

第3回熊本都市道路ネットワーク検討会

将来道路ネットワークの検討

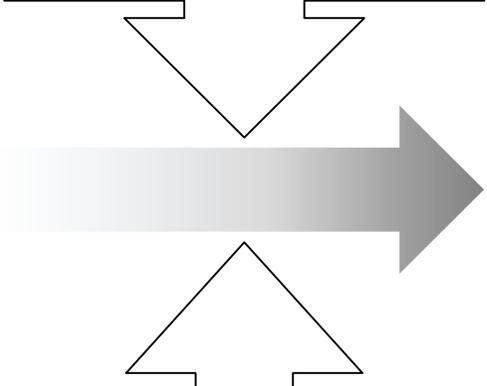
令和元年12月25日

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！
- 災害発生時の代替性の確保が課題！

アンケート調査

シンポジウム来訪者や県民アンケート調査より得られた「道路が担うべき役割」、「強化すべき区間」についての意見



熊本市の将来構想

- ・九州中央の広域交流拠点にふさわしい都市づくり
- ・誰もがいきいきと輝く暮らしやすい都市づくり
(第2次熊本市都市マスタープラン)

道路ネットワークの将来像 (3本柱)

➤ 循環性があり、災害に強い道路ネットワークの形成

新たな“ひろがり”
～ 熊本市を中心とした連携軸を築く ～

- 交流人口の拡大
- 九州の経済発展をけん引 (物流・観光)
- 災害時の広域支援 代替路の確保

➤ 定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワークの形成

新たな“つながり”
～ 熊本の玄関口との連結を強化する～

- 国内外の交流強化 (空港・港)
- 地域経済の活性化 (物流・観光)
- 日常移動の利便性向上

➤ 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形成

新たな“動きやすさ”
～ “安全・安心で快適な移動”を支援する～

- 日常的な交通混雑の低減
- 中心市街地の活性化
- 交通の選択肢の多様化

将来像(3本柱)

市民の主な声

目標

道路が担うべき役割

循環性があり、
災害に強い
道路ネットワーク形成

新たな“ひろがり”

- 他県との広域連携の強化
- 高速IC～中心部のアクセス強化してほしい
- モノの流通を増やしてほしい

- 交流人口の拡大
- 九州の経済発展をけん引
- 災害時の広域支援、代替路の確保

- 圏域の拡大
- 南部方面～熊本市役所周辺の高速度道路ICとのアクセス強化
- 高規格道路による代替路の確保

定時性・速達性を
兼ね備えた
道路ネットワーク形成

新たな“つながり”

- 空港～熊本駅や中心部がスムーズに繋がってほしい
- 高速IC～中心部までを都市高速道路でつなぐべき

- 国内外の交流強化
- 地域経済の活性化
- 日常移動の利便性向上

- 空港～熊本駅周辺へのアクセス強化
- 東部地域～熊本市役所周辺へのアクセス強化
- 物流拠点～熊本市役所周辺へのアクセス強化
- 港湾～製造拠点へのアクセス強化

多様な交通モードの
機能を強化する
道路ネットワーク形成

新たな“動きやすさ”

