

第2回 熊本都市圏3連絡道路 有識者委員会

～地域と道路の現状・課題を踏まえた政策目標(案)の設定～

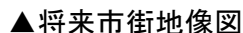
1. 地域と道路の現状
2. 熊本都市圏を取り巻く最近の社会情勢の変化と取組み
3. 地域と道路の課題
4. 政策目標(案)の設定

令和7年3月25日

1. 地域と道路の現状

①都市構造

- 「多様な都市機能の集積・利便性の向上を目指す多核連携型都市づくり」**
地方中枢拠点都市圏に求められる**広域的な拠点機能や都市機能を、交通網の整備に合わせて配置整備し、都市の利便性の向上と広域的な交流の促進を図り、「エコ・コンパクトな都市づくり」を推進する。**



▲主な交通拠点と2環状11放射道路

資料:熊本都市圏都市交通マスタープラン(H28.3)を基に作成

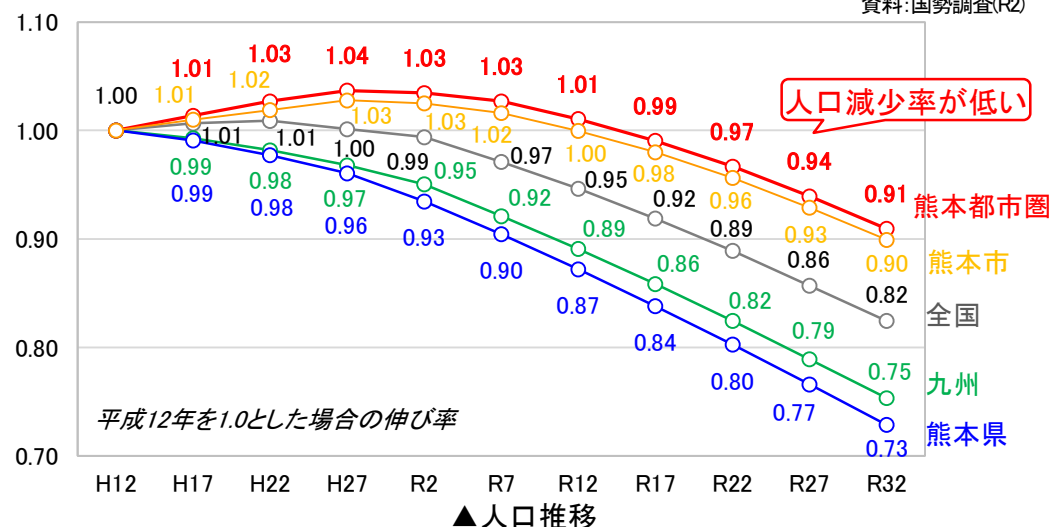
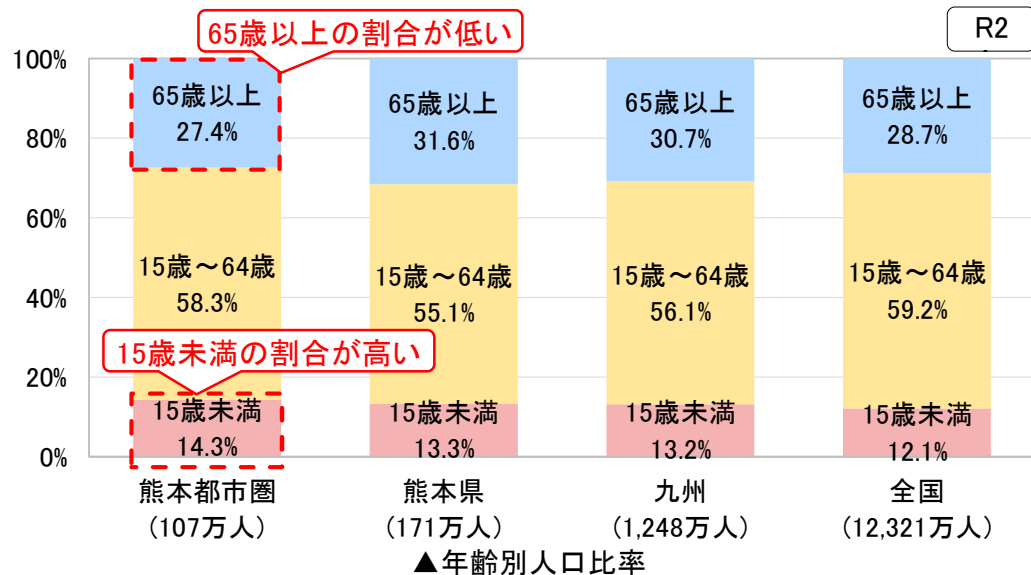
熊本市を中心とした5市6町1村(熊本市、菊池市、合志市、大津町、菊陽町、西原村、益城町、嘉島町、御船町、甲佐町、宇城市、宇土市)で構成される熊本県の約6割※の人口が集中する地域

※熊本県内人口(約171万人)のうち5市6町1村の人口が約109万人
資料:人口動態調査(R5)

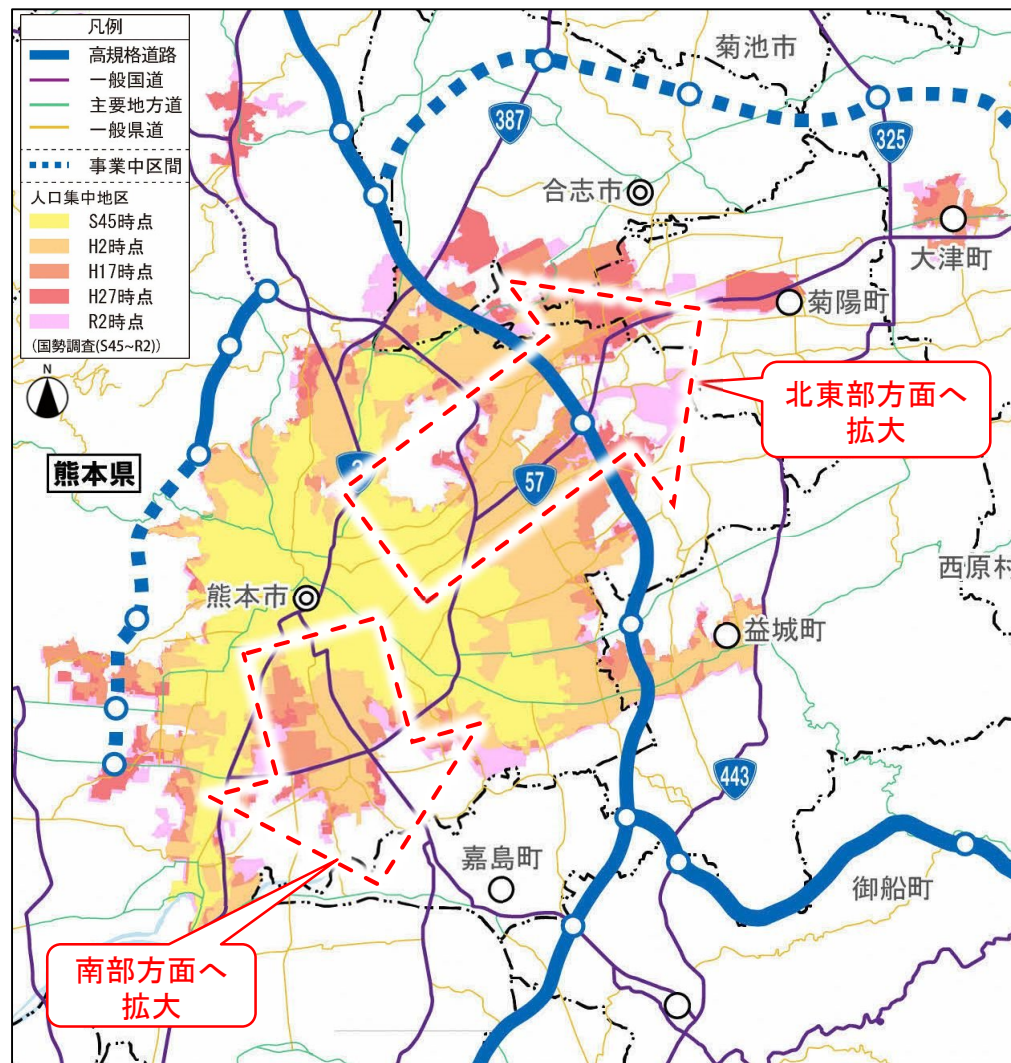
1. 地域と道路の現状

②人口

- 熊本都市圏は全国、九州、熊本県全体と比べて65歳以上の人口割合が低く、15歳未満の人口割合が高い。
- 将来的な人口減少率は全国、九州、熊本県全体と比較して低い見込みである。
- 近年では、人口集中地区は熊本市を中心に北東部、南部方面へ拡大している。



資料: 統計でみる都道府県・市区町村のすがた(H12～R2)、
日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計) 国立社会保障・人口問題研究所



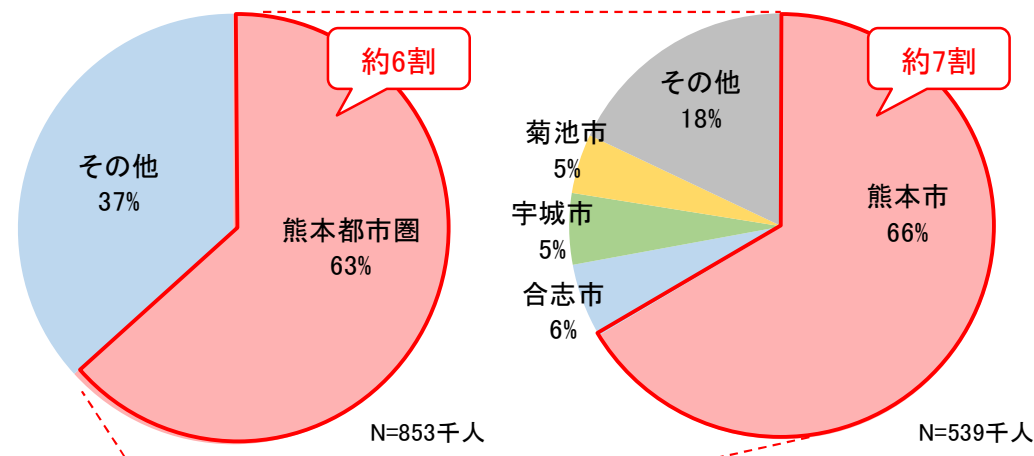
▲熊本都市圏の人口集中地区の拡大状況

資料: 国勢調査(S45～R2)

1. 地域と道路の現状

③地域間流動

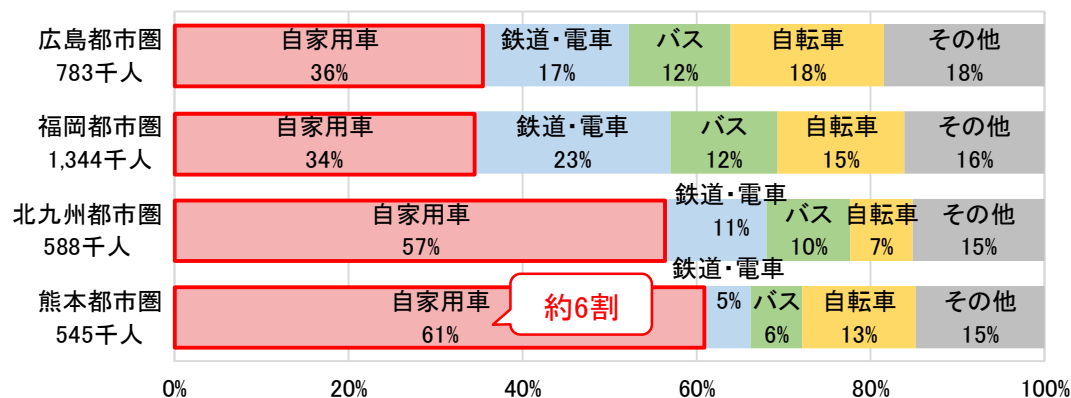
- 県内居住者の通勤通学先は熊本都市圏が約6割を占めており、そのうち約7割が熊本市となっている。
- 通勤通学時の交通手段は約6割が自家用車である。



※15歳以上の通勤通学者を集計
※他県、通勤通学先不詳を除く

▲熊本県内居住者の通勤通学先内訳

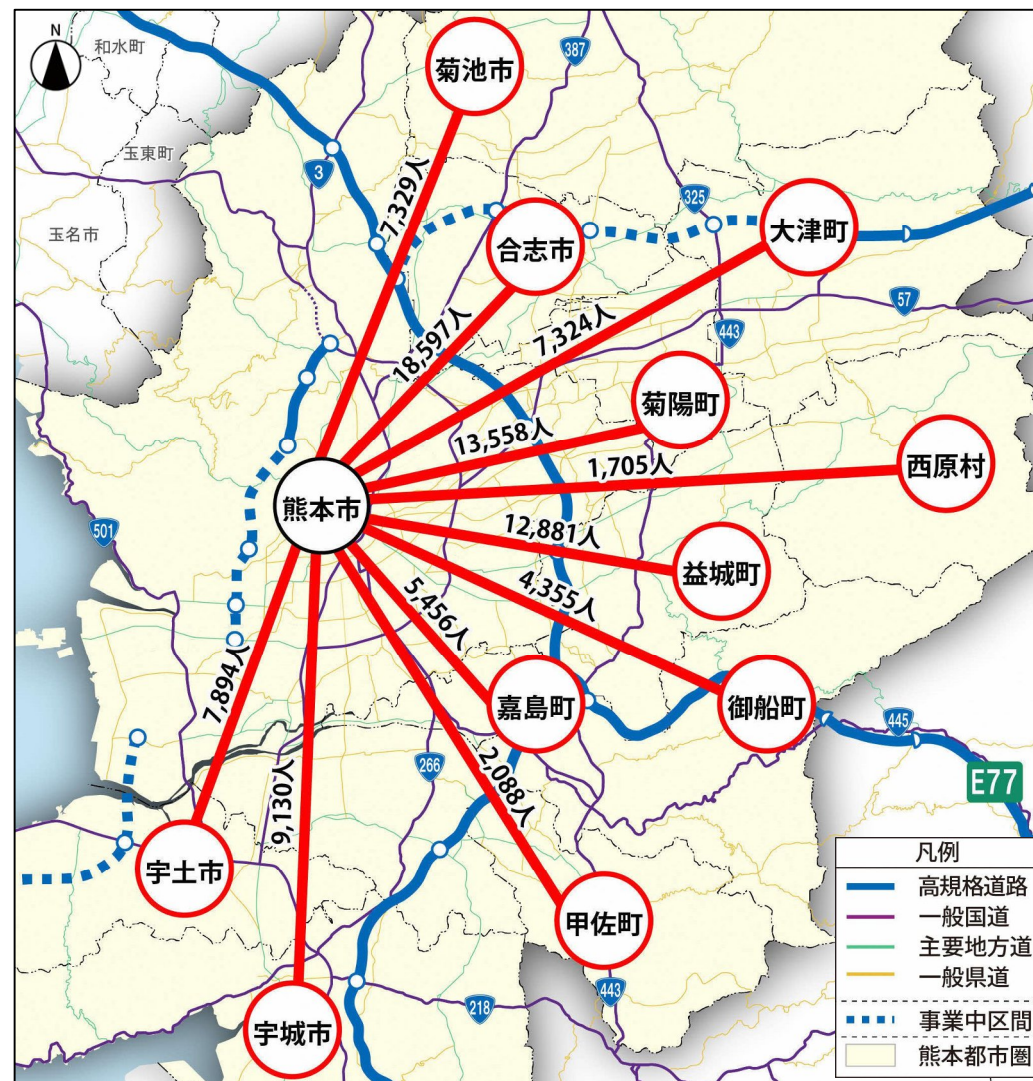
資料: 国勢調査(R2)



