

第1回 熊本都市圏3連絡道路 有識者委員会

～これまでの検討状況・要望広報活動～

1. これまでの検討状況
2. 要望広報活動
3. 熊本都市圏における道路ネットワークの整備状況

令和5年11月30日

1. これまでの検討状況

これまでの検討組織・概要

- 平成30年の道路法改正に伴い、重要物流道路制度が創設され、全国的に広域道路ネットワークの検討が始まった。
- 熊本県では、新たな道路ネットワークを検討するため、熊本都市道路ネットワーク検討会を令和元年から開催。
- 熊本都市圏の新たな道路ネットワークとして熊本都市圏3連絡道路を熊本県新広域道路交通計画に位置付け。
- 新広域道路交通計画に位置付けた熊本都市圏3連絡道路の経済効果について経済効果等検討会にて検討。
- その後、熊本県・熊本市調整会議の協議内容を踏まえ、早期実現を図るため、建設促進協議会を発足。

■ 検討組織と概要

熊本都市道路ネットワーク検討会

第1回: 令和元年(2019年)6月

- 熊本市を中心とした道路の現状と課題
- 熊本商工会議所からのご報告
- 今後の進め方(案)

第2回: 令和元年(2019年)10月

- シンポジウム開催とアンケート結果
- 将来道路ネットワークの創造と役割(案)

第3回: 令和元年(2019年)12月

- 将来道路ネットワークの検討
- 新たな道路ネットワークの機能イメージ
- 短中期対策について

第4回: 令和2年(2020年)11月

- 今年度の事業進捗について
- コロナ情勢下での交通状況
- 将来像実現に向けた短期対策について

第5回: 令和4年(2022年)10月

- 新たな道路ネットワークに関する状況報告
- 10分・20分構想の実現に向けた今後の進め方

熊本県新広域道路交通計画 令和3年(2021年)6月



- “すべての道は、くまもとに通じる”を計画のコンセプトに、九州の中心に位置する地理的優位性を最大限に発揮する広域道路ネットワークの整備を推進
- 熊本市中心部から高速道路ICまでを約10分、熊本空港までを約20分で結ぶ「10分・20分構想」を新たに掲げた

熊本都市圏連絡道路 経済効果等検討会

第1回: 令和3年(2021年)11月

- 10分・20分構想の実現に向けた経済効果等検討のキックオフ

第2回: 令和4年(2022年)1月

- 10分・20分構想の実現による効果

第3回: 令和4年(2022年)3月

- 10分・20分構想実現に向けた提言
 - 継続的な周知広報と機運醸成
 - 早期実現に向けた取組強化
 - 即効性の高い渋滞対策と公共交通施策との連携

※令和3年(2021年)11月開催

熊本県・熊本市調整会議

- 県知事・市長・県議会議長・市議会議長が、熊本都市圏の新たな高規格道路3路線の実現に向けて連携して進めていくことを合意

※令和4年(2022年)8月発足

熊本都市圏3連絡道路 建設促進協議会

- 熊本都市圏3連絡道路の建設促進活動等に取り組み、早期実現を図ることを目的として発足

1. これまでの検討状況

熊本都市道路ネットワーク検討会(令和元年6月~)

- 経済界や学識等で構成された「熊本都市道路ネットワーク検討会」を国・県・市で設立し、**熊本市を中心とした新たに必要な道路ネットワークについて検討。**
- 第1回検討会では熊本都市圏の課題の整理を実施。また、シンポジウム来訪者・県民に対して道路網の役割等についてアンケートを実施し、公共交通の利便性向上・中心部の混雑緩和等が重要という意見を確認。

■ 検討会の構成員

(順不同・敬称略)

所属・役職	氏名
熊本商工会議所 副会頭	古庄 忠信
熊本経済同友会 副代表幹事	野々口 弘基
熊本大学 大学院先端科学研究部 教授	円山 琢也
国土交通省 熊本河川国道事務所 所長	三保木 悦幸
熊本県 土木部 部長	亀崎 直隆
熊本市 都市建設局 局長	井芹 和哉

■ 第1回検討会の検討結果

熊本都市圏の課題

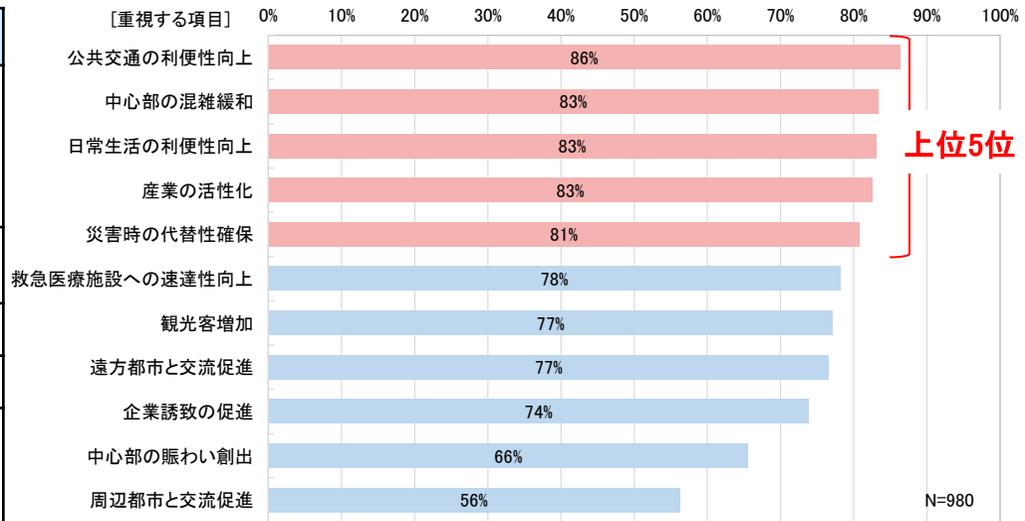
- 本州・海外からの玄関口が有効活用されていない！
- 市内アクセスにはラストワンマイルが課題！
- 市内中心部(東西軸・南北軸)の交通混雑緩和が課題！
- 災害発生時の代替性の確保が課題！

■ 検討会の要旨

※第5回熊本都市道路ネットワーク検討会の参加者を記載

検討会	議事要旨
第1回:令和元年6月	<ul style="list-style-type: none"> 熊本市を中心とした道路情勢や社会情勢、道路交通の現状や課題を共有した。 地域経済の発展のためには新たな道路網の整備が必要である。 熊本市を中心とした新たな道路ネットワークの構築とその実現に向けてステップアップする。
第2回:令和元年10月	<ul style="list-style-type: none"> 将来道路ネットワークの創造と役割について、熊本市の将来ビジョンを共有した。
第3回:令和元年12月	<ul style="list-style-type: none"> 新たな道路ネットワークの機能イメージについて共有した。
第4回:令和2年11月	<ul style="list-style-type: none"> 短期施策を効果的に進めるため、今後も国県市で連携する。
第5回:令和4年10月	<ul style="list-style-type: none"> 新たな3連絡道路を含む熊本都市圏の道路ネットワークの形成について、関係者が連携して取り組む。 10分・20分構想の早期実現に向けた計画について、概略ルート(案)などの検討にあたり、地域との合意形成を図りながら進める準備に入る。

■ 道路網の役割に関するアンケート結果



資料: 新たな道路で描く未来の都市づくりシンポジウム(R1.8.28)におけるアンケート結果

- 第2回ではアンケート調査、熊本市の将来構想などを踏まえた道路ネットワークの将来像を検討・共有し、**新たな道路ネットワーク**を検討。
- 第3回検討会では、熊本都市圏における交通課題への対応として、**道路整備に関する「長期・中期・短期の対策」**と共に、「公共交通の利便性向上」の両輪で自動車交通と公共交通の最適な役割分担を図っていくこと、さらには、**新たに必要な道路ネットワークの機能イメージ**を検討・共有。

■ 第2回検討会の検討結果

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
-----------------	------------------	------------

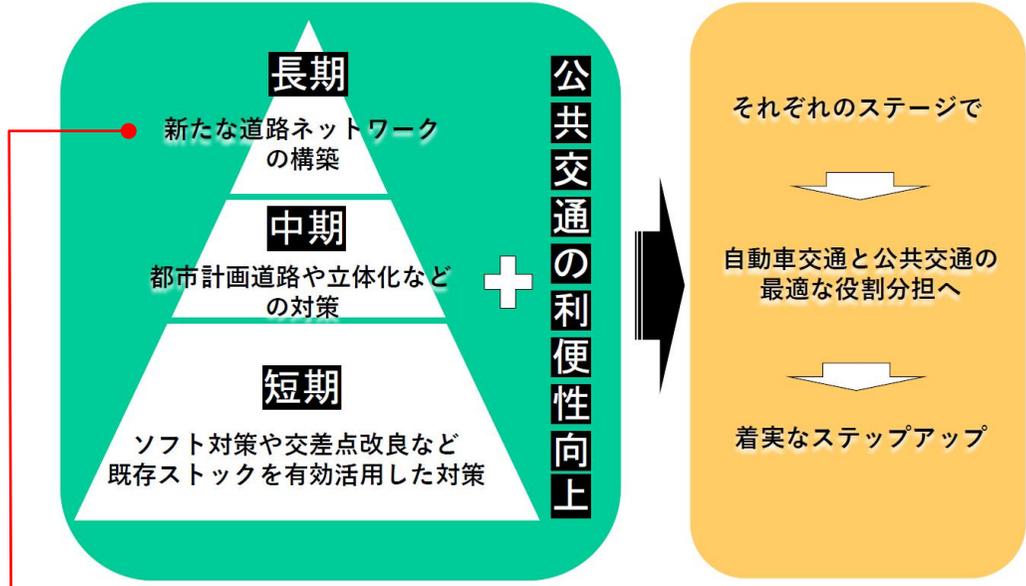
➤ 多様な交通モードの機能を強化する道路ネットワークの形成

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
-------------	-----------	------------

■ 第3回検討会の検討結果

熊本都市圏における交通課題の解決に向けた段階的な取り組みイメージ(考え方)



◆ 熊本市を中心とした新たに必要な道路ネットワーク機能イメージ

- 熊本市中心部と高速道路IC(北部、南部)の、アクセス強化を図る、ICアクセス。
- 熊本市中心部と広域交通拠点(空港、港)の、人とモノの流れの効率化を図る、空港・港湾アクセス。
- 熊本市中心部を通過する国道3号の道路空間を再編し、広域的な交通を分担。

1. これまでの検討状況

熊本都市道路ネットワーク検討会(令和元年6月~)

- 【長期対策】熊本都市圏3連絡道路をはじめとした新たな広域道路ネットワークを整備。
- 【中期対策】慢性的に渋滞している幹線道路の交通分散を図り、渋滞緩和を推進する対策。
- 【短期対策】主要渋滞箇所の交差点改良等により、渋滞緩和を推進する対策。
- 【公共交通】パーク&ライド利用者の拡大、公共交通案内情報など、公共交通利用を促進する施策。

■ 段階的な取り組みイメージ

長期 新たな広域道路ネットワークの整備



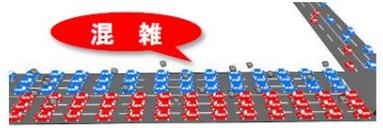
資料: 第5回熊本都市道路ネットワーク検討会

短期 主要渋滞箇所の交差点改良



中期 バイパス機能などの効果がある街路整備(都市計画道路)

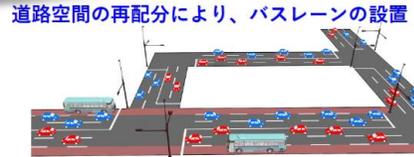
①【慢性的な渋滞のある幹線道路】



②【街路整備(都市計画道路)】



③【自動車と公共交通の適切な役割分担で交通円滑化】



公共交通

- ・パーク&ライド利用者の拡大
- ・公共交通案内情報の提供 等

資料: 第3回熊本都市道路ネットワーク検討会 4

1. これまでの検討状況

熊本県新広域道路交通計画の策定(令和3年6月)

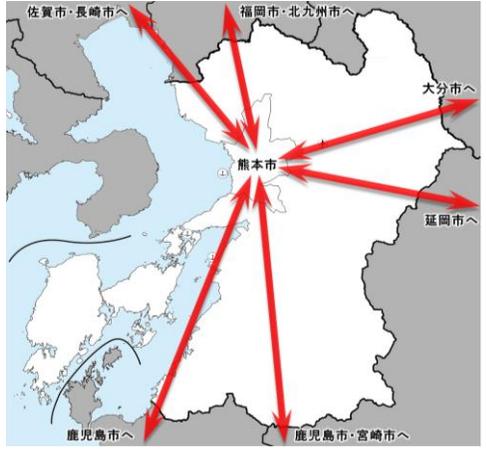
- 熊本県新広域道路交通計画では、“すべての道は、くまもとに通じる”という基本コンセプトの下、熊本県及び熊本市の将来像の実現に向けた広域道路ネットワークの基本方針・計画を策定。
- 具体的には、150分構想、90分構想、10分・20分構想の実現に資する道路ネットワークを計画。

ネットワーク
定義
交通機能

概念図

150分構想

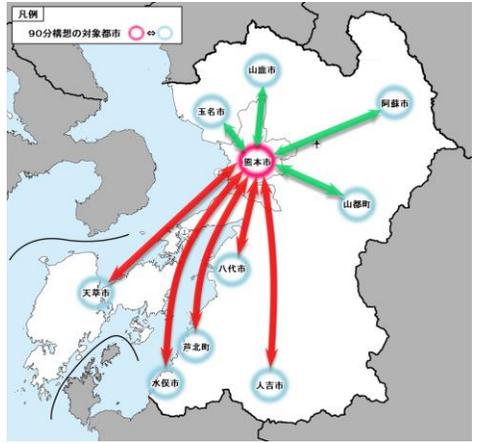
- 九州各県を結ぶ循環型高速ネットワーク
- 広域的な交流促進・連携強化



「熊本都市圏と九州各県主要都市を150分で結ぶ高速交通ネットワークを構築します」

90分構想

- 地域拠点間を連絡する道路ネットワーク
- 都市間アクセス



「熊本都市圏及び熊本空港と県内主要都市を90分で結ぶ幹線道路ネットワークを構築します」

10分・20分構想

- 都市圏の円滑な交通ネットワークの形成
- 都市間アクセス・都市内アクセス



※イメージ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。

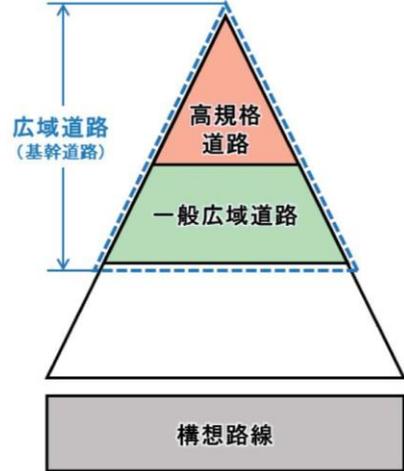
「熊本市中心部から高速道路ICまでを約10分で結ぶ循環型ネットワーク、熊本空港までを約20分で結ぶ定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワークを構築します」

