

# 合志市地域公共交通計画(案)



令和 6 年 3 月

熊本県合志市



# 合志市地域公共交通計画

熊本県合志市

# 目 次

## 第1章 はじめに

- 1-1 計画策定の背景と目的・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 1-2 計画の位置付け・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 1-3 計画の区域・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 1-4 計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 1-5 周辺市町との連携・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

## 第2章 上位・関連計画の整理

- 2-1 上位計画の整理・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- 2-2 関連計画の整理・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

## 第3章 地域の現状

- 3-1 社会経済情勢・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- 3-2 交通状況・・・・・・・・・・・・・・・・ 17

## 第4章 公共交通の現状

- 4-1 鉄道の現状・・・・・・・・・・・・・・・・ 21
- 4-2 路線バスの現状・・・・・・・・・・・・・・・・ 24
- 4-3 高速バスの現状・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
- 4-4 コミュニティ交通の現状・・・・・・・・・・・・・・・・ 28
- 4-5 スクールバスの現状・・・・・・・・・・・・・・・・ 51
- 4-6 福祉有償運送の現状・・・・・・・・・・・・・・・・ 53
- 4-7 市民の意向・・・・・・・・・・・・・・・・ 54
- 4-8 交通事業者の意向・・・・・・・・・・・・・・・・ 65

## 第5章 公共交通の役割と課題の整理

- 5-1 公共交通の役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 67
- 5-2 公共交通の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 68

## 第6章 基本方針及び計画の目標

- 6-1 基本方針の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 70
- 6-2 目標の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 72
- 6-3 成果指標の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 77

## 第7章 目標達成のための施策

- 7-1 公共交通の将来構想・・・・・・・・・・・・・・・・ 79
- 7-2 施策一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 81
- 7-3 施策概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 83

## 第8章 計画の達成状況の評価

- 8-1 推進体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 102
- 8-2 評価の方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 103

# 1 はじめに

## 1-1 計画策定の背景と目的

### (1) 計画策定の背景

合志市では、平成18年2月の2町合併直後の4月から循環バスを運行するなど、公共交通への取り組みをいち早く開始しました。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「法」）に基づき、平成20年4月に「合志市地域公共交通協議会」を設置し、平成21年1月に法定の「地域公共交通総合連携計画」として位置付けられる「合志市地域公共交通計画」を策定した後、平成26年3月に計画の修正を行いました。その後、法改正とともに、平成28年3月に「合志市地域公共交通網形成計画」を策定しましたが、平成28年度の熊本地震以降バスの遅延問題や運転士不足等が深刻化し、網形成計画期間内では計画の実施が困難になり、平成31年3月に「合志市地域公共交通網形成計画 変更版」を策定しました。

現在、同計画に基づき、路線バス13路線、鉄道1路線、コミュニティ交通としてレターバス3路線及び乗合タクシー5路線を運行しています。

令和2年の法改正により、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通を活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、民間事業者による送迎サービス（病院・商業施設・企業等）の地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込み、持続可能な地域公共交通の確保及びDX化による生産性の向上や多様な利用者に使いやすいサービスの提供が求められており、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保する観点から地方公共団体において「地域公共交通計画」を作成することが努力義務化されています。

さらに、国土交通省では、地域の公共交通リ・デザイン実現会議を立ち上げており、デジタル技術を活用しつつ、地域の多様な関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性、持続可能性、生産性を高め、「リ・デザイン」（再構築）が必要であることが示されています。

### (2) 計画策定の目的

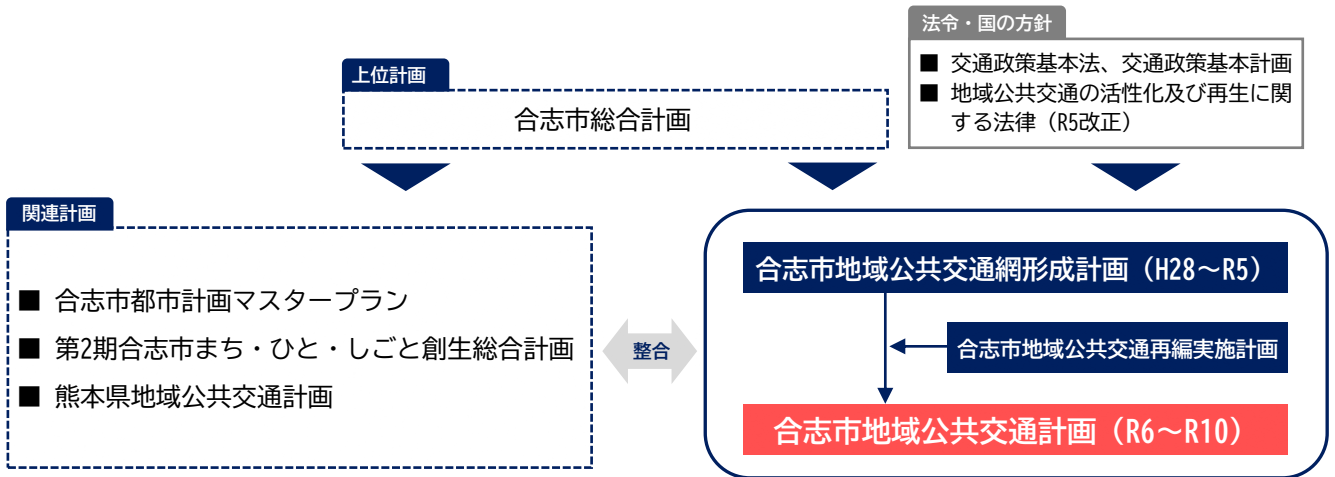
現計画の「合志市地域公共交通網形成計画」の計画期間が令和5年度に終了するため、計画の更新が必要となっています。また、合志市の公共交通は、高齢化の進展、人口増加や企業立地の影響による交通渋滞の更なる深刻化等に伴い、市民の移動手段としてますます重要性が高まっています。

そこで、上記の法改正の趣旨等を踏まえ、市内外の移動がさらに円滑にできるよう、公共交通の効果的な活用及び利便性の向上を図り持続的に地域内外の移動手段を確保・充実するために、交通事業者や市民等の地域の関係者と協議しながら、地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランとして、「地域公共交通計画」を法に基づき策定します。

### 1-2 計画の位置付け

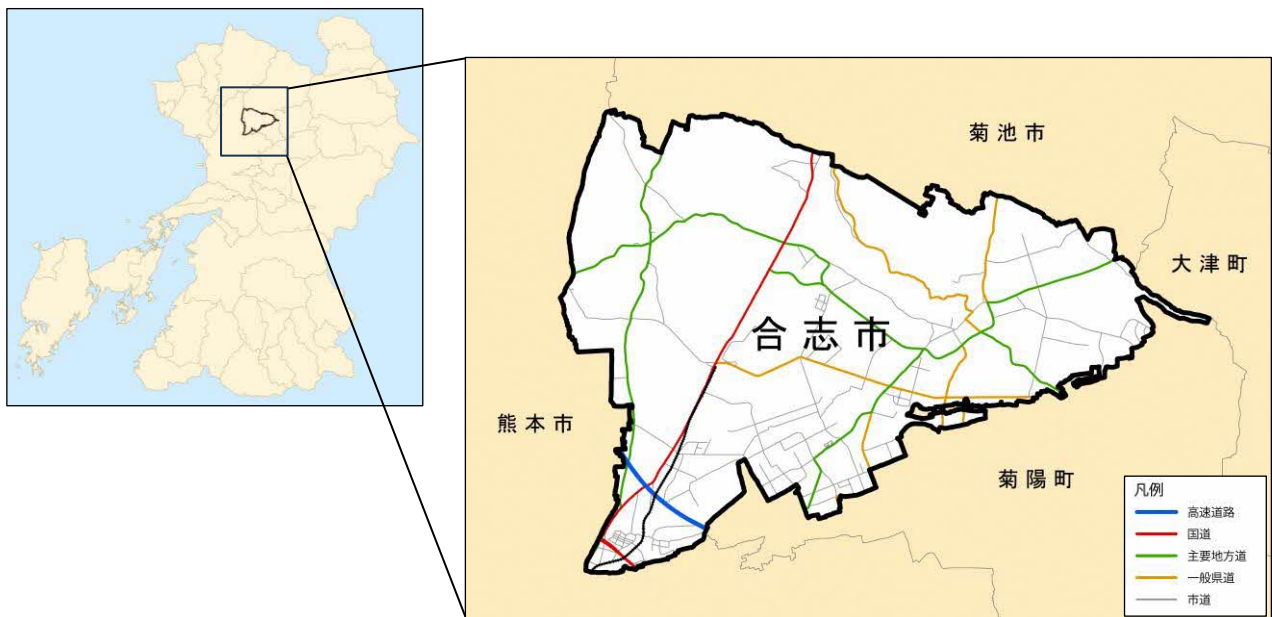
本計画は、上位計画として合志市の最上位計画である「合志市総合計画 第3次基本構想 第1期基本計画」があり、合志市の将来都市像「人と地域が輝く未来へ ～健幸都市こうし～」に基づき計画の策定をしています。

また、「合志市都市計画マスタープラン」等の関連計画と整合を図りながら、法令・国の方針に準拠し、「合志市地域公共交通計画」を策定しています。



### 1-3 計画の区域

計画の区域は、合志市域とします。(但し、合志市近隣及び熊本都市圏を視野に入れた検討を行います。)



