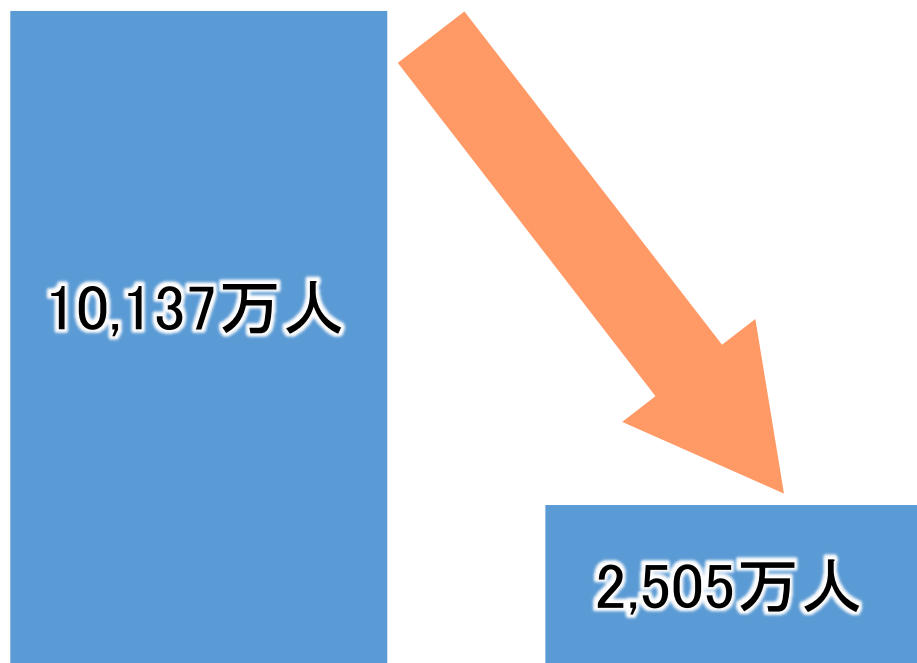


1. 熊本の交通の現状・課題

■熊本市の交通事情(公共交通)