1. これまでの検討状況

熊本県新広域道路交通計画の策定(令和3年6月)

➤ 熊本県新広域道路交通計画では、広域道路ネットワークとして、熊本市中心部から高速道路ICまでを約10分、熊本空港までを約20分で結ぶ「10分・20分構想」を新たに掲げ、「熊本都市圏北連絡道路」、「熊本都市圏南連絡道路」、「熊本空港連絡道路」を高規格道路として位置づけ。

■ 広域道路ネットワークの階層と考え方



高規格道路

- 人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体になって機能する、もしくはそれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路
- 地域の実情や将来像(概ね20~30年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね 60km/h 以上の道路

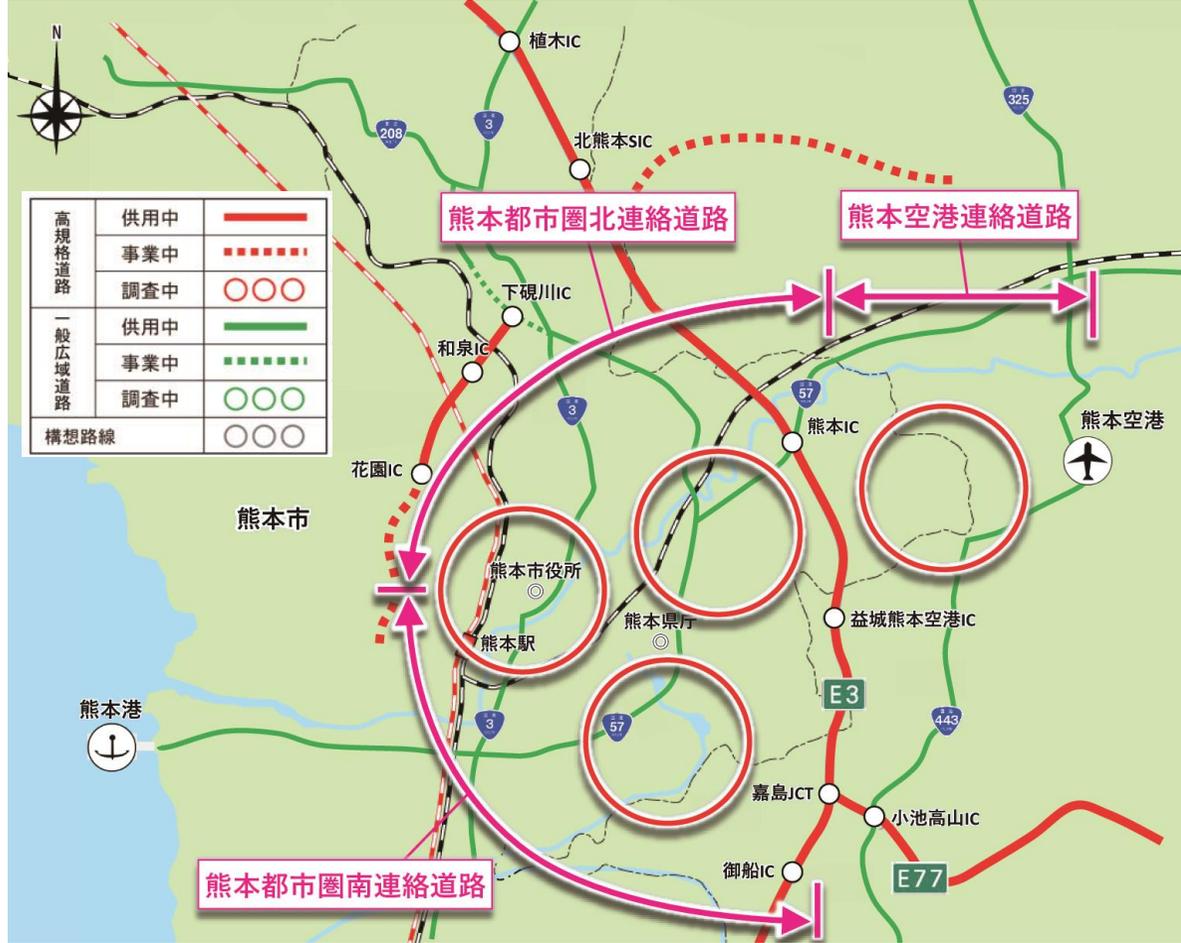
一般広域道路

- 広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路

構路路線

- 広域道路としての役割が期待されるため、今後、地域の実情に応じて必要な検討を行う路線

■ 熊本都市圏3連絡道路の位置図



1. これまでの検討状況

熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会(令和3年11月～令和4年3月)

- 経済界や学識等で構成された「熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会」を県・市で設立。
- 「10分・20分構想」の実現がもたらす様々な経済効果等を検討。住民・企業アンケートで10分・20分構想に期待する効果等を把握し、第3回検討会では平常時に約1,500億円の経済波及効果が見込めることを取りまとめた。

■ 検討会の構成員

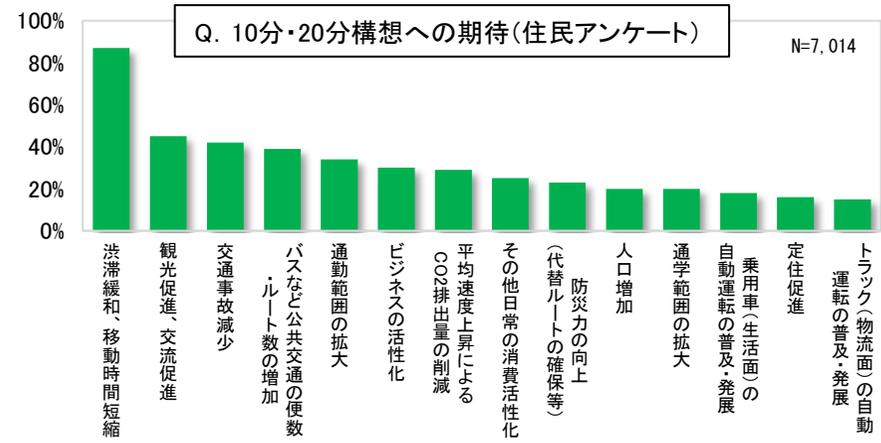
(順不同・敬称略)

所属・役職	氏名
熊本商工会議所 副会頭	古庄 忠信
熊本経済同友会 副代表幹事	野々口 弘基
熊本大学 大学院先端科学研究部 教授	円山 琢也
東海大学 経済学部 観光ビジネス学科 教授	小林 寛子
熊本日日新聞社 編集局次長	清田 幸子

■ 検討会の要旨

検討会	議事要旨
第1回:令和3年11月	<ul style="list-style-type: none"> 「10分・20分構想」は人流・物流・観光・災害ネットワークなどの面において、熊本はもとより九州においても必要であることを共有した。 経済効果については生活者の目線、将来に向けた具体的なイメージが持てる形で整理する。
第2回:令和4年1月	<ul style="list-style-type: none"> 「10分・20分構想」の経済効果の高さは十分うかがえる。今後は、アンケート回答数が少なかった大学生への周知を含め、ワークショップや出前講座を行うと共に、世代別での生活の変化を市民目線でわかりやすく発信し、より多くの方に知っていただけるような継続的な周知広報が必要である。 アンケートでは早期実現を望む声が多く見られる。計画の早期実現には行政のみならず経済界との連携が不可欠。今後も早期実現に向けた活動を充実する必要がある。
第3回:令和4年3月	<ul style="list-style-type: none"> 現時点における、県民や市民の意向・期待に基づく経済波及効果は年間約1,500億円。今後の社会情勢の変化に応じて、効果をさらに高める取り組みが大事である。 アンケートの自由意見では、財政面や実現可能性を懸念する声や、環境への配慮を求める声があったが、これら少数意見を含む様々な意見に耳を傾け、理解者を増やす努力が必要である。 本検討会の開催並びに報告書が、県民や市民など道路利用者の理解を高め、地域の機運醸成に繋がる事を期待するとともに、行政においては、本構想の実現と短期的な渋滞対策に本気度をもって取り組んでいただきたい。

■ アンケート結果



■ 第3回検討会の検討結果



※1: 本検討会において、統計値とアンケート結果を乗じて試算した需要増加額を産業関連分析して算出
 ※2: 日常、主に使用する道路において、1年間通行止めの発生を仮定した場合の売り上げ減少抑制効果を算出

- ▶ 地方自治法に基づく熊本県・熊本市調整会議で、知事・市長・県議会議員・市議会議員が、熊本都市圏の新たな高規格道路3路線について協議し、**有料道路制度の活用を含めた早期整備等について合意**。

当日の様子(開催場所:熊本県庁)



【合意事項】

- ▶ **有料道路制度の活用を含めた検討**を進め、スピード感をもって対応する。
- ▶ 県内自治体や経済界と連携し、**建設促進活動に取り組む**。

- 熊本都市圏3連絡道路の早期実現を図ることを目的に、熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会を令和4年8月に発足。(会長:蒲島知事、副会長:大西市長)
- 令和5年9月に開催した総会では、熊本都市圏のみならず、県内全ての市町村が協議会に参画し、オール熊本として早期実現に向けて取り組むことを決定。

これまでの総会の様子



▲会長:蒲島知事



▲副会長:大西市長



▲協議会設立総会での基調講演(円山教授)



▲ガンバロー三唱(令和5年9月総会)

➤ 熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会として、熊本都市圏の新たな3つの高規格道路の早期実現に関する**要望書**を令和5年1月、11月に国土交通省へ提出。

【要望内容(令和5年11月13日)】

- 1 熊本都市圏の円滑な交通に資する都市高速ネットワークの形成に向けた熊本都市圏3連絡道路の早期実現
- 2 概略ルート帯や構造等の決定に向けた住民参加型の道路計画検討に係る技術的支援
- 3 有料道路制度の活用検討に係る支援
- 4 社会資本整備に必要な予算の増額と道路関係予算の総額確保
- 5 国(地方整備局等)の人員体制の充実・強化



▲国土交通省 吉岡技監

要 望 書

熊本都市圏の新たな3つの高規格道路の
早期実現について

令和5年11月
熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会

高規格道路の
御高配を賜り厚くお
本地震」や「令和2年
おいても、多大な御支
びます。
力により、九州中央
横断道路など隣県と
してしています。
らの道路と熊本市中
おり、その解消が喫緊

11月に策定した「熊本
中心部から高速道路
分で結ぶ「1.0分・2
備えた「熊本都市圏
、「熊本空港連絡道
新たな高規格道路とし

道の市町村や経済界が
促進活動等に取り組
協議会」を設立し、さ
のみならず、県内全
促進活動等に取り組

都市圏における交通網
であるTSMCの進出
障の一翼を担い、九州
す。

専門的な立場で助言を
委員会」を県と熊本市
に着手することとし

施設はもとより、計
や知見が不可欠で
配慮を賜りますよ

都市高速ネット
連絡道路の早
住民参加型
道路関係予算
充実・強化
促進協議会

協議会

市 長	大西 一史
市 長	立野 茂樹
市 長	荒木 孝寿
市 長	藤本 正幸
市 長	長村 博樹
市 長	久我 泰登
市 長	秋田 廣宣
市 長	櫻井 一郎
市 長	山崎 章太
市 長	山崎 孝晃
市 長	包岡 聖人
市 長	高田 利治
市 長	奥田 昭治
市 長	堀江 隆郎
市 長	上田 泰弘
市 長	石原 任幸
市 長	中池 博光
市 長	池田 誠次
市 長	森村 大成
市 長	野崎 一成
市 長	森本 安一
市 長	瀬田 浩一郎
市 長	中池 弘隆
市 長	木下 太二
市 長	松谷 浩一

協議会 議長 田中 敬博
協議会 議長 藤井 隆晴
協議会 議長 佐藤 修一
協議会 議長 飯島 知雄
協議会 議長 森田 竜二
協議会 議長 中川 公樹

▲要望書

2. 要望広報活動

広報活動(令和3年～)

➤ 熊本都市圏3連絡道路の実現に向けて10分・20分構想の内容について、**広報活動を実施し、機運醸成中。**

年度	実施時期	広報活動内容
令和3年度	11/29(月)	(一社)熊本青年会議所「10分・20分構想」意見交換会
	12/13(月)	東海大学「10分・20分構想」出前講座
	3/23(水)	熊本商工会議所 セミナー
令和4年度	5/20(金)	熊本大学教育学部附属小学校 社会科学習授業への参画
	7/21(木)	熊本商工会議所・熊本経済同友会 合同委員会 講演
	12/24(土)	「10分・20分構想」下通アーケードオープンハウス
	1/25(水)～1/27(金) [3日間]	「10分・20分構想」熊本市役所パネル展
令和5年度	5/23(火)～5/31(水) [9日間]	「10分・20分構想」熊本市5区役所パネル展
	5/31(水)、6/15(木)、9/14(木) [3日間]	熊本市政ラジオ「おはよう熊本市」で「10分・20分構想」を紹介
	6/19(月)～6/29(木) [11日間]	「10分・20分構想」熊本市5区役所パネル展
	7/7(金)～	「10分・20分構想」プロモーションビデオYouTube公開
	7月～10月	「10分・20分構想」熊本都市圏・市町村オープンハウス

