

令和6年度 第1回 熊本県交通渋滞対策協議会

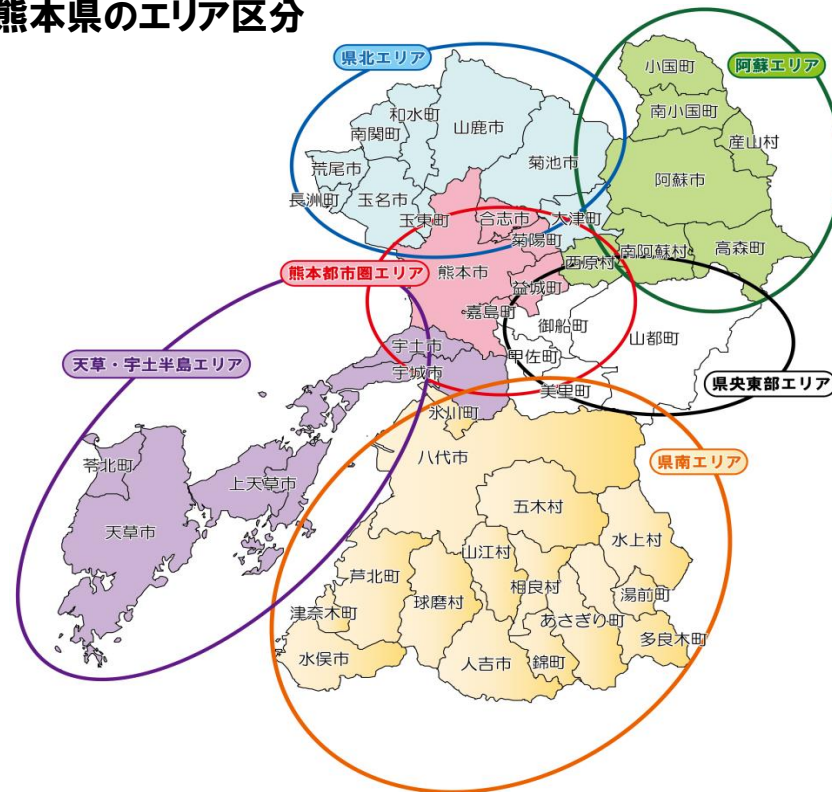
本会議の目的

- ①主要渋滞箇所のフォローアップ結果の確認・協議
- ②渋滞対策実施箇所の整備効果の確認
- ③渋滞対策方針の確認・協議
- ④今後の進め方の確認

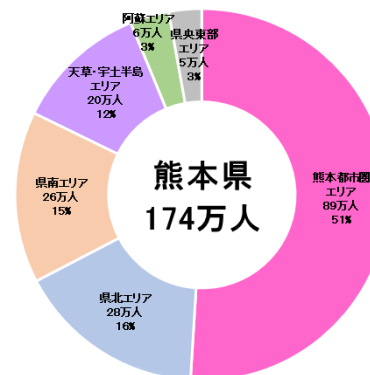
目次

1. これまでの検討経緯	1
2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて	3
3. 熊本県の対策方針について	25
4. 熊本都市圏の対策方針について	31
5. 熊本西環状道路を活用したルートマネジメント施策について	39
6. セミコンテクノパーク周辺の渋滞対策	45
7. 新たな混雑発生交差点の評価検討について	79
8. 官民連携による渋滞対策	82
9. 熊本県渋滞解消推進本部の取り組みについて	87
10. 今後の進め方について	90

◆熊本県のエリア区分



【参考】熊本県内のエリア別人口



令和6年9月10日(火)

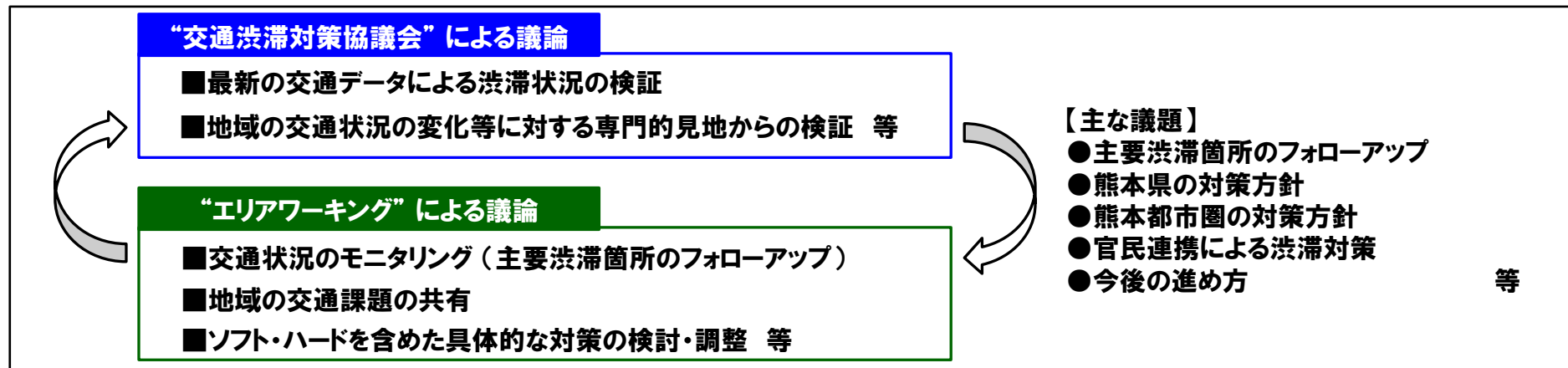
1. これまでの検討経緯

(1) これまでの経緯

平成24年度

主要渋滞箇所の選定・公表 (H25.1)

平成27年度～令和4年度



令和5年度(昨年度)

第1回熊本都市圏エリアワーキング (R5.8.25)	➤ セミコンテクノパーク周辺の渋滞対策/熊本西環状道路を活用したソフト施策について
第1回熊本県交通渋滞対策協議会 (R5.9.6)	➤ 主要渋滞箇所のフォローアップ/主要渋滞箇所の解除フロー再検討/熊本県の対策方針/熊本都市圏の対策方針/熊本西環状道路を活用したルートマネジメント施策/官民連携による渋滞対策/今後の進め方
第2回熊本都市圏エリアワーキング (R6.1.22)	➤ セミコンテクノパーク周辺の渋滞対策/渋滞無の定義検討について
第2回熊本県交通渋滞対策協議会 (R6.2.29)	➤ 今年度までに道路整備が完了した箇所の効果検証(速報)及び紹介/渋滞無の定義検討/半導体工場進出に伴う渋滞対策/熊本西環状道路を活用したルートマネジメント施策/今後の進め方

令和6年度(今年度)

第1回 熊本都市圏エリアワーキング (R6.8.28)

第1回 熊本県交通渋滞対策協議会 (R6.9.10)

(2) 主要渋滞箇所の解除状況

○ 熊本県内の主要渋滞箇所は平成25年1月に309箇所が選定・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渋滞が解消したため、令和5年9月までに26箇所を解除した。

▼ 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	283箇所	60区間 (213箇所)	70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

