

熊本都市圏総合交通計画協議会

第6回委員会

熊本都市圏都市交通マスタープランの作成にあたって

1) 現行都市交通マスタープランの振り返り

1. 現行都市交通マスタープランの概要	1
2. 基幹公共交通の取り組み	2
3. 基幹公共交通の現状	3
4. 幹線道路の取り組み	4
5. 幹線道路の現状	5
6. 現行都市交通マスタープランの振り返り	6

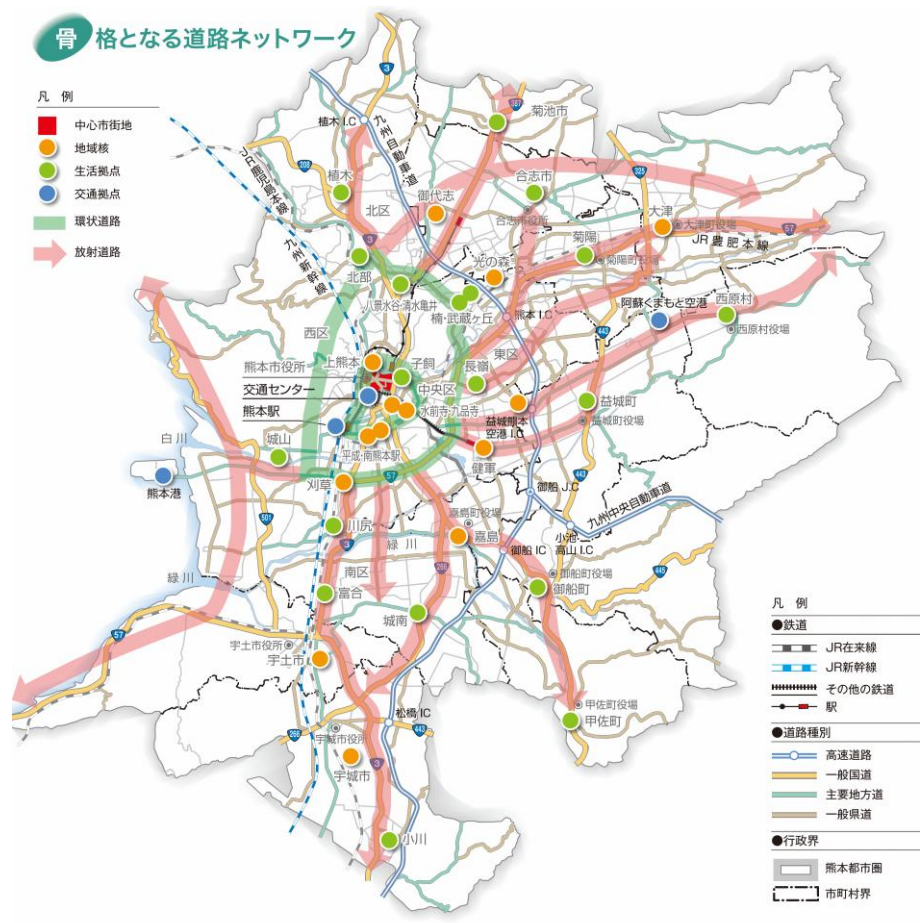
令和7年6月27日（金）

1. 現行都市交通マスタープランの概要 ～公共交通ネットワークと道路ネットワーク～

・「多核連携の都市構造」の形成を支援するため、地域間の交通需要に的確に対応するとともに地域間連携を支える交通ネットワークの将来像として、「放射8方向の基幹公共交通軸」や「2環状11放射道路網」の形成を進めていくこととしている。

