資料-３

第4回熊本都市道路ネットワーク検討会

将来像実現に向けた短期対策について

令和2年11月20日

1. はじめに　これまでの経緯と今後の検討方針

■経緯

第1回NW検討会

熊本都市圏をとりまく
経済・交通状況の整理と課題共有

- ✓ 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！

第2回NW検討会

課題や市民意見を踏まえて
将来ビジョンを共有

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”

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”

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”

第3回NW検討会

将来道路ネットワークの
機能イメージを共有

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

■今後の検討方針

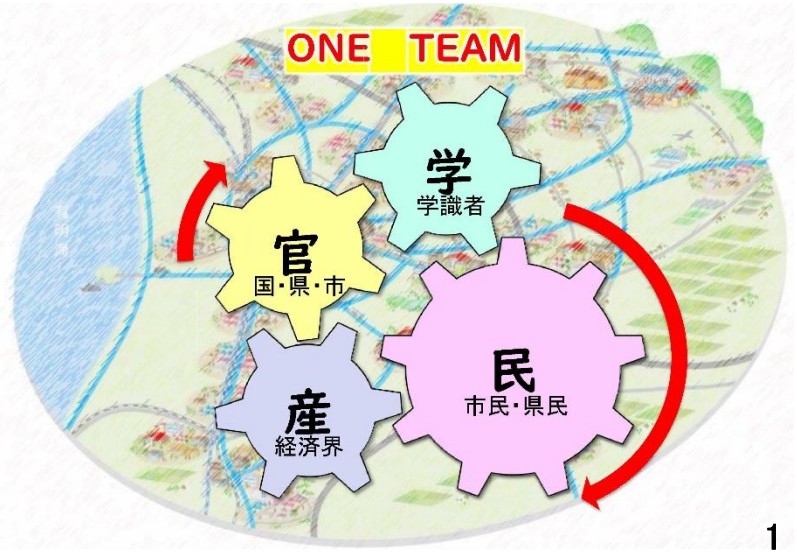
長期
新たな道路ネットワークの構築

中期
都市計画道路や立体化などの対策

短期
ソフト対策や交差点改良など既存ストックを有効活用した対策

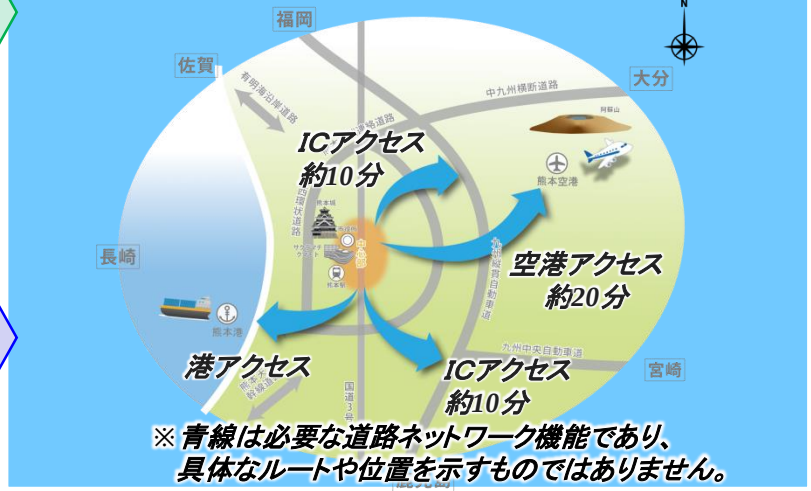
＋ 公共交通の利便性向上

それぞれのステージで
↓
自動車交通と公共交通の最適な役割分担へ
↓
着実なステップアップ



2. 対策の検討方針　熊本都市圏の道路ネットワーク整備に対する段階的な取り組み

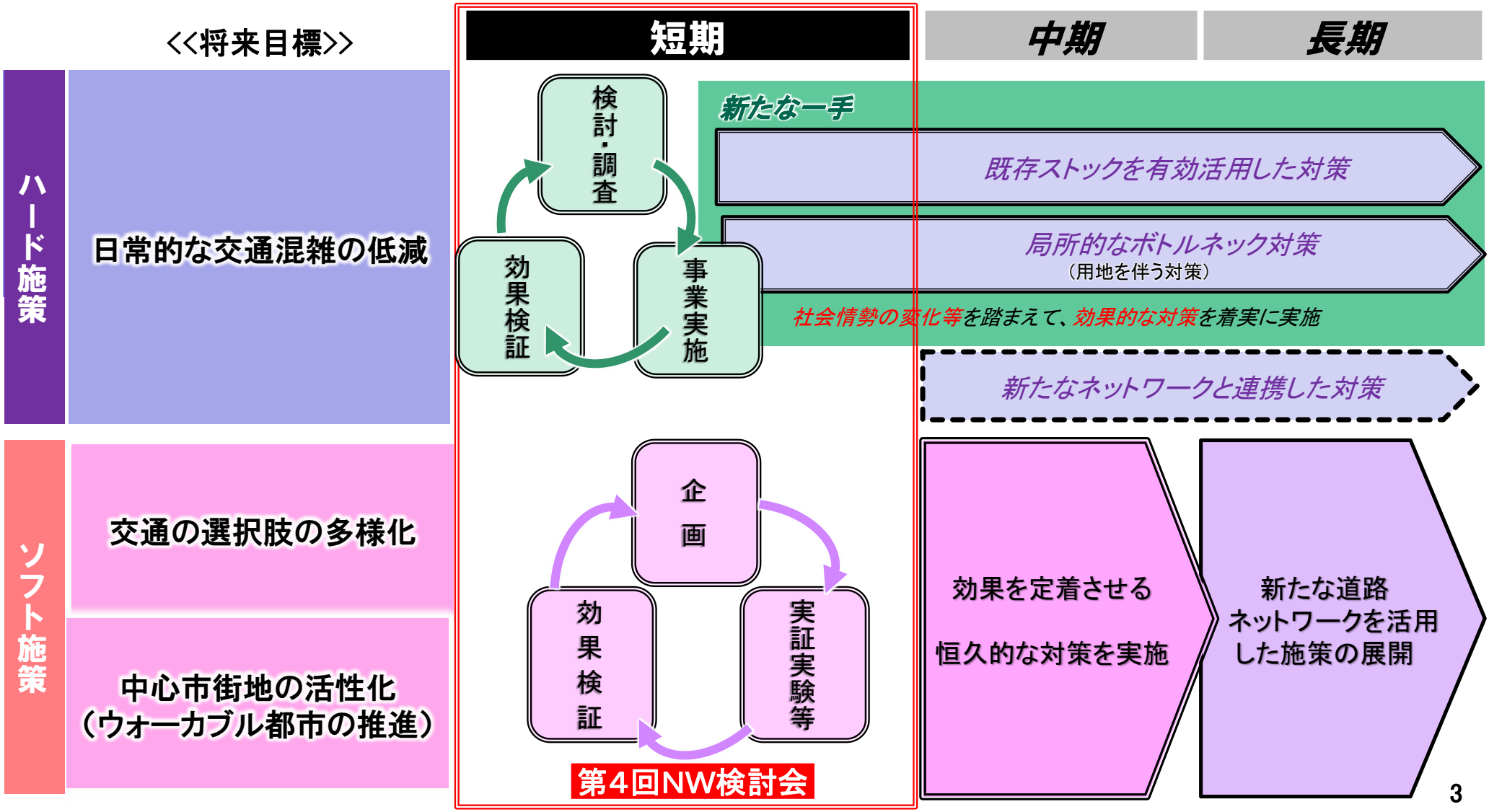
将来ビジョン	目標	対策方針
循環性があり、災害に強い道路ネットワーク形成 新たな“ひろがり”	交流人口の拡大 九州の経済発展をけん引 災害時の広域支援、代替路の確保	○長期対策 新たな道路ネットワークの整備
定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワーク形成 新たな“つながり”	国内外の交流強化 地域経済の活性化 日常移動の利便性向上	
多様な交通モードの機能を強化する道路ネットワーク形成 新たな“動きやすさ”	日常的な交通混雑の低減 交通の選択肢の多様化 中心市街地の活性化（ウォーカブル都市の推進）	○長期対策 新たな道路ネットワークの活用 第４回NW検討会 ○短期対策 ハード施策 ⇒既存ストックを有効活用した対策 ⇒局所的なボトルネック対策 ソフト施策 ⇒まちの「賑わい空間」の創造 ⇒多様な交通モード（移動手段）のベストミックス