下通アーケードオープンハウス
(令和4年 12月)



熊本市5区パネル展
(令和5年 5月)



都市圏オープンハウス
(令和5年 7月)



プロモーションビデオ



3. 熊本都市圏における道路ネットワークの整備状況

高規格道路ネットワークの整備状況

➤ 熊本県内では、中九州横断道路や九州中央自動車道、熊本天草幹線道路など、熊本都市圏に向けた高規格道路の整備が進んでいる状況。

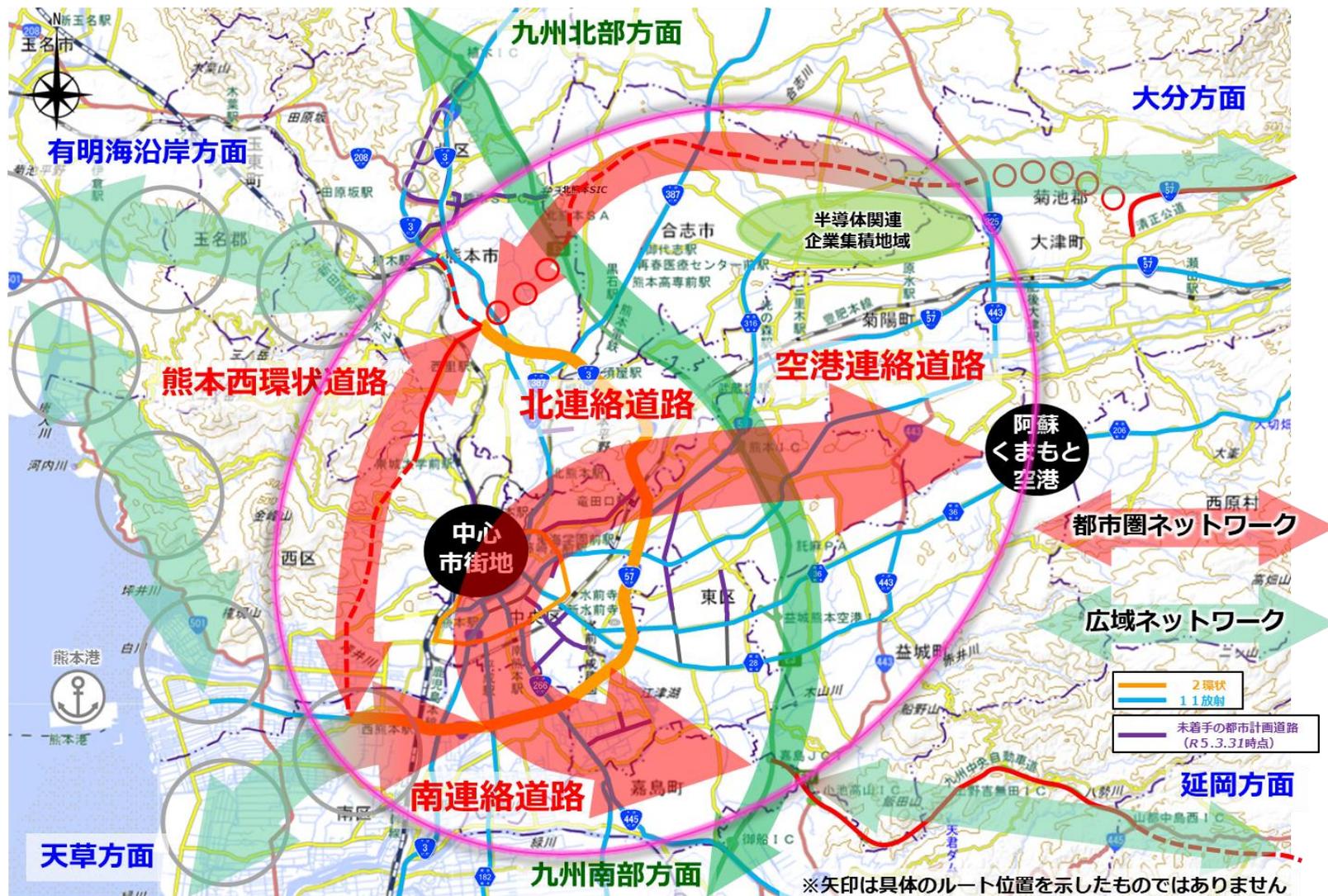
■ 高規格道路の整備状況



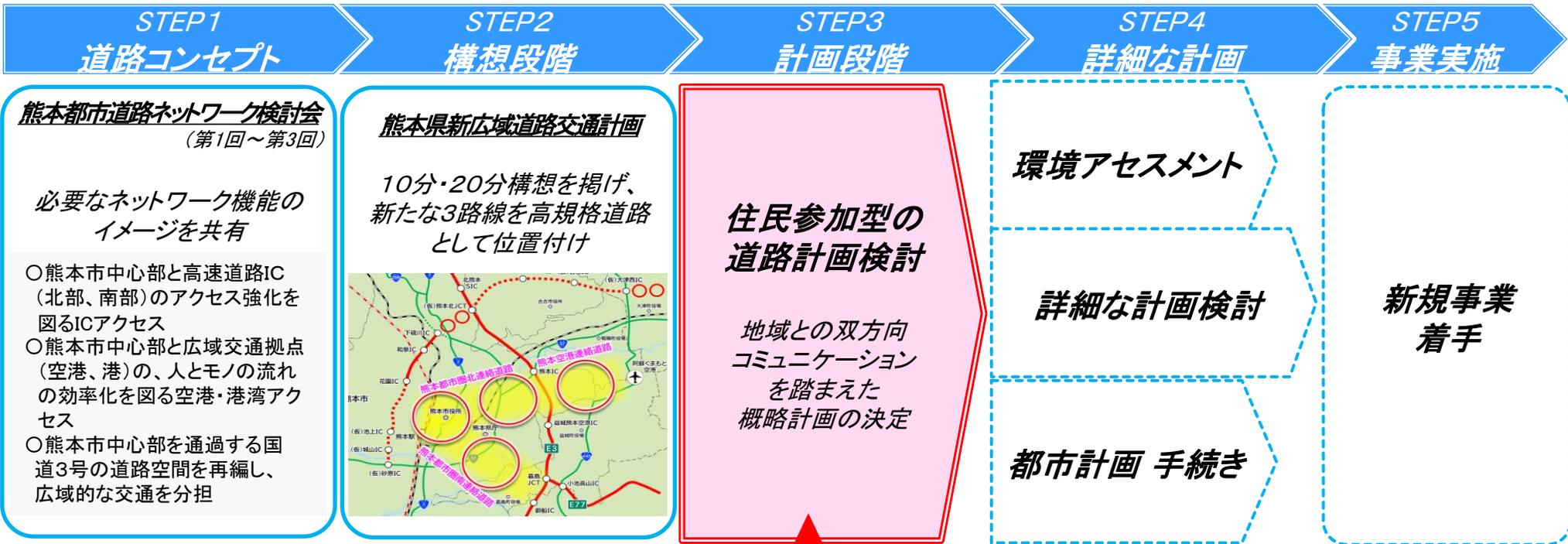
3. 熊本都市圏における道路ネットワークの整備状況

高規格道路ネットワークの整備状況

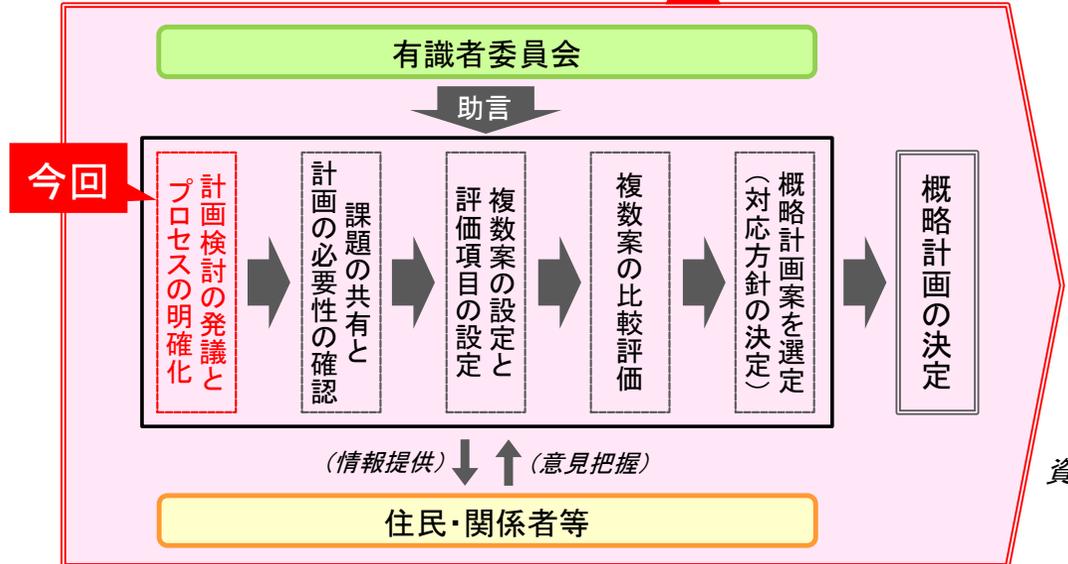
- ▶ 県内の高規格道路の整備が進む中、その受け皿となる熊本都市圏における高規格道路ネットワークの構築は急務であり、10分・20分構想(熊本都市圏北連絡道路、熊本都市圏南連絡道路、熊本空港連絡道路)等の実現が求められる。



■ 事業ステップ



■ STEP3 計画段階の一般的な進め方



資料: 第5回熊本都市道路ネットワーク検討会 (R4.10.27)資料を元に加工

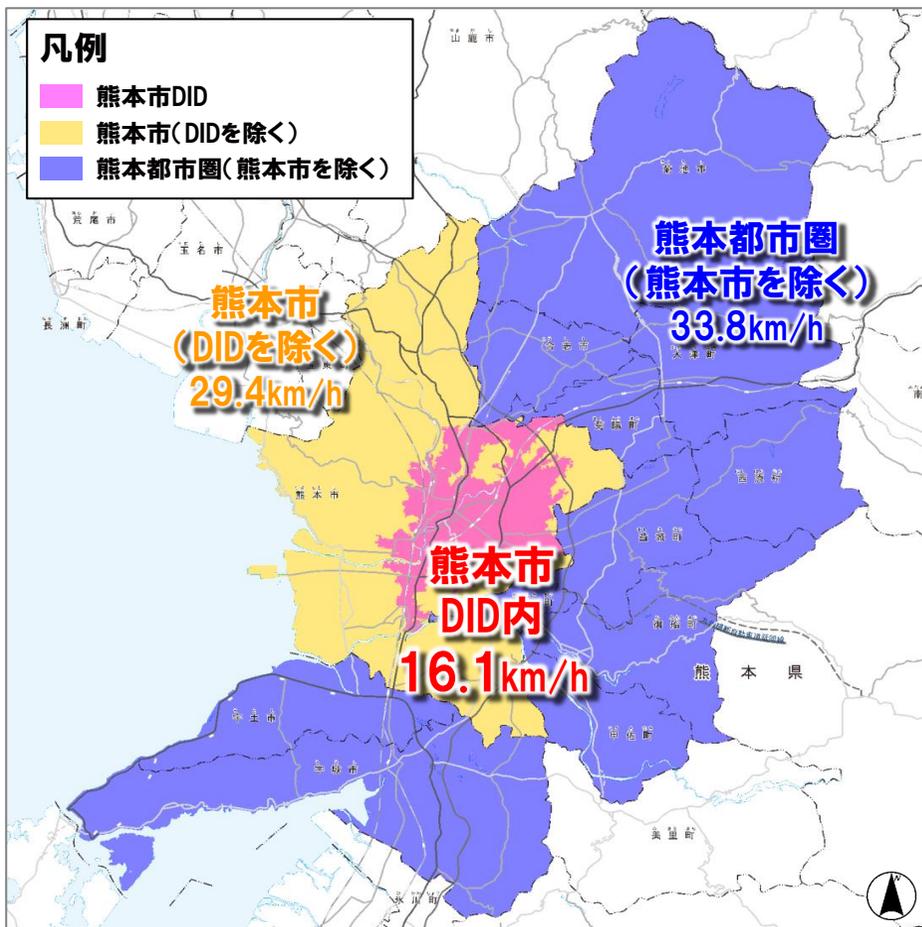
資料: 構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン(平成25年7月 国土交通省道路局)を基に作成

【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。**

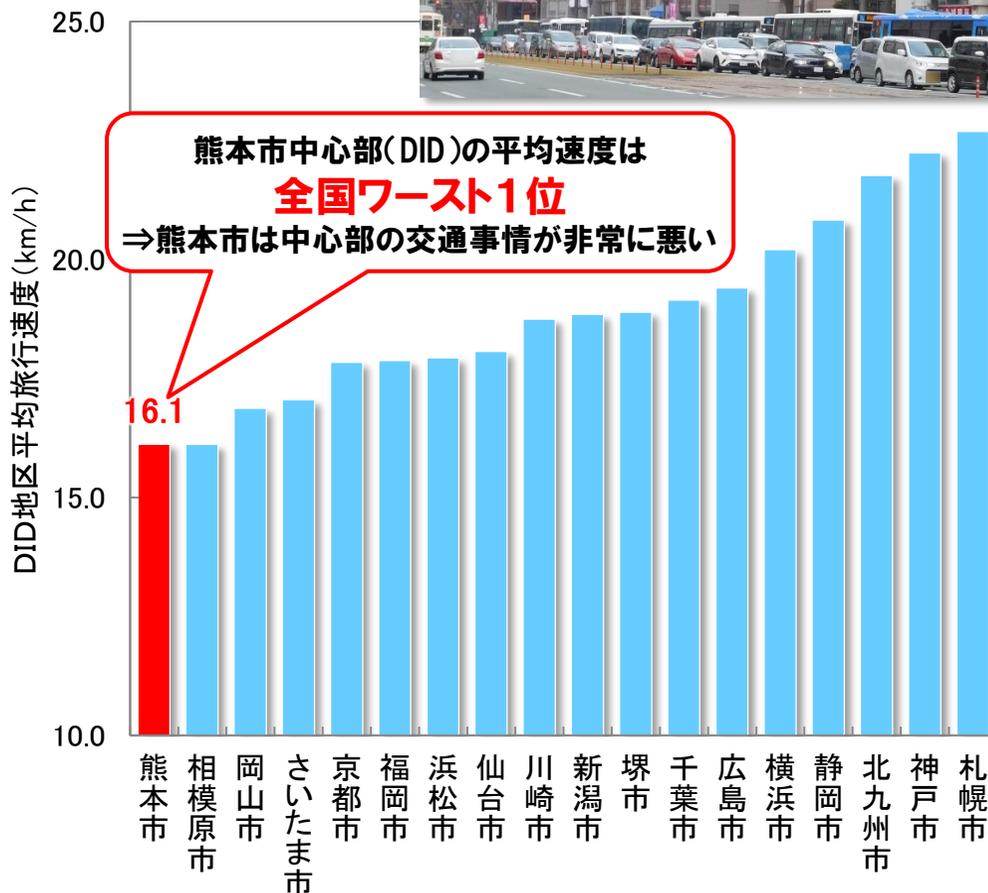
※平均速度 →市道以上の道路を対象に、対象道路の合計延長を、走行に要する合計所要時間で割った平均旅行速度

