

Kumamoto  
Urban  
Transportation  
Master  
Plan

# 03

## 都市圏の交通ネットワークの将来像

3.1 都市圏の将来像

3.2 交通ネットワークの将来像



## 3.1 都市圏の将来像

### 都市づくりの基本方針

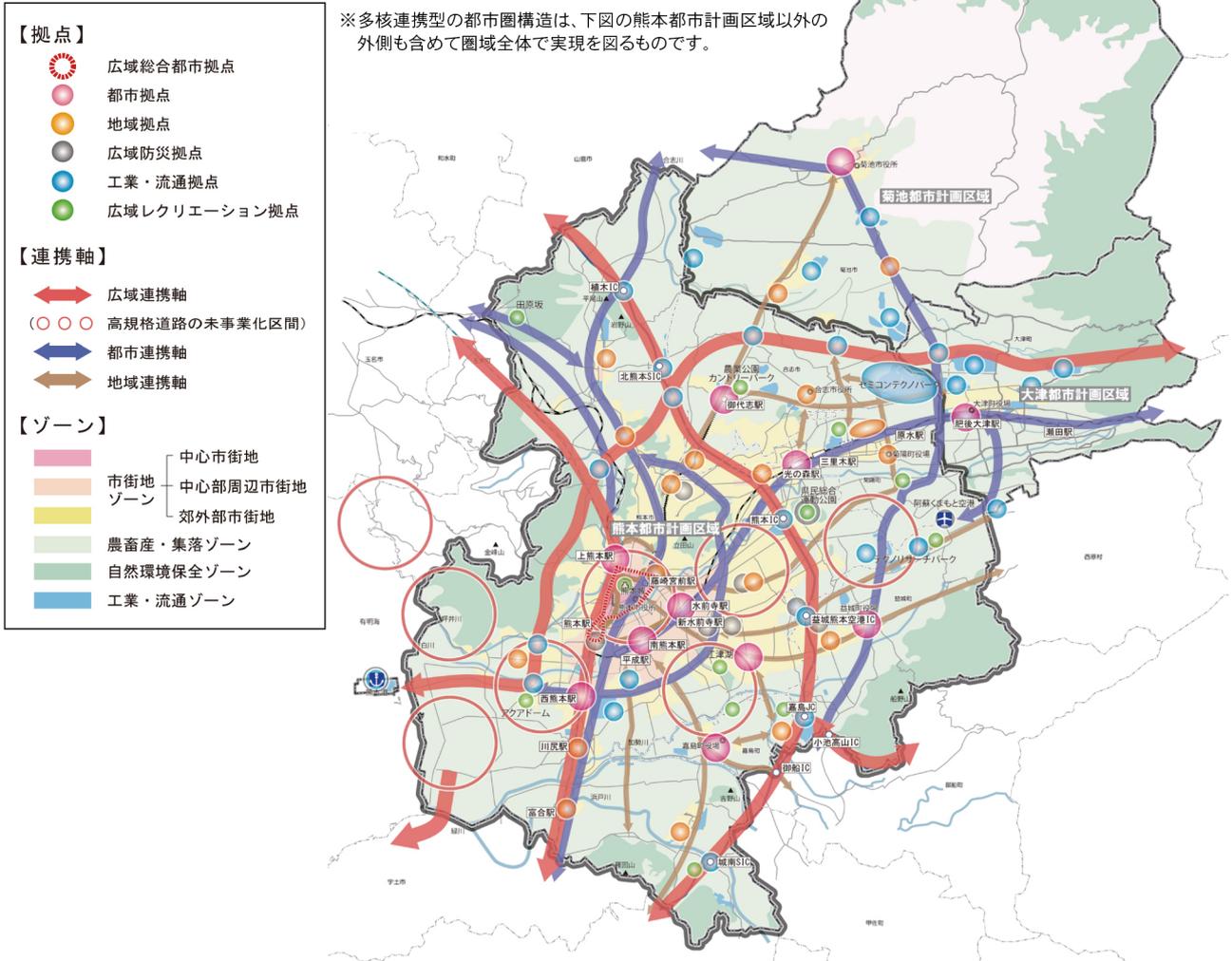
- 熊本都市圏の将来像として目指す都市づくりの基本方針は、熊本都市計画区域マスタープランの「多核連携型の都市圏構造」を踏まえ、以下のとおりとします。

