

熊本都市圏

# 都市交通マスタープラン

Kumamoto Urban Transportation Master Plan

【概要版】  
(素案)



令和8年3月

熊本都市圏総合交通計画協議会

# 1 都市交通マスタープランとは

- 都市交通マスタープランとは、熊本都市圏における将来の望ましい交通体系の実現に向けて策定される中長期的な将来ビジョンです。
- 行政機関、交通事業者、学識経験者などで構成される「熊本都市圏総合交通計画協議会」において、概ね20年後を目標年次としたるべき都市構造とそれを支える交通ネットワークのあり方、実現するための施策を提案します。

## 調査対象圏域(熊本都市圏)



# 2 パーソントリップ調査とは

- パーソントリップ(PT)調査とは、日常の生活の中で、誰が、いつ、どこに、何の目的で、どのような交通手段で移動したかについて、都市圏住民を対象にアンケート調査を行い、1日の全ての移動をとらえるものです。
- 今回は、令和5年(2023年)10月から11月に実態調査を行い、約1.7万世帯、約3万人分の交通行動を把握しました。

<参考>熊本都市圏における過去のパーソントリップ調査

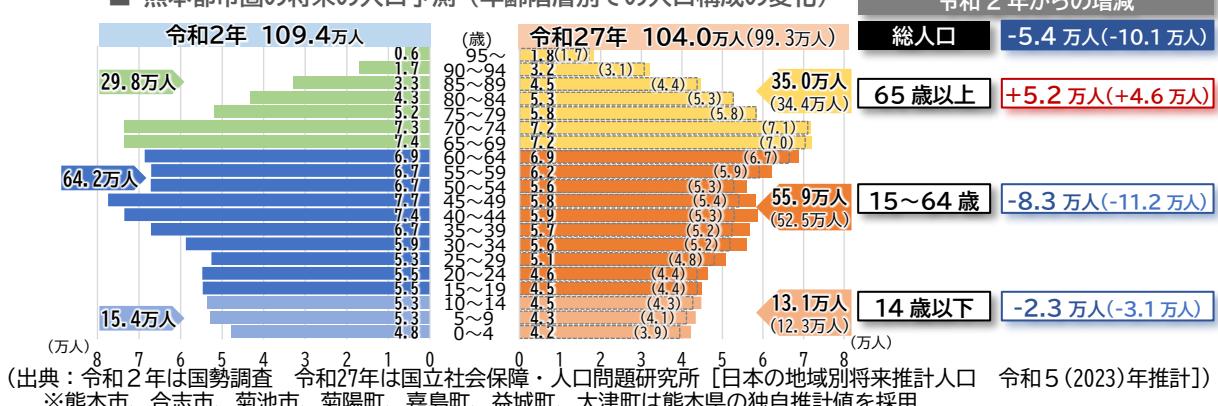
第1回：昭和48年、第2回：昭和59年、第3回：平成9年、第4回：平成24年

# 3 都市圏人口の動向と人の動き

## ◆将来的に人口が減少すると予測されています

- 都市交通マスタープランの目標年次である20年後(令和27年(2045年))には、都市圏人口が約5.4万人減少することが予測されています(熊本県の独自推計より)。

### ■ 熊本都市圏の将来の人口予測(年齢階層別での人口構成の変化)



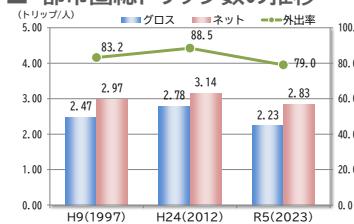
## ◆人々の動きに変化が見られます

- 人の動きとして、総トリップ数は平成9年から平成24年では約21%増加していましたが、平成24年から令和5年では約15%減少しており、生成原単位もグロス・ネット・外出率も減少傾向となっています。

### ■ 都市圏総トリップ数の推移



### ■ 都市圏総トリップ数の推移



トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位
生成原単位	ある地域に居住する人が行う1人1日あたりの平均トリップ数
グロス	人口1人あたりのトリップ数
ネット	外出人口1人あたりのトリップ数
外出率	外出人口が全人口に占める割合

(出典：各回熊本PT調査)



