

2. 調査対象地区の現況

5) 交通・歩行者ネットワーク

5-1) 交通(広域・地区内)

調査対象地区の現況(要点)

◆まちなかの交通について

①地区内を縦横断する幹線道路で交通渋滞が発生

<交通全般について>

②自動車への過度な依存により公共交通の利用が減少傾向にあり、交通渋滞が慢性化している

→県・市において「自動車1割削減、公共交通2倍、渋滞半減」をキーワードに「道路」、「公共交通」の面から、短期、中期、長期の対策に取り組む

③「都市交通マスタープラン」、「地域公共交通計画」、「自転車活用推進計画」、「まちなか駐車場適正化計画」など重要な計画が令和7年度(2025年度)、令和8年度(2026年度)に改定予定

→庁舎周辺まちづくりプラン(仮称)と共有・反映を図る

→庁舎周辺まちづくりプラン(仮称)等検討委員会では、特に以下を所掌

「新庁舎整備に伴う駐車場規模の設定」

「新庁舎整備、現庁舎跡地活用に伴う周辺交通影響分析及び対策」

「新庁舎整備を契機としたまちなかの回遊性向上」

<まちなかの交通について>

④電車通り沿いの電停・バス停は利用者が多く、2つの核が交通結節点も担う

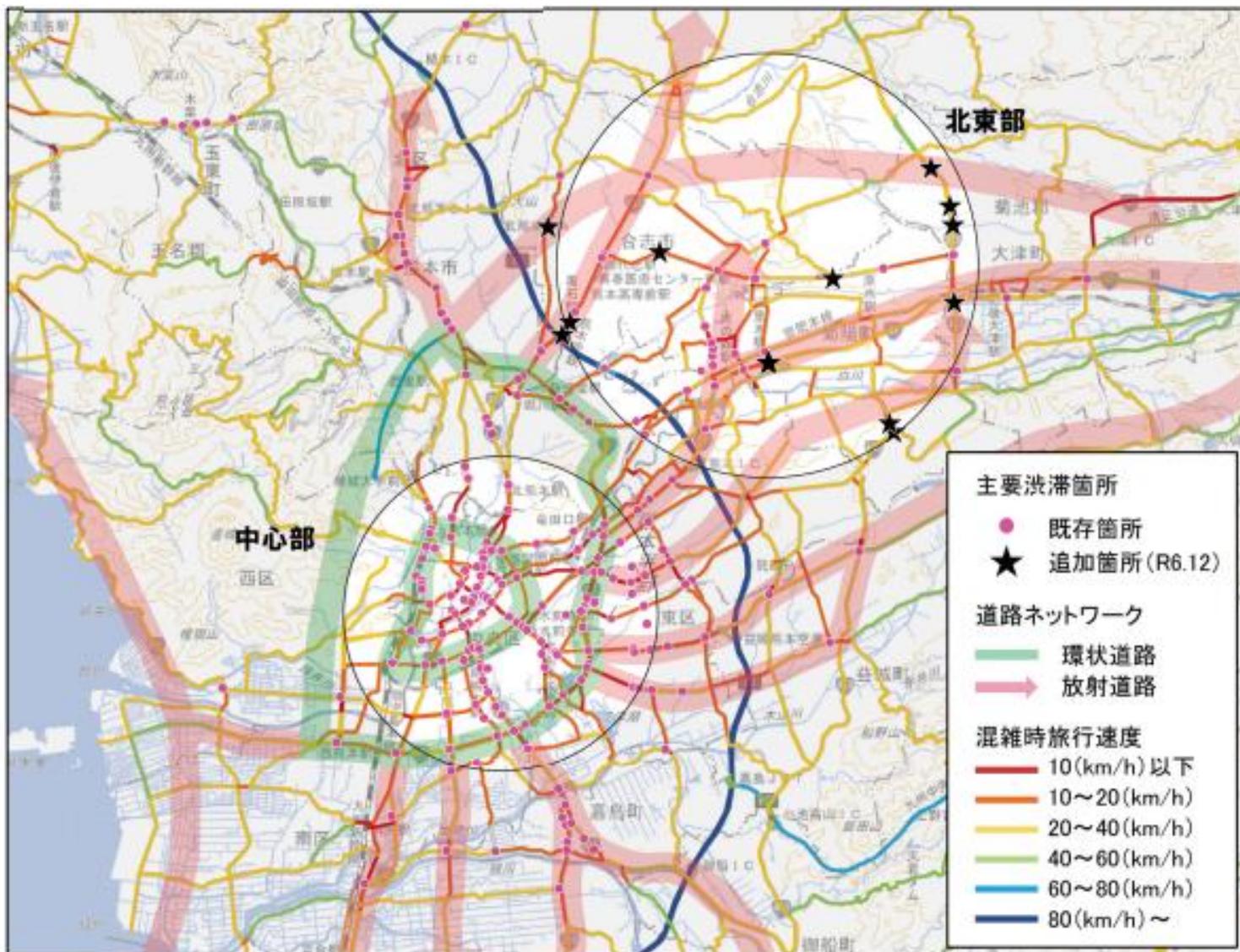
→公共交通を活かしたまちづくりを進めていく上で重要な場所となる

⑤駐車場が広く点在しており、需要に対し必要量が確保されていると考えられる(令和7年度調査時点)

(2) 慢性化する交通渋滞

- ・県内に主要渋滞箇所が多数存在しており、その多くは熊本市に集中。特に環状・放射道路に多く確認される
- ・近年では世界的半導体企業であるTSMCの熊本進出など、急速な開発の影響を受け、都市圏北東部でも渋滞が悪化。こうした状況を背景に、主要渋滞箇所が、2024(R6)12月には、初めて新たに12か所追加指定されるなど、都市圏内の渋滞の深刻化が進んでいる

■熊本市周辺の主要渋滞箇所



(出典：【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資料(令和6年12月)
【混雑時旅行速度】 令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ)

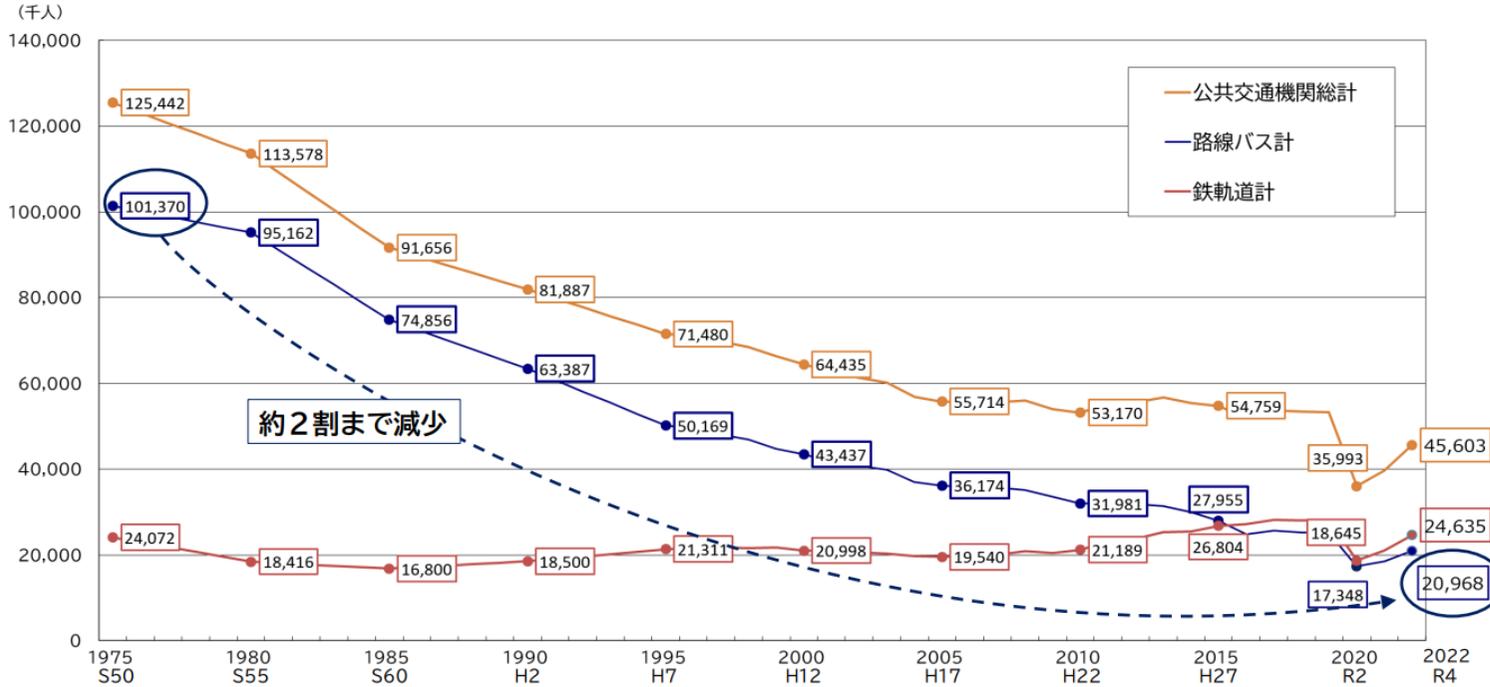
2. 調査対象地区の現況

5-1) 交通(広域・地区内)

(3) 本市の公共交通を取り巻く実態

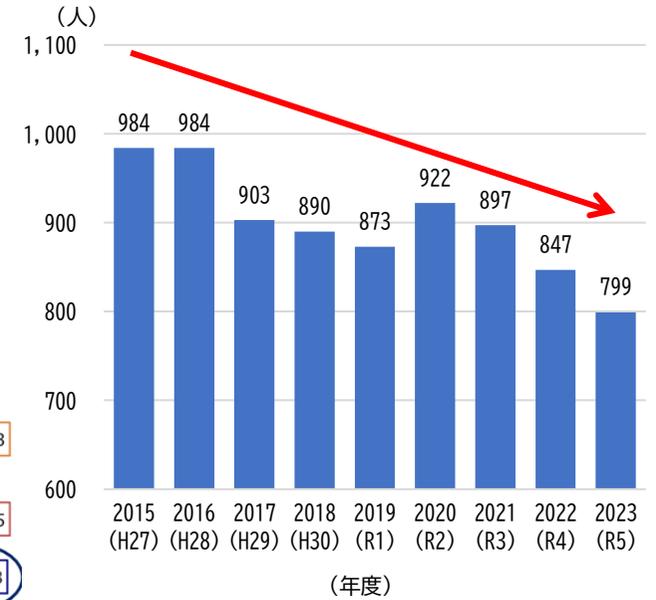
- ・公共交通、特に路線バスの利用者は、ピーク時(昭和50年)の約5分の1まで減少
- ・熊本都市圏のバス事業を担うバス事業者の運転士数(5社計)は、過去8年で約2割も減少

■公共交通利用者数の推移



出典：令和6年度熊本市公共交通活性化協議会資料より

■バス運転士数の推移(共同経営5社)



出典：共同経営推進室公表資料(2024年10月)

(4) 熊本都市圏の渋滞解消に向けた県・市の連携

【参考】：「令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議 (R6.12.26 (木))」資料より抜粋

1 第1回 熊本都市圏の渋滞解消に向けた熊本県・熊本市トップ会談 <令和6年(2024年)7月18日>



- ◆ 都市圏の交通渋滞解消に向け、「自動車1割削減、公共交通利用2倍、渋滞半減」をキーワードに、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
- ◆ 国や近隣自治体とも連携しながら、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

2 令和6年度 第1回 熊本県・熊本市調整会議 <令和6年(2024年)8月19日>



- ◆ まずは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
- ◆ マイカーから公共交通への転換や、街なかへの自動車流入の抑制に向けたソフト対策にも取り組む
- ◆ 9月から県市共同で時差出勤を推進(目標 1日4千人)

3 令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議 <令和6年(2024年)12月26日>

- 【取組方針】
- ・「道路施策」と「公共交通施策」の連携
 - ・エリア毎の特性に応じた交通ネットワーク(道路空間再構築含む)の強化
 - ・渋滞ピーク時をターゲットとした交通対策

道路

- ◆ 主要渋滞箇所の分析結果(渋滞協)を踏まえ、短期的に取り組む交差点改良の具体箇所を明示
- ◆ 都市圏の渋滞解消に向けた、中長期的な道路対策の方向性を明示



公共交通

- ◆ 公共交通の利用促進策・利便性向上策を明示し、自家用車から公共交通への利用転換を発信
- ◆ ピーク時交通量の分散化による快適な移動の確保を目的とした時差出勤のさらなる展開を発信

(4) 熊本都市圏の渋滞解消に向けた県・市の連携

【参考】：「令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議 (R6.12.26 (木))」資料より抜粋

加速化対策(短期)～3年

県市で連携して取り組む 道路施策
～車の“流れ”をよくする取組～

交差点改良や信号制御の最適化
市内主要渋滞箇所 8か所及びその周辺3か所 < 8/174(約 5%) >
市外主要渋滞箇所16か所及びその周辺3か所 < 16/ 52(約30%) >

■交差点改良や信号制御の最適化等の実施

<都市圏東部エリア> 14か所

- ・熊本益城大津線(第二空港線)(3か所①②⑩)<県市>
- ・国体道路(7か所①～⑦)<市>
- ・小池竜田線(2か所⑧⑨)<市>
- ・国道443号(1か所⑬)<県>
- ・熊本空港線(第一空港線)(1か所⑱)<県>

<セミコン周辺エリア> 16か所

- ・熊本大津線(3か所③④⑦)<県>
- ・大津植木線(2か所⑥⑨)<県>
- ・大津西合志線(2か所⑤⑧)<県>
- ・国道325号(1か所⑩)<県>
- ・住吉熊本線(6か所⑪～⑯)<県>
- ・辛川鹿本線(1か所⑰)<県>
- ・託麻北部線(1か所⑲)<市>

■バスペイの整備による交通の円滑化

- ・熊本菊陽線など(10か所)<県>

■道路ネットワーク整備の着実な推進

- ・熊本西環状道路(池上工区)Ⓐ<市>
- ・(都)坪井龍田陳内線Ⓑ<市>

連携
X

県市で連携して取り組む 公共交通施策
～車から公共交通への“転換”を促す取組～

年間利用者数
路線バス・現状(2023年) 2,449万人/年→目標(2027年) 3,000万人/年
市電・現状(2023年) 1,009万人/年→目標(2027年) 1,170万人/年

■公共交通の利便性向上及び利用促進

- ・利用促進キャンペーン<県> ・運転士不足対策<県>
- ・駅やバス停の改良<県市> ・バス・電車無料の日<市>
- ・市電3両編成導入<市> ・利便性の高い料金施策<県市>
- ・パーク&ライド・サイクル&ライドの拡大<県市>
- ・シェアサイクル利用エリア拡大<県市>

■公共交通の輸送力強化と基盤整備

- ・新水前寺バスペイ<市> ・バス路線網やダイヤの拡充
- ・豊肥本線の増便・増結や駅の改良
- ・従業員送迎バスの導入や共同運行

～ピーク時の交通を“分散”する取組～

1年以内に1万人規模の取組 時差出勤等に取り組む企業 200社

■集中する“時間”の分散

- ・官公庁や民間企業の時差出勤・在宅勤務を推進<県市>
※実施企業の宣言や認定制度等

■集中する“場所”の分散

- ・既存道路ネットワークの利活用

(4) 熊本都市圏の渋滞解消に向けた県・市の連携

【参考】：「令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議 (R6.12.26 (木))」資料より抜粋