※複数回答ありのため通勤通学者の総数と一致しない
※15歳以上の通勤通学者を集計(自宅を除く)

▲熊本都市圏の通勤通学時の交通手段

資料: 国勢調査(R2)



※図化している道路網は、令和7年2月現在
※15歳以上の通勤通学者を集計

▲熊本市と熊本都市圏市町村との通勤通学者数

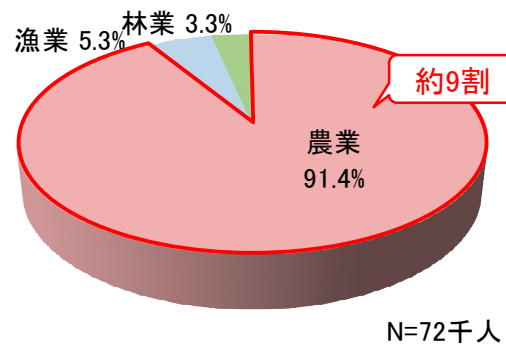
資料: 国勢調査(R2)

1. 地域と道路の現状

④産業構造

- 熊本県は第一次産業では農業、第二次産業では製造業に関する就業者の割合が高く、熊本県の農業産出額・製造品出荷額は九州内でも上位にあり、熊本都市圏のシェアが高い。
- 熊本都市圏の農業産出額のうち野菜・果実および畜産がそれぞれ全体の約4割、製造品出荷額のうち半導体・食品・自動車関連が全体の約7割を占めており、熊本都市圏の主要産業の一つとなっている。

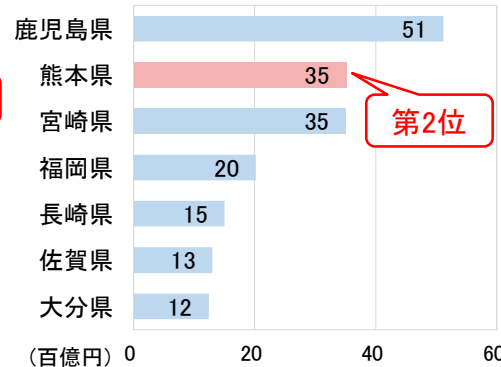
第一次産業



▲熊本県の産業別就業者数

資料:国勢調査(R2)

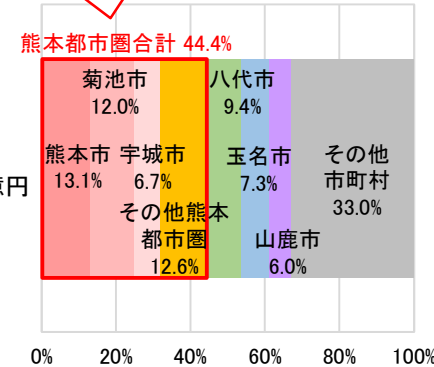
農業



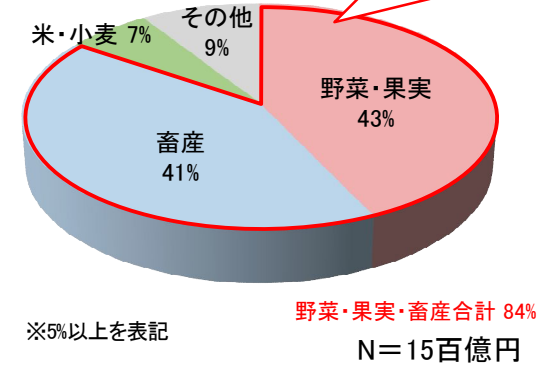
▲農業産出額(九州内順位)と熊本県内の市町村別農業産出額内訳

資料:生産農業所得統計、市町村別農業産出額(推計)(R4)

熊本都市圏が約4割



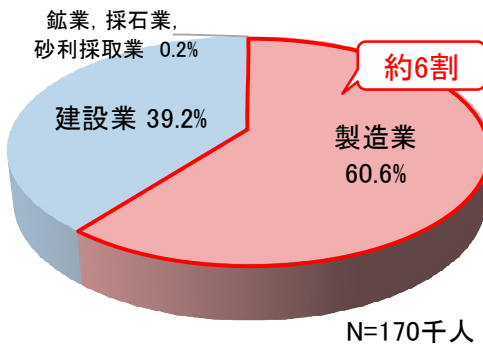
野菜・果実、畜産が多い(それぞれ約4割)



▲熊本都市圏の農業産出額内訳

資料:市町村別農業産出額(推計)(R4)

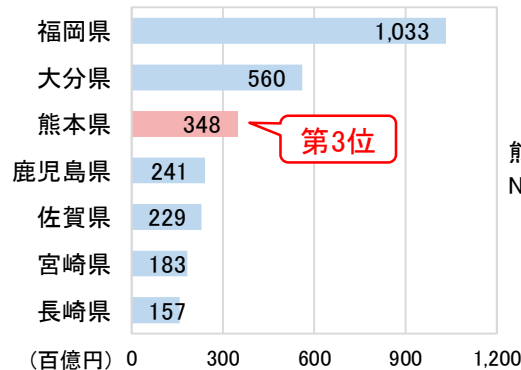
第二次産業



▲熊本県の産業別就業者数

資料:国勢調査(R2)

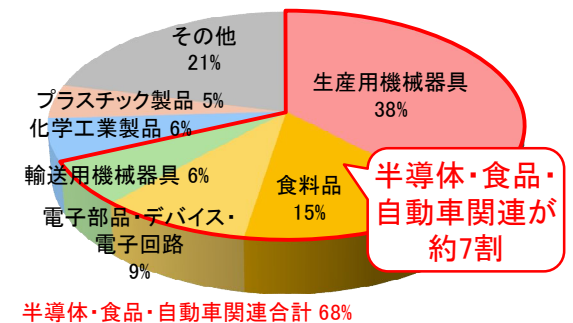
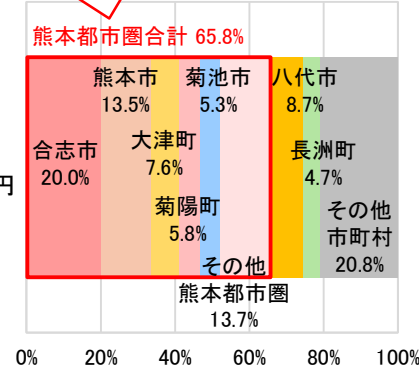
製造業



▲製造品出荷額(九州内順位)と熊本県内の製造品出荷額内訳

資料:経済構造実態調査(R5) ※前年(R4)の実績

熊本都市圏が約7割



※生産用機械器具:半導体製造装置、フラットパネルディスプレイ製造装置等が含まれるため半導体関連として集計

※熊本都市圏:公表市のみ(熊本市、菊池市、宇土市、宇城市、合志市)

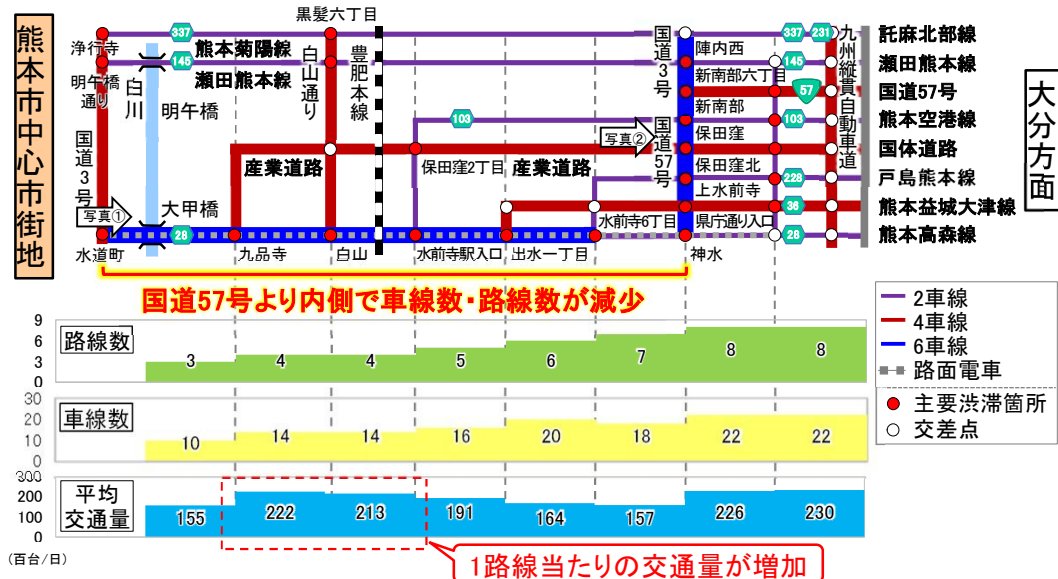
▲熊本都市圏の製造品出荷額内訳

資料:経済構造実態調査(R5) ※前年(R4)の実績

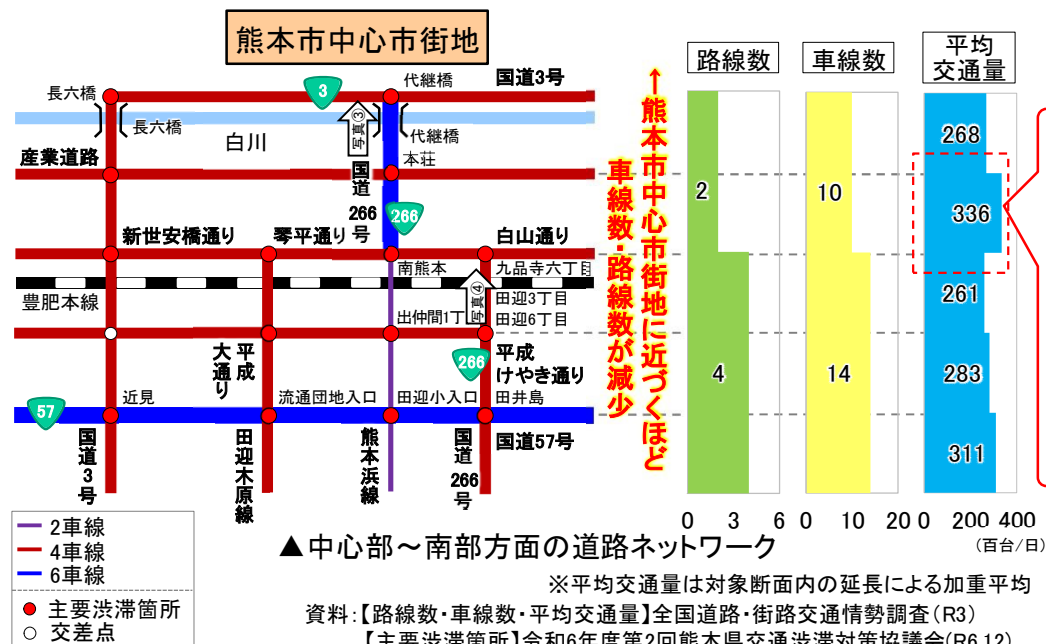
1. 地域と道路の現状

⑤道路網

- 熊本市中心市街地と東部・南部間の道路網は、中心市街地に近づくほど河川や幹線道路などと交差することにより、路線数や車線数が減少しており、交差点等で交通混雑が見られる。



▲中心部～東部方面の道路ネットワーク



▲写真①白川渡河部
(県道熊本高森線:大甲橋)での交通状況



▲写真②国道57号(東バイパス)と産業道路(本荘5丁目帯山9丁目第1号線)の交差点の交通状況



▲写真③国道3号と国道266号の交差点(代継橋)の交通状況

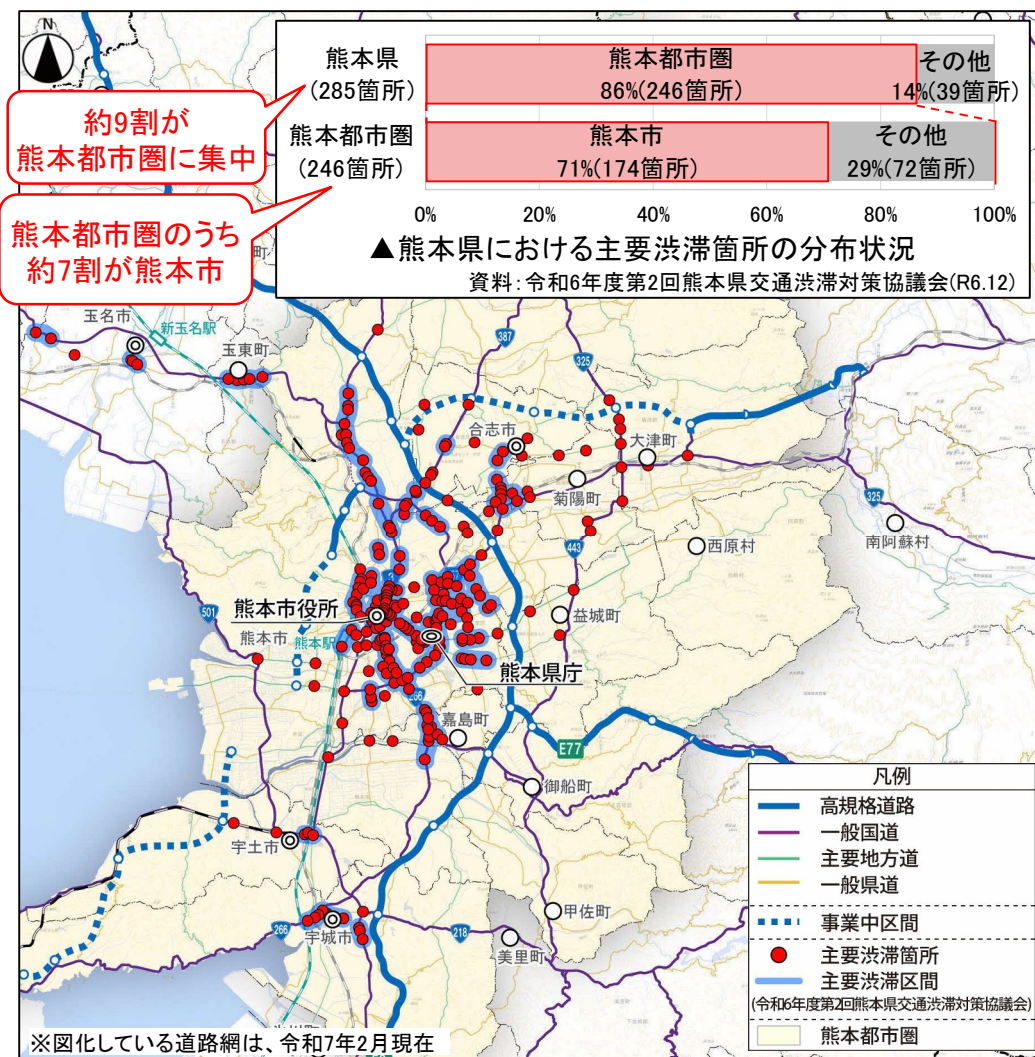


▲写真④JR(豊肥本線)交差点(国道266号:八王寺跨線橋)の交通状況

1. 地域と道路の現状

⑥交通混雑

- 県内の主要渋滞箇所の約9割が熊本都市圏に集中し、熊本都市圏のうち約7割は熊本市に分布している。
- 熊本都市圏の人口集中地区における混雑時の平均旅行速度は人口集中地区以外の半分程度しかない状況にある。