- 目的地までの移動時間が読めない
- 移動目的に応じた交通手段の使い分けをしたい
- 中心部の国道3号等がいつも混んでいる
- 路線バスがいつも遅延する

- 日常的な交通混雑の低減
- 中心市街地の活性化
- 交通の選択肢の多様化

- 国道3号の交通混雑の緩和
- 多様な交通モードの共存
- 幹線道路の道路空間再編

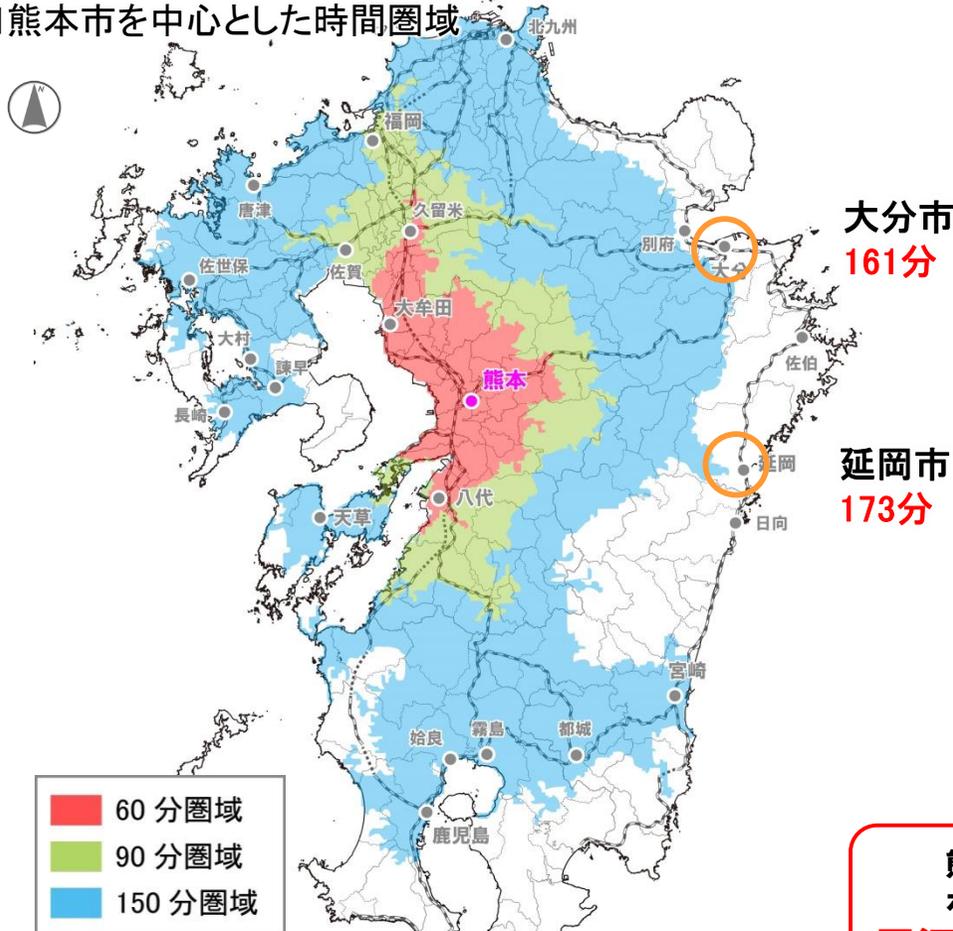
2. 将来道路ネットワークの検討

道路が担うべき役割

■圏域の拡大

- 熊本都市圏は、九州の中央に位置している。
- しかし、熊本市を中心とした150分圏域では、**大分市・延岡市等が圏域から外れている**。
- 熊本都市圏を中心とした連携軸を築くためには、大分・宮崎方面も含めた**広域的な連携強化**が必要。
- 広域的な「ひろがり」の構築により、**魅力・求心力が向上し、広域的な人的・物的の交流促進**が期待。

■熊本市を中心とした時間圏域



■連携強化が望まれる地域

大牟田市 佐賀県 長崎県 福岡県 大分県



天草市

熊本市の地理的優位の
ポテンシャルを発揮には
周辺地域との連携が重要

八代市 宮崎県(宮崎市) 鹿兒島県

宮崎県 (延岡市)

※道路交通センサスの対象外道路(市道等)は30km/hとして計算
 ※圏域人口は熊本市役所を中心に抽出

資料: 国勢調査(H27)、全国道路・街路交通情勢調査(H27)

2. 将来道路ネットワークの検討

道路が担うべき役割

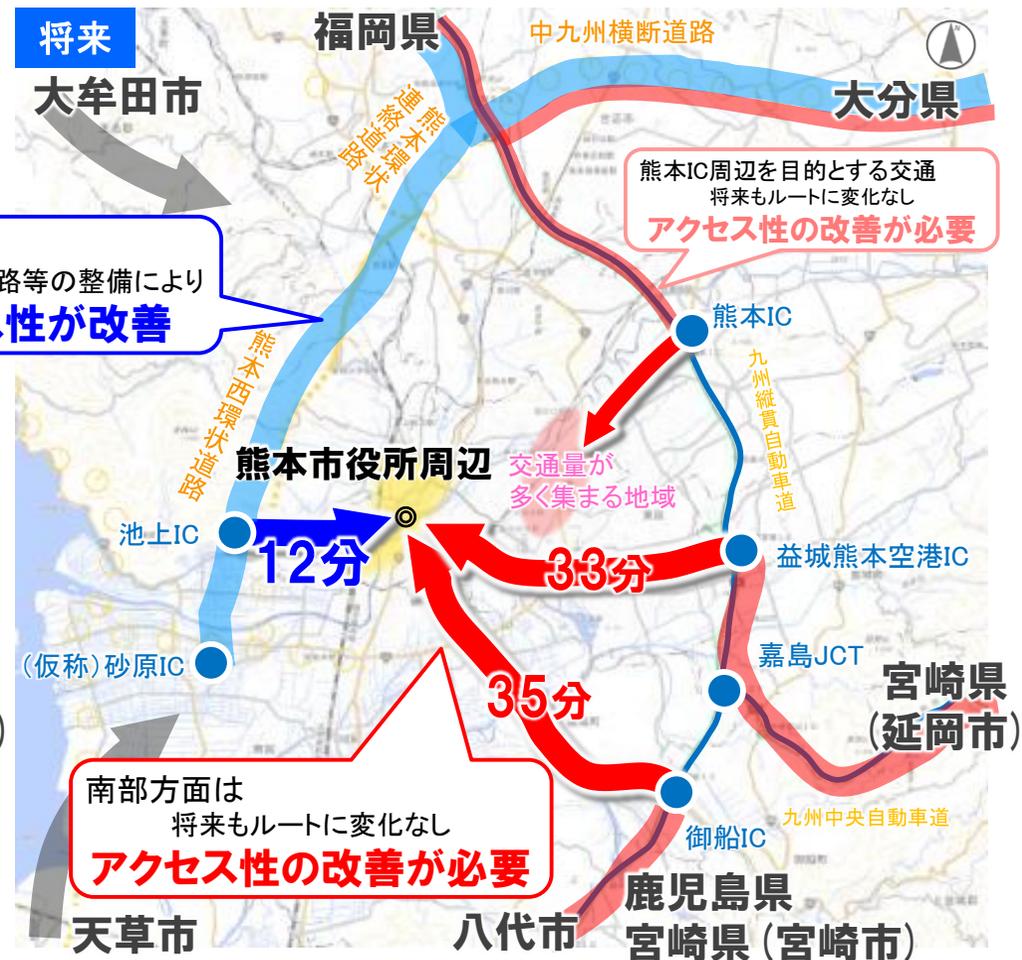
■ 南部方面～熊本市役所周辺の高速度道路ICとのアクセス強化

- 高速道路ICまでの所要時間は、熊本市役所周辺から**約35分を要する**。
- 将来、アクセス性の改善が見込めない南部方面からの**時間短縮**を図ることで**九州経済発展のけん引**に期待。
- 高速道路ICまでのアクセス性は、北部方面で一部改善するが、熊本ICからのアクセス性の課題は残る。

