

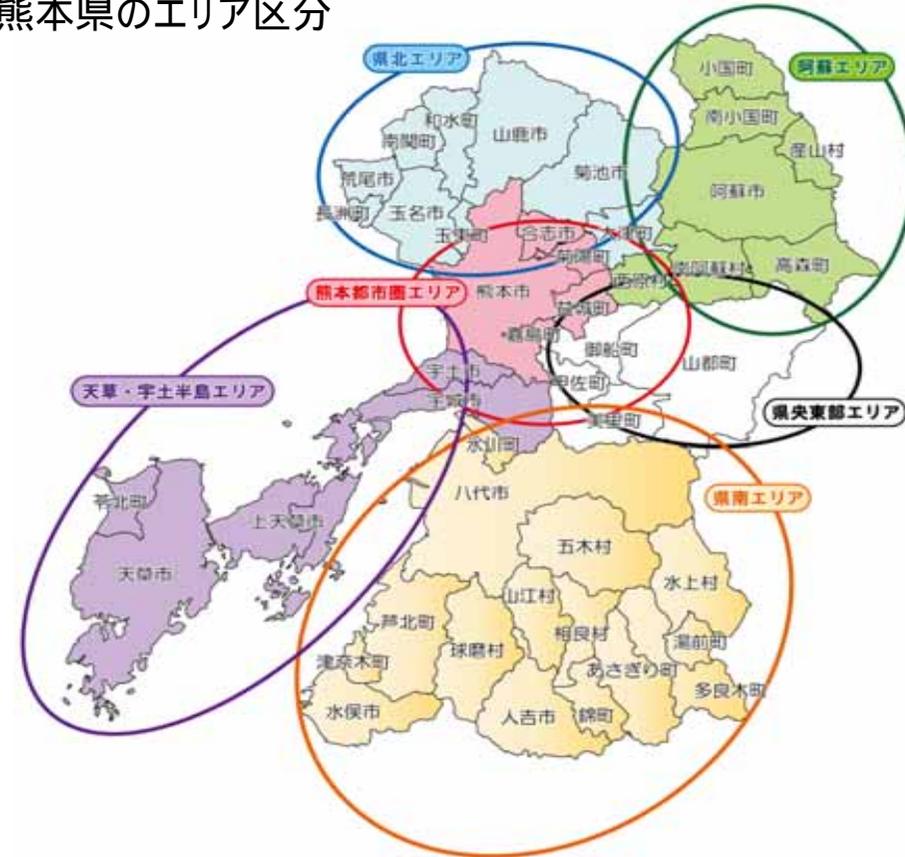
## 本会議の目的

- 主要渋滞箇所のモニタリング実施結果の確認
- 渋滞対策実施箇所の整備効果の確認
- 渋滞対策方針の協議
- 今後の進め方の確認
- 災害時における交通マネジメントについて

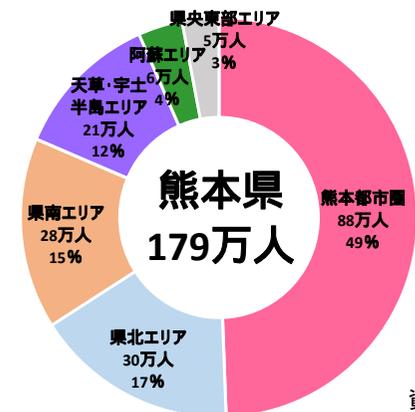
## 目次

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. 対策方針について	-----	27
4. 今後の進め方について	-----	37
5. 災害時における交通マネジメントについて	-----	38

熊本県のエリア区分



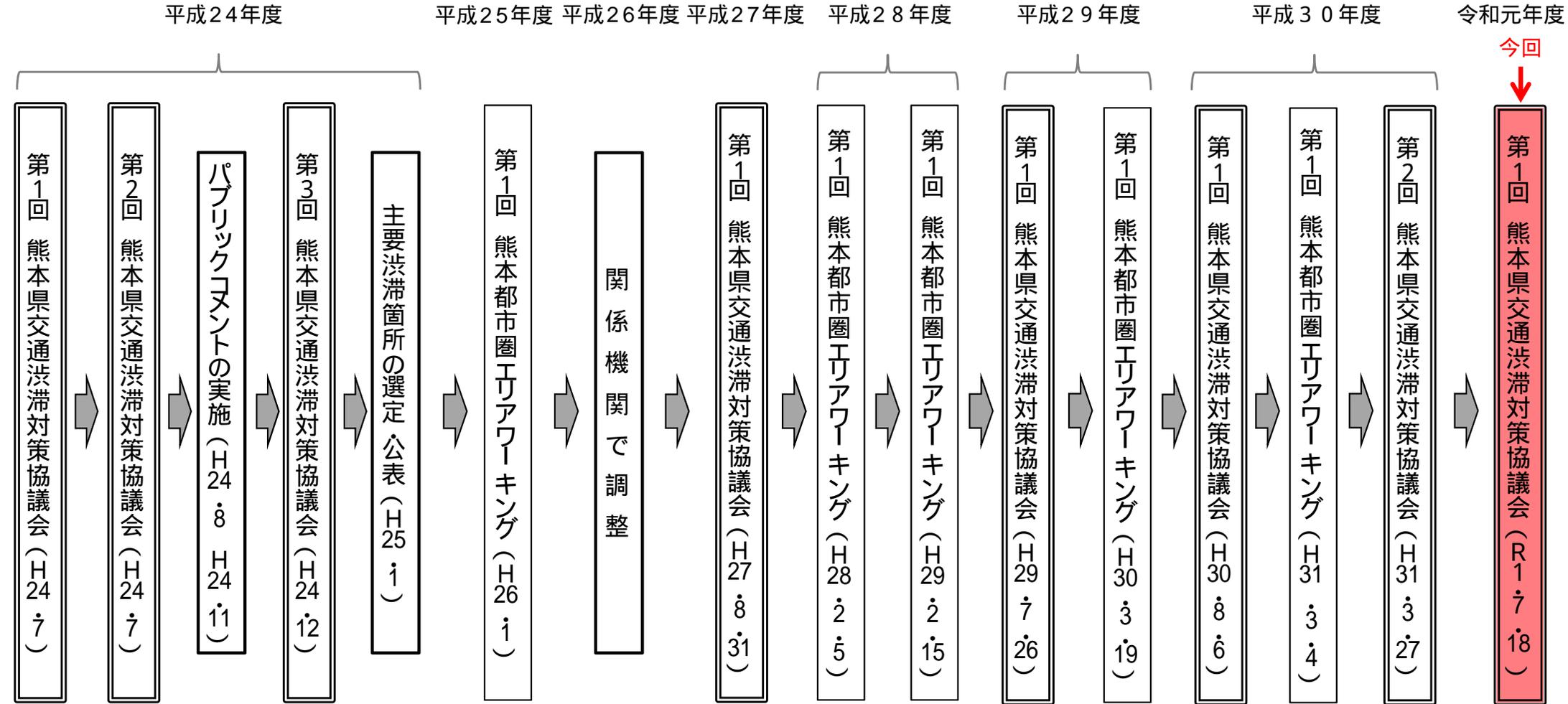
【参考】熊本県内のエリア別人口



令和元年7月18日

# 1.これまでの検討経緯

## (1)これまでの経緯



## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

- 熊本県内の主要渋滞箇所は平成25年1月に309箇所を選定・公表され、バイパス整備及び交差点改良や周辺の交通状況変化等により速度が選定基準の20km/h以上となったため、平成30年8月までに6箇所を解除した。
- 最新の交通データ(H30.4~H31.3)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。今後も主要渋滞箇所について、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		集約区間数	箇所数
現状	303箇所	64区間 (226箇所)	77箇所
当初	309箇所	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

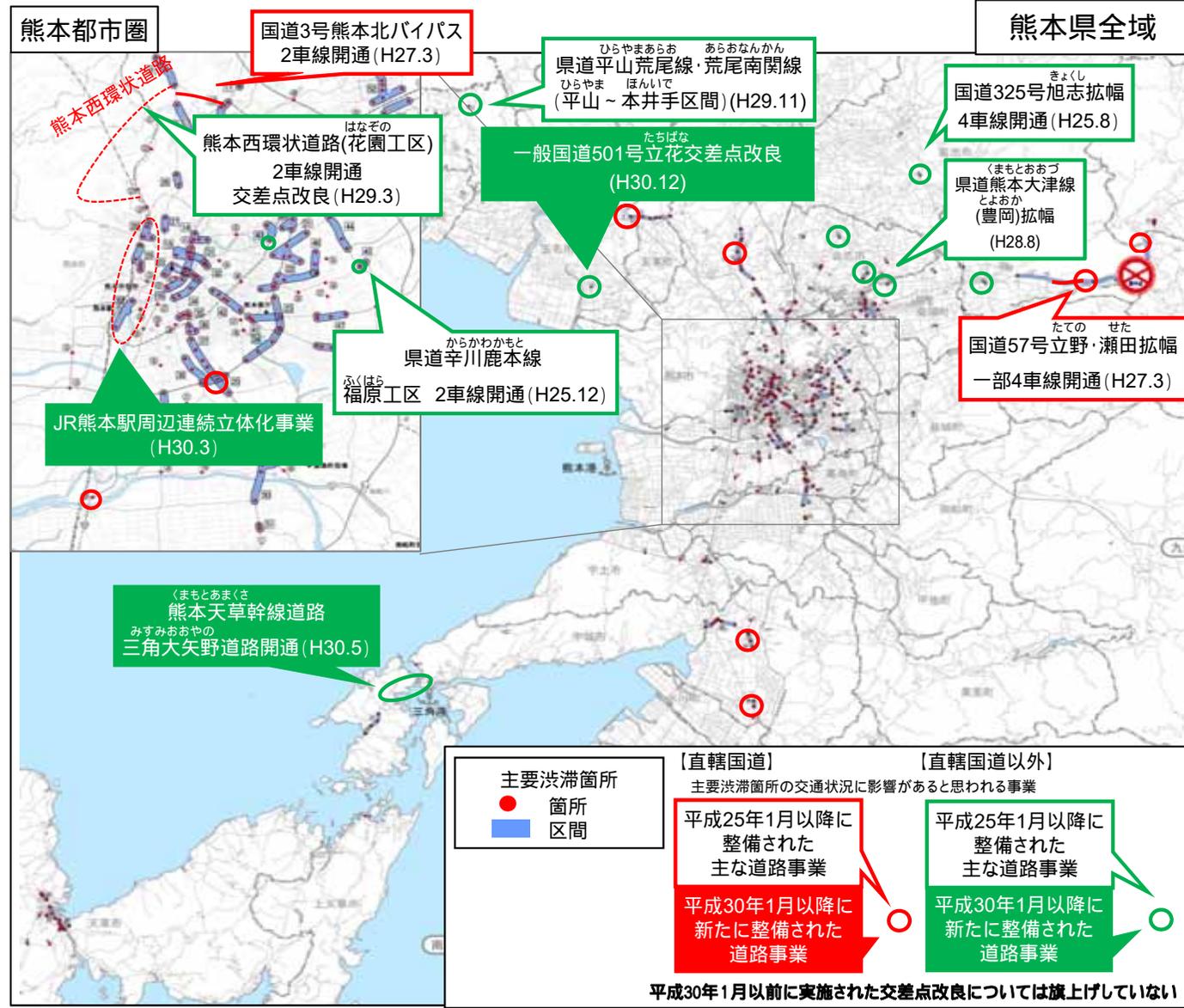
### 主要渋滞箇所(一般道)の選定基準

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)	

### 主要渋滞箇所既解除箇所

交差点名	市町村	解除年度
仮) 菊陽町原水西	菊陽町	H29
菊陽町曲手	菊陽町	H29
仮) 益城町小谷	益城町	H29
山鹿市古閑	山鹿市	H29
千丁町古閑出	八代市	H29
フードパル入口	熊本市	H30

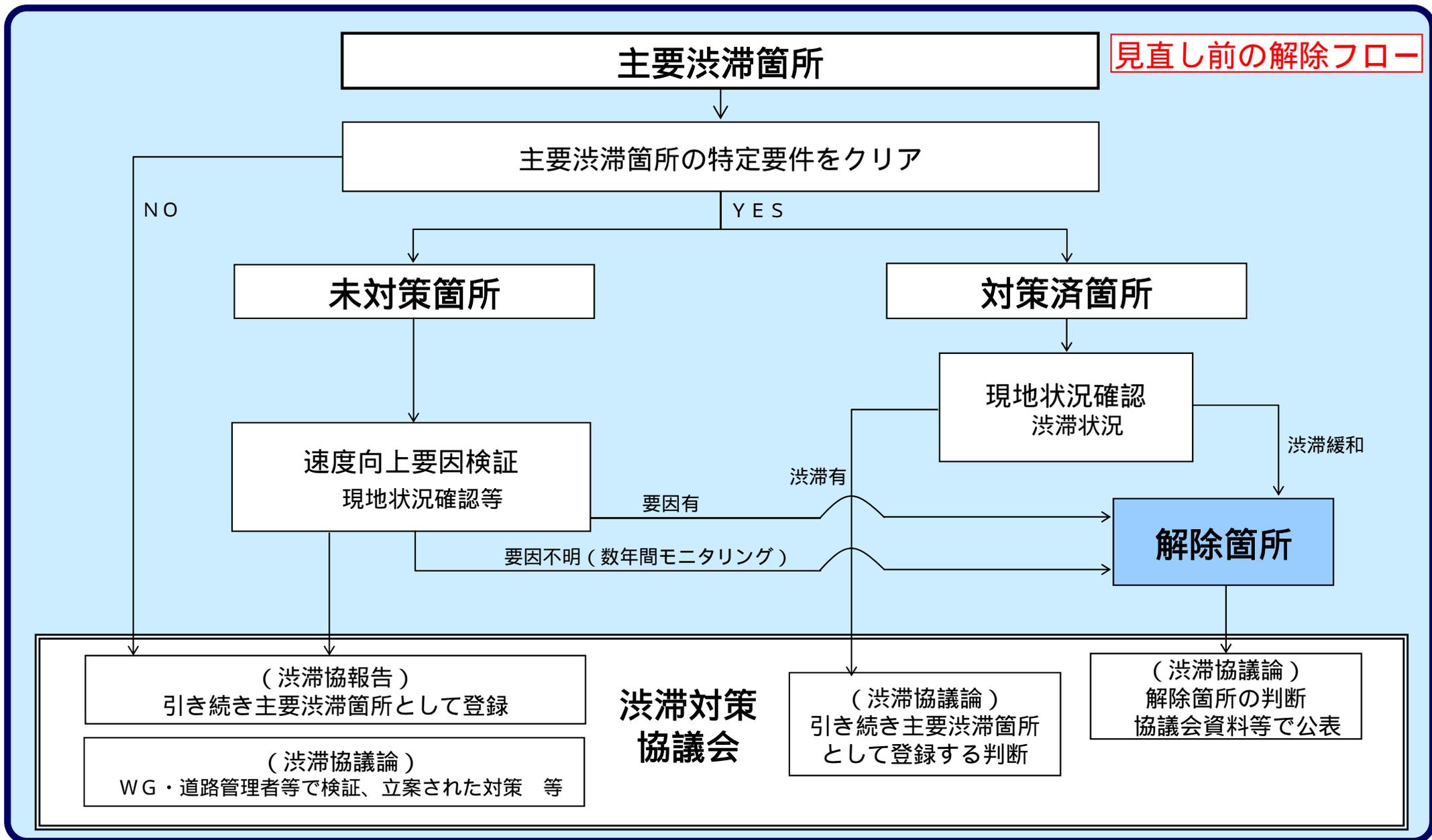
### 平成25年1月以降に整備された主な道路事業



## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (1) 主要渋滞箇所の解除フローの見直し

昨年度、主要渋滞箇所の解除フローを見直し。





## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

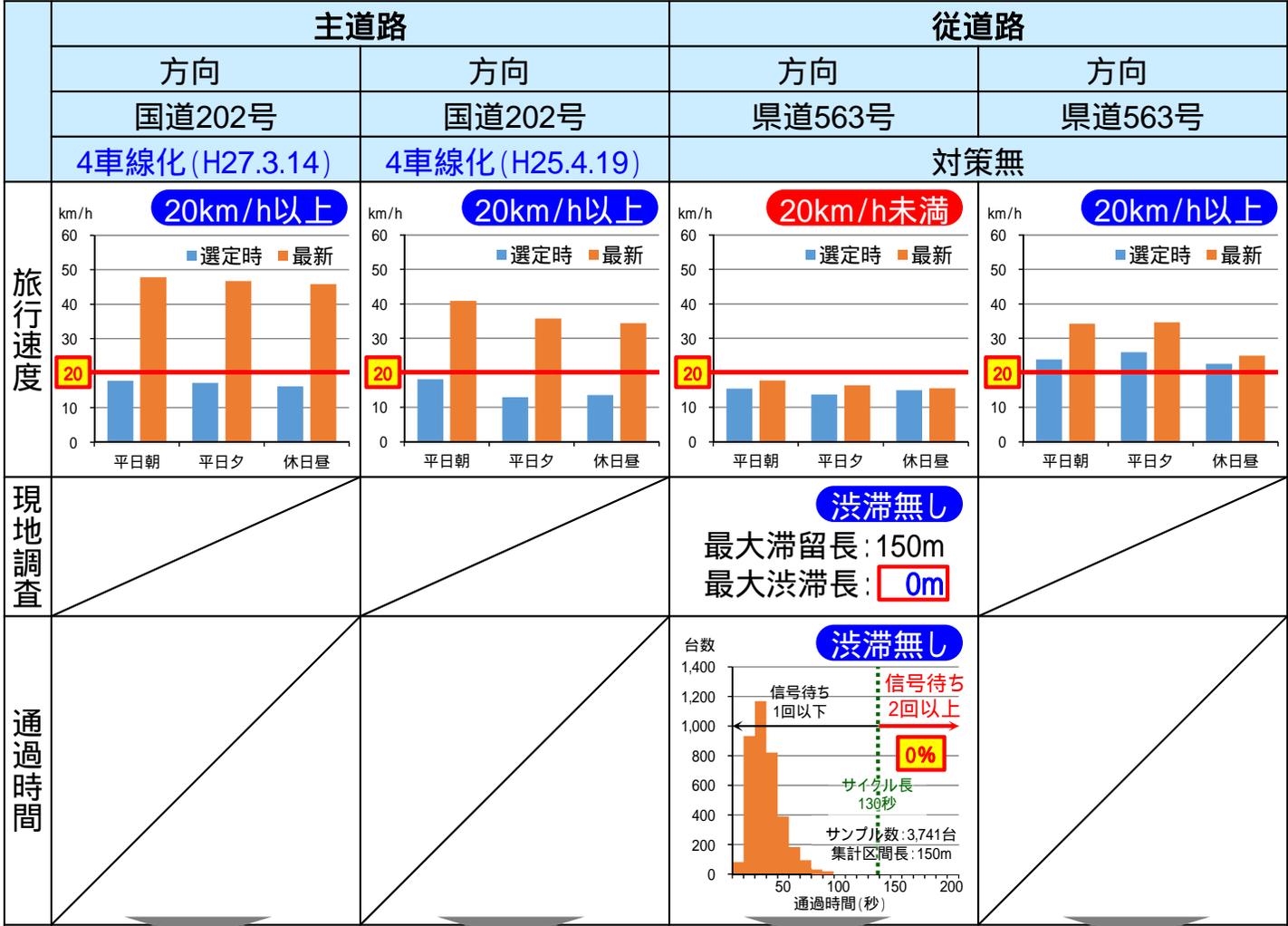
### (1) 主要渋滞箇所の解除フローの見直し【対策実施箇所の解除方法の例】

主道路である国道202号は、4車線化により、旅行速度が20km/h以上に向上している  
 従道路である県道563号の「方向」は、赤信号による停車時間のロスにより旅行速度が20km/hを下回るが、現地調査や通過時間を検証した結果、渋滞は確認されなかった  
 以上の結果から、“主要渋滞箇所を解除”する



