Kumamoto for SDGs

参考資料2

移動しやすく
歩いて楽しめるまちへの挑戦

～みちがかわれば、まちがかわる～

熊本の交通事情 －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

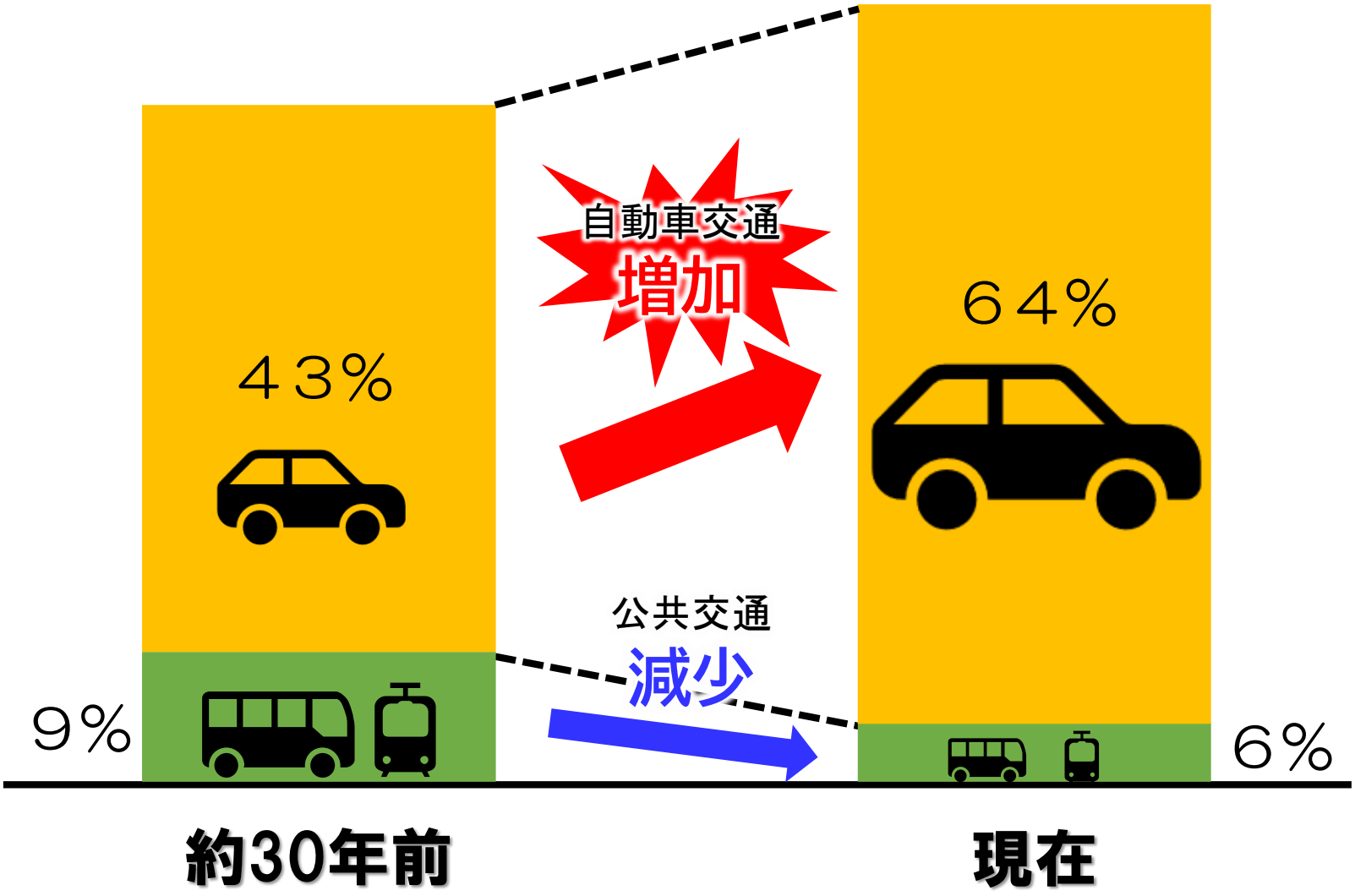
全国政令市
ワースト1位

（約180か所）

アクセス時間
（高速道路IC～市役所）

福岡の約4倍

熊本の交通事情 －熊本都市圏の交通分担率－



熊本の交通事情 -公共交通-

バス利用者数の推移

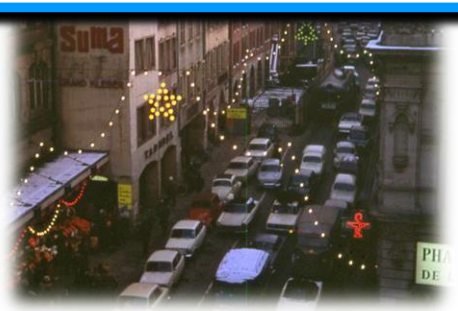
バス利用者ピーク時から
約4分の1まで減少

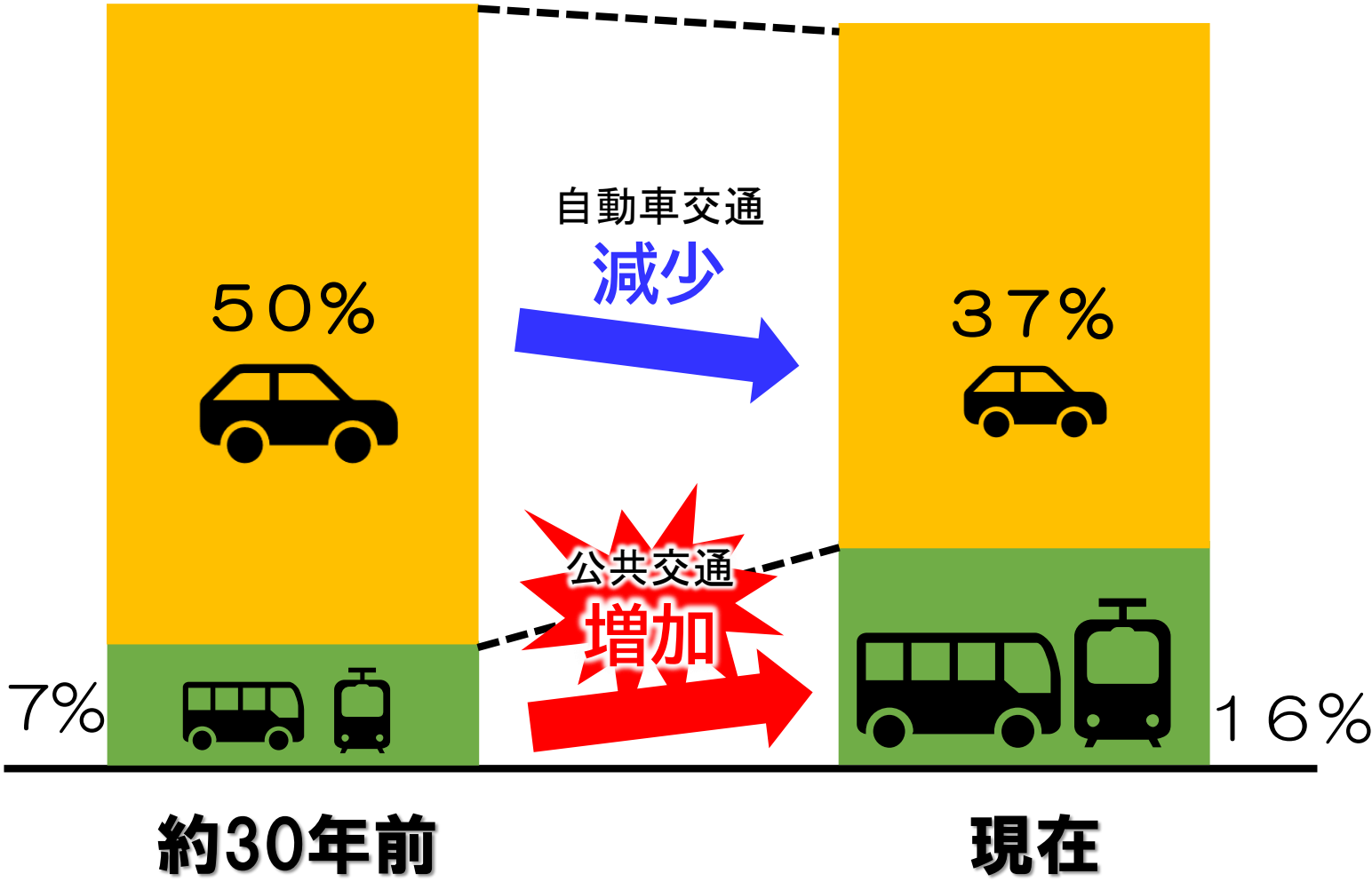
