

1章 主要渋滞箇所の解除に向けた検討・今後の解除予定

1. 主要渋滞箇所の解除に向けた検討・今後の解除予定

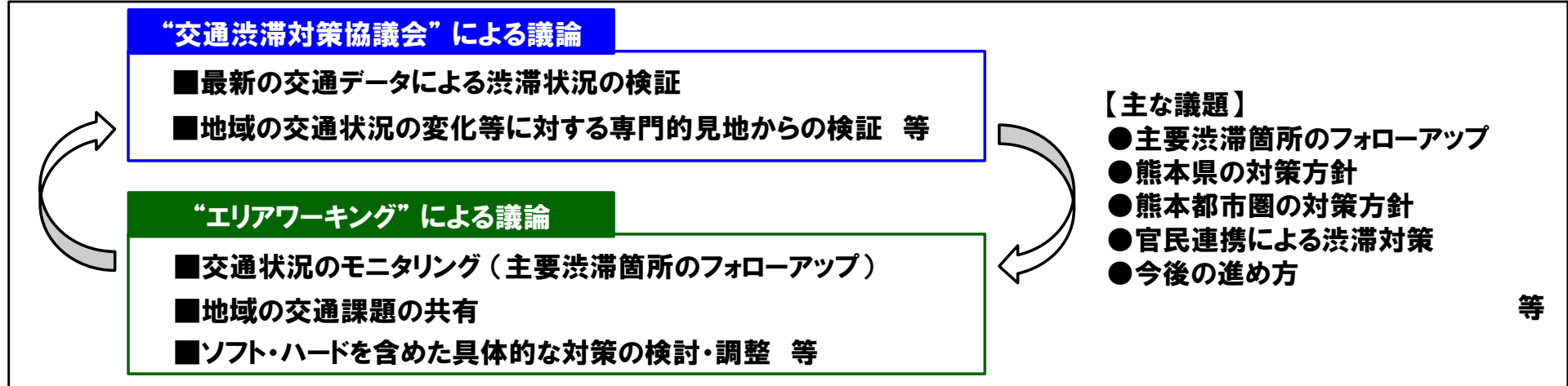
(1) これまでの経緯

平成24年度

主要渋滞箇所(309箇所)の選定・公表(H25.1)

[主要渋滞箇所数]

平成27年度～令和6年度



309箇所

36箇所
解除
12箇所
追加

285箇所

令和7年度(今年度)

第1回熊本都市圏エリアワーキング (R7.8.6)

- 主要渋滞箇所のフォローアップ/主要渋滞箇所の追加検討/熊本都市圏の対策方針と取り組み状況/熊本都市圏におけるTDM施策/セミコンテクノパーク周辺の渋滞対策/官民連携による渋滞対策/熊本県渋滞解消推進本部の取組み/1万人時差出勤に向けた交通状況の分析/今後の進め方

2箇所
解除

第1回熊本県交通渋滞対策協議会 (R7.9.22 書面開催)

- 主要渋滞箇所のフォローアップ/熊本県の対策方針と取り組み状況/熊本都市圏の対策方針と取り組み状況/熊本都市圏におけるTDM施策/セミコンテクノパーク周辺の渋滞対策/官民連携による渋滞対策/熊本県渋滞解消推進本部の取組み/1万人時差出勤に向けた交通状況の分析/観光地における渋滞対策/今後の進め方

283箇所

第2回 熊本都市圏エリアワーキング (R8.2.12)

第2回 熊本県交通渋滞対策協議会 (R8.3.2)

1. 主要渋滞箇所の解除に向けた検討・今後の解除予定

(3) 主要渋滞箇所解除に関する今後の議論 ① 来年度解除議論箇所

○ 来年度は、令和7年度第1回渋滞協から引き続き、4つの道路事業の解除議論を行う他、国道57号保田窪北交差点右折車線延伸等の令和6年度に完了した新たな道路事業での解除議論を行う。

	主な道路事業	事業主体	対象箇所数	R4 (年度)	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
令和7年度までに解除議論を実施した道路事業	国道3号植木バイパス開通・熊本北バイパス4車線化 (R5年2月開通)	国	3箇所 (うち2箇所解除済)	事業完了	プロブデータ蓄積 (1年間)	2箇所解除 (残り1箇所)	0箇所解除 (残り1箇所)	解除議論 (1箇所)				
	国道3号高下西町交差点停止線前出し (R5年2月完了)	国	1箇所	事業完了	プロブデータ蓄積 (1年間)	0箇所解除 (残り1箇所)	0箇所解除 (残り1箇所)	解除議論 (1箇所)				
	国道57号流通団地入口交差点右折車線延伸 (R5年8月完了)	国	1箇所		事業完了	プロブデータ蓄積 (1年間)	0箇所解除 (残り1箇所)	解除議論 (1箇所)	(解除議論)			
	国道324号本渡道路 (熊本天草幹線道路) (R5年2月開通)	熊本県	12箇所 (うち9箇所解除済)	事業完了	プロブデータ蓄積 (1年間)	7箇所解除 (残り5箇所)	2箇所解除 (残り3箇所)	解除議論 (3箇所)				
令和8年度新たに解除議論を実施する道路事業	国道57号保田窪北交差点右折車線延伸 (R6年9月完了)	国	1箇所			事業完了	プロブデータ蓄積中 (1年間)	解除議論 (1箇所)	(解除議論)	(解除議論)		
	加速化対策(短期)※ (R6年度完了)	熊本県	0箇所			事業完了	プロブデータ蓄積中 (1年間)	解除議論 (0箇所)	(解除議論)	(解除議論)		
		熊本市	3箇所					解除議論 (3箇所)				

※「令和6年度第2回熊本県・熊本市調整会議(R6.12.26開催)」で示されたものです。

- ▶ 各道路事業で解除議論を行う箇所は各道路管理者と調整のうえ決定します。
- ▶ 主要渋滞箇所の解除フロー見直し等で変更になる可能性があります。

1. 主要渋滞箇所の解除に向けた検討・今後の解除予定

(3) 主要渋滞箇所解除に関する今後の議論 ②R9年度解除議論箇所

○現在、熊本県内では各道路管理者によって多数の道路事業が進捗。
 ○今年度完了事業については、R9年度から解除議論を行うこととなっており、熊本西環状道路(池上工区)等、今後多くの主要渋滞箇所で解除議論が行われる見込みとなっている。

	主な道路事業	事業主体	対象箇所数	R4 (年度)	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
令和9年度新たに解除議論を実施する道路事業	国道3号 水道町(安政町)交差点 直進車線増設 (R7年5月完了)	国	2箇所				事業完了	プロブレマ蓄積(1年間)	解除議論(2箇所)	(解除議論)	(解除議論)	
	県道大津植木線 辻久保バイパス (R7年12月20日開通)	熊本県	1箇所				事業完了	プロブレマ蓄積(1年間)	解除議論(1箇所)	(解除議論)	(解除議論)	
	(都)益城中央線 (R8年3月20日開通予定)	熊本県	5箇所				事業完了	プロブレマ蓄積(1年間)	解除議論(5箇所)	(解除議論)	(解除議論)	
	(都)花園上熊本線外2線 (R6年4月19日開通)	熊本市	6箇所			事業完了※		プロブレマ蓄積(1年間)	解除議論(6箇所)	(解除議論)	(解除議論)	
	熊本西環状道路 (池上工区) (R7年10月19日開通)	熊本市	39箇所				事業完了	プロブレマ蓄積(1年間)	解除議論(39箇所)	(解除議論)	(解除議論)	
	加速化対策(短期)※ (R7年度以降)	熊本県 熊本市	1箇所 3箇所				事業完了 予定	プロブレマ蓄積(1年間)	解除議論(1箇所) 解除議論(3箇所)	(解除議論)	(解除議論)	

※加速化対策とは「令和6年度第2回熊本県・熊本市調整会議(R6.12.26開催)」で示されたものです。
 ▶ 各道路事業で解除議論を行う箇所は各道路管理者と調整のうえ決定します。
 ▶ 主要渋滞箇所の解除フロー見直し等で変更になる可能性があります。

1. 主要渋滞箇所の解除に向けた検討・今後の解除予定

(3) 主要渋滞箇所解除に関する今後の議論 ③R10年度以降解除議論箇所

○以下記載する道路事業(ピンポイント対策、加速化対策)においても、事業完成年度から2年後に解除議論を行う。

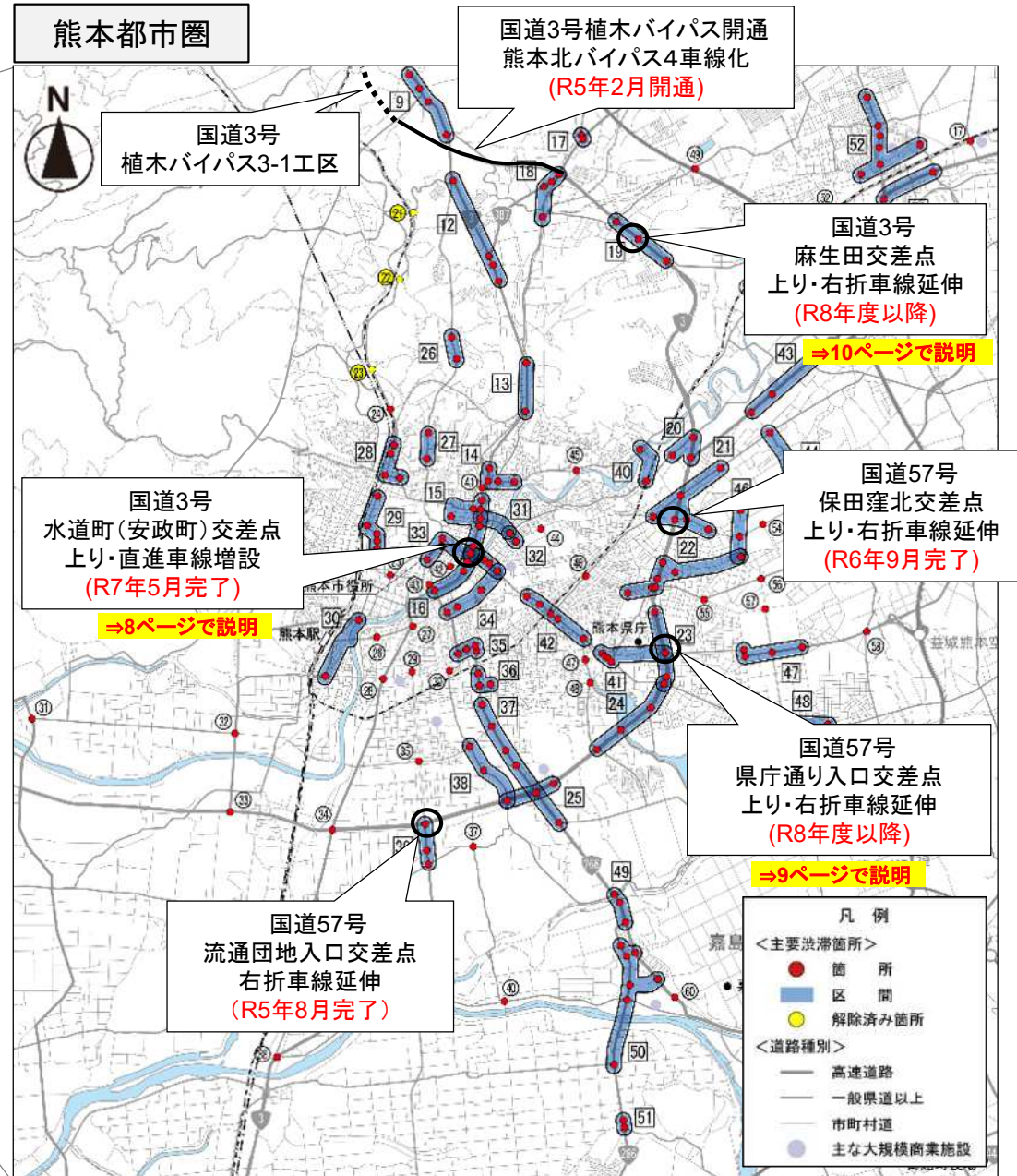
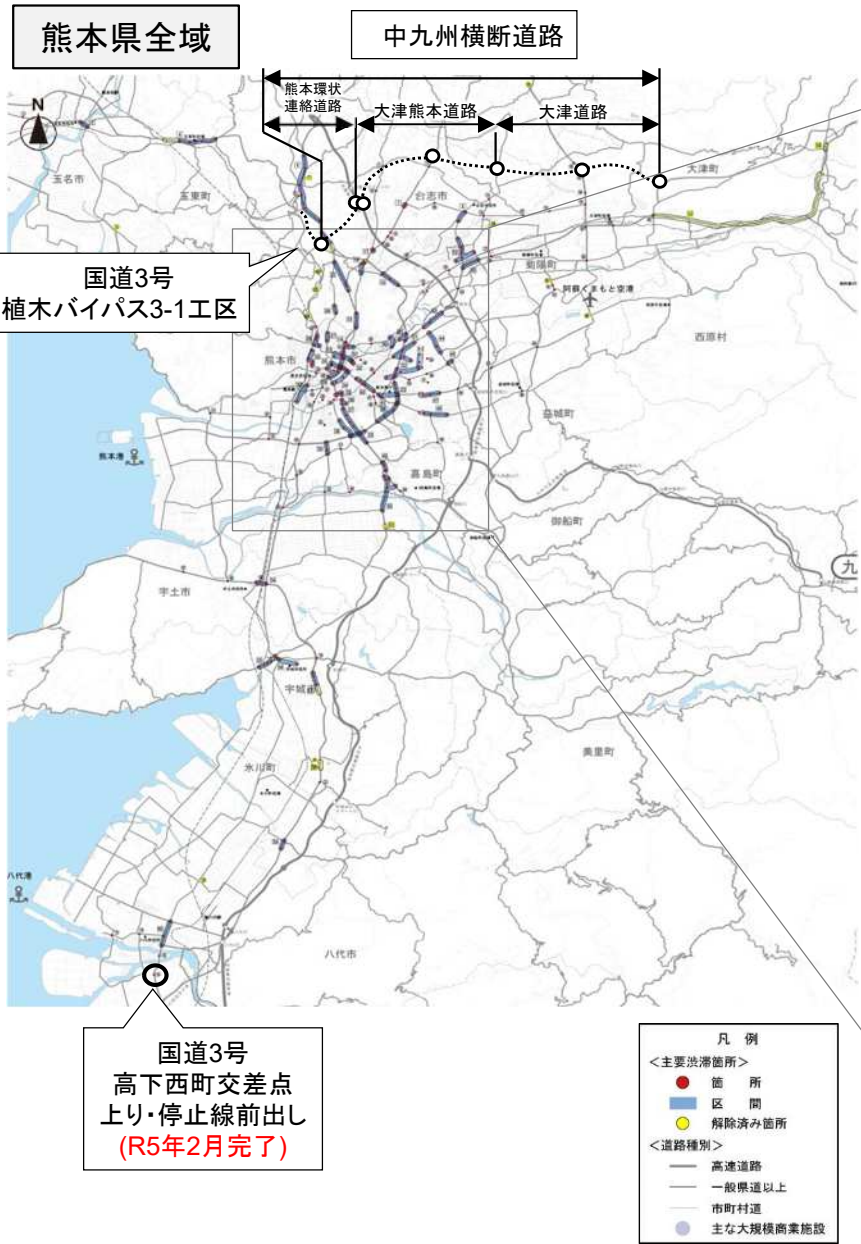
	主な道路事業	事業主体	対象箇所数	R7	R8~
令和10年度以降新たに解除議論を実施する道路事業	国道57号 県庁通り入口交差点 右折車線延伸 (R8年度以降)	国	1箇所		
	国道3号 麻生田交差点 交差点改良 (R8年度以降)	国	1箇所		
	加速化対策(短期)※ (R8年度以降)	熊本県 熊本市	精査中 精査中		

※加速化対策とは「令和6年度第2回熊本県・熊本市調整会議(R6.12.26開催)」で示されたものです。

- 各道路事業で解除議論を行う箇所は各道路管理者と調整のうえ決定します。
- 主要渋滞箇所の解除フロー見直し等で変更になる可能性があります。

1. 主要渋滞箇所への解除に向けた検討・今後の解除予定

(3) 主要渋滞箇所解除における国事業箇所



(4) 直轄国道でR7に実施した対策【国道3号水道町(安政町)交差点(R7完了)】

- 国道3号水道町交差点上りではタピーク時を中心に交通集中による渋滞が発生しており、R7.5月に対策完了。
- 水道町交差点に隣接する安政町交差点の直進車線の増設を実施することで、混雑緩和が期待できる。

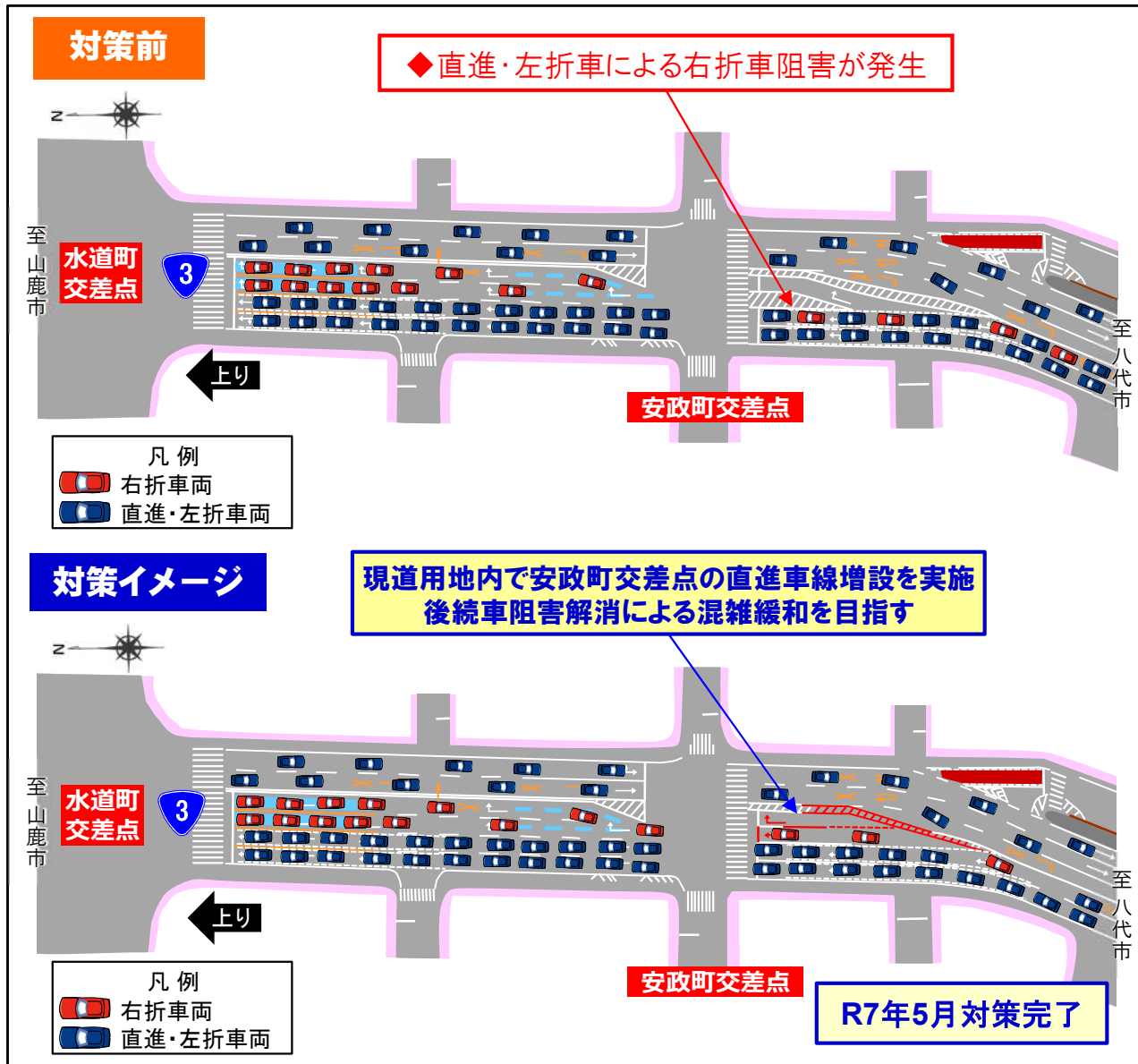
《広域図》



《位置図》



《説明図》



(4) 直轄国道で実施中の対策【国道57号^{けんちょうどお いりぐち}県庁通り入口交差点(R8予定)】

- 国道57号県庁通り入口交差点上りにおいて、ピーク時間帯に交通集中により渋滞が発生している。
- 県庁通り入口交差点上りの右折車線を延伸することで、混雑緩和が期待できる。

≪広域図≫

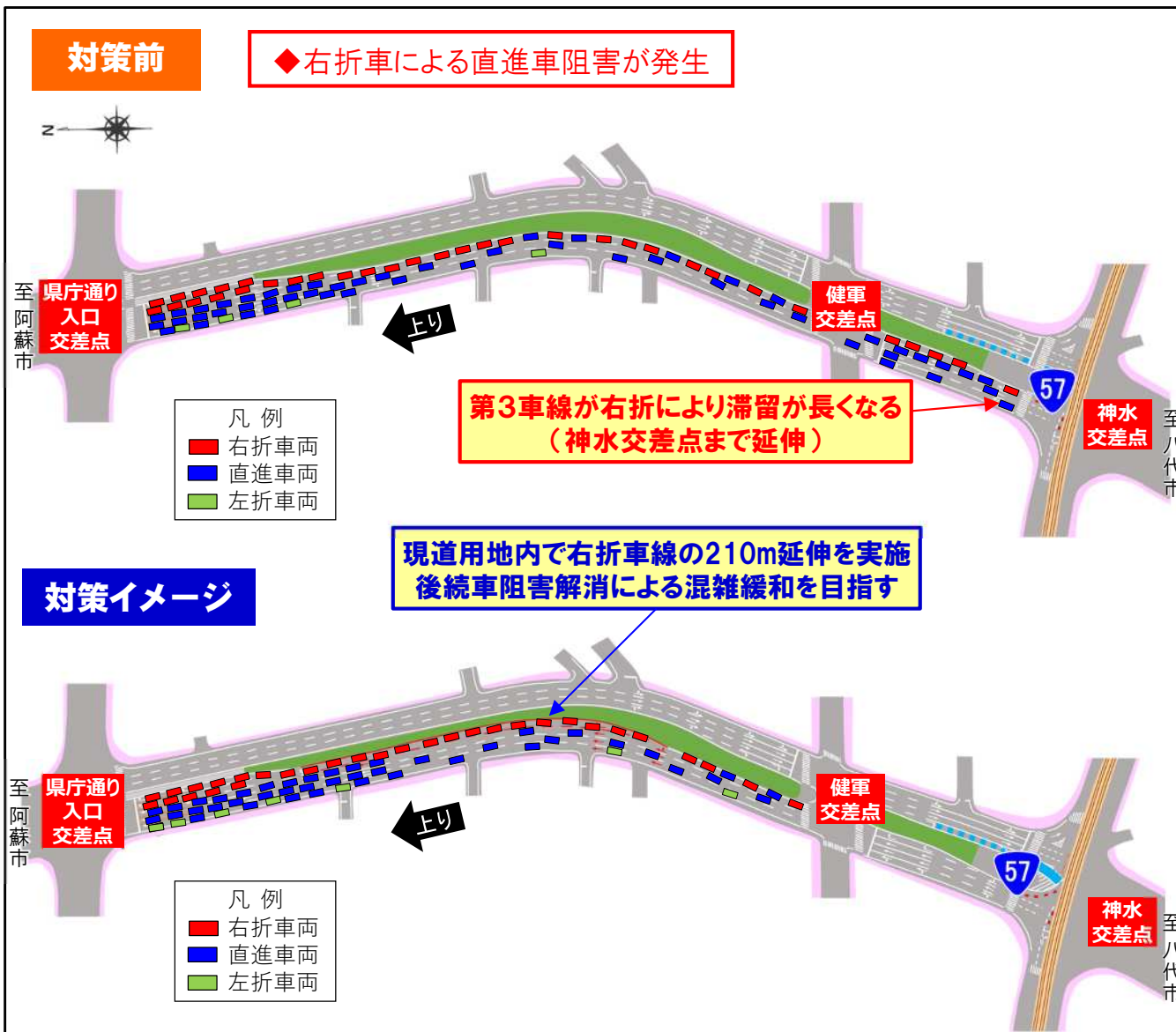


撮影日：R6.7.2(火)

≪位置図≫



≪説明図≫



1. 主要渋滞箇所の解除に向けた検討・今後の解除予定

(5) R8年度以降に着手するピンポイント対策箇所(熊本市・熊本河川国道事務所:国道3号熊本北バイパス(麻生田交差点))

- 国道3号北バイパス麻生田交差点において、ピーク時間帯に交通集中により渋滞が発生している。
- 麻生田交差点上りの右折車線を延伸することで、混雑緩和が期待できる。
- また、熊本市においても渋滞対策を実施予定

《広域図》



交通状況(写真)



《位置図》



《説明図》

対策前

流入部全体の混雑
右折車による後続車阻害が発生

至下硯川
麻生田交差点
至宇土市

上り

凡例
 ■ 右折車両
 ■ 直進車両
 ■ 左折車両

対策イメージ

熊本市実施予定箇所

国対応
右折車線の延伸を検討中

至下硯川
麻生田交差点
至宇土市

写真

上り

凡例
 ■ 右折車両
 ■ 直進車両
 ■ 左折車両

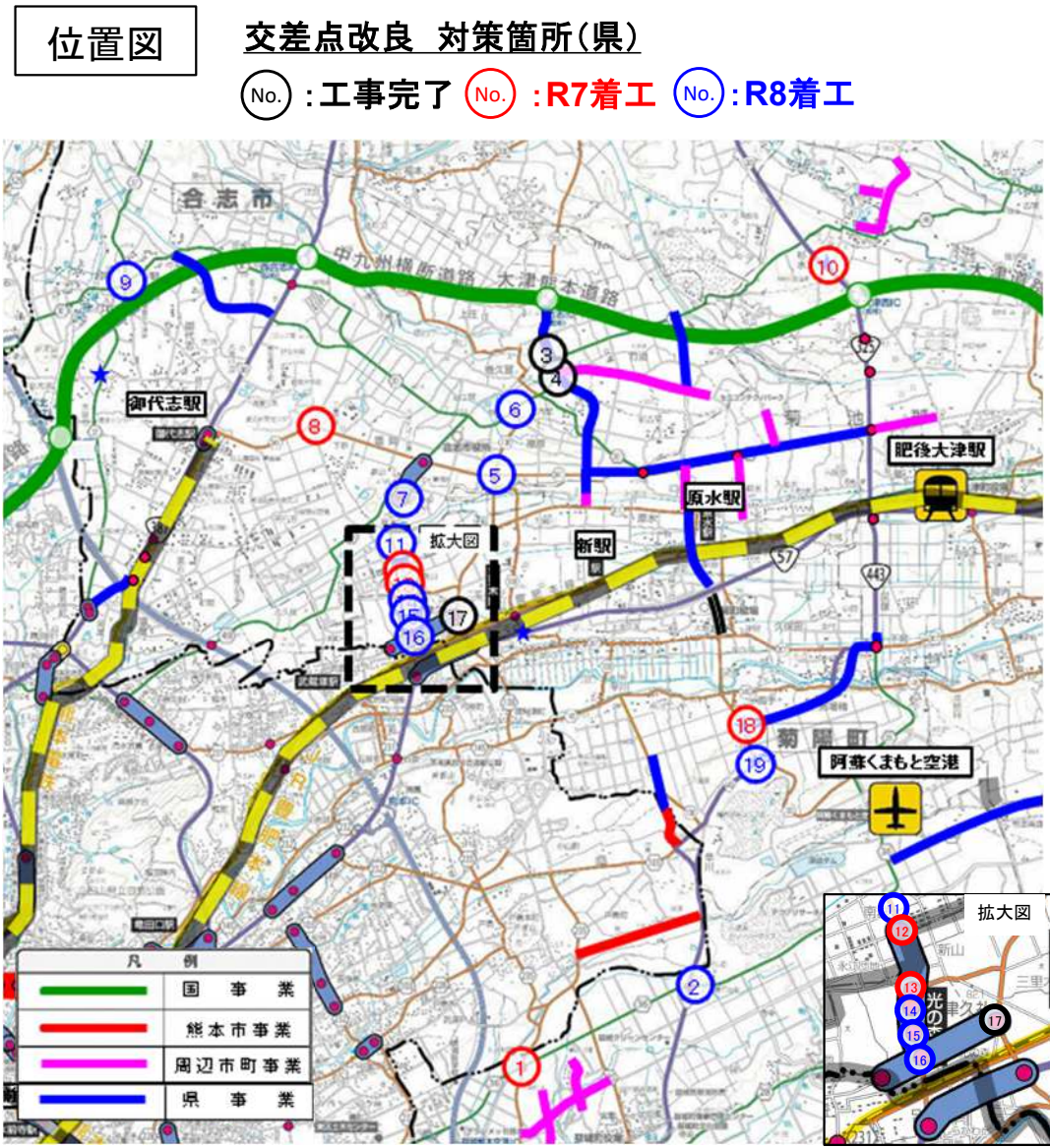
※具体的な対策内容は検討中のため変更になる可能性があります。

1. 主要渋滞箇所の解除に向けた検討・今後の解除予定

(6)【熊本県・市連携の取組:加速化対策(短期) 交差点改良】(熊本県)

○車の「流れ」を良くする短期的な取組みとして、3年以内に30箇所(県19箇所)の交差点改良等を実施。
 ○交差点③、④について、令和7年12月に工事完了。

No	市町	路線名	取組箇所	対策内容	進捗	主要渋滞箇所
①	益城町	熊本益城大津線 (第二空港線)	安永交差点	右折レーンの増設	R7着工	○
②	益城町	熊本益城大津線 (第二空港線)	平田交差点	右折レーンの増設	R8着工	○
③	合志市	熊本大津線	仮)竹迫北交差点	右折レーン延伸	R7.12月完了	
④	合志市	熊本大津線	仮)竹迫交差点	右折レーン延伸	R7.12月完了	
⑤	合志市	辛川鹿本線	福原交差点	右折レーン延伸	R8着工	○
⑥	合志市	大津植木線	福原北交差点	右折レーン延伸	R8着工	○
⑦	合志市	熊本大津線	合志工業団地入口交差点	左折レーンの新設 右折レーン延伸	R8着工	○
⑧	合志市	大津西合志線	豊岡交差点	交差点マーク新設 右折レーン延伸	R7着工	○
⑨	合志市	大津植木線	野々島交差点	交差点コンパクト化 右折レーン延伸	R8着工	○
⑩	大津町	国道325号	護川小学校入口交差点	右折レーン延伸	R7着工	○
⑪	合志市	住吉熊本線	仮)合志北口交差点	右折レーン設置	R8着工	○
⑫	合志市	住吉熊本線	幾久富南交差点	右折レーン延伸	R7着工	○
⑬	菊陽町	住吉熊本線	新山2丁目	右折レーン延伸	R7着工	○
⑭	菊陽町	住吉熊本線	仮)菊陽町光の森7丁目北	右折レーン延伸	R8着工	○
⑮	菊陽町	住吉熊本線	仮)菊陽町光の森7丁目東	右折レーン延伸	R8着工	○
⑯	菊陽町	住吉熊本線	仮)菊陽町光の森7丁目南	右折レーン延伸	R8着工	○
⑰	菊陽町	辛川鹿本線	仮)菊陽町光の森7丁目	右折レーン延伸	R7.4月完了	○
⑱	菊陽町	国道443号	菊陽町曲手	右折レーンの追加 右折レーン延伸	R7着工	○
⑲	菊陽町	国道443号	空港入口	右折レーン延伸	R8着工	○



1. 主要渋滞箇所の解除に向けた検討・今後の解除予定

(7) 加速化対策(短期) 交差点改良の整備効果

③熊本大津線「仮）竹迫北交差点」 令和7年12月対策完了

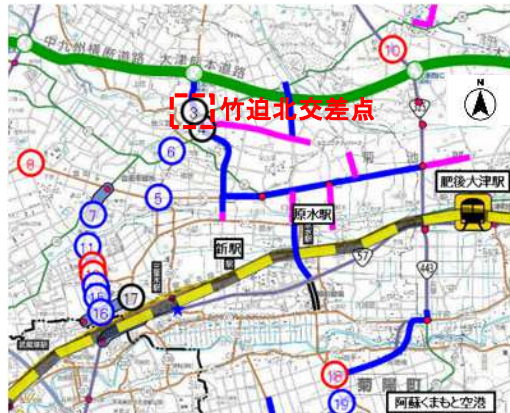
【事業内容】○直進車の通行障害の解消のため、右折レーンを延伸(20m→80m)

