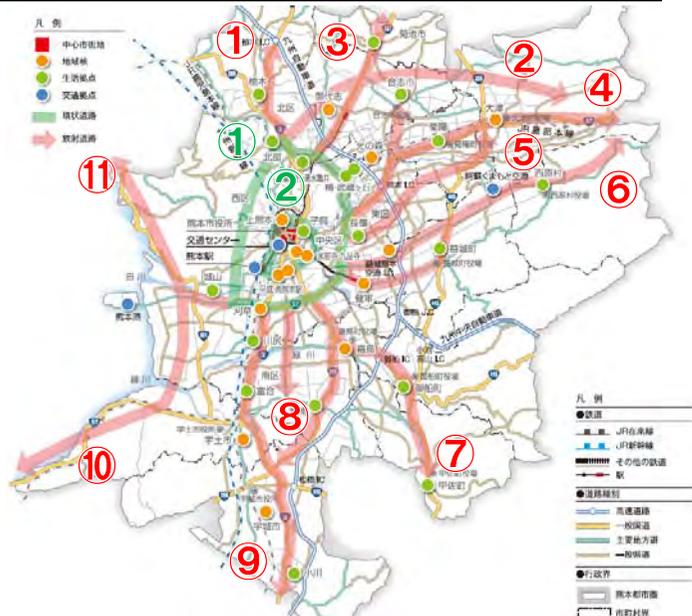


3. 熊本市圏エリアの対策方針について

(7) 国道57号熊本東バイパスの現況

- 国道57号熊本東バイパスは環状道路の役割として①市街地部への通過交通の流入防止と②市街地部へ向かう自動車交通の分散導入がある。
- 昨年度、国道57号熊本東バイパスに流入する車両の一台一台の流動を把握し、国道57号熊本東バイパスの使われ方の実態や渋滞を引き起こしている交通を確認するため、ナンバープレート調査を実施した。

● 熊本都市圏2環状11放射道路網の役割



○ 環状道路の整備

○ 市街地部への通過交通の流入防止や市街地部へ向かう自動車交通の分散導入のほか、非常時の迂回機能を確保するため、熊本西環状道路、国道3号熊本バイパス、国道3号熊本北バイパス、国道57号熊本東バイパスで構成される環状道路ネットワークの延伸整備や多車線化に取り組みます。

○ 放射道路の整備

○ 事業中路線の整備を促進し、市街地部アクセスの強化を図るとともに、空港や郊外の大規模事業所周辺におけるピーク時間帯の混雑緩和や人口増加地域における交通円滑化とまちづくりを支援するため、新たなネットワーク整備や既存道路の有効活用による容量拡大などの地域の交通特性に応じた道路整備に取り組みます。



※熊本市、熊本都市圏交通マスタープラン

● ナンバープレート調査の概要

調査日時	平成29年7月13日(木)7:00-19:00
調査内容	中心市街地21断面(計89車線)を通過する自動車のナンバープレートカメラ等を使って記録し、一台一台のナンバープレート番号を各断面で照合することで車両の大まかな動きや経路を把握する。

【調査断面】

地点	車線数	路線名	最寄交差点等	観測方法
1	4	国道3号(熊本北バイパス)	新南部6丁目交差点	NP観測
2	4	国道57号	下南部交差点	NP観測
3	2	県道103号線(熊本空港線)	保田窪交差点	ビデオ観測
4	4	産業道路	産業道路・鉄工団地通り交差点	ビデオ観測
5	2	県道228号線(戸島熊本線)	帯山3丁目交差点	ビデオ観測
6	4	県道36号線(熊本益城大津線)	尾ノ上1丁目交差点	ビデオ観測
7	2	県道28号線(熊本高森線)	(仮)神水交差点・健軍4丁目交差点間	ビデオ観測
8	6	国道57号(熊本東バイパス)	帯山1丁目交差点	NP観測
9	6	国道57号(熊本東バイパス)	市民病院前交差点	NP観測
10	6	国道57号(熊本東バイパス)	出水南中入口交差点	ビデオ観測
11	6	県道28号線(熊本高森線)	九品寺交差点	ビデオ観測
12	4	産業道路	九品寺交差点	ビデオ観測
13	3	県道103号線(熊本空港線)	水前寺1丁目交差点	ビデオ観測
14	6	県道28号線(熊本高森線)	水前寺駅入口交差点	NP観測
15	4	産業道路	渡鹿1丁目交差点	NP観測
16	4	国道266号	(仮)代継橋交差点・本荘交差点	ビデオ観測
17	4	国道266号(浜線バイパス)	(仮)八王寺西公園前	ビデオ観測
18	4	平成大通り	(仮)平成二丁目公園前	ビデオ観測
19	6	国道57号(熊本東バイパス)	田吉中入口交差点	NP+ビデオ観測
20	4	国道266号(浜線バイパス)	田井島交差点・重富交差点	ビデオ観測
21	4	県道182号(田迎木原線)	(仮)流通団地入口交差点	ビデオ観測
計	89			