抜本対策(中期) 4~10年

県市で連携して取り組む 道路施策
～車の“流れ”をよくする取組～

主要渋滞箇所226か所のうち約80か所の改善に向け取組を強力に推進

■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<国> ・熊本西環状道路(砂原工区)<市>

○地域道路

- ・国道3号 植木バイパス<国> ・国道387号(須屋工区)<県>
- ・国道443号(空港北工区)<県> ・熊本高森線((都)益城中央線)<県>
- ・大津植木線(多車線化・合志ICアクセス道路)<県>
- ・新山原水線((都)菊陽空港線)<県>・辛川鹿本線<県市>
- ・都市圏南部の渋滞対策<県市> ・(都)池田町花園線<市> など

■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) など

■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)<県>
- ・大津植木線(多車線化)<県> など

連携
X

県市で連携して取り組む 公共交通施策
～車から公共交通への“転換”を促す取組～

公共交通分担率*を2倍にする
※目的地までの移動に利用される全ての交通手段のうち、公共交通が占める割合

【熊本都市圏パーソントリップ調査より】 ※熊本都市圏総合交通計画協議会第5回委員会資料より抜粋

公共交通： 5.3% (鉄道：1.5%、市電：1.0%、バス：2.8%)
自動車： 67.3%、二輪車：12.0%、徒歩：15.5%

■公共交通の輸送力強化と基盤整備

- ・「交通連合/運輸連合*」の実現
 ※持続可能な交通を目指し、公共交通の利便性を高めるため、
 行政と交通事業者が一体となった組織
- ・阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備
- ・豊肥本線の速達性向上や複線化
- ・バス優先/専用レーン整備
- ・路線バスの輸送力向上
- ・BRT/LRTの活用
- ・電鉄を軸とした新たな公共交通ネットワークの構築
- ・市電延伸((仮称)東町線)
- ・自動運転バスの社会実装

抜本対策(長期) 11年～

■広域道路ネットワークの構築

- ・中九州横断道路<国> ・国道3号 植木バイパス<国>
- ・熊本都市圏3連絡道路

X

■持続可能な公共交通の維持

(5) 交通に関する計画等との関係性

■熊本都市圏都市交通マスタープラン R8.3改定予定

【交通ネットワークの将来像】

道路交通：2環状1放射道路網

公共交通：基幹公共交通8軸

- ・公共交通の整備方針
- ・道路の整備方針
- ・まちなか交通の整備方針

※交通体系の考え方(ベストミックス)



出典) 現行の熊本都市圏都市交通マスタープラン(平成28年3月)より

道路

公共交通

まちなか交通

■道路整備プログラム

■新広域道路交通計画 等

■熊本地域公共交通計画 R9.3改定予定

■自転車活用推進計画 R8.3改定予定 等

■ウォーカーブルビジョン

■まちなか駐車場適正化計画 等

R8年度中改定予定

県市トップ会談、渋滞対策協議会、公共交通活性化協議会 等

- ・「道路施策」と「公共交通施策」の連携
- ・エリア毎の特性に応じた交通ネットワークの強化
- ・渋滞ピーク時をターゲットとした交通対策 など

駐車場適正配置検討委員会 等

- ・駐車場の総量と配置等の適正化
- ・外縁部への駐車場集約 など

R9.3策定予定

議論内容の落とし込み 検討状況の共有

■(仮称)庁舎周辺まちづくりプラン

庁舎周辺まちづくりプラン
(仮称)等検討委員会

- ・新庁舎整備に伴う駐車場規模の設定
- ・新庁舎整備、現庁舎跡地活用に伴う周辺交通影響及び対策
- ・新庁舎整備に伴うまちなかの回遊性向上

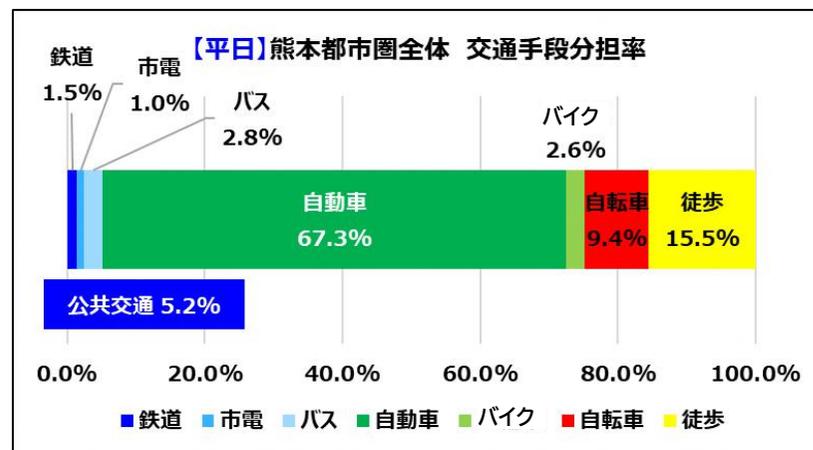
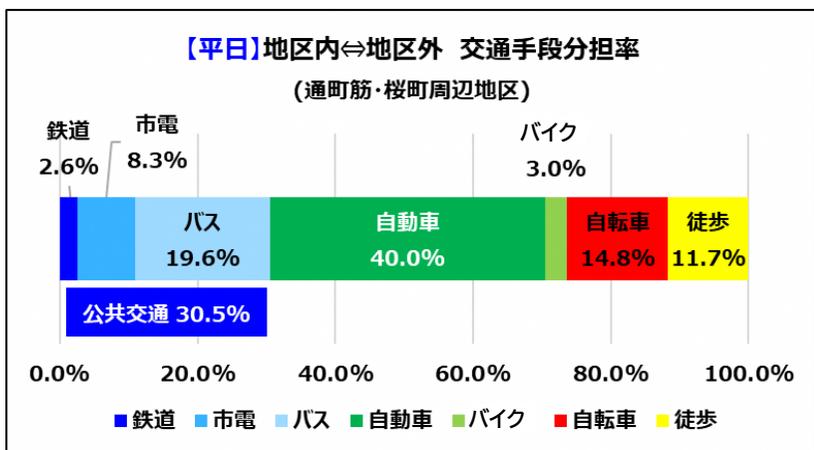
(6) 調査対象地区内外の移動※の交通手段

※「R5年度熊本都市圏パーソントリップ調査」
熊本都市圏の5市6町1村の居住者を対象に「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したか等を、紙の調査票やWEBを用いて調査

①交通手段分担率

■地区内外の移動は公共交通の分担率が比較的高い

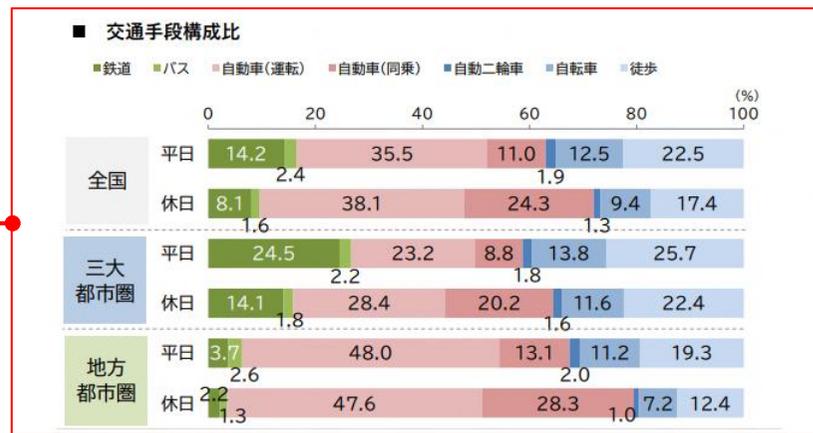
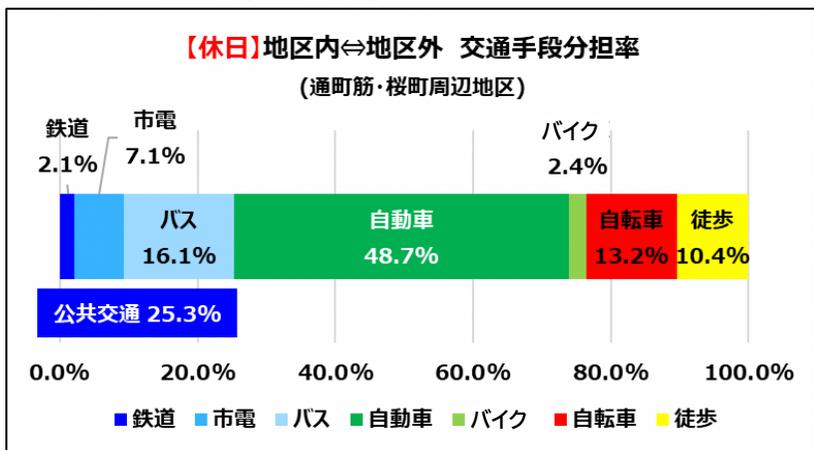
- ・地区内外の移動の交通手段分担率は自動車が一番高いが、熊本都市圏全体と比較すると公共交通や自転車等の自家用車以外の交通手段の割合が高い
- ・公共交通(鉄道・市電・バス)の分担率は全体の約3割で、そのうちの約6割をバスが占める
- ・休日では、自動車の同乗が増加することにより、他の交通手段の分担率が低下し、特に公共交通は平日から合計で約5%低下している。



※調査結果から「通町筋・桜町周辺地区」を発着地とした移動を抽出

※調査結果すべての移動の代表交通手段を集計

平成27年全国都市交通特性調査結果を基に、
休日の分担率を推定



出典) 都市における人の動きとその変化～令和3年度全国都市交通特性調査集計結果より～
：国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室

(7) 中心部の交通網

■ 国道3号や電車通りが広域交通の幹線を構成し、地区内外の主要なアクセスルート

- ・ 国道3号が対象地区を縦断し、熊本市の北部地区と南部地区を結ぶ。
- ・ 電車通りが対象地区を縦横断し、熊本駅方面と新水前寺駅方面を結ぶ他、上熊本駅方面にも接続

■ 市電とバス路線が地区内を縦横断し、市民利用・観光利用ともに交通利便性が高いエリアを形成

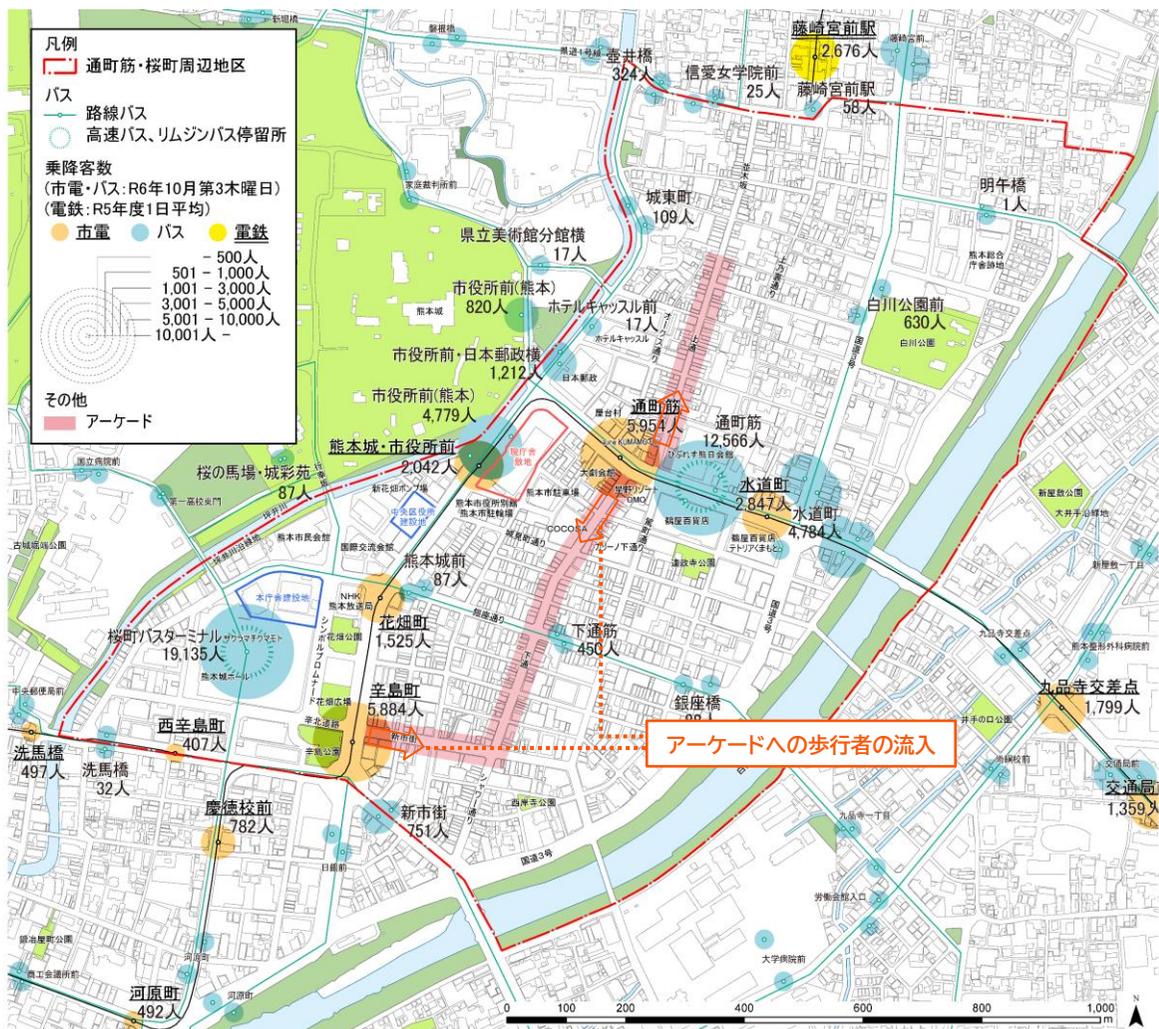
■ 特に、電車通り沿いの電停・バス停は多くの人々が利用しており、公共交通を活かしたまちづくりを進めていく上で重要な場所となる

- ・ 地区の中央を走る市電が熊本駅方面を含む3方向に接続(電停:5箇所)
- ・ 路線バス: 市役所前約2,100本/日
桜町バスターミナル約2,750本/日
- 市電: 熊本城・市役所前 約410本/日
- ・ 市電・バスの乗降客数はサクラマチクマモト周辺と通町筋周辺に集中しており、それぞれ約25千人/日(桜町バスターミナル+辛島電停)、約19千人/日(通町筋バス停+通町筋電停)

■ まちの2つの核に広域交通の拠点(サクラマチ)と地域交通の拠点(百貨店周辺)が位置

- ・ サクラマチには商業・MICE・宿泊機能に併せてバスターミナルが配置され、熊本駅や熊本空港を結ぶリムジンバス、福岡や県内各地を結ぶ高速バス、市内外を結ぶ路線バスの結節機能を担うなど、広域から観光客等が流入する起点となっている
- ・ 通町筋(百貨店前)にはバス停(リムジンバス、高速バス、路線バス)、市電の電停が位置し、市民等が上通・下通へ流入する起点となっている