■ 熊本市役所周辺～高速インターのアクセス性(現状・将来)



資料:プローブデータ(H30.8~H31.1 平日7時台)



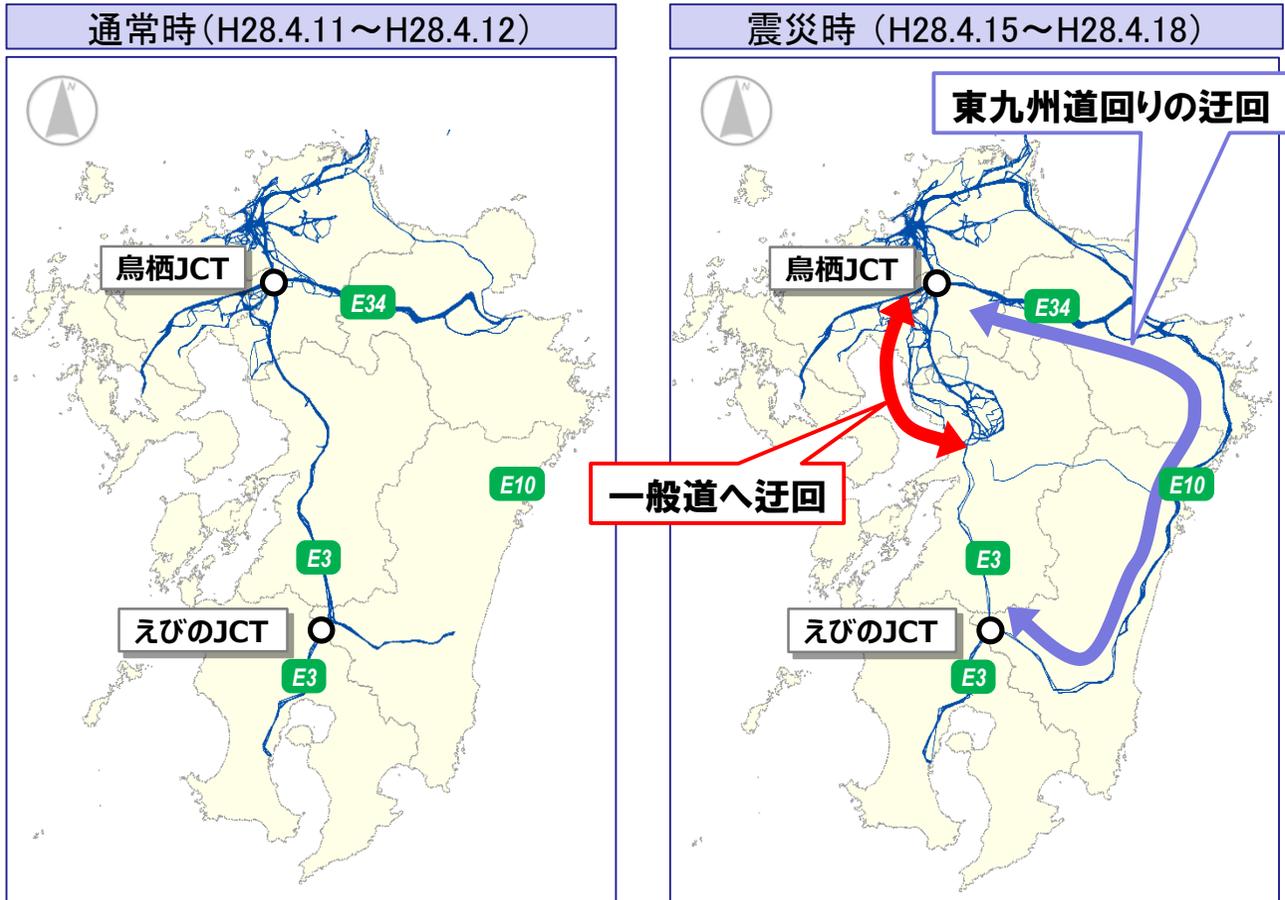
資料:プローブデータ(H30.8~H31.1 平日7時台),将来道路は規制速度

2. 将来道路ネットワークの検討 道路が担うべき役割

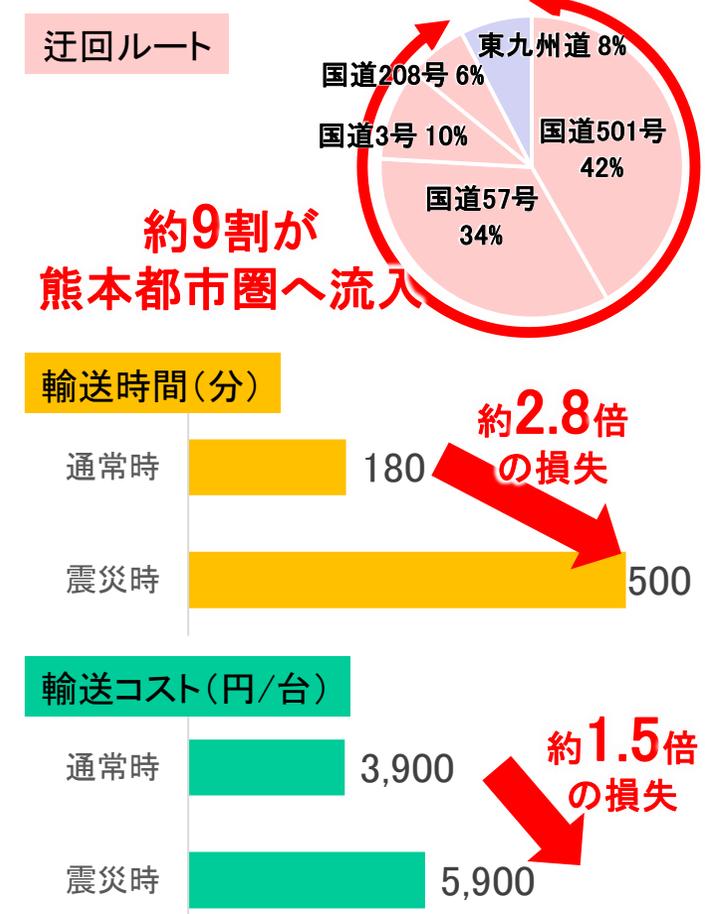
■ 高規格道路による代替路の確保①

- ▶ 熊本地震時には、九州縦貫道(植木IC~八代IC)が(平成28年4月14日1時~4月29日9時)一時通行止めとなった。
- ▶ 物流車両の**約9割が熊本都市圏内の一般道路へ迂回**。
- ▶ 迂回交通による経済損失は、**輸送時間約2.8倍、輸送コスト約1.5倍**。

■ 鳥栖JCT~えびのJCTを通過する物流車両の迂回状況



■ 物流に対する経済損失



※九州縦貫道(植木IC~八代IC) 通行止め
