

第 1 回 J R 豊肥本線輸送力強化促進協議会 次第

日時：令和 7 年 7 月 1 8 日（金）

1 4 : 3 0 ~ 1 6 : 0 0

場所：熊本県庁知事応接室

1 開会

2 議事

- （１） J R 豊肥本線輸送力強化促進協議会の規約（案）について
- （２） J R 豊肥本線の現状・課題について
- （３） J R 豊肥本線に係る各市町の取組みについて
- （４） 熊本都市圏鉄道ネットワークの実現について

3 意見交換

4 閉会

第1回 JR豊肥本線輸送力強化促進協議会 配席図

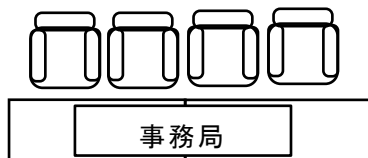
日時：令和7年7月18日(金)

14:30~16:00

場所：知事応接室

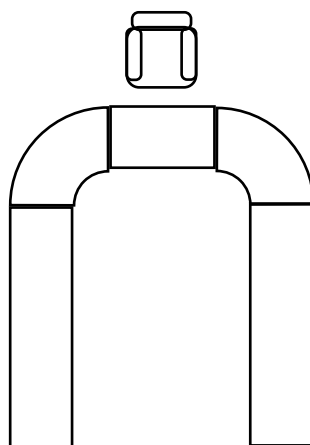
知事入口

モニター



【司会】
宮原課長

熊本県知事
木村 敬

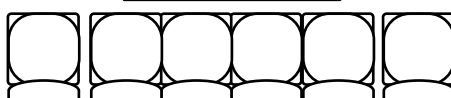


熊本市長
大西 一史

大津町長
金田 英樹

菊陽町長
吉本 孝寿

マスコミ



オブザーバー・随行者



随行者



写真撮影場所

J R 豊肥本線輸送力強化促進協議会規約（案）

（名称）

第1条 この協議会は、「J R 豊肥本線輸送力強化促進協議会」（以下「協議会」という。）と称する。

（目的）

第2条 協議会は、熊本都市圏における鉄道を軸とした新たな都市づくりを目指し、J R 豊肥本線の輸送力強化に向けた取組みの方向性や必要な施策等について協議を行い、J R 豊肥本線の輸送力強化を実現することを目的とする。

（協議会の会員）

第3条 協議会は、熊本県、熊本市、大津町、菊陽町により構成する。

（会長及び副会長）

第4条 協議会に次の役員を置く。

- （1）会長 熊本県知事
- （2）副会長 熊本市長、大津町長、菊陽町長

（会長及び副会長の職務）

第5条 会長は、会務を総括し、協議会を代表する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。

（オブザーバーの参画）

第6条 必要に応じ、協議会にオブザーバーとして関係機関の出席を求めることができる。

（運営）

第7条 協議会は、必要に応じて会長が招集する。

- 2 協議会の運営、進行は、事務局がこれにあたる。
- 3 協議会の事務局は、熊本県企画振興部に置く。
- 4 事務局は、会議の円滑な運営のため庶務を処理する。