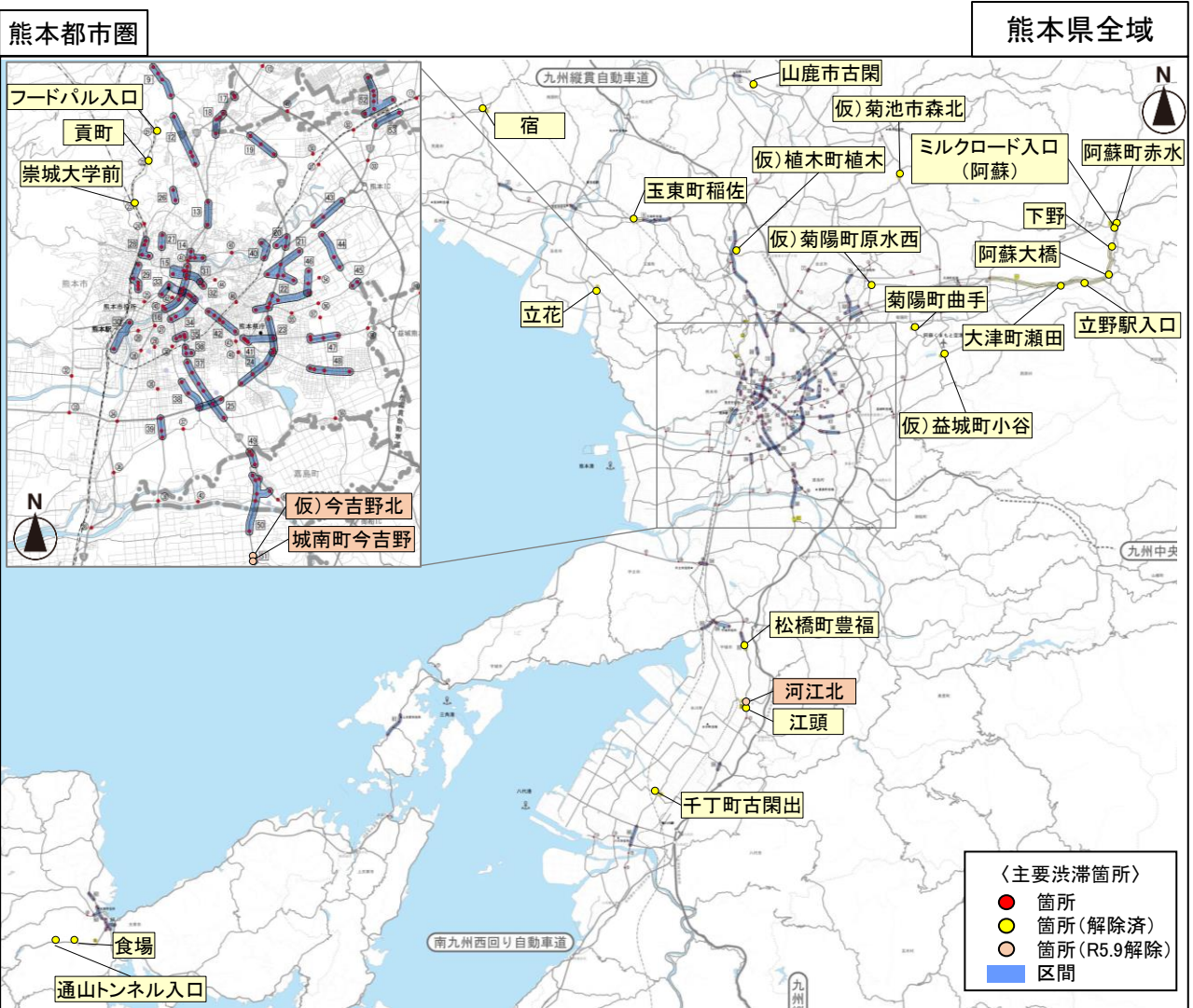
▼ 主要渋滞箇所(一般道)の選定基準

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(26箇所)

交差点名	市町村	解除年度	交差点名	市町村	解除年度
仮) 菊陽町原水西	菊陽町	H29	食場	天草市	R1
菊陽町曲手	菊陽町	H29	通山トンネル入口	天草市	R1
仮) 益城町小谷	益城町	H29	立花	玉名市	R2
山鹿市古閑	山鹿市	H29	仮) 植木町植木	熊本市	R3
千丁町古閑出	八代市	H29	阿蘇町赤水	阿蘇市	R4
フードバル入口	熊本市	H30	ミルクロード入口(阿蘇)	阿蘇市	R4
玉東町稲佐	玉東町	R1	下野	南阿蘇村	R4
江頭	宇城市	R1	阿蘇大橋	南阿蘇村	R4
松橋町豊福	宇城市	R1	立野駅入口	南阿蘇村	R4
仮) 菊池市森北	菊池市	R1	大津町瀬田	南阿蘇村	R4
崇城大学前	熊本市	R1	河江北	宇城市	R5
貢町	熊本市	R1	城南町今吉野	熊本市	R5
宿	荒尾市	R1	仮) 今吉野北	熊本市	R5

▼ 熊本県内の主要渋滞箇所(位置図)



※仮) 益城町小谷交差点、山鹿市古閑交差点、千丁町古閑出交差点、食場交差点、通山トンネル入口交差点は主要渋滞箇所選定基準クリア箇所として主要渋滞箇所から解除。

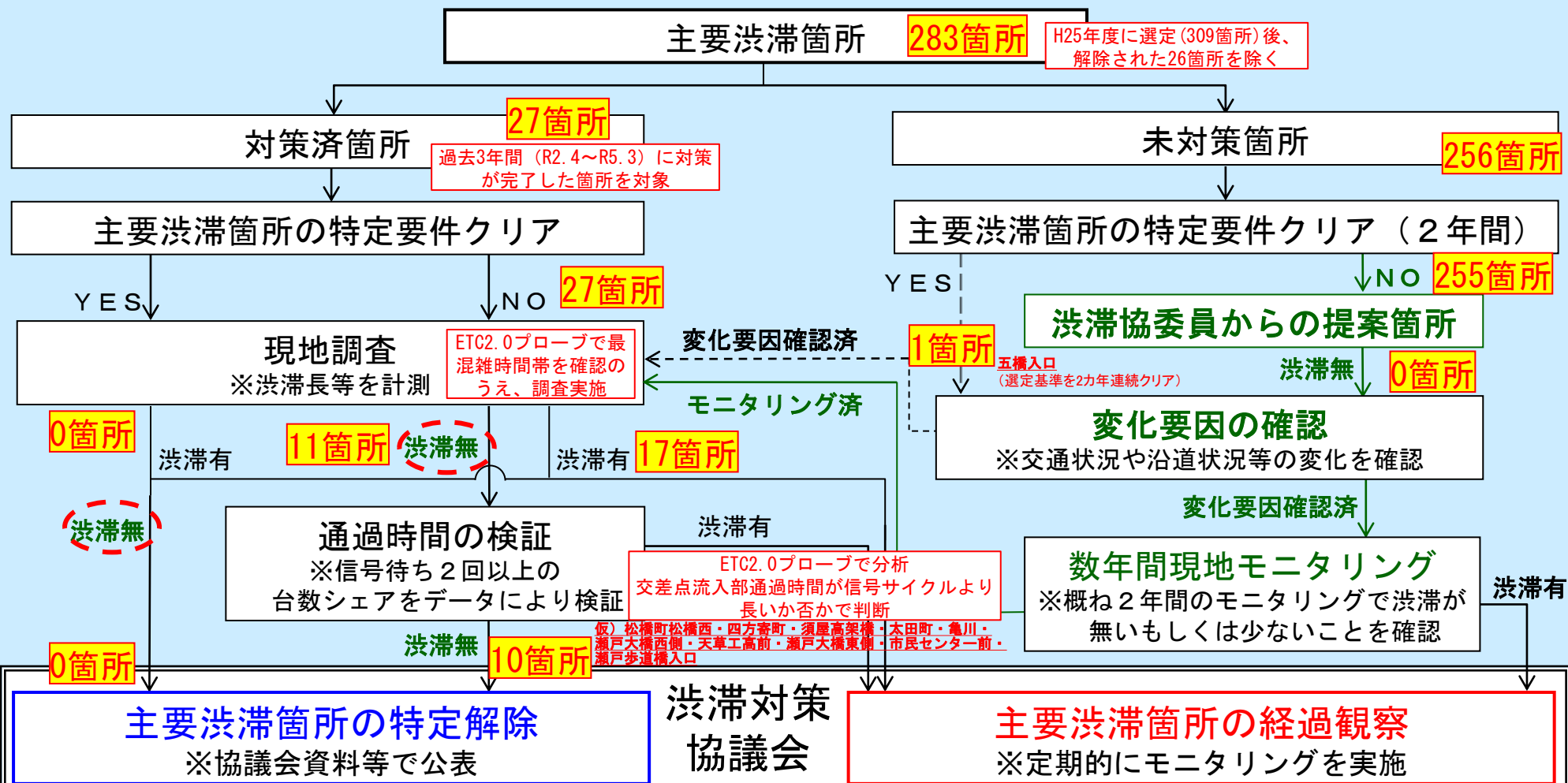
2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