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

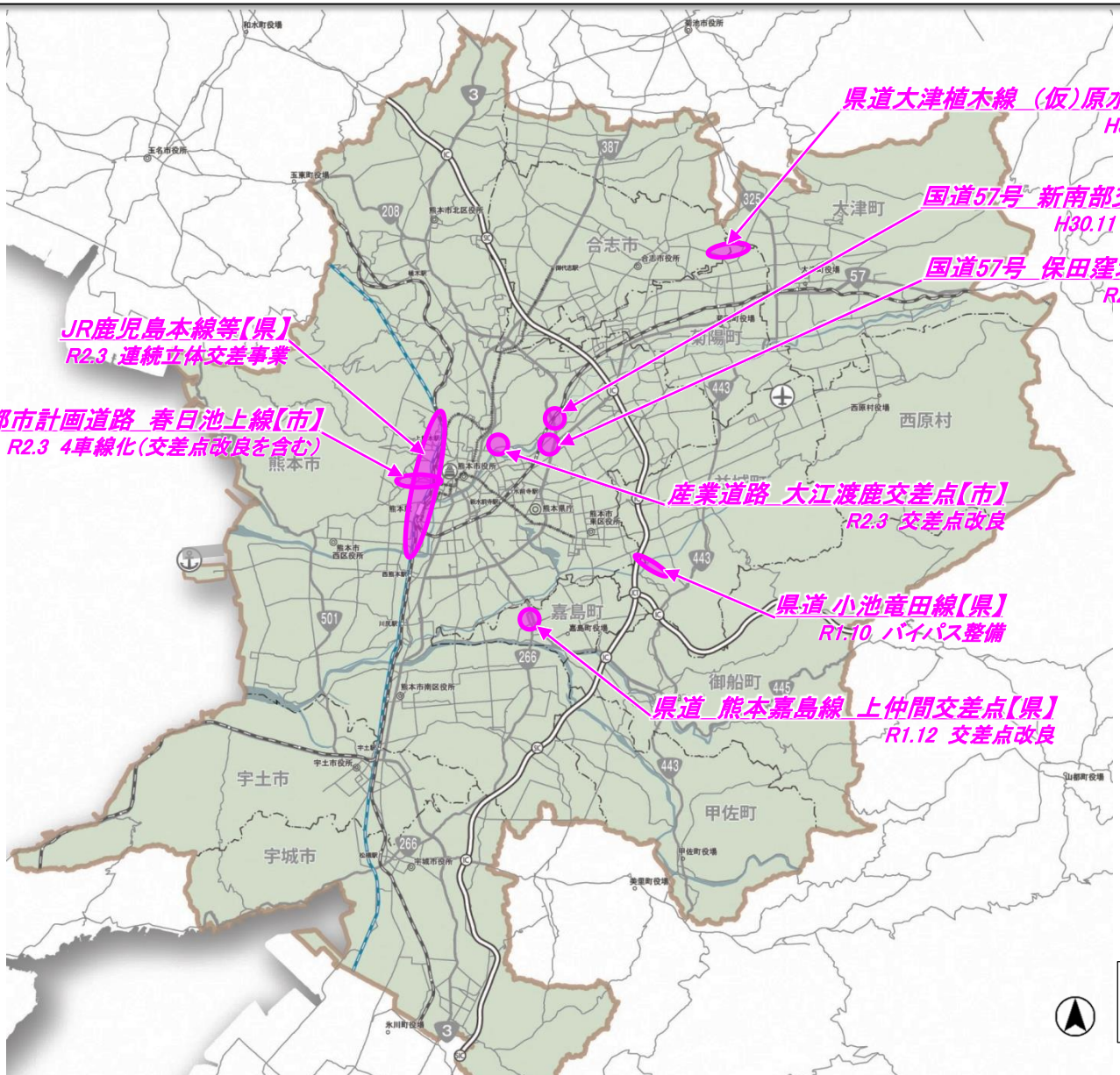
■短期対策の位置づけ

➢ 熊本都市圏総合交通戦略等の**既存対策を実施していく**と共に、**短期対策におけるハード施策**では、**「新たな一手」**として、**既存ストックを有効活用した対策**、**局所的なボトルネック対策**を進める。**ソフト施策**においては、「**中心市街地の活性化**」「**交通の選択肢の多様化**」を目的とした対策に着手する。



■既存対策箇所（対策完了箇所）

➢ 日常的な交通混雑の低減に向け、**既存計画に基づいて対策を実行**。



凡例
対策完了箇所

【 】は事業主体

3. ハード施策　日常的な交通混雑の低減

事業者	国土交通省　熊本河川国道事務所
場所	国道57号　新南部交差点
主な対策	右折レーン延伸

■「既存対策」の具体例

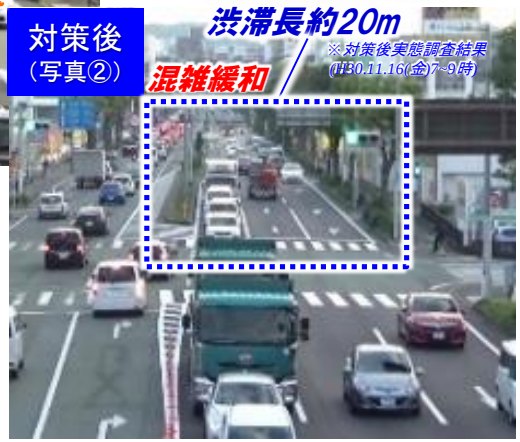
■既存ストックを有効活用した渋滞対策（用地買収を伴わない対策）

位置図

交通状況

西原交差点における渋滞長約150m

※対策前実態調査結果
(H29.2.7(火)7~9時)



西原交差点における渋滞長約20m

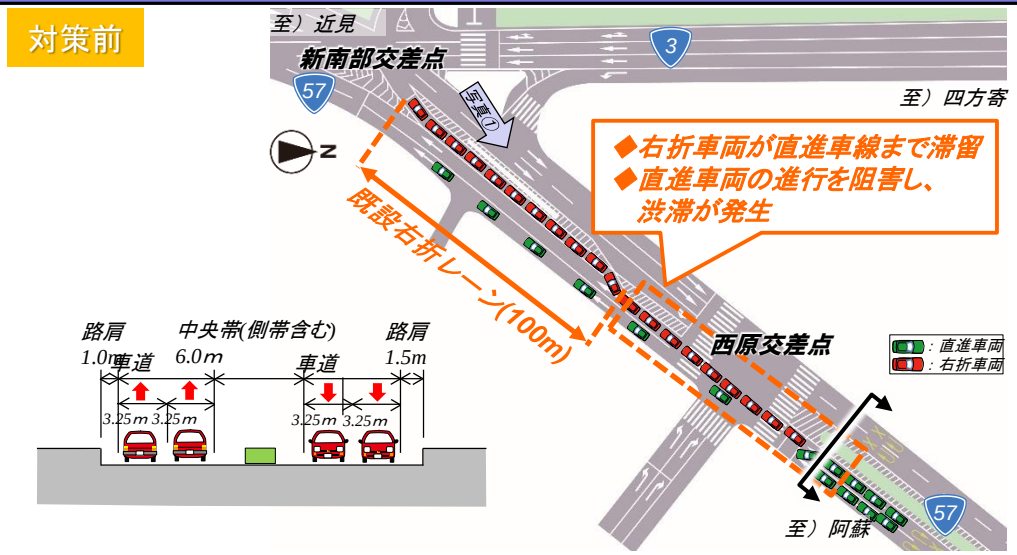
※対策後実態調査結果
(H30.11.16(金)7~9時)

混雑緩和

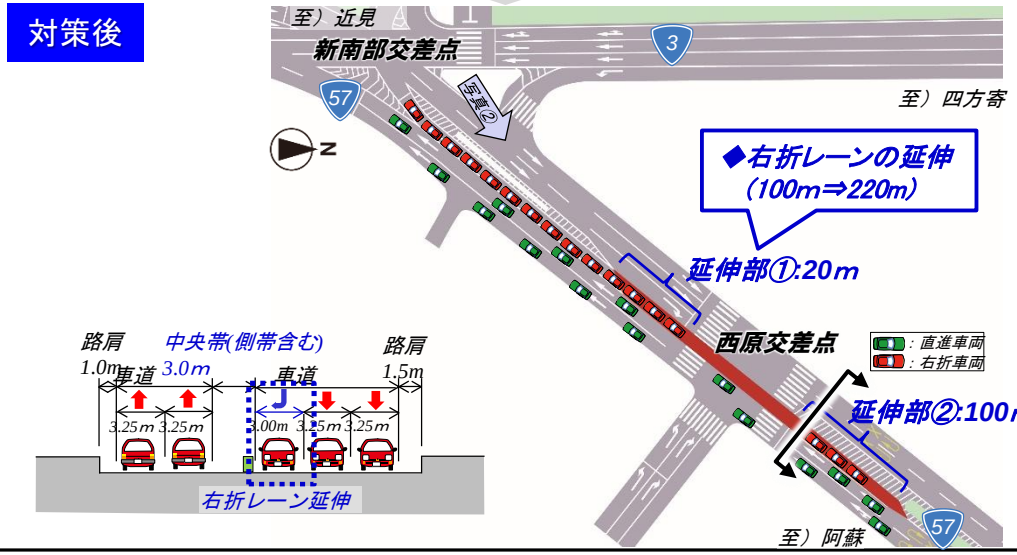
直進阻害回数
平均13回／時
※対策前実態調査結果(速報)
(H30.10.12(金)7~9時)

