

Kumamoto
Urban
Transportation
Master
Plan

01

都市交通マスタープランとは

- 1.1 都市交通マスタープランの位置付け
- 1.2 パーソントリップ調査とは
- 1.3 これまでの取組み成果と課題

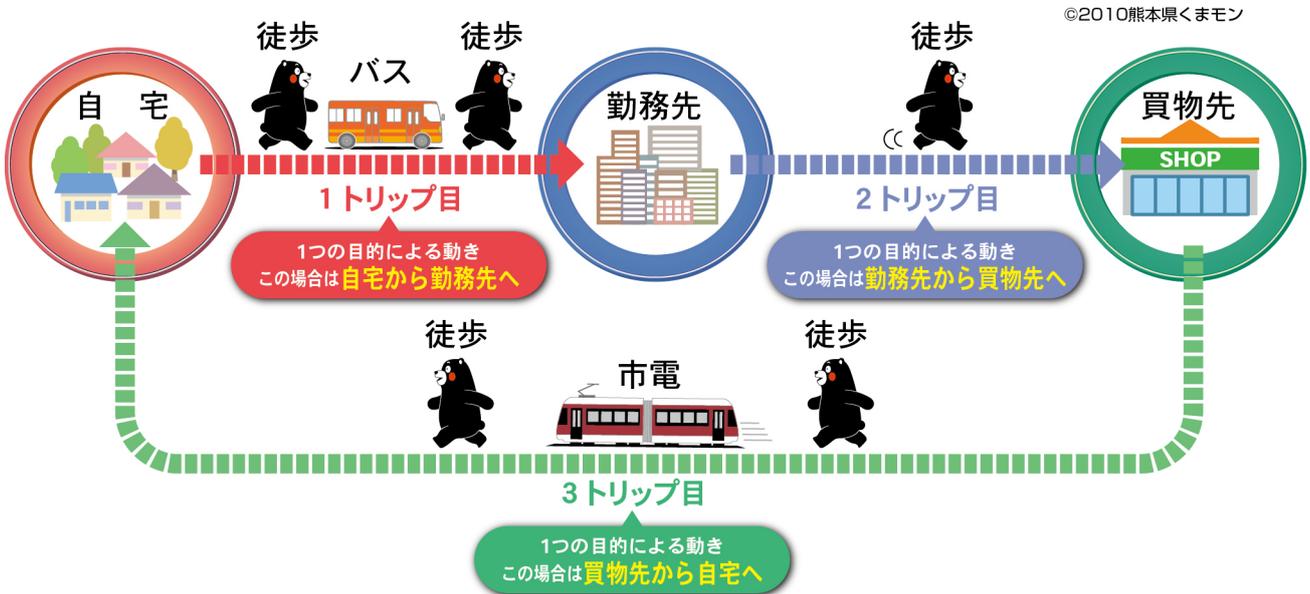
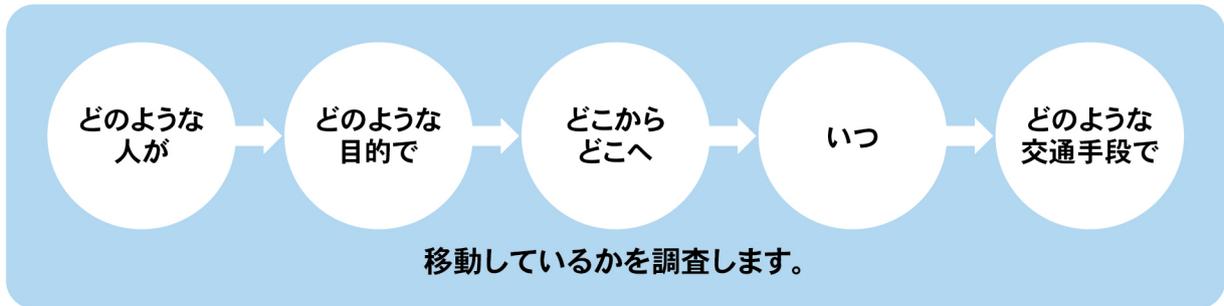