※モニタリング: 主要渋滞箇所の選定基準の該当状況を確認すること

フォローアップ: 主要渋滞箇所の解除フローに基づき、渋滞対策を行った主要渋滞箇所の効果検証を行うこと

(1) 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

- 最新(R5.4～R6.3)のデータを用いて主要渋滞箇所のモニタリングを実施した結果、1箇所の選定基準クリアを確認した。
- モニタリングを踏まえたフォローアップの結果、**対策済の主要渋滞箇所10箇所を解除候補箇所として抽出**した。(次頁以降、詳細なフォローアップ結果を示す)

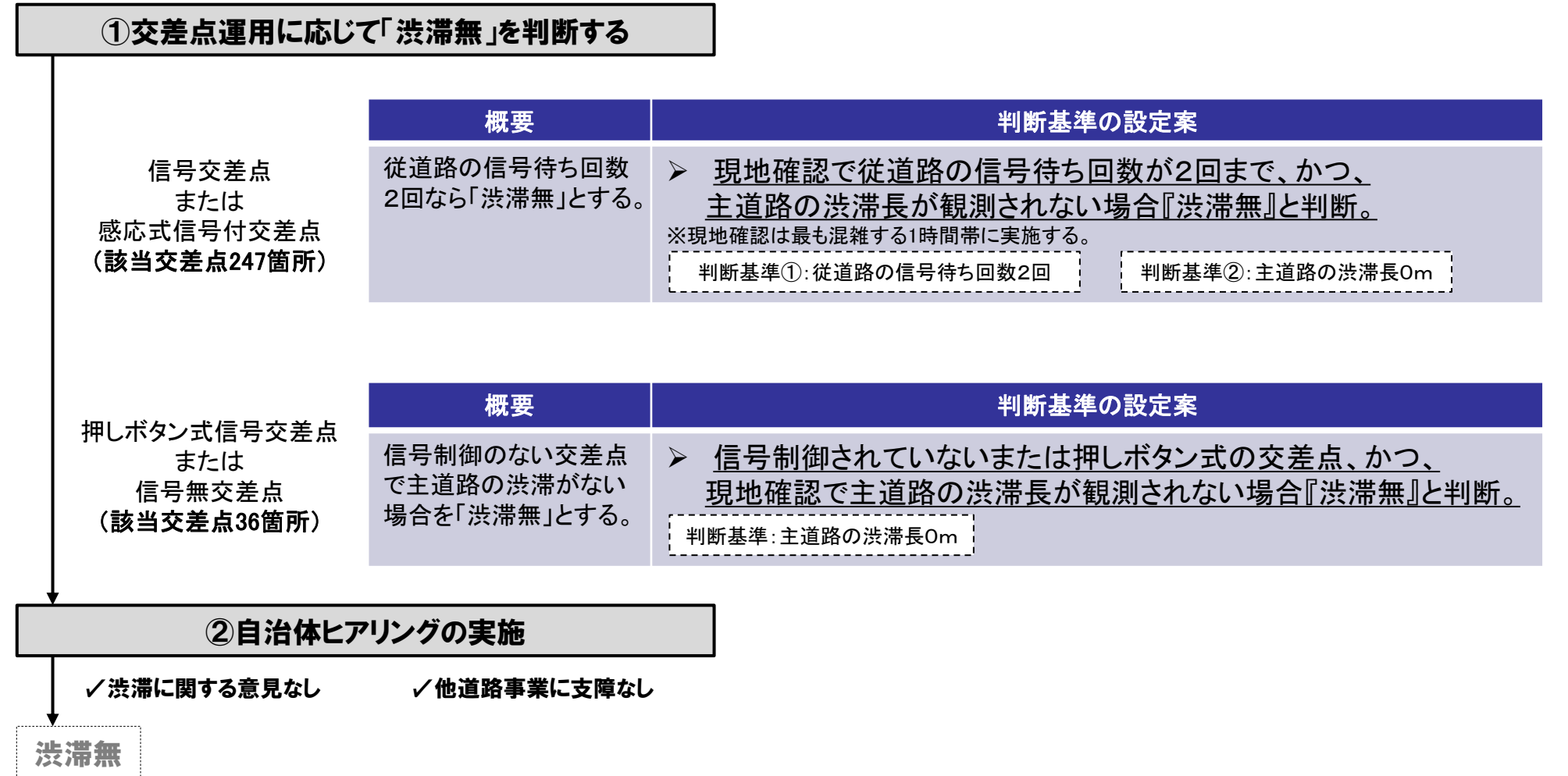


※渋滞無の定義については次頁参照

※緑色部分が今回より変更した箇所

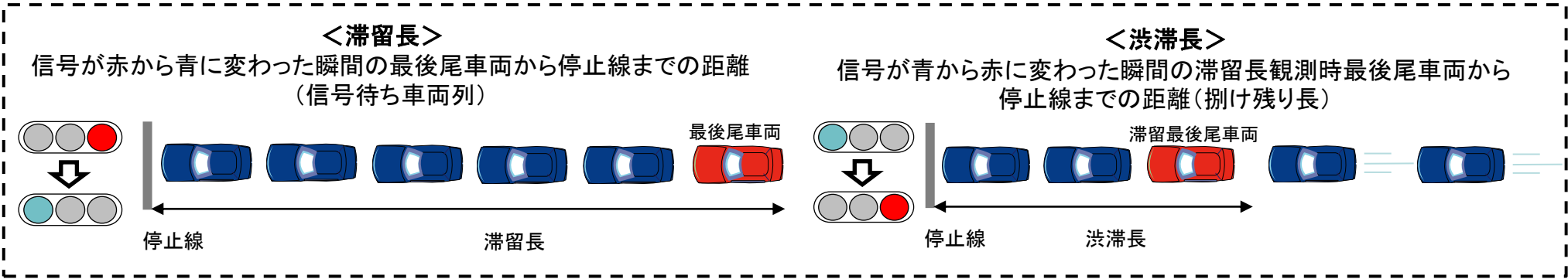
(1) 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