 ※経済損失は、九州道(鳥栖JCT~えびのJCT)の通行に対する試算 (Σ{(各ルートの輸送時間・輸送コスト) × (各ルートの利用割合)})
 ※貨物車プローブデータ(震災前:H28.4.11~4.12、震災後:H28.4.15~4.18)、※鳥栖JCT~えびのJCTを通過した貨物車を対象

2. 将来道路ネットワークの検討 道路が担うべき役割

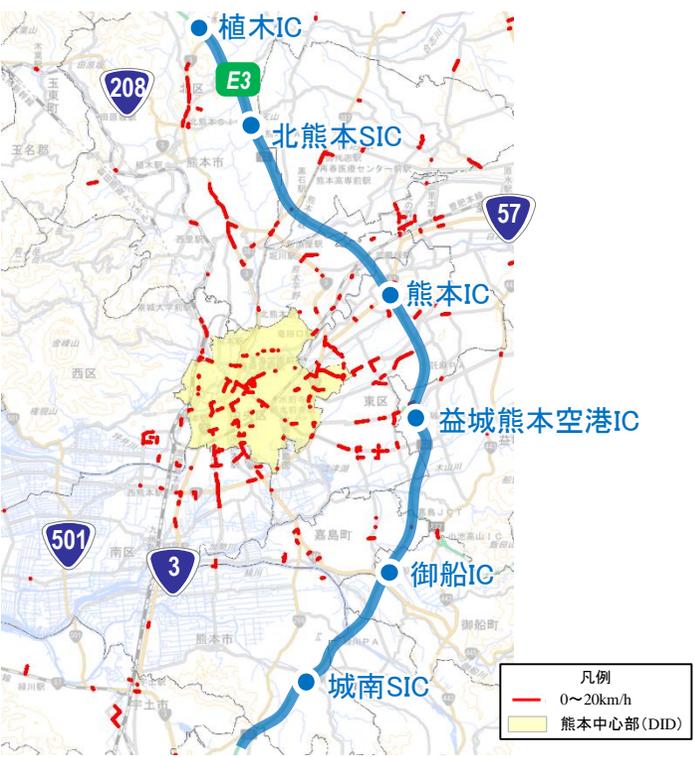
■ 高規格道路による代替路の確保②

- 迂回交通の影響により幹線道路で大渋滞が起こり、避難・救援車両や物流車両の活動に大きな影響が生じた。
- 特に、熊本中心部の**平均速度は、通常時と比べて約1割低下**。
- 熊本都市圏では、災害時にも物流機能を維持させるための**九州縦貫道の代替路が必要**。

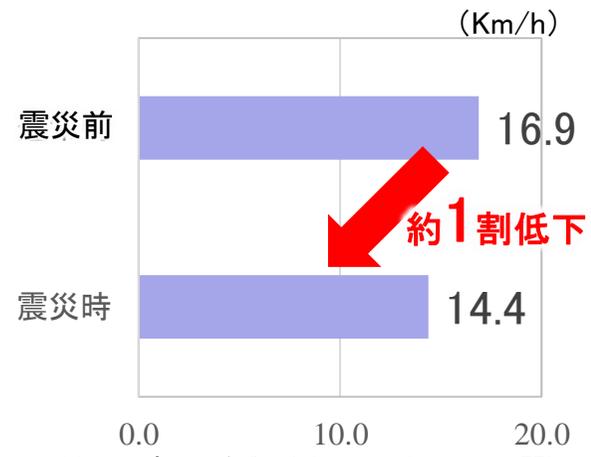
■ 熊本地震発生前後の平均速度の変化

震災前 (H28.4.11～H28.4.12)

