

第1回熊本都市道路ネットワーク検討会 (熊本市を中心とした道路の現状と課題)

1. 検討会立ち上げの経緯
2. 熊本都市圏を取り巻く状況
3. 熊本都市圏の交通状況
4. 熊本都市圏の課題

令和元年6月27日

1. 検討会立ち上げの経緯 **熊本県の道路整備検討の歩み**

平成5年12月

【広域道路整備基本計画 策定】

- 道路整備計画の基礎となるもので、中長期的視点から地域構造を強化し、各種地域活性化策等を支援するために必要な幹線道路網に関する整備計画

平成28年3月

【熊本都市圏都市交通マスタープラン 策定】

- 走行性の高い「2環状11放射」の骨格幹線道路網を形成していくことを示す
- 自動車交通の将来見通し(新規施策を講じない場合)では、交通渋滞が残存することが予想される

平成30年7月

【熊本道路ネットワークミーティング 開始】 ※勉強会

- 熊本市、熊本県、熊本河川国道事務所が連携して実施

平成30年7月

【新広域道路交通ビジョン・計画 検討開始】

- 平成30年度第1回九州幹線道路協議会にて、検討方針等を確認

平成30年11月

【熊本都市圏総合交通戦略 策定】

- 交通ネットワークの整備に関する実行計画(アクションプラン)
- 都市圏内外の人流・物流、災害時活動を支援する骨格幹線道路網の形成

令和元年6月

【第1回 熊本都市道路交通ネットワーク検討会 開始】

- 熊本市長、熊本県知事により検討会立ち上げを発表

1. 検討会立ち上げの経緯 熊本県の道路整備検討の歩み/広域道路整備基本計画

- ▶ 熊本県では、**広域道路整備基本計画**をH5.12策定後、**H10.6に見直し**を実施。
- ▶ 本計画では、県全体の発展の方向性と道路整備の将来像を念頭に基本的目標を掲げ、**広域道路を策定**。
- ▶ **平成27年現在**、未だ「**150分構想**」・「**90分構想**」は**未達**、**平均旅行速度は悪化**となっている。



路線区分	線形	色	備
高規格幹線道路	赤線	料金及び整備計画区域	
広域	紫線	基本計画及び予定路線区域	
中核	青線	本県のトラフィック増強等のため、整備の目標として特に優先上の強化を図ろうとする道路	
支線	緑線	近道からのアクセスに留意した道路	
幹線	黄線	路線特長について多岐にわたる道路	

資料：広域道路整備基本計画(熊本県 H10.6)

<現在(H27)の熊本県の道路交通状況>

項目		状況(計画時)	状況(現状)	
広域道路整備基本計画(H6)の基本的目標	①熊本と九州各県を結ぶ道づくり(150分構想)	大分市、延岡市、宮崎市、鹿児島市で未達	大分市、延岡市、宮崎市、鹿児島市で未達	未達
	②各地域の交流・連携を図る道づくり(90分構想)	天草市(旧本渡市)水俣市、芦北町で未達	天草市(旧本渡市)水俣市、芦北町で未達	未達
	③交通渋滞を緩和する道づくり(県内の平均旅行速度)	42.6km/h	35.6km/h	悪化
	④安全で便利な道づくり(県内の平均死傷事故率)	134件/億台キロ	61件/億台キロ	向上
備考	直轄国道/延長	269.9km	303.2km	延伸
	総延長(県道以上)	4,297.1km	4,368.8km	延伸

資料：道路交通センサス(H6、H11、H22、H27)、イタルダデータ(H8~H11、H25~H28)

1. 検討会立ち上げの経緯 現状の交通状況

➤ 熊本都市圏では、市街地部や幹線道路で朝ピーク時の交通渋滞が恒常化。

現況の朝ピーク時
低速度区間

朝ピークには市街地部や幹線道路で
交通渋滞が恒常化



凡例

	一般道	10km/h未満
	一般道	10~20km/h未満

資料: 熊本都市圏都市交通マスタープラン



利用者の声

- ☞ 渋滞をさけて、ストレスなく進める道路があるといいな！
- ☞ 空港や駅までの移動時間が読める道路もほしい！



(熊本市在住者)

1. 検討会立ち上げの経緯 将来の交通状況

➤人口減少に伴い自動車交通量は頭打ちになるものの、通勤通学に伴う放射方向の交通需要は依然として多いことが予測されている。市街地部や主要な放射環状道路上では**根本的な混雑解消には至らない**ことが予想されている。（熊本都市圏都市交通マスタープランより）

事業中の道路完成後に残る
朝ピーク時低速度区間の将来予測



資料：熊本都市圏都市交通マスタープラン

現在事業中の道路



1. 検討会立ち上げの経緯 検討会の立ち上げ主旨

熊本都市道路ネットワーク検討会 設立趣意

背景

■ 熊本の交通状況

- ・ 熊本市では、市内一円で慢性的な交通混雑が発生
- ・ 高速道路インターチェンジや空港などの拠点へのアクセス性も低い

熊本市の道路ネットワークは非常に脆弱！

■ 熊本の現状

- ・ 九州中央に位置する(拠点性が高い)
- ・ 自然と歴史の恵まれた城下町を有する(まちの魅力がある)
- ・ 熊本地震からの復興・熊本駅周辺・桜町の再開発(活力が満ちている)
- ・ 外国人観光客の来訪も多い(賑わいがある)

成長ポテンシャルが高い広域交流の要となる都市！

■ 熊本都市道路ネットワーク検討会の目的

現在の道路交通課題を解消し、熊本市およびその周辺地区のポテンシャルを向上させ、九州全体の地域経済の発展にも寄与する**将来道路ネットワークの構想・計画**の検討を行う。

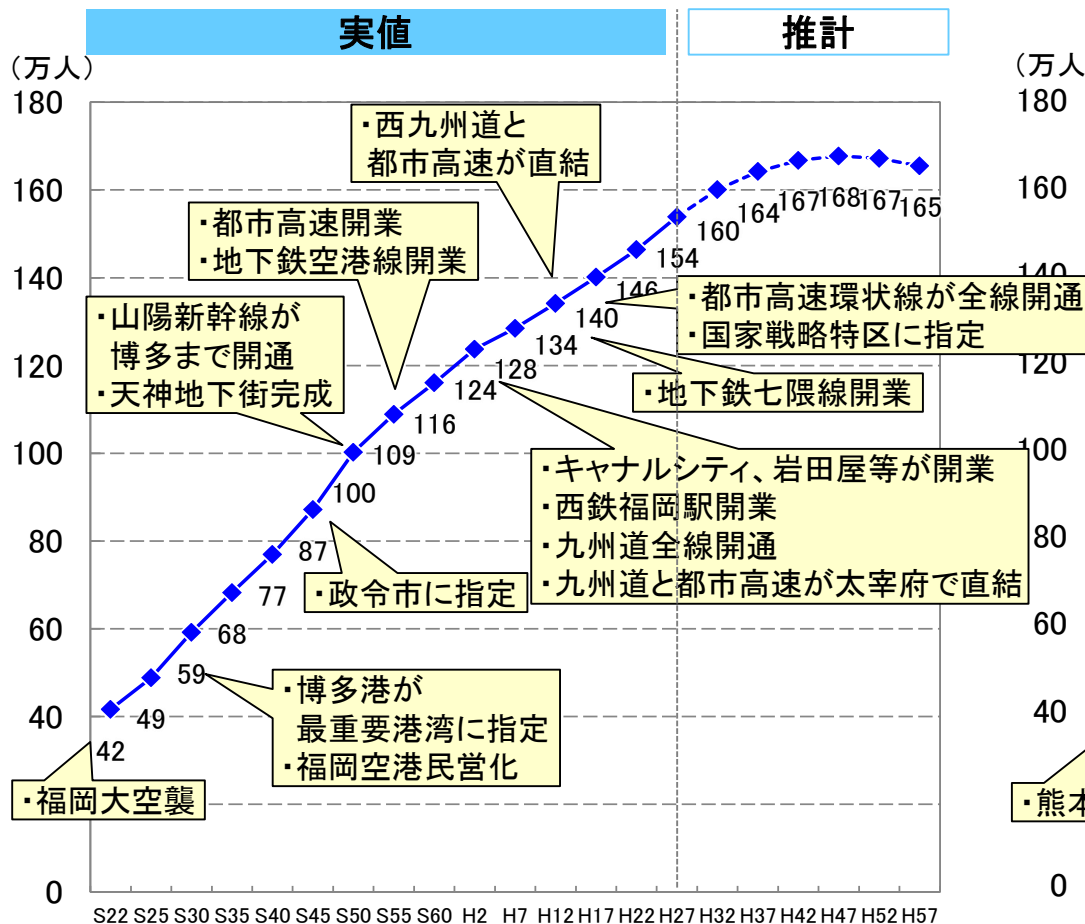


令和元年6月7日
熊本市長 第2回定例会前記者会見(提供: 熊本市)

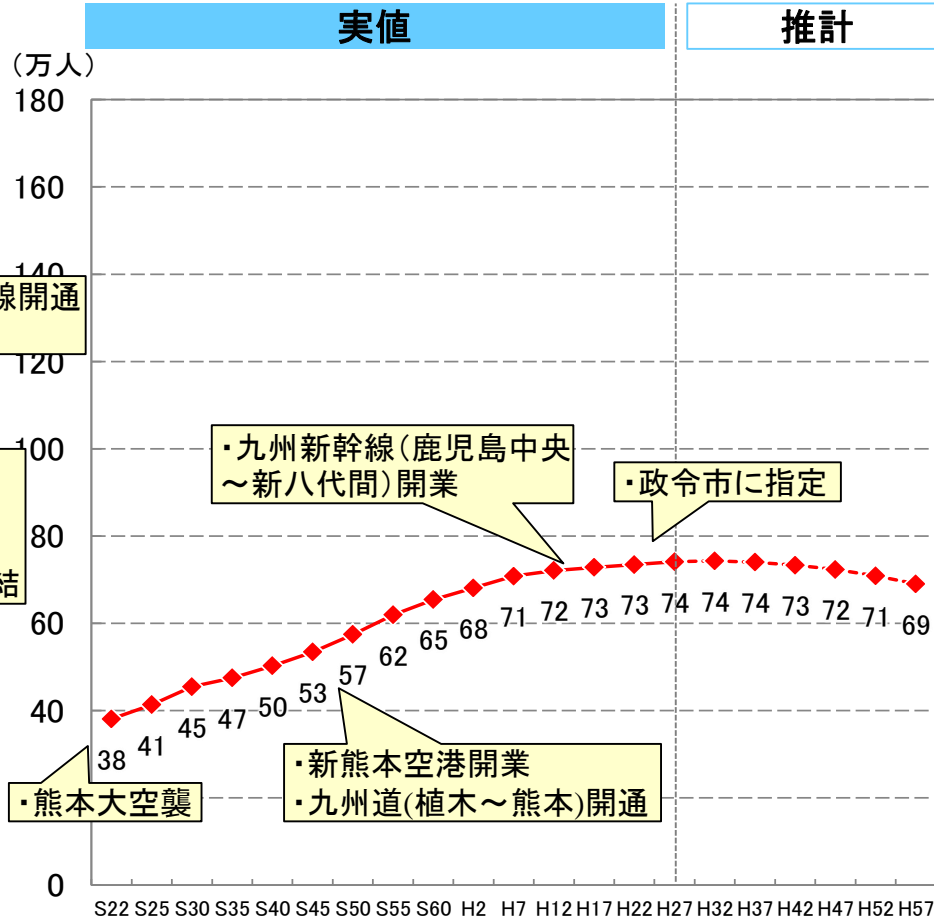
2. 熊本都市圏を取り巻く状況 人口の推移

- **熊本市は、平成24年に政令市に指定され、現在、約74万人となっている。**
- **一方、福岡市は、近年、堅調に増加しており、現在、約154万人となっている。**

