平成２７年度　第１回 熊本県交通渋滞対策協議会

目次

1.これまでの検討経緯 ・・・・・ 1

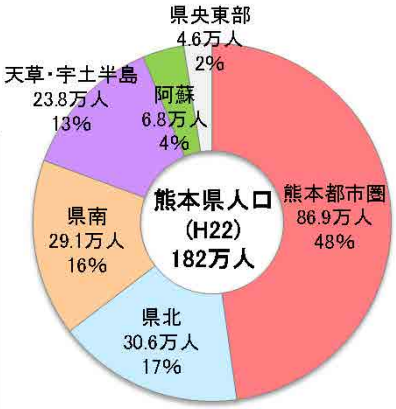
2.渋滞対策の基本方針について ・・・・・ 2

3. 渋滞検討マネジメントサイクルについて ・・・・・ 16

4.モニタリングの実施結果 ・・・・・ 17

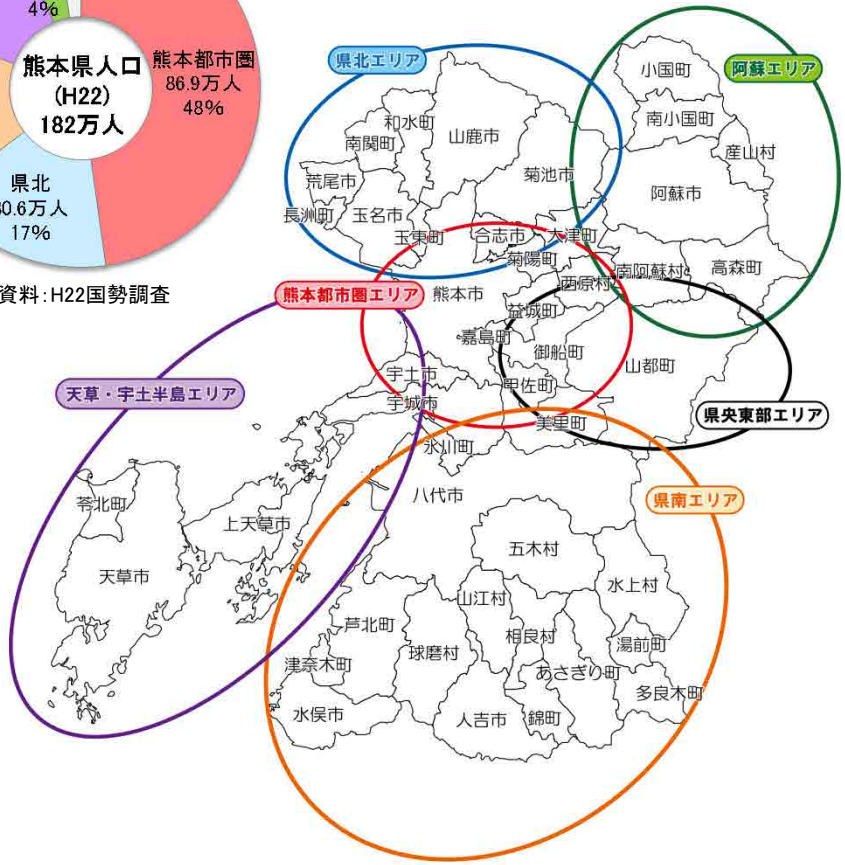
5.今後の進め方 ・・・・・ 20

■エリア別人口



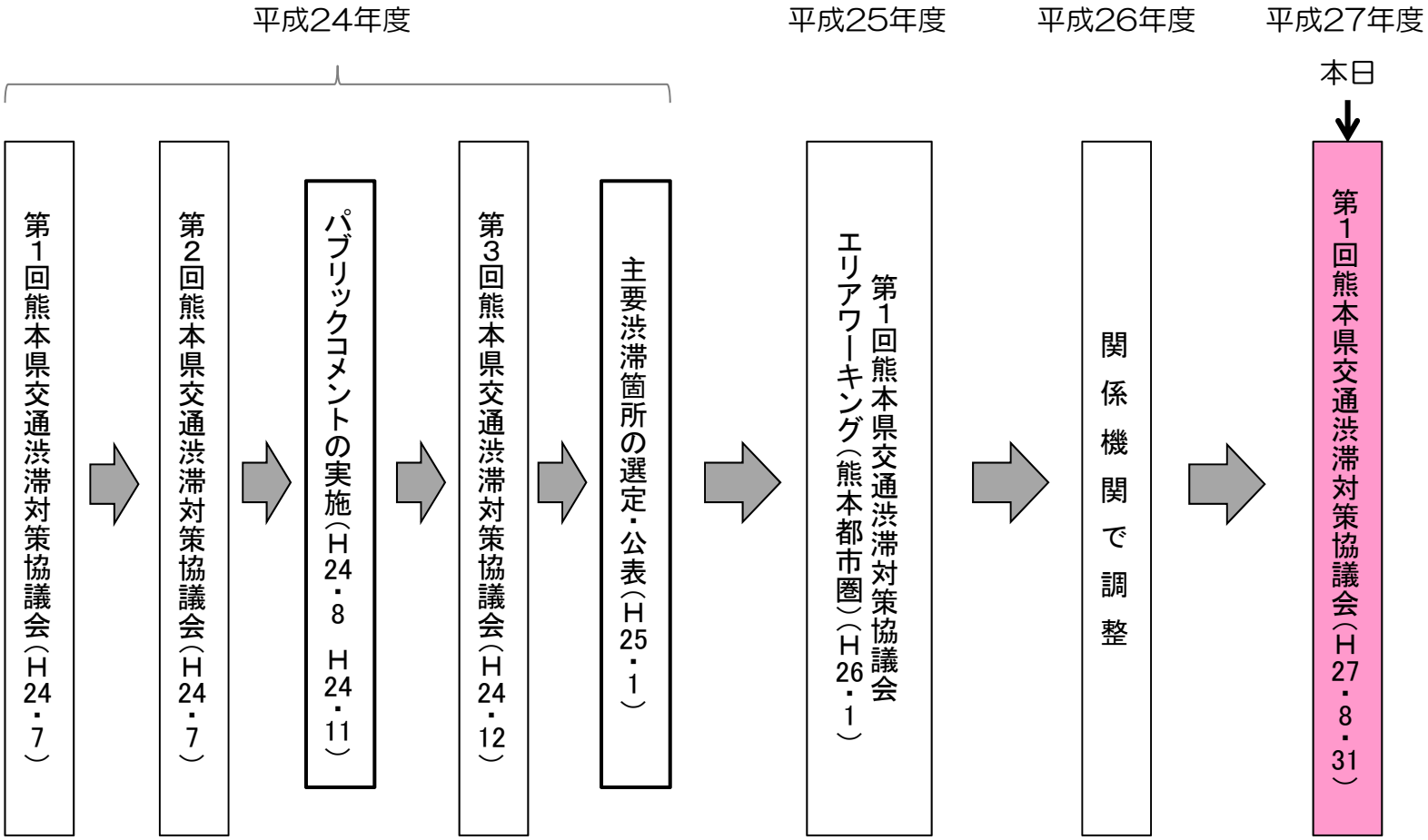
資料：H22国勢調査

■熊本県のエリア区分



平成27年8月31日

1．これまでの検討経緯


平成24年度
平成25年度
平成26年度
平成27年度
本日
第1回熊本県交通渋滞対策協議会（H24・7）
第2回熊本県交通渋滞対策協議会（H24・7）
パブリックコメントの実施（H24・8　H24・11）
第3回熊本県交通渋滞対策協議会（H24・12）
主要渋滞箇所の選定・公表（H25・1）
第1回熊本県交通渋滞対策協議会
エリアワーキング（熊本都市圏）（H26・1）
関係機関で調整
第1回熊本県交通渋滞対策協議会（H27・8・31）

2. 渋滞対策の基本方針について　熊本県全体における渋滞対策の基本方針について

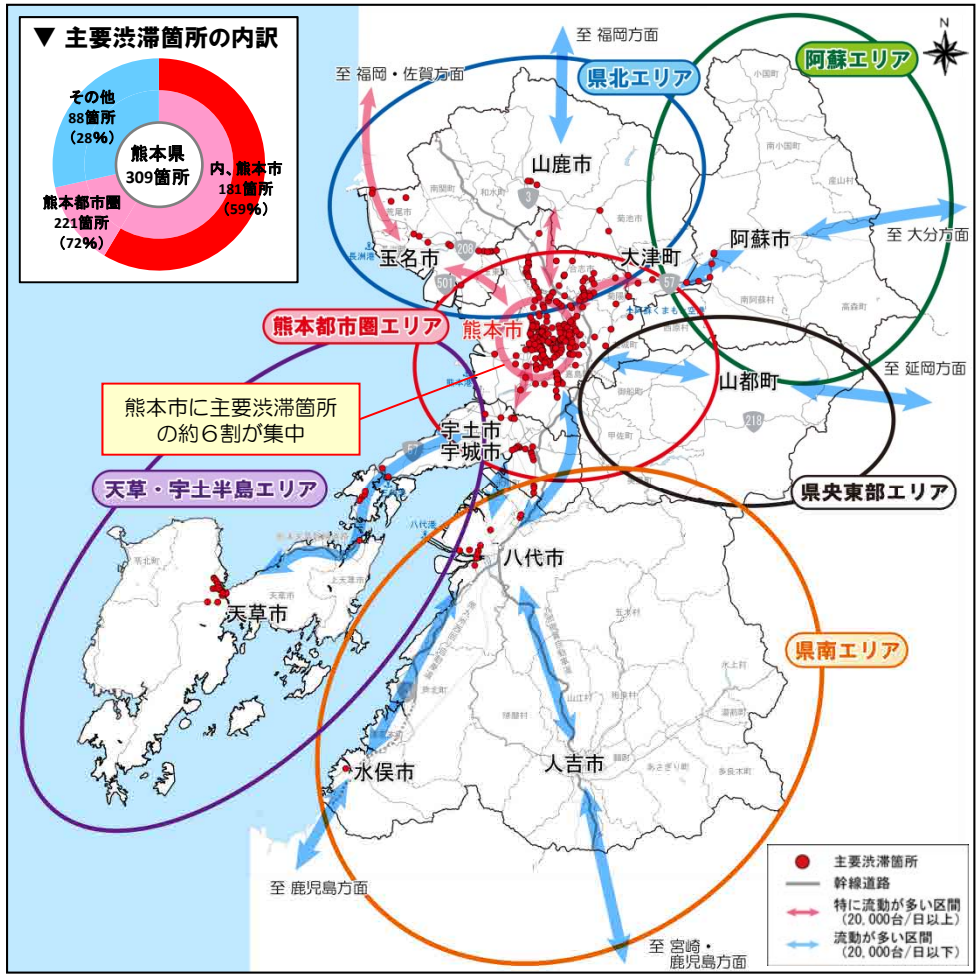
1．熊本県の概況

	概要
熊本県の状況	・熊本県は東西143km、南北127km、7405km²の面積のうち、可住面積は37%であり、主として海岸沿いの国道3号沿線に県都・商都である熊本市、また玉名市、八代市、水俣市、人吉市などの中規模都市が連なる構造となっている。 ・流動方向は、国道3号や九州縦貫自動車道などの南北方向の他、国道57号、国道218号を軸とした東西方向に県を越える広域流動がある。また、熊本市から荒尾市方面への国道501号や天草方面への国道57号などの流動がある。
道路交通状況	・県民活動に著しい影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕のピーク時や行楽シーズン等の交通集中により、県内の主要渋滞箇所は309箇所と九州管内で最も多い。 ・主要渋滞箇所は、熊本市、天草市、宇城市等に集中しており、特に熊本市は181箇所と全体の約6割が集中する。