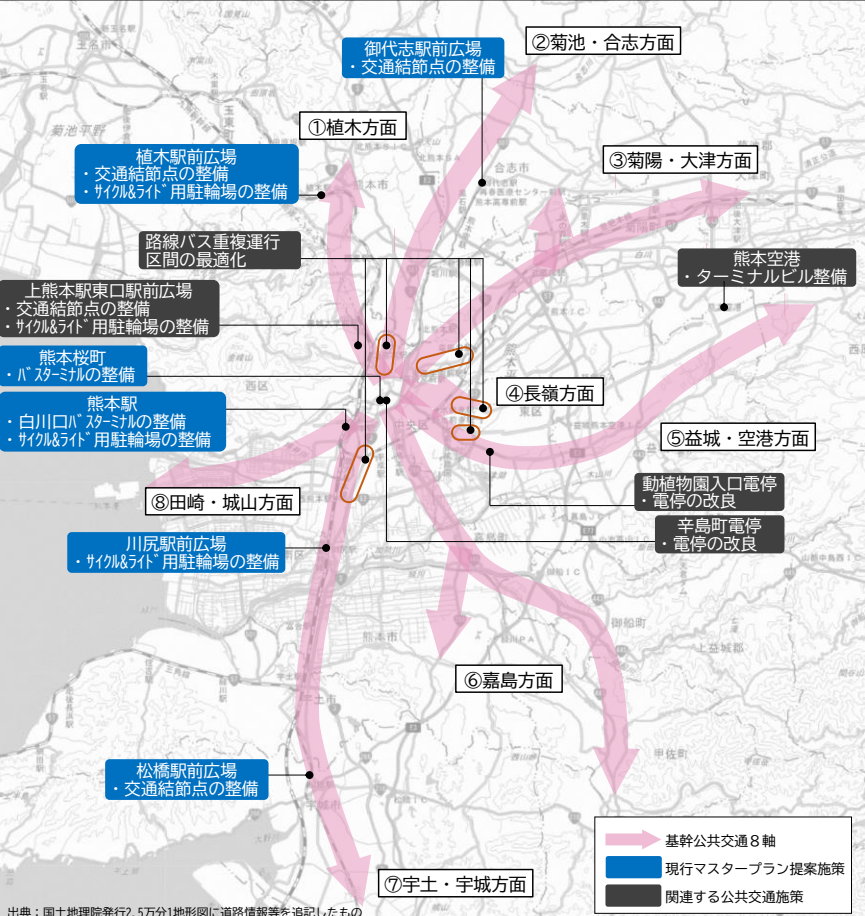
【基幹公共交通 8 軸】

【2環状11放射道路網】



2.基幹公共交通の取り組み

・アクセス改善に向け、桜町バスターミナルや熊本駅白川口駅前広場等の交通結節点整備や駐輪場整備、利用促進等に向けた電停の改良、バスロケーションシステム、IC共通定期券導入等の施策を進めており、一定の効果が確認されている。



▲基幹公共交通8軸の実施済み施策位置図



（出典：熊本都市圏総合交通戦略協議会資料）



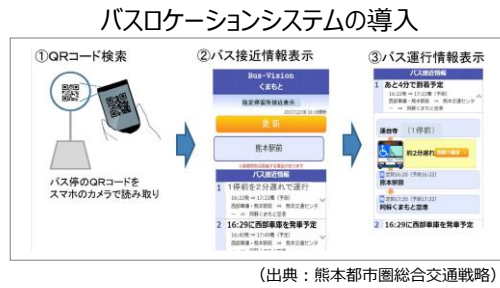
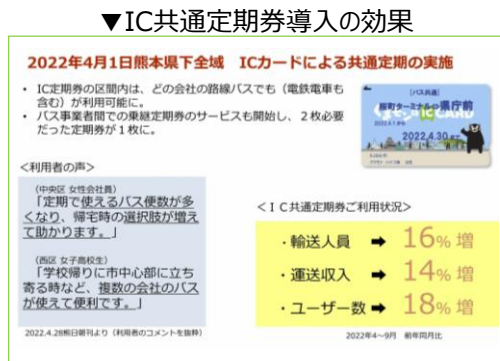
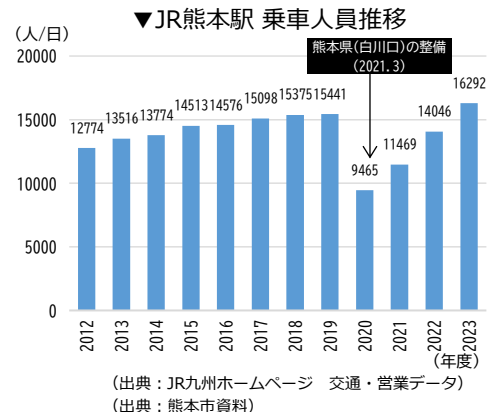
（出典：熊本都市圏総合交通戦略協議会資料）