福岡市



熊本市

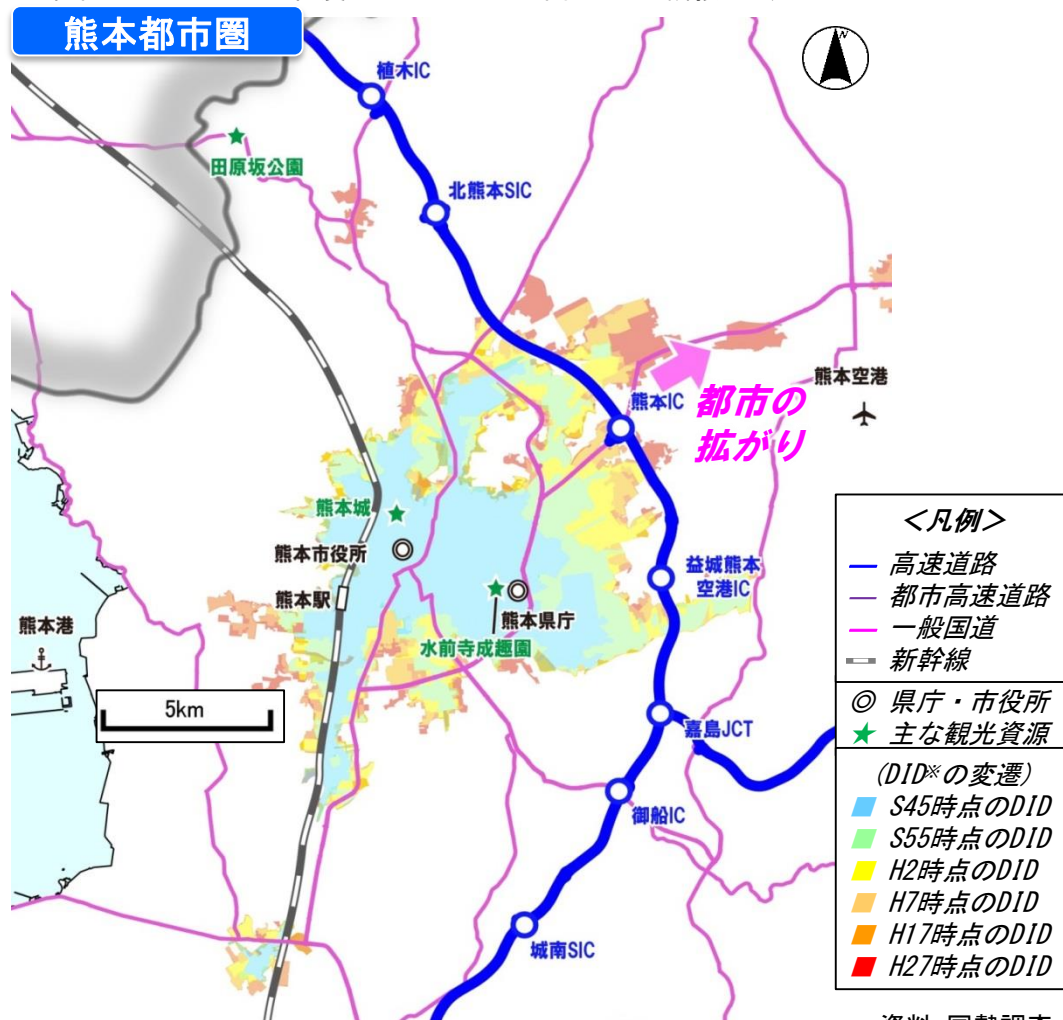
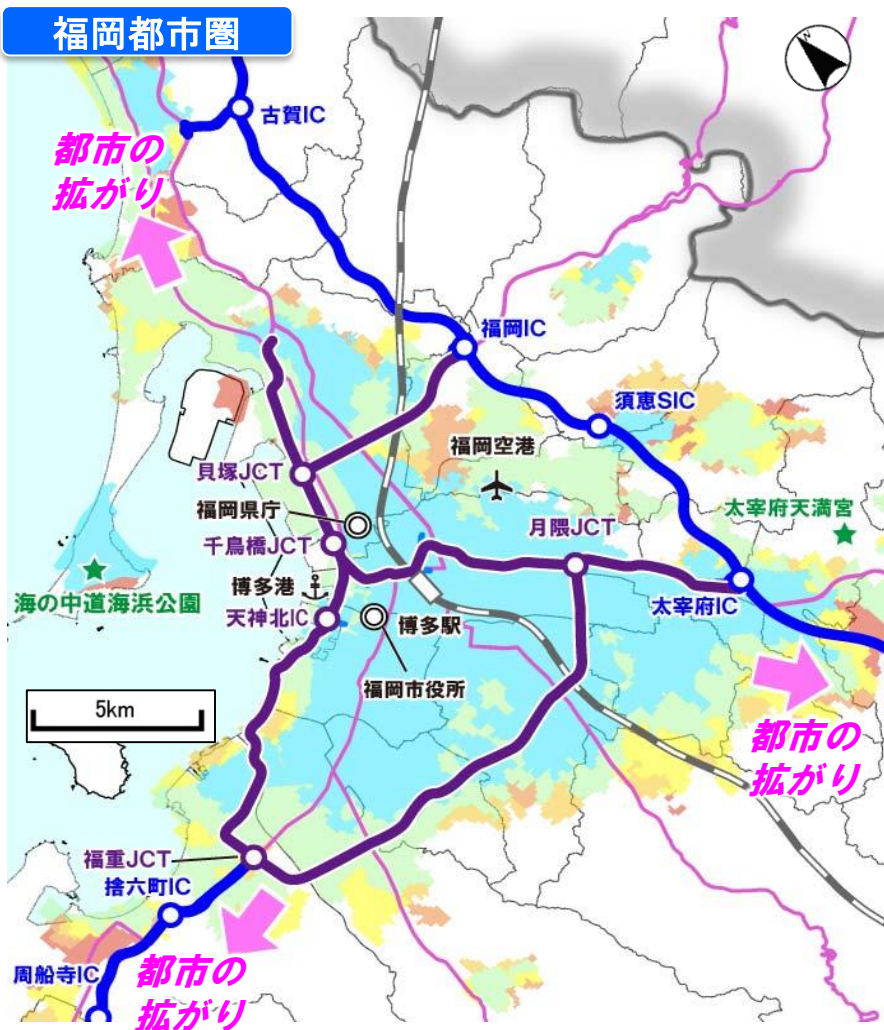


資料: 国勢調査(S22~H27)、国立社会保障・人口問題研究所(H32~H57)

2. 熊本都市圏を取り巻く状況 人口集中地区の拡がり

- **熊本都市圏・福岡都市圏ともに、都市部(DID:人口集中地区※)は年々拡大。**
- **福岡都市圏は都市高速が九州道と直結し、中心部へのアクセスを確保しつつ、沿線で都市部が拡大。**
- **熊本都市圏は高速道路網が脆弱なため、中心部へのアクセスが悪く、都市部の拡大が限定的(主に九州道方面に拡大)。**

※人口集中地区: DID → 人口密度4千人/㎢以上の単位地区が隣接して、人口5千人以上となる地区

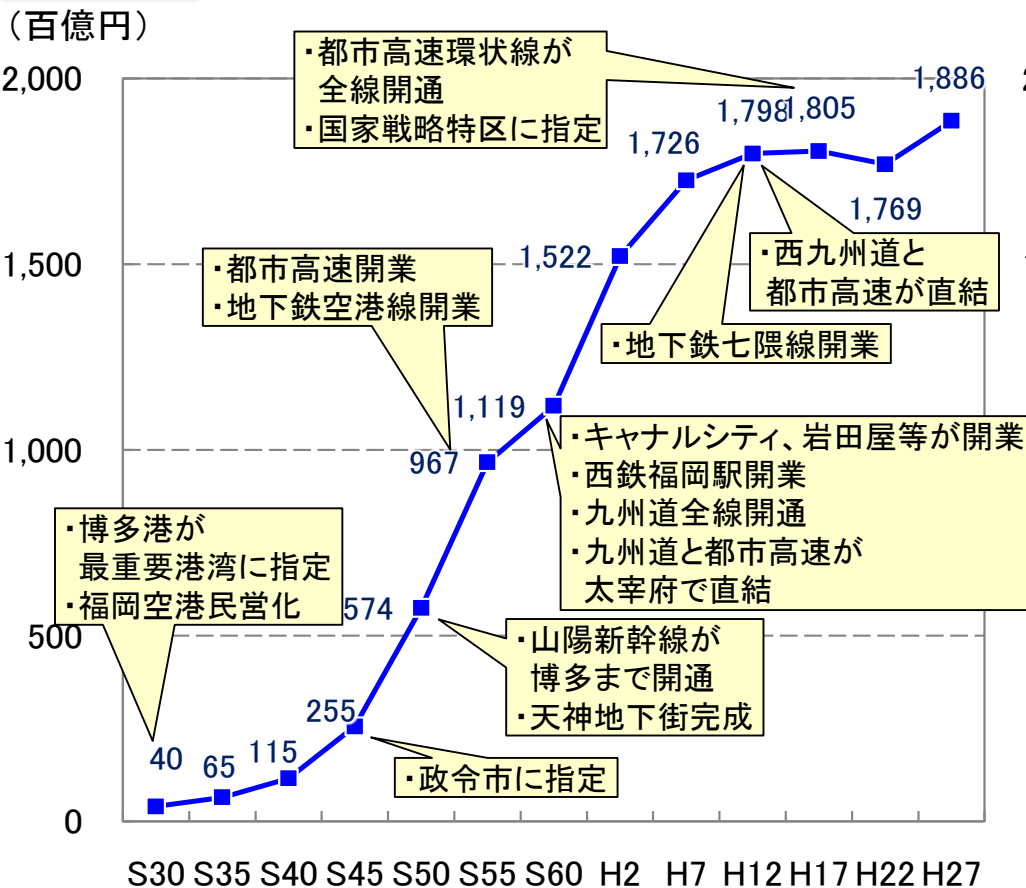


<凡例>	
—	高速道路
—	都市高速道路
—	一般国道
—	新幹線
◎	県庁・市役所
★	主な観光資源
(DID※の変遷)	
■	S45時点のDID
■	S55時点のDID
■	H2時点のDID
■	H7時点のDID
■	H17時点のDID
■	H27時点のDID

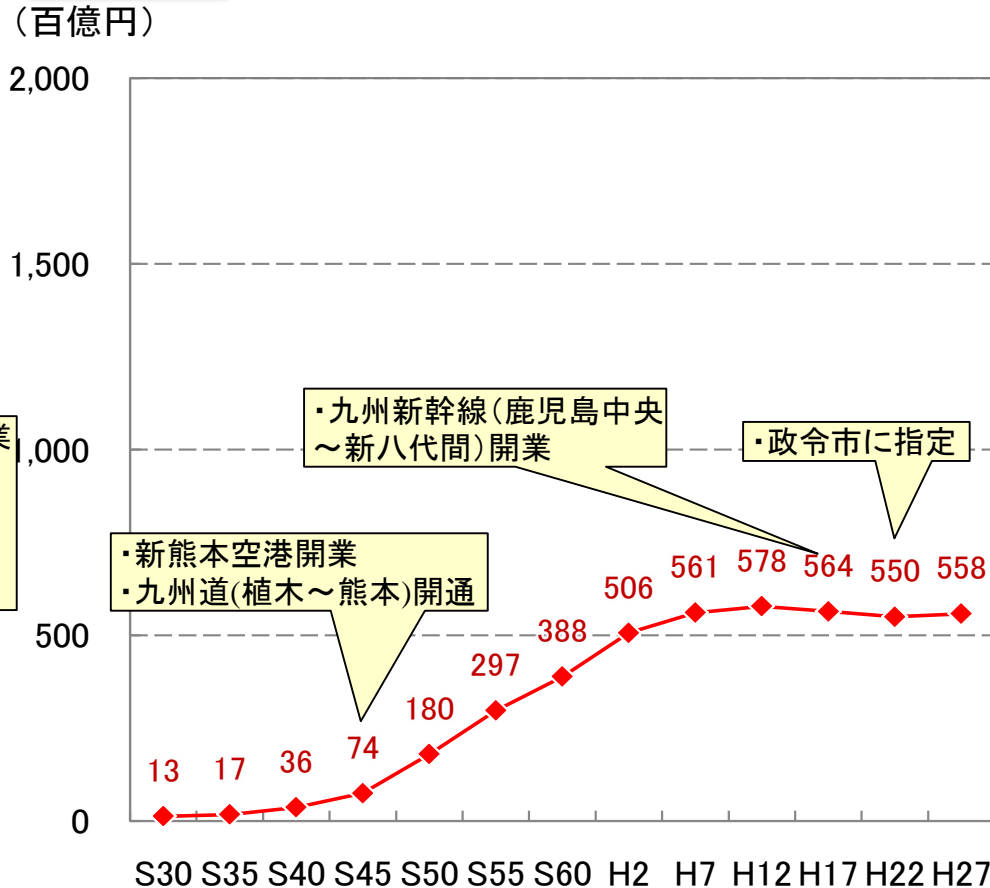
2. 熊本都市圏を取り巻く状況 地域の産業/GDP(国(県)内総生産)

