議事要旨

平成 29 年度 第 1 回 熊本県交通渋滞対策協議会

開催日時：平成 29 年 7 月 26 日　10:00～12:00
開催場所：熊本河川国道事務所　1 階　会議室

出席者：	九州地方整備局熊本河川国道事務所長	森田　康夫
	九州地方整備局八代河川国道事務所長	坂元　靖秀(代理出席)
	九州地方整備局道路部道路計画第一課長	永田　哲也(代理出席)
	九州運輸局熊本運輸支局　首席運輸企画専門官	小原　勝
	熊本県警本部交通規制課長	石橋　昌也(代理出席)
	熊本県土木部道路都市局道路整備課長	上野　晋也
	熊本県土木部道路都市局道路保全課長	長井　英治
	熊本県土木部道路都市局都市計画課長	西田　守(代理出席)
	熊本市都市建設局統括審議員兼都市政策部長	小路　剛志
	熊本市都市建設局土木部長	宅間　正一
	九州産交バス株式会社代表取締役	河合　賢一(代理出席)
	西日本高速道路株式会社九州支社総務部企画調整課長	和泉　直助
	西日本高速道路株式会社九州支社熊本高速道路事務所長	堂園　淳一

（敬称略）

（1）規約改正について
・熊本県交通渋滞対策協議会規約の改正案を提示し、承認を得た。

（2）これまでの検討経緯
・平成 24 年度以降に実施された取り組みに関する経緯について確認した。

（3）主要渋滞箇所のフォローアップについて
・平成 25 年 1 月以降に実施された事業完了箇所における最新データによるフォローアップ結果について確認した。
・熊本県内の主要渋滞箇所の内、道路整備に伴い３箇所、交通状況の変化に伴い２箇所解除候補として提示し、承認された。

（4）熊本都市圏エリアの対策方針(案)について
・熊本県内の主要渋滞箇所の対策実施状況及び対策検討中箇所における対応方針(案)を確認した。
・今後エリアワーキング等で協議を行い、具体的な対策検討を実施する。

（5）熊本都市圏エリアの渋滞対策取組み事例
・各道路管理者及び交通事業者で取り組まれているソフト対策・ハード対策について情報共有を図った。

（6）熊本地震における交通影響について
・熊本震災前後及び最近の交通状況を確認した。

（7）今後の進め方
・本協議会及びエリアワーキングにおいて関係機関で議論を行い、渋滞対策の検討を推進する。

以　上

平成２９年度　第１回 熊本県交通渋滞対策協議会

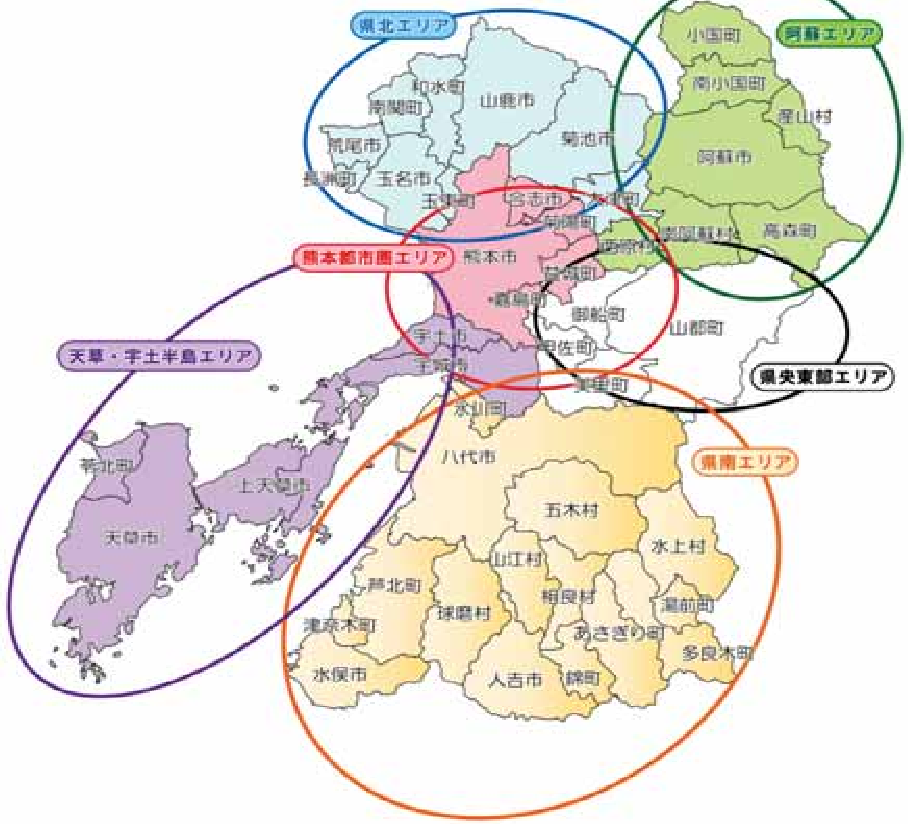
本会議の目的

①主要渋滞箇所のモニタリング実施結果の確認
②主要渋滞箇所の解除方針及び解除箇所の協議
③今後の渋滞対策の方向性（案）の協議
④熊本都市圏エリアの渋滞対策取組み状況の確認
⑤熊本地震における交通状況の確認
⑥今後の進め方の確認

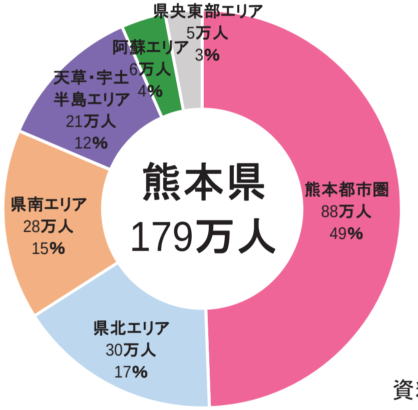
目　次

1. これまでの検討経緯 ------------------------------------ 1
2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて ------------ 2
3. 熊本都市圏エリアの対策方針（案）について ---------- 16
4. 熊本都市圏エリアの渋滞対策取組み事例 ------------ 25
5. 熊本地震における交通影響について ------------------ 32
6. 今後の進め方について -------------------------------- 34

◆熊本県のエリア区分



【参考】熊本県内のエリア別人口



資料：H27国勢調査

平成29年7月26日

1. これまでの検討経緯

平成24年度

- 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）

平成25年度

- 第1回 熊本都市圏エリアワーキング（H26・1）

平成26年度

- 関係機関で調整

平成27年度

- 第1回 熊本県交通渋滞対策協議会（H27・8・31）
- 第1回 熊本都市圏エリアワーキング（H28・2・5）

平成28年度

- 第1回 熊本都市圏エリアワーキング（H29・2・15）

平成29年度

本日

- 第1回 熊本県交通渋滞対策協議会（H29・7・26）

○最新の交通データ（H28．3～H29．2）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）した。
○点検の結果、主要渋滞箇所の選定基準に該当しない箇所、12箇所を確認。そのうち、対策済みの2箇所、未対策の3箇所、計5箇所を解除候補箇所として提案する。
○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、引き続き交通状況のモニタリングを実施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（226箇所）	83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 ※いずれか一方向でも該当する箇所
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

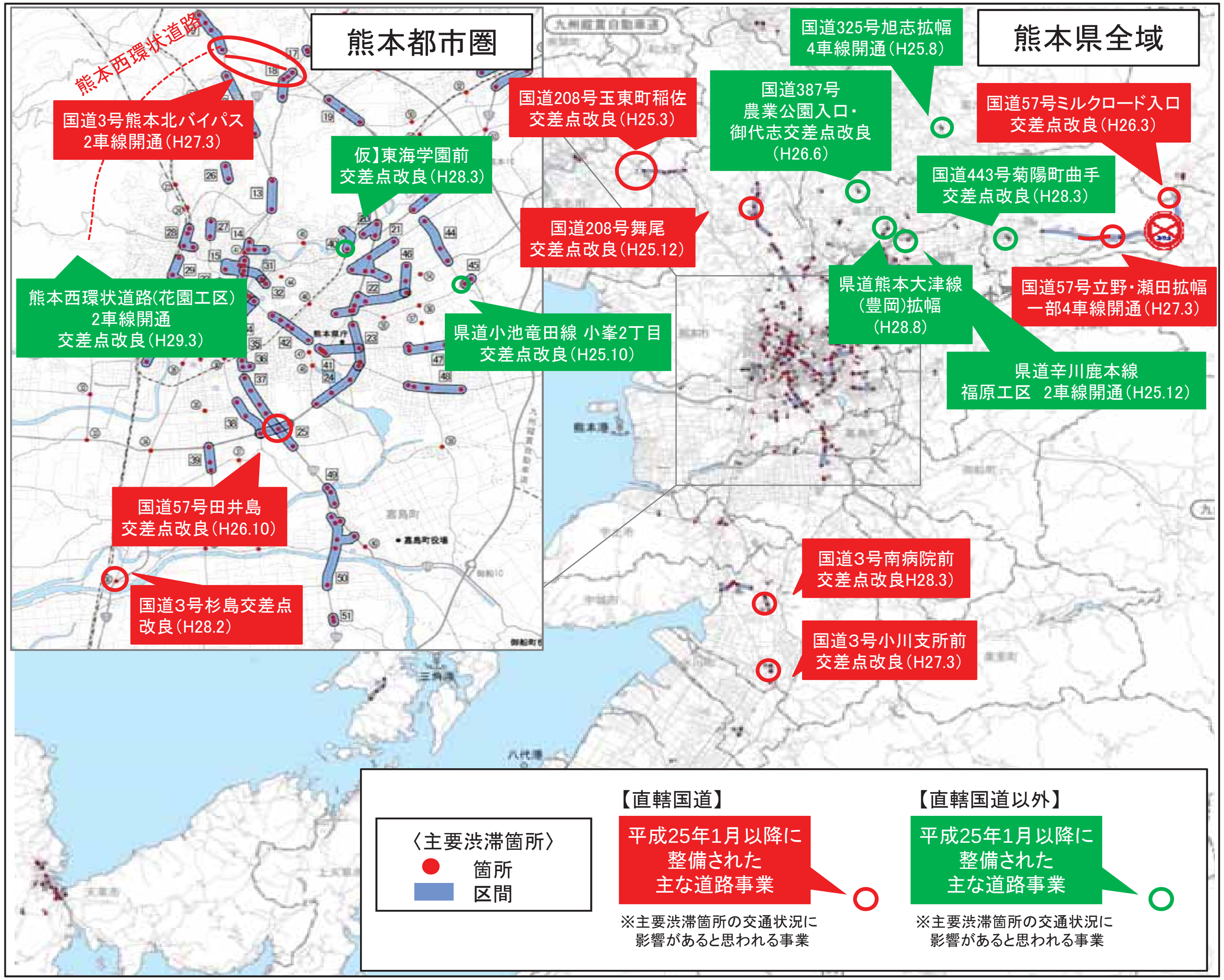
主要渋滞箇所数	選定基準該当箇所数	選定基準非該当箇所数
309箇所	297箇所	12箇所

▼選定基準非該当箇所（12箇所）

①下野、②阿蘇大橋、③玉東町猪鼻神社前、④益城町小谷
⑤山鹿市古閑、⑥食場（天草）、⑦通山トンネル入口（天草）
⑧大津町瀬田、⑨立野駅入口、⑩千丁町古閑出（八代）
⑪菊陽町原水西、⑫菊陽町曲手

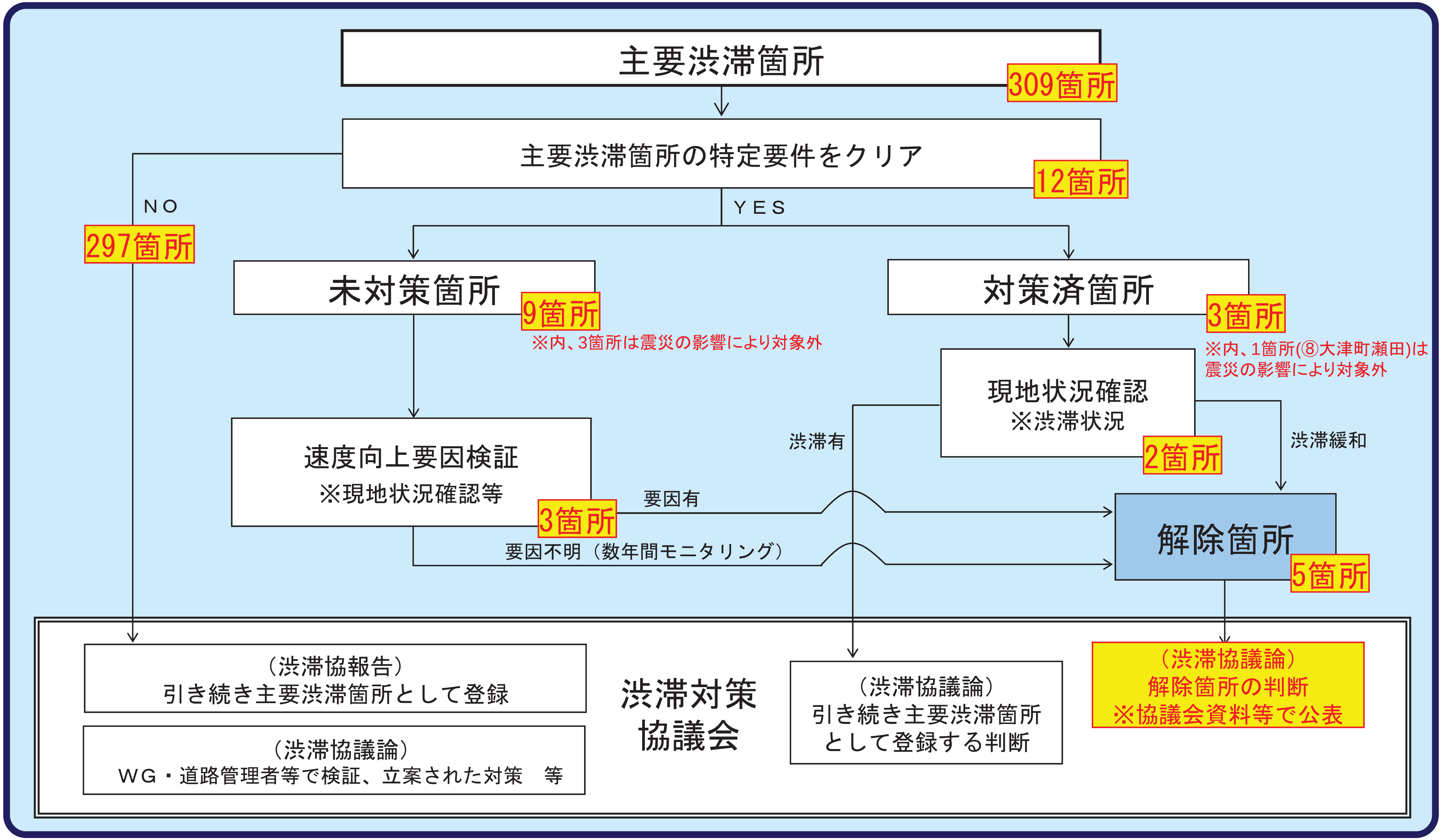
※赤字は、解除候補箇所
※①下野、②阿蘇大橋、⑧大津町瀬田、⑨立野駅入口は熊本地震による通行規制区間

▼平成25年1月以降に整備された主な道路事業（直轄国道・直轄国道以外）



(1) 主要渋滞箇所解除の提案(案)

〇主要渋滞箇所の解除については、最新のデータや現地状況等を確認し、各箇所毎に協議会で判断して解除を行う。
〇今年度協議会では、モニタリングの結果を踏まえて、5箇所の主要渋滞箇所の解除を提案する。



(2) 直轄国道のフォローアップ箇所(全10箇所)・・・ 対策済箇所

○H25年1月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直轄国道の主要渋滞箇所のフォローアップ結果一覧を以下に示す。
○フォローアップの結果、大津町瀬田(おおづまちせた)交差点を除く9箇所では、依然として主要渋滞箇所の選定基準(旅行速度20km/h未満)に該当しているため、「経過観察」とする。
○大津町瀬田交差点については熊本震災の影響を考慮し、今回は「対象外」とする。

●道路整備が行われた主要渋滞箇所の点検結果

単位:km/h

主要渋滞箇所名	市町村名	選定時 平均速度(H24.4-H24.8平均)			最新 平均速度(H28.3～H29.2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(ぎょくとうまちいなさ)	玉東町	12.5	19.0	16.9	14.2	18.9	18.4	国道208号 玉東町稲佐交差点改良	H25.3	
					1.7	-0.1	1.5	(右折車線設置)		
舞尾(もうの)	熊本市北区	4.1	3.2	4.0	5.1	3.9	4.5	国道208号 舞尾交差点改良	H25.12	
					1.0	0.7	0.5	(右折車線設置、バスカット設置)		
ミルクロード入口(いりぐち)	阿蘇市	19.7	28.2	26.6	10.6	16.1	15.9	国道57号 阿蘇赤水交差点改良	H26.3	⇒国道57号の迂回路により速度低下が発生
					-9.1	-12.1	-10.7	(右折車線拡幅・延伸)		
田井島(たいのしま)	熊本市南区	9.0	7.4	6.7	9.0	8.6	8.4	国道57号 田井島交差点改良	H26.10	
					0.0	1.2	1.7	(直進・右折車線の分離・カラー化)		
須屋高架橋(すやこうかきょう)	合志市	6.5	10.1	10.1	14.1	11.9	11.1	熊本北バイパス整備	H27.3	
					7.6	1.8	1.0			
大津町瀬田(おおづまちせた)	南阿蘇村	9.7	20.8	9.9	65.4	62.4	56.0	国道57号 立野・瀬田拡幅	H27.3	対象外
					55.7	41.6	46.1	(一部4車線開通)		
江頭(えがしら)	宇城市	15.0	21.8	18.6	19.3	18.8	19.6	小川支所前交差点改良	H27.3	
					4.3	-3.0	1.0	(右折車線の設置)		
杉島(すぎしま)	熊本市南区	4.1	2.5	2.6	6.8	6.5	6.8	国道3号 杉島交差点改良	H28.2	
					2.7	4.0	4.2			
熊本南病院入口(くまもとみなみびょういんいりぐち)	宇城市	16.7	20.0	11.3	20.4	19.7	20.5	南病院前交差点改良	H28.3	
					3.7	-0.3	9.2	(右折車線の設置)		
松橋町豊福(まつばせまちとよふく)	宇城市	9.2	5.8	7.1	13.4	13.2	13.8	南病院前交差点改良	H28.3	
					4.2	7.4	6.7	(右折車線の設置)		

※下段は選定時からの増減

データ:プローブデータ流入方向の旅行速度より
(道路整備された方向の最低速度)