▲ 計画の区域

1-4 計画の期間

計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

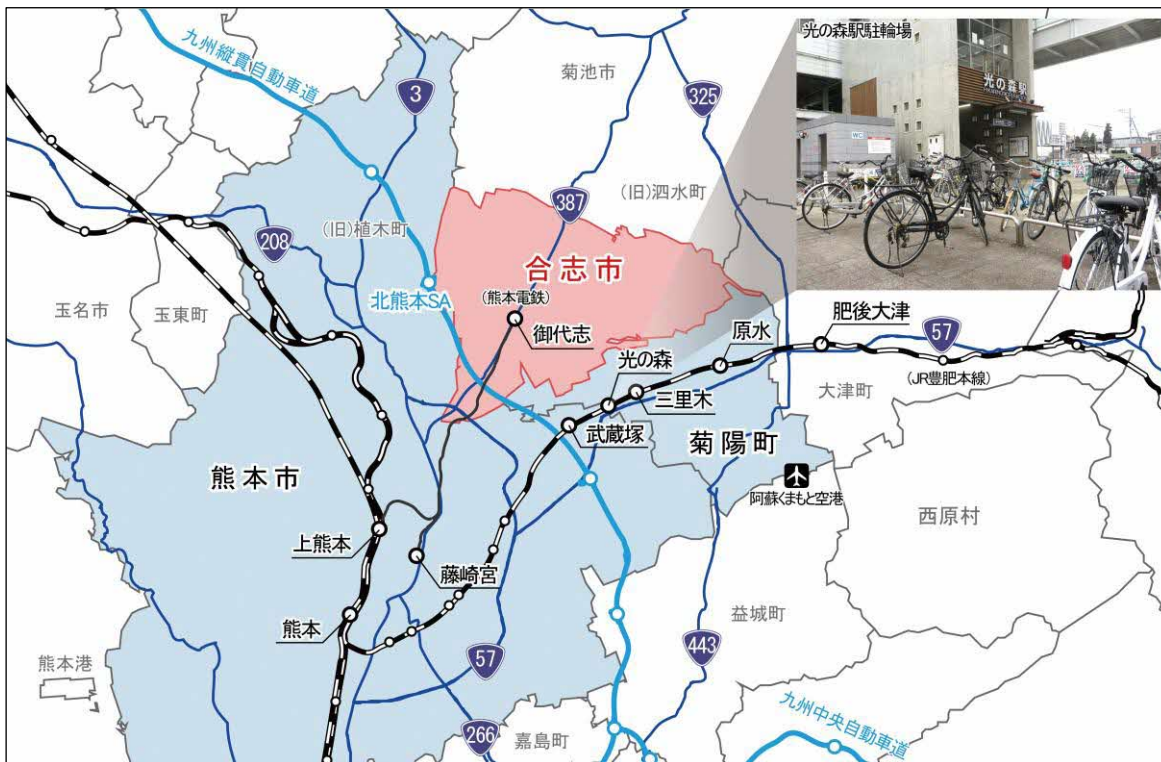
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
合志市地域公共交通計画	R6.4				R11.3			
総合計画 第3次基本構想	R6.4							R14.3
第1期基本計画	R6.4			R10.3				

▲ 計画の期間

1-5 周辺市町との連携

熊本市中心部は、多様な都市機能が集積し広域商圈を形成し、熊本電気鉄道株式会社の鉄道や路線バスが熊本市中心部に乗り入れる等、合志市とも結びつきの強い生活圏を形成しています。また、市街化区域に隣接する熊本市北区の武蔵ヶ丘エリアや菊陽町の光の森エリアは店舗や病院等が集積し日常的な生活圏が形成され、平成22年に熊本市と合併した旧植木町エリア、平成17年に菊池市と合併した旧泗水町エリアは今でも身近な生活圏が形成されています。

令和5年3月に策定された「熊本地域公共交通計画（熊本市・嘉島町）」においては、御代志周辺を乗換拠点として定めており、また、菊陽町とは光の森駅の駐輪場を共同運用しており、引き続き連携した取組を継続します。



▲ 合志市周辺のエリア



## 2 上位・関連計画の整理

### 2-1 上位計画の整理

#### (1) 合志市総合計画 第3次基本構想

<p>計 画 期 間</p>	<p>令和6年度～13年度（8年間）</p>
<p>まちづくり の基本理念</p>	<p><b>人と自然を大切にした協働によるまちづくり</b></p> <p>『合志市市民憲章』（平成19年3月20日制定）では、“志を合わせて協働によるまちづくりをすすめる”ことを前文に記しています。また、『合志市自治基本条例』（平成22年3月4日条例第1号）では、市民のまちづくりへの参画と市民、市議会、市の執行機関それぞれの権利と責務を明確化しています。恵まれた自然環境のもと市民と行政が対等な立場で良きパートナーとして連携し、それぞれの知恵と責任において、協働によるまちづくりに取り組むことが不可欠であり、第2次基本構想に引き続き、「人と自然を大切にした協働によるまちづくり」を合志市の基本理念とします。</p>
<p>将来都市像</p>	<p><b>人と地域が輝く未来へ ～健幸都市こうし～</b></p> <p>これまでの発展に加え、T SMC等の進出・操業や熊本電鉄御代志駅周辺のまちづくり、さらには中九州横断道路の事業化が進む等、今後8年間では更なる大きな変革も想定されています。このような変革にあたり、市民の一人ひとりがその恩恵を享受し、豊かさを実感できる地域づくりが求められます。さらに、こうした発展に伴って、子育てや生活支援、農業・商工業、DX等の様々な領域において他地域のモデルとなるような先進的な取り組みを進め、合志市の魅力をさらに高めていくことが期待されます。</p> <p>今後8年間の第3次基本構想では、こうした背景に、第2次基本構想において横断的課題としていた「健幸都市こうし」を併せ、市民自らが健康であり、市行財政も健康で、地域全体で健康を創りだし、子や孫に幸福なまちを未来へ繋いでいけるよう、市民と一体となって、まちづくりに取り組むという信念のもと、将来都市像を設定します。</p>
<p>将来都市 構造図</p>	

公共交通に  
関する施策

施策22 公共交通の充実

2027年  
目指す姿

## 利便性の高い公共交通網が構築されたまち

現  
状

### 市民ニーズに添った公共交通網の構築

合志市では、令和2年（2020年）3月に合志市地域公共交通再編実施計画を策定し、同年10月にコミュニティバスのルートやダイヤを見直し、レターバス3路線、乗合タクシー5路線で運行しています。高齢者等の交通弱者の増加や交通渋滞の深刻化により、公共交通に求められる役割が大きくなっています。

### コミュニティ交通の利用促進

合志市では、令和2年（2020年）3月に合志市地域公共交通再編実施計画を策定し、同年10月にコミュニティバスのルートやダイヤを見直し、レターバス3路線、乗合タクシー5路線で運行しています。高齢者等の交通弱者の増加や交通渋滞の深刻化により、公共交通に求められる役割が大きくなっています。

課  
題

子どもから高齢者まで利用者のニーズとコストのバランスを考えるとともに、日常生活を支える持続可能な公共交通の構築が求められています。  
また、交通渋滞の緩和や環境に配慮した公共交通網が求められています。

市ホームページ・広報紙等でコミュニティ交通に関する情報発信を行っていますが、市民へ広く浸透していません。また、自動車依存の傾向もあり、コミュニティ交通利用への行動変容にも繋がっていない状況です。

対  
策  
・  
取  
組

- 自動車から公共交通へのシフトを目指し、民間事業者とも連携し、効率的で利便性の高い地域公共交通網を構築するため、路線の見直しやダイヤの改正を行っていきます。
- 環境に配慮した車両の導入とデジタル技術を活用したサービスの導入に向けた取り組みを行います。