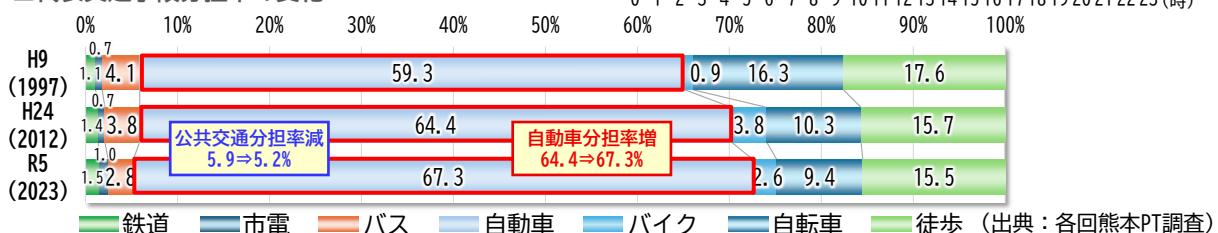
## 4 都市圏の現状と主な課題

### ◆交通渋滞が慢性化しており、過度な自動車依存が進行しています

- 「主要渋滞箇所」が多数存在しており、この渋滞が発生している主な要因は、朝の時間帯への交通集中(朝ピーク率の増加)や移動手段の自動車依存の高さなどが考えられます。



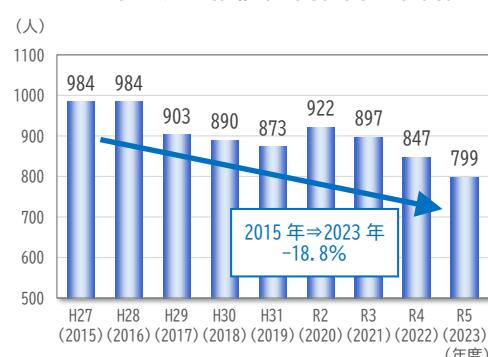
#### ■ 代表交通手段分担率の変化



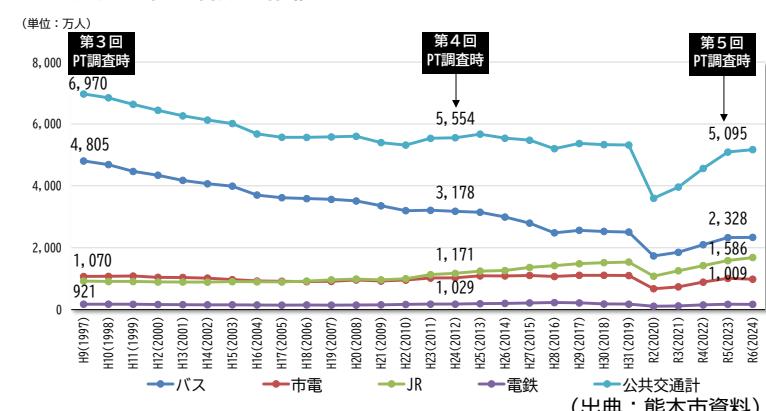
### ◆バスの運転士が減り、公共交通のサービス及び利用者が減少しています

- バス事業を担うバス運転士数は、過去8年で約2割も減少しています。これに伴い路線バスのサービスも低下(運行本数の減少)し、バス利用者も減少傾向が続いています。

#### ■ バス運転士数の推移(共同経営5社計)



#### ■ 公共交通利用者数の推移



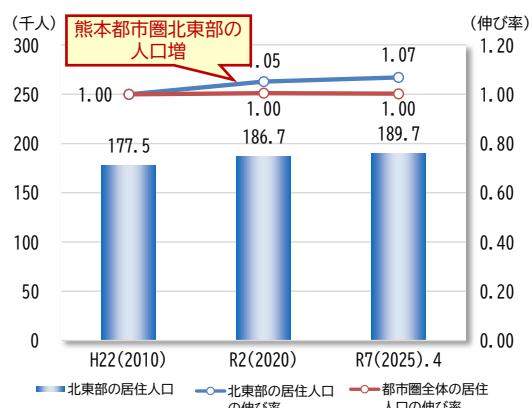
### ◆熊本都市圏北東部において、急速な開発が進んでおります

- 世界最大手のファウンドリであるTSMC進出を契機に関連企業の進出が相次ぎ、近年、熊本都市圏北東部の居住人口の伸び率は、熊本都市圏全体の伸びよりも高くなっています。
- 企業進出が相次ぐセミコンテクノパーク(以下、セミコン)周辺は、急激に増加した通勤時の自動車需要の集中に十分に対処できず、渋滞が深刻化しています。