震災時 (H28.4.15～4.18)



■ 熊本中心部 (DID内) の平均速度



※貨物車プローブデータ(熊本中心部DID区間)
(震災前:H28.4.11～4.12、震災時:H28.4.15～4.18)

▼ 国道3号熊本中心部内の状況



※九州縦貫道 (植木IC～八代IC) 通行止め
(規制) H28.4.14(21時)～ (解除) H28.4.29 (9時)

2. 将来道路ネットワークの検討 道路が担うべき役割

交通拠点間のつながりの強化

- 熊本市は、交通拠点が東西に点在。
- 円滑な都市内移動のためには、交通拠点間の**移動の定時性・速達性の向上が必要**。
- 交通拠点間のアクセスを強化することで、**物流活動等の効率が向上し、産業の活性化**が期待。

点在する駅・港・空港などの
交通拠点のつながりの強化が必要



2. 将来道路ネットワークの検討 道路が担うべき役割

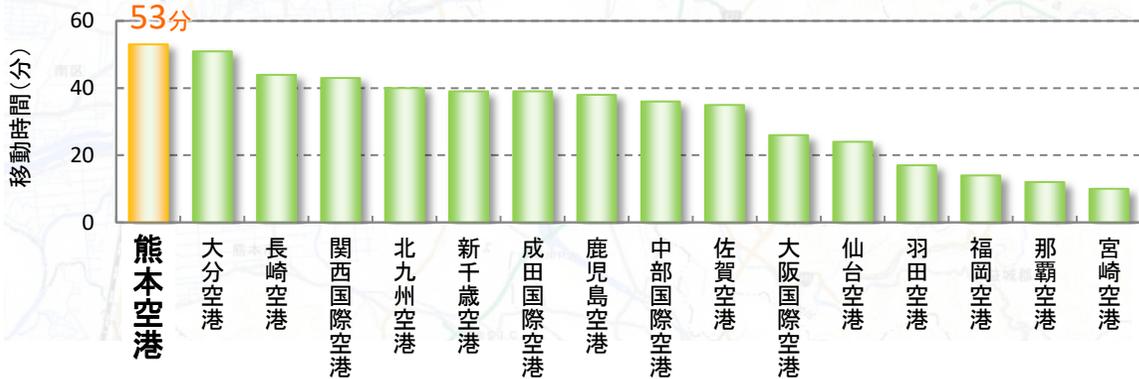
■ 空港～熊本駅周辺のアクセス強化

- 熊本空港は、熊本駅周辺から離れており、**移動時間は全国ワースト1位**。
- 移動時間が長いことから、活動時間に制約がかかる等、**経済的な影響が懸念**。
- 空港から熊本駅周辺までの速達性向上により、**国内外の交流連携の促進**や**経済成長**が期待。