■ 市電・バス・電鉄路線網と乗降客数



出典: 令和3年度都市計画基礎調査、熊本市資料をもとに作成

※バス停留所、市電電停の乗降客数は、10月第3木曜日の1日のICカードの利用実績(ODデータ)から各停留所、市電電停の乗降者数を集計し、全体のIC利用率をもとに推計値として算出したもの
電鉄駅の乗降客数は、令和5年度のICカードの利用実績(ODデータ)から各駅の乗降者数を集計し、全体のIC利用率をもとに推計値として算出したものを1日平均したもの

※「桜町バスターミナル」、「通町筋」、「市役所前(熊本)」(手取本町の2箇所のみ)のバス停留所の乗降客数は、各方面の合算分を表示

(8) 駐車場

■ 駐車場は需要に対して必要量を確保 (R7調査時点)

・ 時間貸し駐車場の稼働状況調査では、調査対象地区内の休日のピーク時稼働率は78.3%で、駐車需要に対して十分な量が確保されている

■ コインパーキング等の平面駐車場が広く分布し、商店街周辺まで車が進入する

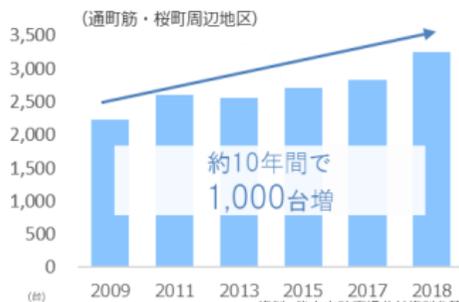
・ 調査対象地区内には約700箇所、約18千台分の駐車場が存在し、その大半を時間貸し駐車場が占める
・ コインパーキング等の平面駐車場が広く点在し、下通の東側や地区北東部のフリンジ、上乃裏通り周辺等に多くみられる

■ 駐車場の稼働状況

地区名	調査日	地区全体	
		日平均(%)	ピーク時(%)
通町筋・桜町周辺地区	平日	57.3	71.3
	休日	58.0	78.3

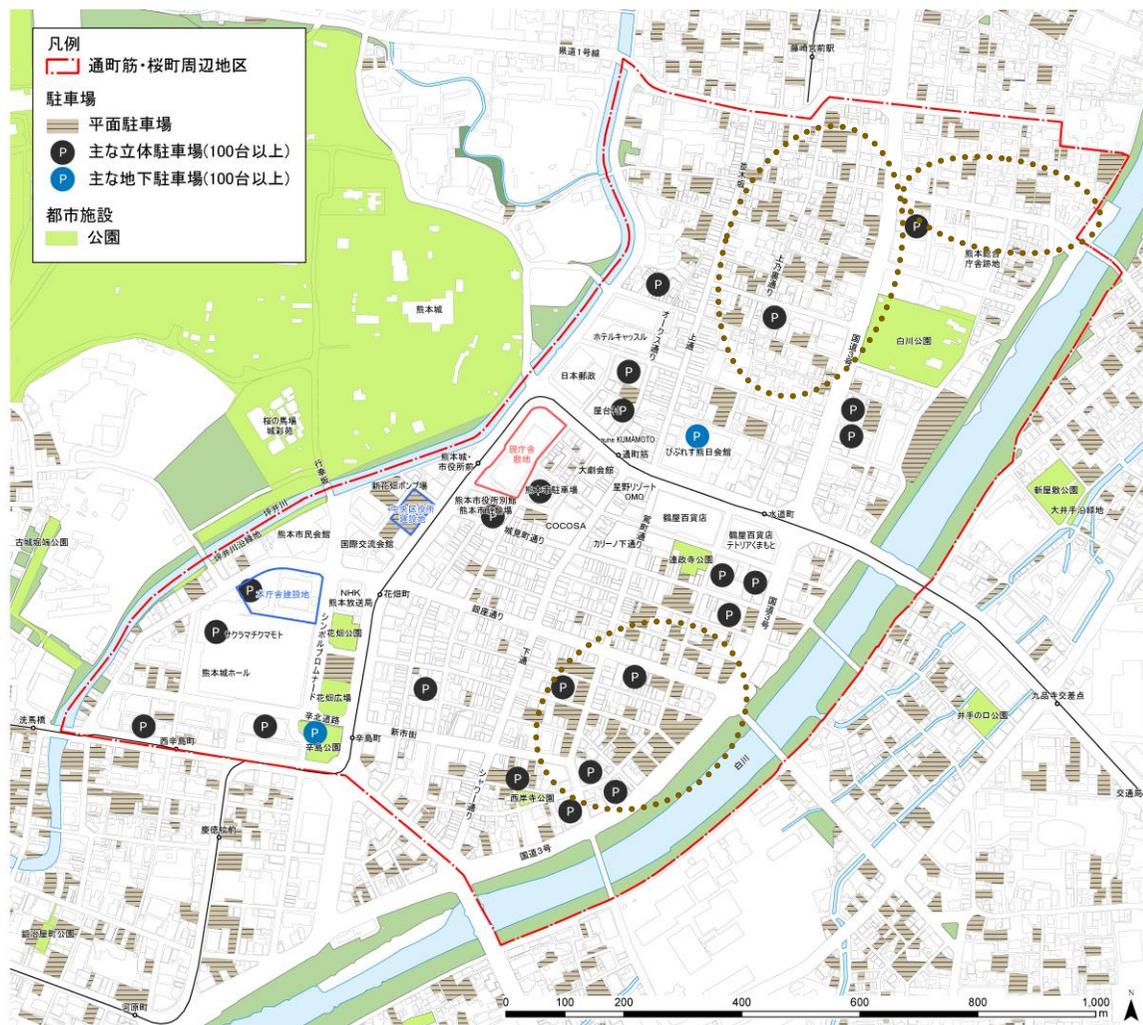
令和7年調査時点

■ 平面駐車場台数の推移…都市のスポンジ化



資料: 熊本市駐車場公社資料を基に作成
出典: 令和4年3月 まちなか駐車場適正化計画より

■ 駐車場の分布

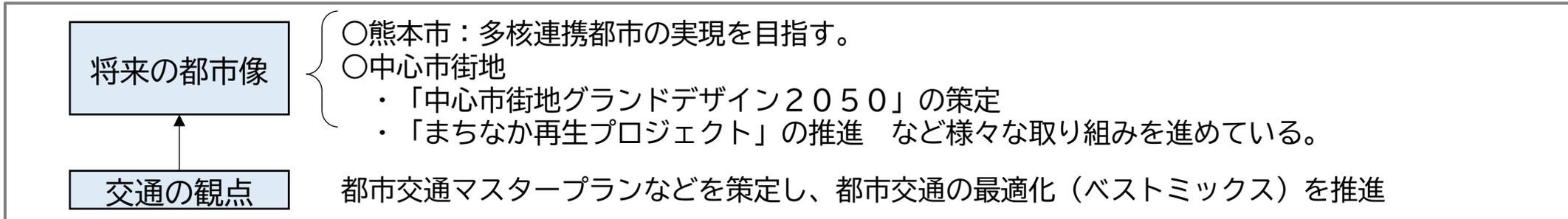


出典: 令和3年度都市計画基礎調査(一部更新)、熊本市資料

〈参考〉 駐車場整備の基本方針 (まちなか駐車場適正化計画 (令和4年3月) より)

- 基本方針①「土地利用」の視点 ~ 駐車場からの土地利用転換及び駐車場の効率的な配置を促進し、地域経済の活性化等に活かす~
- 基本方針②「交通円滑化」の視点 ~ 駐車場利用(自動車利用)の適正化を図り、交通円滑化に活かす~
- 基本方針③「使い方」の視点 ~ 駐車場等の多様な利活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備に活かす~

(参考) 本市の駐車場に関する取組: 「まちなか駐車場適正化計画」より抜粋



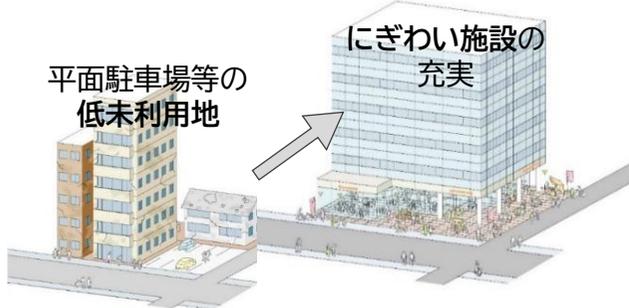
まちなか駐車場適正化計画

- 本計画の法的な位置づけ
 - ・ 駐車場法第4条に基づく駐車場整備地区における路外駐車場の適正配置等に関する計画
- 目標年次
 - ・ 令和2年(2020年)～令和12年(2030年)
- 役割
 - ・ 『だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち』の実現に向けて、駐車場の観点から都市交通の最適化(ベストミックス)を推進。
 - ・ 駐車場を「コントロール(総量と配置の適正化)」し、これからのまちづくりに活かすための方針等を示す。

基本方針① 「土地利用」の視点

～駐車場(土地)の有効活用と効率的で安全な配置により、地域経済活性化等に活かす～

平面駐車場からの土地利用転換を図る財政支援制度



基本方針② 「交通円滑化」の視点

～駐車場利用(自動車利用)の最適化を図り、交通円滑化に活かす～



基本方針③ 「使い方」の視点

～駐車場等の多様な利活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備に活かす～



(参考) 本市の駐車場に関する取組: 「まちなか駐車場適正化計画」より抜粋

駐車場を「コントロール(総量と配置等を適正化)」し、これからのまちづくりに活かすため、

3つの基本方針に基づき **8**つの施策を推進

課題やニーズ

基本方針と施策

駐車場の“無秩序”な整備により生じた様々な課題

都市のスポンジ化

- まちなかでは望ましくない、低未利用な土地利用
- 平面駐車場等の、非効率な駐車場整備

歩行環境悪化

- 出入口が多く、歩行者との輻輳が多い駐車場
- 中心部へ多く整備されたことによる、自動車の流入

交通渋滞

- 過度な自動車交通への依存
- 特定の駐車場に集中し、入庫待ち渋滞が発生

多様なニーズ等への対応

- 高齢者や障がい者等が安心して訪れられる環境
- 荷さばき、観光バス乗降等の円滑化

基本方針①「土地利用」の視点

駐車場(土地)の有効活用と効率的で安全な配置により、地域経済活性化等に活かす

施策A. 平面駐車場等からの土地利用転換を図る

施策B. 集約駐車施設(立体駐車場)の整備を促進する

施策C. 個別建築物毎に整備されている附置義務駐車施設を外縁部に集約する

施策D. それでも残る駐車場については、歩行者に配慮した構造とする

基本方針②「交通円滑化」の視点

駐車場利用(自動車利用)の最適化を図り、交通円滑化に活かす

施策E. 駐車場利用を分散化させる(平準化する)

施策F. 来街者の公共交通離れに歯止めをかける

施策C. 個別建築物毎に整備されている附置義務駐車施設を外縁部に集約する

基本方針③「使い方」の観点

駐車場等の多様な利活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備に活かす

施策G. 既存の駐車スペース等の使い方を変える

施策H. それでも残る路上駐車等については、別途受け入れ環境を整備する

5-2) 歩行者ネットワーク

調査対象地区の現況（要点）

- ①市民、観光客ともに、2核3モールが主軸の回遊傾向
- ②観光客は熊本城への動線が顕著。下通に対して上通の通行量が少ない
- ③同一路線でも日中と夜間では通行量に変化。下通周辺や上乃裏通りなどは夕方以降に通行量が増加
- ④花畑・桜町エリアから中心商店街までの電車通りによる横断は、サンロード新市街前の交差点が主となる
- ⑤地下通路は地上横断の約1割で利用は少ない、歩道橋は平面横断の3割程度
- ⑥熊本城側から中心商店街側を見た場合、電車通り沿いに中高層ビルが連続し、空間の抜けが少ないこと、低層階に商業用途が少ないこと等から、ビル群の後背部の賑わいが見えにくい
- ⑦熊本城と2つの川に挟まれた水と緑の資源豊かな地区。特に桜町では熊本城に向かうプロムナードと一体となった豊かな広場空間と都市軸を形成

(1) 中心市街地の回遊状況

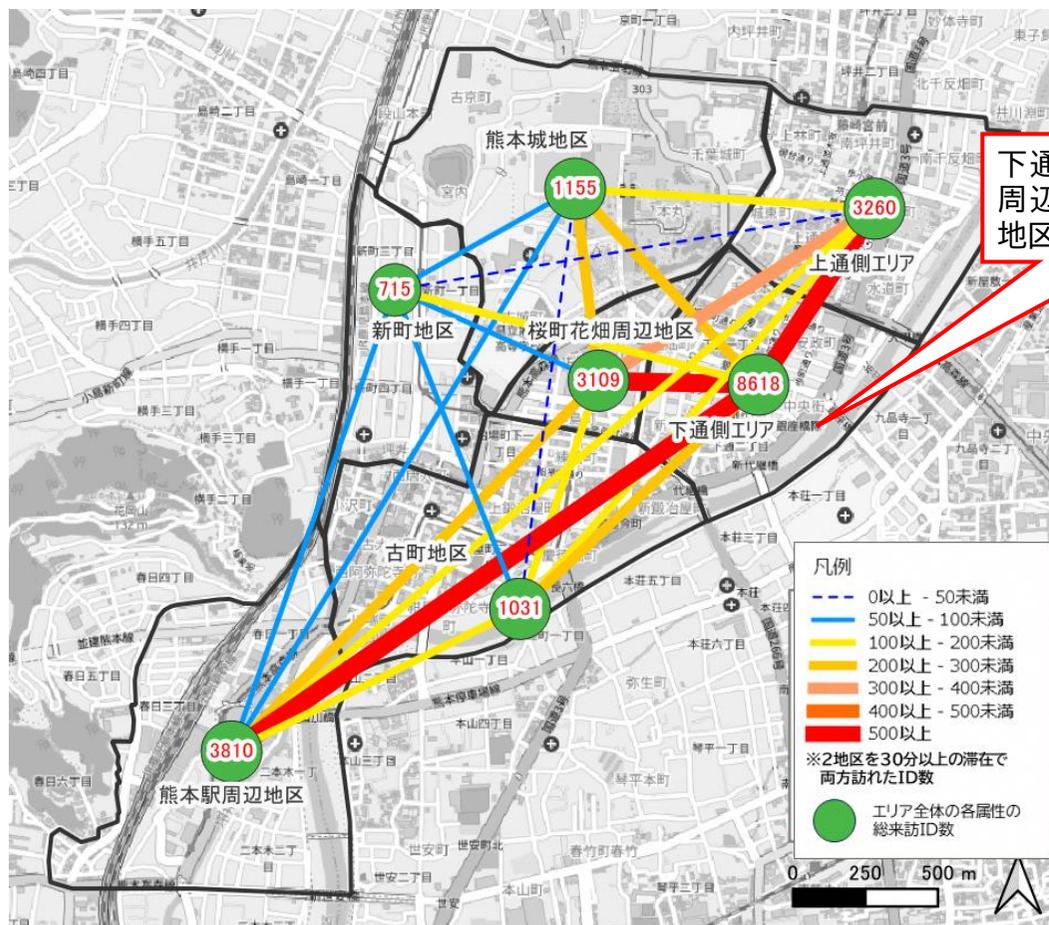
① 県内来街者・休日※

※中心市街地における回遊状況（過年度人流調査）：データ取得期間：2023(R5)年10~11月

■ 県内来街者は、下通周辺を中心に熊本駅周辺、上通周辺、桜町花畑周辺との回遊量が多い。目的地が下通周辺の場合は、他エリアへ回遊する割合は少ない

- ・ 県内からの来街者が中心市街地に来訪した際の回遊状況をみると、下通側エリアへの来訪が最も多い。そのうち対象地区内の桜町花畑周辺地区、上通側エリアにも立ち寄っている歩行者の割合は最大でも約1割強と、回遊割合が低い
- ・ 対して、桜町花畑周辺地区、上通エリアの来訪者の約4割は下通側エリアにも足を運んでいることから、県内来街者の多くは下通側エリアに主要な目的地があると考えられる