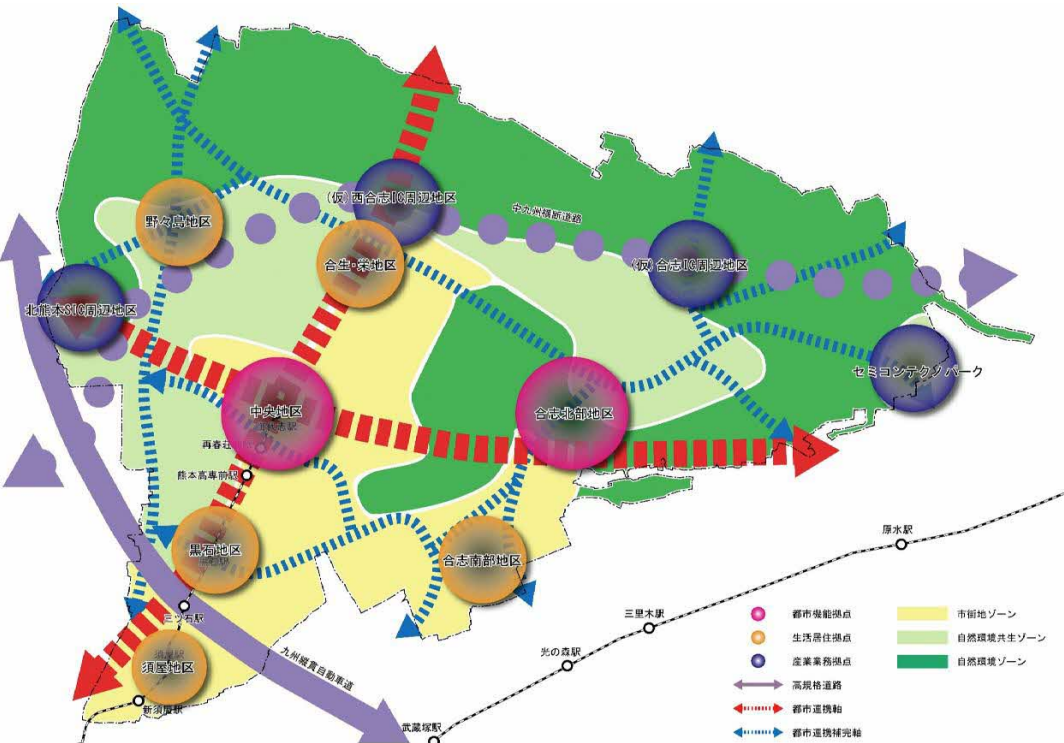
- 市民に愛着を持たれるコミュニティ交通として認知度を向上させ、利用に繋げるため、市広報紙、パンフレット、SNS等によるプッシュ型の情報発信や、子どもや高齢者を対象とした乗り方教室を継続して行います。

<施策の評価指標と目標値>

指標名		R4（実績値）	R9（目標値）
レターバス利用者数	人	74,405	88,800
乗合タクシー利用者数	人	3,351	4,000

2-2 関連計画の整理

(1) 合志市都市計画マスタープラン

<p>将来都市像</p>	<p><b>元気・活力・創造のまち ～健康都市こうし～</b></p> <p>合志市では、まちづくりを進めるうえで最上位の計画となる「合志市総合計画 第2次基本構想」が2016年（平成28年）3月に策定され、『人と自然を大切にした協働によるまちづくり』を基本理念とし、将来都市像『元気・活力・創造のまち』や将来都市像を実現させるための横断的課題『健康都市こうし』を定めています。都市計画マスタープランにおいても、総合計画が目指すまちづくりの実現に向けた将来都市像を踏襲することとします。</p>
<p>都市づくりの基本方針</p>	<p>① 自然環境と調和した機能的な都市構造の形成                  ② 合志市の活動を支える効率的・効果的な交通体系の形成                  ③ 農業と工業との連携による活力・賑わいの形成                  ④ 安全・安心に暮らせる都市環境の形成                  ⑤ 持続可能な都市経営の形成</p>
<p>将来都市構造</p>	<p>◆コンパクトなまちづくりを推進するにあたり、都市機能の骨格となる「拠点」「軸」「ゾーン」を明確にした秩序ある都市づくりを推進します。</p> <p>◆無秩序な宅地化を抑制し、拠点地区や骨格となる軸周辺を基本とした公共交通や生活の利便性が高く、既存市街地との連続性のある区域に、計画的に市街地を誘導するコンパクトなまちづくりを推進していきます。</p>  <p>The map illustrates the urban structure of Kametani City, featuring several key nodes and axes. Nodes include the Wild Island area, (old) Kametani (old) area, Kametani Green area, Kametani North area, Kametani South area, and Mustard area. Axes are shown as red dashed lines connecting these nodes. Zones are color-coded: yellow for urban zones, light green for environmental coexistence zones, and dark green for natural environment zones. Major roads like the Kyushu Expressway and National Route 10 are also indicated.</p>

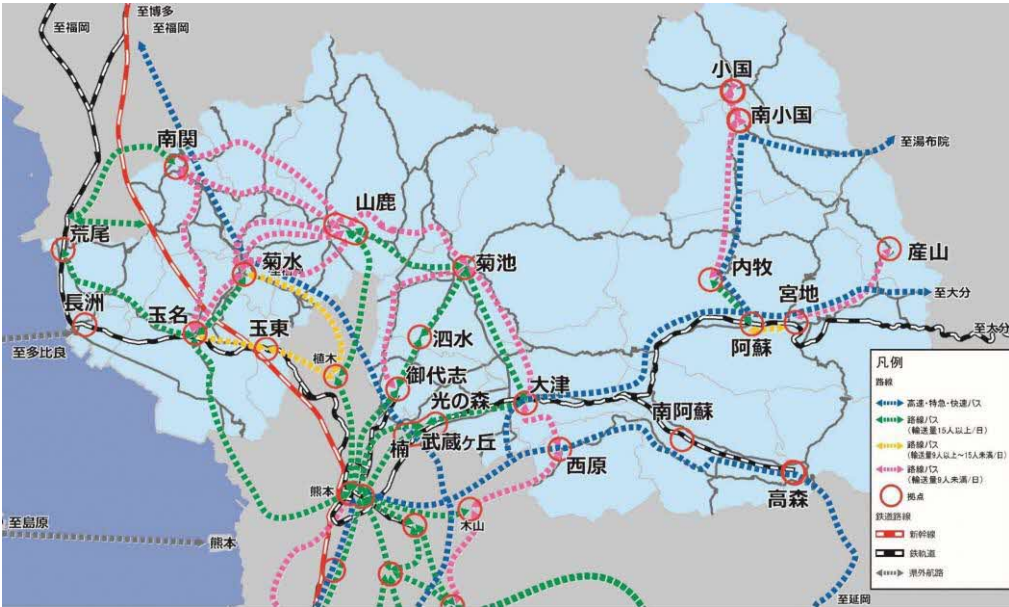
<p>都市づくり の基本方針</p>	<p><b>1) 公共交通網の基本方針</b></p> <p>今後も引き続き人口増加が予想される中、無秩序な宅地化を抑制し、拠点地区周辺や骨格となる軸周辺を基本とした公共交通や生活の利便性が高く、既存市街地との連続性のある区域に計画的な市街地を誘導していくコンパクトなまちづくりを推進していくにあたり、以下の方針に基づいて、合志市の公共交通体系の整備を図ります。</p> <p>① コンパクトなまちづくりの推進に寄与する地域公共交通網の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の日常生活を支援するとともに、誰もが安全・快適に移動できる移動手段を確保することとし、市内各地域及び拠点間を円滑に移動できる利便性の高い公共交通体系の構築を図ります。</li> </ul> <p>② 公共交通の利便性向上と利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の日常生活を支援するとともに、誰もが安全・快適に移動できる移動手段を確保することとし、市内各地域及び拠点間を円滑に移動できる利便性の高い公共交通体系の構築を図ります。財源負担も増加傾向にある中、公共交通サービスを維持することが必要であることから、拠点形成に伴う都市機能の集積・集約とあわせて、乗り継ぎ・乗り換え環境の整備や継続的な利用促進・啓発活動の推進により、市民が利用しやすい公共交通体系を目指します。</li> </ul>
	<p><b>2) 公共交通網形成の方針</b></p> <p>① 将来の土地利用を見据えた公共交通網の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存ルート of 距離短縮化、ルート再編、デマンド型交通の導入検討など、徒歩や公共交通を利用して市内各地域及び拠点間を円滑に移動できるコンパクトな市街地形成に寄与するよう、段階的・継続的な公共交通網の再編を検討していきます。</li> <li>・生活圏としての結びつきの強さから、隣接する熊本市や菊陽町とも連携した公共交通体系について検討していきます。</li> </ul> <p>② 交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点となる主要な鉄道駅においては、公共交通の利用促進にもつなげるよう、自家用車やバス、自転車等と鉄道間を円滑に移動できるよう乗り継ぎ・乗り換え環境を整えることで、交通結節機能の整備・強化を図ります。</li> <li>・鉄道駅と同様に、主要なバス停においても駐輪場の整備や乗り継ぎ・乗り換え環境を整備し、公共交通の利用促進を図ります。</li> <li>・公共交通の利用を促進していくために、市内に位置する鉄道駅4駅5箇所に設けられているパーク＆ライド駐車場の利用促進を図ります。</li> </ul>

## (2) 合志市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計 画 期 間	令和2年度から令和6年度までの5年間とします。
基 本 目 標	<p>(1)稼げる地域産業を作る</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 具体的施策①：産学官医が連携した地域版ヘルスケア産業の推進</li> <li>▶ 具体的施策②：稼げる農業の推進</li> <li>▶ 具体的施策③：地域間広域連携等による特産品の販売強化と地域情報の発信</li> <li>▶ 具体的施策④：官民の連携と新たな地域産業の創出</li> <li>▶ 具体的施策⑤：がんばる企業及び中小企業支援による地域雇用の創出</li> </ul> <p>(2)合志市への新しいひとの流れを作る</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 具体的施策①：移住、定住の促進と空き家利活用の推進</li> <li>▶ 具体的施策②：地域間広域連携等による観光復興の推進</li> </ul> <p>(3)市民の結婚・出産・子育ての希望をかなえる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 具体的施策①：結婚・出産・子育て等トータルサポートの推進</li> <li>▶ 具体的施策②：官民広域連携による女性輝く地域づくりの推進</li> </ul> <p>(4)暮らしに満足し、住み続けたい地域をつくる</p> <p>＜公共交通に関する基本的方向＞</p> <p>私有店区域土地利用計画に基づき、「都市中核拠点」と「コミュニティ生活拠点」のエリアを定め、官民の既存ストックを有効に活用しながら拠点性の向上と機能の分担を図り住み続けたいと思える地域の創出を目指します。また、各拠点をコミュニティバス網等によって便利に移動できるようにします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 具体的施策①：良好な住環境と雇用を創出する計画的なまちづくりの推進</li> </ul>