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

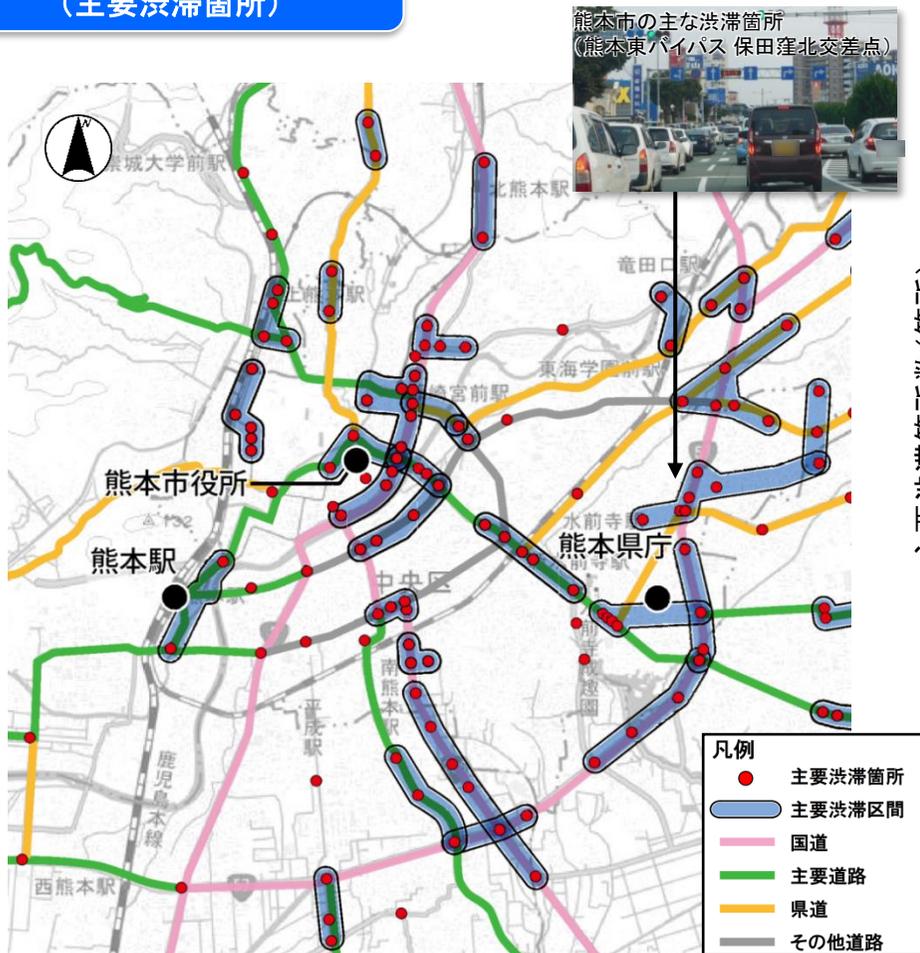
資料:全国道路・街路交通情勢調査(H27)

【熊本市の渋滞箇所(主要渋滞箇所)】

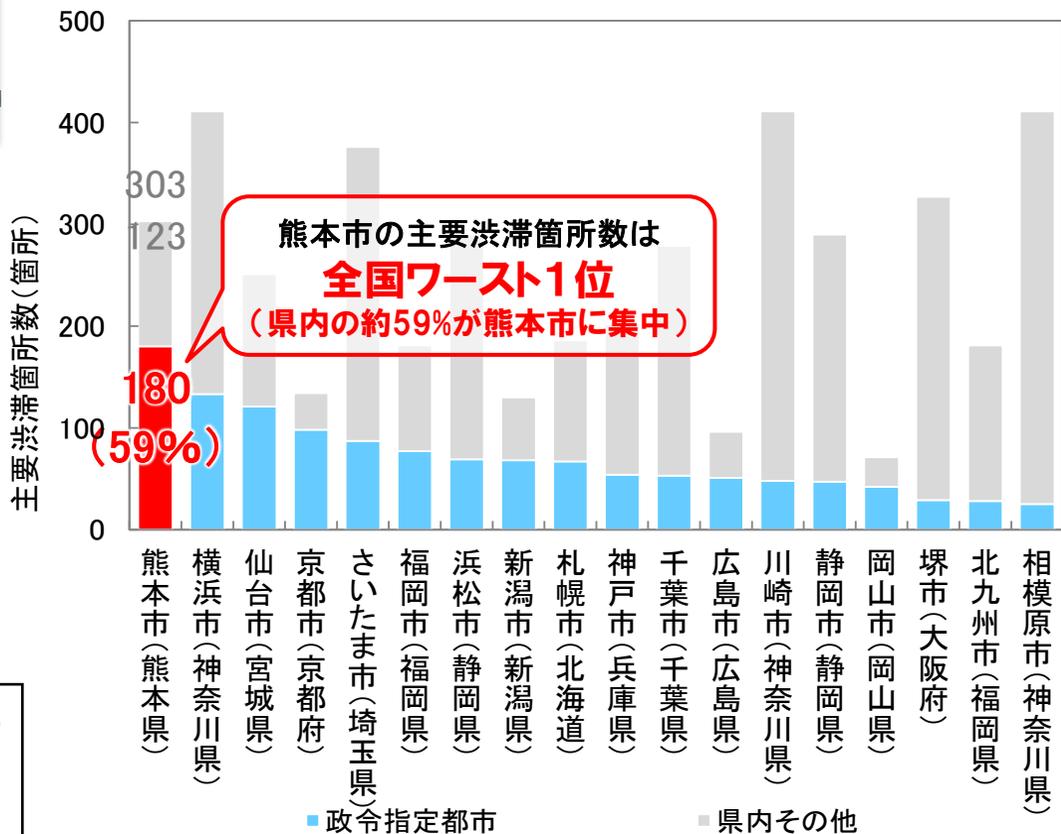
- ▶ 熊本市は**渋滞箇所**※が多く、県内の渋滞箇所のうち、**大部分が熊本市に集中**している。
- ▶ 熊本市の**渋滞箇所数**※は**全国の政令指定都市でワースト1位**。