### 【フォローアップ結果】

旅行速度: 選定時 (H24.4-H24.8)、最新 (H29.4-H30.3)  
 現地調査: H30.8.22 (水) 通過時間: H29.4-H30.3



【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	63秒	37秒
青時間比	48%	28%
サイクル長	130秒	

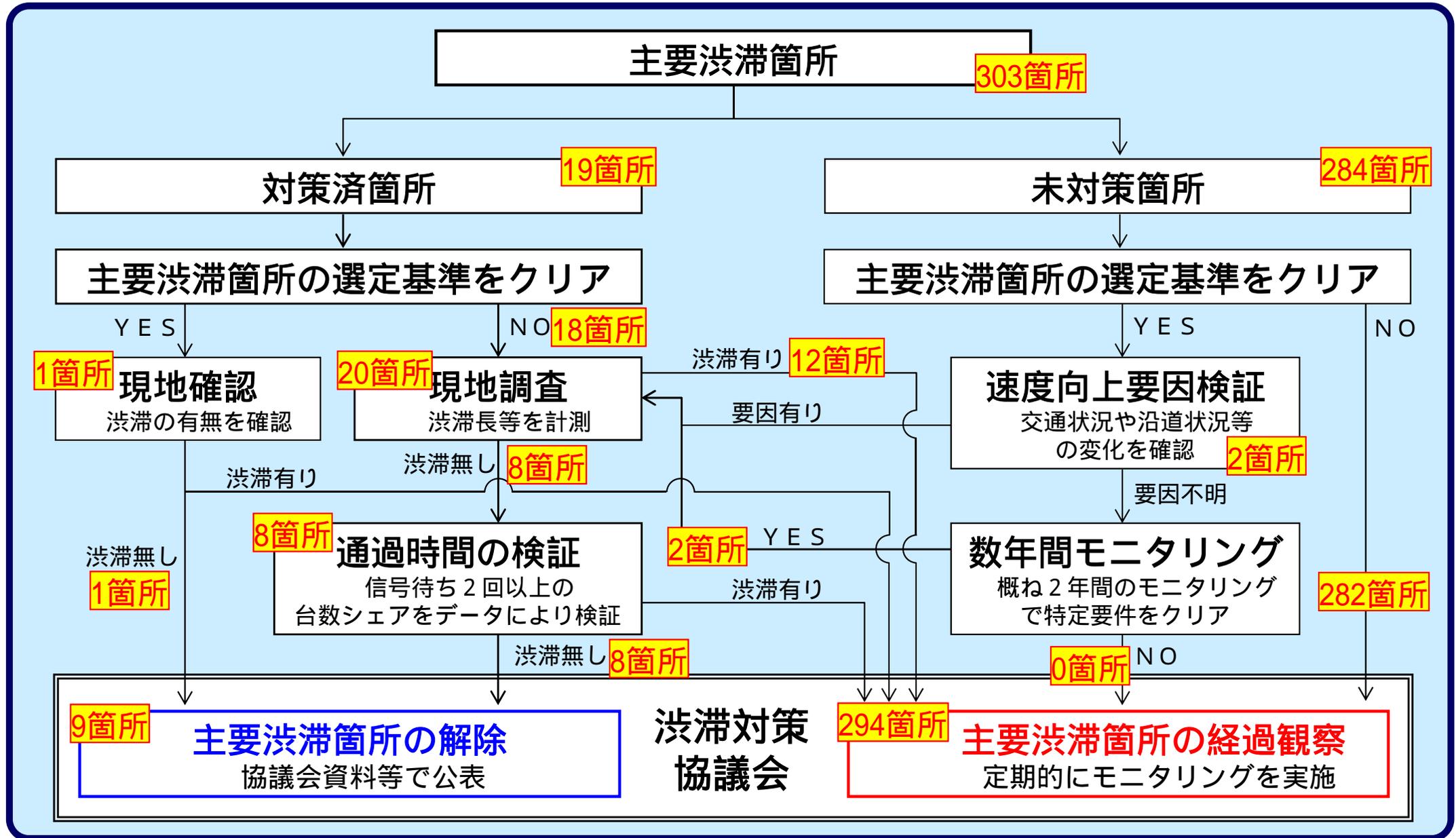
H30.8.22 (水) 17時台

## 主要渋滞箇所の解除

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (2) 主要渋滞箇所解除箇所の確認

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。  
モニタリングの結果では、**主要渋滞箇所の解除箇所は9箇所**となっている。



## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (3) 対策済箇所(直轄国道)のフォローアップ結果(全9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、<sup>ぎょくとうまちいなさ</sup>玉東町稲佐、<sup>えがしら</sup>江頭、<sup>まつばせまちとよふく</sup>松橋町豊福は主道路の速度も向上し、現地調査の結果、渋滞は確認されなかったため、3箇所の「主要渋滞箇所を解除」とする。

プロンプトデータ

### 道路整備が行われた主要渋滞箇所の点検結果

20km/h未満を赤塗り

道路整備により速度向上が見込まれている方向

路線名	主要渋滞箇所	市区町村	事業名	事業主体	供用年次	方向	路線	方向角	選定時 (H24.4-H24.8)			最新 (H30.4-H31.3)			現地での渋滞発生	通過時間の分析結果	方針
									km/h			km/h					
									平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日			
国道208号	玉東町稲佐 ぎょくとうまちいなさ	玉東町	国道208号 玉東町稲佐交差点改良 (右折車線設置)	国	H25.3	方向1	町道	北西	-	-	-	4.2	3.7	8.0	○ なし	○ (解除)	解除
						方向2	国208	西	22.8	19.0	18.3	23.9	29.2	28.6			
						方向3	国208	東	25.0	23.7	33.9	27.3	26.3	31.1			
						方向4	町道	南	12.5	21.3	16.9	8.8	9.7	12.9			
国道3号	舞尾 もうの	熊本市	国道3号 舞尾交差点改良 (右折車線設置、バスカット設置)	国	H25.1	方向1	国3	北西	28.3	16.7	19.6	22.9	19.3	18.0	× あり	-	経過観察
						方向2	国208	西	4.1	4.1	4.3	7.8	7.9	7.6			
						方向3	市道	東	4.9	3.2	4.0	-	-	-			
						方向4	国3	南	20.7	20.2	19.9	17.2	17.7	16.4			
国道57号	田井島 たいのしま	熊本市	国道57号 田井島交差点改良 (直進・右折車線の分離・カラー化)	国	H26.1	方向1	国266	北西	15.1	7.4	6.7	12.1	6.6	8.8	× あり	-	経過観察
						方向2	国57	東	9.3	8.3	11.1	10.6	8.4	10.0			
						方向3	国57	南西	20.1	15.9	17.8	12.9	12.8	13.4			
						方向4	国266	南東	9.0	7.6	7.1	8.8	8.2	7.7			
国道3号	須屋高架橋 すやこうかきょう	合志市	国道3号 熊本北バイパス整備	国	H27.3	方向1	国387	北東	22.2	18.6	15.2	13.1	12.3	13.5	× あり	-	経過観察
						方向2	国387	南西	24.7	19.4	18.4	13.1	10.8	13.4			
						方向3	国3	南東	6.5	10.1	14.8	18.6	15.3	16.2			
						方向4	国3	北西	-	-	-	17.1	12.3	11.9			
国道3号	江頭 えがしら	宇城市	国道3号 小川支所前交差点改良 (右折車線設置)	国	H27.3	方向1	国3	北	18.5	23.7	18.6	25.1	22.6	20.4	○ なし	○ (解除)	解除
						方向2	県	西	15.0	33.4	22.8	18.9	18.2	18.3			
						方向3	市道	東	-	-	-	-	-	-			
						方向4	国3	南	20.1	21.8	20.0	25.2	22.5	20.5			
国道3号	杉島 すぎしま	熊本市	国道3号 杉島交差点改良 (右折車線延伸、カラー化)	国	H28.2	方向1	主50	北西	7.9	2.5	4.2	8.0	6.8	7.9	× あり	-	経過観察
						方向2	国3	北東	17.8	17.5	15.3	26.9	24.8	28.7			
						方向3	国3	南西	12.0	8.9	7.9	17.0	16.1	19.9			
						方向4	主50	南東	4.1	2.8	2.6	6.6	6.5	7.1			
国道3号	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	国道3号 南病院前交差点改良 (右折車線設置)	国	H28.3	方向1	国3	北	32.7	25.4	31.1	26.9	22.7	27.6	× あり	-	経過観察
						方向2	市道	西	-	-	-	-	-	14.0			
						方向3	市道	東	16.7	-	11.3	-	11.0	15.1			
						方向4	国3	南	19.8	20.0	17.8	22.5	22.2	23.6			
国道3号	松橋町豊福 まつばせまちとよふく	宇城市	国道3号 南病院前交差点改良 (右折車線設置)	国	H28.3	方向1	国3	北	31.3	24.4	26.4	26.7	25.9	28.7	○ なし	○ (解除)	解除
						方向2	市道	西	18.7	5.8	7.1	7.6	9.1	8.9			
						方向3	市道	東	9.2	8.9	9.1	11.3	11.0	13.2			
						方向4	国3	南	33.4	31.6	31.2	26.3	23.5	27.7			
国道3号	大窪2丁目 おおくぼ	熊本市	熊本西環状道路 (花園工区)	市	H29.3	方向1	国3	北	35.1	34.7	35.8	24.4	25.9	27.2	× あり	-	経過観察
						方向2	県	南	13.2	10.6	10.6	12.9	9.5	10.2			
						方向3	国3	南	24.0	22.6	27.5	26.0	22.0	20.6			

大津町瀬田は震災影響により対象外

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

ぎょくとうまち いなさ

### (3) 対策済箇所(直轄国道)のフォローアップ結果【国:国道208号 玉東町稲佐交差点】

玉東町稲佐交差点は、国道208号と町道勘崎切畑線ならびに町道丸田木葉四つ角線が交わる交差点で、右折レーンが無いため右折待ち車両による直進阻害が発生し、交通渋滞及び追突事故等が発生している状況であった。右折レーン設置により、交差点における事故防止及び交通渋滞の緩和を図った。

#### 整備概要 玉東町稲佐交差点改良(右折車線設置)

##### 位置図



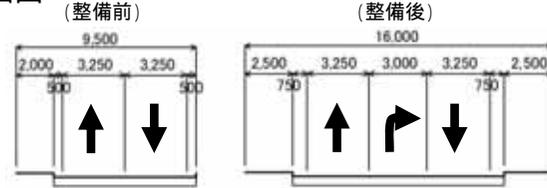
##### 写真(整備前)



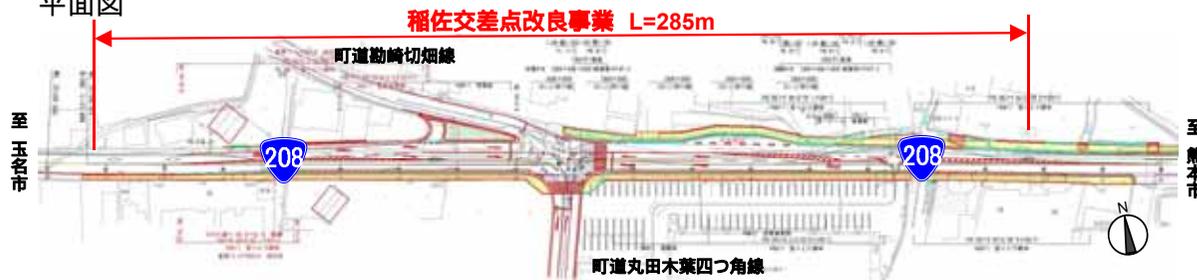
##### 写真(整備後)



##### 断面図



##### 平面図

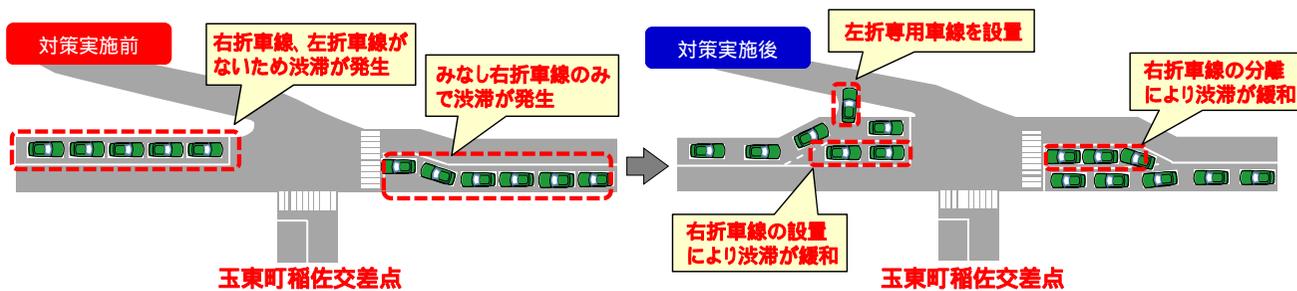


#### 最新の交通状況

##### 位置図



#### 整備効果



#### 最新データによる各交差点の平均速度

主要渋滞箇所	方向	路線	方向角	選定時 (H24.4-H24.8)			最新 (H30.4-H31.3)		
				km/h			km/h		
				平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日
玉東町稲佐	方向1	町道	北西	-	-	-	4.2	3.7	8.0
	方向2	国道208号	西	22.8	19.0	18.3	23.9	29.2	28.6
	方向3	国道208号	東	25.0	23.7	33.9	27.3	26.3	31.1
	方向4	町道	南	12.5	21.3	16.9	8.8	9.7	12.9
							(3.7)	(11.6)	(4.0)

道路整備により速度向上が見込まれている方向

プローブデータ  
下段は選定時からの増減

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

ぎょくとうまち いなさ

### (3) 対策済箇所(直轄国道)のフォローアップ結果【国:国道208号 玉東町稲佐交差点】

主道路である国道208号は、右折車線の設置により平均速度が20km/h以上に向上している。  
 従道路である町道の「方向1」は赤信号による停車時間のロスにより平均時速が20km/hを下回るが、現地調査の結果、渋滞は確認されなかった。  
 さらに、通過時間の検証結果から、信号待ち2回以上が確認されなかった。  
 以上の結果から、“**主要渋滞箇所を解除**”する。