直進阻害回数
平均1回／時
※対策後実態調査結果(速報)
(H30.11.16(金)7~9時)

対策概要図



右折レーン延伸を実施し、右折滞留車による本線車両の進行阻害を解消



3. ハード施策　日常的な交通混雑の低減

■「既存対策」の具体例

■既存ストックを有効活用した渋滞対策（用地買収を伴わない対策）

事業者	国土交通省　熊本河川国道事務所
場所	国道57号　保田窪北交差点
主な対策	右折レーン延伸

位置図

交通状況

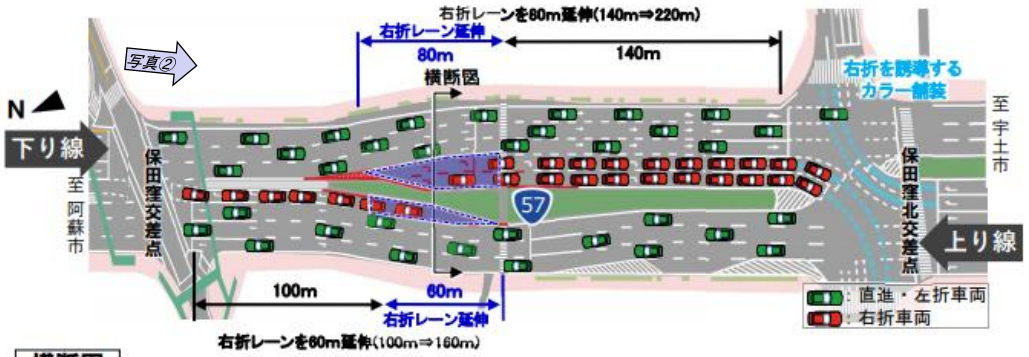
対策概要図

対策前

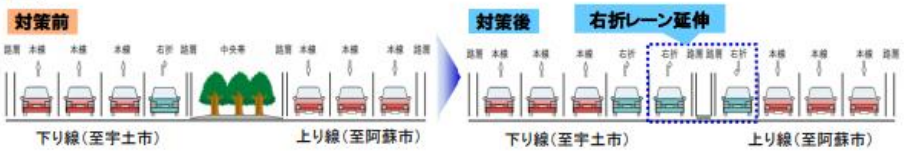
・混雑時に右折車が右折レーンに収まりきれず、直進する車の進行を阻害して渋滞や事故が発生。

