



令和7年（2025年）12月19日

熊本西環状道路（池上 熊本駅 IC～花園 IC）の 開通後の効果について（開通1か月後）

熊本西環状道路（池上 熊本駅 IC～花園 IC）が令和7年10月19日（日）に開通し、開通1か月後の調査を行いました。その調査結果を基に、今回国土交通省と連携して開通後の効果を取りまとめましたのでお知らせします。

〈開通効果内容〉

〔熊本市〕

交通量調査等による効果

- 交通渋滞の緩和：池上工区の交通量が**約 10,900 台**となり、市内中心部を通過していた交通が**減少**
- 所要時間の短縮：北区役所から熊本駅間の所要時間が**23分短縮**
国道3号の所要時間が**11分短縮**

〔熊本河川国道事務所〕

ETC2.0 プローブデータによる分析

- 交通渋滞の緩和：熊本西環状道路への転換により、国道3号の利用割合が**7ポイント減少**
- 所要時間の短縮：御代志駅から熊本駅間の所要時間が**25分短縮**
国道3号の所要時間が**14分短縮**

【お問い合わせ先】

＜交通量調査等による効果について＞

都市建設局 土木部 道路計画課

電話：096-328-2484

課長：並河 洋一（なみかわ よういち） 副課長：山内 健治（やまうち けんじ）

＜ETC2.0 プローブデータによる分析について＞

国土交通省 九州地方整備局 熊本河川国道事務所

電話：096-382-1111（代表）

技術副所長：山下 修（やました おさむ） 計画課長：野上 英昭（のがみ ひであき）

熊本西環状道路(池上 熊本駅IC～花園IC)の 開通後の効果について(開通1か月後)

令和7年12月

熊本市 道路計画課
国土交通省 九州地方整備局 熊本河川国道事務所

<< 目 次 >>

【効果1】交通渋滞の緩和

- ・ 交通の転換状況（熊本市） 1
- ・ 浄行寺交差点の最大渋滞長の変化（熊本市）
- ・ 旅行速度の変化（ETC2.0プローブデータ分析）（国土交通省） 2
- ・ 交通の路線分担状況の変化（熊本市）
- ・ 国道3号の渋滞状況（熊本市） 3
- ・ 熊本駅周辺までの車両の利用経路の変化（ETC2.0プローブデータ分析）
（国土交通省） 4

【効果2】所要時間の短縮

- ・ 北区役所から熊本駅への走行ルート（熊本市）
- ・ 北区役所から熊本駅への所要時間（熊本市）
- ・ 開通区間（熊本西環状道路：池上工区）（熊本市） 5
- ・ 御代志駅から熊本駅への走行ルート
- ・ 御代志駅から熊本駅への所要時間（ETC2.0プローブデータ分析）
（国土交通省） 6