1.2 パーソントリップ調査とは

▶ 1.2.1 調査の目的

- パーソントリップとは、「人(パーソン)」の「目的を持った移動(トリップ)」を意味します。
- パーソントリップ(PT)調査とは、日常生活の中で、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、熊本都市圏の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。
- このアンケート調査の結果などを基礎データとし、熊本都市圏の交通の現状や課題を客観的に集計・分析し、さらに将来の人の動きの予測などを行い、将来の熊本都市圏にふさわしい「都市交通マスタープラン」を策定します。

パーソントリップ調査でわかること



都市交通マスタープラン策定までの流れ



▶ 1.2.2 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

- 熊本都市圏では、これまでに4回（昭和48年（1973年）、昭和59年（1984年）、平成9年（1997年）、平成24年（2012年））のパーソントリップ調査を実施し、都市交通マスタープランを策定してきました。
- これまでの、都市交通マスタープランでもさまざまな交通施策が提案され、これに基づき国、熊本県及び熊本都市圏を構成する各市町村などが実行計画を策定し、提案施策の実現に向けて取り組んできました。



これまでの都市交通マスタープランでの主な提案施策

| | | 第1回 | 第2回 | 第3回 | 第4回 |
|--------|------|--|---|--|---|
| 実地調査年 | | 昭和48年(1973年) | 昭和59年(1984年) | 平成9年(1997年) | 平成24年(2012年) |
| 調査地域 | | 熊本市を中心とする 1市9町 | 熊本市を中心とする 2市18町1村 | 熊本市を中心とする 2市14町1村 | 熊本市を中心とする 5市6町1村 |
| 都市圏人口 | | 約57万人 | 約87万人 | 約98万人 | 約104万人 |
| 計画策定年 | | 昭和51年度(1976年度) | 昭和61年度(1986年度) | 平成12年度(2000年度) | 平成27年度(2015年度) |
| 計画目標年 | | 昭和70年(1995年) | 昭和80年(2005年) | 平成32年(2020年) | 平成47年(2035年) (令和17年) |
| 主な提案施策 | 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ● 熊本駅～都心部、東部地区の専用軌道化 ● バスターミナル（熊本駅、水前寺駅通り、健軍付近） ● バスターミナルを中心とするバス路線網の再編 ● 水前寺駅のターミナル化 〈長期的構想〉 <ul style="list-style-type: none"> ● 豊肥本線と熊本電鉄を結ぶ鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ● 新駅の設置（東海学園前駅、近見駅、熊本工大前駅、新水前寺駅（市電との乗り継ぎ利便性向上含む）、弓削駅、楠駅） ● 市電の地下化（交通局前～熊本駅前、水道町前～藤崎宮前） ● 連続立体化（JR鹿児島本線、JR豊肥本線） ● ターミナル（熊本駅、神水） | <ul style="list-style-type: none"> ● 新たな基幹公共交通ネットワークの整備（熊本空港方面、熊本港方面、常山・長嶺方面など） ● 市電のLRT化 ● 熊本電鉄の高機能化（車両のLRV化） ● 相互乗入（JR・熊本電鉄・市電） ● バス専用レーン、公共交通優先信号、バス接近表示システムの整備 ● 乗り継ぎ割引制度の導入など | <ul style="list-style-type: none"> ● 基幹公共交通8軸の整備〈熊本市電〉 ● 既存区間の機能強化（多両編成化など） ● 延伸（益城・空港方面、田崎城山方面など） 〈熊本電鉄〉 <ul style="list-style-type: none"> ● 既存区間の機能強化（運行本数など） 〈路線バス〉 <ul style="list-style-type: none"> ● 乗換拠点整備（各方面）など |
| | 道路 | <ul style="list-style-type: none"> ● 都市内幹線道路： <ol style="list-style-type: none"> ①九州縦貫自動車道 ②熊本北バイパス ③熊本東バイパス ④菊陽バイパス ● 都市内幹線街路： <ol style="list-style-type: none"> ⑤近見沖新線 ⑥熊本駅北部線 ⑦熊本駅新外線 ⑧新外秋津線 など 〈長期的構想〉 <ul style="list-style-type: none"> ● 船場神水線、野口清水線、本荘御幸線 など | <ul style="list-style-type: none"> ● 西回り道路（仮称）、熊本駅池上線、保田窪菊陽線、御領秋津線、国道3号（植木、富合工区）、国道57号（大津～阿蘇間）など | <ul style="list-style-type: none"> ● 2環状線11放射道路網 ● 骨格幹線道路：熊本環状道路、熊本天草幹線道路、中九州横断道路、有明海沿岸道路 ● 幹線道路網・街路：上熊本細工町線、春日池上線、（仮）新水前寺常山線 | <ul style="list-style-type: none"> ● 2環状線11放射道路網〈環状道路〉 ● 上熊本弓削線、池田町花園線、熊本西環状道路、国道57号熊本東バイパス など 〈放射道路〉 <ul style="list-style-type: none"> ● 国道3号植木バイパス、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、有明海沿岸道路 など |