(写真:菊陽町道 南方大人足線(通勤時))  
※JR豊肥本線の跨線橋部を南側から望む

#### ■ 熊本都市圏北東部の居住人口の変化



※熊本都市圏北東部:合志市、菊陽町、大津町、菊池市が対象  
※令和7年(2025年)4月の居住人口は、令和2年国勢調査の確定値を基礎とし、転入者数、転出者数など及び世帯の増減数を加減することにより算出したもの

## 5 都市圏の交通ネットワークの将来像

### ◆誰もが暮らしやすく、切れ目のない交通ネットワークの実現を目指します

- 都市圏の将来像として目指す都市づくりは、熊本県都市計画区域マスターplanの「多核連携型の都市圏構造」となります。
- 「多核連携型の都市圏構造」とは、地域の特性に応じた機能(都市や生活、産業、レクリエーションなど)を集積する区域を配置し、居住や機能の集約し、集積区域を公共交通や幹線道路の「連携軸」で結び、将来に渡って誰もが暮らしやすい持続可能な都市の実現を目指す手段です。

#### ■ 都市圏の多核連携のあるべき将来イメージ



## 6 将来交通計画の目標

### ◆「公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、誰もが移動しやすいまち」を目指します

#### ■ 計画の目標

評価指標	現状 令和5年(2023年)	目標値
【目標】公共交通手段の確保、定時性・速達性の確保、基幹公共交通軸の輸送力の向上		
年間の公共交通利用者数 (鉄道・市電・バス)	約5,095万人	2倍
公共交通手段分担率	5.2%	2倍
【目標】渋滞改善と旅行速度の向上		
主要な渋滞箇所数	246箇所	半減
渋滞に巻き込まれることで発生する損失時間 <sup>*1</sup>	約257万時間/年	半減
ピーク時における自動車の平均旅行速度	18.6km/h	20km/h以上
【目標】拠点・都市との結節・連携		
県内・県外主要都市との移動時間 (中心部との最大時間 <sup>*2</sup> )	県外:中心部～大分市 約182分 県内:中心部～天草市 約128分	150分 90分
広域交通結節点や中心部との移動時間	道路:中心部～IC 約28分 道路:中心部～空港 約42分	10分 20分
【目標】土地利用との連携		
居住誘導区域の人口密度 <sup>*3</sup>	約62人/ha	維持
【目標】温室効果ガスの削減		
運輸部門における年間のCO2排出量 (2013年度比削減率)	約180万トンCO <sub>2</sub> 27%減	27%減