- ▶ 熊本県のGDP(国内総生産)は近年、**横ばい傾向**となっている。
- ▶ 一方、**福岡県**では、**堅調に増加**していたが、**近年、横ばい傾向**となっている。

福岡県



熊本県

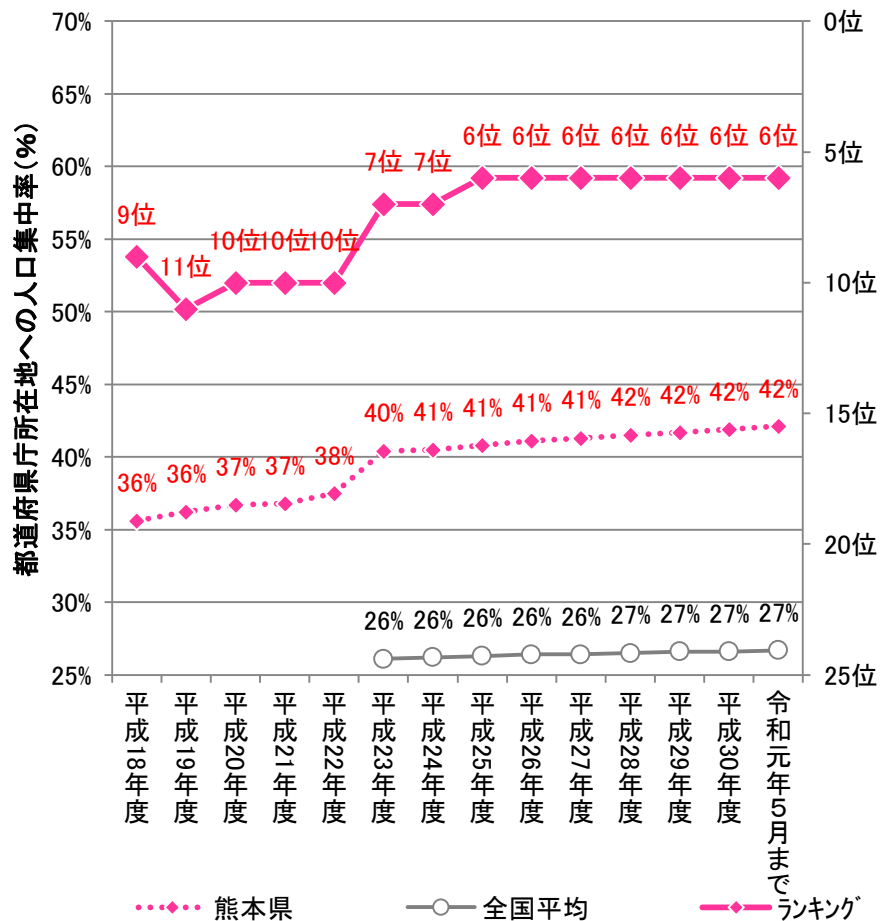


資料: 県民経済計算_内閣府(S30~H26)、市町村民経済計算_(H27)
 ※S30~S49: S55基準、S50~H1: H2基準、H2~H7: H7基準、H8~H26: H17基準、
 H27: H23基準で推計)

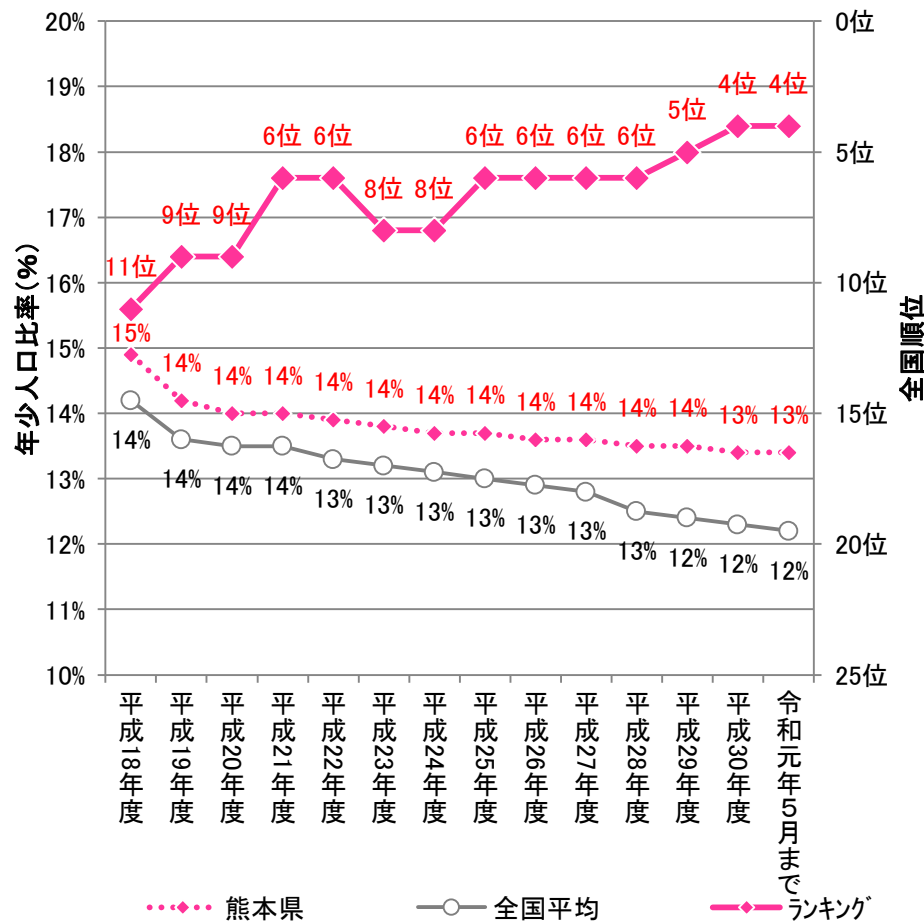
2. 熊本都市圏を取り巻く状況 ライフスタイルの変化

- 熊本県は、県庁所在地(熊本市)への人口集中率が約42%と大半が中心部に集中しており、全国第6位となっており、生産力向上としての労働力確保のポテンシャルがある地域である。
- また、年少人口(15歳以下)比率についても全国第4位であり、今後、若者があふれる活気ある地域となれるポテンシャルを持っている。

都道府県庁所在地への人口集中率の全国ランキング



年少人口比率の全国ランキング

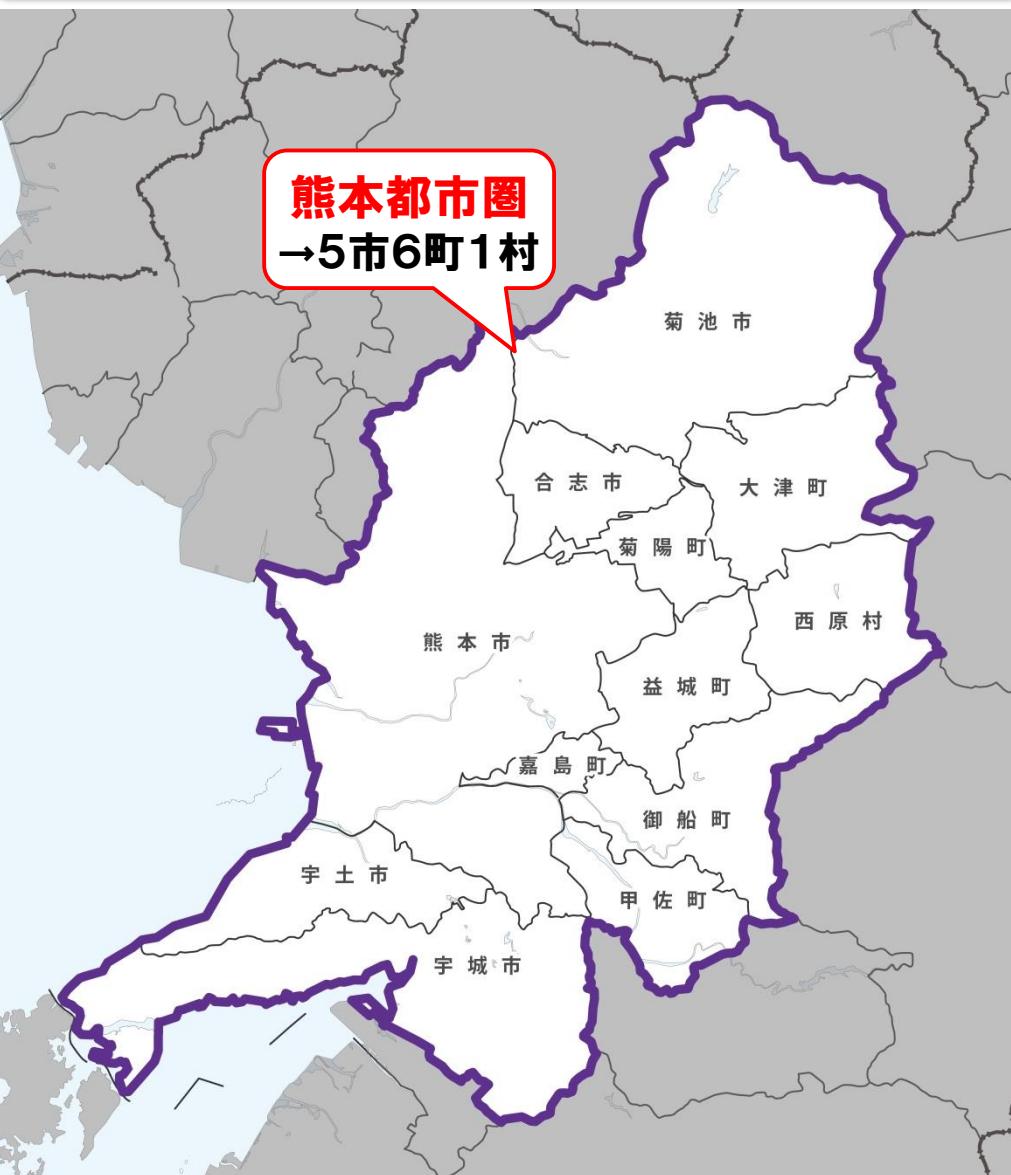


3. 熊本都市圏の交通状況

熊本都市圏／中心部／都市部 の定義

本資料における“熊本都市圏”

熊本都市圏
→5市6町1村



本資料における“中心部”

中心部
→熊本市中央区



本資料における“都市部”