○信号機の集中制御化も実施し、これらの効果を組み合わせ、円滑な交差点処理を図る。

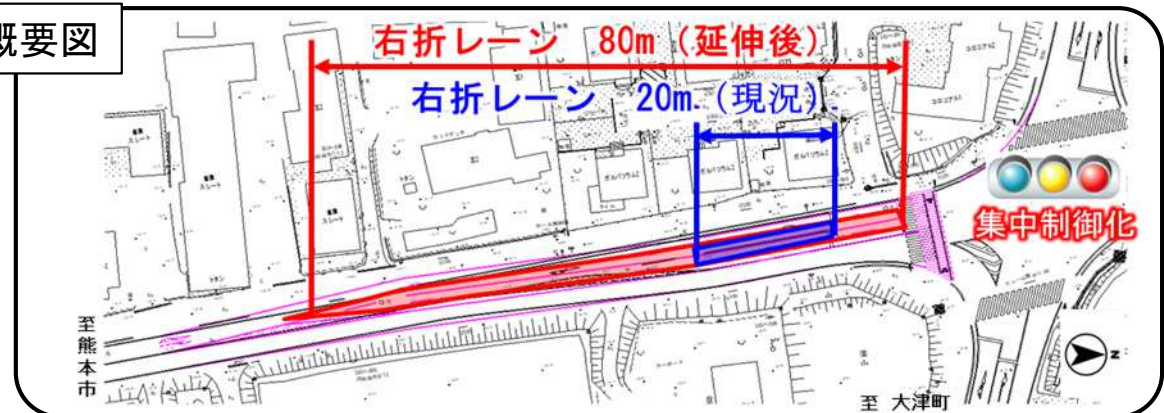
【整備効果】○右折待ち車両が延伸した右折レーン内に収まっており、直進車の障害が解消

○朝の通勤時間帯で最大滞留長が130m減少(250m→120m)

位置図



概要図



整備効果

【対策前】



【対策後】



1. 主要渋滞箇所の解除に向けた検討・今後の解除予定

(7) 加速化対策(短期) 交差点改良の整備効果

④熊本大津線「(仮)竹迫交差点」 令和7年12月対策完了

【事業内容】○直進車の通行障害の解消のため、右折レーンを延伸(30m→110m)。

○信号機の集中制御化も実施し、これらの効果を組み合わせ、円滑な交差点処理を図る。

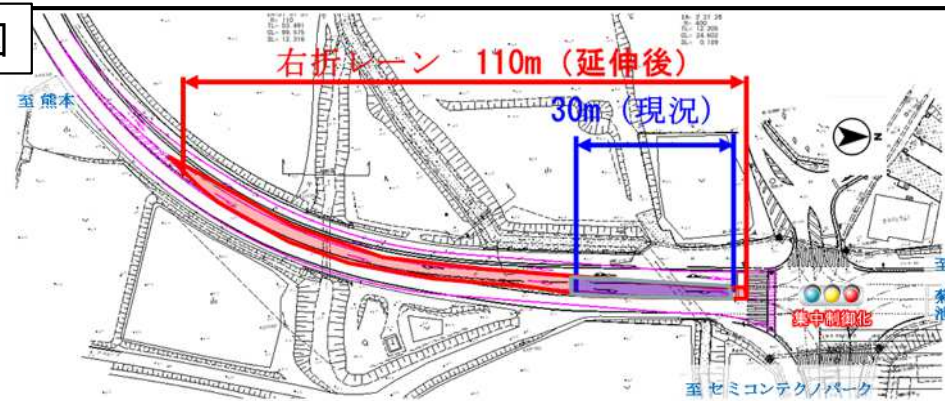
【整備効果】○右折待ち車両が延伸した右折レーン内に収まっており、直進車の障害が解消。

○朝の通勤時間帯で最大滞留長が650m減少(800m→150m)。

位置図



概要図



整備効果

【対策前】



【対策後】

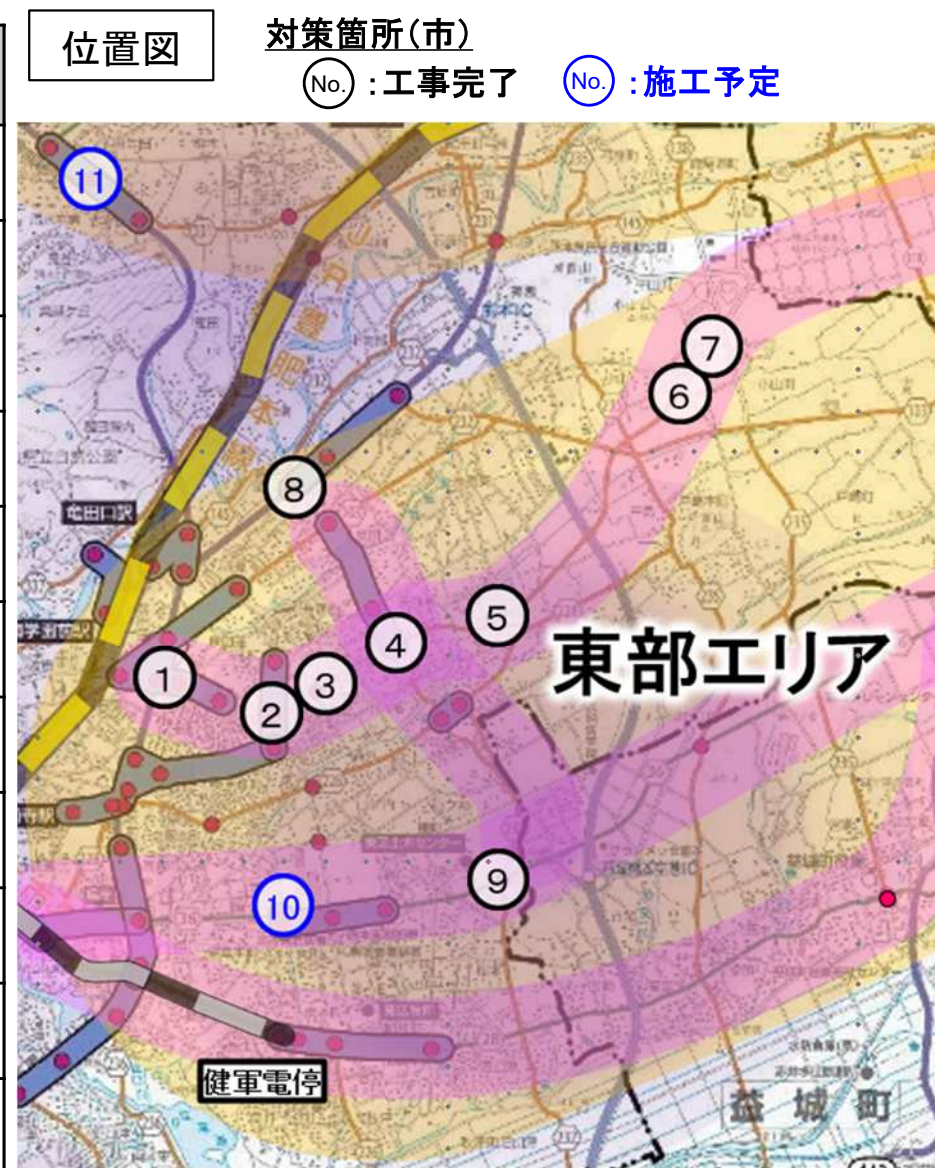


1. 主要渋滞箇所の解除に向けた検討・今後の解除予定

(8)【熊本県・市連携の取組:加速化対策(短期) 交差点改良】(熊本市)

- 車の「流れ」を良くする短期的な取組みとして、3年以内に30箇所(市11箇所)の交差点改良等を実施する。
○現時点で①～⑨の9箇所が工事完了、2箇所が設計中。

No	区	路線名	取組箇所	対策内容	取組状況	備考	主要渋滞箇所
①	中央	国体道路	保田窪北交差点	右折レーン延伸	R7.12月完了	-	○
							⇒15ページで説明
②	中央	国体道路	(仮)帯山9丁目交差点	右折レーン延伸	R7.10月完了	-	○
③	中央・東	国体道路	(仮)熊本県立大学前交差点	右折レーン延伸	R7.10月完了	-	○
④	東	国体道路	(仮)長嶺南1丁目交差点	右折レーン延伸	R7.2月完了	-	○
⑤	東	国体道路	(仮)長嶺小学校前交差点	右折レーン延伸	R7.2月完了	-	-
⑥	東	国体道路	(仮)小山4丁目交差点	右折レーン延伸	R7.2月完了	-	-
⑦	東	国体道路	(仮)小山7丁目交差点	右折レーン延伸	R7.2月完了	-	-
⑧	東	市道	下南部交差点	右折レーン延伸 (停止線引き直し)	R7.2月完了	-	○
⑨	東	小池竜田線	桜木6丁目交差点	右折レーン延伸	R7.2月完了	-	○
							⇒16ページで説明
⑩	東	熊本益城大津線 (第二空港線)	東町1丁目交差点	検討中	設計中	R8発注予定	○
⑪	北	託麻北部線	麻生田交差点	検討中	設計中	R8発注予定	○



1. 主要渋滞箇所の解除に向けた検討・今後の解除予定

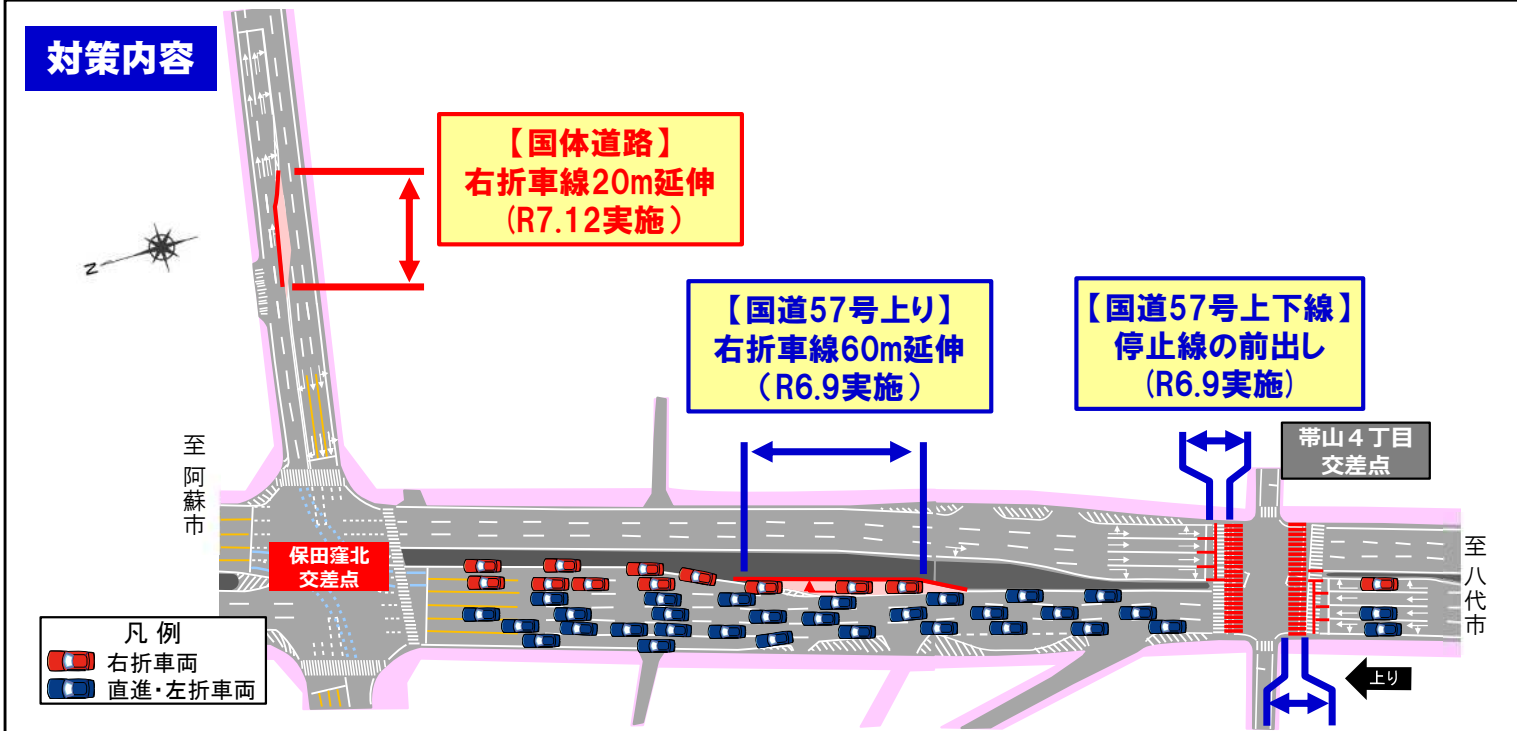
(9) 近年実施した対策【熊本市・熊本河川国道事務所：国道57号保田窪北交差点】

- 国道57号保田窪北交差点は主道路及び従道路側において、ピーク時間帯には交通集中による渋滞が発生している。
- 主道路側では、R6.9月に上りで右折車線を60m延伸済み。隣接する帯山4丁目交差点でも停止線前出しを行った。
- 従道路側では、R7.12月に東部方面からの流入部において右折車線を20m延伸を実施。

≪広域図≫



≪説明図≫



≪位置図≫



●対策前後の現地状況



出典：現地調査結果 【対策前】R6.5.31(水)
【対策後】R6.12.5(木)

2章 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

(1) 熊本都市圏エリアの対策の方向性

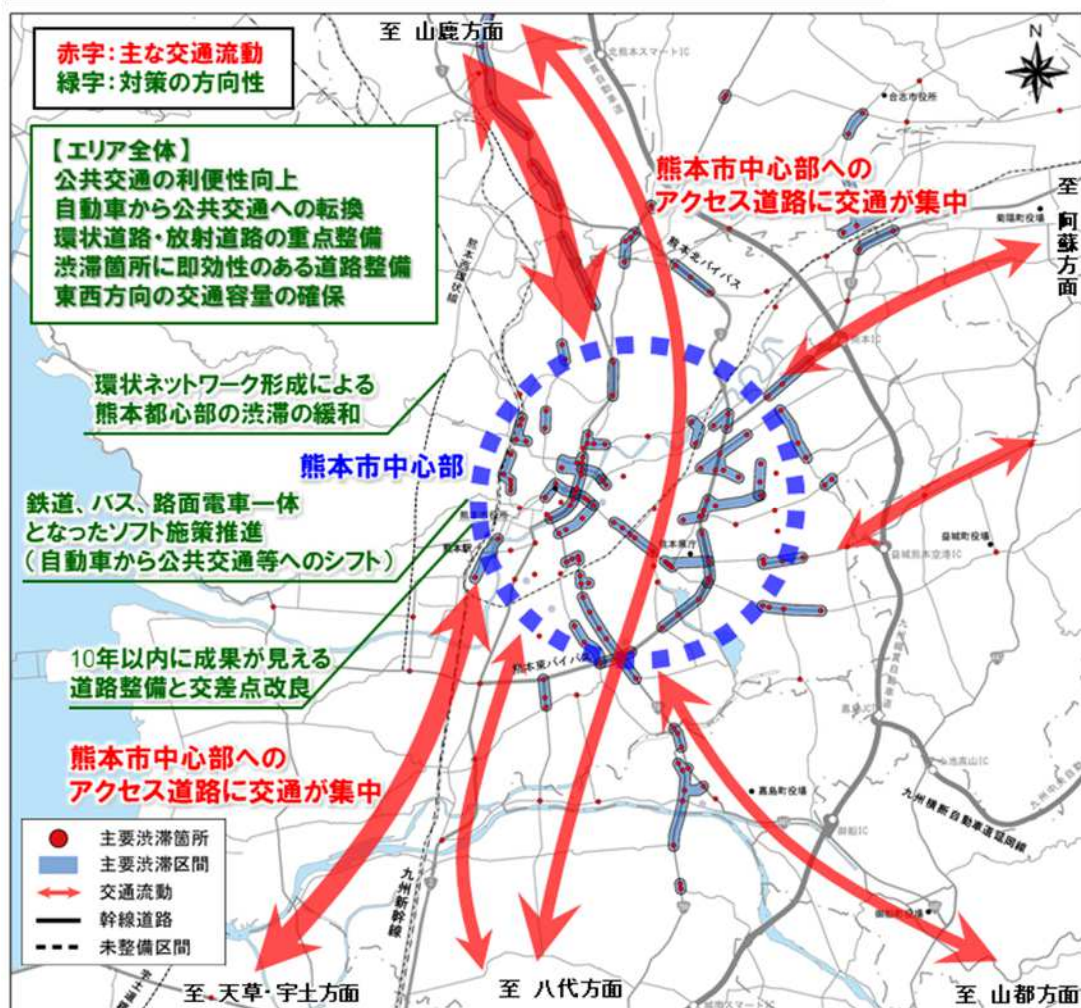
1. 熊本市の概況

	概要
市街地の状況	<ul style="list-style-type: none"> 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自動車道延岡線や中九州横断道路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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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	<ul style="list-style-type: none"> 2環状(南北軸)11放射道路(都心アクセス軸)の重点整備等 熊本西環状道路、国道3号 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)池田町花園線、(都)坪井龍田陳内線等)

3. 熊本市の主要渋滞箇所と現在の対策等



基本方針

■植木バイパス、熊本西環状道路をはじめ、**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、熊本都市圏エリアWGにおいて「**ソフト・ハードの両面からの渋滞対策の検討**」や「**対策実施後の効果を検証**」してまいります。

2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

(3)【^{くまもとにし}熊本市:^{いけのうえ}熊本西環状道路(池上工区)】事業概要

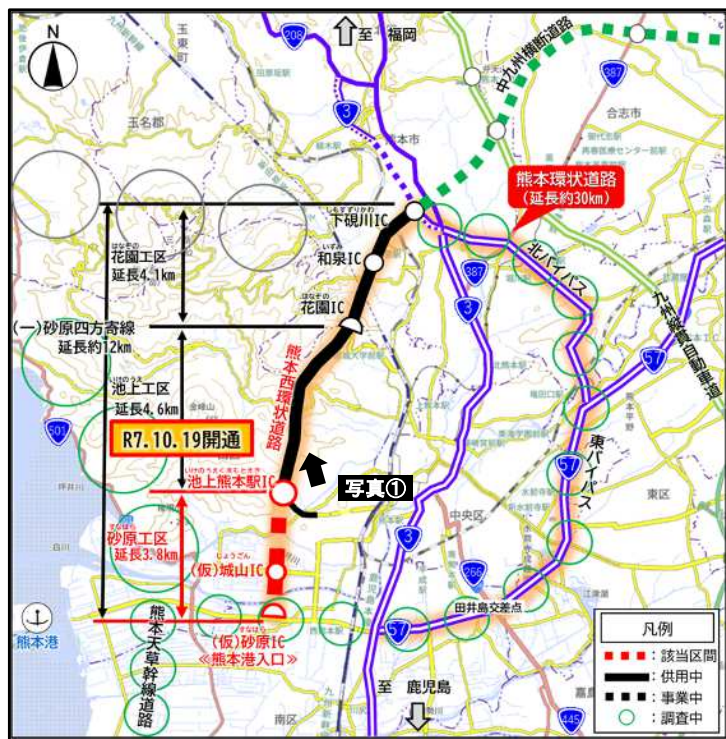
- 令和7年10月19日に熊本環状道路の西側約12km区間の一部を構成する熊本西環状道路の池上工区が開通。
- 来年度以降、**周辺路線にある主要渋滞箇所の混雑緩和状況をモニタリング**する。

●事業概要

《諸元等》

- 事業区間：^{くまもと}熊本県熊本市西区池上町～^{はなぞの}花園7丁目
- 延長：4.6km
- 全体事業費：480億円

《路線位置図》



※国土地理院地図を加工して作成

●当該区間の開通状況



池上工区開通後の様子(西区谷尾崎町)



開通式典 (R7.10.19)



開通記念イベント (R7.9.27)

2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

(3)【熊本市・熊本河川国道事務所:熊本西環状道路(池上工区)】 開通効果

- 熊本西環状道路(池上熊本駅IC~花園IC)開通1か月後の効果として、令和7年12月19日に熊本市と国土交通省の合同で交通量調査結果やETC2.0プローブデータによる分析結果を公表。
- 市実施の交通量調査より、**市中心部を通過する交通量の減少**や**国道3号浄行寺交差点での渋滞長の減少**等を確認。
- ETC2.0プローブデータ分析より、**国道3号下り 浄行寺交差点北側における旅行速度の向上**を確認。

●記者発表のお知らせ(令和7年12月19日)

Press Release

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和7年12月19日
熊本河川国道事務所
熊本市

熊本西環状道路(池上 熊本駅IC~花園IC)の開通後の効果について(開通1か月後)

○熊本市が事業を行っている熊本西環状道路(池上 熊本駅IC~花園IC)が令和7年10月19日(日)に開通しました。

○熊本市が調査した交通量調査等と連携して、ETC2.0プローブデータによる開通1か月後の効果を取りまとめましたのでお知らせします。

○なお、熊本市においては、ETC2.0プローブデータのオープン化に向けた調査協力者となっておりますので、引き続き連携して進めてまいります。※1

※1:ETC2.0 プローブデータのオープン化に向けた試行について~22団体を調査協力者に採択~
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001988.html

〔開通効果内容〕

交通量調査等による効果

- 交通渋滞の緩和:池上工区の交通量が**約10,900台**となり、市内中心部を通過していた交通が**減少**
- 所要時間の短縮:北区役所から熊本駅間の所要時間が**23分短縮**
国道3号の所要時間が**11分短縮**

ETC2.0プローブデータによる分析

- 交通渋滞の緩和:熊本西環状道路への転換により、国道3号の利用割合が**7ポイント減少**
- 所要時間の短縮:御代志駅から熊本駅間の所要時間が**25分短縮**
国道3号の所要時間が**14分短縮**

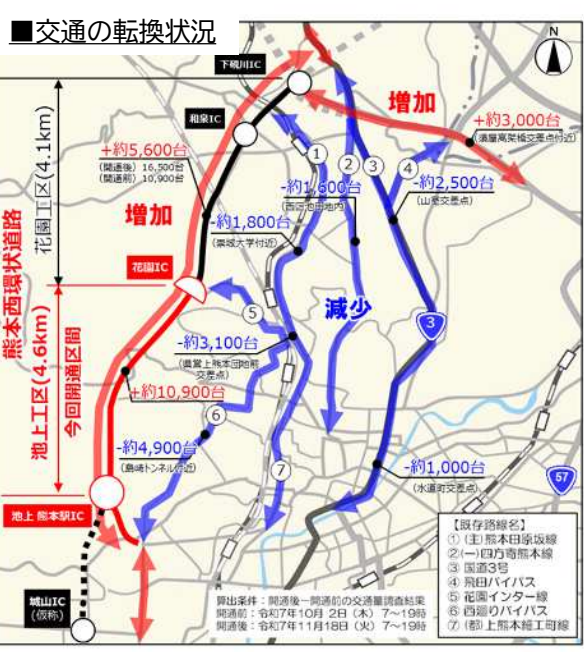
【問い合わせ先】

<交通量調査等による効果について>
熊本市 都市建設局 土木部 道路計画課
電話:096-328-2484
課長:並河 洋一 副課長:山内 健治

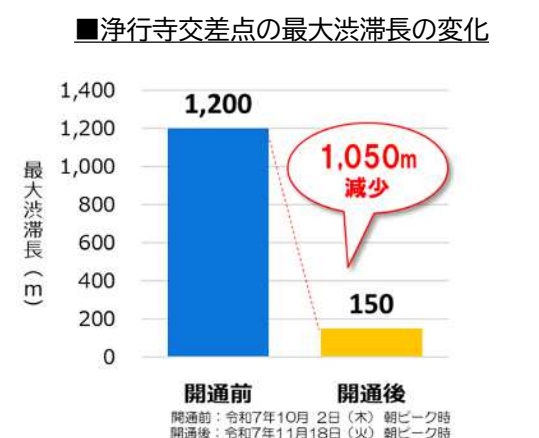
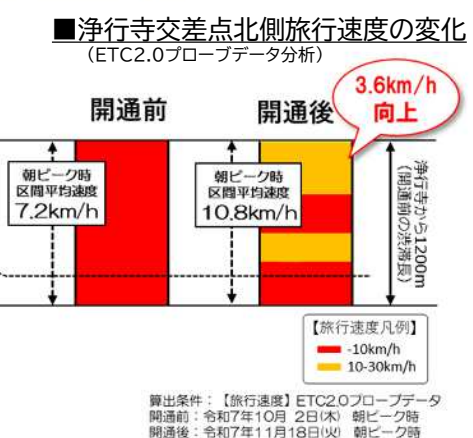
<ETC2.0プローブデータによる分析について>
国土交通省 九州地方整備局 熊本河川国道事務所
電話:096-382-1111 (代表)

技術副所長:山下 修 計画課長:野上 英昭

●令和7年12月記者発表資料(1/2)



■交通の路線分担状況の変化



2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

(3)【熊本市・熊本河川国道事務所:熊本西環状道路(池上工区)】 開通効果

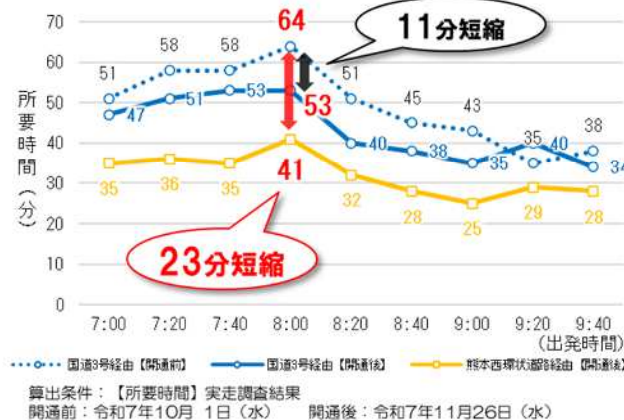
- 熊本市が実施した実走調査より、**北区役所～熊本駅間の所要時間の短縮**を確認。
- ETC2.0プローブデータ分析より、**御代志駅～熊本駅間の所要時間短縮**や**国道3号利用割合の減少**を確認。

●令和7年12月記者発表資料(2/2)

■北区役所から熊本駅への走行ルート(実測調査)



■北区役所から熊本駅への所要時間



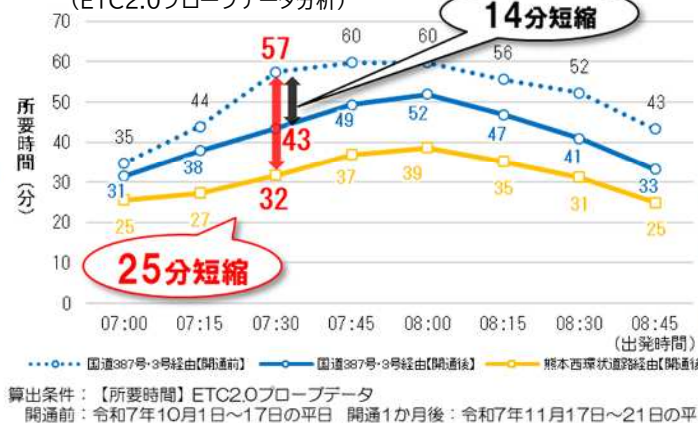
■御代志駅から熊本駅への走行ルート

(ETC2.0プローブデータ分析)

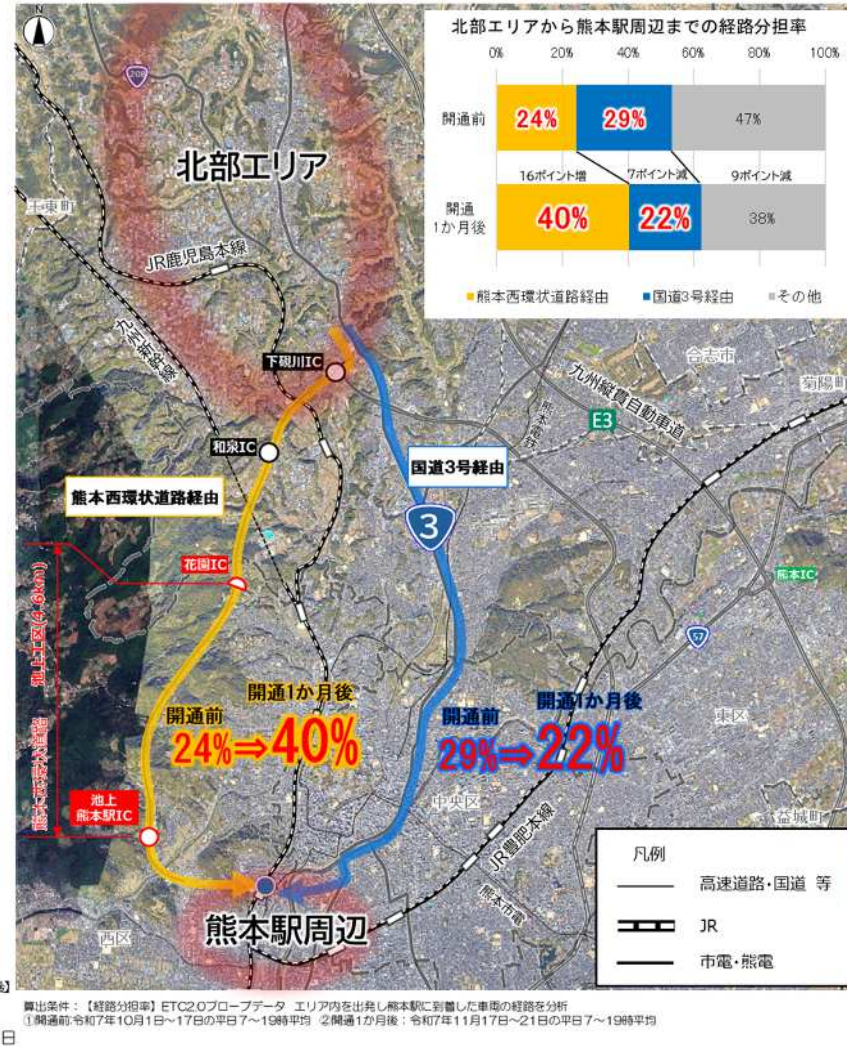


■御代志駅から熊本駅への所要時間

(ETC2.0プローブデータ分析)



■熊本駅周辺までの車両の利用経路の変化(ETC2.0プローブデータ分析)



2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

(3)【熊本河川国道事務所:熊本西環状道路(池上工区)】 開通効果

- 熊本西環状道路池上工区開通後の朝ピーク時は、熊本市中心部と郊外を結ぶ放射道路(国道3号、県道303号線、県道31号)で、中心部に向かう方向のみならず、郊外に向かう方向でも旅行速度の向上を確認。
- 一方で、熊本西環状道路の起点である下碓川IC付近では、西環状道路へ流入する交通が増えたことによる速度低下が発生。

●平日朝ピーク(7-9時)の平均旅行速度比較



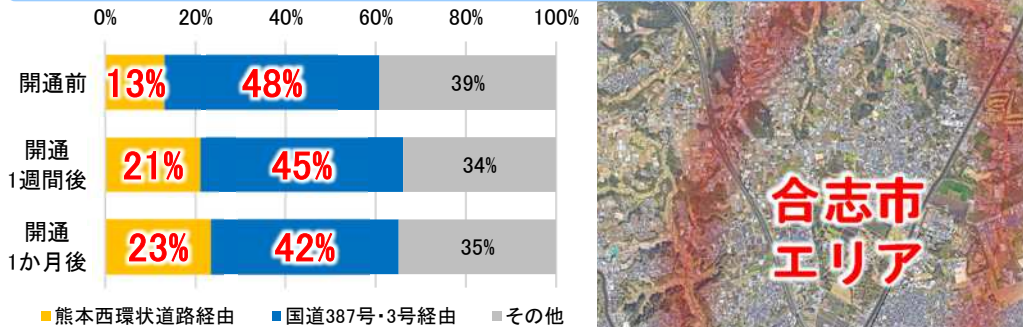
【利用データ】ETC2.0プローブ情報
【分析期間】R7.10月1-17日・R7.12月
いずれも平日