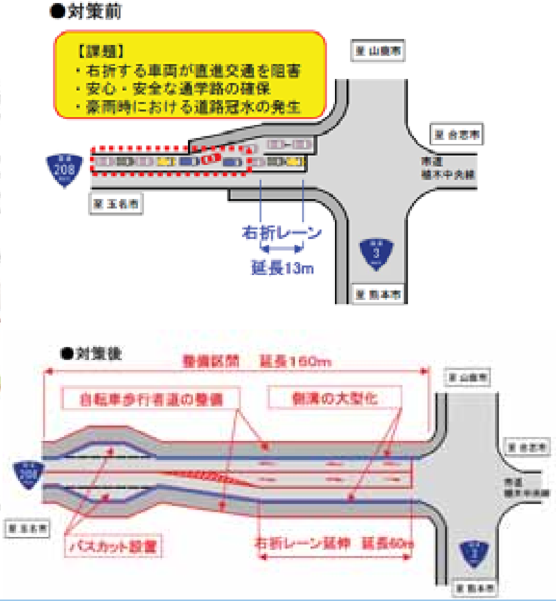
(2) 直轄国道のフォローアップ箇所(舞尾（もうの）交差点)

国道208号 舞尾交差点改良

○平成25年12月に国道208号舞尾（もうの）交差点改良が整備されたことにより玉名（たまな）市方面からの最大渋滞長が200mから50mに減少した。
○最新プローブデータによる分析結果では一部で旅行速度の改善が見られるものの、依然として主要渋滞箇所の選定基準（旅行速度20km/h未満）に該当しているため、「経過観察」とする。

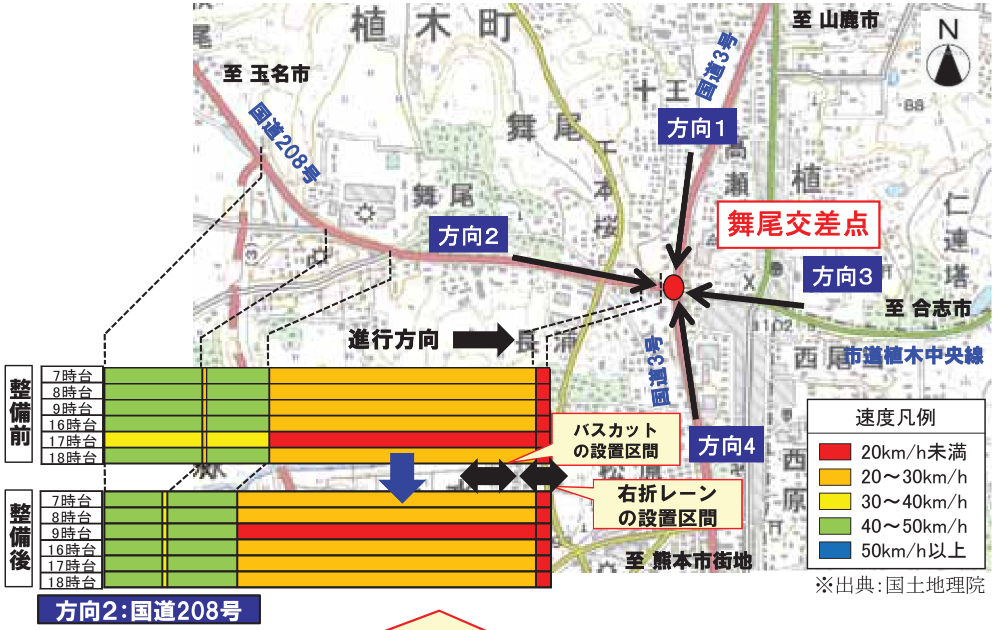
●整備概要

国道208号の右折レーンを延伸するとともに、自転車歩行者道の新設を行うことで、渋滞緩和、追突事故の低減、安心安全な自転車・歩行者空間の確保を図る事業。



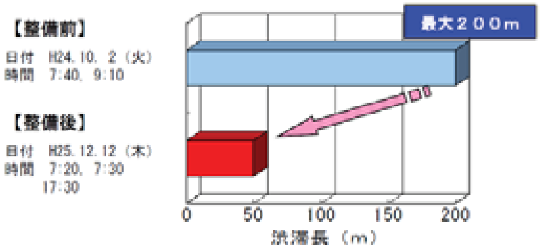
●最新の交通状況

資料：民間プローブデータ
（整備前H25.10～H25.12休日平均/整備後H28.3～H29.2休日平均）



大きな速度変化は見られない

●整備効果



【周辺住民の声】
・舞尾交差点の渋滞が緩和されたので、脇道（狭い道）を通り抜ける車両が減少した。〔北区植木町 男性〕

玉名市方面からの最大渋滞長が整備前の200mから、整備後には50mに短縮。

▼最新データによる舞尾交差点の平均速度

進入方向		最新(H28.3～H29.2平日)平均速度(km/h)		
		平日朝	平日夕	休日昼
方向1	国道3号	24.4	18.1	17.8
方向2	国道208号	7.1	5.1	5.4
方向3	市道等	5.1	3.9	4.5
方向4	国道3号	20.0	16.3	15.7

※赤字は主要渋滞箇所の選定基準に該当

(2) 直轄のフォローアップ箇所（須屋高架橋交差点）

国道3号 熊本北バイパス

○平成27年3月に国道3号熊本北バイパスが暫定2車線整備されたことにより、混雑時の当該区間を通行する際の所要時間が約7分短縮し、並行する国道の交通量が整備区間に転換した。
○最新プローブデータによる分析結果では一部で旅行速度の改善が見られるものの、依然として主要渋滞箇所の選定基準（旅行速度20km/h未満）に該当しているため、「経過観察」とする。

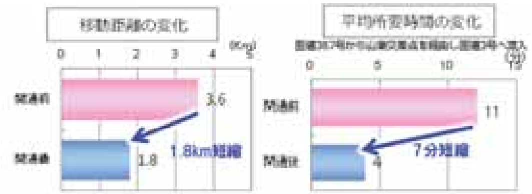
●整備概要

国道3号熊本北バイパスは、国道57号熊本東バイパスと一体となって、都市内における慢性的な交通混雑の緩和や交通の円滑化を目的として、熊本東部の環状道路網を形成する延長約7.6Kmの道路事業。

●整備効果

熊本北バイパスの利用交通量の増加に伴い、断面A、断面Bともに並行する現道の利用交通量が減少。利用ルートが並行現道から熊本北バイパスへ変更されたことにより、走行距離が約1／2、移動時間が約1／3に短縮。

■国道３号四方寄町（交）～国道３８７号須屋高架橋（交）

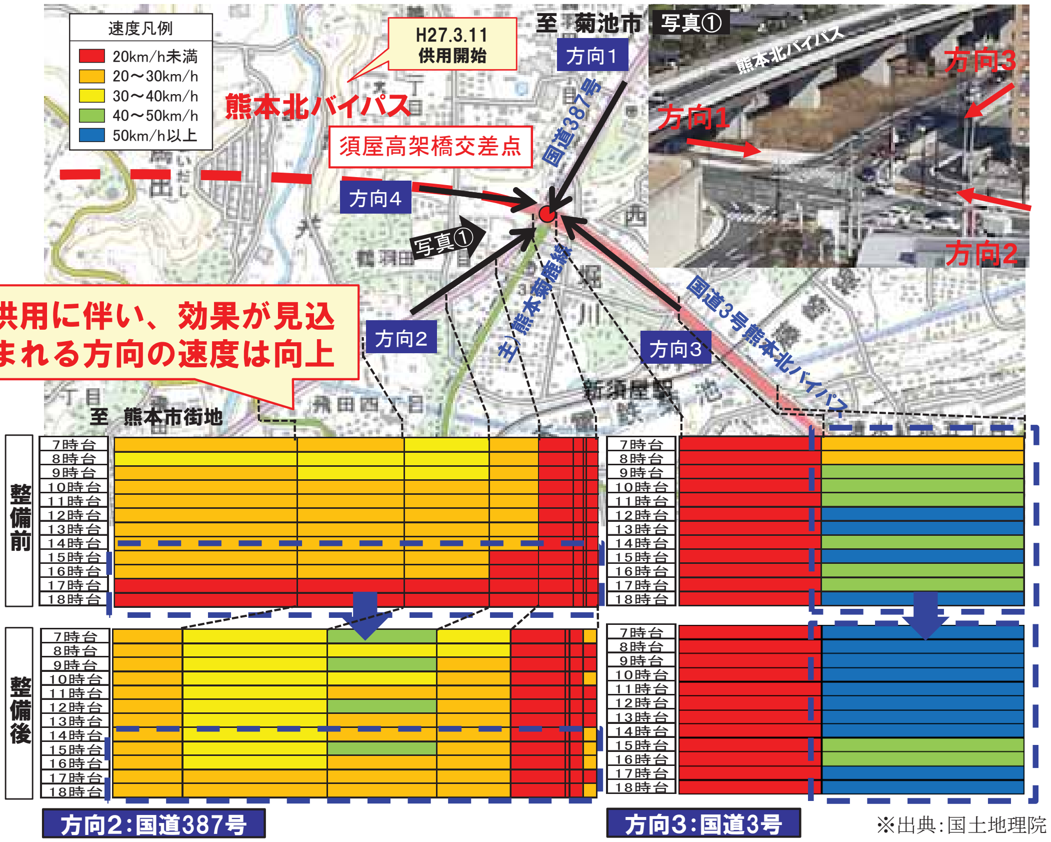


調査概要
【開　通　前】
平成27年 3月11日（水）
【開　通　後】
平成28年 3月 2日（水）
ともに朝7、8時台

■断面交通量の変化

●最新の交通状況

資料：民間プローブデータ
（整備前H26.9～H27.2平日平均／整備後H28.3～H29.2平日平均）



※出典：国土地理院

▼最新データによる須屋高架橋交差点の平均速度

進入方向		最新（H28.3～H29.2平日）平均速度（km/h）		
		平日朝	平日夕	休日昼
方向1	国道387号	15.6	13.9	15.6
方向2	国道387号	15.5	13.0	15.8
方向3	国道3号	14.1	11.9	11.1
方向4	国道3号	26.2	25.8	21.5

※赤字は主要渋滞箇所の選定基準に該当

（3）直轄国道以外のフォローアップ箇所（全7箇所）・・・ 対策済箇所

○ H25年1月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直轄国道以外の主要渋滞箇所のフォローアップ結果一覧を以下に示す。

○フォローアップの結果、菊陽町原水西（きくようまちはらみずにし）交差点、菊陽町曲手（きくようまちまがて）交差点については道路事業により渋滞が解消され、選定基準（旅行速度20km/h未満）もクリアしたため、「解除候補箇所」とする。

○菊陽町原水西交差点、菊陽町曲手交差点を除く5箇所については、一部旅行速度の改善が見られる箇所もあ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）に該当しているため、「経過観察」とする。

●道路整備が行われた主要渋滞箇所の点検結果

単位：km/h

主要渋滞箇所名	市町村名	選定時 平均速度(H24.4-H24.8平均) 平日朝	平日夕	休日昼	最新 平均速度(H28.3～H29.2平均) 平日朝	平日夕	休日昼	道路整備事業 主な整備内容	整備時期	
仮）菊池市森北（きくちしもりきた）	菊池市	6.9	8.3	10.3	18.9	17.4	14.4	国道325号　旭志拡幅	H25.8	
					12.1	9.1	4.2	（4車線開通）		
仮）菊陽町原水西（きくようまちはらみずにし）	菊陽町	13.0	11.9	18.7	22.7	24.1	24.8	県道辛川鹿本線　福原工区	H25.12	解除候補
					9.7	12.2	6.1	（2車線開通）		
農業公園入口（のうぎょうこうえんいりぐち）	合志市	7.4	5.8	6.5	7.3	6.9	10.7	国道387号　農業公園入口交差点改良	H26.6	
					−0.1	1.1	4.2	（右左折車線の設置）		
御代志（みよし）	合志市	13.8	19.7	20.6	12.8	15.9	23.0	国道387号　御代志交差点改良	H26.6	
					−0.9	−3.8	2.4	（右左折車線の設置）		
小峯2丁目（おみねにちょうめ）	熊本市東区	25.9	14.0	16.2	13.8	12.5	12.9	県道小池竜田線　小峯2丁目交差点改良	H25.10	
					−12.1	−1.5	−3.3	（右折車線の設置、県）小池竜田線の延伸）		
菊陽町曲手（きくようまちまがて）	菊陽町	19.4	26.1	28.0	25.4	24.2	26.1	国道443号　菊陽町曲手交差点改良	H28.3	解除候補
					6.0	−1.9	−1.9	（直進車線の追加）		
仮）東海学園前（とうかいがくえんまえ）	熊本市東区	9.1	9.0	11.8	9.2	11.2	17.3	仮）東海学園前交差点改良	H28.3	
					0.1	2.2	5.5	（右折車線の設置）		

※下段は選定時からの増減

データ：プローブデータ流入方向の旅行速度より（道路整備された方向の最低速度）

(3) 直轄国道以外のフォローアップ箇所（菊陽町原水西交差点）

きくようまちはらみずにし

県道辛川鹿本線 福原工区

○平成25年12月に辛川鹿本線福原工区が整備されたことにより、現道利用時と比較して福原工区を利用することで菊陽町沖野～合志市福原間の所要時間が約6割短縮し、渋滞が解消した。
○最新プローブデータによる分析結果でも各方向において選定基準（旅行速度20km/h未満）をクリアしているため、「解除候補箇所」とする。

●整備概要

辛川鹿本線は、菊池郡菊陽町辛川の国道443号を起点とし、山鹿市鹿本町の国道325号に至り、企業集積地であるセミコンテクノパークと熊本都市圏を直結する延長約30km道路。
当該箇所（福原工区）を整備することにより、熊本都市圏と先端技術集積地とのアクセス機能の向上、及び隣接する県道住吉熊本線の交通負荷の低減、周辺渋滞ボトルネック緩和を図る道路事業。

●辛川鹿本線福原工区

●最新の交通状況

方向1の交通状況

※出典：国土地理院

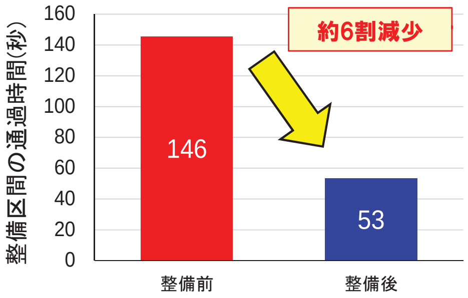
▼最新データによる原水西交差点の平均速度

進入方向		選定時(H24.4～H24.8平日)平均速度(km/h)			最新(H28.3～H29.2平日)平均速度(km/h)		
		平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
方向1	県道138号	13.0	11.9	18.7	25.6	28.5	28.5
					12.6	16.1	9.3
方向2	県道311号	33.3	30.9	36.4	33.1	30.1	33.3
					−0.2	−0.8	−3.1
方向3	県道311号	16.5	26.6	30.4	22.7	24.1	24.8
					5.7	−2.5	−5.6
方向4	県道138号	15.2	22.8	23.6	29.2	47.0	48.5
					6.4	24.2	24.9

各方向で速度が、20km/h以上に向上

●整備効果

福原工区整備によって、菊陽町沖野～合志市福原間の所要時間が開通前ルート利用時と比較し、開通後ルートを利用した場合、旅行時間が約6割減少。



▲整備前後における旅行時間

資料：民間プローブデータ
（整備前H25.3～H25.8平日平均、整備後H28.3～H29.2平日平均）

(3) 直轄国道以外のフォローアップ箇所（菊陽町曲手(きくようまちまがて)交差点）

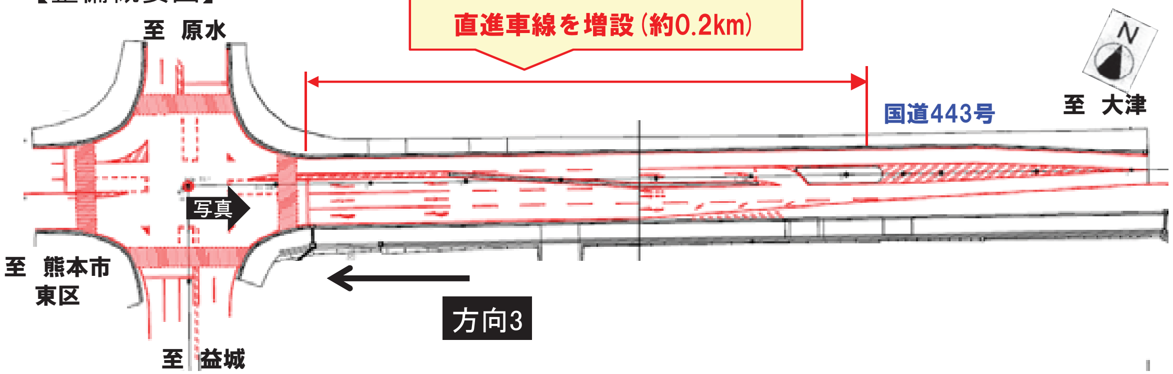
菊陽町曲手交差点改良

○平成28年3月に菊陽町曲手(きくようまちまがて)交差点改良が整備されたことにより、整備された大津町(おおづまち)方面の混雑が緩和し、渋滞が解消した。
○最新プローブデータによる分析結果でも各方向において選定基準（旅行速度20km/h未満）をクリアしているため、「解除候補箇所」とする。

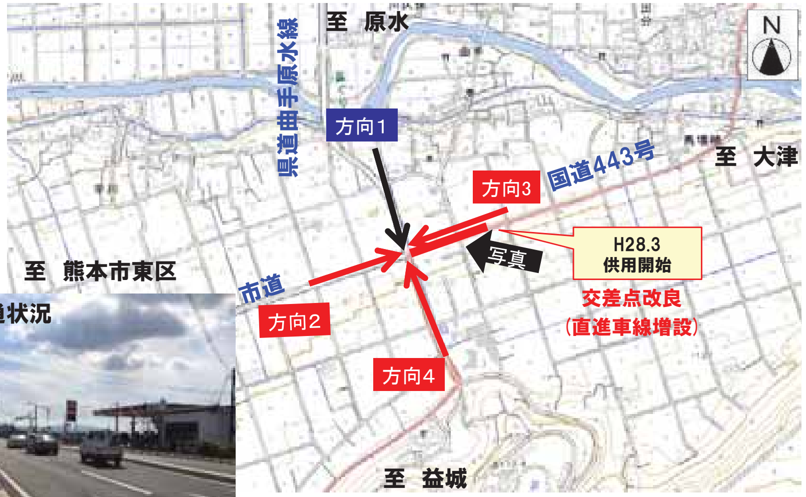
●整備概要

当該交差点では平日は通勤時間帯となる朝夕を中心に、休日は観光地からの帰省時間帯となる夕方に交通渋滞が発生。
菊陽町曲手交差点改良を整備することにより、交通渋滞の緩和を図ると共に「大空港構想NextStage」に掲げる、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善に寄与するとともに、阿蘇地域へのアクセス向上も期待される道路事業。