(3) 熊本県地域公共交通計画

<p>計 画 期 間</p>	<p>令和3年4月から令和8年3月の5年間とする。</p>
<p>計画の基本的な方針</p>	<p>社会動態の変容によって絶え間なく変化・多様化する県民の移動ニーズを満たす、地域公共交通施策の展開 ～公共交通の持つ効果の最大化に向けた輸送資源の総動員～</p>
<p>目指すべき将来像</p>	<p>「新しいくまもと」の創造に資する県内各地域の実情に応じた公共交通網の構築</p>
<p>計画の目標</p>	<p>① 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築</p> <p>県の公共交通ネットワークの骨格となる幹線公共交通（鉄軌道・路線バス等）について、その役割を明確に定義した上で、交通事業者どうし、並びに交通事業者と自治体との協働により、将来にわたり、その持続可能性を高め、ネットワークとしての維持を図る。また、2度の大きな災害の経験を踏まえ、災害時のネットワーク持続性についても向上を図る。</p> <p>② 輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実</p> <p>輸送資源が縮小する中でも多様化する県民の移動ニーズに対応するため、既存の輸送資源の活用や、複数市町村間の協働による広域コミュニティ交通の導入、新たな法制度やモビリティ技術の活用等、あらゆる選択肢の中から地域の実情に応じて適切な施策を導入できるような指針を立案し、幹線公共交通ネットワークを補完するコミュニティ交通の充実を図る。</p> <p>【幹線公共交通ネットワーク図】</p> <p>&lt; 県北地域 &gt;</p> 

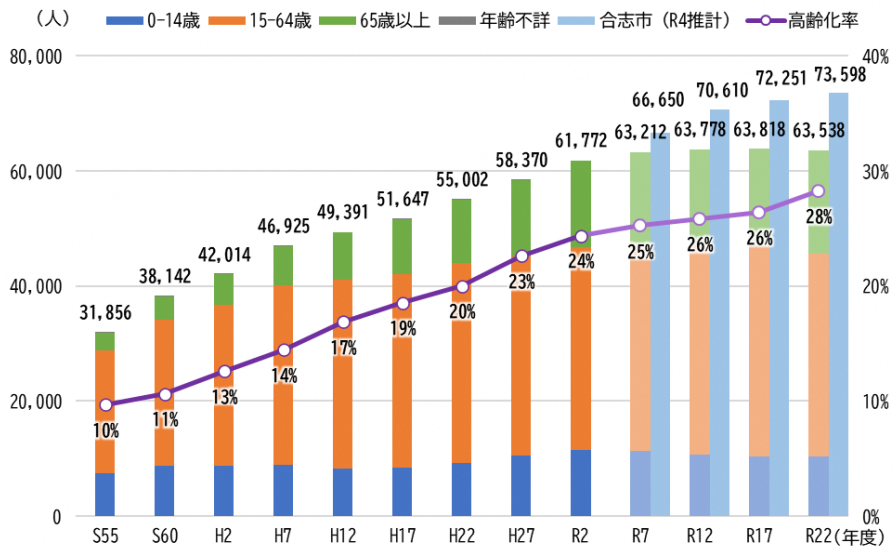
# 3 地域の現状

## 3-1 社会経済情勢

### (1) 人口

#### 1) 人口の推移

合志市の人口は年々増加傾向であり、将来も増加する推計値となっています。また、高齢化率も年々上昇しています。公共交通として、人口増加と高齢化の両方にそれぞれ適切な対応を実施することが必要です。

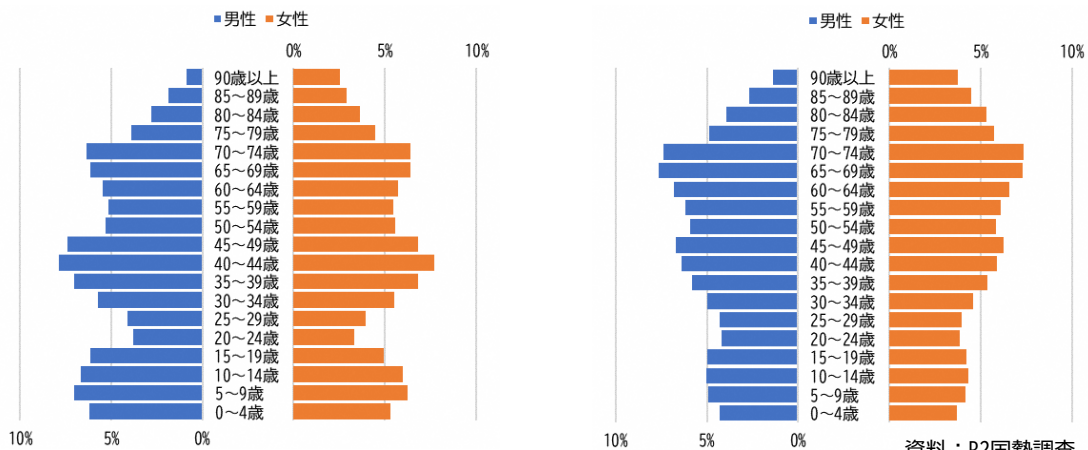


資料：R2までは、国勢調査  
 R7以降は、年齢3区分：国立社会保障・人口問題研究所(R5推計)  
 年齢区分無し：合志市(R4推計)

▲ 人口の推移

#### 2) 年齢別人口

合志市の年齢別人口は20歳未満、40代、70歳前後が多く、熊本県全体と比較すると20歳未満の人口の割合が特に高いため、高齢者や通勤への対応に加え学生の通学も主な対象とした利用促進が必要です。



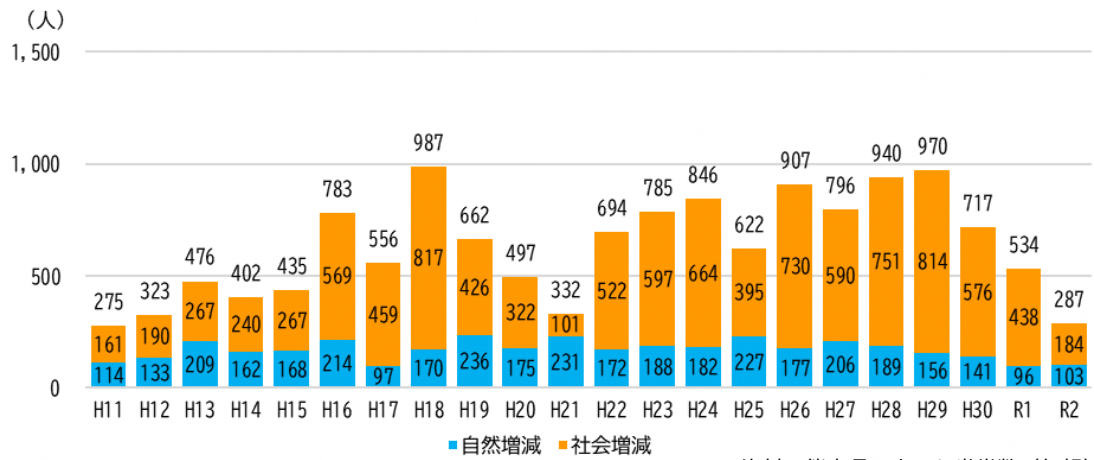
▲ 合志市 年齢別人口

▲ 熊本県 年齢別人口

### 第3章 地域の現状

#### 3) 人口動態

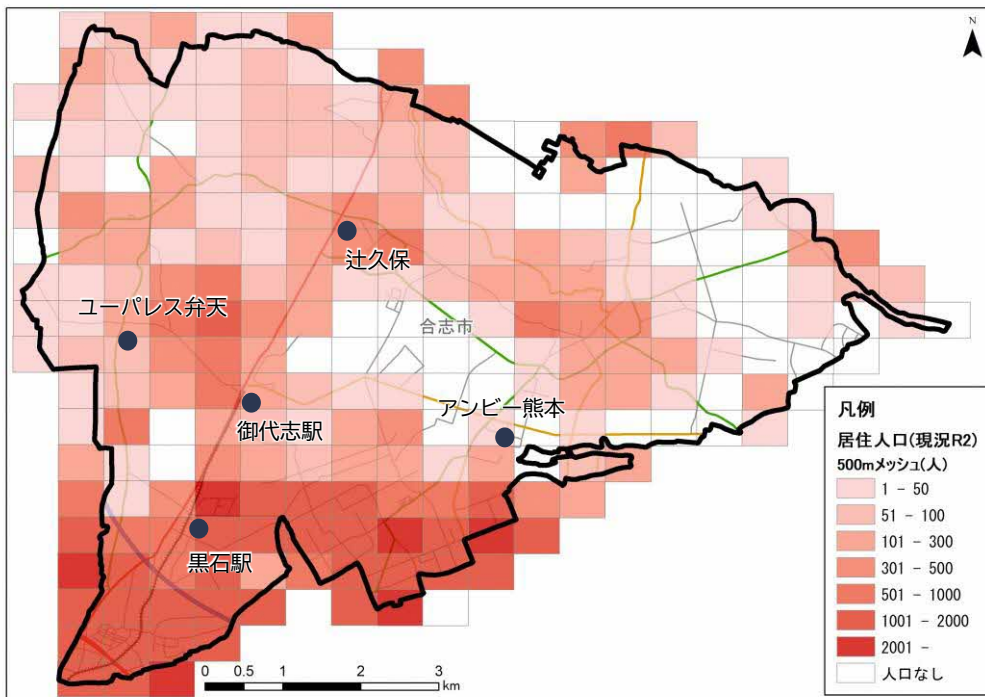
人口動態は平成11年から令和2年まで自然増減、社会増減ともに一貫して増加していますが、近年は平成29年をピークに増加数が減少しています。