対策後

・中央帯を一部撤去して、右折レーンを延ばすことで、右折車が右折レーンに収まると共に、直進する車の進行が円滑になり、**渋滞緩和**や**追突事故防止**を期待。



横断図



3. ハード施策　日常的な交通混雑の低減

事業者	熊本県
場所	県道熊本嘉島線　上仲間交差点
主な対策	左折レーン新設

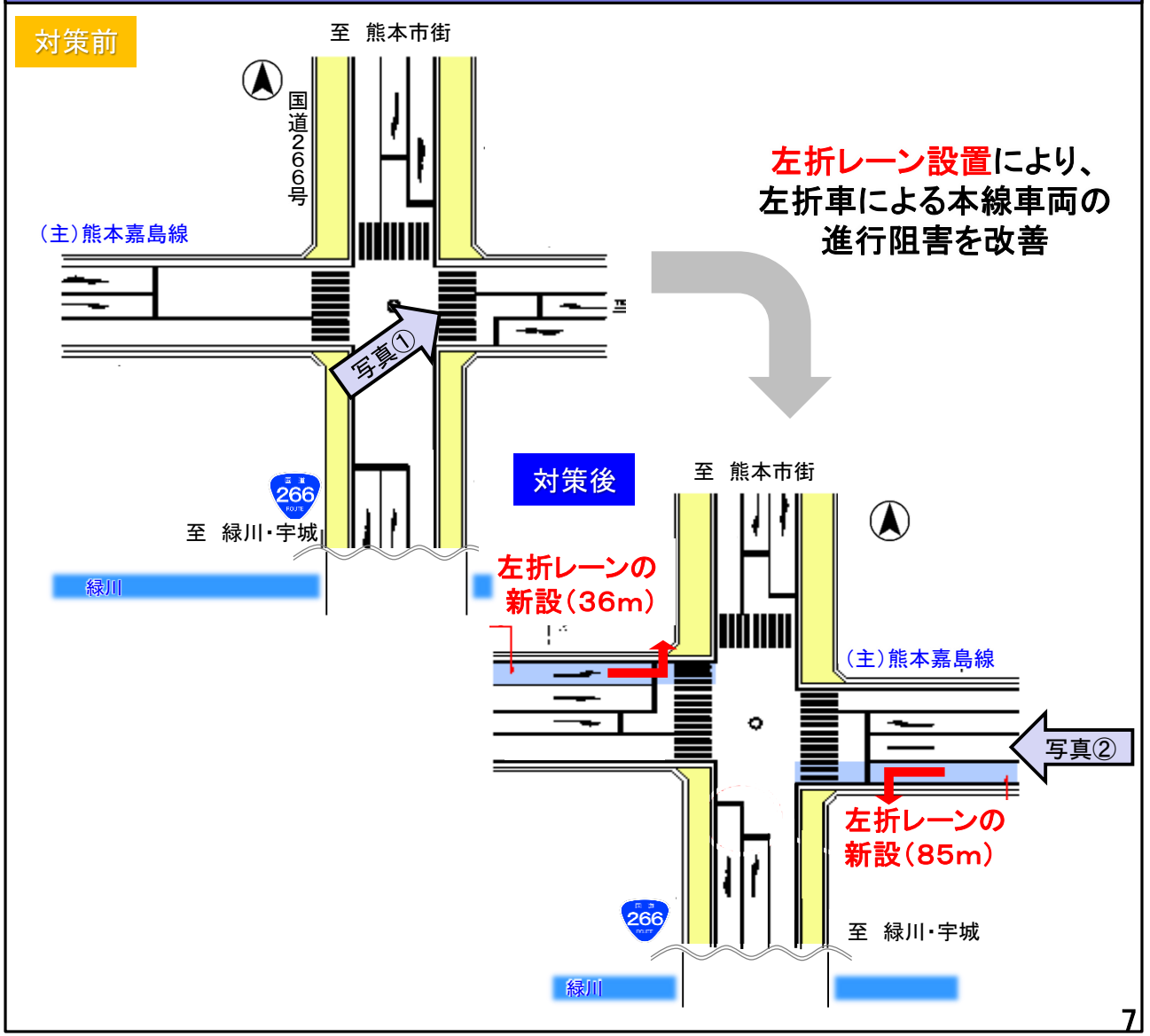
■「既存対策」の具体例

■既存ストックを有効活用した渋滞対策（用地買収を伴わない対策）

位置図

交通状況

対策概要図



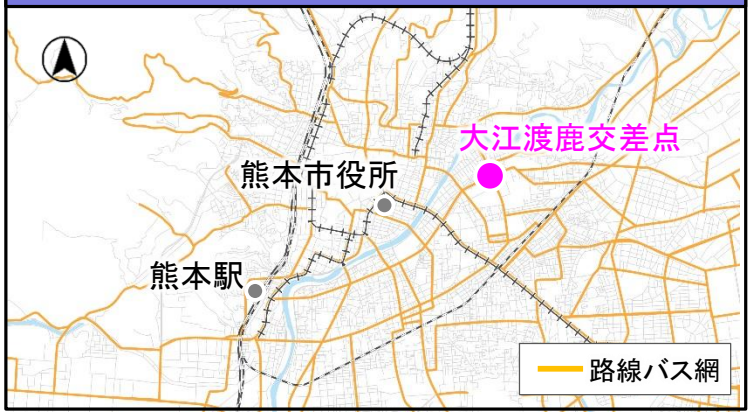
3. ハード施策　日常的な交通混雑の低減

■「既存対策」の具体例

■既存ストックを有効活用した渋滞対策（用地買収を伴わない対策）

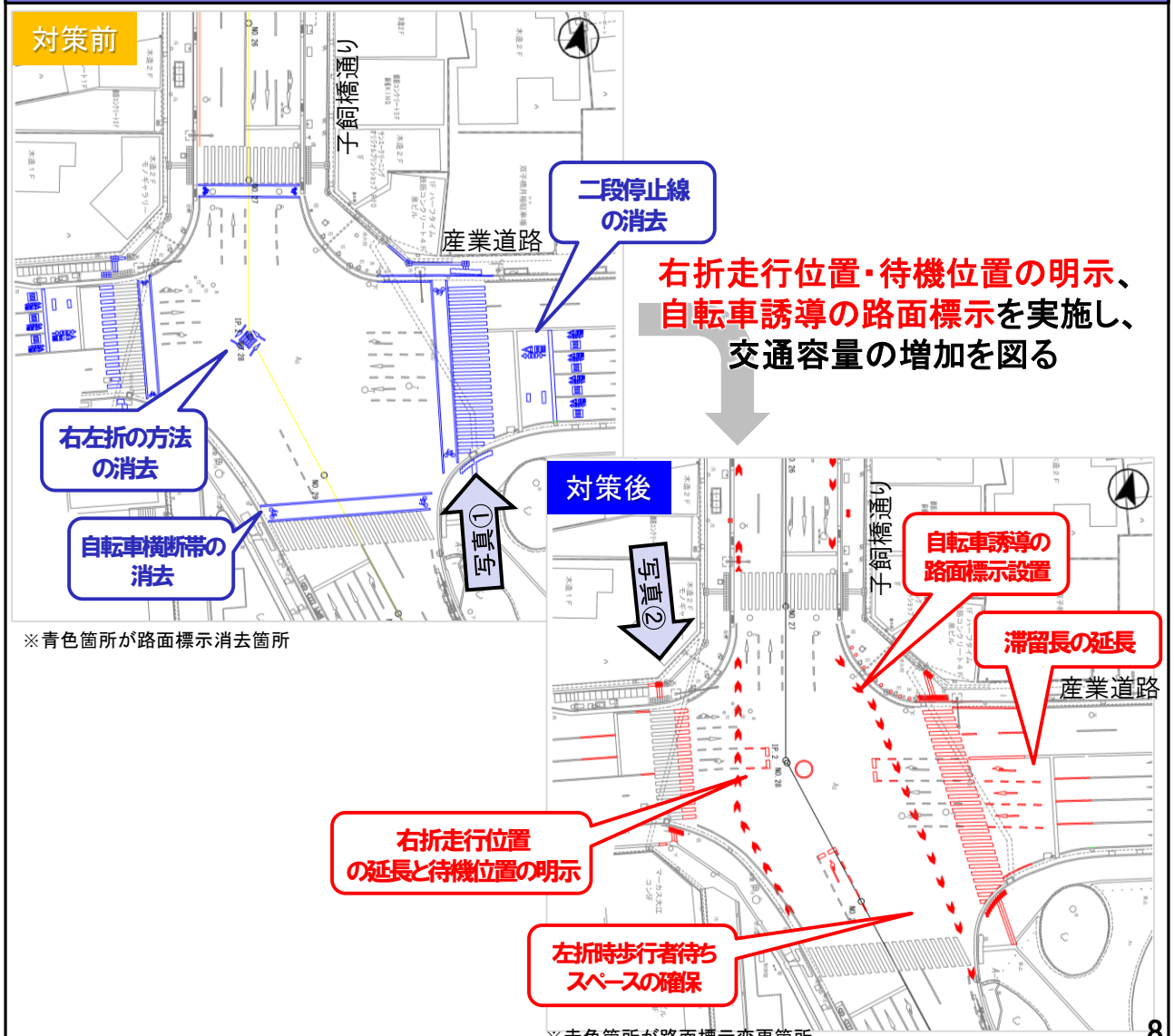
事業者	熊本市
場所	産業道路　大江渡鹿交差点
主な対策	路面標示（右折走行位置、自転車誘導、他）

位置図



交通状況

対策概要図



※青色箇所が路面標示消去箇所

※赤色箇所が路面標示変更箇所

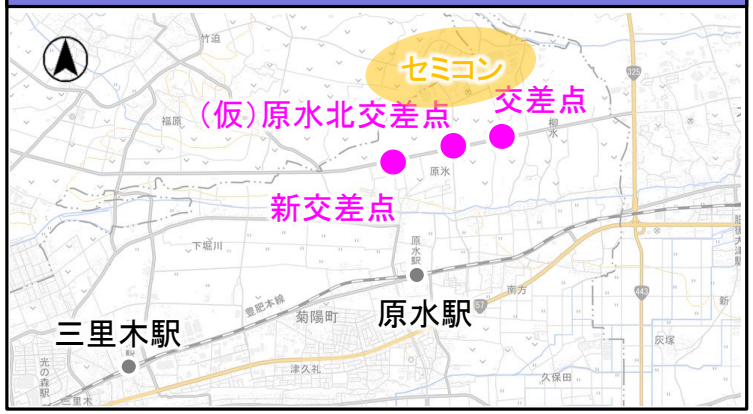
3. ハード施策　日常的な交通混雑の低減

事業者	熊本県
場所	県道大津植木線　(仮)原水北交差点等
主な対策	左折レーン延伸・新設

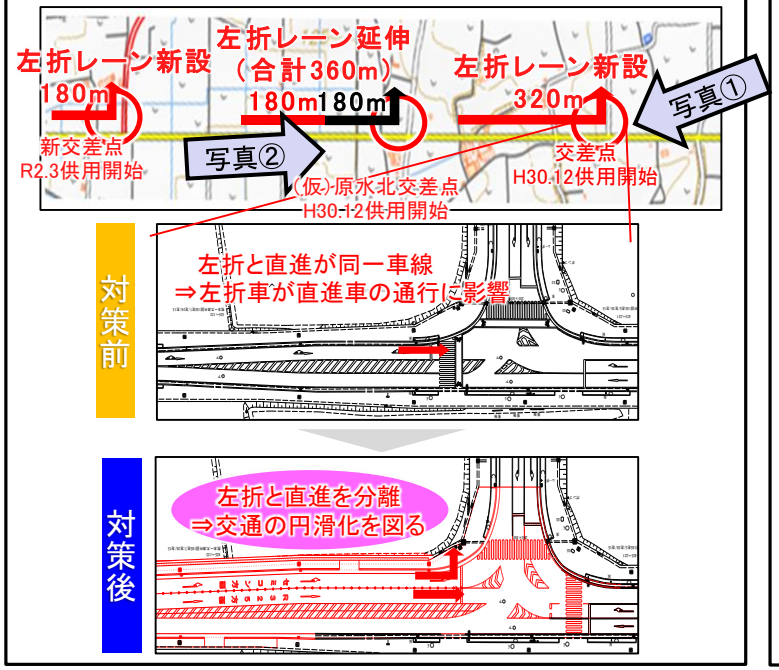
■「既存対策」の具体例

■局所的なボトルネック対策(用地買収を伴う対策)

位置図



対策概要図

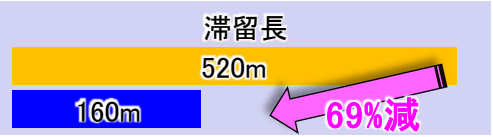


交通状況

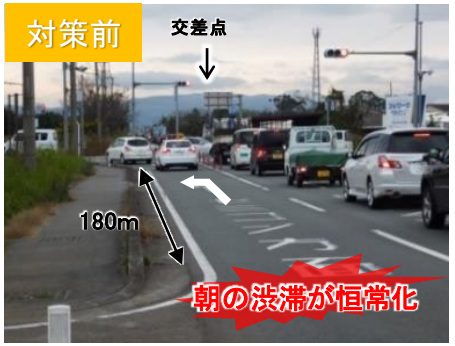
●交差点(写真①)

整備効果(滞留長の変化)

対策前(H28.11)
対策後(H31.3)



●(仮)原水北交差点(写真②)



整備効果(滞留長の変化)

対策前(H28.11)
対策後(H31.3)