【整備概要図】



●最新の交通状況



※出典：国土地理院

▼最新データによる曲手交差点の平均速度

進入方向		選定時(H24.4～H24.8平日)平均速度(km/h)			最新(H28.3～H29.2平日)平均速度(km/h)		
		平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
方向1	県道209号	22.1	23.4	28.6	33.2	32.5	40.2
					11.1	9.2	11.6
方向2	市道	19.4	26.1	28.0	32.0	36.5	37.7
					12.7	-3.3	9.7
方向3	国道443号	11.3	8.4	11.8	36.6	34.2	37.4
					25.3	4.9	25.6
方向4	国道443号	24.2	18.3	17.9	25.4	24.2	26.1
					1.2	5.9	8.2

各方向で速度が、20km/h以上に向上

(3) 直轄国道以外のフォローアップ箇所(菊池市森北交差点)

国道325号 旭志拡幅

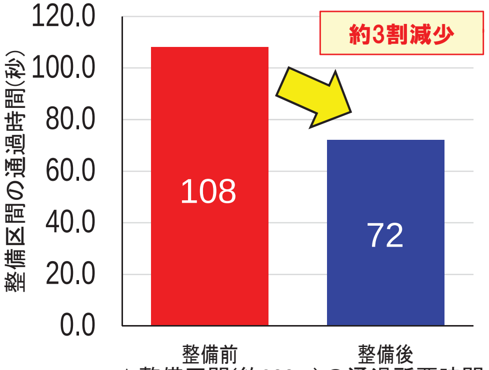
○平成25年8月に国道325号旭志拡幅事業により、拡幅された大津町方面の混雑が緩和し、当該区間の旅行速度が向上した。
○最新プローブデータによる分析結果では一部で旅行速度の改善が見られるものの、依然として主要渋滞箇所の選定基準(旅行速度20km/h未満)に該当しているため、「経過観察」とする。

●整備概要

国道325号旭志拡幅は、交通需要の増大による交通混雑を解消し、安全で円滑な交通の確保と観光アクセス支援を目的とする道路事業。

●整備効果

道路整備に伴い、交通混雑が緩和。整備区間の交通が円滑化し、通過所要時間が約3割減少。

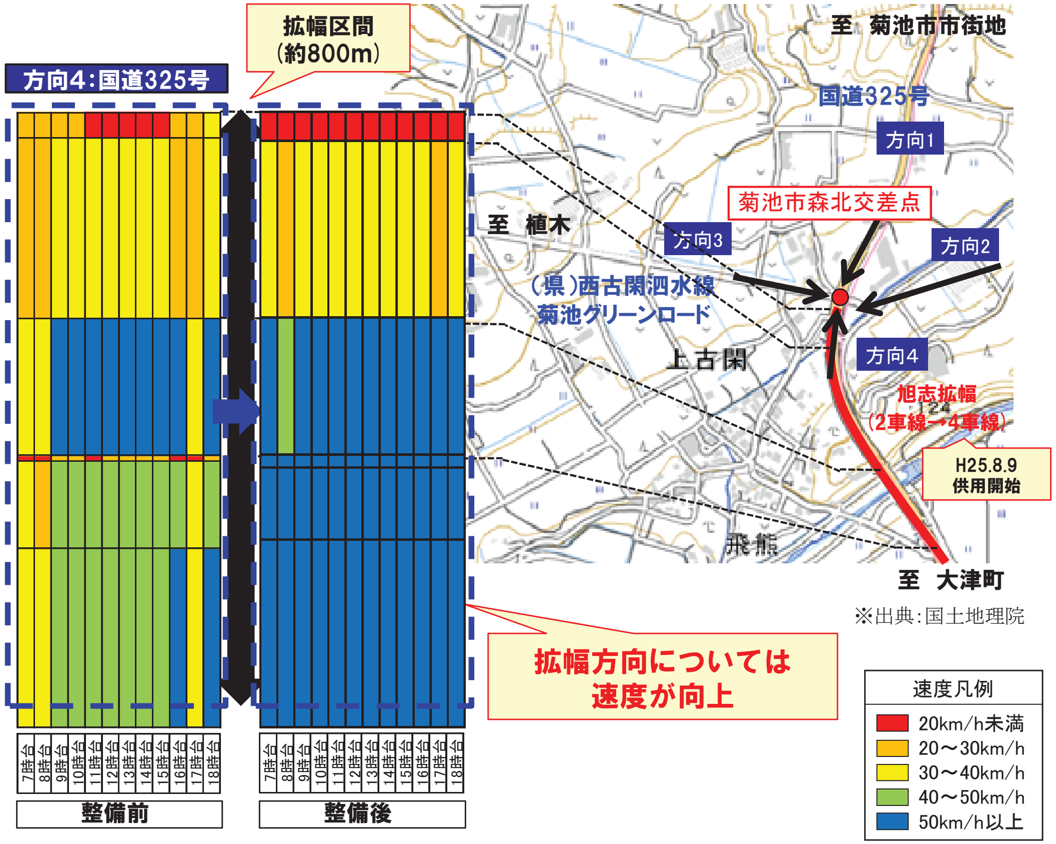


▲整備区間(約800m)の通過所要時間

資料:民間プローブデータ
(整備前H25.3~H25.8平日朝ピーク2時間平均、整備後H28.3~H29.2平日朝ピーク2時間平均)

●最新の交通状況

資料:民間プローブデータ
(整備前H25.3~H25.8平日平均/整備後H28.3~H29.2平日平均)



▼最新データによる森北交差点の平均速度

進入方向		最新(H28.3~H29.2平日)平均速度(km/h)		
		平日朝	平日夕	休日昼
方向1	国道325号	20.8	20.3	21.6
方向2	−	−	−	−
方向3	市道等	25.4	29.0	31.9
方向4	国道325号	18.9	17.4	14.4

※赤字は主要渋滞箇所の選定基準に該当

(3) 直轄国道以外のフォローアップ箇所

熊本西環状道路花園工区

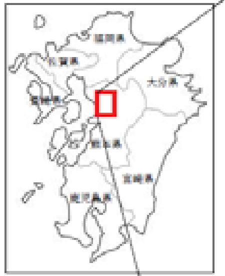
○平成29年3月に熊本西環状道路(花園(はなぞの)工区)が整備されたことにより、花園工区の開通により並行する現道(国道3号や(主)熊本田原坂(たばるざか)線)を利用していた一部の交通が熊本西環状道路に転換し、並行する現道の混雑が緩和した。また熊本市北部方面から熊本市中心部までの所要時間が短縮された。

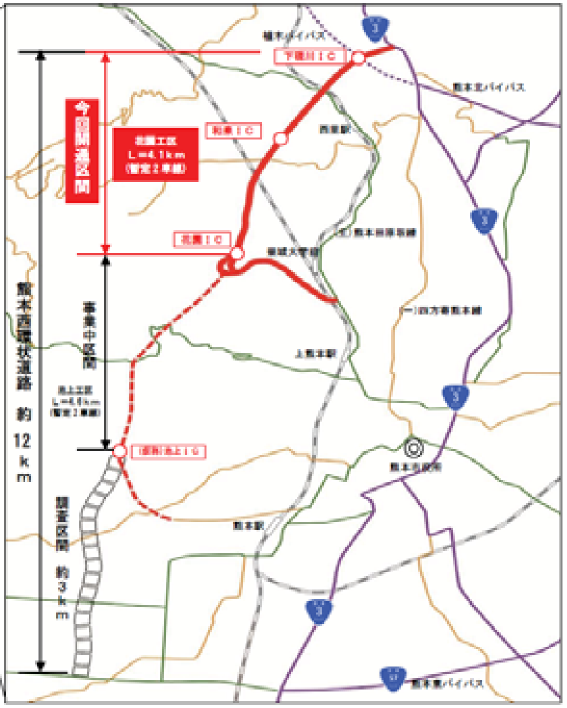
○今後は、混雑緩和が見込まれる主要渋滞箇所4箇所を「経過観察」とし、フォローアップをしていく。

※4箇所の内訳：:【(主)熊本田原坂線】フードパル入口交差点、貢町(みつぐ)交差点、崇城(そうじょう)大学前交差点、【国道3号】大窪(おおくぼ)2丁目交差点

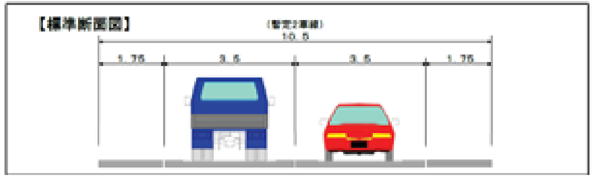
●整備概要

熊本西環状道路は熊本環状道路の西側部を形成する、延長約12kmの道路。 熊本都市圏の交通混雑の緩和を目的に、延長約12kmのうち、花園工区(約4km)と池上工区(約5km)の整備を進めており、花園工区(約4km)が平成29年3月に開通。





【開通式(H29.3.26)】

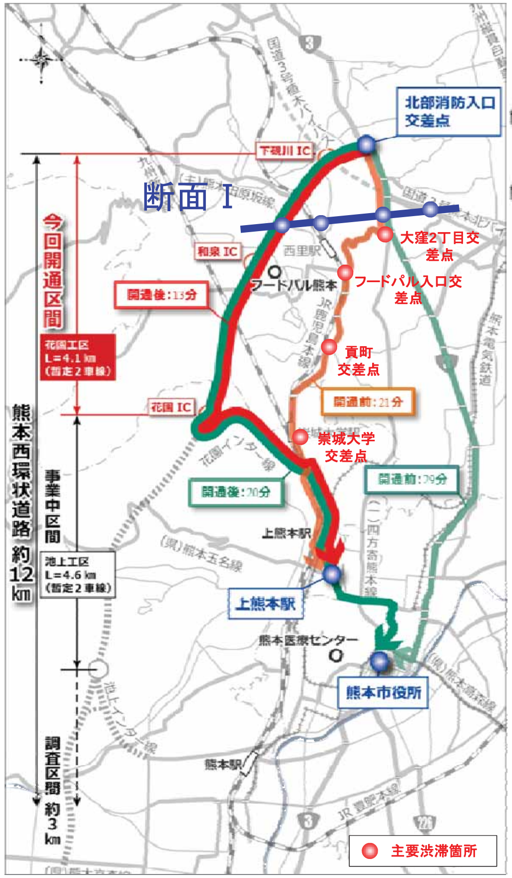


※熊本市記者発表資料(H29.6.19)

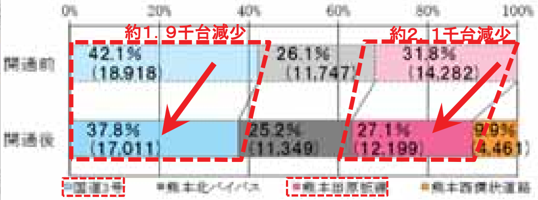
●混雑緩和面での整備効果

花園工区の開通により、並行する国道3号では1．9千台/12時間、(主)熊本田原坂線では約2．1千台/12時間の交通量が減少し、四方寄南交差点や貢町交差点等で、朝・夕に発生している渋滞が一部緩和。

また渋滞が緩和することにより熊本市北部方面から熊本市中心部までの所要時間が約8～9分程短縮された。

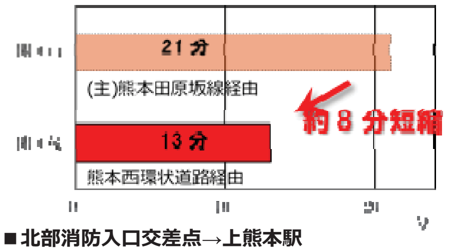


▼断面Ⅰの交通量(台/12時間)

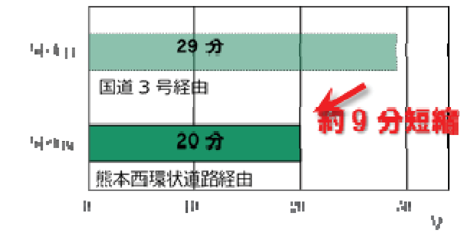


▼所要時間変化(平日朝ピーク時)

■北部消防入口交差点→熊本市役所



■北部消防入口交差点→上熊本駅



開通前：平成28年11月29日(火)
開通後：平成29年5月16日(火)
※熊本市記者発表資料(H29.6.19)

（4）選定基準非該当箇所（全9箇所）・・・ 未対策箇所

○最新データでのフォローアップにおける未対策箇所の選定基準非該当箇所（9箇所）について、経年速度状況及び周辺の交通状況（現地状況、交通量）を踏まえた上で**3箇所を解除候補箇所**とした。

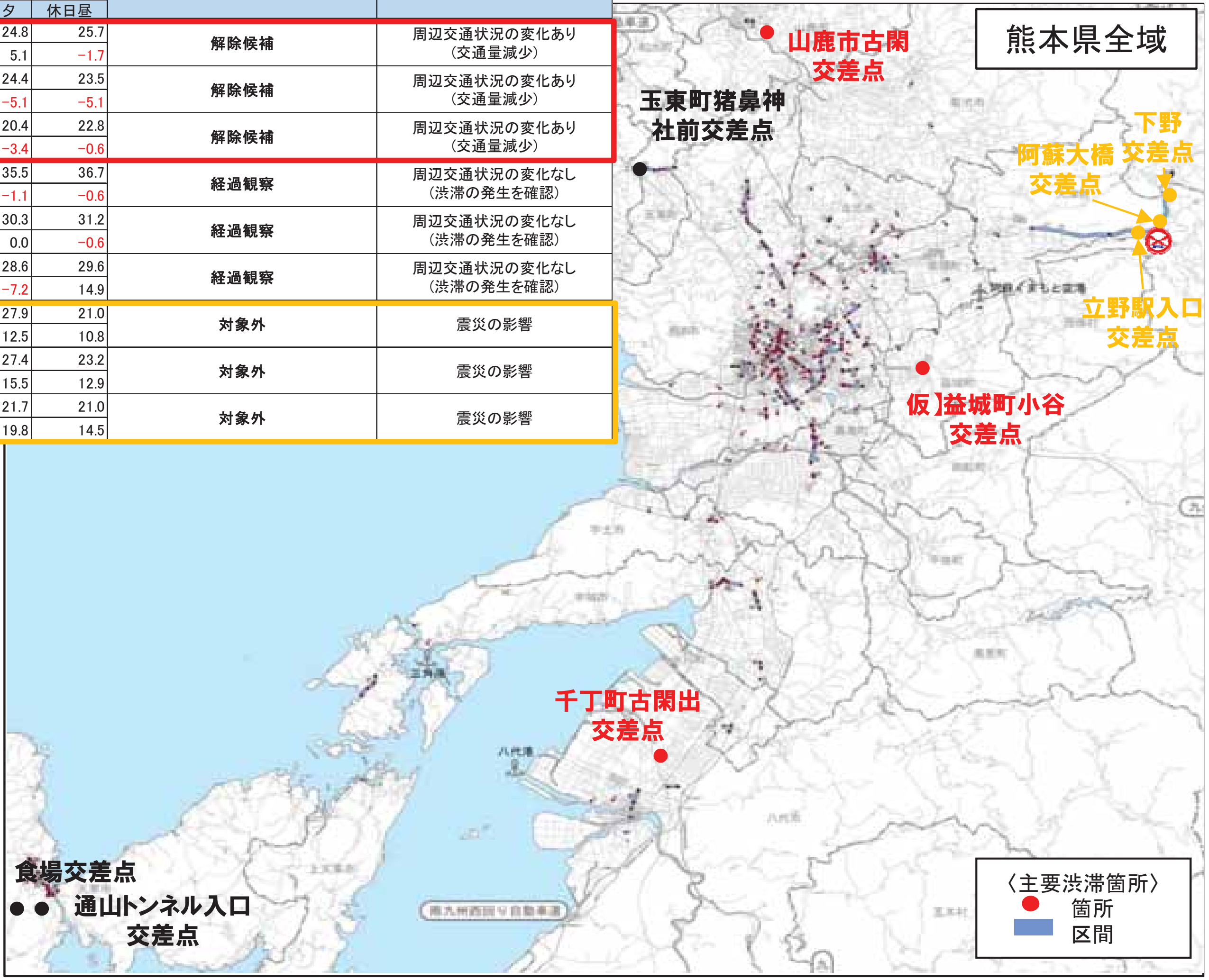
○**下野（しもの）交差点、阿蘇大橋（あそおおはし）交差点、立野入口（たてのいりぐち）交差点は、熊本地震による通行止めの影響を考慮し、今回は評価対象外**とする。

●最新データでのフォローアップ結果（選定基準非該当箇所）

単位：km/h

区分	主要渋滞箇所名	市町村名	選定時 平均速度(H24.4-H24.8平均) 平日朝	平日夕	休日昼	過去2年間のモニタリング 平均速度(H27.3～H28.2平均) 平日朝	平日夕	休日昼	平均速度(H28.3～H29.2平均) 平日朝	平日夕	休日昼	方針	位置づけ理由
解除候補	山鹿市古閑（やまがしこが）	山鹿市	31.0	19.7	27.4	26.6	23.5	24.3	27.5	24.8	25.7	解除候補	周辺交通状況の変化あり（交通量減少）
						-4.4	3.8	-3.1	-3.5	5.1	-1.7		
解除候補	仮】益城町小谷（ましきまちおやつ）	益城町	19.3	29.5	28.6	24.5	26.5	25.8	20.6	24.4	23.5	解除候補	周辺交通状況の変化あり（交通量減少）
						5.2	-3.0	-2.8	1.3	-5.1	-5.1		
解除候補	千丁町古閑出（せんちょうまちこがで）	八代市	18.5	23.8	23.4	20.9	21.6	23.2	20.5	20.4	22.8	解除候補	周辺交通状況の変化あり（交通量減少）
						2.4	-2.2	-0.2	2.0	-3.4	-0.6		
	食場（じきば）	天草市	19.8	36.6	37.3	37.3	35.3	36.0	38.1	35.5	36.7	経過観察	周辺交通状況の変化なし（渋滞の発生を確認）
						17.5	-1.3	-1.3	18.3	-1.1	-0.6		
	通山トンネル入口（とおりやまいりぐち）	天草市	19.7	30.3	31.8	30.3	30.4	30.9	30.4	30.3	31.2	経過観察	周辺交通状況の変化なし（渋滞の発生を確認）
						10.6	0.1	-0.9	10.7	0.0	-0.6		
	玉東町猪鼻神社前（ぎょくとうまちいのはなじんじゃまえ）	玉東町	37.7	35.8	14.7	28.2	31.2	25.1	31.8	28.6	29.6	経過観察	周辺交通状況の変化なし（渋滞の発生を確認）
						-9.5	-4.6	10.4	-5.9	-7.2	14.9		
対象外	下野（しもの）	南阿蘇村	16.5	15.4	10.2	22.4	18.1	14.7	31.6	27.9	21.0	対象外	震災の影響
						5.9	2.7	4.5	15.1	12.5	10.8		
対象外	阿蘇大橋（あそおおはし）	南阿蘇村	22.0	11.9	10.3	22.2	25.6	19.8	24.5	27.4	23.2	対象外	震災の影響
						0.2	13.7	9.5	2.5	15.5	12.9		
対象外	立野駅入口（たてのえきいりぐち）	南阿蘇村	8.0	1.9	6.5	3.9	3.7	3.7	20.9	21.7	21.0	対象外	震災の影響
						-4.1	1.8	-2.8	12.9	19.8	14.5		