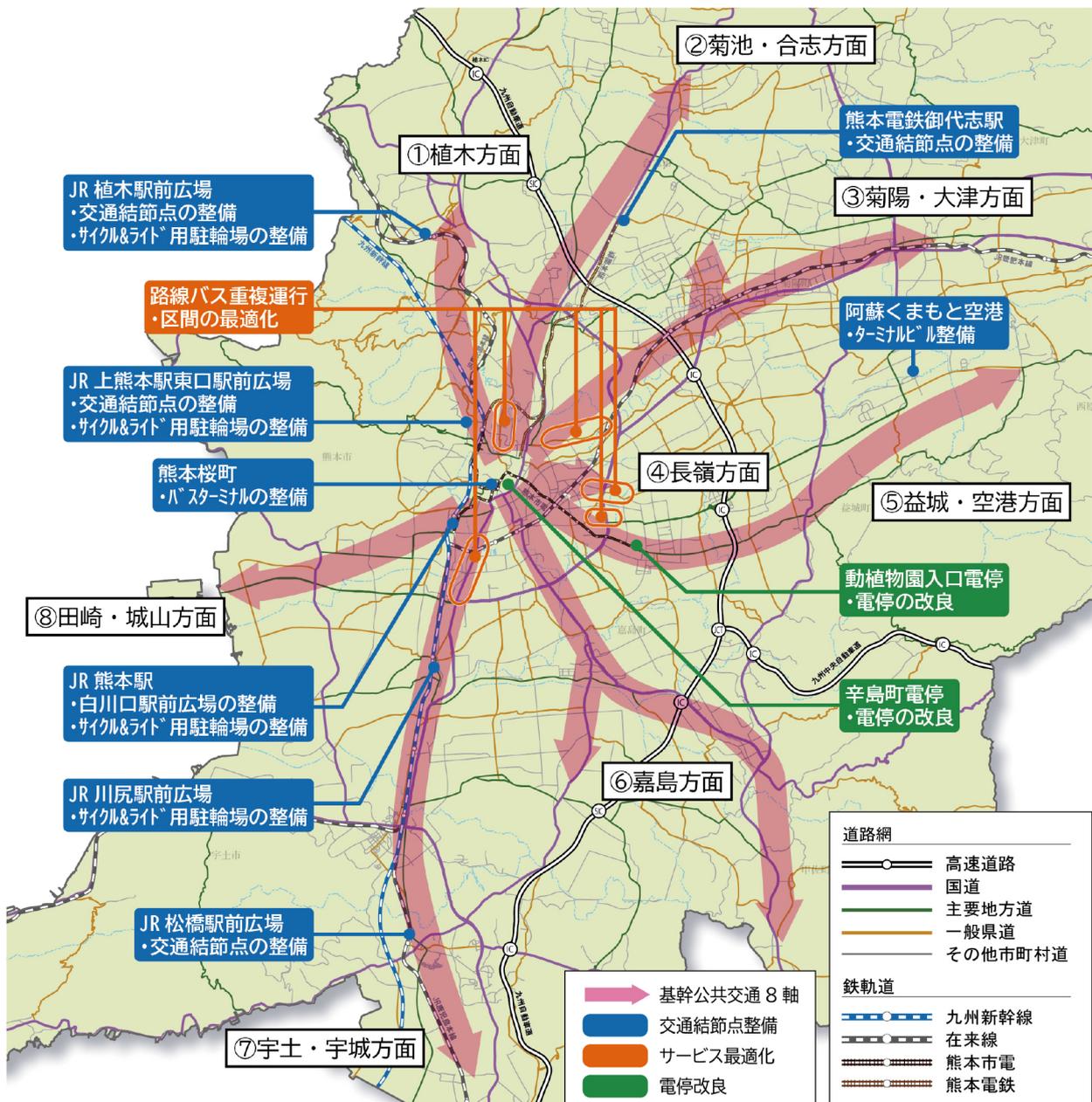
（出典：各回都市交通マスタープラン）

1.3 これまでの取組み成果と課題

▶ 1.3.1 公共交通

- 前回の都市交通マスタープラン(調査:平成24年(2012年)・計画目標:令和17年(2035年))では、中心市街地と地域核や生活拠点を結ぶ交通需要の多い放射8方向を「基幹公共交通軸」と位置づけ、公共交通の定時性・速達性を高めるため、利用状況に応じた輸送力確保に向けて取組みを進めてきました。
- このうち、アクセス改善に向けた桜町バスターミナルやJR熊本駅白川口駅前広場、駐輪場の新設などの交通結節点整備が実現したことも一因となり、JR鹿児島本線の乗車人数はコロナ禍以降、回復、増加しております。また、利用促進などに向けた電停の改良、バスロケーションシステム(バスきたくまさん)、IC共通定期券導入などの施策が実現しており、利用しやすい環境整備が進められています。