※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

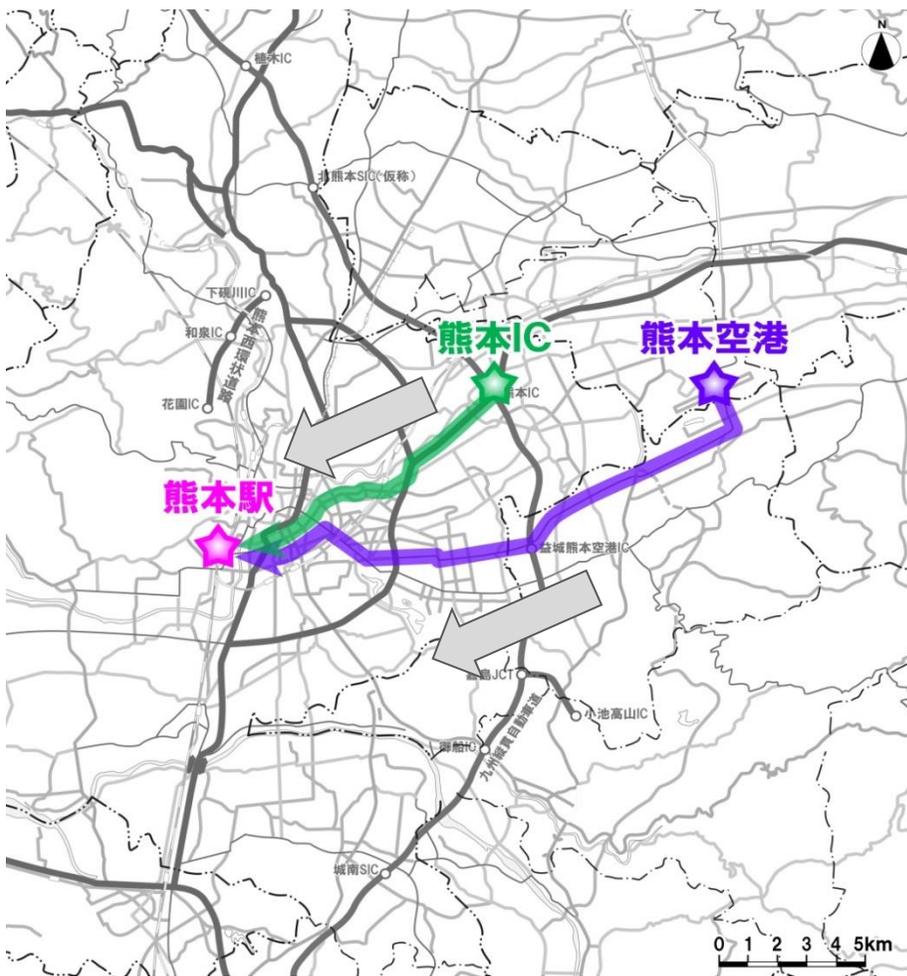


※3大都市圏に該当する政令指定都市(東京、大阪、名古屋)は除いて集計

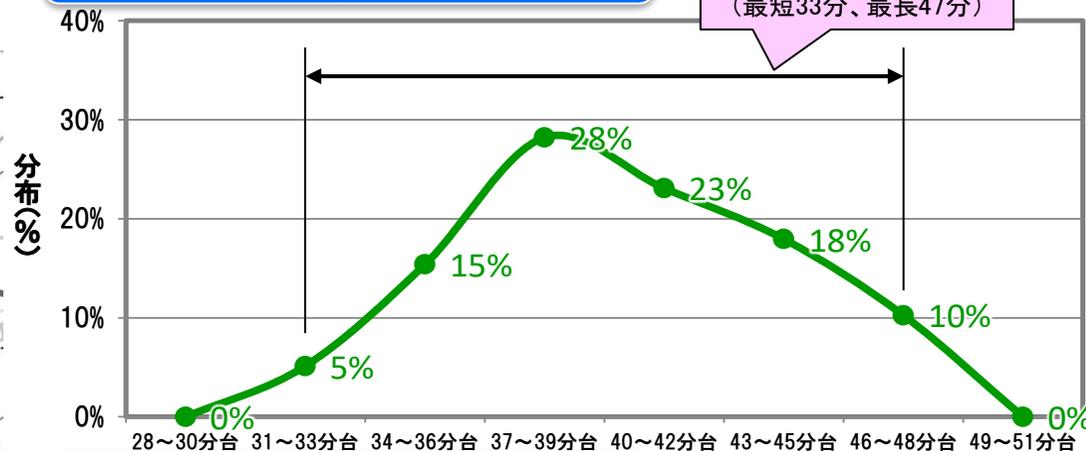
【東西方向の移動状況/所要時間のばらつき】

- **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。**

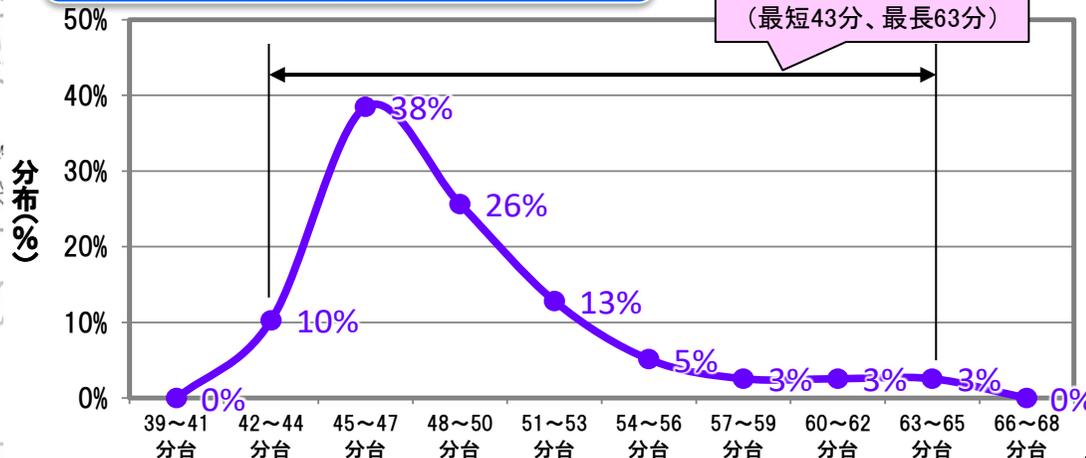
熊本市東部→中心部の所要時間のばらつき



熊本IC→熊本駅
朝ピーク時の所要時間のばらつき



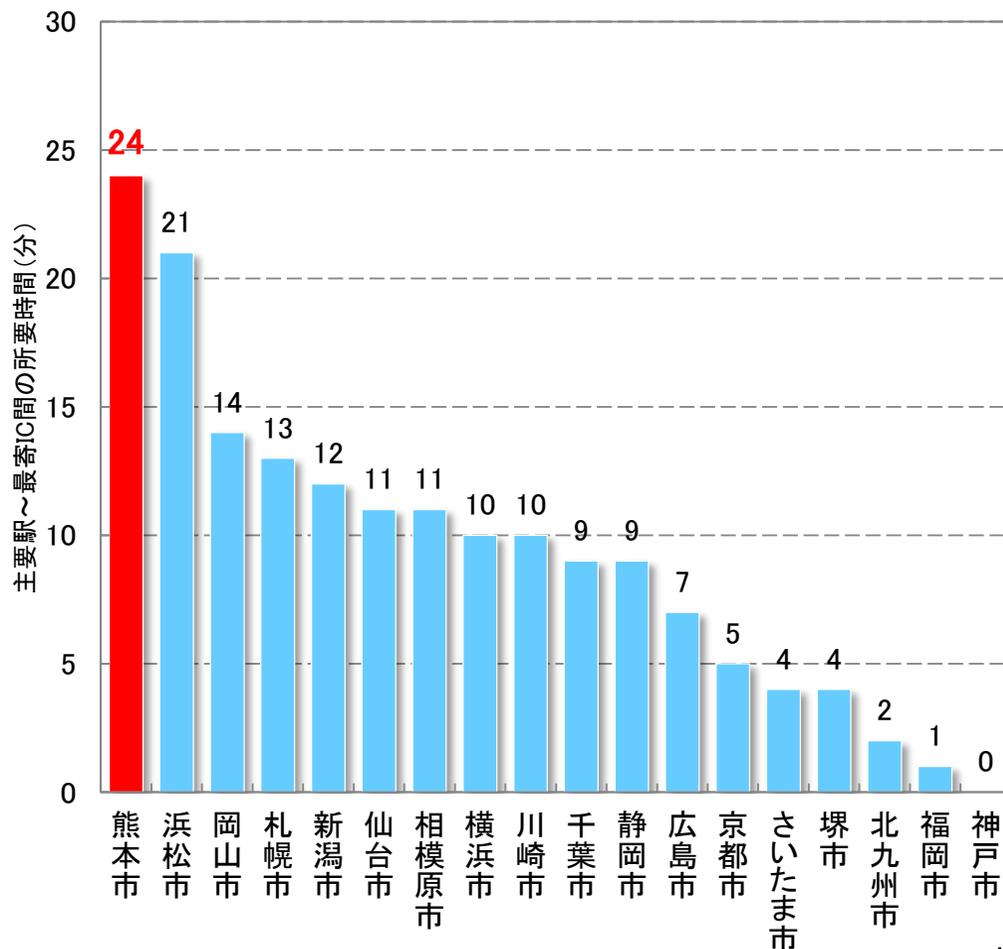
熊本空港→熊本駅
朝ピーク時の所要時間のばらつき



【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



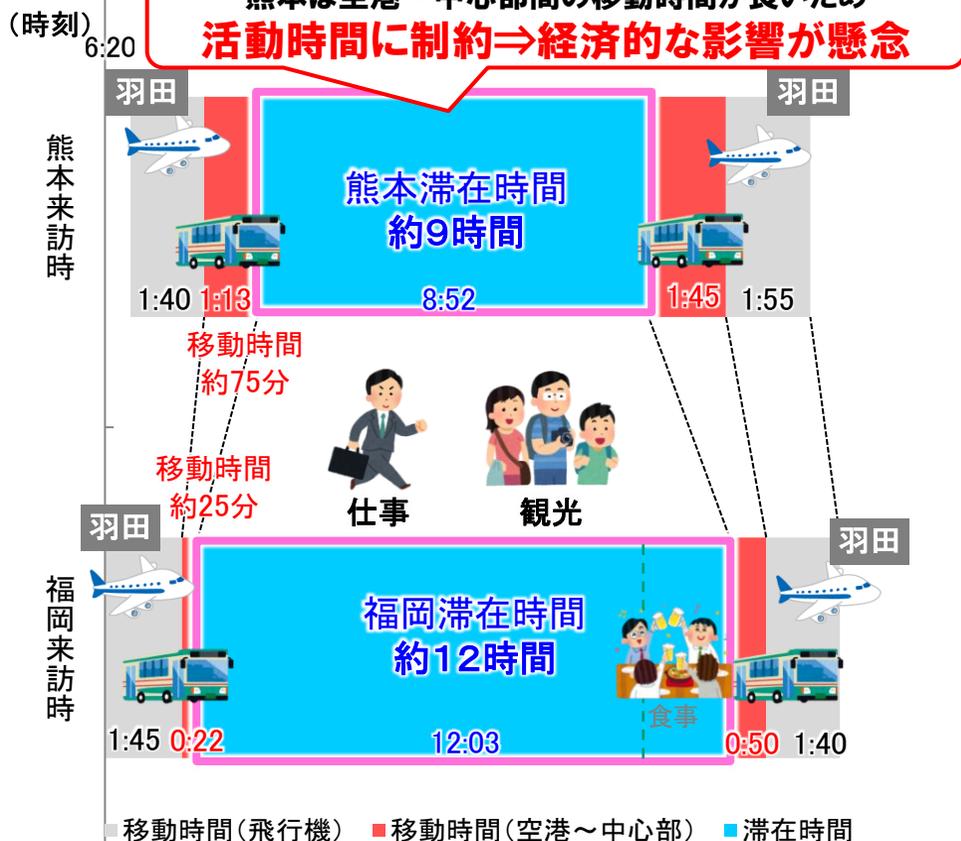
資料:プローブデータ(H26.4~H27.3 平日平均)

【本州・海外からの玄関口が有効活用されていない！】

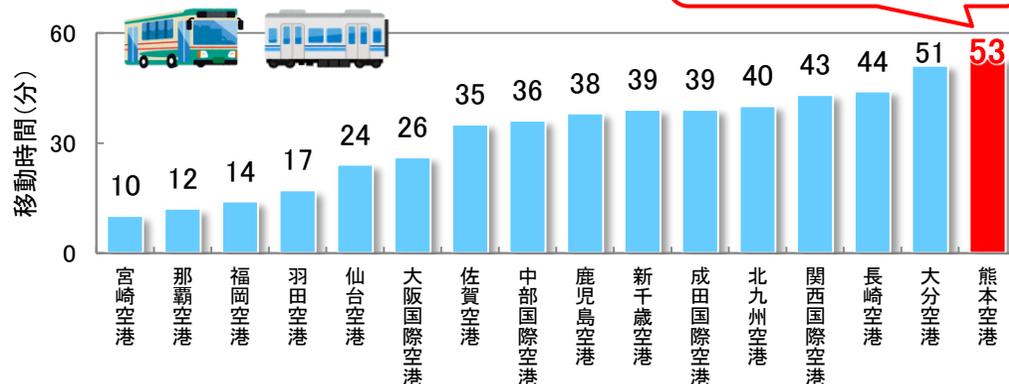
- 道路整備が脆弱なため、熊本空港から熊本市中心部までの移動時間が影響し、**熊本市での活動時間に制約**がかかる。
- ビジネスマン・観光客の**時間制約**による**経済的な影響**(購買機会(お土産等)、飲食機会の損失)が懸念される。

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: 全国道路・街路交通情勢調査(H27)、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

資料: 各公共交通機関HP

- 令和元年8月に「新たな道路で描く未来の都市づくりシンポジウム」を開催。
- 県外を含む熊本市内外の住民に対して、熊本市の発展のために改善・強化が必要な区間や道路網として必要な役割に関する意見を収集・把握。

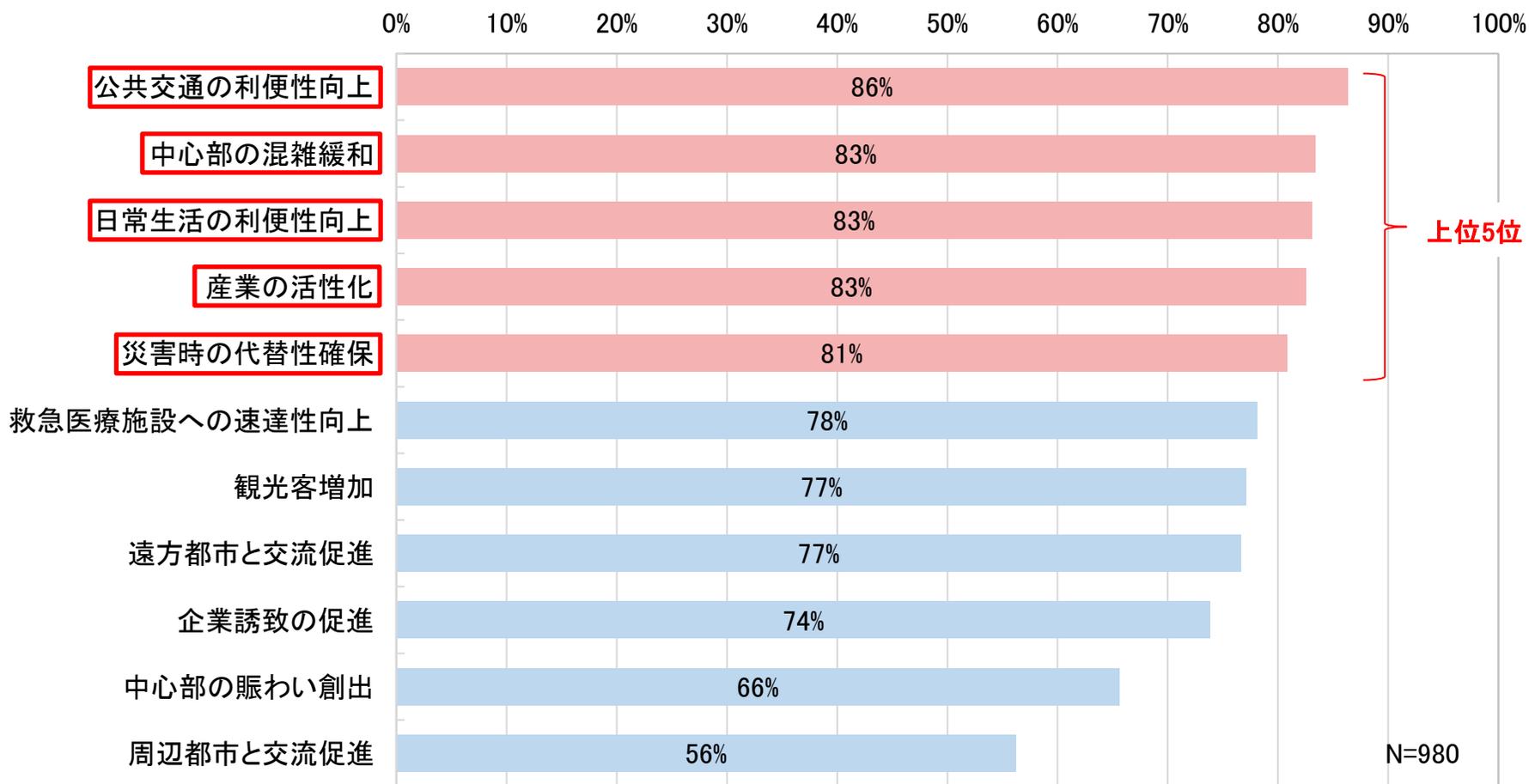
▼調査概要

実施方法	シンポジウム来訪者・住民アンケート (WEB)
実施期間	R1(2019).8.28 ※シンポジウム R1(2019).9.19～9.25 ※WEBアンケート
回収票数	980票
対象者	住民 (熊本市内:535人、その他県内:354人、他県:63人、不明:28票)
調査内容	1. 住所、性別、年齢、熊本県の居住年数 2. 日常の車の利用状況・目的 3. 熊本市の発展に必要な <u>道路網の役割</u> 4. 熊本市の発展に必要な <u>道路網の改善や強化</u> について 5. 3・4の回答に対する具体案や今後解決すべき <u>道路交通の課題等についての意見(自由回答)</u>

- 道路が担うべき役割については、公共交通の利便性向上に対する関心が最も強く、中心部の混雑緩和、日常生活の利便性向上、産業の活性化、災害時の代替性確保といった内容に関する関心が強い。

◆道路網の役割

Q. 熊本市の発展に必要な道路網の役割について、重視すべき程度をお答えください。

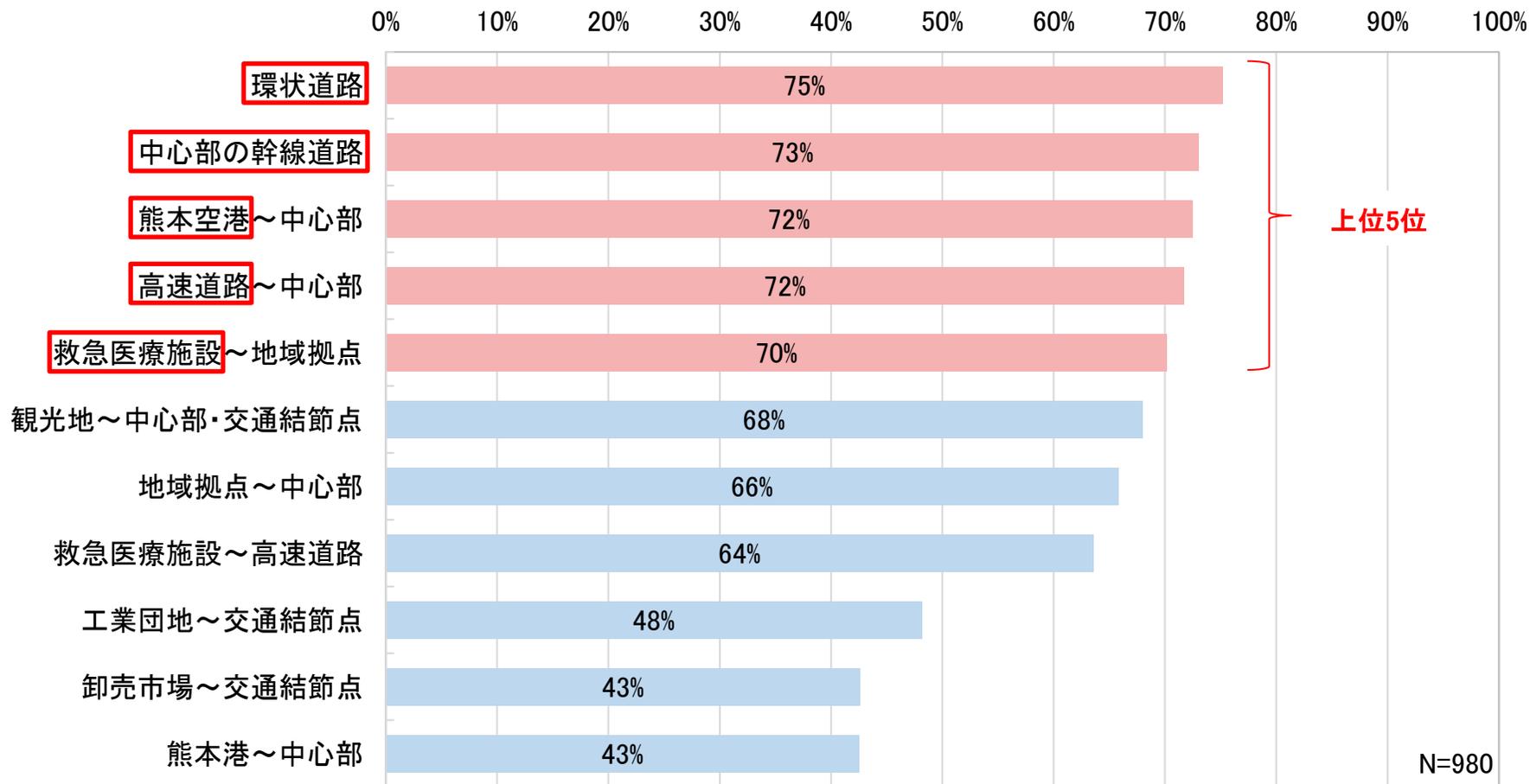


▲道路が担うべき役割

- 道路の改善や強化が必要な区間については、**環状道路**や**中心部の幹線道路**の強化に対する関心が強く、次いで**熊本空港**や**高速道路と中心部**、**救急医療施設と地域拠点**の強化に対する関心が強い。