※下段は選定時からの増減



（4）選定基準非該当箇所（国道325号　山鹿市古閑（やまがしこが）交差点）

○当該交差点は選定時より交差点を通過する交通量が減少。また、現地モニタリングでも渋滞が確認されなかった。
○過去2年間のモニタリングでも選定基準（旅行速度20km/h以上）をクリアしており、渋滞が解消されたため、「解除候補」とする。

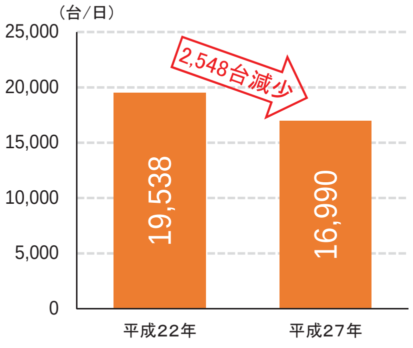
●交差点位置図

出典：国土地理院

▼写真①　当該交差点の交通状況

※H29.6撮影

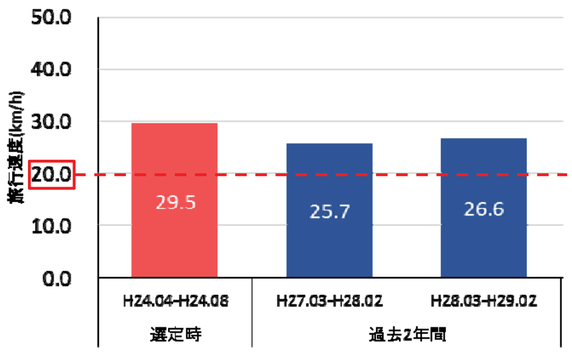
▼交差点流入交通量の変化



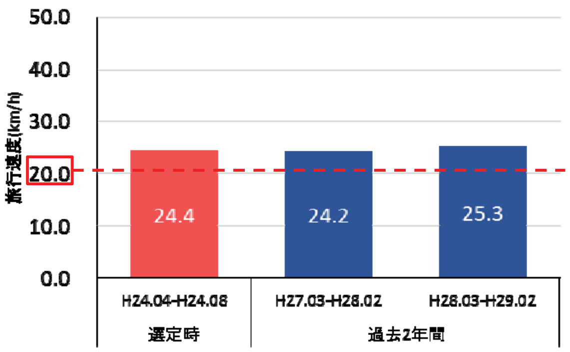
※センサス交通量（流入交通量が最大の方向）

●これまでのモニタリング結果

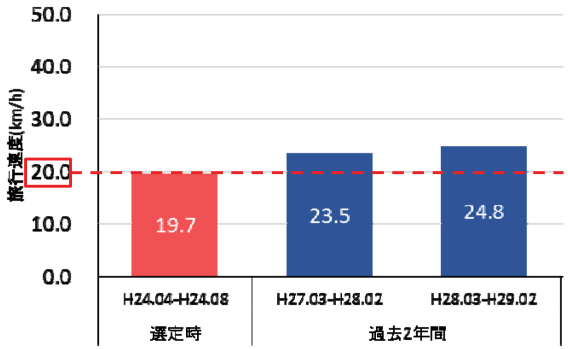
方向1：国道325号（北西）



方向3：国道325号（西）



方向2：市道等（東）



データ：プローブデータ　※平日朝・平日夕・休日昼の最も低い平均速度

(4) 選定基準非該当箇所（県道熊本益城大津線（くまもとましきおおづせん） 益城町小谷交差点（ましきまちおやつ））

○当該交差点は選定時より交差点を通過する交通量が減少。また、現地モニタリングでも渋滞が確認されなかった。
○過去2年間のモニタリングでも選定基準（旅行速度20km/h以上）をクリアしており、渋滞が解消されたため、「解除候補」とする。

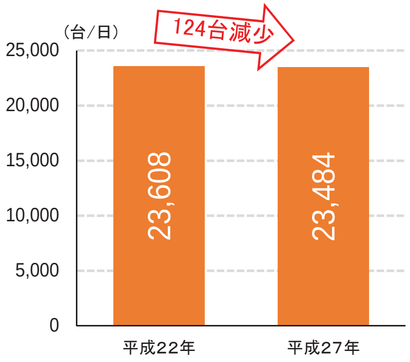
●交差点位置図

出典：国土地理院

▼写真① 当該交差点の交通状況

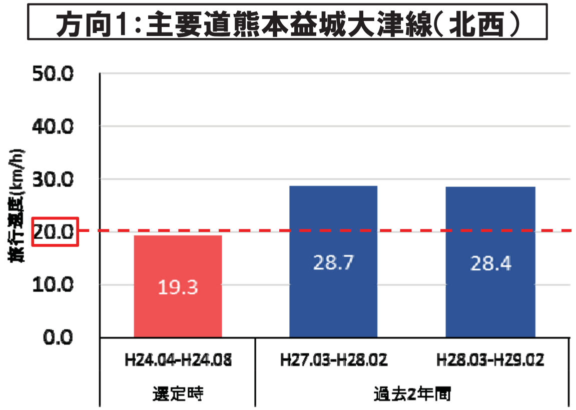
※H29.6撮影

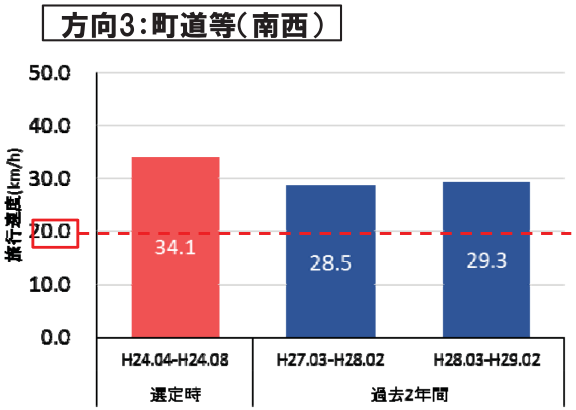
▼交差点流入交通量の変化

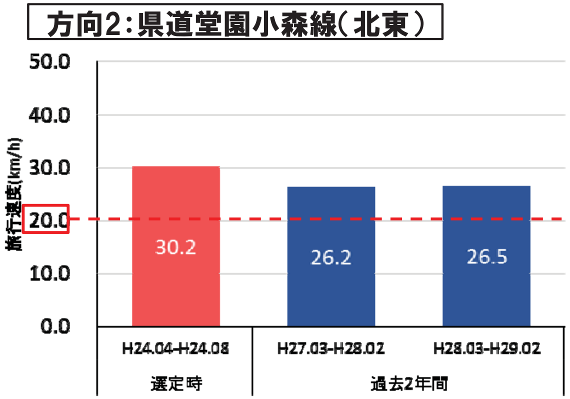


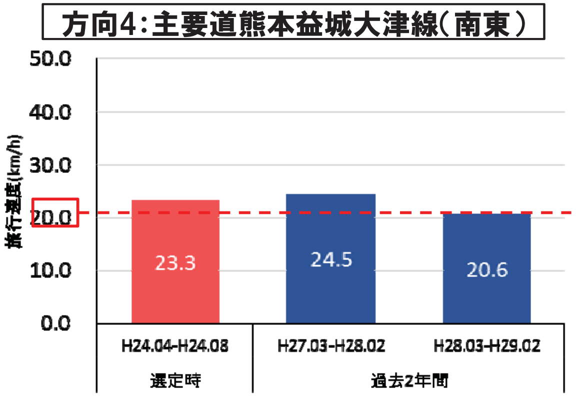
※センサス交通量（流入交通量が最大の方向）

●これまでのモニタリング結果









データ：プローブデータ ※平日朝・平日夕・休日昼の最も低い平均速度

(4) 選定基準非該当箇所((主)八代鏡宇土線（やつしろかがみうとせん） 千丁町古閑出（せんちょうまちこがで）交差点)

○当該交差点は選定時より交差点を通過する交通量が減少。また、現地モニタリングでも渋滞が確認されなかった。
○過去2年間のモニタリングでも選定基準(旅行速度20km/h以上)をクリアしており、渋滞が解消されたため、「解除候補」とする。

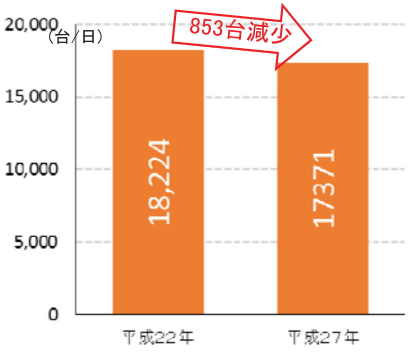
●交差点位置図

出典：国土地理院

▼写真①　当該交差点の交通状況

※H29.7撮影

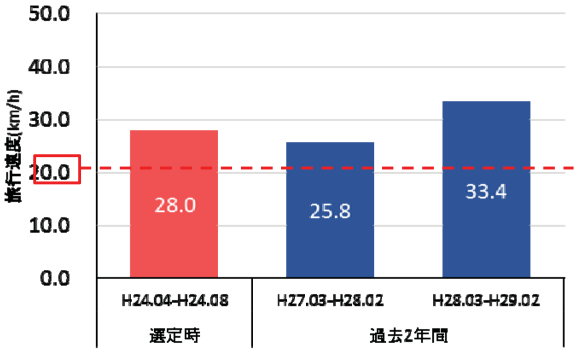
▼交差点流入交通量の変化



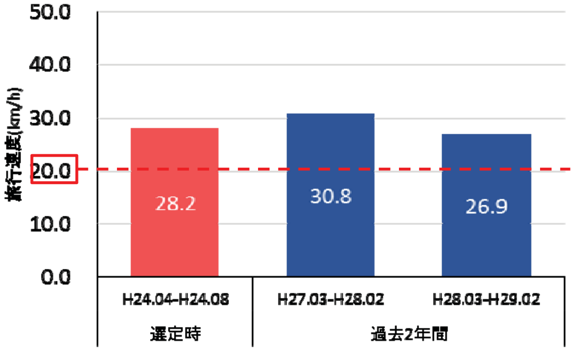
※センサス交通量(流入交通量が最大の方向)

●これまでのモニタリング結果

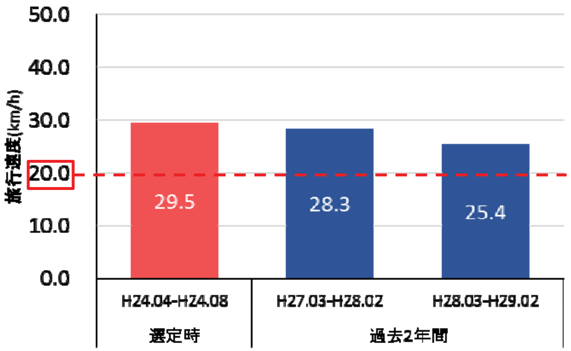
方向1:県道共栄千町停車場線(北西)



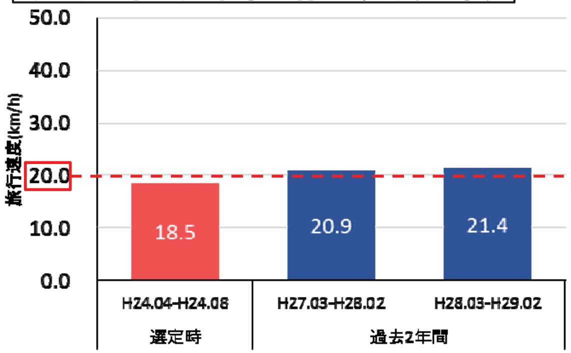
方向3:(主)八代鏡宇土線(南西)



方向2:(主)八代鏡宇土線(北東)



方向4:県道共栄千町停車場線(南東)



データ:プローブデータ　※平日朝・平日夕・休日昼の最も低い平均速度

(1) 熊本県全体の対策の方向性

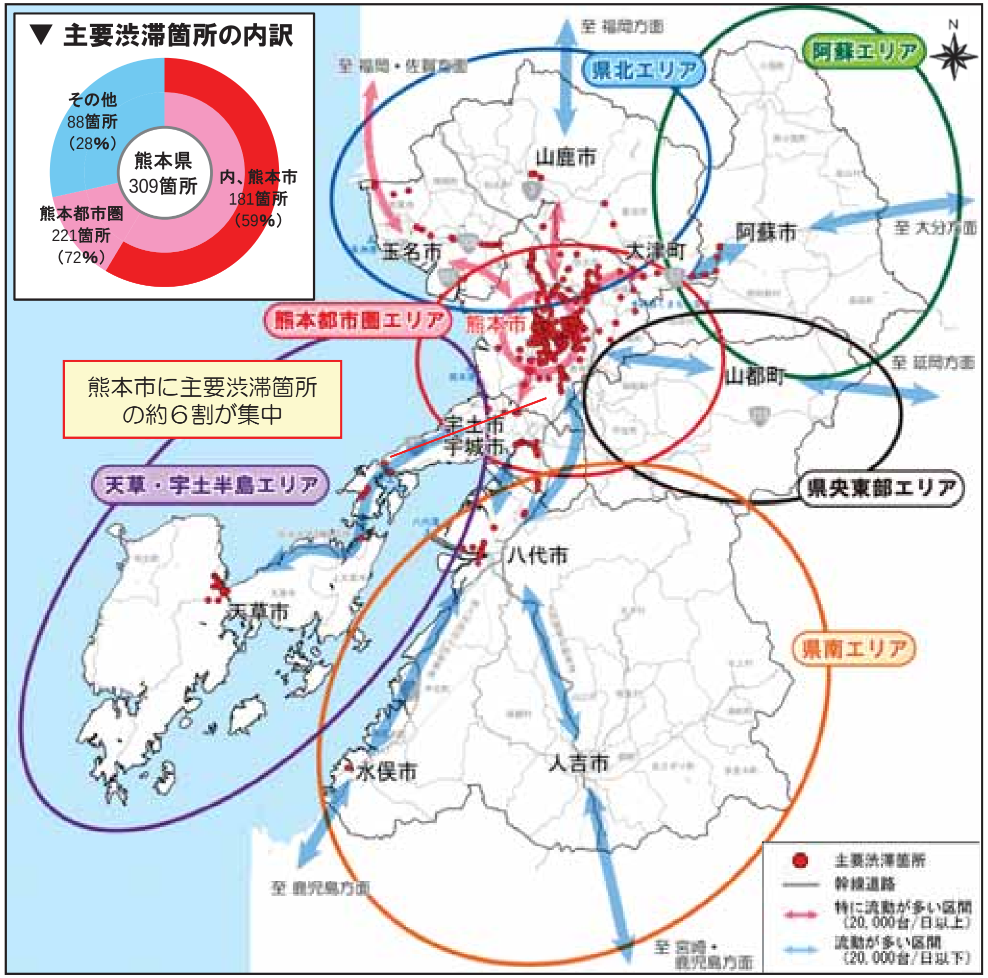
1．熊本県の概況

	概要
熊本県の状況	・熊本県は東西143km、南北127km、7405km^{2}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。 ・現在整備中の南九州西回り自動車道、九州横断自動車道延岡線等を活かした、さらなる交流圏域の拡大が期待されている。
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の交通集中により、県内各所で発生している。 ・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、<u>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</u>してまいります。

■主要渋滞箇所全体の約６割が集中している熊本市周辺においては、道路管理者・県警・交通事業者等で構成する熊本都市圏エリアＷＧを活用し、主要渋滞箇所図等により、地域課題を共有し議論を進めます。

■他の地域の渋滞エリアでは、関係者ヒアリング等を実施し、必要に応じてエリアＷＧを設置し、交通課題について議論を進めます。

(2) 熊本都市圏エリアの対策の方向性

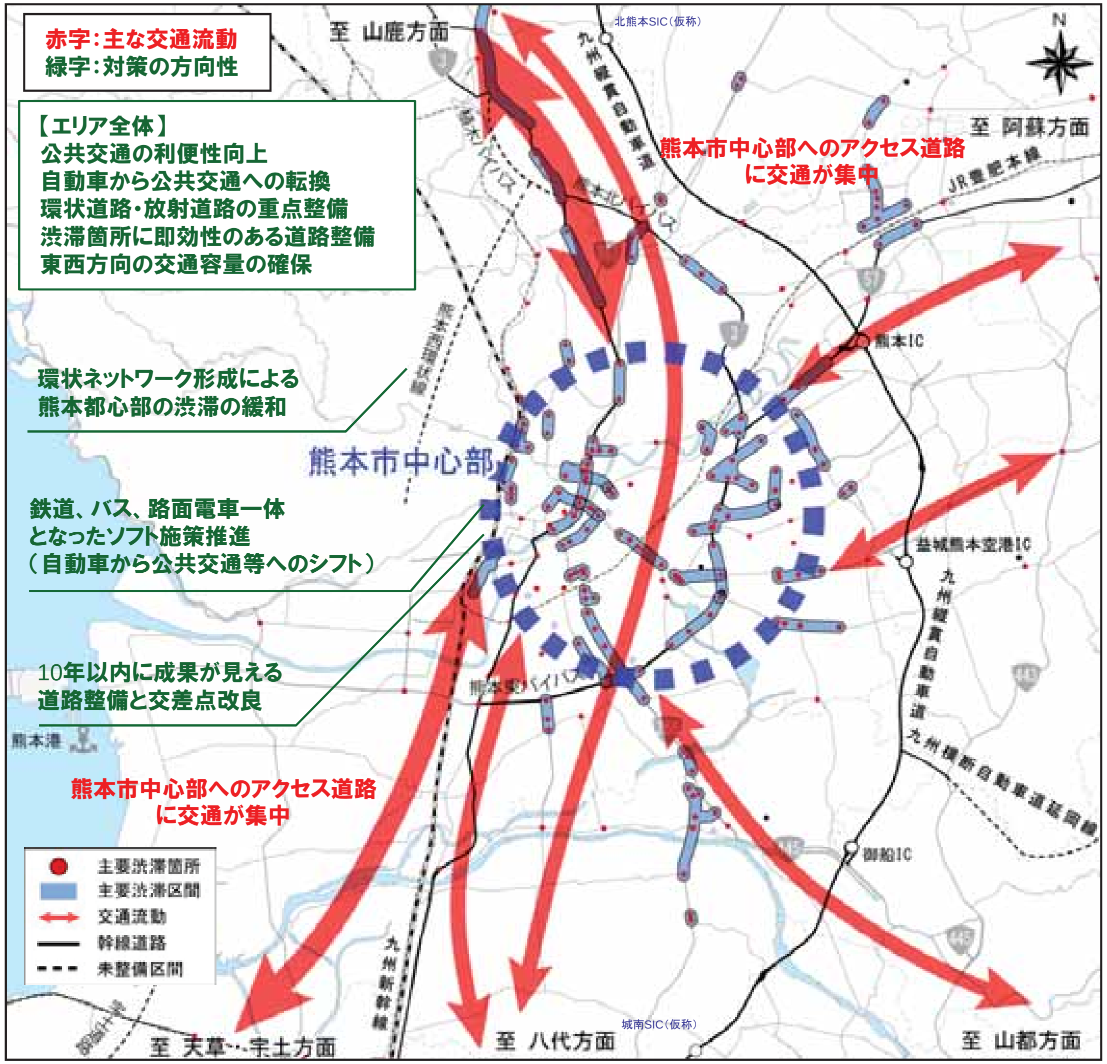
1．熊本市の概況

	概要
市街地の状況	・熊本市街地は、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。 ・現在整備中の九州横断道延岡線等を活かしたさらなる交流圏域の拡大が期待されている。
道路交通状況	・熊本市都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。 ・熊本北バイパス、熊本西環状線等の2環状11放射道路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	・2環状（南北軸）11放射道路（都心アクセス軸）の重点整備等 ・熊本西環状線、国道3号 熊本北バイパス、植木バイパスの整備 ・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．熊本市の主要渋滞箇所と現在の対策等