▲ 人口動態の推移

#### 4) 人口の分布

南部地域は居住人口が多いですが、北部地域は居住人口が少なく、地域差が大きい状況です。人口の分布状況により適切な公共交通の運行体系を設定することが必要です。



▲ 人口の分布

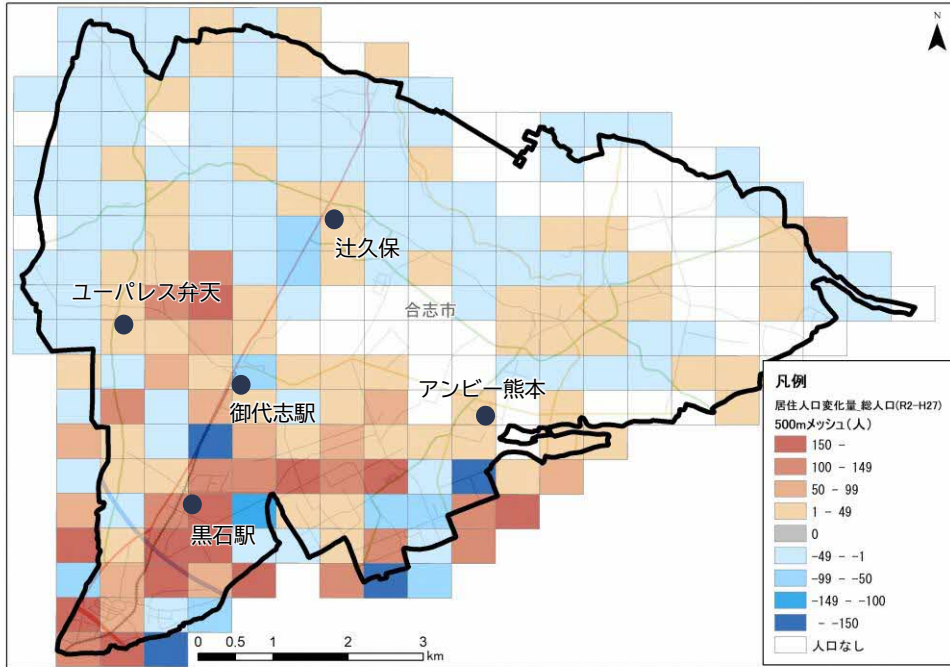
資料：R2国勢調査



5) 人口分布の変化

平成27年から令和2年にかけて、南部地域の人口は増加し、北部地域の人口は減少しています。

人口が増える南部地域においては特に、公共交通の利便性を向上させることが必要であり、また過疎化が進む北部地域においては、ニーズに応じた柔軟性のある公共交通サービスの提供が必要です。