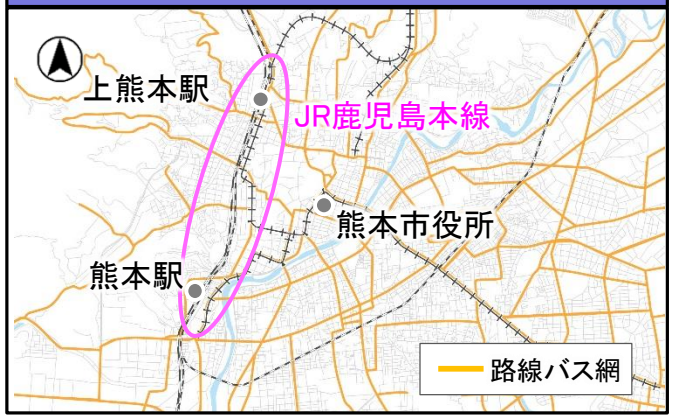
3. ハード施策　日常的な交通混雑の低減

事業者	熊本県
場所	JR鹿児島本線等
主な対策	鉄道高架化（踏切除去）

■「既存対策」の具体例

■既存計画の事業推進

位置図



交通状況

【本妙寺踏切：高架化前】

【本妙寺踏切：高架化後】

●調査結果　（平成13年度調査時からの変化）

○最大６００ｍあった渋滞長が　ゼロ！

○１日当たり１７４分あった遮断時間が　ゼロ！

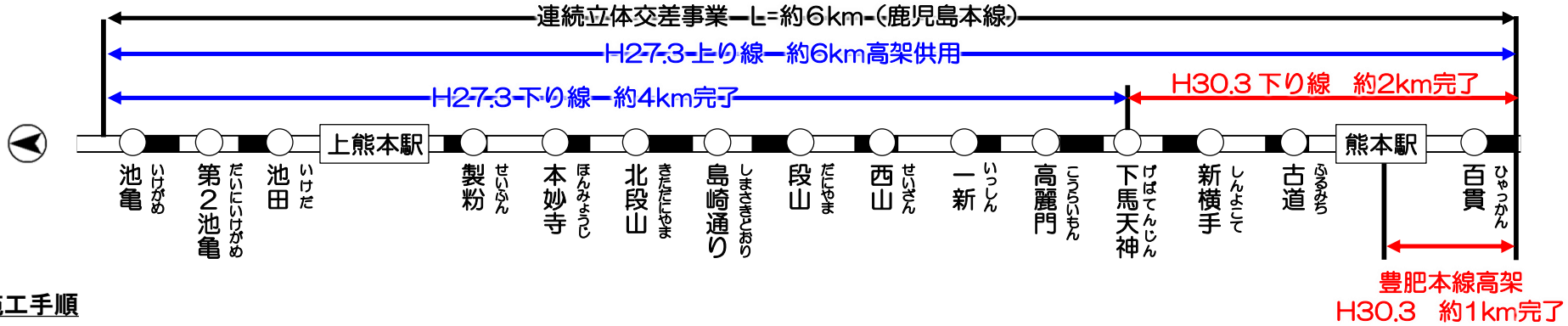
●ヒアリング結果

【学校関係者】
線路がなくなって道路が整備され、
児童が安全に通学できるようになった。

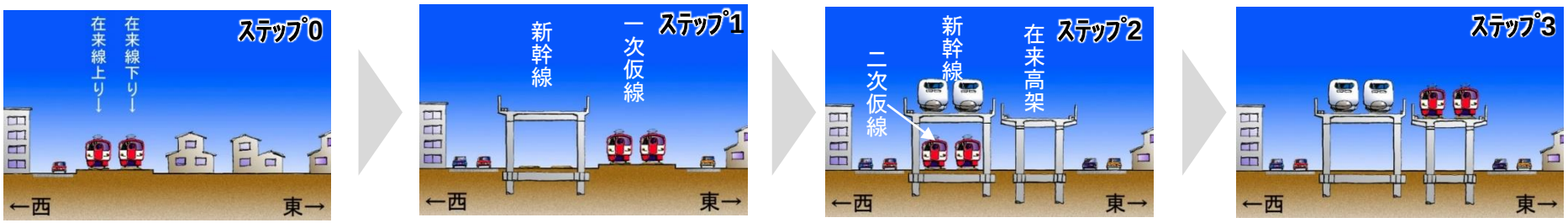
【消防・警察】
踏切遮断による停止時間がなくなり、
緊急性の向上につながっている。