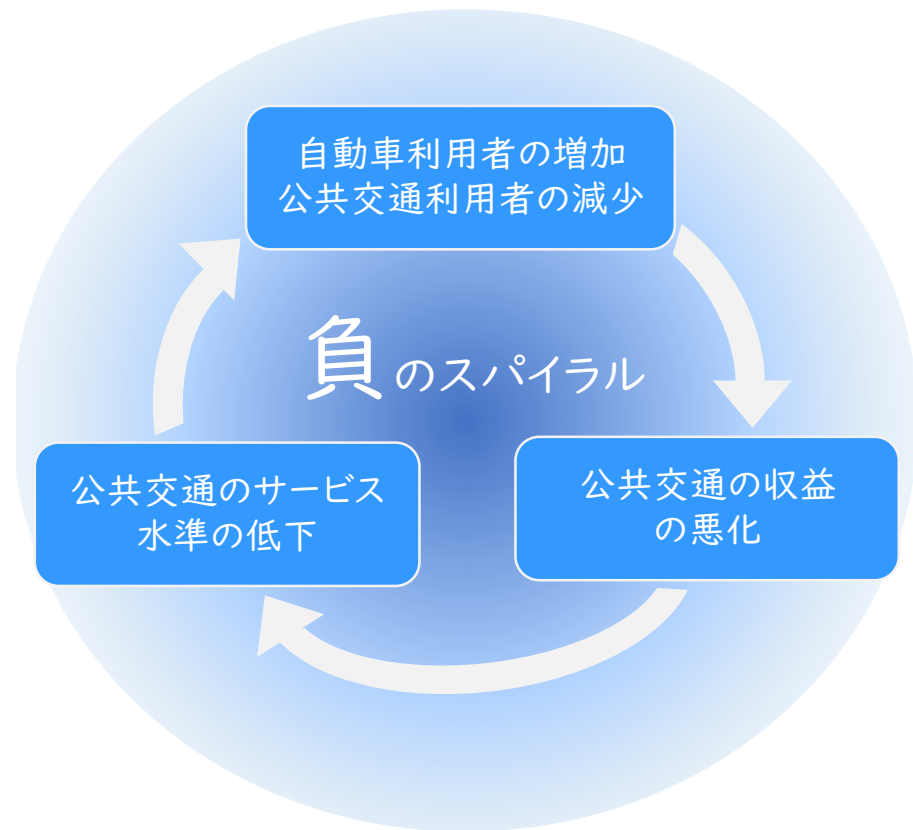
バス利用者

ピーク時から約4分の1まで減少



昭和50年
(1975年)

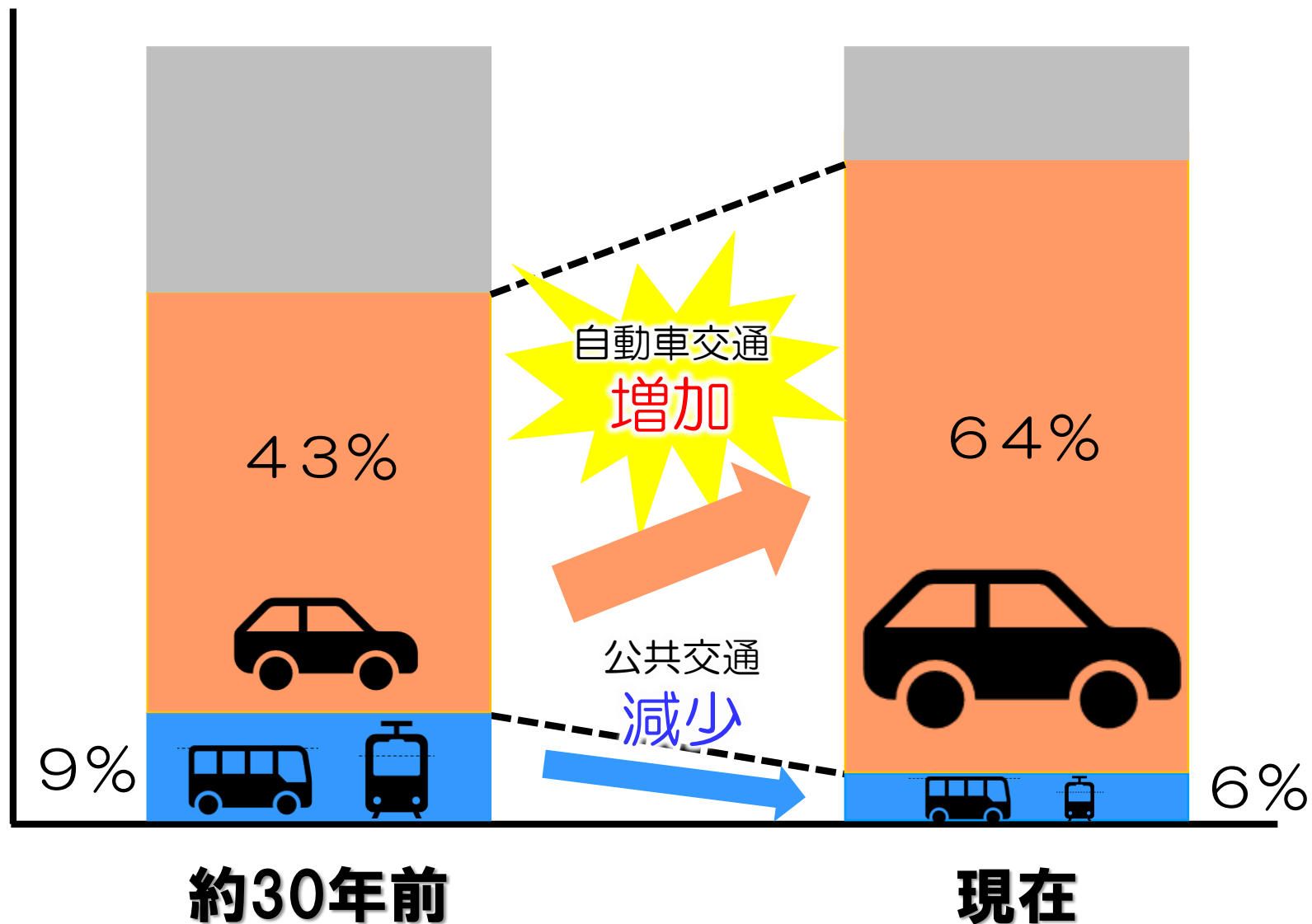
令和元年
(2020年)