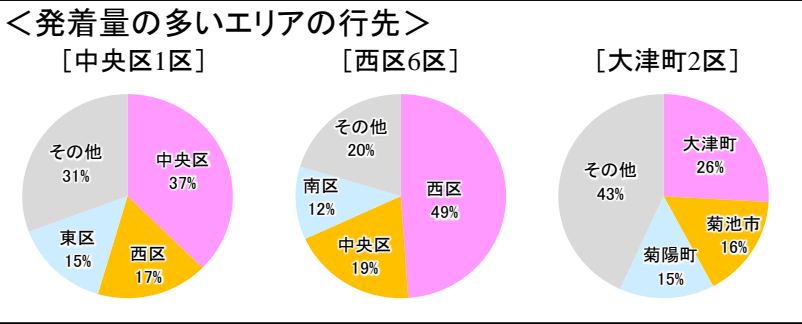
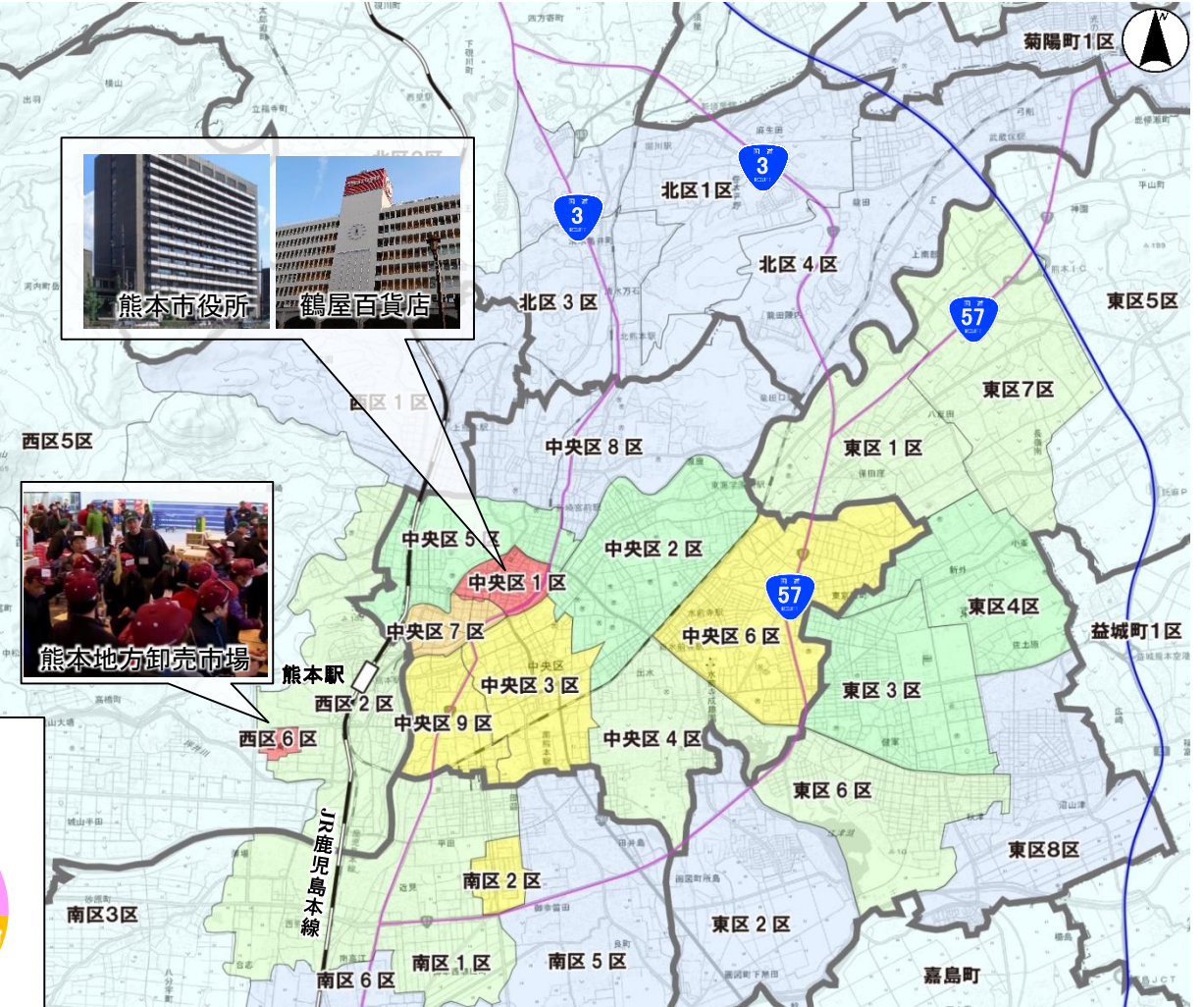
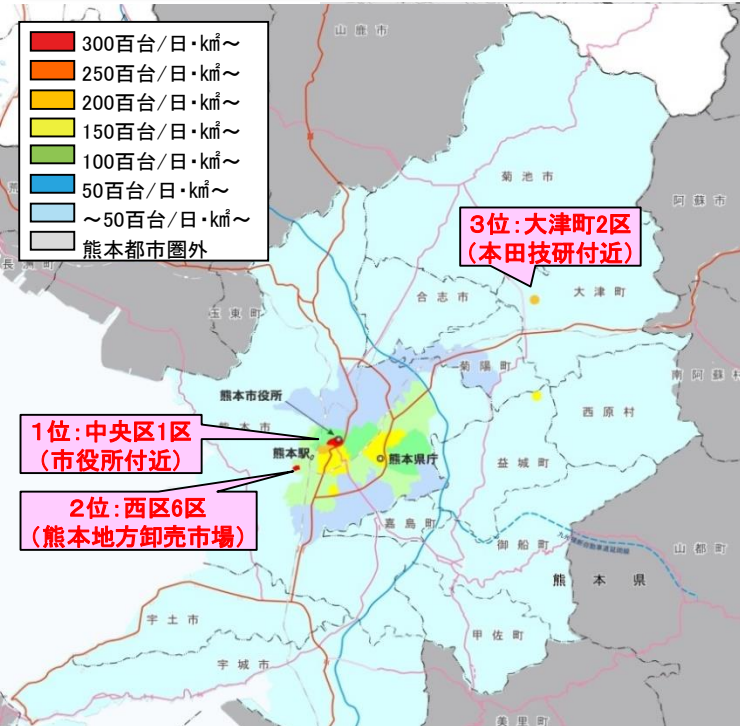
都市部
→DID(人口集中地区)



3. 熊本都市圏の交通状況 熊本都市圏の交通の特徴／交通の主な発着エリア

- ▶ 熊本都市圏では、熊本市役所付近(中央区1区)の発着量が多い。
- ▶ 市内の中心部に自動車の発着が集まっている。

熊本都市圏及び中心部の主な発着エリア※



※各エリア:各市町村の特性を考慮して複数の町を組み合わせで構成されたエリア
資料:道路交通センサスODマスター(H27)

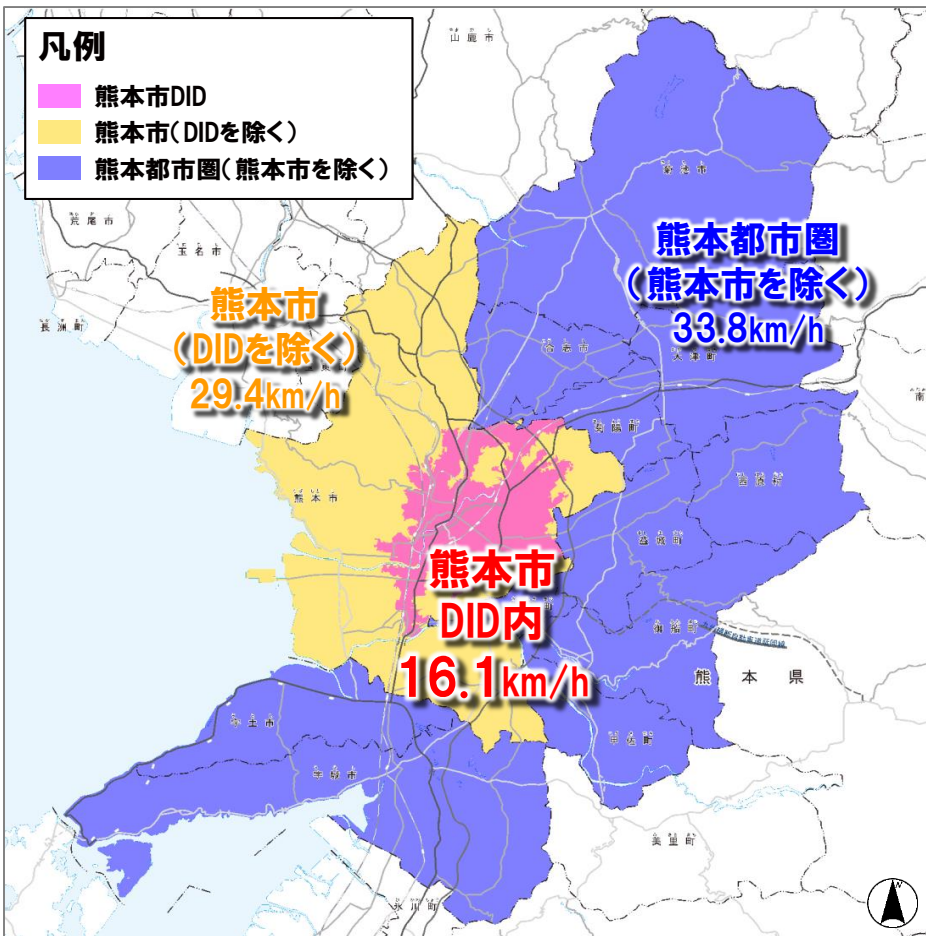
3. 熊本都市圏の交通状況

熊本都市圏の走行速度

▶ 熊本都市圏の自動車の**平均速度**※は全国の政令指定都市(3大都市圏除く)で**ワースト1位**。

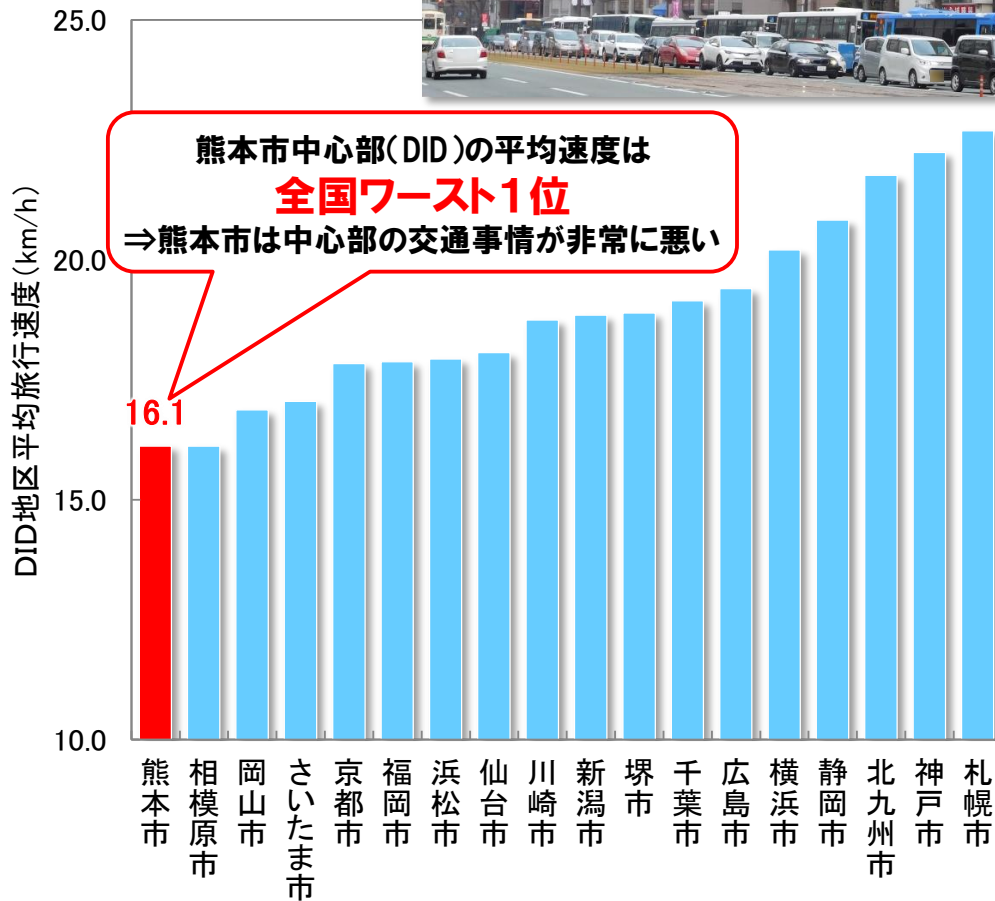
※平均速度 → 市道以上の道路を対象に、対象道路の合計延長を、走行に要する合計所要時間で割った平均旅行速度

熊本都市圏の平均速度



資料: 全国道路・街路交通情勢調査(H27)

全国政令指定都市の平均速度(DID内)



※各市のDID範囲を対象に、高速道路は除いて集計

※3大都市圏に該当する政令指定都市(東京、大阪、名古屋)は除いて集計

資料: 全国道路・街路交通情勢調査(H27)