【調査時の様子】



3. 熊本都市圏エリアの対策方針について

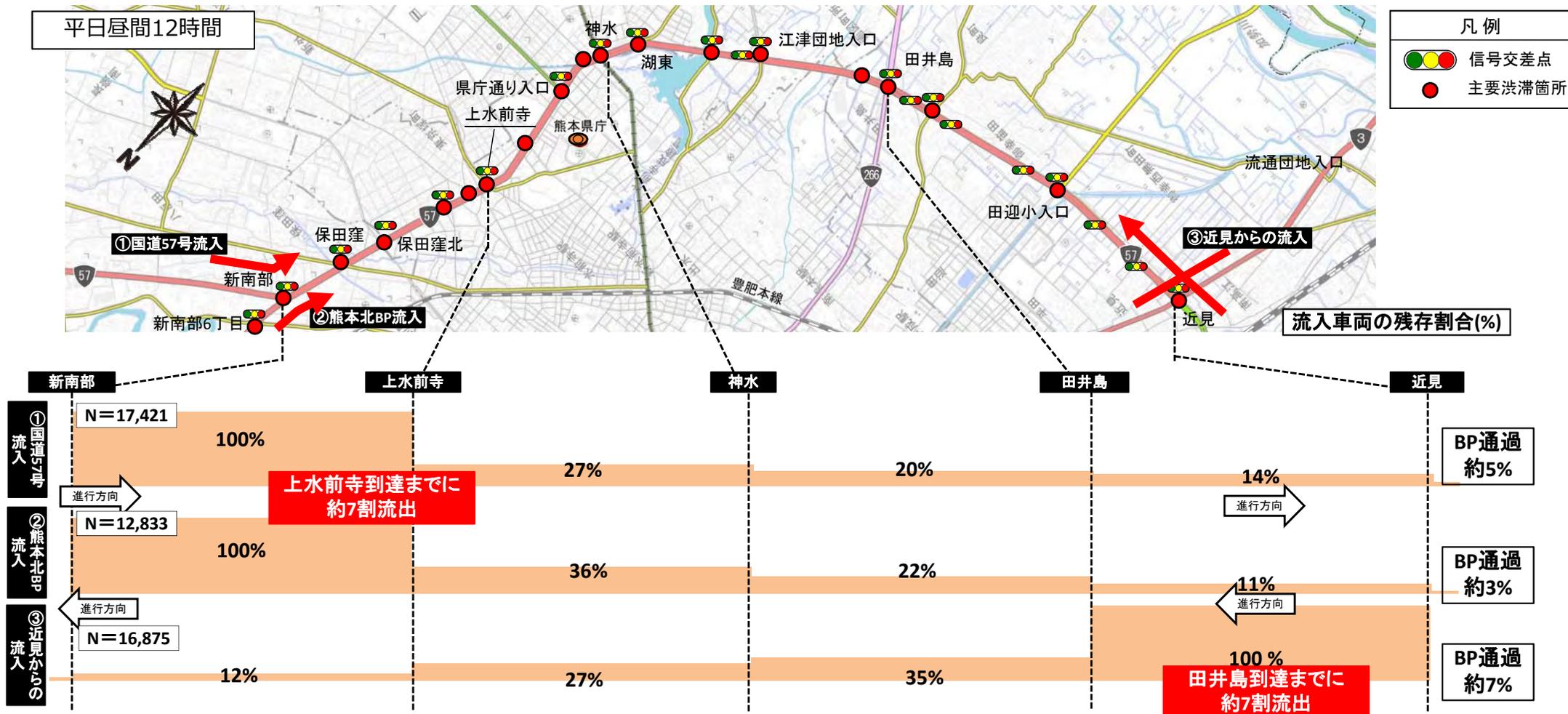
(7) 国道57号熊本東バイパスの現況

○昨年度の調査実施により、以下の使われ方を把握した。

【現状の使われ方の特徴①】**国道57号熊本東バイパスを完全通過する交通は少ない**

- ・国道3号熊本北バイパスから新南部を經由して国道57号熊本東バイパスに流入した交通の内、近見交差点まで通過する車両は、約3%と非常に少ない。
- ・近見交差点から国道57号熊本東バイパスに流入した交通の内、新南部交差点まで通過する車両は、約7%と非常に少ない。
- ・新南部交差点側からの流入車両は上水前寺交差点到達までに約7割、近見交差点側から流入車両は田井島交差点到達までに約7割が国道57号から流出している。

●NP調査結果によるBPの使われ方分析



※ナンバープレート調査結果(H29.7.13平日昼間12時間)

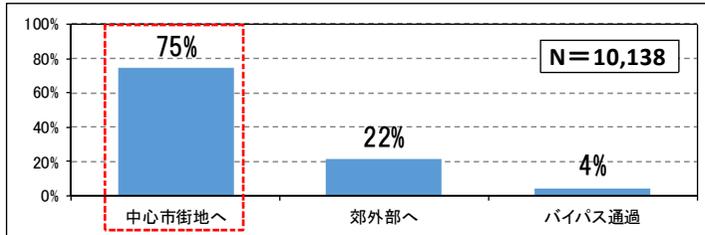
3. 熊本市圏エリアの対策方針について

(7) 国道57号熊本東バイパスの現況

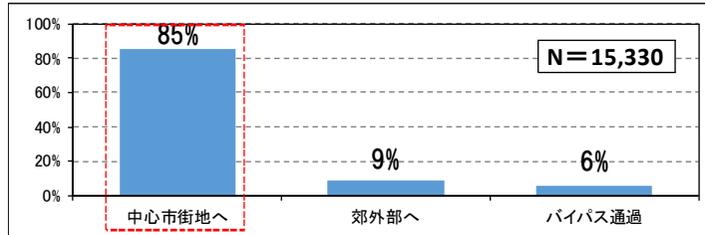
- 【現状の使われ方の特徴②】**国道57号熊本東バイパスに流入する車両の多くはBPを一部利用し、中心市街地(従道路側)へ流入**
- ・**国道3号熊本北バイパス**から新南部を経由して熊本東バイパスに流入した車両の**約7割**は中心市街地へ流入
- ・**国道57号(阿蘇方面)**から新南部を経由して熊本東バイパスに流入した車両の**約8割**は中心市街地へ流入
- ・**近見交差点**から熊本東バイパスに流入した車両の**約6割**は中心市街地へ流入