【バス会社】
渋滞がなくなり、
定時性の向上につながっている。

対策概要図



●施工手順



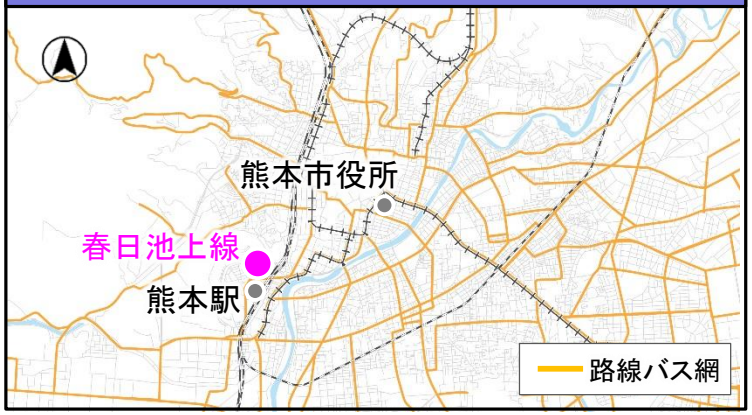
3. ハード施策　日常的な交通混雑の低減

■「既存対策」の具体例

■既存計画の事業推進

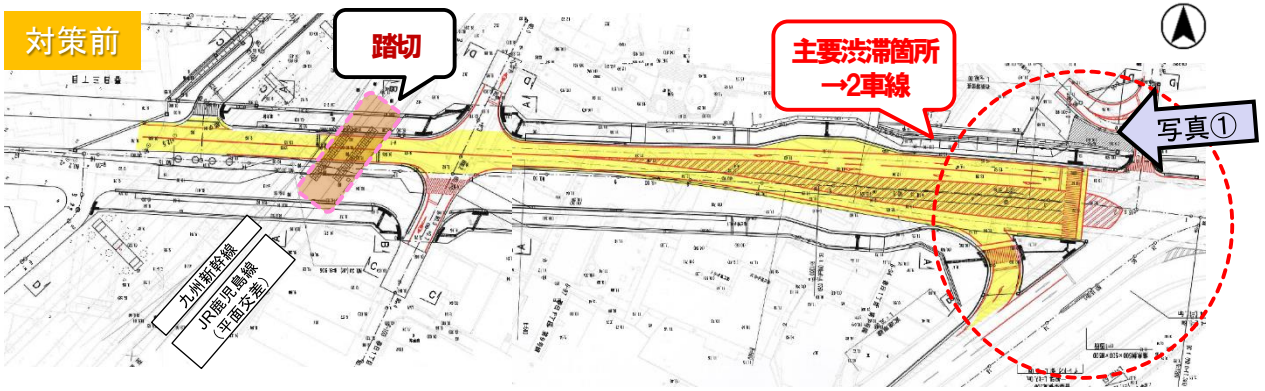
事業者	熊本市
場所	都市計画道路　春日池上線
主な対策	車線拡幅

位置図

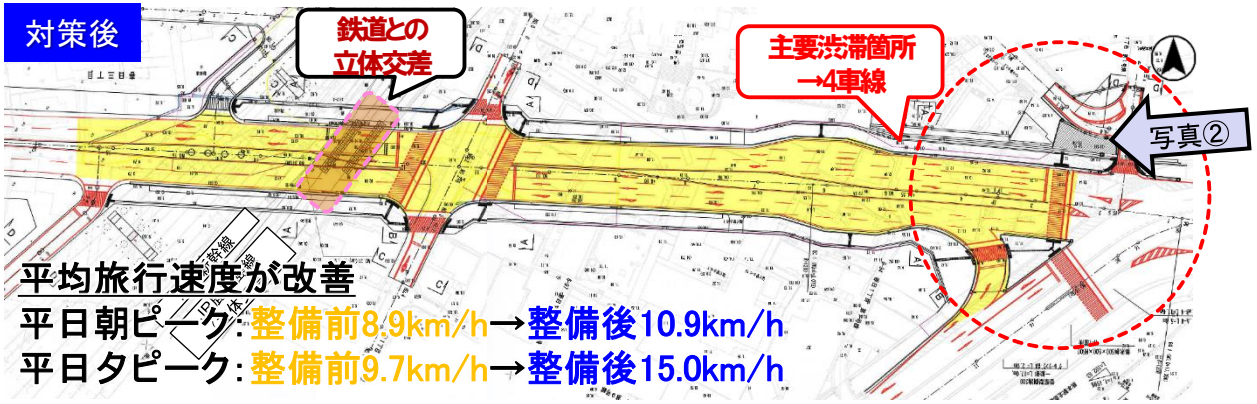


交通状況

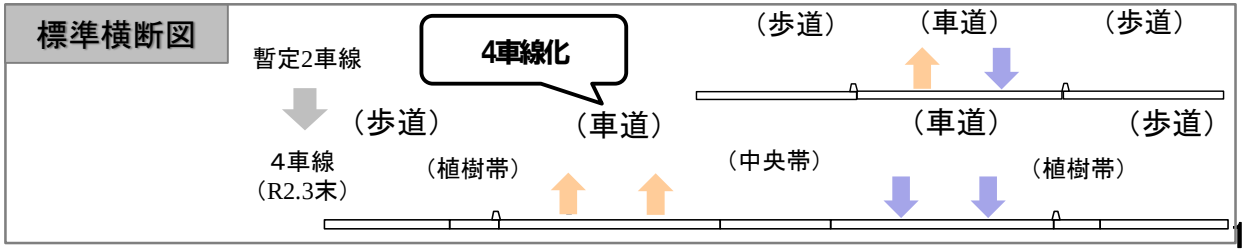
対策概要図



JR踏切撤去と併せて4車線化し、交通容量を増加して渋滞緩和を図る

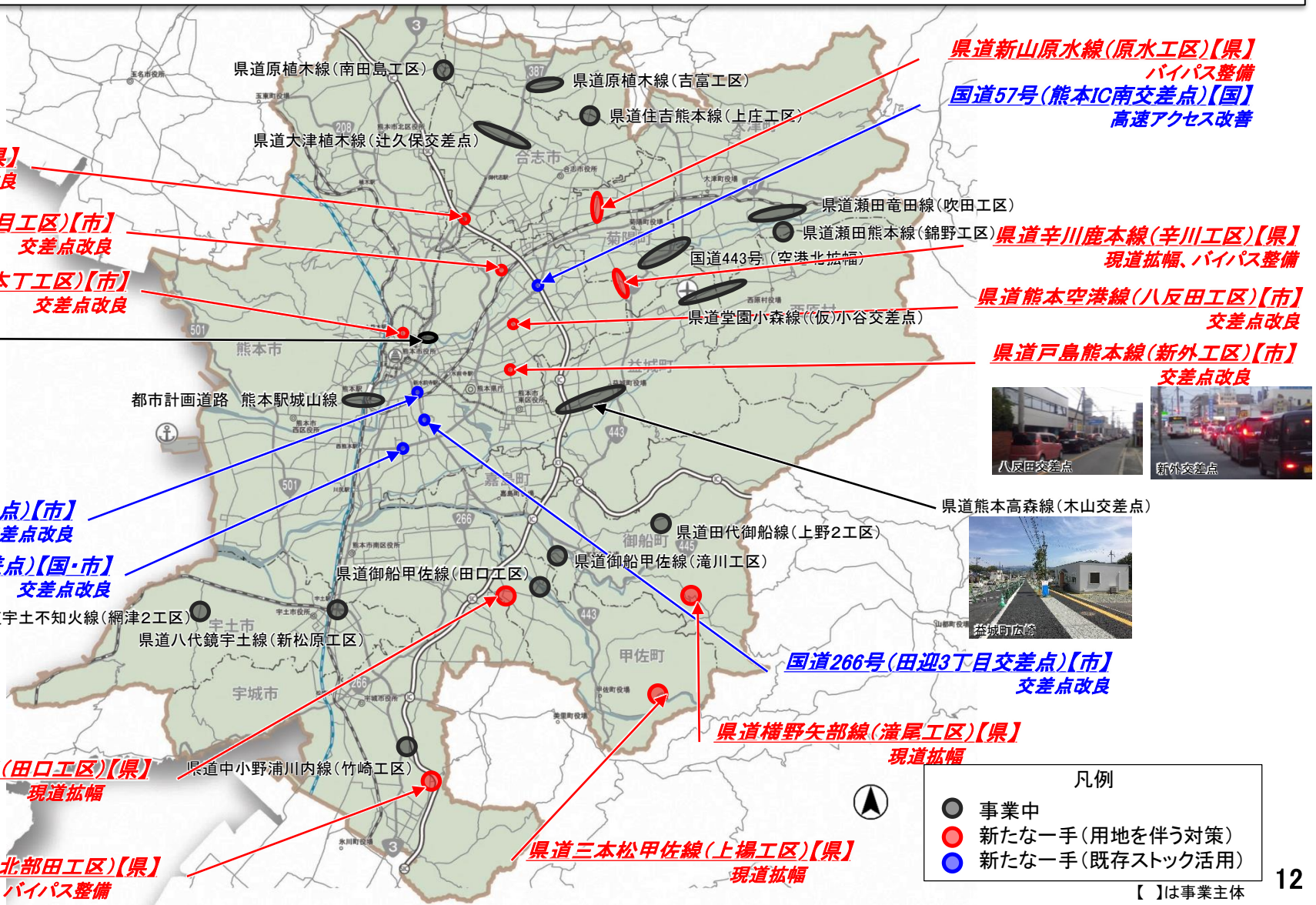


平均旅行速度が改善
平日朝ピーク：整備前8.9km/h→整備後10.9km/h
平日夕ピーク：整備前9.7km/h→整備後15.0km/h



■「新たな一手」 既存ストックの有効活用や用地を伴う対策

➢ 既存対策に加え、日常的な交通混雑の低減に有効と考えられる**『新たな一手』**として、**既存ストックの有効活用や用地を伴う対策**を検討・実施する。

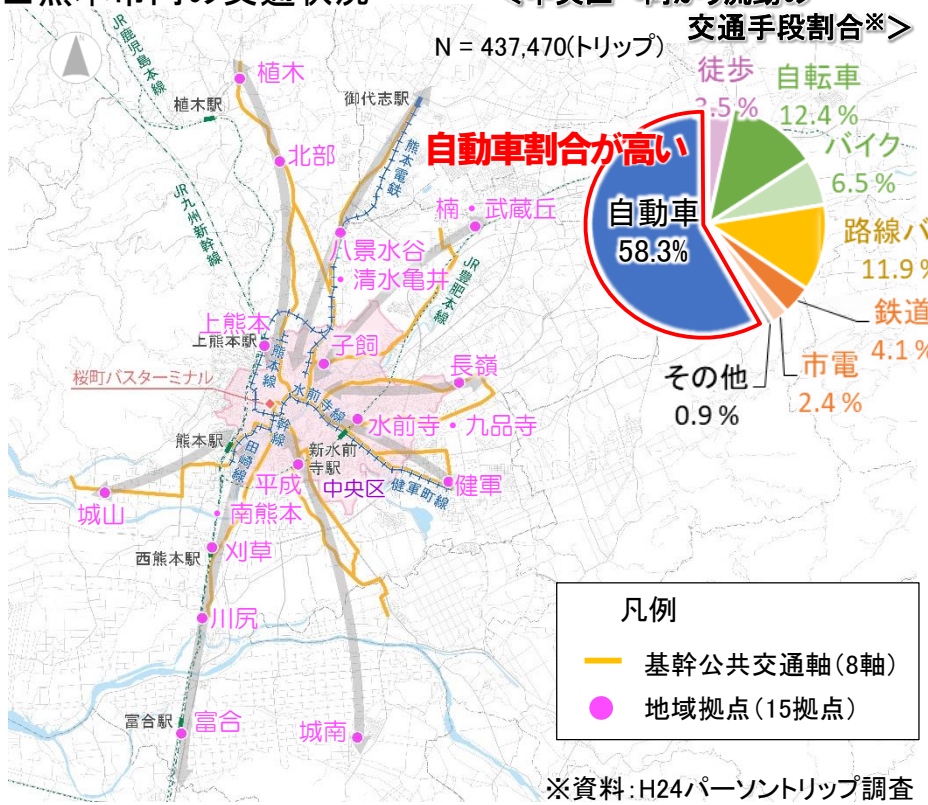


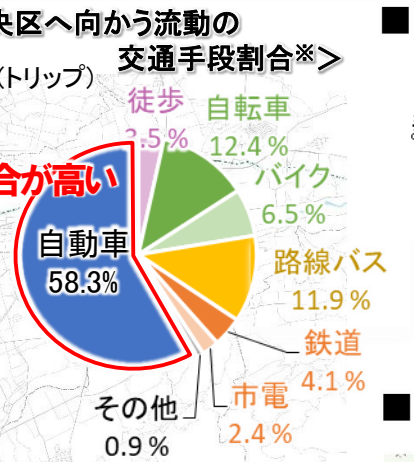
【　】は事業主体

■熊本都市圏の現状・課題

- 現在、**熊本市中心部への移動手段**は、**自動車が中心**となっており、バス等の公共交通の分担率が低い。
- 今後の急速な高齢化への対応、新型コロナ禍による社会情勢の変化に対応するため、**全ての方が快適・確実に移動が可能となる社会の実現が必要。**
- 移動手段が有機的に連携した、**多様な交通モードのベストミックスの構築が必要**である。

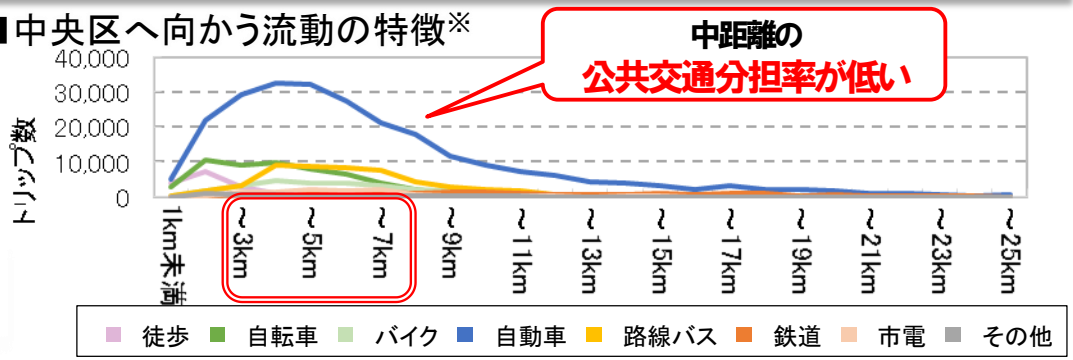
■熊本市内の交通状況





※資料：H24パーソントリップ調査

■中央区へ向かう流動の特徴※



※資料：H24パーソントリップ調査

■新型コロナ禍による社会情勢の変化

様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）

道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

・日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

→マイカーなしでも便利に移動できる道路

- **カーシェアリングの車両台数（日本）**
  約0.4万台(2011年)▶ 約3.5万台(2019年)
- **ライドシェアの市場規模（日本）**
  約1億円(2018年)▶ 約130億円(2030年)
- **MaaSの市場規模（日本）**
  約800億円(2018年)▶ 約6兆円(2030年)