（雑則）

第8条 この規約に定めるもののほか、協議会運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

（附則）

この規約は、令和7年（2025年） 月 日から施行する。

第1回

JR豊肥本線輸送力強化促進協議会

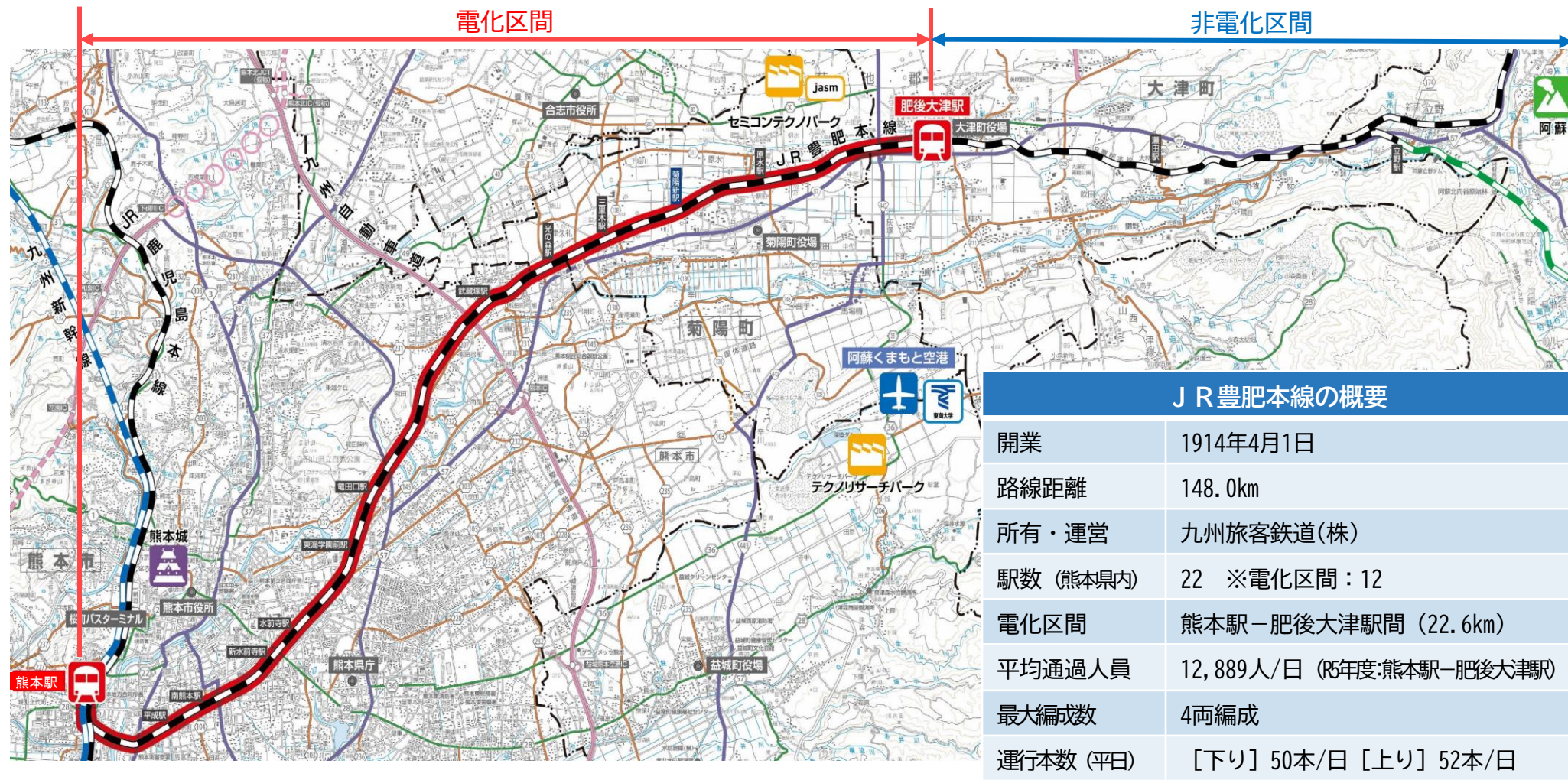
令和7年(2025年)7月18日

JR豊肥本線の現状・課題について

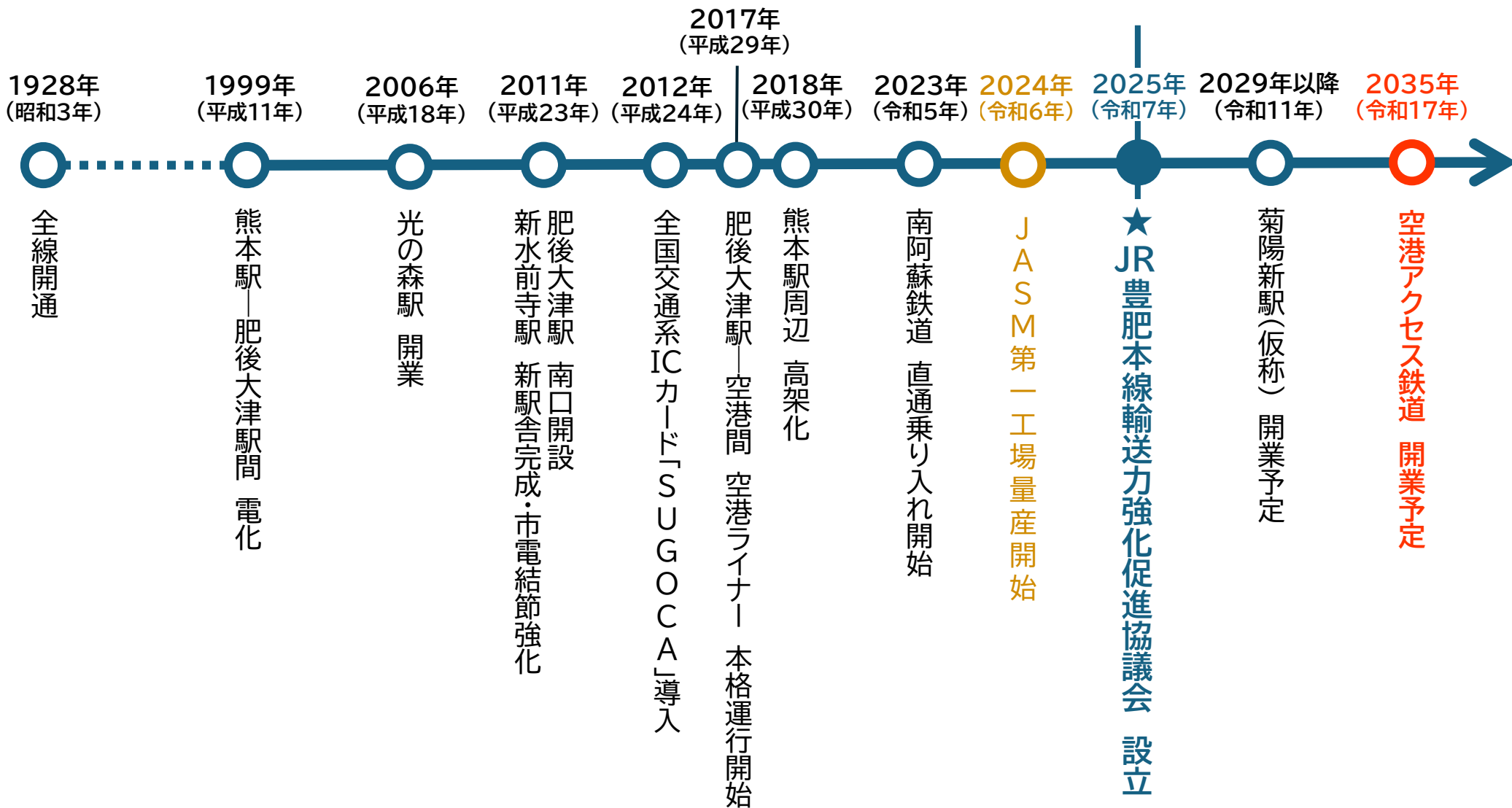
JR豊肥本線について

○ 概要

- 豊肥本線は、熊本駅と大分駅を結ぶ全線単線の鉄道路線であり、熊本都市圏の通勤・通学路線であるとともに、特急列車が運行する観光路線として利用されている。
- 本協議会では、利用者の多い電化区間の熊本駅－肥後大津駅間の輸送力強化について議論を行う。



JR豊肥本線・沿線地域の主な変化



JR豊肥本線の現状について

(1) 利用者数の推移

- 利用者数は、R2年度の新型コロナ拡大時に大きく減少したものの、R3年度以降は全ての駅において増加傾向
- 特に原水駅・肥後大津駅は、新型コロナ拡大前を大きく超えて、急速に増加している

単位：人／日

年度・駅	熊本	平成	南熊本	新水前寺	水前寺	東海 学園前	竜田口	武蔵塚	光の森	三里木	原水	肥後大津	熊本駅含む 計	熊本駅除く 計
H28 (2016)	14,576	1,030	970	4,276	3,168	1,622	677	2,080	2,609	542	668	2,548	34,766	20,190
H29 (2017)	15,098	1,074	1,040	4,486	3,276	1,781	704	2,165	2,711	593	816	2,555	36,299	21,201
H30 (2018)	15,375	1,154	1,059	4,639	3,335	1,784	732	2,235	2,708	597	945	2,603	37,166	21,791
R1 (2019)	15,441	1,199	1,074	4,702	3,466	1,749	732	2,254	2,706	580	1,001	2,663	37,567	22,126
R2 (2020)	9,465	905	822	3,882	2,538	1,212	557	1,805	2,018	419	780	2,049	26,452	16,987
R3 (2021)	11,469	998	973	4,364	2,816	1,479	627	1,913	2,156	481	878	2,170	30,324	18,855
R4 (2022)	14,046	1,100	1,060	4,696	3,103	1,597	719	2,035	2,318	579	1,089	2,410	34,752	20,706
R5 (2023)	16,292	1,226	1,152	5,100	3,426	1,755	745	2,166	2,499	694	1,445	2,978	39,478	23,186
R5-R3比	142%	123%	118%	117%	122%	119%	119%	113%	116%	144%	165%	137%	130%	123%
R5-R4比	116%	111%	109%	109%	110%	110%	104%	106%	108%	120%	133%	124%	114%	112%