【熊本東バイパスに流入した車両の流動】 ※中心市街地＝バイパス内側エリア、郊外部＝バイパス外側エリア

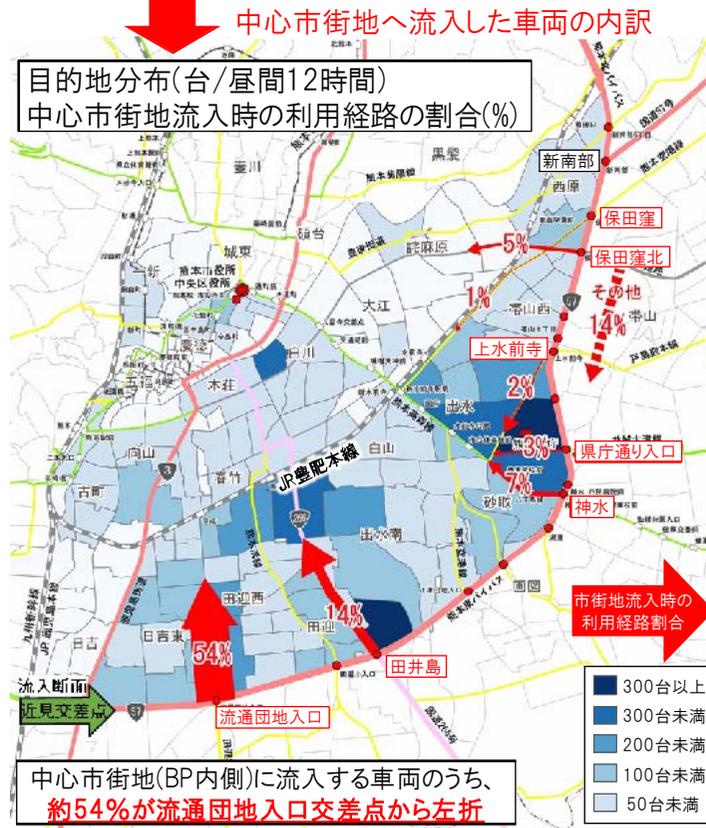
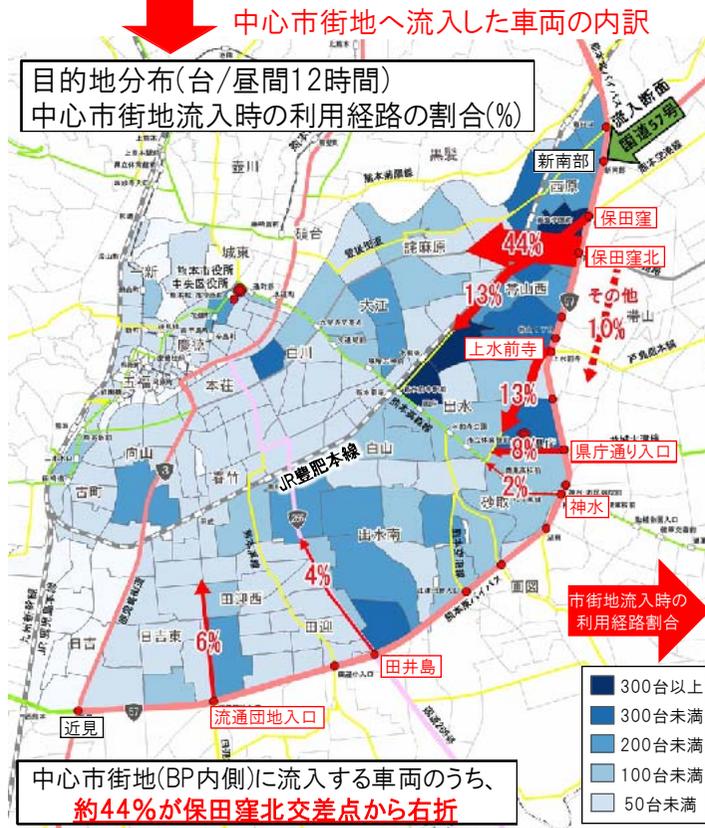
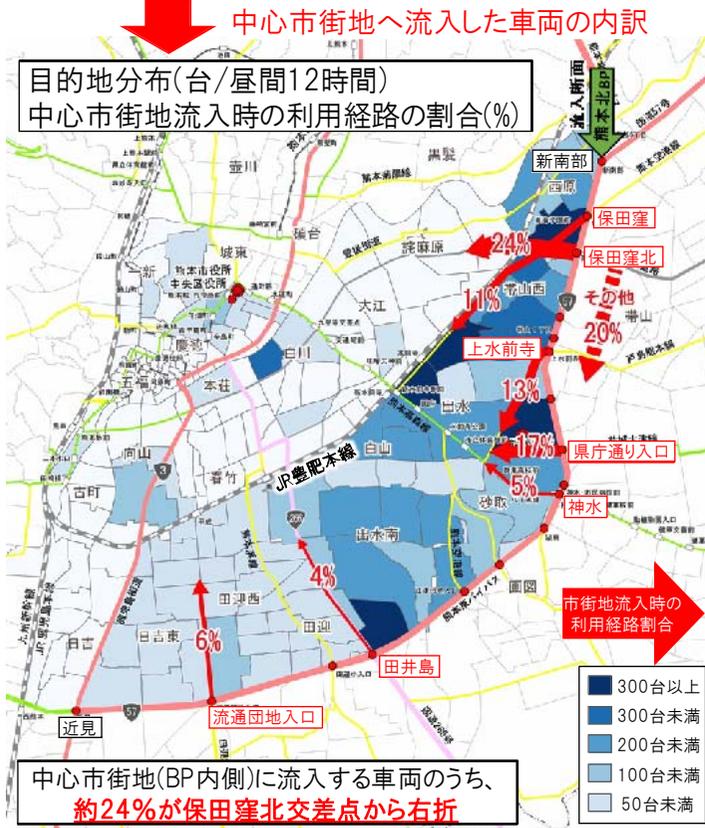
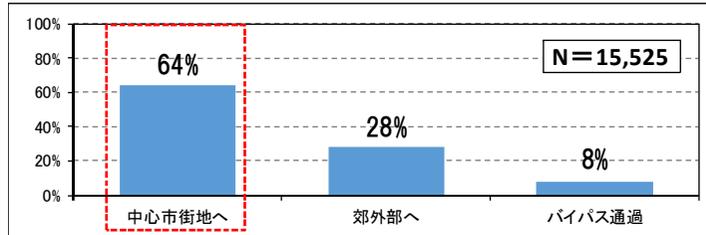
①熊本北BPから新南部経由で東BPに流入した車両の流動



②国道57号から新南部経由で東BPに流入した車両の流動



③近見交差点から東BPに流入した車両の流動



データ：ナンバープレート調査結果(H29.7.13平日昼間12時間)

3. 熊本都市圏エリアの対策方針について

(7) 国道57号熊本東バイパスの現況

- 熊本都市圏の交通特性として、**都心部に向かい放射方向に流入する交通量が多い状況**である。
- 国道57号熊本東バイパスの渋滞対策について検討を進めるにあたっては、**放射道路側への影響についても検討**し、関係機関で協力して対策検討を進めていくこととしたい。

● 郊外部⇒都市部への向かう車両の流動



項目	①産業道路	②熊本高森線																				
都心部流入時	<p>①53%の内訳</p> <p>断面を通過する交通の内郊外部⇒都市部の交通 N=7,106</p> <table border="1"> <tr> <td>産業道路</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>国道57号</td> <td>37%</td> </tr> <tr> <td>熊本空港線</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>熊本北BP</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>1%</td> </tr> </table>	産業道路	45%	国道57号	37%	熊本空港線	9%	熊本北BP	5%	その他	1%	<p>②33%の内訳</p> <p>断面を通過する交通の内郊外部⇒都市部の交通 N=5,413</p> <table border="1"> <tr> <td>益城大津線</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>高森線 戸島熊本線</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>国道57号</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>熊本北BP</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>1%</td> </tr> </table>	益城大津線	42%	高森線 戸島熊本線	23%	国道57号	5%	熊本北BP	6%	その他	1%
産業道路	45%																					
国道57号	37%																					
熊本空港線	9%																					
熊本北BP	5%																					
その他	1%																					
益城大津線	42%																					
高森線 戸島熊本線	23%																					
国道57号	5%																					
熊本北BP	6%																					
その他	1%																					
交通状況 (平日朝ピーク時)	<p>写真①産業道路 至 熊本市役所</p> <p>至 東BP 都心部方向への流入状況</p>	<p>写真②熊本高森線 至 東BP</p> <p>都心部方向への流入状況 至 熊本市役所</p>																				
項目	③国道266号	④田迎木原線																				
都心部流入時	<p>③34%の内訳</p> <p>断面を通過する交通の内郊外部⇒都市部の交通 N=3,497</p> <table border="1"> <tr> <td>国道266号</td> <td>83%</td> </tr> <tr> <td>近見交差点+の側</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>1%</td> </tr> </table>	国道266号	83%	近見交差点+の側	6%	その他	1%	<p>④27%の内訳</p> <p>断面を通過する交通の内郊外部⇒都市部の交通 N=2,396</p> <table border="1"> <tr> <td>田迎木原線</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>近見交差点 国道266号の側</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>7%</td> </tr> </table>	田迎木原線	63%	近見交差点 国道266号の側	22%	その他	7%								
国道266号	83%																					
近見交差点+の側	6%																					
その他	1%																					
田迎木原線	63%																					
近見交差点 国道266号の側	22%																					
その他	7%																					
交通状況 (平日朝ピーク時)	<p>写真③道266号 至 熊本市役所</p> <p>都心部方向への流入状況</p>	<p>写真④流通団地入口交差点</p> <p>放射道路側では先詰まりが発生</p> <p>至 熊本市役所</p> <p>至 熊本南区役所</p>																				