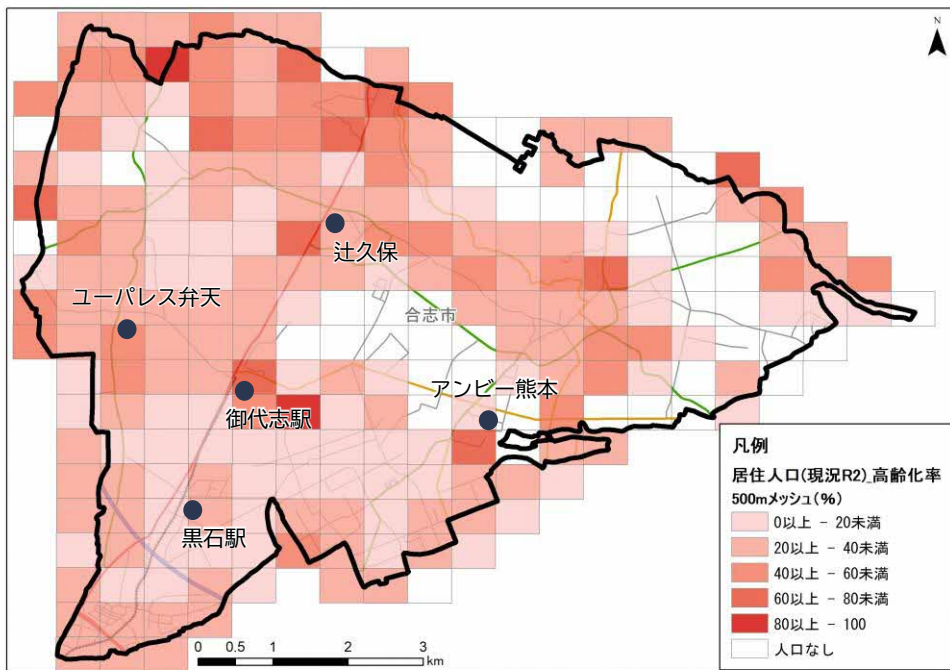


▲ 人口分布の変化

資料：H27、R2国勢調査

6) 高齢化率の分布

北部地域の高齢化率が高い状況です。高齢者のニーズに対応した移動手段を整備することが必要です。



▲ 高齢化率の分布

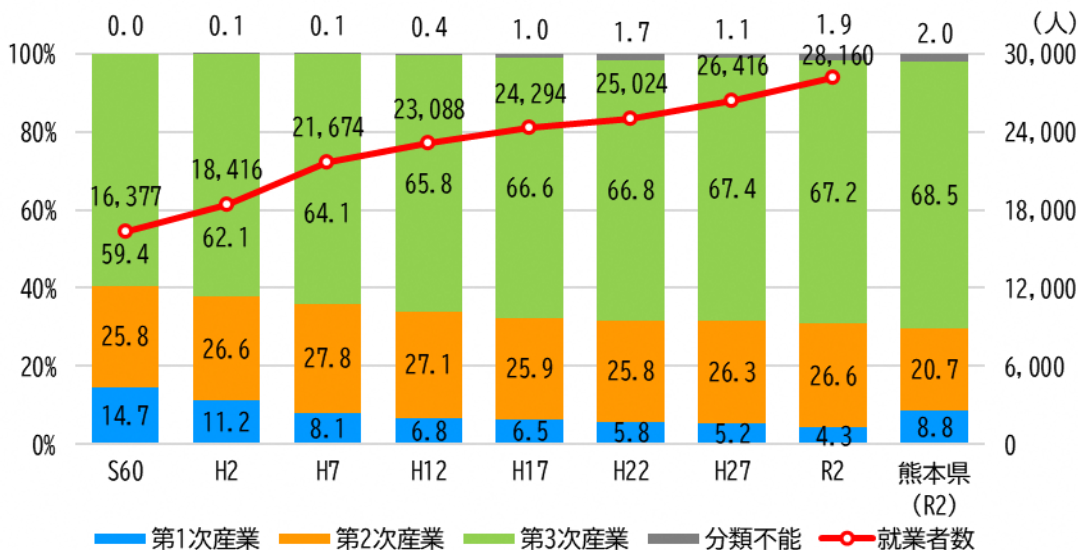
資料：R2国勢調査

(2) 産業

1) 就業者数と産業別割合の推移

合志市在住の就業者は年々増加しています。また、熊本県全体と比較すると、第2次産業の従業者の割合が高いという特徴があります。

増加する従業者に対して通勤交通への対応や、今後も深刻化する交通渋滞に対してバス、乗合タクシーの遅延解消が必要となります。

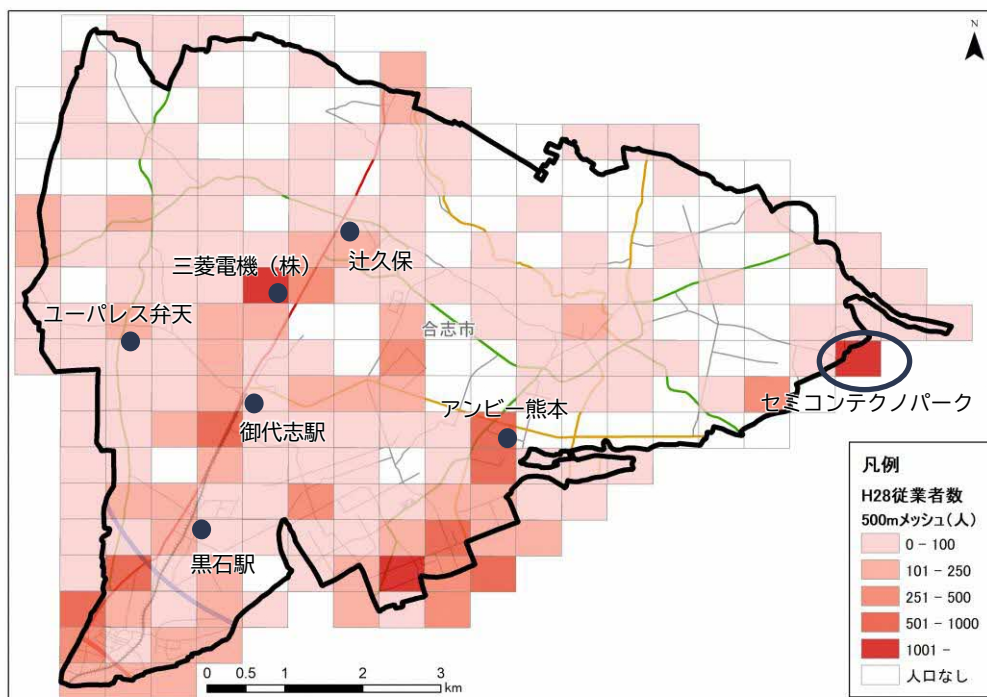


資料：R2国勢調査

▲ 就業者数と産業別割合の推移

2) 従業員数の分布

セミコンテクノパーク、三菱電機（株）、南部地域に従業員数の多い箇所があり、通勤交通への対応が必要です。



▲ 従業員数の分布

資料：H28経済センサス活動調査

## 3) 開発計画

菊陽町のTSMC進出をはじめ、合志市内においても工業団地の造成及び半導体関連企業による開発が計画されています。

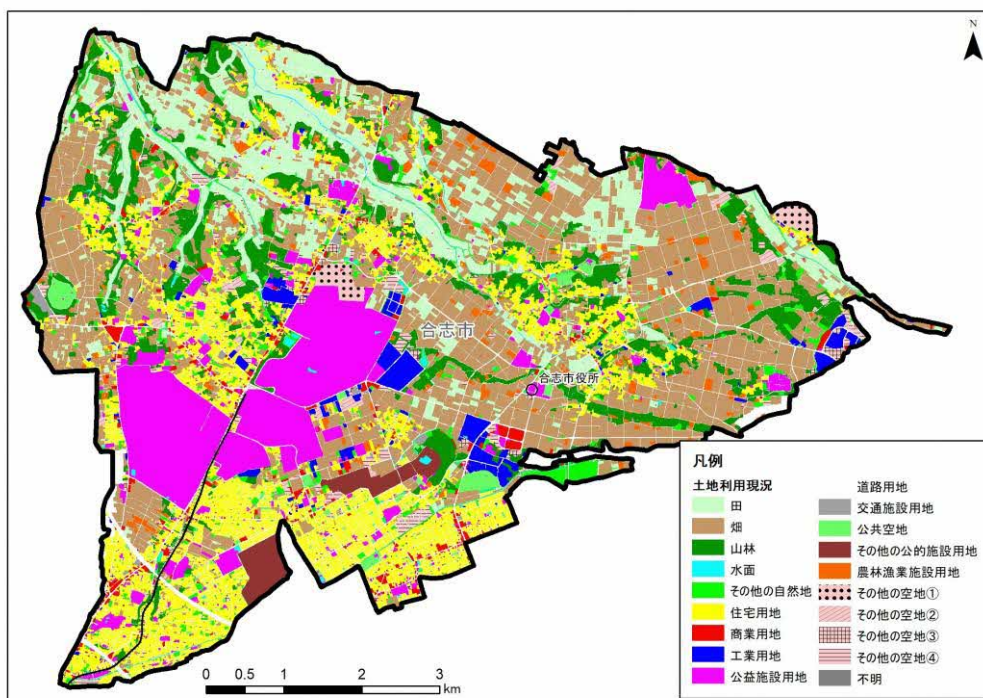
計画名・企業名	所在地	内容
東部工業団地（市施工）	合志市福原	①工業団地の造成 ②分譲開始：令和7年度中（予定） ③面積：約11ha
ソニーセミコンダクタ マニュファクチャリング（株）	合志市竹迫	①半導体工場の建設 ②投資期間：令和6年度から令和8年度まで ③面積：約27ha ④投資額：9000億円規模
東京エレクトロン九州（株）	合志市福原	①新棟設立 ②着工：令和5年春、竣工：令和6年秋（予定） ③延床面積：約24,200㎡（予定） ④建設費用：約300億円
三菱電機（株）	合志市御代志	①設備増強 ②投資期間：令和3年度から令和7年度まで ③投資額：約1,000億円（新工場棟建設との合計）
Japan Advanced Semiconductor Manufacturing株式会社（JASM） （TSMC熊本工場）	菊陽町原水	①工場建設 ②稼働開始：令和6年末まで ③雇用人数：約1,700人

## ▲ 開発計画

## (3) 土地利用

## 1) 土地利用

土地利用について、北部地域は農地が広がっており、中央地域には大手製造業や工業団地が集積し、また、農業研究機関や医療機関、教育機関等の国有地・県有地も多く立地しています。南部地域は、住宅地が広がっています。



## ▲ 土地利用

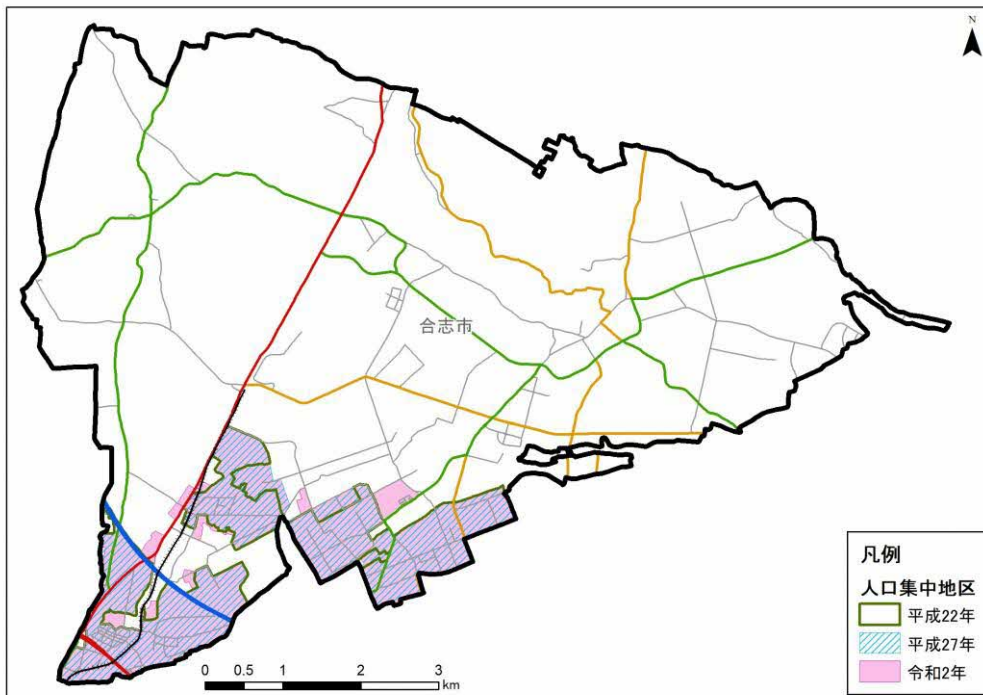
資料：R3都市計画基礎調査



第3章 地域の現状

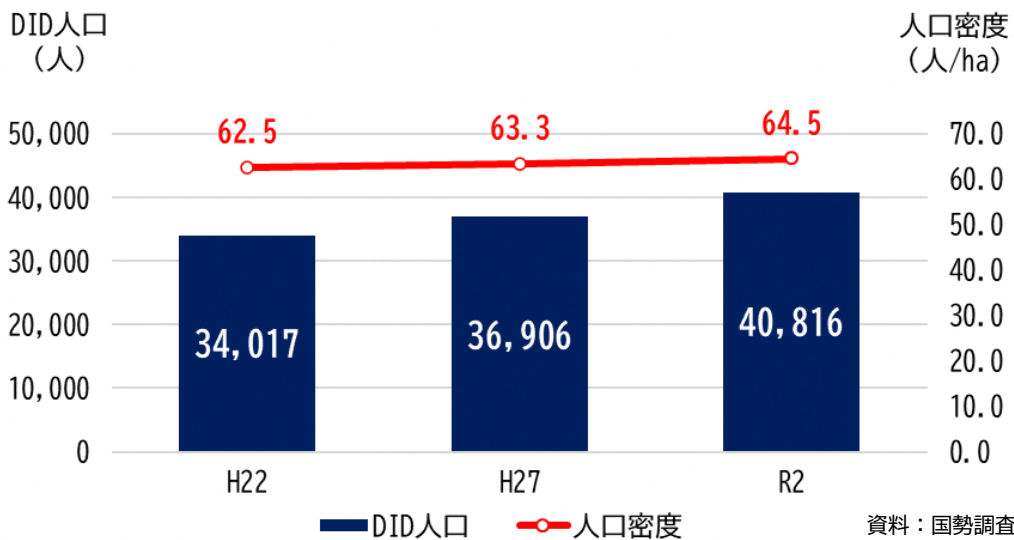
2) 人口集中地区 (DID)

人口集中地区 (DID) の人口と面積のどちらも平成22年から令和2年にかけて増加しており、人口密度も増加しています。人口が増加する地域への適切な対応が必要です。



