

議題(1) 熊本都市圏の交通渋滞対策について

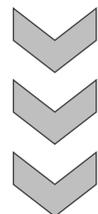
項目	現状、これまでの取組状況、課題等
<p>(1) 熊本都市圏の交通渋滞対策について</p>	<p>1 現状・背景</p> <ul style="list-style-type: none"> 熊本都市圏の交通渋滞は慢性化しており、県内の主要渋滞箇所は285箇所（R6.12時点） そのうち、都市圏における箇所数は226箇所、熊本市は174箇所、県内の約6割が熊本市に集中 3大都市（東京、大阪、名古屋）を除いて、主要渋滞箇所数は政令指定都市ワースト1位 地域公共交通については、利用者の減少、事業者の経営悪化、サービス水準の低下となるなど負のスパイラル化 道路施策と公共交通施策を組み合わせた対策をおこなっていく必要がある <p>2 これまでの取組状況</p> <p>○トップ会談（令和6年7月18日）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏における交通渋滞の課題や取組の方向性について意見交換し、県市で認識を共有 国や近隣自治体とも連携しながら、あらゆる手段を講じて渋滞解消に取り組んでいくことを確認 県市共通のキーワードとして「自動車1割削減、公共交通利用2倍、渋滞半減」を設定 <p>○第1回 県市調整会議（令和6年8月19日）</p> <ul style="list-style-type: none"> まずは大きく交通状況が変化し、主要渋滞箇所が集中している、熊本市東部・北東部エリアをターゲットに取り組むことを確認 道路整備のハード対策とあわせて、マイカーから公共交通への転換や街なかへの自動車流入の抑制に向けたソフト施策にも取り組む ピーク時の交通量を分散する取組として、9月から県市共同で時差出勤を推進することとした（目標：県市合計 1日4千人） <p>▲トップ会談等を通じ、県市両トップによる課題の共有や取組の加速化等を確認</p> <p>○第2回 熊本県交通渋滞対策協議会（令和6年12月16日）</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内の渋滞状況や対策等を共有し、最新の交通状況に合わせ、新たに12箇所を主要渋滞箇所に指定（県内の主要渋滞箇所は285箇所） <p>3 短期的な課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 慢性化する都市圏の交通渋滞の緩和に向け、交差点改良等の道路施策に取り組み、車の「流れ」をよくするとともに、公共交通の利便性向上や利用促進策も併せて実施し、車から公共交通への「転換」を促すことが必要 加えて、ピーク時の交通を「分散」する取組として、9月から県市共同で推進している時差出勤のさらなる拡大や、ルートマネジメントなどによる既存道路ネットワークの利活用などにも早急に取り組む必要がある <p>4 中長期的な課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏の交通渋滞を抜本的に変えていくには、高規格道路等の整備を進め、道路ネットワーク整備を着実に推進するとともに、特に県民・市民の大きな不満である中心市街地と空港を結ぶメイン道路の第二空港線等を重点的に取り組んでいくことが必要 公共交通への利用転換を図るため、公共交通の基盤整備にも取り組む必要がある <p>5 長期的な課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 国・県・市で連携して、広域道路ネットワークを構築することは、自動車交通の流れを良くすることはもとより、経済活動における人流・物流の円滑化や災害発生時におけるダブルネットワークの構築のためにも必要

**令和6年度
第2回 熊本県・熊本市調整会議**

令和6年(2024年)12月26日

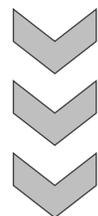
熊本都市圏の渋滞解消に向けた県・市の連携

1 第1回 熊本都市圏の渋滞解消に向けた熊本県・熊本市トップ会談 <令和6年(2024年)7月18日>



- ◆ 都市圏の交通渋滞解消に向け、「自動車1割削減、公共交通利用2倍、渋滞半減」をキーワードに、課題や取組の方向性について意見交換し、県市で認識の共有を図った
- ◆ 国や近隣自治体とも連携しながら、あらゆる手段を講じて渋滞解消に取り組んでいくことを確認

2 令和6年度 第1回 熊本県・熊本市調整会議 <令和6年(2024年)8月19日>



- ◆ まずは主要渋滞箇所が点在し、大きく交通状況が変化している、熊本市東部・北東部エリアをターゲットに取り組む
- ◆ マイカーから公共交通への転換や、街なかへの自動車流入の抑制に向けたソフト対策にも取り組む
- ◆ 9月から県市共同で時差出勤を推進（目標 1日4千人）