○「渋滞無」の判定方法については、昨年度渋滞対策協議会にて決定した新しい定義に基づき主要渋滞箇所の解除検討を実施する。



(1) 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

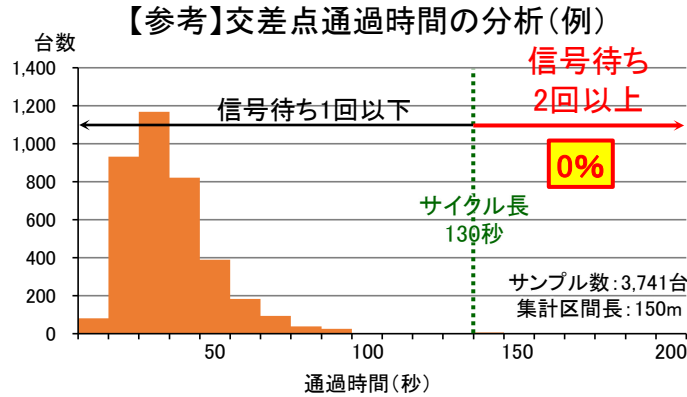
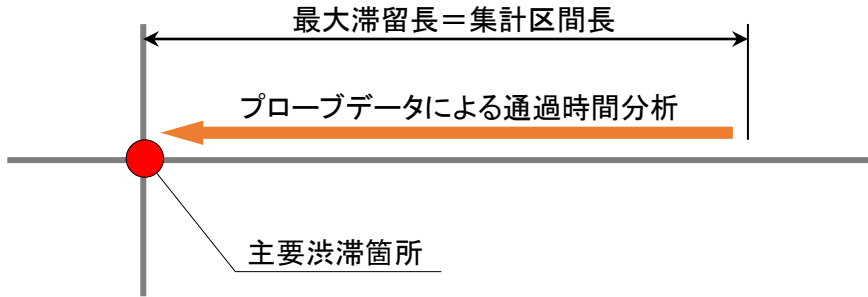
● 滞留長、渋滞長について



● 通過時間の検証について

(現地調査は、特定の1日の状況であるため、渋滞の有無をデータにより検証する)

- ① 特定要件をクリアしていない方向を対象として、現地調査で計測した最大滞留長の交差点通過時間をプローブデータから分析
- ② 交差点通過時間がサイクル長以上 (信号待ち2回以上) となる車両の台数が無い (渋滞無し) ことを検証 (基準: 5%)



※平日朝 (7-9時)
平日夕 (17-19時)
休日昼 (7-19時)
を対象として分析

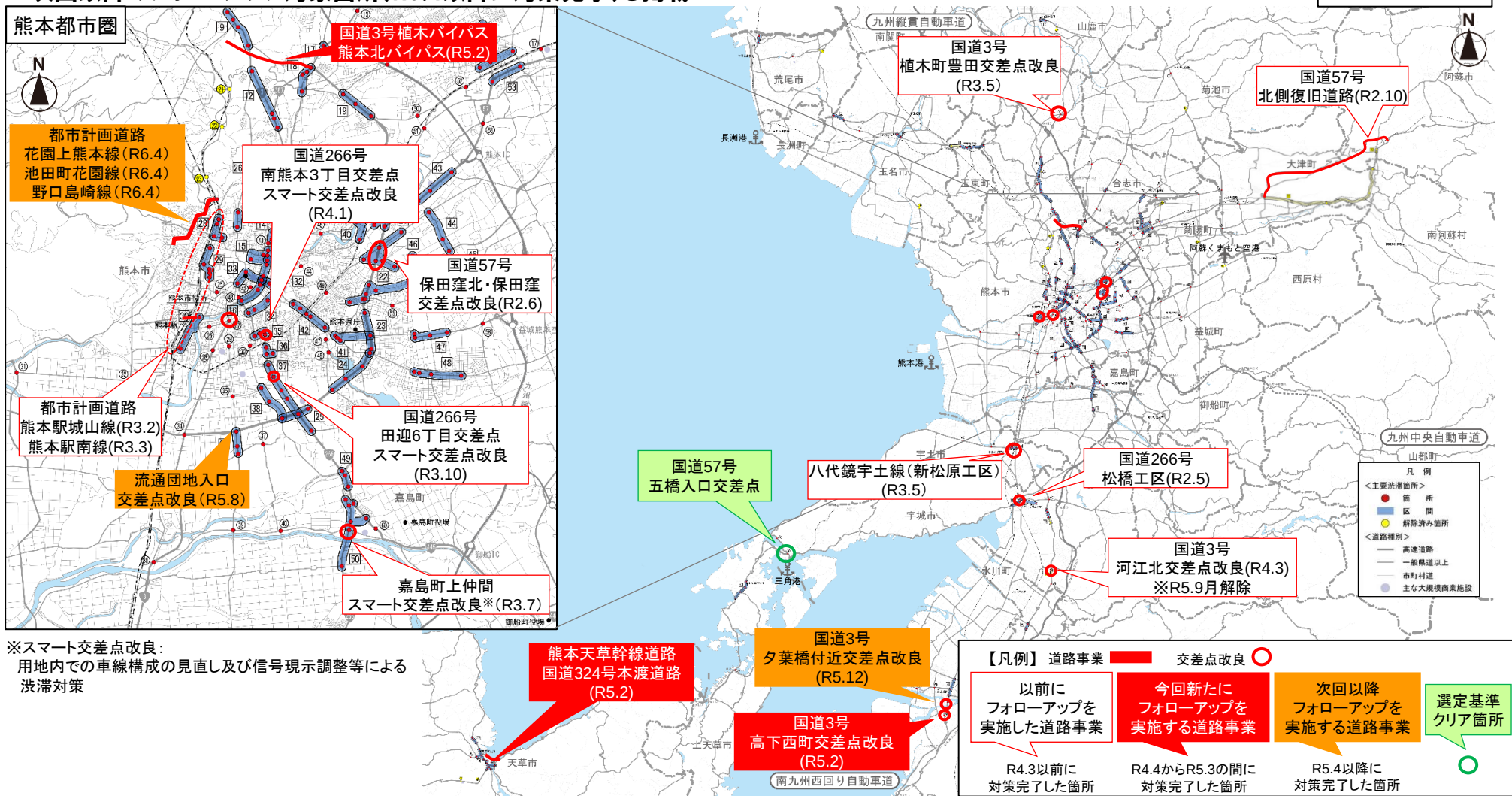
データ: プローブデータ

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

(1) 主要渋滞箇所のフォローアップ結果

○過去3年間(R2.4～R5.3)に完了した道路事業に関連する27箇所について主要渋滞箇所のフォローアップを実施。
○R5.4月以降に完了した事業に関連する箇所は、来年度以降主要渋滞箇所のフォローアップを行う予定。

▼過去3年間(R2.4～R5.3)に完了した主な道路事業
次回以降のフォローアップ対象箇所(R5.4以降に対策完了)も掲載



(2) 対策済み箇所のフォローアップ結果（R4.3までに完了した事業：11箇所）

○R4.3までに対策が完了した11箇所のうち、1箇所（仮）松橋町松橋西交差点^{まつばせまちまつばせにし}は速度向上が確認されたものの、残りの10箇所は選定基準の平均旅行速度等に該当しているため、「経過観察」とする。