公共交通における負のスパイラル

月に1度も公共交通を利用しない
市民の約6割

海外の成功事例 －公共交通転換施策が成功－

30年前のストラスブール





海外の成功事例 –フランス各都市が取り組んだこと–

多様な交通モードのネットワーク・利用環境の充実

トラム

自転車

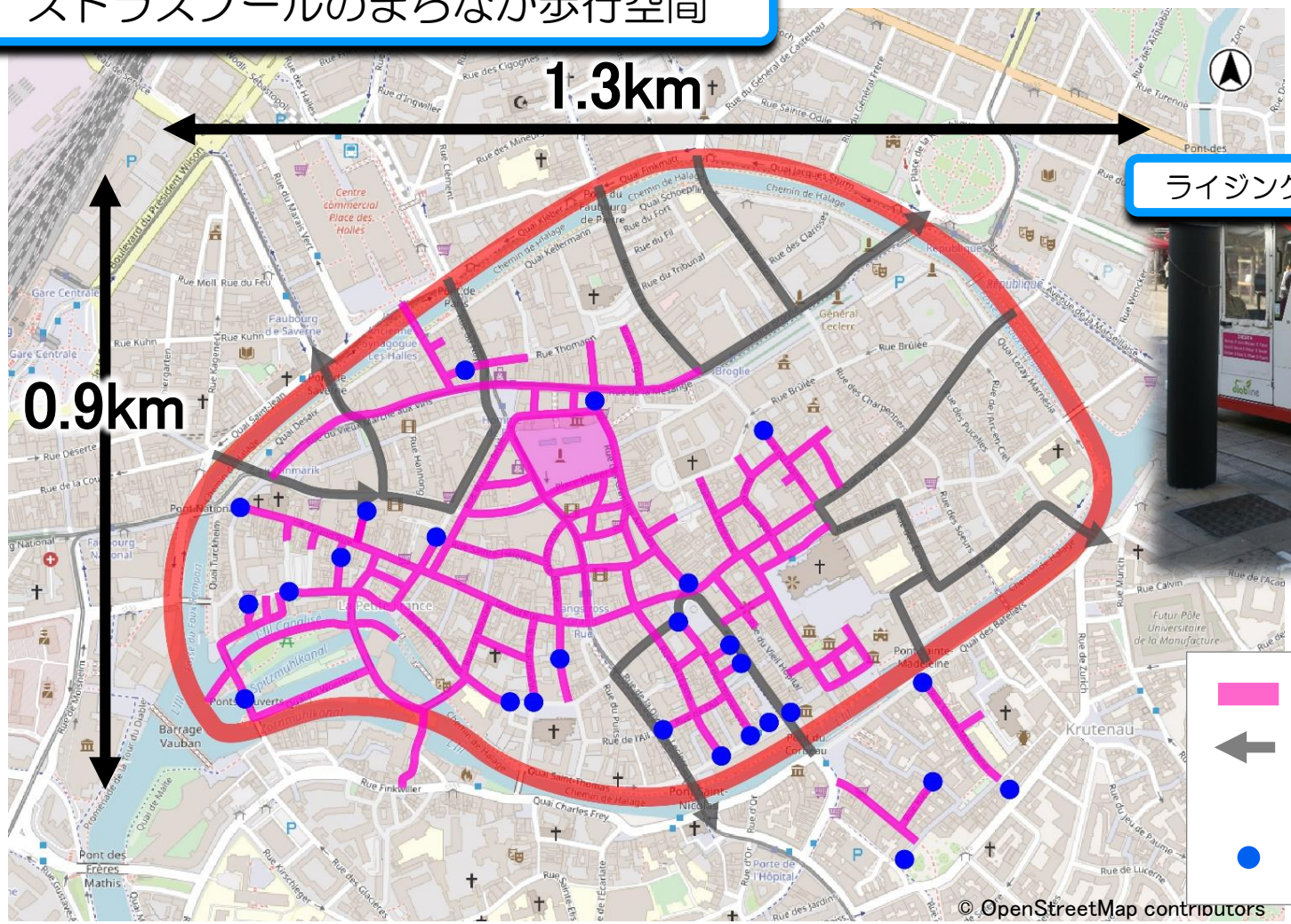
バス（BRT）

小型モビリティ

海外の成功事例 –フランス各都市が取り組んだこと–

まちなかの空間を大胆に歩行者に開放（歩行空間化）

ストラスブールのまちなか歩行空間



ライジングボラード

歩行者エリア

車迂回路

※車は30km/hの速度規制（ゾーン30）

ライジングボラード位置

資料：ソフトライジングボラード導入ガイドライン2015