※資料：「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」（国交省）

［長期対策］　「新たなネットワーク」を利活用した、公共交通の更なるサービス向上や新たな交通モビリティの導入

［短期対策］　だれもが安心して移動できる「多様な交通モード（移動手段）のベストミックス」

■施策の方向性

➢ 「多様な交通モードのベストミックス」の実現を目指し、「熊本地域公共交通網形成計画」、「第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画」等に基づき施策を実施していくと共に、「新たな施策」を含め施策を展開していく。

現在検討中の施策

※施策は検討中のものを含みます。実行性・必要性等を検証し実施の有無を検討します。

だれもが安心して移動できる「多様な交通モードのベストミックス」

課題

＜現状の問題点＞
移動手段が車中心となっており、公共交通の分担率が低い

- 公共交通の利便性の向上
- 乗換え、乗継ぎを促す施策、情報の拡充

＜現状の問題点＞
急速な高齢化の進展、新型コロナ禍に対応した、多様な交通モードによる移動手段の確保が必要

- 既存の公共交通のサービス向上
- 新技術を活用した施策の展開

施策の方向性
・公共交通の利用促進（利便性・サービスの向上）
・自動車からの「乗り換え」・「乗継ぎ」環境の向上

【実施施策（案）】

■公共交通の利用促進（利便性・サービスの向上）

バス	定時性・速達性の確保
	バス待ち環境の向上／バス停上屋整備 待合い空間（バス待ち処）の創出
	利用促進／（仮称）まちなかループバス導入 「バス・電車100円の日」の実施
市電	電停改良（バリアフリー化） 市電延伸の検討
自転車	自転車走行ネットワークの拡充 シェアサイクルの導入など
その他	相乗りタクシー（AIデマンドタクシー）の導入

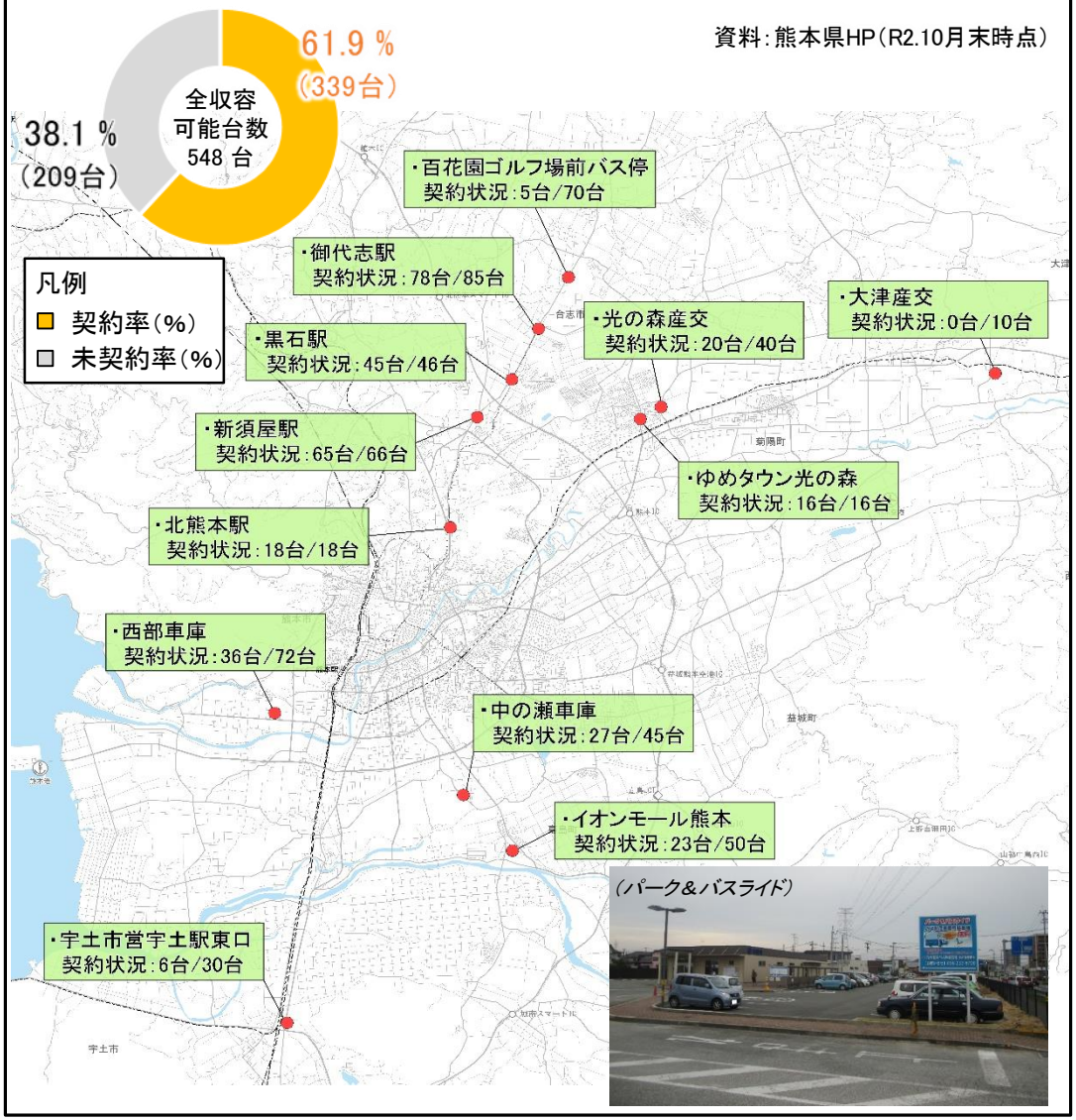
■乗換え、乗継ぎ環境の向上

- パーク＆ライドの駐車場の拡大
- サイクル＆ライドの拡充
- MaaS（マース）等新たなモビリティーサービスの展開

■ソフト施策の具体例（パーク＆ライド駐車場の拡大）

パーク＆ライドの実施箇所　パーク＆ライド駐車場の拡大

資料：熊本県HP（R2.10月末時点）



パーク＆ライドの取組促進ＰＲ　パーク＆ライド駐車場の拡大

■ソフト施策の具体例（公共交通の利用転換）

➢ ソフト施策は、公共交通利用促進にむけた取り組みとして、**（仮称）まちなかループバス**の運行検討、**バス・電車100円の日**の実施、**バス待ち処**の拡充等の事業を推進する。

（仮称）まちなかループバス

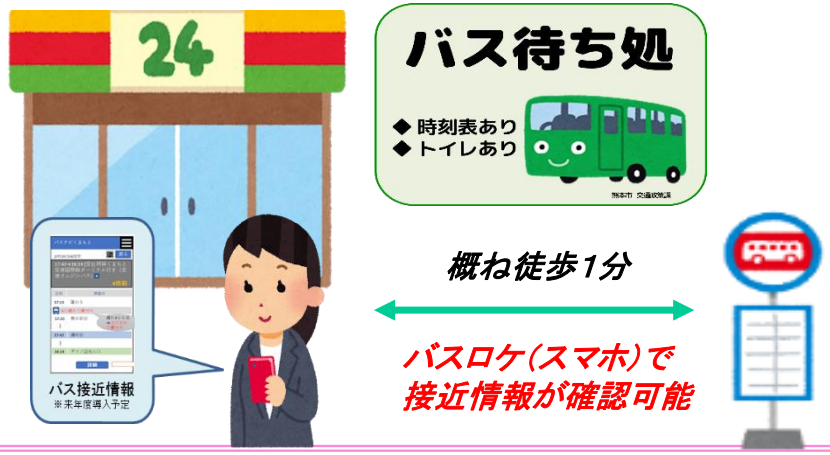
利用促進

バス・電車100円の日

利用促進

バス待ち処の拡充

待合い空間の創出



■ソフト施策の具体例（自転車活用の推進）

➢ ウィズコロナにおける今後の流行への備えとして、人との接触低減に資する自転車の活用推進に取り組む。
Let’s enjoy bicycle.　～自転車を便利・気軽・安全に楽しもう～　（熊本市自転車活用推進計画）

自転車走行ネットワークの拡充

サイクル＆ライドの拡充

シェアサイクルの導入

広報活動・企業認定制度

熊本健康アプリ等との連携

「もっと健康！げんき！アップくまもと」熊本健康アプリホーム画面

熊本市版自転車通勤
推進企業認定制度の導入

国の認定ロゴマーク（例）

■中心市街地の現状・課題

- 中心市街地には、サクラマチクマモトなどの商業施設が多く立地するとともに、シンボルプロムナード等のオープンスペース整備に取り組んでいる。
- しかしながら、**歩行空間が狭く、車中心の空間となっており、歩行者の居場所が少ないなど、課題が多い。**
- これらの課題解決に向けた取組の方向性として、熊本市では**「昼も夜も誰もが歩いて楽しめる魅力的な都市空間の創出」**を掲げている。
- 具体的には、公共交通を主な移動手段とし、誰もが安心して訪れ、回遊・滞在することができる**『人中心』の居心地の良い公共空間整備**を進める必要がある。