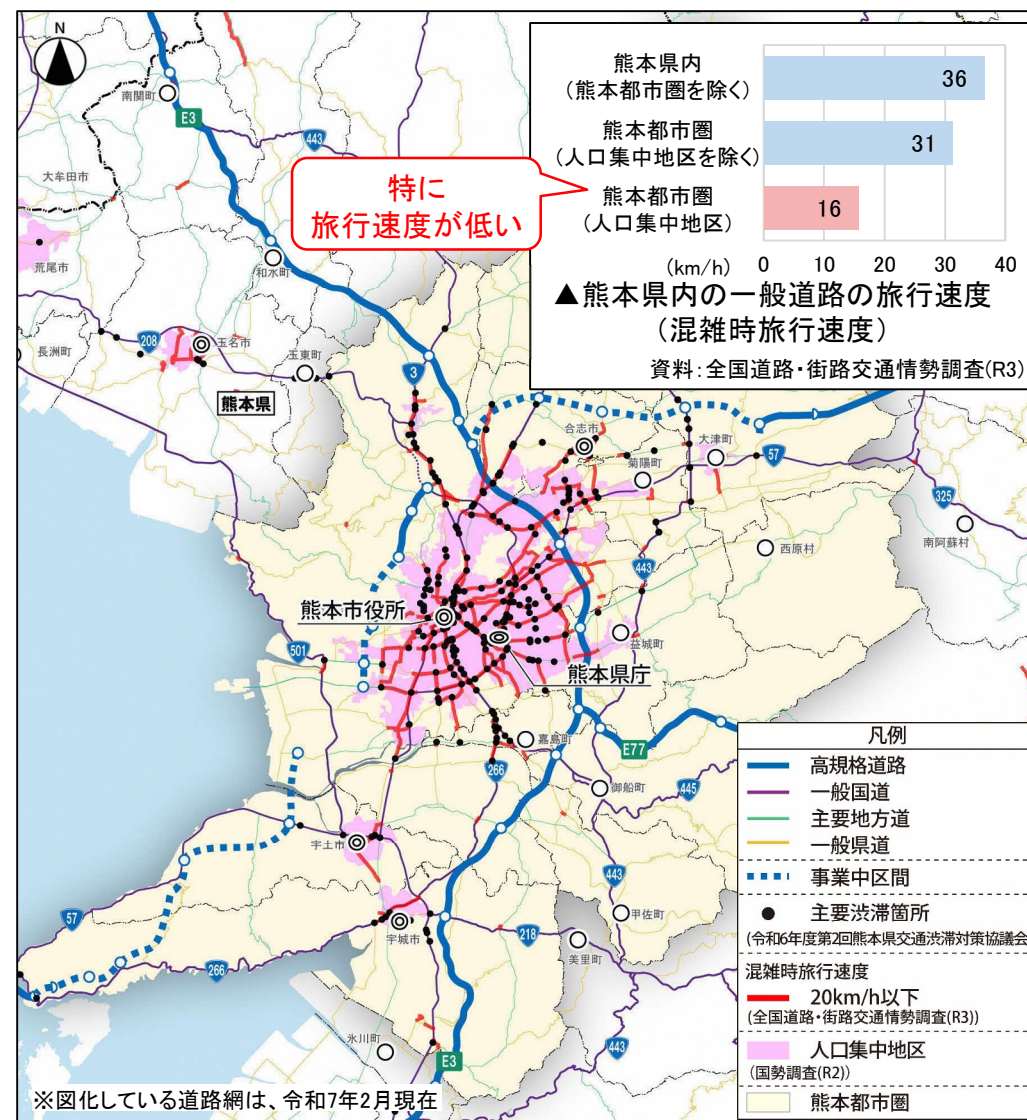
主要渋滞箇所とは

最新のIT技術を活用したデータや、道路利用者の意見を踏まえて選定された渋滞箇所。

道路箇所について情報(プローブデータ)等により抽出した渋滞候補箇所(素案)に対する道路利用者等の渋滞実感と、素案以外の渋滞箇所についての追加意見をパブリックコメントにより聴取。その意見を踏まえ、データや現地状況により渋滞状況を確認し、地域の実態や実感にあった渋滞箇所を選定。

▲熊本都市圏における主要渋滞箇所の位置

資料：【主要渋滞箇所・主要渋滞区間】令和6年度第2回熊本県交通渋滞対策協議会(R6.12)



▲熊本都市圏の旅行速度分布(混雑時旅行速度)

資料：【人口集中地区】国勢調査(R2)

【混雑時旅行速度】全国道路・街路交通情勢調査(R3)

【主要渋滞箇所】令和6年度第2回熊本県交通渋滞対策協議会(R6.12)

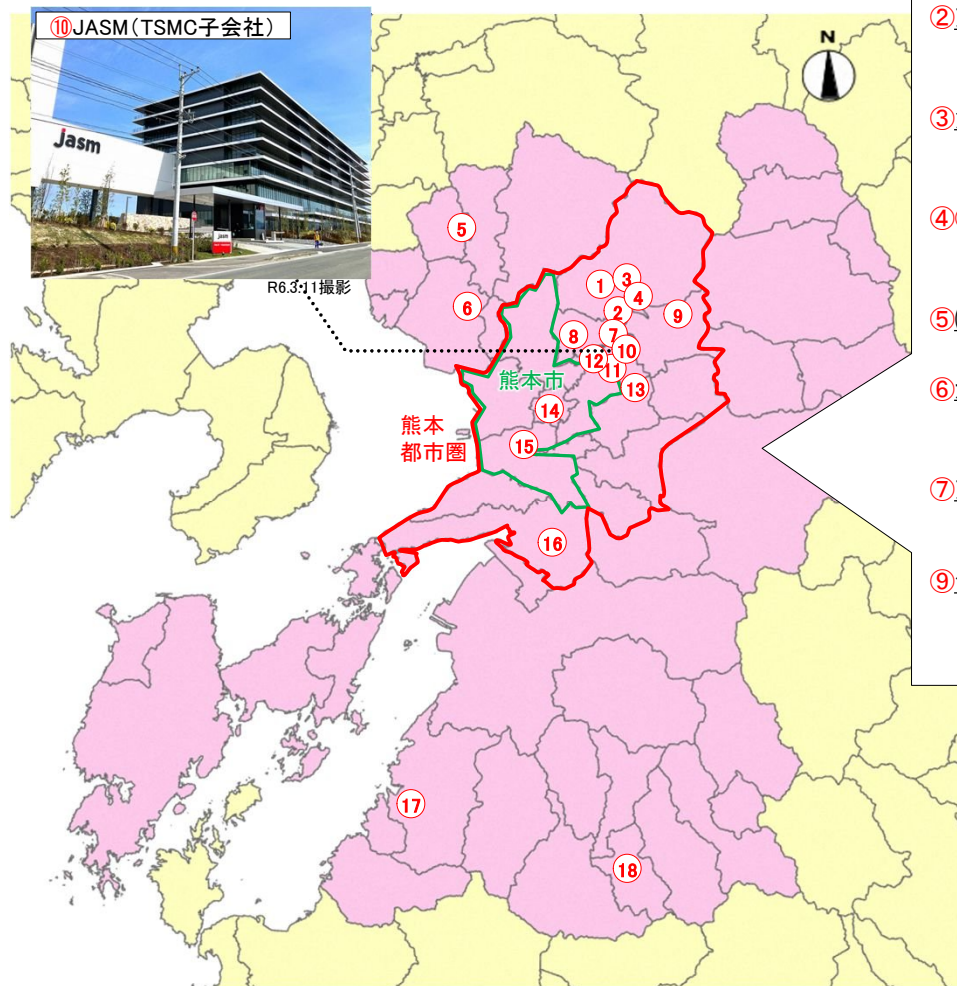
2. 熊本都市圏を取り巻く最近の社会情勢の変化と取組み

2. 熊本都市圏を取り巻く最近の社会情勢の変化と取組み

①半導体関連企業の最新の動向

➤ TSMC進出決定後、多くの半導体関連企業が熊本県内へ進出や設備投資を実施している。

TSMC(JASM)進出決定以降、 半導体関連企業計62社と立地協定



- | | |
|--|--|
| <p>① 応用電機(株): 菊池市
【半導体検査装置】
内容: 工場新設 投資額: 約10億円</p> <p>② 東京応化工業(株): 菊池市
【高純度化学薬品】
内容: 工場新設 投資額: 130億円以上</p> <p>③ 倉敷紡績(株): 菊池市
【製造装置用樹脂加工品】
内容: 新棟建設 投資額: 約20億円</p> <p>④⑧ 三菱電機(株): 菊池市・合志市
【パワー半導体】
内容: 設備増強・新棟建設 投資額: 約1,000億円</p> <p>⑤ 株荏原製作所: 南関町【製造装置】
内容: 新棟建設 投資額: 非公表</p> <p>⑥ カンケンテクノ(株): 玉名市
【大気環境保全装置】
内容: 新棟建設 投資額: 約15億円</p> <p>⑦ 東京エレクトロン九州(株): 合志市
【製造装置】
内容: 新棟建設 投資額: 約300億円</p> <p>⑨ ジャパンマテリアル(株): 大津町
【ガス等供給管理】
内容: 新棟建設 投資額: 約25億円</p> | <p>⑩ JASM(株): 菊陽町 ※TSMC子会社
【ファウンドリー】
内容: 工場新設 投資額: 約86億米ドル</p> <p>⑪ 富士フイルムエレクトロニクス
マテリアルズ(株): 菊陽町【電子材料】
内容: 設備増設 投資額: 約20億円</p> <p>⑫ 太陽日酸(株): 菊陽町【電子材料】
内容: 事業所開設・物流拠点移転増強 投資額: 非公表</p> <p>⑬ 株JCU: 益城町【化学薬品】
内容: 土地購入 投資額: 約84億円
(半導体関連薬品の研究開発・製造拠点設立)</p> <p>⑭ 日本マーテック(株): 熊本市
【半導体受託解析】
内容: 事務所新設 投資額: 約10億円</p> <p>⑮⑱ ルネサス: 熊本市・錦町
【半導体製品】
内容: 設備増強 投資額: 数十億円</p> <p>⑯ 株ケイ・エム・ケイ: 宇城市
【製造装置部品】
内容: 新棟建設 投資額: 約10億円</p> <p>⑰ 株テラプローブ: 芦北町【テスト工程】
内容: 設備増強 投資額: 約20億円</p> |
|--|--|

▲TSMC進出決定後の熊本県内半導体関連企業の主な設備投資計画・立地協定(R6.12時点)

資料: 熊本県企業立地課提供

▲熊本県内 半導体関連企業の主な設備投資計画・立地協定 位置図

資料: 熊本県企業立地課提供資料(R6.12時点)を基に作成



▲立地協定式 Feedback Technology Japan(株)



▲立地協定式 JASM(株)

資料: 企業立地ガイド熊本

2. 熊本都市圏を取り巻く最近の社会情勢の変化と取組み

②阿蘇くまもと空港の高まる需要

- 阿蘇くまもと空港では、国際線の新規路線の就航等により、コロナ禍前の週6便（令和2月1月）から週43便（令和7年2月）に増加した。
- 国際貨物の需要も高まりつつあり、令和6年3月には空港初となる、大型貨物専用機の実証運航が行われた。
- 乗降客数や貨物取扱量はコロナ禍以降、回復傾向にあり、出入国外国人数は令和6年上半期ですでに過去最高を記録するなど、阿蘇くまもと空港の需要は高まっている。

R7.2 熊本-高雄 運航再開
R6.12 熊本-釜山 就航
R6.11 熊本-ソウル（仁川） 増便
R6.3 空港初の大型貨物専用機 実証運航
R5.12 熊本-香港 就航
R5.12 熊本-大阪 増便
R5.9 熊本-台北 就航
R5.1 熊本-ソウル（仁川） 運航再開
R3.7 熊本-静岡 就航