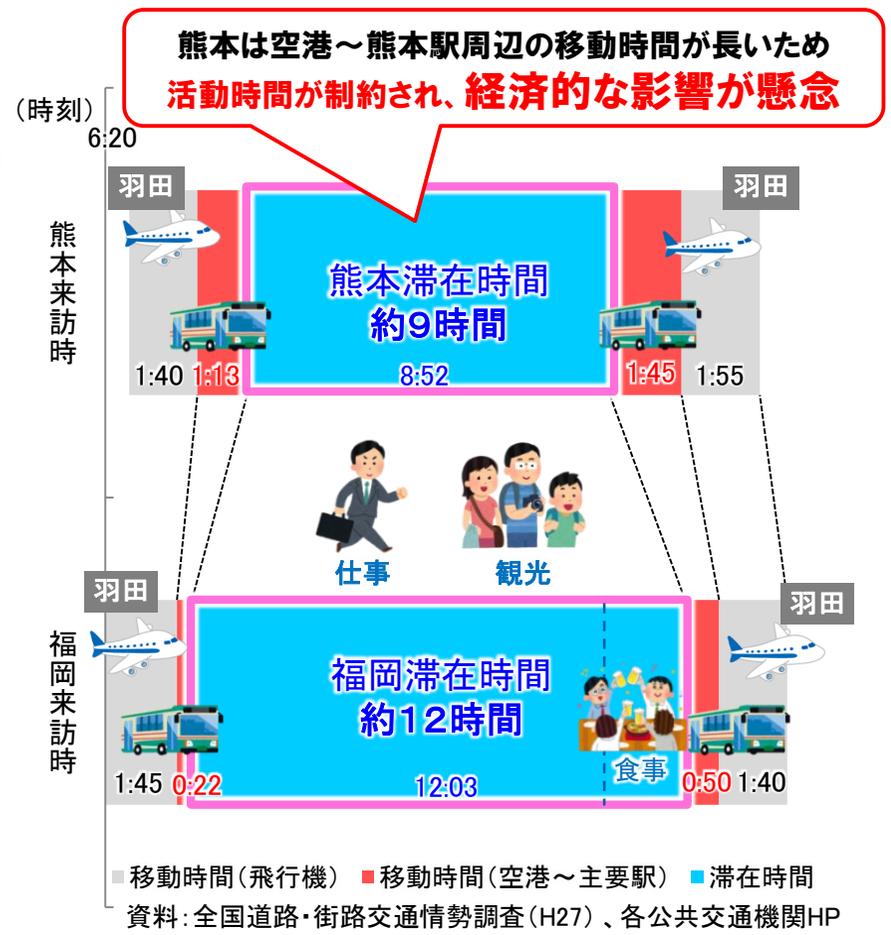
■ 熊本駅周辺～熊本空港までの所要時間



【主要駅～空港間のアクセス時間】



■ 関東圏(羽田空港)からの日帰り滞在時間



※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～中心市街地)には公共交通の待ち時間等も含む

2. 将来道路ネットワークの検討 道路が担うべき役割

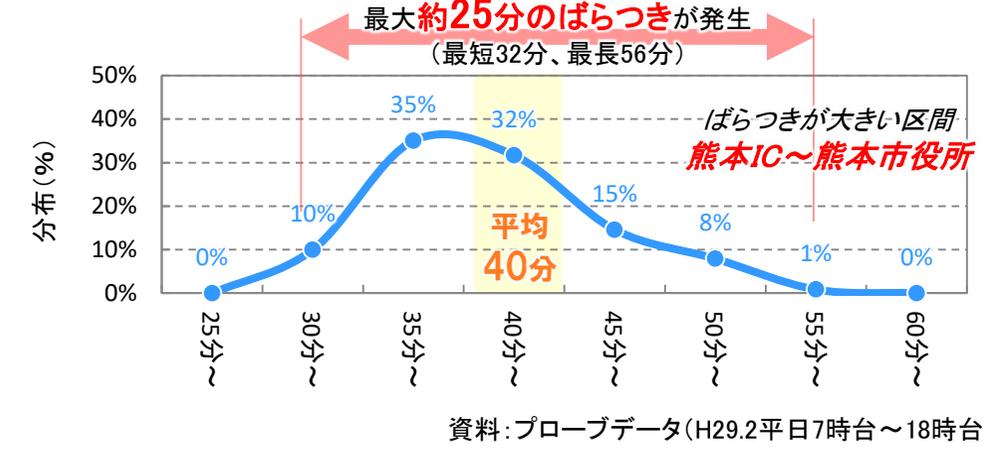
■ 東部地域～熊本市役所周辺のアクセス強化

- ▶ 熊本都市圏は、近年、菊陽町や大津町等の東部地域で人口が増加しており、将来も増加予想。
- ▶ 東部地域から熊本市役所周辺までは、**移動時間の長さ**や**時間の不確実性**が問題視されている。
- ▶ 速達性・定時性を向上させる事により、**日常移動の利便性向上**が期待。

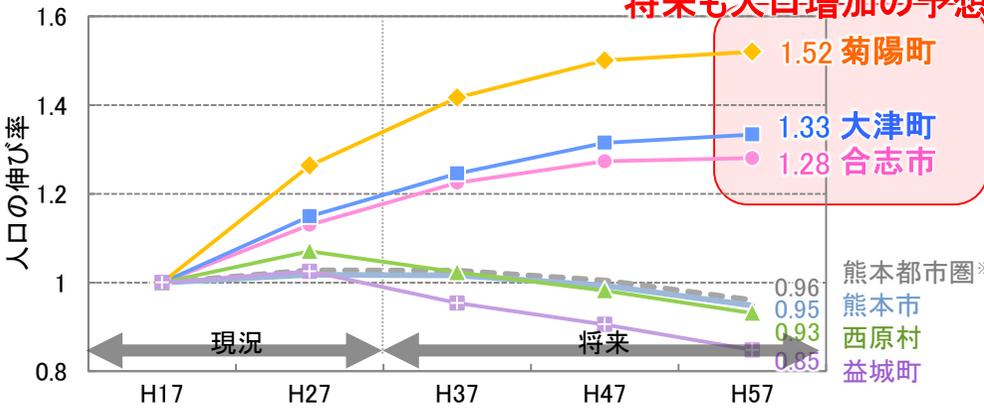
■ 熊本市役所～東部地域までの所要時間



■ 東部地域(例:菊陽町)から熊本市までの所要時間のばらつき



■ 東部地域の人口の伸び率



資料:全国道路・街路交通情勢調査(H27)

資料:国勢調査(H17～H27)、国立社会保障・人口問題研究所(H37～H57)

■ 物流拠点～熊本市役所周辺のアクセス強化

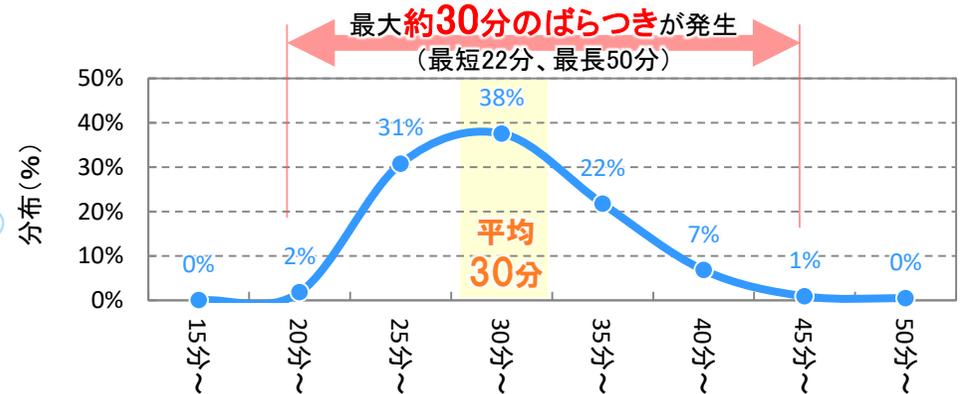
- ▶ 近年、インターネットショッピング等の普及もあり、宅急便等の小口配送が増加傾向。
- ▶ 熊本市でも、熊本IC付近の物流拠点に輸送後、各配送先へ小口輸送されており、**輸送時間の長さ**や**時間の不確実性**が問題視されている。
- ▶ 速達性・定時性を向上させる事により、**物流効率が向上**し、**産業の発展**が期待。