■ 中心市街地における回遊状況



下通⇄上通、桜町花畑周辺地区、熊本駅周辺地区間の回遊量が多い

基準エリア	比較エリア						
	熊本城地区	新町地区	古町地区	熊本駅周辺地区	桜町花畑周辺地区	上通側エリア	下通側エリア
熊本城地区	-	6.5%	3.7%	6.2%	17.3%	10.3%	18.0%
新町地区	10.4%	-	12.7%	9.2%	12.7%	6.4%	15.4%
古町地区	4.2%	8.8%	-	17.3%	15.9%	11.0%	28.4%
熊本駅周辺地区	1.9%	1.7%	4.7%	-	7.7%	4.5%	13.5%
桜町花畑周辺地区	6.4%	2.9%	5.3%	9.5%	-	10.2%	38.3%
上通側エリア	3.7%	1.4%	3.5%	5.3%	9.7%	-	40.8%
下通側エリア	2.4%	1.3%	3.4%	6.0%	13.8%	15.4%	-

目的地から下通への回遊が多い

下通から他の地区への回遊が少ない

基準エリアを訪れた人数のうち、比較エリアにも来訪している割合を地区別に算出しているため、合計は必ずしも100%にはならない。
(例えば、下通側エリア・上通側エリア・熊本城地区を訪れたIDは、下通側エリアを基準エリアとしたときに、比較エリアでは上通側エリアでも熊本城地区でもカウントされる)

(1) 中心市街地の回遊状況

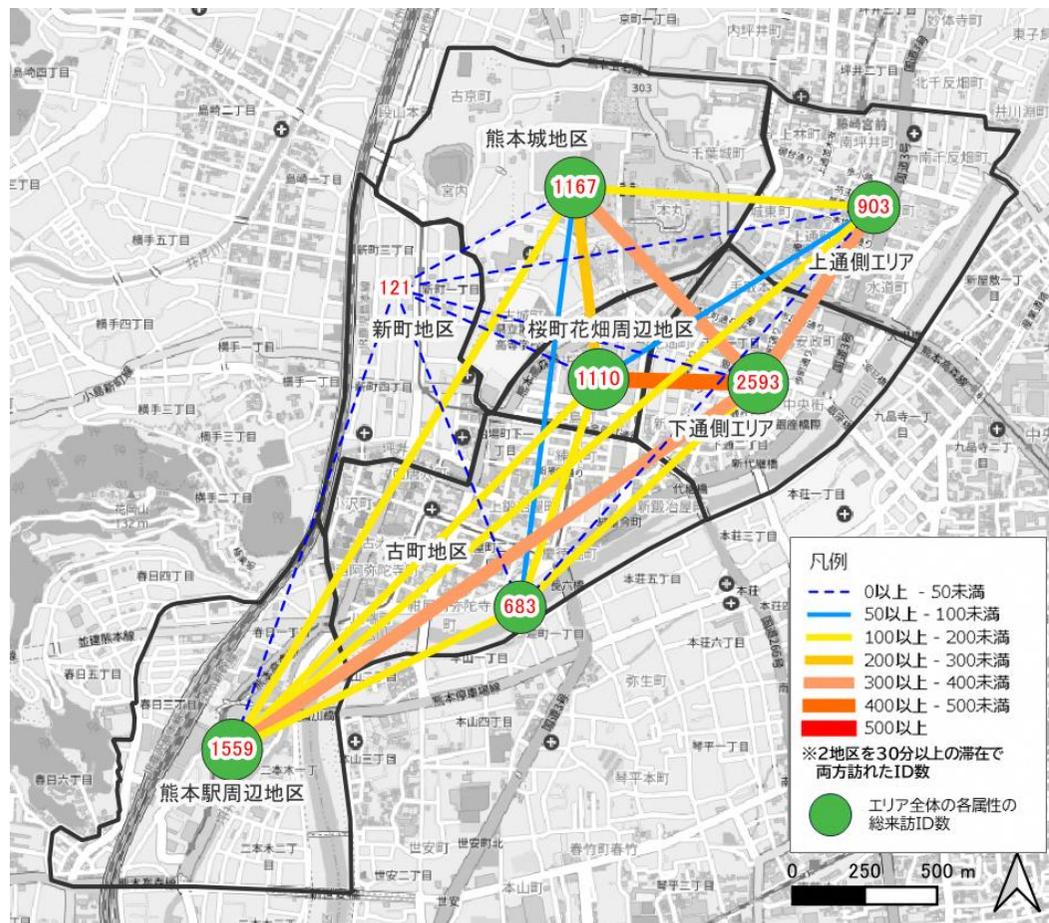
② 県外来街者・休日※

※中心市街地における回遊状況（過年度人流調査）：データ取得期間：2023(R5)年10~11月

■ 県外来街者は、下通周辺を中心に熊本駅周辺、熊本城周辺、桜町花畑周辺、上通周辺との回遊量が多い。目的地が下通周辺の場合は、他エリアへ回遊する割合は少ない

- ・ 県外からの来街者が中心市街地に来訪した際の回遊状況をみると、下通側エリアへの来訪が最も多い。また、県内からの来街者と比較して、熊本城・桜町エリアへ来訪する割合が高い
- ・ 下通側エリア以外にも立ち寄っている回遊歩行者の割合は最大でも2割弱と、回遊割合が低い
- ・ 県外来街者であっても、現状では中心市街地内の回遊は盛んではないと考えられる

■ 中心市街地における回遊状況



© OpenStreetMap contributors

基準エリア	比較エリア						
	熊本城地区	新町地区	古町地区	熊本駅周辺地区	桜町花畑周辺地区	上通側エリア	下通側エリア
熊本城地区	-	1.7%	6.8%	15.0%	19.2%	10.2%	29.5%
新町地区	16.0%	-	22.3%	15.1%	13.6%	4.9%	21.7%
古町地区	11.5%	4.0%	-	18.5%	18.4%	7.1%	28.0%
熊本駅周辺地区	11.2%	1.2%	8.1%	-	12.5%	6.9%	21.4%
桜町花畑周辺地区	20.2%	1.5%	11.3%	17.6%	-	8.9%	43.7%
上通側エリア	13.2%	0.7%	5.4%	11.8%	10.9%	-	42.0%
下通側エリア	13.3%	1.0%	7.4%	12.9%	18.7%	14.6%	-

目的地から下通への回遊が多い

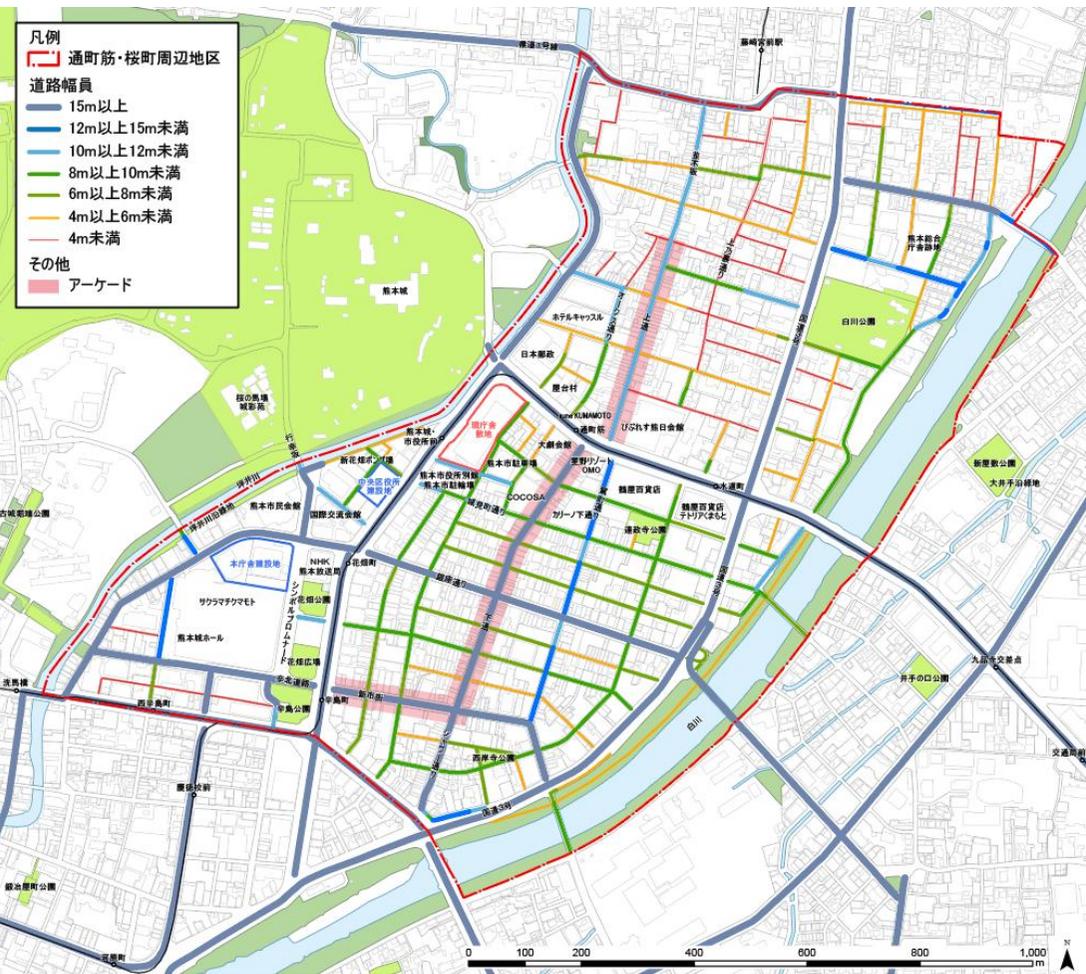
下通から他の地区への回遊が少ない

基準エリアを訪れた人数のうち、比較エリアにも来訪している割合を地区別に算出しているため、合計は必ずしも100%にはならない。
(たとえば、下通側エリア・上通側エリア・熊本城地区を訪れたIDは、下通側エリアを基準エリアとしたときに、比較エリアでは上通側エリアでも熊本城地区でもカウントされる)

(2) 調査対象地区内の道路・歩行者ネットワーク等

- 2核をつなぐ3つのアーケード(モール)が歩行者回遊の主軸であり、東西方向の路地がラダー(はしご)型のネットワークを形成
- 商店街周辺はアーケードと周辺の交通規制が合わさり、通過交通が流入しにくいエリアを形成。一部では歩車混在しやすい路線も存在
- ・ 商店街周辺は、3つのアーケードで自動車の交通規制が行われており、通町筋以南は「戦災復興第一土地区画整理事業」により区画道路が整備されている。また、一方通行規制が多いことから、比較的通過交通が流入しにくい。通町筋以北は、区画道路が未整備で、上乃裏通り等は歩行者と自動車とが混在しやすい
- ・ 長堀通りは、川沿いの歩行環境が整備されており、熊本城に向かう行幸橋～シンボルプロムナードに接続
- ・ 辛北道路、市民会館前、銀座通り、上乃裏通りの複数箇所歩行者空間化を検討中

道路幅員現況



歩道の有無、交通規制等



出典：令和3年度都市計画基礎調査、道路台帳をもとに一部編集

(3) 調査対象地区内の歩行者通行量

歩行者通行量調査

調査概要

■調査日時

2025年9月14日(日) 7:00~22:00(15時間調査)
※三連休の中日

■調査地点数

地区内の道路上56地点
※地点7, 8, 27, 28, 29, 32, 33, 35, 38は横断歩道
※地点34は歩道橋
※地点4, 40は地下通路

■属性分類

歩行者(市民等・観光客の別)、自転車

■調査日の天候

曇りのち晴れ

今回の実測通行量は、地区内のプローブデータ(GPSデータ)分析と掛け合わせて、通行量調査では計測していない地点(路線)も合わせた地区の全域的な歩行者流動の分析に活用する。

■調査地点



(3) 調査対象地区内の歩行者通行量

プローブデータ (GPSデータ) 分析

分析概要

■対象日時

2025年9月14日(日) 7:00~22:00(15時間調査)
※通行量調査と同日時

■分析対象路線

細街路も含めた地区内の道路
(地下道は除く)

■属性分類

居住地別3分類 (市内・市外県内・県外)

■プローブデータ (GPSデータ) の特徴

- 月間アクティブユーザー数が約400万のアプリからデータを取得 (アプリ名称は非公開)
- リンク (二つの交差点間) を最小単位として、各リンクの通過データ数を集計し、居住地ごとの拡大計数を乗じることで、推計通行量を算出

■実測通行量との掛け合わせ

- 通行量調査を実施した路線では実測通行量を、それ以外の路線で推計通行量を用いることで、地区内の歩行者通行量を詳細に把握する
- 属性分類は、より細分化されているプローブデータの居住地別3分類を採用し、通行量調査を実施した路線では実測通行量にプローブデータの居住地ごとの割合を乗じることで、居住地別の通行量を算出する