●R4.3までに道路整備が行われた主要渋滞箇所のフォローアップ結果（11箇所）

主道路

道路整備事業の効果が見込まれる方向

No	路線名	主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A:信号交差点 B:無信号交差 点	市区町村	対象事業名	事業 主体	供用 年次	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間: H24.4-H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間: R5.4.1-R6.3.31)			現地調査結果			通過時間の 検証結果	方針
											単位: km/h			単位: km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
											平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼					
1	国道266号	仮]松橋町 松橋西	A	宇城市	国道266号松橋工区	県	R2.5	方向1	県181	北西	13.5	9.7	15.3	8.9	7.5	10.2	100m	2回	意見無し	渋滞無し 渋滞無し 渋滞無し 渋滞無し	解除候補
								方向2	国266	北東	19.9	17.7	21.3	22.2	17.7	18.1	0m	1回			
								方向3	国266	南西	15.3	13.4	15.3	23.6	15.4	19.6	0m	1回			
								方向4	県181	南東	20.6	11.5	20.1	15.0	14.6	18.6	0m	1回			
2	国道266号	仮]松橋町 松橋南	A	宇城市	国道266号松橋工区	県	R2.5	方向1	国266	北東	15.0	13.3	14.4	19.6	13.6	13.2	0m	1回	意見有り	渋滞無し 渋滞無し 渋滞無し 渋滞無し	自治体ヒア リングより 経過観察
								方向2	国266	南西	17.7	17.1	21.8	28.5	21.7	28.3	0m	1回			
								方向3	市道等	南東	22.2	15.0	18.8	14.6	11.2	14.3	25m	2回			
								方向1	国57	北	15.2	16.6	20.9	8.8	11.9	16.4	320m	2回			
3	国道57号	保田窪	A	熊本市	国道57号保田窪北・ 保田窪交差点改良	国	R2.6	方向2	県103	北東	5.8	10.2	11.4	3.7	4.6	5.9	270m	3回以上		主道路渋滞 のため 経過観察	
								方向3	県103	南西	2.8	3.2	4.6	4.1	5.0	5.2	150m	3回以上			
								方向4	国57	南	27.7	19.3	22.9	37.9	27.9	29.5	30m	2回			
								方向1	国57	北	9.6	7.6	9.0	7.5	7.5	8.9	20m	2回			
4	国道57号	保田窪北	A	熊本市	国道57号保田窪北・ 保田窪交差点改良	国	R2.6	方向2	市道等	西	4.5	5.0	5.3	7.4	8.1	10.8	50m	2回		主道路渋滞 のため 経過観察	
								方向3	市道等	東	4.7	6.3	8.8	5.1	6.5	9.1	40m	2回			
								方向4	国57	南	10.1	7.8	9.2	16.0	11.4	13.0	0m	1回			
								方向1	県339	北	36.1	32.1	36.7	23.1	17.3	22.9	60m	2回			
5	国道57号	ミルクロード入口	A	大津町	国道57号北側復旧道路・ 国道57号現道部	国	R2.10	方向2	国57	西	17.9	20.3	20.01	13.0	10.3	12.1	0m	1回		主道路渋滞 のため 経過観察	
								方向3	国57	東	25.6	36.2	34.6	15.1	13.6	13.6	60m	2回			
								方向4	県225	南	23.5	31.1	34.6	17.8	34.8	34.6	0m	1回			
								方向1	県28	北	14.2	12.1	14.9	9.7	9.3	10.5	0m	1回			
6	県道28号	田崎本町	A	熊本市	都市計画道路 熊本駅城山線 都市計画道路 熊本駅南線	市市	R3.2 R3.3	方向2	県28	西	12.2	13.0	15.7	11.9	11.4	12.1	0m	1回	意見有り	自治体ヒア リングより 経過観察	
								方向3	市道等	南	10.2	16.7	12.5	6.3	5.8	8.6	20m	2回			
								方向4	市道等	東	7.5	9.5	12.9	11.4	11.6	12.2	0m	1回			
								方向1	国3	北	22.0	19.1	18.8	13.6	13.5	14.1	20m	2回			
7	国道3号	松原	A	宇土市	八代鏡宇土線(新松原工区)	県	R3.5	方向2	国57	西	8.6	12.7	14.7	7.8	6.8	7.9	210m	3回以上		主道路渋滞 のため 経過観察	
								方向3	国3	東	5.7	5.5	6.8	7.5	6.4	7.0	110m	2回			
								方向4	主14	南	18.4	16.6	19.4	15.8	12.8	13.6	0m	1回			
								方向1	国3	北東	31.5	32.6	38.6	33.6	30.5	38.6	0m	1回			
8	国道3号	植木町豊田	A	熊本市	国道3号植木町豊田交差点改良	国	R3.5	方向2	主53	東	17.4	19.4	17.8	16.7	20.1	24.0	80m	2回		主道路渋滞 のため 経過観察	
								方向3	国3	南西	10.3	16.2	10.6	13.8	19.5	21.4	250m	2回			
								方向4	市道等	西	-	-	-	-	-	-	0m	1回			
								方向1	国266	北	14.5	13.8	14.9	17.5	14.5	17.2	0m	1回			
9	国道266号	嘉島町上仲間	A	嘉島町	嘉島町上仲間スマート交差点改良 信号現示調整	県・市	R1.12 R3.7	方向2	主50	西	16.2	11.5	13.7	5.2	5.1	6.2	230m	2回		主道路渋滞 のため 経過観察	
								方向3	主50	東	6.4	12.5	18.1	6.7	7.6	11.8	370m	2回			
								方向4	国266	南	12.9	12.6	14.3	12.9	12.6	14.5	800m	3回以上			
								方向1	市道等	北西	12.0	14.7	14.8	15.6	13.4	17.9	10m	2回			
10	国道266号	田迎6丁目	A	熊本市	スマート交差点改良	市	R3.10	方向2	国266	北西	25.3	19.9	20.04	13.7	10.8	14.6	0m	1回	意見無し	渋滞無し 渋滞有り 渋滞無し 渋滞有り	通過時間 検証より 経過観察
								方向3	市道等	南西	7.3	4.2	4.7	7.4	5.6	6.1	40m	2回			
								方向4	国266	南東	11.7	7.6	8.3	11.8	11.2	14.0	0m	1回			
								方向5	市道等	南東	8.9	5.1	5.9	3.8	3.2	4.4	35m	2回			
11	国道266号	南熊本3丁目	A	熊本市	スマート交差点改良	市	R4.1	方向1	国266	北	31.5	26.9	25.1	18.7	16.0	17.7	0m	1回		従道路で信 号待ち3回 以上のため 経過観察	
								方向2	市道等	西	17.2	4.0	10.6	13.7	5.8	9.6	90m	3回以上			
								方向3	市道等	東	8.4	5.3	8.0	6.0	3.9	7.9	120m	3回以上			
								方向4	国266	南	8.4	6.1	8.0	8.2	8.3	9.3	0m	1回			

※①選定時平均旅行速度：プローブデータ、②最新平均旅行速度：ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤塗り。

2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

(2) 対策済み箇所のフォローアップ結果 (R4.4～R5.3の間に完了した事業:16箇所)