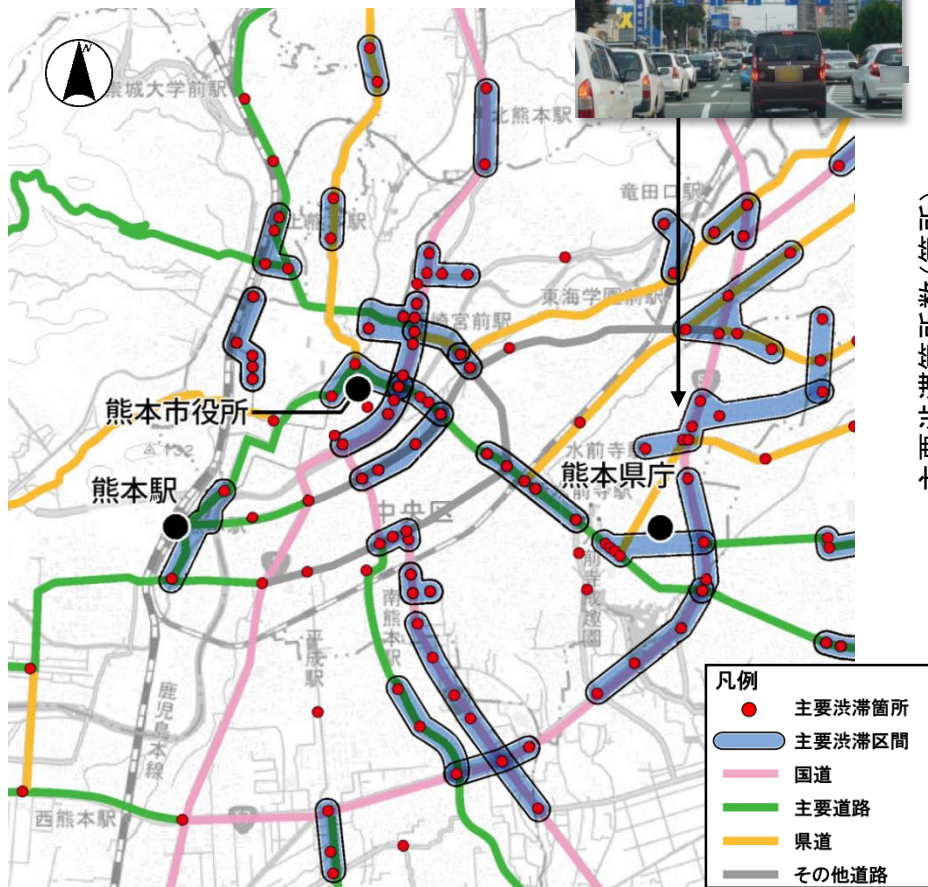
3. 熊本都市圏の交通状況

熊本市の渋滞箇所(主要渋滞箇所)

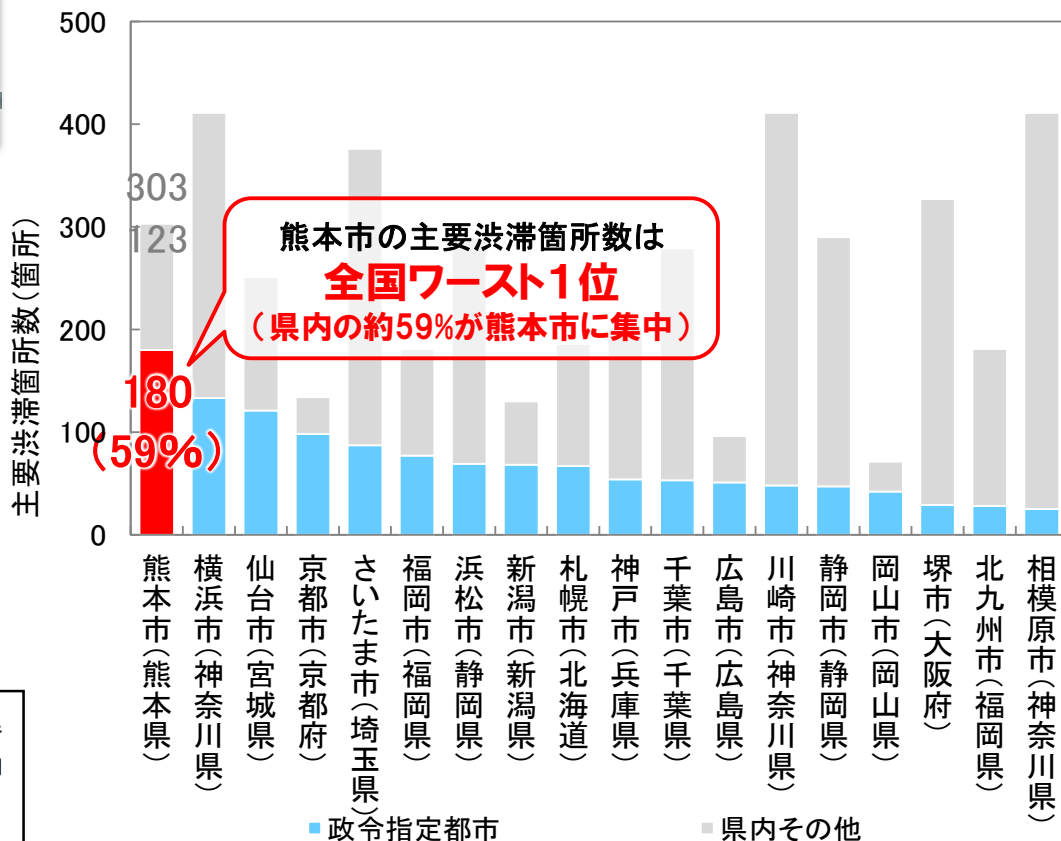
- ▶ 熊本市は渋滞箇所※が多く、県内の渋滞箇所のうち、大部分が熊本市に集中している。
- ▶ 熊本市の渋滞箇所数※は全国の政令指定都市でワースト1位。

※渋滞箇所: 主要渋滞箇所 → 最新交通データや地域の声等を基に特定された渋滞箇所(県ごとに特定)
 熊本県では、渋滞損失時間80万人時間/年相当の箇所やパブリックコメントで挙げられた箇所等を特定

熊本都市圏の渋滞箇所 (主要渋滞箇所)



全国政令指定都市の 渋滞箇所数(主要渋滞箇所)・密集率



※3大都市圏に該当する政令指定都市(東京、大阪、名古屋)は除いて集計

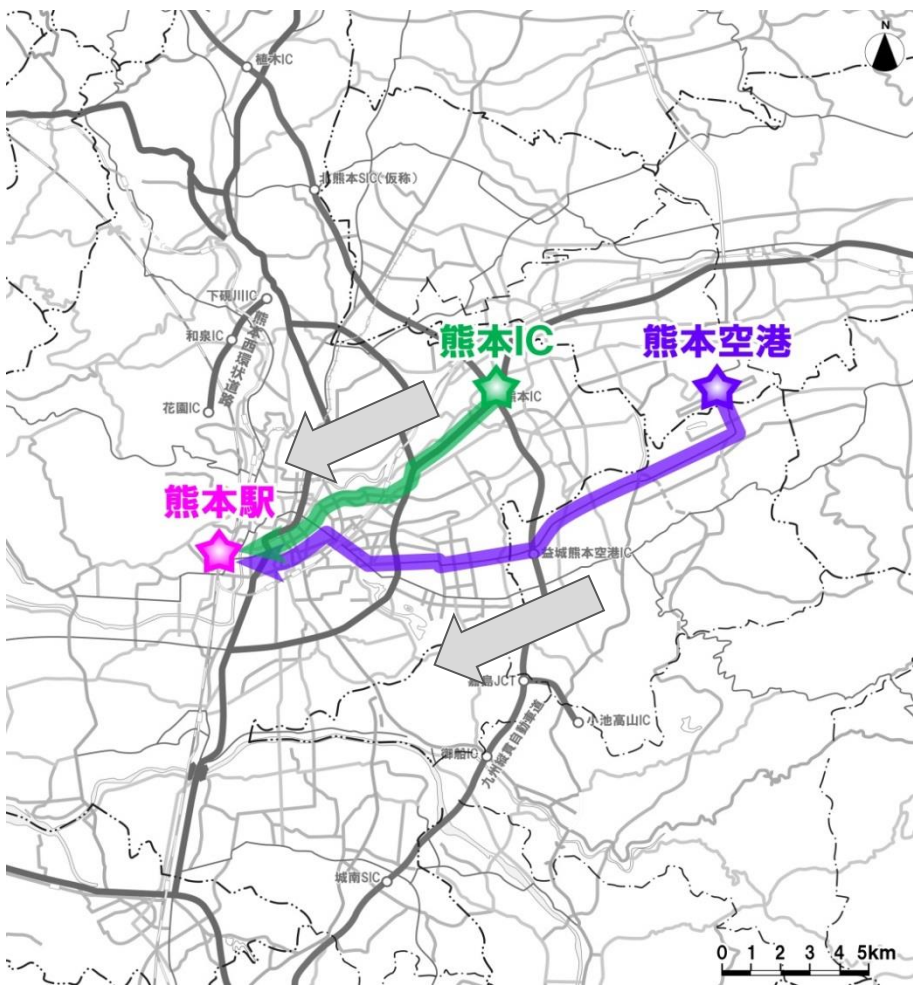
資料: 国土交通省資料

3. 熊本都市圏の交通状況

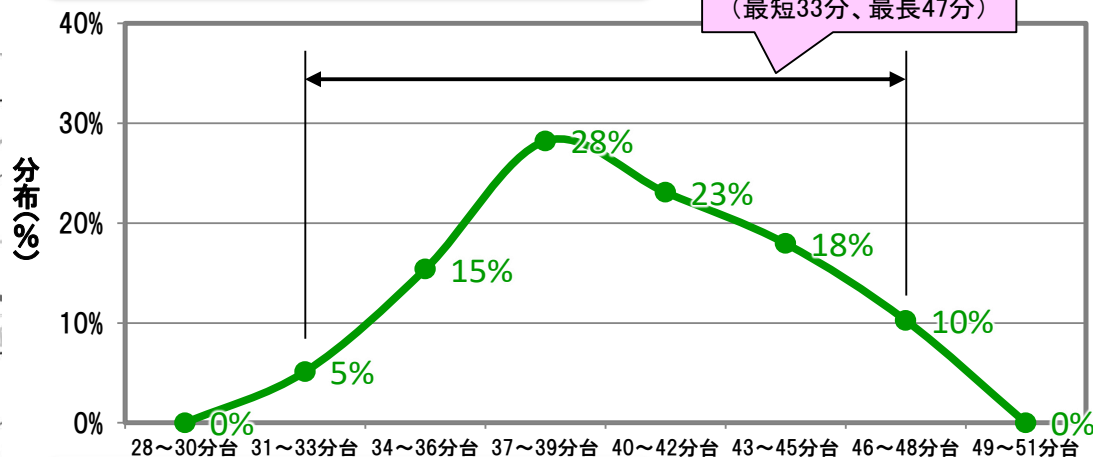
東西方向の移動状況／所要時間のばらつき

- **熊本市東部から中心部へは所要時間のばらつきが大きく、時間信頼性が低い**（**時間が読めない。**）
- 朝ピーク時には**東部～中心部間では最大15～20分程度のばらつきが発生。**