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ＷＧを設置し、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

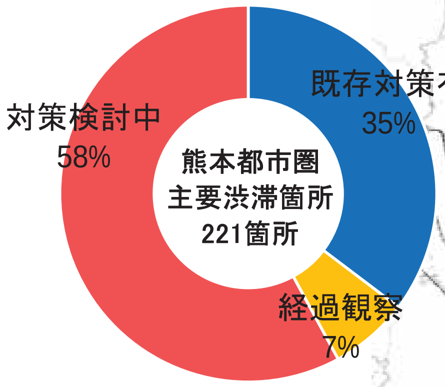
（エリアＷＧ体制）

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

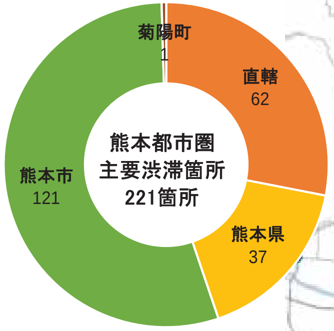
（３）既存対策の状況確認及び対応方針（案）

○熊本都市圏の主要渋滞箇所の内、既存対策（ハード対策）により約４割が渋滞解消・緩和効果が見込まれる一方で、対策検討中箇所が約６割存在する。
○既存対策有箇所については引き続き対策事業を推進するとともに、経過観察箇所（事業完了箇所）については対策効果を検証する。
○対策検討中箇所については、熊本都市圏内では用地等の制約により新たに大規模なハード対策を行うことが難しい状況にあることから、道路を賢く使う取り組みやソフト対策を積極的に検討し、対応していく。

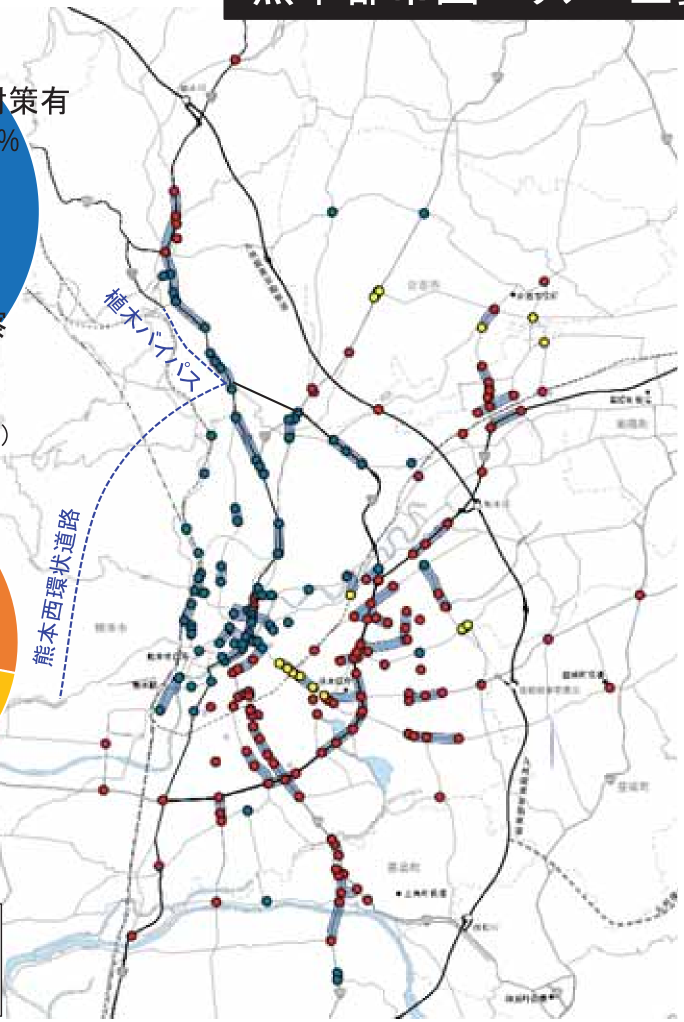
熊本都市圏エリア　主要渋滞箇所　221箇所



▲対策状況（熊本都市圏）



▲道路管理者別の内訳



● … 対策事業有箇所
● … 経過観察箇所
● … 対策検討中箇所

▲対策状況図

◆対応方針

○既存事業有箇所（ハード対策）
⇒引き続き対策事業を推進

○経過観察箇所（事業完了箇所）
⇒対策効果の検証

○対策検討中箇所

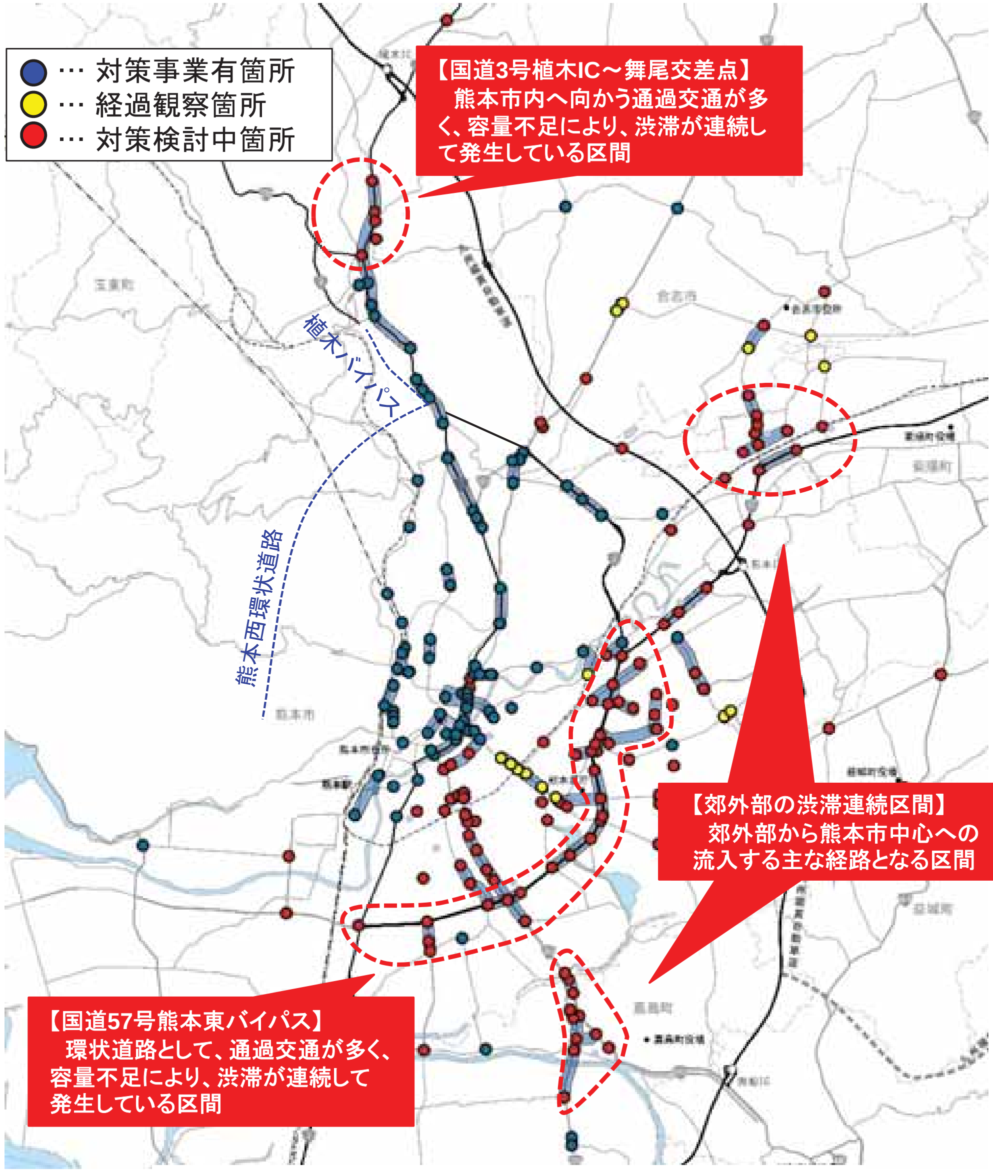
・道路を賢く使う取り組みの検討
⇒局所的な短期対策（ピンポイント対策）を検討
対策例）右折車線の設置・延伸

・ソフト対策の検討
⇒パーク&ライドやモーダルミックス施策

(4) 対策検討中箇所の対応方針(案)

○各箇所の交通状況及び周辺の地域特性を踏まえた上で<u>道路を賢く使う取り組みやソフト対策を検討</u>し、対応していく。

●対応方針



▲対策検討中箇所の交通状況及び周辺の地域特性

【国道3号植木IC～舞尾交差点間】

熊本市内へ向かう通過交通が多く、容量不足により、渋滞が連続して発生しているため、<u>現道の混雑を緩和する対策等を検討</u>していく

【郊外部の渋滞連続区間】

郊外部⇔熊本市中心の行き来する主な経路となっているため、交差点を通過する車両の主な利用経路や発着地といった利用の実態を把握した上で<u>中心部への自動車流入を抑制するようなソフト対策を検討</u>していく

【国道57号熊本東バイパス】

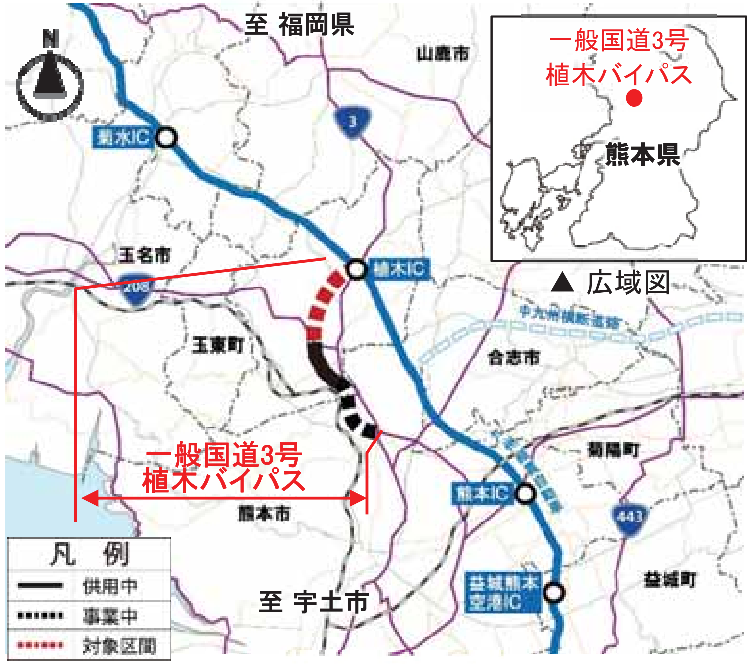
熊本市内へ向かう交通が多く、路線全体として混雑が著しいため、<u>渋滞緩和に向けた対策を検討</u>していく

【その他】

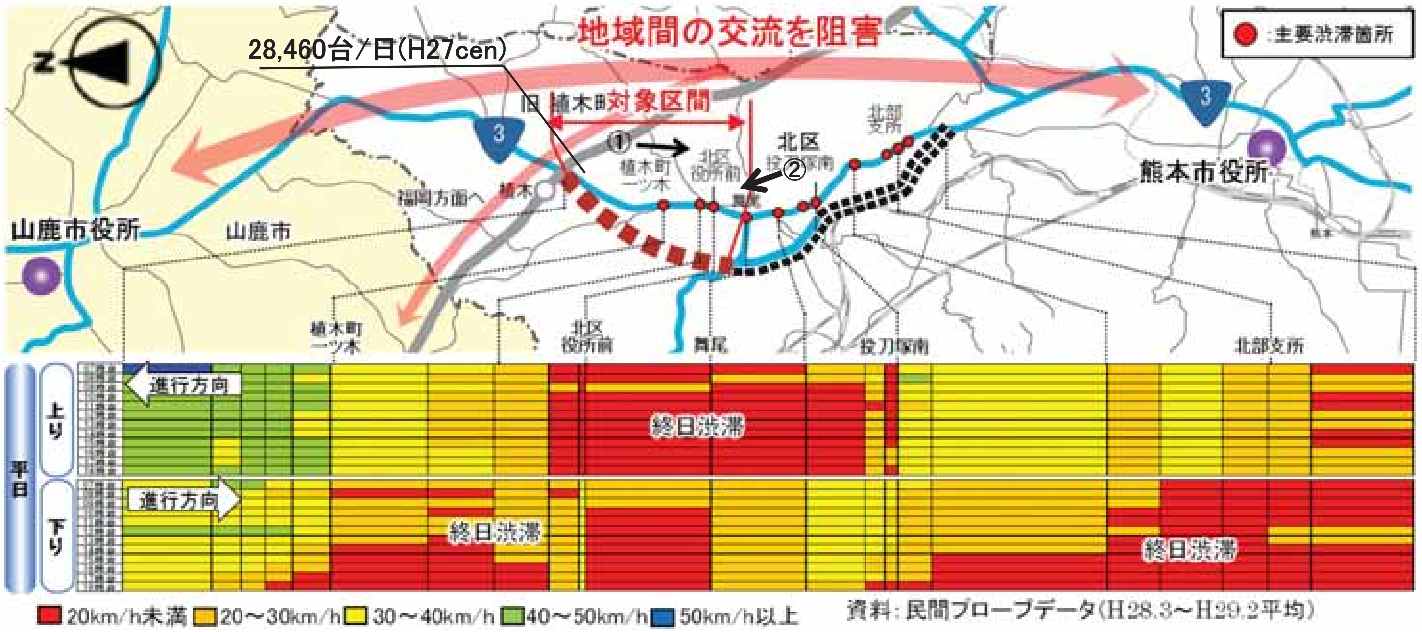
生産性革命に向けた<u>ピンポイント渋滞対策の検討</u>
各箇所の渋滞要因にあった対策を個別に検討

(5) 国道3号植木(うえき)IC～舞尾(もうの)交差点間の対策方針(案)

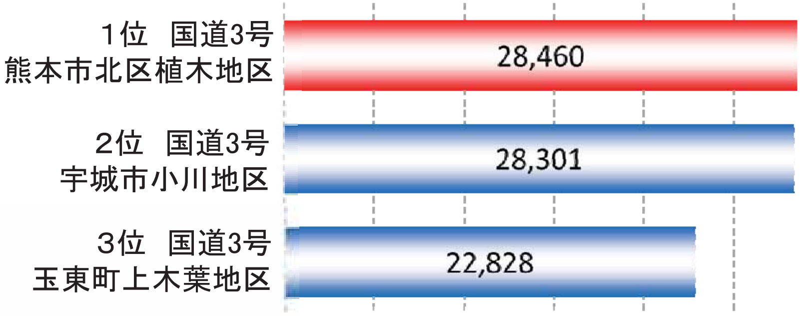
○国道3号植木IC～舞尾交差点間は植木IC及び山鹿(やまが)市から熊本市街地へ向かう通過交通が多く、熊本県内の直轄国道の中でも交通量が最も多い状況にあり、終日渋滞が発生しており、円滑な地域間交流を阻害している。
○熊本地震時は九州縦貫道通行止めの影響で当該区間の渋滞が悪化し、支援物資の到着遅延等混乱を招いた。
○舞尾交差点以南の国道3号はバイパス整備が進んでいるが、植木IC～熊本市街地までのボトルネックとして今後当該区間が残存することが想定され、対策が必要である。



▲事業位置図



▲国道3号植木バイパス並行区間の速度

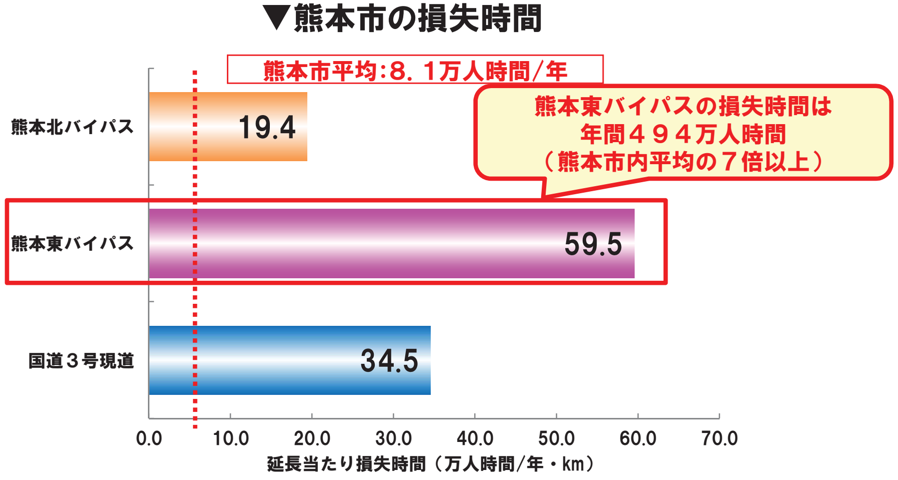


▲熊本県直轄国道交通量ランキング(台/日)
資料:道路交通センサス(H27)
※熊本県直轄国道2車線道路(未事業化)を対象)

(6) 国道57号熊本東バイパスの対応方針(案)

○国道57号熊本東バイパスの年間損失時間は約494万人時間、延長当たりの損失時間は熊本市平均の7倍以上となっており、熊本市内の円滑な移動を阻害していることから、渋滞を緩和させるための対策が必要な状況にある。

○一部交差点立体化の都市計画決定がされているが路線全体として混雑が著しい状況のため、様々な整備形態を視野に入れて、対策検討を推進する。



資料:H22道路交通センサス(※集計対象はセンサス対象路線以上)