新規就航が相次ぐ

▲阿蘇くまもと空港の新規就航及び増便

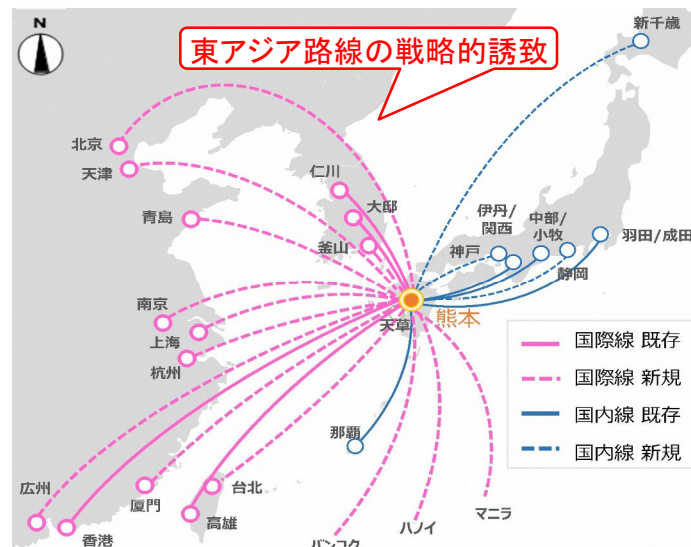
資料：熊本空港HP、熊本県HP

世界的半導体メーカーの熊本県進出による貨物輸送需要に応えるべく定期便化を見据え、阿蘇くまもと空港へ初めて貨物専用大型機を運航



▲空港初の大型貨物専用機の運航

資料：全日本空輸株式会社、熊本県、熊本国際空港株式会社（R6.3.15）

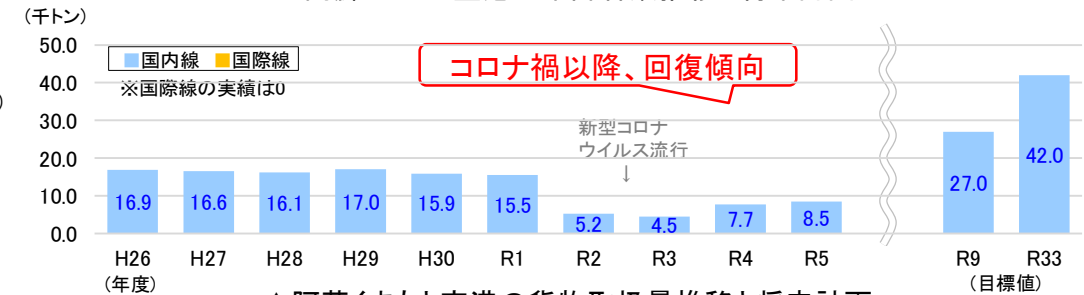


▲阿蘇くまもと空港の将来の航空ネットワーク(案)

資料：熊本空港特定運営業等マスタープラン(R2.4)

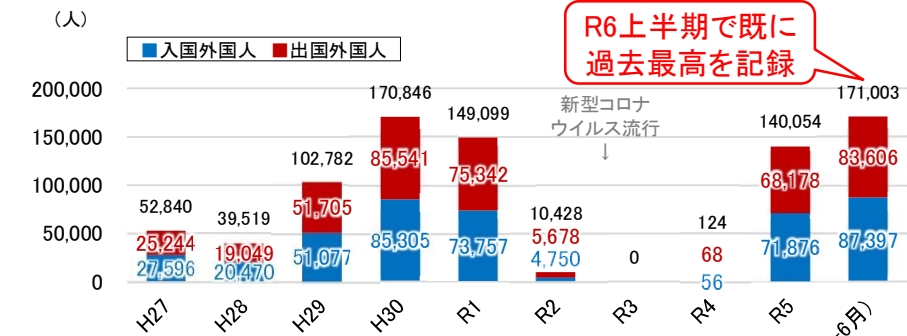


▲阿蘇くまもと空港の乗降客数推移と将来計画



▲阿蘇くまもと空港の貨物取扱量推移と将来計画

資料：熊本空港特定運営業等マスタープラン(R2.4)、空港管理状況調査(H26～R5)を基に集計



▲阿蘇くまもと空港の出入国外国人数

資料：出入国管理統計統計表(入出国在留管理庁)

2. 熊本都市圏を取り巻く最近の社会情勢の変化と取組み

③道路を取り巻く社会情勢の変化

- 熊本都市圏の物流業界は、トラックドライバーを対象とした「時間外労働の上限規制の適用」、「拘束時間等の強化」等による物流の停滞が懸念(2024年問題)されており、熊本県の今後の輸送能力は全国平均を上回って不足することが想定されている。
- 政府は物流革新に向け中長期計画を策定しており、熊本市内においても自動運転バスの一般運行が始まるなど、環境整備が進められている。

2024年問題とは？

～背景～

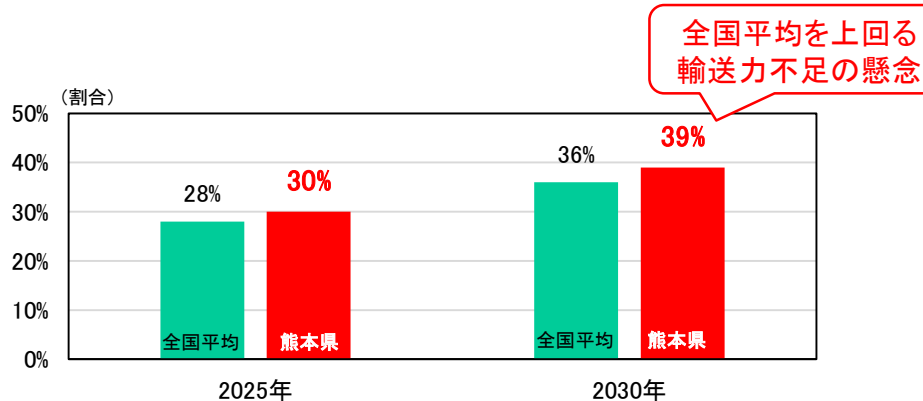
- H30.6月改正の働き方改革関連法に基づき、自動車運転業務の時間外労働に960時間上限規制が適用(R6.4月～)
- 厚生労働省が定めた「改善基準告示」によるトラックドライバーの拘束時間等の強化

何も対策を講じなければ…

物流の停滞が懸念(2024年問題)

～輸送能力の不足～

- 全国平均で36%、熊本県は更に深刻な39%の輸送力不足と想定



▲不足する輸送能力(2015年を100%とした場合)

資料:株式会社野村総合研究所
「第351回NRIメディアフォーラム」(R5.1.19)「トラックドライバー不足時代における輸配送の在り方」
「第375回NRIメディアフォーラム」(R6.6.5)「2024年以降も深刻化する物流危機」

『2030年度に向けた政府の中長期計画』

- (1) 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等
- (2) デジタル技術を活用した物流効率化
- (3) 多様な輸送モードの活用推進
- (4) 高速道路の利便性向上
- (5) 荷主・消費者の行動変容

輸送能力不足の対策として、国が「政府の中長期計画」を立案

【施策の一部】高速道路での自動運転
政府目標:2025年度以降



▲2030年度に向けた政府の中長期計画

資料:第4回我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議(R6.2.16)

資料:自動運転の実現に向けた取り組みについて
国土交通省自動車局(R5.5.9)

自動運転バスの一般運行

一般運行開始:令和7年 3月21日～

人手不足などの課題への対応に期待



▲熊本市の自動運転に係る取り組み



資料:熊本市 都市建設局 交通政策部 交通企画課

2. 熊本都市圏を取り巻く最近の社会情勢の変化と取組み

④熊本県・熊本市連携の渋滞対策

- 熊本都市圏の渋滞解消に向けた熊本県・熊本市の連携について、知事・熊本市長の意見交換を令和6年度から開始した。
- 令和6年9月に熊本県と熊本市で連携して取り組んだ朝ピーク時を避けた職員の時差出勤で自動車交通量の分散化を確認した。
- 同年12月、熊本県・熊本市調整会議にて、渋滞に関する短期対策の具体的箇所、中長期対策の方向性を公表しており、長期の道路施策として、熊本都市圏3連絡道路等の広域道路のネットワークの構築を明示している。

～令和6年度 熊本都市圏の渋滞解消に向けた県・市の連携～

■ 令和6年7月18日(木)

第1回 熊本県・熊本市 トップ会談

- ・都市圏の交通渋滞解消に向け、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。
- ・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。

■ 令和6年8月19日(月)

第1回 熊本県・熊本市 調整会議

- ・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。

■ 令和6年9月2日(月)～30日(月)

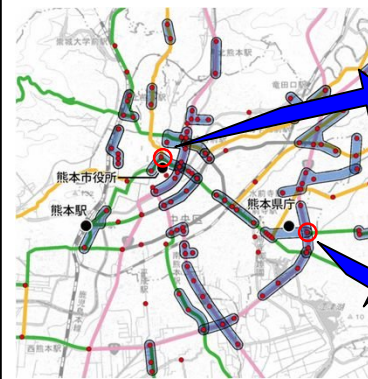
熊本県・熊本市職員対象の時差出勤

- ・目標4,000人/日に対し、平均4,086人/日が実施。

■ 令和6年12月26日(木)

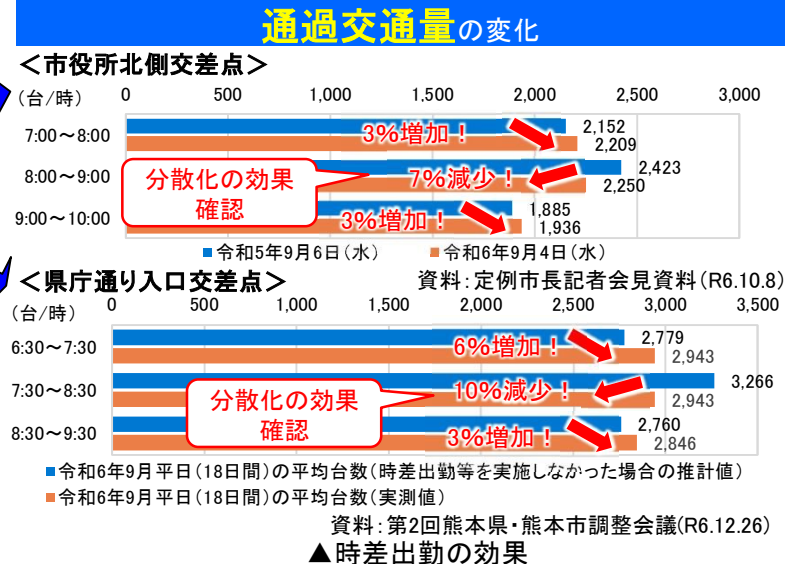
第2回 熊本県・熊本市 調整会議

- ・短期対策の具体的箇所、中長期対策の方向性を協議し公表。



▲主要渋滞箇所

資料：令和6年度第2回熊本県
交通渋滞対策協議会(R6.12)



▲時差出勤の効果

施策名	時期
■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 ・熊本西環状道路(砂原工区) ○その他一般道路 ・国道3号 植木バイパス ・国道387号(須屋工区) ・国道443号(空港北工区) ・熊本高森線((都)益城中央線) ・大津植木線(多車線化・合志ICアクセス道路) ・新山原水線((都)菊陽空港線) ・幸川鹿本線 ・(都)池田町花園線 ・都市圏南部の渋滞対策の検討	中期 (～10年)
■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)	
■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) ・大津植木線(多車線化)	
■広域道路ネットワークの構築 ・中九州横断道路 ・国道3号 植木バイパス ・ 熊本都市圏3連絡道路	長期

▲中長期の道路施策

資料：第2回熊本県・熊本市調整会議(R6.12.26)



▲第1回 熊本県・熊本市トップ会談(R6.7.18)



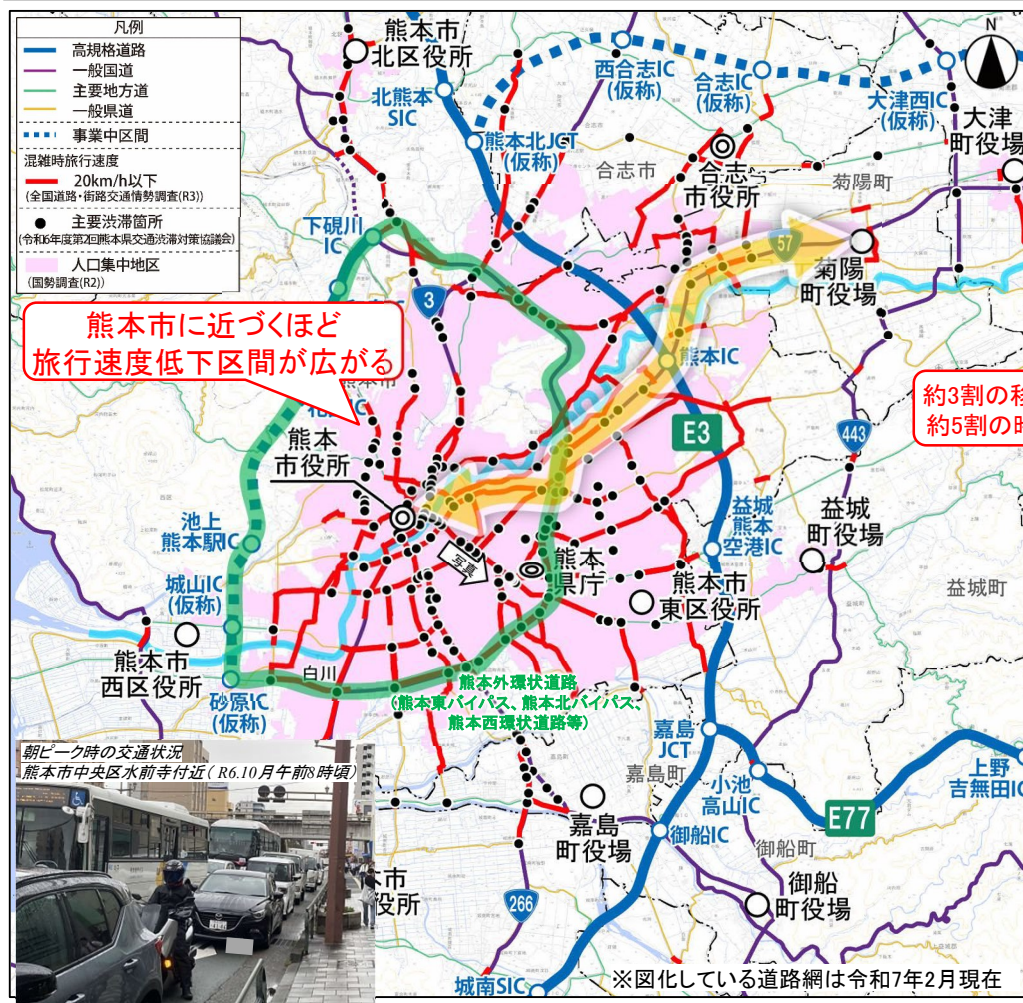
▲第2回 熊本県・熊本市 調整会議(R6.12.26)