2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

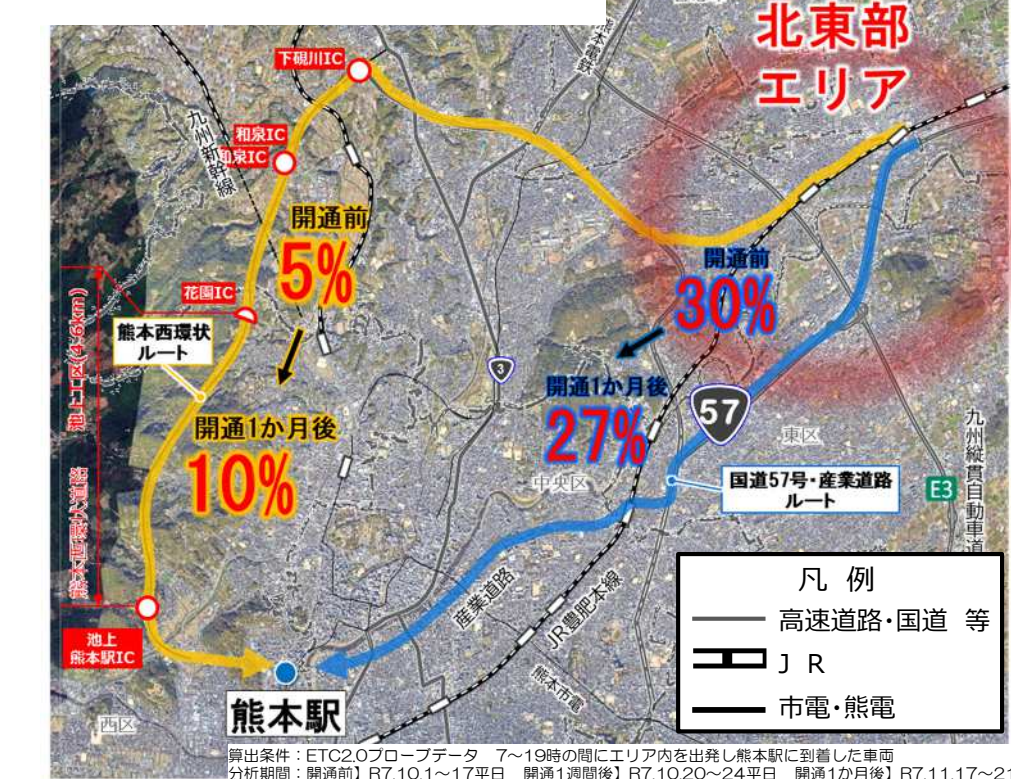
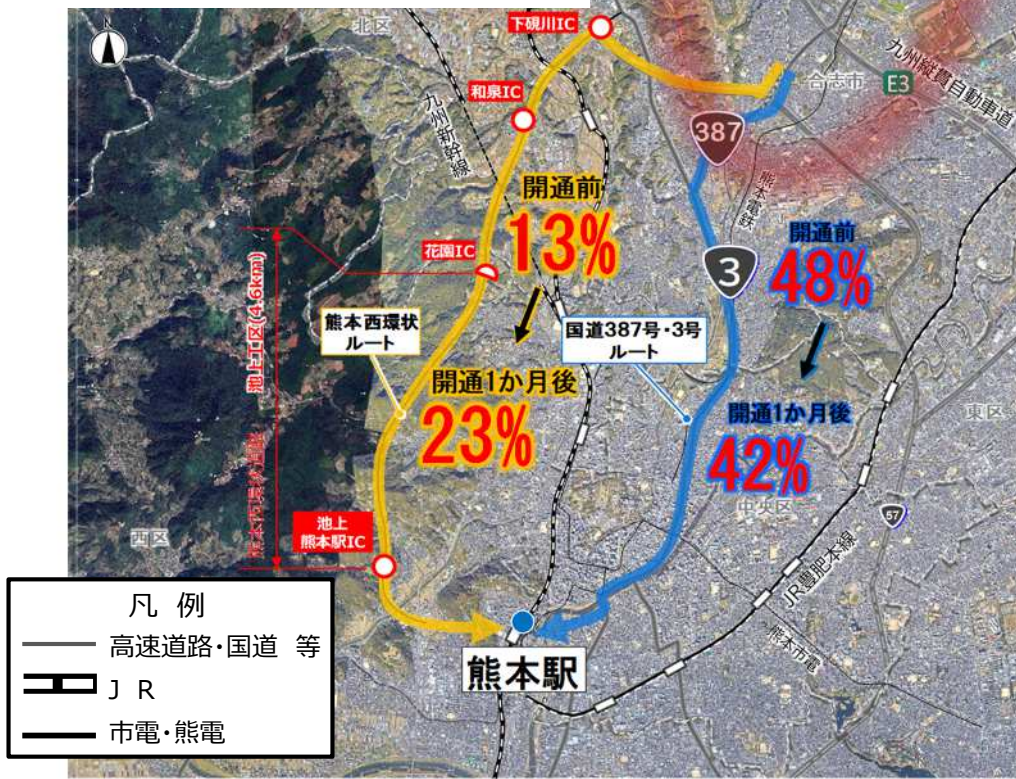
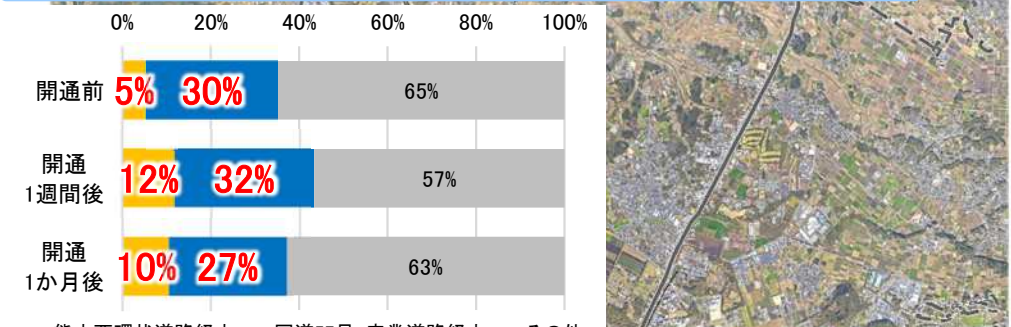
(3)【熊本河川国道事務所:熊本西環状道路(池上工区)】 開通効果

- 熊本西環状道路整備効果を確認するため、ETC2.0プローブデータを用いて、合志市エリア、北東部エリアからの利用経路分担率を分析。
- 熊本西環状道路の利用割合が、合志市エリア:13%→23%、北東部エリア:5%→10%に増加しており、**国道3号北部方面だけでなく合志市、北東部エリアから熊本駅周辺に流入する車両の利用経路転換を確認。**

●合志エリアから熊本駅までの経路分担率(記者発表外)



●北東部エリアから熊本駅までの経路分担率(記者発表外)



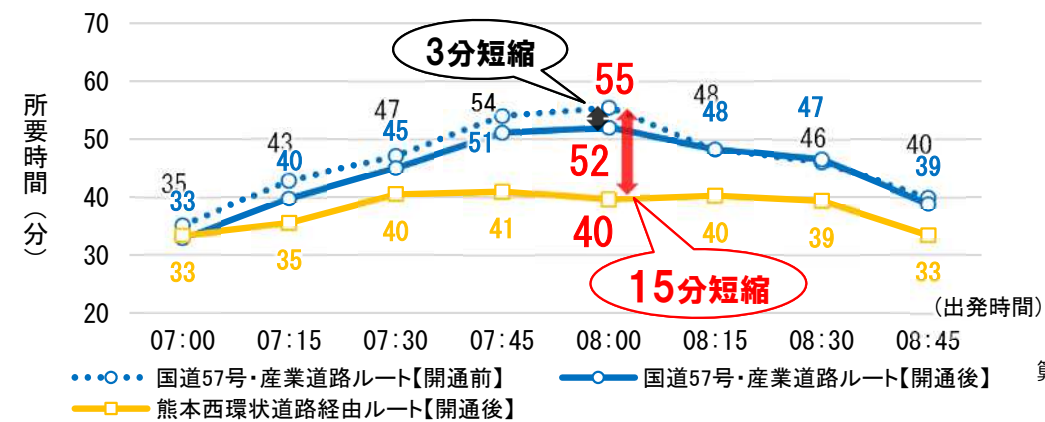
算出条件: ETC2.0プローブデータ 7~19時の間にエリア内を出発し熊本駅に到着した車両
分析期間: 開通前] R7.10.1~17平日 開通1週間後] R7.10.20~24平日 開通1か月後] R7.11.17~21平日

2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

(3)【熊本河川国道事務所:熊本西環状道路(池上工区)】 開通効果

- ETC2.0プローブデータ分析より、光の森駅から熊本駅までの所要時間を分析。
- 熊本駅までの朝ピーク時所要時間が、**光の森駅から15分短縮**したことを確認。

●光の森駅から熊本駅までの所要時間(記者発表外)



算出条件：【所要時間】ETC2.0プローブデータ
 開通前：令和7年10月1日～17日の平日
 開通後：令和7年11月17日～21日の平日

2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

(3)【熊本市:熊本西環状道路(池上工区)】 開通効果

- 熊本西環状道路(池上熊本駅IC～花園IC)開通効果として、4つの項目を追加公表。
- 国道3号を利用するバス路線において、朝ピーク時の所要時間が**最大9分短縮**。

●4つの開通効果(令和8年2月5日HP公表分)

【効果①公共交通の所要時間の短縮】

- 国道3号を利用するバス路線において、朝ピーク時の所要時間が短縮



【効果②産業活動の支援】

- 運送時間の短縮や到着時間が予想しやすくなったことにより、物流の効率化に寄与



【効果③救急医療活動の支援】

- 三次救急医療施設までの30分圏域が拡大



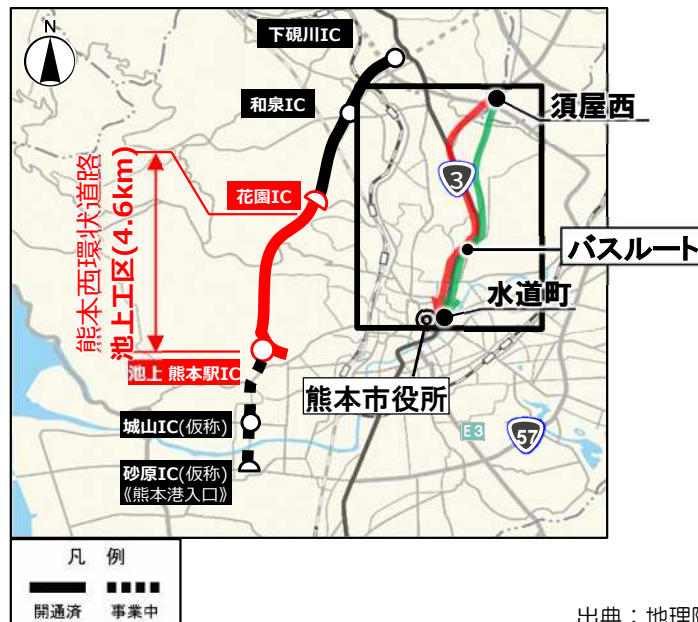
【効果④災害時のダブルネットワーク】

- 災害時の物資の輸送や救助活動に寄与するダブルネットワーク機能の構築



●公共交通の所要時間の短縮

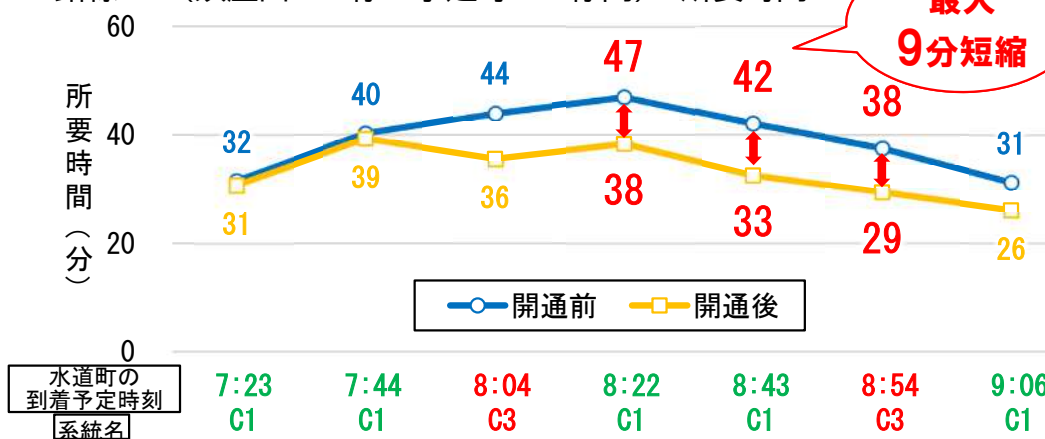
■国道3号利用の路線バスルート



出典：地理院地図



■路線バス(須屋西バス停～水道町バス停間)の所要時間



算出条件：バスロケーションデータ
 開通前：R7.10.1～18の平日
 (R7.10.1にダイヤ改正が行われているため、開通日前までの期間で設定)
 開通後：R7.11.19～12.18の平日
 (1か月間)

※図中のルートを運行する路線(熊本電鉄「C1系統」、「C3系統」)において、須屋西バス停から水道町バス停を対象とし、各バス停の遅れ時間の中央値を採用して所要時間を算出

2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

(3)【^{くまもとにしかんじょう}熊本市:^{いけのうえ}熊本西環状道路(池上工区)】 開通効果

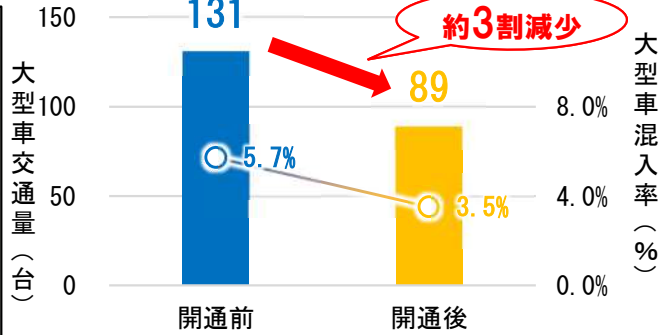
- **運送時間の短縮**や**到着時刻が予想しやすくなる**ことで、物流の効率化に寄与。
- 救急医療活動の面では、**三次救急医療施設までの30分圏域が拡大**。

● 産業活動の支援

■ 卸売市場と植木IC間の走行ルート

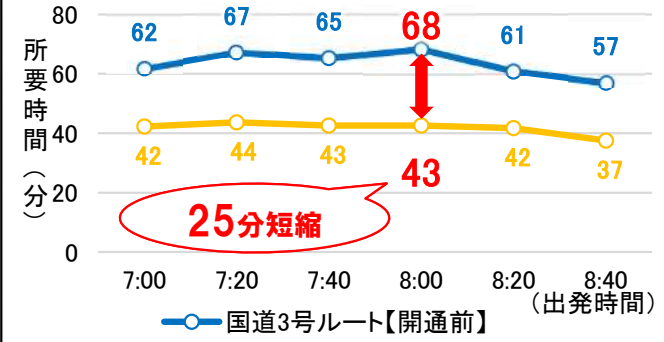


■ 国道3号(浄行寺交差点)の大型車交通量



算出条件: 交通量調査結果(7-8時台)
 開通前: 令和7年10月2日(木) 開通後: 令和7年11月18日(火)

■ 卸売市場と植木IC間の所要時間



算出条件: 実走調査結果
 未調査区間は令和3年道路交通センサスの混雑時旅行速度
 開通前: 令和7年10月1日(水) 開通後: 令和7年11月26日(水)

■ 運送事業者(池上 熊本駅IC周辺の事業者)の声

開通前は、国道3号が朝夕の時間帯で慢性的に混雑しており、集配時間が読めませんでした。開通後は、熊本西環状道路を利用することにより1台あたり10分~20分程度の短縮を実感しています。

出典: ヒアリング結果(令和8年1月)



● 救急医療活動の支援

■ 三次救急医療施設までの30分圏域



出典: 地理院地図

算出条件: 【時間】実走調査結果(7-8時台における6回走行の平均)
 未調査区間は令和3年道路交通センサスの混雑時旅行速度
 【人口】令和2年国勢調査
 開通前: 令和7年10月1日(水) 開通後: 令和7年11月26日(水)

■ 救急活動従事者の声

北消防署管内から済生会熊本病院への救急搬送時では、熊本西環状道路を積極的に利用することで、所要時間が短縮し、安全性が向上したことに加え、揺れが少なく患者負担が軽減されました。

出典: ヒアリング結果(令和8年1月)



2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

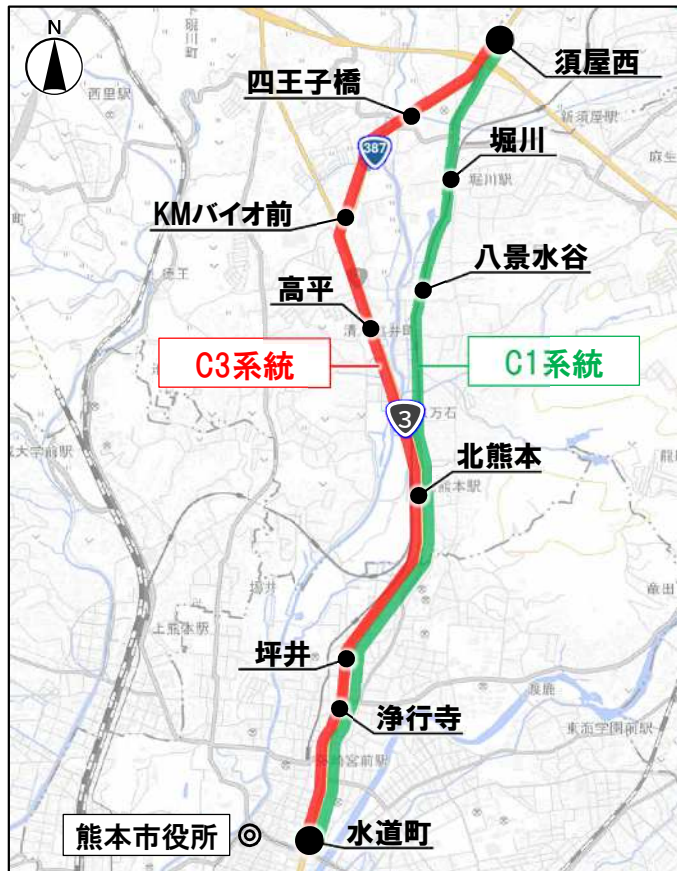
(3)【熊本河川国道事務所:熊本西環状道路(池上工区)】 開通効果

○バスの所要時間短縮が確認されたルート上の旅行速度をETC2.0プローブデータでも確認した。
 ○C1系統ルート(県道経由)及びC3系統ルート(国道387号経由)ともに平日朝の通勤時間帯でも10分程度所要時間が短縮しており、熊本西環状道路池上工区開通による効果が発現していると想定される。

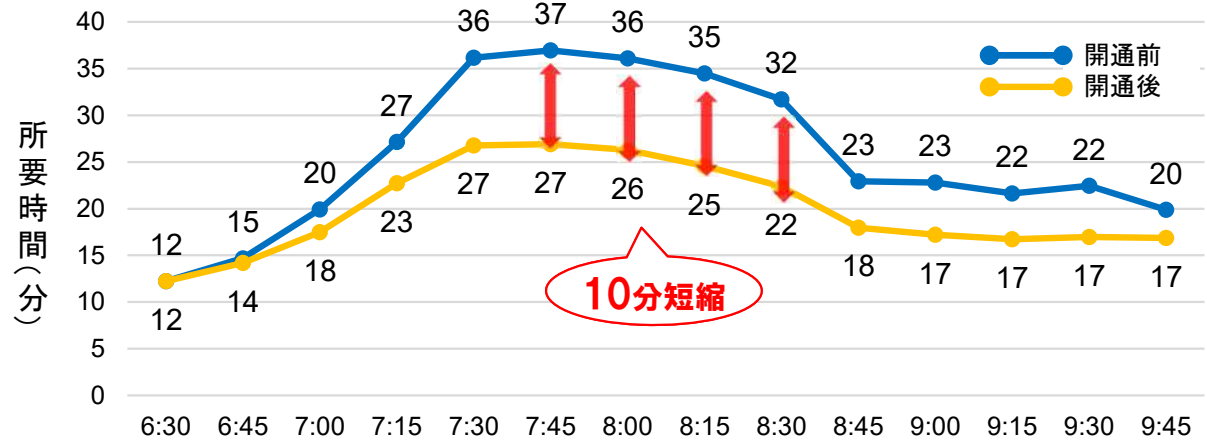
●公共交通の所要時間短縮

●路線バスルートにおける一般車両の所要時間短縮 ※国交省(ETC2.0プローブデータ分析)

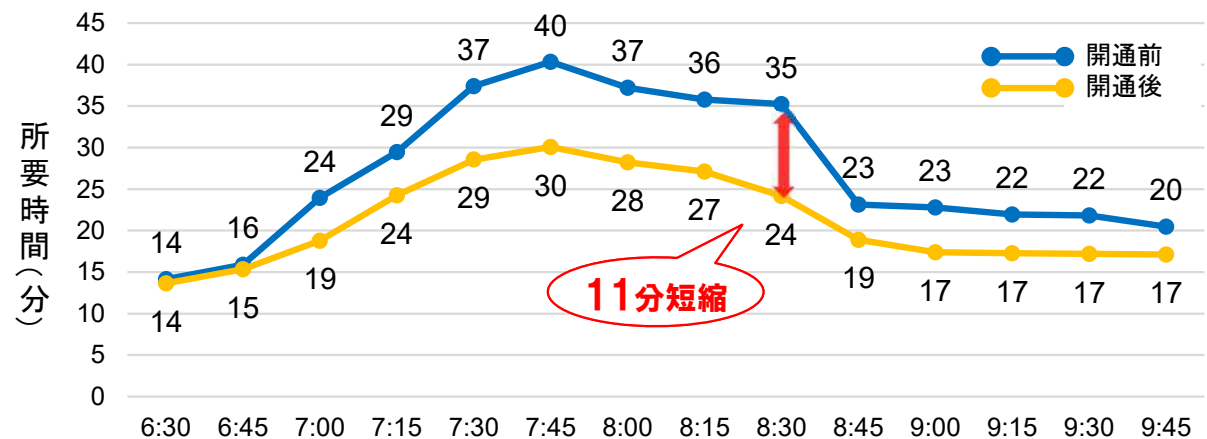
■国道3号利用の路線バスルート



C3系統ルート(須屋西⇒水道町)



C1系統ルート(須屋西⇒水道町)



算出条件: ETC2.0プローブデータ
 分析期間: 開通前】R7.10.1~17平日 開通後】R7.10.20~11.18平日

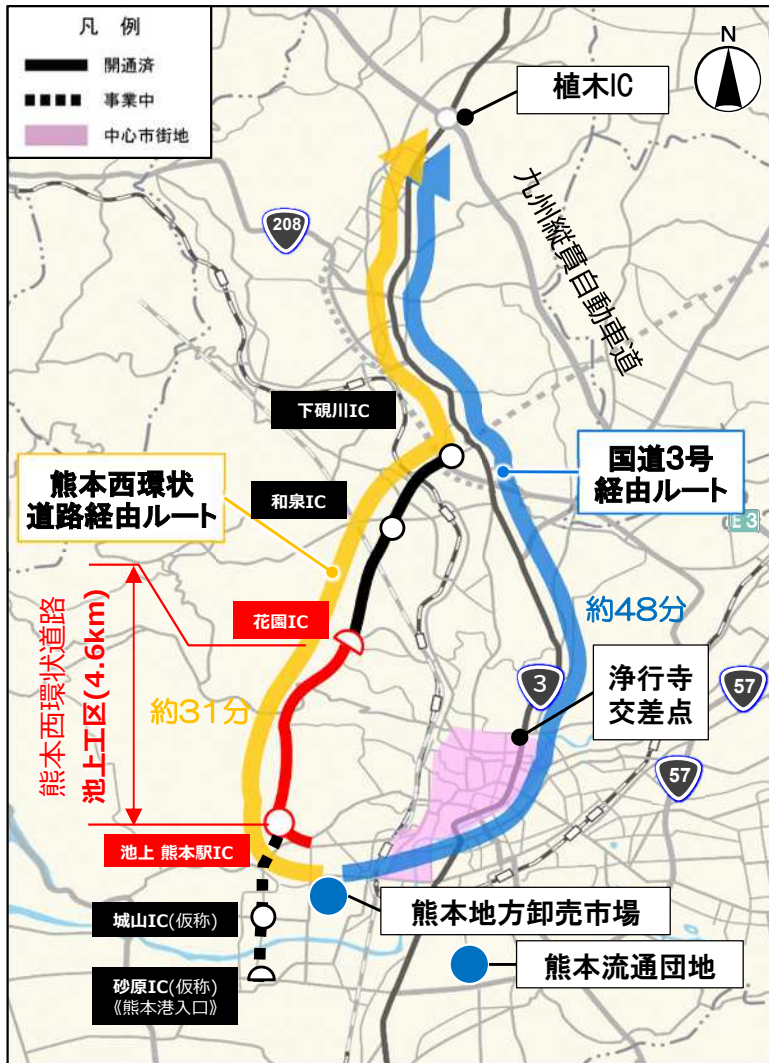
2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

(3)【熊本河川国道事務所:熊本西環状道路(池上工区)】 開通効果

- 卸売市場と植木IC間の走行ルートにおいて、所要時間やばらつきをETC2.0プローブデータでも確認した。
- 国道3号と比較して熊本西環状道路を通過する車両の所要時間が、約48分に対し約31分となり、所要時間が向上した。
- また、熊本地方卸売市場から福岡方面に向かう大型車の利用経路を分析したところ、熊本西環状道路の利用割合が41%(開通前)から48%(開通1か月後)まで増加し、熊本西環状道路への交通転換が図られている。

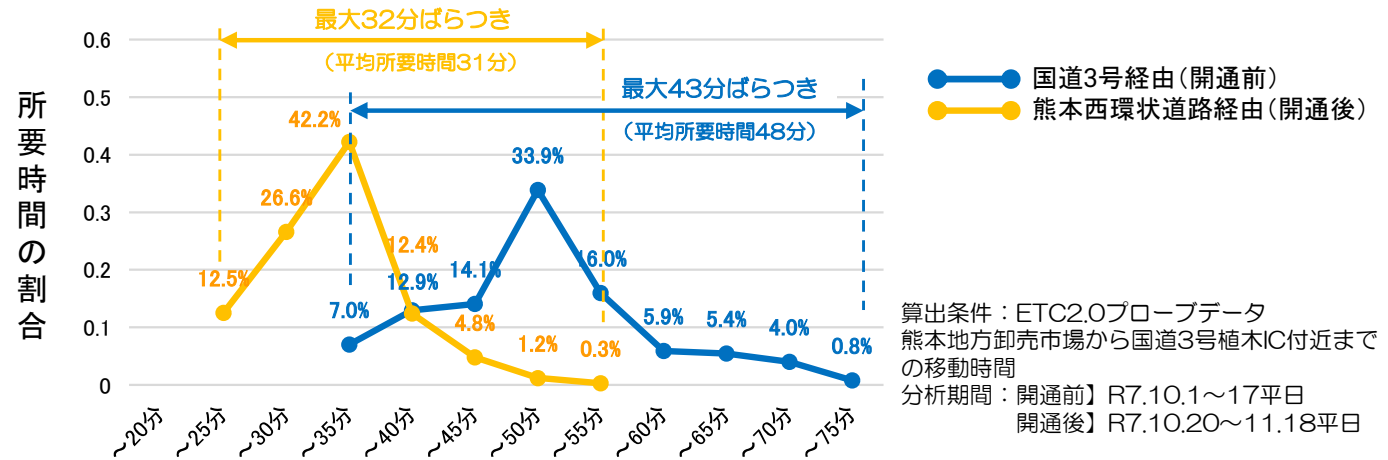
●産業活動の支援

■卸売市場と植木IC間の走行ルート



●所要時間短縮・ばらつきの縮小 ※国交省(ETC2.0プローブデータ分析)

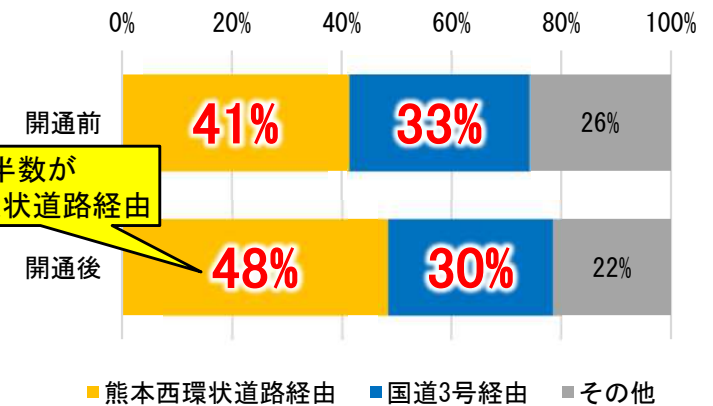
- 国道3号経由の所要時間は31分～74分と43分ばらつきが生じていたが、熊本西環状道路経由では所要時間が21分～53分でばらつきも32分にまで短縮した。
- 平均所要時間は約48分(国道3号経由)から約31分(熊本西環状道路経由)に約17分短縮した。



●経路分担割合

- 熊本西環状道路池上工区開通後、植木IC方面へ国道3号を經由していた交通が熊本西環状道路へ徐々に転換している。

算出条件：ETC2.0プローブデータ
 分析期間中に熊本地方卸売市場周辺を出發し国道3号植木IC付近を通過した車両
 分析期間：開通前】R7.10.1～17平日
 開通後】R7.10.20～11.18平日



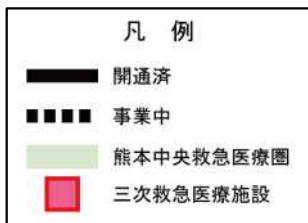
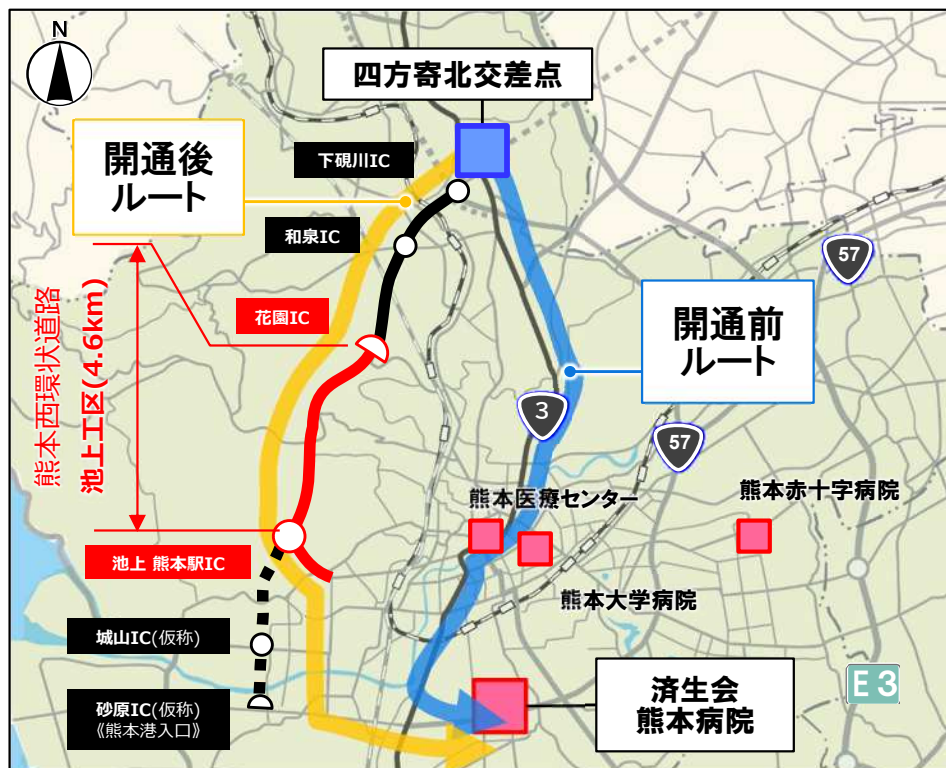
2. 熊本都市圏における道路ネットワークの取組

(3)【熊本河川国道事務所：熊本西環状道路(池上工区)】 開通効果

- 済生会熊本病院までの搬送ルートにおいて、所要時間やばらつきをETC2.0プローブデータでも確認した。
- 国道3号と比較して熊本西環状道路を通過する車両の所要時間が、約31分に対し約23分となり、所要時間が向上した。
- 所要時間のばらつきを見ても、開通前は最大63分と1時間以上超える場合もあったが、熊本西環状道路を経由する場合には所要時間のばらつきが小さく最大でも40分しかかからないことから、定時性も向上している。

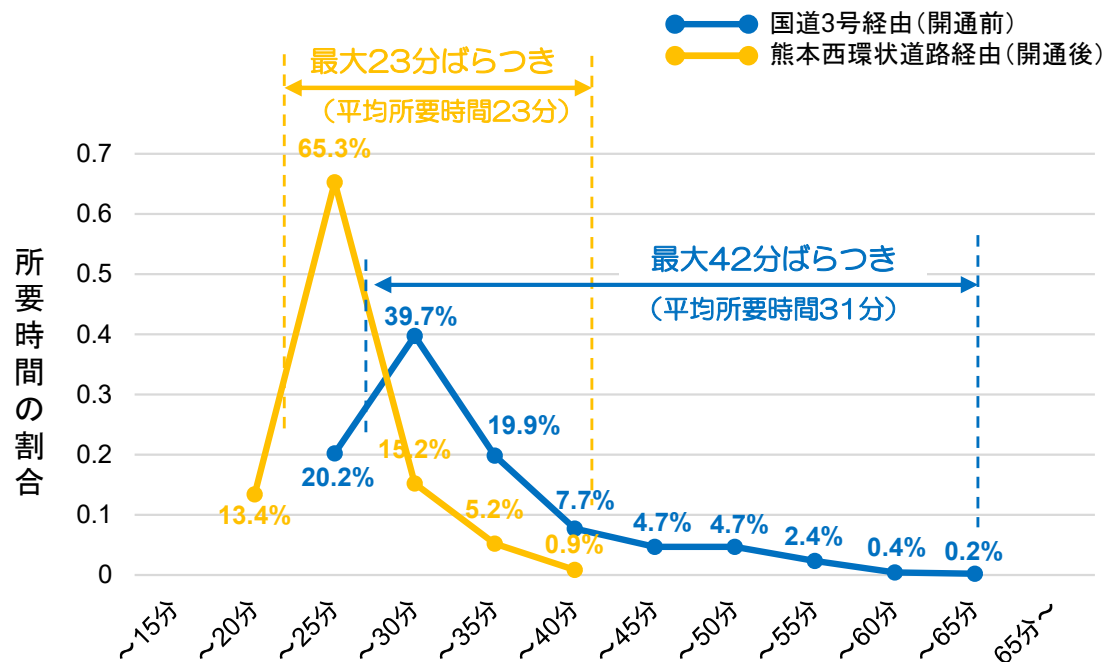
● 救急医療活動の支援

■ 済生会熊本病院までの搬送ルート



● 所要時間短縮・ばらつきの縮小 ※国交省(ETC2.0プローブデータ分析)

- 開通前の国道3号経由の所要時間は21分～63分と42分ばらつきが生じていたが、熊本西環状道路開通後には所要時間が17分～40分でばらつきも23分にまで短縮した。
- 平均所要時間が約31分(国道3号経由)から約23分(熊本西環状道路経由)に約8分短縮した。



算出条件：ETC2.0プローブデータ
 四方寄南交差点から済生会熊本病院付近までの移動時間
 分析期間：開通前】R7.10.1~17平日
 開通後】R7.10.20~11.18平日

3章 熊本都市圏におけるTDM施策の取組と検討

3. 熊本都市圏におけるTDM施策の取組と検討

(1) 継続的な公共交通・自転車の利用環境づくり(TDM施策):①渋滞対策と連携したオフピークタッチ決済割引キャンペーン事業(R7.12.1～R7.12.31実施)

○熊本市の「公共交通利用促進補助金」を活用して、タッチ決済の利用率向上や、ピーク時間帯からオフピーク時間帯への公共交通利用のシフトを図ること等を目的としたキャンペーンを実施。

●取り組みの広報

渋滞対策は私たちから!!