3 令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議 <令和6年(2024年)12月26日>

- 【取組方針】
- ・ 「道路施策」と「公共交通施策」の連携
 - ・ エリア毎の特性に応じた交通ネットワーク（道路空間再構築含む）の強化
 - ・ 渋滞ピーク時をターゲットとした交通対策

道 路

- ◆ 主要渋滞箇所の分析結果（渋滞協）を踏まえ、短期的に取り組む交差点改良の具体箇所を明示
- ◆ 都市圏の渋滞解消に向けた、中長期的な道路対策の方向性を明示



公 共 交 通

- ◆ 公共交通の利用促進策・利便性向上策を明示し、自家用車から公共交通への利用転換を発信
- ◆ ピーク時交通量の分散化による快適な移動の確保を目的とした時差出勤のさらなる展開を発信

加速化対策(短期)～3年

県市で連携して取り組む **道路施策** ～車の“流れ”をよくする取組～

交差点改良や信号制御の最適化

市内)主要渋滞箇所 8か所及びその周辺3か所 < 8/174(約 5%) >
市外)主要渋滞箇所 16か所及びその周辺3か所 < 16/ 52(約30%) >

■交差点改良や信号制御の最適化等の実施

<都市圏東部エリア> 14か所

- ・熊本益城大津線(第二空港線)(3か所①②⑩)<県市>
- ・国体道路(7か所①～⑦)<市>
- ・小池竜田線(2か所⑧⑨)<市>
- ・国道443号(1か所⑬)<県>
- ・熊本空港線(第一空港線)(1か所⑱)<県>

<セミコン周辺エリア> 16か所

- ・熊本大津線(3か所③④⑦)<県>
- ・大津植木線(2か所⑥⑨)<県>
- ・大津西合志線(2か所⑤⑧)<県>
- ・国道325号(1か所⑩)<県>
- ・住吉熊本線(6か所⑪～⑯)<県>
- ・辛川鹿本線(1か所⑰)<県>
- ・託麻北部線(1か所⑲)<市>

■バスベイの整備による交通の円滑化

- ・熊本菊陽線など(10か所)<県>

■道路ネットワーク整備の着実な推進

- ・熊本西環状道路(池上工区)Ⓐ<市>
- ・(都)坪井龍田陳内線Ⓑ<市>

県市で連携して取り組む **公共交通施策** ～車から公共交通への“転換”を促す取組～

年間利用者数

路線バス)・現状(2023年) 2,449万人/年→目標(2027年) 3,000万人/年
市電)・現状(2023年) 1,009万人/年→目標(2027年) 1,170万人/年

■公共交通の利便性向上及び利用促進

- ・利用促進キャンペーン<県>
- ・運転士不足対策<県>
- ・駅やバス停の改良<県市>
- ・バス・電車無料の日<市>
- ・市電3両編成導入<市>
- ・利便性の高い料金施策<県市>
- ・パーク&ライド・サイクル&ライドの拡大<県市>
- ・シェアサイクル利用エリア拡大<県市>

■公共交通の輸送力強化と基盤整備

- ・新水前寺バスベイ<市>
- ・バス路線網やダイヤの拡充
- ・豊肥本線の増便・増結や駅の改良
- ・従業員送迎バスの導入や共同運行

連携
X

～ピーク時の交通を“分散”する取組～

1年以内に1万人規模の取組 時差出勤等に取り組む企業 200社

■集中する“時間”の分散

- ・官公庁や民間企業の時差出勤・在宅勤務を推進<県市>
- ※実施企業の宣言や認定制度等

■集中する“場所”の分散

- ・既存道路ネットワークの利活用

抜本対策(中期) 4～10年

県市で連携して取り組む **道路施策** ～車の“流れ”をよくする取組～

主要渋滞箇所226か所のうち約80か所の改善に向け取組を強力に推進

■道路ネットワーク整備の着実な推進

○高規格道路

- ・中九州横断道路<国> ・熊本西環状道路(砂原工区)<市>

○地域道路

- ・国道3号 植木バイパス<国> ・国道387号(須屋工区)<県>
- ・国道443号(空港北工区)<県> ・熊本高森線((都)益城中央線)<県>
- ・大津植木線(多車線化・合志ICアクセス道路)<県>
- ・新山原水線((都)菊陽空港線)<県> ・辛川鹿本線<県市>
- ・都市圏南部の渋滞対策<県市> ・(都)池田町花園線<市> など