増加傾向

新型コロナ
拡大

増加傾向

※JR九州公表「駅別乗車人員」より

JR豊肥本線の現状について

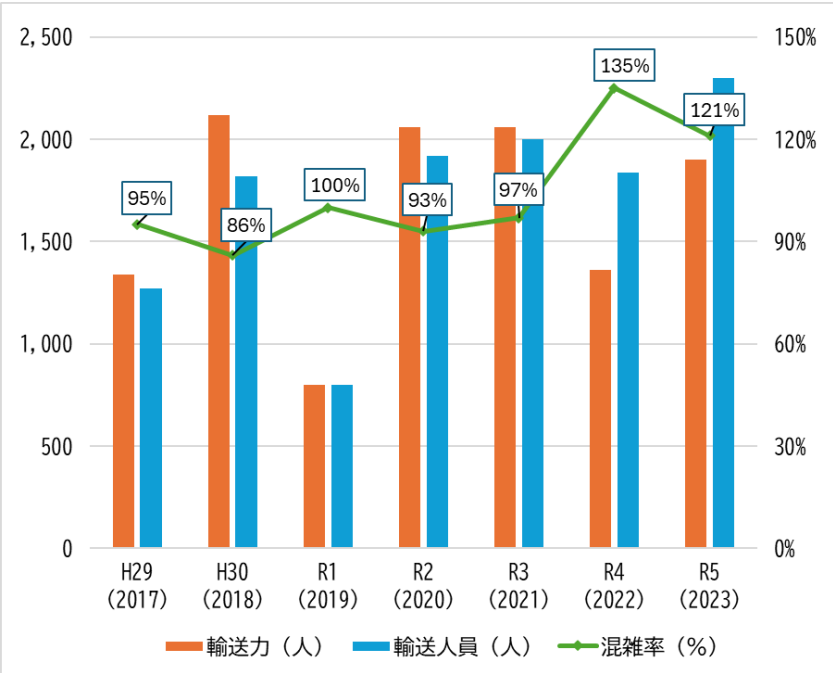
(2) 混雑率の推移

- R4年度は首都圏以上の混雑率を記録(135%)
- R5年度は増便により混雑が緩和されたものの、輸送人員が大きく増え、高い混雑率を維持(121%)

※**混雑率**とは…**最混雑時間帯1時間の平均**（主に10月～11月の1日又は複数日の乗車人員データを基に計算したもの）

	豊肥本線（上り：肥後大津→熊本）					東京圏	大阪圏	名古屋圏
	時間帯	編成・本数 (両・本)	輸送力 (人)	輸送人員 (人)	混雑率 (%)	混雑率 (%)	混雑率 (%)	混雑率 (%)
H29 (2017)	7:00～8:00	2.5×4	1,340	1,271	95	163	125	131
H30 (2018)	7:48～8:48	3.2×5	2,120	1,818	86	163	126	132
R1 (2019)	6:13～7:13	2×3	800	800	100	163	126	132
R2 (2020)	7:33～8:33	3.2×5	2,060	1,918	93	107	103	104
R3 (2021)	7:35～8:35	3.2×5	2,060	1,998	97	108	104	110
R4 (2022)	7:58～8:58	2.8×4	1,360	1,836	135	123	109	118
R5 (2023)	7:40～8:40	2.8×5	1,900	2,301	121	136	115	123

※国土交通省：混雑率調査結果より



混雑率の目安

100%	150%	180%	200%
座席につくか、座席前のつり革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。	肩が触れ合わない程度。ドア付近の人が多くなる。	肩が触れ合い、やや圧迫感がある。ドア付近の人は窮屈となり、体の向きを変えるのが困難となる。	体が触れ合い、相当圧迫感がある。ドア付近の人は身動きがとれない。



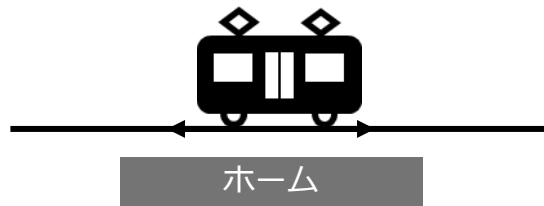
輸送力強化について

(1) 輸送力強化とは

- 運行本数の増加や車両の増結、安全性向上、新駅整備に加え、車両の行き違いや同時進入ができない駅の改善、複線化等を行い、輸送可能人員の増加や利便性・速達性の向上を図ること
- 豊肥本線のように単線だと上下列車のうちどちらかしか走行できないため、運行本数の増加や速達性向上には、「連続する単線区間を短くする」ことや「単線区間を早く通過する」ことが必要となる
- 輸送力強化によって、より効率的なダイヤの設定が可能となり、運行本数増加や速達性向上、利用者の利便性向上につながる

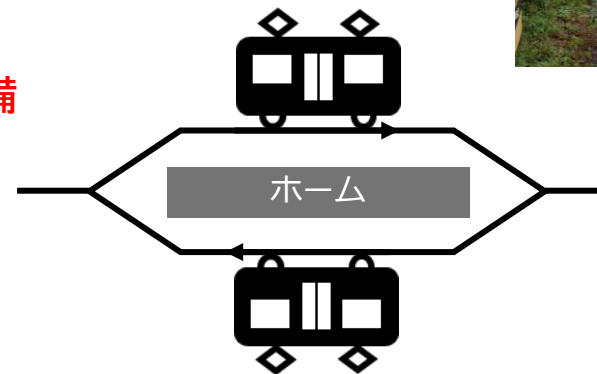
行違い化

現在列車が行き違いができないのは…新水前寺駅・東海学園前駅



ホームに線路が1線しかないため、
駅で上下列車の行き違いができない

ホームに線路を整備



駅で上下列車の行き違いができる！
⇒より効率的な運行ダイヤの設定が可能に！

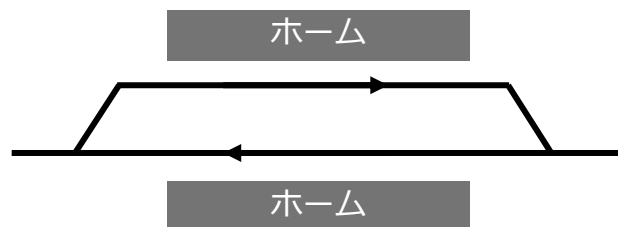


東海学園前駅

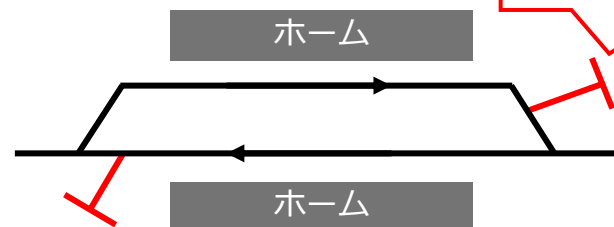
輸送力強化について

同時進入化

現在列車が同時に進入ができないのは…武蔵塚駅・原水駅



安全側線を整備



【安全側線】
緊急時は列車がここに退避
して正面衝突を回避

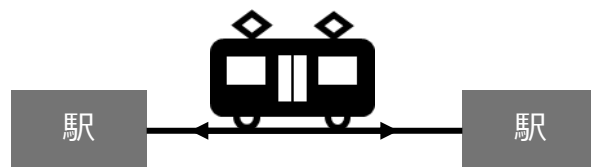
上下列車の行き違いはできるが、誤進入による正面衝突の危険性があるため、同時に駅に進入できない
⇒先着の列車が完全に停車しないと後着の列車が前の駅を出発できないので、待ち時間が長くなる