【参考】

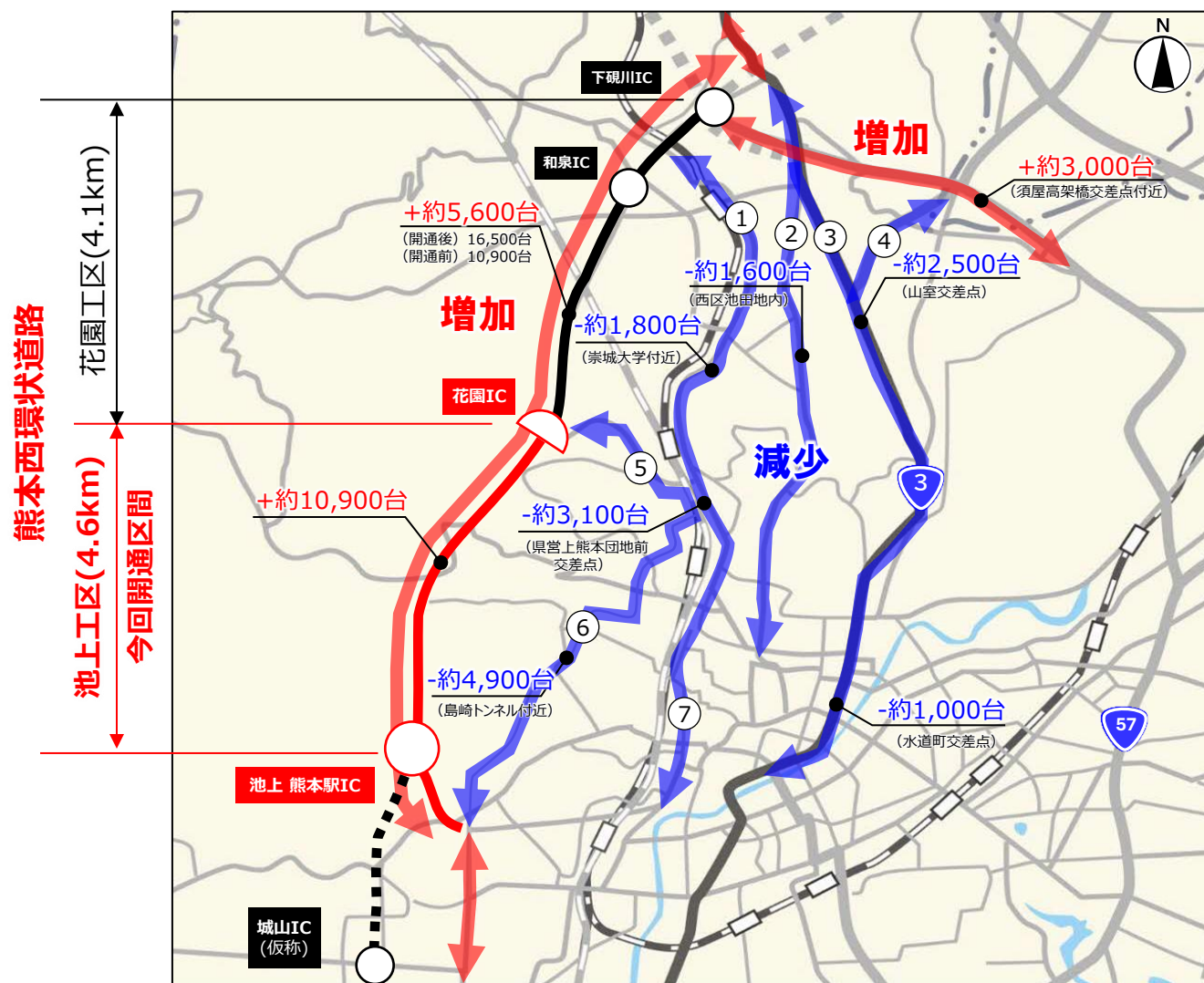
- ・ ETC2.0プローブデータ分析（国土交通省） 7

■開通1か月後の効果

【効果1】交通渋滞の緩和（交通の転換）

- 池上工区の交通量は約10,900台となり、国道3号や(主)熊本田原坂線などの市中心部を通過していた交通量は約1,000台～約4,900台減少しました。
- 開通前は市中心部を通過していた交通が熊本西環状道路へ転換することにより、市中心部の交通渋滞の緩和が図られました。

■交通の転換状況



【既存路線名】

- ① (主)熊本田原坂線
- ② (一)四方寄熊本線
- ③ 国道3号
- ④ 飛田バイパス
- ⑤ 花園インター線
- ⑥ 西廻りバイパス
- ⑦ (都)上熊本細工町線