◆道路網の改善や強化

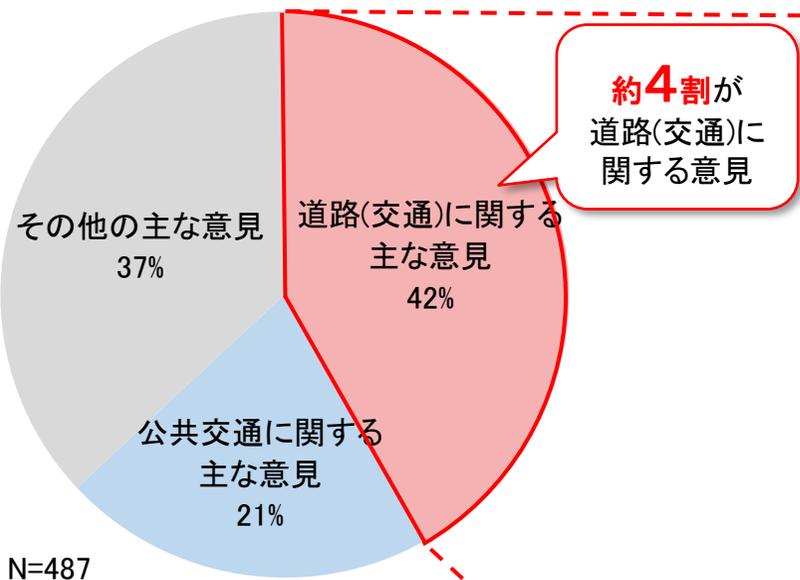
Q. 熊本市の発展に必要な道路網の改善や強化について、重視すべき程度をお答えください。
(**道路の改善や強化が必要な区間**)



▲改善や強化すべき区間

- 自由回答のうち、**道路(交通)**に関する意見が**約4割**を占めており、特に**都市高速道路**を要望する声や交通混雑回避のための**立体交差**を要望する声が多い。

◆道路交通の課題等についての意見(自由回答)



項目	内容	類似意見数
都市高速道路	現在の九州縦貫道から、市街地中心部までの 都市高速道路 をつくるべき。	45
	空港～熊本駅や中心部をつなぐ 有料道路 は必要だと思います。	
立体交差	幹線道路同士の交差点を 立体交差 にすべき。	37
信号機	渋滞緩和のために信号機の調整をしてほしい。	13
右折車両	市電沿いの道路において、右折の車がいた場合、右折レーンがないので車が詰まる。それを見越して中央レーンに車が多くなっている。	3
	例えば産業道路で右折車線が無い所で右折する車がいるため、そのせいで車の流れが悪くなっている。右折禁止にするだけでも改善されると思われます。	
その他		106
合計		204

▲熊本市の道路交通課題に関する自由意見

資料:新たな道路で描く未来の都市づくりシンポジウム(R1.8.28)

- 令和3年度実施の「熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会」の中で、**熊本市内外の住民や自治体、県内外の企業・団体**に対して、「**10分・20分構想**」に関するアンケート・ヒアリングを実施。

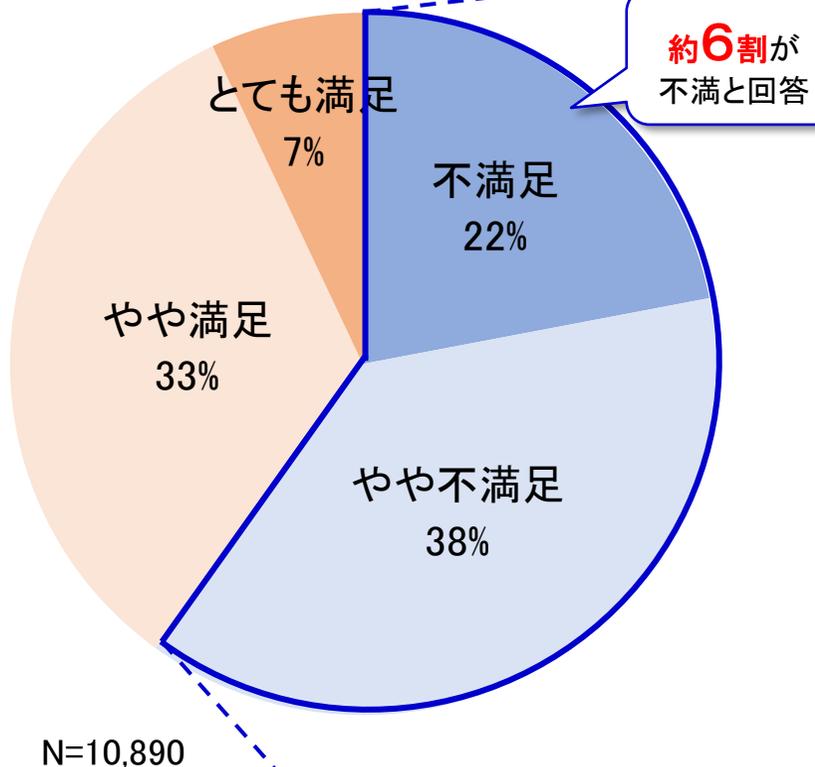
▼調査概要

実施方法	住民アンケート(WEB)／企業アンケート(郵送)／企業・団体ヒアリング(訪問等)
実施期間	R3(2021).12.6～R4(2022).1.15
回収票数	住民アンケート:10,986票／企業アンケート:556票／企業・団体ヒアリング:24票
対象者	住民アンケート:熊本市及びその他県内／企業アンケート:県内外の製造業・運輸・郵便業等 企業・団体ヒアリング:県内の製造業・運輸業等
調査内容 (住民)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 年代、性別、運転免許の保有有無、職業、住所 2. 日常での主な交通手段 3. 道路を使用した移動の満足度及び「やや不満足」「不満足」の理由 4. 渋滞が多いことで控えがちな活動 5. 「熊本県新広域交通計画」への認識、「10分・20分構想」への認識 6. 「10分・20分構想」が実現した際の利用意向 7. 「10分・20分構想」が実現した際の熊本都市圏内・県内での移動頻度の変化 8. 「10分・20分構想」が実現した際の消費額の変化 9. 交通渋滞の解消によるCO₂排出量削減への関心 10. 「10分・20分構想」への期待 11. 「10分・20分構想」に対する意見、熊本都市圏の現在の道路や交通に対する意見
調査内容 (企業)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 製造拠点・物流拠点の市町村、仕入先・販売先の市町村 2. 普段利用している物流拠点 3. 物流方法の問題点(課題) 4. 「10分・20分構想」への認識 6. 「10分・20分構想」が実現した際の利用意向 7. 「10分・20分構想」が実現した際のコスト削減効果 8. 「10分・20分構想」が実現した際の事業拡大の見込み 9. 「10分・20分構想」が実現した際の自然災害発生時の売上減少抑制 10. 「10分・20分構想」への期待 11. 「10分・20分構想」が実現した際の新規進出・移転の意向、進出・移転時に重視すること 12. 「10分・20分構想」に対する意見、熊本都市圏の現在の道路や交通に対する意見

- 道路を使った移動に関する満足度について、約6割が不満と回答。
- 満足していない理由としては、「渋滞が多い(時間がかかる)」が最も多く挙げられており、次いで「通行ルート
の選択肢が少ない」「道が狭い」「他の移動手段がない」「移動距離が長い」などの意見が挙げられている。

◆道路を使用した移動の満足度及び「やや不満足」「不満足」の理由

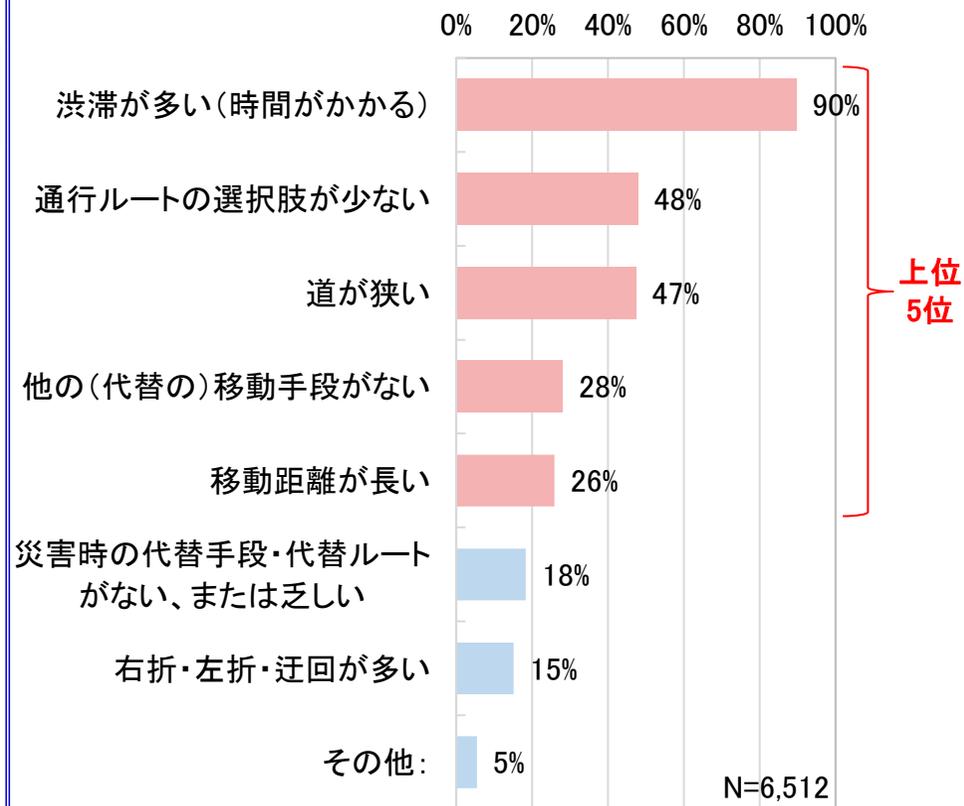
Q. 県内の「道路」を使った移動に満足していますか。



▲県内の道路を使った移動の満足度

資料:熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会

Q. 「やや不満足」「不満足」と回答した理由であてはまるものをすべてお選びください。



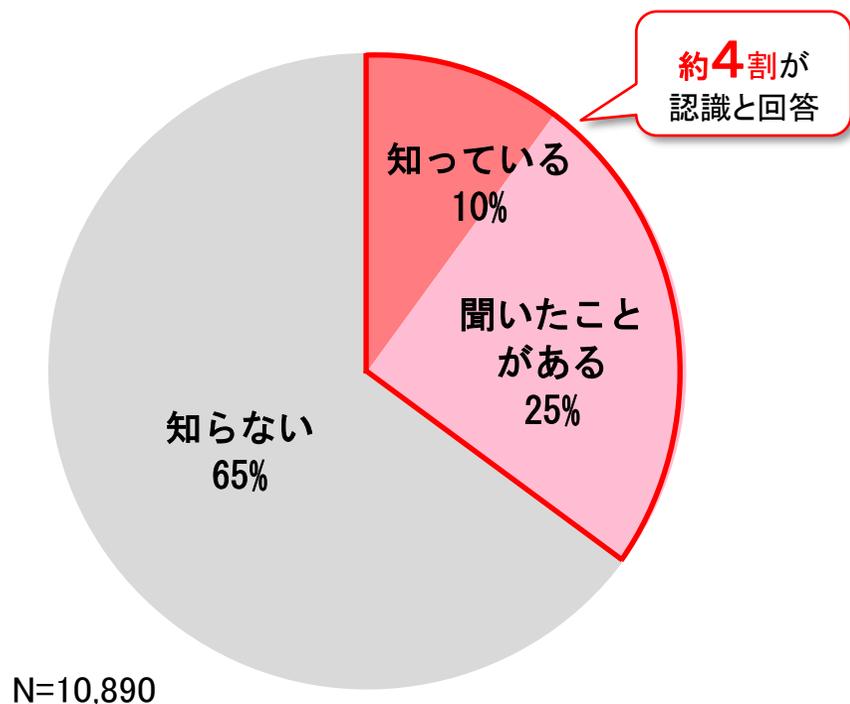
▲県内の道路を使った移動に満足しない理由

資料:熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会 25

- 「10分・20分構想」の認識について、**約4割が認識**していると回答。
- 「10分・20分構想」が実現した場合の利用意向は、**約9割が利用**すると回答。