\\ **タッチ決済で公共交通を利用しよう!** //

タッチ決済ご利用で運賃が

20%OFF

スマホでも カードでも

このマークが目印

対象路線
熊本市内を通る系統の路線バス
及び電鉄電車、市電

割引適用時間
平日 朝7:30～8:30以外の降車
(ピーク時間帯は適用外) 終日20%割引

キャンペーン期間 2025年12月1日(月)～12月31日(水)

VISA JCB AMEX 詳細はキャンペーンサイトをご覧ください

共同経営推進室 熊本市交通局・九州産交バス・産交バス・熊本電気鉄道・熊本都市バス・熊本バス
【お問い合わせ先】 TEL:096-312-0588 ※当事業は熊本市の「公共交通利用促進補助金」を活用して実施しています。

●事業概要

(1) 事業名

・渋滞対策と連携したオフピークタッチ決済割引キャンペーン事業

(2) 参加事業者

・九州産交バス、産交バス、熊本電鉄（電車・バス）、熊本バス、熊本都市バス、熊本市交通局

(3) 実施内容

・割引対象：熊本市内を通過する路線バス（一部の路線バスを除く）、熊本市電、電鉄電車

・割引率：平日（朝7:30～8:30以外の降車）及び土日（終日）のタッチ決済利用
⇒ 20%割引

(4) 実施時期

・令和7年12月1日（月）～令和7年12月31日（水）

3. 熊本都市圏におけるTDM施策の取組と検討

(1) 継続的な公共交通・自転車の利用環境づくり(TDM施策): ②AIデマンドタクシー

- コミュニティ交通の利便性向上の取組として、西南・植木の2地区において、新たな移動手段であるAIデマンドタクシーを運行(令和6年7月～)、従来の乗合タクシーに比べ利用者が大幅に増加。
- 超高齢社会の本格化、路線バスの廃止・減便の深刻化により、コミュニティ交通の重要性が高まっており、引き続き適切なサービス水準に基づく持続可能なコミュニティ交通の実現に向けた取組を推進。

●本格運行の取組概要

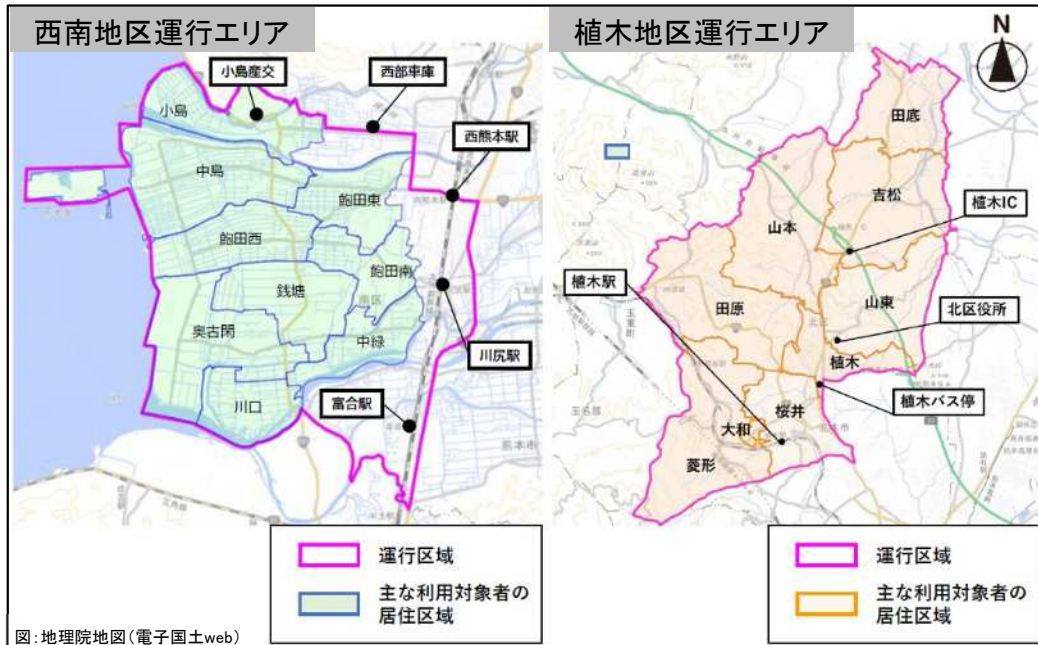
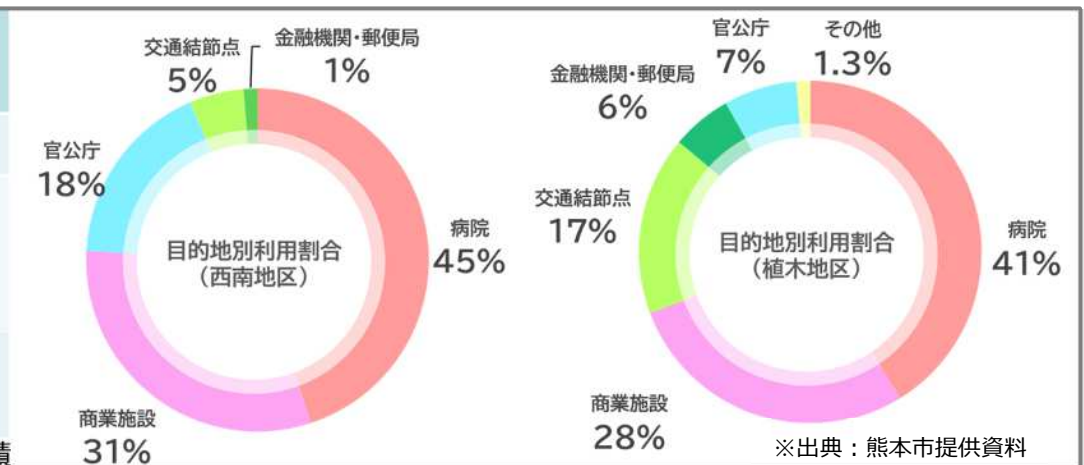


図:地理院地図(電子国土web)

AIデマンドタクシー運行概要	
運行時間	平日 7時～19時 土曜 9時～16時※日祝運休
停留所	住宅地 地域内の公民館やゴミステーション等
	目的地 運行エリア内のバス停、スーパー、病院等
予約方法	インターネット(24時間) 電話(平日:8時～16時、土曜:9時～16時) ※1週間前から予約可能
料金	大人:300円/日 小児・障がい者・高齢者・免許返納者:100円/日

R6年度 利用実績	西南地区 (チョイソクまもと西南)	植木地区 (チョイソクまもと植木)
運行期間	R7年4月1日～R7年12月31日(9ヶ月)	
利用件数	6,897件 乗合タクシー 671件 約10倍	7,242件 乗合タクシー 533件 約13倍
1日平均 利用件数	30.9件	34.2件

※従来の乗合タクシーはAIデマンドタクシー導入前の令和5年度(1年間)の実績



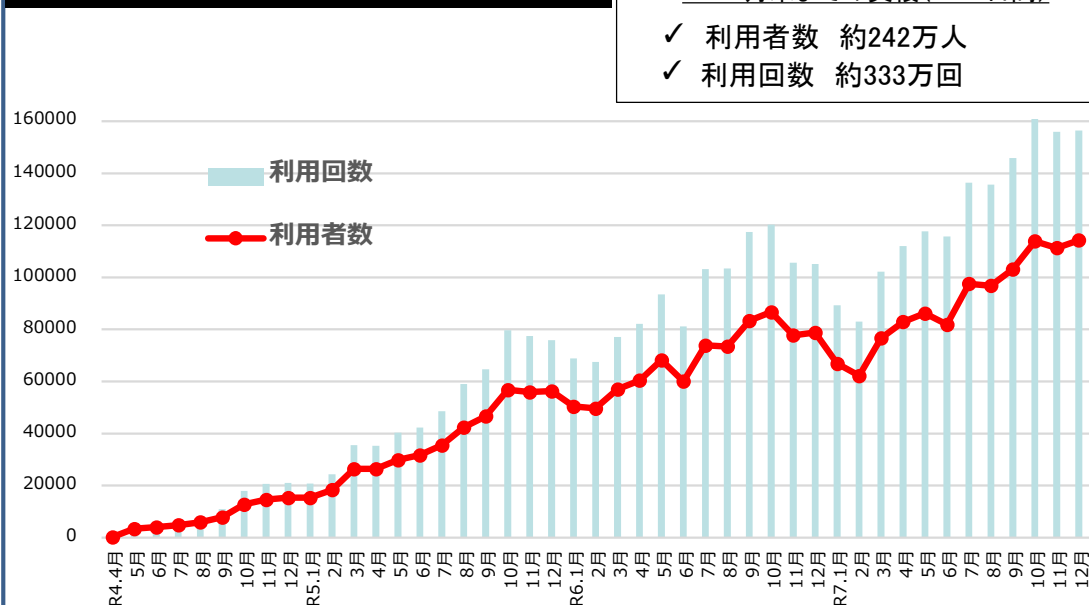
3. 熊本都市圏におけるTDM施策の取組と検討

(1) 継続的な公共交通・自転車の利用環境づくり(TDM施策):③シェアサイクル事業

- 熊本市では快適な自転車利用環境に向けて、令和4年4月からシェアサイクルの実証実験を開始。
令和6年4月から、シェアサイクルサービス「Charichari(チャリチャリ)」の本格運用を開始。
- 導入当初と比較すると、利用エリアは12倍(6.3→75km²)、ポート数は14倍(42→603か所)、自転車台数は19倍(110→2,050台)に増加 ※R7.12.31時点
- 今後も順次ポートを拡充するなど、渋滞緩和に向け、シェアサイクルの更なる利用促進を図る。

●取り組みの概要

1. 利用状況(R4.4.28~R7.12.31)



2. 事業規模

	(R4実証開始時)		(R7.12.31時点)	
エリア	6.3km ²	▶	<u>75</u> km ²	12倍
ポート数	42か所	▶	<u>603</u> か所	14倍
自転車	110台	▶	<u>2,050</u> 台	19倍

※菊陽町を含む

3. 利用エリア



3. 熊本都市圏におけるTDM施策の取組と検討

(1) 継続的な公共交通・自転車の利用環境づくり(TDM施策):④南熊本快速バス実証実験(R8.1.13スタート)

- 平日朝の通勤・通学時間帯における JR新水前寺駅での熊本市電への乗り換え混雑の緩和を図るため、JR南熊本駅から桜町バスターミナルまでを約10分で結ぶ「南熊本快速バス」の実証運行を今年1月から1か月間実施。
- 日頃より JR新水前寺駅で市電に乗り換えて通勤・通学されている方が主なターゲット。
- 運行実態や利便性等に関するご意見を伺うため、アンケート調査を実施。(今後分析)

●実証実験の概要

【運行期間】	令和8年(2026年)1月13日(火)～2月13日(金) ※平日のみ運行
【運行時間・便数】	午前7時～9時・10便/日
【運賃】	200円均一 ※こども運賃や障がい者運賃等の割引率を適用
【ルート】	JR南熊本駅～中心市街地(桜町・花畑エリア)
【停留所】	①南熊本駅前(乗車) ②新市街(降車) ③桜町バスターミナル(降車)

運行時間 ■平日のみ(土日祝は除く)

JR南熊本駅(上り)の到着時刻(赤字)に合わせて運行します。

■JR豊肥本線・JR南熊本駅到着時刻 (JR南熊本駅方面)			
6時台	16	41	57
7時台	13	27	41 51
8時台	04	17	31 41 54
9時台	05	25	44

連絡

■南熊本快速バス出発時刻 (JR到着時刻の3分後の発車)			
6時台	.	.	.
7時台	00	16	30 44 54
8時台	07	20	34 44 57
9時台	.	.	.

※桜町バスターミナルまで約10分(新市街バス停経由) 道路の混雑状況により遅延する場合がございます。

路線図 ■南熊本快速バス路線図



熊本市 KUMAMOTO CITY

JR南熊本駅からなら!

10分短縮

南熊本快速バス 実証実験

期間限定 快速バス運行

JR南熊本駅→桜町バスターミナル

早い!
快適!
お得!

2026 1/13(火) ▶ 2/13(金) 平日限定運行

平日の朝の通勤・通学時間帯のJR新水前寺駅での熊本市電乗り換え混雑緩和のため、ひと駅先のJR南熊本駅から桜町バスターミナルまで約10分で運行する南熊本快速バスの実証実験を行います。

予約不要

お得な割引も

タッチ決済なら 20%OFF

【運賃】 大人 200円均一(小児は半額)
※運賃区分や決済方法等の詳細は裏面の二次元バーコードからご確認ください。

【運行時間】 平日の7時～9時(土日祝は除く)

■南熊本快速バス出発時刻 (JR到着時刻の3分後の発車)			
7時台	00	16	30 44 54
8時台	07	20	34 44 57

※桜町バスターミナルまで約10分(新市街バス停経由) 道路の混雑状況により遅延する場合がございます。

※お得にご利用割引など詳しくは裏面をご覧ください。

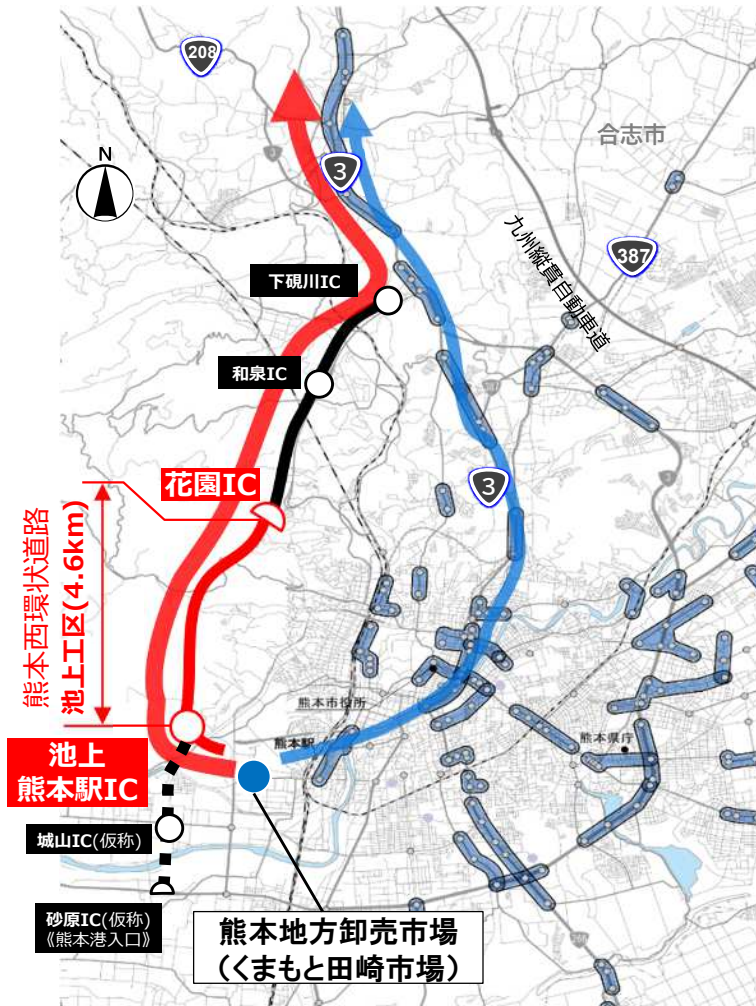
※出典：熊本市提供資料

3. 熊本都市圏におけるTDM施策の取組と検討

(2) 熊本西環状道路を活用したTDM施策【物流企業向け】

- これまで実施してきた熊本市中心部へ通勤している方を対象に「熊本西環状道路への経路転換」と「時差出勤」に効果が見られたことから、引き続きTDM施策を検討。
- 新たに、熊本市内から福岡方面へ移動する物流企業を対象に「熊本西環状道路への経路転換」を促す情報提供の施策を行い、国道3号の混雑緩和、主要渋滞箇所の旅行速度向上を目指す。

● 熊本西環状道路を利用した経路転換施策 (物流企業向け)



【ポスター案】

～福岡方面へ移動する物流企業様へ～
熊本西環状道路が早くて便利です

熊本ICまで約28分! 熊本西環状道路を是非ご利用下さい!

➢ R7.10月に熊本西環状道路が地上熊本駅ICまで開通、卸売団地から近い場所からICを利用できます。

➢ 熊本西環状道路を経由する場合、国道3号を経由した場合と比較して平均25分の所要時間短縮が期待できます。

所要時間(分) ～熊本地方卸売市場→熊本ICの場合～ (くまもと田崎市場)

出発時刻	所要時間(分)	所要時間(分)
6:45	25分	63分
7:00	35分	56分
7:15	30分	51分
7:30	27分	54分
7:45	28分	53分
8:00	29分	49分
8:15	26分	49分
8:30	26分	50分
8:45	26分	57分
9:00	27分	56分
9:15	26分	61分
9:30	26分	60分
9:45	28分	58分
10:00	28分	55分
10:15	28分	53分
10:30	28分	51分
10:45	28分	48分
11:00	28分	46分
11:15	28分	43分
11:30	28分	41分
11:45	28分	39分
12:00	28分	37分
12:15	28分	35分
12:30	28分	33分
12:45	28分	31分
13:00	28分	29分
13:15	28分	27分
13:30	28分	25分
13:45	28分	23分
14:00	28分	21分
14:15	28分	19分
14:30	28分	17分
14:45	28分	15分
15:00	28分	13分
15:15	28分	11分
15:30	28分	9分
15:45	28分	7分
16:00	28分	5分
16:15	28分	3分
16:30	28分	1分
16:45	28分	0分
17:00	28分	0分
17:15	28分	0分
17:30	28分	0分
17:45	28分	0分
18:00	28分	0分

平均 約57分
 平均 約28分
 約25分短縮

熊本地方卸売市場 (くまもと田崎市場)

花園 Hanazono 出口 EXIT

熊本西環状道路を使えば スイスイ!

渋滞のない、快適な熊本を走るために、あなたの行動をちょっと変えてみませんか?
 熊本県交通渋滞対策協議会

(問い合わせ)
 熊本県庁 企画部 企画課 096-382-1111
 熊本県 国土交通政策課 096-333-2377
 熊本県 都市開発課 096-328-2510

4章 セミコンテクノパーク周辺の渋滞対策

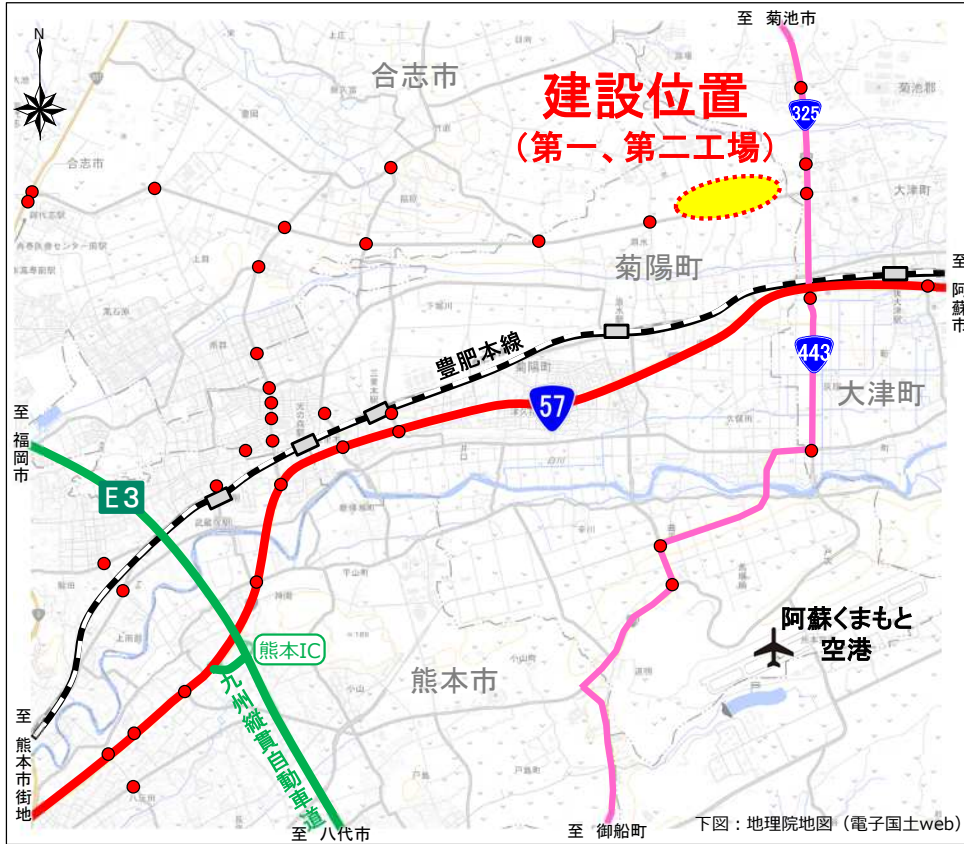
4. セミコンテクノパーク周辺の渋滞対策

4-1. 半導体工場の進出

○半導体受託生産で世界シェアトップのTSMC社が熊本県菊陽町に半導体工場を建設。国内企業等が出資する、**子会社JASM(株)*が工場を建設し、令和6年12月までに操業開始した。**

○2つの工場への投資額を3.2兆円と仮定した上で、**半導体産業集積による熊本県への2030年までの経済波及効果は13.4兆円**と試算されている(九州経済調査協会より)。
※正式名称: Japan Advanced Semiconductor Manufacturing株式会社

●JASM社工場の建設位置



- 【凡例】**
- : 主要渋滞箇所
 - : 高速道路
 - : 直轄国道
 - : 補助国道

●JASM社新工場概要



JASM社外観 (事務局撮影)

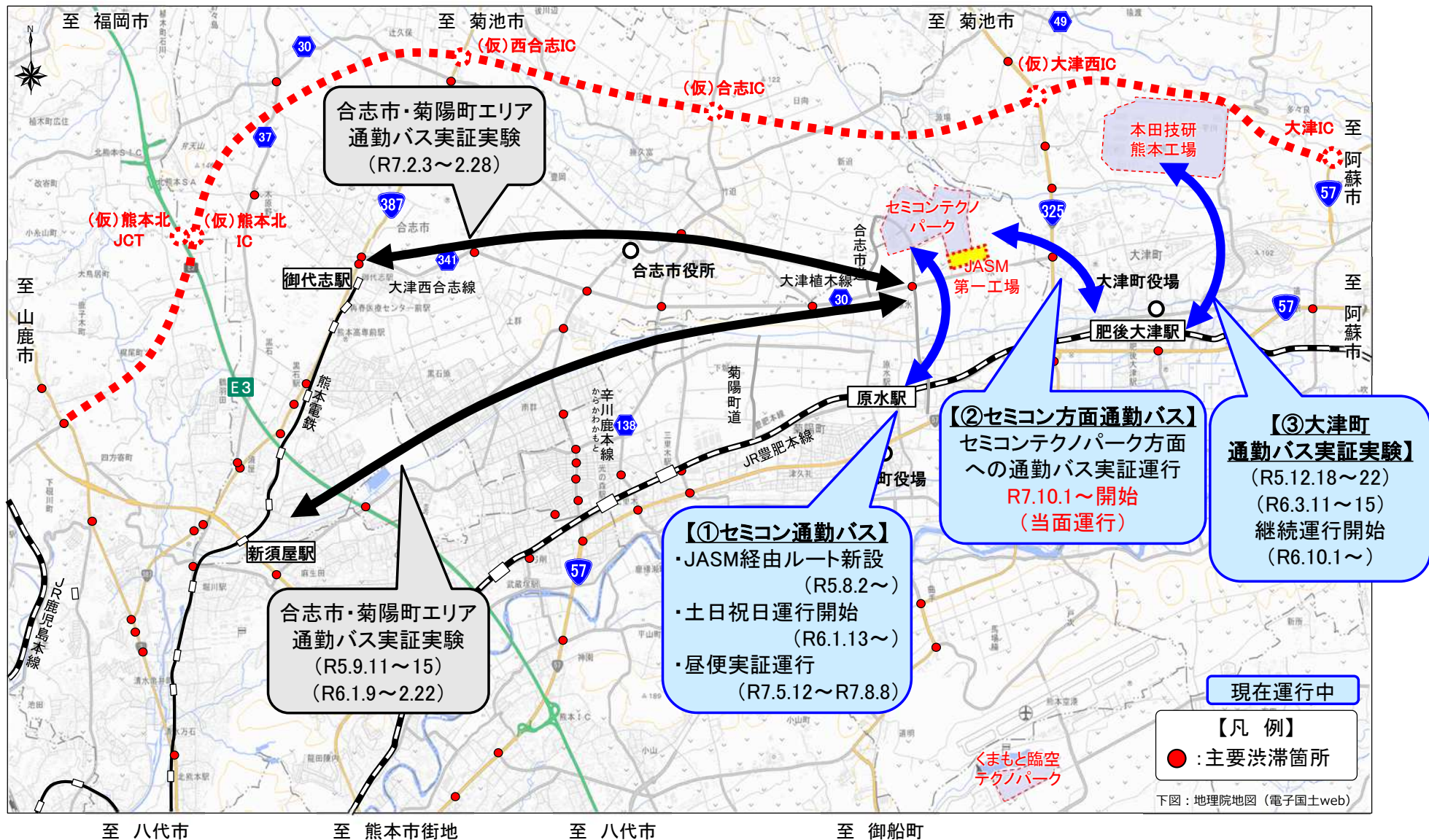
	第1工場	第2工場
建設開始	2022年4月	2025年10月
生産開始	2024年10~12月	2027年12月(予定)
生産品目	12~28ナノメートルのロジック半導体	3ナノメートルのロジック半導体
敷地面積	21.3ha	32.1ha
月間生産能力 (300 ^{mm} ウェハー換算)	計10万枚以上	
設備投資額	計225億米ドル超(日本円で約3兆4千億円)	
雇用	約3,400人以上	
JASM株式保有割合	TSMC:約86.5%、ソニーグループ:約6% デンソー:約5.5%、トヨタ:約2%	
経済効果	半導体産業集積による熊本県への2030年までの経済波及効果は13.4兆円 <small>※九州経済調査協会の試算(2つの工場への投資額を3.2兆円と仮定)</small>	

出典: 熊本第2工場 年内着手 . 熊本日日新聞. 2024-02-07. 朝刊, p. 1.
 TSMC熊本第2工場 本体着工. 熊本日日新聞(熊日電子版). 2025-10-24.
 TSMC 熊本で先端半導体国内初3ナノ生産へ. 熊本日日新聞(熊日電子版). 2026-02-05.
 九州地域における半導体関連設備投資による経済波及効果の更新について(公益財団法人九州経済調査協会). 2024-12-14

(1) ソフト施策の取り組み状況一覧

○セミコンテクノパーク周辺のソフト施策としては平成27年度からセミコン通勤バス運行が原水駅発着で運行されており、その後も通勤バスの実証実験が複数路線で行われるなど、混雑緩和に向けた取り組みが進んでいる。

○現在は、原水駅発着のセミコン通勤バス^{はらみず}の他、大津町エリアの通勤バス(令和6年10月から継続運行)や、大津町のセミコン方面への通勤バス(令和7年10月から実証運行)が運行している。

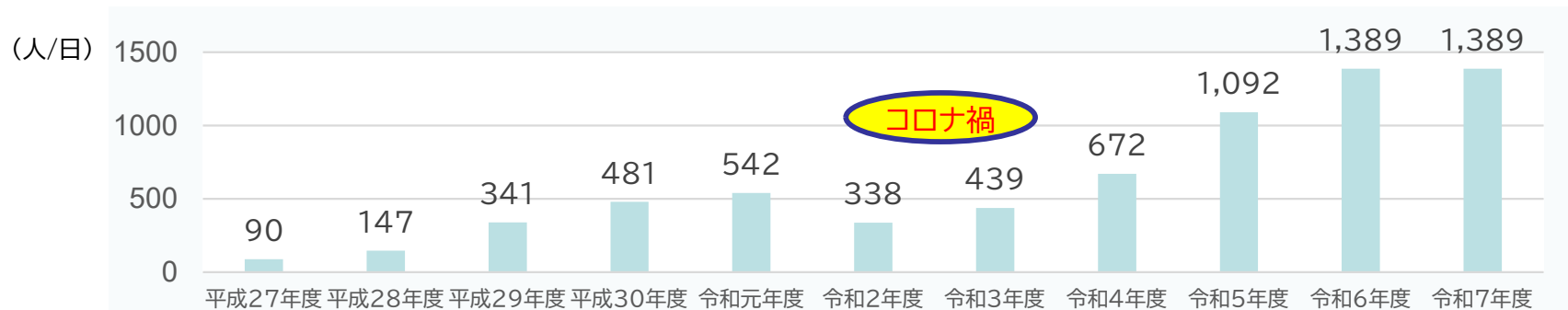


(2) ソフト施策の取り組み状況【①セミコン通勤バス(菊陽町)】

表 セミコン通勤バスの利用状況(平成27年度以降の利用実績)

	運行期間	運行日数	利用者数(延べ)		運行内容(増便の経過)
			総数	1日平均	
平成27年度	7月～3月	181日	16,235人	90人	朝4便・夕8便
平成28年度	1年間	249日	36,530人	147人	朝5便・夕8便
平成29年度	1年間	244日	83,302人	341人	7月:朝5便→7便
平成30年度	1年間	243日	116,988人	481人	6月:朝7便→8便
令和元年度	1年間	244日	132,277人	542人	朝8便・夕8便
令和2年度	1年間	244日	82,515人	338人	朝8便・夕8便
令和3年度	1年間	246日	107,968人	439人	朝8便・夕8便
令和4年度	1年間	248日	166,536人	672人	6月:朝8便→11便、9月:夕8便→10便 2月:朝11便→12便
令和5年度 (平日のみ)	1年間	244日	266,488人	1,092人	7月:朝12便→13便、夕10便→11便 8月:朝13便→19便、夕11便→16便 10月:朝19便→21便、夕16便→17便 1月:土日祝日運行開始(朝3便、夕3便)
令和6年度 (平日のみ)	1年間	241日	334,801人	1,389人	4/1～臨時便を朝夕各3便増便 ※以後利用者減に応じて臨時便を減便 8/1 朝24便・夕20便 計44便 3/17 朝26便・夕20便 計46便
令和7年度 (平日のみ)	4月～11月末時点	164日	227,865人	1,389人	5/12 昼便実証運行開始 10/1 朝27便・夕20便 計47便

表 利用者数の推移(1日平均)



(2) ソフト施策の取り組み状況 【②セミコン方面通勤バス(大津町)】

《運行概要》

- 【実施期間】令和7年10月1日(水)～当面運行 ※原則平日のみ
- 【対象】セミコンテクノパーク内企業従業員のうち、大津町在住の従業員、関連企業及び出張者、学生等
- 【設定ルート】大津町内停留所5箇所(経由)～セミコンテクノパーク
- 【便数】朝3便(6時～8時台終)、夕3便(18時～20時台終)
- 【運賃】210円～300円
- 【財源】熊本県広域連携支援事業交付金

※令和7年10月1日からの運行開始に合わせ、肥後大津駅北口に新たにバス転回広場を整備し、同日供用開始



【出典】国土地理院ウェブサイト



運行日	時刻	乗車人数	運賃
平日	6:00	10	210円
平日	6:30	10	210円
平日	7:00	10	210円
平日	18:00	10	210円
平日	18:30	10	210円
平日	19:00	10	210円

通勤通学に!どなたでも利用できます!

