熊本西環状線の概要

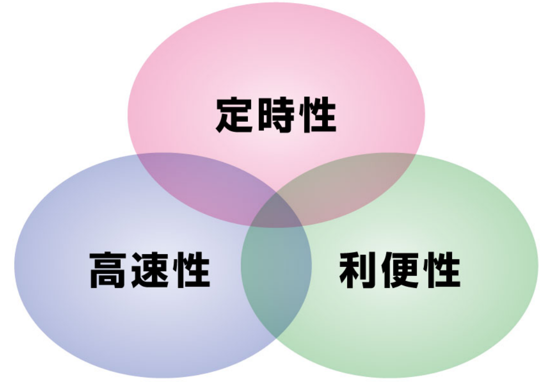
熊本西環状線は、熊本市南区砂原町（主要地方道 熊本港線）と熊本市北区下硯川町（国道3号植木バイパス）を結ぶ、延長約12kmの都市計画道路です。

金峰山山系の東側山麓部を通過する本路線は、6箇所のインターチェンジから出入りを行い、速度サービスレベルを時速80km/hとする自動車専用道路です。

本路線は、熊本環状道路の一翼を形成し、都心部に集中する自動車交通を適切かつ効率的に分散導入することにより、都市活動の活性化に寄与するとともに、熊本市西部地域の利便性向上を支える道路です。

平成29年3月に花園IC～下硯川IC間（約4km）が開通しました。

熊本西環状線の役割と整備効果



信号機がない
他の路線とは立体交差

設計速度80km/h
自動車専用道路

インターチェンジ間隔2~5km
市街地に近い

バランスのとれたまちづくり

■熊本都市圏では、東部地域への急激な市街化進行などにより、都心部から東部地域にかけて著しい交通混雑が見られ、騒音などの沿道環境に様々な問題が生じています。

環状線の形成

●この道路は、通勤圏域の拡大や近郊地域との連携を可能にし、地域バランスのとれた都市圏発展のために重要な役割を担うことになります。

熊本市西部地域の生活利便性向上

■熊本市西部地域は、東部地域と比較して高速道路に遠く、丘陵地や河川が多いため幹線道路が少なく、自動車交通の利便性の低い地域となっています。

道路密度の充実

●この道路の整備により、西部地域の自動車交通を取り巻く状況は飛躍的に改善し、行動圏の拡大など生活の利便性が向上します。

都市内の交通混雑の緩和と都市環境の改善

■熊本都市圏は、人口増加傾向であり、通勤や商用などの移動手段を自動車交通へ大きく依存しています。このため、都心部を中心に著しい交通渋滞、環境負荷の増大が生じています。