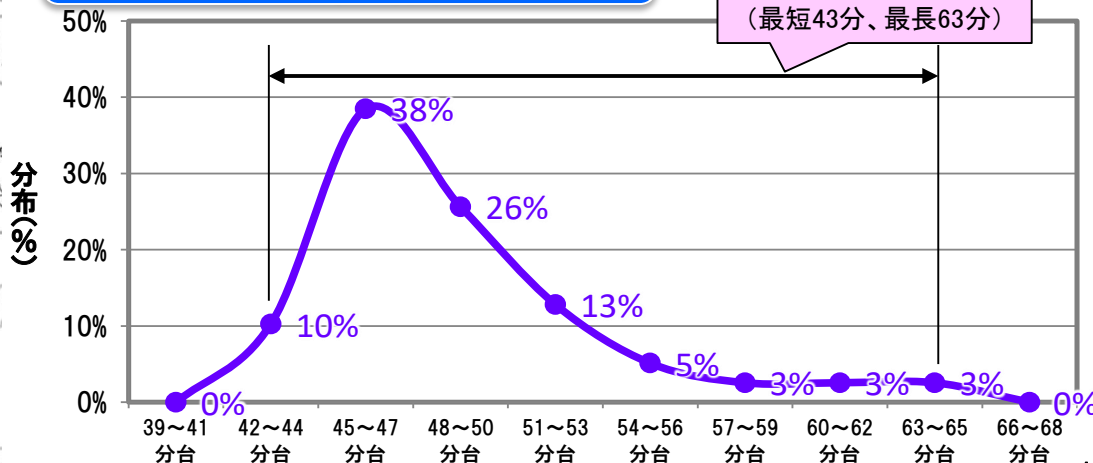
熊本市東部→中心部の所要時間のばらつき



熊本IC→熊本駅 朝ピーク時の所要時間のばらつき



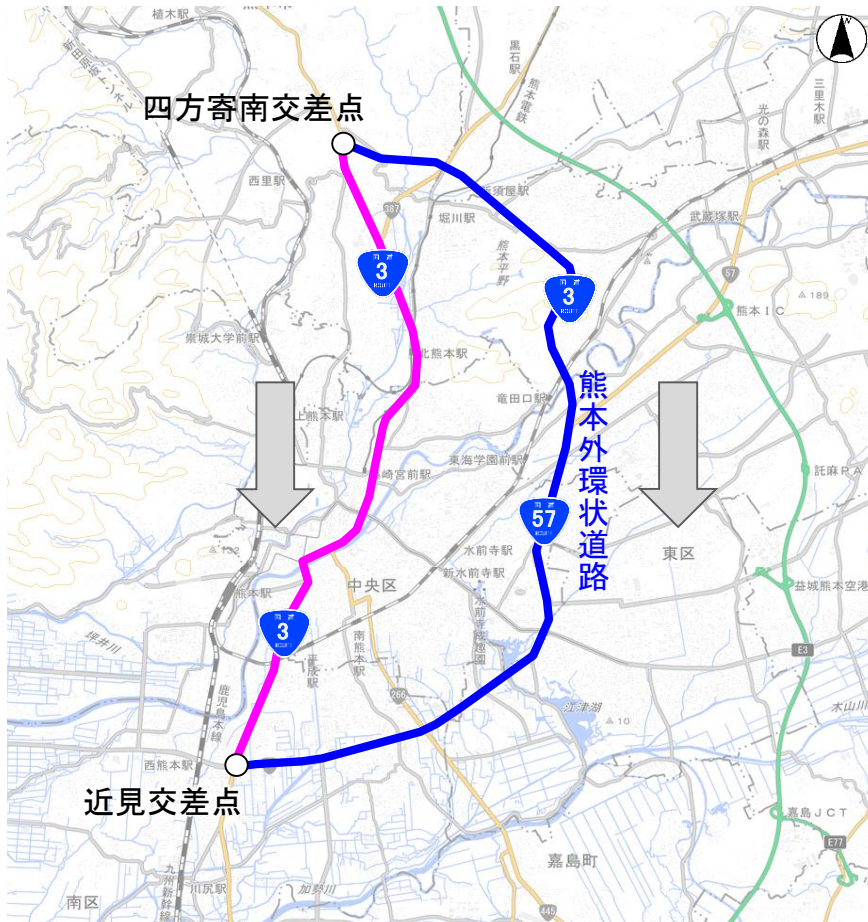
熊本空港→熊本駅 朝ピーク時の所要時間のばらつき



3. 熊本都市圏の交通状況 南北方向の移動状況／国道3号・熊本外環状道路の所要時間のばらつき

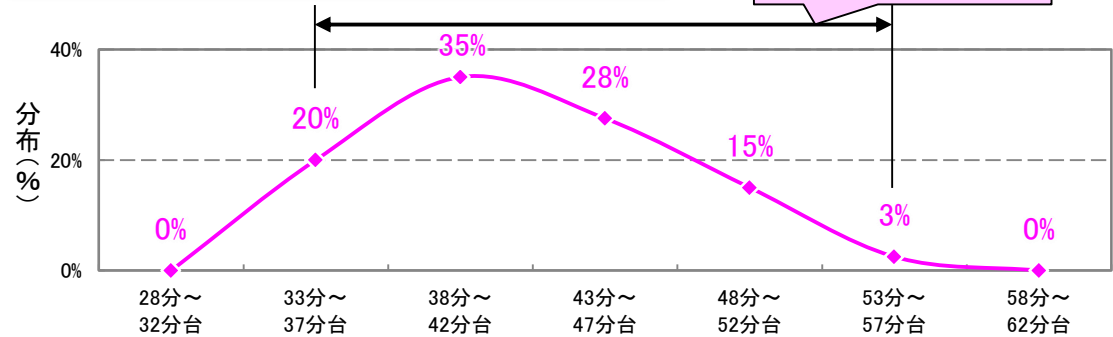
- ▶ 国道3号四方寄南交差点～近見交差点間の通過では、**所要時間のばらつきが発生しており、時間信頼性が確保されていない。**
- ▶ 朝ピーク時には**北部～南部間では最大20～35分程度のばらつきが発生**

国道3号と熊本外環状道路



国道3号 朝ピーク時の所要時間のばらつき

最大約20分のばらつきが発生 (最短33分、最長53分)

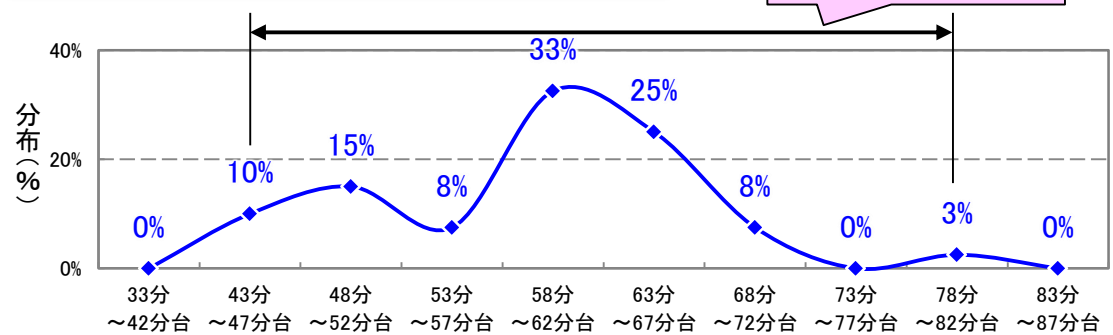


※四方寄南交差点～近見交差点間を集計

資料:プローブデータ(H29.2 平日7時～9時)

熊本外環状道路 朝ピーク時の所要時間のばらつき

最大約36分のばらつきが発生 (最短43分、最長79分)



※四方寄南交差点→近見交差点間を集計

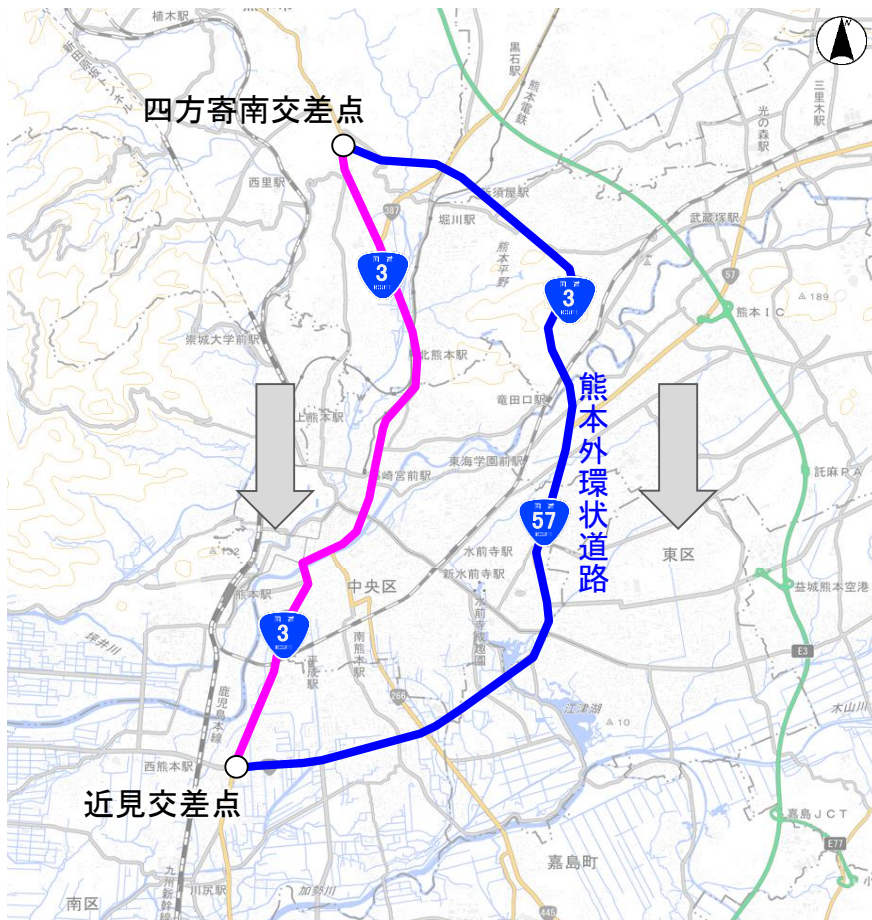
資料:プローブデータ(H29.2 平日7時～9時)