渋滞解消にチャレンジ!

運行開始

セミコンテクノパーク～大津

朝夕3往復 通勤バス

運行開始日 2025年10月1日(水)～当面運行

通勤バスは、メリットがいっぱい!

運行時間 乗車料 回数制限 経路詳細

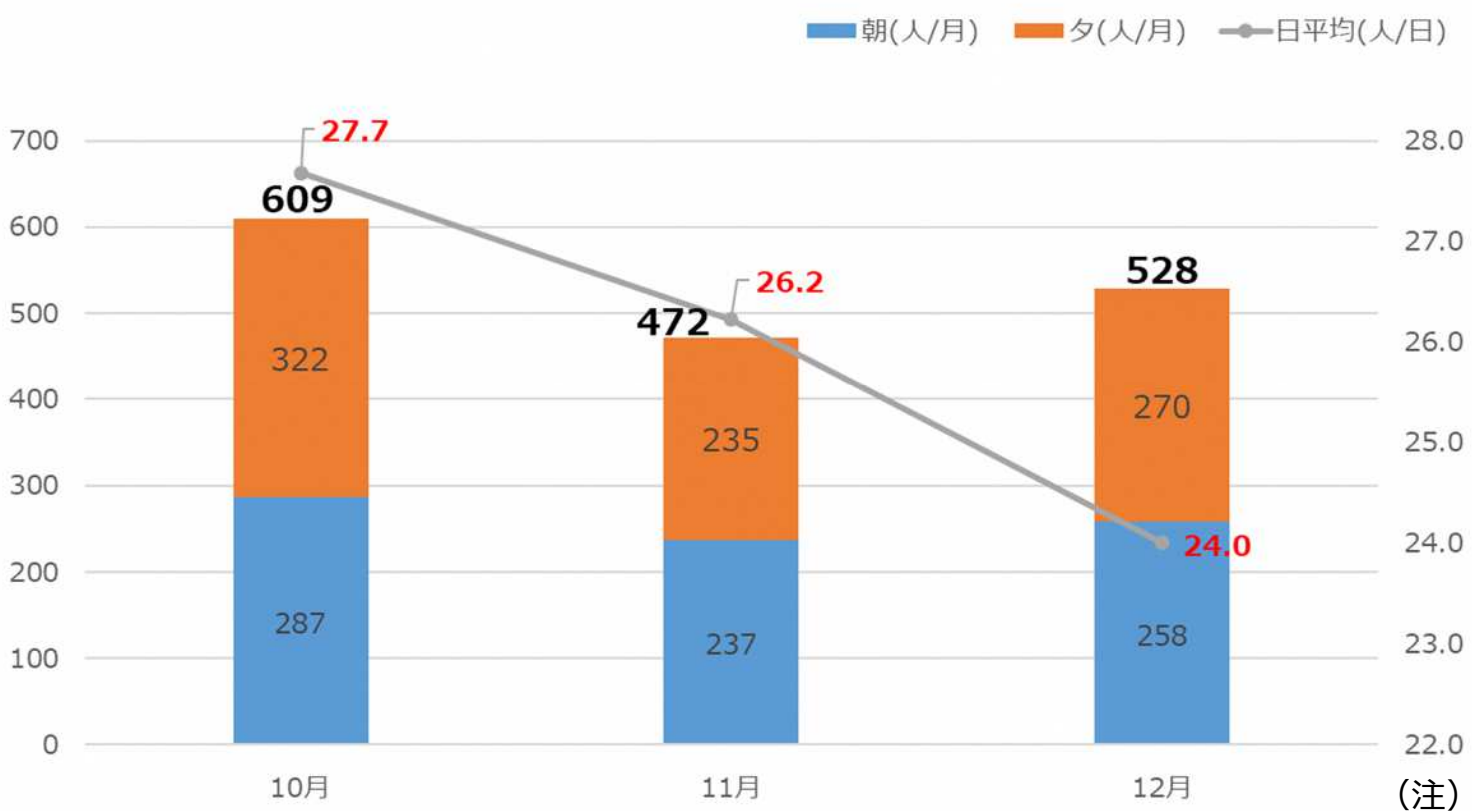
主催者:大津町・菊陽町

【出典】大津町提供資料

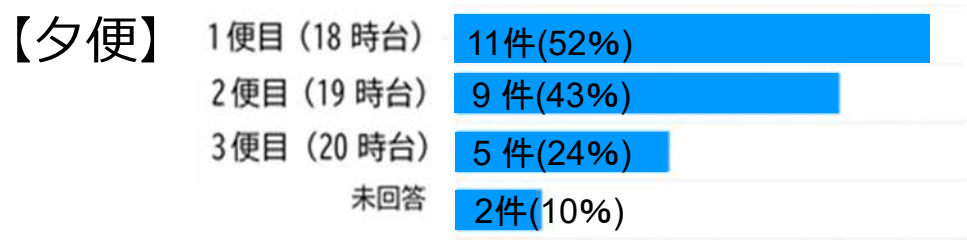
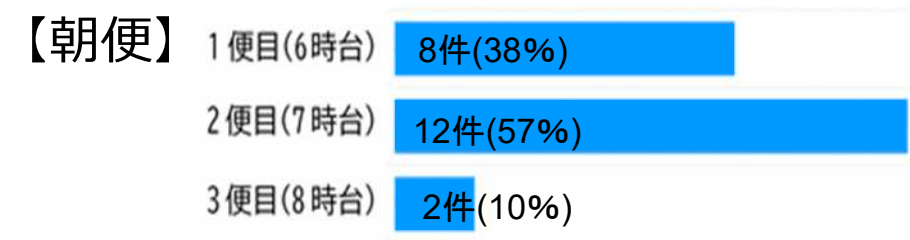
(2) ソフト施策の取り組み状況【②セミコン方面通勤バス(大津町)】 ※利用人数

○平均28人/日の利用と、採算ラインの62人には届いていない。
 ○利用便数が最も多いのは、朝7時台、夕18時台

セミコン方面通勤バス乗客数推移 (令和7年12月末時点)



利用便数 (利用者向けアンケート調査より) ※回答人数 59人



(2) ソフト施策の取り組み状況 【③大津町通勤バス実証実験(大津町)】 ※運行概要

○大津町渋滞対策プロジェクトチームが主体となり、2回の実証実験を経て10月から継続的に通勤バスを運行中。

《これまでの実証実験》

- 第1弾：令和5年12月18日(月)～12月22日(金) 平日5日間 ※発着場所：肥後大津駅 南口 ※運賃無料
延利用者：1,589人 ◆平均利用者：朝便 163人・夕便 155人 (1日あたり318人)
- 第2弾：令和6年3月11日(月)～3月15日(金) 平日5日間 ※発着場所：肥後大津駅 北口 ※運賃無料
延利用者：854人 ◆平均利用者：朝便 91人・夕便 80人 (1日あたり171人)

《継続的運行概要》

- 【実施期間】令和6年10月1日(水)～令和7年2月21日(金) ※令和6年度共創MaaSプロジェクト外事業活用(国土交通省)
令和7年2月24日(月)～自主運行継続(当面の間)
- 【対象】本田技研工業(株)を主軸とした周辺企業の従業員のうち、主にJR豊肥本線沿線に居住の在住者
- 【設定ルート】肥後大津駅北口～本田技研工業(株)熊本製作所構内
※本田技研工業(株)敷地内に停留所3箇所を新規に設置
- 【運賃】210円～290円(R7.10.1改定)



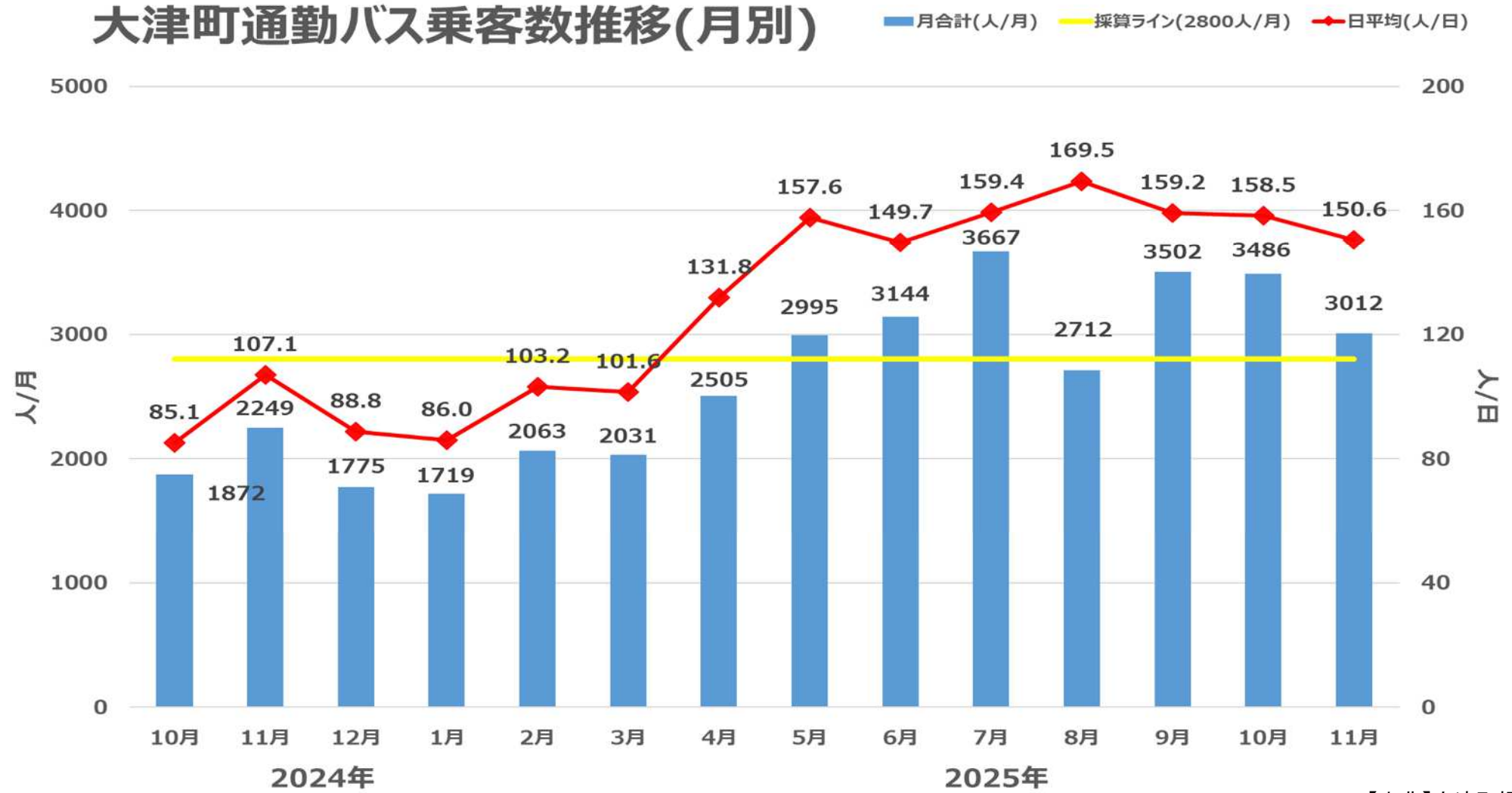
出典：国土地理院ウェブサイト

【出典】大津町提供資料

(2) ソフト施策の取り組み状況【③大津町通勤バス実証実験(大津町)】 ※利用者数

○運行当初は平均85人/日の利用であったが、令和7年4月以降、利用者が急増し、200人/日を超える日もある。
 令和6年10月:朝 平均48人、夕 平均37人 計 85人
 令和7年11月:朝 平均84人、夕 平均67人 計151人 ※約1.8倍の増
 ○増加の主な要因は、人事異動に伴う転勤者及び高校生の新規利用、出張者の利用が挙げられる。

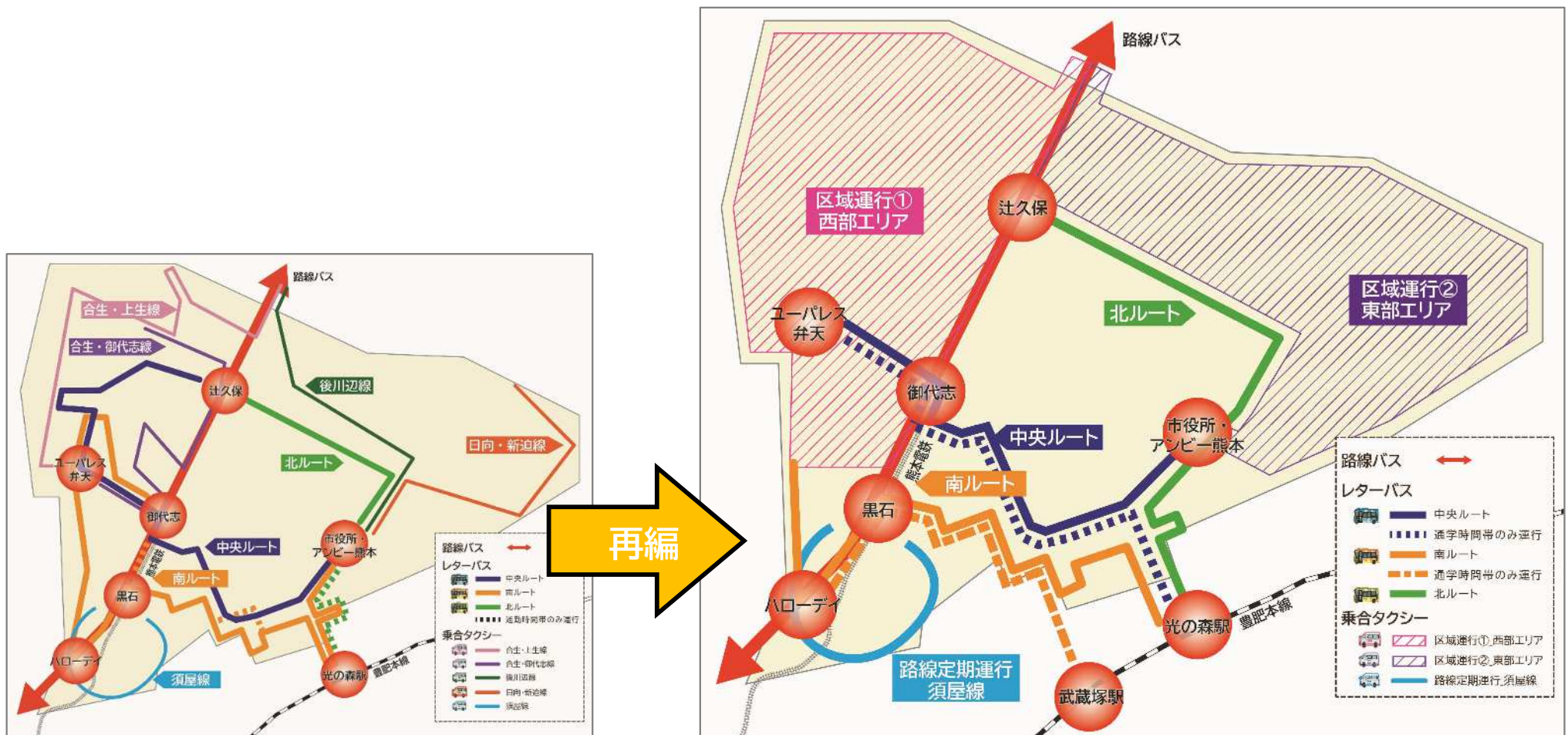
大津町通勤バス乗客数推移(月別)



【出典】大津町提供資料

(2) ソフト施策の取り組み状況【④コミュニティ交通再編について(合志市)】

【事業概要】 利便性の高い公共交通網構築のため、レターバスと乗合タクシーの運行範囲並びにルート及び運行ダイヤを見直します。
 【実施期間】 令和7年10月1日(水)から



(2) ソフト施策の取り組み状況【④コミュニティ交通再編について(合志市)】

○レターバスについては、運行ルートと便数を大幅に変更します。

南ルート

- ・発着を「老人憩いの家～光の森駅」に変更し、鉄軌道との接続を強化します。
- ・市外及び県外への移動を強化するため、武蔵塚高速バス停との接続を行います。
- ・通勤通学時間帯に「武蔵塚駅」へのルートを設定します。
- ・平日の運行本数を16便から26便に増便します。

北ルート

- ・発着を「辻久保～光の森駅」に変更し、鉄軌道との接続を強化します。
- ・路線長の延長に伴い、平日の運行本数を16便から12便に減便します。

中央ルート

- ・発着を「ユーパレス弁天～アンビー熊本」に変更し、利便性を増進します。
- ・通勤通学時間帯に「光の森駅」へのルートを設定します。
- ・平日の運行本数を10便から12便に増便します。



(2) ソフト施策の取り組み状況 【④コミュニティ交通再編について(合志市)】

○乗合タクシーについては、指定乗降場所への予約型乗合タクシーに変更することで、空便運行をなくし、運行の効率化を図ります。※須屋線を除く

西部エリア

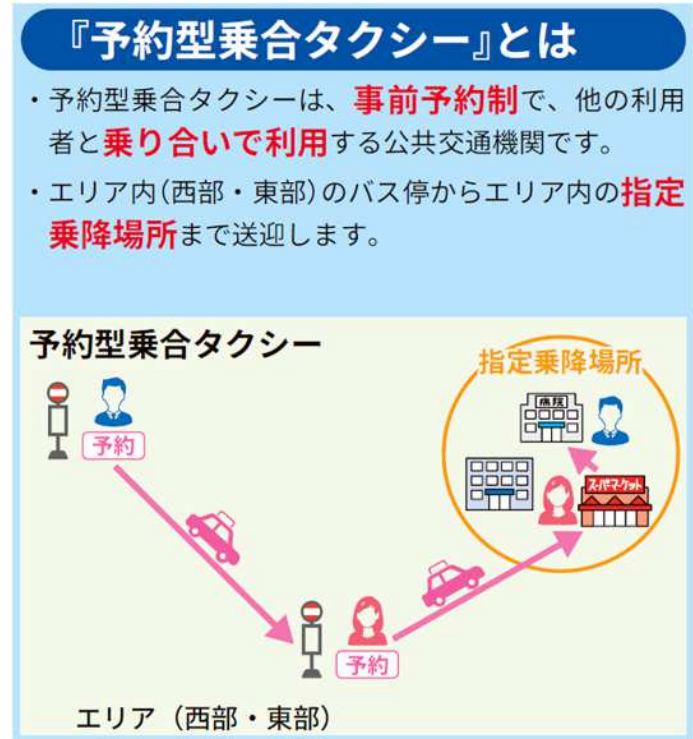
- ・「合生・上生線」と「合生・御代志線」の運行エリアを統合し、予約制の区域運行とします。
- ・現行ルートで対応できなかった移動需要に対応します。
(医療機関、商業施設他)
- ・レターバスの運行範囲を乗合タクシーに転換するため、極端な利便性低下にならないよう平日毎日運行とします。
- ・運行本数を4便から6便に増便します。

東部エリア

- ・「日向・新迫線」と「後川辺線」の運行エリアを統合し、方向性(市役所・アンビ一行、泗水行)を持った予約制の区域運行とします。
- ・現行ルートで対応できなかった移動需要に対応します。
(商業施設他)
- ・運行日を週3日(月・水・金)に設定し、運行本数を4便から6便に増便します。

須屋線

- ・現行ルートで対応できなかった移動需要に対応します。
(人口集中地・商業施設他)
- ・運行日を週3日(火・木・金)に変更し、運行本数を4便から5便に増便します。



【指定乗降場所とは】

- 乗用タクシー事業と“線引き”を行うため、「指定乗降場所」を設定(目的地を限定)

【乗降のルール】

- 右図参照
- 乗降場所は、指定乗降場所を絡めた移動に限定する。

	降車	居住地側バス停	指定乗降場所
乗車			
居住地側バス停		×	○
指定乗降場所		○	○

(2) ソフト施策の取り組み状況【④コミュニティ交通再編について(合志市)】

●運賃について

- ・大人:150円(障がい者割引:80円)
子ども(小学生以下):80円(障がい者割引:40円)
※運賃に変更はありません
- ・定期券販売対象拡大
65歳以上の高齢者または障害者手帳を所有している市民に加え、学生を対象にすることで、通学目的での利用者の利便性を向上させます。
- ・市政施行20周年の記念事業として、再編開始の令和7年10月1日(水)から13日(月)の期間を運賃無料とし、事業の周知を図ります。

●市民説明会

日	時間	会場
R7年9月1日(月)	午後2時～3時	市役所
R7年9月2日(火)		西合志図書館
R7年9月3日(水)		須屋市民センター
R7年9月4日(木)	午前10時～11時	みどり館
R7年9月5日(金)		野々島市民センター

- ・市民説明会を5カ所で実施します。
- ・予約型乗合タクシーの概要や利用方法については、各区・団体などの要望に合わせて、個別の説明会を実施します。

●今後の予定

- ・令和7年12月から令和8年1月の間、レターバスを22時まで運行する実証実験を行います。

(2) ソフト施策の取り組み状況【⑤レターバスの夜間実証実験について(合志市)】

中央ルート

	ユーパレス	御代志	すずかけ台北	光の森駅	
光の森 駅方面 行き	第6便	17:00	17:08	17:23	17:46
	第8便	19:01	19:09	19:24	19:47
	第9便	20:09	20:17	20:32	20:55
	第10便	21:02	21:10	21:25	21:48

ユーパレス
方面行き

	光の森駅	すずかけ台北	御代志	ユーパレス	
ユーパレス 方面行き	第6便	18:01	18:17	18:38	18:46
	第8便	20:02	20:18	20:39	20:47
	第9便	21:10	21:26	21:47	21:55
	第10便	22:03	22:19	22:40	22:48

北ルート

光の森
駅方面
行き

	辻久保	合志市役所	アンビー	光の森駅	
光の森 駅方面 行き	第6便	16:30	16:42	16:47	17:03
	第8便	18:04	18:16	18:21	18:37
	第9便	19:06	19:18	19:23	19:39
	第10便	19:38	19:50	19:55	20:11
	第11便	20:40	20:52	20:57	21:13
	第12便	22:14	22:26	22:31	22:47

辻久保
方面行き

	光の森駅	アンビー	合志市役所	辻久保	
辻久保 方面行き	第6便	17:18	17:36	17:38	17:49
	第8便	18:52	19:10	19:12	19:23
	第9便	19:54	20:12	20:14	20:25
	第10便	20:26	20:44	20:46	20:57
	第11便	21:28	21:46	21:48	21:59
	第12便	23:02	23:20	23:22	23:33

概要・背景

令和7年10月の合志市コミュニティ交通の再編に伴い、現在、レターバス3ルート、乗合タクシー3ルート(うち2ルートは予約制)が合志市内を運行している。

その中でも、レターバス(中央ルート・北ルート)は、中高生の部活帰り等に利用できないなど、時間帯による公共交通空白が生じている。

内容紹介

市民の移動手段を確保するため、中央ルートと北ルートの帰宅時間帯のレターバスを増便する実証運行を行う。運行期間は、令和7年12月～令和8年1月の平日のみ中央ルートは8便、北ルートは12便増便する(左図)。

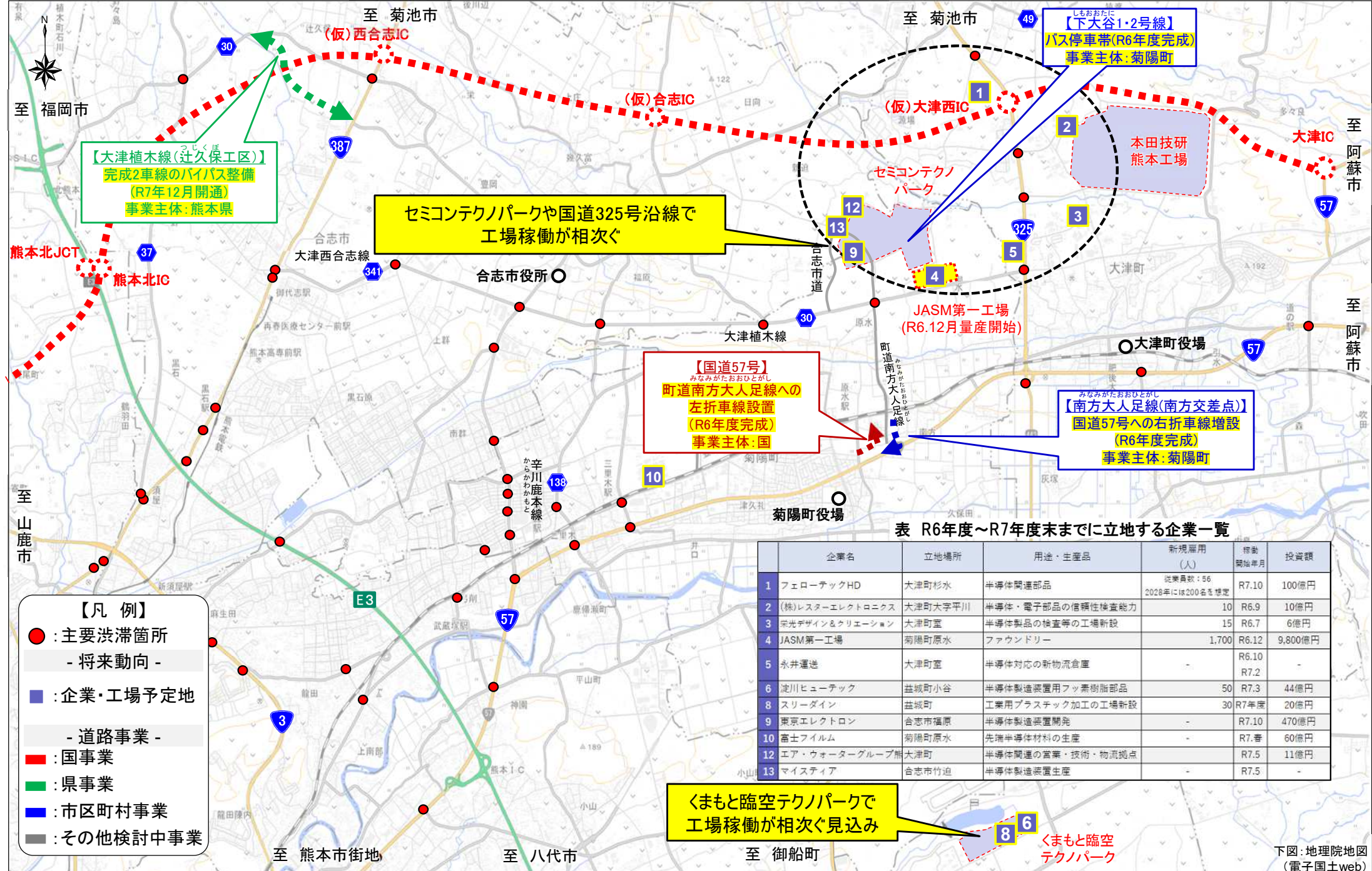
効果・展望

帰宅時間帯の利用ニーズを把握し、実証運行期間内の利用実績に基づいて、路線の増便・ダイヤ変更を検討する。

12月から一部路線で新しいバスが走ります。
デザインも変わりました!