#### 【位置図】



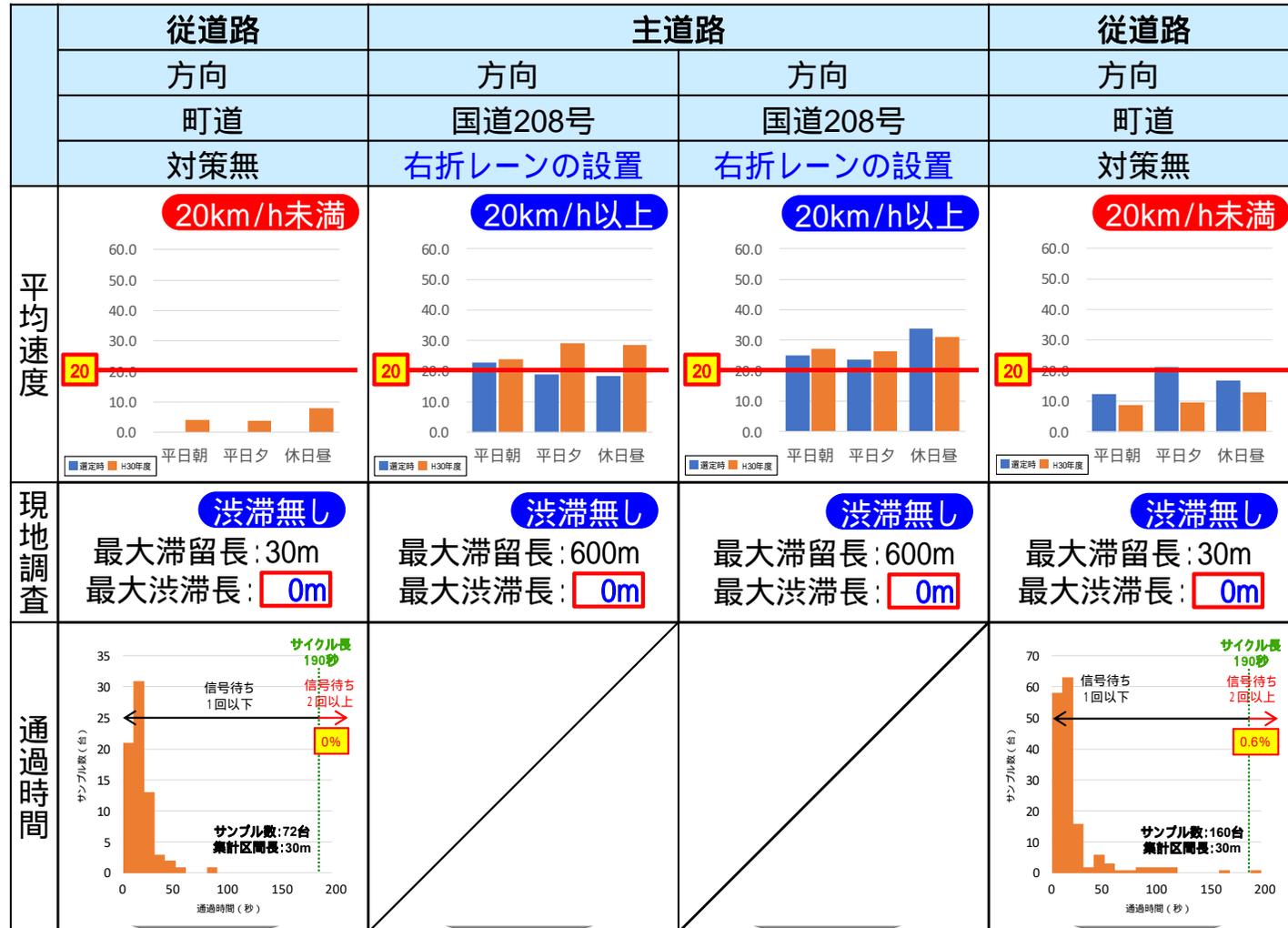
#### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	164秒	14秒
青時間比	92%	8%
サイクル長	190秒	

R1.6.19(水) 7時台

#### 【フォローアップ結果】

平均速度: 選定時 (H24.4-H24.8)、最新 (H30.4-H31.3)  
 現地調査: R1.6.19(水) 通過時間: H30.4-H31.3



主要渋滞箇所の解除

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (3) 対策済箇所(直轄国道)のフォローアップ結果【国:国道3号 江頭交差点】<sup>えがしら</sup>

小川支所前交差点は、国道3号と市道役場出来村線とが交わる交差点で、右折レーンが無いため右折待ち車両による直進阻害が発生し、交通渋滞及び追突事故等が多発している状況であった。

右折レーンの設置により、交差点における事故防止及び交通渋滞の緩和を図った。

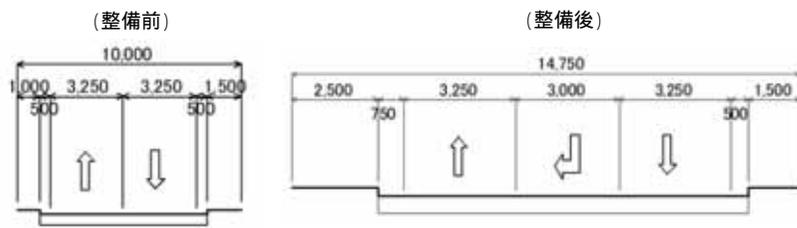
#### 整備概要 <sup>おがわしよまえ</sup> 小川支所前交差点改良(右折車線設置)

#### 最新の交通状況

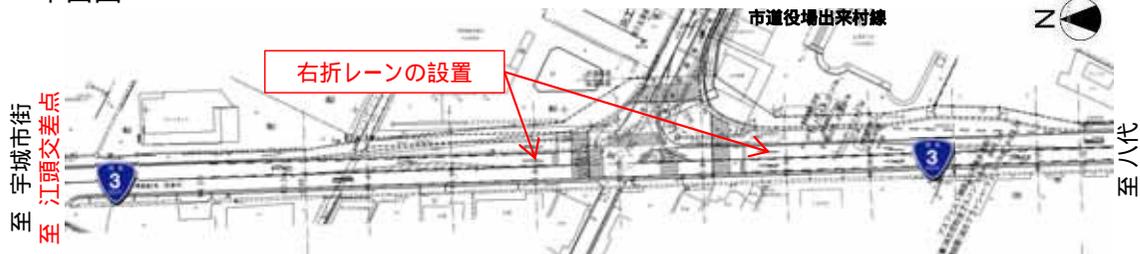
位置図



断面図



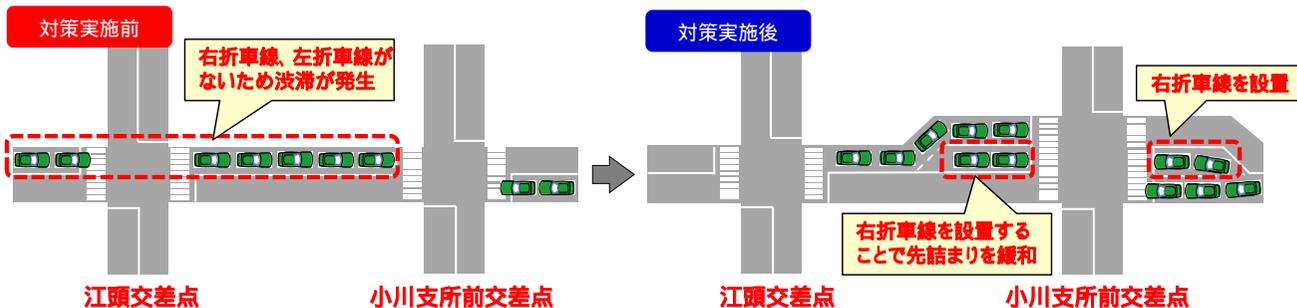
平面図



位置図



#### 整備効果



#### 最新データによる各交差点の平均速度

主要渋滞箇所	方向	路線	方向角	選定時 (H24.4-H24.8)			最新 (H30.4-H31.3)		
				km/h			km/h		
				平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日
江頭	方向1	国道3号	北	18.5	23.7	18.6	6.6	(1.1)	1.8
	方向2	小川停車場線	西	15.0	33.4	22.8	18.9	18.2	18.3
	方向3	市道	東	-	-	-	3.9	(15.2)	(4.5)
	方向4	国道3号	南	20.1	21.8	20.0	25.2	22.5	20.5

道路整備により速度向上が見込まれている方向

プローブデータ  
下段は選定時からの増減

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

えがしら

### (3) 対策済箇所(直轄国道)のフォローアップ結果【国:国道3号 江頭交差点】

おがわしよまえ

主道路である国道3号は、隣接する小川支所前交差点の改良により平均速度が20km/h以上に向上している。

従道路である県道小川停車場線の「方向2」は赤信号による停車時間のロスにより平均時速が20km/hを下回るが、現地調査の結果、渋滞は確認されなかった。さらに、通過時間の検証結果から、信号待ち2回以上が確認されなかった。

以上の結果から、「**主要渋滞箇所を解除**」する。

#### 【位置図】



#### 【参考】信号現示

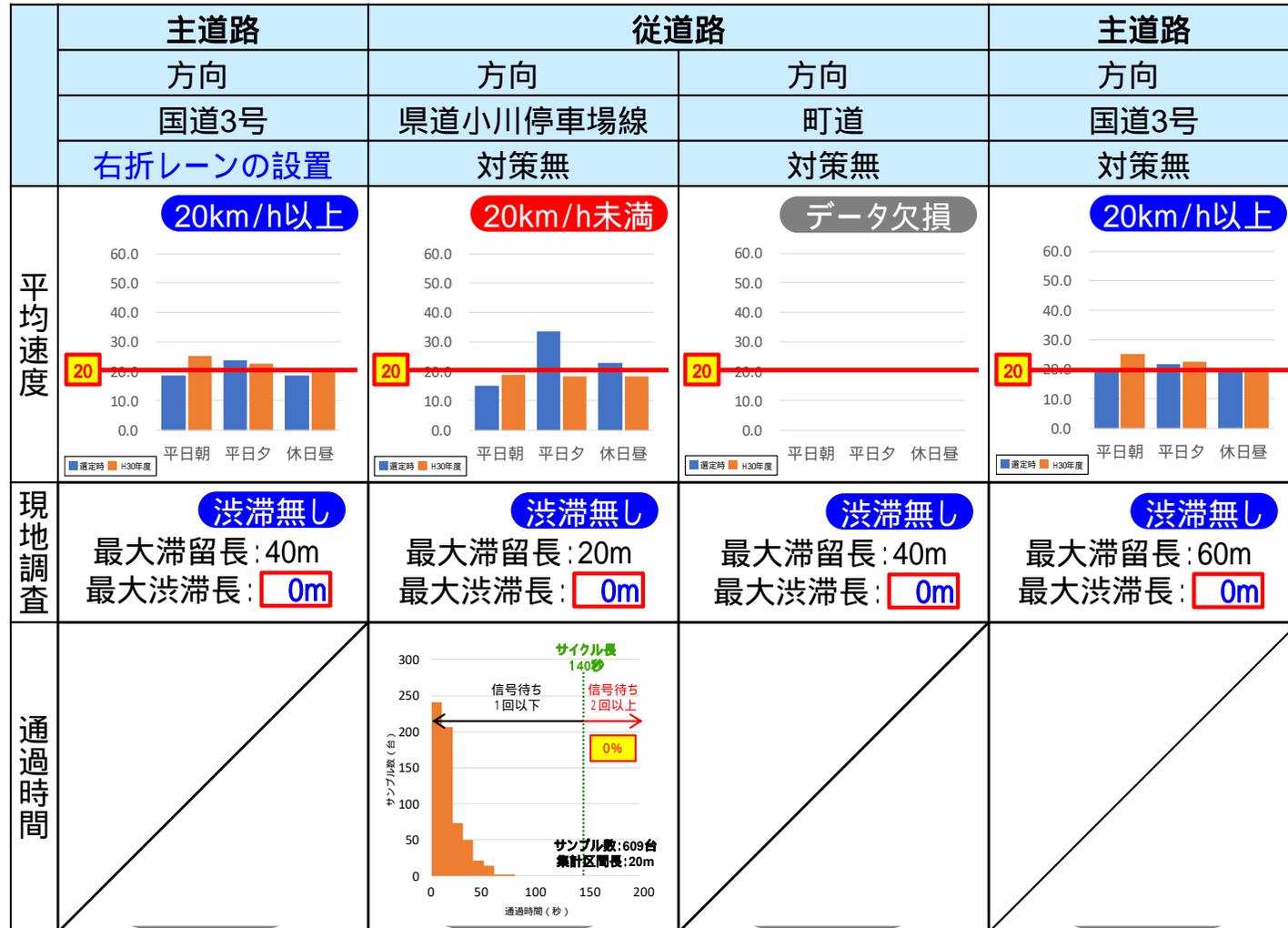
	主道路	従道路
青時間	83秒	34秒
青時間比	71%	29%
サイクル長	140秒	

R1.6.19(水) 8時台

#### 【フォローアップ結果】

平均速度: 選定時 (H24.4-H24.8)、最新 (H30.4-H31.3)

現地調査: R1.6.19(水) 通過時間: H30.4-H31.3



主要渋滞箇所の解除

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (3) 対策済箇所(直轄国道)のフォローアップ結果【国:国道3号 松橋町豊福交差点】

南病院前交差点は、国道3号と市道権現前島線とが交わる当該交差点及び近接して市道内田御船線が交わる豊福交差点であるが、右折レーンが無い<sup>けごんまえじま</sup>ため右折待ち車両による直進阻害が発生していた。

右折レーンの設置により、交差点における事故防止及び交通渋滞の緩和を図った

#### 整備概要 <sup>みなみびょういんまえ</sup> 南病院前交差点改良(右折車線設置)

位置図



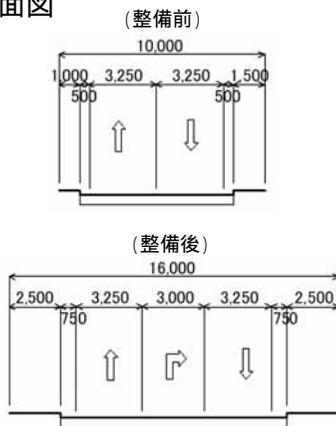
写真(整備前)



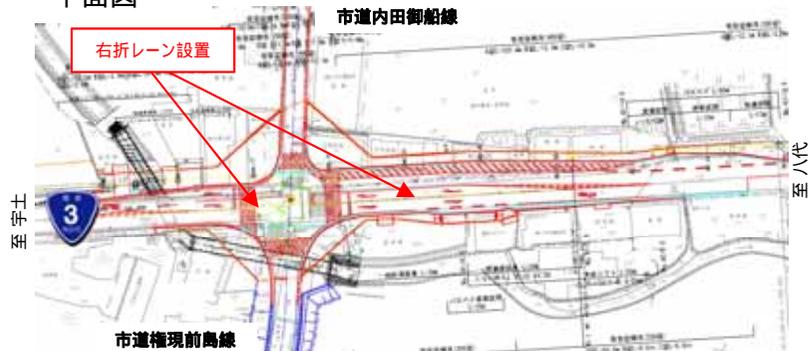
写真(整備後)



断面図



平面図



#### 最新の交通状況

位置図



#### 最新データによる各交差点の平均速度

主要渋滞箇所	方向	路線	方向角	選定時 (H24.4-H24.8)			最新 (H30.4-H31.3)		
				km/h			km/h		
				平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日
松橋町豊福	方向1	国道3号	北	31.3	24.4	26.4	26.7	25.9	28.7
	方向2	市道	西	18.7	5.8	7.1	(4.6)	1.5	2.3
	方向3	市道	東	9.2	8.9	9.1	(11.1)	3.3	1.8
	方向4	国道3号	南	33.4	31.6	31.2	26.3	23.5	27.7
							(7.1)	(8.1)	(3.5)

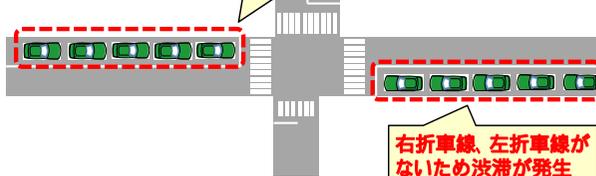
道路整備により速度向上が見込まれている方向

プローブデータ  
下段は選定時からの増減

#### 整備効果

対策実施前

右折車線、左折車線がないため渋滞が発生



松橋町豊福交差点

対策実施後

右折車線の設置により渋滞が緩和

右折車線の設置により渋滞が緩和

松橋町豊福交差点

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (3) 対策済箇所(直轄国道)のフォローアップ結果【国:国道3号 松橋町豊福交差点】

主道路である国道3号は、右折車線の設置により平均速度が20km/h以上に向上している。  
 従道路である市道の「方向2」、「方向3」は赤信号による停車時間のロスにより平均時速が20km/hを下回るが、現地調査の結果、渋滞は確認されなかった。さらに、通過時間の検証結果から、信号待ち2回以上が確認されなかった。  
 以上の結果から、“**主要渋滞箇所を解除**”する。

#### 【位置図】



#### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	125秒	23秒
青時間比	84%	16%
サイクル長	160秒	

R1.6.19(水) 7時台

#### 【フォローアップ結果】

平均速度: 選定時 (H24.4-H24.8)、最新 (H30.4-H31.3)  
 現地調査: R1.6.19(水) 通過時間: H30.4-H31.3

	主道路	従道路		主道路
	方向	方向	方向	方向
	国道3号	市道	市道	国道3号
	右折レーンの設置	対策無	対策無	右折レーン、バスカットの設置
平均速度	20km/h以上 	20km/h未満 	20km/h未満 	20km/h以上 
現地調査	渋滞無し 最大滞留長: 120m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 40m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 20m 最大渋滞長: 0m	渋滞無し 最大滞留長: 100m 最大渋滞長: 0m
通過時間				

主要渋滞箇所の解除

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (4) 対策済箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果(全10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、**菊池市森北**、**崇城大学前**、**賈町**、**宿**は主道路の速度も向上し、現地調査の結果、渋滞は確認されなかったため、**4箇所の「主要渋滞箇所を解除」とする。**