（出典：熊本県）



（出典：熊本都市圏総合交通戦略協議会資料）



（出典：熊本地域乗合バス事業共同経営に関する状況報告（2023年3月））

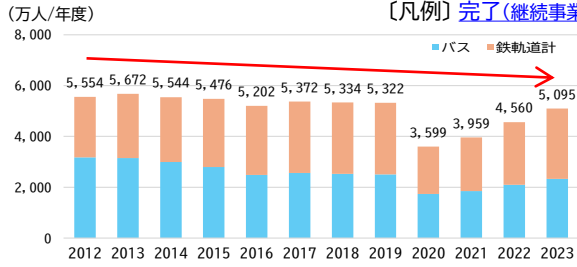
3.基幹公共交通の現状 ~基幹公共交通8軸~

- ・自動車から公共交通への転換を促すような「市電延伸」や「熊本電鉄と市電の上熊本・水道町結節・相互乗入」、「幹線バス」の優先・専用レーンの導入」など、公共交通の機能向上を目的とした施策は実現に至っていない。
- ・公共交通の利用者減少、運転士不足等の影響により各方面で減便が進んでいる。
- ・こういった理由から、施策効果は限定的であり、都市圏全体の公共交通利用は減少傾向にある。

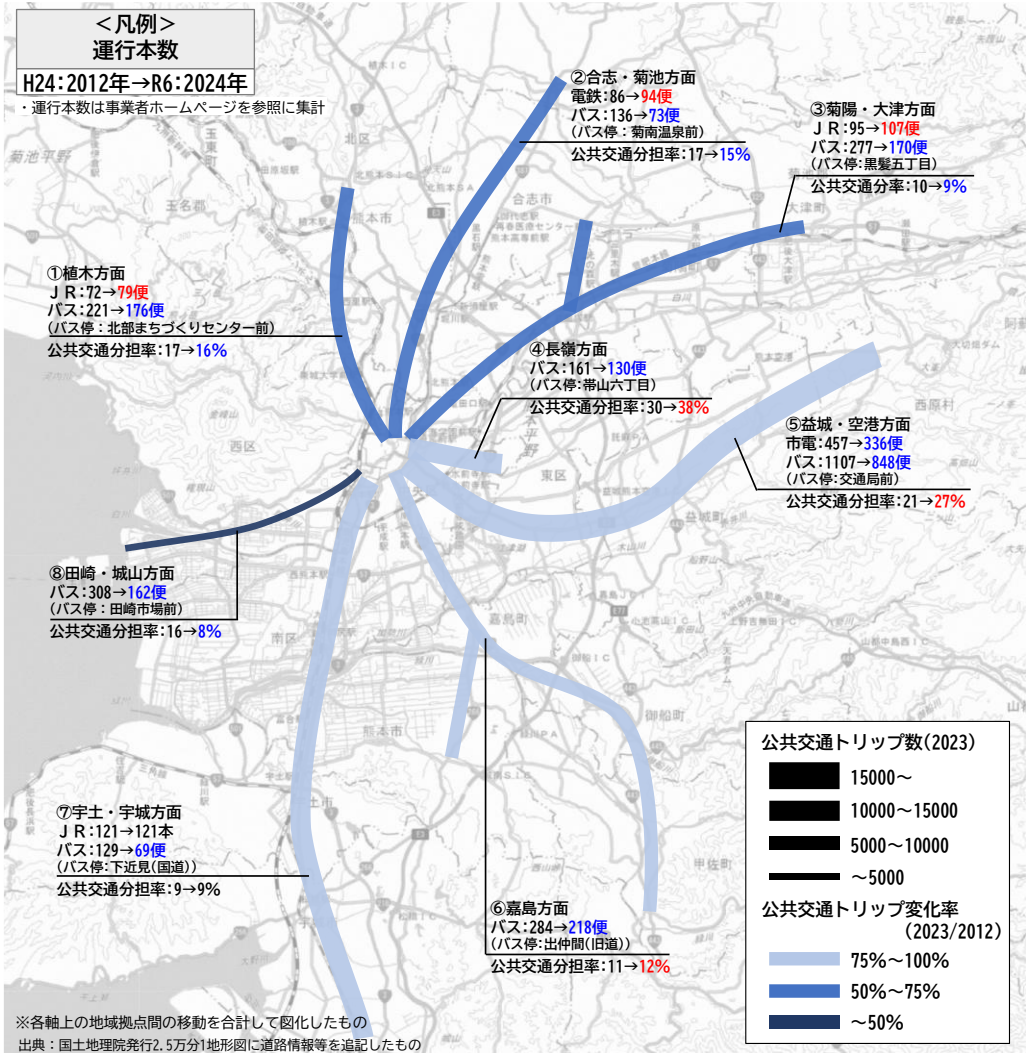
▼基幹公共交通 施策一覧

提案施策	方面	概要
アクセス改善	①③⑦	駅前広場、パーク&ライド、 サイクル&ライド 等
既存区間の強化	②/電鉄	運行本数 、料金収受の円滑化 等
	⑤⑧/市電	多面編成化 、 軌道敷への自動車乗り入れ抑制 等