▲公共交通における負のスパイラル

1. 熊本の交通の現状・課題

■熊本都市圏の交通分担率(自動車・公共交通)



■ 熊本市の交通事情(道路)

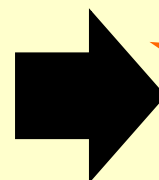
熊本市の主要渋滞箇所の交通状況



熊本市の
主要渋滞箇所数
全国ワースト1位
(約180か所)

※3大都市圏を除く政令指定都市にて集計

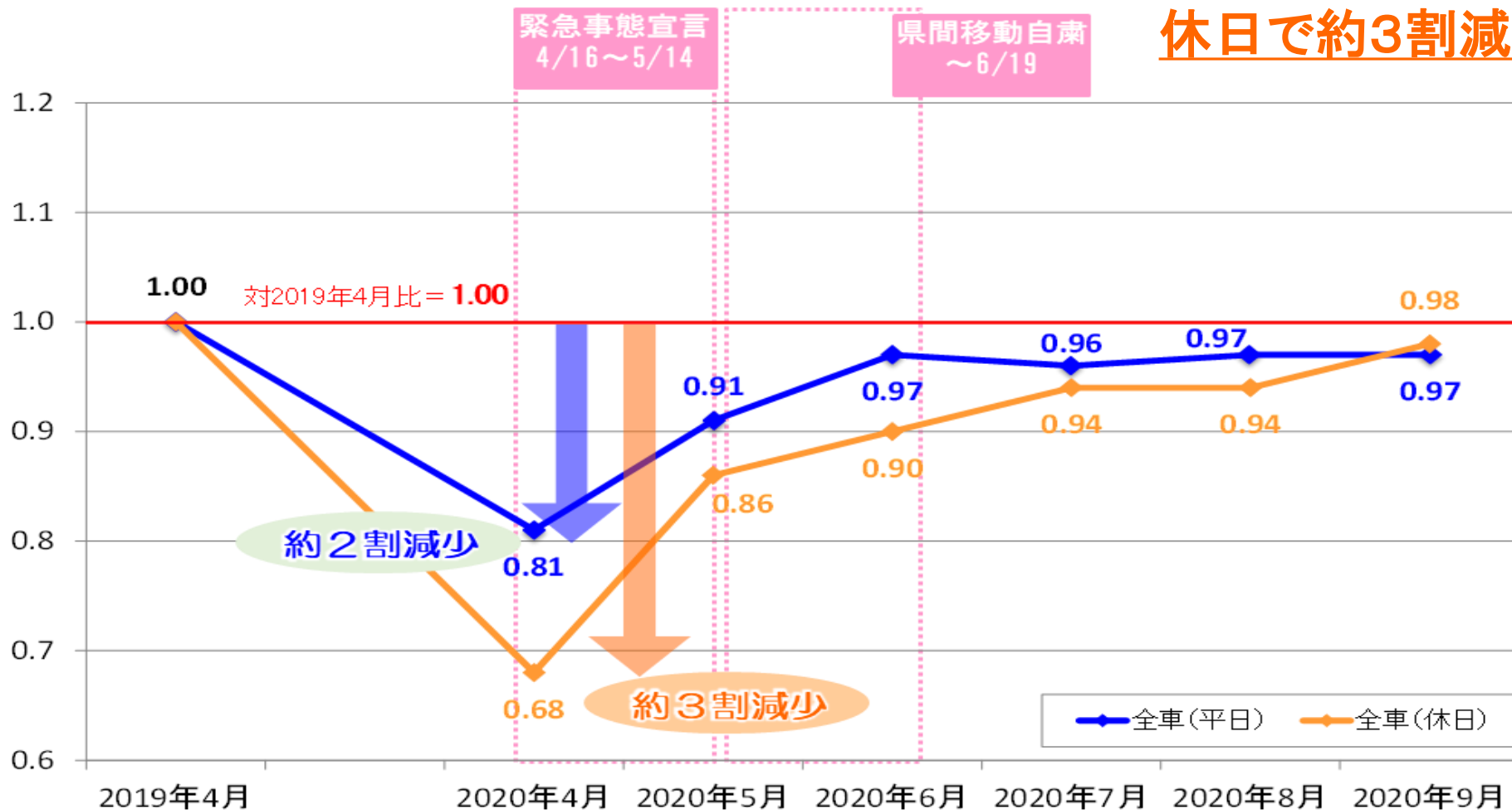
アクセス時間
(高速道路IC～市役所)