### 道路整備が行われた主要渋滞箇所の点検結果

20km/h未満を赤塗り

プローブデータ  
道路整備により速度向上が見込まれている方向

路線名	主要渋滞箇所	市区町村	事業名	事業主体	供用年次	方向	路線	方向角	選定時(H24.4-H24.8)			最新(H30.4-H31.3)			現地での渋滞発生	通過時間の分析結果	方針
									km/h			km/h					
									平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日			
国道325号	仮) 菊池市森北 きくちしもりきた	菊池市	国道325号 旭志拡幅 (4車線開通)	県	H25.8	方向1	国325	北	18.0	24.1	23.4	25.7	26.0	24.2	○なし	○(解除)	解除
						方向2	市道	東	23.3	23.3	22.0	-	-	-			
						方向3	市道	西	6.9	8.3	10.3	7.0	8.4	9.8			
						方向4	国325	南	23.3	23.3	22.0	22.8	23.3	22.4			
戸島熊本線	小峯2丁目 おみね	熊本市	県道小池竜田線 小峯2丁目交差点改良 (右折車線設置、県)小池竜田線の延伸)	市	H25.1	方向1	県	北西	24.3	15.6	19.7	15.3	13.3	14.2	×あり	-	経過観察
						方向2	県	北東	25.9	14.0	16.2	10.8	9.8	12.0			
						方向3	県	南西	27.7	17.7	24.9	20.4	17.3	21.9			
						方向4	県	南東	-	-	-	15.7	12.2	13.1			
国道387号	農業公園入口 のうぎようこうえんいりぐち	合志市	国道387号 農業公園入口交差点改良 (右左折車線設置)	県	H26.6	方向1	国387	北東	25.9	31.3	36.9	10.3	10.1	12.7	×あり	-	経過観察
						方向2	市道	西	-	-	-	8.8	9.8	10.5			
						方向3	県	東	7.4	5.8	6.5	6.6	9.8	11.9			
						方向4	国387	南西	12.1	23.0	18.4	-	-	-			
国道387号	御代志 みよし	合志市	国道387号 御代志交差点改良 (右左折車線設置)	県	H26.6	方向1	国387	北	22.5	10.6	17.1	12.8	15.1	21.5	×あり	-	経過観察
						方向2	市道	北西	4.9	5.4	9.7	-	-	-			
						方向3	国387	南	13.8	19.7	20.6	10.7	18.3	19.6			
瀬田熊本線	仮) 東海学園前 とうかいがくえんまえ	熊本市	仮) 東海学園前交差点改良 (右折車線設置)	市	H28.3	方向1	市道	北	13.9	20.7	25.2	-	-	-	×あり	-	経過観察
						方向2	県	西	25.1	12.4	22.2	16.4	13.4	20.0			
						方向3	県	東	9.1	9.0	11.8	8.1	8.2	10.1			
						方向4	市道	南	20.8	12.6	24.0	-	-	-			
熊本大津線	合志工業団地入口 こうしこうぎょうだんちいりぐち	合志市	熊本大津線(豊岡)道路拡幅	県	H28.8	方向1	主49	北	31.7	21.5	37.4	31.8	25.0	32.7	×あり	-	経過観察
						方向2	主49	西	17.5	24.7	28.0	14.8	21.4	25.2			
						方向3	市道	東	19.6	13.7	25.4	-	-	-			
						方向4	県	南	27.4	36.3	37.5	20.9	35.6	33.5			
熊本田原坂線	崇城大学前 そうじょうだいがくまえ	熊本市	熊本西環状道路 (花園工区)	市	H29.3	方向1	主31	北西	16.8	17.7	19.1	21.7	23.7	25.5	○なし	○(解除)	解除
						方向2	市道	北東	14.2	22.7	18.6	23.1	20.0	18.2			
						方向3	主31	南東	22.4	18.1	19.5	24.3	34.5	36.4			
熊本田原坂線	賈町 みつぐまち	熊本市	熊本西環状道路 (花園工区)	市	H29.3	方向1	主31	北東	11.6	12.1	13.7	26.2	28.8	29.3	○なし	○(解除)	解除
						方向2	市道	西	28.1	24.3	25.8	6.8	4.2	6.2			
						方向3	市道	東	16.2	20.6	19.0	18.1	16.6	17.6			
						方向4	主31	南西	24.2	21.2	31.2	29.9	29.6	33.9			
平尾荒尾線	宿 しゅく	荒尾市	県道平山荒尾線・荒尾南関線 (平山～本井手区間)	県	H29.11	方向1	主29	北西	14.9	11.2	12.4	41.5	43.6	42.2	○なし	○(解除)	解除
						方向2	主29	東	28.9	28.9	29.1	38.6	31.7	37.6			
						方向3	県314	南西	34.4	32.1	39.1	44.2	38.4	42.7			
						方向4	主46	南	33.5	36.8	37.9	48.5	46.4	49.2			
県道227号	春日1丁目 かすが	熊本市	JR熊本駅周辺連続立体交差事業	県	H30.3	方向1	主28	北東	7.3	7.3	8.5	6.4	5.2	7.8	×あり	-	経過観察
						方向2	主28	西	7.8	17.0	11.9	9.8	11.8	11.9			
						方向3	市道	東	14.8	10.0	13.6	-	-	-			
						方向4	市道	南西	17.2	16.6	15.6	-	-	-			

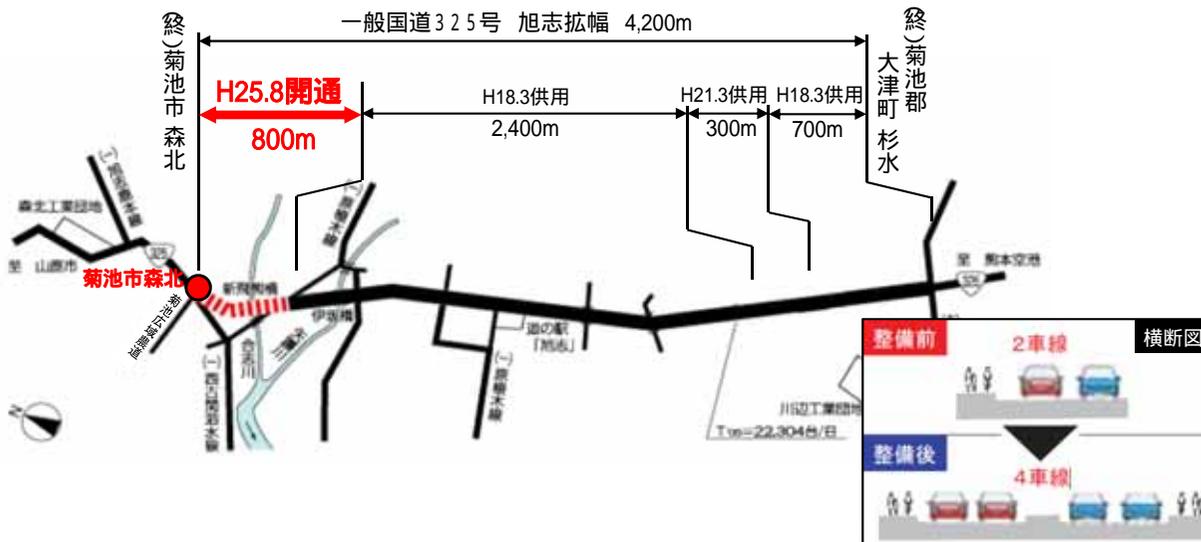
城南町今吉野、仮)今吉野北は震災影響により対象外

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (4) 対策済箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果【熊本県:国道325号 仮)菊池市森北交差点きくち もりきた】

国道325号旭志拡幅は、観光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に事業を実施。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。

#### 整備概要 旭志拡幅事業(4車線化)



#### 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、整備区間(約800m)の通過時間が約3割減少。**



#### 最新の交通状況

##### 位置図



#### 最新データによる各交差点の平均速度

主要渋滞箇所	方向	路線	方向角	選定時 (H24.4-H24.8)			最新 (H30.4-H31.3)		
				km/h			km/h		
				平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日
仮)菊池市森北	方向1	国道325号	北	18.0	24.1	23.4	25.7	26.0	24.2
	方向2	市道	東	23.3	23.3	22.0	-	-	-
	方向3	市道	西	6.9	8.3	10.3	7.0	8.4	9.8
	方向4	国道325号	南	23.3	23.3	22.0	22.8	23.3	22.4

道路整備により速度向上が見込まれている方向

プローブデータ  
下段は選定時からの増減

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (4) 対策済箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果【熊本県:国道325号 仮きくち菊地市森北交差点もりきた】

主道路である国道325号は、国道325号旭志拡幅事業により平均速度が20km/h以上に向上している。  
 従道路である市道の「方向3」は赤信号による停車時間のロスにより平均時速が20km/hを下回るが、現地調査の結果、渋滞は確認されなかった。  
 さらに、通過時間の検証結果から、信号待ち2回以上が確認されなかった。  
 以上の結果から、“**主要渋滞箇所を解除**”する。

#### 【位置図】



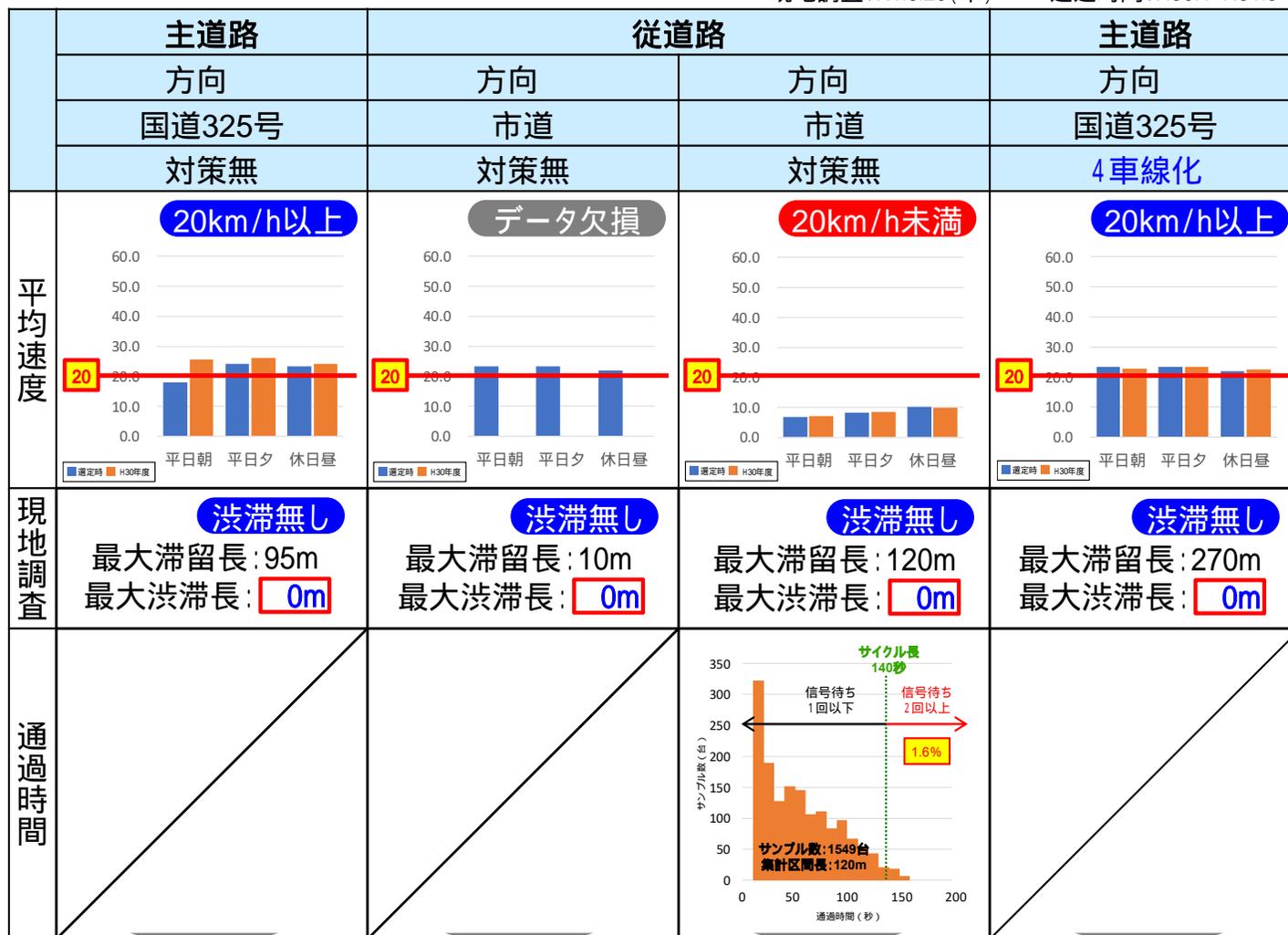
#### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	93秒	32秒
青時間比	74%	26%
サイクル長	140秒	

R1.6.20(木) 7時台

#### 【フォローアップ結果】

平均速度: 選定時 (H24.4-H24.8)、最新 (H30.4-H31.3)  
 現地調査: R1.6.20(木) 通過時間: H30.4-H31.3



主要渋滞箇所の解除

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

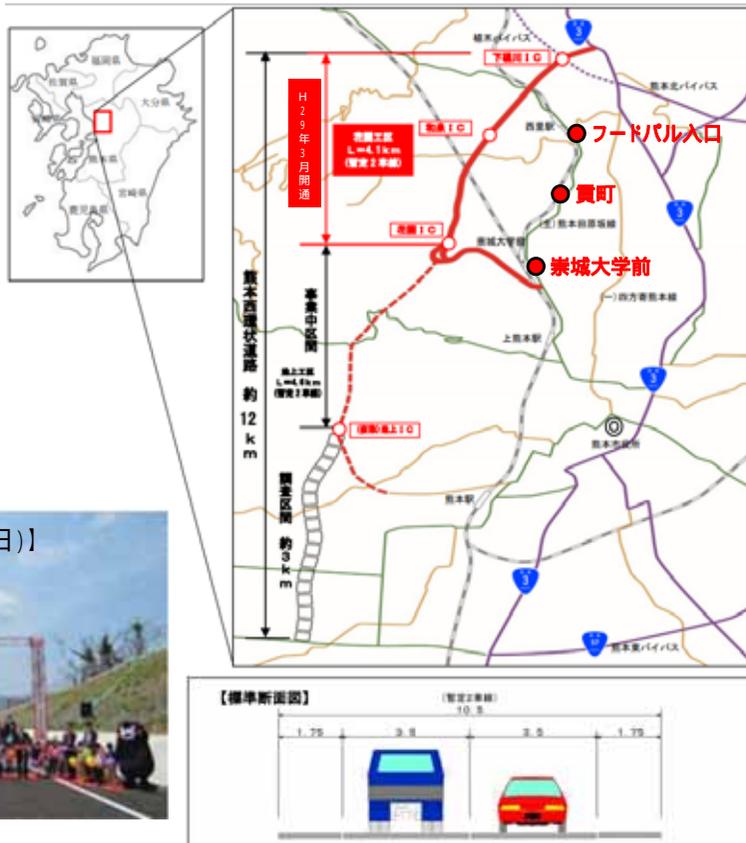
### (4) 対策済箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果【熊本市:熊本田原坂線 崇城大学前交差点・貢町交差点】

平成29年3月に熊本西環状道路(花園工区)が整備されたことにより、花園工区に並行する現道(国道3号や(主)熊本田原坂線)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。

熊本西環状道路(花園工区)の開通に伴い、混雑が緩和したフードパル入口交差点を平成30年度に主要渋滞箇所から解除した。

#### 整備概要 熊本西環状道路(花園工区)

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)が平成29年3月に開通。池上工区(約5km)を整備中。



【開通式(平成29年3月26日)】



熊本市記者発表資料(平成29年6月19日)

#### 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、朝夕に発生している渋滞が一部緩和した。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分短縮された。



#### 断面の交通量(台/12時間)

	0%	20%	40%	60%	80%	100%
開通前		42.1%	26.1%	31.8%		
開通後(直後)		37.8%	25.2%	27.1%	9.9%	
開通後(1年後)		36.0%	26.2%	26.1%	11.7%	

■ 国道3号 ■ 熊本北バイパス ■ 熊本田原坂線 ■ 熊本西環状道路  
 開通前:平成28年11月29日(火)  
 開通後(直後):平成29年5月16日(火)  
 開通後(1年後):平成30年5月17日(木)

#### 所要時間変化(平日朝ピーク時)

##### 北部消防入口 熊本市役所



##### 北部消防入口 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(平成29年6月19日)

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (4) 対策済箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果【熊本市:熊本田原坂線 崇城大学前交差点】

主道路である熊本田原坂線の「方向1」は、熊本西環状道路(花園工区)の開通により平均速度が20km/h以上に向上している。「方向2」は赤信号による停車時間のロスにより平均時速が20km/hを下回るが、現地調査の結果、渋滞は確認されなかった。さらに、通過時間の検証結果から、信号待ち2回以上が確認されなかった。  
 従道路である市道は、熊本西環状道路(花園工区)の開通により平均速度が20km/h以上に向上している。  
 以上の結果から、「**主要渋滞箇所を解除**」する。

#### 【位置図】



#### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	117秒	29秒
青時間比	80%	20%
サイクル長	157秒	

R1.6.22(土) タピーク

#### 【フォローアップ結果】

平均速度: 選定時(H24.4-H24.8)、最新(H30.4-H31.3)  
 R1.6.22(土) タピーク 通過時間:H30.4-H31.3

	主道路		従道路
	方向 熊本田原坂線	方向 熊本田原坂線	方向 市道
	バイパス整備		
平均速度	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h未満</p>	<p>20km/h以上</p>
現地調査	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 160m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 15m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 10m 最大渋滞長: 0m</p>
通過時間	<p>サンプル数: 845台 集計区間長: 15m</p>		

主要渋滞箇所の解除

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (4) 対策済箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果【熊本市:熊本田原坂線 貢町交差点】