■対象路線

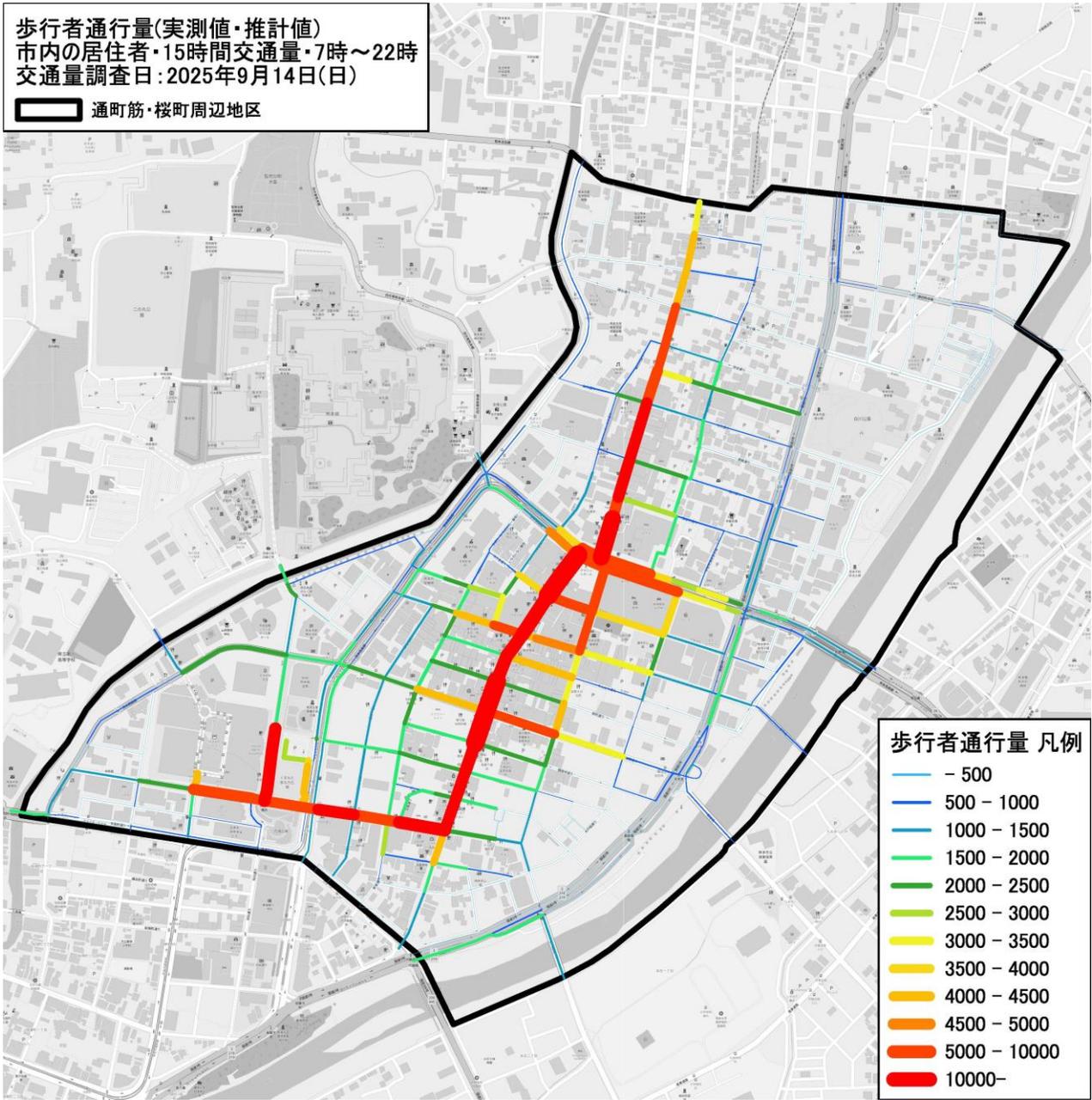
歩行者通行量調査
15時間交通量・7時~22時
交通量調査日: 2025年9月14日(日)
■ 通町筋・桜町周辺地区



(3) 調査対象地区内の歩行者通行量

① 市内居住者の通行量

- 下通を中心に3つのアーケードに集中
通町筋から離れるにつれて、通行量が減少
- ・ 特に通行量が多いのは下通アーケードで、通町筋付近の日通行量が約25,000人と最多となっているが、アーケード内に減少し、最小の区間では約15,000人となる
 - ・ 駕町通り等の下通アーケード周辺の路線では、日通行量約4,000～6,000人となっており、アーケードからの流動が一定数あるものとみられる
 - ・ 新市街アーケードでは、下通アーケードと接続する区間の日通行量約13,000人が最多となっており、辛島町・サクラマチとの接続部でも約11,000人と、下通の流動よりやや少ない
 - ・ 上通アーケードでは、下通と同じく通町筋付近の日通行量が最多で約18,000人となっているが、通町筋を離れて北に向かうにつれて通行量が減少し、アーケード北側の並木坂と接続する区間では約5,000人と、大きな差がある



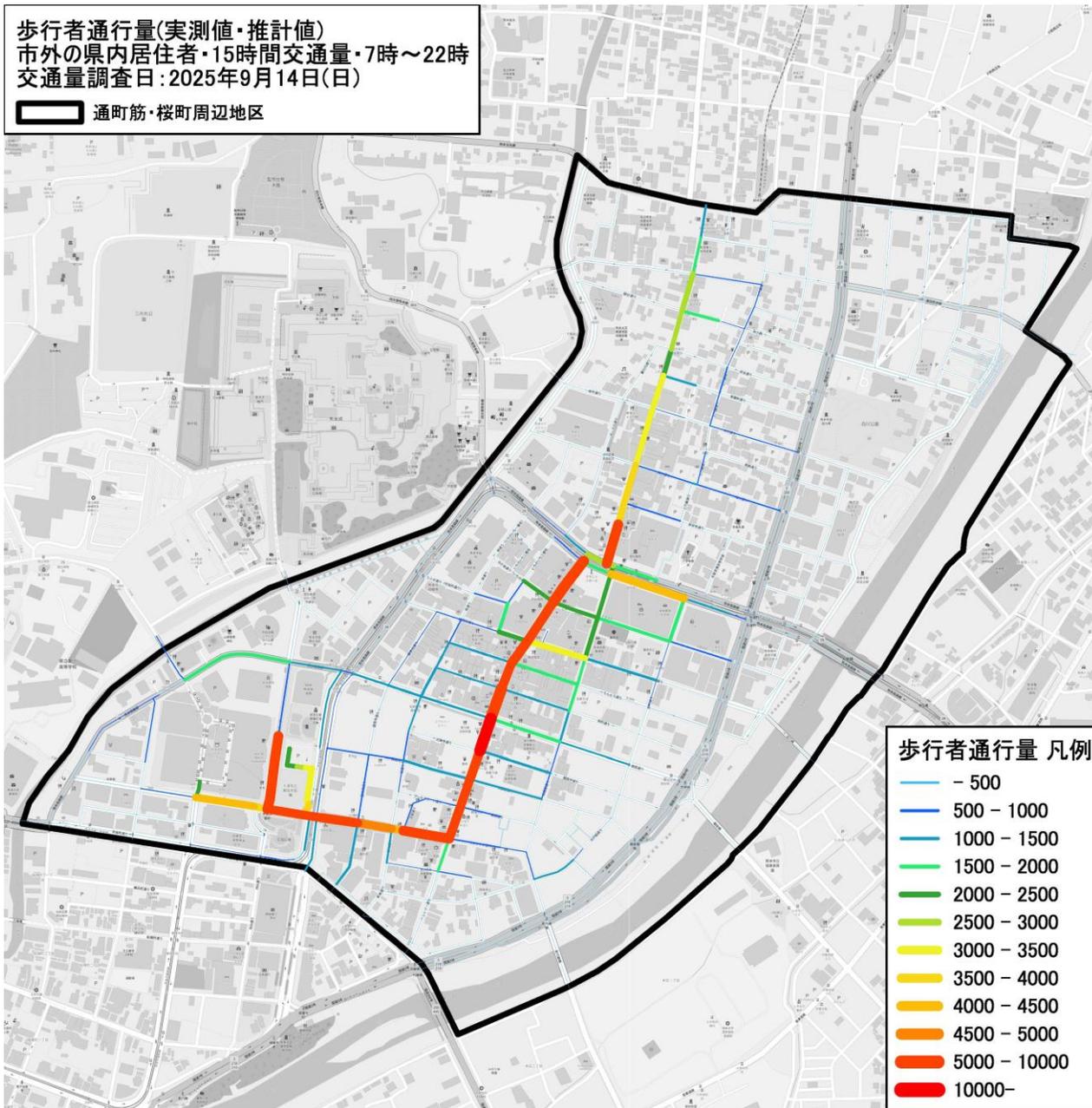
(3) 調査対象地区内の歩行者通行量

②市外の県内居住者の通行量

■下通銀座通り以南～新市街～サクラマチの流動が顕著
上通アーケードの流動は少ない

- ・下通アーケードの通行量が特に多い傾向は市内居住者と共通しているが、市外の県内居住者は銀座通り以南の下通から新市街・サクラマチ方面まで通行量の多い区間（日通行量約5,000～6,000人）が連続しており、通町筋付近（日通行量約7,700人）と同程度の流動がみられる
- ・一方で、上通アーケード内の通行量はかなり少なく、通町筋付近では日通行量約6,500人に対して、そこに接続するアーケード区間の日通行量は約3,500人となっている

歩行者通行量(実測値・推計値)
市外の県内居住者・15時間交通量・7時～22時
交通量調査日:2025年9月14日(日)
通町筋・桜町周辺地区



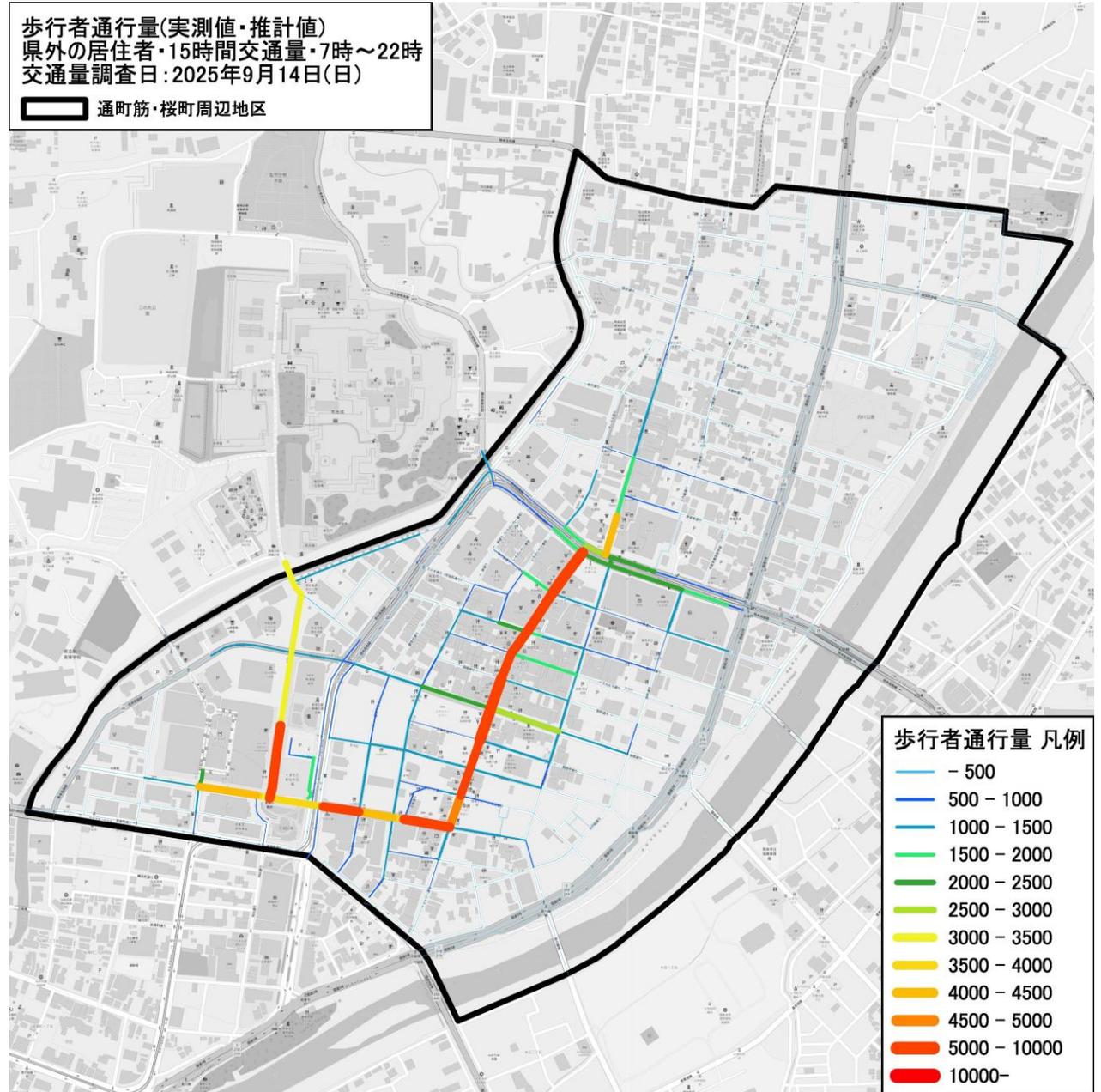
(3) 調査対象地区内の歩行者通行量

③ 県外居住者の通行量

■ 観光客の通行量は下通と熊本城方面に集中

- ・ 下通アーケードの通行量が多い(日通行量約5,000~8,000人)ものの、新市街まで足を延ばす人は少なく、サクラマチまでの流動の連続性は希薄となっている
- ・ 他方で、サクラマチから北側に向かうシンボルプロムナード~行幸橋~熊本城の流動が、市内居住者・市外の県内居住者と比べて顕著であり、熊本城に向かう際の主要な経路になっていることが伺える(日通行量約3,000人)
- ・ 上通方面の流動は非常に少なくなっており、通町筋に面している部分で下通と比較すると、下通側が日交通量約8,000人に対して、上通側は約4,000人となっており、通町筋を境に流動が半減している