福岡の
約4倍

■自動車交通の利用台数の変化(対前年4月比)

**平日で約2割
休日で約3割減少**



学校休校 (3/2~5/17) ※全ての県立学校
 分散登校 時間短縮 (5/18~5/31)
 学校再開 (6/1~)

注意: 上記グラフは都市圏内・境界の7地点の平均日交通量の合計値
 資料: トラカンデータ

2. コロナ禍の交通状況

■ 普通車の状況

平日の交通量
約2割減少

通常時



コロナ中



渋滞が緩和

3. 課題解決にむけて

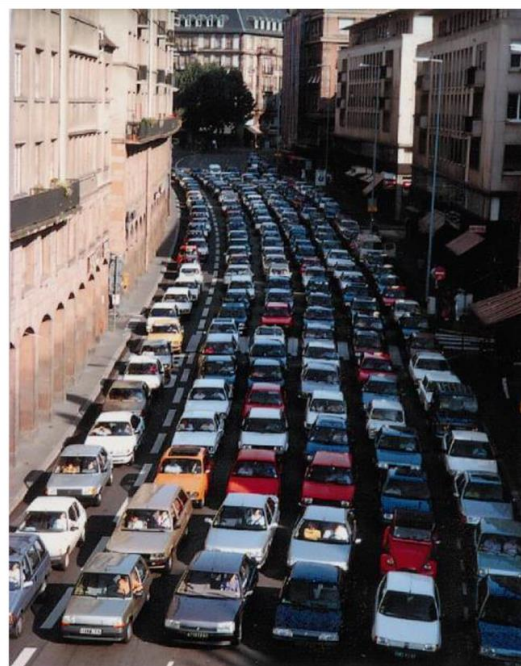
■ 交通混雑を解消するには

公共交通への転換で
交通量を減少

交通混雑

多

少



177 cars



3 buses



1 tram

空間利用

少

多

3. 課題解決にむけて

自動車を排除するのではなく、

全体をリバランスする

まちなか・・・人中心の空間、公共交通が主体、自転車

周辺部・・・公共交通と自動車交通が共存

郊外部、広域・・・自動車での移動が主体



移動手段の多様化

都市交通の最適化
(ベストミックス)が必要



4. [長期] 施策展開 (道路施策)