資料：国土数値情報、都市計画基礎調査

▲ 人口集中地区 (DID)



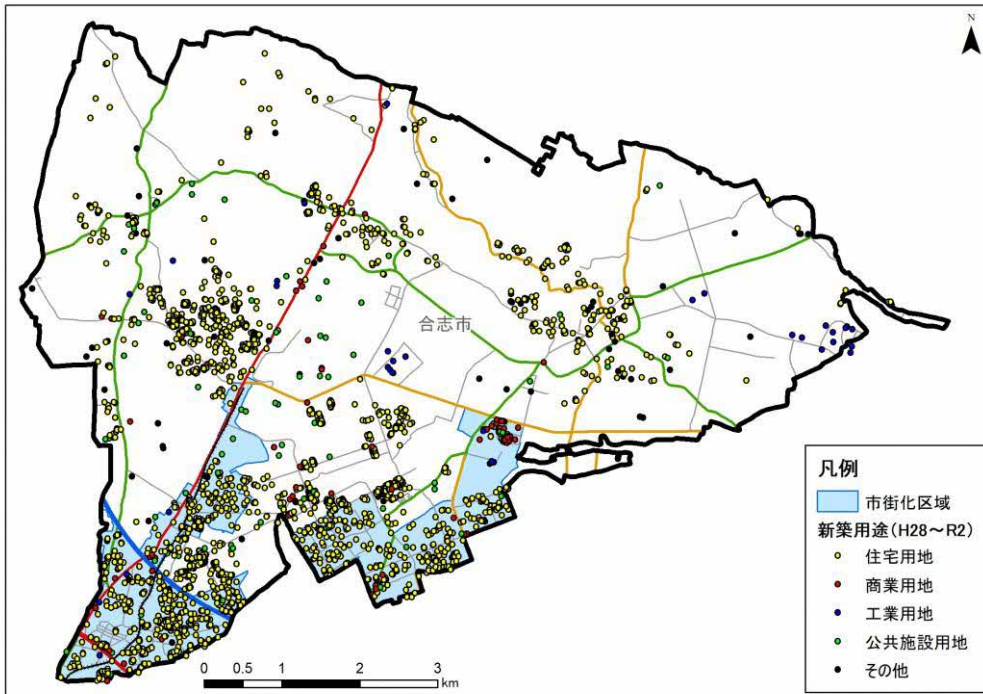
資料：国勢調査

▲ 人口集中地区(DID)の人口・面積及び人口密度の推移

※ 人口集中地区 (DID)：人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

### 3) 新築動向

新築動向について、市街化区域内での新築が多いですが、市街化調整区域の御代志、辻久保、竹迫にも住宅の新築が見られます。

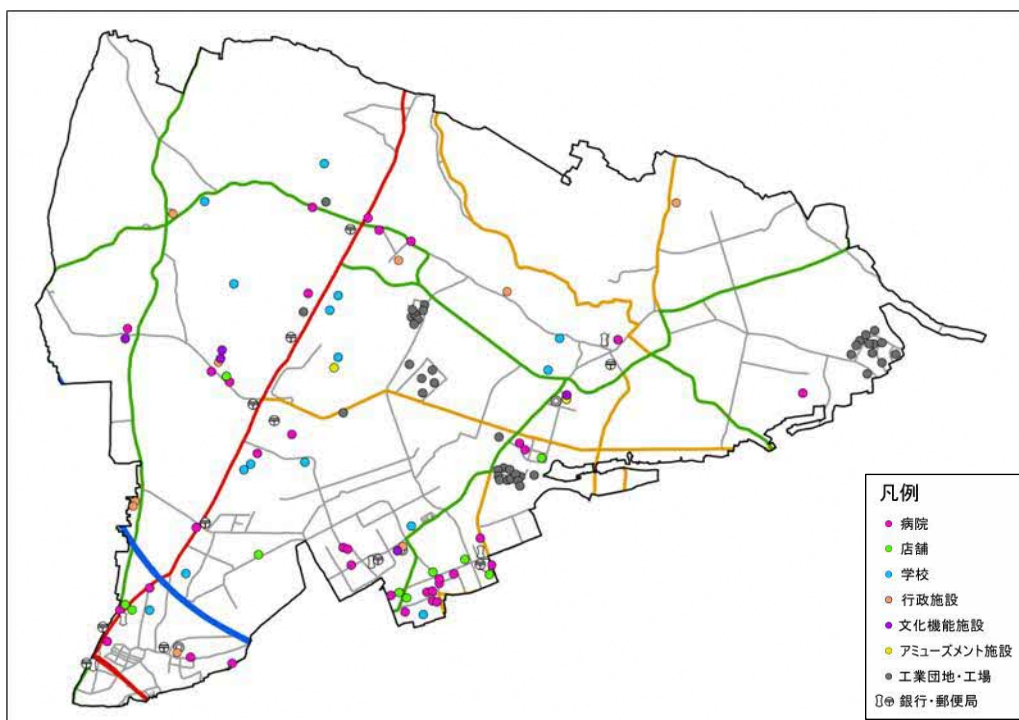


▲ 新築動向

資料：R3都市計画基礎調査

### 4) 施設の立地状況

通院・買い物・通勤等、市民の日常生活に利用される交通手段となる運行体系の構築が必要となります。

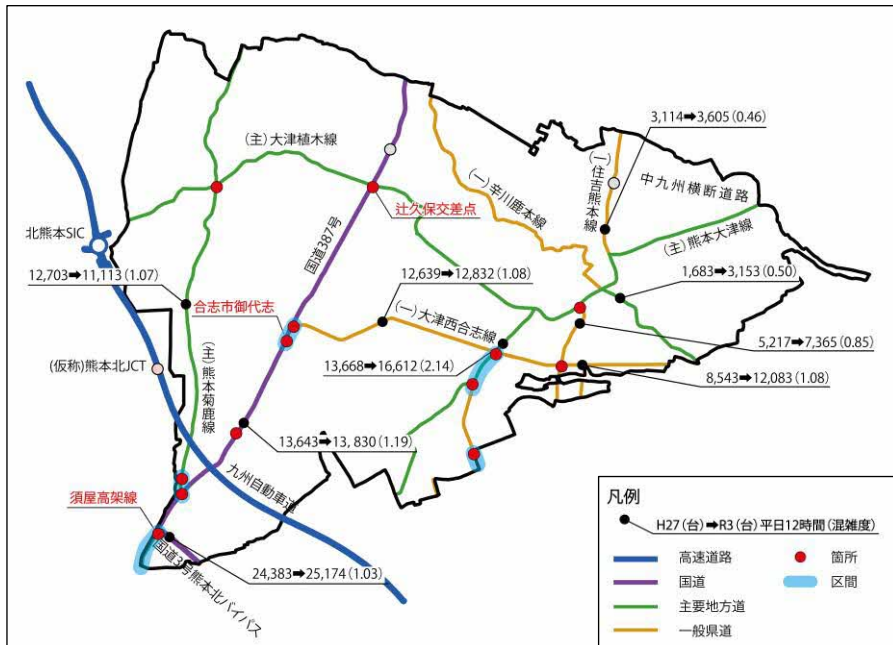


▲ 施設の立地状況

3-2 交通状況

(1) 交通量と主要渋滞箇所

合志市の交通量調査箇所は9箇所あり、その内8箇所において、平成27年の交通量と比較して令和3年では、交通量が増加しています。また、合志市に主要渋滞箇所は13箇所あり、交通渋滞が問題となっています。交通渋滞の影響により、バスの遅延が発生しています。TSMCの進出等により、今後交通量の更なる増加による交通渋滞の深刻化が懸念されています。