○R4.4以降に対策が完了した16箇所のうち、9箇所(四方寄町交差点、須屋高架橋交差点、太田町交差点、亀川交差点、瀬戸大橋西側交差点、天草工高前交差点、瀬戸大橋東側交差点、市民センター前交差点、瀬戸歩道橋入口交差点)では速度向上が確認されたものの、残りの7箇所は選定基準の平均旅行速度等に該当しているため、「経過観察」とする。

●R4.4以降に道路整備が行われた主要渋滞箇所のフォローアップ結果(16箇所)

主道路

道路整備事業の効果が見込まれる方向

No	路線名	主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A:信号交差点 B:無信号交差点	市区町村	対象事業名	事業 主体	供用 年次	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間:H24.4-H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間:R5.4.1-R6.3.31)			現地調査結果			通過時間の 検証結果	方針
											単位:km/h			単位:km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
											平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼					
1	国道3号	四方寄町	A	熊本市	植木バイパス開通 熊本北バイパス4車線化	国	R5.2	方向1	国3	北	24.6	20.7	24.4	27.2	23.5	24.6	0m	1回	意見無し	渋滞無し 渋滞無し	解除候補
								方向2	県231	北東	2.3	2.5	2.4	4.5	5.0	4.5	0m	1回			
								方向3	国3	南	21.5	22.9	28.2	13.8	27.9	30.6	0m	1回			
2	国道3号	北部消防入口	A	熊本市	植木バイパス開通 熊本北バイパス4車線化	国	R5.2	方向1	国3	北西	21.3	18.0	28.4	24.4	24.3	26.2	0m	1回	意見有り	渋滞無し 渋滞無し	自治体ヒア リングにより 経過観察
								方向2	県342	南西	18.9	21.5	19.3	9.8	10.8	11.1	30m	2回			
								方向3	国3	南東	23.7	21.4	26.3	10.7	23.5	25.6	0m	1回			
3	国道387号	須屋高架橋	A	合志市	植木バイパス開通 熊本北バイパス4車線化	県	R5.2	方向1	国387	北東	22.2	18.6	15.2	14.8	12.5	14.5	10m	2回	意見無し	渋滞無し 渋滞無し	解除候補
								方向2	国387	南西	24.7	19.4	18.4	15.1	11.0	14.2	0m	1回			
								方向3	国3	南東	6.5	10.1	14.8	22.0	24.1	23.8	0m	1回			
								方向4	国3	北西	-	-	-	10.9	12.1	12.9	0m	1回			
4	国道3号	高下西町	A	八代市	国道3号停止線の前出し	国	R5.2	方向1	国3	北	34.0	32.0	33.6	27.7	28.6	38.4	0m	1回		渋滞無し 渋滞無し	主道路渋滞 のため 経過観察
								方向2	市道等	西	23.2	19.9	23.0	18.1	18.8	20.9	30m	2回			
								方向3	国3	南	35.9	28.4	32.3	32.1	23.3	30.2	30m	2回			
5	国道324号	港町	A	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向1	国324	北	25.7	17.6	22.5	20.8	20.8	21.7	0m	1回	意見有り	渋滞無し 渋滞無し	自治体ヒア リングより 経過観察
								方向2	主24	西	9.4	8.6	11.4	9.7	9.2	10.7	0m	1回			
								方向3	県308	東	14.0	13.9	19.7	15.6	14.2	19.1	0m	1回			
								方向4	国324	南	40.2	24.8	30.9	24.3	19.6	17.6	0m	1回			
6	国道324号	太田町北	A	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向1	市道等	北	-	10.1	11.2	5.7	10.6	7.7	0m	1回	意見有り	渋滞無し 渋滞無し	自治体ヒア リングより 経過観察
								方向2	国324	北西	29.4	16.6	23.2	22.7	21.6	20.5	0m	1回			
								方向3	国324	南東	37.3	31.7	26.4	35.2	25.7	26.1	0m	1回			
7	国道324号	太田町	A	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向1	国324	北西	25.8	20.1	23.2	26.3	29.2	24.8	0m	1回	意見無し	渋滞無し 渋滞無し	解除候補
								方向2	市道等	北東	15.9	8.9	8.8	11.2	11.9	12.2	0m	1回			
								方向3	国324	南東	20.7	35.3	33.3	27.1	32.1	28.9	0m	1回			
8	国道324号	亀川	A	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向1	国324	北西	19.7	24.0	26.1	31.7	26.9	24.4	0m	1回	意見無し	渋滞無し 渋滞無し	解除候補
								方向2	市道等	北東	14.3	8.9	19.3	22.6	17.6	19.9	0m	1回			
								方向3	国324	南東	37.0	32.4	32.4	19.9	29.7	25.6	0m	1回			
9	国道324号	瀬戸大橋西側	A	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向1	国266	北東	33.5	31.9	32.3	34.6	33.8	36.5	0m	1回	意見無し	渋滞無し 渋滞無し	解除候補
								方向2	国266	南西	16.1	7.4	15.8	20.9	15.8	21.6	0m	1回			
								方向3	国324	南東	10.4	14.5	14.8	11.6	22.1	14.2	0m	1回			
10	国道324号	天草工高前	A	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向1	国324	北西	17.7	16.8	19.9	15.4	20.04	19.7	0m	1回	意見無し	渋滞無し 渋滞無し 渋滞無し	解除候補
								方向2	国324	南西	9.8	12.3	18.7	10.5	11.8	14.0	0m	1回			
								方向3	主26	南東	7.4	7.6	10.8	10.8	10.4	11.9	0m	1回			
11	国道324号	瀬戸大橋東側	A	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向1	国324	北	37.8	49.9	47.2	25.0	27.4	26.9	0m	1回	意見無し	渋滞無し 渋滞無し	解除候補
								方向2	国266	西	27.9	22.6	32.2	37.0	36.6	38.1	0m	1回			
								方向3	国266	南	18.7	12.5	11.0	16.4	15.8	16.6	0m	1回			

12箇所目以降は次ページ

※①選定時平均旅行速度:プローブデータ、②最新平均旅行速度:ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤塗り。

(2) 対策済み箇所のフォローアップ結果 (R4.4～R5.3の間に完了した事業:16箇所)

○ R4.4以降に対策が完了した16箇所のうち、9箇所(四方寄町交差点、須屋高架橋交差点、太田町交差点、亀川交差点、瀬戸大橋西側交差点、天草工高前交差点、瀬戸大橋東側交差点、市民センター前交差点、瀬戸歩道橋入口交差点)では速度向上が確認されたものの、残りの7箇所は選定基準の平均旅行速度等に該当しているため、「経過観察」とする。

●R4.4以降に道路整備が行われた主要渋滞箇所のフォローアップ結果(16箇所)