主道路である熊本田原坂線は、熊本西環状道路(花園工区)の開通により平均速度が20km/h以上に向上している。  
 従道路である市道の「方向2」、「方向3」は赤信号による停車時間のロスにより平均時速が20km/hを下回るが、現地調査の結果、渋滞は確認されなかった。さらに、通過時間の検証結果から、信号待ち2回以上が確認されなかった。  
 以上の結果から、“主要渋滞箇所を解除”する。



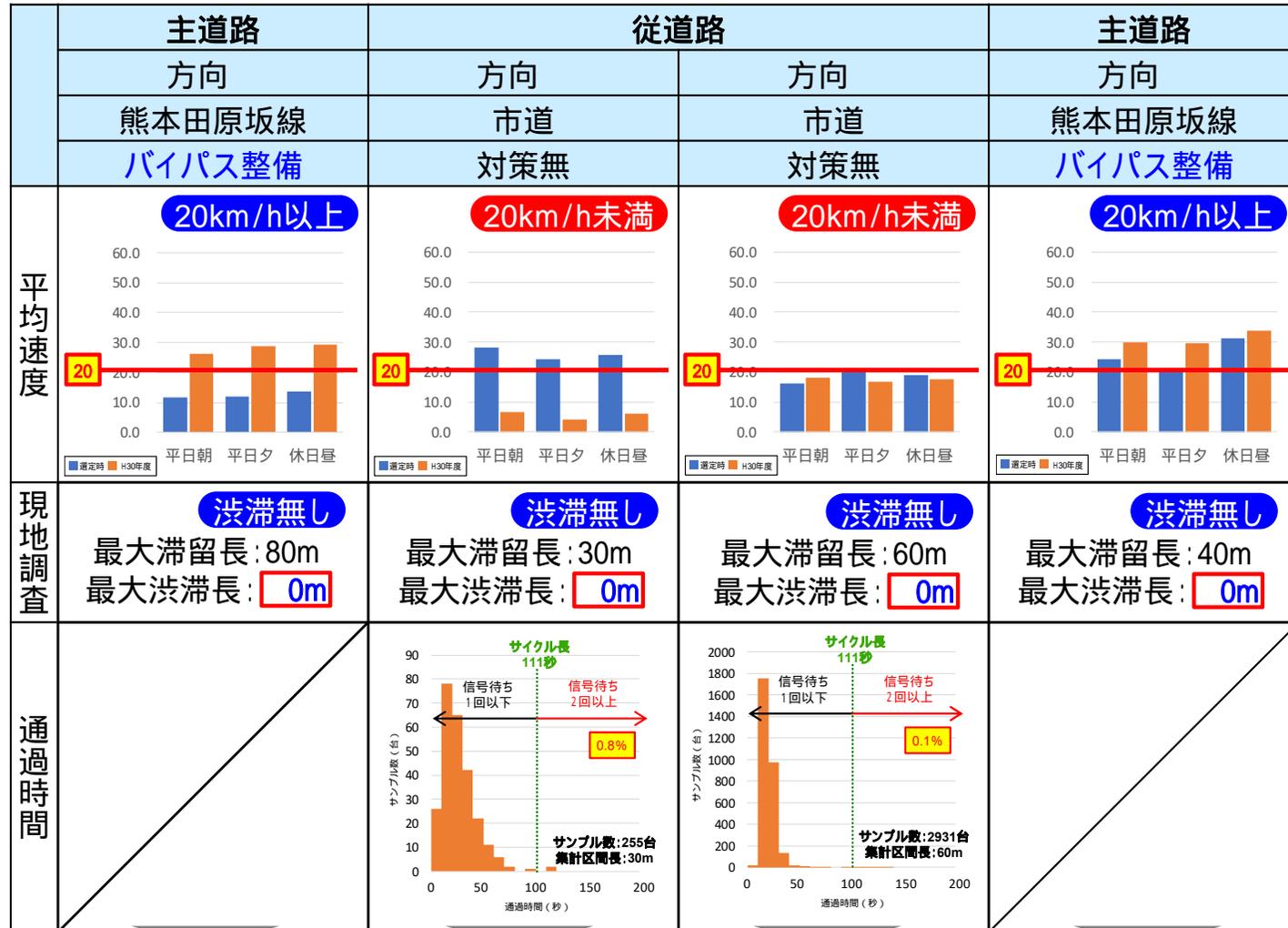
#### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	72秒	24秒
青時間比	75%	25%
サイクル長	111秒	

R1.6.24(月) タピーク時

#### 【フォローアップ結果】

平均速度: 選定時(H24.4-H24.8)、最新(H30.4-H31.3)  
 R1.6.24(月) タピーク時 通過時間: H30.4-H31.3



主要渋滞箇所の解除

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (4) 対策済箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果【熊本県：(県)平山荒尾線 宿交差点】

九州縦貫自動車道南関ICと一般国道208号を東西方向に結ぶ、重要な幹線道路であり、通過交通が集中し、混雑が発生していた。  
 平成29年11月に(県)平山荒尾線・荒尾南関線(平山～本井手区間)が供用を開始、並行する現道から供用路線(宿北交差点)へ一部交通が転換により現道の混雑が緩和した。

整備概要 (県)平山荒尾線・荒尾南関線(平山～本井手区間)

【位置図】

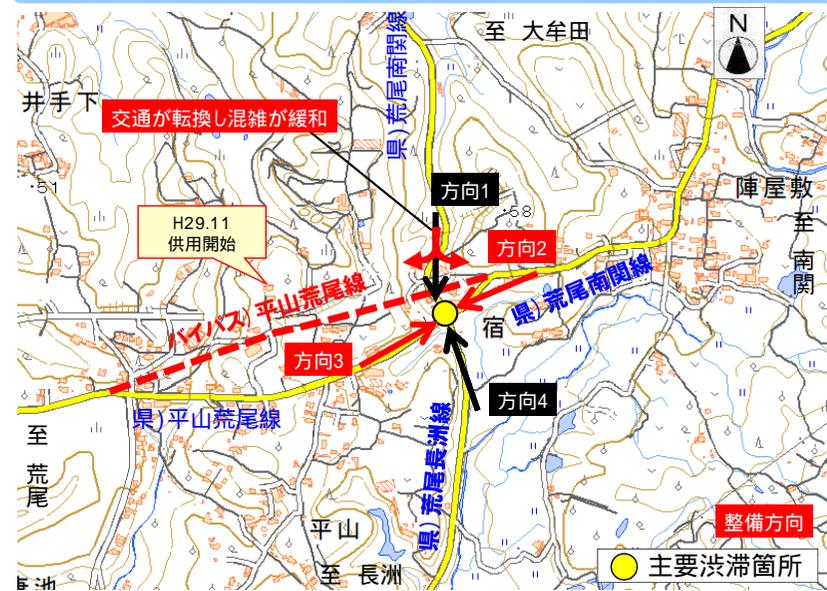


出典：熊本県北広域本部玉名地域振興局総合管内図

【整備状況図】



最新の交通状況



最新データによる各交差点の平均速度

主要渋滞箇所	方向	路線	方向角	適定時 (H24.4-H24.8)			最新 (H30.4-H31.3)		
				km/h			km/h		
				平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日
宿	方向1	荒尾南関線	北西	14.9	11.2	12.4	41.5	43.6	42.2
	方向2	荒尾南関線	東	28.9	28.9	29.1	38.6	31.7	37.6
	方向3	平山荒尾線	南西	34.4	32.1	39.1	44.2	38.4	42.7
	方向4	荒尾長洲線	南	33.5	36.8	37.9	48.5	46.4	49.2

道路整備により速度向上が見込まれている方向

プローブデータ、下段は選定時からの増減

現地の交通状況



## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

ひらやまあらお しゆく

### (4) 対策済箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果【熊本県： 県)平山荒尾線 宿交差点】

主道路の平山荒尾線・荒尾南関線は、バイパス整備により平均速度が20km/h以上に向上している。  
 従道路の荒尾南関線・荒尾長州線も速度も向上し、全方向が20km/hを上回り、現地調査の結果、渋滞は確認されなかった。  
 以上の結果から、“**主要渋滞箇所を解除**”する。

#### 【位置図】



#### 【フォローアップ結果】

平均速度：選定時 (H24.4-H24.8)、最新 (H30.4-H31.3)  
 現地調査：H30.8.22 (水)

	従道路	主道路		従道路
	方向	方向	方向	方向
	県) 荒尾南関線	県) 荒尾南関線	県) 平山荒尾線	県) 荒尾長州線
	対策無	並行バイパス(平山荒尾線)開通(H29.11)		対策無
平均速度	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h以上</p>
現地確認	<p>渋滞無し</p> <p>H31.7撮影</p>	<p>渋滞無し</p> <p>H31.7撮影</p>	<p>渋滞無し</p> <p>H31.7撮影</p>	<p>渋滞無し</p> <p>H31.7撮影</p>

主要渋滞箇所の解除

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

ごきょういりぐち

### (4) 対策済箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果【熊本県:国道266号 五橋入口交差点】

平成30年5月20日に熊本天草幹線道路 三角大矢野道路が供用を開始した。  
 本事業により主要渋滞箇所、**五橋入口交差点の渋滞緩和**を確認した。引き続き、フォローアップを実施していく。

#### 整備概要 熊本天草幹線道路 三角大矢野道路



#### 整備前後の交通状況

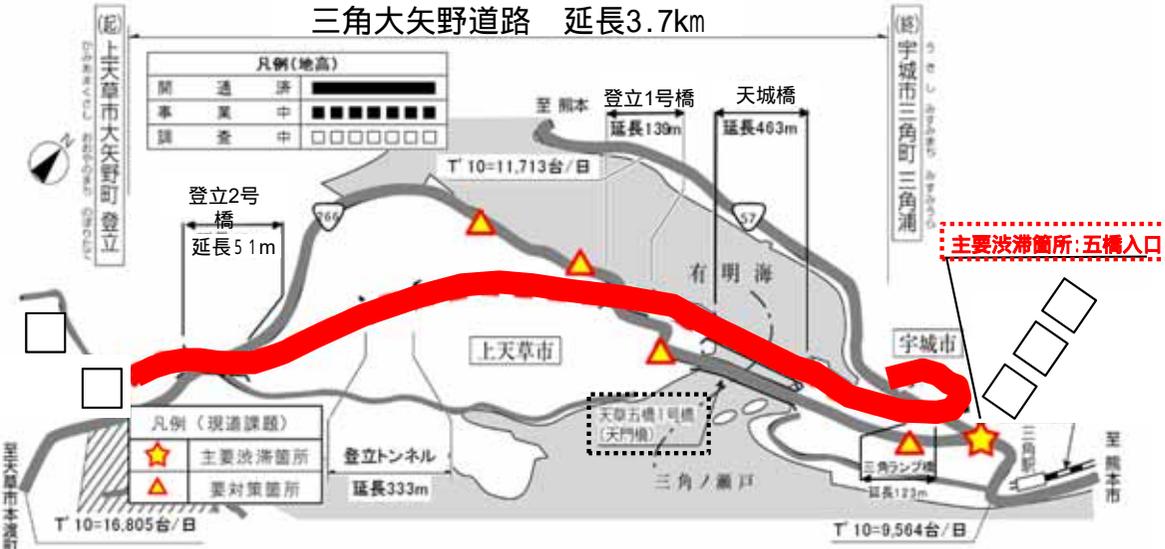


#### プローブデータによる速度変化の比較

主要渋滞箇所	方向	路線	方向角	選定時 (H24.4-H24.8)			最新 (H30.4-H31.3)		
				km/h			km/h		
				平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日
五橋入口	方向1	国道57号	北西	44.3	45.1	38.5	50.9	56.0	49.1
	方向2	国道266号	南西	28.9	34.3	28.2	34.6	37.1	31.9
	方向3	国道57号	南東	23.4	20.6	18.6	24.5	23.6	21.4

出典: 国土地理院

#### 三角大矢野道路 延長3.7km



#### 現地の交通状況



プローブデータ、下段は選定時からの増減

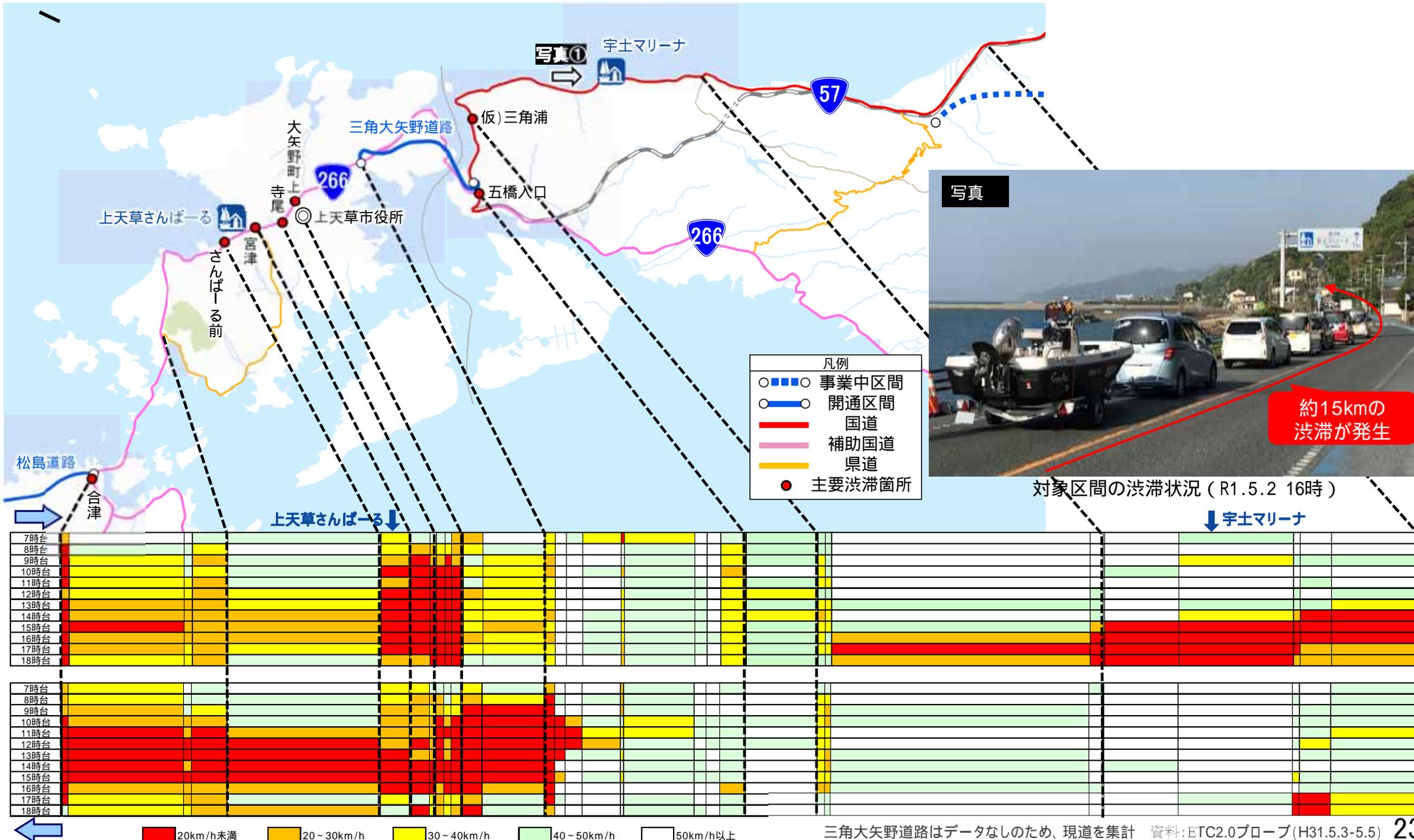
R1.6.23(日)撮影

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (5) 関連する道路のフォローアップ結果 【熊本県: 国道266号 五橋入口交差点】

ごきょういりぐち

三角大矢野道路が開通したものの、前後区間の国道57号、国道266号では、**観光シーズンに著しい渋滞が生じている。**



## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (6) 未対策箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果(全2箇所)

最新データ(H30.4~H31.3)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(2箇所)について、経年速度状況及び現地の交通状況を踏まえた上で、<sup>じきば</sup>食場、<sup>とおりやま</sup>通山トンネルの2箇所を「主要渋滞箇所を解除」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  
プローブデータ

主要渋滞箇所	市区町村	方向	路線	方向角	選定時			過去2年間のモニタリング						方針	位置づけ理由
					平均速度(H24.4-H24.8)			平均速度(H29.4-H30.3)			平均速度(H30.4-H31.3)				
					平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日	平日朝	平日夕	休日		
じきば 食場	天草市	方向1	国266	西	19.8	35.6	36.1	39.9	39.4	39.0	36.4	34.0	32.5	解除	複数年モニタリングにおいて選定基準をクリア
		方向2	国266	東	54.5	53.6	56.8	54.6	54.1	55.3	40.3	34.0	32.5		
		方向3	市道	北	41.3	42.9	42.8	39.0	24.4	21.1	36.4	37.2	37.4		
とおりやま 通山トンネル入口	天草市	方向1	国266	北東	35.5	35.7	33.3	32.6	31.2	32.3	27.8	31.9	24.8	解除	複数年モニタリングにおいて選定基準をクリア
		方向2	国266	南西	45.6	28.7	41.2	44.5	35.4	34.2	43.5	34.5	37.3		
		方向3	市道	南東	19.7	28.8	28.6	29.0	31.2	22.8	27.8	30.7	24.8		

天草地域拡大図

主要渋滞箇所  
● 箇所  
■ 区間

下段は選定時からの増減  
20km/hを赤塗り



## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (6) 未対策箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果 【熊本県:国道266号 食場交差点<sup>じきば</sup>】