■交差点改良や信号制御の最適化等の実施

- ・熊本益城大津線(第二空港線) ・熊本空港線(第一空港線) など

■車から自転車などへの転換

○自転車・歩行者空間整備

- ・熊本高森線((都)益城中央線)<県>
- ・大津植木線(多車線化)<県> など

県市で連携して取り組む **公共交通施策** ～車から公共交通への“転換”を促す取組～

公共交通分担率※を2倍にする

※目的地までの移動に利用される全ての交通手段のうち、公共交通が占める割合

【熊本都市圏パーソントリップ調査より】 ※熊本都市圏総合交通計画協議会第5回委員会資料より抜粋

公共交通：5.3% (鉄道：1.5%、市電：1.0%、バス：2.8%)
自動車：67.3%、二輪車：12.0%、徒歩：15.5%

■公共交通の輸送力強化と基盤整備

- ・「交通連合/運輸連合※」の実現
 ※持続可能な交通を目指し、公共交通の利便性を高めるため、
 行政と交通事業者が一体となった組織
- ・阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備
- ・豊肥本線の速達性向上や複線化
- ・バス優先/専用レーン整備
- ・路線バスの輸送力向上
- ・BRT/LRTの活用
- ・電鉄を軸とした新たな公共交通ネットワークの構築
- ・市電延伸((仮称)東町線)
- ・自動運転バスの社会実装



抜本対策(長期) 11年～

■広域道路ネットワークの構築

- ・中九州横断道路<国> ・国道3号 植木バイパス<国>
- ・熊本都市圏3連絡道路

■持続可能な公共交通の維持



【渋滞対策の取組み方針（位置図）】

【セミコン周辺エリア】
企業進出や宅地開発による
交通量の急増に対応

加速化対策（短期）：3年

抜本対策

<エリア凡例>

	県市連携（短期）
	県市連携（中期）

凡例	
	国事業
	熊本市事業
	熊本県事業
	公共交通機関（鉄軌道）
	高規格道路
	国道
	主要地方道
	一般県道
	九州新幹線
	県道
	市道
	町道
	村道
	九州新幹線
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町道
	村道
	U
	県道
	市道
	町

短期施策 <道路(市)>

■ 交差点改良等による交通円滑化

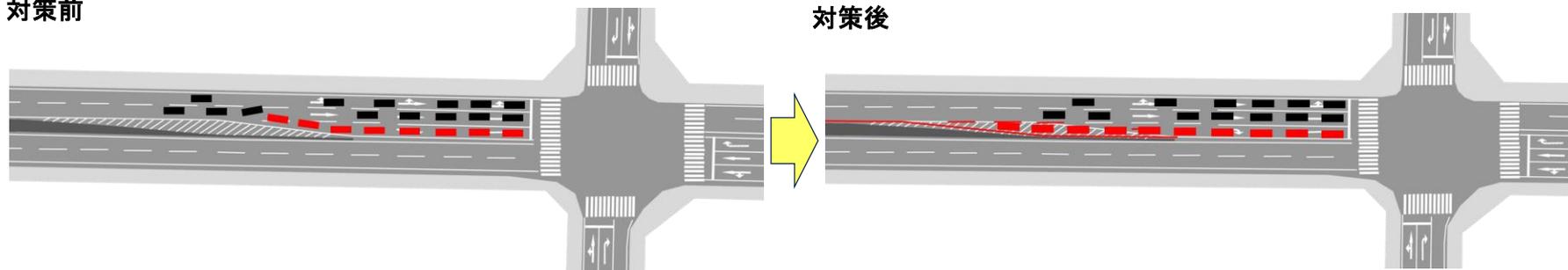
【STEP1 区画線改修による右折レーンの延長】

超短期で実施できる道路改良を伴わない区画線改修による交通円滑化に着手！

既存道路区域内で速やかに対策を講じることで、県民・市民に渋滞対策を“見える化”！

- 右折待ち車両が連なることにより直進車両を大いに阻害(直進車線は実質1車線)
- 区画線改修により右折レーンを延長することで、十分な滞留長を確保！交通流動の円滑化を図る！