\*1: 朝ピーク時の平均旅行速度が20km/h未満となる区間を対象に算出した都市圏全体での総損失時間

\*2: 県外は、熊本市中心部から福岡市・長崎市・大分市・宮崎市・延岡市・鹿児島市までの道路での所要時間が最大となる都市

県内は、熊本市中心部から阿蘇市・山鹿市・玉名市・山都町・八代市・人吉市・水俣市・芦北町・天草市までの道路での所要時間が最大となる都市

\*3: 都市圏内で「立地適応化計画」を策定された自治体(熊本市、菊池市、宇城市、益城町)による居住誘導区域内人口による加重平均値

※現状は令和5年度のパーソントリップ調査結果やその他の調査結果などに基づき集計したもの

目標値は、他機関、協議会、関連計画、ならびに要望等で既に設定・検討されている基準を踏まえ、整合性を図る形で設定

#### ■ 実現を目指す将来の姿

##### 都市圏の成長と共に、公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、誰もが移動しやすいまちへ

公共交通を使った移動が快適になります。



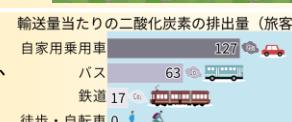
沿線の人口が維持され、公共交通を利用しやすい環境が続きます。



朝の通勤時間帯でも、快適に移動できます。



公共交通利用が増えることで、環境にもやさしくなります。



中心部や主要な拠点への移動時間が短縮され、観光客にとって、移動しやすく、滞在しやすいまちになります。



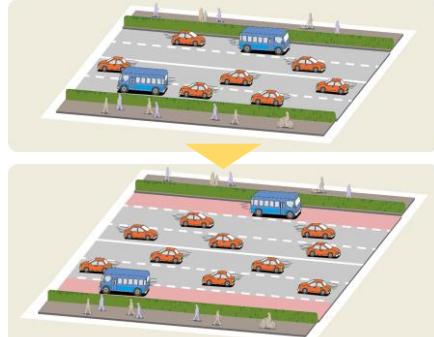
## 7 将来交通計画策定の方針

◆自動車やバスの「流れ」を良くし、公共交通への「転換」を促し、交通を「分散」させる取組みを公共交通施策と道路施策の両輪で進めていきます

### [公共交通施策]

強化方針	概要
機能強化	定時性や速達性の向上、幹線公共交通の輸送力強化等により、住民が使いたくなる公共交通の提供
結節強化	乗り継ぎ利便性の向上により、車から公共交通へ転換促進
連携強化	バス路線の再編や新技術等の活用により、誰もが使いやすい・移動しやすい交通ネットワークの構築
土地利用との連携	都市機能や居住の誘導と連携した公共交通の利用促進
持続可能な公共交通の確保	事業者の経営環境の改善や効率的なサービス提供と利便性向上を図る行政支援の検討

### [公共交通] バス専用・優先レーン整備



### [道路施策]

強化方針	概要
交通の円滑化	都市内道路の強化と時差出勤による交通分散等によるピーク時の混雑緩和
拠点間の連携強化	環状・放射道路の強化による拠点間の迅速なアクセス確保
都市間の連絡強化	周辺都市との交流を迅速・確実に支え、物流効率化と災害時の代替ルート確保

### [道路] 環状・放射道路網の強化



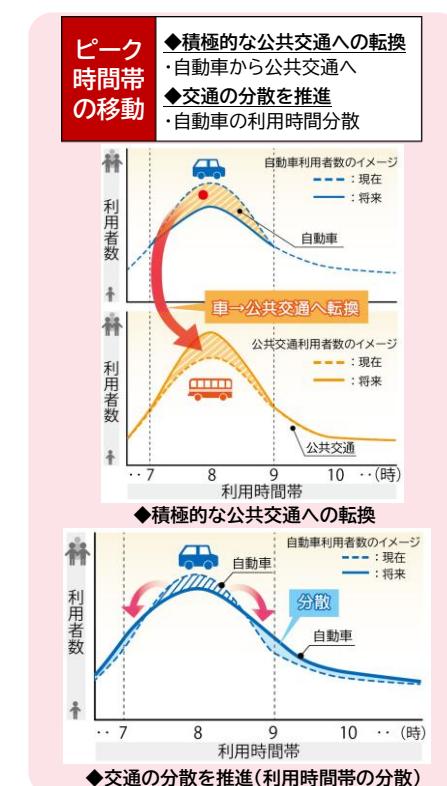
◆公共交通と自動車交通のスマートな選択(ベストミックス)を推進します

- 地域ごとの交通特性に応じて、誰もが移動しやすい都市交通体系の最適化、いわゆるベストミックスを進めてきました。しかし、慢性的な交通渋滞や公共交通のサービス低下は依然として改善しておらず、今後は、ベストミックスとして地域ごとの交通特性をより細やかに分類し、時間帯に応じた公共交通と自動車交通のスマートな選択を推進することで、よりよい都市交通を実現していきます。