主道路の国道266号は、交差点の周辺状況に変化はないものの、複数年にわたって平均速度が20km/h以上に向上している。従道路の市道も速度が向上し、複数年にわたって全方向が20km/hを上回り、現地調査の結果、渋滞は確認されなかった。以上の結果から、“**主要渋滞箇所を解除**”する。

#### 【位置図】



#### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	39秒	19秒
青時間比	67%	33%
サイクル長	70秒	

R1.6.20(木)朝ピーク

#### 【フォローアップ結果】

平均速度: 選定時 (H24.4-H24.8)、H29年度 (H29.4-H30.3)、H30年度 (H30.4-H31.3)  
 現地調査: R1.6.20(木)朝ピーク 通過時間: H30.4-H31.3

	主道路		従道路
	方向	方向	方向
	国道266号	国道266号	市道
	対策無		対策無
平均速度	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h以上</p>
現地調査	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 90m</p> <p>最大渋滞長: 0m</p>		<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 30m</p> <p>最大渋滞長: 0m</p>
通過時間	<p>0.03%</p>	<p>0.2%</p>	<p>1.29%</p>

主要渋滞箇所の解除

## 2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

### (6) 未対策箇所(直轄国道以外)のフォローアップ結果【熊本県:国道266号 通山トンネル入口交差点】

主道路の国道266号は、交差点の周辺状況に変化はないものの、複数年にわたって平均速度が20km/h以上に向上している。従道路の市道も速度が向上し、複数年にわたって全方向が20km/hを上回り、現地調査の結果、渋滞は確認されなかった。以上の結果から、“**主要渋滞箇所を解除**”する。

#### 【位置図】



#### 【参考】信号現示

	主道路	従道路
青時間	73秒	25秒
青時間比	77%	23%
サイクル長	110秒	

R1.6.21(金)朝ピーク

#### 【フォローアップ結果】

平均速度: 選定時(H24.4-H24.8)、H29年度(H29.4-H30.3)、H30年度(H30.4-H31.3)  
 現地調査: R1.6.21(金)朝ピーク 通過時間: H30.4-H31.3

	主道路		従道路
	方向	方向	方向
	国道266号	国道266号	市道
	対策無	対策無	対策無
平均速度	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h以上</p>	<p>20km/h以上</p>
現地調査	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 90m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 110m 最大渋滞長: 0m</p>	<p>渋滞無し</p> <p>最大滞留長: 65m 最大渋滞長: 0m</p>
通過時間	<p>サンプル数: 1784台 集計区間長: 90m</p>	<p>サンプル数: 3803台 集計区間長: 110m</p>	<p>サンプル数: 321台 集計区間長: 65m</p>

主要渋滞箇所の解除

### 3. 対策方針について

#### (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本県は東西143km、南北127km、7405km<sup>2</sup>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

##### 2. 方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>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。</u></li> </ul>
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

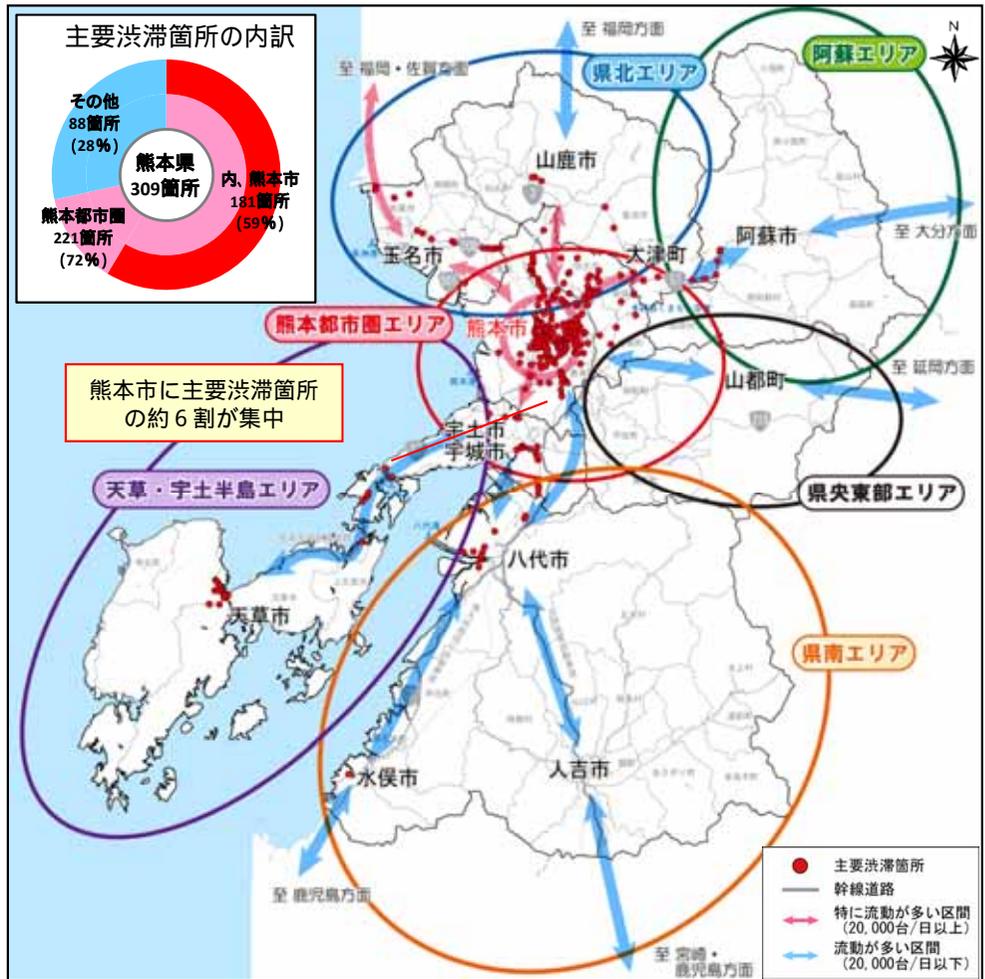
##### 基本方針

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。

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。

##### 3. 熊本県全体の交通流動



### 3. 対策方針について

## (2) 熊本都市圏エリアの対策の方向性

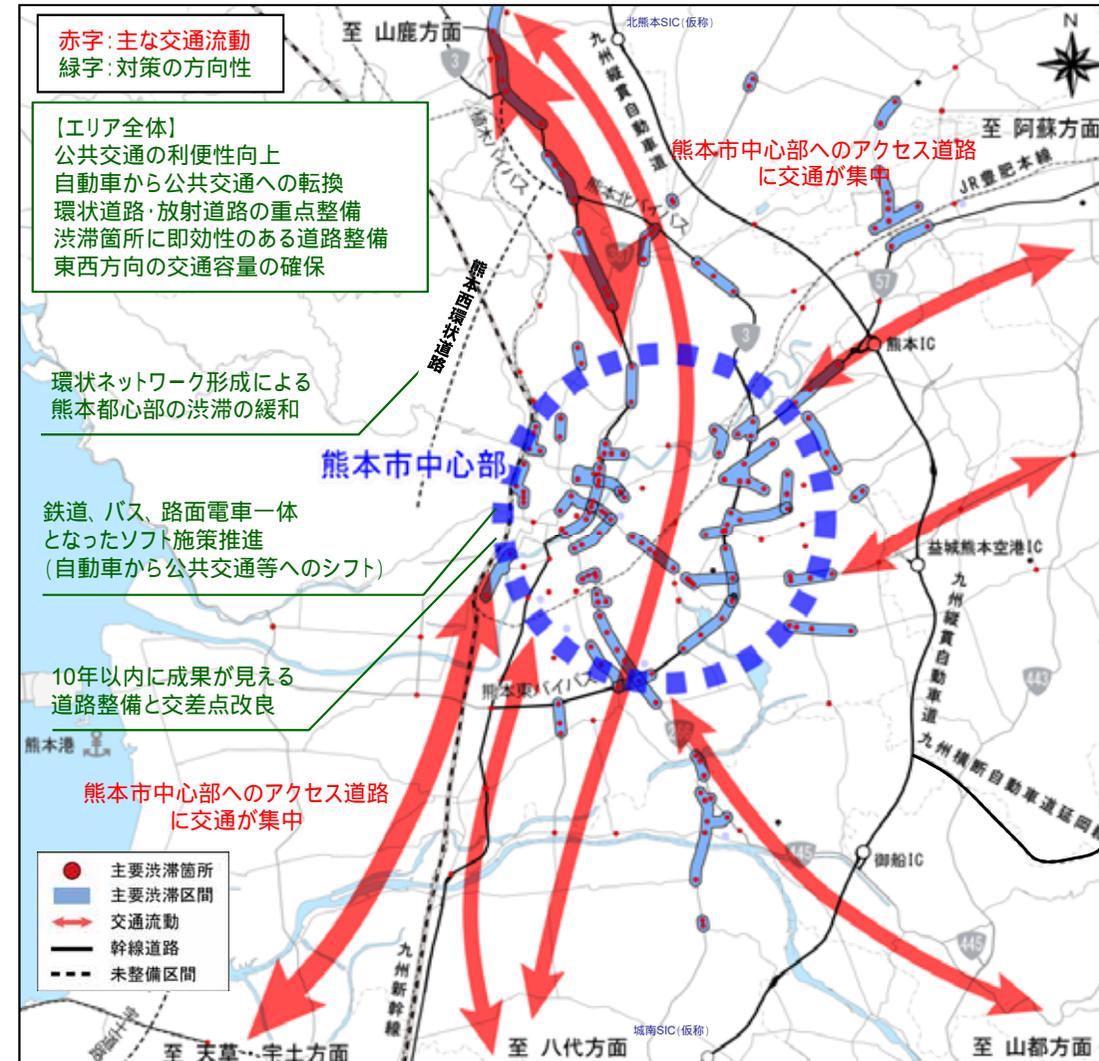
### 1. 熊本市の概況

	概要
市街地の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本市街地は、県都・商都として都市機能が集積している。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

### 2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の公共交通の結節点強化、公共交通サービス改善、P&amp;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。</li> <li>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。</li> <li>自転車を気軽に利用できる環境整備を目指す。</li> <li>熊本北バイパス、熊本西環状道路等の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。</li> <li>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。</li> </ul>
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>2環状(南北軸)11放射道路(都心アクセス軸)の重点整備等</li> <li>熊本西環状道路、国道3号 熊本北バイパス、植木バイパスの整備</li> <li>概ね10年以内に成果が見える道路整備(街路)((都)熊本駅城山線、(都)池田町花園線、(都)上熊本弓削線等)</li> <li>交差点改良(迎町交差点)</li> </ul>

### 3. 熊本市の主要渋滞箇所と現在の対策等



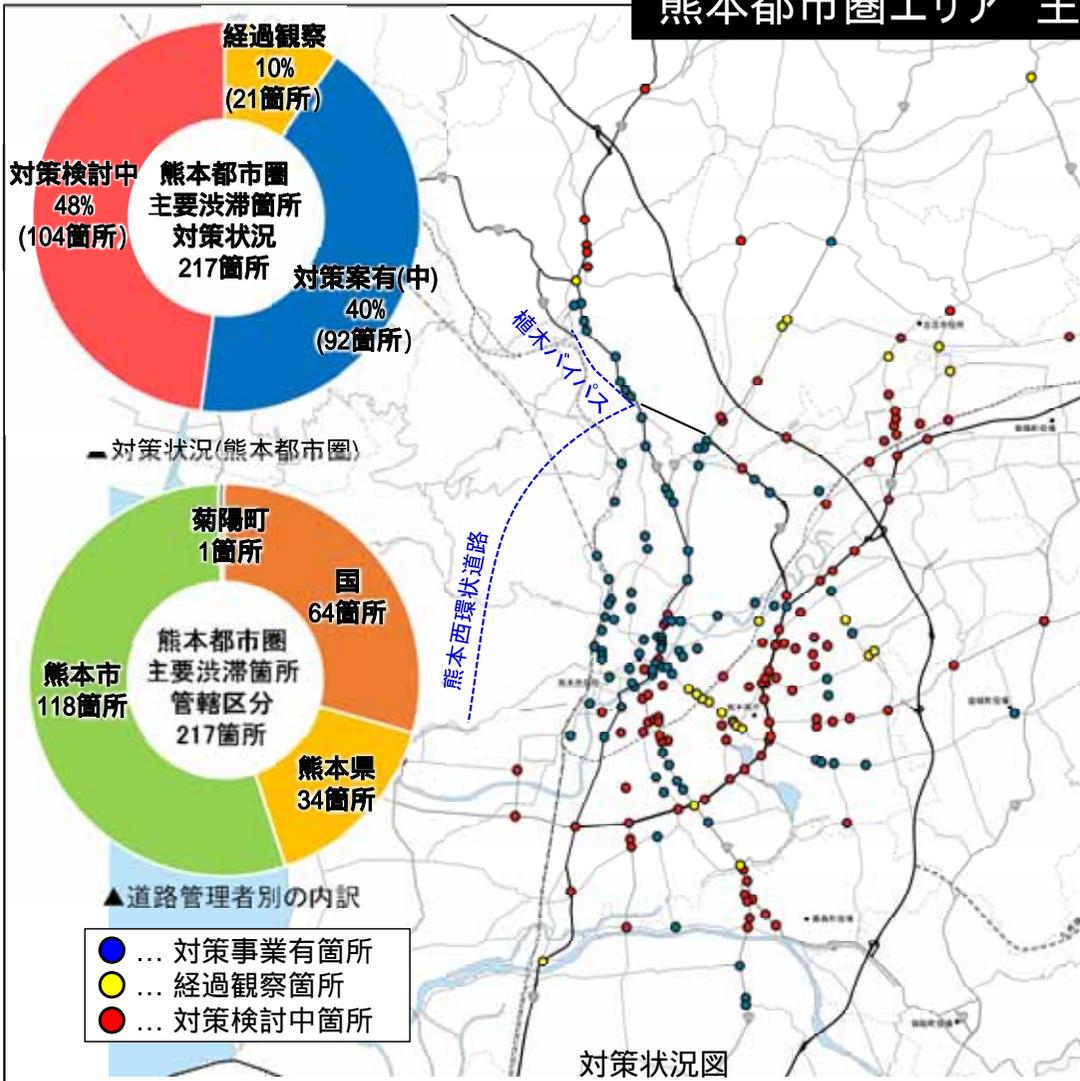
### 基本方針

熊本北バイパス、植木バイパス、熊本西環状道路の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を図りつつ、熊本都市圏エリアWGにおいて対策検討や対策効果を検証してまいります。なお対策内容は、今後策定予定の新広域道路交通計画を踏まえて検討してまいります。

(3) 既存対策の状況確認及び対応方針

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5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 217箇所



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

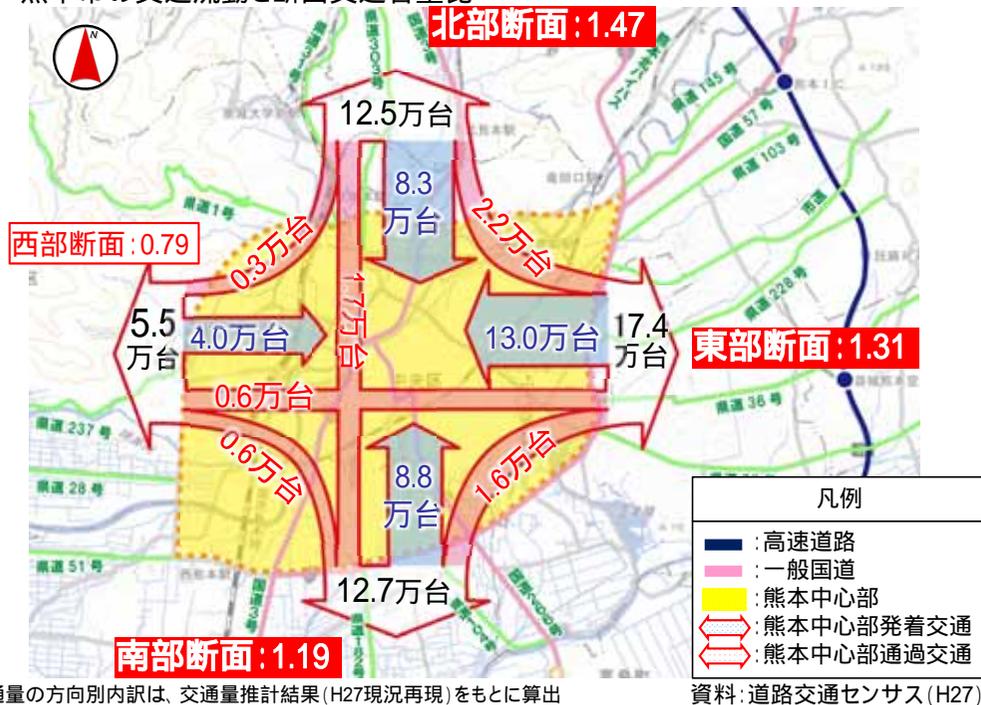
### 3. 対策方針について

#### (4) 熊本市を中心とした道路の総合的な計画調整に向けた新たな取り組み

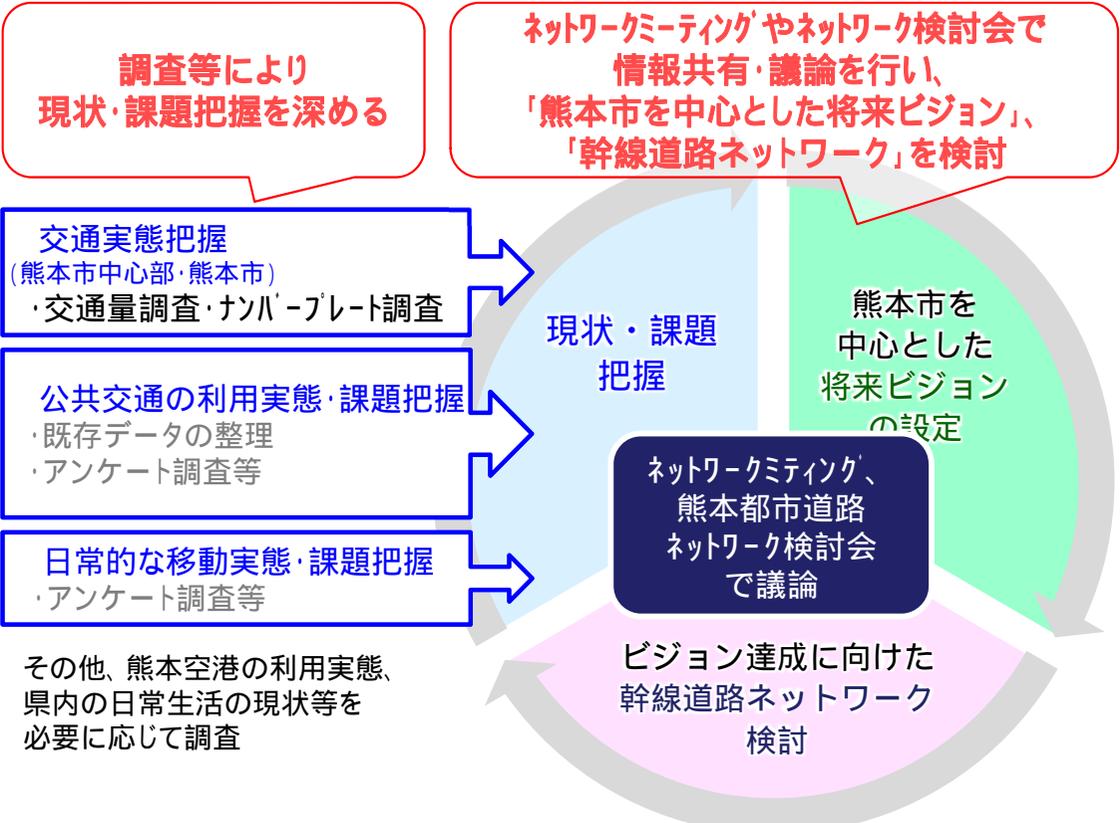
熊本市を中心とした道路交通の課題を解消するため、将来必要な新たな道路ネットワークの構想・計画について、検討を開始。都市内交通の円滑化を踏まえつつ、あらゆる角度から幅広い検討を進める。