誤進入があった場合でも安全側線に退避して正面衝突を回避できるため、上下列車が同時に駅に進入できる

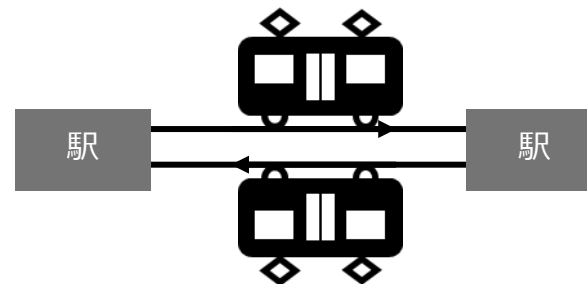
⇒列車の待ち時間が短縮

⇒より効率的な運行ダイヤの設定が可能に！

複線化



駅間に線路を整備



駅間で上下列車が行き違いができない
(駅でしか行き違いができない)

駅間で上下列車の行き違いができる

⇒より効率的な運行ダイヤの設定が可能に！

輸送力強化について

(2) これまでの取組状況

- 令和5・6年度に、県からJR九州に対して「JR豊肥本線の輸送力強化に関する要望」を実施
- JR九州とは、空港アクセス鉄道整備とともに、事務レベルの打合せを継続的に実施
- 令和6年度からは、政府要望において「JR豊肥本線の輸送力強化に対する財政支援」について要望

◆ JR九州への要望

令和5年度要望

令和5年10月6日要望

要望事項

1. 車両の増結、運行本数の増加
2. 行き違い設備の改良・整備等による速達性向上
3. 複線化の可能性の具体的検討
4. 駅施設の改良・整備による乗客の安全性及び利便性向上
5. 九州新幹線、鹿児島本線、南阿蘇鉄道との接続強化

令和6年度要望

令和6年11月25日要望

要望事項

- (短期的事項)
1. 車両の増結、運行本数の増加
 2. 駅施設の改良・整備による乗客の安全性向上、他路線との接続改善による利便性向上
- (中期的事項)
3. 同時進入化、行違い化等による速達性の向上
 4. 複線化に関する具体的な調査の着手

令和6年春ダイヤ改正

令和6年3月16日改正

- ・ **車両の増結**（熊本駅発着の一部列車）
[朝] 7時00分～9時00分
上下計6本で1両ずつ増結（計6両増結）
[夕] 17時00分～20時59分
上下計4本で2両ずつ増結（計8両増結）

令和7年春ダイヤ改正

令和7年3月15日改正

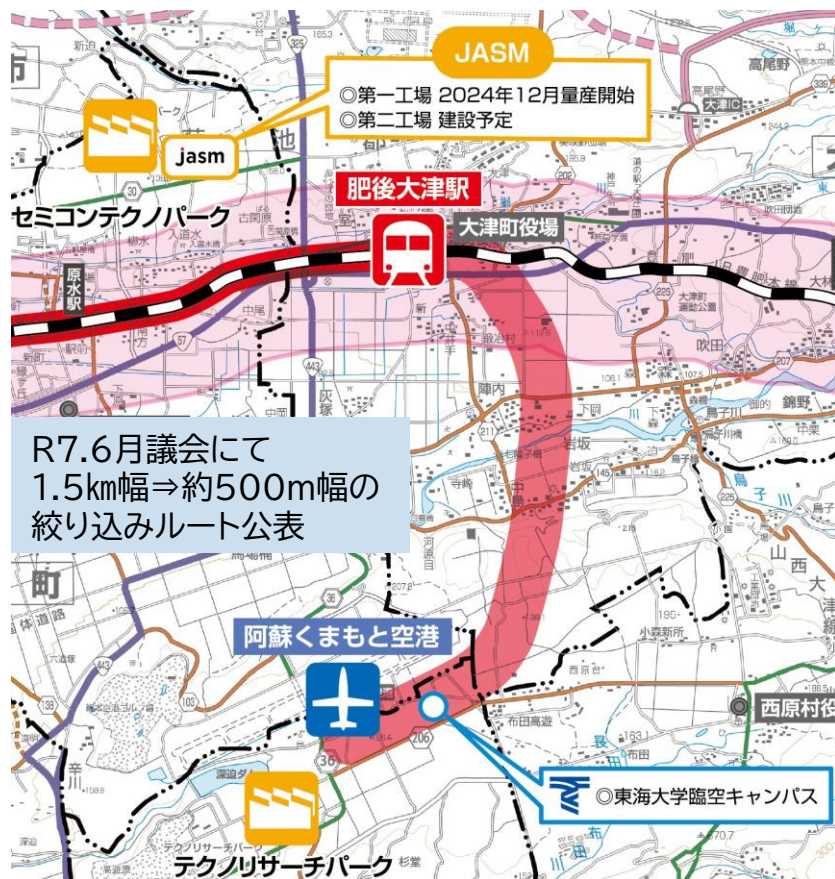
- ・ **車両の増結**（熊本駅発着の一部列車）
[朝] 7時00分～9時00分
上下計3本で1～2両増結（計5両増結）
- ・ **運転区間の延長**
[朝] 8時02分熊本駅発光の森着の列車を肥後大津駅着に延長。上りも肥後大津駅発に変更（上下計2本）

空港アクセス鉄道について

(1) 概要

- 熊本市中心部から阿蘇くまもと空港への脆弱な交通アクセスを改善するため、肥後大津駅から分岐・延伸する“**空港アクセス鉄道**”の整備に向けて、現在調査・検討を進めている。
- 空港アクセス鉄道は、リムジンバス等より「速達性」「定時性」「大量輸送性」に優れ、今後の航空旅客の増加にも対応できる。

整備ルート (W≒500m)



概要

整備延長	約6.8km
所要時間	約44分（熊本駅～空港駅）※R4公表値
主な構造形式	【盛土】 【高架橋】 【トンネル】 【地上】

整備スケジュール

※令和16年度末(2034年度末)開業目標

R4	R5～R8	R9～				
整備方針決定	鉄道概略設計等調査	用地取得 整備着手 土木・設備工事				
	鉄道概略設計事前調査		鉄道概略設計等			
	測量・地質調査等					
	環境アセスメント					
	配慮書		方法書	環境調査	準備書	評価書
	都市計画決定手続き					
	鉄道事業許可					
	工事施行認可					
	関係機関との協議・調整					