### ■ 地域ごとのスマートな交通手段の選択



### ■ 時間帯に応じたスマートな交通手段の選択



## 8 将来交通計画

◆交通ネットワークの将来像を実現するため、公共交通施策を提案します

### ■ 公共交通網計画図

#### 土地利用等

- 中心商業業務市街地
- 市街地
- 農業ゾーン
- 自然環境ゾーン

#### 拠点

- 広域総合都市拠点
- 都市拠点
- 地域拠点

#### 工業・流通業務地

- 工業地
- 流通業務地

#### 道路網

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他市町村道

#### 鉄軌道

- 九州新幹線
- 在来線
- 熊本市電
- 熊本電鉄

#### 交通拠点



### ■ 公共交通施策一覧

強化方針	公共交通階層・方面	主な提案施策	強化方針	公共交通階層・方面	主な提案施策
機能強化	鉄軌道	③菊陽・大津 ⑤益城・空港 ⑥嘉島 ⑦田崎・城山 ⑧田崎・城山 市電延伸(東町線・健軍～益城町) 市電延伸(辛島～南熊本) 市電延伸(田崎橋～西区役所) 市電の増便・増結【3回編成導入】	連携強化	幹線バス・連節バス	拠点アクセス(BRT) ②合志・菊池 ③菊陽・大津 ④長嶺 ⑤益城・空港 ⑥嘉島 直通バス運行(桜町BT～南熊本)
		バスレーン【専用・優先】の整備 幹線バスの増便・増結【連節バス】 速達性を高める交通システムの構築 【公共交通優先信号(PTPS)】 利用促進に向けた料金施策【利用者の満喫負担軽減】 高規格道路などを活用した快速バス運行		全方面	フィーダーバス・ コミュニティ交通 【フィーダーバス・ コミュニティバス・デマンドバスなどの連携強化】 交通の分散【時差出勤・交通手段の変更】 MaaS【公共交通機関やタクシー・カーシェア・シェアサイクルなどの多様な移動サービスをまとめて検索・予約・決済できるサービス】
結節強化	鉄軌道	⑤益城・空港 ⑥嘉島 ②合志・菊池	共通	全方面	都市機能の誘導・居住の誘導【各市町村の立地適正化計画・広域的な立地適正化計画との連携強化】 投資による輸送力の強化 【運転士などの人材確保及び待遇改善に関する支援】 幹線バスの運行・車両購入などに係る公的支援】 運営体制などの整備 【交通・連運連合の創設に向けた制度設計の推進、複数の交通モードの運行情報を一元的に提供】 交通資源の最高効率での活用 【交通モード間における資源の共有・再配置】
		ダイヤ調整【乗り継ぎ時間の短縮】 他の交通手段との結節強化 【駅前広場・バス停設置・パークアンドライド、サイクルアンドライドなど、モビリティハブ化など】		持続可能な公共交通の確保	全方面

※主な提案施策のうち太字の記載は、今回の提案施策です。図に記載の提案施策の実現に当たっては詳細な検討が必要です。

## ◆交通ネットワークの将来像を実現するため、道路施策を提案します

### ■ 道路網計画図

#### 土地利用等

- 中心商業業務市街地
- 市街地
- 農業ゾーン
- 自然環境ゾーン

#### 拠点

- 広域総合都市拠点
- 都市拠点
- 地域拠点

#### 工業・流通業務地

- 工業地
- 流通業務地

#### 道路網

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他市町村道

#### 鉄軌道

- 九州新幹線
- 在来線
- 熊本市電
- 熊本電鉄

#### 交通拠点



#### 拠点



#### 道路網



#### 鉄軌道



#### 交通拠点



#### 拠点



#### 道路網



#### 鉄軌道



#### 交通拠点



#### 拠点



#### 道路網



#### 鉄軌道



#### 交通拠点



#### 拠点



#### 道路網



#### 鉄軌道



#### 交通拠点



#### 拠点



#### 道路網



#### 鉄軌道



#### 交通拠点



#### 拠点



#### 道路網



#### 鉄軌道



#### 交通拠点



#### 拠点



#### 道路網



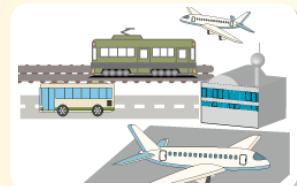
## 9 期待される効果

◆交通ネットワークの将来像を実現することで、誰もが移動しやすく暮らしやすいまちになります

■定時性・速達性の確保や輸送力向上により、公共交通の利便性が高くなります。

○熊本駅から阿蘇くまもと空港までの所要時間

現在	バスで（朝夕渋滞時） 約60～80分	将来	約55～75分
現在	鉄道で —	将来	約40分



○熊本市中央区からセミコンまで

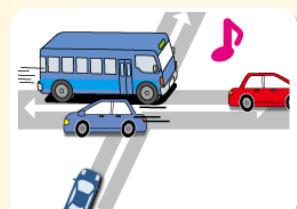
現在	鉄道とバスで 約47分	将来	約42分
現在	鉄道運行間隔 約12～15分	将来	約10～12分