基幹公共交通 8 軸の実施済み施策位置図





実施済み施策



桜町バスターミナルの整備
(令和元年(2019年)9月完成)



JR熊本駅(白川口駅前広場)の整備
(令和3年(2021年)3月完成)



熊本電鉄・御代志駅の整備
(令和4年(2022年)10月完成)



JR鹿児島本線・松橋駅の整備
(令和3年(2021年)11月完成)



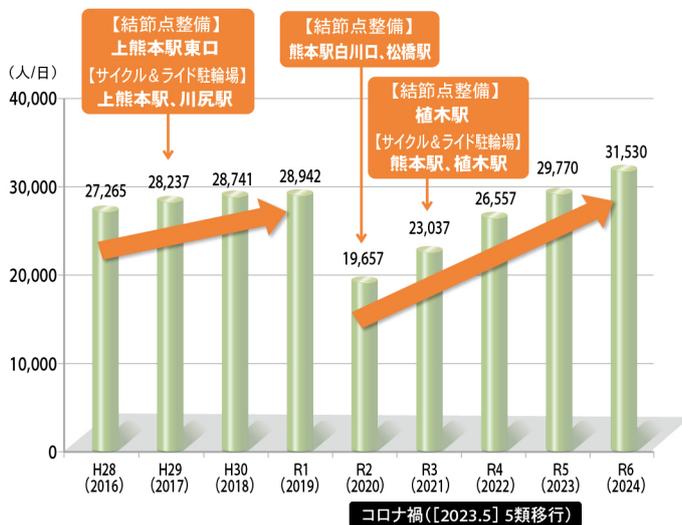
市電 辛島町電停のバリアフリー化
(令和4年(2022年)3月完成)



サイクル&ライド駐輪場の整備(新水前寺駅:東側)
(令和6年(2024年)12月完成)



整備効率 JR鹿児島本線乗車人員 (植木駅~小川駅)