『誰もが笑顔で安心して暮らせる、持続可能で活力あるエコ・コンパクトな都市づくり』  
～先端産業と環境が調和し、未来を共に創るイノベーション創造都市～

#### 3.1.1 多核連携型の都市圏構造

- 「多核連携型の都市圏構造」とは、地域の特性に応じた都市機能や生活機能、産業、レクリエーション機能などを集積する区域を配置し、居住や都市機能を集約し、各種拠点を公共交通や幹線道路の「連携軸」で結んだ、相互に連携した秩序ある都市を目指す手段です。
- 拠点や軸の配置をもとに、拠点周辺や軸上の面的な広がり「ゾーン」として構成することにより、人口低下においても都市機能などが維持され、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につながります。
- 実現に向けては、市街地の無秩序な拡大を防ぐとともに、適切な土地利用や立地適正化計画に基づく適切な居住誘導などを図る必要があります。

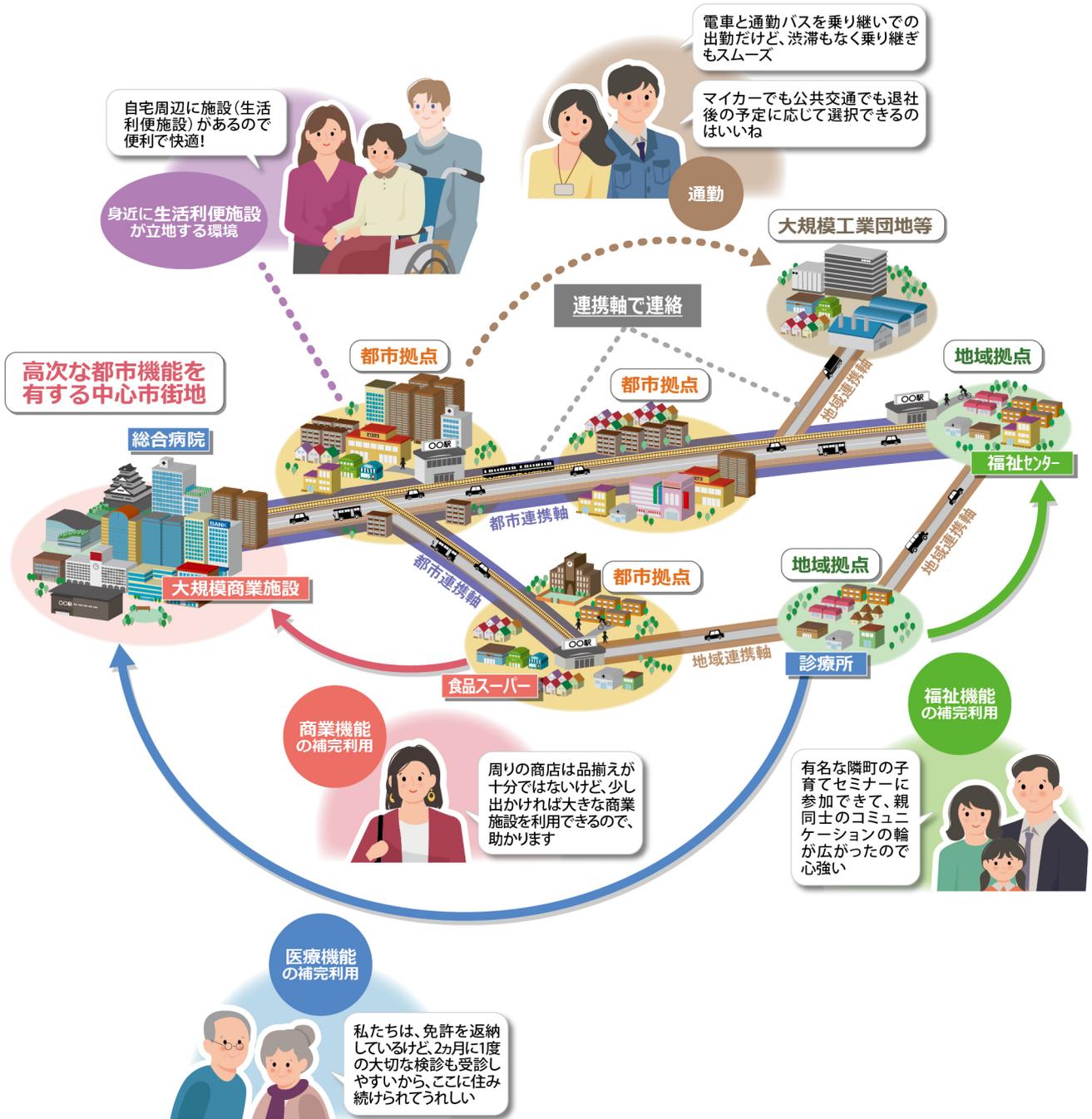
### 熊本都市計画区域マスタープランの将来都市構造図



## 3.1.2 多核連携の将来イメージ

- 将来の「多核連携」のイメージは、高度で多様な都市機能を有する都市拠点や、不足する都市機能を相互に補完し合う都市・地域拠点が公共交通を中心とした骨格的な連携軸で連絡された都市です。

### 熊本都市圏の多核連携のあるべき将来イメージ



## 3.2 交通ネットワークの将来像

### 都市交通の将来像

- 都市づくりの基本方針を踏まえ、都市交通の将来像として、以下を掲げます。