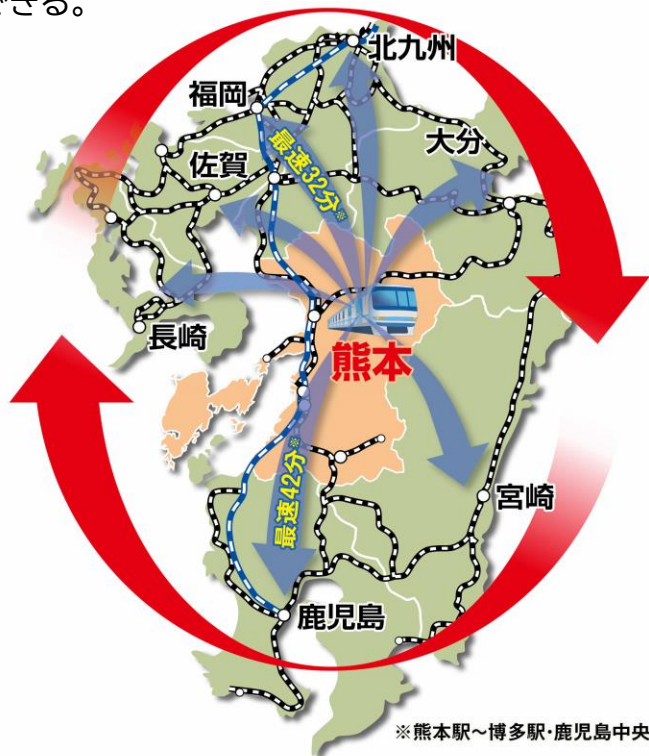
空港アクセス鉄道について

(2) 空港アクセス鉄道整備による効果

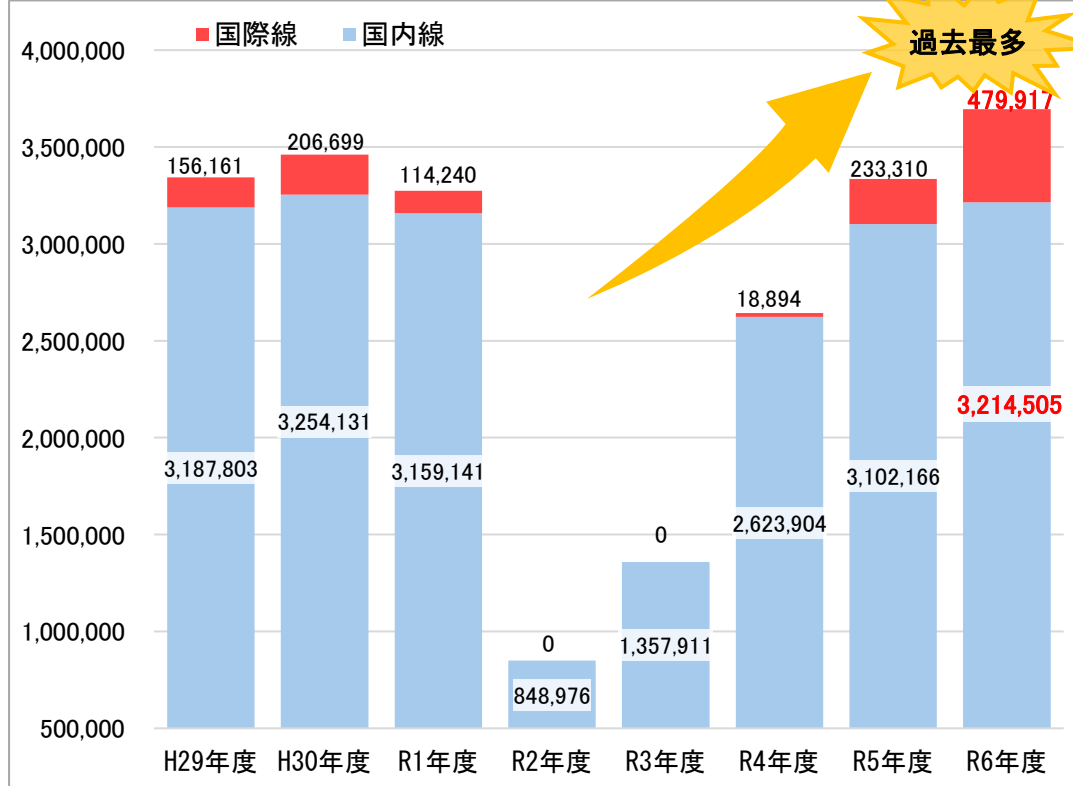
- 阿蘇くまもと空港の利用者数は、半導体関連産業の集積や相次ぐ国際線の新規就航などにより年々増加し、令和6年度は過去最多となった。(約370万人)
- 空港アクセス鉄道は豊肥本線に接続するため、空港アクセス鉄道開業後は豊肥本線利用者の更なる増加が見込まれる。(R4需要予測による空港駅の利用者数は約4,900人/日)
- 空港アクセス鉄道整備により、空港周辺のみならず、豊肥本線沿線地域の魅力・価値向上も期待できる。

九州の中央に位置する阿蘇くまもと空港に鉄道がつながることで、

- ・ 鉄道ネットワークを介したスムーズな移動
- ・ 九州内の回遊性が高まり、九州全体の観光客増加など期待できる。



阿蘇くまもと空港利用者数の推移



※国土交通省：空港管理状況調査より(R6は速報値)

セミコンテクノパーク周辺立地企業従業者へのアンケート結果

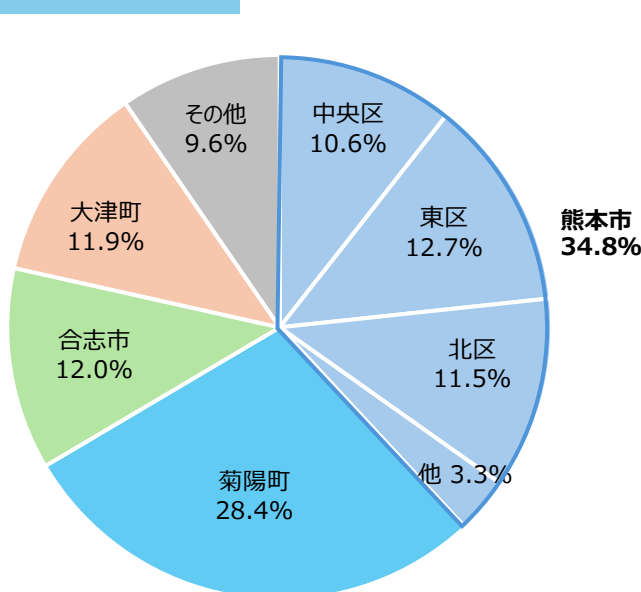
アンケート概要

セミコンテクノパーク周辺に立地する企業の従業者を対象に
「阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備及びJR豊肥本線輸送力強化に向けたアンケート調査」を実施