※JR鹿児島本線(植木駅~小川駅)の乗車人員を集計
(出典:JR九州ホームページ:駅別乗車人員上位300駅)

①バス運行情報の表示

②バス接近情報の表示

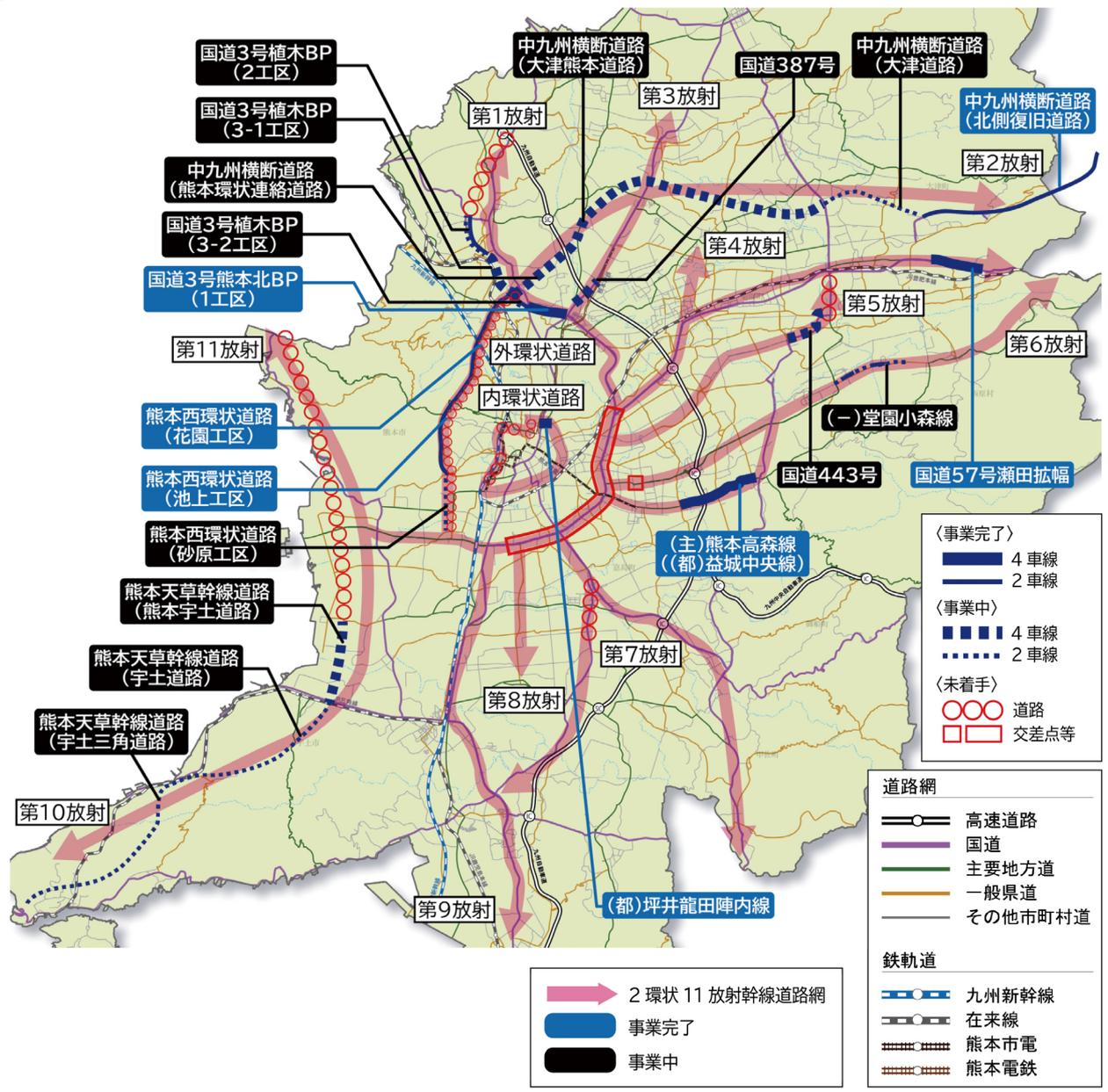
バスきたくまさん WEBサイト
<https://km.bus-vision.jp/kumamoto/view/searchStop.html>