海外の成功事例 –フランス各都市が取り組んだこと–

昼も夜も歩いて楽しいまちづくり

オープンカフェ

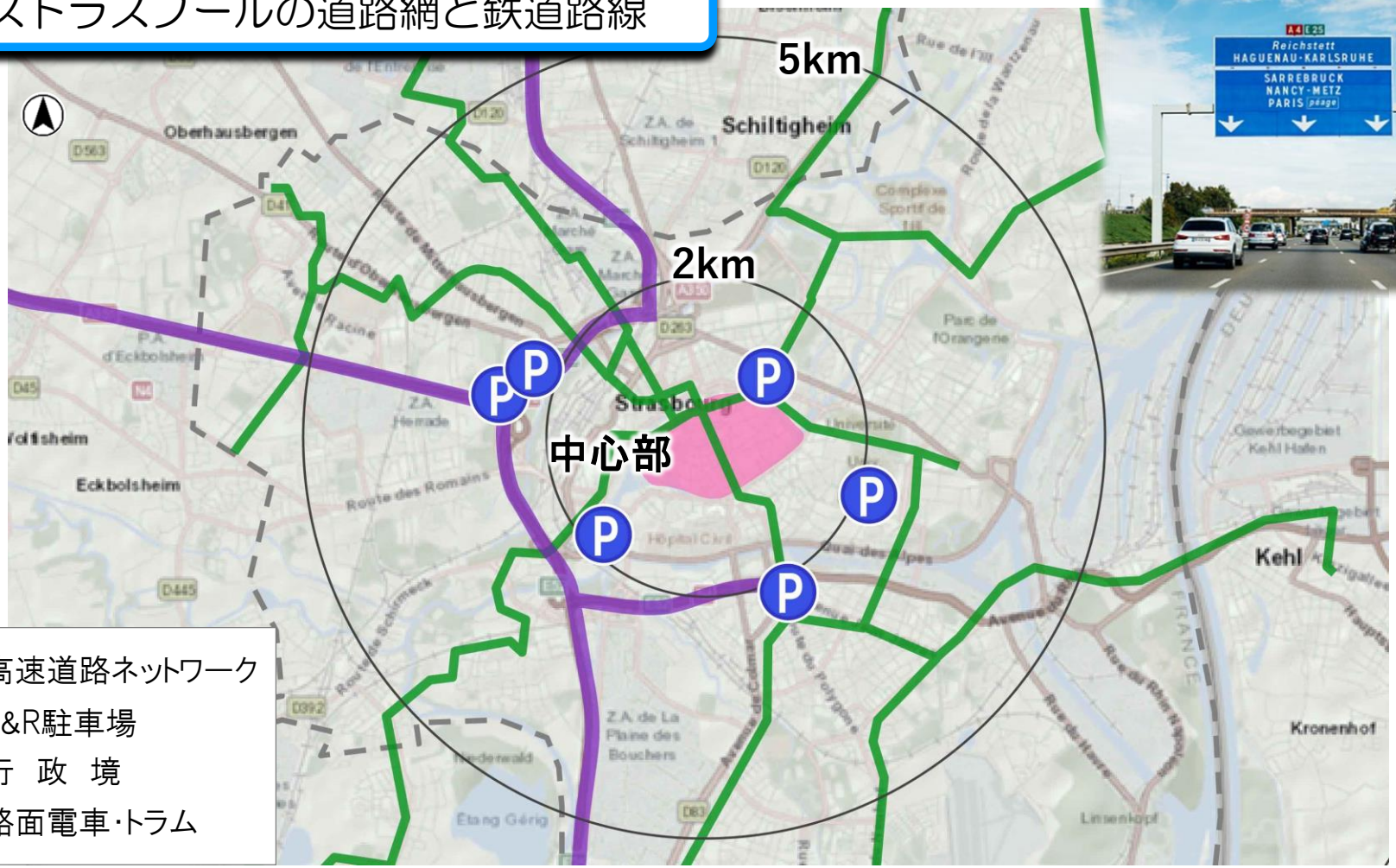
マルシェ

夜間景観

海外の成功事例 －中心部付近までの高速道路ネットワークを整備－

「骨格となる道路網」が確保されたうえで、公共交通施策を展開

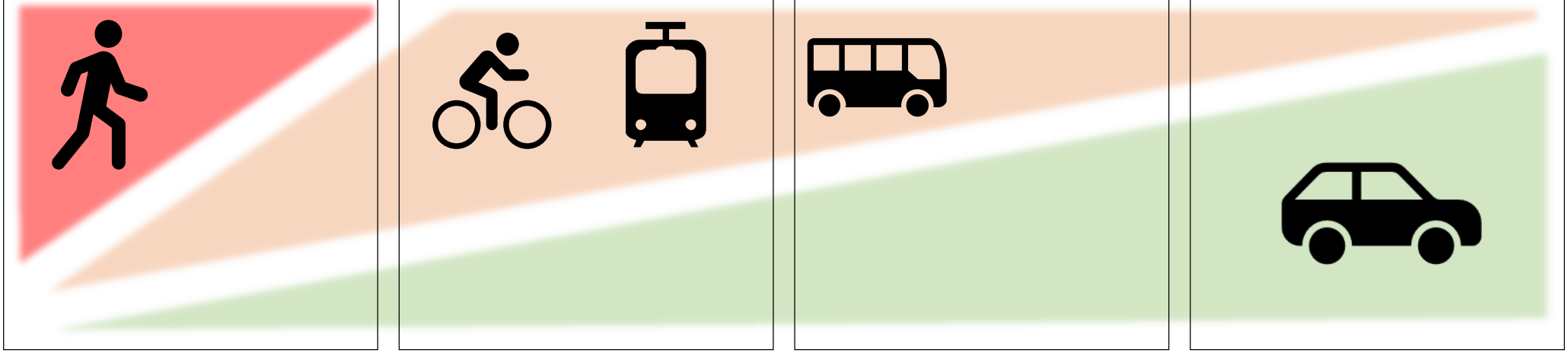
ストラスブールの道路網と鉄道路線



熊本はどうする？

ベストミックス –熊本都市圏の地域特性に合わせた“ゆるやかな住み分け”–

まちなか（概ね中心市街地）	市街地部（概ね東バイパス内）	周辺部（概ね市域）	郊外部、広域
人中心の空間	公共交通・自転車が主体	公共交通と自動車交通が共存	自動車交通が主体