◆「10分・20分構想」の認識

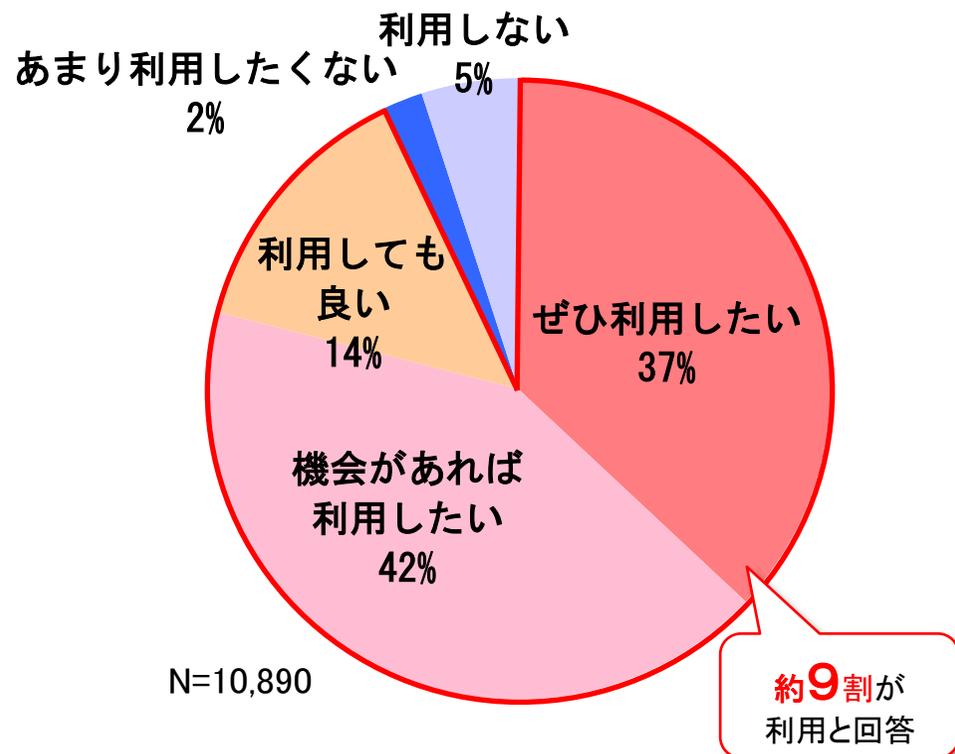
Q. 「10分・20分構想」をご存じですか。



▲10分・20分構想の認識

◆「10分・20分構想」の利用意向

Q. 「10分・20分構想」である「熊本都市圏北連絡道路」、「熊本都市圏南連絡道路」、「熊本空港連絡道路」が実現した場合、それらを利用しますか。



▲10分・20分構想が実現した際の利用意向

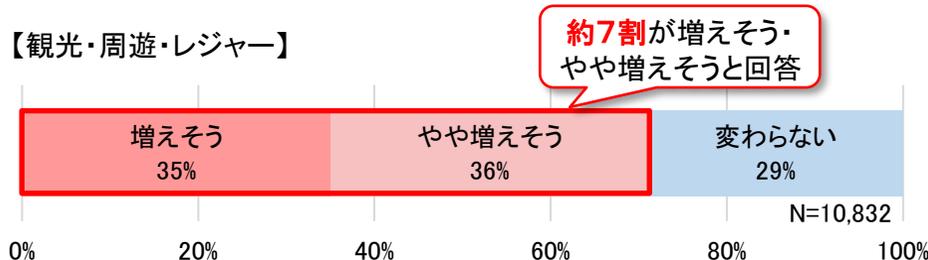
➤ 「10分・20分構想」の実現により、熊本都市圏内外問わず、「観光・周遊・レジャー」が増えるという期待が約7割で最も多く、次いで「買い物」が増えるという期待が約6～7割となっている。「家族・親戚・知人友人等への訪問」が増えるという期待については、約5割となっている。

◆「10分・20分構想」が実現した際の熊本都市圏内・圏外での移動頻度の変化

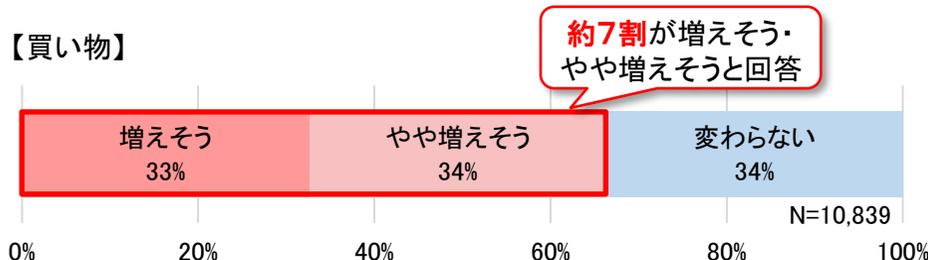
◆熊本都市圏内

Q. 「10分・20分構想」の実現により、熊本市中心部と高速道路ICのアクセス性が向上するとともに熊本都市圏内の渋滞が緩和した場合、熊本都市圏内の移動頻度に変化がありますか。

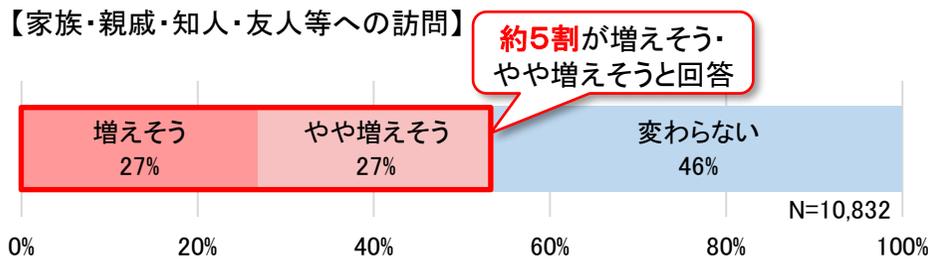
【観光・周遊・レジャー】



【買い物】



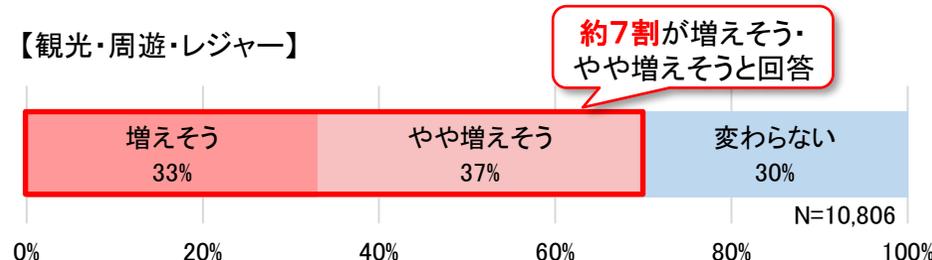
【家族・親戚・知人・友人等への訪問】



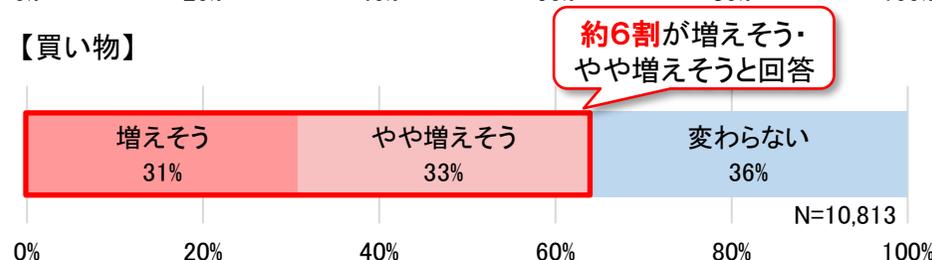
◆熊本都市圏外

Q. 「10分・20分構想」の実現により、熊本市中心部と高速道路ICのアクセス性が向上するとともに熊本都市圏内の渋滞が緩和した場合、熊本県内(都市圏外)の移動頻度に変化がありますか。

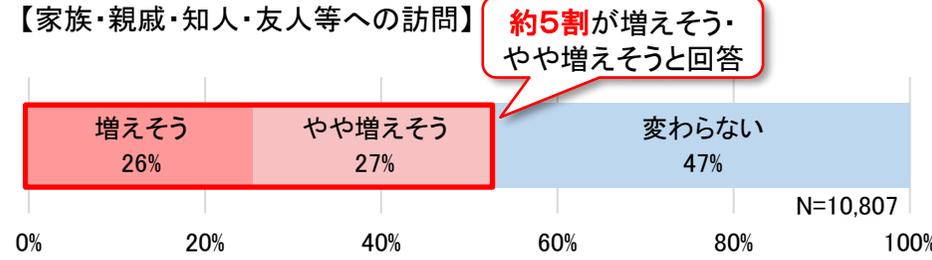
【観光・周遊・レジャー】



【買い物】



【家族・親戚・知人・友人等への訪問】



- 「10分・20分構想」に期待する効果については、**地域活性化**や**災害時のライフライン**といった意見のほか、交通混雑の緩和による**余暇時間の創出**といった期待の声が寄せられた。
- そのほか、**車利用者の多さ**、**道路の幅員の狭さ**、**車線数が少ない**、**事業費の削減**などの声も寄せられた。

◆「10分・20分構想」への期待に対する意見

<地域活性化>



通行がスムーズになる事で、スポーツや芸術、そして各種展示会などのイベントを開催しやすくなり、**熊本市の活性化に貢献**できると期待します。

交通が良くなれば、熊本に進出する会社が増えて**雇用が増える→税金が増える→市民が暮らしやすい街になるよう税金が使われる→人口が増える→税金が増える(→もとに戻って繰り返し)**



<災害>



コロナ禍でネット通販が増えたので、**配達がスムーズになるよう期待**しています。また、熊本地震のような**災害時のライフラインとしての機能に期待**しています。

<暮らし>

渋滞する時間がなくなれば、**子供と過ごす時間が増える**から嬉しい。



熊本は九州の中心にあるのに**交通機関や熊本空港へのアクセスが不便**であり、暮らしにくい都市です。誇れる街にしてください。

新しい道路も良いが、そもそも**渋滞している所が流れるような仕組み**を追加しないと、道路の利用そのものが無ければ意味がない。**既存道路の車線数を増やす**事や、**歩道橋設置で信号を減らす**など、渋滞緩和を主眼に置いてほしい。



<早期実現>



インターチェンジ、空港から市内中心部へのアクセス性の悪さ、渋滞が解消されることにより、県民はもちろん県外からの方々も喜ばれる施策と思います。**早期実現を望みます。**

熊本市だけでなく周囲の市町村にも波及効果が出て、熊本県全体の発展に繋がると思うので、**早く実現してほしい。**



※主な意見の抜粋

◆「10分・20分構想」に対する意見、熊本都市圏の現在の道路や交通に対する意見

<地域活性化>



できるだけ早く完成してほしい。**地域活性化、事故減少、移住定住の促進、通勤範囲の拡大、公共交通の活性化**など様々なことが期待できる。

<暮らし>

交通渋滞は熊本都市圏の最大の弱みであると長年感じています。「10分・20分構想」に**とても期待**しています。



熊本市内は昔から渋滞する幹線が多く、外出はしたいが渋滞時間を考えると遠出は考えにくいです。買い物に行くにも近場で済ませているのが、現状です。交通網がよくなれば、**スムーズに買い物にも外出でき、遠出の回数も多くなると**思われます。

渋滞が中々解消されないのは、**そもそも車利用者が多すぎる**こともあるかと思っていますので、道路の整備だけでなく、市電の輸送客数増加やバスの再編(中心地を通るバスが多すぎて無駄を感じます)などにも取り込んでほしいです。



道路幅員が狭すぎる。蛇行した道路が多い。**歩道がない**道路がほとんど。

<事業費>

渋滞緩和や時短はとても大切なことだと思いますが、**莫大な費用が掛かる事業だ**と思うので**無駄がないよう、計画を進めてほしい。**



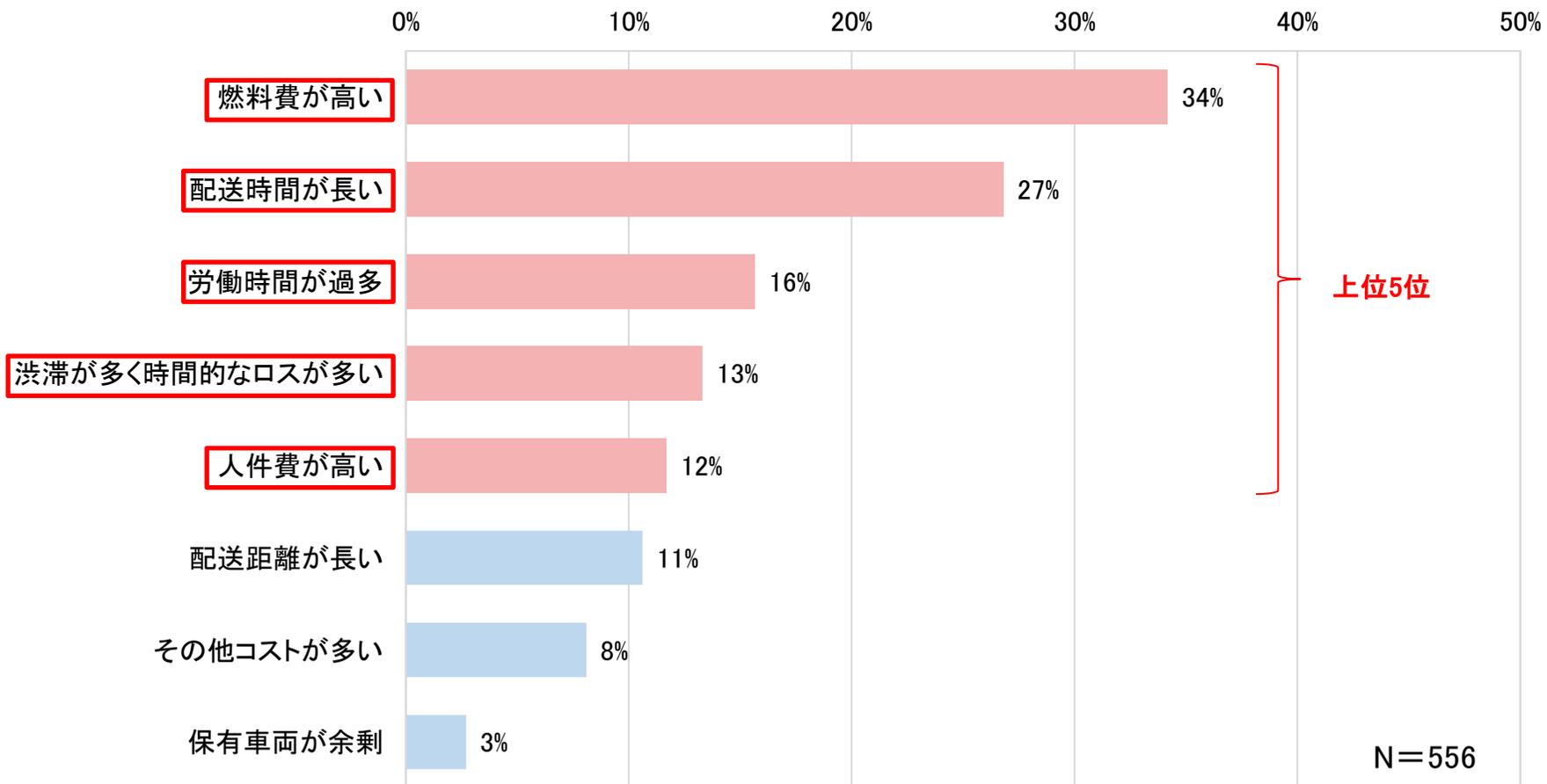
※主な意見の抜粋

資料:熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会

- 現状の物流については、燃料費が高い、配送時間が長いといった課題が多く、次いで労働時間の過多や渋滞による時間的なロス、人件費の高騰などの課題が寄せられた。

◆物流方法の問題点(課題)