■ 熊本市役所～物流拠点までの所要時間



資料：九州高速道路ターミナル株式会社HP

■ 所要時間のばらつき



資料：プローブデータ (H29.2 平日7時台～18時台)

■ 宅急便等取扱個数の推移



資料：平成30年度 宅配便等取扱個数の調査及び集計方法 国土交通省

2. 将来道路ネットワークの検討 道路が担うべき役割

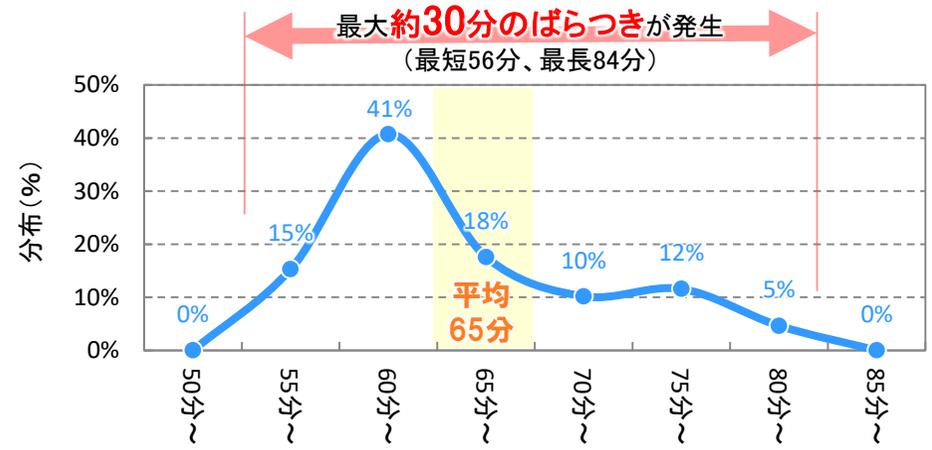
■ 港湾～製造拠点のアクセス強化

- ▶ 大津町や合志市は県内でも有数の製造拠点。材料や製品等の輸送で熊本港を活用。
- ▶ 熊本港から製造拠点までの、**移動時間の長さ**や**時間の不確実性**が問題視。
- ▶ 速達性・定時性を向上させることにより、**物流効率が向上**し、**産業の発展**が期待。

■ 熊本港～製造拠点(大津町)までの所要時間



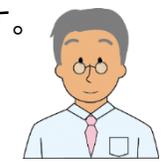
■ 所要時間のばらつき



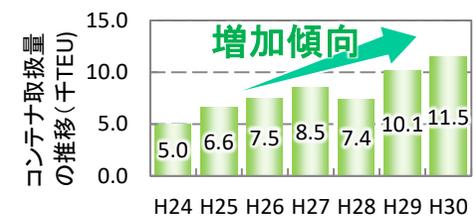
※大津町(本田技研工業(株))～熊本港の所要時間を算出
 資料: プローブデータ(H29.2平日7時台～18時台)

<熊本港について>

- 大津町の大手製造業者が熊本港で輸入を始めたこともあり、**国際コンテナの取扱量が近年増加**しています。
- 産業の活性化には、**港湾の利便性向上**を図ることが重要です。



第1回検討会



資料: 熊本港ポートセールスビジョン(R1)

資料: 平成30年工業統計調査、本田技研工業(株)HP

2. 将来道路ネットワークの検討 **道路が担うべき役割**

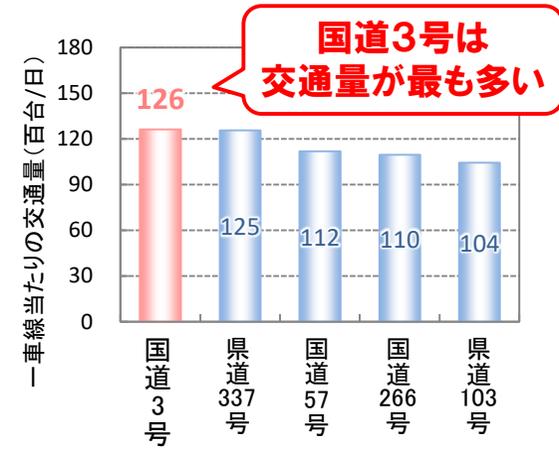
■ 国道3号の交通混雑の緩和

- 熊本市の中心市街地や付近の幹線道路では、交通混雑が恒常化。
- 特に、中心市街地を縦断する国道3号は交通量が最も多く、走行速度も低い。**通過交通が2割**を占める。
- 通過交通の排除により**交通混雑の緩和**が期待。