今後10年間の取り組み

2030年までに

「 移動しやすく歩いて楽しめるまち 」

を目指す

そのための…

ベストミックスプロジェクト　第1弾！

～2025年度までの実現を目指して～

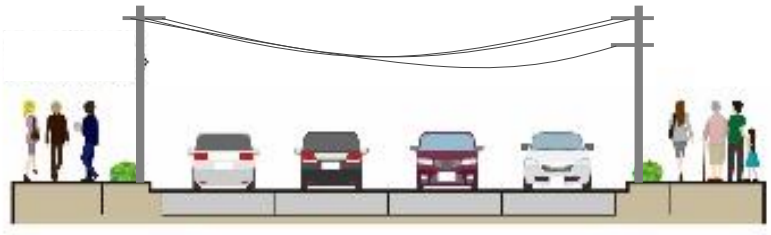
プロジェクト①　産業道路の無電柱化に合わせたバスレーン設置

産業道路渋滞状況（警察学校前）

- 市内には約180の主要渋滞箇所が存在
- 産業道路は慢性的に渋滞
- 路線**バスの平均速度が最も遅い**区間

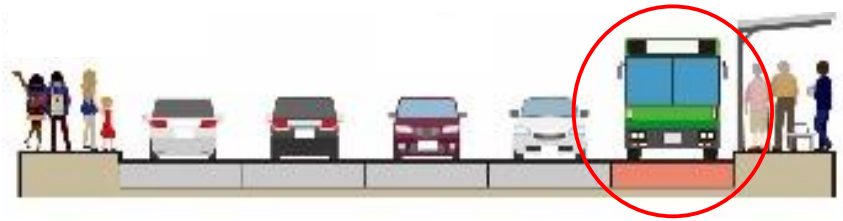
プロジェクト①　産業道路の無電柱化に合わせたバスレーン設置

整備前



整備後

◆中心部に向かう方面にバスレーン設置
◆無電柱化事業



バスの移動時間　**最大約20分短縮（47分→30分）**

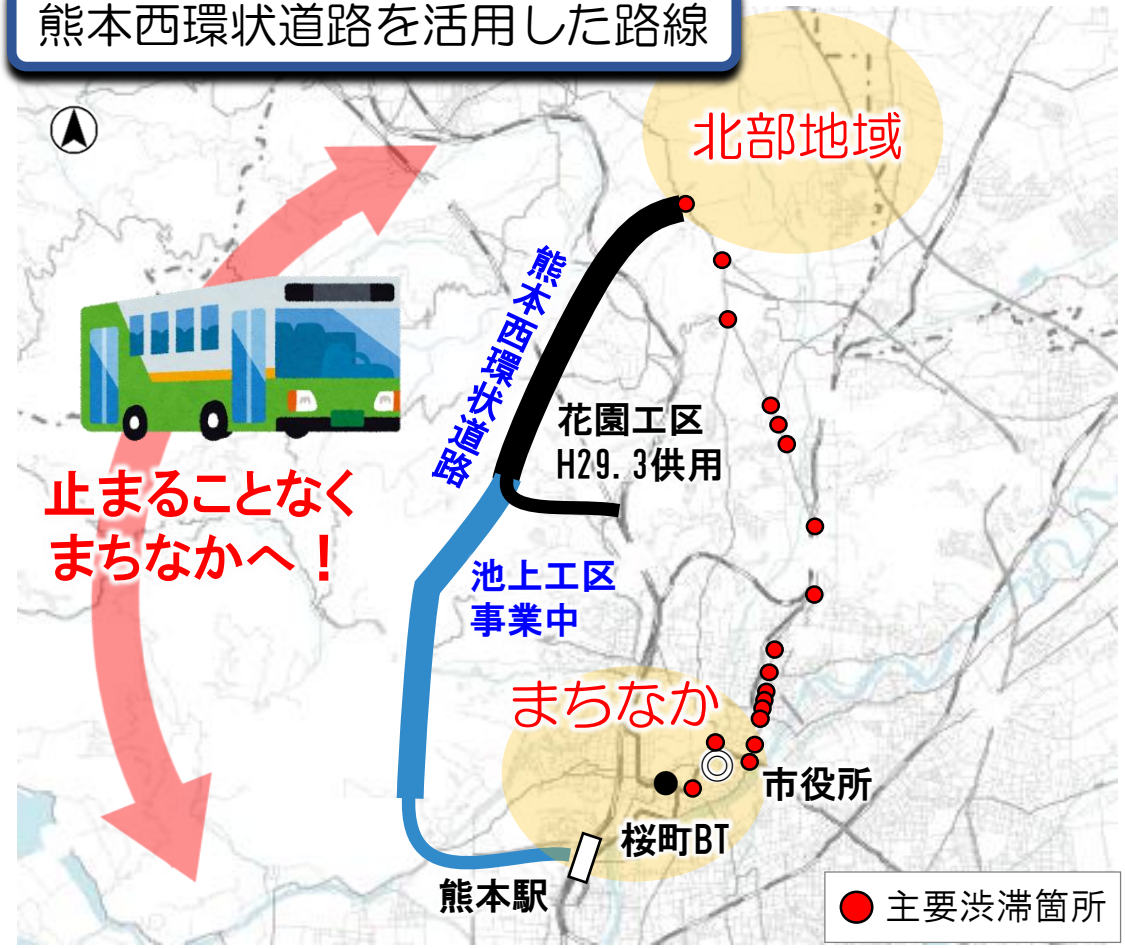
東バイパス　～　桜町バスターミナル

バスの走行速度　**約4倍（6km/h→24km/h）**

ノンストップでノンストレス!

プロジェクト②　熊本西環状道路を活用した快速バスの導入

熊本西環状道路を活用した路線



熊本西環状道路

バスの移動時間

最大約20分短縮

（65分→47分）

植木　→　桜町バスターミナル

「熊本市北部地域」と「まちなか」を **ノンストップで直結**

※資料：H31.4～7月のバスロケデータ、H27道路交通センサスより算出

渋滞交差点の汚名返上!