対策前



STEP1

- 道路の混雑状況やボトルネック交差点を把握！
- 早期に実施可能な対策から着手！
<国体道路、(一)小池竜田線>

STEP2

- 幹線道路かつ地域の核となる道路対策の検討に着手！
- 交通の円滑化にアプローチ！
<第二空港線外>

STEP3

- 都市圏の広域ネットワークを構築！
- 半導体進出効果の最大化！
<2環状11放射道路>

対策効果については、引き続き渋滞協にて経過観察 → 状況にあわせた対策を実施(国・県・市でフレキシブルに対応)

短期施策 <公共交通（市）>

■ 公共交通の利便性向上（ハード施策）

【新水前寺バスベイ】

- 多くの乗車待ちが発生している市電利用客を分散化！
- 安全性向上！交通結節機能向上！豊肥本線需要増にも対応！

混雑状況



<市電とバスの混雑率状況>（朝ピーク時の7時～9時）

施設配置状況



出典：PLATEAU VIEW(国土交通省 <https://plateauview.mlit.go.jp/>)を加工して作成

■ 公共交通の利用促進（ソフト施策）

【ルートマネジメント・時差出勤】

集中する交通量を分散して、「公共交通」にも「自家用車」にも優しいまちに！

- 「時間」の分散・・・近隣自治体や民間企業も巻き込んで“時差出勤”を推進！
- 「場所」の分散・・・走行ルートを選択肢を提供して通過交通量を分散！

(参考)



【バス・電車無料の日】

公共交通を利用する“きっかけ”として実施。今年は「連携中枢都市圏」で実施！（20市町村）



短期施策 <時差出勤(県・市)>

■ 交通渋滞緩和に向けた時差出勤の役割

<トリップ※数の変化> ※目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位

- 熊本都市圏の人口はほぼ横ばいの中、総トリップ数は**減少傾向**

2012年: 275.3万トリップ/日
2023年: 233.5万トリップ/日 **約15%減少**

<朝ピーク時間帯の変化>

- 1日の総トリップに占める朝ピーク時間帯(7~9時)の割合が**わずかに増加**

⇒熊本都市圏におけるトリップ割合は午前7~9時がピーク

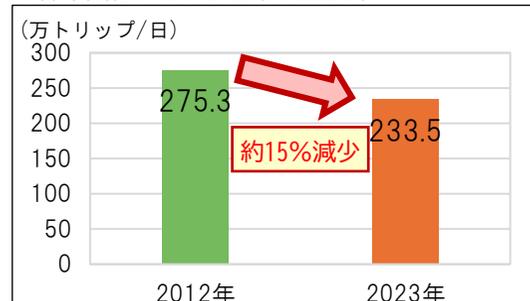
2012年: 12.0%
2023年: 14.3% **2.3ポイント増加**

総トリップ数は減少しているが、依然として交通は朝ピーク時間帯(午前7~9時)に集中

すぐに着手できる取組みとして、

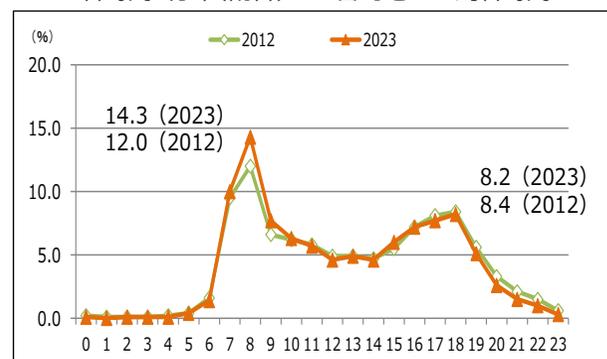
時差出勤の推進により**朝ピーク時間の交通量を分散**させることで、交通渋滞の緩和が期待できる

▼都市圏総トリップ数(日あたり)