歩行者通行量(実測値・推計値)
県外の居住者・15時間交通量・7時~22時
交通量調査日:2025年9月14日(日)
通町筋・桜町周辺地区



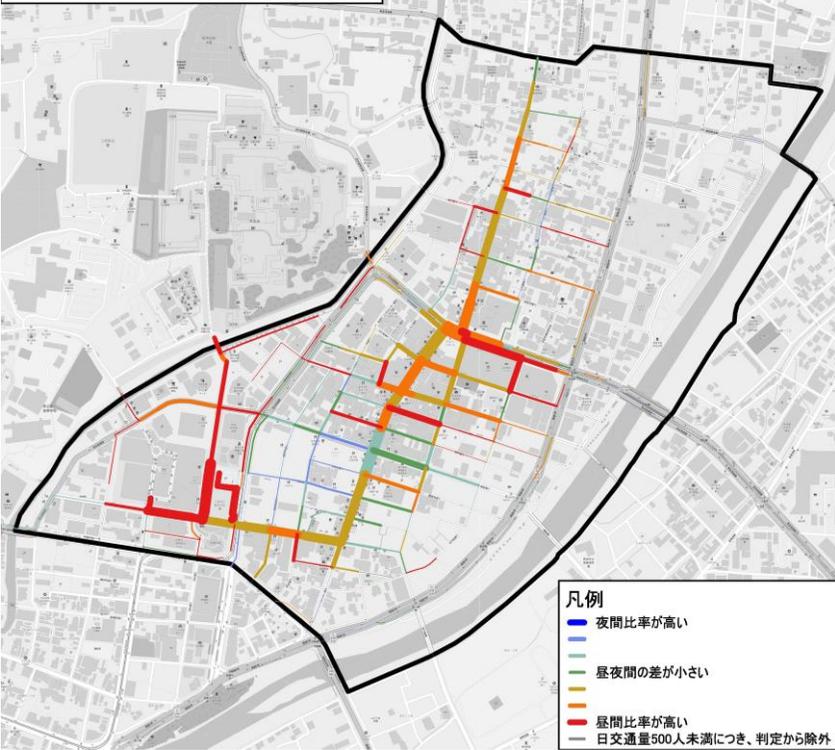
(3) 調査対象地区内の歩行者通行量

④ 日中の通行量

■ 熊本城～桜町、新市街、下通、通町筋、上通～並木坂は日中の通行量が多い

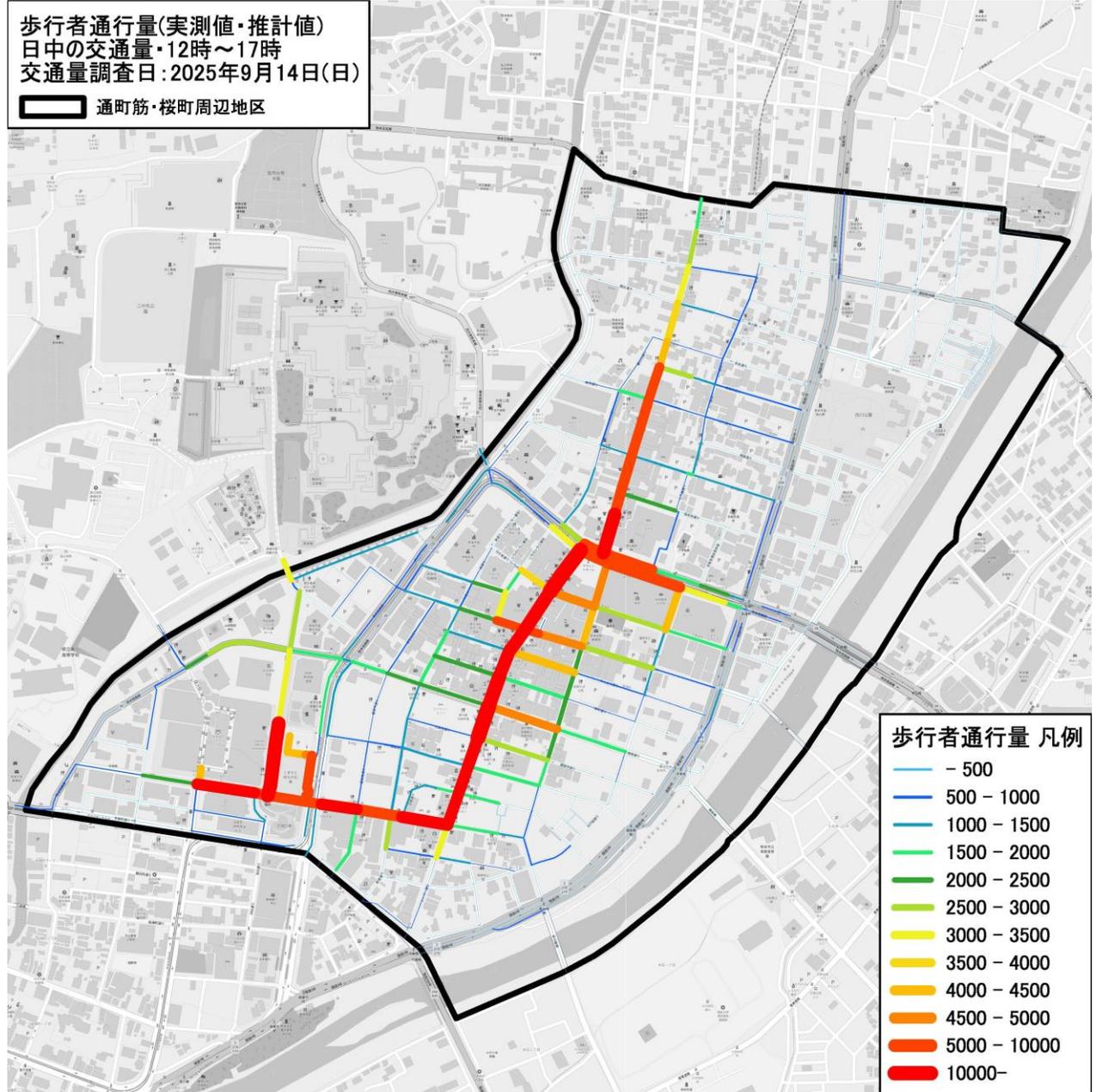
・ 熊本城～サクラマチ、新市街アーケード、下通アーケードの大部分、上通アーケード～並木坂、通町筋は、日中の通行量が多く、夜間には通行量が減少する

歩行者通行量(実測値・推計値)
交通量の昼夜間比較(昼:12-17時 夜:17-22時)
交通量調査日:2025年9月14日(日)
通町筋・桜町周辺地区



日中(12-17時)と夜間(17-22時)の各5時間交通量を比較し、その差が10%以上の路線を「昼間・夜間比率が高い」としている。
(日中・夜間の差が10%を下回る場合は「昼夜間の差が小さい」路線として計上)

歩行者通行量(実測値・推計値)
日中の交通量・12時～17時
交通量調査日:2025年9月14日(日)
通町筋・桜町周辺地区



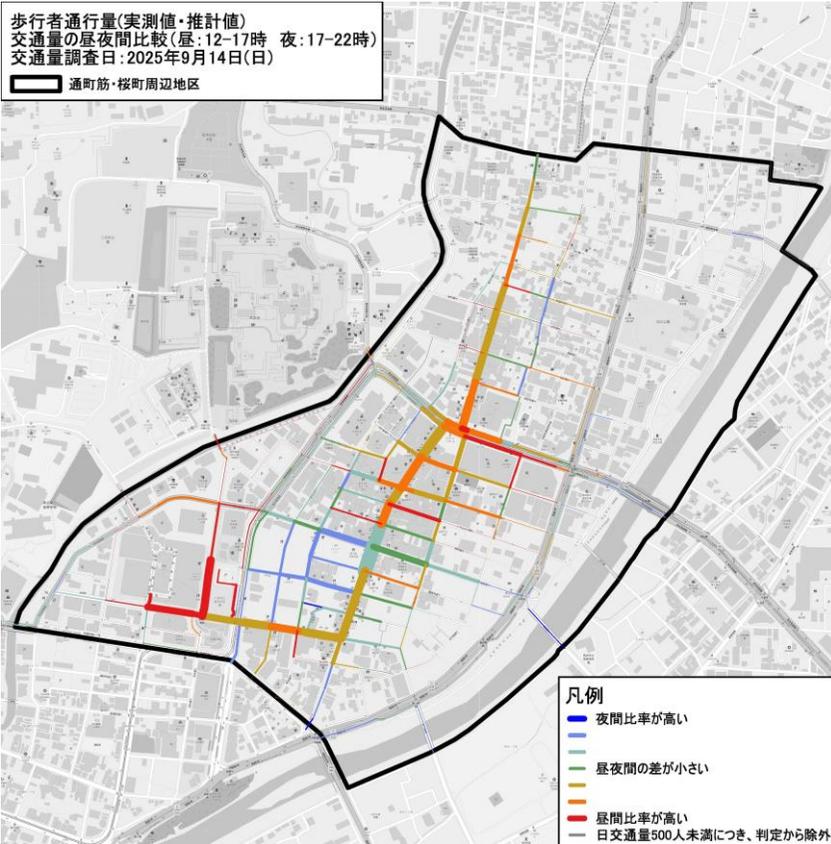
(3) 調査対象地区内の歩行者通行量

⑤夜間の通行量

■下通周辺、上乃裏通りの一部等は夜間の通行量が多い

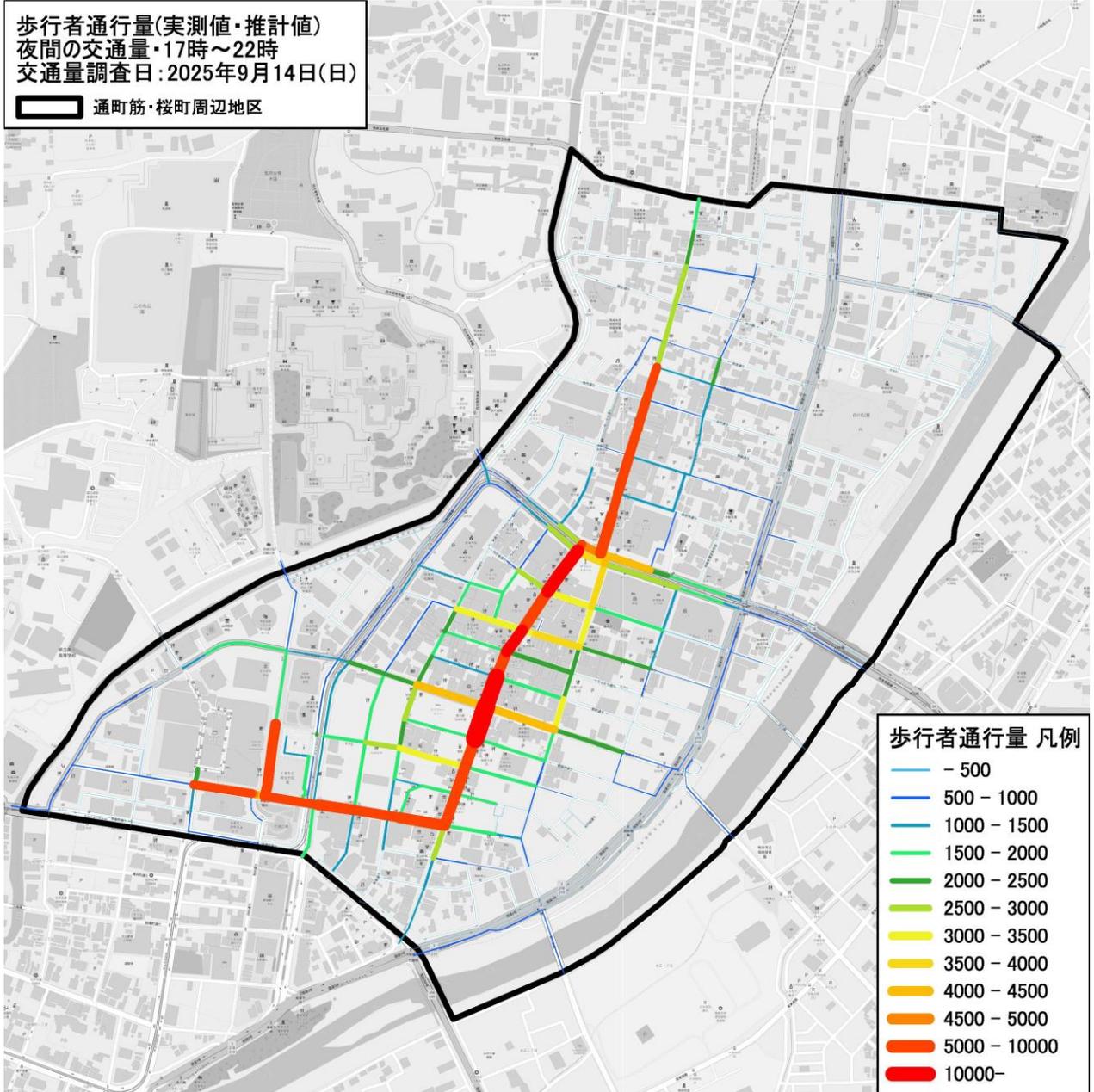
- ・ 银杏通り等の下通アーケード・新市街アーケード周辺の路線では、夕方以降に通行量が増加しており、特に銀座通り以南の細街路を中心に夜間の通行量が増加する傾向にある
- ・ また、上乃裏通りの一部でも、夕方以降に通行量が増加する区間がみられる

歩行者通行量(実測値・推計値)
交通量の昼夜間比較(昼:12-17時 夜:17-22時)
交通量調査日:2025年9月14日(日)
通町筋・桜町周辺地区



日中(12-17時)と夜間(17-22時)の各5時間交通量を比較し、その差が10%以上の路線を「昼間・夜間比率が高い」としている。
(日中・夜間の差が10%を下回る場合は「昼夜間の差が小さい」路線として計上)

歩行者通行量(実測値・推計値)
夜間の交通量・17時~22時
交通量調査日:2025年9月14日(日)
通町筋・桜町周辺地区



2. 調査対象地区の現況

5-2) 歩行者ネットワーク

(3) 調査対象地区内の歩行者通行量

④ 電車通りの横断及び地下通路の利用状況

■ 電車通りの横断箇所の通行量はサンロード新市街前に集中

- ・ 電車通りの東西を行き来する歩行者の通行量(地点40)は、サンロード新市街前の横断歩道に集中している
- ・ サンロード新市街は、桜町⇄下通間の行き来における主要な経路になっていると推察される

■ 地下通路の通行量は地上横断の約1割で利用者は少ない。歩道橋の通行量は平面横断の約35%

- ・ 辛島地下通路の通行量は、辛島町～サンロード新市街の地上横断(地点38)と比べると1割程度である(ただし、調査当日の辛島公園地下駐車場閉鎖の影響は今後調査)
- ・ 通町筋の地下道については、地下道は通行量調査に基づく実測値を、地上の横断歩道はプローブデータ分析に基づく推計値をそれぞれ用いて比較したところ、地下道の通行量は地上の横断の1割未満であり、ほとんどの歩行者は、信号待ちがあっても、地下道ではなく横断歩道を利用していることが伺える
- ・ 歩道橋の通行量は、同地点の横断(地点33)の3割程度であり、一定の利用があるとみられる



熊本城側から見た繁華街側の景観



横断歩道 単位:人

地点番号	地点種別	日断面交通量(計)	日断面交通量(市民等)	日断面交通量(観光客)
地点27	横断歩道(桜町⇄市役所)	2,134	1,688	446
地点28	横断歩道(桜町⇄市役所)	622	588	34
地点29	横断歩道(桜町⇄城見町通り)	1,417	1,017	400
地点33	横断歩道(桜町⇄銀座通り)	2,114	2,001	113
地点35	横断歩道(桜町⇄西銀座通り)	3,990	3,783	207
地点38	横断歩道(辛島町⇄サンロード)	22,448	21,715	733
(推計値)	横断歩道(上通⇄下通)	14,397	11,566	2,831

地下道・歩道橋

地点番号	地点種別	日断面交通量(計)	地上横断に対する利用割合	日断面交通量(市民等)	日断面交通量(観光客)
地点4	通町筋地下道(上通⇄下通)	1,325	8.4%	1,314	11
地点34	歩道橋(桜町⇄銀座通り)	1,063	33.5%	740	323
地点40	辛島地下通路(辛島町⇄サンロード)	2,682	10.7%	2,548	134

■ 熊本城とアーケードをつなぐ路線は限定的

- ・ 上通・下通のアーケードにはラダー(はしご)型に東西方向の道路が接続
- ・ 下通～電車通り間は、電車通りまで抜ける路線が城見町通り、銀座通り、西銀座通り、新市街(アーケード)に限られる