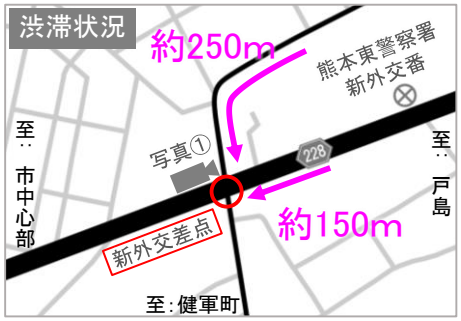
プロジェクト③　主要渋滞箇所の交差点改良

■ボトルネック交差点の**渋滞解消**
■運行する**路線バスの定時性・速達性の確保**

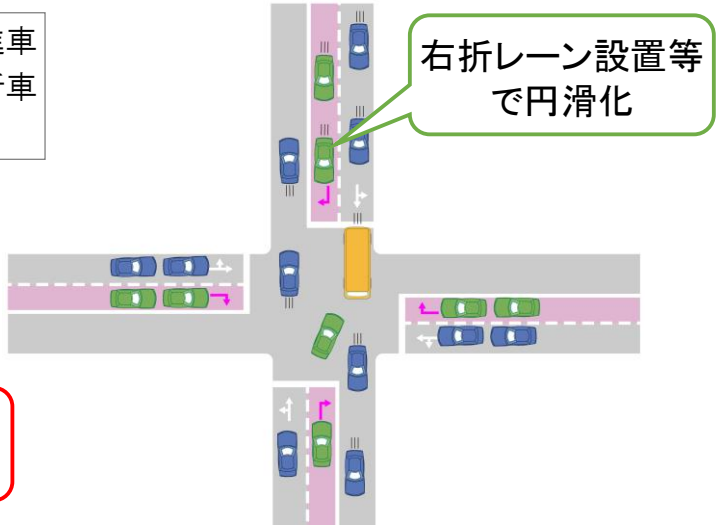
東区新外交差点、東区八反田交差点、中央区京町本丁交差点　等

新外交差点

【現状（整備前）】



【整備後】



■渋滞車両の最大長さ　約250m ➡ 解消
■渋滞時の最大信号待ち時間　約5分 ➡ 解消

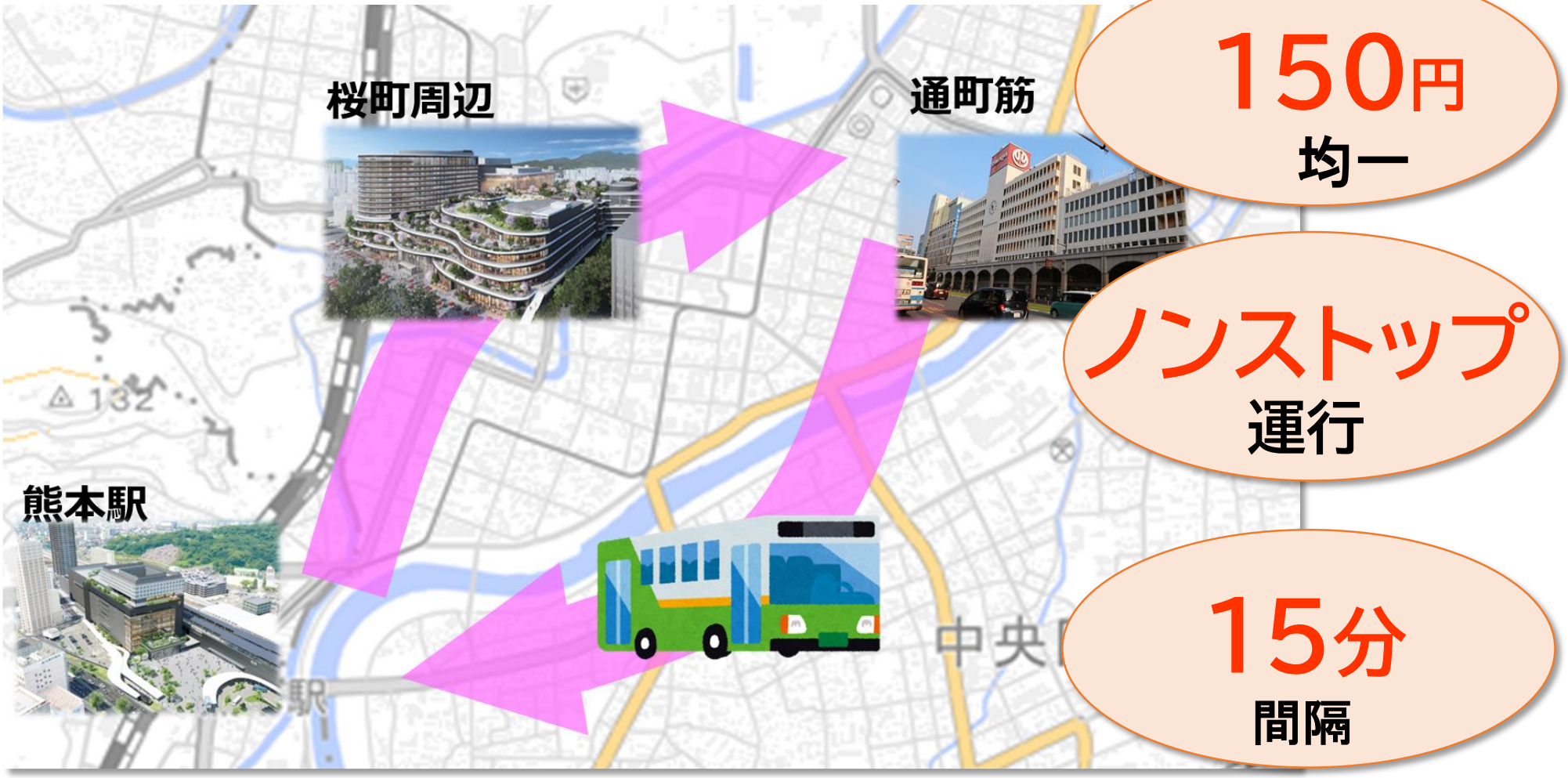
※渋滞とは、信号を2回以上待つこと

※資料：R3.3.3朝ピーク渋滞長実測

ベストミックスプロジェクト　第1弾

「はやく」「やすく」「わかりやすく」!