※熊本都市圏総合交通計画協議会第5回委員会資料より抜粋

▼着時刻※分布(割合) ※目的地への到着時刻



※熊本都市圏総合交通計画協議会第5回委員会資料より抜粋

短期施策 <時差出勤(県・市)>

■ 熊本県・熊本市職員の時差出勤や在宅勤務等への集中的な取り組み

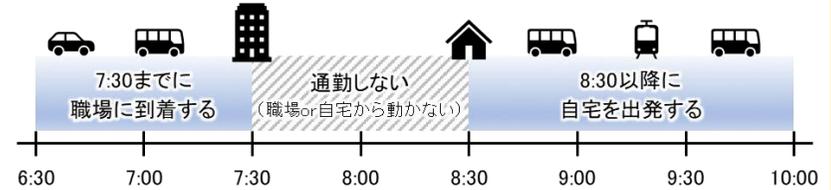
<取り組みの概要>

期間 9/2(月)~30(月)

対象 熊本県・熊本市職員

内容 朝ピーク時間帯(7:30~8:30)を避けた時間に通勤

目的 渋滞解消対策としては、朝ピーク時に集中する交通量を分散するソフト面の対策も重要
朝ピーク時の交通量を減らし、オフピークにリバランスすることで交通渋滞の緩和に繋げる



<実施結果>

実施人数 **1日平均4,086人**(目標値:4,000人/日) ※このほか肥後銀行及び九州フィナンシャルグループで**610人**が実施

参加職員による取り組みへの評価

- ・交通量が多少緩和され、通勤時間が短縮された
- ・バス利用時に座席に座れるようになりストレスが減った
- ・時差出勤や在宅勤務を利用しやすい職場風土になり、多様な働き方を選択できるきっかけになった

■ 県職員の車両台数の変化をもとにした効果分析

<分析の考え方>

- ・県職員の自動車通勤台数1,222台のうち、**時差出勤等を実施した台数は711台**
- ・各交差点の県職員台数は、通勤ルートから推計
- ・各交差点の交通量は、県庁方面へ向かう車線の令和6年9月の平日(18日間)の平均値
- ・県庁周辺的主要な交差点の朝ピーク時間帯(7:30~8:30)の交通量の変化を検証

短期施策 <時差出勤(県)>

■ 熊本県・熊本市職員の時差出勤や在宅勤務等への集中的な取り組み

<県庁付近交差点の車両通過台数の変化>



- 神水交差点: **約11%の減少** (280台減少)
- 県庁通り入口交差点: **約10%の減少** (323台減少)
- 保田窪北交差点: **約7%の減少** (261台減少)