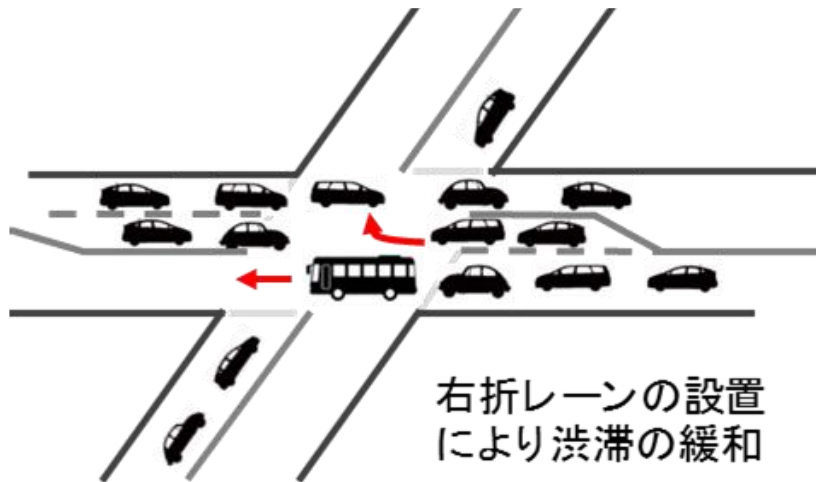
イメージ



※青線は必要な道路ネットワーク機能であり、具体的なルートや位置を示すものではありません。

4. [短中期] 施策展開 (道路施策・公共交通施策)

● ボトルネック交差点の改良



● 快速バスの導入 (イメージ)



● 自転車通行空間



● 道路整備 (バイパス整備等)



4. [短中期] 施策展開 (公共交通施策)

● (仮称) まちなかループバス



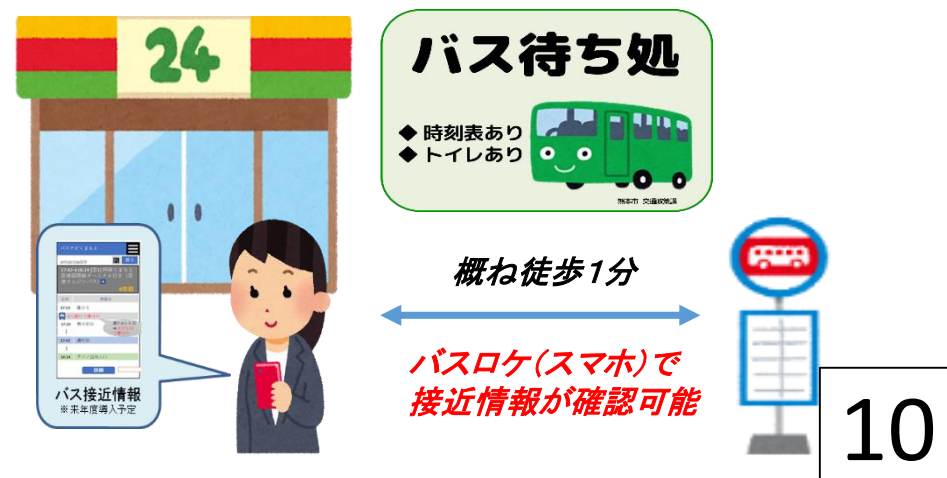
● バス・電車100円の日



● パーク&ライド (商業施設活用)