※ナンバープレート調査結果(H29.7.13平日昼間12時間)/H29.7.13及びH29.12.4撮影

3. 熊本都市圏エリアの対策方針について

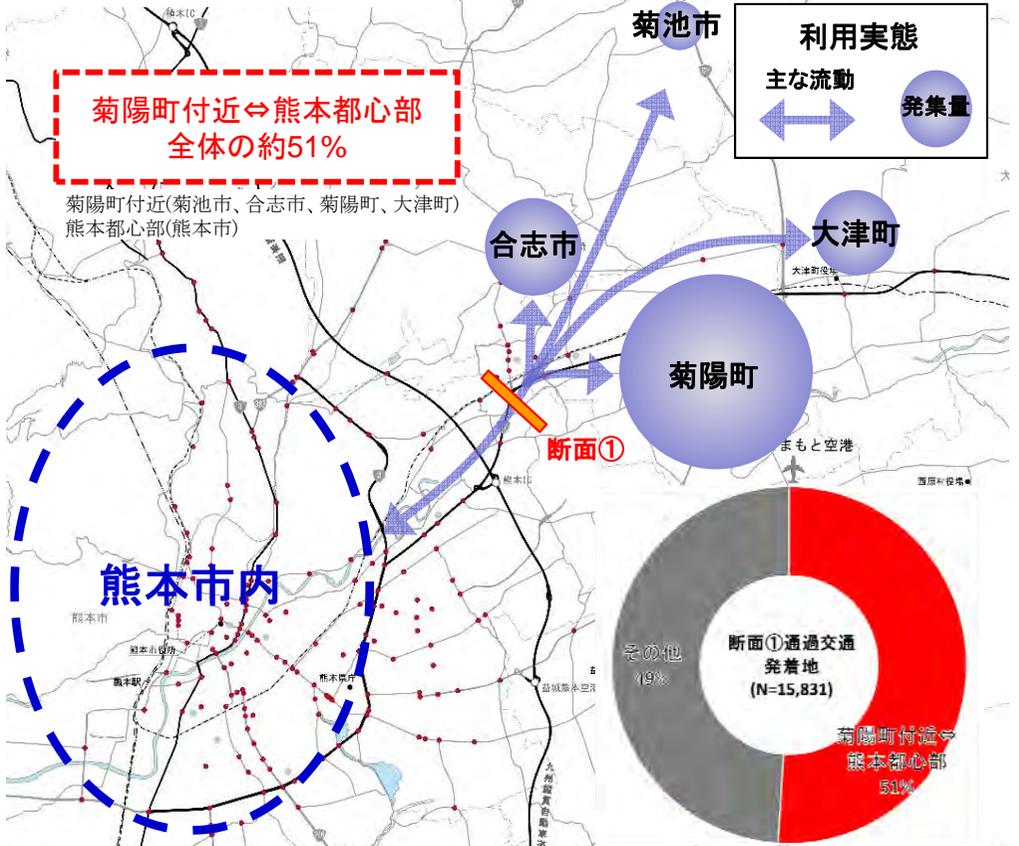
(8) ソフト対策の推進方針【菊陽町付近きくようまち】

- 郊外部（菊陽町周辺や嘉島町周辺）の主要渋滞箇所については、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**中心部への自動車流入を抑制するようなソフト対策を推進する。**
- 菊陽町付近では国道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。