算出条件：開通後－開通前の交通量調査結果

開通前：令和7年10月 2日（木） 7～19時

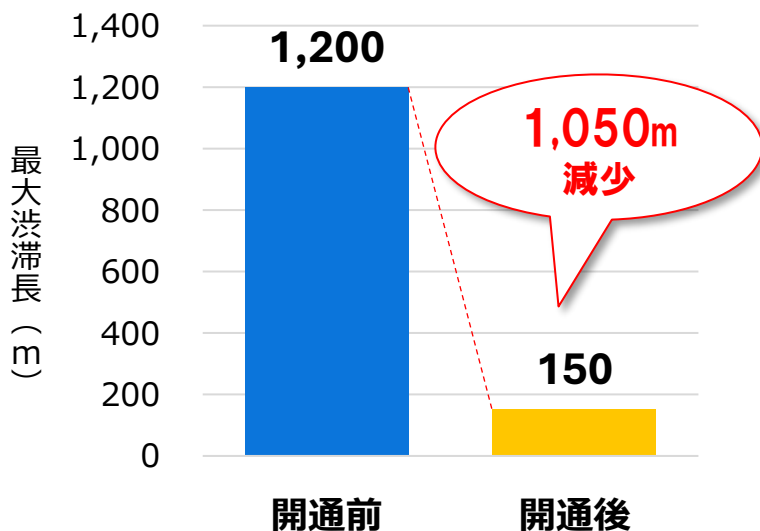
開通後：令和7年11月18日（火） 7～19時

■開通1か月後の効果

【効果1】交通渋滞の緩和（渋滞長の減少・旅行速度の向上）

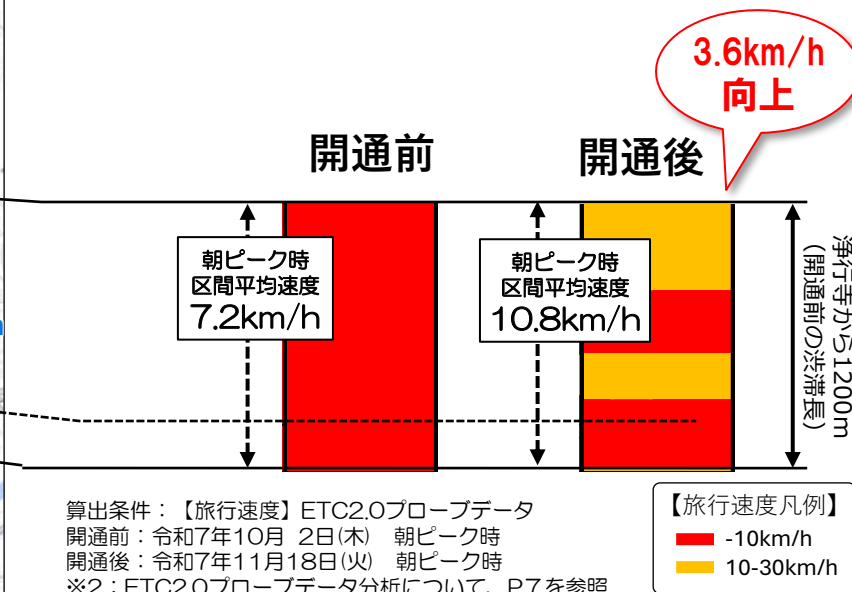
- 現地調査において、国道3号浄行寺交差点北側では**最大渋滞長が1,200mから150mに減少**。
- ETC2.0プローブデータを用いた分析では、国道3号浄行寺交差点北側における**旅行速度が7.2km/hから10.8km/hに向上し、渋滞緩和が図られました**。

■浄行寺交差点の最大渋滞長の変化



開通前：令和7年10月 2日（木）朝ピーク時
開通後：令和7年11月18日（火）朝ピーク時
※1 渋滞長：赤信号で止まった車列が、次の青信号でも捌ききれずに残った車列の長さ

■旅行速度区間の変化(ETC2.0プローブデータ分析)^{※2}



算出条件：【旅行速度】ETC2.0プローブデータ
開通前：令和7年10月 2日（木）朝ピーク時
開通後：令和7年11月18日（火）朝ピーク時
※2：ETC2.0プローブデータ分析について、P7を参照

■開通1か月後の効果

【効果1】交通渋滞の緩和（路線分担状況）

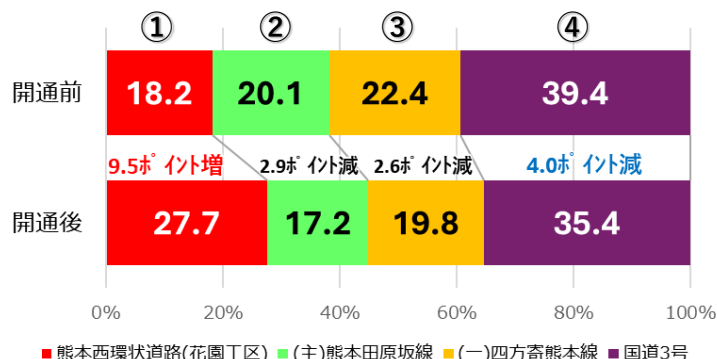
- 池上工区の開通により、熊本西環状道路と並行する国道3号や(主)熊本田原坂線などの市中心部を通過していた交通が分散したことにより、交通渋滞の緩和が図られました。
- 断面Ⅱより、市中心部を通過していた交通が**熊本西環状道路(池上工区)に約16%転換**しました。