2．方向性

	概要
総合対策等	・マイカーによる通勤、通学の公共交通・自転車へのシフト促進策は、地球温暖化対策としての自動車からの二酸化炭素排出抑制とも合致しており、こうした取組みにより、ソフトと対策としての交通渋滞軽減を進める。
道路整備	・道路交通の円滑化を図るため、バイパスや環状道路の整備によるネットワークの充実や現道拡幅、交差点改良などのボトルネック(円滑な流動を妨げる隘路となる部分)対策を計画的に進める。

3．熊本県全体の主な交通流動



基本方針

■バイパスや環状道路等の整備による交通容量の拡大を図るとともに、ソフト対策による渋滞軽減への取組みを図り更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

■県内の主要渋滞箇所が集中する「熊本都市圏エリア」においては、関係者で構成するエリアワーキングを活用し、渋滞における地域課題や分析、対策内容等を共有し議論を進めます。

■その他のエリアでは、関係者ヒアリング等を実施し、必要に応じてエリアワーキングを設置し、渋滞における地域課題等について議論を進めます。

参考－1.「熊本県都市計画区域マスタープラン基本方針（H25）の概要」

■整備方針

【広域的な交通体系の整備】

（1）九州の中央(北九州～福岡～熊本～鹿児島)に沿った基幹都市連携軸の強化

- ○南九州西回り自動車道の整備促進による鹿児島県との連携強化
- ○有明海沿岸道路Ⅱ期を計画路線へと格上げ

（2）高速交通体系と一体となった県内外の都市圏間を結ぶ広域ネットワークの整備

- ○九州横断自動車道延岡線や中九州横断道路の九州の横軸となる道路網の整備
- ○２環状11 放射の骨格道路網の整備
- ○県外に隣接した日常的に関係の深い都市圏間を結ぶネットワークの整備

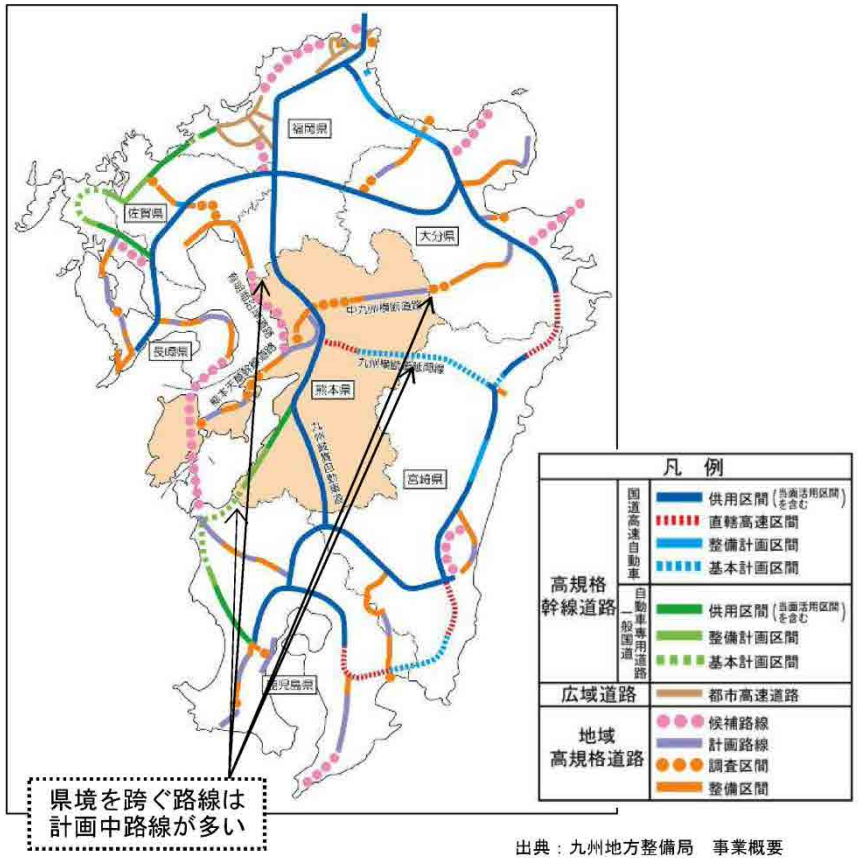
【都市内交通体系の整備方針】

（1）公共交通機関の充実や自転車利用環境の向上及び自動車交通の適正化並びに円滑化

- ○自転車が利用し易い空間
- ○バス・自家用車・自転車の乗り換えが円滑となる施設の整備
- ○駅前広場等の整備や新駅の設置など公共交通機関相互の結節機能の強化
- ○都市構造のコンパクト化による自動車交通の発集量抑制
- ○道路空間の再配分等により交通手段を分散化
- ○持続可能な交通システムの構築

（2）自動車交通の円滑化

- ○都市の骨格を形成する幹線道路網の整備
- ○広域高速交通拠点である空港、新幹線駅、高速IC へのアクセス道路
- ○スマートインターチェンジ
- ○バス交通の円滑化に資する路線などの整備



出典：九州地方整備局　事業概要

▲九州の高規格幹線道路・地域高規格道路など

資料：熊本県都市計画区域マスタープラン基本方針（H25）

熊本都市圏エリアにおける渋滞対策の基本方針について

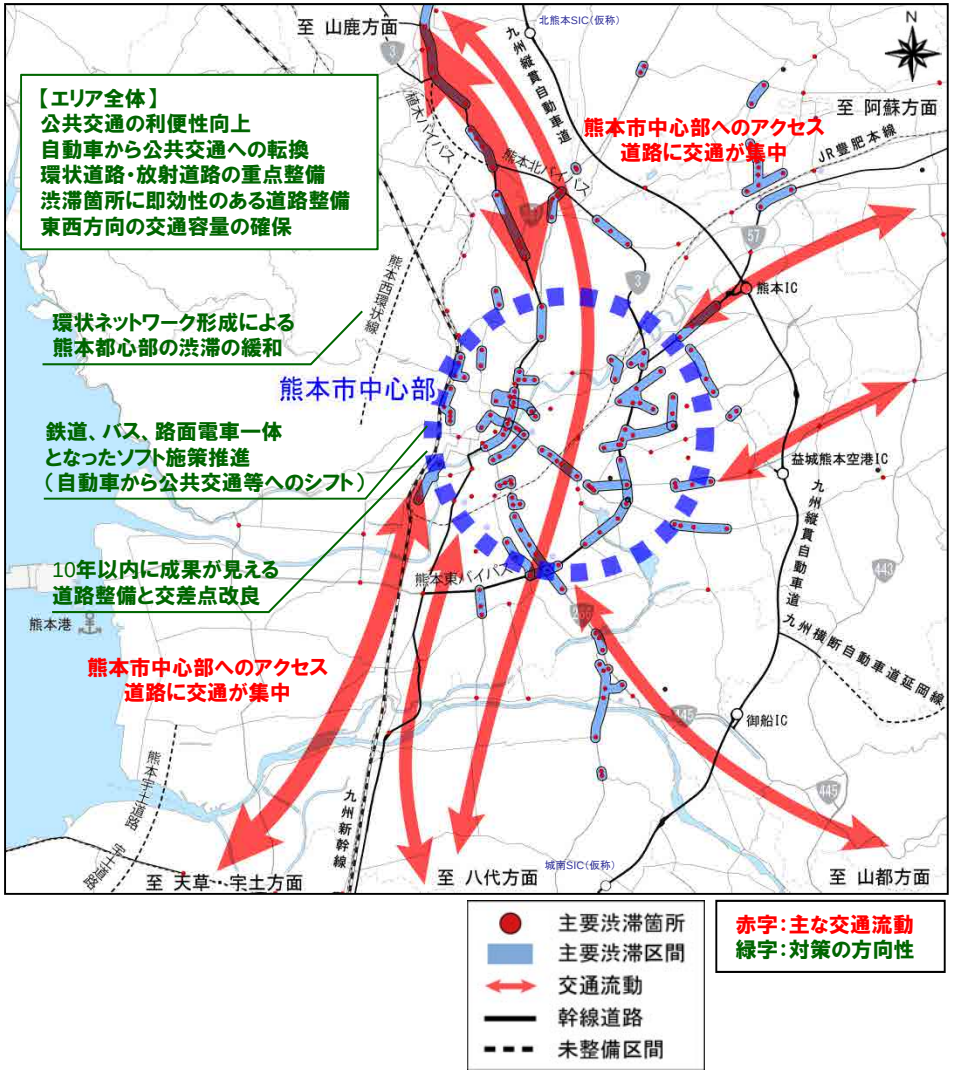
1．熊本都市圏エリアの概況

	概要
熊本都市圏エリアの状況	・熊本都市圏エリアは、県都・商都として都市機能が集積している。 ・南北軸を形成する九州縦貫自動車道、国道3号、JR鹿児島本線をはじめ、南北方向に交通網が発達。また、都心部では路面電車が整備されており沿線部を中心に市街地が形成されている。
道路交通状況	・熊本市中心部の街路をはじめ、都心を縦貫する国道3号、市街地の東側外郭を環状型に形成する国道57号に速度サービスの低下や渋滞が発生しており、エリア内の主要渋滞箇所の約8割が熊本市内に集中している。 ・都心部を中心に、放射道路となる国道266号や県道熊本益城大津線等は、周辺部から都心部へのアクセス道路となっており交通が集中している。

2．現在の対策等

	概要
総合対策等	・JR鹿児島本線の連続立体交差事業や既存の公共交通の結節点強化、公共交通サービス改善、P&R等の機能強化を図り、公共交通の利便性の向上と自動車からの利用転換を目指す。 ・道路整備にあたっては、ITS技術の活用等により、自動車交通の円滑化を図る。 ・自転車を気軽に利用できる環境整備を目指す。 ・2環状（南北軸）11放射道路（都心アクセス軸）等の重点整備をはじめ、都市圏各所で発生する渋滞箇所に対する即効性のある道路整備や交差点改良等の対策を実施する。 ・熊本市から阿蘇・熊本空港方面の東西方向の交通容量を確保する為の対策を進める。
道路整備	・熊本西環状線、国道3号 熊本北バイパス、植木バイパス等の整備 ・概ね10年以内に成果がみえる道路整備（街路）（（都）熊本駅城山線、（都）池田町花園線、（都）上熊本弓削線、上熊本法成寺線等） ・交差点改良（迎町交差点、杉島交差点）

3．熊本都市圏エリアの主要渋滞箇所と対策の方向性



基本方針

■熊本北バイパス、植木バイパス、熊本西環状線の２環状11放射道路等の整備を進めるとともに、公共交通の利便性の向上等を図りつつ、関係者で構成する「熊本都市圏エリアワーキング」を活用し、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

（エリアワーキング体制）
- 道路管理者（国、県、市町村）
- 熊本県警察
- 交通事業者（鉄道・バス事業者等）
- オブザーバー（運輸局等）

熊本都市圏エリアにおける渋滞対策の基本方針について ～現在の対策等の例～

参考－1.「第2次熊本市都市マスタープラン（H22）、熊本都市計画区域マスタープラン（H27）の概要」

■基本方針

（1）広域交通拠点の機能強化や広域交通体系の整備を促進
（2）放射環状の幹線道路網及び広域交通拠点を連絡する道路網を確立
（3）公共交通機関の利便性を高めるとともに、自動車交通から公共交通機関への利用の転換を進めるため、ソフト面も含めた施策を展開するなど、公共交通機関の利用促進を図る。
（4）中心市街地においては上通・下通等を中心とした回遊性を高める歩行空間の形成と、来街者の利用しやすい機能性の高い公共交通体系の確立を図る。特に、地域拠点と中心市街地を連絡する公共交通の利便性を向上させる。
（5）自転車、歩行者が安心して移動できる道路環境を整備する。
（6）自然環境や都市景観などに配慮した道路整備を推進する。