3. 地域と道路の課題

- ◆ 暮らし
- ◆ 産業
- ◆ 観光
- ◆ 医療
- ◆ 防災

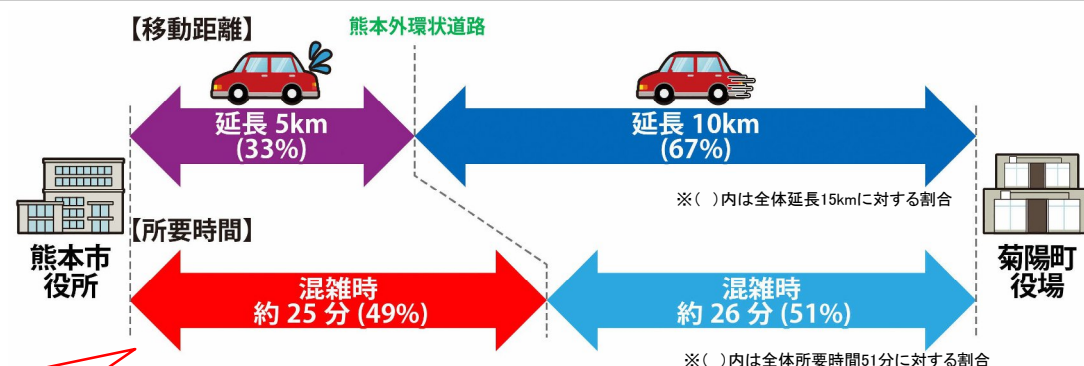
3. 地域と道路の課題 <暮らし: 地域間の移動>

- 通勤通学等で繋がりの強い熊本市と周辺市町村間の移動において、熊本外環状道路内側では、移動距離に対して所要時間がかかっているなど速達性が低い。
- 学生を対象としたアンケートによると熊本県内で働く際に充実させてほしいこととして「交通環境の利便性向上」といった回答が多く、住民からも通勤時に毎回渋滞に巻き込まれるなどの声が挙がるなど生活に影響をきたしている。
- 生活利便性の向上のため、速達性の確保が必要である。



▲熊本市周辺の旅行速度低下区間・主要渋滞箇所分布状況

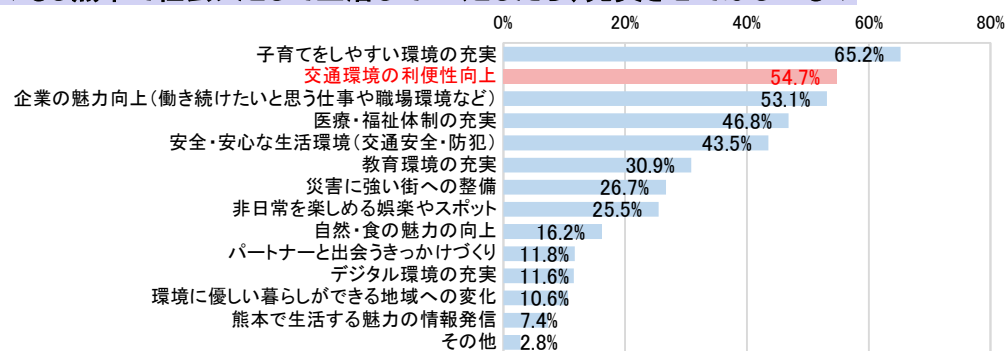
資料:【人口集中地区】国勢調査(R2)
【混雑時旅行速度】全国道路・街路交通情勢調査(R3)
【主要渋滞箇所】令和6年度第2回熊本県交通渋滞対策協議会(R6.12)



▲熊本市～熊本都市圏内市町村の所要時間(例: 菊陽町)

資料: 全国道路・街路交通情勢調査(R3)

Q.もし熊本で社会人として生活していくとしたら、充実させてほしいもの



▲充実させてほしいもの

(熊本県内の学校に進学した大学・短大・高専(大学院含む)生を対象)

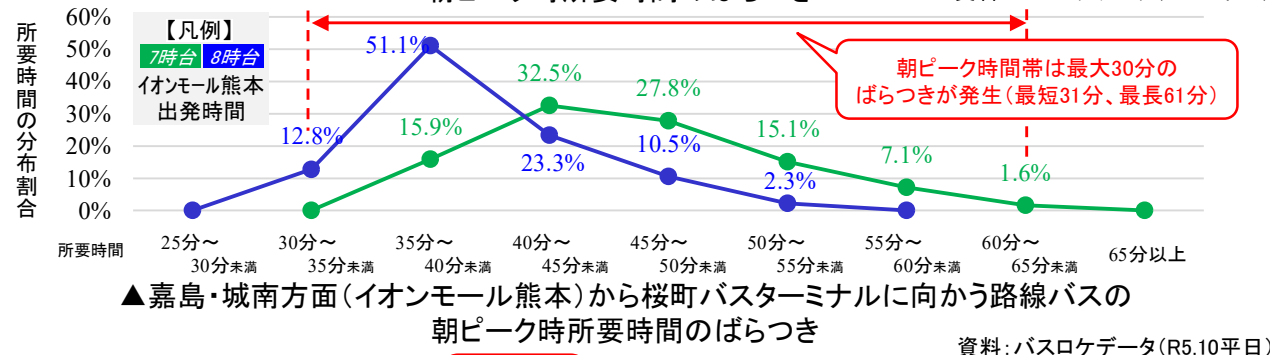
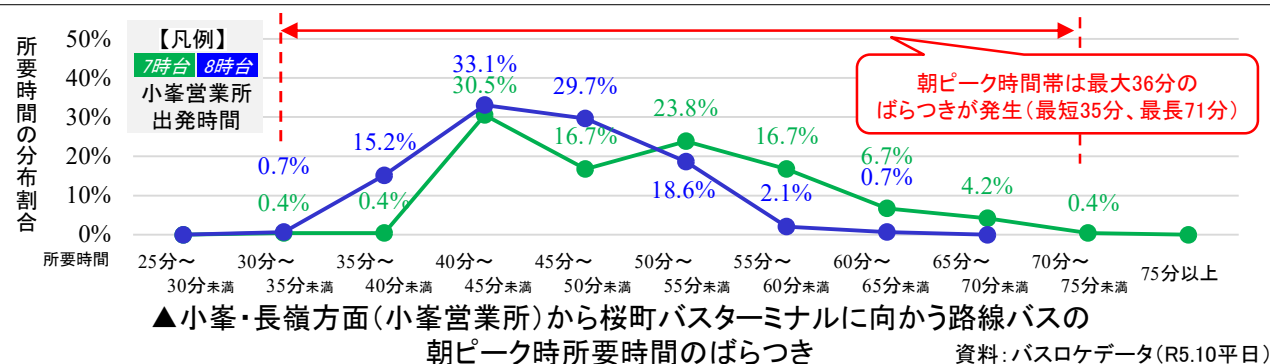
資料: 子ども・子育てに関する県民アンケート調査<学生・生徒>(R6年度第1回熊本県子ども・子育て会議)

道路利用者等からの意見: 住民アンケート

- ・熊本支社で働いている人は遅刻しないように、毎日、朝無駄に早く起きて、毎回渋滞に巻き込まれる生活です。
 - ・特に中心部へ向かう道路は異常。渋滞都市はマイナスイメージであり、知らずに来た人は永住したいと思わない理由の一つになる。
 - ・熊本市中心部へのアクセスが良くなれば通勤可能範囲が広がり、郊外に住む若い世代の人口も増え、市全体的に活性化するのではないかと思います。
- (熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会(R3))

3. 地域と道路の課題 <暮らし:路線バス>

- 熊本都市圏では自動車等から公共交通への転換を推進しているが、他の都市圏と比較して、公共交通の分担率が低い。
- 定時性に対する公共交通の不満は約3割と高く、通勤通学時の朝ピークでは到着時間に30分以上のばらつきがある。
- 自動車やバイク利用者のうち、路線バスでの移動が可能な方は約4割となっている。
- 自動車やバイクの代替手段がある方のうち約4割の方は、利便性が向上すれば公共交通に切り替える意向がある。
- 公共交通の利用促進のため、定時性の確保が必要である。

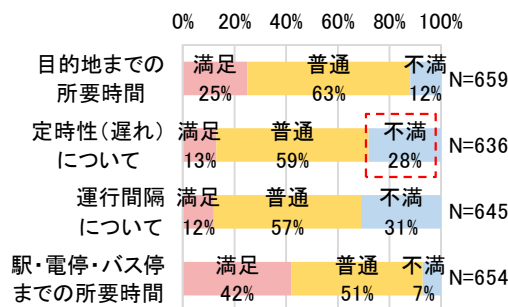


道路利用者等からの意見:バス事業者

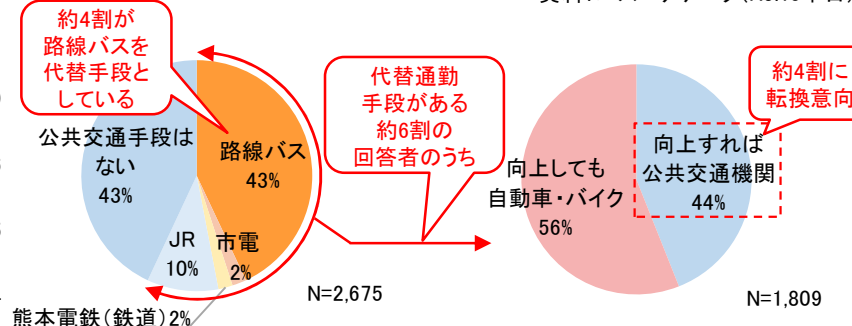
- ・バス利用者目線では、**定時性、速達性が向上することで利用率向上にも寄与するのではないかと考えている。**
- ・**朝夕はとにかくダイヤが非常に乱れる状態。** (事業者ヒアリング(R6.2))

道路利用者等からの意見:住民アンケート

- ・公共交通機関を利用した通勤・移動をしたいが、通勤時の交通渋滞がひどく、**バス通勤は時間が読めないため難しい。**その結果、車が増えてまた渋滞がひどくなっている気がする。
- ・県内は熊本市に**一極集中しているので渋滞しやすい。渋滞が解消し、通勤時間にプレがなくなれば、バスなどの利用も増えると思う。** (熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会アンケート(R3))



▲公共交通機関の満足度(公共交通通勤者)



▲自動車・バイク以外で通勤する場合の手段

▲公共交通への転換意向

資料: 第4回熊本都市圏パーソントリップ調査(H24)

3. 地域と道路の課題 <暮らし:死傷事故>

- 熊本都市圏内の旅行速度低下区間をはじめとして追突事故が発生しており、一般道路での死傷事故のうち追突事故が約5割を占める。
- 追突事故は朝夕の交通混雑が著しい時間帯で多く、通勤通学時などの安全性が低い状況であり、事故による更なる旅行速度低下も発生している。
- 事故に伴う旅行速度低下の抑制や安心できる暮らしの実現のため、安全性の確保が必要である。



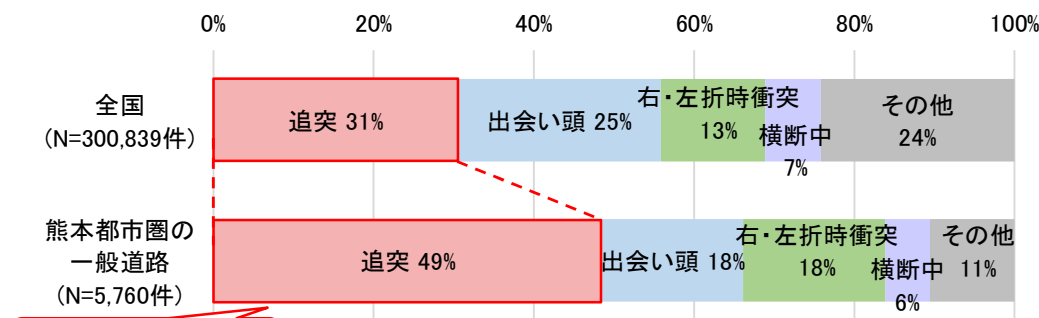
▲旅行速度低下区間と追突事故発生箇所分布(R4)

資料:【混雑時旅行速度】全国道路・街路交通情勢調査(R3)
 【追突事故の発生箇所】交通事故総合データベース(R4)



▲追突事故発生に伴う更なる旅行速度低下状況(例:地点①(国体道路))

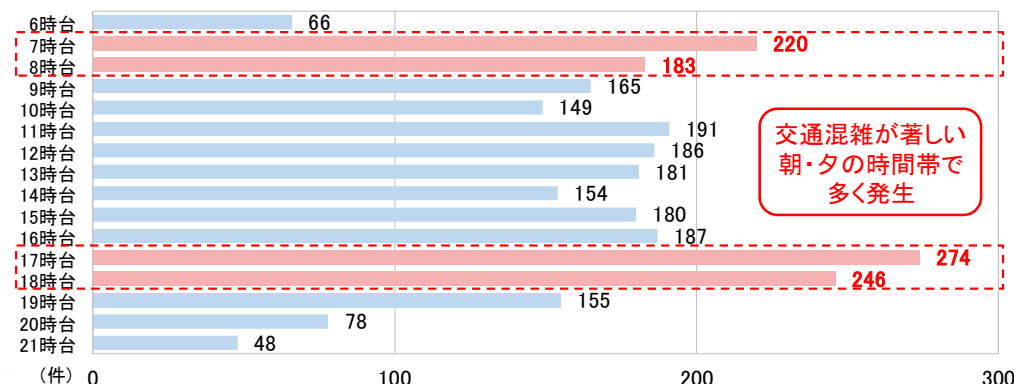
資料: ETC2.0プローブデータ(国土交通省提供)(R4.11.1、R4.11.8)



追突事故の割合が高い

▲熊本都市圏の一般道路の死傷事故類型

資料:【全国】令和4年中の道路交通事故の状況内閣府
 【熊本都市圏の一般道路】交通事故総合データベース(R1~R4)



▲熊本都市圏の一般道路の追突事故の発生時間帯内訳

資料: 交通事故総合データベース(R1~R4)