● バス待ち処の拡充



4. [短中期] 施策展開（公共交通施策）

● Ma a S



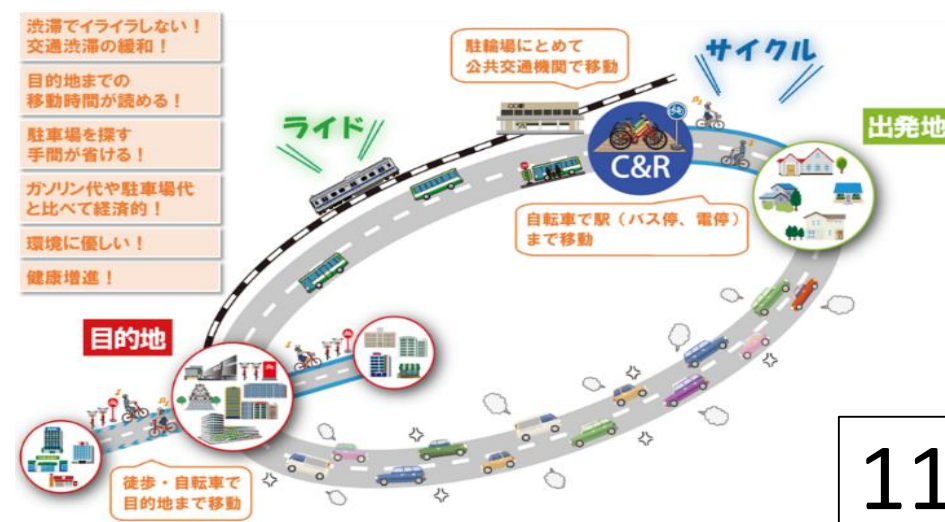
● シェアサイクル



● 新たなコミュニティ交通



● サイクル&ライド

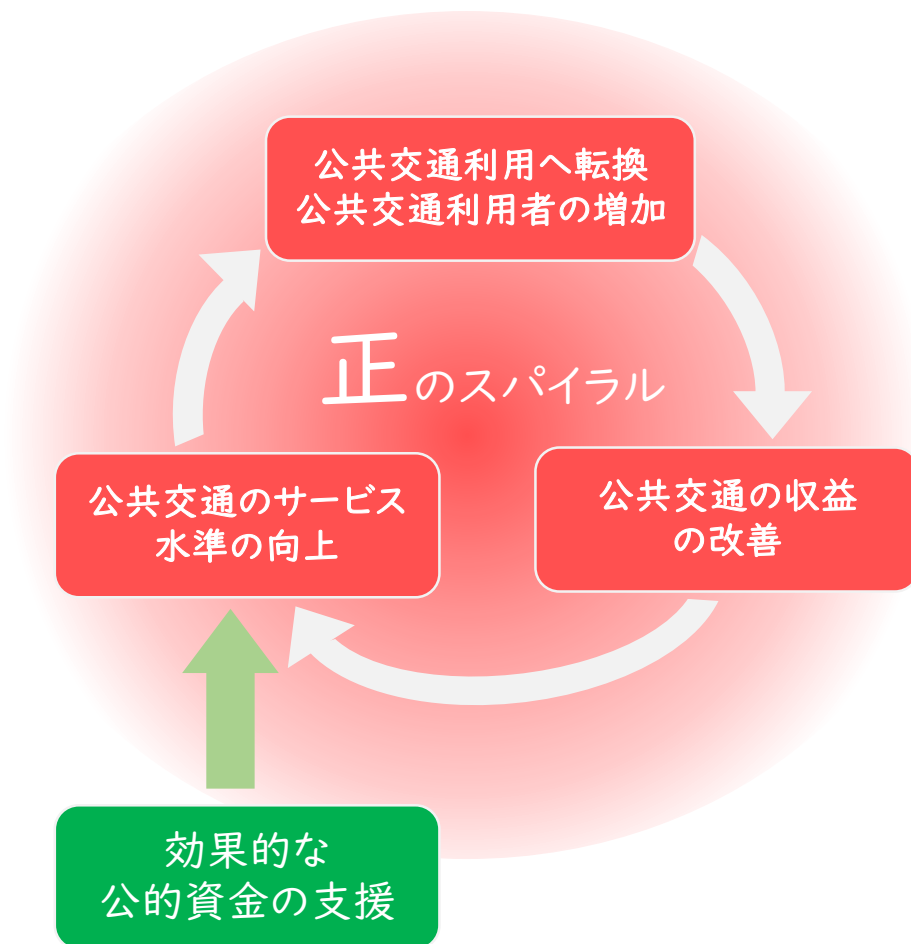


5. 公共交通再生の必要性

■ 公共交通再生のイメージ



▲公共交通における負のスパイラル



▲公共交通における正のスパイラル