#### 1. 現状把握

< 熊本市の交通流動と断面交通容量比 >



#### 3. 今後の検討の流れ



#### 2. 課題把握

##### 課題1: 本州・海外からの玄関口が有効活用されていない

・中心部 空港のアクセス性が低い<sup>1</sup>ため利用されにくくなっている。

##### 課題2: 市内アクセスにはラストワンマイルが課題

・中心部 高速ICのアクセス性が低い。

##### 課題3: 市内中心部(東西軸・南北軸)の交通混雑緩和が課題

・熊本市中心部の交通混雑により円滑な移動が障害。  
・移動時間に大きなばらつきが発生。

##### < 今後の進め方 >

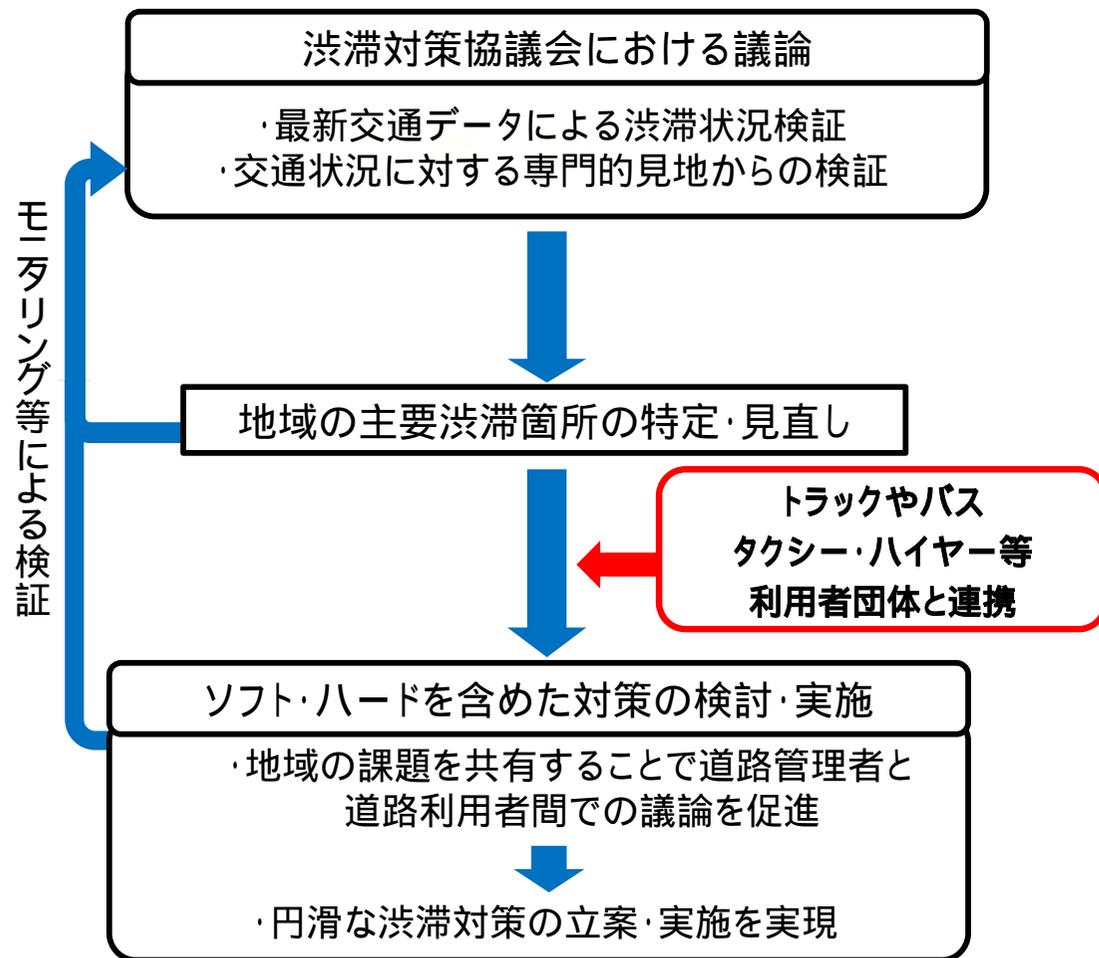
令和元年6月に熊本都市道路ネットワーク検討会を設立(右図)。  
引き続き、熊本市を中心とした道路交通課題について把握し、“新広域道路交通計画”の策定に向けた将来必要な熊本市を中心とした道路網の検討について、国・県・市が連携して進める。

令和元年6月7日 熊本市長 第2回定例会前記者会見



(5) 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する。



<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>

来年度も引き続き、トラック・バス等事業者から見た渋滞箇所の対策を実施予定

### 3. 対策方針について

#### (5) 官民連携による渋滞対策

##### 【トラック事業者からの対策要望箇所】

都道府県	渋滞箇所	
熊本県	国道3号 水道町交差点付近 国道3号 四方寄町交差点 国道3号 植木町 国道57号 保田窪北交差点 国道3号 鹿子木町交差点 国道3号 浄行寺交差点 国道3号 宮原交差点付近 国道57号 田井島交差点付近 国道266号 上仲間交差点付近 国道3号 松橋八代市間 国道3号上り 松橋 国道3号 舞尾交差点 国道3号 熊本市水道町	国道3号 山室交差点 国道3号 松原交差点 国道3号 藤崎宮前交差点 国道3号 北部近辺 国道57号 産業道路との交差点付近 国道57号 市民病院前付近 国道57号 近衛隊通り 国道57号 石坂交差点付近 国道266号 著町橋付近 国道266号・国道324号 上天草市、天草市内 国道324号 瀬戸大橋 県道14号 八代鏡宇土線

##### 【バス事業者からの対策要望箇所】

都道府県	渋滞箇所	
熊本県	県道103号 八反田～保田窪付近 県道28号 水道町～市役所付近 県道28号 田崎橋～田崎市場付近 県道337号 黒髪六丁目小碓橋付近 県道231号 楠二丁目交差点(信号機2カ所) 県道145号 渡鹿九丁目1-1(熊本星翔高校出入り口付近) JR踏切上下線 県道36号 佐土原BS付近 国道57号 西原BS付近 国道3号 四方寄町信号交差点付近 国道3号 大窪二丁目交差点付近 国道3号 投刀塚交差点付近 国道3号・県道28号 水道町交差点付近 国道3号 杉島交差点付近 国道3号 松原交差点付近	県道103号 新南部入口バス停 上下付近 国道57号・国体道路東西線～産業道路 保田窪北交差点付近 県道28号 田崎踏切 上下付近 国道3号 浄行寺交差点～山室付近 県道337号 浄行寺交差点～黒髪六丁目付近 県道37号 薬園町交差点～室園交差点付近 国道266号 著町橋～杉上今付近 国道266号 田井島バス停付近 県道226号 真島橋付近 県道103号 江津団地入口交差点付近 国道57号 松原交差点～三角 国道266号 三角～松島付近 国道3号 銀座橋際交差点～中央街交差点 国道57号・県道228号 上水前寺交差点付近

##### 【ハイヤー・タクシー事業者からの対策要望箇所】

都道府県	渋滞箇所	
熊本県	国道3号 水道町交差点付近 国道3号 代継橋交差点付近 国道3号 夕葉橋付近 国道3号 宮原交差点付近 国道57号 田井島交差点付近	国道57号 保田窪交差点付近(保田窪、保田窪北) 熊本県道14号 鏡町鏡交差点付近 熊本県道28号 白山三丁目交差点付近 熊本県道103号 熊本県立大学交差点付近 産業道路 本荘(地域医療センター前)～九品寺交差点付近

### 3. 対策方針について

しんなべ

## (5) 官民連携による渋滞対策(昨年度対策実施箇所: 国道57号新南部交差点)

平成30年11月に国道57号新南部交差点改良(右折レーン延伸)を実施、本事業により右折滞留車による本線車両の進行阻害が解消し、当該交差点及び上流側の西原交差点の混雑が緩和した。

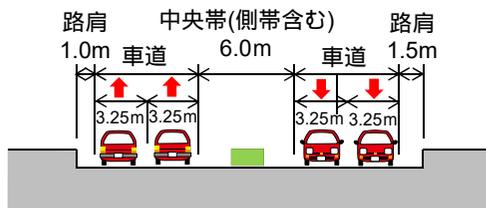
### 整備概要

#### 【位置図】

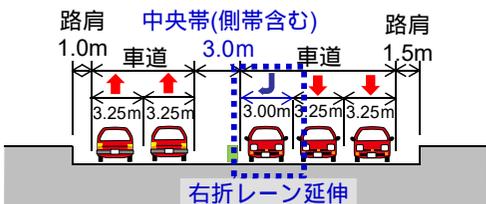


#### 【横断図】

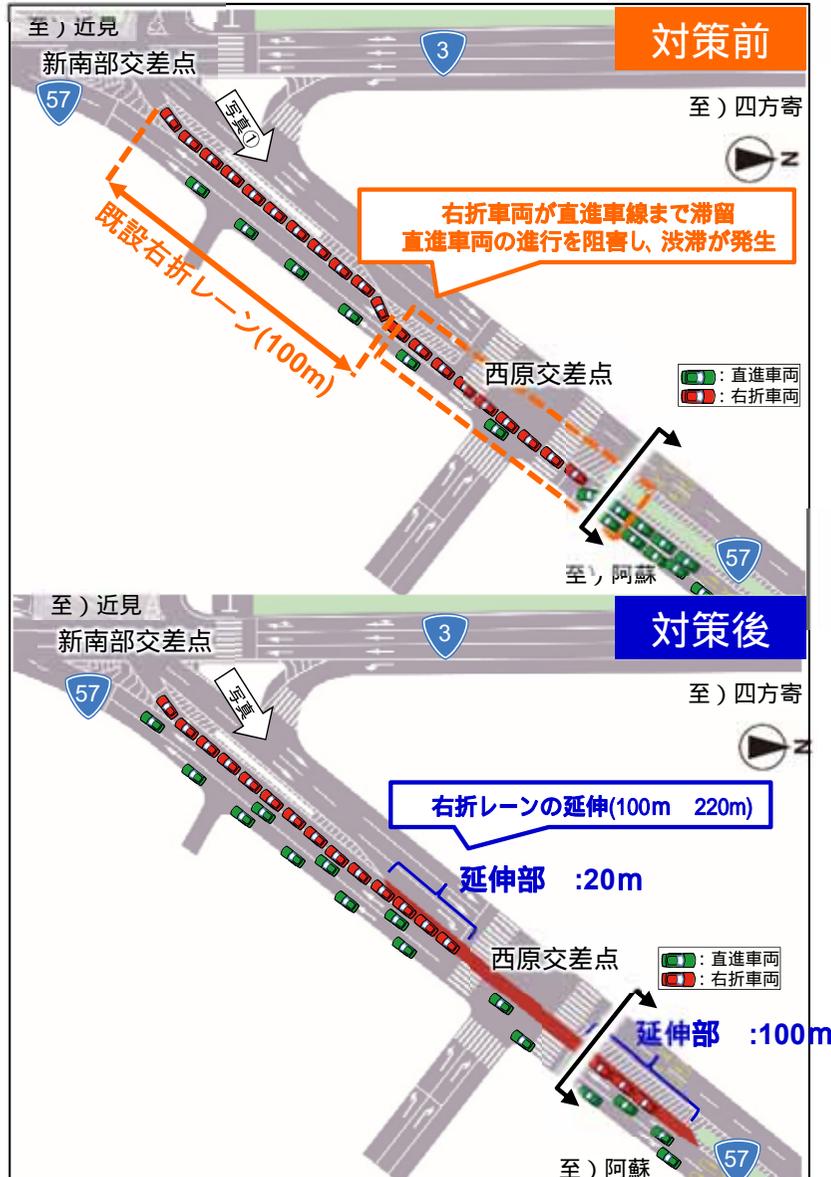
#### 対策前



#### 対策後



#### 【対策概要図】



### 最新の交通状況



直進阻害回数 平均13回/時  
対策前実態調査結果(速報) (H30.10.12(金)7~9時)



直進阻害回数 平均1回/時  
対策前実態調査結果(速報) (H30.11.16(金)7~9時)

### 3. 対策方針について

ほたくぼきた

#### (5) 官民連携による渋滞対策(今年度対策箇所:国道57号保田窪北交差点)

国道57号熊本東バイパス保田窪北交差点は<sup>ほたくぼきた</sup>熊本市街地中心部へ向かう右折車が多く、右折滞留車が右折レーン内に収まりきらず本線上まで滞留し、本線車両の進行を阻害している。  
右折レーン延伸により、本線の車両の進行阻害を改善し、国道57号熊本東バイパスの混雑緩和に期待できる。