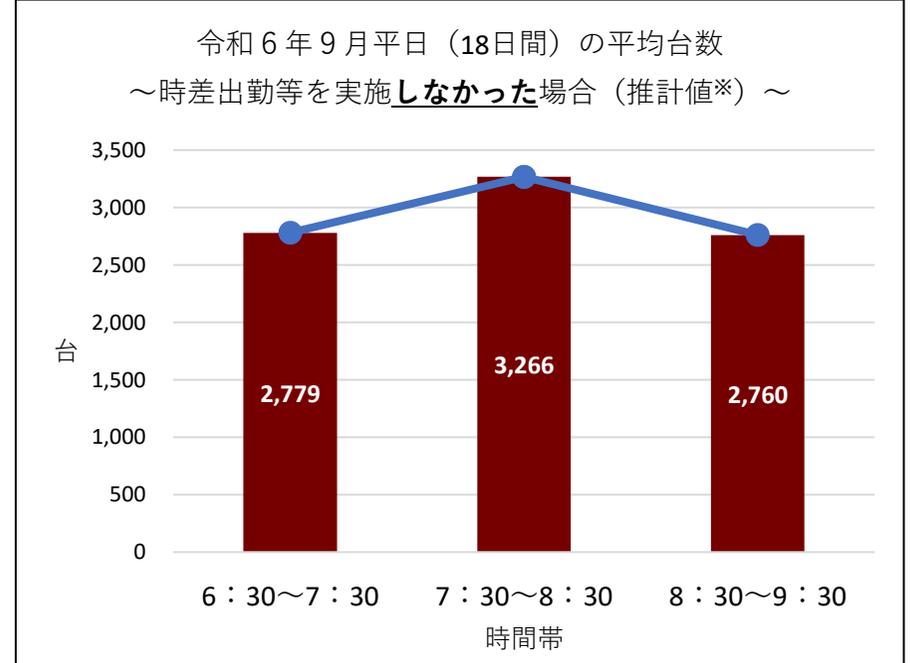
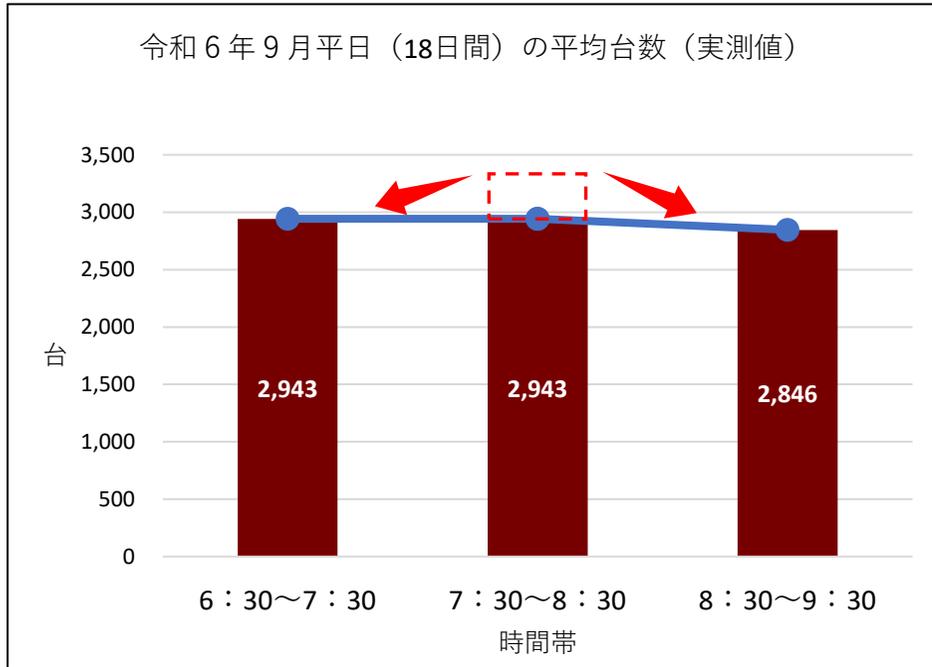
今回の時差出勤等の実施により県庁付近の主な交差点における、県庁方向に向かう車線の朝ピーク時間帯(7:30~8:30)において、交通量の減少が確認された

※時差出勤実施状況調査及び県警所有の交通量データから各交差点を通過したと思われる職員の車両台数を推計

短期施策 <時差出勤(県)>

■ 熊本県・熊本市職員の時差出勤や在宅勤務等への集中的な取り組み

<県庁通り入口交差点(県庁に向かう2車線)の車両通過台数の変化>



時差出勤等の実施により、朝ピーク時間帯の自動車台数が減少し“平準化”された

- ◎ 時差出勤等の実施により、7:30~8:30の交通量は323台(10%)減少
- ◎ 時間帯別には6:30~7:30に164台、8:30~9:30に86台が分散、在宅勤務等により73台が減少

※推計値

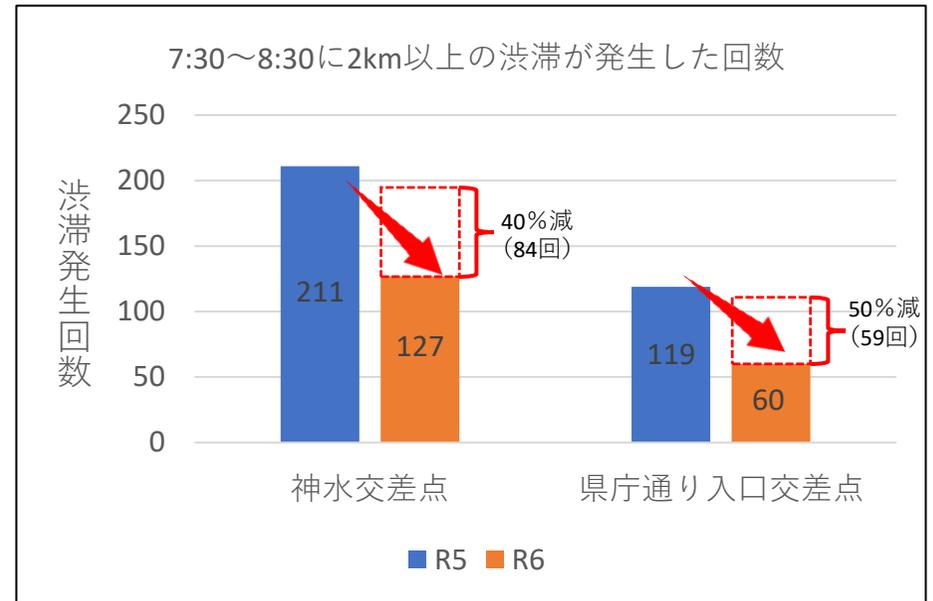
実測値に時差出勤等を実施した県職員の車台数323台を通常勤務時の通勤時間帯である7:30~8:30に上乗せ
在宅勤務等の73台を除き、上乗せした県職員の車台数分を勤務区分に応じて6:30~7:30の実測値から164台、8:30~9:30の実測値から86台差し引いた