■交通の路線分担状況の変化



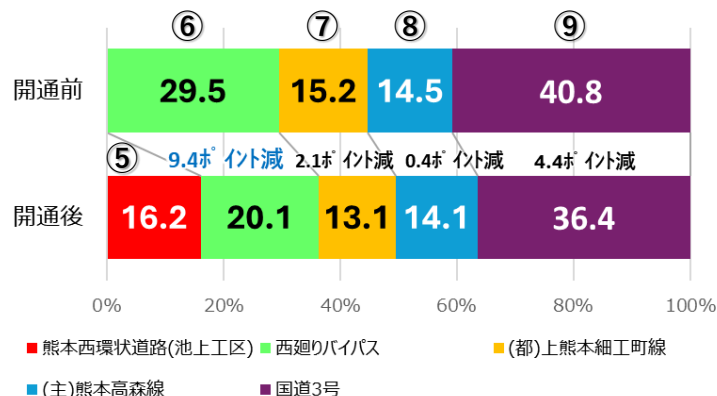
※開通前：令和7年10月 2日（木） 7～19時
 開通後：令和7年11月18日（火） 7～19時

【断面Ⅰ】



- ①熊本西環状道路(花園工区)
 ②(主)熊本田原坂線(崇城大学付近)
 ③(一)四方寄熊本線(西区池田 地内)
 ④国道3号(山室交差点)

【断面Ⅱ】



- ⑤熊本西環状道路(池上工区)
 ⑥西廻りバイパス(島崎トンネル付近)
 ⑦(都)上熊本細工町線(蔚山町電停付近)
 ⑧(主)熊本高森線(熊本城ホール付近)
 ⑨国道3号(新代継橋付近)