新駅設置	③	竜田口~武蔵塚、三里木~原水
電鉄・市電結節・相互乗入	②	上熊本・水道町結節
市電延伸	⑤	健軍町~沼山津~益城~空港方面 ((主)熊本高森線の改良)
	⑥	辛島町~南熊本方面 (R266の改良)
	⑧	田崎橋~田崎市場~西区役所方面 ((都)熊本駅城山線の整備)
幹線バス	全	公共交通優先信号等、優先・専用レーン、快速バス 等
乗換結节点整備	全	①植木、②御代志、③楠、④小峯 ⑤健軍、⑥嘉島、⑦川尻、⑧小島
新たなインフラの活用	①	熊本西環状道路を活用した快速バス
公共交通の利用促進等に必要な施策	広域交通拠点と公共交通の連携強化	交通センター 、 熊本駅 の整備 等
	公共交通システムの機能強化	ICカード 、乗換検索システム、 ロケーションシステム 、共通路線図・ 時刻表 、 低床車両の導入 等
	他の手段との連携	パーク&ライド 、 サイクル&ライド 等

〔凡例〕完了(継続事業中含む)



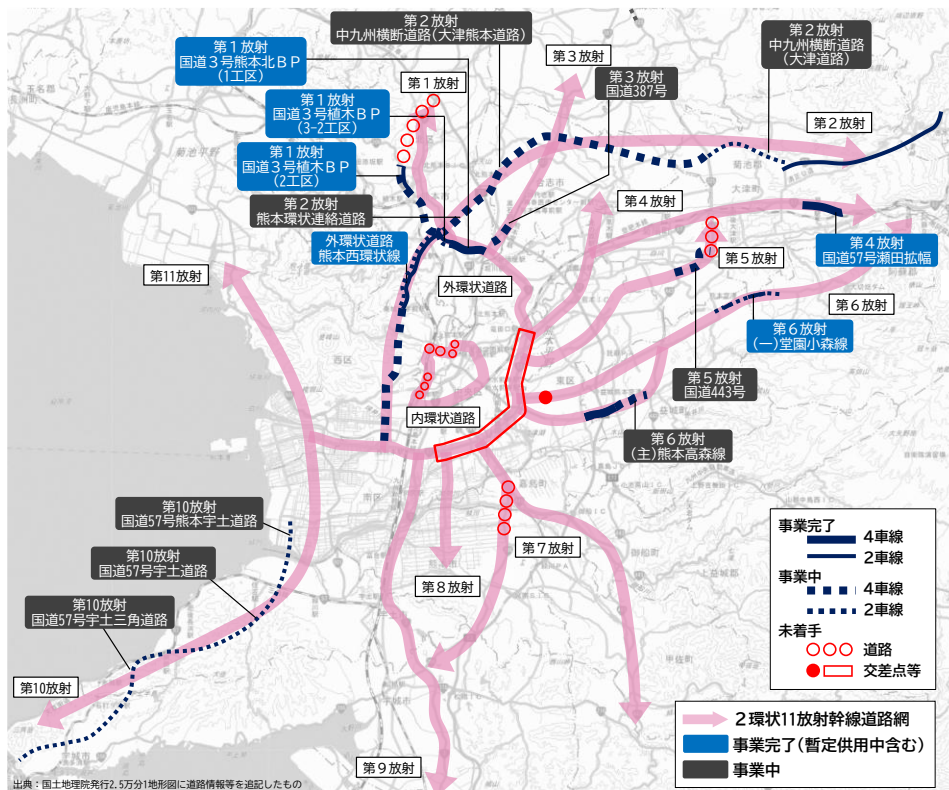
▲公共交通利用者数の推移 (出典：熊本市資料)