短期施策 <時差出勤(県)>

■ 熊本県・熊本市職員の時差出勤や在宅勤務等への集中的な取り組み

<2km以上の渋滞※発生回数の比較(7:30~8:30の1時間、18日間合計)>

※時速20km以下で走行している自動車が連なった状態



- 神水交差点：**約40%の減少** (211回→127回:84回減少)
- 県庁通り入口交差点：**約50%の減少** (119回→60回:59回減少)
- 保田窪北交差点：R5年度及びR6年度共に発生無し(前後交差点を起点とする渋滞はあり)

今回の時差出勤等の実施により県庁付近の主な交差点における、県庁方向に向かう車線の朝ピーク時間帯(7:30~8:30)において、渋滞回数の減少が確認された

※出典：県警所有の交通量データ

短期施策 <公共交通(県)>

■ 公共交通利用促進キャンペーンの実施(11/16~)

【取組みの概要】

熊本都市圏の渋滞解消に向けて、過度な自動車利用から公共交通利用へ県民の行動変容を促すため、公共交通の利用促進に繋がるプロモーションの実施やシンポジウムを開催する

1 啓発動画等

公共交通の利用促進に向けた意識醸成に繋がるツールを作成し、社会人や高齢者、大学生、その他とターゲットを分けてプロモーションを実施

【参考】バス後方ステッカー

(プロモーション媒体)

テレビ、ラジオ、街頭ビジョン、特設ページ、バス後方ステッカー、コンビニ広告 など



2 「みんなで乗ってみんなで支える」くまもと公共交通 新時代シンポジウム

開催日 **12月26日(木) 13時30分~16時00分** @**くまもと県民交流館パレア 10階ホール**

内容

「車1割削減・渋滞半減・公共交通2倍」の実現に向け、先行事例や研究データ、事業者の取組みを踏まえ、専門家と「住みよい熊本」を考える

- ① 交通事業者、有識者などによる基調講演
- ② 交通事業者が実施している公共交通の利用促進に資する取組みを発信するパネルディスカッション

【参考】12月25日時点 申込者数257名 (うちオンライン参加66名)

「みんなで乗ってみんなで支える」
**くまもと公共交通
新時代シンポジウム**

日時 **2024年12月26日(木)**
13時30分~16時00分 (開場13時00分)

会場 **くまもと県民交流館パレア 10F ホール**
(熊本県熊本市中央区手取本町8-8)

参加費 **無料/定員250名** **参加者募集**

お問い合わせ **TEL096-361-3226**
(平日10:00~12:00, 13:00~17:00)

主催/熊本県企画振興部交通政策課

第1部 基調講演
演題 **公共交通を軸としたまちづくり**

第2部 パネルディスカッション

森 雄志 氏 (熊本県知事)
富山大学 名誉教授・名誉学長
京都大学名誉教授

1952年富山県生まれ、1975年富山県議会議員に当選、2009年富山県庁長官に就任、2008年市町村合併に伴い富山県市長に就任、4期連続で2021年任期満了。減税、人口減少対策を推進する公共政策を軸とした「公共交通を軸としたまちづくり」を推進し、LRTネットワークを中心としたまちづくりを進める。

森 雄志 氏 太田 慎平 氏
熊本県知事 熊本県知事補佐
熊本県知事補佐

今藤 康雄 氏 村上 典博 氏
熊本県知事補佐 熊本県知事補佐

熊本日日新聞社地域創成部(事業受託者)