資料：第2次熊本市都市マスタープラン（H22年）

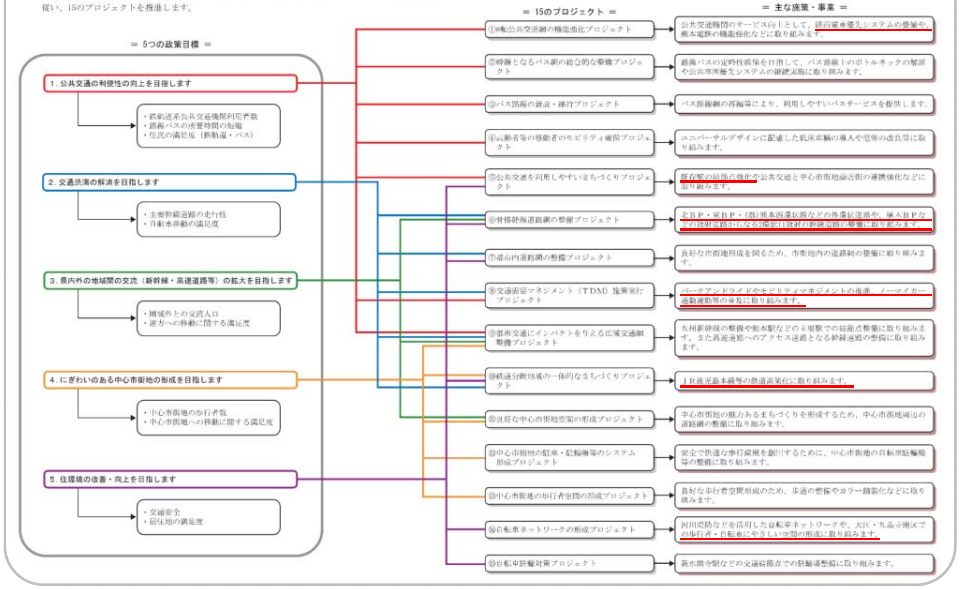
▲交通体系の整備方針図

資料：熊本都市計画区域マスタープラン（H27）

参考－2.「熊本都市圏都市交通アクションプログラム（H20）の概要

（1）アクションプログラム（更新版）の体系について

アクションプログラム（更新版）においても、H15アクションプログラムと同様に5つの政策目標に従い、15のプロジェクトを推進します。



参考－3.熊本市道路整備プログラム（H24～H33）の概要

■道路整備プログラムについて

政令指定都市移行、合併による市域拡大、高齢化・人口減少等による社会情勢の変化に対応するため、H15年度に策定した道路整備プログラムの見直しを行い、事業効果の高い路線から優先的に整備を進める。

■計画の期間

平成24年度～平成33年度（10年間）

■今後の進め方

整備プログラムでとりまとめた事業について各整備時期の位置づけに基づき着実に取組む。なお、H27年度に策定予定の都市交通マスタープランを踏まえて、H28年頃に見直しを行う見込み。

■計画の特徴

○5年で見える道づくり
➢ 短期に位置づけられた主な幹線道路は供用開始目標年次を明示し、重点的に整備を進めます。

○整備路線の選択と集中
➢ 基幹公共交通軸の強化につながる道路、また、交通渋滞緩和につながる道路を重視して整備を進めます。

○政令市効果（交差点改良）
➢ 公共交通の利便性向上及び交通渋滞緩和につながる国県道と市道との交差点の改良を進めます。

熊本都市圏エリアにおける渋滞対策の基本方針について ～現在の対策等の例～

参考-4.現在の対策等の例

国道３号 熊本北バイパスの事業

国道3号熊本北バイパスは、熊本環状道路の一部を形成し、熊本都市部の交通混雑緩和・都市間の交流連携を強化するとともに中心市街地の活性化に寄与する道路です。

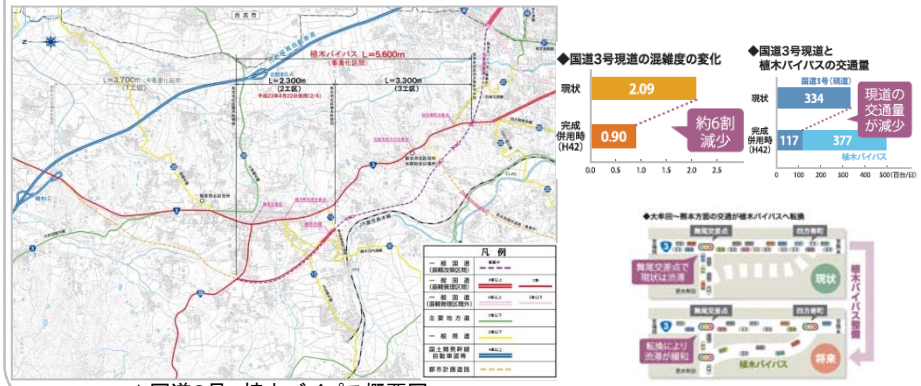
▲国道3号　熊本北バイパス概要図

参考-5.現在の対策等の例

国道３号 植木バイパスの事業概要

国道3号植木バイパスは、熊本市北部地域の交通混雑の緩和及び旧植木町と熊本都市圏を結ぶ主要幹線道路として計画された熊本市北区植木町亀甲から同市北区四方寄町に至る延長9.3kmの道路です。

植木バイパスの整備により、植木町を通過する交通がバイパスへ転換することで、現国道3号の市街地域及び周辺地域の交通混雑が緩和され、交通安全の確保が図られます。

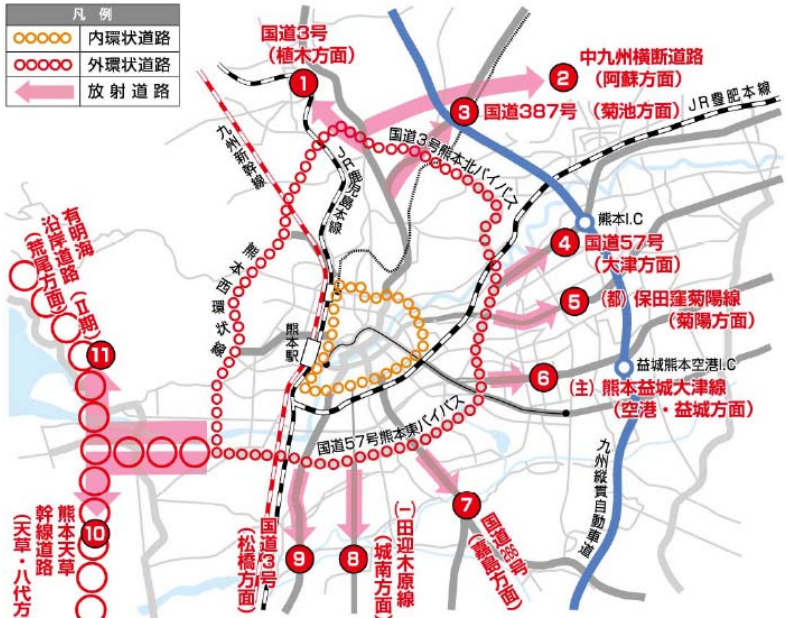


▲国道3号　植木バイパス概要図

参考-6.「現在の対策等の例」

熊本西環状線は、熊本市南区砂原町（主要地方道熊本港線）と北区下硯川町（国道3号植木バイパス）を結ぶ、延長約12kmの都市計画道路です。

本路線は、熊本環状道路の一翼を形成し、都心部に集中する自動車交通を適切かつ効率的に分散導入することにより、都市活動の活性化に寄与するとともに、熊本市西部地域の利便性向上を支える道路です。



▲熊本西環状線概要図

■道路整備効果

バランスのとれたまちづくり

■熊本都市圏では、東部地域への急激な市街化進行などにより、都心部から東部地域にかけて著しい交通混雑が見られ、騒音などの沿道環境に様々な問題が生じています。

環状線の形成

●この道路は、通勤圏域の拡大や近郊地域との連携を可能にし、地域バランスのとれた都市圏発展のために重要な役割を担うことになります。

熊本市西部地域の生活利便性向上

■熊本市西部地域は、東部地域と比較して高速道路に遠く、丘陵地や河川が多いため幹線道路が少なく、自動車交通の利便性の低い地域となっています。

道路密度の充実

●この道路の整備により、西部地域の自動車交通を取り巻く状況は飛躍的に改善し、行動圏の拡大など生活の利便性が向上します。

都市内の交通混雑の緩和と都市環境の改善

■熊本都市圏は、人口増加傾向であり、通勤や商用などの移動手段を自動車交通へ大きく依存しています。このため、都心部を中心に著しい交通渋滞、環境負荷の増大が生じています。

道路網の整備

●熊本西環状線は、都心部を通過する交通を排除するバイパス機能と道路ネットワークの形成により交通分散機能を持ち、市街地部の交通混雑や都市環境の改善に大きな効果が期待できます。