※端数処理の関係で、合計が100%にならない場合があります

■国道3号の渋滞状況

【開通前】



※平日朝8時台（令和7年10月1日（水））

【開通後】

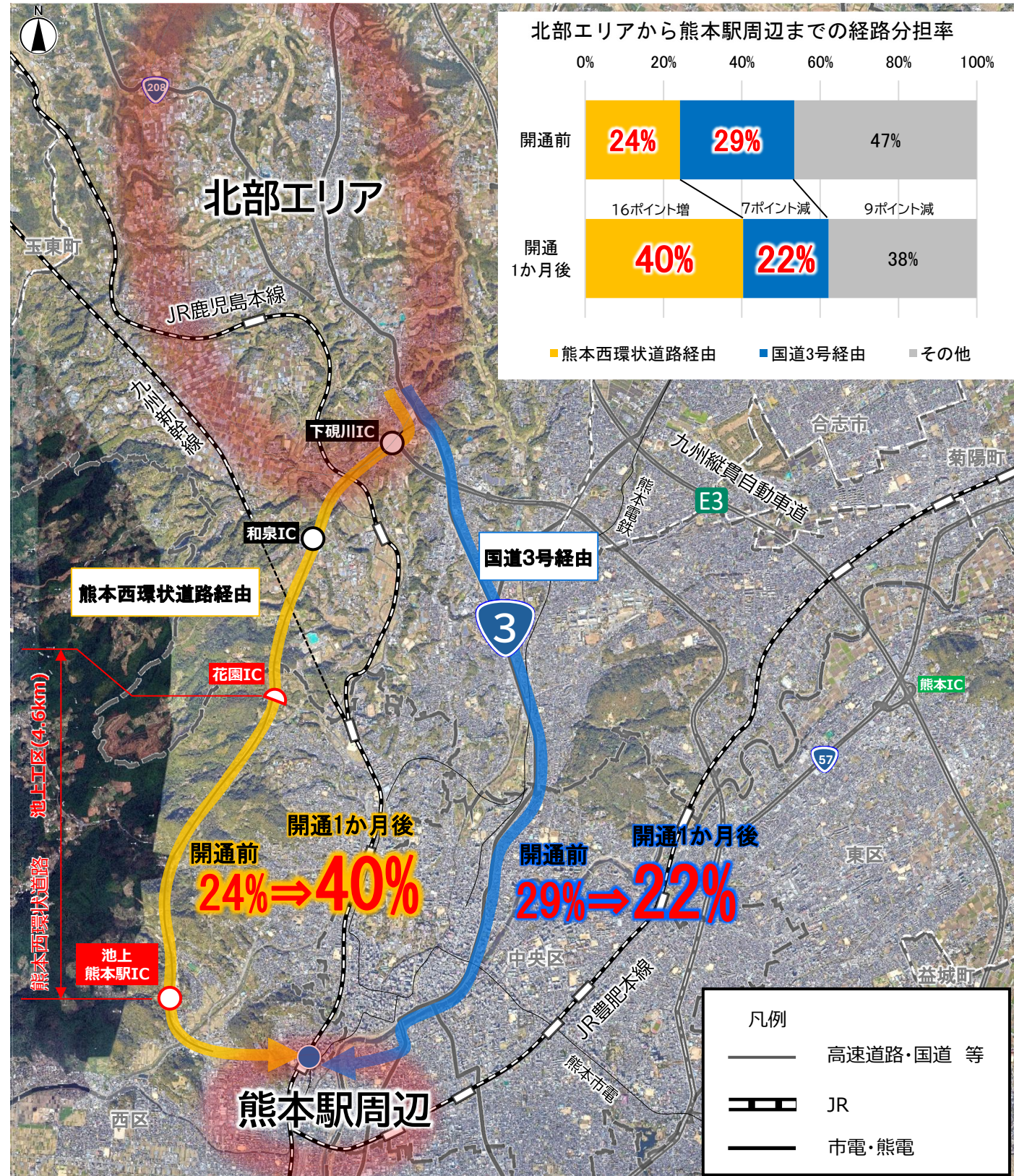


※平日朝8時台（令和7年11月20日（木））

【効果1】交通渋滞の緩和（路線分担状況）

- 熊本市の北部エリアから熊本駅周辺までの車両の利用経路を分析すると、熊本西環状道路経由は**24%**（開通前）から**40%**（開通1か月後）に利用割合が増加しました。
- 国道3号経由は**29%**から**22%**に利用割合が減少し、熊本西環状道路への転換が図られました。

■熊本駅周辺までの車両の利用経路の変化(ETC2.0プローブデータ分析)