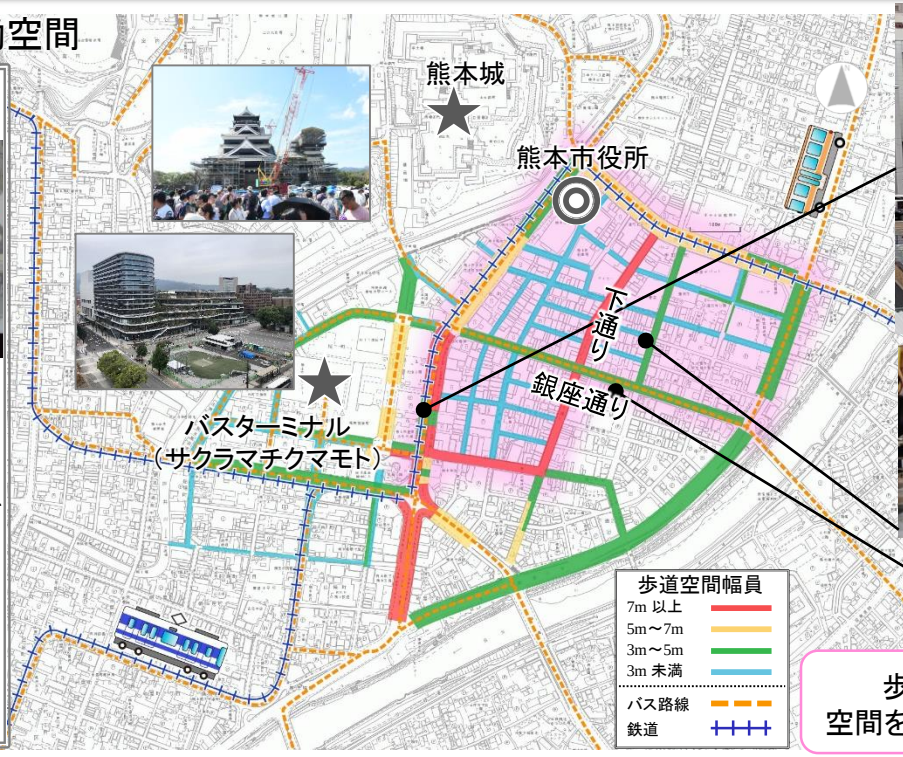
■中心市街地の歩行空間・移動空間

熊本の交通とまちづくりシンポジウム
～移動しやすく歩いて楽しめるまちへの挑戦～
・日時：令和2年2月10日

熊本市中心部の今後の中心市街地開発において、**「移動しやすく歩いて楽しめるまち」**を構築するため、短期的に、**「シンボルプロムナードからつながる歩行者空間」**、**「夜間照明、ライトアップ」**、**「たたずみたくなる水辺空間の創出」**等を提案。
また、パネルディスカッションでは、中心市街地部の多く点在する小規模コインパーキングについて課題認識を示した。

夜間照明・ライトアップのイメージ（オルレアン）

街中に点在する駐車場



道路は、自動車交通中心の空間。
歩行者等の居場所が少ない。

下通りは人通りも多く、
にぎわっている。
下通り

一方で
下通りから外れると、

歩道が狭く、
空間を活用できない。
銀座通り

［長期対策］　「新たなネットワーク」を活用し、中心市街地へのアクセス性向上による郊外⇔中心市街地の円滑な移動を支援

［短期対策］　昼も夜も誰もが歩いて楽しめる魅力的な都市空間の創出

■施策の方向性

➢ 「中心市街地活性化」等に向けて、桜町・花畑地区では、再開発事業と一体となるオープンスペース整備等に取り組んでいる。今後は、これらの取組みをまちなか全体に波及させるため、道路空間の再配分や景観整備等の施策を総合的・一体的に展開していく。

現在検討中の施策

※施策は検討中のものを含みます。実行性・必要性等を検証し実施の有無を検討します。

昼も夜も誰もが歩いて楽しめる魅力的な都市空間の創出
（ウォーカブル都市の推進）

課題

- 歩行空間が狭く、歩行者の居場所が少ない。
- 公共空間を十分に活用しきれていない。
- より景観に配慮された空間整備が必要。
- 駐車場が無秩序に整備され、歩行環境が悪化。

施策の方向性：誰もが安心して訪れ、回遊・滞在できる『人中心』の居心地の良い公共空間の創出

【実施施策（案）】

- 歩行空間の確保
  - 道路空間の再配分
  - まちなか再生プロジェクトの推進（被災・老朽建築物の建替えに併せた空地の確保）
- 民間による道路空間の利活用
- 夜間景観整備等
- 道路空間の美装化
- 駐車場の適正配置等

■ソフト施策の具体例

≪“歩いて”楽しい居場所づくり≫　歩行空間の確保

✓道路空間の再配分により、まちなかの空間を歩行者へ開放します。

歩道が狭い
⇒歩道拡幅による安全・快適性向上等

熊本城等とアーケードを繋ぐ重要な路線
⇒歩道拡幅による賑わい創出等

≪“感じて”楽しい居場所づくり≫ 道路空間の美装化・夜間景観整備等

✓潤いや温かみある街路樹や照明等による居心地の良い空間を演出します。

≪“滞在して”楽しい居場所づくり≫　民間による道路空間の利活用

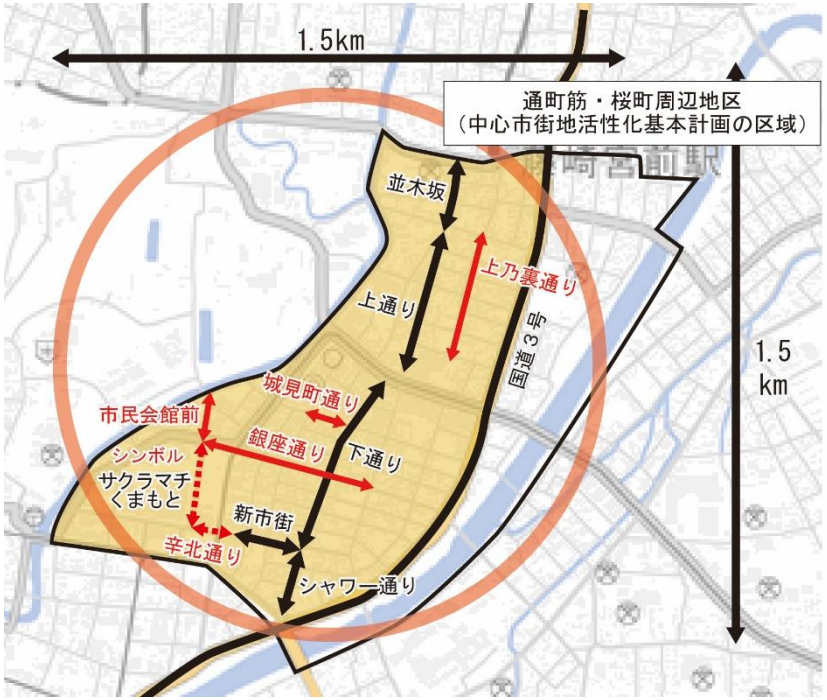
✓民間による道路空間の利活用を促進します。

- ➢道路占用許可基準の緩和(**コロナ特例措置**(R3年3月まで延長)): 5路線導入
  ※道路清掃等を条件に、路上でのテラス・テイクアウト営業等を許可
- ➢特例終了後も**継続的にテラス営業等が実施**できるよう**検討中**

コロナ特例措置前

上通並木坂の例

コロナ特例措置後



コロナ特例実施団体（5団体）

- 下通繁栄会
- 安政町商興会
- 鴛町通り商店街振興組合
- 上通1・2丁目商店街振興組合
- 健軍商店街

熊本都市圏の道路ネットワーク整備に対する段階的な取り組み

将来像	目標	対策の検討メニュー案
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”	日常的な交通混雑の低減	**●長期対策** 新たな道路ネットワークの活用 **●短期対策** **〇ハード施策** ➡既存対策の実施 ➡**既存ストックを有効活用した事業の推進** ➡**局所的なボトルネック対策（用地を伴う対策）**
	交通の選択肢の多様化	**〇ソフト施策** ➡**多様な交通モード（移動手段）のベストミックス** **・公共交通の利用促進（利便性・サービスの向上）** バス　：定時性・速達性の確保、バス待ち環境の向上、利用促進 鉄軌道：電停改良（バリアフリー化）、市電延伸の検討 自転車：道路空間の再配分による自転車走行ネットワークの構築 その他：相乗りタクシー（AIデマンドタクシー）の導入 **・乗換え、乗継ぎ環境の向上** パーク＆ライド駐車場の拡大 サイクル＆ライドの整備（シェアサイクル含む） MaaS（マース）等新たなモビリティサービスの展開
	中心市街地の活性化	➡**居心地の良い『人中心』の公共空間の創出** ・“歩いて”楽しい居場所づくり[歩行空間の整備] ・“感じて”楽しい居場所づくり　[道路空間の美装化・夜間景観整備等] ・“滞在して”楽しい居場所づくり[民間による道路空間の利活用]