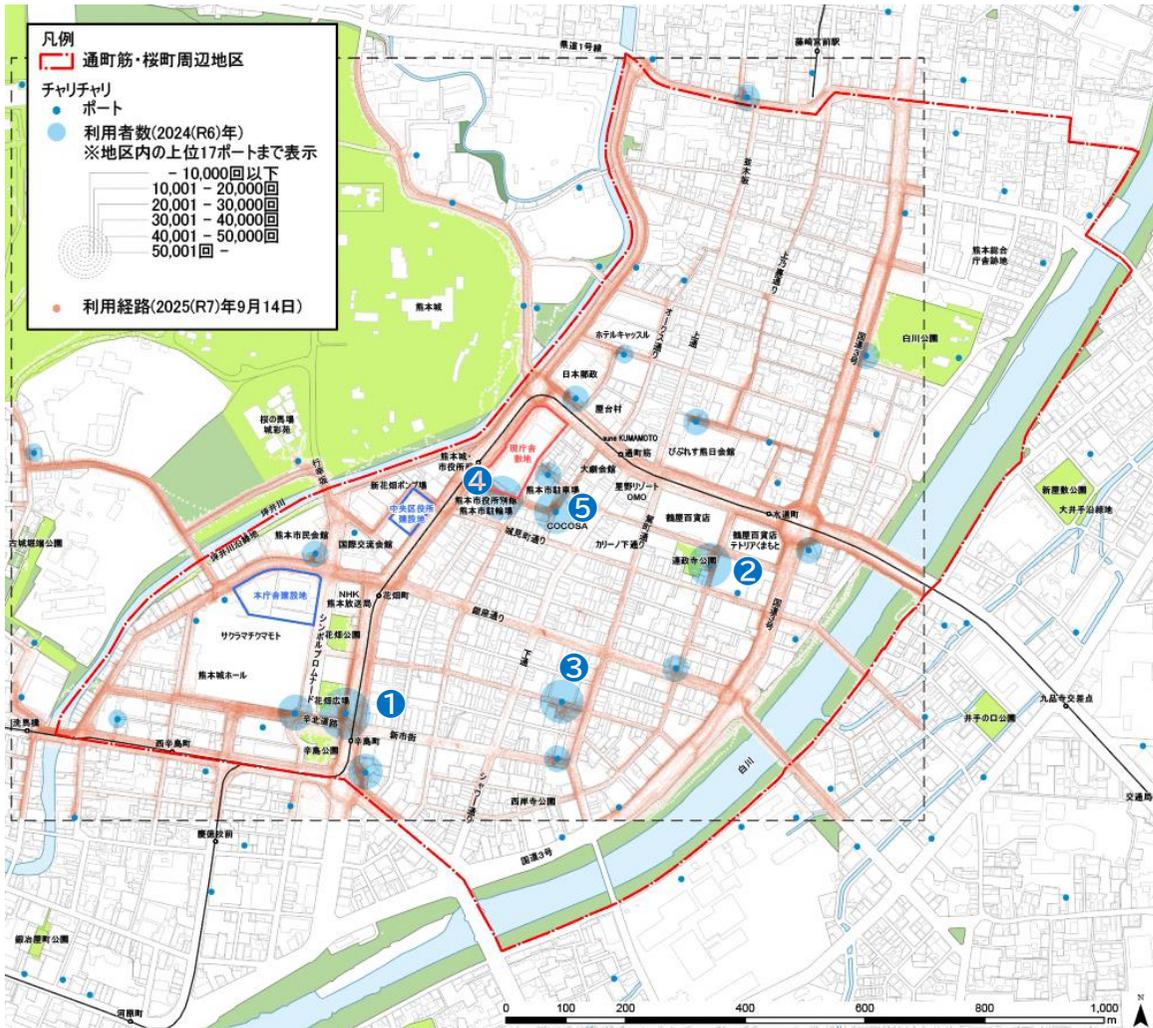
■ 熊本城側から中心商店街側を見た場合、電車通り沿いに中高層ビルが連続し、空間の抜けが少ないこと、低層階に商業用途が少ないこと等から、ビル群の後背部の賑わいが見えにくい

(4) チャリチャリの利用状況

■チャリチャリのポート発着は、主要商業施設や市役所付近など、通町筋以南の利用が多く、利用経路は幹線道路沿いに地区外と連続

- ・調査対象地区のうち、最も発着数が多いポートは花畑広場で、次いで蓮政寺公園、熊本立体駐車場、SPRING熊本花畑町、COCOSAの順。主要な商業施設の最寄りや下通、市役所付近での利用が多い
- ・利用経路は、電車通り、国道3号沿い等の幹線道路沿いに多く、地区外へと続いている

■チャリチャリのポート利用状況(2024(R6)年)



■調査対象地区内のポート利用状況(2024(R6)年)

	ポート名	ドック数	出発数	到着数	合計数
1	花畑広場	32	33,141	32,065	65,206
2	蓮政寺公園	18	24,525	24,233	48,758
3	熊本立体駐車場	40	23,284	24,382	47,666
4	SPRING熊本花畑町	25	23,255	24,124	47,379
5	COCOSA	5	14,951	25,065	40,016
6	SAKURA MACHI Kumamoto	19	20,707	18,694	39,401
7	ヴィレラ辛島	5	14,455	19,766	34,221
8	熊本市民会館	8	13,930	14,919	28,849
9	熊本市役所駐車場	20	14,366	14,345	28,711
10	ファミリーマートワシントン通り店	4	11,726	14,714	26,440
11	ファミリーマート熊本中央街店	5	10,418	14,012	24,430
12	びぶれす熊日会館	14	10,786	11,317	22,103
13	日本郵政グループ熊本ビル	13	10,648	10,879	21,527
14	L-BOX水道町	5	9,315	12,119	21,434
15	白川公園	10	10,777	10,162	20,939
16	ポスパーク熊本オックス通り	25	9,624	9,318	18,942
17	レジディア熊本辛島	11	8,582	6,991	15,573

(5) 公園、広場、緑資源

■ 地区の西側では、熊本城に向かうプロムナードと一体となった豊かな広場空間と都市軸を形成

- ・桜町の電車通り沿いに辛島公園、花畑広場、花畑公園が並び、シンボルプロムナードと一体となった都市軸を形成(①)。花畑広場では週末を中心にイベントを開催
- ・サクラマチの屋上広場は市民の憩いの場として機能(②)

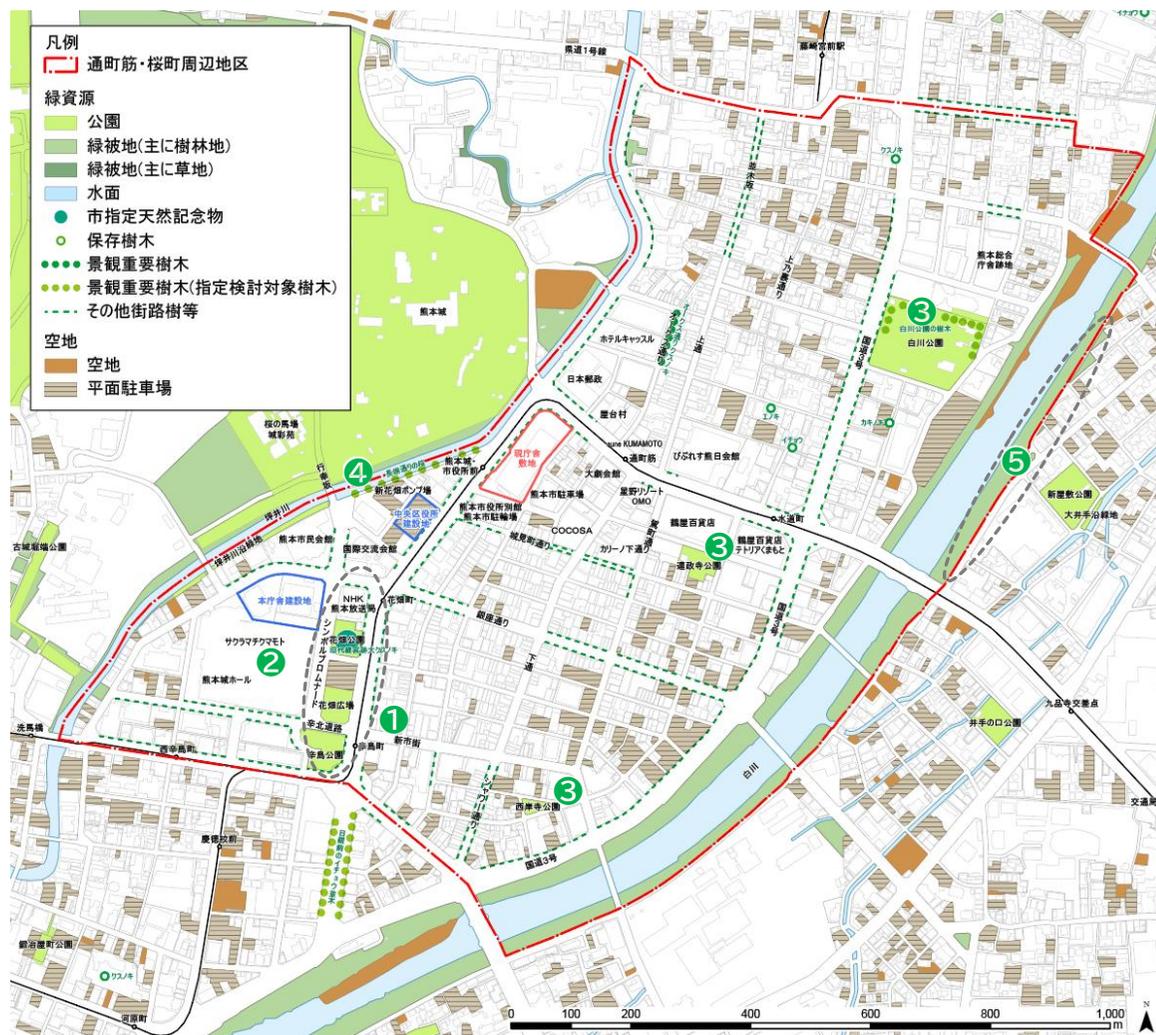
■ 地区の東側は、通町筋以北に白川公園、南側に公園が2箇所配置されているものの、商店街周辺には平面駐車場が目立つ

- ・通町筋以北では国道3号の東側に白川公園が、通町筋以南には2つの公園が配置されている(③)
- ・白川公園には中央公民館と茶室が立地
- ・商店街周辺には広場等はなく、空地の多くは平面駐車場として利用されている

■ 熊本城と2つの川に挟まれた水と緑の資源豊かな地区

- ・地区の東西には、坪井川と白川が流れ、坪井川沿いには熊本城を望む遊歩道「長堀通り」が整備されている(④)
- ・白川の大甲橋～明午橋の区間は、川面に映る木々が美しい「緑の区間」を形成(⑤)
- ・調査対象地区内には花畑公園の旧代継宮跡大クスノキや、オクス通りのクスノキなど、歴史を感じる緑資源が残る

■ 緑資源の分布



出典：令和3年度都市計画基礎調査をもとに一部更新、景観計画、熊本市資料



長堀



白川公園



シンボルプロムナード



花畑公園

2. 調査対象地区の現況

5-2) 歩行者ネットワーク

(6) 市民アンケート結果

- ・市民アンケートでは、2つの商業核、下通工リア、上通工リア、花畑広場が、“利用頻度が高い場所”、“おすすめの場所”ともに多い
- ・上乃裏通り、長堀通り、熊本城、並木坂は、“利用頻度が高い場所”よりも“気に入りの場所”との回答が多い
- ・改善した方がよいと思う場所に対するコメントには、まちなかの自動車交通の不満、休憩スペースの不足、目的となる店舗の魅力不足、街並み、景観・デザイン等の不満が多い

(R7年度市民アンケート結果より)

■市民の声:「よく利用する場所や通り」と「気に入っている・おすすめの場所」

熊本城/熊本城周辺

- ・桜や四季の風景を楽しめる
- ・歴史と風情を感じられる誇りの場所
- ・城彩苑と合わせて県外の方を案内する
- ・県立美術館など周辺の文化施設と合わせて楽しめる

桜の馬場 城彩苑

- ・熊本名物の飲食店・おみやげ店が楽しめる

上通/上通周辺

- ・落ち着いた雰囲気歩きやすく、散歩が楽しい
- ・古くからの店と新しい店が混在する独特の街並みが魅力
- ・本屋・カフェ・飲食店など目的地が多い

並木坂

- ・古い建物や石畳の雰囲気が心地よい
- ・おしゃれで個性なお店が多い
- ・落ち着いたで過ごせる

上乃裏通り

- ・おしゃれで美味しい飲食店が多い
- ・古民家を活用した店や隠れ家的な店が多い
- ・落ち着いた雰囲気や個性ある店舗が魅力、歩いて楽しい街並み

オクス通り

- ・おしゃれな店が多く、落ち着いたで過ごせる
- ・和と洋の景観の魅力がある

白川公園

- ・緑が多く開放的で落ち着いたで過ごせる
- ・茶室や公民館でイベントがある

白川

- ・緑が多く、川の水面や四季の移ろい、夕日などの景色がきれい
- ・散歩やサイクリングができる
- ・白川夜市のイベントも楽しめる

商業核(通町筋地区)

- ・イベント・催し物が楽しい
- ・現代美術館の展示・イベントで利用
- ・品揃えが豊富、贈答品を買える店がある
- ・物産展等の催事が魅力的な店がある
- ・提携駐車場がある店がある
- ・便利で店舗数も多く、日常的な買い物に使いやすい店がある
- ・熊本城の眺望が良い、市電との組み合わせが熊本らしい
- ・バス・市電のアクセスが良い

シャワー通り

- ・おしゃれな店舗がある
- ・石畳や街路樹のライトアップがきれい

下通/下通周辺

- ・商業施設、飲食店が充実しており、買い物・外食の利用が多い
- ・日用品から娯楽施設まで揃う
- ・アーケードが広く開放的、雨でも歩きやすい
- ・人通りが多く、にぎやかで活気がある

熊本城ホール

- ・熊本城ホールの音響が良い

花畑広場・シンボルプロムナード

- ・季節ごとのイベントが多い

銀座通り/西銀座通り周辺

- ・飲食店の数が多く、夜の会食や飲み会で利用

新市街

- ・飲食店や居酒屋、カフェが多い
- ・映画館やカラオケなどの娯楽施設が揃っている
- ・アーケードが広く歩きやすい

長堀通り

- ・熊本城や川沿いの風景、四季の移ろい(特に桜)を楽しみながら散歩できる
- ・「誇り」や「歴史」を感じる
- ・落ち着いたスポット

商業核(桜町・花畑地区)

- ・子連れ、家族で楽しめる
- ・買い物便利、飲食店が多い
- ・車でアクセスしやすい
- ・建物がきれい、ランドマークとして誇れる
- ・休憩スペース(屋上、館内)が気持ちいい
- ・映画館がある
- ・ロケーションが良い(熊本城、夜景、緑)

桜町バスターミナル

- ・バスターミナルが便利

■市民の声:「改善した方がよいと思う場所」

熊本城

- ・回遊ルートが分かりにくい
- ・地震後、駐車場の利便性が悪い
- ・城の近くにもっと店やアトラクションをつくってほしい

上通/上通周辺

- ・休憩場所(ベンチ等)が不足
- ・魅力的な/利用したい店舗・施設の不足
- ・ごちゃごちゃした街並み
- ・建物の老朽化
- ・道が狭い

並木坂

- ・下通・桜町から距離があり、アーケードに比べてにぎわい・人の流れが不足

上乃裏通り

- ・道幅が狭く、車・自転車と混在するため安心して歩けない

国道3号

- ・交通渋滞がひどい

白川公園周辺

- ・ゆっくりすごせるカフェやおしゃれな店舗ができるとうい

白川

- ・景観を大切にしたい
- ・草木の手入れが必要

オクス通り

- ・雰囲気が良いが立ち寄れる店が少ない
- ・根上がりして歩きにくい

電車通り

- ・渋滞・交通量の多さ(水道町付近)
- ・道幅が狭く、市電・バス・車が近く怖い
- ・バスレーンが分かりにくい
- ・魅力的な/利用したい店舗・施設の不足

駕町通り

- ・道が狭く、駐車車両がおり通行しにくい

シャワー通り

- ・店舗が減り、暗いイメージがある

交差点周辺

- ・通行する車線がわかりにくい
- ・城前の一等地でもったいない

長堀通り

- ・ゆっくり休憩できるベンチを増やしてほしい、カフェがあるとよい
- ・夜間暗い

桜町地区

- ・魅力的な/利用したい店舗・施設の不足
- ・シンボルプロムナード、花畑広場に座れる場所や木陰を増やしてほしい、イベント時は通行しにくい
- ・避難場所に指定されているが雨風がしのげない
- ・バスターミナルは慣れていないとわかりにくい