**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**

#### 3.2.1 都市交通の将来像に関連する新たな動き

### 公共交通ネットワークに関連する新たな動き

- 「速達性・定時性・大量輸送性の確保」による空港の「機能強化」と「利便性向上」を目的として、阿蘇くまもと空港アクセス鉄道が計画されています。
- 熊本都市圏北東部における需要増加への対応を目的として、JR原水駅、肥後大津駅、熊本電鉄御代志駅、新須屋駅において、セミコンとの通勤バスの実証実験が実施されています。
- また、熊本市電の新水前寺駅前電停での乗客積み残し対策として、南熊本駅から中心市街地までの快速バスの運行社会実験も実施されました。



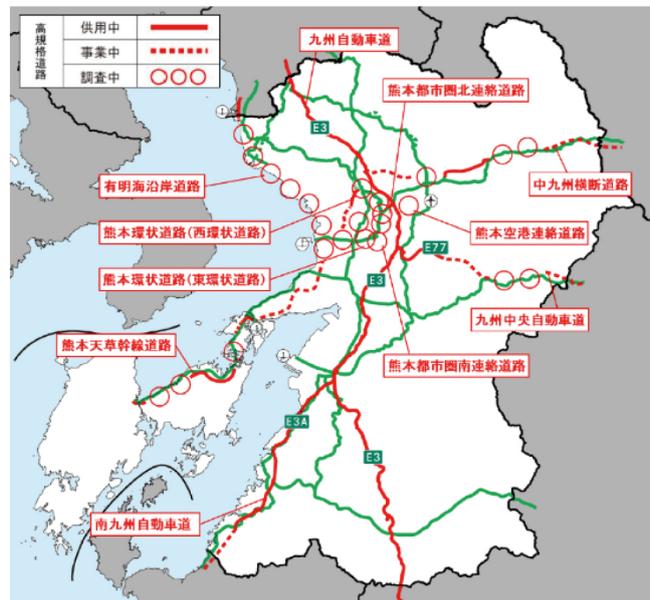
(出典：熊本県資料)



(出典：合志市資料)

### 道路ネットワークに関連する新たな動き

- 熊本県新広域道路交通計画においては、熊本市中心部から高速道路IC、空港・熊本港などの広域交通拠点へのアクセス強化による、循環型及び定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワークの構築、産業活動を支援するための物流拠点と港湾や空港、高速道路ICなどの交通拠点間のアクセス機能の強化などが求められており、熊本都市圏北連絡道路や熊本都市圏南連絡道路、熊本空港連絡道路などが対象道路として計画されています。