▲放射軸上の公共交通トリップ数と運行本数の変化

4. 幹線道路の取り組み

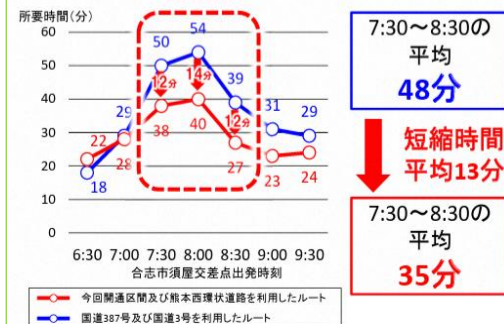
- ・第1放射道路、外環状道路に位置付けられる熊本西環状道路（花園工区）、国道3号熊本北バイパス1工区4車線、国道3号植木バイパス3-2工区（2/4車線）の整備が完了し、朝ピーク時間帯の所要時間短縮効果を発現している。
- ・第4放射道路の国道57号瀬田拡幅4車線化も完了し、阿蘇地域と熊本都市圏を結ぶ重要なネットワークの構築により、都市圏内外の広域的な交流が期待できる。



▲2環状11放射道路の事業完了及び事業中施策位置図



▼植木バイパス・熊本北バイパス
・熊本西環状道路の整備効果

合志市須屋交差点～熊本市役所間の
所要時間変化

※実走調査日：R6.2.15（木））
（出典：国土交通省 記者発表資料）

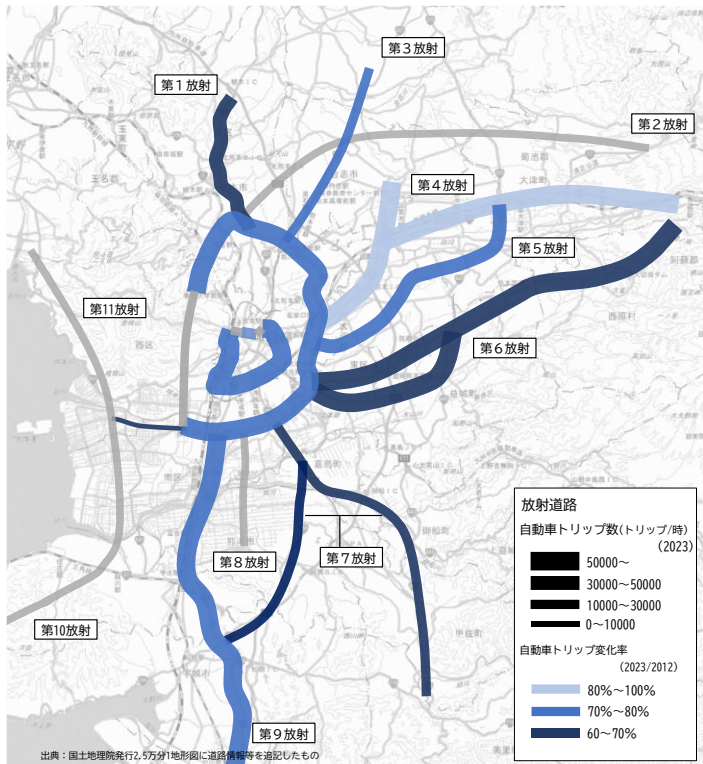
5.幹線道路の現状 ～2環状11放射道路～

- ・日あたりの2環状11放射上のトリップ数は、全方面で減少していることが確認されるが、朝ピーク時のトリップ数に着目すると増加している方面が確認され、混雑時旅行速度は、第3、6、10・11、外環状道路で減少している。
- ・道路事業の多くが事業中であることや公共交通のサービス向上による手段転換が図られていないことが想定され、依然として交通渋滞が発生していると考えられる。