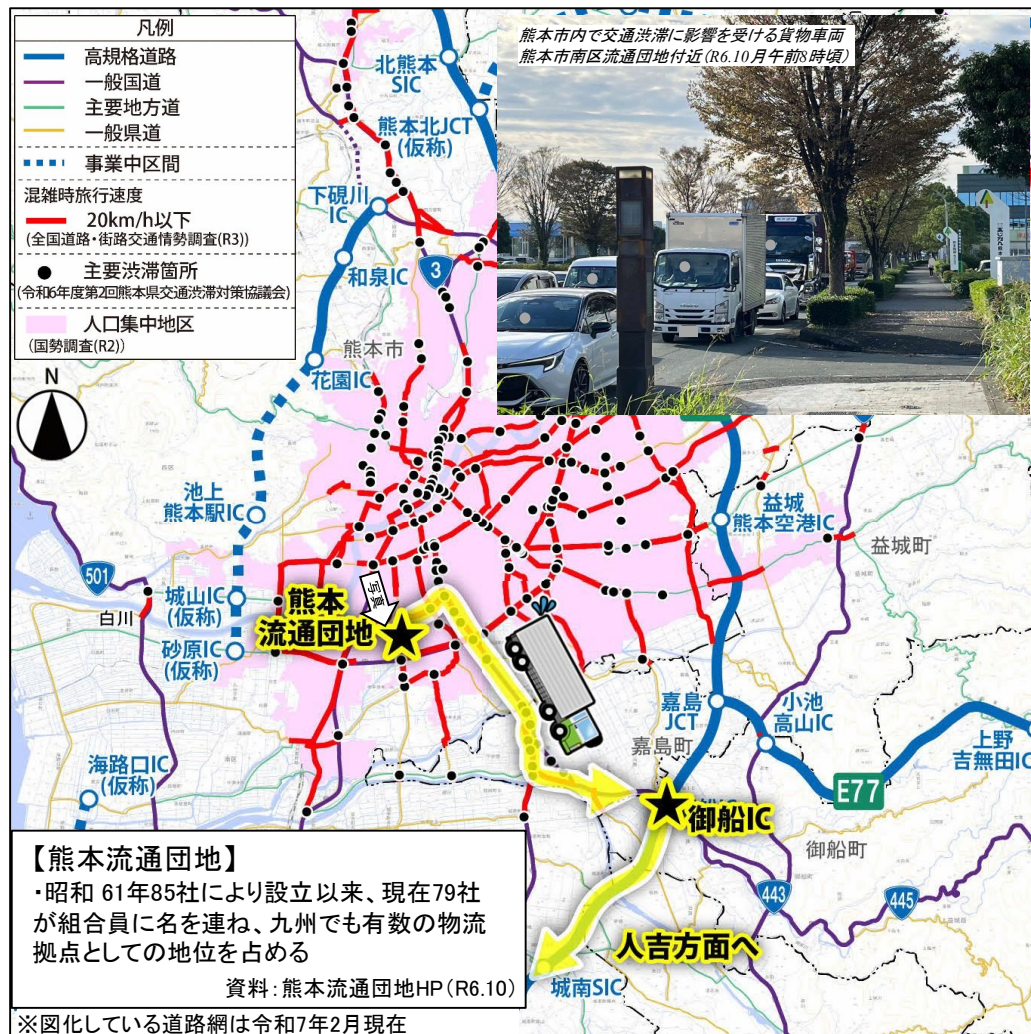
道路利用者等からの意見:住民アンケート

- ・交通渋滞は至るところで時間を問わず発生し、ゆとりのない運転行為により交通事故や交通トラブルにも直結しています。
- ・街に行くときに必ず渋滞にはまります。事故を起こしてしまうのではないかと不安になります。
- ・車の増加で通学路での交通事故の可能性を含め危惧すべきだと思う。

(熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会アンケート(R3))

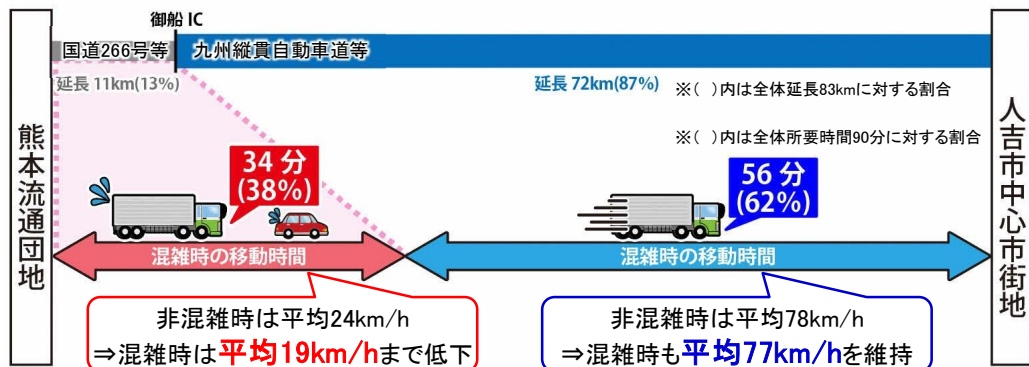
3. 地域と道路の課題 <産業：九州縦貫自動車道を利用した輸送>

- 働き方改革の一環として残業時間の上限が規制される2024年問題により、物流の効率化が求められている。
- 陸送での物流活動は、物流拠点から高速道路IC間の約1割の輸送距離に対し、全輸送時間の約4割を消費するなど、熊本都市圏内の交通混雑により非効率な輸送を強いられている。
- ドライバーの拘束時間の軽減や作業時間の拡大のため、速達性の確保が必要である。



▲熊本流通団地から輸送ルートの一例（事業者ヒアリング）

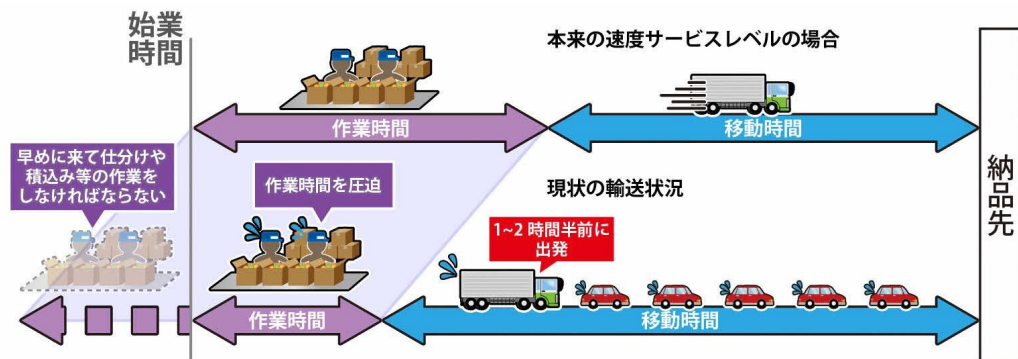
資料：【人口集中地区】国勢調査(R2)
 【混雑時旅行速度】全国道路・街路交通情勢調査(R3)
 【主要渋滞箇所】令和6年度第2回熊本県交通渋滞対策協議会(R6.12)



※人吉市中心市街地：第6次人吉市総合計画（後期基本計画）(R6.3)に基づき人吉駅に設定

▲熊本流通団地～九州南部方面（人吉市中心市街地）までの輸送時間

資料：全国道路・街路交通情勢調査(R3)



▲物流活動の速達性低下による生産への影響

道路利用者等からの意見：熊本流通団地内の物流関係者ヒアリング

- ・荷主からの積込指定時間に合わせると**熊本市内の朝のラッシュで配送時間に間に合わない**ので指定時間より1時間ほど早く対応しているため、**余計な時間と費用が発生**しています。
- ・**物流2024年問題もあり、今後の輸送活動に課題が多い中、現状の輸送状況を維持するためには輸送活動の効率化が必要です。**無駄な輸送時間を削減することでその分の時間を仕分けなどの他の作業に充てることや従業員の労働時間短縮を実現することが可能となります。

(物流企業ヒアリング(R6))

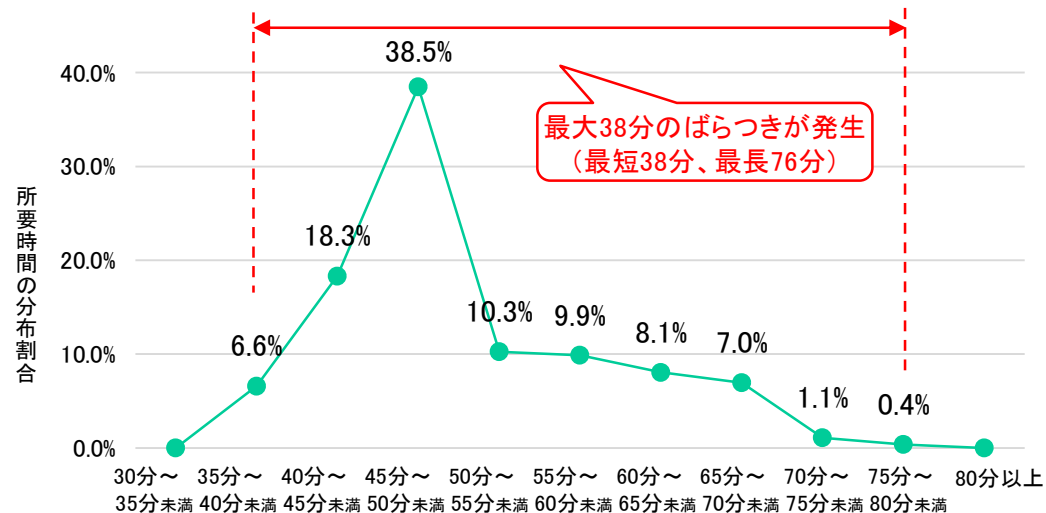
3. 地域と道路の課題 <産業：阿蘇くまもと空港を利用した輸送>

- 高付加価値のある農産物や水産物の一部は阿蘇くまもと空港を利用した県外への輸送が行われている。
- 空輸は離陸時間が決まっているが、空港への輸送経路は一般道路利用が主となるため、所要時間が約40分程度ばらついており、到着時間が読めないことによる空港での待機時間の発生など、非効率な輸送を強いられている。
- ドライバーの拘束時間や無駄な経費の抑制のため、定時性の確保が必要である。



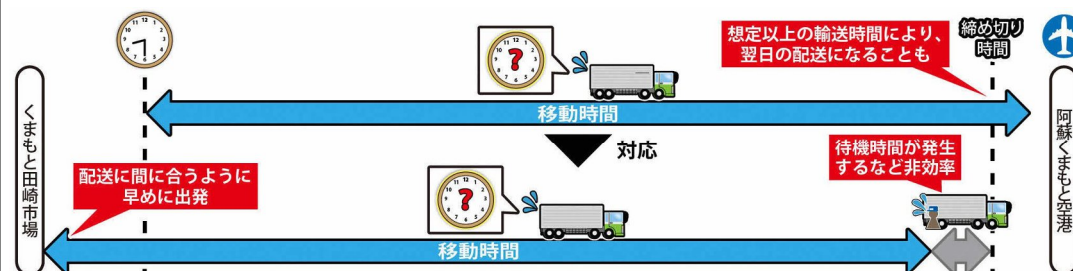
▲くまもと田崎市場から輸送ルートの一例(事業者ヒアリング)

資料：【人口集中地区】国勢調査(R2)
【混雑時旅行速度】全国道路・街路交通情勢調査(R3)
【主要渋滞箇所】令和6年度第2回熊本県交通渋滞対策協議会(R6.12)



▲くまもと田崎市場～阿蘇くまもと空港までの所要時間のばらつき

資料：ETC2.0プローブデータ(国土交通省提供) (R5.10平日6時～19時)



▲輸送時間のばらつきによる待機時間の発生

道路利用者等からの意見：阿蘇くまもと空港を利用する運送業関係者ヒアリング

- ・市内の交通渋滞を避け、混み合う時間に移動しないように残業などで勤務時間を調整しています。(運送会社ヒアリング(R6))

道路利用者等からの意見：くまもと田崎市場内の青果物卸売関係者ヒアリング

- ・効率的に移動できることで、納品先まで早く到着できることだけではなく、帰社時間も早まり、次の出荷に移れるなど、物流効率化が期待できます。(青果物卸売企業ヒアリング(R6))

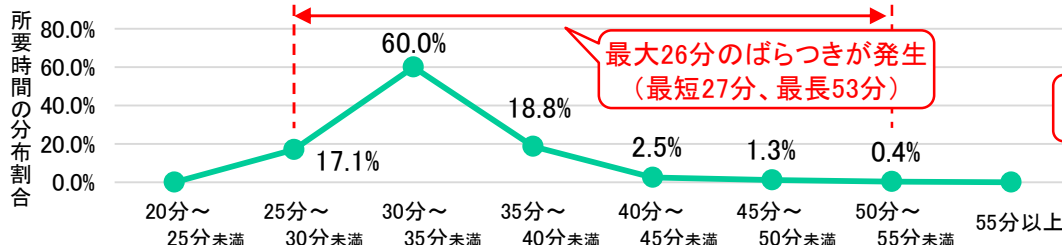
3. 地域と道路の課題 <観光：滞在時間>

- 熊本都市圏には、熊本城をはじめとした多くの観光地が点在しているが、周辺の旅行速度は20km/h以下が多い。
- 観光客が増加傾向にあるが、県内観光の玄関口である阿蘇くまもと空港から熊本市内観光地への移動時間は、約30分程度のばらつきが発生している。
- 熊本県は観光客の来訪者数に対して観光消費額は低い状況であり、観光地間の長時間移動や空港への定時到着を意識した「観光地での滞在の早めの切り上げ」や「目的地のカット」が要因の一つであると考えられる。
- 観光活動の支援のため、速達性や定時性の確保が必要である。



▲熊本市圏内の主要な観光地と旅行速度低下区間

資料：【混雑時旅行速度】全国道路・街路交通情勢調査(R3)
【主な観光施設】熊本県公式観光サイトを基に作成
【広域観光・レクリエーション拠点、広域スポーツ・レクリエーション拠点】
熊本都市計画区域マスタープラン(H27)を基に作成



▲阿蘇くまもと空港～熊本城の所要時間のばらつき

資料：ETC2.0プローブデータ(国土交通省提供)(R5.10休日8時～20時)



訪問者数全国ランキング

1位	東京都	2,890万人
2位	千葉県	2,784万人
3位	神奈川県	2,210万人
4位	静岡県	2,044万人
5位	大阪府	1,863万人
6位	北海道	1,685万人
7位	長野県	1,607万人

消費単価全国ランキング

1位	沖縄県	8.2万円/人
2位	北海道	4.2万円/人
3位	青森県	3.8万円/人
4位	大阪府	3.7万円/人
5位	和歌山県	3.7万円/人
6位	長野県	3.6万円/人
7位	石川県	3.6万円/人

25位	石川県	570万人
26位	熊本県	557万人
27位	和歌山県	528万人
28位	滋賀県	499万人

35位	岡山県	2.5万円/人
36位	熊本県	2.4万円/人
37位	山形県	2.4万円/人
38位	滋賀県	2.4万円/人

▲熊本県の訪問者数と消費単価(日本人：観光・レジャー目的)