プロジェクト④　まちなかループバス



熊本駅・桜町・通町筋を快適に移動

まちなかでの新しい過ごし方

公共交通（自転車）

シェアサイクル

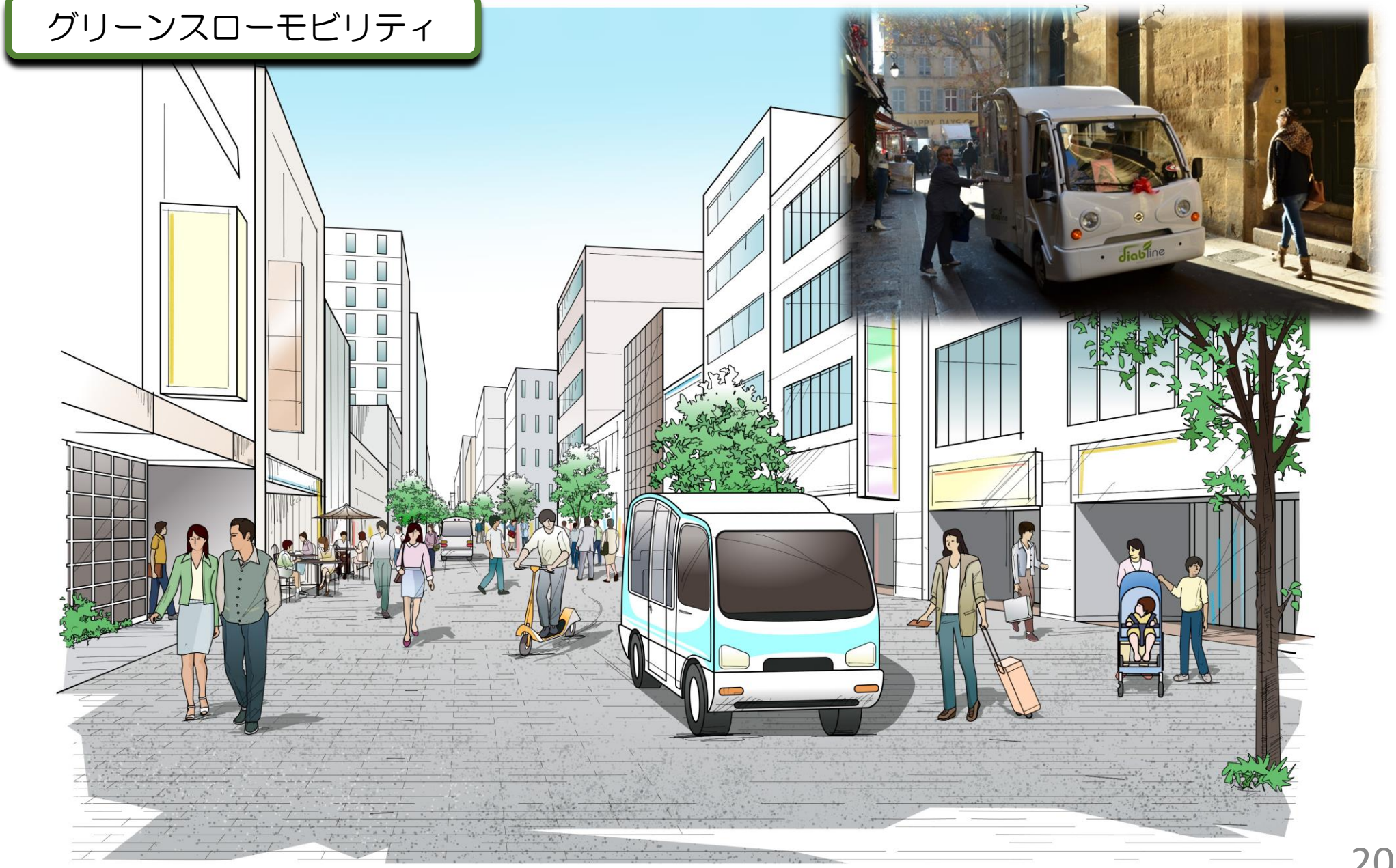
公共交通

市電延伸

KUMAMOTO CITY TRAM COCORO SINCE 2014
KCT
0803B
cocoro
KUMAMOTO CITY TRAM COCORO SINCE 2014

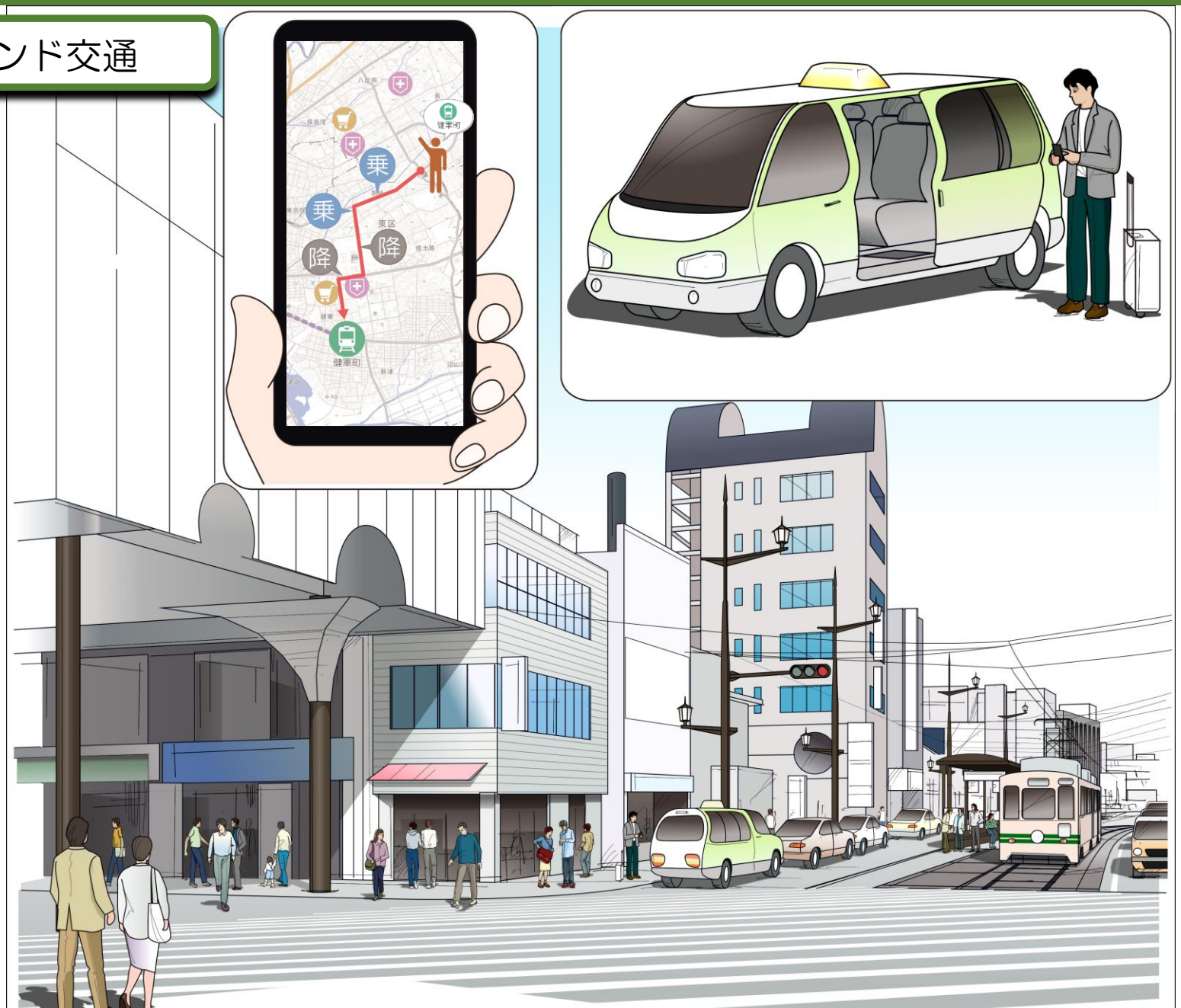
自動車交通・公共交通

グリーンスローモビリティ



自動車交通・公共交通

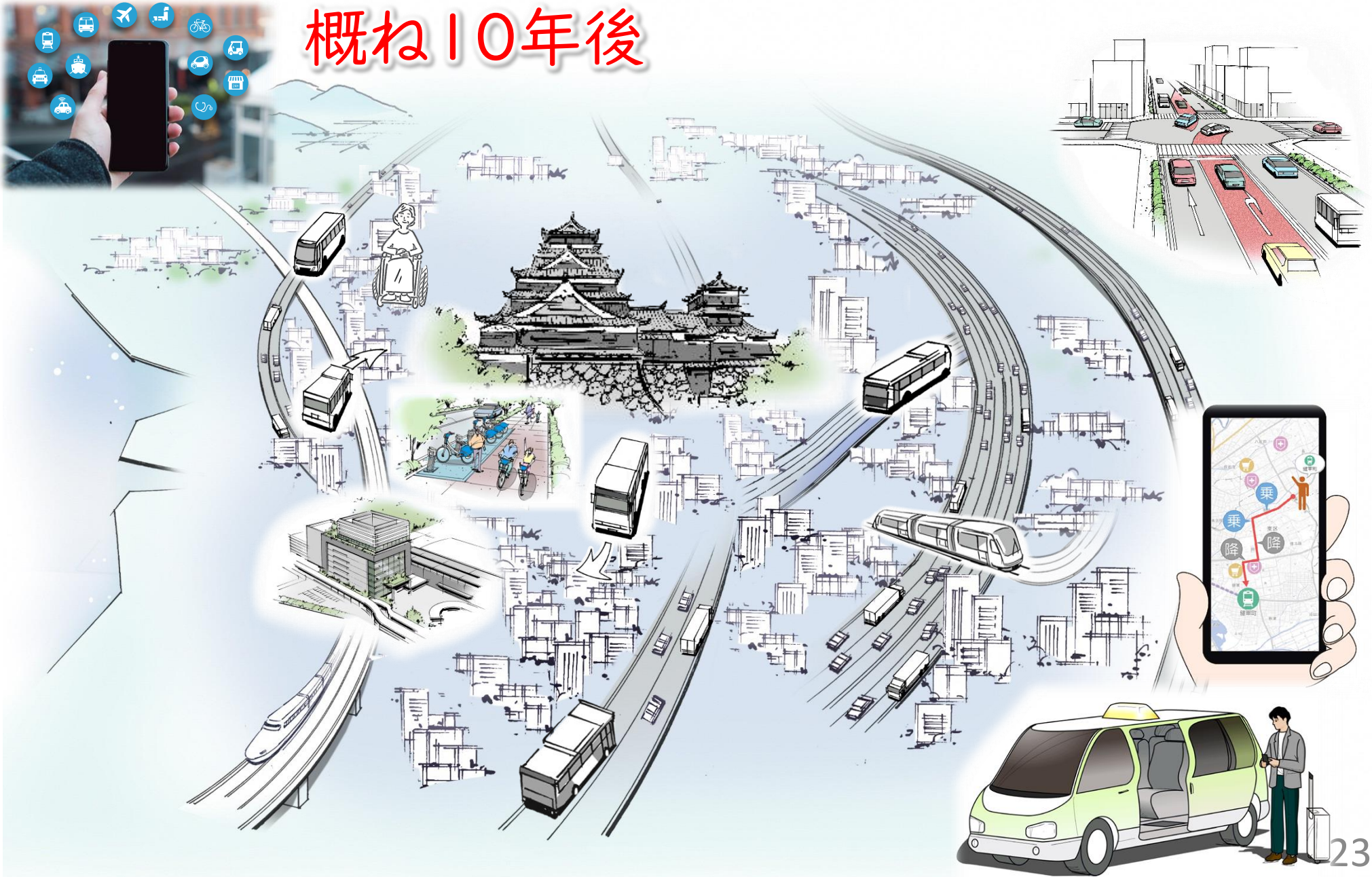
AIデマンド交通



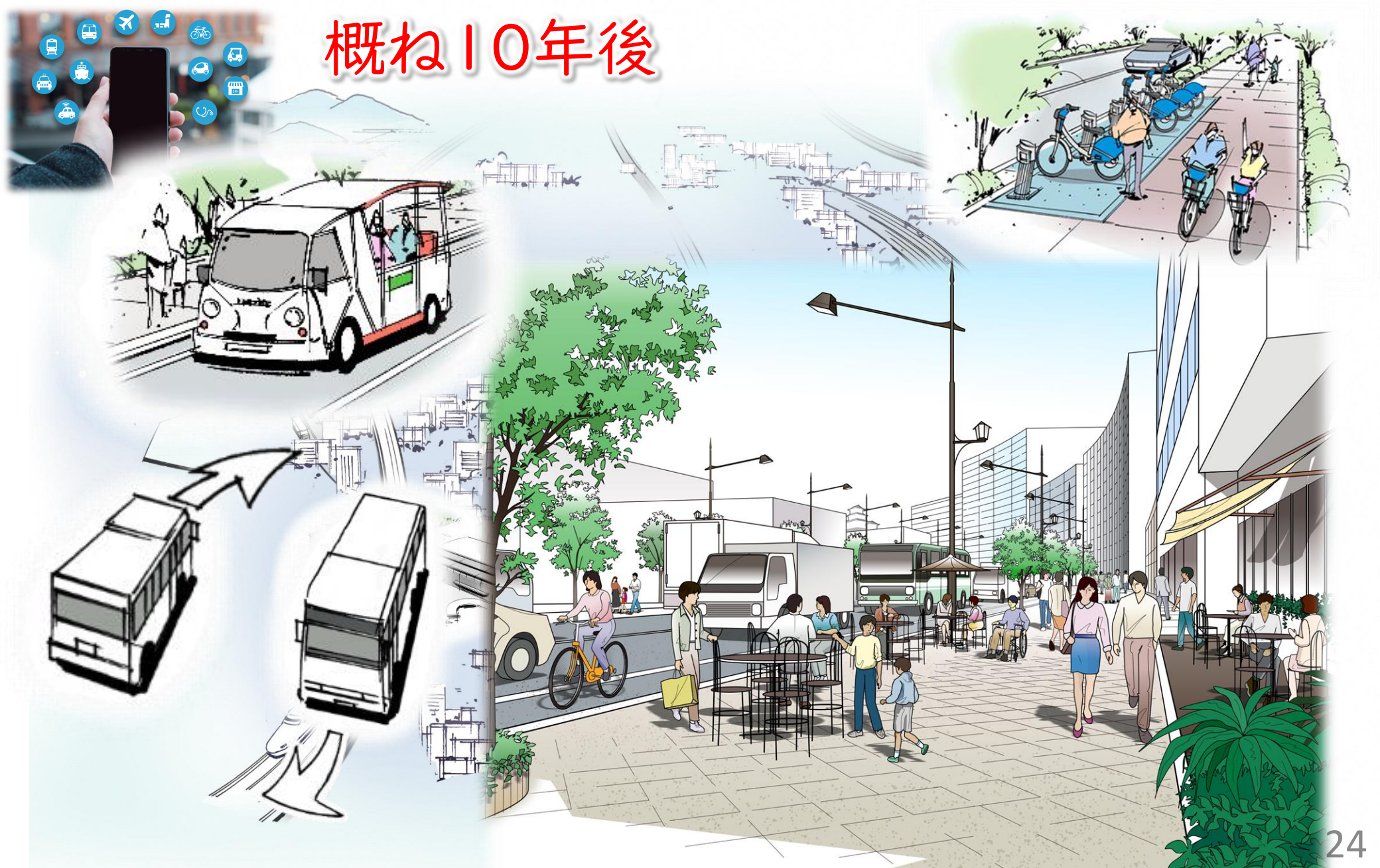
公共交通

MaaS

移動しやすく歩いて楽しめるまち



移動しやすく歩いて楽しめるまち



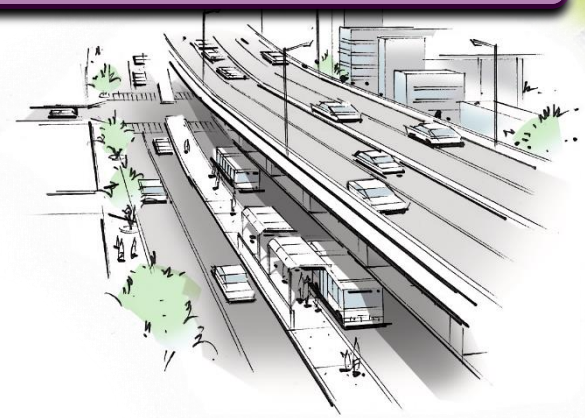
自動車交通・公共交通

概ね20年以降

パーク&ライド

BRTの導入

新たな道路ネットワーク



LRT

熊本県新広域道路交通ビジョン（基本方針）

広域道路ネットワークの基本方針

広域道路ネットワーク基本方針 × 交通・防災拠点基本方針 × ICT交通マネジメント基本方針

● 熊本都市圏における円滑な交通ネットワークの形成

循環型ネットワークの構築

定時性・速達性を兼ね備えたネットワークの構築

多様な交通モードの機能を強化するネットワークの構築

・交流人口の拡大や九州経済のけん引、また災害時の広域支援や代替路の確保のため、熊本市中心部から高速道路ICへのアクセス強化により、循環型ネットワークを構築（高速道路ICまで約10分）

・国内外の交流強化や地域経済の活性化、さらには、日常移動の利便性向上のため、熊本市中心部から熊本空港・熊本港などの広域交通拠点へのアクセス強化により、定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワークを構築（空港まで約20分）