● 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

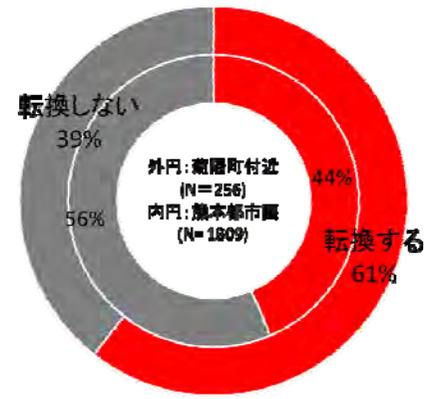
<断面①を通過する車両のOD>



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

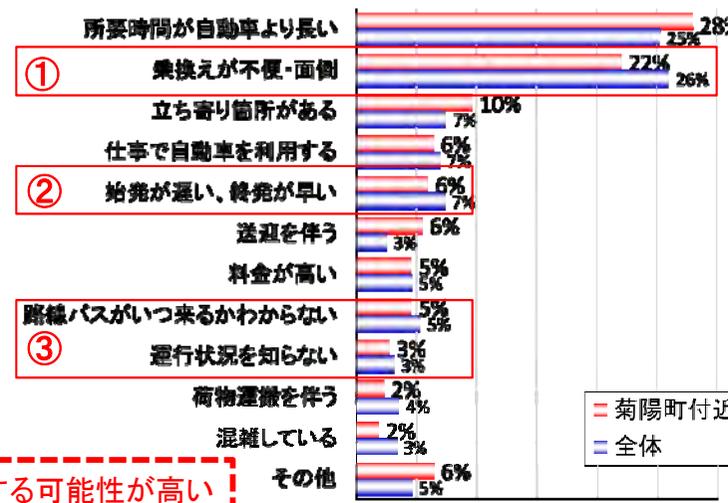
<菊陽町付近の住民のニーズ>

公共交通の利便性が向上すれば公共交通を利用するか。



公共交通の利便性向上→転換する可能性が高い

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

(例)有効と考えられる対策

- ① P&R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

3. 熊本都市圏エリアの対策方針について

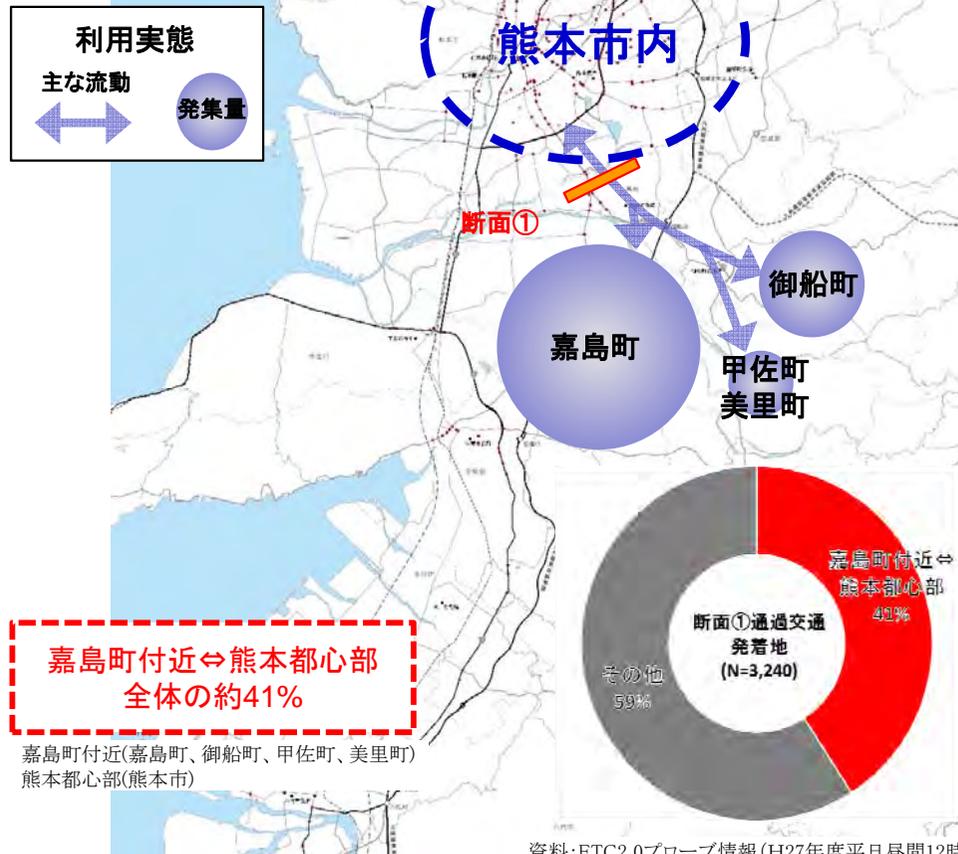
(8) ソフト対策の推進方針【^{かしまち}嘉島町付近】

○ 嘉島町付近では国道57号から熊本都心部にアクセスする交通が約4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。

● 郊外部の主要渋滞箇所利用交通のOD分析事例

嘉島町付近

＜断面①を通過する車両のOD＞

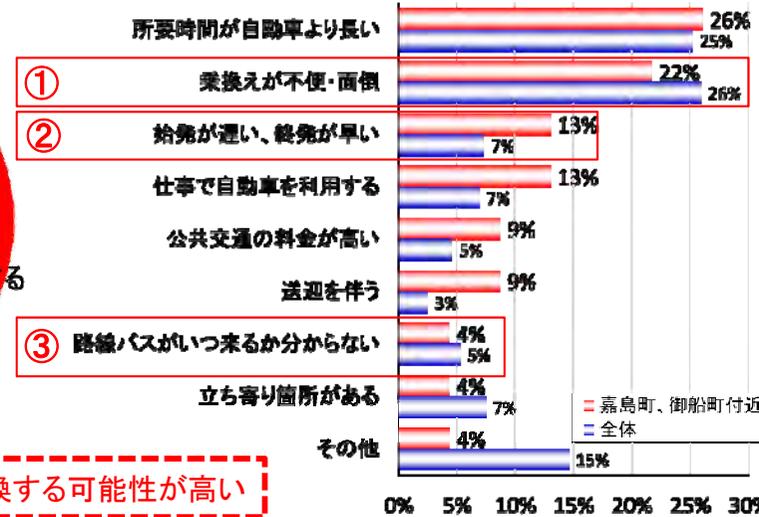
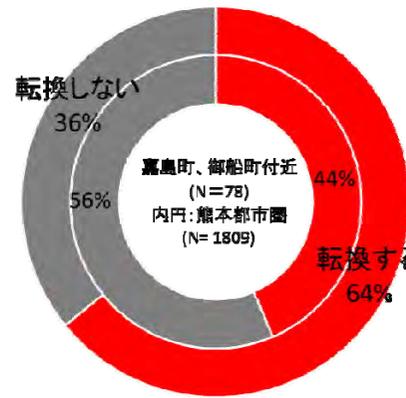