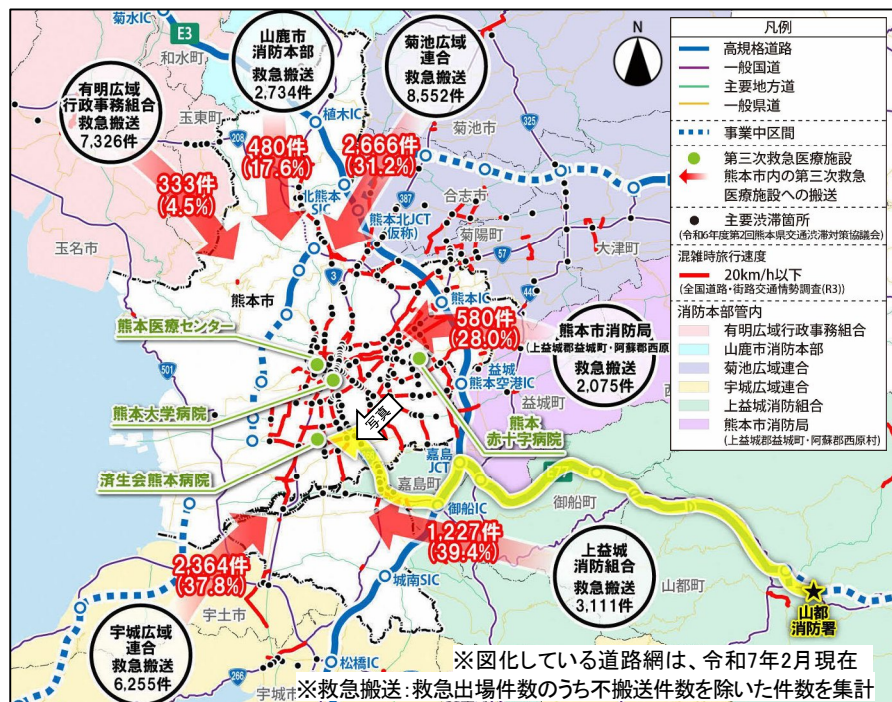
資料：旅行・観光消費動向調査・国土交通省観光庁(R5)

道路利用者等からの意見：熊本市内の観光関係者ヒアリング

- ・熊本市内での交通渋滞による影響が大きいと感じています。渋滞が発生するため移動時間にかなり余裕をもたせる必要があり、必然的に目的地での滞在時間に制限が発生します。
- ・観光ツアー時には、新幹線や飛行機の時間を厳守するため、目的地での滞在時間の削減に加え、極端な場合は目的地のカットといった対応が必要になることもあります。(旅行会社ヒアリング(R6))

3. 地域と道路の課題 <医療:救急搬送>

- 熊本県内の第三次救急医療機関は熊本市のみに立地しており、上益城消防組合では約4割の救急搬送が熊本市内の第三次救急医療機関に搬送されている。
- 熊本市内では交通混雑が発生している交差点の走行を余儀なくされており、熊本市内の搬送経路では、混雑区間や交差点通過により患者への負担が大きい状況となっている。
- 円滑な救急医療活動の支援のため、速達性や走行性の確保が必要である。



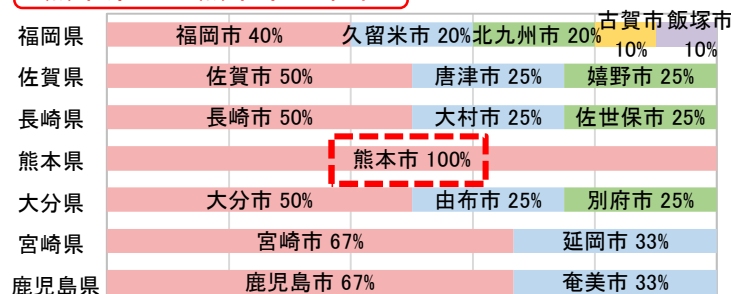
▲熊本市周辺の消防管内から
熊本市内の第三次救急医療機関への救急搬送状況 (R5.1～R5.12)

資料: [救急搬送件数] 各消防組合提供資料(R5)
[混雑時旅行速度] 全国道路・街路交通情勢調査(R3)
[主要渋滞箇所] 令和6年度第2回熊本県交通渋滞対策協議会(R6.12)

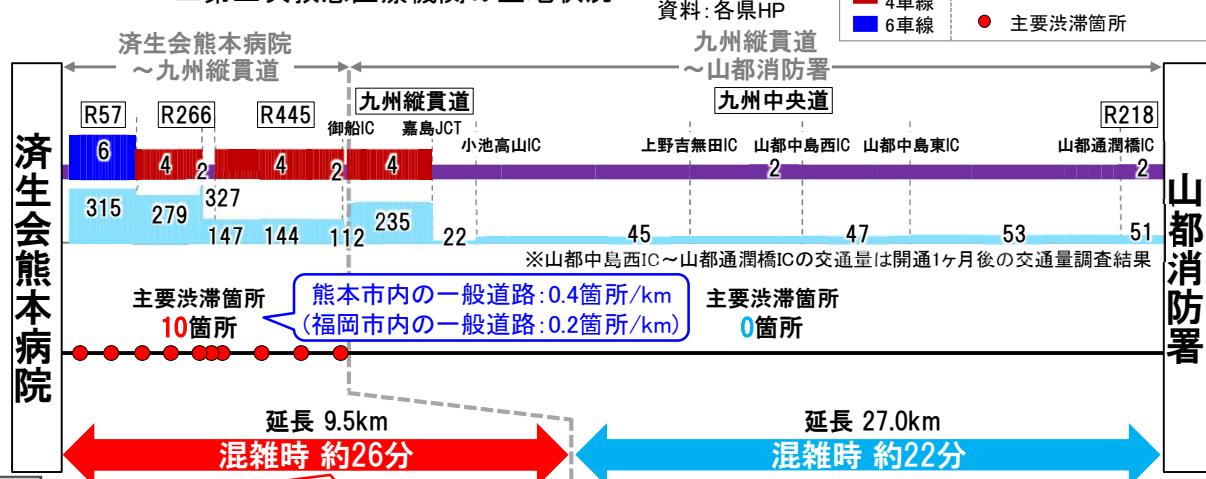
道路利用者等からの意見: 消防関係者ヒアリング

- ・市街地では渋滞していたりすると、完全には一般車に避けてもらうことができず、ゆっくりとしか走行できない状態にあります。
(熊本市消防局ヒアリング (R5.8))
- ・九州中央道が山都町まで開通することで九州縦貫道までの搬送時間は大幅な短縮が期待できますが、あとはそこから熊本市内の搬送先病院までの渋滞により、時間が掛かるのがネックです。
- ・搬送時間による患者負担もありますが、特に都心部では信号の多さによるストップ＆ゴーがあるため、高規格道路ができることによる速達性確保とともに前後や左右揺れの軽減による患者への負担軽減を期待しています。
(上益城消防本部ヒアリング (R5.8))

熊本県のみ熊本市に集中



▲第三次救急医療機関の立地状況



全体延長の約3割に対して
所要時間の5割以上を占める

▲周辺地域から最寄り第三次救急医療機関

(山都消防署～済生会熊本病院)の車線数・主要渋滞箇所・混雑時の所要時間

資料: [車線数・交通量] 全国道路・街路交通情勢調査(R3)、九州中央自動車道
(山都中島西IC～山都通潤橋IC)開通1ヶ月後の交通状況について(R6.5) 国土交通省
[熊本県内の主要渋滞箇所] 令和6年度第2回熊本県交通渋滞対策協議会(R6.12)
[福岡市内の主要渋滞箇所] 国土交通省九州地方整備局道路部HP(R5.11)

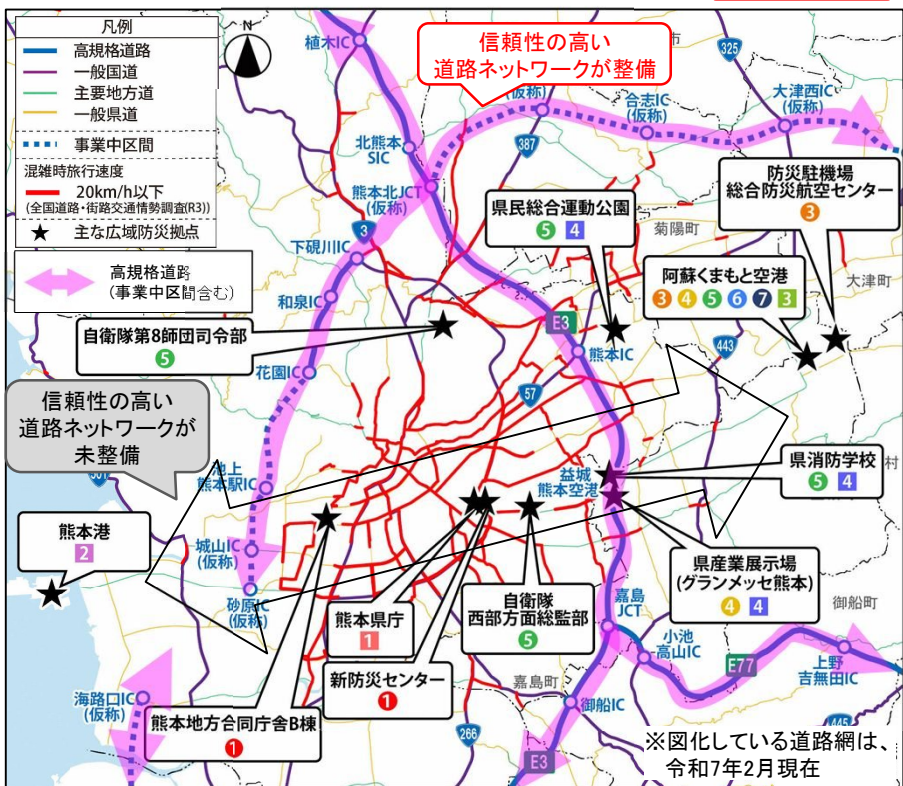
3. 地域と道路の課題 <防災：災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築>

- 熊本市周辺では中九州横断道路等が整備されているが、熊本市内は一般道路の利用に限定されている。
- 主要な広域防災拠点の多くは熊本市内に立地していることもあり、熊本地震発生時は平時に比べ更に旅行速度が低下し、支援物資輸送等に支障をきたしていた。
- 迅速な救援・救助活動を支援するため、災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築が必要である。

- 【広域防災拠点の機能】
- 九州を支える広域防災拠点構想(R4.8)
- 1 合同現地対策本部機能
 - 2 九州各県へのアクセス機能
 - 3 情報収集機能
 - 4 支援物資の集積拠点機能
 - 5 広域支援部隊等の集結・活動拠点機能
 - 6 災害医療支援機能
 - 7 水・食料・医薬品等の備蓄・供給機能
 - 8 避難者受入れ機能
 - 9 災害対応ノウハウ等の提供・発信機能
- 熊本市域防災計画(令和6年度修正)
- 1 熊本市災害対策本部
 - 2 緊急物資及び避難者の輸送
 - 3 救急・救命活動等の拠点機能及び緊急物資・人員等の輸送の受入れ
 - 4 広域・全県的な活動拠点(県外からの応援)

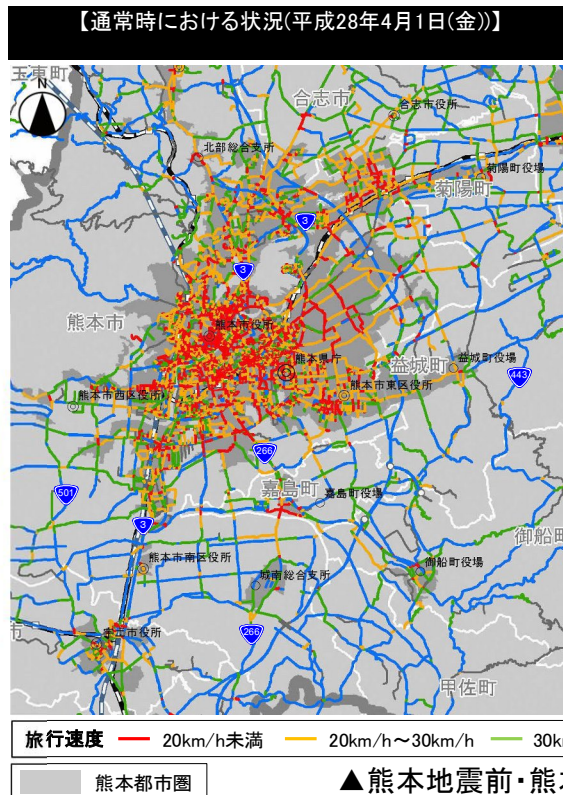


支援物資が不足



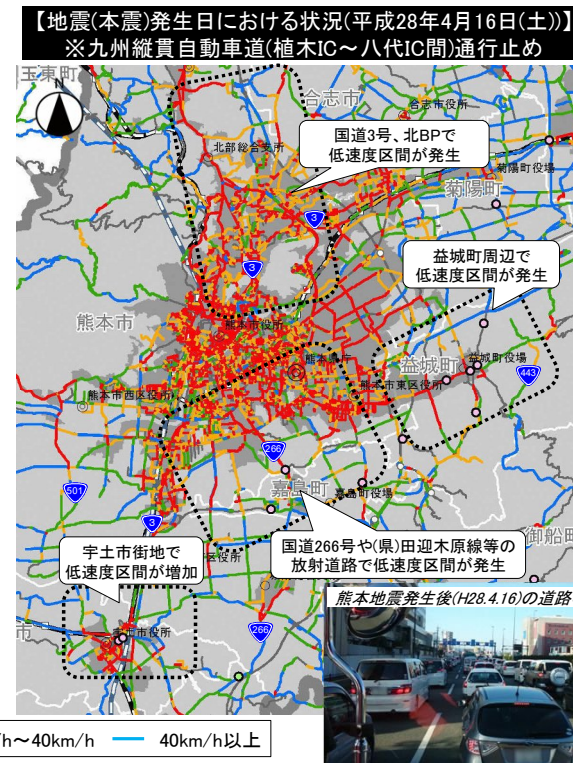
▲主な広域防災拠点と混雑時旅行速度分布

資料：【混雑時旅行速度】全国道路・街路交通情勢調査(R3)
【広域防災拠点の機能】九州を支える広域防災拠点構想(R4.8)、
熊本市域防災計画(令和6年度修正)
【支援物資の不足状況】平成28年熊本地震記録誌(H30.3)



▲熊本地震前・熊本地震時の交通状況

資料：熊本市圏総合交通戦略(H30.11)を基に作成



資料：熊本災害デジタルアーカイブ
提供者：熊本県人吉下球磨消防組合

熊本地震発生時の状況：熊本市震災記録誌抜粋

- ・発生直後は一般道路の慢性的な激しい渋滞が発生し、支援物資の輸送に遅れが生じた。
- ・熊本市消防局救急小隊の平常時の現場到着時間は、7分23秒であるが、4月17日の現場到着時間は10分41秒であった。特に甚大な被害が発生していた益城町や西原村では19分25秒を要するなど、一刻を争う救急救助活動にも支障を来していた。