(1) セミコンテクノパーク周辺将来動向【①現況・R7年度末時点】



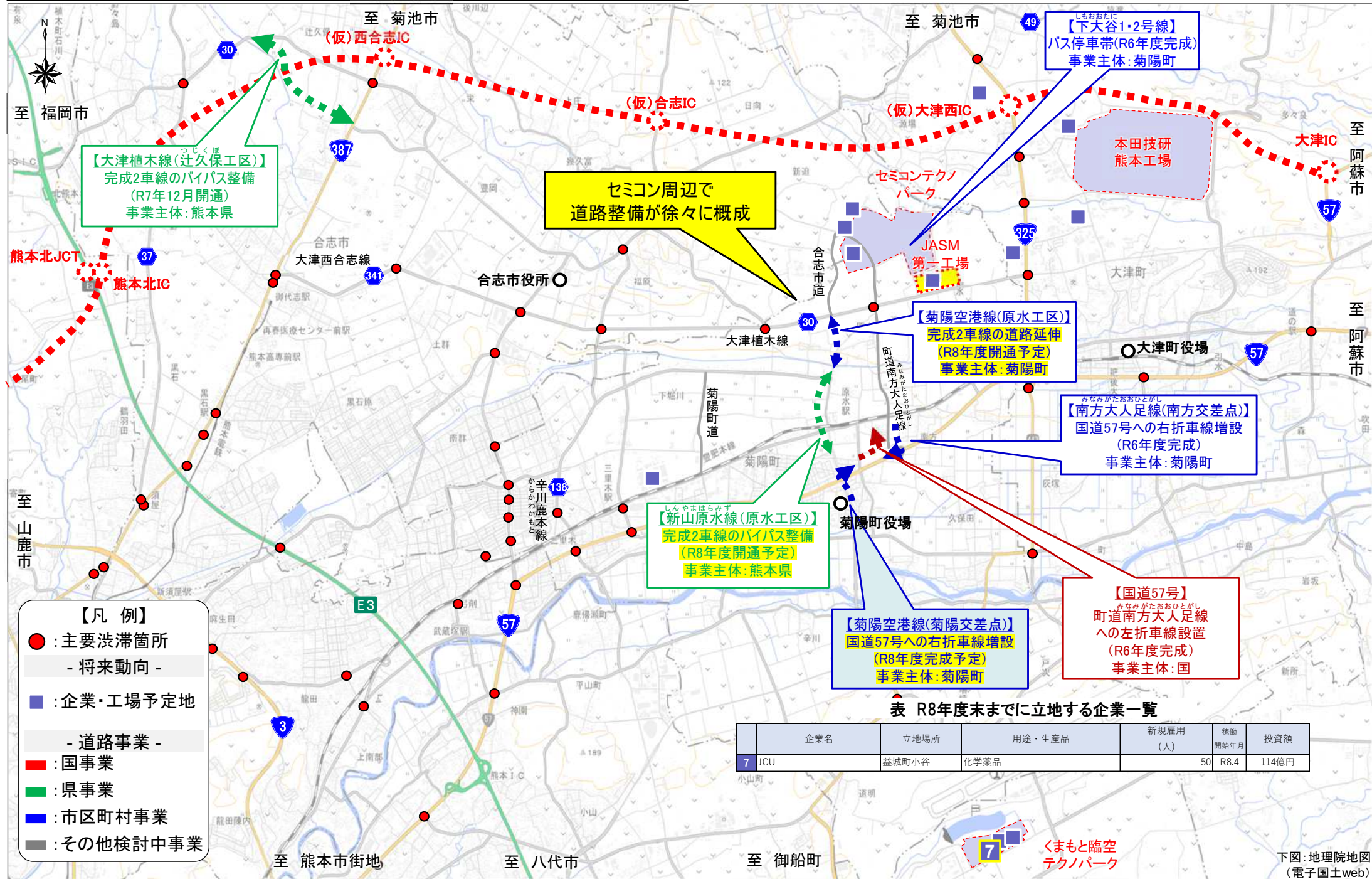
セミコンテクノパークや国道325号沿線で工場稼働が相次ぐ

【国道57号】
みなみがおおひとがし
町道南方大人足線への
左折車線設置
(R6年度完成)
事業主体:国

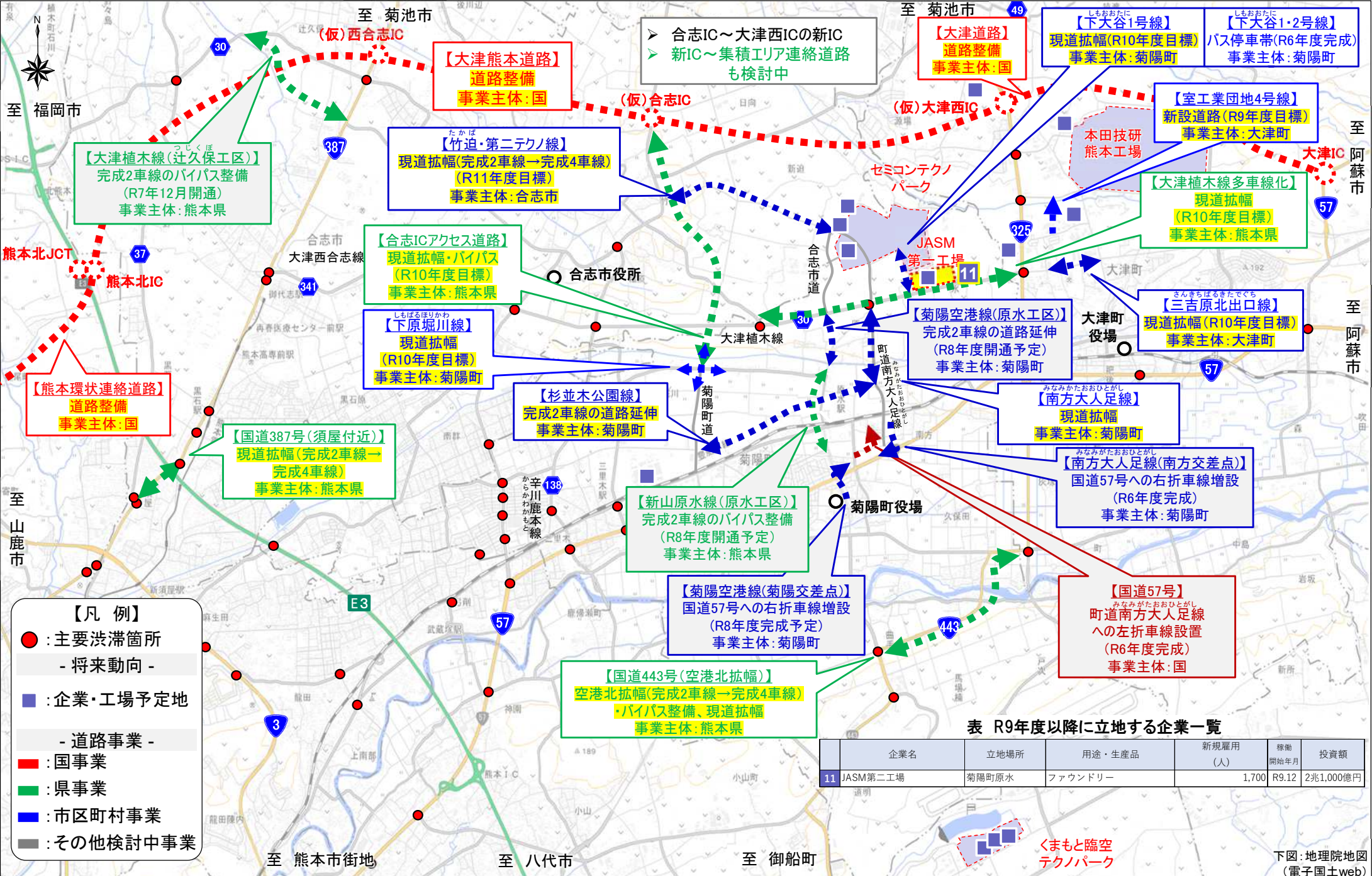
【南方大人足線(南方交差点)】
みなみがおおひとがし
国道57号への右折車線増設
(R6年度完成)
事業主体:菊陽町

くまもと臨空テクノパークで
工場稼働が相次ぐ見込み

(1) セミコンテクノパーク周辺将来動向【②R8年度末】



(1) セミコンテクノパーク周辺将来動向【③R9年度以降】



		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11~	備考	
		短期:3年程度 (JASMや企業進出が完了)			現在	中長期:4年後~ (道路事業鉄道が徐々に概成)			対策時期未定	
開発計画	合志市	関連企業の進出・宅地造成				企業進出の継続				
	菊陽町	第一工場建設	●第一工場生産開始		第二工場建設	●第二工場稼働目標				
	大津町	関連企業の進出				企業進出の継続			●JR新駅設置	
	周辺地域	産業用地造成				企業進出操業開始				
道路事業の展開	熊本河川国道	熊本河川国道		中九州横断道路(大津熊本道路):完了						時期未定
	熊本県	熊本県		●南方交差点左折レーン設置	●新山原水線開通予定	●大津植木線多車線化(目標)		●国道387号拡幅		●国道443号
	合志市	合志市		●大津植木線辻久保工区開通			●合志ICアクセス道路開通予定(目標)		●空港北側拡幅	
	菊陽町	菊陽町		●交差点改良(短期施策)19箇所	●バスベイ整備(短期施策)10箇所		●竹迫・第二テクノ線開通予定(目標)		●県道大津植木線の主要交差点の立体化	
	大津町	大津町		●バスベイ整備(短期施策)10箇所			●下原堀川線拡幅(目標)		●新IC~集積エリアの連絡道路	
合志市	合志市		●南方交差点右折レーン増設			●菊陽空港線開通予定	●下大谷1号線拡幅(目標)		●杉並木公園線(目標)	
菊陽町	菊陽町		●下大谷1・2号線バス停車帯	●菊陽交差点右折レーン増設			●南方大人足線拡幅(目標)			
大津町	大津町					●三吉原北出口線開通予定(目標)				
ソフト施策	熊本県	熊本県		通勤バス						
	合志市	合志市		時差出勤の推奨						
	菊陽町	菊陽町		セミコン通勤バス						
	大津町	大津町		通勤バス実証運行(肥後大津駅~本田技研工業間)			効果検証→対策継続実施			
		通勤バス実証運行(大津町~セミコン方面)								
		現在								

エリアWGの主な議論

小項目	R5		R6		R7		R8		R9		R10		R11~		備考
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; font-size: small;">短期: 3年程度 (JASMや企業進出が完了)</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; font-size: small;">中長期: 4年後~ (道路事業鉄道が徐々に概成)</div> </div>														
地域の交通課題	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 40%;">交通量調査実施</div> <div style="width: 20%; text-align: center;">現在</div> <div style="width: 40%;">継続実施で変化把握</div> </div>														対策時期未定
将来交通 需要予測	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 40%;">開発交通量予測</div> <div style="width: 40%;"></div> </div>														
課題に対する 対策検討	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 40%;"> 【短期】ソフト対策実施・支援 交差点改良等 </div> <div style="width: 20%;"></div> <div style="width: 40%;"> 継続実施 効果検証→対策 </div> </div>														
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 40%;">【中長期】対策検討</div> <div style="width: 40%;">【中長期】計画事業後の課題把握 新たな対策実施検討・実施</div> </div>														

5章 熊本県渋滞解消推進本部の取組み

5. 熊本県渋滞解消推進本部の取組み

(1) 熊本県渋滞解消推進本部

- 渋滞解消に向けた取組みを組織横断的に進めていくため、昨年度、知事をトップとする「熊本県渋滞解消推進本部」を設置。
- 道路施策と公共交通施策を両輪として、短期・中期・長期の対策を効率的・段階的に進めていく。

● 熊本県渋滞解消推進本部会議

日程	会議・内容
令和6年 6月5日	令和6年度第1回渋滞解消推進本部会議 渋滞解消に向けた取組みを組織横断的に迅速かつ強力に進めていくことを確認した
令和7年 3月14日	令和6年度第2回渋滞解消推進本部会議 今後取り組んでいく渋滞対策の方向性や目標とともに具体的な対策を示した
令和7年 7月14日	令和7年度第1回渋滞解消推進本部会議 セミコン周辺エリアを中心に対策の取組み状況を確認した
令和7年 12月18日	令和7年度第2回渋滞解消推進本部会議 交差点改良やオフピーク通勤の取組効果および各施策の進捗状況等を確認した



令和7年度第2回渋滞解消推進本部会議

● 熊本都市圏の渋滞解消に向けた取組み

県市で取り組む道路施策 ～車の『流れ』を良くする取組み～

加速化対策(短期): ~3年

交差点改良や信号制御の最適化 30箇所

市内) 主要渋滞箇所 8か所及びその周辺3か所 < 8/174(約5%) >
市外) 主要渋滞箇所 16か所及びその周辺3か所 < 16/52(約30%) >

■ 交差点改良や信号制御の最適化等の実施

<都市圏東部エリア> 14箇所: 熊本益城大津線など
<セミコン周辺エリア> 16箇所: 大津植木線など

■ バスベ이의整備による交通の円滑化

・熊本菊陽線など(10箇所)

■ 道路ネットワーク整備の着実な推進

・セミコンテクノパーク周辺道路、熊本西環状道路(池上工区)、熊本高森線((都)益城中央線)、大津植木線(辻久保工区)など

抜本対策(中期): 4~10年

主要渋滞箇所226箇所のうち約80箇所の改善に向け取組みを強力に推進

■ 道路ネットワーク整備の着実な推進

・セミコンテクノパーク周辺道路、中九州横断道路、国道3号植木バイパス、熊本西環状道路(砂原工区)など

■ 交差点改良や信号制御の最適化等の実施

・熊本空港線 他

■ 車から自転車などへの転換

・自転車・歩行者空間の整備

抜本対策(長期): 11年~

広域道路ネットワークの構築

・熊本都市圏3連絡道路
・中九州横断道路、国道3号植木バイパスなど



県市で取り組む公共交通施策 ～車から公共交通への『転換』を促す取組み～

加速化対策(短期): ~3年

年間利用者数

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

■ 公共交通の利便性向上及び利用促進

・利用促進キャンペーン、運転士不足対策など

■ 公共交通の輸送力強化と基盤整備

・豊肥本線の増便・増結や駅施設の改良整備 など

抜本対策(中期): 4~10年

公共交通分担率を2倍にする

■ 公共交通の輸送力強化と基盤整備

・「交通連合」の実現、空港アクセス鉄道整備など

抜本対策(長期)

持続可能な公共交通の維持

県市で取り組むその他施策

～ピーク時の交通を『分散』する取組み～

加速化対策(短期): ~3年

・1年以内に1万人規模の取組み・時差出勤等に取り組む企業200社

■ 集中する“時間”の分散

・官公庁や民間企業の時差出勤・在宅勤務を推進
※実施企業の宣言や認定制度等

■ 集中する“場所”の分散

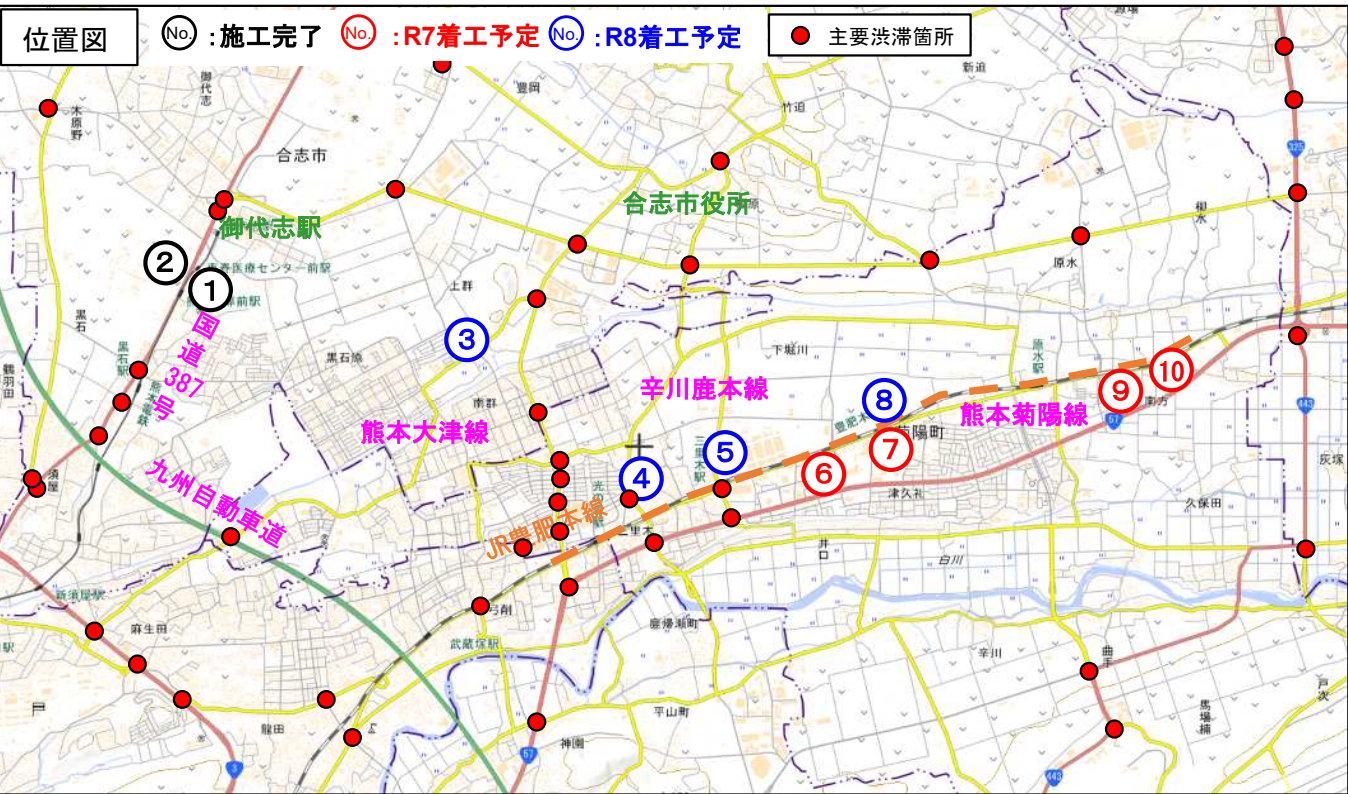
・既存道路ネットワークの利活用

※熊本県・熊本市調整会議資料を加工

5. 熊本県渋滞解消推進本部の取組み

(2) 加速化対策(短期) バスベイ整備の取組み状況

○車の「流れ」を良くする短期的な取組みとして、3年以内に10箇所のバスベイの整備を実施する。



No	市町	路線名	取組箇所	備考
①	合志市	(国)387号	再春医療センター前(上り)	R7.11月完了
②	合志市	(国)387号	再春医療センター前(下り)	R7.11月完了
③	合志市	(主)熊本大津線	合志南小前(下り)	R8着工
④	菊陽町	(一)辛川鹿本線	新成(上り)	R8着工
⑤	菊陽町	(一)辛川鹿本線	竹迫踏切(上り)	R8着工
⑥	菊陽町	(一)熊本菊陽線	頼山陽記念碑前(上り)	R7着工
⑦	菊陽町	(一)熊本菊陽線	自動車学校阿蘇製菓前(上り)	R7着工
⑧	菊陽町	(一)熊本菊陽線	自動車学校阿蘇製菓前(下り)	R8着工
⑨	菊陽町	(一)熊本菊陽線	南方(上り)	R7着工
⑩	菊陽町	(一)熊本菊陽線	入道入口(上り)	R7着工

《対策状況》

① 再春医療センター前上り



<対策前>



<対策後>

② 再春医療センター前 下り



<対策前>



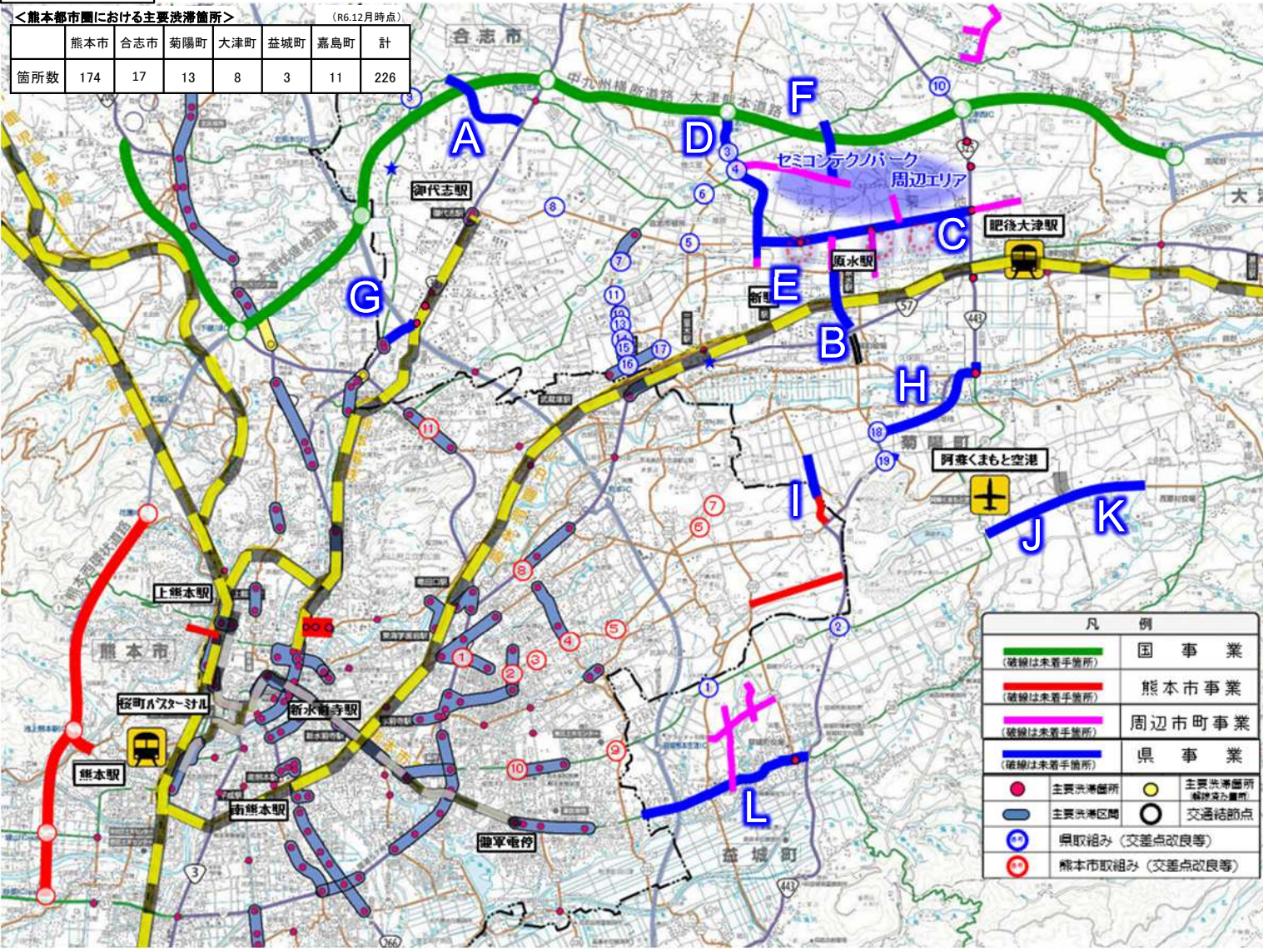
<対策後>

5. 熊本県渋滞解消推進本部の取組み

(3) 加速化対策(短・中期) 道路ネットワーク整備の取組み状況

○主要渋滞箇所226箇所のうち約80箇所の改善に向けて、国・県・市が連携し、道路ネットワーク整備を推進。
 ○県では、B新山原水線やC大津植木線(多車線化)など12箇所の道路事業を推進。

位置図



【県事業一覧】

No	対策箇所	進捗	主要渋滞箇所の対策事業
A	大津植木線(辻久保工区)	R7.12月供用	○
B	新山原水線(原水工区)	R8年度供用予定	○(R7年度追加)
C	大津植木線(原水工区)【多車線化】	R10年度供用予定	○
D	大津植木線(福原工区)【合志ICアクセス道路】	R10年度供用予定	
E	大津植木線(原水2工区)【立体交差化】		○
F	熊本大津線(竹迫工区)		
G	国道387号(須屋工区)		○
H	国道443号(空港北拡幅)		○
I	辛川鹿本線(辛川工区)		
J	堂園小森線(小谷工区)		
K	堂園小森線(布田拡幅)		
L	熊本高森線(4車線化)	R8.3月供用予定	○

5. 熊本県渋滞解消推進本部の取組み

(4) 加速化対策(短・中期) 道路ネットワーク整備の整備効果

A 大津植木線 辻久保バイパス

○渋滞緩和及び安全性の向上を図るため、バイパス整備を推進し、令和7年12月に開通。

位置図



完成状況(令和7年12月)



渋滞状況



⇒2月16日に交通量調査等を実施し、現在、開通効果をとりとまとめ中

5. 熊本県渋滞解消推進本部の取組み

(5) 加速化対策(短期) ソフト施策の取組み状況

○ピーク時の交通を「分散」する短期的な取組みとして、時差出勤等の取組みの県民運動化に向け、「熊本県渋滞対策パートナー登録制度」を令和7年5月8日に創設。

○9月には熊本都市圏を中心に、パートナー登録事業者をはじめ、官民連携による1万人規模での時差出勤を実施。

● 渋滞対策パートナー登録制度の概要

〈趣旨・目的〉

- ・官民が一体となった交通渋滞解消に向けた取組みの県民運動化に向け、「熊本県渋滞対策パートナー登録制度」を5月8日に創設。
- ・通勤行動の変容や、公共交通機関の利用促進など、交通渋滞の解消を目的とした取組みを行う民間企業等に「渋滞対策パートナー」として登録いただくことで、取組みの拡大を図り、交通渋滞の解消を目指す。

〈制度概要〉

- ・交通渋滞の解消を目的とした主に次の取組みを実施する民間企業等を、県において「渋滞対策パートナー」として登録し、HP等において公表。

① 交通量の分散に向けた取組み

- ▶ 時差出勤 等 ※交通量の分散は主に朝ピーク時間帯(7:30~8:30)を想定

② 交通量の抑制に向けた取組み

- ▶ テレワークの推進、公共交通機関の利用促進、独自の通勤バス運行 等

③ 公共交通サービスの提供の取組み

- ▶ 鉄道、バス、シェアサイクルなどの公共交通サービス提供 等

〈募集期間〉(令和7年度)

- ・令和7年5月8日(木)~令和7年8月29日(金)



令和7年度:275社が登録(目標200社)



● 時差出勤の取組概要

〈官民連携での時差出勤の推進〉

- ・9月1日(月)~9月30日(火)の期間において、熊本県職員及び熊本市職員に加え、熊本県渋滞対策パートナー登録制度の登録企業(時差及び在宅勤務等を取組み内容に掲げる企業)等に勤務する者で、朝のピーク時(7:30~8:30)を避けた時間帯に通勤・テレワークを実施。

目標

官民連携で1万人/日が時差出勤またはテレワーク対応



時差出勤又はテレワーク 実施者数 (R7.9)

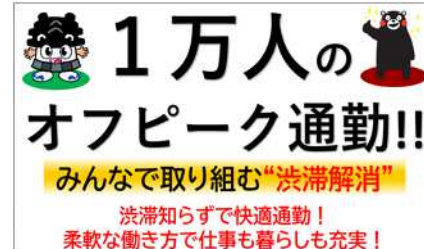
10,687人

(実績内訳) 熊本県:1,467人、熊本市:1,398人、民間企業:7,822人

〈効果検証〉

- ・効果測定を行い、**効果を見える化**。時差出勤等の定着を図る。

⇒2市4町(熊本市、合志市、菊池郡大津町、菊陽町、上益城郡嘉島町、益城町)の主要渋滞箇所から複数地点を抽出の上、効果を測定した。



5. 熊本県渋滞解消推進本部の取組み

(6) 加速化対策(短期) ソフト施策の取組み効果

●時差出勤の取組成果

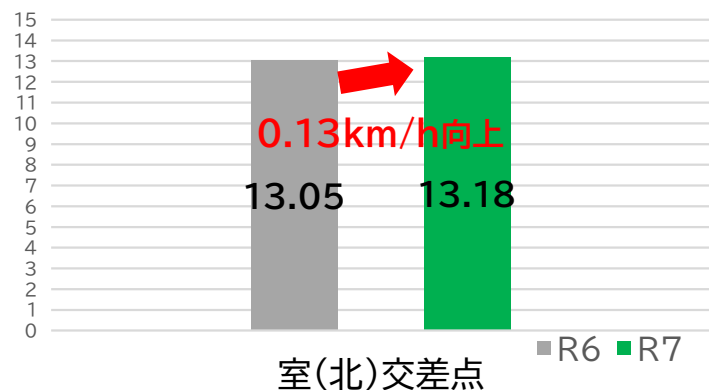
※7:30～8:30の交通量の比較(R6年9月対R7年9月)、Hondaフローティングカーデータを用いた推計値

◆室(北)交差点(国道325号)

◆室(北)交差点の車両通過台数の変化



◆室(北)交差点の平均速度の比較(7:30～8:30)



- 室(北)交差点の北部に、登録事業者がおよそ8事業者立地(1日平均取組者数約3,956名)
- 午前7時30分～午前8時30分の同交差点への東、南及び西側からの流路で、**約26%交通量の減少**を確認
- 3方向平均の地点通過平均速度が、**約0.1km/h向上**

5. 熊本県渋滞解消推進本部の取組み

(8) 加速化対策(短期) ソフト施策の取組み効果

●時差出勤の取組成果

※7:30～8:30の交通量の比較(R6年9月対R7年9月)、Hondaフローティングカーデータを用いた推計値

◆神水交差点(国道57号)



朝ピーク時間帯の交通量

約8.4%減

- 神水交差点の北西部に、登録事業者がおよそ26事業者立地(1日平均取組者数約1,827名)
- 午前7時30分～午前8時30分の同交差点への南及び東側からの流路で、約8.4%交通量の減少を確認
- 2方向平均の地点通過平均速度が、約0.3km/h向上

◆田迎6丁目交差点(国道266号)



朝ピーク時間帯の交通量

約26.2%減

- 田迎6丁目交差点の北部に、登録事業者がおよそ55事業者立地+熊本市(1日平均取組者数約2,409名)
- 午前7時30分～午前8時30分の同交差点への南及び西側からの流路で、約26%交通量の減少を確認
- 2方向平均の地点通過平均速度が、約1.5km/h向上

5. 熊本県渋滞解消推進本部の取組み

(9) 加速化対策(短・中期) ソフト施策の取組状況

○熊本県地域公共交通計画については、現行計画(令和3年度～令和7年度)の期間満了に伴い、現行計画において不足していた「各モードに求められるサービス水準の設定」や「異なるモード間の連携」、「行政による投資方針」の観点を明確化するほか、『くまもと新時代共創基本方針・総合戦略』に位置付けられた渋滞解消や地域の移動手段の確保、「交通連合」の実現に係る取組み等を反映し、新たな計画として取りまとめる。

●熊本県地域公共交通計画(素案)

計画の位置付け

総合計画 総合戦略
くまもと新時代共創基本方針(R6)
くまもと新時代共創総合戦略(R6)

県計画
まちづくり政策
熊本都市圏都市交通マスタープラン(R8)
熊本都市圏総合交通戦略(H30)
熊本県都市計画区域マスタープラン(R8)

市町村の地域公共交通計画

上位計画を踏まえて策定
熊本県地域公共交通計画

対象地域 熊本県全域
※県域をまたいで運行する鉄道、路線バス等については関連する県と連携。

計画期間 令和8年4月～令和13年3月(5年間)

将来の地域社会のビジョンと目指す公共交通網の姿
～「くまもと新時代共創基本方針・総合戦略」との関係～

①こどもたちが笑顔で育つ熊本

②世界に開かれた活力あふれる熊本

③いつまでも続く豊かな熊本

都市圏幹線・地域幹線・コミュニティ交通のネットワーク イメージ

目指す将来像 交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なくアクセスできる社会

計画の目標 ～10年後「公共交通2倍」&「交通空白地ゼロ」を達成するサービス水準の実現～

①都市圏幹線

熊本市中心市街地から放射8方向への基幹公共交通軸(幹線8方面)を運行する、拠点間の1日当たり輸送量が150人以上(鉄道の場合は輸送密度概ね2,000人以上)の路線バスや鉄軌道

数値指標		目標(令和6年度比)	設定の考え方
都市圏幹線の運行水準	路線バス	実車(列車)走行キロ 合計1.3倍以上	10年後の公共交通2倍に向け、 方面ごとに現状維持～1.5倍の サービス水準
	鉄軌道		

②地域幹線

県内の拠点間を運行する、方面別の1日当たり輸送量が15人以上150人未満(鉄道の場合は輸送密度概ね2,000人未満)の路線バスや鉄道

数値指標		目標(令和6年度比)	設定の考え方
地域幹線の運行水準	路線バス	実車(列車)走行キロ 合計1.3倍以上	10年後の公共交通2倍に向け、 方面ごとに1.3倍以上の サービス水準
	鉄道		

③コミュニティ交通

輸送量15人未満の路線をはじめとする、行政、地域、交通事業者等が連携の上、適切な車両サイズや交通モードで運行する有償運行

数値指標		目標	設定の考え方
コミュニティ交通の運行水準	路線定期運行	60分以内で公共交通にアクセス可能なサービス水準を確保	10年後の各市町村の「交通空白地の数:0」に向け、公共交通を利用して複数パターンでの移動が可能な運行内容・サービス水準
	区域運行		

5. 熊本県渋滞解消推進本部の取組み

(9) 加速化対策(短・中期) ソフト施策の取組状況

●熊本県地域公共交通計画(素案)

計画の基本的な方針		目標達成のために実施する施策・事業	
① 県内の既存の交通資源の総点検と最高効率での活用の追求	<ul style="list-style-type: none"> 県内の活用可能な既存の車両等をすべて洗い出し、情報を整理する 目標の実現に向けて、事業者や業界の垣根を越えた資源の融通をはじめ、資源の最高効率での活用を追求する 	<ul style="list-style-type: none"> 運転士、車両等の輸送資源の保有・運用状況の整理、データベース化 各地域における路線別のサービス水準の設定・強化 共同経営の深化(車両・人員・営業所等の共有化、運用の標準化等) 複数路線間・モード間におけるダウンサイジング、利便性向上の取組みへの支援 分野間での共創の推進 	
② 投資による供給力の強化 利便性及び持続可能性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 交通基盤や人材、新技術等に対する投資を通じて「負のスパイラル」からの脱却を図り、既存の資源では不足する供給力の強化、さらなる利便性及び持続可能性の向上を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線バスの利便性向上/コミュニティ交通の導入・利便性向上に向けた公的支援 南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道の再構築の推進 JR肥薩線の復旧・復興の推進 JR豊肥本線の輸送力強化 空港アクセス鉄道の整備の推進 生活航路の維持・確保に向けた支援 天草エアラインの安定的な運航に向けた支援 都市圏の渋滞解消に向けた施策の推進 運転士等の人材確保及び待遇改善に関する支援 自動運転技術や新たなモビリティサービスの導入に向けた検討 「九州MaaS」のチケット造成及び県内の公共交通に係るデータ整備の推進 	
③ 上記の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備 必要な財源の確保	<ul style="list-style-type: none"> 上記の取組みを戦略的に推進するための運営及び支援体制を整備する 上記の投資を安定的に実施するための財源確保の方策を検討する 	<ul style="list-style-type: none"> 共同経営の深化(再掲) 交通連合の創設に向けた検討 市町村の交通施策への伴走支援、人材育成への支援 交通税等の公共交通運営のための財源確保策の調査・研究 	