国道57号熊本東バイパス

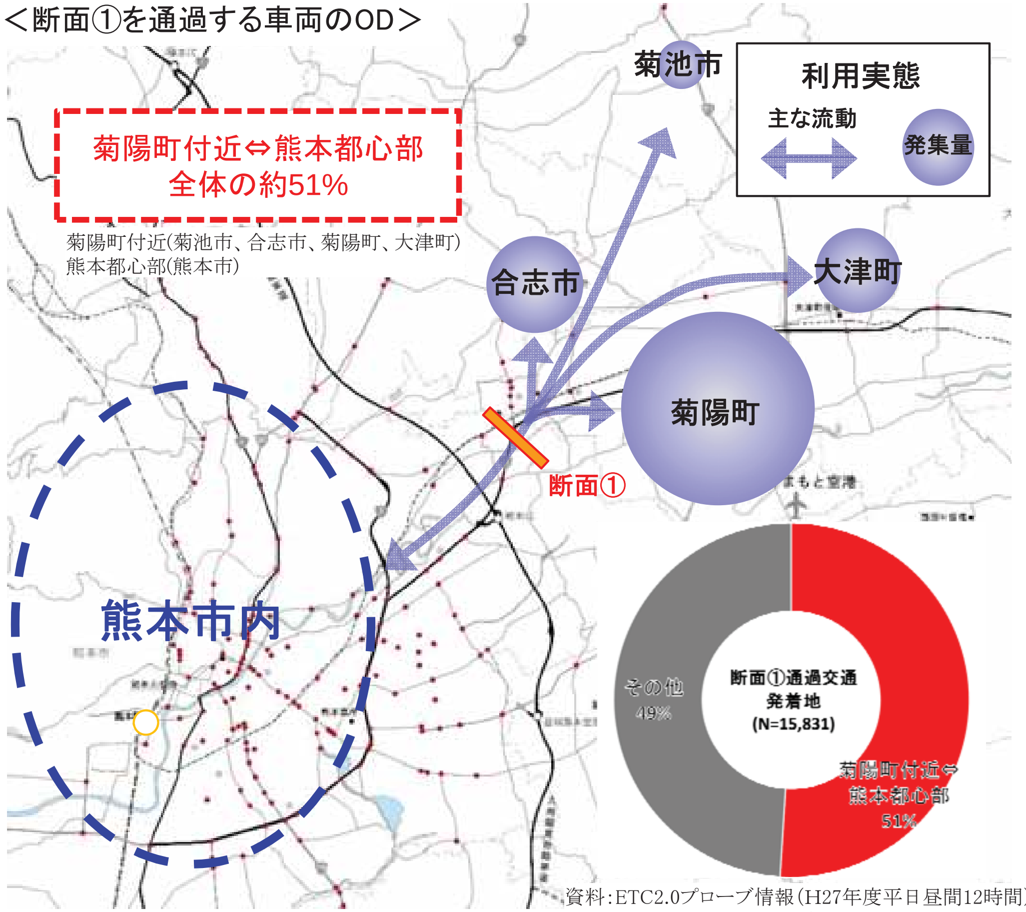
(7) ソフト対策の検討方針（案）

○ビッグデータを活用することで従来は定性的にしか整理できなかった利用特性（OD・利用時間帯等）の定量的な評価・分析から主要渋滞箇所を通過する車両の利用特性を把握し、対象とするターゲットを設定することが可能となった。
○対象とするターゲットに対してアンケート調査等を実施し、住民ニーズを把握することでより具体的かつ有効なソフト対策内容の検討が可能となった。
○例として、菊陽町（きくようまち）付近では国道57号から熊本都心部にアクセスする交通が約5割程存在し、付近の住民ニーズを踏まえると乗り換えの利便性向上や運行のサービス水準の向上、公共交通の運行情報提供が有効策として挙げられる。
○今後はこういった分析やニーズを踏まえた上で関係機関と協力してソフト対策案の具体化、実現に向けて検討を進める。

●郊外部の主要渋滞箇所利用交通のOD分析事例

菊陽町付近

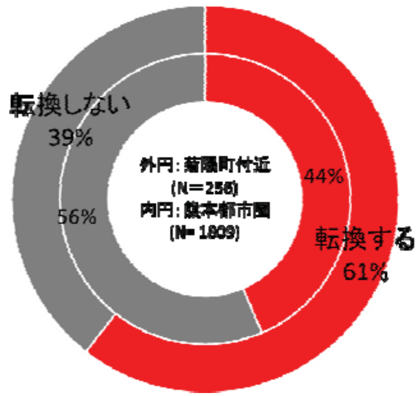
＜断面①を通過する車両のOD＞



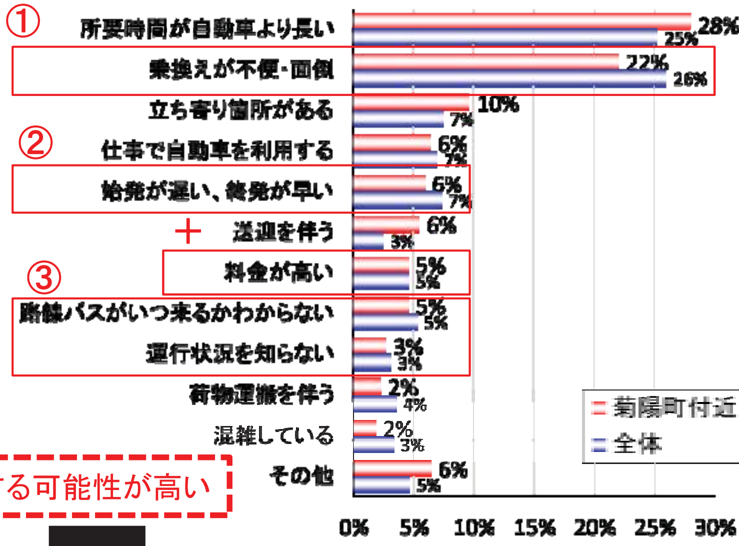
資料：ETC2.0プローブ情報（H27年度平日昼間12時間）
※弓削交差点通過交通を対象とし、集計

＜菊陽町付近の住民のニーズ＞

(問)公共交通の利便性が向上すれば
公共交通を利用するか。



(問) 公共交通を利用していない理由



資料：熊本都市圏パーソントリップ調査

公共交通の利便性向上→転換する可能性が高い

(例)有効と考えられる対策

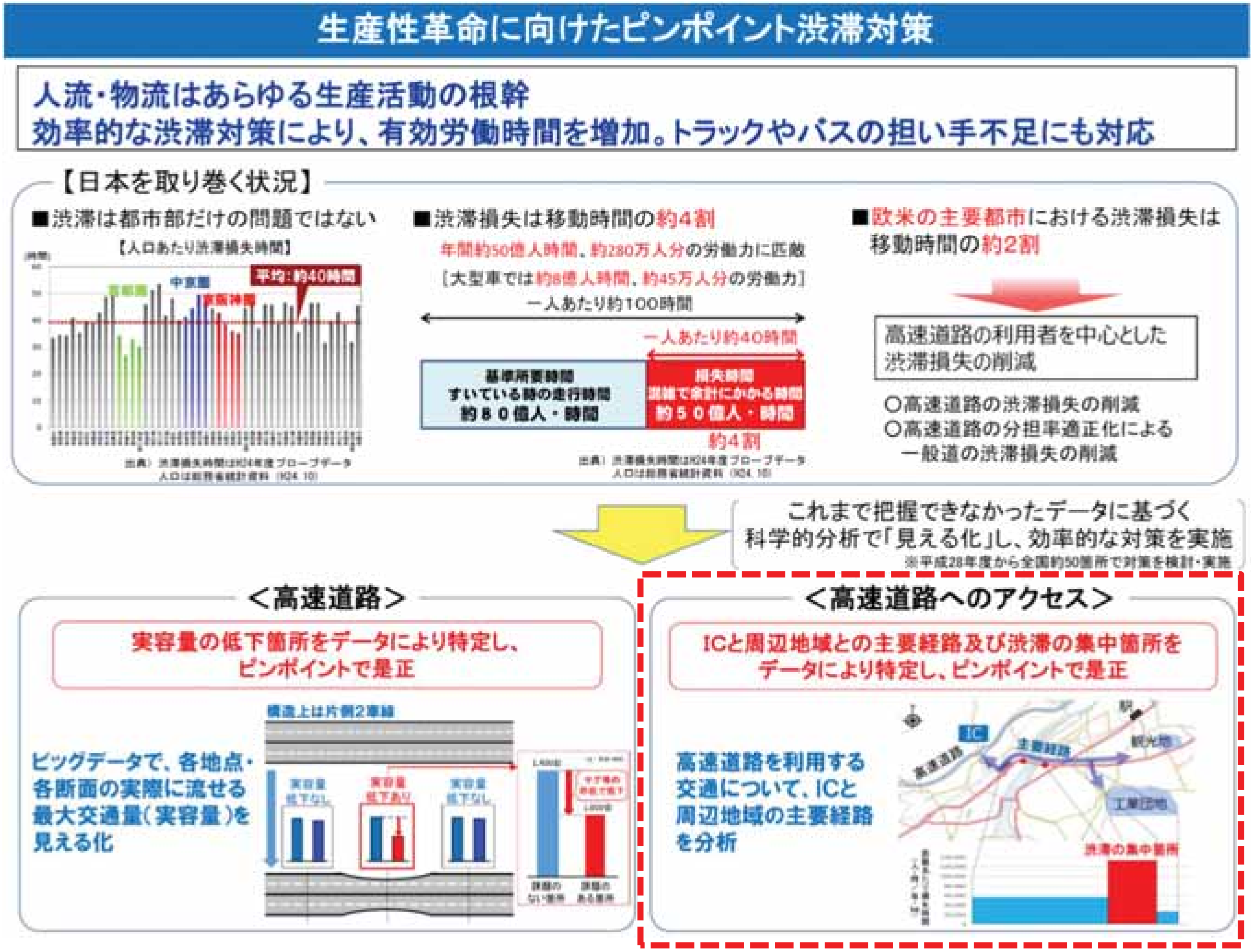
①P＆R施策、P＆B施策
②運行のサービス水準の向上
③バス運行情報や時刻表の情報提供

(8) ピンポイント渋滞対策の検討方針（案）

〇国土交通省では、平成28年を「生産性革命元年」と位置付け、社会全体の生産性向上につながるストック効果の高い社会資本の整備・活用や関連産業の生産性向上、新市場の開拓を支える取組を加速化
〇その取組の一つとして、「生産性革命に向けたピンポイント渋滞対策」を選定（⇒ 高速道路へのアクセスをピンポイントで是正）

国土交通省「生産性革命プロジェクト」一覧
（平成28年3月7日・平成28年4月11日選定）

- 01 生産性革命に向けたピンポイント渋滞対策
- 02 首都圏の新たな高速道路料金の導入による生産性の向上
- 03 クルーズ新時代に対応した港湾の生産性革命プロジェクト
- 04 コンパクト・プラス・ネットワーク～密度の経済で生産性を向上～
- 05 土地・不動産の最適活用による生産性革命
- 06 本格的なi-Constructionへの転換
- 07 新たな住宅循環システムの構築と住生活産業の成長
- 08 i-Shippingによる造船の輸出拡大と地方創生
- 09 オールジャパンで取り組む「物流生産性革命」の推進
- 10 トラック輸送の生産性向上に資する道路施策
- 11 観光産業を革新し、我が国の基幹産業に
- 12 急所を事前に特定する科学的な道路交通安全対策
- 13 インフラ海外展開による新たな需要の創造・市場の開拓 ～成長循環型の「質の高いインフラ」の積極的海外展開～



資料：国土交通省生産性革命プロジェクトHPより

(9)トラック・バス等の利用者団体と連携した渋滞対策

○人・物の輸送の効率化を図るため、渋滞対策協議会と<u>トラックやバス等の利用者団体との連携を強化</u>し、<u>利用者目線で対策箇所を特定</u>した上で、<u>即効性のある渋滞対策を実施</u>。

渋滞対策協議会における議論

・最新交通データによる渋滞状況検証
・交通状況に対する専門的見地からの検証

↓

地域の主要渋滞箇所の特定・見直し

↓ ← **トラックやバス等利用者団体と連携**

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

・地域の課題を共有することで道路管理者と道路利用者間での議論を促進

↓

・円滑な渋滞対策の立案・実施を実現

モニタリング等による検証

＜トラックが渋滞に巻き込まれている状況＞

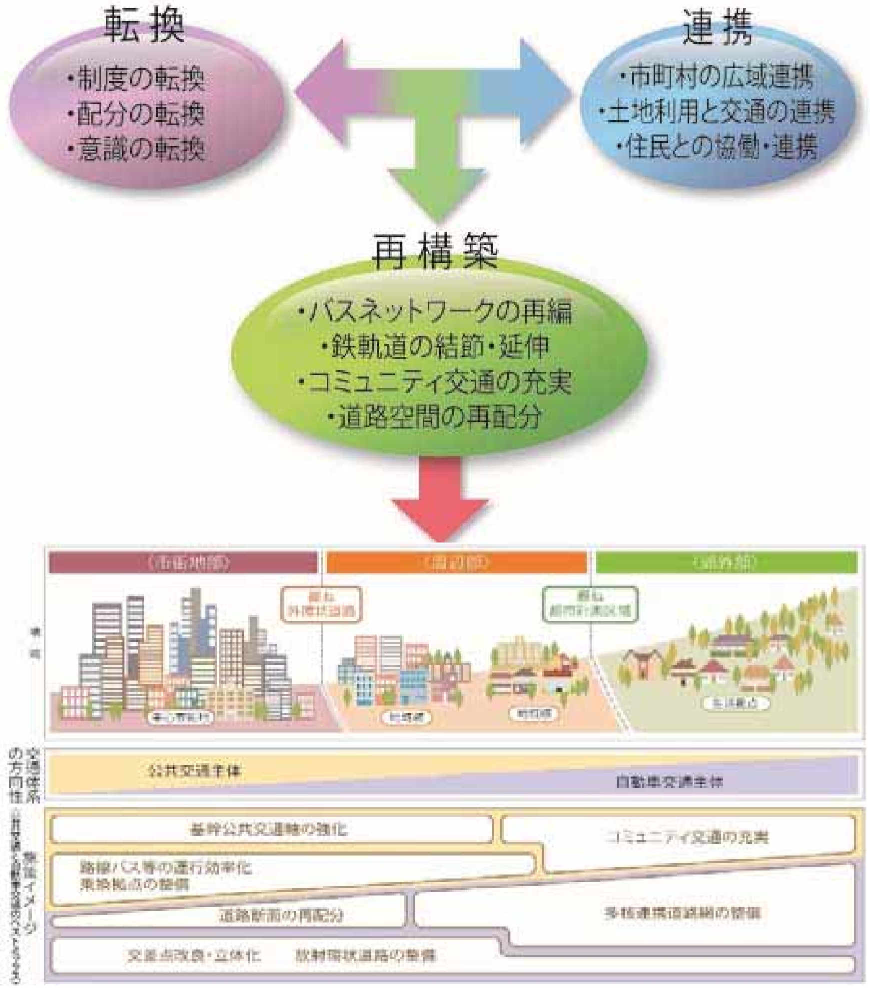
＜バスが渋滞に巻き込まれている状況＞

平成29年度は中部・中国ブロックの11箇所で対策を実施

（1）ソフト対策の取り組み事例（公共交通利用促進）

○平成28年3月に策定された熊本都市圏都市交通マスタープランでは地域特性に応じた公共交通ネットワークや道路空間の再構築により、利便性と効率性を兼ね備えた新たな交通体系（ベストミックス）の構築し、過度に自動車利用に依存してきた交通体系からの脱却を目指している。

○熊本市を中心に平成28年3月策定された熊本地域公共交通網形成計画においては、将来にわたり持続可能で利便性の高い公共交通網を形成することを目的としており、その中でP&R施策やモーダルミックス施策を掲げており、今後自動車交通からの転換による減少が期待される。



▲熊本都市圏都市交通マスタープラン（H28.3）の概要

▲地域公共交通網の将来像

資料：熊本地域公共交通網形成計画（平成28年3月）

(2) ソフト対策の取り組み事例（公共交通利用促進）

○熊本市・嘉島町では、熊本地域公共交通網形成計画（平成28年3月策定）に基づき、基幹公共交通の機能強化を目指し、18の事業を展開し、バスへの利用転換と幹線道路を中心に流入抑制等を図る予定。今年度は以下の事業により、自家用車等から公共交通機関への転換や利用促進を図る取り組みを進めていく予定である。
◆事業（16）：公共交通の利用促進

▼今後展開予定の18事業とスケジュール

事業名称	事業スケジュール		
	現況	前期（H28年度～H32年度）	後期（H33年度～H37年度）
事業（1）ゾーンシステムの導入		検討・実施	
事業（2）乗換拠点の整備		検討・実施	
事業（3）快速バス等の導入		検討・実施	
事業（4-1）公共車両等の走行環境の改善 バス専用（優先）レーン、PTPS	実施中	拡大検討	拡大実施
事業（4-2）公共車両等の走行環境の改善 ボトルネック交差点の改良、バスベイ整備	実施中	拡大実施	
事業（5）バス・鉄軌道等の輸送力の向上	実施中	拡大実施	
事業（6）メイン・サブターミナルの整備	実施中		
事業（7）環状線の導入	実施中	拡大検討・実施	
事業（8）都市バスを中心としたバス路線網の効率化		検討・実施	
事業（9）競合路線の改善	実施中	拡大検討・実施	
事業（10）統一時刻表・共同路線図の導入	実施中	拡大実施	
事業（11）バスロケーションシステムの導入		検討・実施	
事業（12）市電ロケーションシステムの導入		検討・実施	
事業（13）バリアフリー対応車両の充実	実施中	拡大実施	
事業（14）電停のバリアフリー化（電停改良）	実施中	拡大実施	
事業（15）パークアンドライド（P&R）等の整備	実施中	拡大検討・実施	
事業（16）公共交通の利用促進	実施中	拡大検討・実施	
事業（17）公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入	実施中	拡大実施	
事業（18）新たなコミュニティ交通の導入		検討・実施	