道路利用者等からの意見：住民アンケート

- ・地震や噴火、豪雨災害など、いつどこで起きても不思議ではない状況にあります。
- ・災害時の物資輸送経路として活用可能だと思います。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。(熊本市圏連絡道路経済効果等検討会アンケート(R3))

4. 政策目標(案)の設定

4. 政策目標(案)の設定

政策目標(案)の設定(地域の現状・課題と道路の要因の整理)

	地域と道路の現状と課題	道路による要因	政策目標(案)
【暮らし】	○熊本県内の通勤通学先は、熊本市をはじめとした熊本都市圏が約6割を占めており、熊本都市圏の通勤通学時の移動手段は、自家用車が約6割を占めている。 ○県内の主要渋滞箇所の約9割が熊本都市圏に集中し、特に熊本市を中心とした人口集中地区の混雑時の平均旅行速度は地区外の半分程度となっている。 ○熊本市とその他熊本都市圏間の移動において、熊本市中心部に近づくほど、旅行速度低下区間が広がり、移動距離に対して所要時間がかかっている。 ○公共交通機関である路線バスは約30分程度の時間のばらつきが発生しており、到着時間が読めない状況となっており生活利便性が低い。 ○熊本市内の旅行速度低下区間をはじめとして追突事故が発生するなど、安全性が低い状況となっており、事故に伴う更なる旅行速度低下も発生している。	○旅行速度の低下、所要時間のばらつきが発生しており、速達性・定時性が低い。 ○交通混雑に起因すると想定される追突事故が多く、安全性が低い。	①速達性や定時性、安全性の確保による生活利便性の向上
【産業】	○熊本都市圏は、県全体の農業産出額の約4割、製造品出荷額の約7割を産出する地域であり、くまもと田崎市場や熊本流通団地などの県内産業の拠点も立地している。 ○産業拠点から高速道路ICまでの一般道路では、20km/h以下に旅行速度が低下することもあり、高速道路ICまでの輸送時間が全輸送時間の多くを占めるなど、非効率な輸送を強いられている。 ○阿蘇くまもと空港で航空便を利用する場合、約40分程度の所要時間のばらつきがあるため、早めの移動による待機時間の発生など産業活動に支障をきたしている。	○産業拠点などと高速道路IC・阿蘇くまもと空港などを結ぶ路線が一般道に限定されており、速達性・定時性が低い。	②速達性・定時性の確保による産業活動の支援
【観光】	○熊本都市圏内には熊本城をはじめに多くの観光地が点在しているが、周辺の旅行速度は20km/h以下となっている。 ○阿蘇くまもと空港から熊本市内観光地への移動において約30分程度の時間のばらつきが発生している。 ○「観光地での滞在の早めの切り上げ」や「目的地のカット」も要因となり、熊本県では観光客の来訪者数に対して観光消費額は低い。	○観光地と阿蘇くまもと空港などを結ぶ路線が一般道に限定されており、速達性・定時性が低い。	③速達性・定時性の確保による観光活動の支援
【医療】	○県内の第三次救急医療施設は熊本市内のみに立地しているが、熊本市内では交通混雑が発生している交差点の走行を余儀なくされている。 ○熊本市内の搬送経路では、混雑区間や交差点通過により患者への負担が大きい状況となっている。	○第三次医療施設周辺の旅行速度の低下や交差点の通過により、救急搬送における速達性・走行性が低い。	④速達性・走行性の確保による円滑な救急医療活動の支援
【防災】	○熊本市周辺では中九州横断道路等が整備されているが、熊本市内は一般道路の利用に限定されている。 ○主要な広域防災拠点の多くは熊本市内に立地していることもあり、熊本地震発生時は平時に比べ更に旅行速度が低下し、支援物資輸送等に支障をきたしていた。	○災害発生時に阿蘇くまもと空港やその他広域防災拠点、九州縦貫自動車道を結ぶ信頼性の高い道路ネットワークが不足している。	⑤災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築

4. 政策目標(案)の設定

政策目標(案)の設定(地域の将来像)

- 県および市町の関連計画から地域の将来像、道路整備に関する方針を整理した。

地域の将来像

【暮らし】

- 人・ものの交流を活発化するには、効率的な交通網の整備により、「誰もが住みたい街」「ビジネスをしたい街」を実現することも大切です。地域の関係者の連携と協働による公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を図り、交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、行きたいときに、行きたいところへ行くことができる社会を目指していく必要があります。(熊本県：くまもと新時代共創基本方針_R6.12)
- 「10分・20分構想」を実現するために、熊本市等と連携し、熊本市圏3連絡道路の事業化に向けて検討を進めます。(熊本県：くまもと新時代共創総合戦略_R6.12)
- 県内各地域の暮らしやすさと持続的な発展を確保する「多核連携型の都市構造」を実現するための、地域の核となる拠点都市と周辺各地域が相互に連携可能な道路ネットワークの構築。(熊本県・熊本市：熊本県新広域道路交通計画_R3.6)
- 熊本市周辺で慢性化している交通渋滞の解消を目指し、国道3号や国道57号の高架化等を含めて、国・県・熊本市等による検討会での議論を深め、新たな道路ネットワークを新広域道路交通計画に位置付けてしっかりと取り組む。(熊本県：第2期熊本県まち・ひと・しごと創生総合戦略_R5.10改訂)
- 「多核連携型都市圏構造」の形成を支援するため、熊本市と周辺市町村、また、近隣市町村間相互の連携を促すとともに都市圏内外の広域な交流を支援する重要なネットワークや交通円滑化及び基幹公共交通軸形成と一体となった道路整備を目指す。(熊本都市圏総合交通計画協議会：熊本都市圏 都市交通マスタープラン_H28.3)
- 「10分・20分構想」に基づく熊本都市圏における新たな高規格道路や熊本西環状道路など、広域道路ネットワークの早期実現に取り組みます。(熊本市：熊本市第8次総合計画_R6.3)
- 道路網や交通体系の構築を図ることは、町内外との交流を促進し、町民の安全性や利便性の確保などに繋がります。広域交通の結節点となるICや阿蘇くまもと空港においては、円滑な交通の流れの確保や公共交通との乗り換えの円滑化に取り組みます。(益城町：益城町都市計画マスタープラン_R2.3改定)
- 熊本都市圏さらには九州全体の道路ネットワーク強化の観点から、嘉島ジャンクションと熊本市中心部を結ぶ新たな幹線道路(都市高速)の整備が実現できるよう関係機関に強力に要請していきます。(嘉島町：第6次嘉島町総合計画_R3.3)
- 基幹道路整備の着実な整備・改良を行い、町内を縦横断する道路網の整備を推進します。(菊陽町：菊陽町都市計画マスタープラン_R3.3改訂)
- 本町にある3つのインターチェンジを生かした交通ネットワークや、誰もが安全に利用しやすい公共交通の整備を進めるとともに、住宅、公園など町民生活に密着した快適な居住環境の整備を進めます。(御船町：第6期御船町総合計画後期基本計画_R6.3)

【産業】

- 熊本都市圏における交通渋滞については、セミコンテクパーク周辺地域における今後の企業の集積等により更なる悪化も懸念されます。県民生活と県経済の発展の両面から、周辺自治体と連携の上、交通渋滞の解消に早急に取り組めます。(熊本県：くまもと新時代共創基本方針_R6.12)
- 九州各県に所在する半導体関連産業の拠点をつなぎ、新生シリコンアイランド九州の実現に必要な人流・物流を確保するため、幹線道路ネットワークの整備を推進します。(熊本県：くまもと新時代共創総合戦略_R6.12)
- 九州の中心に位置する地理的優位性を最大限に発揮し、九州全体の発展に繋がる、高速道路等の相互の連絡や多重化など、信頼性や速達性、定時性が高い循環型高速交通ネットワークの構築。(熊本県・熊本市：熊本県新広域道路交通計画_R3.6)
- 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。(熊本県・熊本市：熊本県新広域道路交通計画_R3.6)
- 都市の活発な活動を支える広域交通ネットワークの形成により、ヒトとモノの流れを円滑化し、流動性を高めることで、経済発展を加速化するとともに、地域の潜在力を引き出します。(熊本市：熊本市第8次総合計画_R6.3)
- 空港や益城熊本空港ICを活かした交通ネットワークの形成及び企業誘致などの産業振興の推進。(益城町：益城町都市計画マスタープラン_R2.3改定)
- 企業誘致を計画的に進めるため、企業誘致適地の検討及び見直しを行う必要があります。(嘉島町：第6次嘉島町総合計画_R3.3)
- 産業拠点へのアクセス性の向上及び慢性的な渋滞緩和に向けて取り組みます。(菊陽町：菊陽町都市計画マスタープラン_R3.3改訂)
- 御船インターチェンジ周辺や小池高山インターチェンジ周辺においては、本町の産業発展および雇用確保を図るため、高速道路インターチェンジが位置する地理的優位性を最大限に活かし、本社機能の移転誘致や経済波及効果が期待できる企業誘致について戦略的に取り組むとともに、インターチェンジ周辺を中心として地域振興に資する拠点形成を図ります。(御船町：御船町都市計画マスタープラン_R2.3改定)

4. 政策目標(案)の設定

政策目標(案)の設定(地域の将来像)

➤ 県および市町の関連計画から地域の将来像、道路整備に関する方針を整理した。

地域の将来像

【観光】

- 熊本県全域を高付加価値な周遊型観光地として磨き上げ、事業者等と連携したプロモーションを行い、誘客を図ることで、滞在時間・消費金額を伸ばし、観光産業の基幹産業化を目指します。(熊本県：くまもと新時代共創総合戦略_R6.12)
- 九州各地の観光資源を活かした広域観光周遊ネットワークの構築。県内各地域の観光資源を最大限に活かした周遊型観光ネットワークの構築。(熊本県・熊本市：熊本県新広域道路交通計画_R3.6)
公共交通は、住民の移動手段のみならず観光客などの来訪者にとっても重要な移動手段です。公共交通が利用しやすく充実することで、地域間の交流促進や観光地としての魅力の向上につながります。(熊本市・嘉島町：熊本地域公共交通計画_R6.3)
- 本町は空港やインターチェンジを有するなど、交通利便性に恵まれています。また、歴史的・文化的資源や豊かな自然といった魅力も有しています。インバウンド旅客（外国人観光客）に向けた観光コンテツの造成や受け入れ環境の整備なども進めていきます。(益城町：第6次益城町総合計画 第2期基本計画_R5.3)
- 空港やIC、阿蘇の玄関口としての利点を活かした観光産業の振興、発展。(菊陽町：菊陽町都市計画マスタープラン_R3.3改訂)
- 3つのインターチェンジを有するアクセス性を生かし、観光客の受け皿となる拠点として、恐竜博物館やふれあい公園を主力とした回遊を推進します。(御船町：第6期御船町総合計画後期基本計画_R6.3)

【医療】

- 県民が地域で安心して暮らしていけるよう、患者の状態に応じた質の高い医療を地域の関係者が連携して効率的に提供できる体制づくりを行うとともに、国民健康保険制度及び後期高齢者医療制度の安定的な運営を図ります。(熊本県：くまもと新時代共創総合戦略_R6.12)
- 消防機関や救急医療機関等(小児救急、周産期救急、精神科救急等を含む)の関係機関で課題等を共有した上で、メディカルコントロール協議会等の各種会議を通じ、地域の実情に応じた救急搬送・受入体制の整備等を強化します。(熊本県：第8次熊本県保健医療計画_R6.3)
- 今後の都市づくりにおいては、持続可能な都市構造への転換が必要であり、そのためには市民が医療・商業等の日常生活サービスを身近な場所で円滑に享受できるようにすること等が求められています。(熊本市：熊本市第8次総合計画_R6.3)
- 適切な医療機関への搬送手段(防災消防ヘリコプター等)を確保し、町は、適切な一時収容先を提供するものとする。(益城町：益城町地域防災計画_R6.5改訂)
- 医療機関などとの連携を図り、広域的な医療・救急医療体制の確立に努める。(嘉島町：第6次嘉島町総合計画_R3.3)
- 医療班の移動など、町内はもとより、他市町村との連携も考慮し、地域全体の防災力の向上を図れるよう取り組みます。(菊陽町：菊陽町復興まちづくり計画_H29.12)
- 安心して日常生活が送れるように交通事故、犯罪のないまちづくりを進め、地域ぐるみの消防・救急体制の整備を進めます。(御船町：第6期御船町総合計画後期基本計画_R6.3)

【防災】

- 熊本県としては、過去の災害の教訓も生かし、災害時における広域避難路等「命の道」の確保を促進するとともに、防災・減災、国土強靱化に資する各種インフラの整備や、災害発生時の拠点となる警察・消防の施設の機能強化及び国、市町村、自衛隊などの関係機関が連携の強化を行うなど、災害に強い県土づくりにも取り組んでいます。(熊本県：くまもと新時代共創基本方針_R6.12)
- 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。(熊本県・熊本市：熊本県新広域道路交通計画_R3.6)
- 「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。(熊本県・熊本市：熊本県新広域道路交通計画_R3.6)
- 防災・減災、国土強靱化に資する道路、河川、排水機場、下水道、治山・砂防施設、港湾・漁港施設等の整備や耐災化等を進めるとともに、災害時の救助・救急ルートとなる県内各地域を結ぶ「命の道」等の計画的な整備を進めます。(熊本県：第2期熊本県まち・ひと・しごと創生総合戦略_R5.10改訂)
- 国や県、自治体、連携中枢都市圏等の関係機関、市民、事業者、地域の防災組織等と連携を強化し、効果的で効率的な災害対応体制の構築に取り組みます。(熊本市：熊本市第8次総合計画_R6.3)
- 道路ネットワークの形成を進め、災害時でも道路機能を発揮するとともに、住宅地などの狭あい道路についても、日常生活を送るうえで、良好かつ安全な道路環境となるよう整備を進めます。(益城町：第6次益城町総合計画 第2期基本計画_R5.3)
- 町内の避難所、病院及び社会福祉施設等に対して仕分、配分等を行う地域内輸送拠点、さらにはヘリポート等を結んだ緊急輸送ネットワークを整備する。(嘉島町：嘉島町地域防災計画_R6.3修正)
- 南海トラフ地震等を想定し、市町村の区域を超えた広域的な連携に取り組みます。(菊陽町：第6期菊陽町総合計画_R3.3)
- 熊本地震で再認識した地域住民の助け合い(共助)をはじめ町民、地域、行政が互いに補完・連携し、災害に強く、普段から安心して生活できる消防、救急体制の整備に努めることが求められています。(御船町：第6期御船町総合計画後期基本計画_R6.3)