主道路

No	路線名	主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A:信号交差点 B:無信号交差 点	市区町村	対象事業名	事業 主体	供用 年次	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間: H24.4~H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間: R5.4.1~R6.3.31)			現地調査結果			通過時間 の検証結 果	方針			
											単位: km/h			単位: km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング					
											平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼								
12	国道266号	めいきばし 明亀橋	A	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向1	国266	北	24.4	21.8	22.4	21.4	20.2	23.3	0m	1回	意見有り		自治体ヒア リングより 経過観察			
								方向2	市道等	北西	6.5	4.8	9.7	13.7	12.1	12.3	0m	1回						
								方向3	市道等	南東	8.2	5.7	7.2	8.1	8.1	6.6	0m	1回						
								方向4	国266	南	33.1	23.6	33.9	35.0	32.9	35.6	0m	1回						
13	市道	市民センター前 (無信号交差点)	B	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向1	市道等	北	35.3	38.0	36.1	20.4	34.3	23.5	0m	1回	意見無し	滞留なし	解除候補			
								方向2	市道等	西	-	-	-	11.0	12.5	16.9	0m	1回						
								方向3	市道等	東	35.6	23.4	30.2	32.9	25.5	31.6	0m	1回						
								方向4	市道等	南	26.5	12.2	15.7	25.4	20.7	24.6	0m	1回						
14	(主) 本渡牛深線	瀬戸歩道橋入口	A	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向1	主26	北西	23.0	20.3	22.2	14.2	17.6	18.4	0m	1回	意見無し	渋滞無し 渋滞無し 渋滞無し	解除候補			
								方向2	市道等	西	25.4	20.5	8.4	7.3	16.0	16.9	0m	1回						
								方向3	主26	南東	8.8	8.0	6.7	15.8	14.9	17.0	0m	1回						
								方向1	主44	北	15.2	12.5	13.2	15.2	13.0	13.7	10m	2回						
15	(主) 本渡下田線	諏訪	A	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向2	主24	東	23.7	18.1	19.7	11.5	11.7	13.3	30m	2回			主道路渋滞 のため 経過観察			
								方向3	主24	南西	34.5	28.4	35.8	17.6	21.4	22.4	0m	1回						
								方向1	国324	北	17.2	16.5	16.8	12.5	11.7	14.2	50m	2回						主道路渋滞 のため 経過観察
								方向2	市道等	北東	18.2	20.1	21.6	11.6	8.6	11.8	50m	2回						
16	国道324号	大浜町	A	天草市	国道324号本渡道路開通 (熊本天草幹線道路)	県	R5.2	方向3	市道等	西	12.4	12.2	11.7	11.8	10.3	11.6	10m	2回			主道路渋滞 のため 経過観察			
								方向4	国324	南	27.0	22.0	24.6	24.3	17.9	22.1	10m	2回						

※①選定時平均旅行速度:プローブデータ、②最新平均旅行速度:ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤塗り。

(3) 未対策箇所のフォローアップ結果 (主要渋滞箇所の選定基準をクリア: 1 箇所)

○未対策箇所のうち主要渋滞箇所の選定基準をクリアした^{ごきょういりぐち}五橋入口交差点は現地で渋滞の発生が確認されたため、「経過観察」とし、モニタリングを継続する。

●未対策箇所で主要渋滞箇所選定基準をクリアした箇所(1箇所)

No	路線名	主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A:信号交差点 B:無信号交差 点	市区町村	対象事業名	事業 主体	供用 年次	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間: H24.4-H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間: R5.4.1-R6.3.31)			現地調査結果			通過時間 の検証結 果	方針
											単位: km/h			単位: km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
											平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼					
1	国道57号	五橋入口	A	宇城市	(未対策箇所) 道路管理者: 国	-	-	方向1	国57	北西	44.3	45.1	38.5	24.3	25.5	26.3	0m	1回		主道路渋滞 のため 経過観察	
								方向2	国266	南西	28.9	34.3	28.2	34.3	34.0	34.4	0m	1回			
								方向3	国57	南東	23.4	20.6	18.6	25.3	25.1	24.6	20m	2回			

2年連続で
主要渋滞箇所選定基準に非該当

※①選定時平均旅行速度: プローブデータ、昨年度分析時及び②最新平均旅行速度: ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤塗り。

(4) R4.3以前に対策を実施したフォローアップ箇所【国道226号仮)松橋町松橋西交差点 (R2.5)】

○国道266号仮)松橋町松橋西交差点周辺では、令和2年5月に国道266号松橋工区が開通。
○現地確認及び交差点通過時間検証において渋滞解消が確認されたため「解除候補」とする。

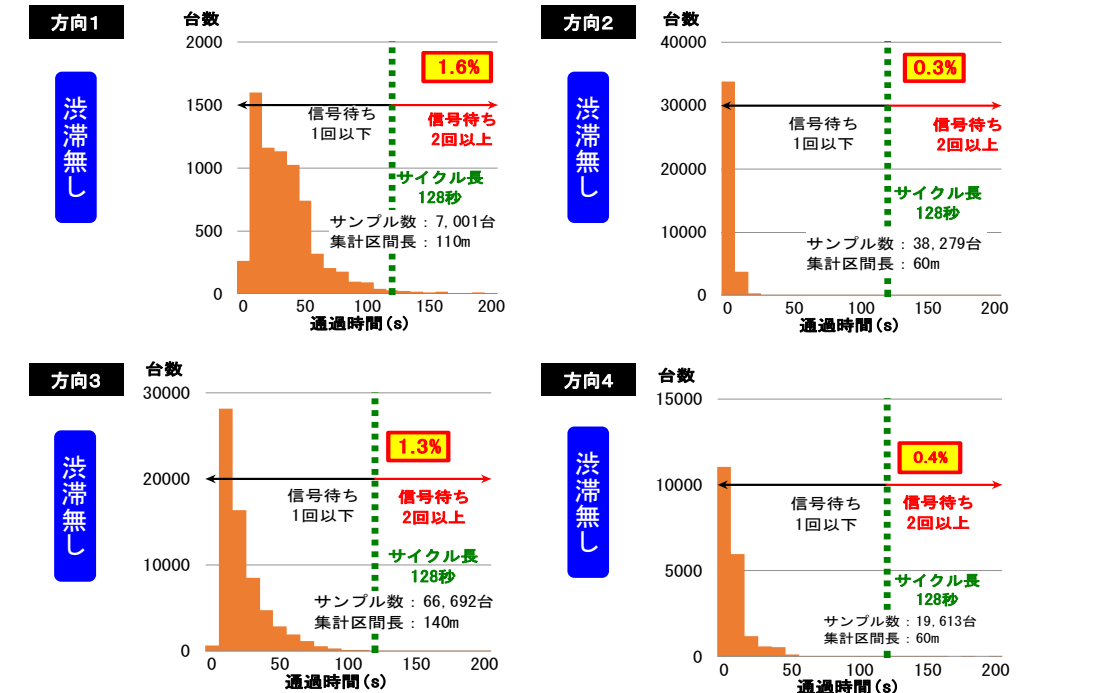
●整備概要



●フォローアップ結果・通過時間の検証結果 道路整備事業の効果が見込まれる方向

主要渋滞箇所名称	交差点運用 A:信号交差点 B:無信号交差点	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間：R5.4.4~R6.3.31) 単位：km/h			②最新平均旅行速度 (分析期間：R5.4.1~R6.3.31) 単位：km/h			現地調査結果		通過時間の 検証結果	方針
					平日朝	平日夕	休日は	平日朝	平日夕	休日は	最大渋滞長	信号待ち 回数		
					平日朝	平日夕	休日は	平日朝	平日夕	休日は				
仮)松橋町松橋西	A	方向1	県181	北西	13.5	9.7	15.3	8.9	7.5	10.2	100m	2回	渋滞無し	解除候補
		方向2	国266	北東	19.9	17.7	21.3	22.2	17.7	18.1	0m	1回	渋滞無し	
		方向3	国266	南西	15.3	13.4	15.3	23.6	15.4	19.6	0m	1回	渋滞無し	
		方向4	県181	南東	20.6	11.5	20.1	15.0	14.6	18.6	0m	1回	渋滞無し	
								5.8	3.1	1.5			渋滞無し	

