熊本西環状道路の概要

熊本西環状道路は、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。

2017年3月に花園IC～下硯川IC間（約4km）が開通しました。（暫定２車線）

熊本西環状道路の役割と整備効果

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、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る交通分散機能を持ち、都市内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。

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から遠く、丘陵地や河川が多いため十分な道路密度が確保されておらず、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

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

災害に強い道路ネットワークの形成

■H28熊本地震時、九州縦貫自動車道の一部区間が通行止となり、南北を結ぶ国道３号などで大渋滞が発生しました。また、各所でも交通規制が敷かれ避難・救援活動、物流に大きな影響が生じました。

多重性の確保

●整備により、災害時の避難・救急活動支援や災害復旧時の交通混雑緩和など、被災により寸断された幹線道路の多重性（リダンダンシー）が確保され、災害に強い道路ネットワークが形成されます。

平成28年熊本地震で被災した熊本城再建へ

工事で掘り出された石を熊本城で積みなおしている石垣へ有効利用



有効利用



今までの経過

1993年12月（平成5年） 広域道路基本計画、マスタープラン策定
1994年12月（平成6年） 熊本環状道路（30km）
地域高規格道路計画路線指定
1996年 2月（平成8年） 「地域高規格熊本環状道路建設促進期成会」設立
1996年 8月（平成8年） 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
1998年12月（平成10年） 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
1999年 5月（平成11年） 熊本西環状線（砂原町～下硯川町12km）
都市計画決定
2001年12月（平成13年） 熊本環状連絡道路（中九州横断道路（熊本北～下硯川））調査区間指定
2005年 3月（平成17年） 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
2006年 2月（平成18年） 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）
2008年 3月（平成20年） 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）
2013年 1月（平成25年） 熊本西環状線（砂原町～下硯川町12km）
都市計画変更
2015年 3月（平成27年） 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）
2017年 3月（平成29年） 熊本西環状線（花園～下硯川町4km）開通
（暫定2車線）
2022年 3月（令和4年） 熊本西環状線（砂原町～池上町3km）
地域高規格道路整備区間指定

熊本環状道路の概要図



■ 問い合わせ先

熊本市 都市建設局 土木部 道路計画課
〒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**
dourokeikaku@city.kumamoto.lg.jp

2022年7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

（通称：熊本西環状道路）


谷尾崎高架橋付近完成イメージ

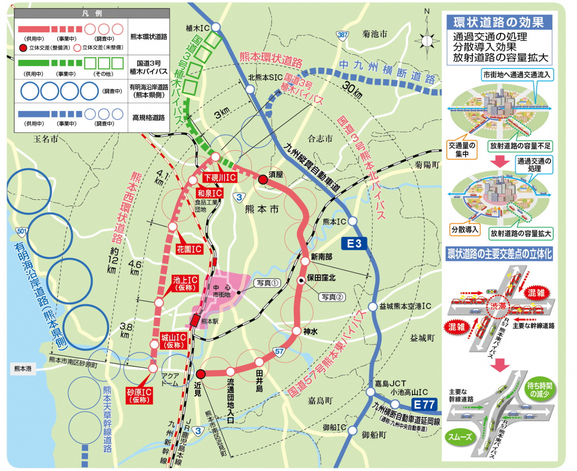

開通区間　（花園～下硯川町）


池上IC付近完成イメージ

熊本環状道路について

熊本環状道路は、熊本西環状道路、国道３号植木バイパス、国道３号熊本東バイパス、国道５７号熊本東バイパスから構成され、熊本都市圏における交通ネットワークの中核をなすものです。このうち熊本西環状道路は、熊本環状道路の西側を構成するルートで、これが完成すると大きな環状効果が期待されます。

熊本環状道路は、慢性的な熊本都市圏の交通渋滞対策として幹線道路に集中する交通の分散化を図り、さらには都市圏交通の連携を促すネットワークとして、早急な整備促進が求められています。

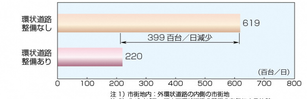


環状道路の整備による効果

● **環状道路の内側の市街地で通過交通の減少**

- 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。
- 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。

● **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、熊本西環状道路の整備の有無による比較


写真① 水道町交差点の交通状況


写真② 保田窪北交差点の交通状況