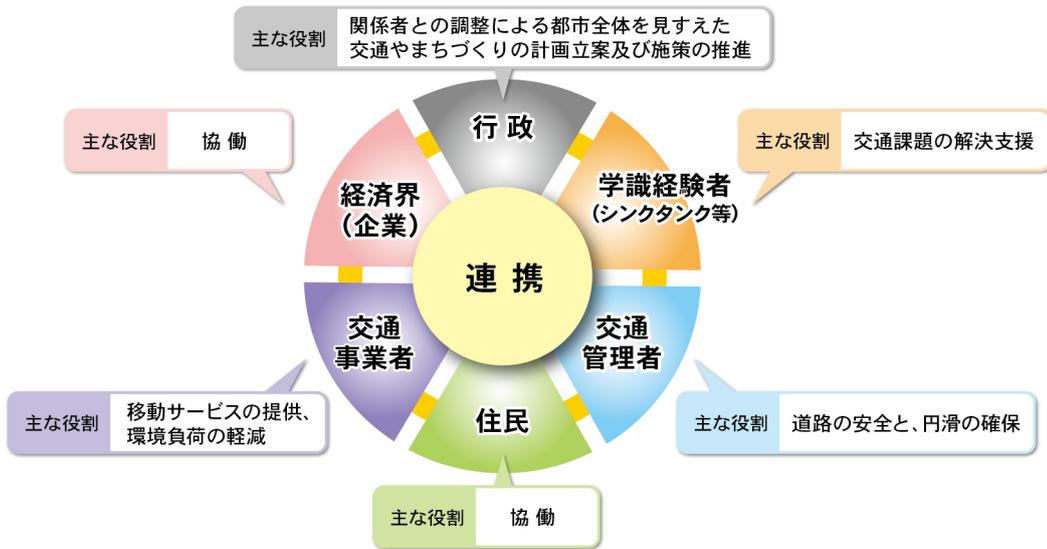


(出典：熊本県新広域道路交通計画 2021年6月 熊本県・熊本市)

## 都市交通の将来像に関連する新たな動き ～機運の高まり～

- 「自動車1割削減、公共交通利用2倍、渋滞半減」を共通のキーワードに、現在、熊本県・熊本市を中心に熊本都市圏の自治体や経済界が一致団結してオフピーク通勤に取り組んでいます。併せて、経済界やバス事業者（共同経営推進室）、タクシー事業者が、将来の交通のあり方について要望や提言をされており、地域全体で公共交通をより良くしていこうという動きが広がっています。
- 公共交通のサービス向上や渋滞の緩和に対する関心が高まってきており、持続可能な交通体系をつくるために、行政・企業・交通事業者・住民など、それぞれが役割を意識し、連携を深め、協力し合う絶好の機会を迎えています。

## 熊本都市圏の交通に係る各主体の役割と連携の動き



## 連携による取組み事例

### 経済界(企業) × 行政

オフピーク通勤の取組み  
(経済5団体×熊本県)

### 交通事業者 × 企業 × 行政

無料の日、通勤バスなどの社会実験  
(共同経営推進室×企業×熊本県×熊本市×その他自治体)

## 交通に関わる会議体の例

	国	熊本県	熊本市	その他自治体	交通管理者	交通事業者	経済界(企業)	学識者
熊本県・熊本市調整会議		●	●					
熊本都市圏3連絡道路有識者委員会	●	●	●					●
熊本県交通渋滞対策協議会	●	●	●	●	●			
JR豊肥本線輸送力強化促進協議会		●	●	●		●		
空港アクセス検討委員会		●				●	●	●
熊本県渋滞解消推進本部		●			●			
熊本県地域公共交通協議会	●	●		●	●	●		●
セミコン交通対策協議会		●		●	●		●	

## 要望書・提言書



バス事業者(共同経営推進室)による  
要望書の提出(令和7年(2025年)9月)



タクシー事業者(地域交通HD)による  
提言書の提出(令和7年(2025年)9月)



経済界(経済関係5団体)による  
要望書の提出(令和7年(2025年)9月)