■公共交通サービスの向上と道路整備との連携により、朝の通勤時でも快適に移動できるようになります。

○都市圏の各方面から熊本市中心部まで

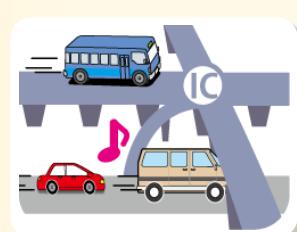
現在	自動車で 約36分	将来	約30分
現在	約19km/h	将来	20km/h以上
現在	自動車で 約43分	将来	約38分



■高規格道路の整備・活用により熊本都市圏と周辺都市とが移動しやすくなります。

○熊本市中心部から

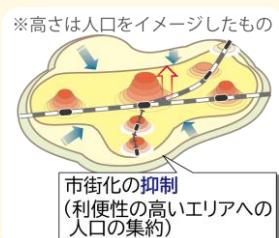
現在	大分市まで 約182分	将来	約150分
現在	天草市まで 約128分	将来	約90分
現在	ICまで 約28分	将来	約10分
現在	空港まで 約42分	将来	約20分



■土地利用と公共交通の利用促進を一体的に進めることで、公共交通利用の増加によるサービス向上が期待でき、誰もが安心して暮らせる都市の形成へつながります。

○朝の通勤時（都市圏の基幹公共交通8軸）

現在	公共交通分担率 約6%	将来	約13%
現在	自動車分担率 約42%	将来	約36%



## 10 今後の取組み

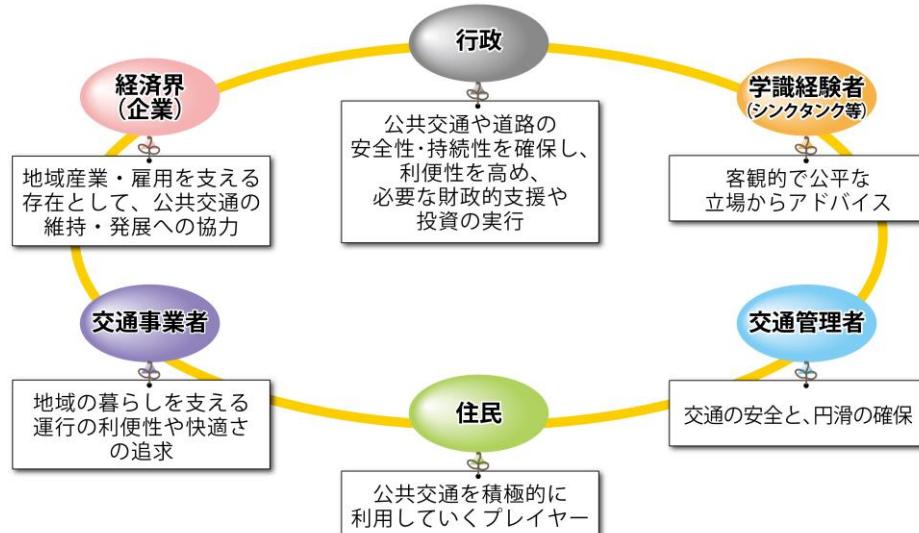
### ◆実行計画(アクションプラン)を策定し、戦略的に施策を推進します

- 実行計画では、交通ネットワークの段階的な整備において、短期(5年間)や中期(10年間)の目標像を設定し、必要な施策を総合的に整理します。また、実施主体や整備スケジュールを明確にするとともに、具体的な事業の検討段階では、事業費や効果などの経済効率性などの検証も行い、事業の実現に向け関係者が一体となって取り組みます。