資料:ETC2.0プローブ情報(H27年度平日昼間12時間)
 ※鯨交差点通過交通を対象とし、集計

＜嘉島町付近の住民のニーズ＞

公共交通の利便性が向上すれば公共交通を利用するか。

公共交通を利用していない理由



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

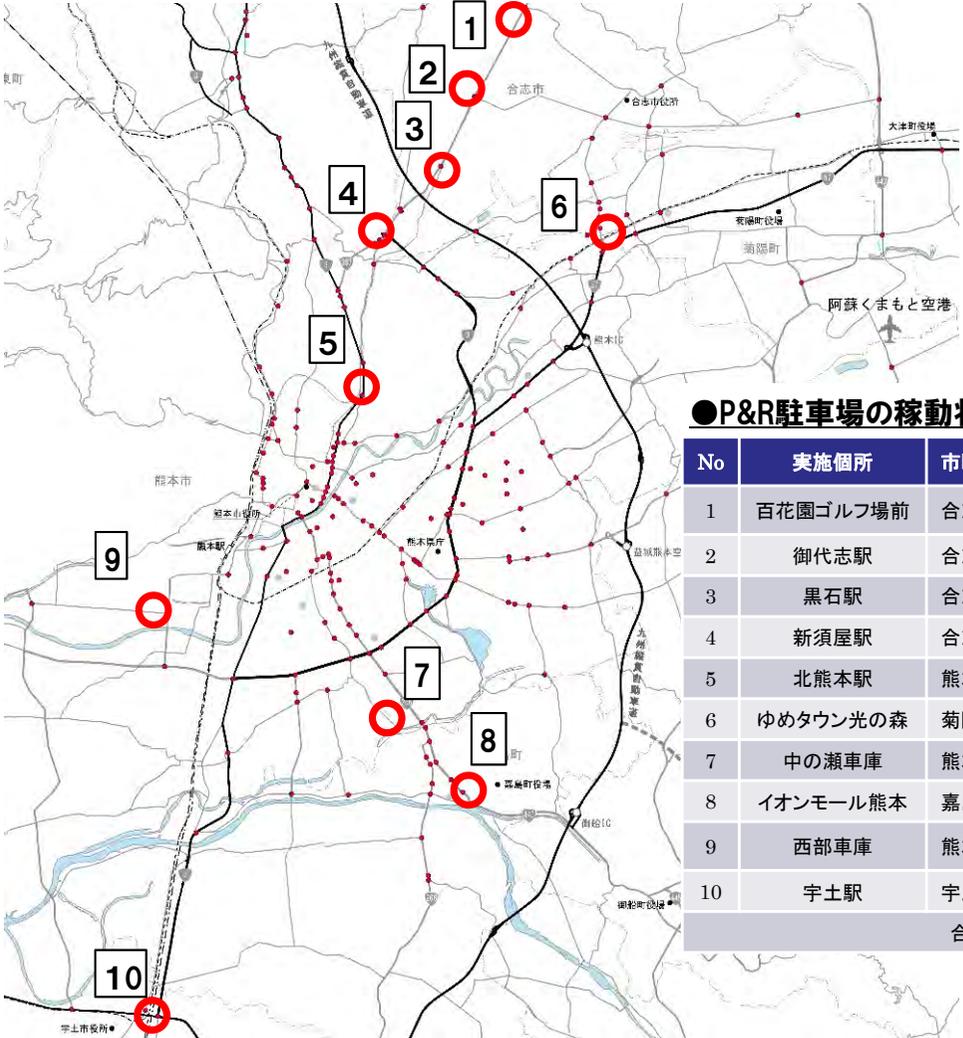
- ① P & R 施策
- ② 運行のサービス水準の向上
- ③ バス運行情報や時刻表の情報提供

3. 熊本都市圏エリアの対策方針について

(8) ソフト対策の推進方針

- 熊本県では、熊本市郊外部から中心市街地への移動手段を自動車から公共交通に転換し、交通渋滞を緩和するための施策として、関係する自治体や交通事業者、商業施設等の協力を得て、パークアンドライドを推進している。
 - 菊陽町や合志市などのパークアンドライド駐車場の稼働率は100%と高く、台数が不足している状況にある一方で、嘉島町周辺は約50%程度と空きがある状況。
 - 現在、パークアンドライドに取り組んでいる駐車場運用者に対しては、取り組みの継続や拡大を、また都市圏住民に対しては、利用促進を県のホームページやイベント等で働きかけると共に、その他の有効なソフト対策についても検討していく。
- ※平成29年度イベント時の広報実績：総ぐるみ熊本環境フェア(H29.11.18)/電車ふれあい祭り(H29.10.17)

●熊本都市圏のP&R施策実施箇所



●P&R駐車場の稼働状況 (H30.5時点)

No	実施箇所	市町名	交通事業者	駐車場運用者	駐車可能台数	契約台数	稼働率
1	百花園ゴルフ場前	合志市	熊本電鉄バス	熊本電鉄バス	66	4	6%
2	御代志駅	合志市	熊本電鉄	熊本電鉄	76	72	95%
3	黒石駅	合志市	熊本電鉄	熊本電鉄	46	46	100%
4	新須屋駅	合志市	熊本電鉄	熊本電鉄	66	66	100%
5	北熊本駅	熊本市	熊本電鉄	熊本電鉄	18	18	100%
6	ゆめタウン光の森	菊陽町	JR九州	ゆめタウン光の森	30	30	100%
7	中の瀬車庫	熊本市	熊本バス	熊本バス	45	19	42%
8	イオンモール熊本	嘉島町	熊本バス	イオンモール熊本	50	32	64%
9	西部車庫	熊本市	九州産交バス	九州産交バス	72	60	83%
10	宇土駅	宇土市	JR九州	宇土市	30	8	27%
合計					499	355	71%

今後のソフト対策の方針

- P&Rの取り組み継続
- P&R駐車場の拡大
- P&R利用の呼びかけ
- その他有効なソフト対策検討

3. 熊本都市圏エリアの対策方針について

(8) ソフト対策の推進方針【イベント開催時】

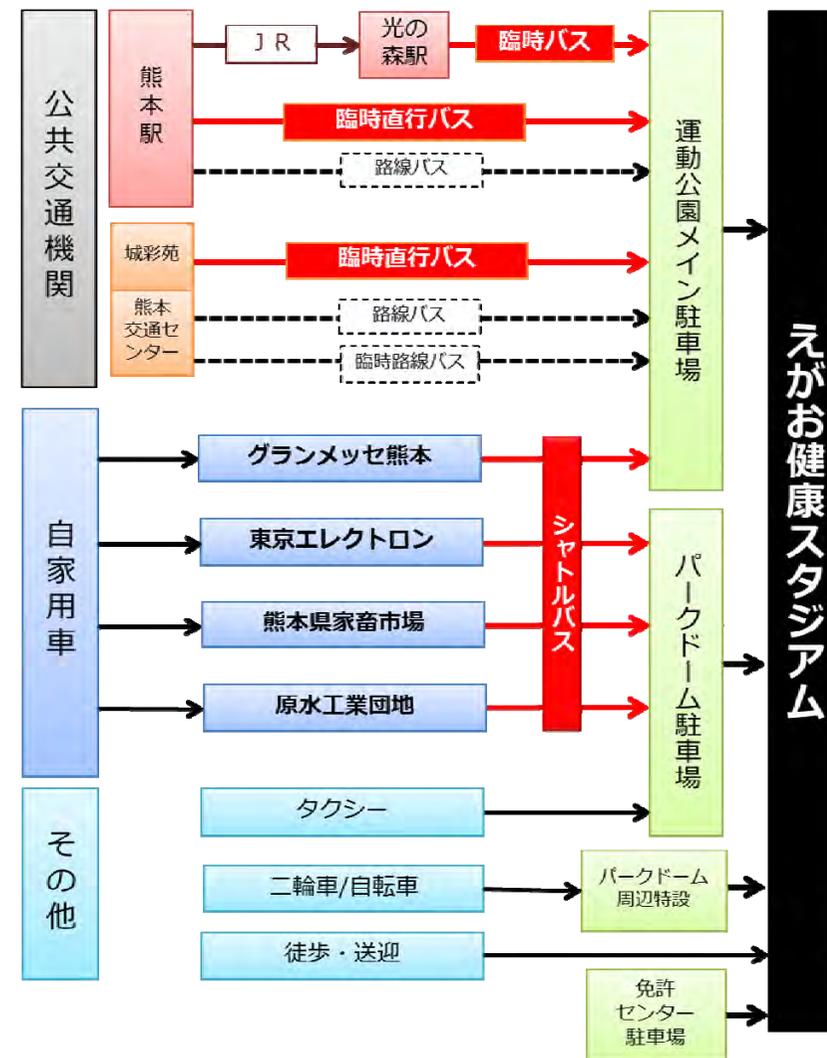
- えがお健康スタジアム(熊本県民総合運動公園陸上競技場)はラグビーワールドカップ2019の試合会場となっている。
- 試合開催時は約3万人の観客が訪れることが見込まれ、観客が安全かつ円滑に会場に参集・離散できるようパーク&バスライドを初めとする輸送計画を検討し、テストマッチ開催時に実行した。
- 今年度は、テストマッチ開催時に生じた課題(試合会場⇒グランメッセ熊本輸送時に県道36号第二空港線での混雑によりバスの遅延が発生他)に対応した輸送計画に反映し、本番大会に向けた輸送実施計画を策定予定である。