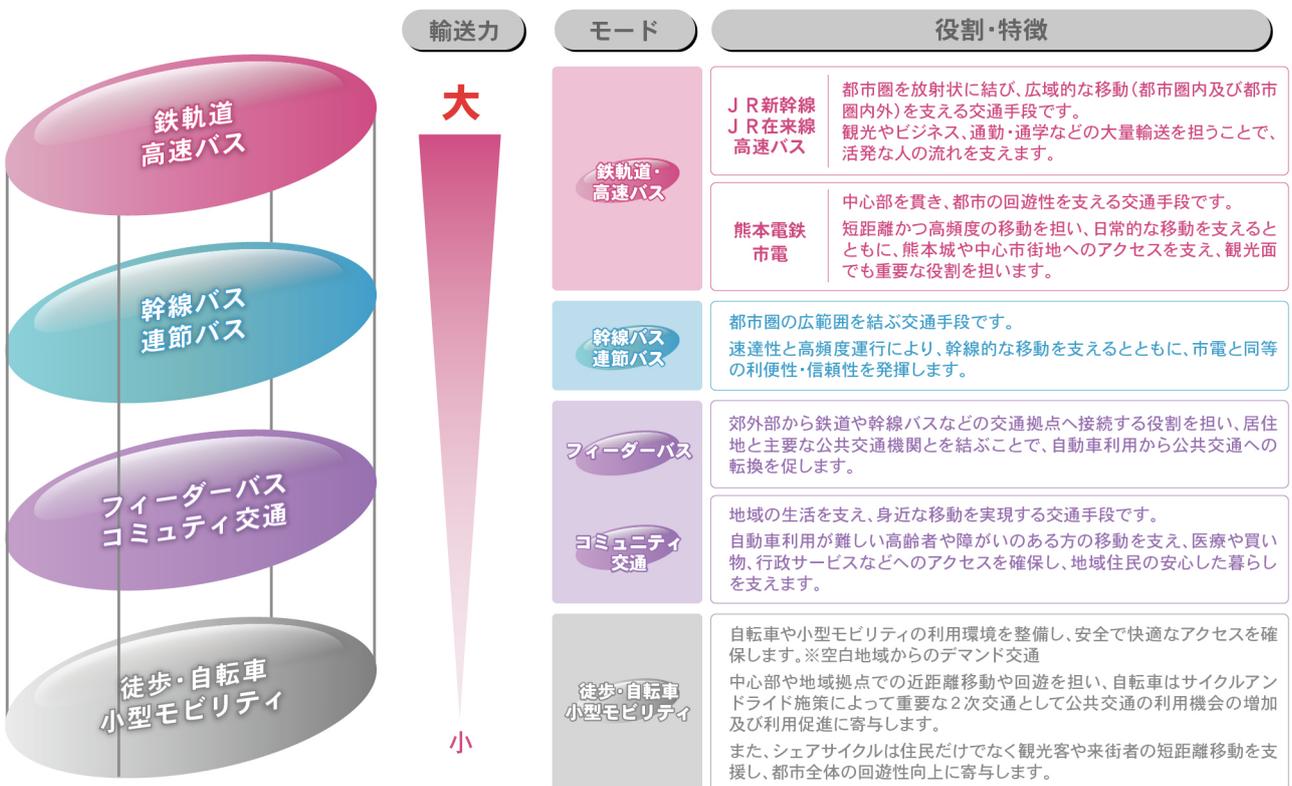
### ▶ 3.2.2 交通ネットワークの将来像の考え方

- 将来の交通体系を考える上では、住民をはじめとしたさまざまな方々の利用しやすさを意識した交通体系の構築が重要であることから、交通ネットワークには、都市づくりに必要な連携軸の機能を踏まえ、役割に応じて求められる機能を切れ目なく提供することが望まれています。
- 道路空間に整備・運行される公共交通もあることから、公共交通と自動車交通を一体的に捉え、都市構造や交通需要に応じて役割を分担しながら、将来の交通ネットワークを構築していきます。