3. 熊本都市圏の交通状況

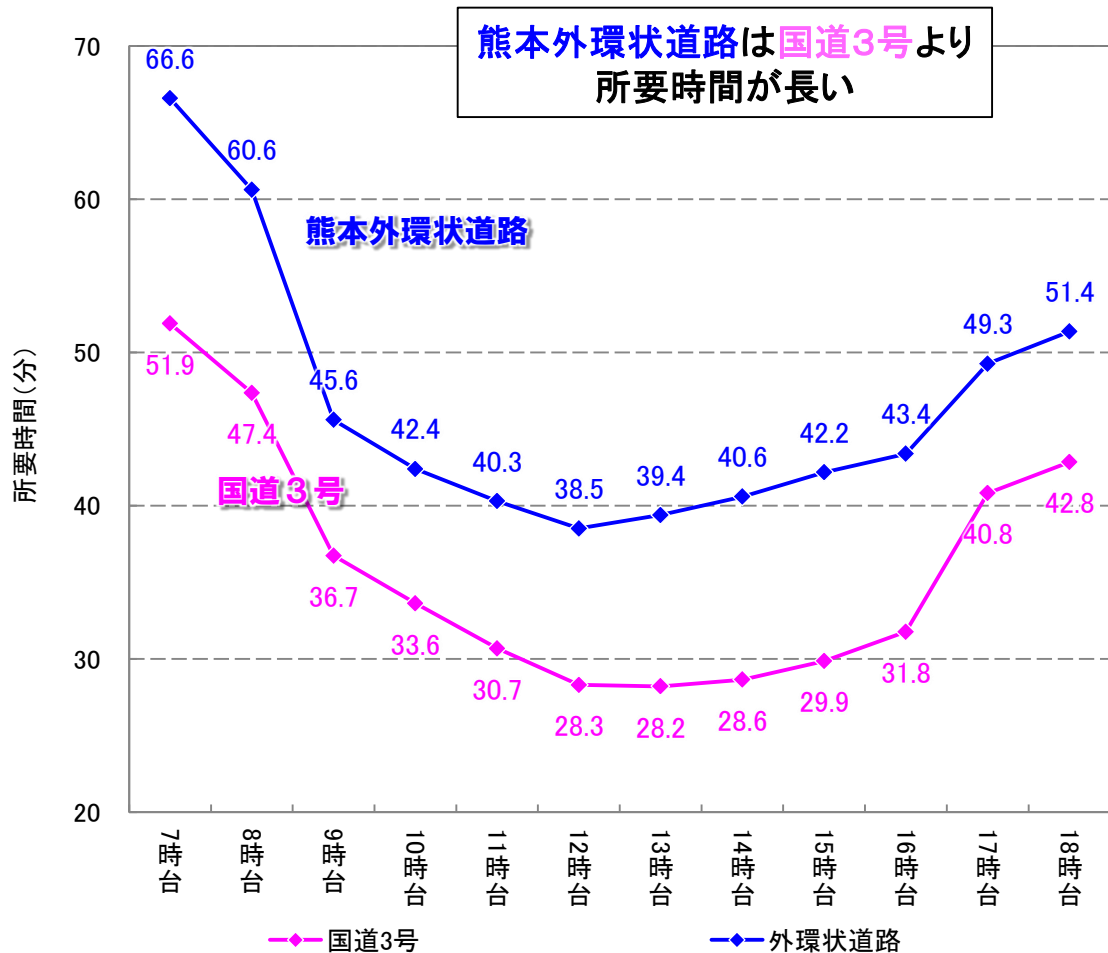
南北方向の移動状況／国道3号・熊本外環状道路の所要時間

▶ 国道3号四方寄南交差点～近見交差点間の通過では、**熊本外環状道路は国道3号より所要時間が長くなっている。**

国道3号と熊本外環状道路



国道3号と熊本外環状道路の所要時間



※四方寄南交差点→近見交差点間を集計

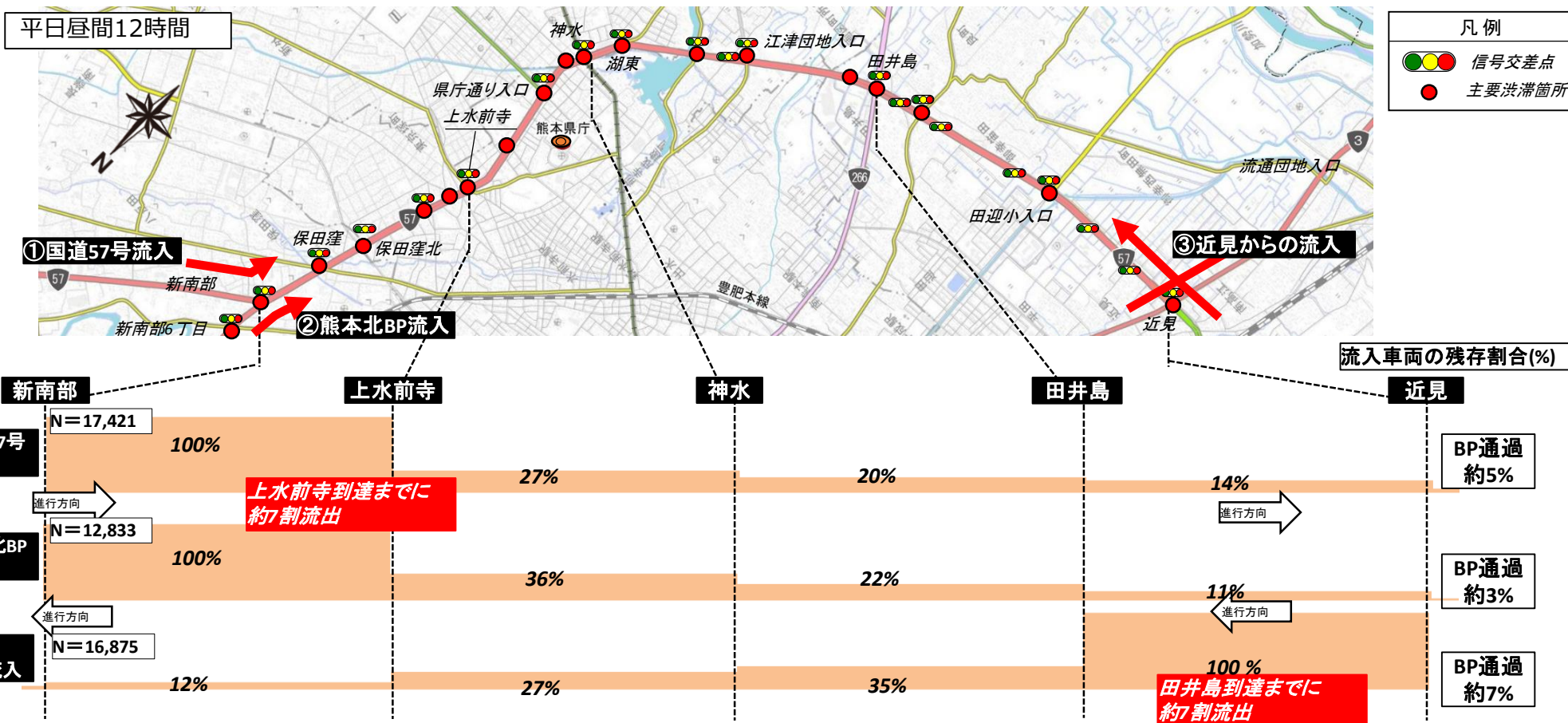
資料：プローブデータ(H28.4～H29.2 平日平均)

3. 熊本都市圏の交通状況

熊本外環状線の利用実態／熊本東バイパスの交通流動

- ▶ **国道57号熊本東バイパスを全線通過(新南部～近見)する交通は少ない。**
(新南部→近見:約3%～5%程度、近見→新南部:約7%)
- ▶ **新南部→近見方向では、流入交通量の約7割が上水前寺までに従道路側に流出。**
- ▶ **近見→新南部方向でも、流入交通量の約7割が田井島までに従道路側に流出。**

熊本東バイパス利用状況

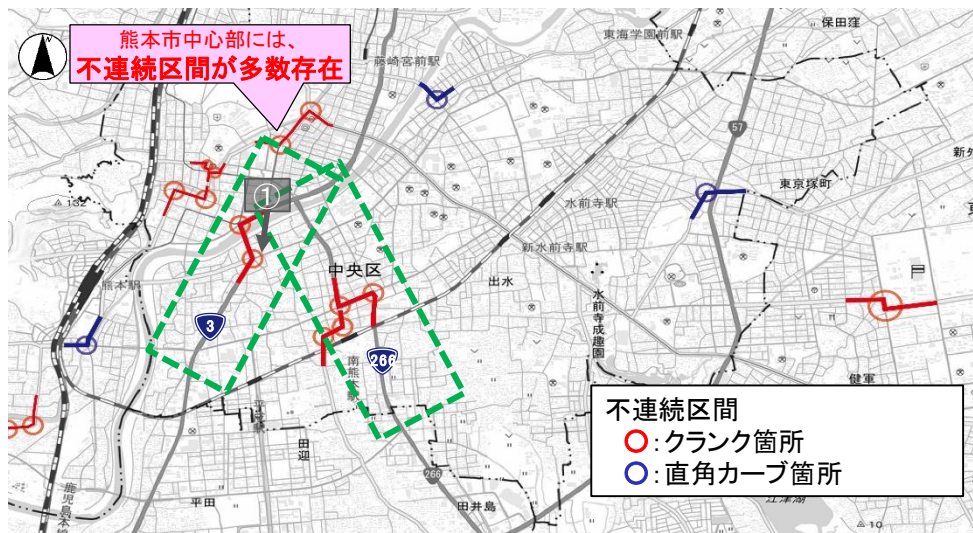


3. 熊本都市圏の交通状況

熊本市内の道路状況／不連続部・クランク部の走行速度

- ▶ 熊本市中心部および市街地部では、主要な路線において直線的・連続的に整備されていない区間が多数存在。(クランクや直角カーブが多数存在)。
- ▶ 不連続区間では、終日速度低下が発生しており、中心部・市街地部の交通混雑の一つの要因となっている。

熊本市中心部の不連続区間

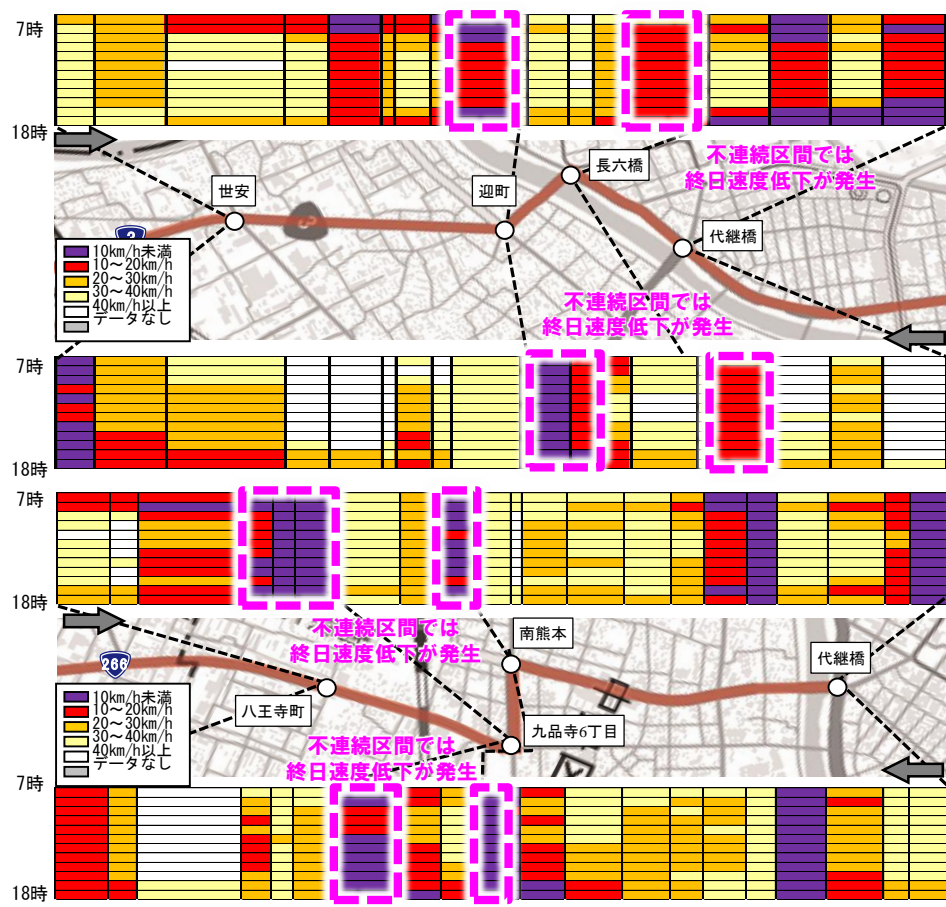


<熊本市:城下町時代の名残が残る道路>

- ・熊本は総面積にして全国第6位、九州では第1位の規模を誇る大城下町※1。
- ・城下町時代の名残で、車両の円滑な通行を許さない道路が見かけられる。
- ・城下町は、戦国の武将たちにとって合戦への備えを最優先に造られた都市。
- ・「都」、「要塞」的構造の両面を有するのは、世界の都市史的にみても例を見ない、城下町の特徴である。



不連続区間の速度状況(上段:国道3号、下段:国道266号)



※1: 都市絵図復元計測データより

資料: 城下町・熊本の街区要素の一考察(熊本都市政策vol.2 2013)

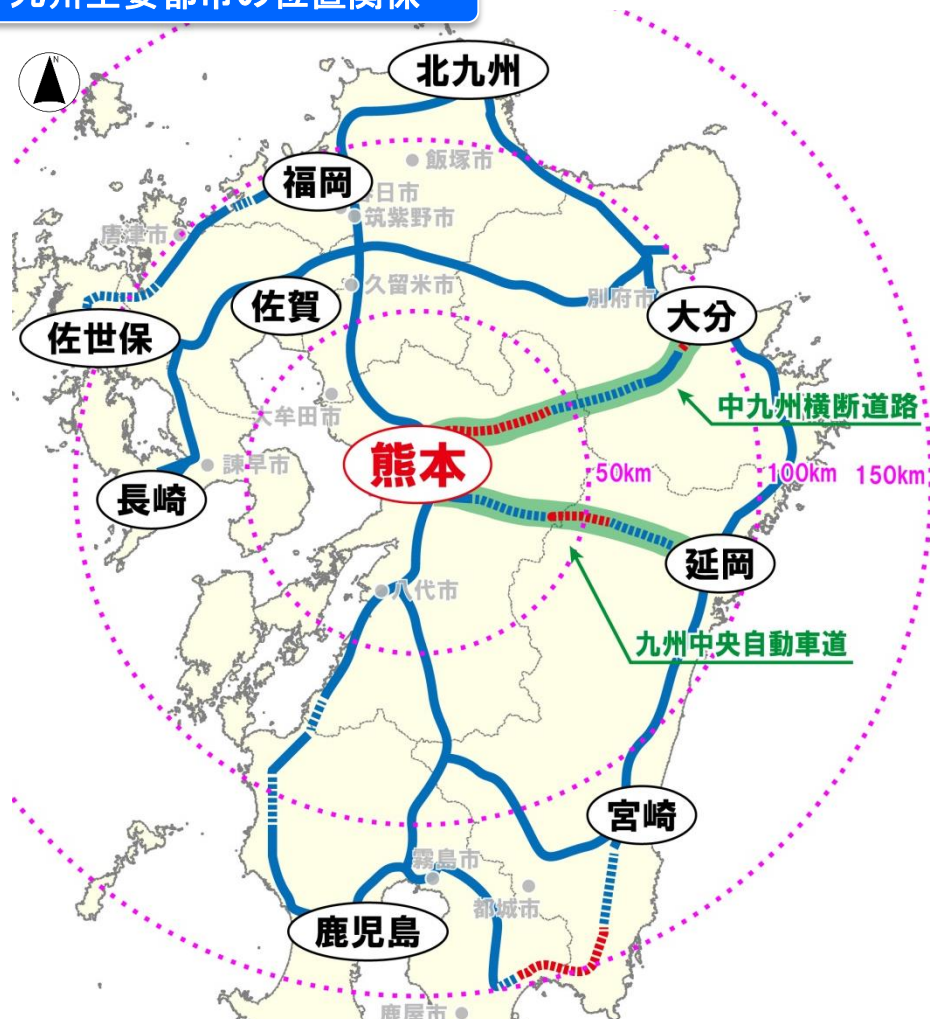
資料: プローブデータ(H28.9~H29.2平日平均)