会場周辺の配置計画



▲テストマッチ時の輸送の様子

会場への輸送計画



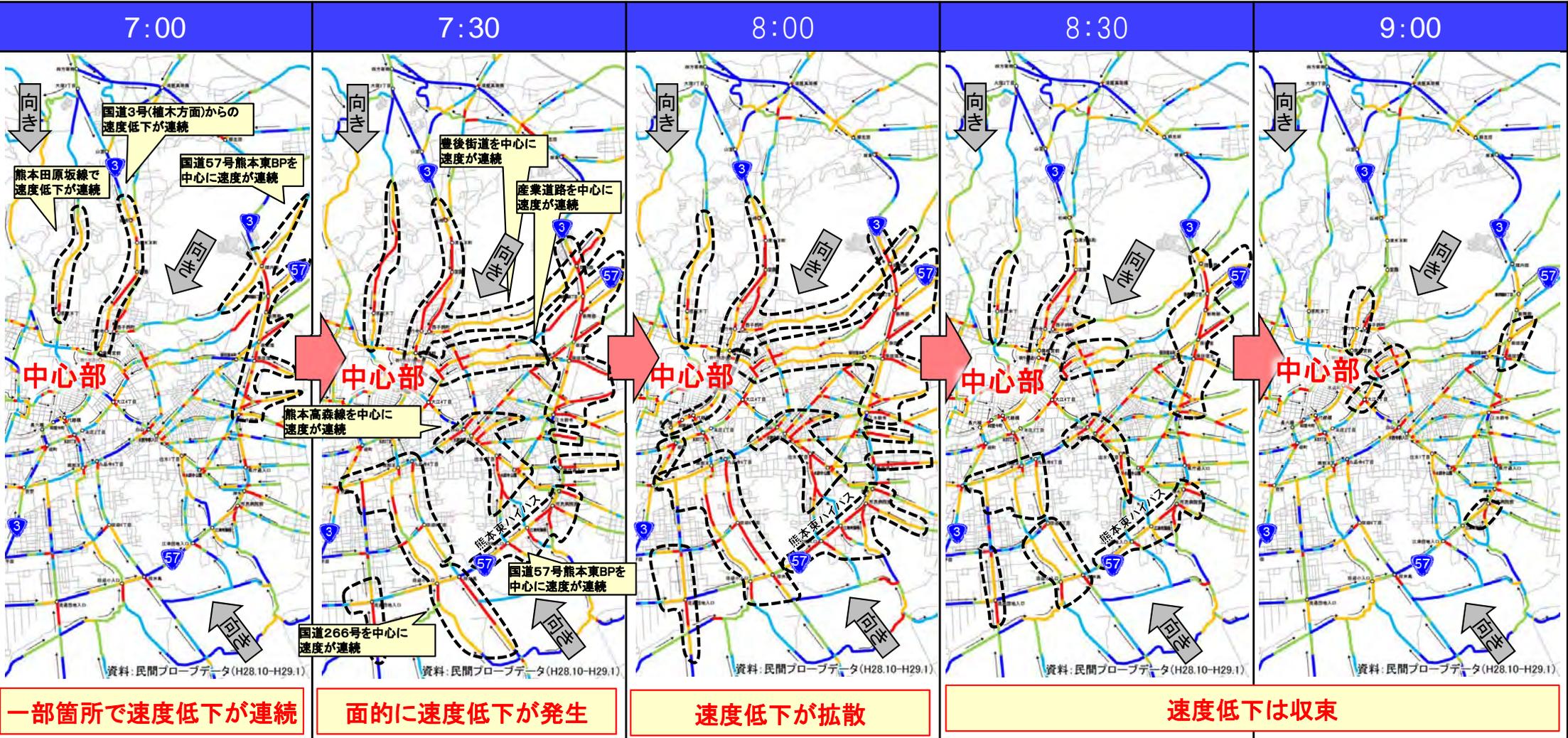
出典:ラグビーワールドカップ2019

3. 熊本市圏エリアの対策方針について

(9) 新たなソフト対策の方針(案)

- 熊本市圏では、平日朝ピーク時において郊外部から中心部流入方向において著しい混雑が発生しているが、混雑発生は1時間程度であり、通勤通学交通の集中による局所的な混雑であることが想定される。
- そのため、「時差出勤によるピーク時の交通分散」等のTDM施策について、今後協議会・WGを利用し、有効性の検証を進めていくこととしたい。