■ 中心市街地付近の速度状況

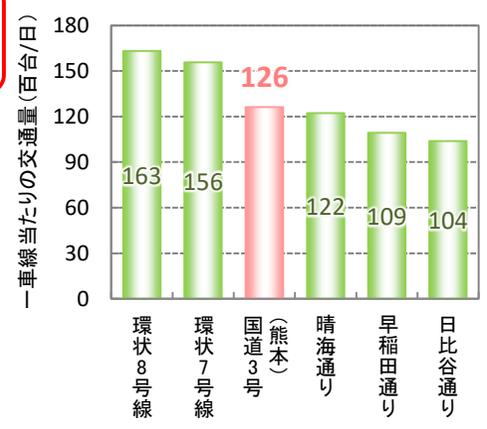


■ 中心市街地付近の交通量



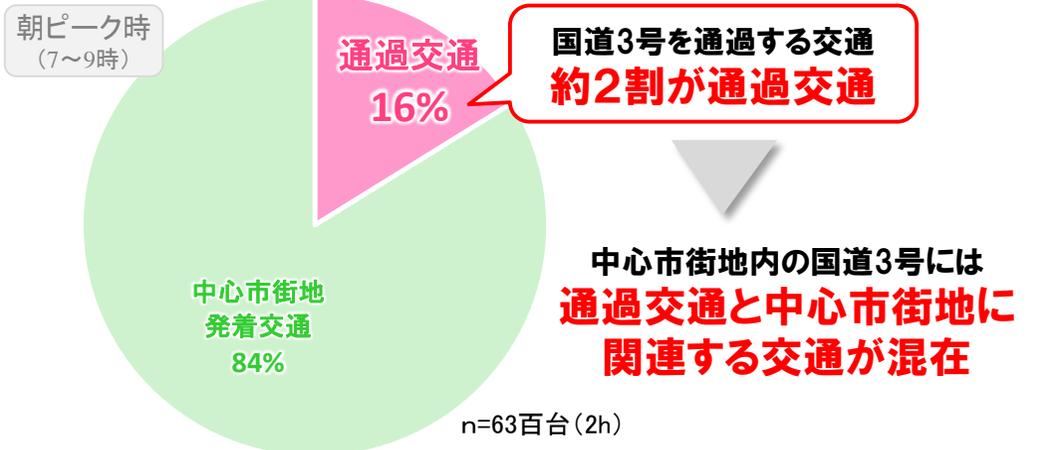
※1車線当たりの交通量が多い上位5路線を表示

[参考]東京都の主要放射道路との比較 (1車線当たりの交通量)



※1車線当たりの交通量が多い5路線と比較
資料: 全国道路・街路交通情勢調査 (H27)

■ 国道3号の交通の内訳(浄行寺交差点~長六橋交差点)



資料: プローブデータ(H28.9~H29.2平日8時台)

資料: ナンバープレート調査(R1.5.15 7:00~9:00) **12**

2. 将来道路ネットワークの検討 **道路が担うべき役割**

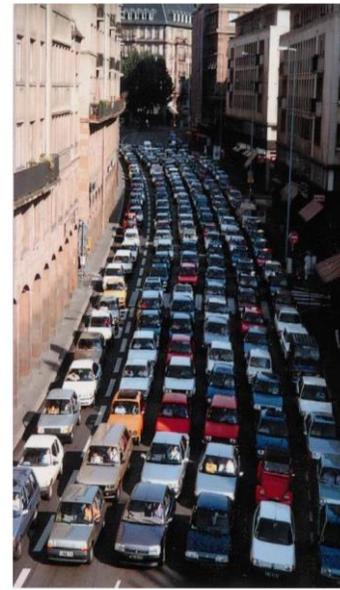
■ 多様な交通モードの共存、①

- 熊本市中心部は、混雑箇所が集中しており、路線バスのルート上にも混雑箇所は多い。
- 交通混雑の緩和を促すとともに、**公共交通と共存する都市づくり**が必要。
- 交通混雑の緩和により、**円滑な移動が可能**となり、**経済活動の活発化**が期待。

■ 現状の主要渋滞箇所およびバス路線



■ 多様な交通モードの共存による効果



177 cars
自動車のみだと
交通混雑が発生

多様な交通モードが共存すると
自動車交通量が減少
(交通混雑の緩和)

多様な交通モード
が共存すると



3 buses



1 tram

13

■ 熊本市中心部の交通混雑状況



2. 将来道路ネットワークの検討 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形成

■ 多様な交通モードの共存②

- 乗換え等の利便性や、定時性、速達性に優れたLRTのネットワークが充実。
- 公共交通を補完する移動手段が充実しており、気軽にお出かけしやすいまち。



2. 将来道路ネットワークの検討

道路が担うべき役割とネットワークのあり方

道路が担うべき役割

ネットワークのあり方

不足しているネットワーク

- 圏域の拡大
- 南部方面～熊本市役所周辺の高速度道路ICとのアクセス強化

- 高規格道路による代替路の確保

- 空港～熊本駅周辺
 - 東部地域～熊本市役所周辺
 - 物流拠点～熊本市役所周辺
 - 港湾～製造拠点
- のアクセス強化

- 国道3号の交通混雑の緩和
- 多様な交通モードの共存
- 幹線道路の道路空間再編

[平常時]
 ・市役所周辺から南部方面の高速度道路ICへアクセス強化を図り、九州縦貫自動車道に南北の玄関口を設けた
循環ネットワーク(環状道路)を構築

[災害時]
 熊本地震を経験した、高規格道路による
「代替路を確保」するネットワークの構築

空港・港湾⇄市役所周辺の交通拠点間の
「アクセス性を向上」
 するネットワークの構築

国道3号を含む中心市街地周辺の
「通過交通を分担」する