県北エリアにおける渋滞対策の基本方針について

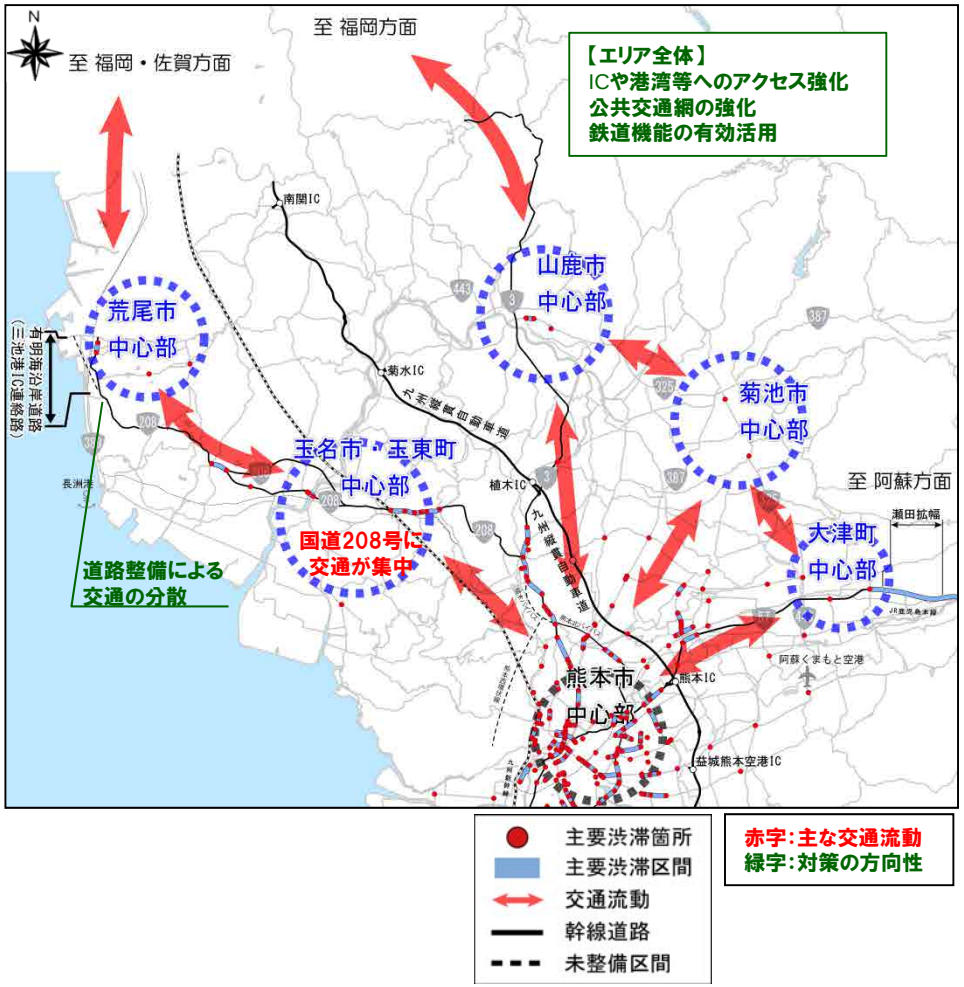
1．県北エリアの概況

	概要
県北エリアの状況	・県北エリアは玉名市、荒尾市、山鹿市等が属しており、各市街地に主要渋滞箇所が集中している。 ・荒尾市街地は、県北端に位置し、福岡県大牟田市に隣接する県境の都市であり、有明海に面する平地部において大牟田市と連続的な市街地を形成していることから、福岡県側で供用が進む有明海沿岸道路を用いた広域的な交流ポテンシャルを有している。 ・玉名市街地は、JR鹿児島本線、国道208号が区域の中心部を東西に走り、郊外部には九州新幹線新玉名駅があるなど、広域的な交通条件に恵まれ、社会・経済の成長を担う県北地域の拠点都市の1つとして位置づけられる。 ・玉東町市街地は、玉名市の東側に位置し、国道208号とJR鹿児島本線が東西に走っている。 ・大津町は熊本空港への近接性などの優位性から一定の都市機能が集積し、隣接する市町村住民の都市サービス享受の場としての役割も果たしている。また、半導体や自動車関連企業が多く集積する地域でもある。
道路交通状況	・荒尾市街地、玉名市街地、玉東市街地では、国道208号が日常生活において重要な幹線道路となっているが、交通集中により速度サービスの低下や渋滞が発生している。 ・大津町では、国道57号で阿蘇方面への観光地アクセス等により交通が集中し、速度サービスの低下や渋滞が発生している。

2．現在の対策等

	概要
総合対策等	・都市間や県外との交流・連携を促進するため、幹線道路網の整備を進めるとともに、高速道路ICや港湾等の交通結節点へのアクセスを強化する。 ・鉄道駅、新幹線駅、市街地部等の都市内拠点相互を連絡する公共交通網を強化するとともに、結節機能の向上、円滑な連絡性を確保する道路について検討し、鉄道機能の更なる有効活用を図る。
道路整備	・有明海沿岸道路（三池港IC連絡路）等の整備

3．県北エリアの主要渋滞箇所と対策の方向性



基本方針

■有明海沿岸道路（三池港ＩＣ連絡路）等の整備を進めるとともに、公共交通の利便性の向上等を図り、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

■関係者ヒアリング等を実施するとともに、必要に応じてエリアワーキングを設置し、渋滞における地域課題等についてを進めてまいります。

（エリアワーキング体制）
- 道路管理者：国、県、市町村
- 熊本県警察
- 交通事業者：鉄道・バス事業者等
- オブザーバー：運輸局等

県北エリアにおける渋滞対策の基本方針について ～現在の対策等の例～

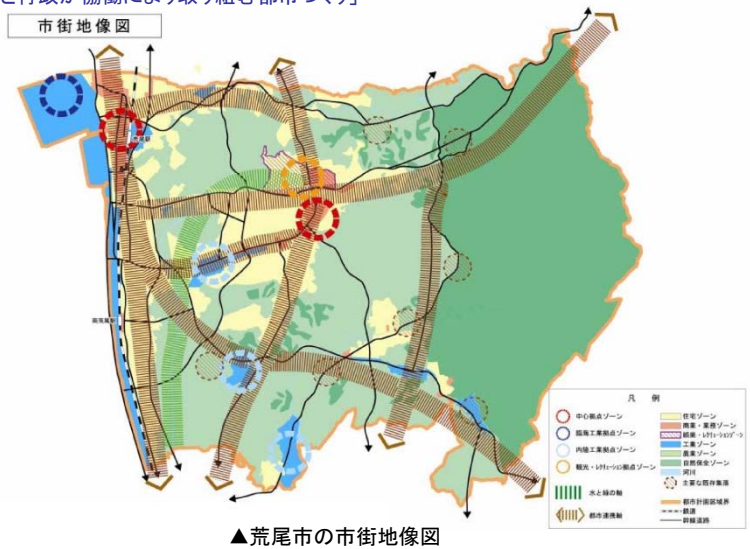
参考－1.「荒尾都市計画区域マスタープラン」(H16)の概要

【将来像】

『県北地域の観光、商業、文化を先導する自然共生都市』

【都市づくりの基本目標】

「都市と自然が調和する快適な都市づくり」
「人と環境にやさしい安全で安心して暮らせる都市づくり」
「2つの中心市街地を基礎とした機能的な都市づくり」
「広域的な交流と連携の基盤づくり」
「市民と行政が協働により取り組む都市づくり」



▲荒尾市の市街地像図

【道路整備の方針】

- ✓ 都市間や県外との交流・連携を促進するため、幹線道路網の整備を進めるとともに、高速道路のインターチェンジや港湾等の交通結節点へのアクセスを強化する。
- ✓ 市街地内においては、２つの中心拠点ゾーン間及びこれらを中心とする道路網の整備を推進する。
- ✓ 市民の生活利便性や交通安全の向上を図るため、生活道路の充実に努めるとともに、交通安全施設の充実等により、安全性の高い交通空間の整備に努める。
- ✓ 新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の整備推進により、自動車交通の円滑化を図る。
- ✓ 道路整備にあたっては、全ての人にやさしいユニバーサルデザインの導入に努める。
- ✓ なお、既に計画されている路線のうち長期にわたり未着手であるものは、社会経済情勢の変化を踏まえて計画の見直し等を検討する。

【公共交通に関する整備の方針】

- ✓ JR荒尾駅や緑ヶ丘のバスセンター等の主要な交通結節点相互及び市街地部を連絡する公共交通網を強化するとともに、ユニバーサルデザインに配慮した交通結節機能の向上、及び円滑な連絡性確保を目的とした道路整備についても検討していく。

参考－2.「玉名市都市計画区域マスタープラン」(H24年)の概要

【将来像】

『人と自然がひびき合う県北の都玉名』

【都市づくりの基本目標】

「人と人、人と自然がふれあう交流の都づくり」
「市民がいきいきと輝き、安心して暮らせる快適な都づくり」
「市民の積極的な参加により、まちづくりを進める自立した都づくり」

【交通施設などの整備方針】

■広域的な交流・連携に向けた道路整備－広域幹線道路

○新幹線開業前に暫定2車線で開通した国道208 号玉名バイパスについては、市域や行政圏といった都市圏を越えた広域的圏域における機能連携、社会的・文化的交流の促進に向け、今後、交通量を考慮しながら4車線化に向けた完全整備を促進していきます。

○有明海沿岸道路（Ⅱ期）の熊本市～大牟田市間については、継続して候補路線から計画路線への指定を要望します。中でも、大牟田～長洲間については、工事の早期着工を要望します。

▲玉名市の市街地像図

参考－3.現在の対策等の例

有明海沿岸道路（三池港IC連絡路）の概要

有明海沿岸道路は、福岡県大牟田市を起点とし、佐賀県鹿島市に至る計画の延長約55kmの地域高規格道路（自動車専用道路）です。

当該路線は、広域交流促進の中核に位置づけられるものであり、福岡・佐賀及び長崎県のみならず、アジア諸国との国際交流圏の形成にも大きく影響を及ぼす道路です。

三池港ICの開通後に発生した高潮浸水による通行止めなど、災害発生時における機能確保に向けて、三池ICから熊本県内では初となる荒尾競馬場跡地付近までの約2．7km区間を平成27年度から整備着手しました。

■有明海沿岸道路三池港IC連絡路

阿蘇エリアにおける渋滞対策の基本方針について

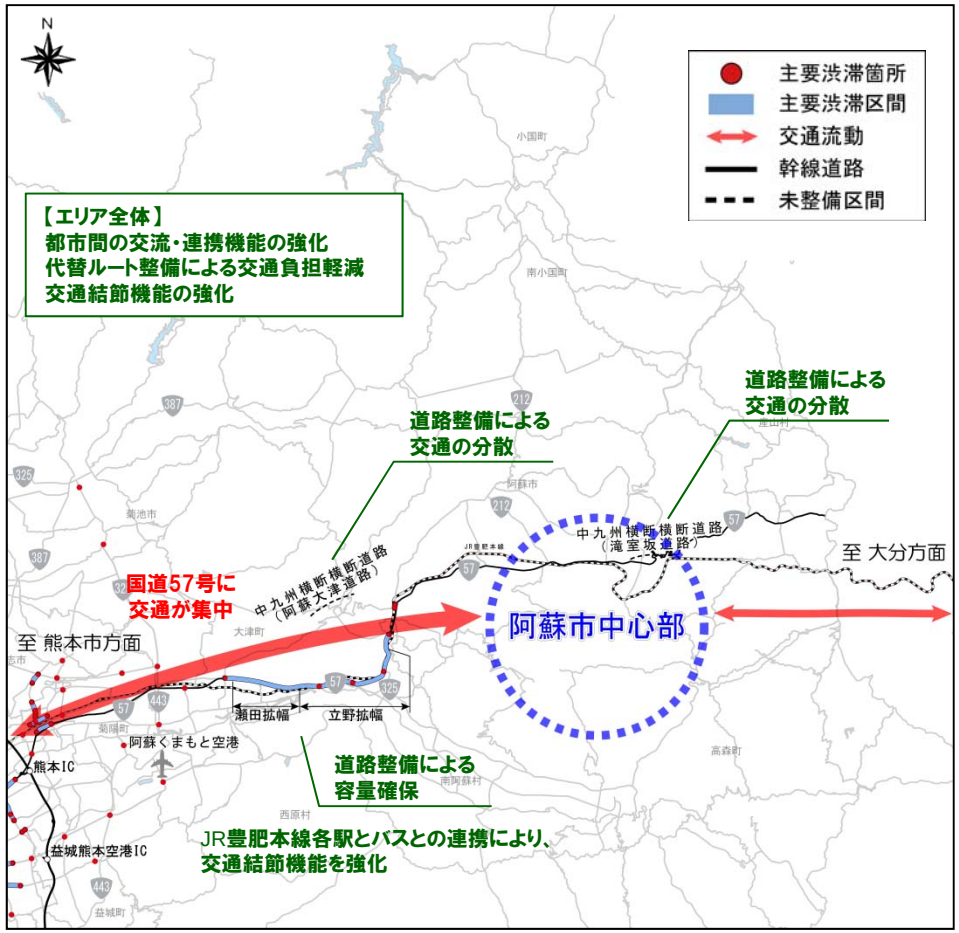
1．阿蘇エリアの概況

	概要
阿蘇エリアの状況	・阿蘇市は、県北東部に位置し、阿蘇郡により構成される阿蘇エリアのほぼ中心部に指定されたエリア唯一の都市計画区域である。本エリアの大部分は阿蘇のカルデラとこれを囲む外輪の高原であり、阿蘇くじゅう国立公園の南部を占めている。阿蘇地域を訪れる観光客は年間1,700万人を超えており、国内でも有数の観光地である。
道路交通状況	・阿蘇市には、東西方向に国道57号が走り、日常生活のみならず観光面においても重要な役割を果たしている。 ・国道57号の南阿蘇村立野地区では、阿蘇方面への観光地アクセスや熊本-大分・延岡方面への物流等により交通が集中し、速度サービスの低下や渋滞が発生している。 ・特に観光シーズンなどには、著しい渋滞が発生している。