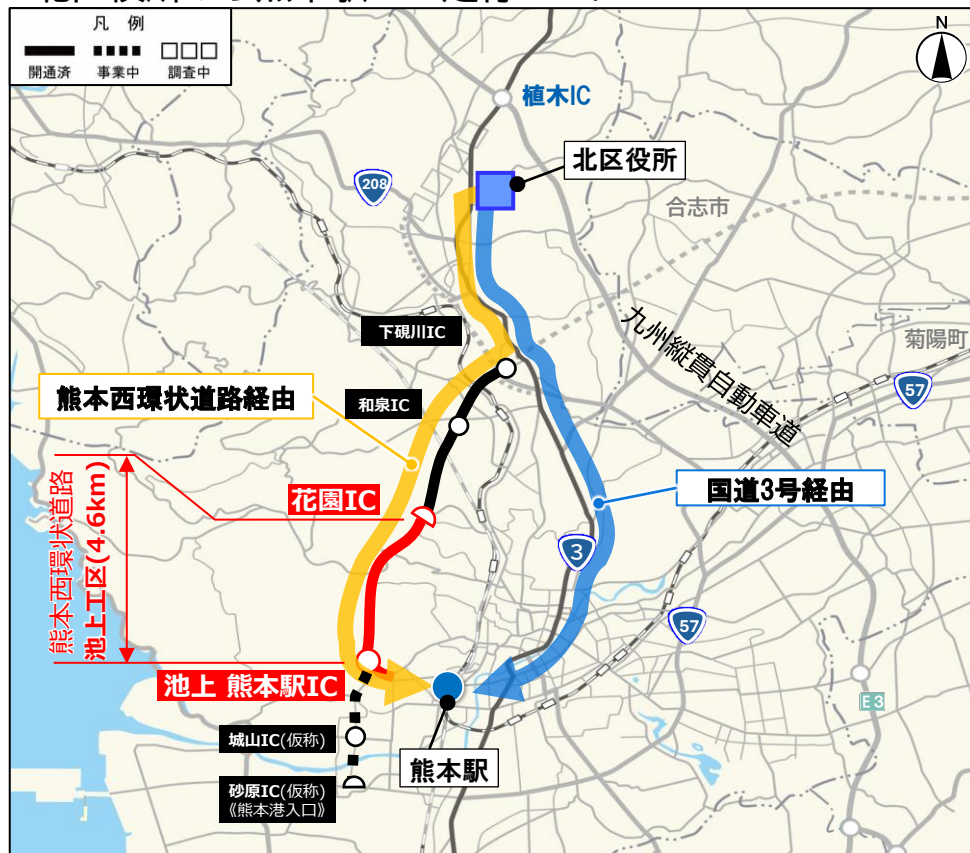


■開通1か月後の効果

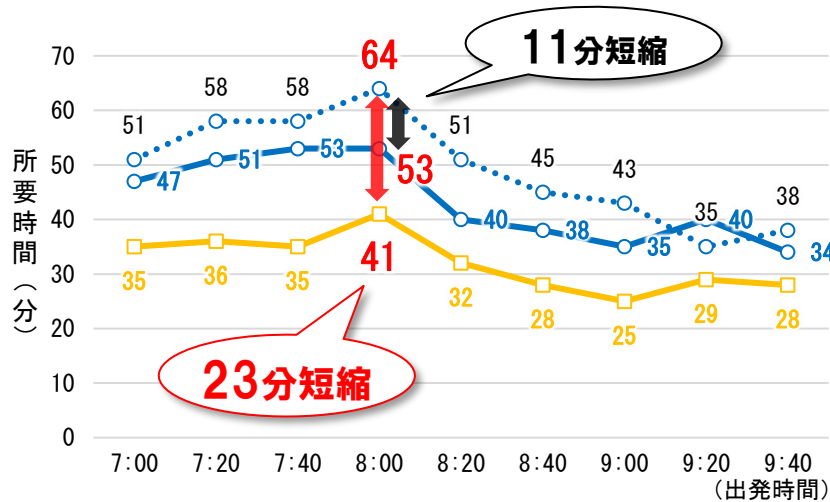
【効果2】所要時間の短縮（北区役所→熊本駅）

- 実走調査結果により、北区役所から熊本駅間の朝ピーク時の所要時間が**23分短縮**されるなど、熊本市北部地域から中心市街地間の所要時間が短縮しました。
- 国道3号経由についても開通前後で比較すると、所要時間が**11分短縮**しました。

■北区役所から熊本駅への走行ルート



■北区役所から熊本駅への所要時間



■開通区間

(熊本西環状道路:池上工区)



算出条件:【所要時間】実走調査結果

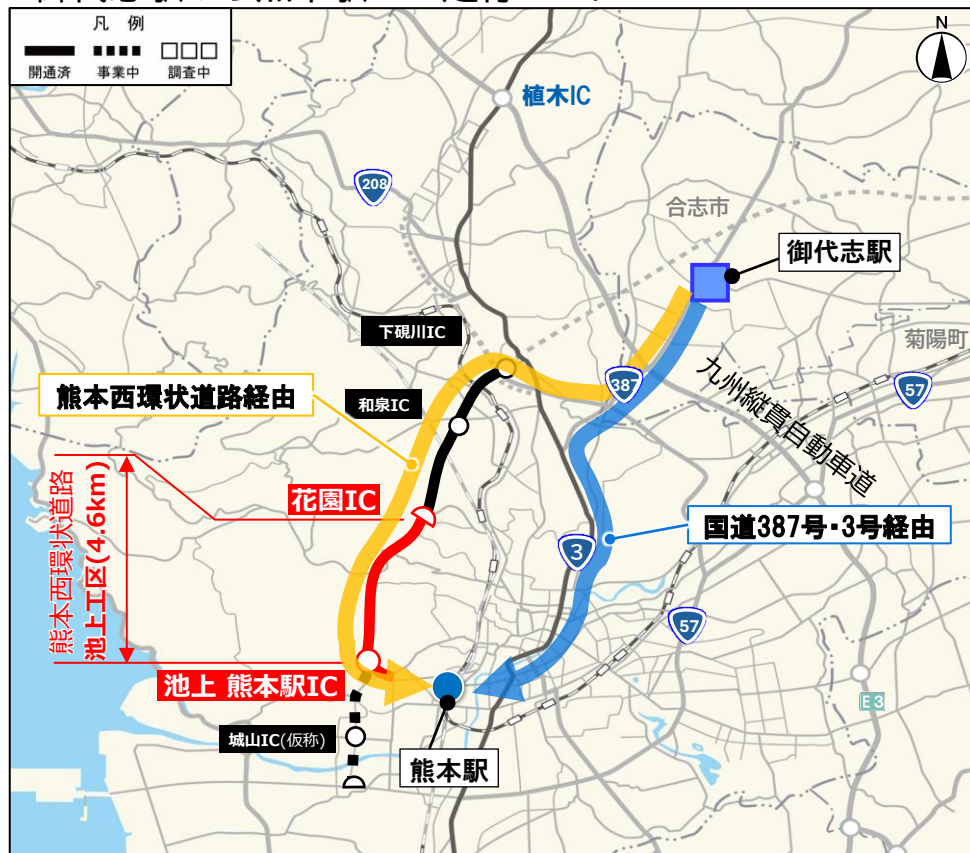
開通前:令和7年10月1日(水)