・日常的な交通混雑の低減、中心市街地の活性化、また交通の選択肢の多様化に資する多様な交通モードの機能を強化する道路ネットワークの構築

新たに必要な道路ネットワーク機能イメージ

● 災害に強い道路ネットワークの形成

多重性・代替性の確保

救急救援活動等に資する道路整備

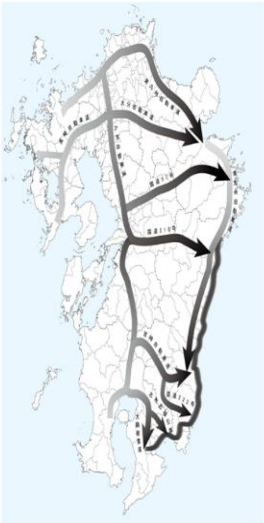
防災拠点と交通拠点の連携強化

・九州を支える広域防災拠点としての本県の役割を果たすため、大規模災害時の県内外への支援・受援に資する道路ネットワークの強化と多重性・代替性の確保

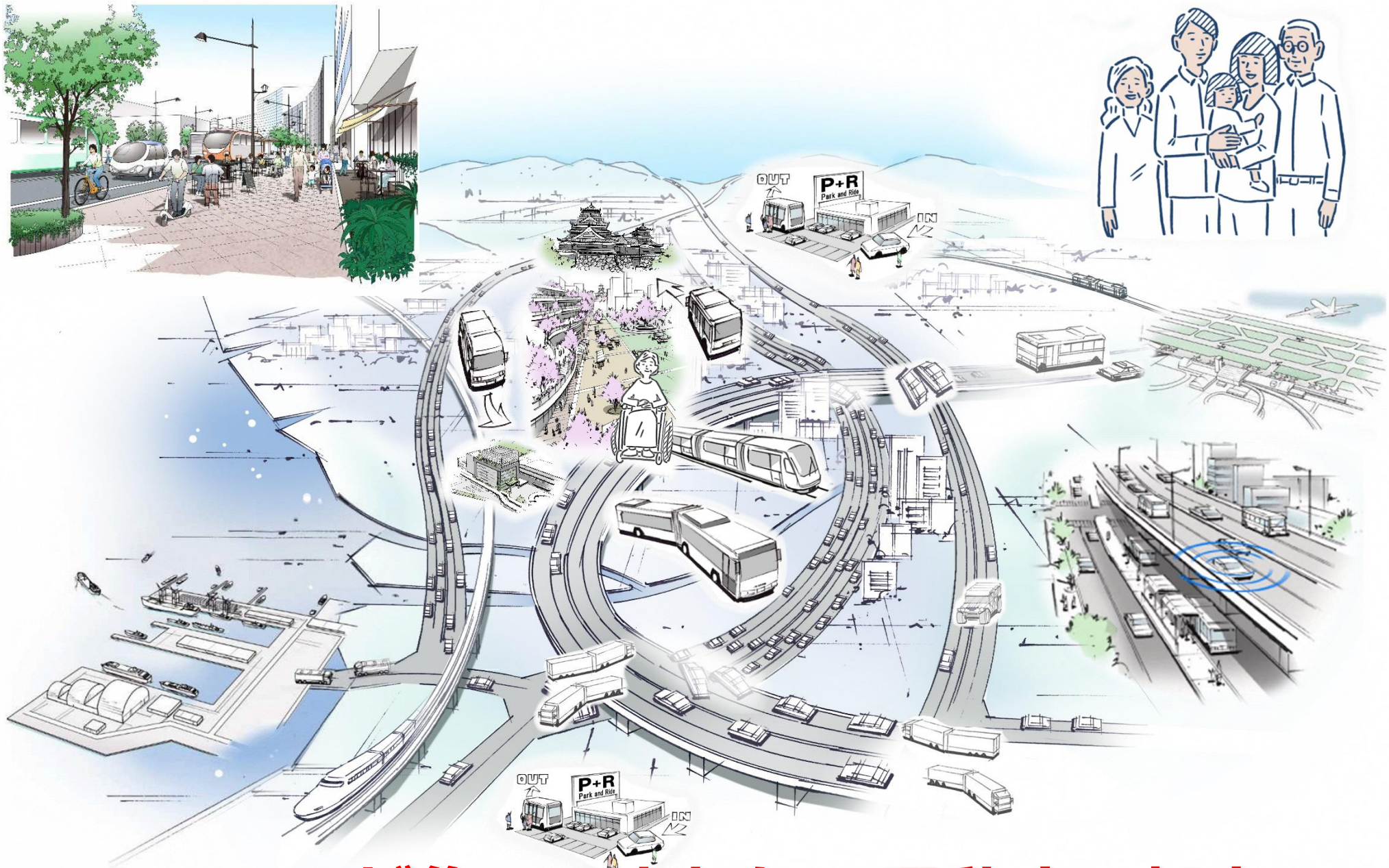
・災害時における県内各地域への救急救援活動や物資輸送等に資する道路の円滑な通行の確保

・「九州を支える防災拠点構想」や「九州道路啓開計画」を踏まえた、南海トラフ地震が発生した際の大規模な広域防災拠点である熊本空港や九州における国の現地対策本部である熊本地方合同庁舎等の防災拠点と交通拠点の連携強化に資する道路ネットワークの構築

九州東進作戦

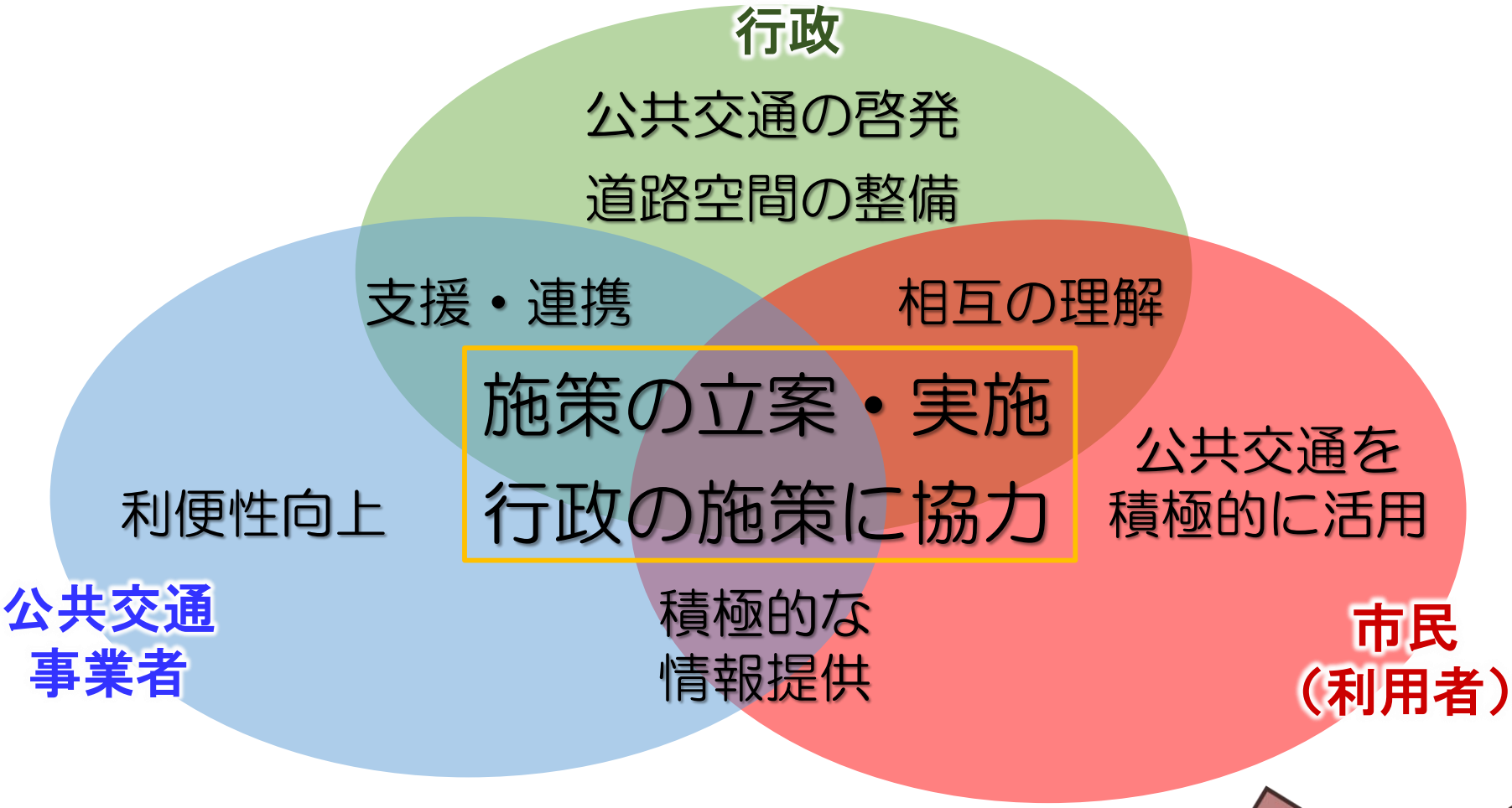


出典：熊本県新広域道路交通ビジョン（素案）パブリックコメント



人・モノが集い・交わり・躍動する都市

ベストミックスに向けた連携 –それぞれの役割–



ベストミックスの実現には、

市民の皆様のご協力が必要！