#### 公共交通ネットワークの将来像の考え方

- 公共交通ネットワークにおいては、定時性・速達性を高めるため、利用状況に応じた輸送力の確保に向けて取り組みを進めてきました。しかし、これまでの取組みが限定的であり、基幹公共交通軸の強化につながる施策も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。そこで、公共交通サービスの低下、利用者の減少に対応するため、これまでの基幹公共交通8軸に加え、輸送力に応じた階層性のあるネットワークを組合せて形成を進めていきます。
- 中心市街地と拠点を結ぶ交通需要の多い軸には、輸送力の高い鉄軌道や幹線バスなどにより、骨格的な連携軸を構築します。
- 基幹公共交通軸上の拠点には、郊外部からアクセスするフィーダーバスや地域コミュニティ交通を接続させ、熊本都市圏全体に公共交通サービスが行き届く多核連携公共交通網を形成します。
- 中心市街地や拠点内での移動には、徒歩や自転車、小型モビリティの利用環境を整備し、2次交通として、公共交通の利用を促進させます。

#### 公共交通の輸送力に応じた階層性ネットワークの考え方



## 道路ネットワークの将来像の考え方

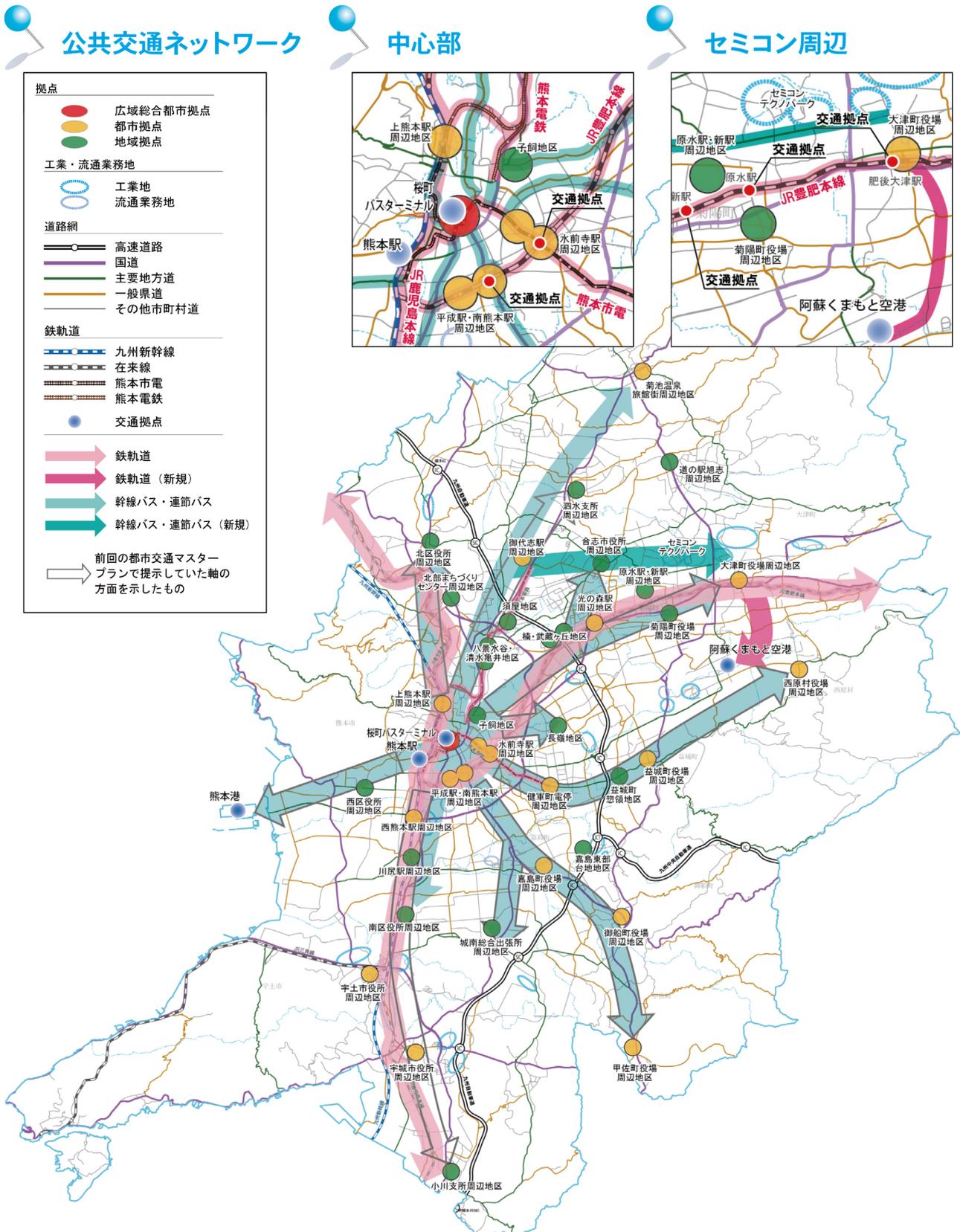
- 道路ネットワークにおいては、熊本都市圏内の広域的な交流促進や中心市街地と周辺市町村間の放射型交通需要に対応するため、2環状11放射の形成を進めてきました。しかし、整備が完了した区間は一部であり、その多くが完了に至っておりません。そこで、慢性化する交通渋滞や熊本都市圏北東部における交通需要の増加に対応するため、これまでの2環状11放射に加え、新たな環状道路の整備など、機能に応じた階層性のあるネットワークを組合せて形成を進めていきます。
- 熊本都市圏外及び他県主要都市間での移動には、高規格道路を整備し、人流・物流の円滑化を図るなど、広域的な交通ネットワークを構築します。
- 拠点間の移動には、熊本都市圏の骨格道路網や幹線道路網を形成し、拠点間の連携強化と交通の円滑化を図るなど、都市圏骨格交通、都市圏補助交通ネットワークを構築します。
- 中心市街地や都市拠点、地域拠点内での移動には、地域内交通としての補助幹線道路の整備や、まちなか交通として歩行者の快適で安全な移動環境を確保するなど補助ネットワークを構築します。