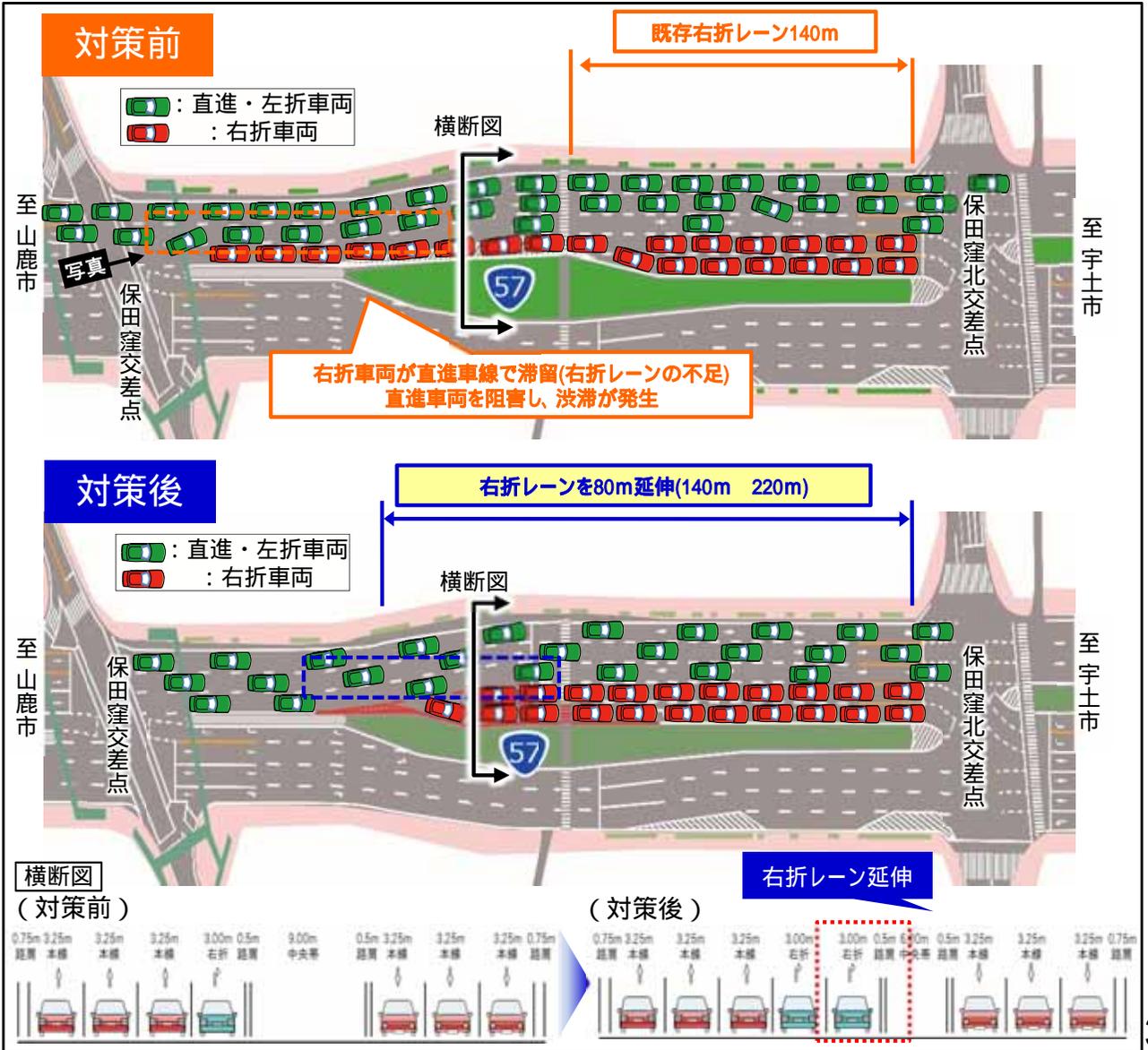
位置図



広域図



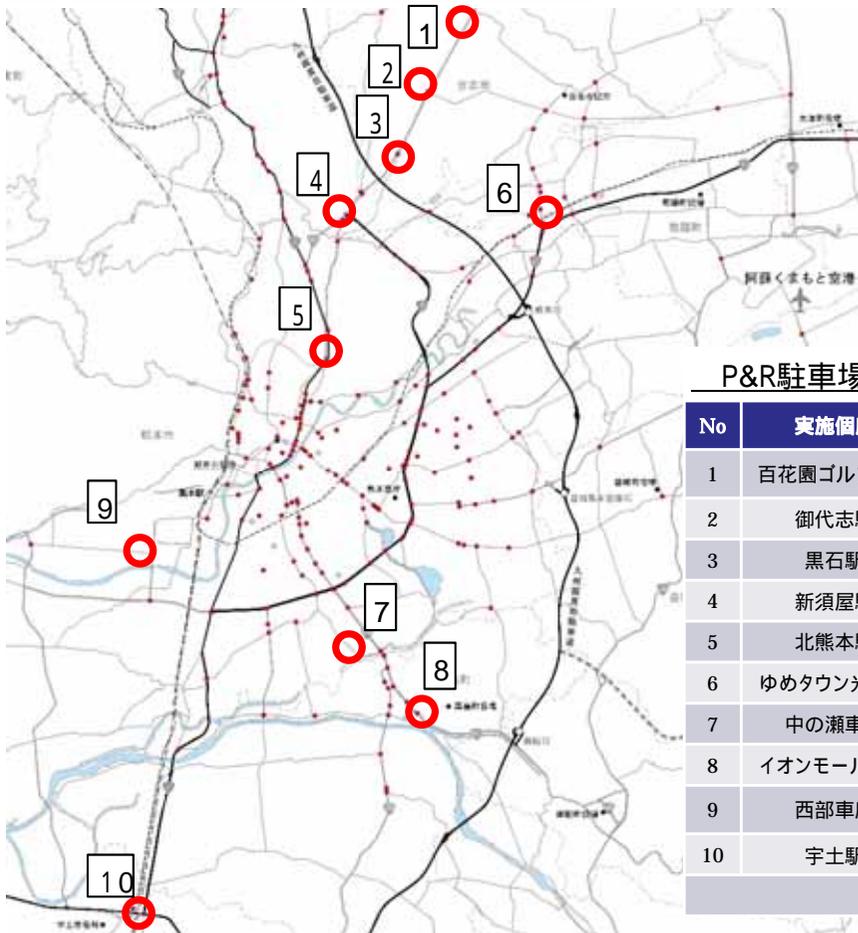
説明図



(6) 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90%以上と高く、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30年度イベント時の広報実績：総ぐるみ熊本環境フェア(H30.11.18)/電車ふれあい祭り(H30.10.13)

熊本都市圏のP&R施策実施箇所



P&R駐車場の稼働状況(R1.6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	85	79	93%
3	黒石駅	合志市	熊本電鉄	熊本電鉄	46	43	93%
4	新須屋駅	合志市	熊本電鉄	熊本電鉄	66	63	95%
5	北熊本駅	熊本市	熊本電鉄	熊本電鉄	18	17	94%
6	ゆめタウン光の森	菊陽町	JR九州	ゆめタウン光の森	17	17	100%
7	中の瀬車庫	熊本市	熊本バス	熊本バス	45	22	49%
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	29	58%
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	13	43%
合計					495	347	70%

**今後のソフト対策の方針**

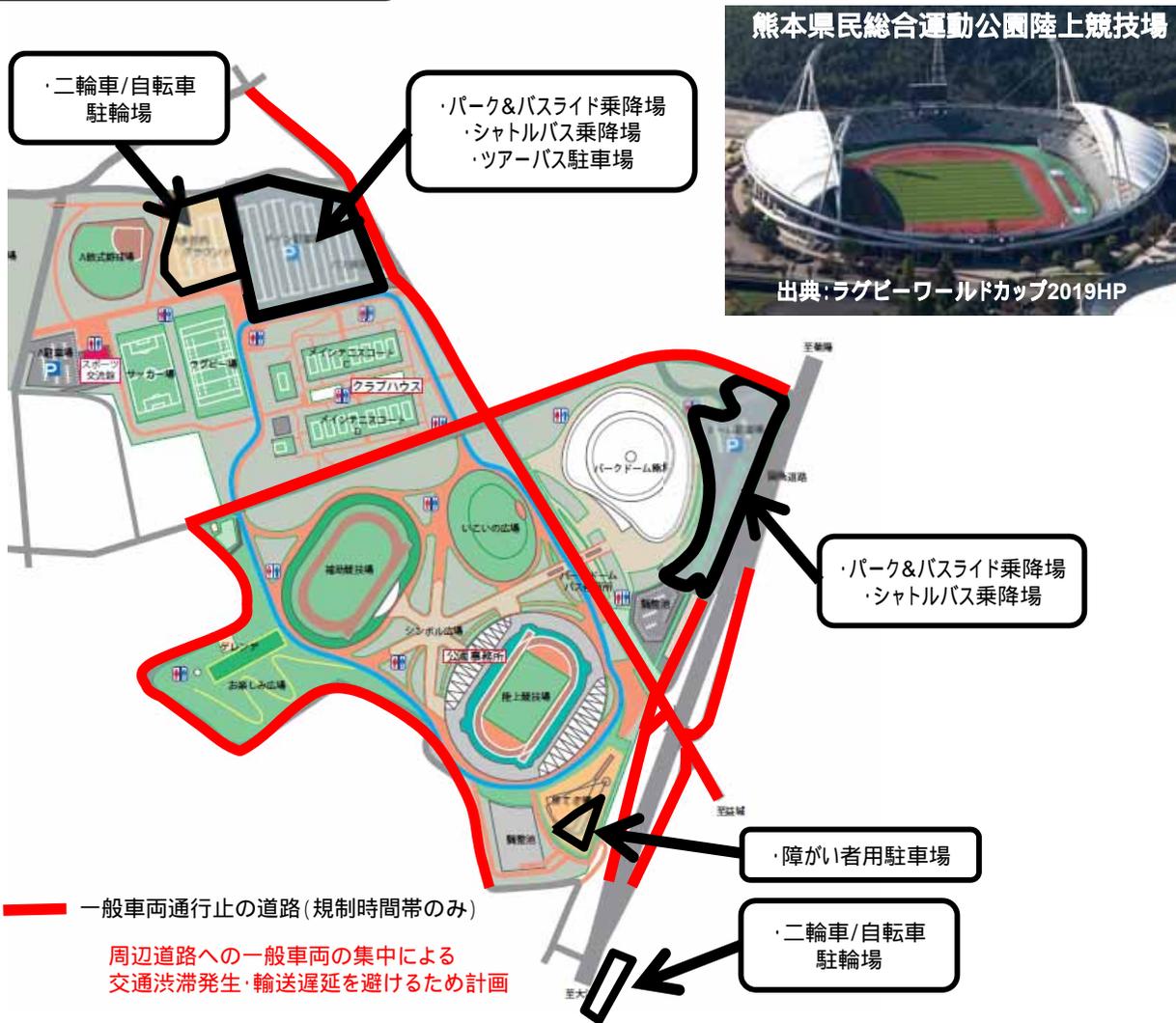
- P&Rの取組み継続
- P&R駐車場の拡大
- P&R利用の呼びかけ
- その他有効なソフト対策検討

### 3. 対策方針について

#### (6) ソフト対策の推進方針【イベント開催時】

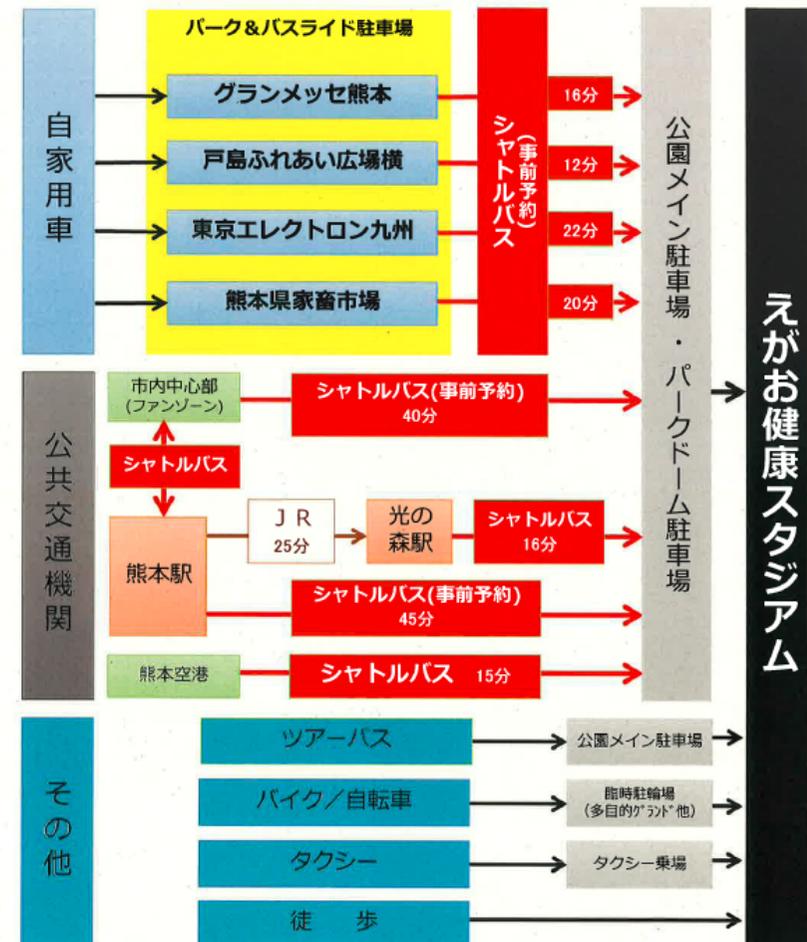
えがお健康スタジアム(熊本県民総合運動公園陸上競技場)はラグビーワールドカップ2019の試合会場となっている。試合開催時は約3万人の観客が訪れることが見込まれ、観客が安全かつ円滑に会場に参集・離散できるようパーク&バスライドを初めとする輸送計画を検討し、テストマッチ開催時に実行した。今年度は、テストマッチ開催時に生じた課題(会場周辺道路の混雑によりバスの遅延が発生他)を踏まえて策定した輸送計画を大会本番で実行し、効果を確認する。

会場周辺の配置計画(案)



会場への輸送計画(案)

<観客の輸送体系図(案)>



## 4. 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していく。  
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していく。

### “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

## 道路の耐災害性強化に向けた提言(概要)

- 近年、大地震や集中的な豪雨・豪雪による甚大な被害が発生しており、今後も首都直下地震や南海トラフ巨大地震が高い確率で発生することが予想
- 災害時に生命線となる道路について、近年の大災害から得られた教訓と今後講ずべき施策を緊急的にとりまとめ

### 近年の主な災害で得られた教訓

- (1) 地震災害 熊本地震 (H28.4)  
大阪北部地震 (H30.6)  
北海道胆振東部地震 (H30.9)
- (2) 風水害 豪雨災害 (H30.7)  
台風21号 (H30.9)
- (3) 雪害 豪雪 (H30.1、H30.2)

### 課題

- 道路および周辺施設の損壊等による応急復旧作業等への支障
- 踏切の遮断による救急活動等への支障
- 通行規制・交通集中による渋滞発生と対策の遅れ
- 特殊車両の通行許可審査の遅れ
- エネルギー障害による状況把握の遅れと通行止めの長期化

等

### 教訓

- 多車線区間におけるジグザグ啓開により早期復旧が可能
- 耐震補強や無電柱化、踏切立体化の推進が重要
- 交通マネジメントによる渋滞対策が不可欠
- 被災地に向かう特殊車両の通行許可審査に対する優先処理が必要
- 停電時に道の駅の非常用発電機が機能

等

### 耐災害性強化の本格実施に向けて

#### (1) 「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

- 平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要
- ・ 学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- ・ 学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- ・ 常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策を展開

#### (2) 非常時における柔軟な車線運用のメニュー化と共有

- 非常時における耐災害性を高めるための技術をメニュー化し、徹底的に活用するために関係者間で共有する仕組みづくりが必要
- 例) ・ 路肩の積極的な活用による走行空間の確保
- ・ LEDを利用した区画線標示の活用などにより、フレキシブルに車線幅員(車線数)を設定
- ・ 可動式中央分離帯の活用を含むパーシブルレーンの適用

#### (3) 災害に配慮した道路構造令等の見直し

- これまでは経済性を優先するあまり、災害や大事故などの非常時に対する対応能力を減殺する結果を生じさせてきたため、災害時には道路に一定の欠損が生じることを前提として、災害に配慮した整備水準へと見直す必要
- 例) ・ 2車線の道路の路肩を従来よりも拡幅
- ・ 救急車等の緊急車両のための緊急入退出路を設置
- ・ 回復力・復元力のある構造として原則4車線化
- ・ 緊急車両の駐車・停車機能強化のための道の駅やSA・PA等の容量拡大

#### (4) 道路ネットワークの耐災害性評価手法の充実と沿道リスクアセスメント制度の導入

- 道路ネットワークの耐災害性を評価する手法を充実させ、道路区域外のリスクを含めたアセスメントを実施する制度の検討が必要
- ・ 幹線道路だけでなく地方道も含めた耐災害ネットワーク構築の枠組みを整理した上で路線毎の評価を実施
- ・ 道路区域外に起因する斜面災害、隣接する河川の増水や倒木等のみならず、横断構造物や隣接する建造物の耐震性不足などがもたらすリスクについて、土木工学や森林学、地質学、地形学等の幅広い関係者と連携して検討

#### (5) 迅速な復旧に向けたトレーニング強化

- 国と地方自治体が常時から連携して、復旧計画の策定方針やタイムラインを議論するなど、事前準備の強化が必要
- ・ 幹線道路から末端の地方道までが連携した復旧計画を策定
- ・ 地域の中に復旧に必要な工事用車両等をいかに配備するかといった検討を、地域と連携して実施
- ・ 道路啓閉情報を公表するタイミングと公表内容について、自衛隊や消防、警察等と事前に調整
- ・ 被災後の復旧において、被災前の状態に戻すか、時間をかけても被災前より頑強にするか、復旧水準に関して検討

#### (6) 徒歩避難が困難な場合の避難手段の検討

- 地震・津波発生時の避難行動について、徒歩での避難が原則となっているが、津波到達時間、指定緊急避難場所までの距離等を踏まえて、自動車により避難せざるを得ない場合など一定の条件を満たす地域においては、自動車を利用した避難を前提として避難計画を策定した方が有効な場合もある
- ・ 地域の実情に応じて、自動車で安全かつ確実に避難できる方策をあらかじめ検討する必要

## (1)「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化

平成30年7月豪雨の際には、災害発生後に交通マネジメントの検討会を立ち上げたが、災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、災害時には常時に行政が有する以上の特定の権限を与え、関係者に対して予算措置や必要なデータ共有も含めた協力を義務付ける制度が必要

- 学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表も参画
- 学識経験者をトップとすることを基本として、オープンに議論
- 常時の交通マネジメントのルールにとられない迅速で柔軟な施策を展開

### 広島・呉・東広島都市圏 災害時交通マネジメント検討会の設置

#### [目的]

■広島・呉・東広島都市圏域を結ぶ幹線道路の渋滞緩和を図るため、交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うことを目的。

#### [メンバー体制]



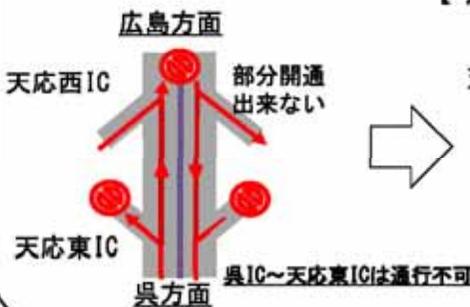
各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築

### 常時の交通マネジメントのルールにとられない施策の例

#### ○バス専用レーンの設置(国道31号)



#### ○ICの逆走運用(広島呉道路天応西IC) 【通常運用時】



#### 【今回の運用】