### ◆関係者が一体となって計画を推進していきます

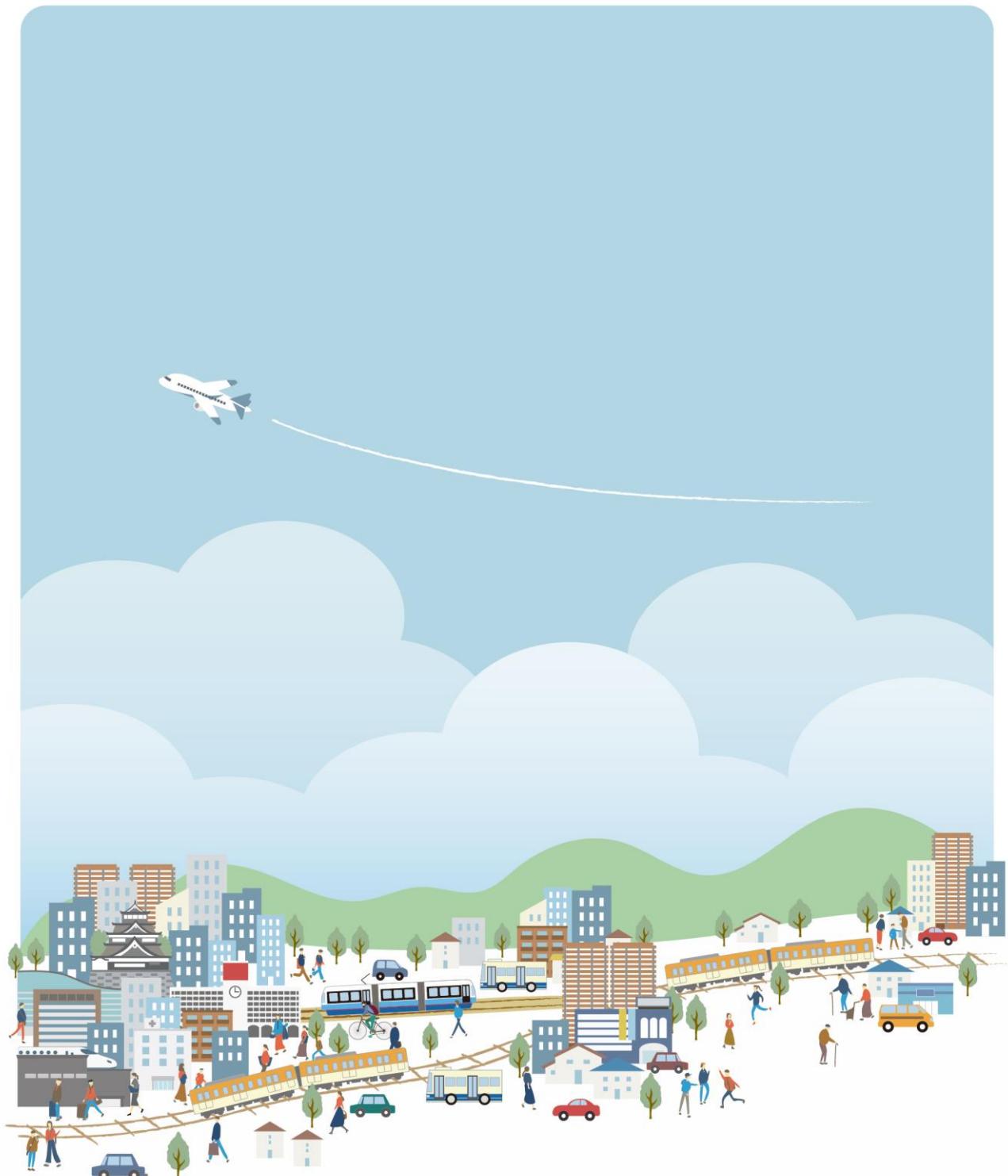
- 持続可能で利便性の高い交通体系の実現には、行政・交通事業者・企業・住民などが、それぞれの役割を果たし、互いに連携し取り組むことが重要です。
- 今回のマスターplanに基づき、各主体で取組みの方向性を共有しつつ関係者が一体となって計画を推進していくことが不可欠です。

#### ■ 各主体の役割



#### ■ 各主体の取組みの方向性

行政	自治体連携による都市交通の確保、将来を見据えた人材の育成 複数自治体による拠点機能の共有と活用
交通管理者	安全で円滑な通行の実現に向けた交通環境の整理
交通事業者	公共交通の利便性向上と持続可能な社会システムの構築 安定的なサービス提供のための連携強化と人材基盤の強化
学識	専門知識を活かした交通施策への助言・熊本都市圏の交通改善への提言
経済界	経済界による公共交通利用促進の支援と渋滞対策に寄与する通勤環境の見直し
住民	公共交通の積極的な利用促進による自動車依存の抑制と持続可能な交通環境構築への協力



## 熊本都市圏総合交通計画協議会

○お問い合わせ・ご意見は

**熊本県土木部道路都市局都市計画課**

TEL 096-383-1111(代表) E-mail:toshikeikaku@pref.kumamoto.lg.jp

**熊本市都市建設局都市政策部都市政策課**

TEL 096-328-2111(代表) E-mail:toshiseisaku@city.kumamoto.lg.jp