開通後:令和7年11月26日(水)

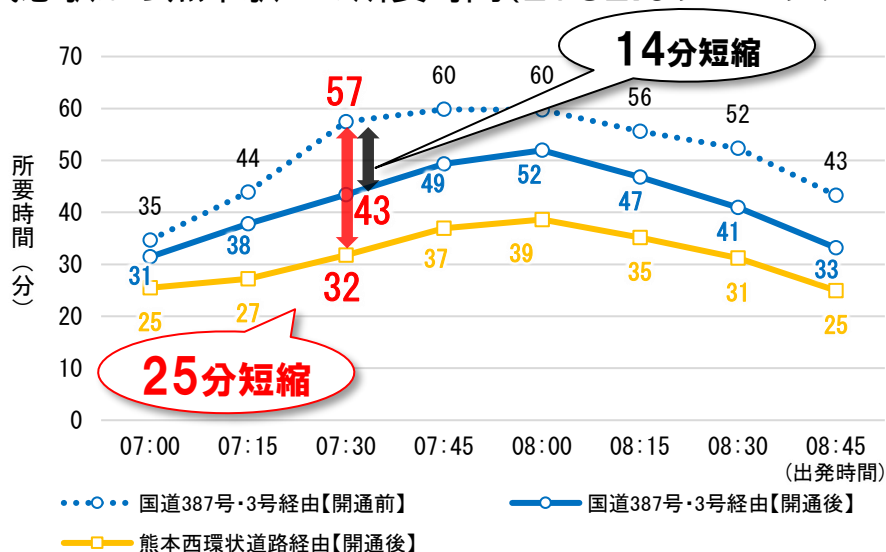
【効果2】所要時間の短縮（御代志駅→熊本駅）

- ETC2.0プローブデータを用いた分析では、御代志駅から熊本駅間の朝ピーク時の所要時間が**25分短縮**されるなど、合志市方面から中心市街地間の所要時間が短縮しました。
- 国道387号・3号経由についても開通前後で比較すると、所要時間が**14分短縮**しました。

■御代志駅から熊本駅への走行ルート



■御代志駅から熊本駅への所要時間(ETC2.0プローブデータ分析)