2．現在の対策等

	概要
総合対策等	・都市間の交流・連携を促進する重要な都市軸として、国道57号の拡幅事業（4車線化整備）の促進に努め、機能強化を図る。 ・また、国道 57 号の交通負荷軽減などが期待される地域高規格道路「中九州横断道路」の整備促進に努める。 ・JR 豊肥本線の各駅とバスとの連携を図り、交通結節機能の強化を図る。 ・自動車及び自転車とバスとの乗り換え施設の整備等により、公共交通機関の充実及び自動車交通の適正化・円滑化 を図る。
道路整備	・中九州横断道路の整備 ・国道57号立野拡幅・瀬田拡幅等の整備

3．阿蘇エリアの主要渋滞箇所と対策の方向性



赤字：主な交通流動
緑字：対策の方向性

基本方針

■中九州横断道路、国道57号立野拡幅・瀬田拡幅等の整備を進めるとともに、公共交通の利便性の向上等を図り、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

■関係者ヒアリング等を実施するとともに、必要に応じてエリアワーキングを設置し、渋滞における地域課題等について議論を進めてまいります。

（エリアワーキング体制）
- 道路管理者：国、県、市町村
- 熊本県警察
- 交通事業者：鉄道・バス事業者等
- オブザーバー：運輸局等

参考-1.「現在の対策等の例」

国道５７号 立野拡幅・瀬田拡幅の事業概要

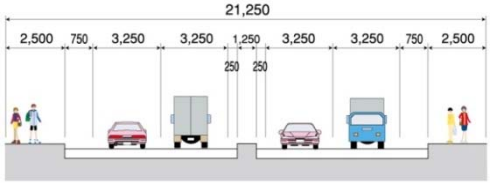
国道57号立野拡幅･瀬田拡幅は、阿蘇の外輪山入口部の交通混雑緩和を図ることを目的として計画された熊本県阿蘇郡南阿蘇村赤瀬から菊池郡大津町吹田に至る4車線拡幅事業です。 これらの事業は、国道57号の交通渋滞の緩和と国際観光拠点である阿蘇地域の地域経済の活性化に大きく寄与します。

▲国道57号　立野拡幅･瀬田拡幅概要図

■計画諸元

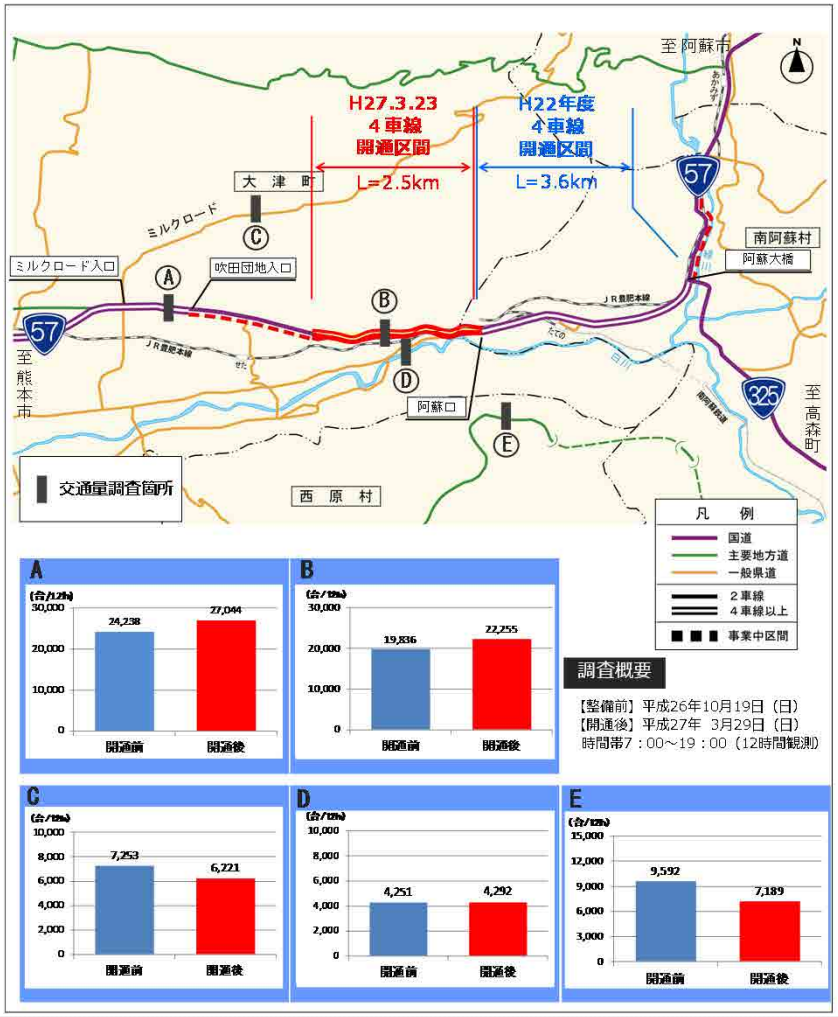
	瀬田拡幅	立野拡幅
路線名	国道57号　瀬田拡幅	国道57号　立野拡幅
事業区間	自 菊池郡大津町大字瀬田	自 阿蘇郡南阿蘇村大字立野字赤瀬
	至 菊池郡大津町大字吹田	至 菊池郡大津町大字瀬田
計画延長	3,100m	6,000m
構造規格	第3種第2級	第3種第2級
設計速度	60km/h	60km/h
車線数	4車線	4車線
幅員	W=21.25m	W=21.25m

■標準断面図



■開通後の交通状況

○3月23日に開通した区間における休日の交通量は、**約22,300台。**



県南エリアにおける渋滞対策の基本方針について

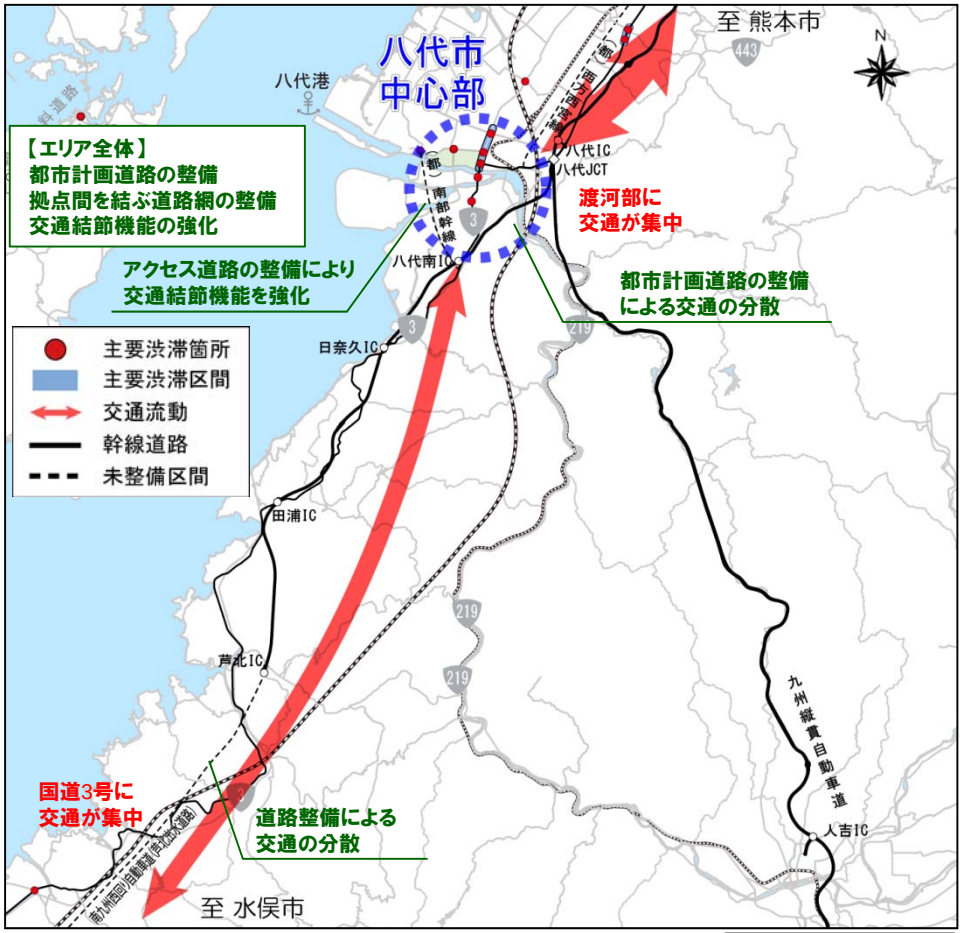
1．県南エリアの概況

	概要
県南エリアの状況	・県南エリアは人口が県内第2位の八代市が属しており、県南エリアの主要渋滞箇所のほとんどが八代市街地に集中している。 ・八代市街地は 、九州西岸の中央部、八代平野に位置し、北は氷川町、南は芦北町に隣接し、市街地の南側に球磨川、前川が流れている。 ・本地域は、九州縦貫自動車道、国道3号、国道219号やJR鹿児島本線等によって熊本市方面、人吉市・水俣市方面と結ばれており 、鹿児島・宮崎方面と熊本・福岡方面を結ぶ交通の要衝となっている。
道路交通状況	・八代市には、南北方向に国道3号が走り、日常生活のみならず物流産業面においても重要な役割を果たしている。 ・国道3号の八代市麦島東町、高下西町、(県)八代鏡宇土線、(県)八代港大手町線では、市街地部や渡河部への交通集中により、速度サービスの低下や渋滞が発生している。

2．現在の対策等

	概要
総合対策等	・八代地域は、国道3号等の交通混雑の解消、都市計画道路の整備が比較的遅れている市街地西部・南部方面における整備促進が課題である。 ・そのため、拠点間を結ぶ都市軸を構成する道路の整備を図り、骨格的な道路交通網の整備を図る。 ・広域交通網としての九州新幹線や南九州西回り自動車道の整備に併せ新八代駅やインターチェンジ等へのアクセス道路の充実を図り、交通結節機能の強化を図る。 ・公共交通機能の確保と交通結節点における乗り換え利便性の向上を図る。
道路整備	・南九州西回り自動車道の整備 ・都市計画道路((都)南部幹線や(都)西片西宮線)等の整備

3．県南エリアの主要渋滞箇所と対策の方向性



赤字：主な交通流動
緑字：対策の方向性

基本方針

■南九州西回り自動車道、都市計画道路（(都)南部幹線や(都)西片西宮線）等の整備を進めるとともに、公共交通の利便性の向上等を図り、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

■関係者ヒアリング等を実施するとともに、必要に応じてエリアワーキングを設置し、渋滞における地域課題等について議論を進めてまいります。

（エリアワーキング体制）
- 道路管理者：国、県、市町村
- 熊本県警察
- 交通事業者：鉄道・バス事業者等
- オブザーバー：運輸局等

県南エリアにおける渋滞対策の基本方針について ～現在の対策等の例～

参考-1.「八代都市計画区域マスタープラン（H22）の概要」

【都市づくりの基本理念】

『やすらぎと活力にみちた魅力かがやく元気都市“やつしろ”』

【都市づくりの基本目標】

「誰もがいきいきと暮らすまち」
「郷土を拓く人を育むまち」
「安全で快適に暮らせるまち」
「豊かさとにぎわいのあるまち」
「人と自然が調和するまち」

＜ 中心市街地の土地利用方針＞

八代城跡公園、市役所、中心商店街等の地区を中心として、県南地域における文化的で魅力ある商業地の形成を図るため、交通機能やレジャー、観光といった中心市街地における各地区の特性を活かした商業集積を図るとともに、業務機能についても住宅地との調和を図りながら立地・誘導を図る。