## 道路の機能に応じた階層性ネットワークの考え方

	機能	役割・特徴
	『広域的な交通』に対応する 広域連携交通ネットワーク	都市圏中心都市と圏外や他県の主要都市間を連絡し、広域交通を支え、人流・物流の円滑化により経済活動を活性化する役割を担います。 高規格道路による都市間の速達性の確保に向けた道路が対象になります。
	『都市圏内交通』に対応する 都市圏骨格交通ネットワーク	都市圏の骨格を形成し、都市圏内の経済活動を活性化する役割を担います。 都市圏中心部と都市圏内拠点・都市圏外拠点間の連携強化に向けた道路が対象になります。
	『都市圏内交通』に対応する 都市圏補助交通ネットワーク	都市圏の幹線道路網を形成し、都市内交通の秩序化を図ります。 都市圏内交通の円滑化に向けた道路が対象になります。
	『地域内・まちなか補助幹線道路』交通に対応する 補助ネットワーク	都市圏内の幹線道路網を補完し、地域内・まちなか交通の秩序化を図ります。 歩行者利便増進道路として、道路空間の再配分など、歩行者にひらかれた空間形成を図る道路が対象になります。

### 3.2.3 公共交通ネットワークの将来像

- これまで「基幹公共交通軸」として位置付け公共交通の輸送力確保や定時性・速達性の機能を高めてきた8方向を基本に、将来的な骨格となる公共交通ネットワークを構築することが必要です。
- また、熊本都市圏全体に公共交通サービスが行き届くように、輸送力に応じた階層性を考慮しつつ将来の公共交通体系を築いていきます。



▶ 3.2.4 道路ネットワークの将来像

- これまで「2環状11放射の骨格幹線軸」として位置付け自動車交通需要への対応を進めてきた骨格幹線道路網を基本に、将来的な骨格となる道路ネットワークを構築することが必要です。
- また、熊本都市圏全体に道路交通サービスが行き届くように、機能に応じた階層性を考慮しつつ将来の道路交通体系を築いていきます。

**道路ネットワーク**