Q. 貴社が行っている物流方法について、現在の問題点をお伺いします。あてはまるものすべてに○をつけてください。



▲利用している物流の問題点

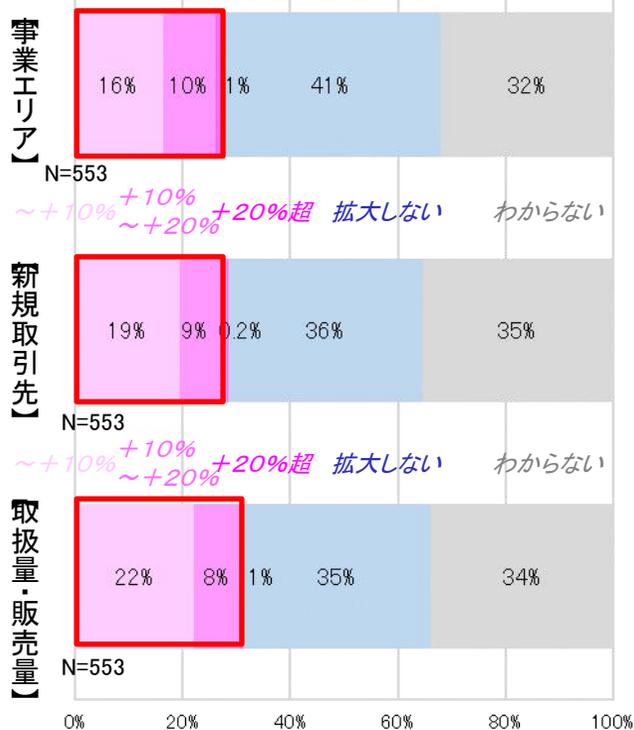
➤ 「10分・20分構想」の実現により、約3割の企業が熊本都市圏内外・熊本県外問わず、「事業エリア」「新規取引先」「取扱量・販売量」が拡大・増加すると回答している。

◆「10分・20分構想」が実現した際の事業拡大の見込み

Q. 「10分・20分構想」が実現した場合の貴社の事業拡大の見込みについて、想定されるもの1つに○をつけてください。

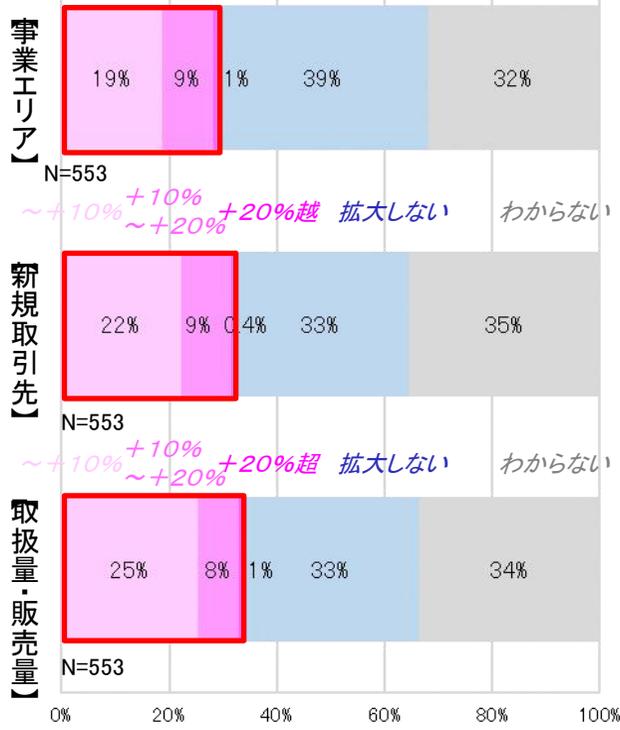
◆熊本都市圏内

「事業エリア」「新規取引先」「取扱量・販売量」
すべてで約3割が拡大・増加すると回答



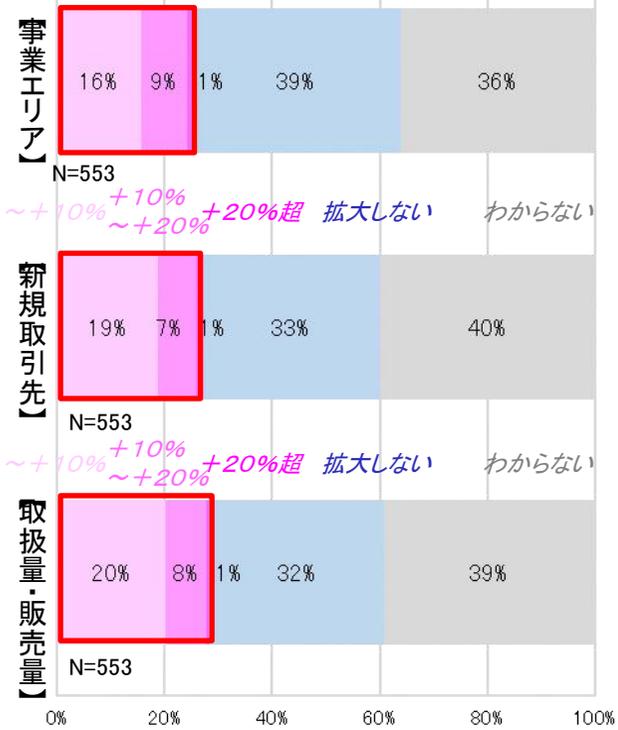
◆熊本都市圏外(熊本県内)

「事業エリア」「新規取引先」「取扱量・販売量」
すべてで約3割が拡大・増加すると回答



◆熊本県外

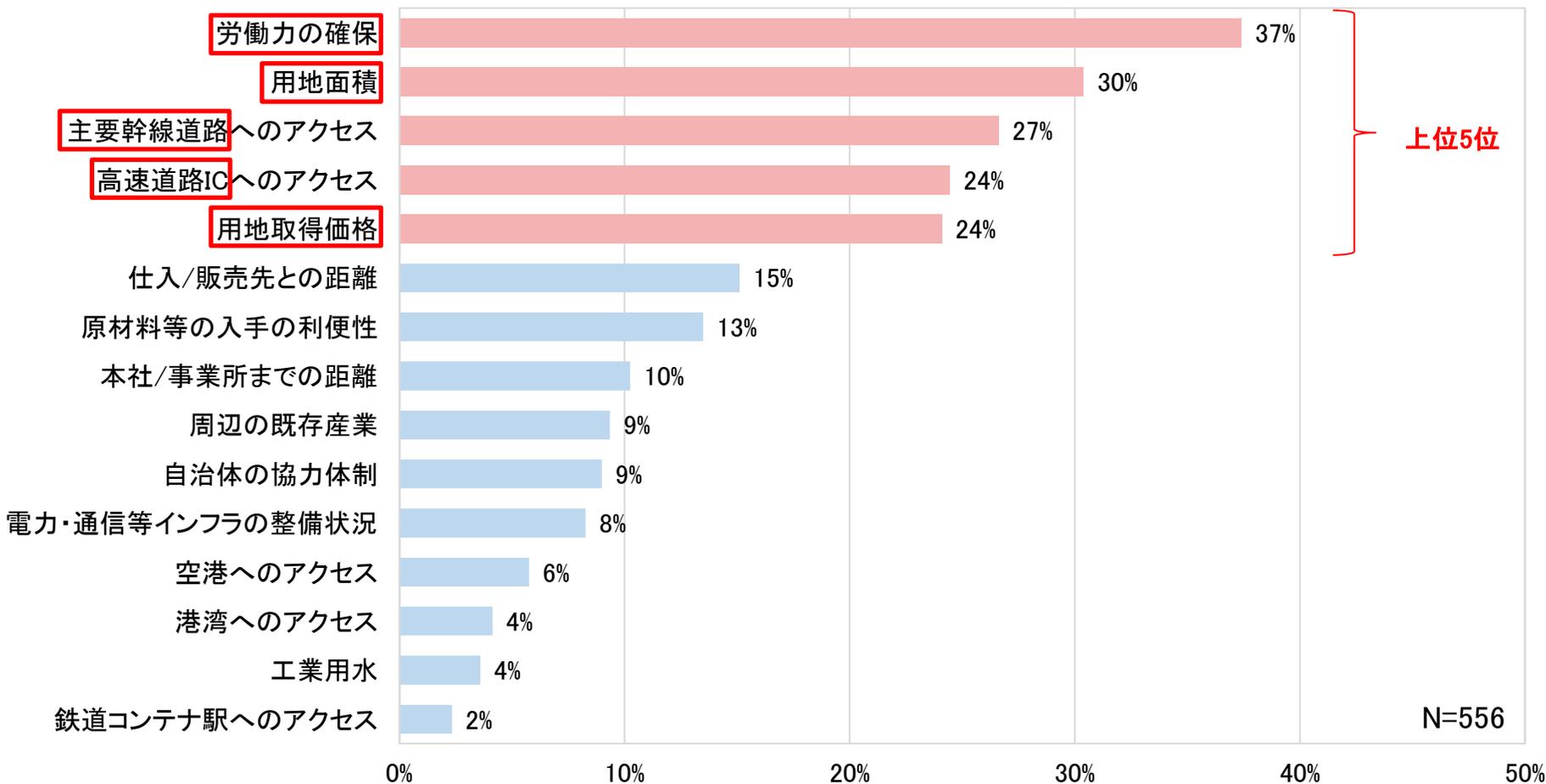
「事業エリア」「新規取引先」「取扱量・販売量」
すべてで約3割が拡大・増加すると回答



➤ 新設・増設・移設の際に重視される点については、**労働力の確保**が最も多く挙げられており、次いで**用地面積**や**主要幹線道路へのアクセス**、**高速道路ICへのアクセス**、**用地取得価格**などが挙げられた。

◆ 施設の新設・増設・移設時に重視する点

Q. 貴社において、**施設の新設・増設・移設の際に重視される点**は何ですか？



▲新設・増設・移設の際に重視される点

- 「10分・20分構想」に期待する効果については、時間短縮による**燃料費の低減**や**労働時間の短縮**や観光面における**周遊観光への貢献**などの声が寄せられている。
- そのほか、環境面を勘案し、**自動車から他の公共交通機関への転換が必要**などの声も寄せられた。

◆「10分・20分構想」に期待する効果に対する意見



空港の利便性が高まり、県が進める大空港構想により、**観光の発展が進むことで、九州の中心の地の利を生かした物流・人流のハブ空港としての役割を期待**できます。

当社はホテルを営んでおります。福岡県及び熊本県における観光面で「10分・20分構想」は**周遊時間の短縮に貢献**できるのではないかと期待しています。



取引先に毎日出荷するために、熊本市と阿蘇郡南小国町に産地を作り、新鮮な野菜を収穫して毎日出荷しています。**10分・20分構想ができれば、時間の短縮につながり、燃料や労働時間の短縮につながり、ありがたいです。**

「10分・20分構想」を県や市が本気で実現したいのであれば、もっと県民・市民に対して**この構想の有効性をPRすべき**だと考える。現状では知らない人が多い。



この計画はあくまでも**車中心の考え**であり、世の中のエネルギー問題やCO₂削減等を考えると自動車を中心としたものの考え方も、考え直した方がよいのでは、と思いました。特にこれからは、高齢化が進む最中、スピードよりも**安心安全を重視**するならば、モノレールなどを整備したほうが良いと思います。新しいまちづくりを求めます。

※主な意見の抜粋

◆「10分・20分構想」に対する意見や熊本都市圏の現在の道路や交通に対する意見



県外から熊本に移住した者から、熊本は道が狭いと言われます。道幅が広くなると走りやすく、通る道も分散され、**渋滞の緩和や子どもたちの安全面の確保も図れる**と思います。



現在最寄りのICまで1時間はかかるので、この構想に**大いに期待**しております。



道路の本数が少なく、道幅が狭い。**立体交差**などの利用を多くする必要あり。



熊本港、駅、空港を結ぶ架橋連絡道路と、その道路に吊り下げ式モノレールが構築されると、**渋滞緩和や集客による活性化、また集客や利用による予算回収など、費用対効果が高い**と思います。

※主な意見の抜粋