＜ 一般市街地の土地利用方針＞

中心市街地周辺や工場等と共存する住宅地、新八代駅周辺、幹線道路沿道の住宅地などにおいて、住宅を中心としながら、日常的な買物や各種サービスを提供する施設等の立地・誘導を図る。

＜交通施設の都市計画の決定の方針（交通体系整備方針）＞

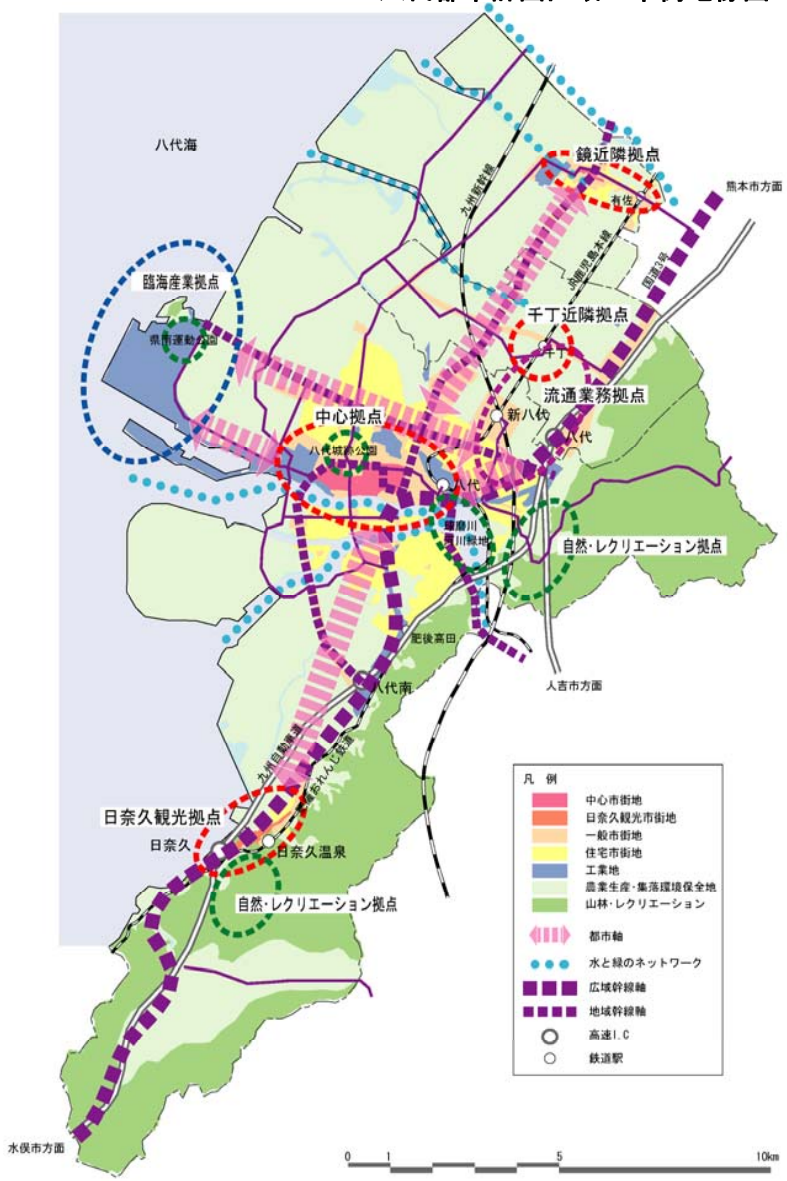
○ 広域交通網としての九州新幹線鹿児島ルートや南九州西回り自動車道の整備に併せ新八代駅やインターチェンジ等へのアクセス道路の充実を図り、交通結節機能の強化を図る。
○ 交通結節機能と結ばれ、八代市内及び周辺地域の連携を高める道路の整備を図る。
○ 本区域内の拠点間を結ぶ都市軸を構成する道路の整備を図り、骨格的な道路交通網の整備を図る。
○ 交通安全施設の充実等により、安全性の高い交通空間の整備を図る。
○ 道路の歩道や駅及び駅周辺等においては、高齢者や障がい者等を含む全ての人がより安全に通行できるユニバーサルデザインの理念に基づく歩行者・自転車空間の確保を図る。

＜主要な道路整備目標＞

おおむね10年以内に整備又は事業着手を予定する施設は以下のとおりとする。

種別	名称
道路	南九州西回り自動車道の整備
	新八代駅周辺の道路整備
	都市計画道路八代港線（県道八代港大手町線）の一部改良工事
	県道新八代停車場線、（仮）南北アクセス道路、（仮）東西アクセス道路、（仮）東西連絡道路の整備
	都市計画道路南部幹線、同西片西宮線、同北部幹線、同沖新開線、同八の字線の整備

八代都市計画区域　市街地像図



天草・宇土半島エリアにおける渋滞対策の基本方針について

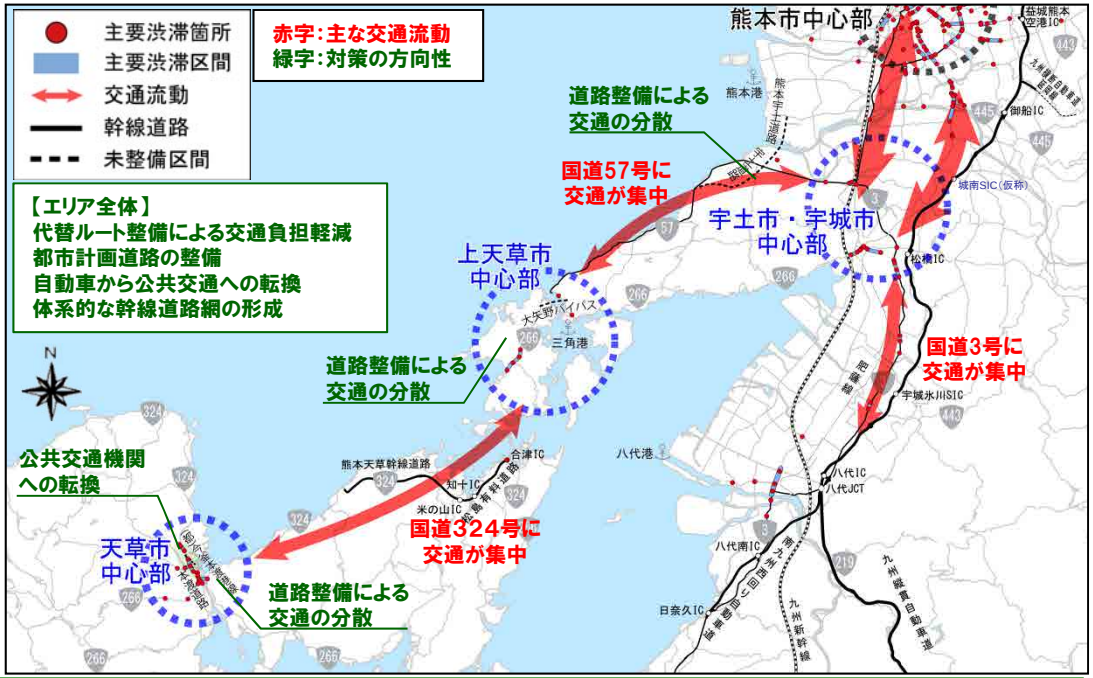
1．天草・宇土半島エリアの概況

	概要
天草・宇土半島エリアの状況	・天草・宇土半島エリアは、天草市・上天草市・宇土市・宇城市が属しており、各市街地に主要渋滞箇所が集中している。 ・天草・上天草地域は、観光地や行政施設、大型商業施設が立地しており、天草地域における生活拠点となっている。特に、天草地域は日常的な通勤・通学、買物等については周辺市も圏域として取り込んだ中心性を有している。 ・宇土・宇城地域は、九州縦貫自動車道、国道3号、57号、266号及びJR鹿児島本線が通る交通の要衝となり、熊本都市圏、八代地方、天草地方との連携を図る区域となっている。
道路交通状況	・天草・上天草地域は、国道57号と国道266号が交差する五橋入口交差点や、国道324号の天草中心地において、速度サービスの低下や渋滞が発生している。 ・宇土・宇城地域は、南北に国道3号、東西に国道57号、266号が走り、地域住民の生活や企業の産業活動など、人々の諸活動を支える軸として多く利用されている。 ・国道3号の宇土市新松原町、宇城市松橋町両仲間、国道266号の宇城市不知火町、国道57号の宇土市街地では速度サービスの低下や渋滞が発生している。

2．現在の対策等

	概要
総合対策等	・地域高規格道路である熊本天草幹線道路の整備により、南北方向の容量確保に努める。 ・天草市街地の交通混雑の解消を図るため、都市計画道路の整備を推進する。 ・自動車から公共交通への転換、歩行者・自転車ネットワークの形成による自転車利用の促進などを含めて、TDM施策等の検討を進める。 ・隣接市町との交流・連携を促進する広域幹線道路や、区域内の地域間、拠点間等を連絡する地域幹線道路等の適正配置を図り、それぞれが機能的に結びついた体系的な幹線道路網の形成に努める。 ・骨格道路や交通拠点、駐車場の整備を行うなど、交通施設の適正配置を図り、各機能の維持・発展を誘導する。
道路整備	・熊本天草幹線道路（大矢野バイパス・本渡道路）等の整備 ・都市計画道路（（都）今釜本渡港線）等の整備 ・国道57号 熊本宇土道路、宇土道路等の整備

3．天草・宇土半島エリアの主要渋滞箇所と対策の方向性



基本方針

■熊本天草幹線道路（熊本宇土道路・宇土道路・大矢野バイパス・本渡道路）、都市計画道路（（都）今釜本渡港線）等の整備を進めるとともに、公共交通の利便性の向上等を図り、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

■関係者ヒアリング等を実施するとともに、必要に応じてエリアワーキングを設置し、渋滞における地域課題等について議論を進めてまいります。

（エリアワーキング体制）　道路管理者　熊本県警察　交通事業者　オブザーバー

国、県、市町村　鉄道・バス事業者等　運輸局等

天草・宇土半島エリアにおける渋滞対策の基本方針について ～現在の対策等の例～

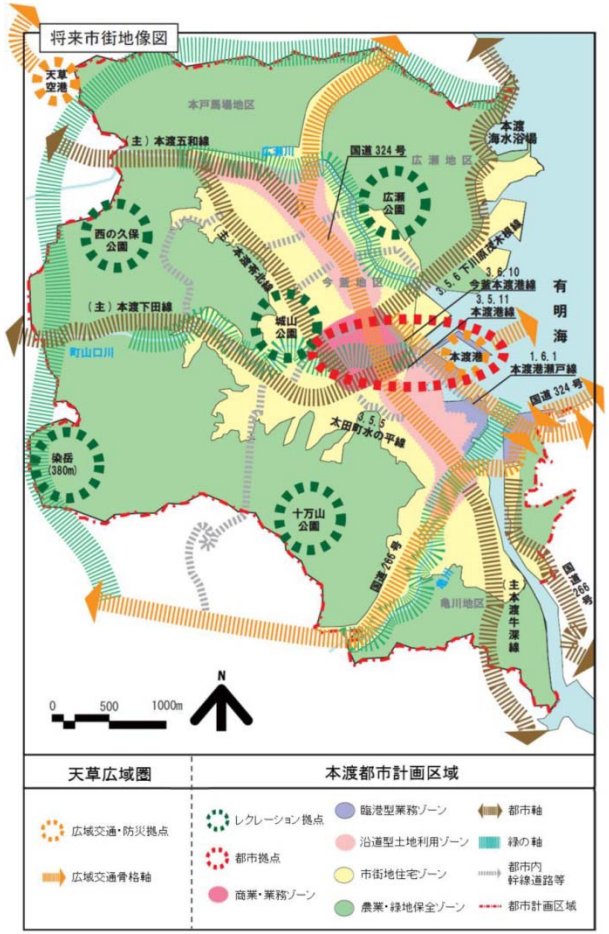
参考－1.本渡都市計画区域マスタープラン（H27）の概要

【都市づくりの基本理念】

『自然・人・地域をつなぐ交流拠点都市　本渡』

【都市づくりの基本目標】

「天草広域圏の多様な交流拠点となる賑わいの拠点都市づくり」
「人と環境にやさしい安全・安心な都市づくり」
「都市基盤を活かしたエコ・コンパクトな都市づくり」
「豊かな自然や歴史・文化、景観と調和した都市づくり」
「住民と行政が協働により取り組む都市づくり」