▼幹線道路 施策一覧

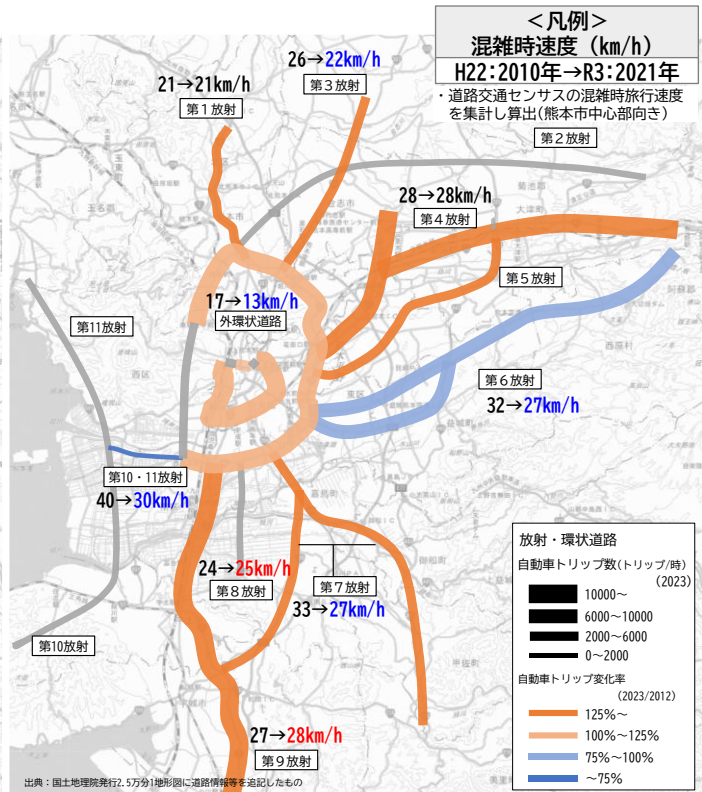
	路線名	概要
内環状道路	(都)上熊本弓削線(薬国町～坪井)	
	(都)上熊本細工町線(細工町付近)	
	(都)池田町花園線(上熊本2丁目付近)	
	(都)手取本町清水線(坪井付近)	
外環状道路	熊本西環状道路	花園工区・池上工区の整備促進 砂原工区の整備
	国道57号熊本東BP	主要交差点の立体化
	国道3号熊本北BP	1工区の整備促進
第1放射	国道3号	植木BP 1工区の整備 植木BP 2・3工区の整備促進
第2放射	中九州横断道路	中九州横断道路(熊本市～大津町) 中九州横断道路(大津町以東)
	熊本環状連絡道路	熊本環状連絡道路の整備促進
第3放射	国道387号	合志市須屋～合志市御代志の改良
第4放射	国道57号 (一)住吉熊本線	瀬田拡幅の整備促進 合志市幾久富～菊陽町津久礼の改良
第5放射	国道443号	菊陽町曲手～大津町室の改良
第6放射	(主)熊本益城大津線 (一)堂園小森線	自衛隊交差点のクラック解消 益城町小谷～益城町杉堂の改良
第7放射	(主)熊本高森線	益城町古閑～益城町寺迫の改良
第9放射	国道266号	城南町千町～嘉島町鯉の改良
第10放射	国道3号	(第10放射と同一)
第11放射	熊本天草幹線道路	熊本宇土道路、宇土道路の整備促進 熊本天草幹線道路の整備
	有明海沿岸道路Ⅱ期	有明海沿岸道路Ⅱ期の整備促進

【凡例】完了(暫定供用含む)、事業中



※ 〇は、未整備区間または地域拠点の無い放射軸
※各軸上の地域拠点間の移動を合計して図化したもの
※環状道路は地域拠点間において環状利用が想定されるペアを抽出、ペア間のトリップ数を集計

▲放射軸上の自動車トリップ数(日)の変化



※ 〇は、未整備区間または地域拠点の無い放射軸
※各軸上の地域拠点間の移動を合計して図化したもの
※環状道路は地域拠点間において環状利用が想定されるペアを抽出、ペア間のトリップ数を集計

▲放射軸上の自動車トリップ数(朝ピーク1時間平均)と中心部方面への混雑時旅行速度の変化

6. 現行都市交通マスタープランの振り返り

現行マスタープランの振り返り

- 交通結節点の整備やバスロケーションシステムの導入、幹線道路網の整備など様々な事業に取り組んできており、利用者数の増加や所要時間の短縮など効果が現れている。
- 熊本地震や新型コロナウイルスといった事象による社会情勢の変化に加え、提案された施策が完了せず本来期待されていた効果が現われていないものもある。
- このようなことから、新たなマスタープランの策定にあたっては、より効果的な計画の推進が必要。

社会情勢の変化

- 「熊本地震」、「新型コロナウイルス」など、計画策定以降に想定外の事象が発生。
- 半導体関連企業の集積や新たな宅地開発など土地利用が変化し、コロナ禍における生活様式の変容などを受けて交通環境が大きく変化。



効果的な計画の推進

- 行政や交通事業者などの関係機関の役割を明確化。
- 各施策の進捗状況や効果について、関係機関や住民に情報発信。
- 社会情勢の変化に応じて、適宜施策を検証するなど柔軟な対応。
- 「渋滞解消推進本部」などの取り組みを新たなマスタープランに反映。