▲公共交通の利用促進（モビリティマネジメント）の実施イメージ

①バスの乗り方講座の開催

②利用促進のためのイベント（オープンハウス）

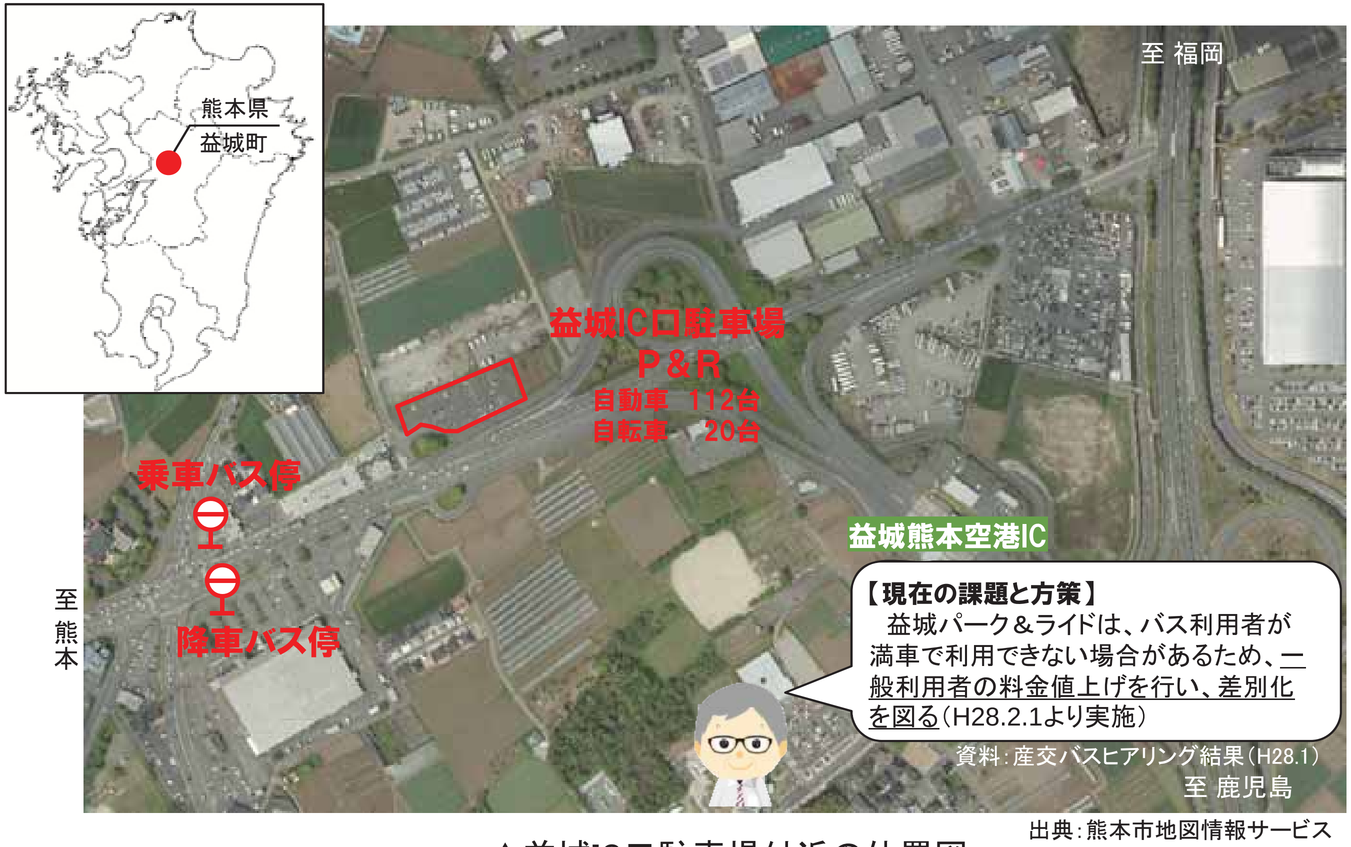
③利用促進キャンペーン

「バス・電車フォトコンテストin熊本」を事業者と連携して開催。
日頃、SNSをコミュニケーションツールとしている人を対象に、公共交通に触れてもらう足がかりとするため、バス、電車を利用して車窓からの風景や、行った先の写真をSNSで投稿することで利用促進に繋げる。

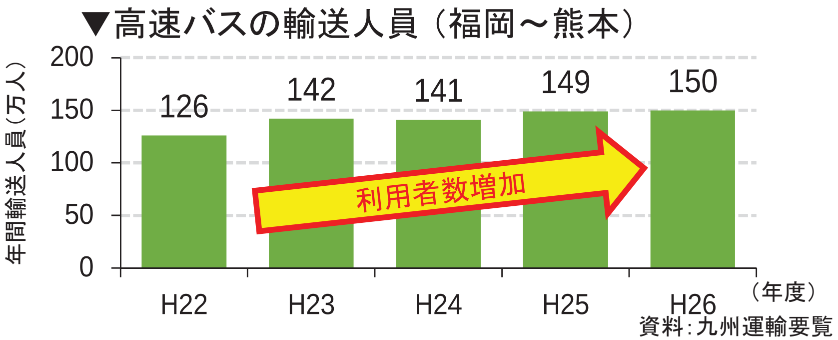
▲利用促進の各取り組み状況

(3) ソフト対策の取り組み事例 (パーク＆ライド①)

○熊本県で運行する産交バスでは、高速バス停留所にパーク＆バスライド用の駐車場を確保している。
○増加する高速バス利用人員に対応するため、民間事業者により利便性向上に貢献している。

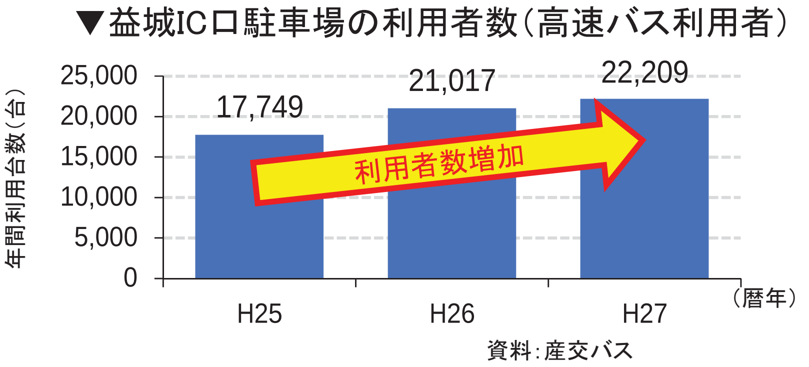


▲益城IC口駐車場付近の位置図



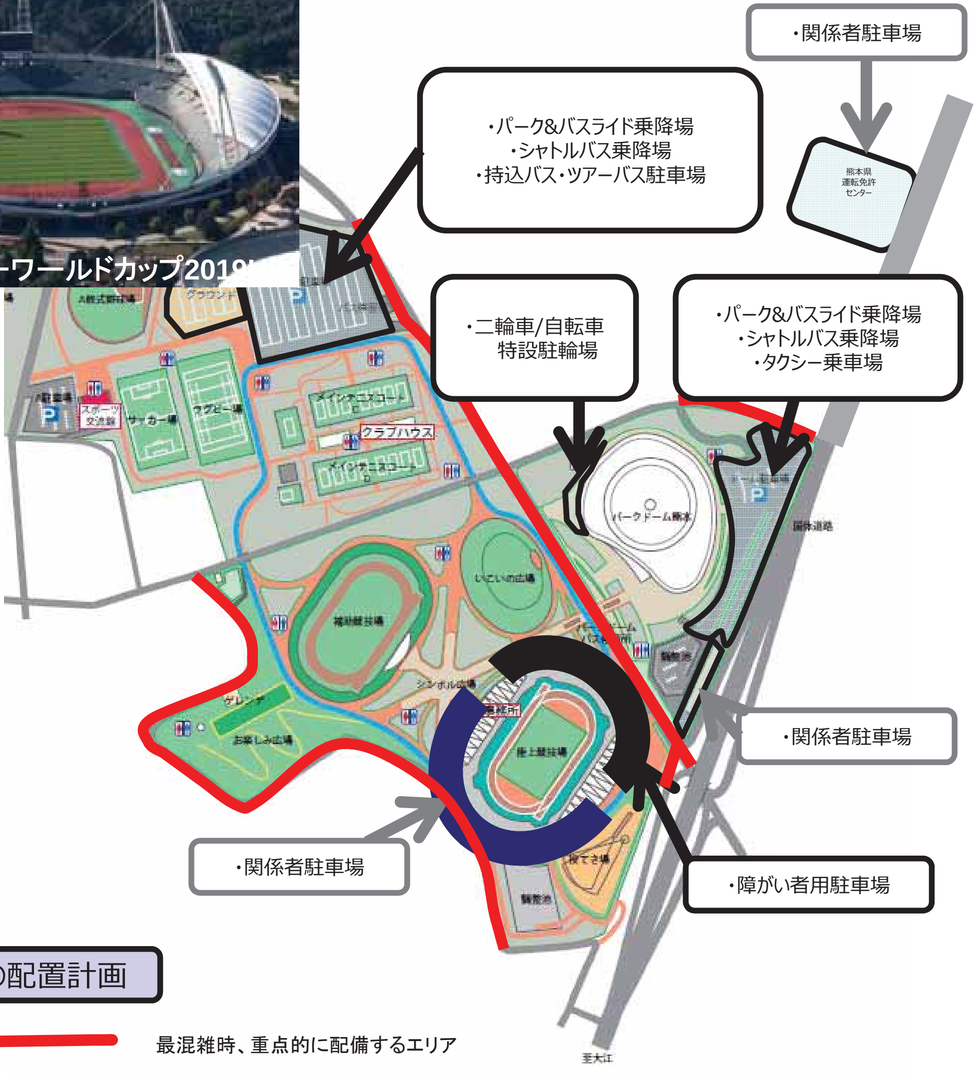
▼益城IC口駐車場の概要

駐車場料金	高速バス便数
バス利用者：250円/24時間 一般利用者：平日1,000円/土日祝2,000円	福岡行　平日：58便、休日：61便 熊本行　平日：62便、休日：62便



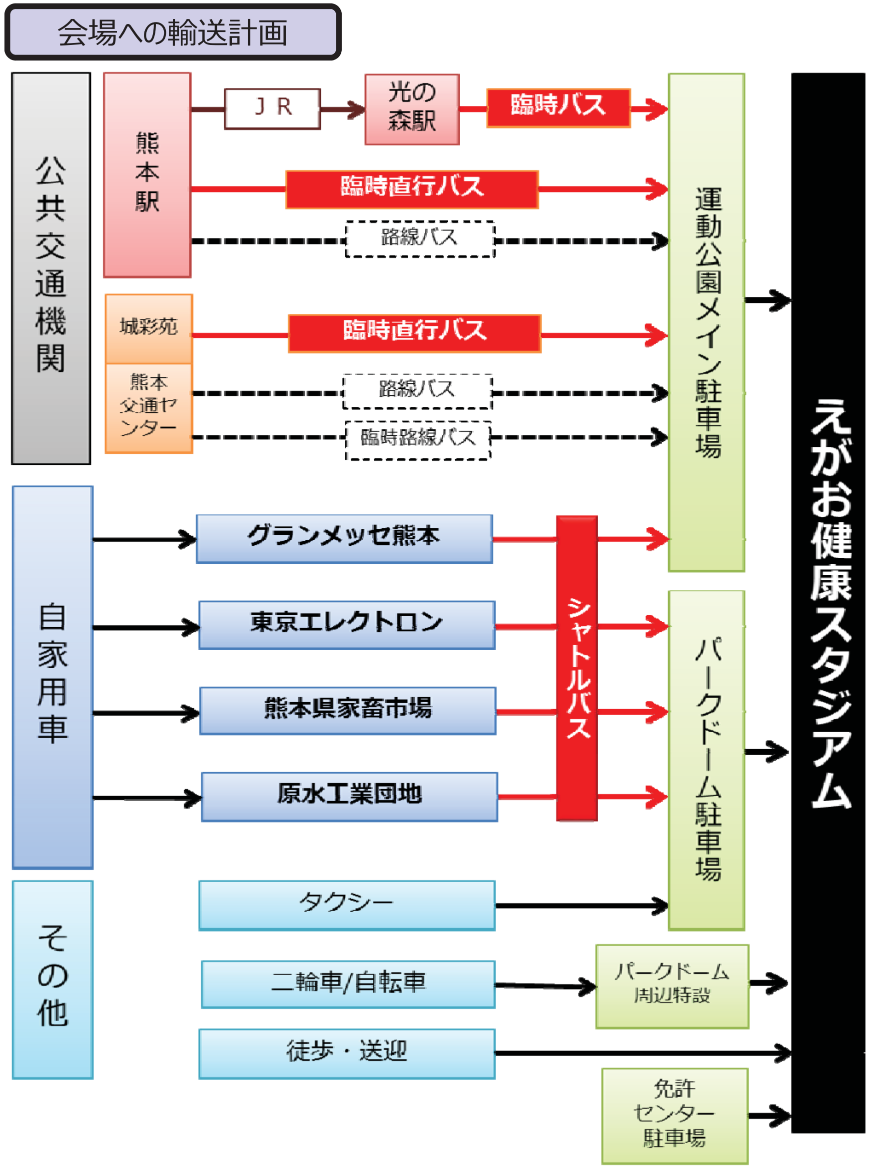
(4) ソフト対策の取り組み事例（パーク＆ライド②）

○えがお健康スタジアム（熊本県民総合運動公園陸上競技場）はラグビーワールドカップ2019の試合会場となっている。
○試合開催時は約3万人の観客を訪れることが見込まれ、観客が安全かつ円滑に会場に参集・離散できるようパーク＆バスライドを初めとする輸送計画を検討している。
○今後はテストマッチ開催時等を利用し、本番大会に向けて最適な輸送計画案を策定予定である。



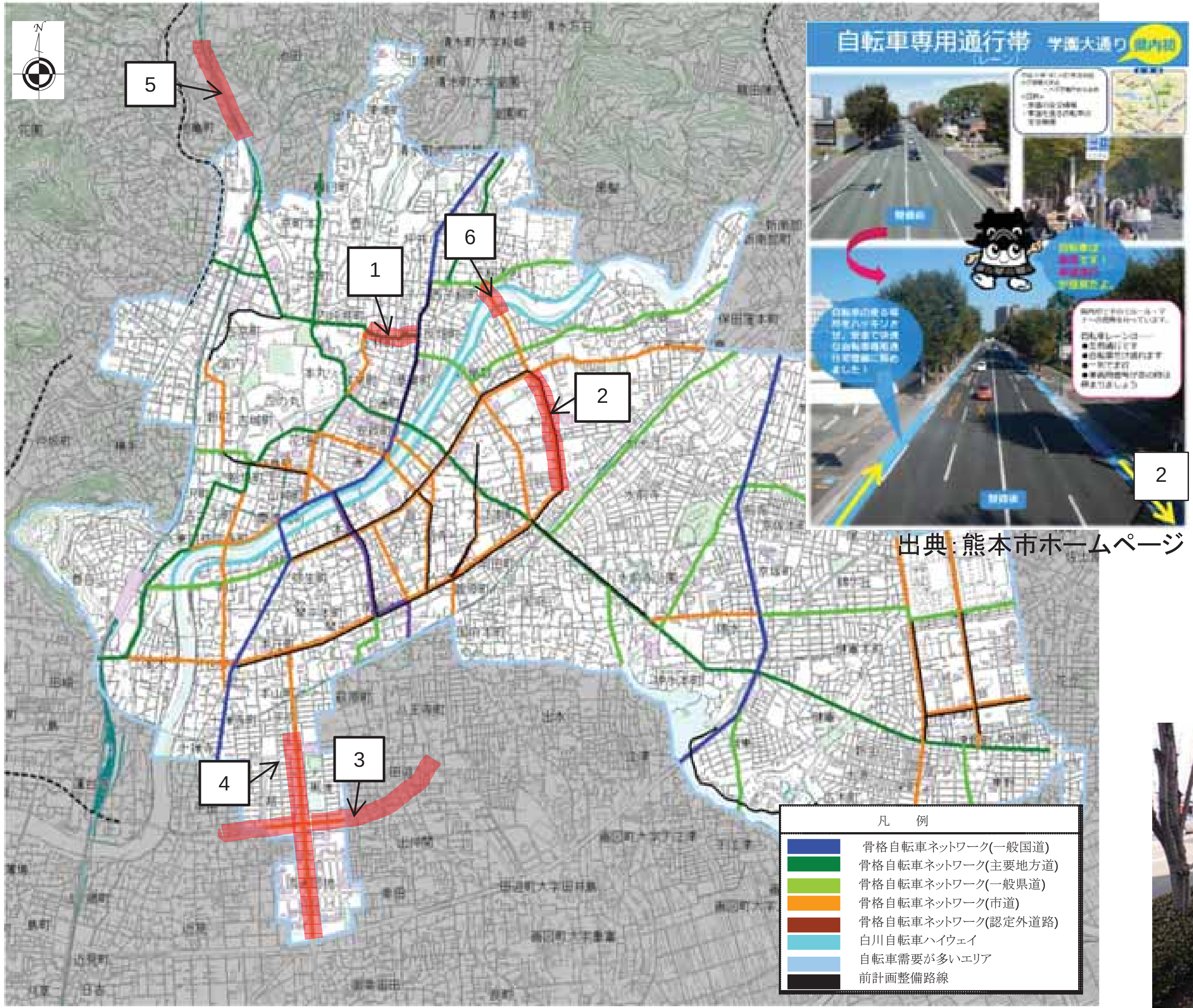
会場周辺の配置計画

最混雑時、重点的に配備するエリア



(5) ソフト対策の取り組み事例（自転車走行空間整備）

○熊本市では、「コンパクトなまちづくり」「中心市街地活性化」「低炭素都市づくり」を目的とした自転車利用の促進をしている。
○また第2次熊本市自転車利用者環境整備基本計画及び実施計画(平成23年度策定)に基づき、自転車走行空間整備を実施しており、効果的でかつ有効なソフト施策の実施を目指し、今後の以下の展開を予定している。
◆平成23年度選定した自転車走行空間優先整備区間について、整備を行っている。
◆今年度は、実施計画の見直しの中で、自転車利用のニーズを踏まえた上で自転車ネットワーク路線の抽出・選定を実施予定。



出典：熊本市ホームページ

▲整備箇所図

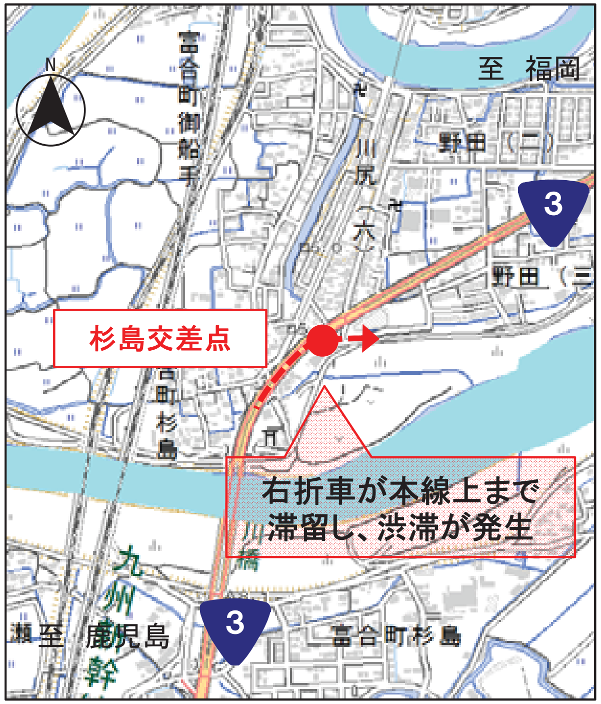
▼ H28年度末での取り組み状況

番号	路線名	完了延長（km）	整備形態
1	主要地方道熊本玉名線 （主要地方道熊本田原坂線）	0.45	路肩拡幅（側溝改良） カラー化
2	市道東子飼本町大江6丁目第1号線 （子飼本町大江6丁目第1号線）	1.0	自転車専用通行帯
3	（都）新土河原出水線 （野中3丁目田迎5丁目第1号線）	1.8	歩道内啓発ピクト
4	市道流通団地第1号線 （本荘町流通団地2丁目第1号線）	1.8	歩道内啓発ピクト
5	（都）上熊本法成寺線 （主要地方道熊本田原坂線）	0.98	自転車道
6	（都）子飼新大江線 （子飼本町大江6丁目第1号線（子飼橋））	0.32	自転車道
	合計	6.35	

(6) その他の渋滞対策の取組み事例（国道3号 杉島（すぎしま）交差点改良）

○国道3号の杉島交差点では南流入部において右折車両が右折レーンに収まらず本線上まで滞留し、本線の容量低下が発生している(朝ピーク時約1kmの渋滞が発生)。
○南流入部の右折レーンの延伸により右折車両による本線車両の進行阻害が改善し、渋滞が緩和した。