4. 熊本都市圏の課題

市内アクセスにはラストワンマイルが課題！

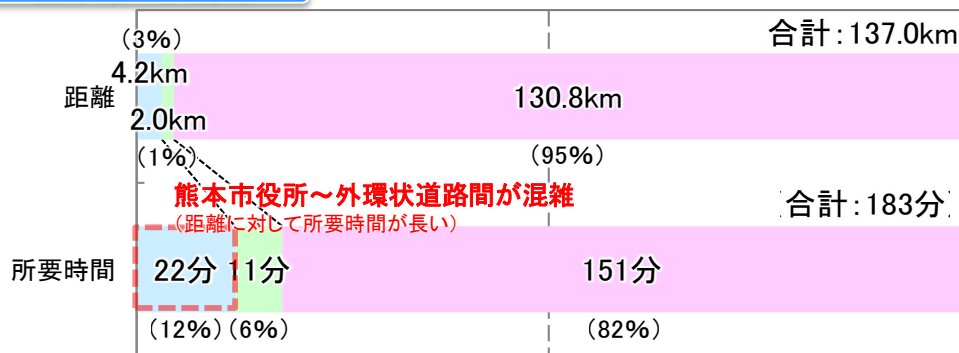
- ▶ 熊本都市圏は九州地方の「扇の要」に位置しているが、アクセス性の悪さから、そのポテンシャルを十分に発揮できていない。特に大分市(大分県)・延岡市(宮崎県)からのアクセス性が低い。
- ▶ また、幹線道路が整備されても、中心部に向かう際は**市内の交通混雑により、アクセスに多くの所要時間を必要とする**。

九州主要都市の位置関係



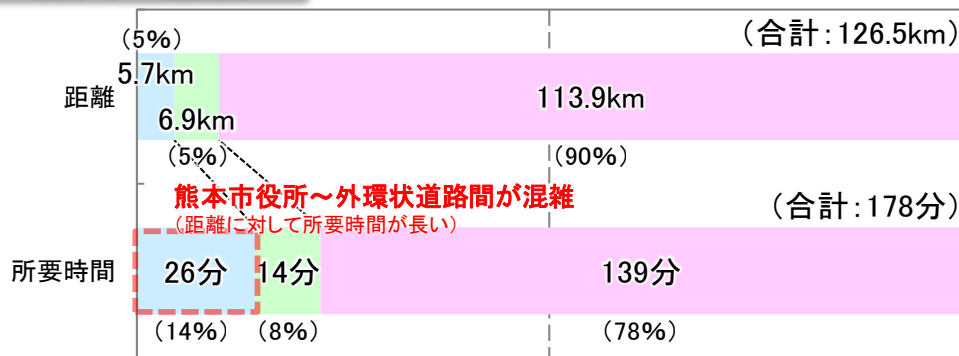
熊本市～大分市・延岡市間の距離及び所要時間

熊本市～大分市



■ 熊本市役所⇒外環状道路
■ 外環状道路⇒九州自動車道
■ 九州自動車道⇒大分市役所

熊本市～延岡市

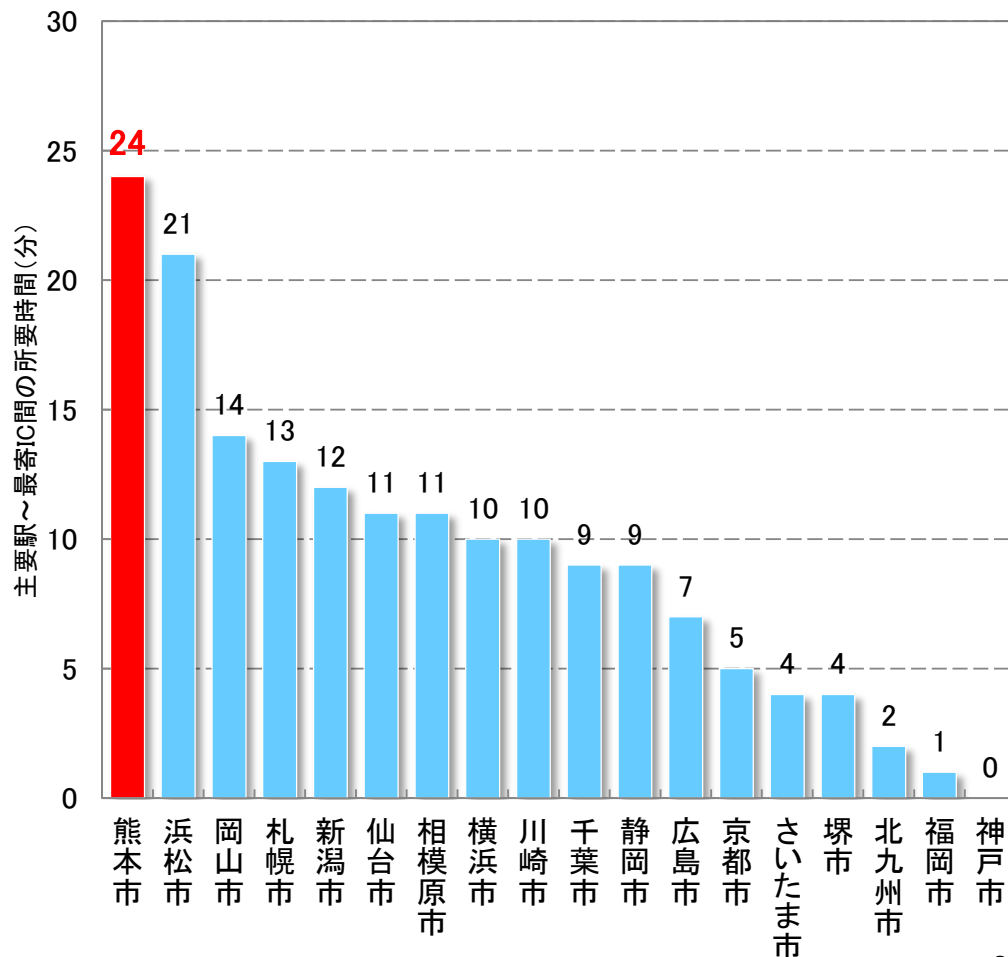


■ 熊本市役所⇒外環状道路
■ 外環状道路⇒九州自動車道
■ 九州自動車道⇒延岡市役所

4. 熊本都市圏の課題 交通結节点間のアクセス性の向上が鍵！

- 熊本市は、都市内に高速道路が整備させていないため、**交通結节点間(高速道路IC～主要駅)のアクセス時間が政令指定都市内でワースト1。**
- **中心部アクセスに多くの時間を必要とする。**

主要駅～最寄IC間の所要時間



資料: プローブデータ(H26.4~H27.3 平日平均)

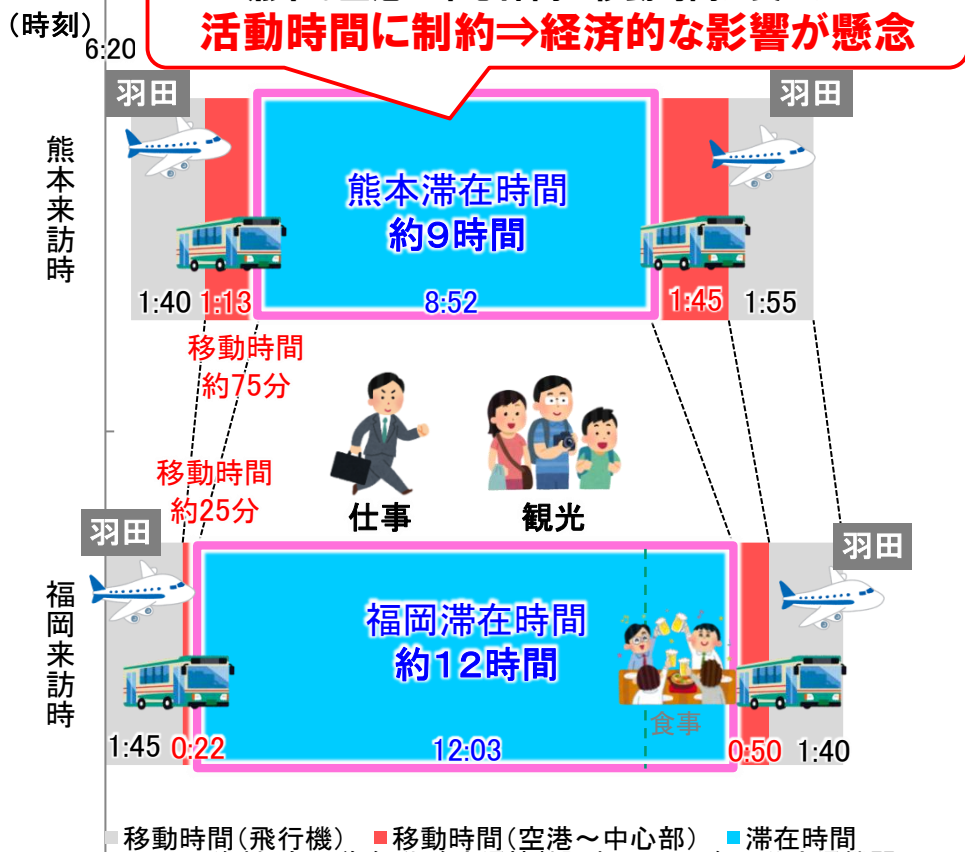
4. 熊本都市圏の課題

本州・海外からの玄関口が有効活用されていない！

- 道路整備が脆弱なため、熊本空港から熊本市中心部までの移動時間が影響し、熊本市での活動時間に制約がかかる。
- ビジネスマン・観光客の時間制約による**経済的な影響**(購買機会(お土産等)、飲食機会の損失)が懸念される。

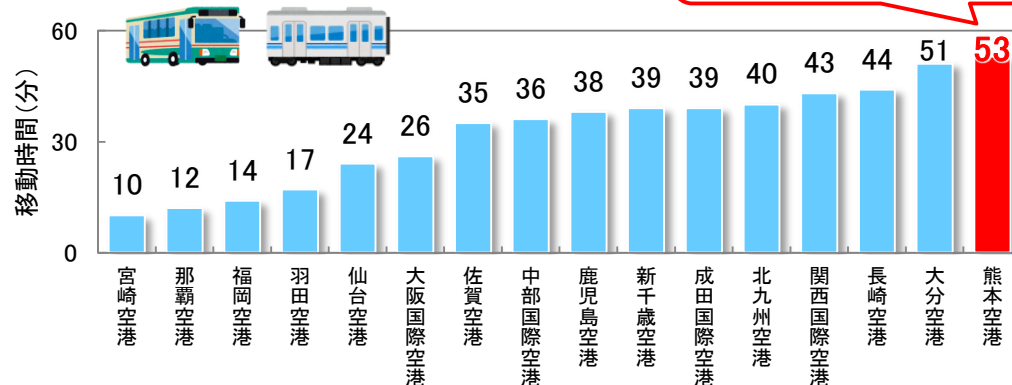
関東圏(羽田空港)からの日帰り滞在時間

熊本は空港～中心部間の移動時間が長い
ため**活動時間に制約⇒経済的な影響が懸念**



旅客数トップ10位 及び 九州主要空港の 空港～中心部の移動時間*

熊本空港の移動時間は **全国ワースト1位**



*移動時間: 中心部は主要駅とし、バス及び電車のうち、最短時間を採用



資料: 各公共交通機関HP

※羽田空港と最寄り空港を結ぶ始発便、最終便を利用した場合の日帰り滞在時間を算出
※移動時間(空港～中心部)には公共交通の待ち時間等も含む

4. 熊本都市圏の課題

熊本都市圏の交通課題のまとめ

熊本都市圏を取り巻く状況

- **人口の推移**: 横ばいから減少傾向
- **DID(人口集中地区)の拡大状況**:
拡がりを見せるが拡大方向が限定的
- **GDP(国(県)内総生産)**: 横ばい
- **ライフスタイルの変化**:
 - 生産力向上(労働力確保)のポテンシャルが高い
 - 若者があふれ、活気ある地域のポテンシャルが高い

熊本都市圏の交通状況

- **交通特性**: 都市中心部に集まりやすい都市構造
 - **走行速度**: 中心部(DID内)での速度は
政令指定都市(3大都市圏除く)でワースト1
主要渋滞箇所数もワースト1
 - **東西方向の移動**:
 - **南北方向の移動**:
- 移動時間に大きなばらつきが発生
(信頼性が希薄)
- **市内道路状況**:
主要な路線が直線的・連続的に整備されていない
そのため交差点部で速度低下が発生

熊本都市圏の課題

➤ 本州・海外からの玄関口が有効活用されていない！

➤ 市内アクセスにはラストワンマイルが課題！

➤ 市内中心部(東西軸・南北軸)の交通混雑緩和が課題！

将来ビジョンの策定