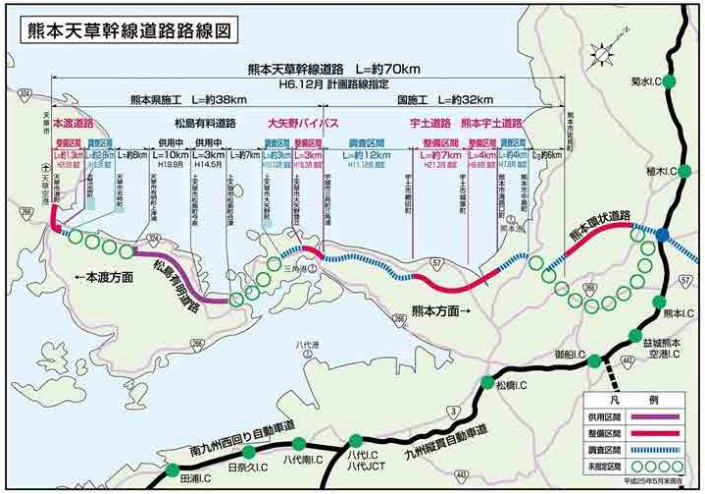


参考－2.現在の対策等の例

■本渡都市計画道路の変更 について

熊本県は、熊本天草幹線道路（熊本市～天草市：約70km）のうち、天草上島と下島を結ぶ約4km区間「本渡道路」において、本渡瀬戸をまたぐ区間（約1.3km）と周辺道路の都市計画（本渡都市計画道路の変更）を決定した。

本渡都市計画道路には、「本渡港瀬戸線」（本渡道路）、「本渡港線」（周辺道路）を新たに追加した。



▲天草幹線道路概要図　　資料：熊本県ホームページ（平成25年5月末時点）

▲本渡都市計画道路（変更）の概要　　資料：天草地域振興局ホームページ（平成25年2月6日更新）

天草・宇土半島エリアにおける渋滞対策の基本方針について ～現在の対策等の例～

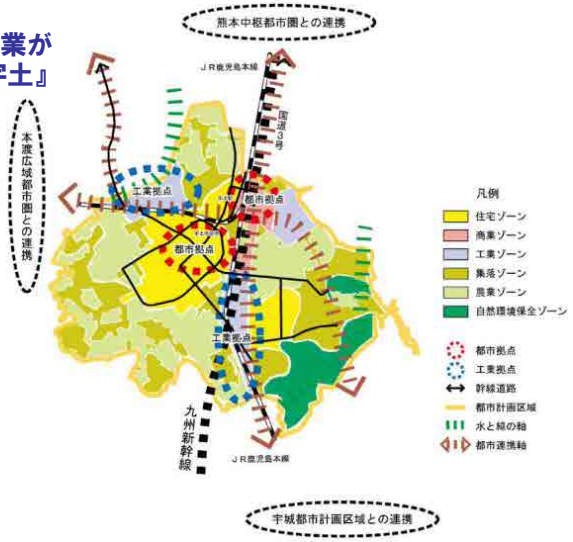
参考-3.宇土都市計画区域マスタープラン（H24）の概要

【都市づくりの基本理念】

『自然と共生し、文化と産業がおりなす快適環境のまち 宇土』

【都市づくりの基本目標】

「未来躍動都市づくり」
「文化創造都市づくり」
「環境共生都市づくり」
「交流拠点都市づくり」
「コンパクトな都市づくり」
「住民参加の都市づくり」



▲宇土市の市街地像図

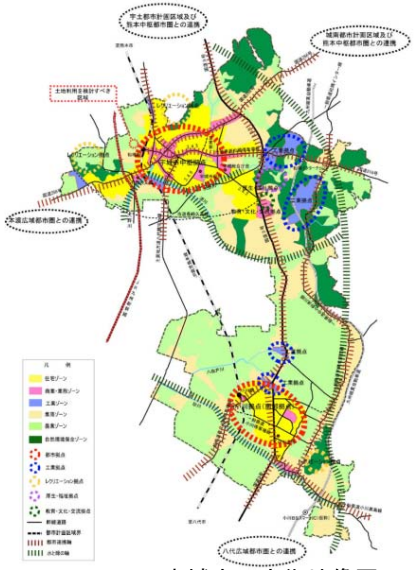
参考-4.宇城都市計画区域マスタープラン（H22）の概要

【都市づくりの基本理念】

『ひと、自然、文化きらめく未来都市』

【都市づくりの基本目標】

「水と緑豊かな環境を未来につなぐ都市づくり」
「質の高い居住環境を創出し、魅力と活力に満ちた都市づくり」
「伝統文化に彩られ、活発な交流を育む市民が主役の都市づくり」
「独自性を備え宇城地域の中核都市として自立する地域交流都市づくり」
「コンパクトで多様な機能を有する都市づくり」



▲宇城市の市街地像図

参考-5.現在の対策等の例

国道５７号 熊本宇土道路の事業概

国道57号熊本宇土道路は、熊本市と天草市を結ぶ地域高規格道路・熊本天草幹線道路の一部を構成し効率的な交通体系を形成します。
また、国道3号、57号の交通混雑緩和を図るとともに、地域振興及び連携を支援し地域活性化に寄与します。

参考-6.現在の対策等の例

国道５７号 宇土道路の事業概要

国道57号宇土道路は、地域高規格道路・熊本天草幹線道路の一部を構成する自動車専用道路です。
国道57号の特殊通行規制区間（越波、L=4km）を回避するとともに、JR三角線が併走し15箇所の踏切交差点による走行速度の低下に伴う交通混雑の緩和や多発する交通事故の低減に寄与します。

熊本県における渋滞検討マネジメントサイクル

■最新の交通データ等を基に特定（更新）された主要渋滞箇所を踏まえ、渋滞対策を検討・実施
■毎年度、以下のマネジメントサイクルにより、主要渋滞箇所等をモニタリングの上、随時見直し

モニタリング等による検証

最新の交通データによる渋滞状況の検証
・・・民間プローブデータの収集・分析等

地域の交通状況に対する専門的見地からの検証
・・・データの精査・現地確認等の実施

熊本県渋滞対策協議会における議論
「熊本県交通渋滞対策協議会」の構成
国土交通省九州地方整備局、国土交通省九州運輸局、熊本県、熊本県警察、熊本市、西日本高速道路㈱、道路利用者会議

定期的な地域の声の反映
（パブリックコメントの実施等）

地域の主要渋滞箇所の特定（更新）

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

・熊本県主要渋滞箇所全体の約6割が集中する熊本市エリアにおいては、道路管理者、熊本県警察、交通事業者等で構成する熊本都市圏エリアワーキングを活用し、主要渋滞箇所図等を用いて地域課題を共有し、議論を進める
・他の地域の渋滞エリアでは、関係者ヒアリング等を実施するとともに、必要に応じてエリアワーキングを設置し、地域の交通渋滞に関する課題について議論を進める

地域の渋滞の現状と渋滞対策の基本方針

・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現
（道路管理者が実施する対策、他機関の実施対策との連携、道路利用者の参画による対策等

※渋滞対策協議会での議論を踏まえ、「地域の渋滞の現状と渋滞対策の基本方針」を公表

4. モニタリングの実施結果

○最新の交通データにより、主要渋滞箇所の選定基準の該当状況を点検（モニタリングの実施）。
○点検の結果、主要渋滞箇所の選定基準に該当しない箇所、10箇所を確認。
○今後も経過観察を実施していくとともに、選定基準に該当しない箇所や対策が完了した箇所については、現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の見直しも含めて検討していく。

▼熊本県内の主要渋滞箇所

主要渋滞箇所数
309箇所

集約区間数	箇所数
64区間	83箇所
（226箇所）	

箇所：単独で主要渋滞箇所を形成
区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

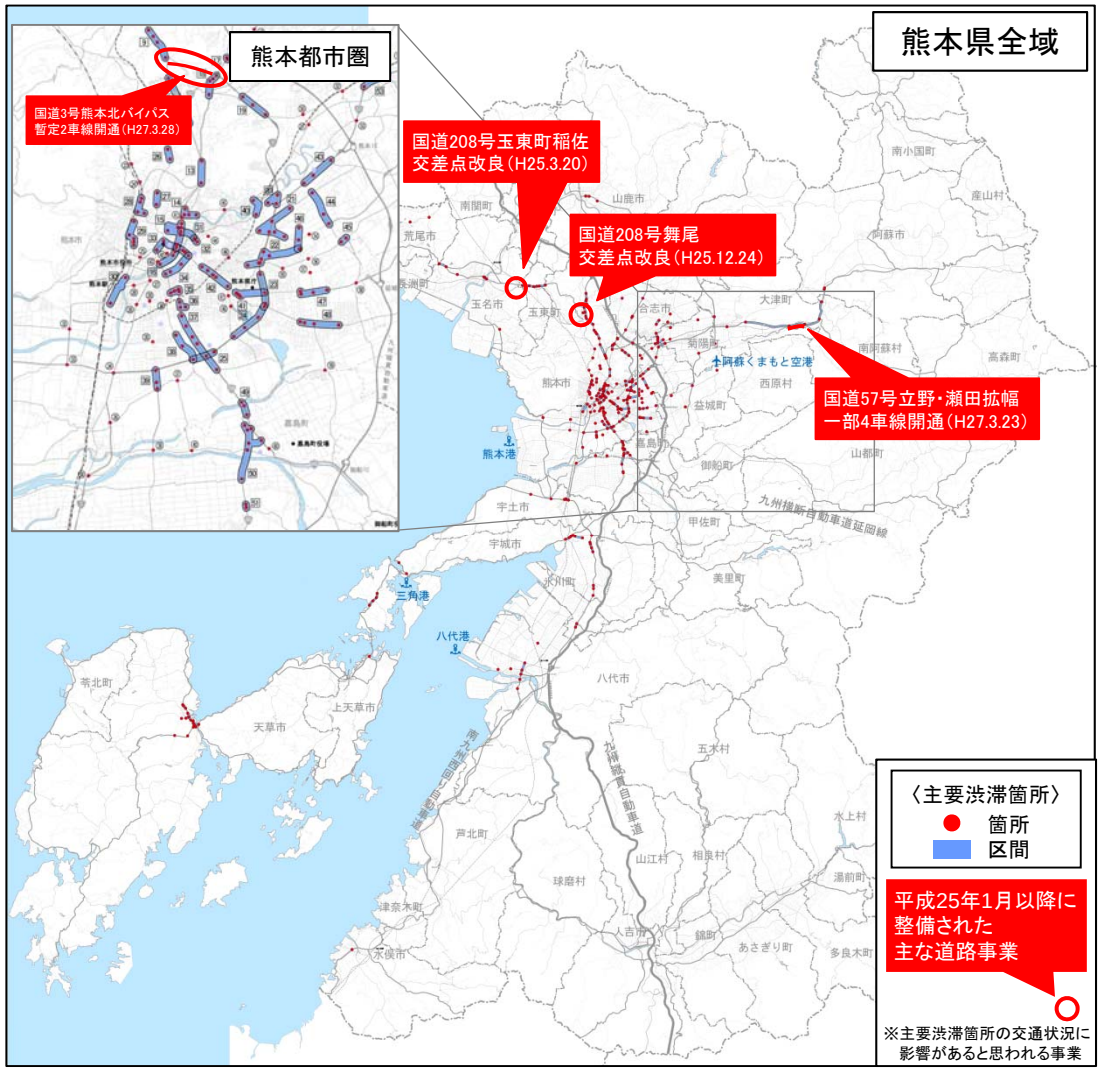
▼主要渋滞箇所（一般道）の選定基準

曜日・時間帯	選定基準
平日 朝　（7時～9時）	平均速度20km/h未満 ※いずれか一方向で該当する箇所
平日 夕（17時～19時）	
休日 昼（7時～19時）	