- 実施期間: R6.10.7~11.29
- 対象企業: 31社
- 従業者回答数: 2,374人

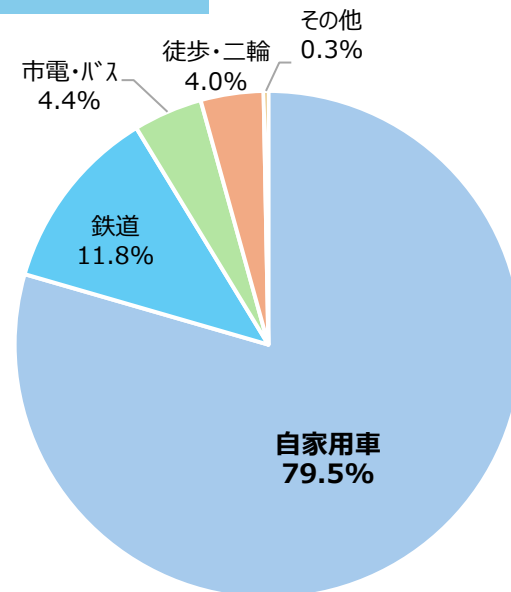
居住エリア

n=2,374人



通勤手段

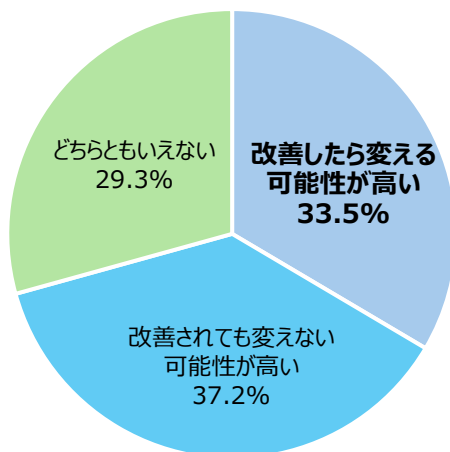
n=2,374人



公共交通への 転換可能性

n=1,886人
(現在自家用車通勤の人)

問) 公共交通サービスが改善された場合、通勤で自家用車から公共交通利用に転換するか



通勤で鉄道を利用しない理由

n=1,886人
(現在自家用車通勤の人・複数回答・上位回答)

- ① 自家用車通勤よりも公共交通通勤の方が時間を要するから(58.7%)
- ② 自宅近辺に駅までのバスルート・バス停がないから(47.9%)
- ③ 鉄道や市電、バスの乗継利便性(乗換の距離、鉄道との接続)が悪いから(33.6%)
- ④ セミコン通勤バスが混雑しているから(26.1%)
- ⑤ 鉄道や市電の本数が少ないから(25.5%)
- ⑥ 公共交通の運行時間帯が通勤時間帯に合わないから(24.0%)
- ⑦ 自宅付近から駅までのバスの本数が少ないから(23.7%)

今後の取組み内容

○ 豊肥本線の将来像作成等

- 沿線自治体の垣根を超えた豊肥本線の将来像を描き、効果的な輸送力強化の実施内容や沿線地域のあり方について検討する。
- 今年度県において、豊肥本線の輸送力強化に関する調査検討を行う「熊本都市圏鉄道ネットワーク強化調査検討業務委託」を実施。

イメージ

現在
(2025年)

- 空港アクセス鉄道整備検討
- 輸送力強化施策の精査
- 交通渋滞対策の着手
- 二次交通・交通結節機能強化に向けた検討
- 沿線のまちづくりの検討
 - ・菊陽町土地区画整理事業
 - ・肥後大津駅周辺まちづくり
- 菊陽新駅の整備
- 企業立地(くまもとサイエンスパーク)の推進

10年後

- 空港アクセス鉄道開業
- 輸送力強化の実施(短・中期)
- 交通渋滞対策の道路整備の進展
- 二次交通・交通結節機能強化
- 沿線のまちづくりの進展
 - ・菊陽町土地区画整理事業
 - ・肥後大津駅周辺まちづくり
- 菊陽新駅の開業
- 更なる企業立地(くまもとサイエンスパーク)

20年後

- 空港アクセス鉄道の定着
- 輸送力強化の実施(長期)
- 交通渋滞対策の道路整備の進展
- 沿線のまちづくりの進展

JR豊肥本線に係る 各市町の取組みについて

熊本市

二次交通に関する取組み

【課題】

- 主要な交通結節点であるJR新水前寺駅の乗車人員は、R5(2023)年度は前年度比109%
- 朝ピーク時は、豊肥本線から市電への乗り換えの際に積み残しが発生し、電停やJRホーム、周辺歩道でも混雑が顕著



▲JR新水前寺駅の状況

【取組状況】

<これまでの取組>

JRと市電の結節強化

(1)JRホームと市電電停の直結 (H23)

新水前寺駅前電停の乗降人員が大幅に増加

(2)市電の輸送力強化 (R4～)

新水前寺駅前電停からの折り返し運行(R4.4～)
多両編成車両の導入(R6.11～)

二次交通の強化

(1)チャリチャリポート設置 (R4～)

豊肥本線の各駅へ約90台分のポート設置

(2)新水前寺駅駐輪場の機能拡充 (R6)

駐輪台数を727台→1,014台に拡充
多様なニーズに対応
(二人乗り自転車、スポーツサイクル等)



▲新水前寺駅西駐輪場（整備後）

<今後の取組>

■ 新水前寺駅

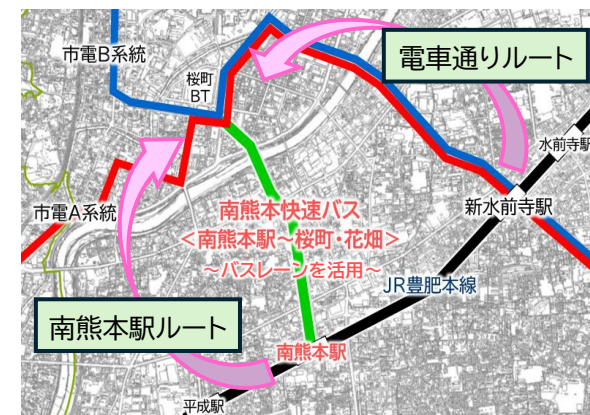
交通結節機能強化

- 混雑の解消及び利用者の安全確保のため、JR高架下付近に暫定的なバス停設置を検討(通町筋方面行)
- バス停の整備のみならず各種交通手段の集約・再配置などを検討

■ 南熊本駅

快速バス実証実験(南熊本駅～桜町・花畑)