計画の達成状況を評価する指標			
数値指標	現状値 (令和6年度)	中間値 (令和10年度末)	目標値 (令和12年度末)
①公共交通の利用者数(※1)			
都市圏幹線	29,377千人	33,842千人	35,651千人
地域幹線	2,398千人	2,598千人	2,624千人
コミュニティ交通	6,486千人	6,551千人	6,594千人
②公共交通に従事する運転士数(※1)			
鉄軌道と路線バスの運転士数	914人	1,045人	1,095人
③公共交通に対する公的資金投入額(※2)			
鉄軌道・路線バス・コミュニティ交通への公的資金投入額	約71億円/年	約549億円/5年	
④県内路線における九州MaaSチケットの利用者数(販売数)			
九州MaaSチケットの利用者数	10,614枚	12,675枚	13,975枚
⑤公共交通に対する県民満足度			
公共交通に対する県民満足度	18.6%	24%	26%

10年後の長期目標	
▶公共交通 : 2倍	※熊本都市圏の公共交通分担率 2倍、 県内全域での公共交通利用者 2倍
▶各市町村が設定する交通空白地の数 : 0	
◆計画の実行力を担保するため、毎年度、数値目標のモニタリング評価を実施。	
◆各地域における施策・事業の効率的な展開を図るため、次期計画期間中に県の支援の下、各地域において 関係市町村、事業者、住民等で協議し、路線別のサービス水準を設定する想定。	

KPI(5年後)

※1:JRの数値は数値目標に含めないが、自家用車から公共交通への転換を目指す方向性に相違なし。

※2:交通弱者を含む全ての人々に開かれた公共交通網を構築していくためには、現状維持にとどまらず、目指すサービス水準での運行や適切な設備への投資を行っていくことが不可欠との認識の下、路線バスについては当該水準を実現する場合に必要な運行経費及び車両増備に要する費用を、鉄軌道については各路線の鉄道事業再構築実施計画等に基づいた設備投資等を、コミュニティ交通については地域の移動手段の確保に必要な運行経費及び車両増備に要する費用を、それぞれ試算し計上。また、目標値に含めていないが、空港アクセス鉄道の整備及びJR肥薩線の復旧にも取り組む。なお、上記の数値には国費を含んでおり、目標値の実現にあたっては既存の予算の組替えや新たな財源確保の方策等、様々な選択肢を排除せずに丁寧に議論し、調整を図っていく必要あり。

※記載内容は今後の協議会等における議論や庁内調整により変更する可能性あり。

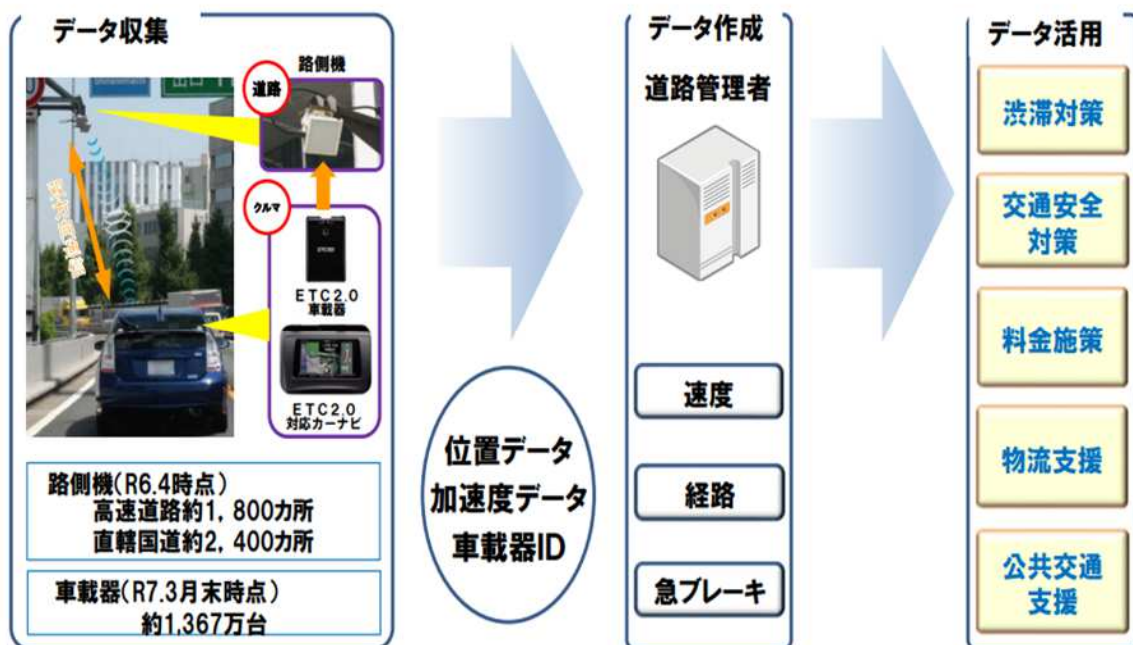
6章 ETC2.0プローブデータを活用したOD分析

6. ETC2.0プローブデータを活用したOD分析

(1) ETC2.0プローブデータについて

- ETC2.0プローブデータは車載器やETC2.0対応カーナビに蓄積された位置データや加速度データで、渋滞状況や車両経路の分析を行うことができる。
- 熊本市も「ETC2.0 プローブデータのオープン化に向けた基礎調査」の調査協力者として、採択されている。

●ETC2.0プローブデータ活用の流れ



出典:国土交通省『ETC2.0 プローブデータのオープン化に向け試行します～調査協力者の公募について～』報道発表資料

●ETC2.0プローブデータのオープン化に向けた取り組み

- 熊本市は、国土交通省より公募された「ETC2.0 プローブデータのオープン化に向けた基礎調査」の調査協力者として採択されています。

出典:令和7年9月17日国土交通省道路局道路交通管理課記者発表

●分析の事例

■速度の分析例

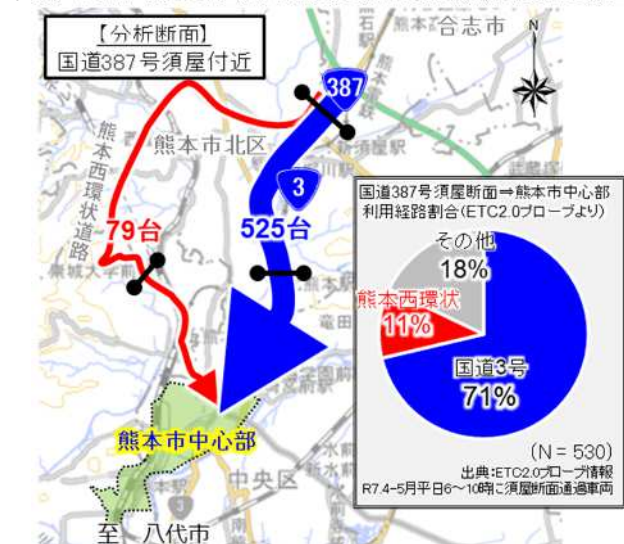
- 平均旅行速度を面的に表現し、エリア全体の混雑状況を把握することができます。



出典:令和7年度第1回熊本県交通渋滞対策協議会資料を加工

■経路の分析例

- 車両の発着地や利用経路を分析し、道路の利用状況を把握することができます。

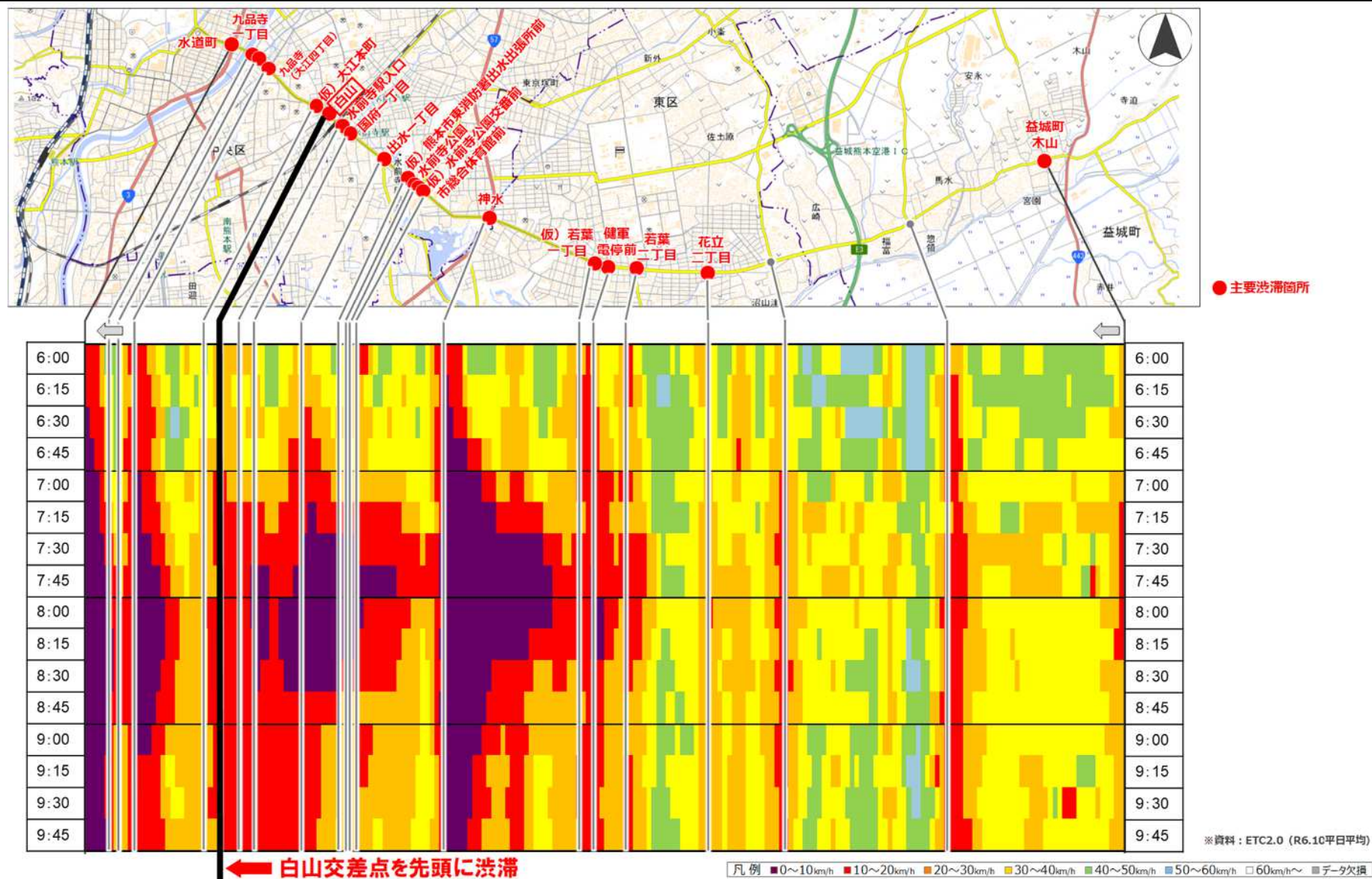


※R7.4-5の平日6:00-10:00に須屋断面通過車両を対象に、県管トラカとETC2.0プローブデータを用いて交通量を推定
出典:令和7年度第1回熊本県交通渋滞対策協議会資料を加工

6. ETC2.0プローブデータを活用したOD分析

(2) 熊本都市圏における電車通り通過車両を対象とした分析の取り組み

- 熊本都市圏の放射道路網であり、主要渋滞箇所が連続し混雑が発生している電車通りに着目して、ETC2.0プローブデータを用いて速度状況を分析。
- 水道町や九品寺、白山、神水を先頭に20km/h未満の速度低下が発生しており、白山交差点を先頭とした速度低下が後続まで影響していることを確認。

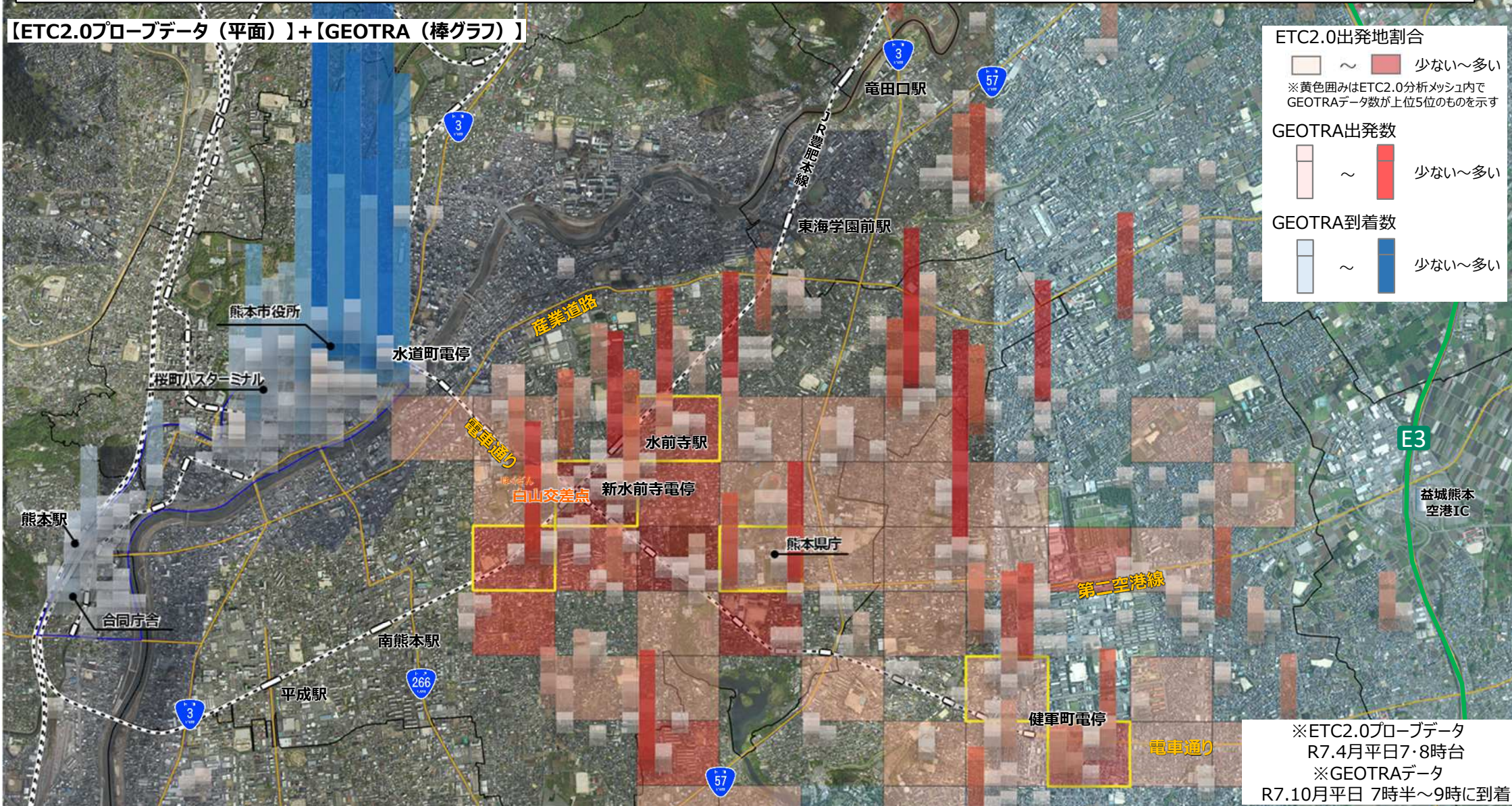


6. ETC2.0プローブデータを活用したOD分析

(2) 熊本都市圏における電車通り通過車両を対象とした分析の取り組み

- 白山交差点に着目し、平日朝に白山交差点を通過し、市役所周辺エリアを到着地とする自動車の出発地を、ETC2.0プローブデータと民間人流データを用いて分析。
- 出発地は新水前寺駅周辺や健軍周辺住宅地、到着地は水道町、熊本市役所周辺が多い。
→ 渋滞発生区間を通過する車両の発着地を把握し、対象者を絞ったTDM施策の実施について分析中。

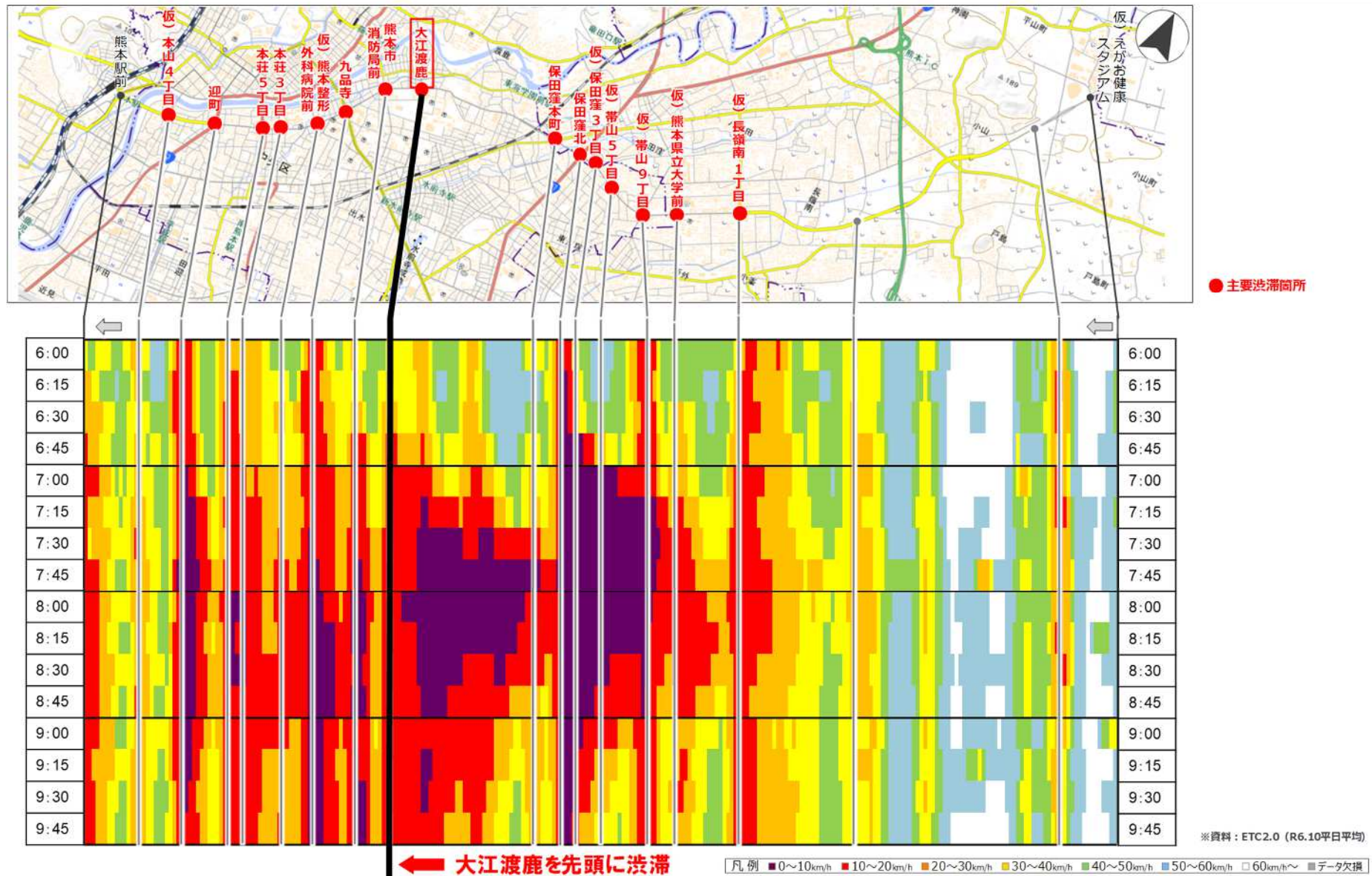
【ETC2.0プローブデータ（平面）】+【GEOTRA（棒グラフ）】



6. ETC2.0プローブデータを活用したOD分析

(3) 熊本都市圏における産業道路通過車両を対象とした分析の取り組み

- 熊本都市圏の放射道路と交差する主要な路線であり、主要渋滞箇所が連続し混雑が発生している産業道路に着目してETC2.0プローブデータを用いて速度状況を分析。
- 本荘5丁目や九品寺、大江渡鹿、保田窪北付近を先頭に20km/h未満の速度低下が発生しており、国道57号(環状道路)内側でみると、大江渡鹿を先頭とした速度低下が後続まで影響していることを確認。



6. ETC2.0プローブデータを活用したOD分析

(3) 熊本都市圏における産業道路通過車両を対象とした分析の取り組み

- 大江渡鹿交差点に着目し、平日朝に大江渡鹿交差点を通過し市役所周辺エリアを到着地とする自動車の出発地をETC2.0プローブデータと民間人流データを用いて分析した。
- 出発地は渡鹿四丁目周辺の住宅地、到着地は水道町、熊本市役所、合同庁舎周辺が多い。
→ 渋滞発生区間を通過する車両の発着地を把握し、対象者を絞ったTDM施策の実施について分析中。

【ETC2.0プローブデータ (平面)】+【GEOTRA (棒グラフ)】

ETC2.0出発地割合

□ ~ □ 少ない~多い

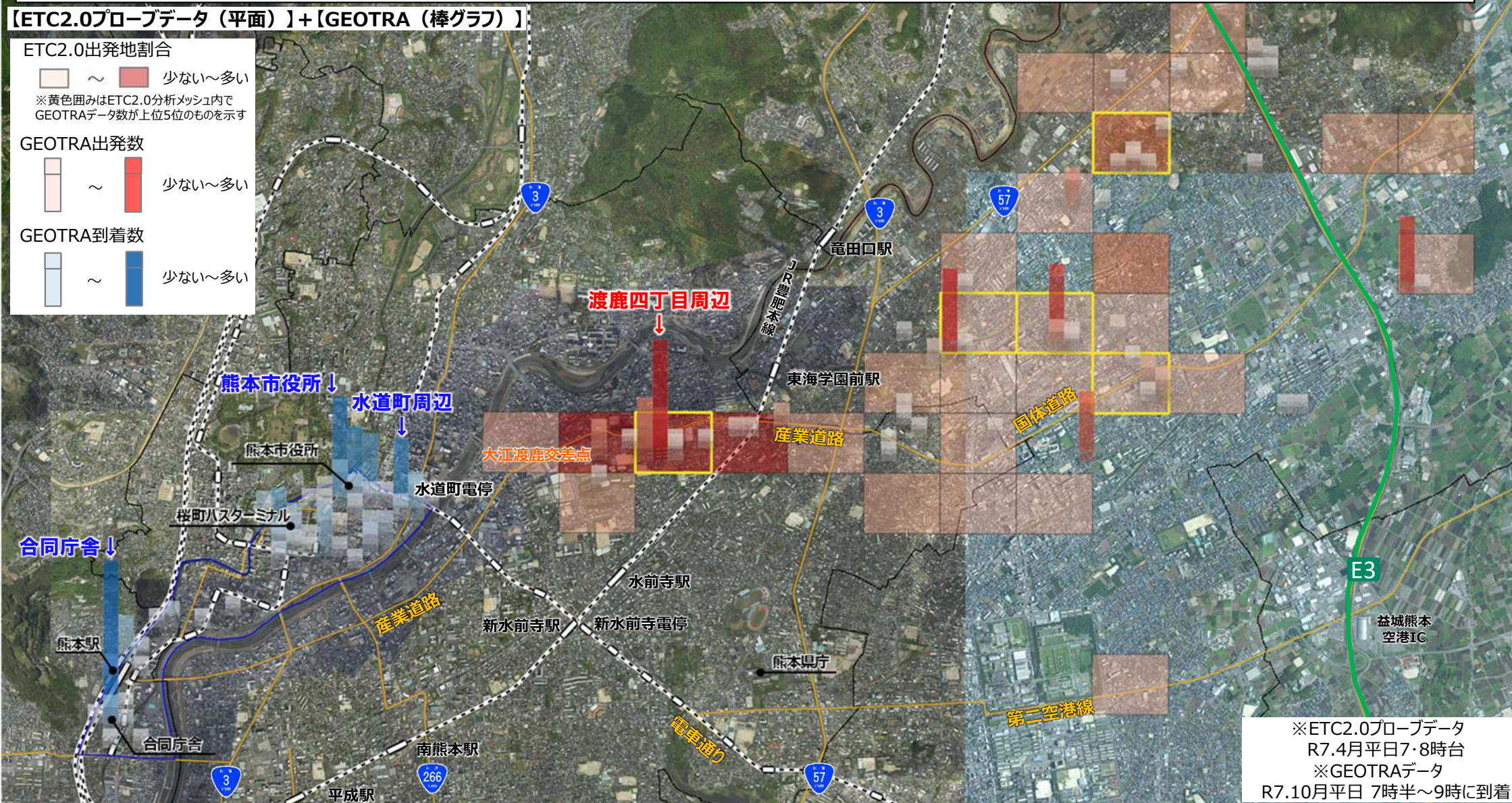
※黄色囲みはETC2.0分析メッシュ内で
GEOTRAデータ数が上位5位のものを示す

GEOTRA出発数

□ ~ □ 少ない~多い

GEOTRA到着数

□ ~ □ 少ない~多い



※ETC2.0プローブデータ
R7.4月平日7・8時台
※GEOTRAデータ
R7.10月平日 7時半~9時に到着

6. ETC2.0プローブデータを活用したOD分析

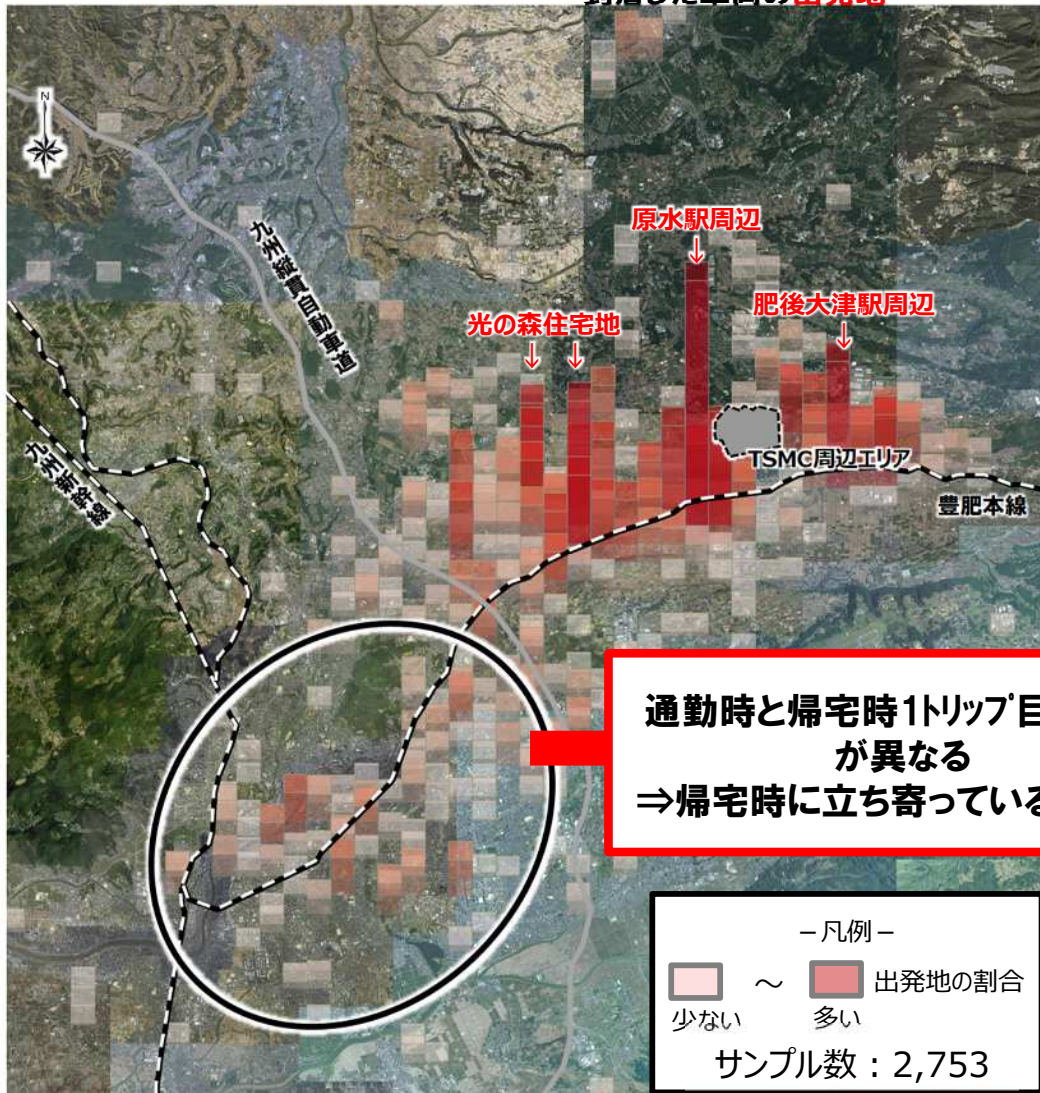
(4) TSMC周辺の公共交通転換施策検討の分析の取り組み(TSMC通勤車両の出発地及び到着地の違い)

- TSMC周辺のTDM施策検討のため、ETC2.0を用いて通勤車両の出発地及び帰宅時1トリップ目の到着地を分析。
- 出発地と到着地分布が異なるエリアを確認(=帰宅時に自宅へ直帰せず自宅以外に立ち寄っている車両がいると推察)。