【熊本市圏における中心部流入方向の速度状況】

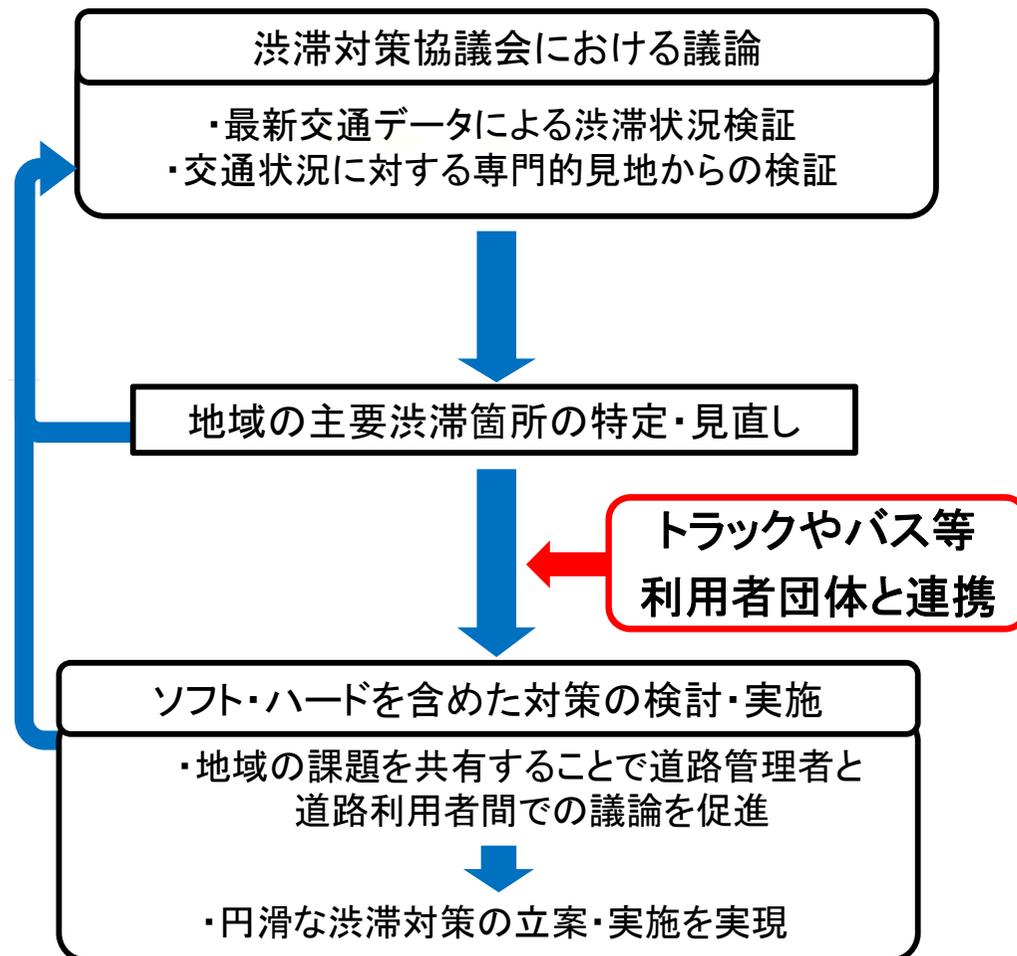


※プローブデータ(H28年10-H29年1月_平日)

3. 熊本都市圏エリアの対策方針について

(10) 官民連携による渋滞対策

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



<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>

3. 熊本都市圏エリアの対策方針について

(10) 官民連携による渋滞対策

- トラックやバス等の利用者団体へのヒアリングを通して、利用者目線で対策箇所を特定し、今年度は「**国道57号新南部交差点**」を対象に**即効性のある渋滞対策の検討**を実施予定である。
- 本対策は平成30年度に**実施予定**であり、**実施後対策効果の検証**を行っていく。

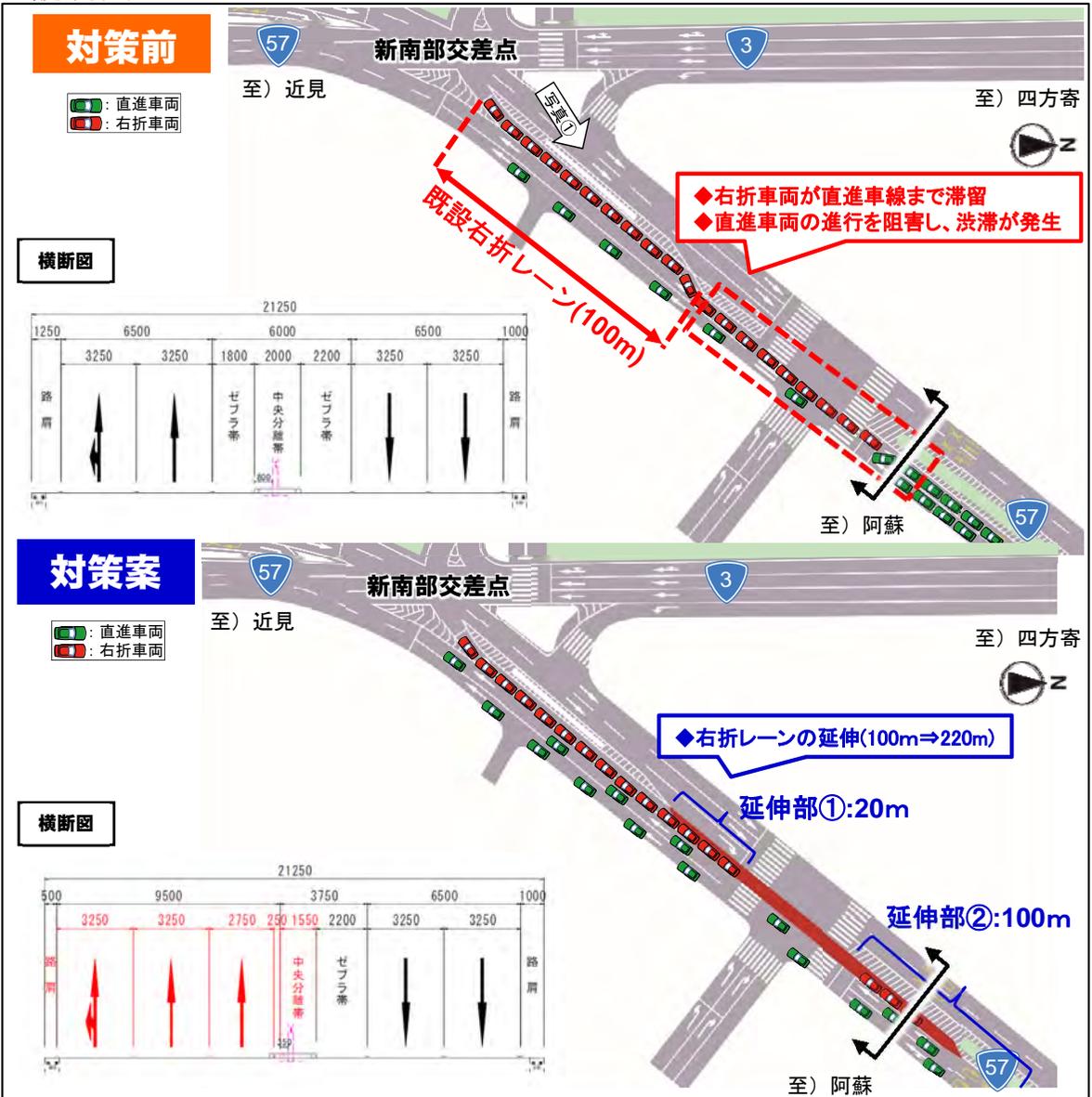
《位置図》



《広域図》



《説明図》



- 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