バスロケーションシステムの導入
(平成31年(2019年)4月運用開始)

▶ 1.3.2 道路

- 同じく、前回の都市交通マスタープラン(調査:平成24年(2012年)・計画目標:令和17年(2035年))では、熊本都市圏内外の広域的な交流の促進や中心市街地と周辺市町村間の放射型の交通需要に対応するために、走行性の高い2環状11放射の「骨格幹線道路網」の形成を進めてきました。
- 外環状道路に位置付けられる国道3号熊本北バイパス(1工区)は4車線、国道3号植木バイパス(3-2工区)は2車線、熊本西環状道路(花園・池上工区)は2車線で整備が完了しました。また第1放射に位置付けられる国道3号植木バイパス(2工区)は2車線開通済みであり、都心部方面への朝ピーク時間の所要時間短縮効果が発現しています。
- また、国道57号瀬田拡幅(4車線化)の整備が完了し、国道57号での交通混雑の緩和や死傷事故の減少などの効果が発現し、阿蘇地域と熊本都市圏を結ぶ重要な交通ネットワークが構築されました。
- なお、前回の都市交通マスタープランでは、主要地方道熊本高森線(益城町古閑～益城町寺迫)を2車線で整備することを提案していましたが、平成28年の熊本地震により沿線が大きく被災したため、将来の交通計画を見据え熊本市秋津～益城町寺迫区間を4車線で整備を行うなど、社会情勢の変化に対応して整備を進めてきました。

2環状11放射道路の事業完了及び事業中施策位置図



実施済み施策



国道3号(熊本北バイパス)
(令和5年(2023年)2月完成)



国道57号(瀬田拡幅)
(令和2年(2020年)9月完成)



熊本西環状道路(花園工区)
(平成29年(2017年)3月完成)



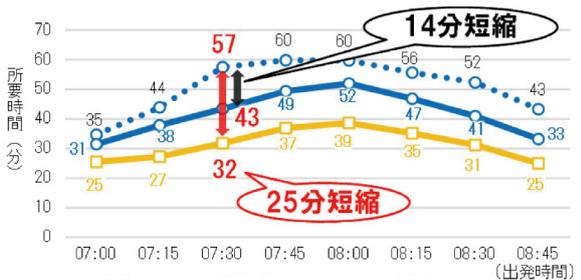
熊本西環状道路(池上工区)
(令和7年(2025年)10月完成)

整備効果 熊本西環状道路

■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)

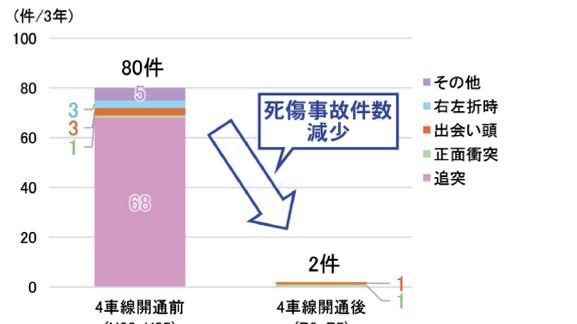


(出典: 熊本市、国土交通省熊本河川国道事務所公表資料(R7.12.19公表))



(主)熊本高森線(広島地区)
(令和6年(2024年)4月完成)

整備効果 国道57号瀬田拡幅



※瀬田拡幅(4車線区間: 大津町瀬田~大津町吹田)を集計
▲ 死傷事故件数・事故類型の変化(大津町瀬田~大津町吹田)
資料: 交通事故総合データベース

(出典: 国土交通省九州地方整備局事業評価監視委員会 資料(R7.8開催))