- 南熊本駅と桜町・花畑エリアを結ぶ快速バスの実証実験に向けて調整中
- 中心市街地方面へ向かう乗客を南熊本駅へ誘導し、混雑が著しい新水前寺駅からの分散を図る



▲南熊本快速バス実証実験

二次交通に関する取組み

- ・シェアサイクル事業は、実証実験を経て令和6年(2024年)4月から本格運用に移行。
- ・年内には武蔵塚駅を含む「運動公園・武蔵塚エリア」へ利用エリアを拡大。これにより、市域内のJR豊肥本線沿線及び各駅周辺がすべてエリア内となる。
- ・シェアサイクルを公共交通の乗り継ぎに活用している人が約5割以上存在することや豊肥本線各駅のポートに一定の需要が見込まれる状況であり、更なるシェアサイクルポートの拡充に取り組んでいく。

【エリア図】



【シェアサイクルポート一覧(豊肥本線)】 R7.5.31時点

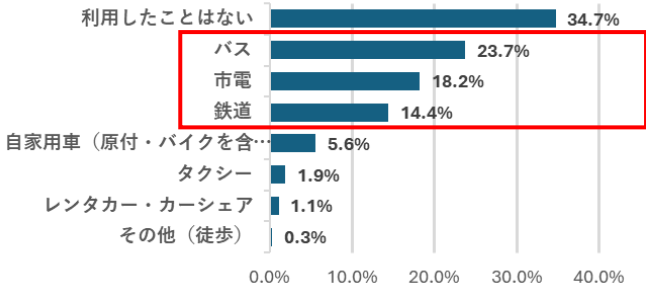
各駅において比較的発着数が多いポートもあり、需要が高い！

駅名	ポート名	台数	発着数	順位(全488)
平成駅	① JR平成駅	14	743	85
南熊本駅	② JR南熊本駅	9	1,227	34
新水前寺駅	③ JR新水前寺駅 南	16	379	174
	④ JR新水前寺駅 駐輪場前	12	2,492	12
	⑤ JR新水前寺駅 代継公園前	10	1,073	44
水前寺駅	⑥ JR水前寺駅 南口	9	1,339	31
東海学園前駅	⑦ 熊本東海学園前郵便局	5	383	172
竜田口駅	⑧ JR竜田口駅	14	273	228

【シェアサイクルから公共交通の乗り継ぎについて】

シェアサイクルを公共交通の乗り継ぎに活用している人が約5割！

Qシェアサイクルを公共交通の乗り継ぎに活用しているか(アンケート)



大津町

まちづくりに関する取組み

■ 肥後大津駅周辺

【課題】

TSMCの進出や空港アクセス鉄道の肥後大津ルート決定等の機会を最大限に生かし、これまで肥後大津駅が抱えてきた課題を解決するとともに、町の活気とにぎわいの中心であり、中心市街地でもある肥後大津駅周辺エリアを活性化し、その効果を町内全域へ波及させることで、地域経済の活性化や企業進出、移住定住の促進等を図っていく必要がある。

【取組状況】

将来ビジョンである「肥後大津駅周辺まちづくり基本構想」を策定(R6年3月)

広域レベル

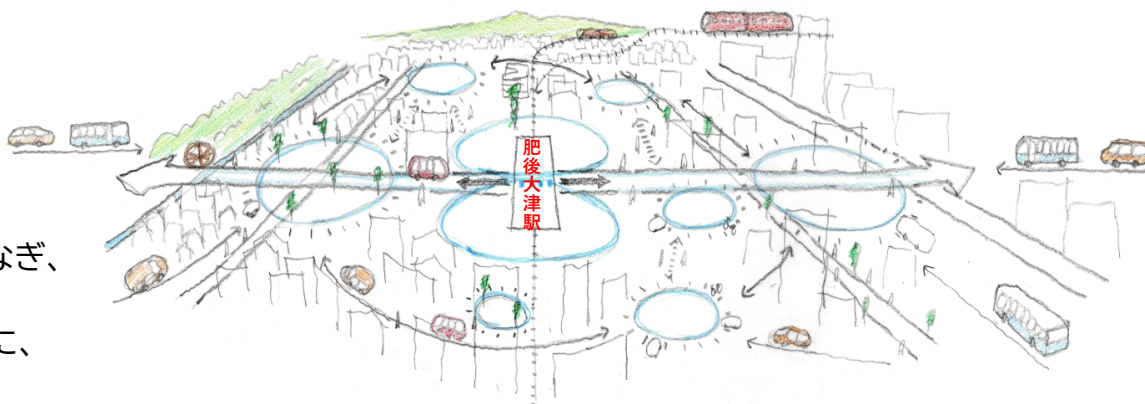
- 新たなターゲットをまちへ着実に誘導する

町域レベル

- 駅周辺と周辺市街地のつながりを高める

地区レベル

- 周辺を含めた面的な「駅まち空間」としてつなぎ、にぎわいを創出
- 東西軸の街道の特色や強みを伸ばすとともに、それぞれの軸を南北でつなぐ
- まち全体が駅(=街道駅)となるようなまちづくり



将来ビジョンの実現に向けた空間別整備方針や個別施策方針を示す

「肥後大津駅周辺まちづくり基本計画」を策定中(R7年8月下旬公表予定)

二次交通に関する取組み

■ 肥後大津駅周辺

【課題】

- ・肥後大津駅の利用者が年々増加している中で、駅北口にはバスが円滑に転回できるスペースがなく、学生や通勤者等の送迎車両が一時停車するスペースも著しく不足していることから、朝夕の時間帯を中心に混雑が発生するなど、交通結節点としての機能が不十分な状況にある。
- ・「肥後大津駅周辺まちづくり」は、交通結節機能の強化のみならず、駅周辺の賑わい創出も含め中長期的に取り組んでいく予定。一方で、駅利用者の安全性確保を含む二次交通の充実が喫緊の課題であることから、短期的対策により改善を図る必要がある。

【取組状況】

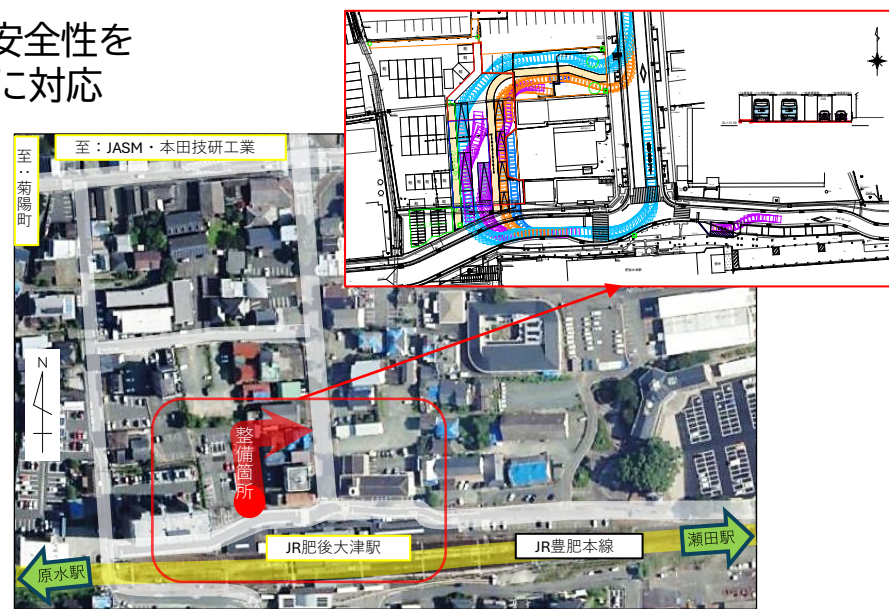
肥後大津駅北口におけるバス転回スペース及び一時停車スペースの整備

- ・バスや送迎車両の交通を円滑化することで、駅利用者の安全性を確保するとともに、肥後大津駅(豊肥本線)利用者の増加に対応

<スケジュール> R5年11月～R7年9月末(予定)
調査、測量・設計、用地・補償、工事



<混雑状況> (朝ピーク時の6時30分～8時)