▼主要渋滞箇所の点検結果

主要渋滞箇所数	選定基準該当箇所数	選定基準非該当箇所数
309箇所	299箇所	10箇所

■平成25年1月以降に整備された主な道路事業（直轄国道）



◆道路整備が行われた主要渋滞箇所(直轄国道)の点検結果

●H25.1以降に整備された道路事業により、交通状況の変化が想定される主要渋滞箇所を対象として、最新データを用いて詳細にモニタリングを実施。
●モニタリングの結果、以下に示す箇所では、道路整備により旅行速度が改善されているが、依然として主要渋滞箇所の選定基準(旅行速度20km/h未満)に該当している方向も見られるため、現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の見直しも含めて検討していく。

▼道路整備が行われた主要渋滞箇所の点検結果の代表例

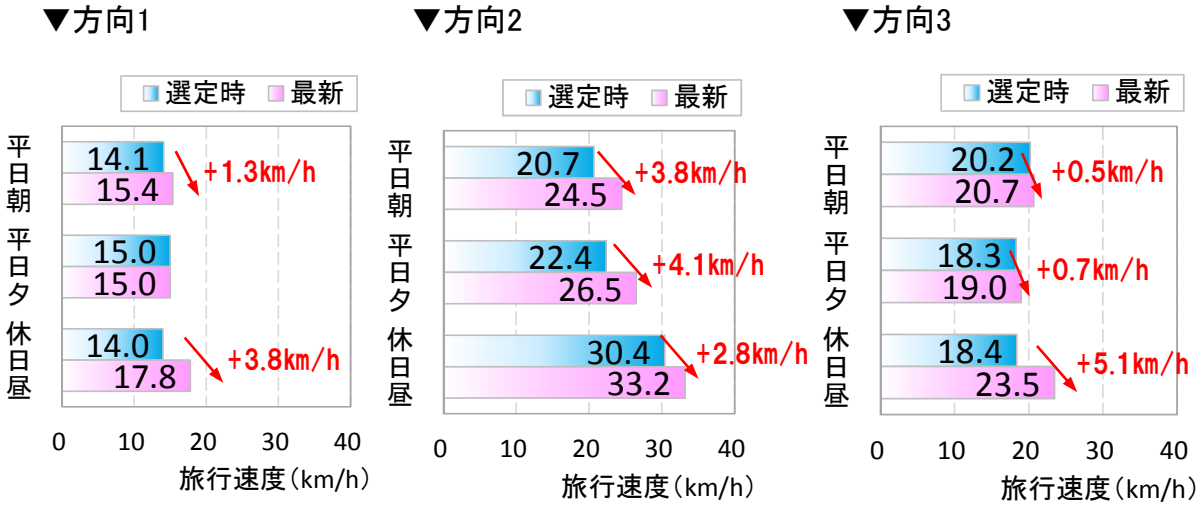
単位:km/h

主要渋滞箇所名	市町村名	方向	選定時 平均速度(H24.9～H25.2平均)			最新 平均速度(H26.9～H27.2平均)			道路整備事業	
			平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼	主な整備内容	整備時期
玉東町稲佐	玉東町	方向1	14.1	15.0	14.0	15.4 1.3	15.0 0.0	17.8 3.8	交差点改良	H25.3.20
		方向2	20.7	22.4	30.4	24.5 3.8	26.5 4.1	33.2 2.8		
		方向3	20.2	18.3	18.4	20.7 0.5	19.0 0.7	23.5 5.1		

※下段は選定時からの増減
※方向は下図参照

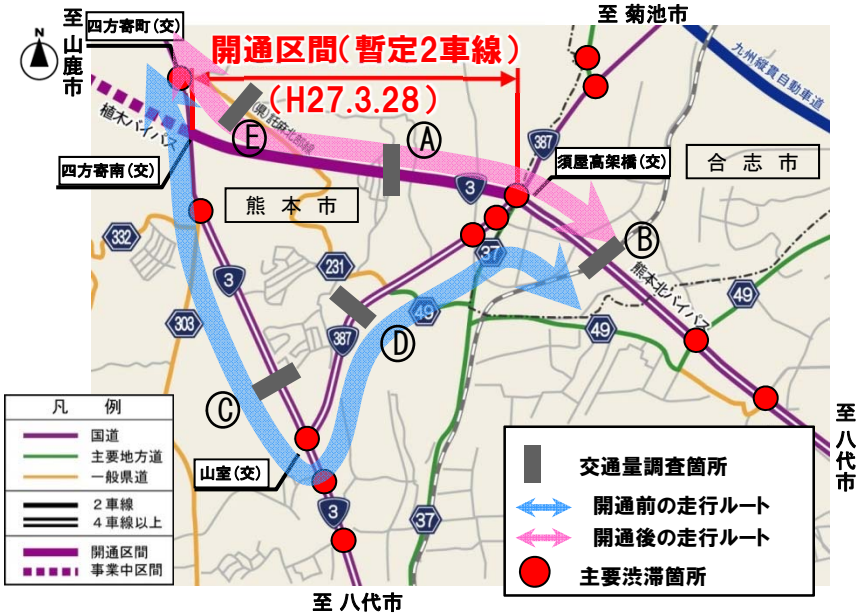
データ:プローブデータ(整備路線における流入方向の旅行速度を記載)

■国道208号　玉東町稲佐交差点

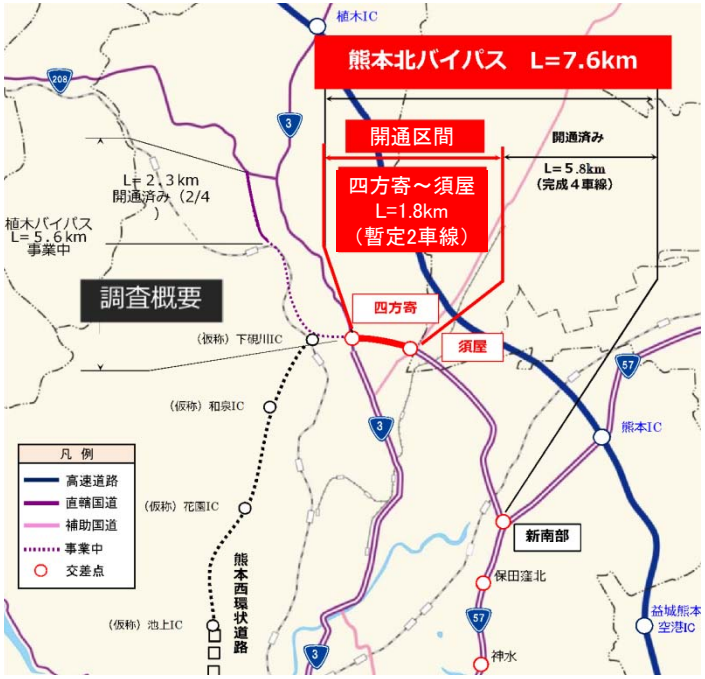


【参考】熊本北バイパスの開通による効果事例

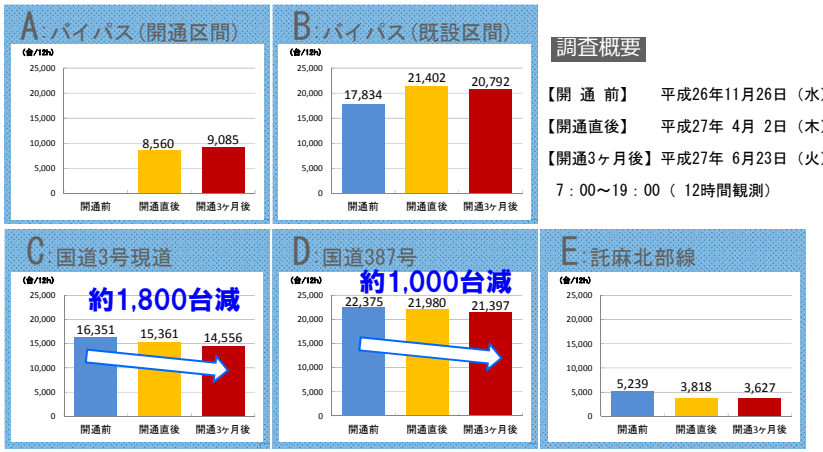
熊本北バイパス（四方寄交差点～新南部交差点）の全線開通により
○並行する国道3号および国道387号の交通量がそれぞれ約1,800台/12h、約1,000台/12h減少。
○混雑時の所要時間が約8分短縮（四方寄町交差点～須屋高架橋交差点）。
⇒今後、主要渋滞箇所の交通状況の変化について、最新データおよび現地確認のうえモニタリングを実施していく。



〈 位置図 〉



▼交通量の変化

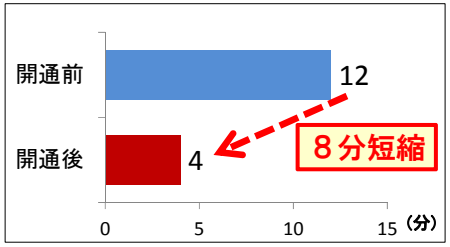


調査概要

【開 通 前】　平成26年11月26日（水）
【開通直後】　平成27年 4月 2日（木）
【開通3ヶ月後】平成27年 6月23日（火）
7：00～19：00（ 12時間観測）

▼混雑時平均所要時間の変化

（国道3号四方寄町交差点～国道387号須屋高架橋交差点間）



混雑時：7、8、17、18時台
開通前：H26.11.26（水）
開通後：H27. 6.23（火）

・最新の交通データを収集・整理し、主要渋滞箇所の交通状況のモニタリングを実施
・構築した検討体制により、モニタリング結果等を有効に活用し地域毎の渋滞対策の検討を推進

“交通渋滞対策協議会”による議論

■最新の交通データによる渋滞状況の検証

■地域の交通状況の変化等に対する専門的見地からの検証　等

“エリアワーキング”による議論

■交通状況のモニタリング（主要渋滞箇所のフォローアップ）

■地域の交通課題の共有

■ソフト・ハードを含めた対策の検討・調整　等