→帰宅時の1トリップ目に着目したTDM施策の実施について分析中

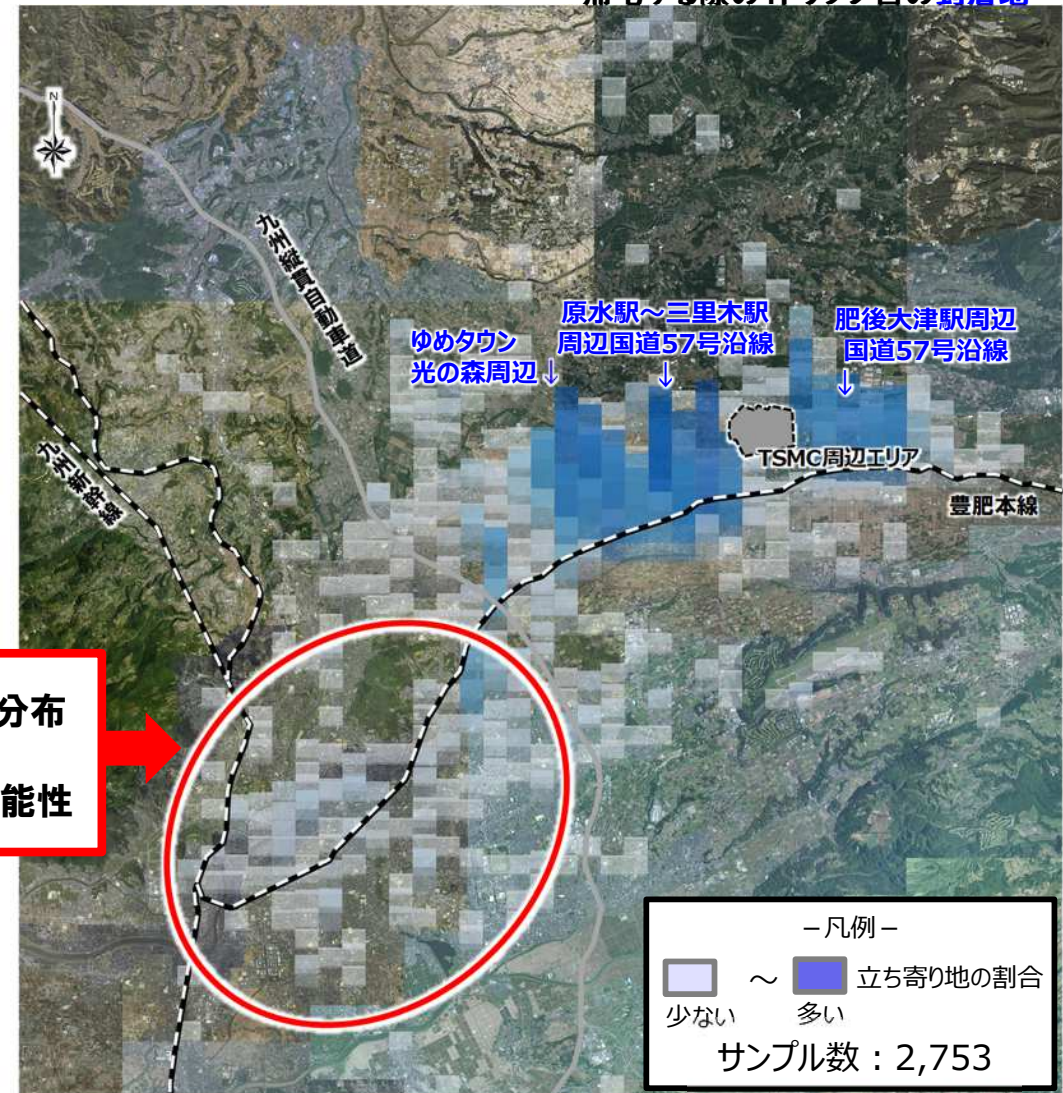
■ 7:30~8:30の間にTSMC周辺エリアへ

到着した車両の**出発地**



■ 同じ車両が17:00~20:00の間にTSMC周辺エリアから

帰宅する際の1トリップ目の**到着地**

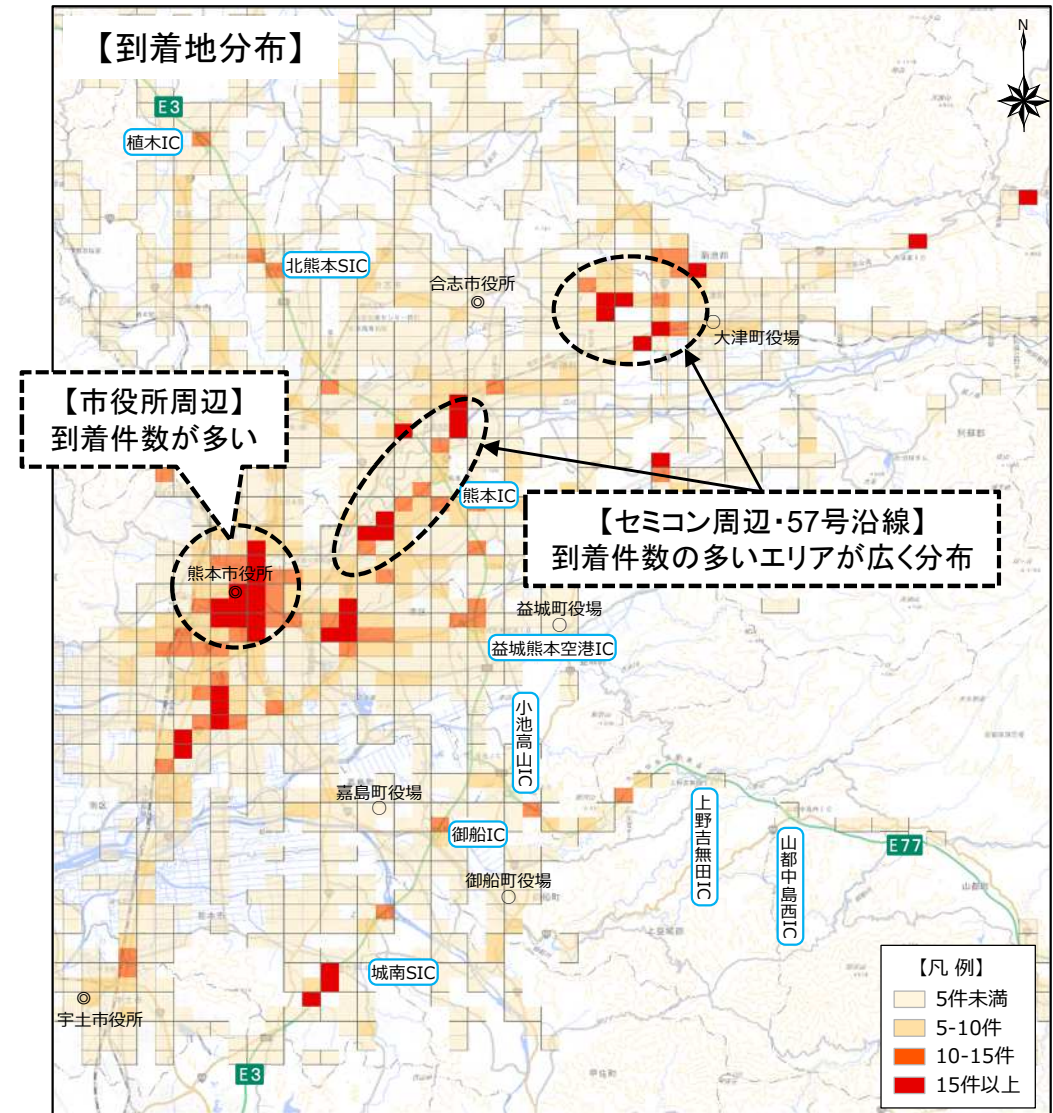
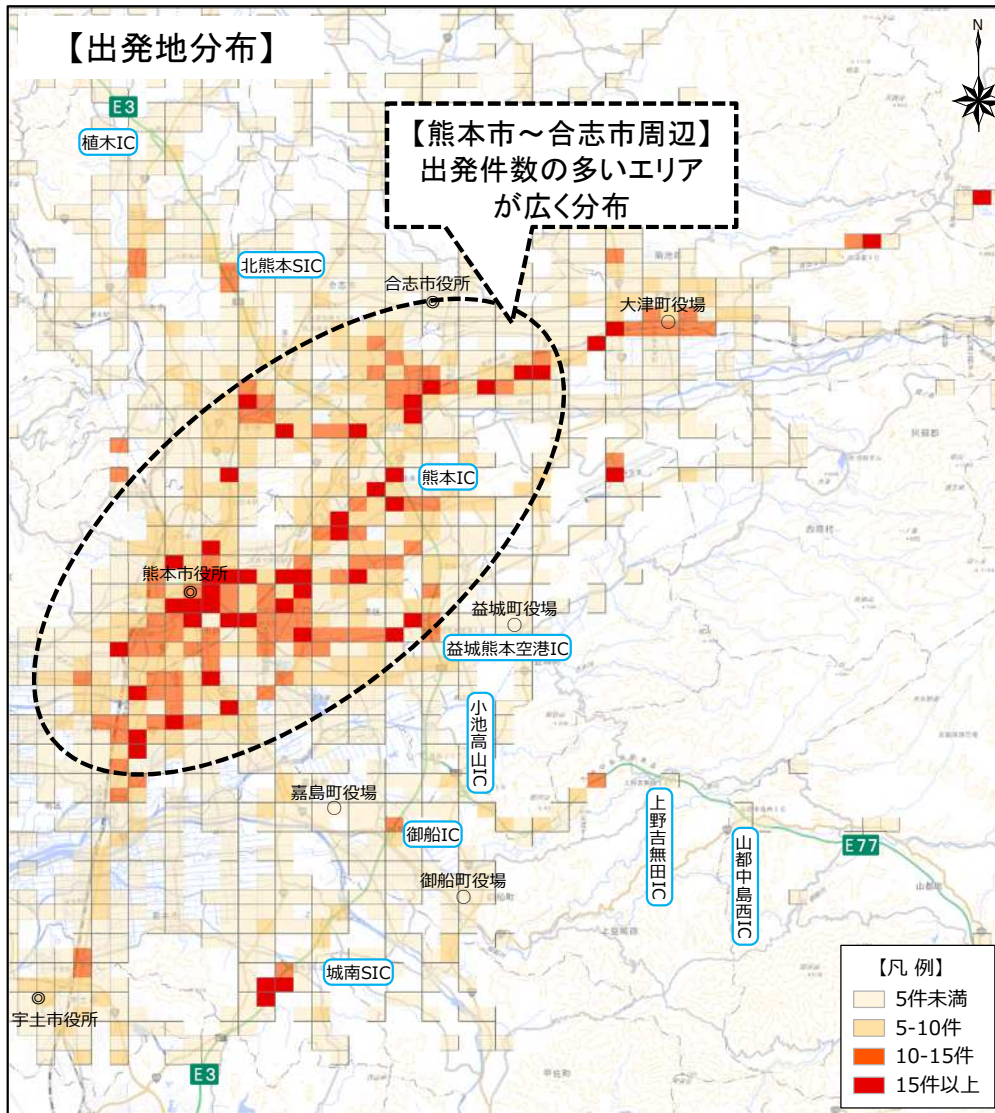


6. ETC2.0プローブデータを活用したOD分析

(5) 熊本都市圏におけるプローブデータによる起終点の分布状況(7時台)

- ETC2.0プローブを用いて、平日朝に自動車が出発・到着するエリアを確認。
- 7時台の出発件数が多いエリアは熊本市から合志市周辺にかけて広く分布。到着件数は熊本市役所周辺の他、菊陽町のセミコン周辺や国道57号沿線のエリアで多いことが分かる。

●熊本都市圏の起終点分布(7時台)

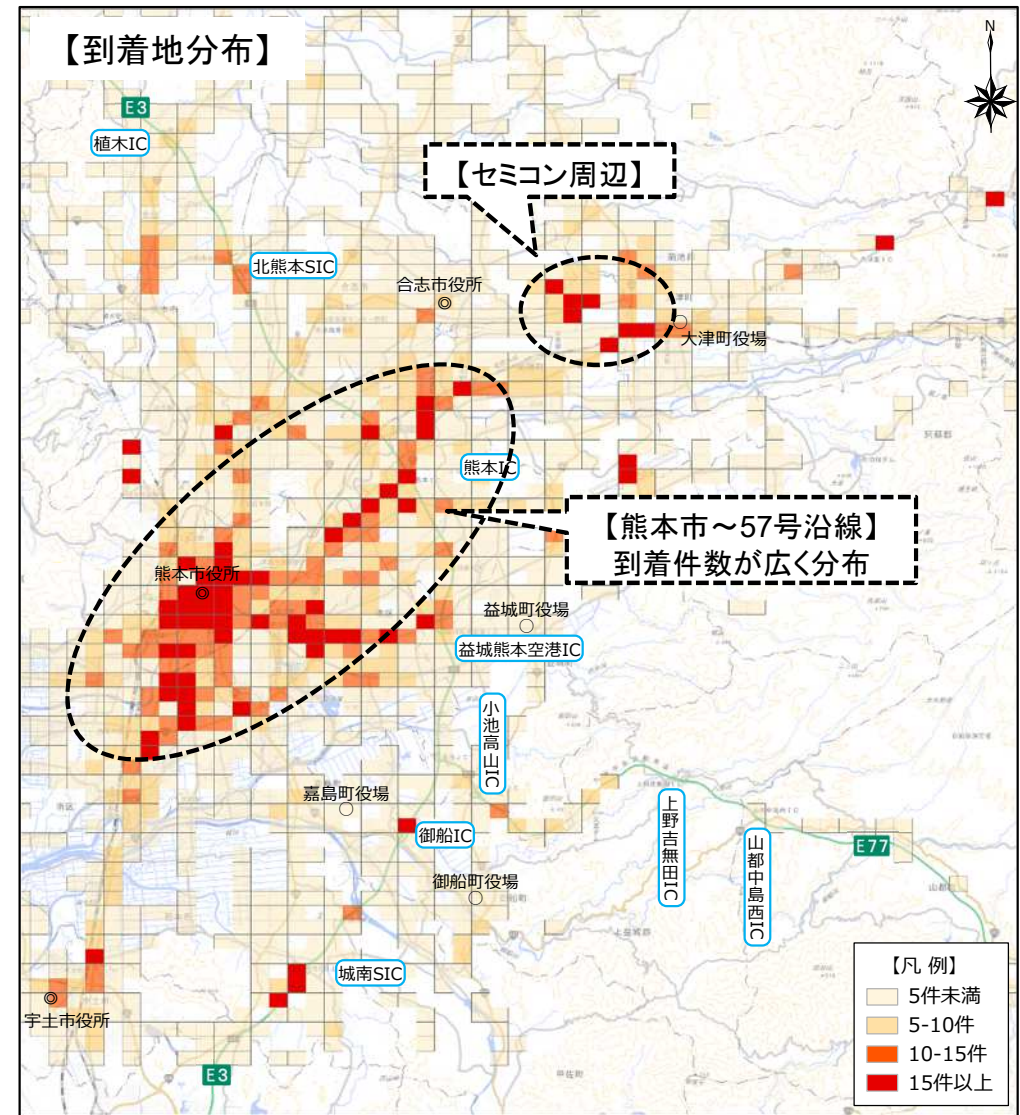
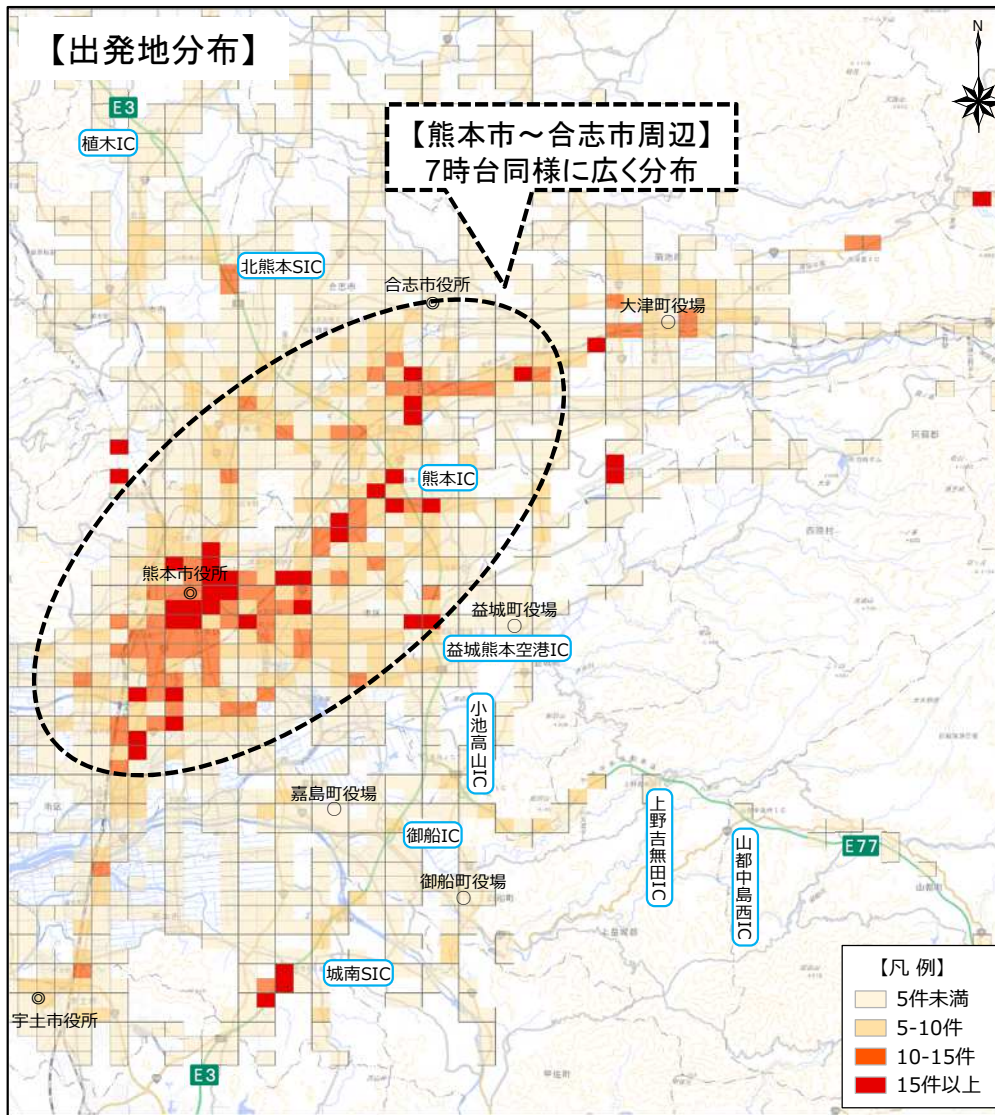


6. ETC2.0プローブデータを活用したOD分析

(5) 熊本都市圏におけるプローブデータによる起終点の分布状況(8時台)

○8時台の出発件数は7時台同様に熊本市から合志市周辺にかけて広く分布しているうえ、到着件数は7時台以上に熊本市中心部から国道57号沿線、セミコン周辺に広く分布しており、様々な流動が渋滞の一因であると想定される。

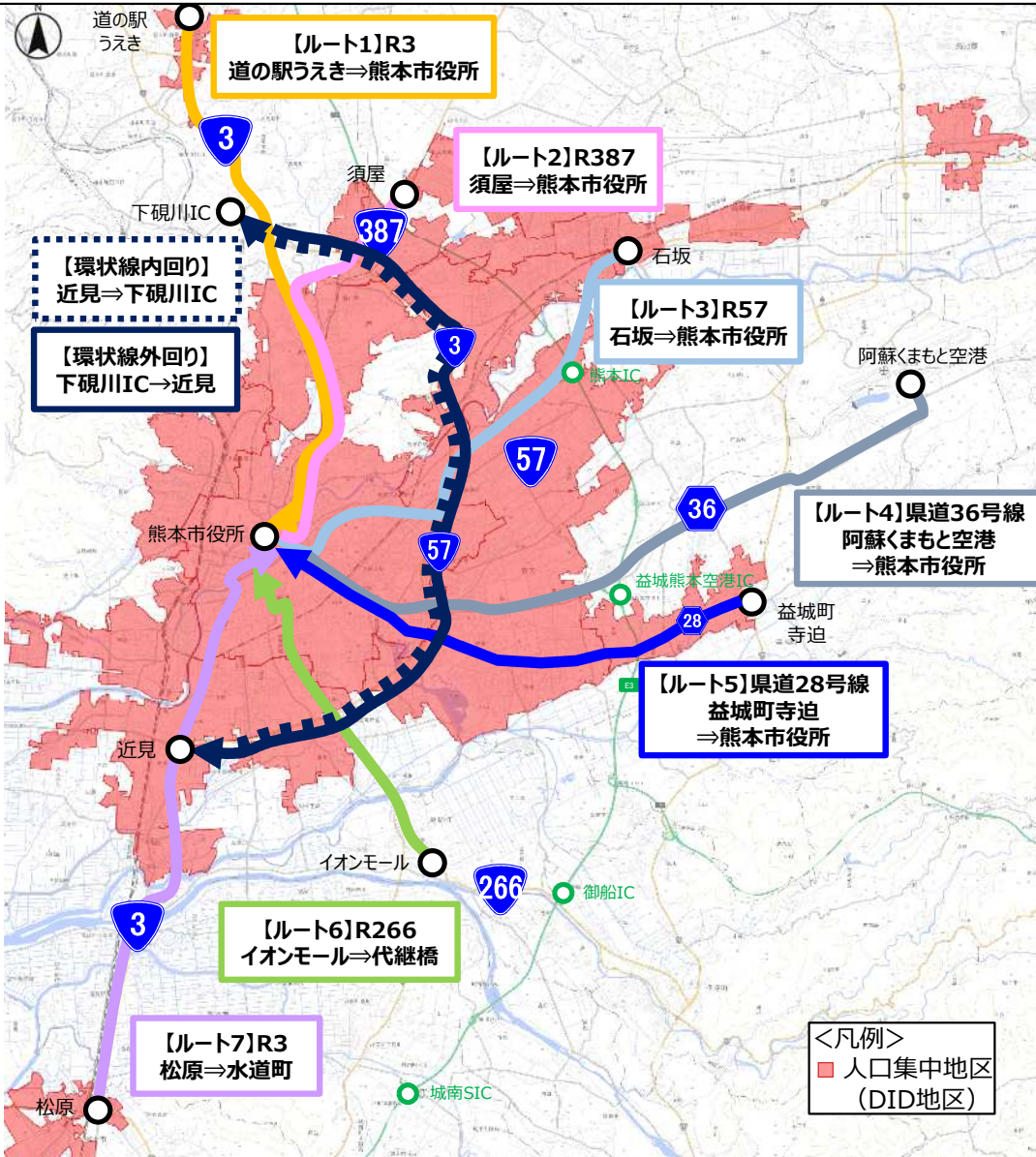
●熊本都市圏の起終点分布(8時台)



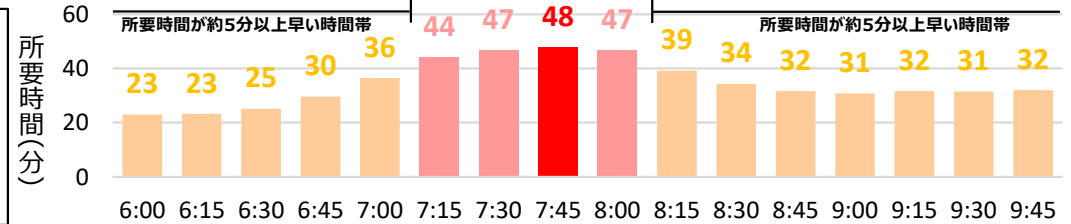
6. ETC2.0プローブデータを活用したOD分析

(6) 1万人時差出勤に向けた時間帯の提案

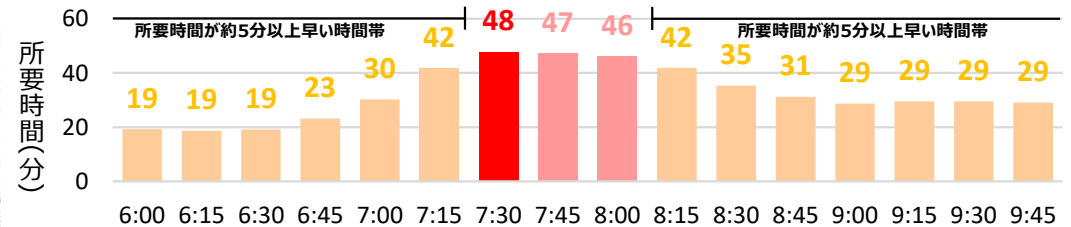
- 時差出勤1万人(R7.9月)及び熊本西環状道路池上工区開通(R7.10月)後の主要道路の所要時間を分析。
- 仮に所要時間を5分短縮する場合、各ルートとも7時頃までに出発するか、8時15分以降に出発することが望ましい。



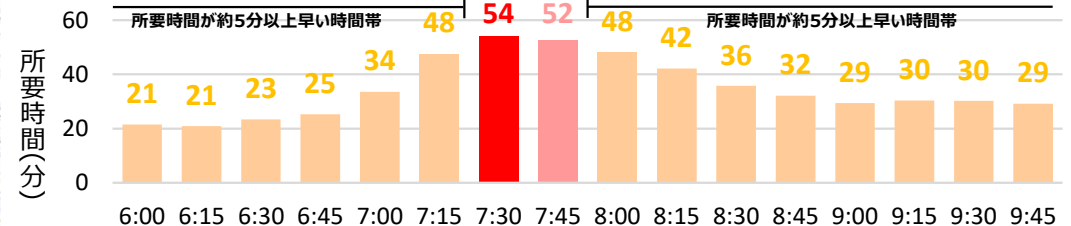
【ルート1】R3 道の駅うえき⇒熊本市役所



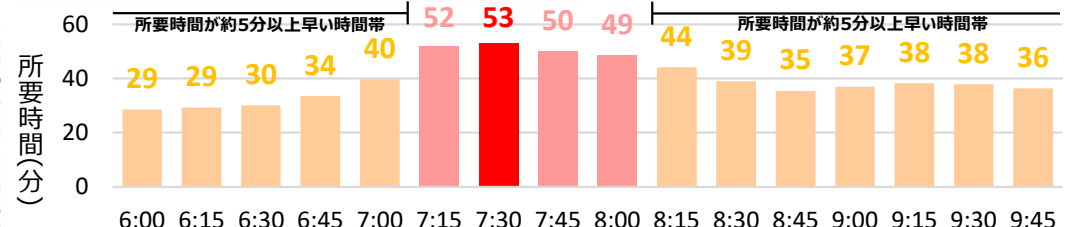
【ルート2】R387 須屋⇒熊本市役所



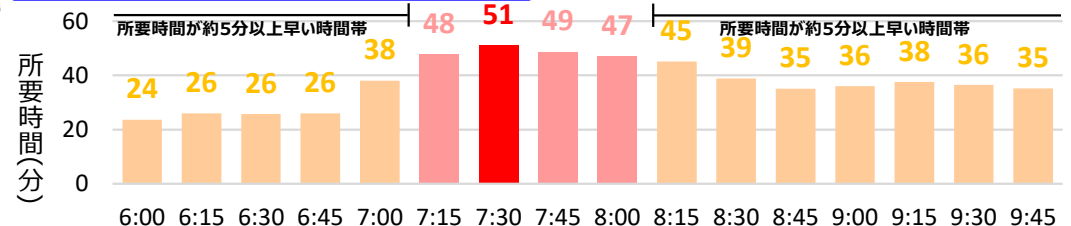
【ルート3】R57 石坂⇒熊本市役所



【ルート4】県道36号線 阿蘇くまもと空港⇒熊本市役所



【ルート5】県道28号線 益城町寺迫⇒熊本市役所

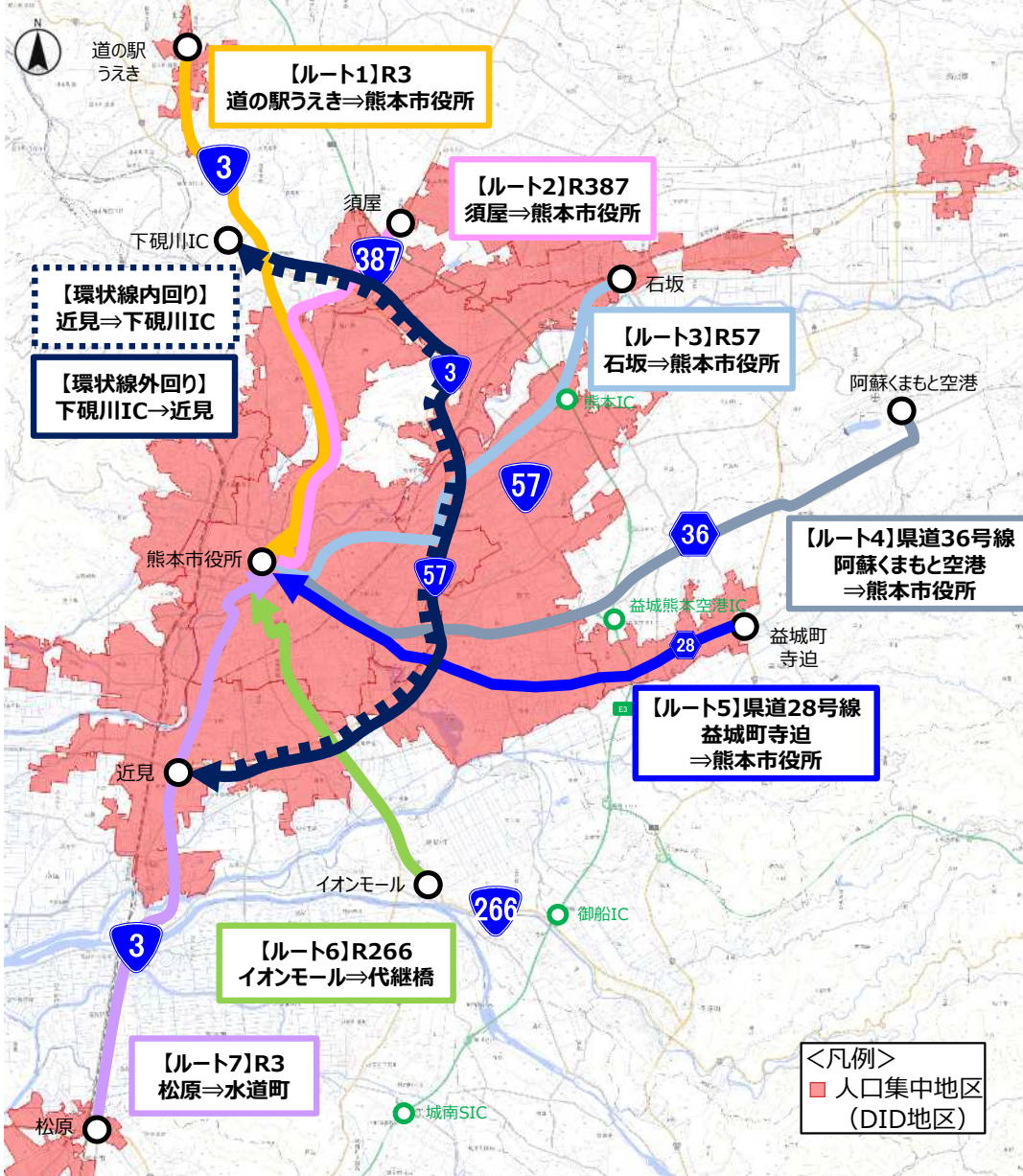


【出典】ETC2.0プローブ情報 (R7.11-12月平日)

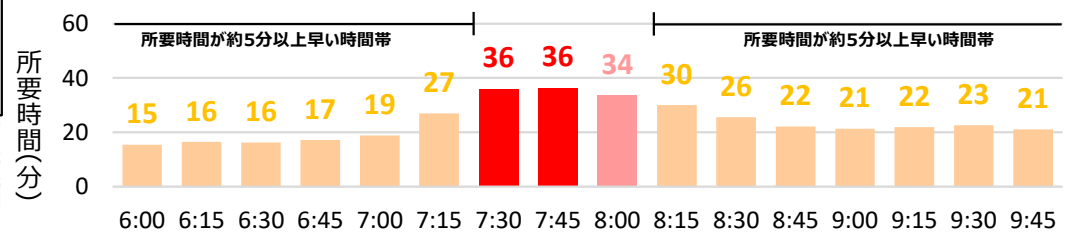
6. ETC2.0プローブデータを活用したOD分析

(6) 1万人時差出勤に向けた時間帯の提案

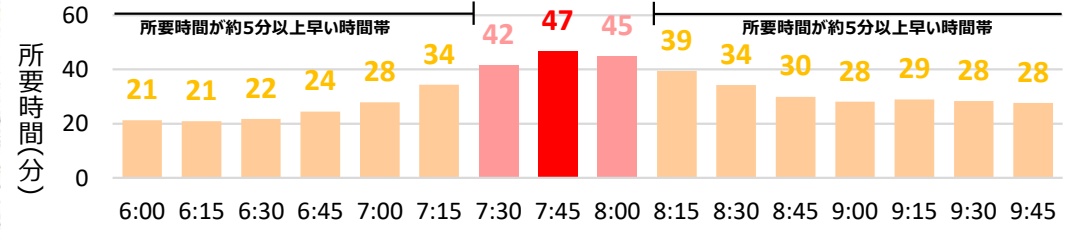
○南側の国道3号と国道266号から流入するルートでは、仮に所要時間を5分短縮する場合、7時15分頃までに出発するか、8時15分以降に出発することが望ましい。



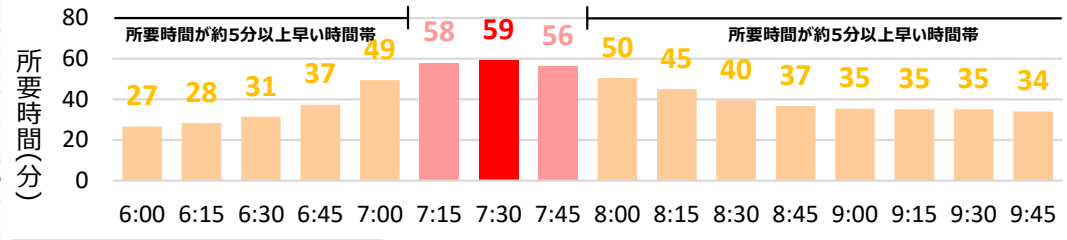
【ルート6】R266 イオンモール⇒代継橋



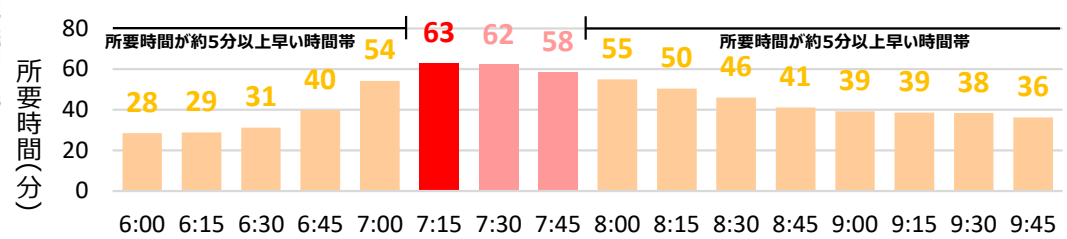
【ルート7】R3 松原⇒水道町



【環状線内回り】近見⇒下硯川IC



【環状線外回り】下硯川IC⇒近見



【出典】ETC2.0プローブ情報 (R7.11-12月平日)