▶ 1.3.3 これまでの取組みを踏まえた振り返り

- 交通ネットワークのうち、公共交通では交通結節点整備などにより乗車人員の増加が、道路ではバイパス整備などにより所要時間の短縮や安全性向上などの整備効果が発現するなど、事業完了による効果が確認されています。
- 一方で、交通事業者や行政は熊本都市圏総合交通戦略に基づき施策を進めたものの公共交通の完了施策は4割程度であり、市電延伸や電鉄との結節、幹線バス優先・専用レーン整備などは完了に至っておりません。また、道路の完了施策は5割程度となりますが、中九州横断道路の熊本都市圏内区間や市街地部の道路は事業中といった状況です。

施策の進捗状況(熊本都市圏総合交通戦略)



※熊本都市圏総合交通戦略とは、「熊本都市圏都市交通マスタープラン(平成28年3月策定)」で提示された、将来の都市像や交通体系のあり方と施策を、戦略的に推進するための具体的な取組みを示す実行計画です。

- 特に公共交通の完了施策は、駅やバス停などの乗換の結節となる「点」の整備に限られており、幹線バス優先・専用レーン整備などの基幹公共交通軸の強化につながる「線」の施策は完了に至っていないため、期待された効果は十分に現れていません。
- こうした状況は、平成28年熊本地震からの復旧・復興や新型コロナ対応など社会情勢の影響や前回の都市交通マスタープランに掲げた施策の進捗管理が十分でなかったことが要因として挙げられます。また、「阿蘇くまもと空港アクセス鉄道」や「熊本都市圏3連絡道路」など、新たな課題に対応した構想が進む中で、都市交通マスタープランとの整合が十分に図れなかった点については、今後の計画推進に生かしていく必要があります。

期待される効果の発現状況(前回の都市交通マスタープラン)

| 期待される効果項目 | 当時 (2012年) | 将来 (2035年) | 現在 (2025年) |
|---|------------|------------|------------|
| (1) 公共交通の30分圏域の拡大(カバー人口) | 約33.6万人 | 約42.4万人 | 約34.0万人 |
| (2) 混雑区間延長の減少(20km/h以下区間延長) | 約150km | 約110km | 約202km |
| (3) 郊外部への自動車の移動時間が減少 (中心市街地～北東部郊外間の移動時間) | 約51分 | 約44分 | 約63分 |
| (4) 公共交通の利用者数の増加(公共交通利用者数) | 約15.7万人/日 | 約17.0万人/日 | 約11.9人/日 |
| (5) 公共交通の定時性等の高い地域の拡大 (公共交通利用が見られるエリア人口) | 約90.2万人 | 約92.4万人 | 約75.7万人 |

算出根拠: (1) 熊本市中心部に30分に到達可能な駅電停(800m圏)・幹線バスのバス停(300m圏)の人口(R2国勢調査)集計
(2) 市街地部の旅行速度20km/h未満区間延長(当時値)に、道路交通センサスの混雑時旅行速度20km/h未満区間延長の変化率(R3/H22)を反映
(3) 中心市街地～都市圏北東部事業所間の所要時間(当時値)に、道路交通センサスの所要時間の変化率(R3/H22)を反映
(4) 第5回(2023)パーソントリップ調査の公共交通利用トリップ数を集計
(5) 第5回(2023)パーソントリップ調査の1トリップ以上の利用が見られるエリアの人口(R2国勢調査)を集計

- このような状況を踏まえ、今回の都市交通マスタープランの計画策定・推進においては、以下の点を課題として認識し、関係者が責任を持って対応していくことの共通認識を深めていきます。

〈効果的な計画推進のための課題認識〉

- 行政や交通事業者などの関係機関の役割を明確化
- 幹線バス優先・専用レーン整備など、「線」の施策の着実な推進
- 施策の進捗状況や効果発現状況のモニタリングと、関係機関や住民へのモニタリング結果の情報共有
- 社会情勢の変化に伴い計画される新たな施策と都市交通マスタープランの施策との整合性の確認・調整