出典: PLATEAU VIEW(国土交通省 <https://plateauview.mlit.go.jp/>)を加工して作成

二次交通に関する取組み

■ 肥後大津駅周辺

【目的】

慢性化する渋滞対策のソフト事業の一環として、本田技研工業(株)従業員をはじめとする近隣企業向けの『従業員向け通勤バス』を肥後大津駅を軸に運行し、渋滞緩和を図る。

【取組状況】

肥後大津駅を軸とし、本田技研工業(株)熊本製作所及び近隣企業の従業員向け通勤バスを運行

<概要>

- ◆時 期:令和6年10月1日(火)～おおむね3年間
※原則平日、一部祝日(本田技研工業(株)の稼働日)
- ◆方 法:路線バスタイプ 中型バス2台で巡回
- ◆ルート:右図のとおり
- ◆便 数:朝 8便(6時台発～8時台終) ※豊肥本線と接続したダイヤを設定
夕12便(15時台発～21時台終)
- ◆運 賃:有料(180～250円)

<利用状況>

令和6年10月:(朝)平均48人(夕)平均37人 計 85人

令和7年 5月:(朝)平均87人(夕)平均71人 計157人(+72人)

○主な増加要因は、人事異動に伴う転勤者及び高校生の新規利用、出張者の利用が考えられる。



出典:国土地理院ウェブサイトを加工して作成

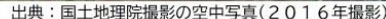
菊陽町

■ 今後の都市基盤整備

- ・菊陽町では、従来から課題であった交通渋滞に対して、国・県と連携しながら過去に例を見ない速さで道路のネットワーク整備を進めている。
- ・今後の経済発展や人口増加に対応するため、さらには空港アクセス鉄道や新大空港構想の実現に向けて、「JR新駅を設置」とともに、「公園拡張整備(アーバンスポーツ施設・町民グラウンド)」や「大規模な土地区画整理事業」など、**駅を中心とした市街地整備**を進めていく。
- ・市街地整備では、商業施設やホテル、マンション等のほか、**大学や企業の研究・サテライト施設の誘致など「知の集積」**を目指す。
- ・TSMC進出や空港アクセス鉄道整備の効果を最大限高め、県全体の発展につなげる

【二次交通】

- 令和7年3月に菊陽町地域公共交通計画を策定した。今年度は計画に基づきJR駅からのアクセスも含めた交通網再編を図るための検討を進める。



まちづくりに関する取組み

■ 駅を中心とした市街地整備(イメージパース)

R6.9時点

- 駅を中心とした市街地整備では、半導体関連企業の集積に伴う今後の人口増加や経済発展に対応するため、原水駅周辺の「職住近接エリア」を中心に、マンションや住宅地、商業施設など『**生活基盤の整備**』を進める。
- また、JR新駅や総合運動公園周辺の「賑わいエリア」に、駅前広場や商業施設、ホテル、マンションなど『**新たな賑わいの創出**』を進める。
- さらに、半導体企業集積地にふさわしい先進的なまちづくりとして、大学のキャンパスや専門学校、研究機関や企業などが共同で利用するマルチテナントなど『**知の集積**』を進める。



熊本都市圏鉄道ネットワークの 実現について

～熊本都市圏鉄道ネットワークの実現について～

「世界に開かれた活力あふれる熊本」 × 「くまもと版サイエンスパーク」を目指して

新生シリコンアイランド九州を実現し、日本の半導体関連産業の復活を目指す国家プロジェクトを成功させるため、公共交通網の充実・強化による企業活動の円滑化が求められている。熊本市中心部から半導体関連企業が集積する地域を通り、さらには阿蘇くまもと空港を結ぶ空港アクセス鉄道整備とJR豊肥本線の輸送力強化による「熊本都市圏鉄道ネットワーク」を実現。

◇ 豊肥本線平均通過人員

➢ 4,902人/日(S62年度)→**12,889人/日**(R5年度)

◇ 豊肥本線ピーク時混雑率

➢ **121%**(7:40～8:40 R5年度 国交省公表値)

※三大都市圏における鉄道の平均混雑率

東京圏:136%、大阪圏:115%、名古屋圏:123%

◇ セミコン通勤バス利用者数

➢ 約10万人(R3年度)→**約34万人**(R6年度)



豊肥本線 車両内の混雑状況



新水前寺駅 帰宅ラッシュ時間帯



原水駅ホームの混雑状況



セミコン通勤バス
(バス乗車を待つ通勤者の列)

植木IC

387

川辺工業団地
菊池パーク

東京応化工業

熊本中核工業団地

本田技研

肥後大津
2,978人/日

57

空港アクセス鉄道

大津南部工業団地

阿蘇郡

大津

西原村

一ノ宮

高嶺山

大切畑ダム

熊本市

北区

南区

東区

西区

中央区

南区

東区

西区

中央区

南区

東区

西区

JR豊肥本線

阿蘇くまもと空港

テカリサパーク

三里木
694人/日

光の森
2,499人/日

武蔵塚
2,166人/日

合志工業団地

熊本IC

益城熊本空港IC

新水前寺
5,100人/日

南熊本
1,152人/日

平成
1,226人/日

水前寺
3,426人/日

東海学園前
1,755人/日

竜田口
745人/日

57

3

3

3

3

凡例

：開通区間

：事業中区間

：半導体関連工場

：自動車関連工場

：工業団地

◇ 阿蘇くまもと空港利用者数

➢ **約369万人**うち国際線**48万人**(R6年度)

※過去最高を記録

◇ 阿蘇くまもと空港国際線定期便数

➢ **6路線 週42便**(地方空港No.1)

◇ 空港ライナー(ジャンボタクシー)利用者数

➢ 約6万人(R3年度)→**約15万人**(R6年度)

◇ 沿線人口増加率(H27～R6)

➢ 合志市 **9.5%**(+5.5千人)

➢ 菊陽町 **8.5%**(+3.5千人)

➢ 大津町 **7.6%**(+2.5千人)