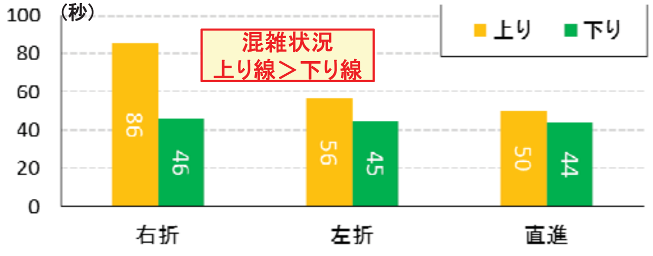
＜位置図＞



※出典：国土地理院

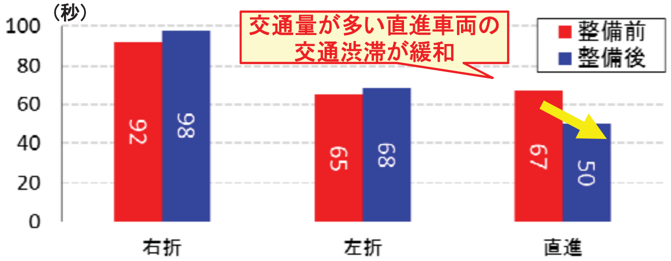
調査日：平成25年9月10日（火）

▼上下線方向別の渋滞状況(交差点通過時間)



※交差点通過時間：交差点手前300mを通過する際の所要時間

▼上り線方向別の渋滞状況(交差点通過時間)



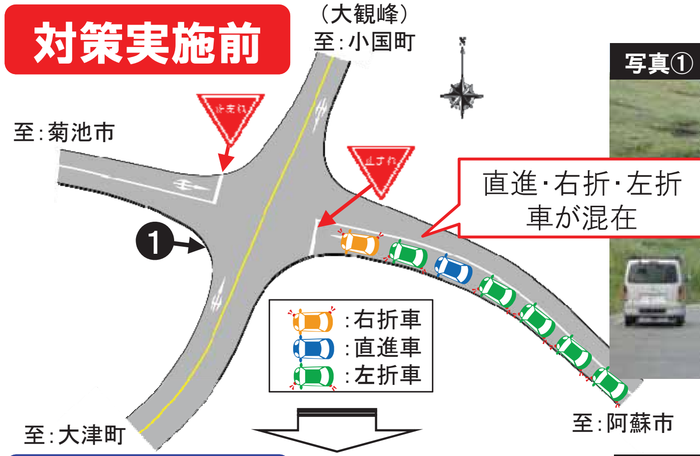
※交差点通過時間：交差点手前300mを通過する際の所要時間

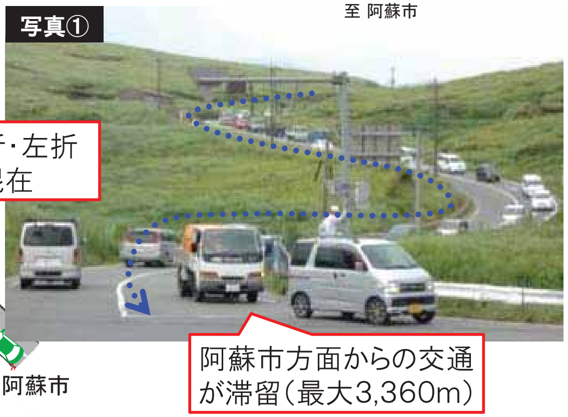
※データ：ETC2.0プローブ情報、整備前：H27.4.1-12.31/整備後：H28.4.1-13

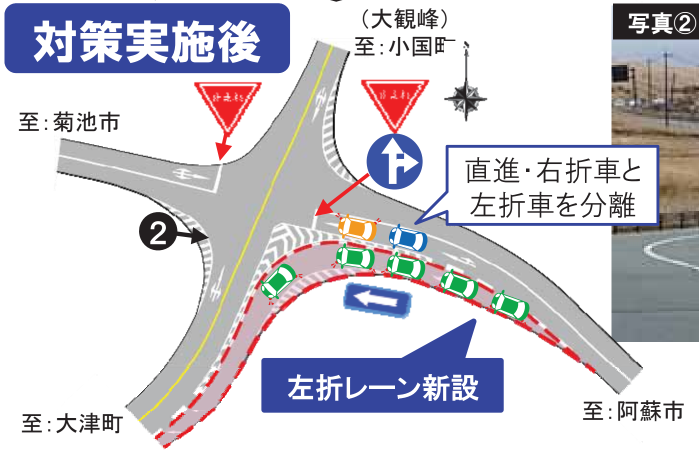
(6) その他の渋滞対策の取組みの事例（ミルクロード 二重峠(ふたえのとうげ)交差点）

○熊本地震による被災により阿蘇(あそ)方面への迂回路となっているミルクロード・二重峠交差点では、阿蘇方面からの左折レーン未設置による車線閉塞によって渋滞が発生していた。
○既存道路の空間を有効活用し、左折レーンを新設することで右折滞留車両による直進左折車両の進行阻害を解消し、渋滞が大幅に緩和した。

※出典：国土地理院



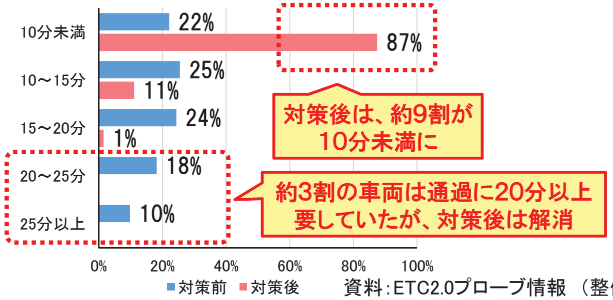




写真①渋滞状況

写真②渋滞状況

■赤水ミルクロード入口交差点～二重峠交差点間の夕ピーク時（17～18時台）の所要時間分布



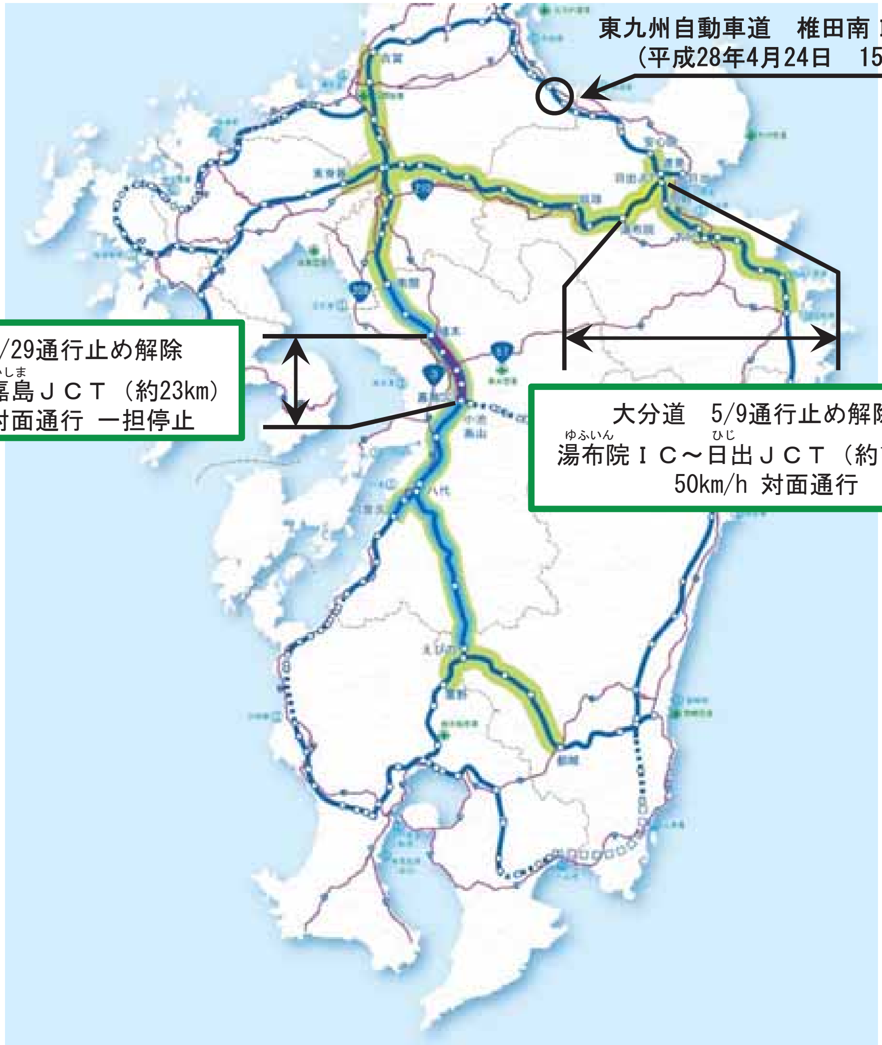
【所要時間計測区間】

資料：ETC2.0プローブ情報（整備前：H28.7.1～H28.11.30、対策後：H28.12.15～H29.1.14）

（1）熊本震災による通行止め状況の整理

○熊本地震による高速道路の通行止め・復旧経緯は以下の通りとなっており、広域幹線道路の回復に1ヶ月程度を要した。

震災	1日後	2日後	15日後	25日後	48日後
4/14 21：26 （前震時）	→ 4/15 22：30 （本震前）	→ 4/16 1：25 （本震時）	→ 4/29 9：00 九州道全通 植木～嘉島JCT 通行止め解除 20km/h 対面通行 一担停止	→ 5/9 大分道全通 九州の高速が回復 湯布院～日出JCT 通行止め解除 50km/h 対面通行	→ 6/1 7：00 九州道通行規制緩和 益城熊本空港～ 嘉島JCTの一部 片側1車線、50km/h規制
3路線152km 通行止め	2路線20km 通行止め	9路線507km 通行止め			



九州道　4/29通行止め解除
植木（うえき）ＩＣ～嘉島（かしま）ＪＣＴ（約23km）
20km/h 対面通行 一担停止

大分道　5/9通行止め解除
湯布院（ゆふいん）ＩＣ～日出（ひじ）ＪＣＴ（約17km）
50km/h 対面通行

凡例	高規格道路
開通済区間	━━━
事業中区間	■■■■■■
調査中区間	□□□□□

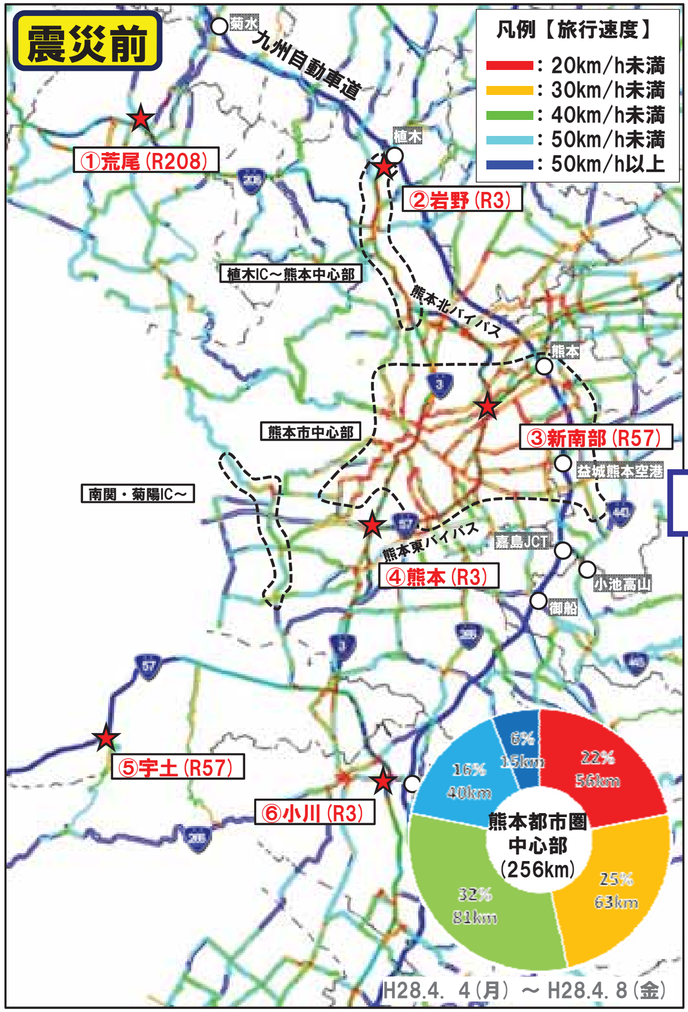
- ：通行止め区間（4/29時点）
- ：通行止め区間（5/9 時点）
- ：通行止め解除区間（前震）
- ：通行止め解除区間（本震）

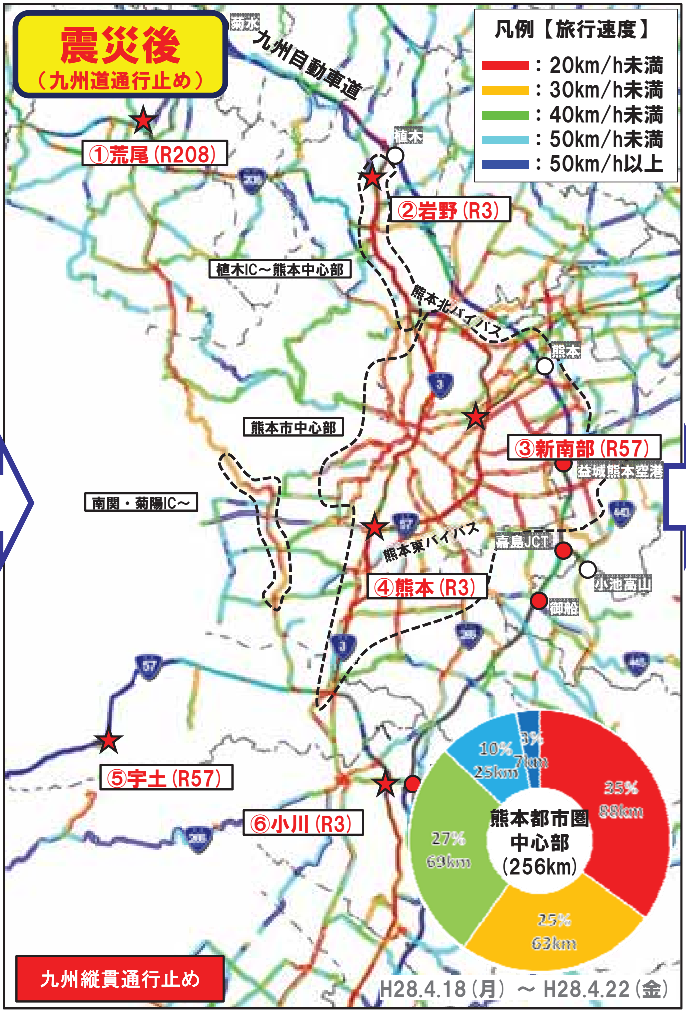
▼ 平成28年熊本地震後

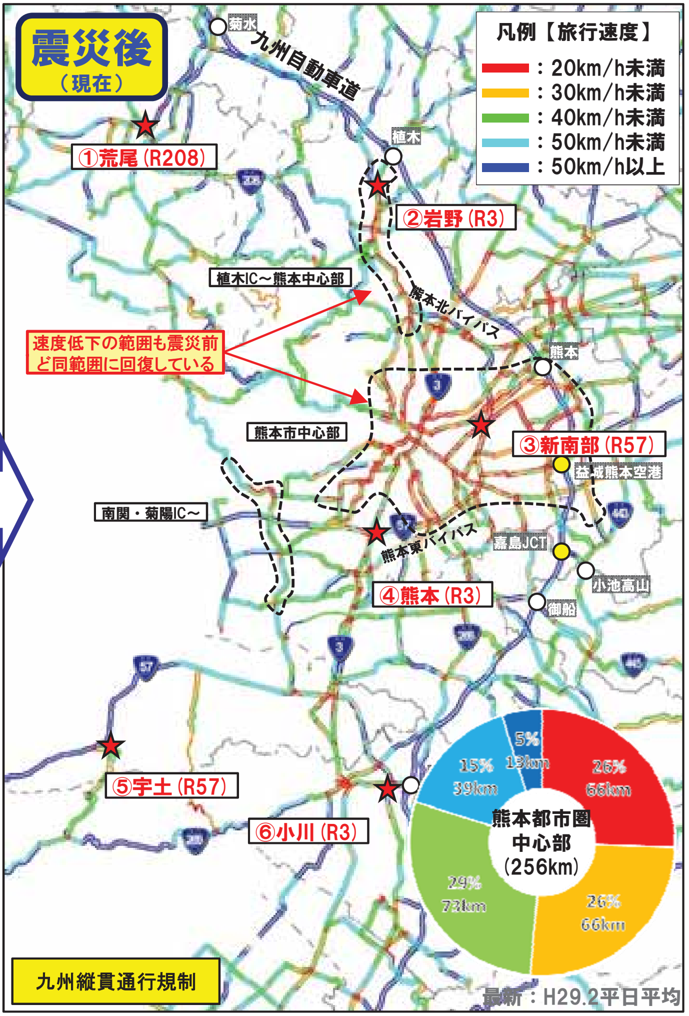
(2) 熊本県内交通網の状況

○九州自動車道の通行止めによる迂回交通の影響で国道3号、国道501号に交通が集中し、速度低下が発生した。
○熊本都市圏内においては、九州自動車道の影響に加えて周辺道路の通行規制による迂回交通により、国道57号等の幹線道路に交通集中し、渋滞状況が震災前と比較して悪化した。
○現在は、交通量・旅行速度共に震災前と同程度にまで改善している。

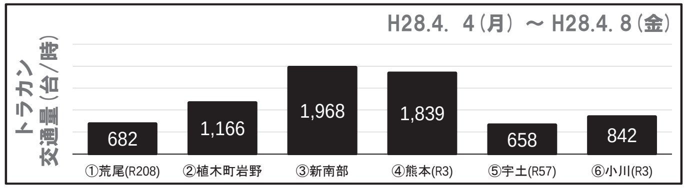
速度状況

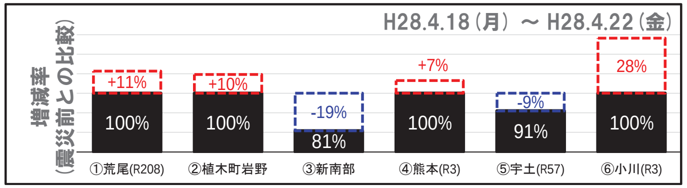


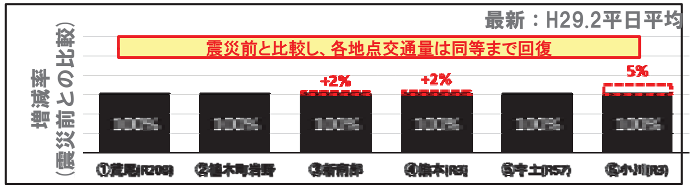




交通量







6. 今後の進め方について

○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 を含めた具体的な対策の検討・調整　等