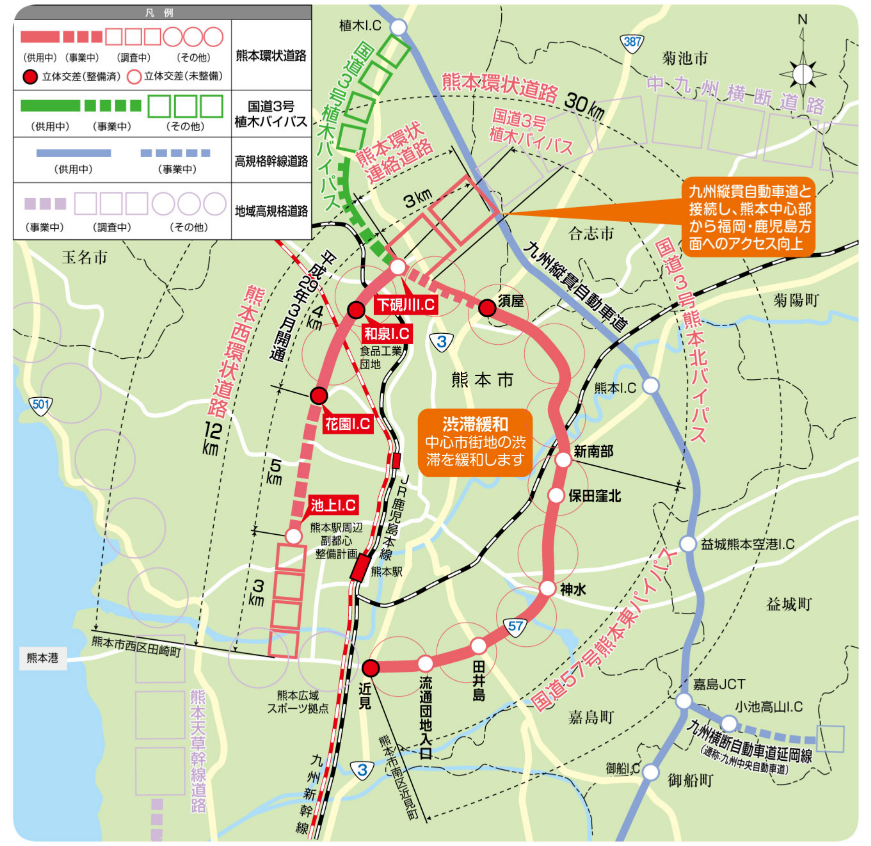
道路網の整備

●熊本西環状道路は、都心部を通過する交通を排除するバイパス機能と道路ネットワークの形成により交通分散機能を持ち、市街地部の交通混雑や都市環境の改善に大きな効果が期待できます。

今までの経過

平成 5 年 12 月	広域道路基本計画、マスタープラン策定
平成 6 年 12 月	熊本環状道路（30km） 地域高規格道路計画路線指定
平成 8 年 2 月	「地域高規格熊本環状道路建設促進期成会」設立
平成 8 年 8 月	熊本西環状線（砂原町～下硯川町12km） 地域高規格道路調査区間指定
平成 10 年 12 月	熊本西環状線（花園～下硯川町4km） 地域高規格道路整備区間指定
平成 11 年 5 月	熊本西環状線（砂原町～下硯川町12km） 都市計画決定
平成 13 年 12 月	熊本環状連絡道路調査区間指定
平成 17 年 3 月	熊本西環状線（池上町～花園5km） 地域高規格道路整備区間指定
平成 18 年 2 月	国道57号熊本東バイパス6車線化 （熊本市東区新南部～熊本市南区近見町間9.7km）
平成 20 年 3 月	国道3号熊本北バイパス供用開始 （熊本市東区新南部～合志市須屋間5.8km）
平成 25 年 1 月	熊本西環状線（砂原町～下硯川町12km） 都市計画変更
平成 27 年 3 月	国道3号熊本北バイパス全線供用開始（7.6km） （一部暫定2車線）
平成 29 年 3 月	熊本西環状線（花園～下硯川町4km）開通 （暫定2車線）

熊本環状道路の事業効果



■ 問い合わせ先

熊本市 都市建設局 土木部 道路整備課
〒860-8601 熊本県熊本市中央区手取本町1－1
TEL **096-328-2484** FAX **096-352-8186**
✉ doroseibi@city.kumamoto.lg.jp

平成29年3月作成

地域高規格道路

熊本環状道路

● 都市計画道路 熊本西環状線 ●

谷尾崎高架橋付近完成イメージ

池上IC付近完成イメージ

花園IC付近

熊本環状道路の概要

熊本都市圏では、都市圏内外の交通の円滑化を図るとともに、都市の骨組みを形成する2環状11放射道路の整備が計画されています。

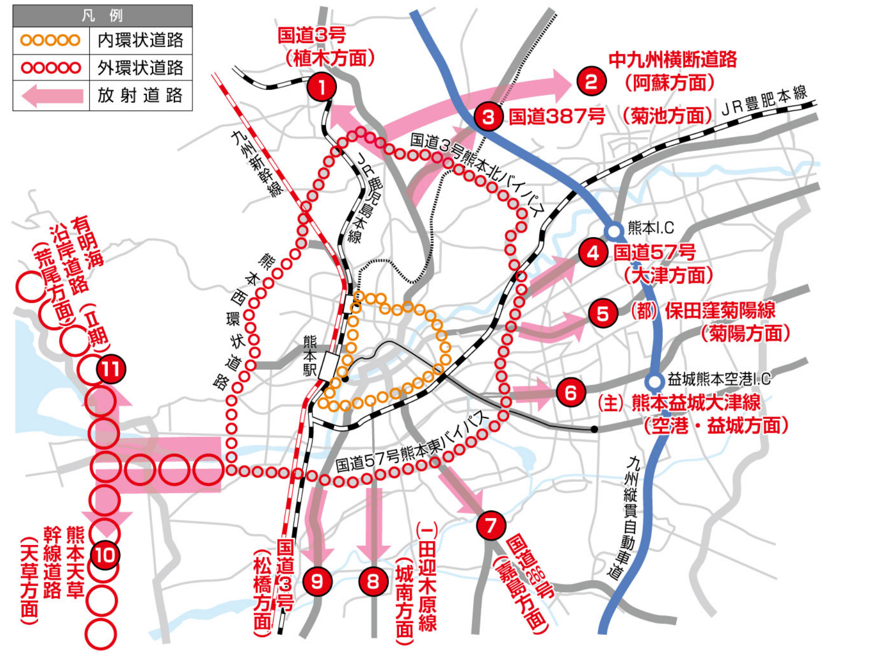
骨格道路網の内、都心部を取り囲む外側の環状道路が、国道57号熊本東バイパス、国道3号熊本北バイパス、熊本西環状線等により構成される熊本環状道路（地域高規格道路）です。