銀座通り

- ・路上の駐停車/荷捌き等の車が通行を妨げる
- ・魅力的な/利用したい店舗・施設の不足
- ・街並みが雑多

西銀座通り

- ・空きビルがある
- ・道が狭く夜が暗い

新市街

- ・魅力的な/利用したい店舗・施設の不足

下通/下通周辺

- ・魅力的な/利用したい店舗・施設の不足(チェーン店が多い)
- ・治安が悪く、夜は怖い
- ・ごちゃごちゃした街並み、飲み屋街特有の汚れ
- ・治安、景観が悪い場所や、景観的に不相应な看板がある場所がある
- ・休憩スペースの不足
- ・建物の老朽化
- ・駐車場の少なさ、使いにくさ

(参考) 現在の本市の施策：ウォーカブル施策

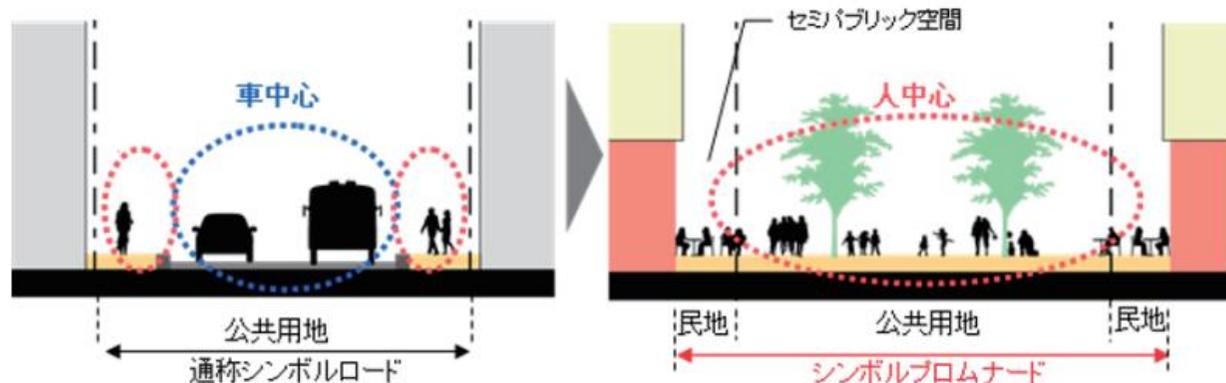
■ウォーカブル施策の主な取組場所（詳細は次ページのとおり）



(参考) 現在の本市の施策：ウォークアブル施策

①花畑地区オープンスペース整備

- ・再開発事業に隣接地区に賑わいとくつろぎの公共空間としてオープンスペース（シンボルプロムナード、花畑広場、花畑公園、辛島公園）を整備
- ・熊本城天守閣の眺望が確保されたシンボルプロムナードは、平成27年に4車線の市道（延長230m、幅員27m）を廃止して歩行者空間化
- ・持続的ににぎわいを創出を目的として、多様なイベント等に利用



平成25年撮影



令和3年11月撮影



オープンスペースの利用状況

(参考) 現在の本市の施策：ウォーカブル施策

②辛島公園北側道路歩行者空間化

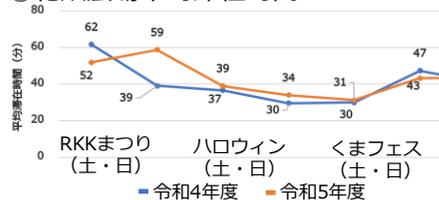
(1)実証実験概要

- 期間：令和5年10月1日～令和6年3月31日（6ヶ月間）
- 周辺事業者等にご協力いただき、辛島公園北側道路を歩行者空間化し、隣接する公園・広場との一体利用による効果及び周辺交通への影響の検証を行った。

(2)効果

- イベント時の花畑広場の平均滞在時間は増加したが、来訪者数は変わらなかった。
- 花畑広場、アーケード周辺間の回遊性が向上した。
- 辛島公園側に滞在範囲の広がりが確認された。
- アンケート調査（来訪者・Web・周辺駐車場等）で約7割の方から肯定的な回答をいただいた。
- イベントの飲食スペースや滞留空間として利用され、賑わいが創出された。

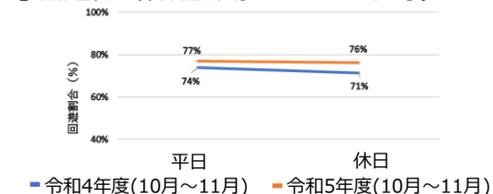
①花畑広場平均滞在時間



②花畑広場来訪者数



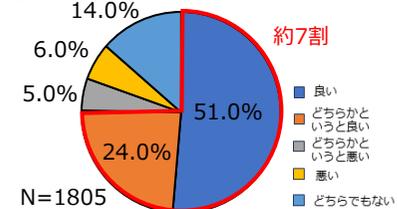
③回遊性（花畑広場-アーケード等）



④ヒートマップ



⑤アンケート結果



<実施状況>



10/29(日)くまもとハロウィン



R6.1/8(祝)はたちの記念式典後

(3)課題

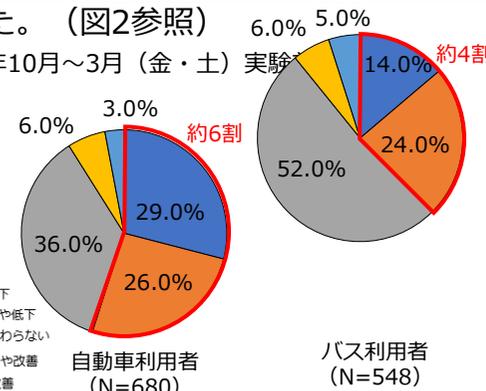
- 一般車では、周辺道路の渋滞による遅れが見られ、特に辛島地下駐車場西側道路で、最大約4分半程度の遅れが発生した。（図1参照）

※令和5年9月（金・土）と令和5年10・11月（金・土）実験前後比較

- 路線バス、リムジンバスでは、河原町⇒桜町バスターミナル間で、最大約8分程度の遅延が発生した。（図2参照）

※令和4年10月~3月（金・土）と令和5年10月~3月（金・土）実験前後比較

- アンケートに回答いただいた、方のうち自動車利用者の約6割、バス利用者の約4割の方から、周辺交通の利便性低下を懸念する回答をいただいた。



- このほか、隣接駐車場に入庫しづらい等のご意見をいただいた。



図1. 通過時間の差（最大値）



図2. バスの遅延時間の差（最大値）

(4)結果

辛島公園まで一体的に歩行者空間化することで、花畑広場における賑わいが創出されたが、一方で、一般車やバスに遅れが発生するなど、周辺交通に影響があった。

(参考) 現在の本市の施策：ウォークブル施策

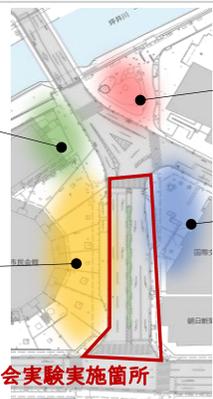
③ 市民会館前の歩道拡幅

(1) 社会実験概要

- 期間：令和5年10月28日～令和5年11月4日（8日間）
- 市民会館前と国際交流会館前の車道を一車線ずつ歩道化し、道路空間と隣接地オープンスペースと併せて一体的に活用することによる効果及び周辺交通への影響の検証を行った。

利活用・整備指針案

- 市民会館前広場（北側）
施設内の賑わいが滲みだしつつ、緑と水による自然を感じられる空間
- 市民会館前広場
日常と非日常で変化する賑わいの中心としての空間



- 清正公像前広場
熊本城を前に連続した緑と水による自然と歴史を感じられる空間
- 国際交流会館
国内外の観光客や市民を受け入れる空間
- 道路空間（行幸橋含む市道部）
様々な利用者を受け入れる空間

社会実験実施箇所

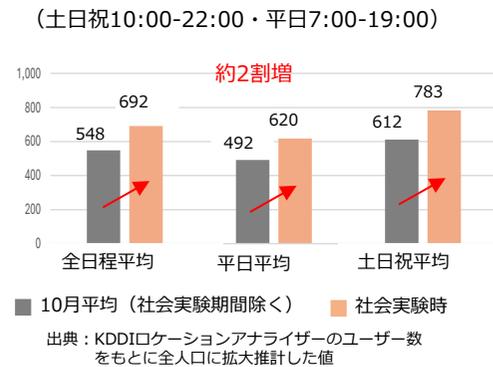


歩道拡幅・一体整備利活用のイメージ

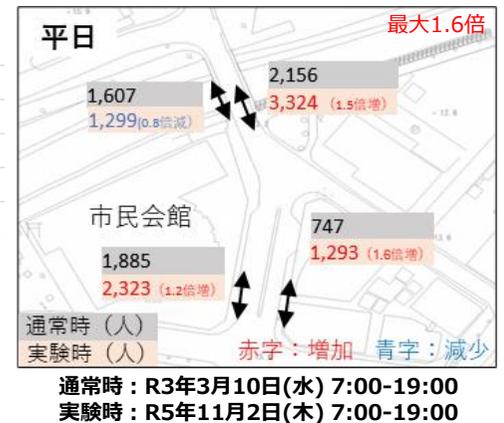
(2) 実験結果

- 歩行者通行量、滞在者数ともに増加した。
- 市民会館北側、南側交差点ともに交通渋滞、事故等は発生しなかった。
- アンケート調査（来訪者・Web・周辺駐車場等）で約9割の方から肯定的な回答をいただいた。

① 滞在者数（15分以上滞在）



② 歩行者通行量



<実施状況>



(参考) 現在の本市の施策：ウォークブル施策

④銀座通り利活用

(1) R4.5銀座通り利活用実験概要

- 期間: 令和4年5月22日(日)
- 商店街と市で、賑わい創出に向けた利活用イベントを実施
- 約600人の来場
- 歩行者通行量が約4割増加 (R3年調査比)



歩道上にテラス席を設置
沿道店舗のテイクアウト飲食

(2) R4.12銀座通り利活用実験概要

- 期間: 令和4年12月9日(金)～12月25日(日)
- ちょっとした休憩や飲食、子供が遊べる空間(パークレット)を設置し、効果を検討。
- 384人の方々にご利用いただいた。
- 金曜日・休日の利用が多く、16時以降の夕方から利用者が増加する傾向であった。



サンルート前



オーデン前

(3) R5.10銀座通り利活用実験概要

- 期間: 令和5年10月11日(水)～10月23日(月)
- 将来的な、商店街等による道路空間の利活用のイメージをつかむことを目的に、銀座通り繁栄会主体で銀座通りストリートテラスを実施。
- 金曜日・休日の利用が多く、16時以降の夕方から利用者が増加する傾向であった。
- 歩行者交通量(10:00～21:00)が平日で約2割、休日で1割増加

			歩行者交通量	
平日	設置前	10/5 (木)	5,760	2割増
	設置後	10/19 (木)	6,960	
休日	設置前	9/30 (土)	7,716	1割増
	設置後	10/15 (日)	8,484	

※1時間ごとに5分間計測を行い、12を乗じて拡大した。



(4) 課題

- 歩道幅のニーズ不足
- 現状歩道の利活用が進んでいない
- 夜間の治安問題

●調査対象地区の現況（概要）

熊本県及び市の交通政策の概況	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本都市圏では渋滞が課題。その中でも熊本市に渋滞箇所が集中 ・公共交通の利用者はピーク時の5分の1まで減少 ・県・市連携にて熊本都市圏の道路解消に向けた取組を推進
対象地区内外の移動	<ul style="list-style-type: none"> ・対象地区内外の移動手段は公共交通の分担率が比較的高い ・地区内外の移動の約9割が市内の移動、約4割が中央区内の移動 ・地区内への移動目的の約5割が通勤・通学、約4割が買い物、食事・娯楽を含む私用目的
中心部の交通網	<ul style="list-style-type: none"> ・国道3号や電車通りが広域交通の幹線を構成し、地区内外の主要なアクセスルート ・市電とバス路線が地区内を縦横断し、市民利用・観光利用ともに交通便利性が高いエリアを形成 ・まちの2つの核に広域交通の拠点(サクラマチ)と地域交通の拠点(百貨店周辺)が位置 ・地区内を縦横断する幹線道路で交通渋滞が発生
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場整備地区においては、駐車場需要に対し必要量が確保されていると考えられる（R1調査時点, R7調査中） ・コインパーキング等の平面駐車場が広く分布し、商店街周辺まで車が進入する ・令和8年度末、「駐車場適正配置計画」を改定予定
対象地区内の道路・歩行者ネットワーク等	<ul style="list-style-type: none"> ・2核とつながる3つのアーケード(モール)が歩行者回遊の主軸であり、東西方向の路地がラダー(はしご)型のネットワークを形成 ・商店街周辺はアーケードと周辺の交通規制が合わさり、通過交通が流入しにくいエリアを形成。一部では歩車混在しやすい路線も存在 ・桜町・花畑地区とアーケードをつなぐ路線は3路線に限られている(西銀座・銀座・城前)
対象地区内の歩行者通行量	<ul style="list-style-type: none"> ・市民等の通行量は下通を中心に3つのアーケードに集中。上通～並木坂は北側に向かうにつれて通行量が減少 ・観光客の通行量は下通と熊本城方面に集中 ・熊本城～桜町、新市街、通町筋、上通～並木坂は日中の通行量が多い。下通周辺、上乃裏通りの一部等は夜間の通行量が多い ・電車通りの横断箇所の通行量はサンロード新市街前に集中 ・地下通路の通行量は地上横断の約1割で利用者は少ない。歩道橋の通行量は平面横断の3割程度
公園、緑資源	<ul style="list-style-type: none"> ・地区の西側では、熊本城に向かうプロムナードと一体となった豊かな広場空間と都市軸を形成 ・地区の東側は、電車通りの北側に白川公園、南側に公園が2箇所配置されているものの、商店街周辺は平面駐車場が目立つ ・熊本城と2つの川に挟まれた水と緑の資源豊かな地区

まちづくりの論点

(ポテンシャル)

- ▶公共交通でのアクセスのしやすさと交通結節機能の高さ
- ▶2核3モール+東西方向のラダー型の道路構造、交通規制などによる歩行者回遊の基盤
- ▶車から人への転換についての成功体験（シンボルプロムナード等）
- ▶白川・坪井川の水と緑、花畑広場、白川公園等の広場空間

(課題)

- ▶電車通り沿いのビル群や街区構成等により分断している東西の賑わいや人の流れをつなぎ、回遊を生み出す
- ▶まち歩きを楽しむことができる空間（上質な空地や緑空間）の整備
- ▶車中心から人中心のまちへの転換の更なる推進（歩行者空間化、公共交通利用促進、駐車場適正化など）
- ▶観光施設、商業施設、通り、オープンスペースなどの魅力的な資源は点在しているものの、有機的な連鎖性が不足していることから、ストーリー性を持った線、さらには面として展開していくことが重要