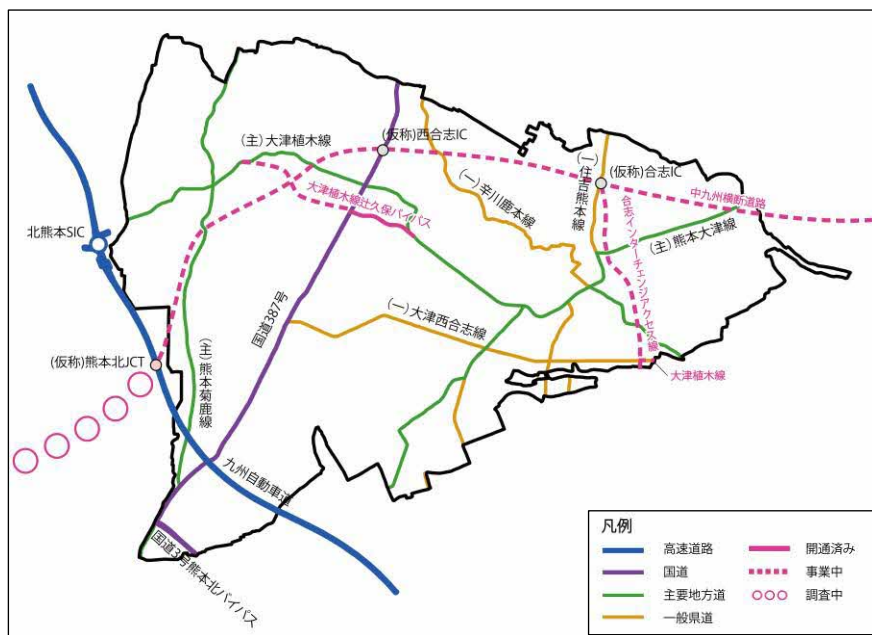


資料：全国道路・街路交通情勢調査、R4.9主要渋滞箇所

▲ 交通量と主要渋滞箇所

(2) 道路整備計画

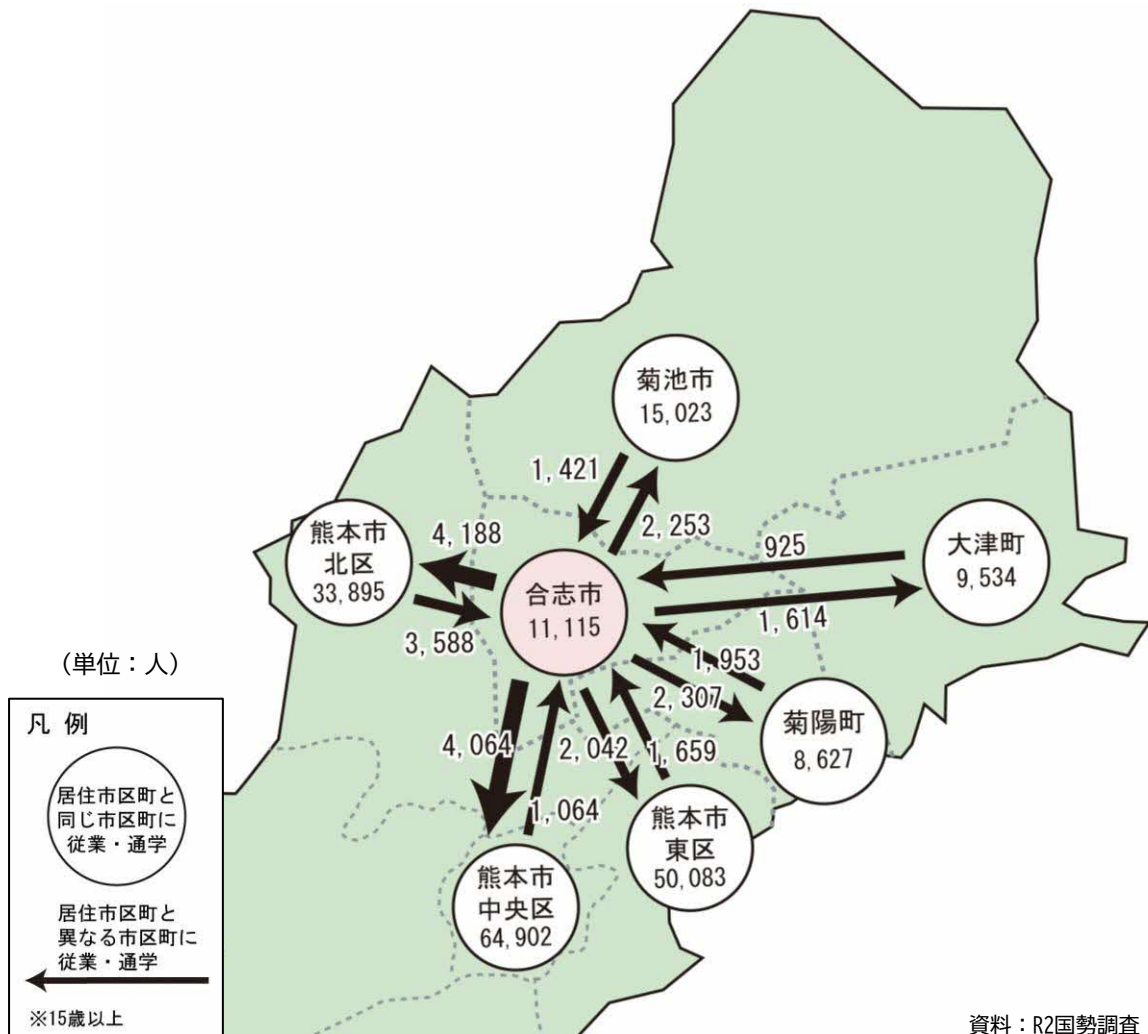
広域新幹線道路網として中九州横断道路の整備、合志ICにアクセスするための合志インターチェンジアクセス線の整備、TSMC新工業周辺に関する県道大津植木線の多車線化、辻久保交差点の渋滞解消のための県道大津植木線辻久保バイパスの整備が予定されています。



▲ 道路整備計画

(3) 通勤者・通学者の流動

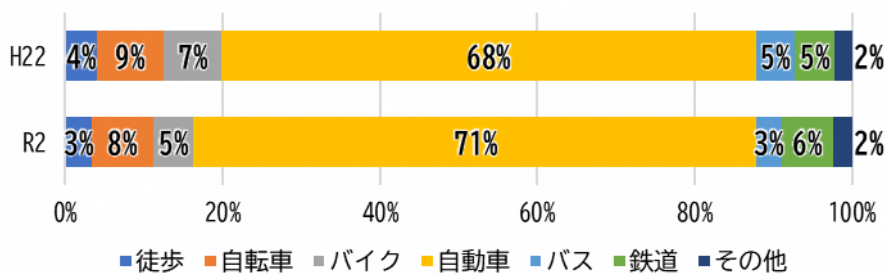
合志市から熊本市北区及び中央区へ通勤・通学する人が4,000人を超えています。合志市内のみならず、周辺市町間との移動手段の確保が必要です。



▲ 通勤者・通学者の流動図

(4) 通勤者・通学者の利用交通手段

通勤・通学者の71%は自動車を利用しており、平成22年よりも3%増加しています。自家用車から公共交通へシフトする取り組みが必要です。

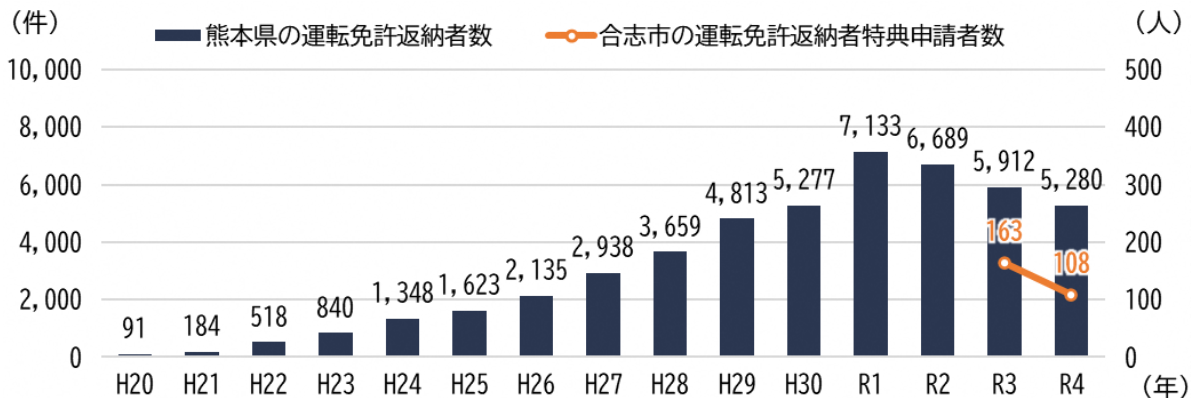


▲ 通勤・通学の利用手段



(5) 運転免許の返納者数

熊本県の運転免許返納者数は、令和元年をピークに減少傾向にあるものの、令和4年も5,000人/年を超えているため、公共交通の必要性が高くなっています。



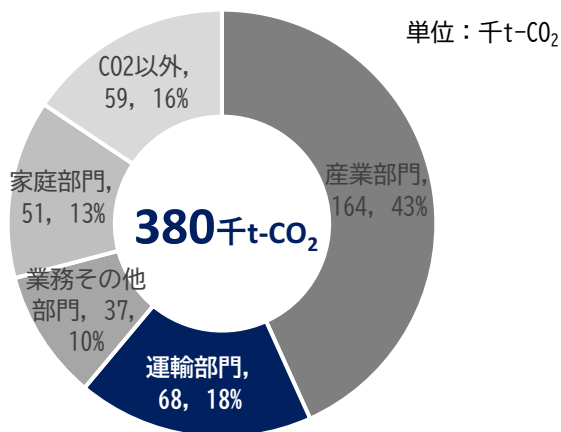
資料：運転免許統計

▲ 運転免許の返納者数の推移

**合志市高齢者運転免許証自主返納支援事業**  
 対象者：65歳以上の運転免許証自主返納者（合志市に住民票がある市民）  
 特典内容：レターバスと乗合タクシーの無料乗車券100回分（10枚綴り10セット）

(6) 部門別温室効果ガス排出量

合志市の部門別温室効果ガス排出量の割合は、運輸部門が18%であり、温室効果ガス排出量の削減が必要です。



※平成30年度の合志市における温室効果ガス排出量

※運輸部門は自動車の燃料消費量（熊本県）、自動車保有台数（熊本県、合志市）、鉄道の事業者別エネルギー消費量、営業キロ数（全国）、事業者別営業キロ数（合志市）より算定

資料：令和4年度熊本連携中枢都市圏地球温暖化対策の実施状況報告書（案）

▲ 部門別温室効果ガス排出量