外環状道路（熊本環状道路）は、中心市街地の通過交通を減少させることにより、交通渋滞の緩和、沿道環境の改善に大きな効果を発揮します。

また、郊外部から中心市街地を目的とする利用者が外環状道路を経由し、多様なルートを選択することが可能となり、特定の路線に交通が集中しないように、交通の分散化を図るものです。

さらに熊本環状道路は、熊本環状連絡道路および中九州横断道路と一体的に整備されることによりさらなる効果増幅が期待されます。

熊本都市圏の骨格となる道路（2環状11放射道路）



2環状11放射道路の整備は、熊本都市圏内外の交通の円滑化を図るとともに、都市の骨組みを形成します。

【路線表】

環状道路	内環状道路	(都)熊本駅城山線 (都)二本木新大江線 (都)子飼新大江線 (都)上熊本弓削線 (都)上熊本細工町線 (都)熊本駅北部線
	外環状道路	国道57号熊本東バイパス 国道3号熊本北バイパス 熊本西環状道路 (主)熊本港線
放射道路	① 国道3号（植木方面）	
	② 中九州横断道路（阿蘇方面）	
	③ 国道387号（菊池方面）	
	④ 国道57号（大津方面）	
	⑤ (都)保田窪菊陽線（菊陽方面）	
	⑥ (主)熊本益城大津線（空港·益城方面）	
	⑦ 国道266号（嘉島方面）	
	⑧ (一)田迎木原線（城南方面）	
	⑨ 国道3号（松橋方面）	
	⑩ 熊本天草幹線道路（天草方面）	
	⑪ 有明海沿岸道路（Ⅱ期）（荒尾方面）	

外環状道路の整備による効果

● 外環状道路の内側の市街地で通過交通の減少

- 外環状道路の内側の市街地内を通過する交通が約4万台／日減少します。
- 外環状道路は、市街地に用のない通過交通を減少させ、交通渋滞の緩和に大きな効果を発揮します。

環境に与える効果

● 騒音などの沿道環境が改善方向へ

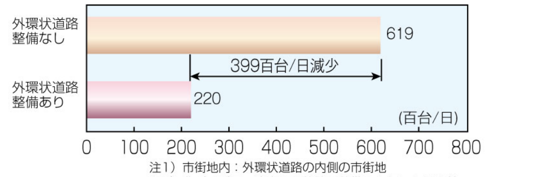
- 市街地内の1路線あたりの交通量が、平均で1割程度削減され、騒音などの沿道環境が改善されます。

● 自動車による大気汚染物質の量が削減

- 自動車交通総量（1.41倍 H32/H9）は著しく増加するものの、様々な提案施設の整備による渋滞緩和により、大気汚染物質(NOx)排出量は、0.68倍となります。
- さらに、車輌の改善により、現況を大幅に下回る大気汚染物質(NOx)の排出量となることが予想されます。

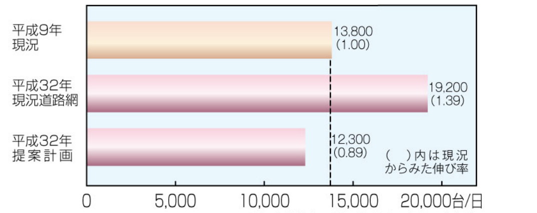
注）公共交通機関の利用、時差出勤、道路網の充実などソフト、ハード両面の施策により推計される効果
＜熊本都市圏総合都市交通計画協議会のとりまとめ＞

■市街地内を通過する自動車交通量の比較



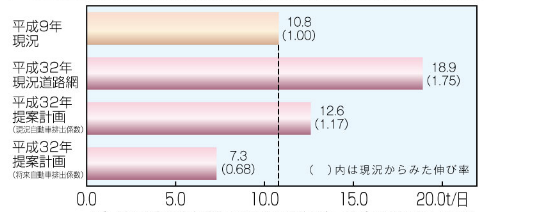
注1）市街地内：外環状道路の内側の市街地
注2）北バイパス、熊本西環状線の整備の有無による比較

■市街地内1路線あたりの平均交通量の比較



注）市街地内：外環状道路の内側の市街地

■都市圏全体の自動車による大気汚染物質(NOx)排出量の比較



注）将来自動車排出係数：現況排出係数の内、排ガス対策の進んでいる小型車の排出係数を現況の1/2と設定