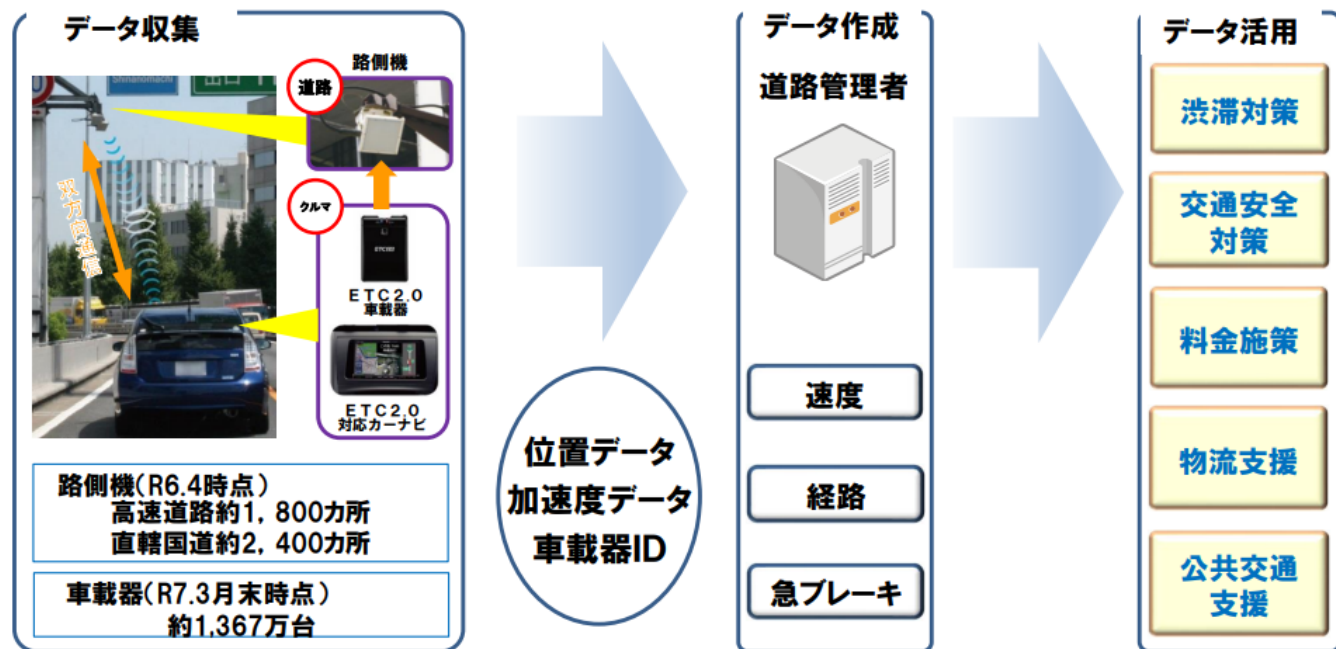
算出条件：【所要時間】ETC2.0プローブデータ

開通前：令和7年10月1日～17日の平日 開通1か月後：令和7年11月17日～21日の平日

■参考:ETC2.0プローブデータ分析

●ETC2.0プローブデータとは

- ETC2.0車載器やETC2.0対応カーナビに蓄積された位置データや加速度データであり、渋滞対策や交通安全対策、料金施策検討などのデータ活用が可能。※1
- 熊本県では、令和7年9月末時点で約18万台分セットアップされ、普及率は約12%。※2



出典:国土交通省『ETC2.0 プローブデータのオープン化に向け試行します～調査協力者の公募について～』報道発表資料

※1走行履歴データの生成・送信にあたって、走行開始・終了地点の個人情報特定できないよう配慮し、エンジンOFF/ONの前後の走行履歴を削除

※2 熊本県の全セットアップ件数(再セットアップを含む全件数)=174,899件 出典:『ETC総合情報ポータルサイト』

熊本県の全車種の自動車保有台数=1,425,549台 出典:自動車検査登録情報協会HP

●ETC2.0プローブデータを用いた分析(例)

■速度の分析例

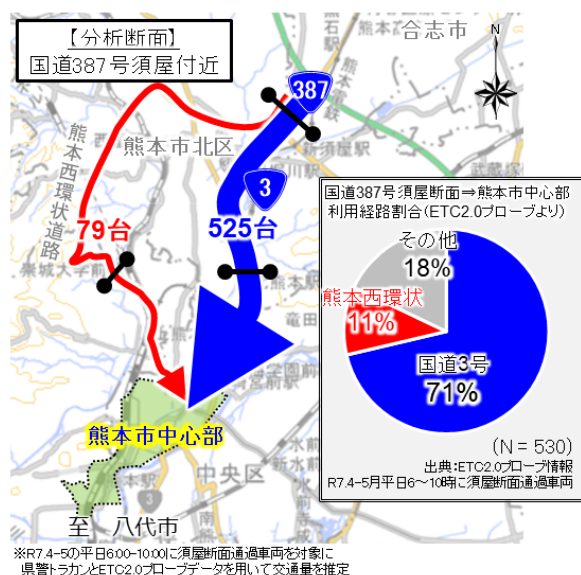
平均旅行速度を面的に表現し、エリア全体の混雑状況を把握することができます。



出典:令和7年度第1回熊本県交通渋滞対策協議会資料を加工

■経路の分析例

車両の発着地や利用経路を分析し、道路の利用状況を把握することができます。



出典:令和7年度第1回熊本県交通渋滞対策協議会資料を加工