※①選定時平均旅行速度：プローブデータ、②最新平均旅行速度：ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤塗り。
※②の2段目は選定時と比較した旅行速度の変化。(青字：速度向上、赤字：速度低下)



※出典：ETC2.0プローブ情報(R5.4-R6.3)

(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【国道3号植木バイパス・熊本北バイパス（R5.2開通）】

- 令和5年2月5日に国道3号植木バイパスの一部区間、及び熊本北バイパスが4車線で開通。
- 現地確認及び通過時間分析で渋滞解消が確認されたため、四方寄町交差点および須屋高架橋交差点を「解除候補」とする。（次ページ関連資料記載）
- 北部消防入口交差点は周辺道路事業の影響があるため「経過観察」とし、モニタリングを継続する。

●事業概要



凡 例

- 主要渋滞箇所
- 事業中
- 今回開通区間
- 高速自動車国道
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 車線数 (2車線/4車線)
- 鉄道
- 市町村境



写真①
至 熊本北バイパス
下り
上り
至 下硯川IC

▲ 植木バイパス開通区間



写真②
至 新南部
下り
上り
至 下硯川IC

▲ 熊本北バイパス4車線化区間

撮影日：R5.7.25(火)

●フォローアップ結果

主道路

道路整備事業の効果が見込まれる方向

※①選定時平均旅行速度：プローブデータ、②最新平均旅行速度：ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤塗り。
※②の2段目は選定時と比較した旅行速度の変化。（青字：速度向上、赤字：速度低下）

路線名	主要渋滞箇所名称	交差点運用 A: 信号交差点 B: 無信号交差点	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間: H24.4-H24.8) 単位: km/h			②最新平均旅行速度 (分析期間: R5.4.1-R6.3.31) 単位: km/h			現地調査結果		通過時間の 検証結果	方針
						平日朝	平日夕	休日は	平日朝	平日夕	休日は	最大渋滞長	信号待ち 回数		
国道3号	四方寄町	A	方向1	国3	北	24.6	20.7	24.4	27.2	23.5	24.6	0m	1回	意見無し	渋滞無し 解除候補
			方向2	県231	北東	2.3	2.5	2.4	2.8	2.8	0.2	0m	1回		
			方向3	国3	南	21.5	22.9	28.2	13.8	27.9	30.6	0m	1回		
国道3号	北部消防入口	A	方向1	国3	北西	21.3	18.0	28.4	24.4	24.3	26.2	0m	1回	意見有り	自治体ヒアリングにより 経過観察
			方向2	県342	南西	18.9	21.5	19.3	9.8	10.8	11.1	30m	2回		
			方向3	国3	南東	23.7	21.4	26.3	10.7	23.5	25.6	0m	1回		
国道387号	須屋高架橋	A	方向1	国387	北東	22.2	18.6	15.2	14.8	12.5	14.5	10m	2回	意見無し	渋滞無し 解除候補
			方向2	国387	南西	24.7	19.4	18.4	15.1	11.0	14.2	0m	1回		
			方向3	国3	南東	6.5	10.1	14.8	22.0	24.1	23.8	0m	1回		
			方向4	国3	北西	-	-	-	15.5	14.0	9.1	0m	1回		

(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【国道3号四方寄町交差点、北部消防入口交差点 (R5.2)】

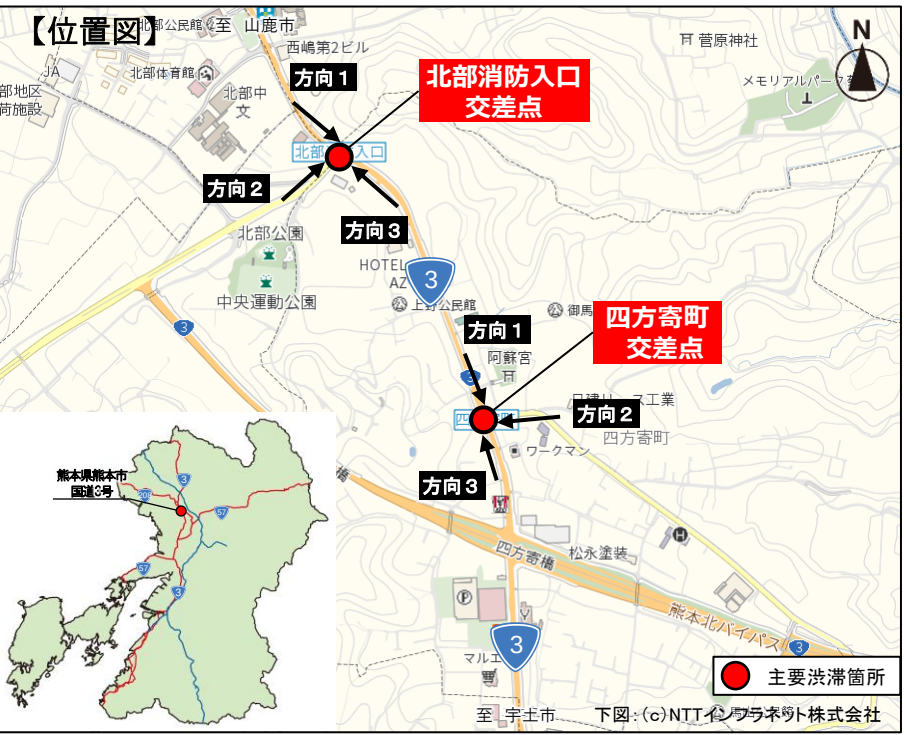
○国道3号四方寄町交差点及び北部消防入口交差点は令和5年2月5日に国道3号植木バイパスの一部区間、及び熊本北バイパスが4車線で開通。

○四方寄町交差点は現地確認及び交差点通過時間検証において渋滞解消が確認されたため「解除候補」とする。

●整備概要

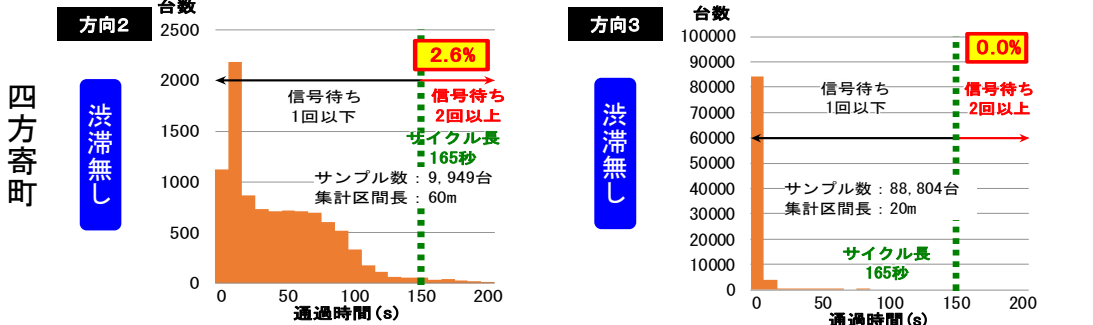
●フォローアップ結果・通過時間の検証結果

道路整備事業の効果が見込まれる方向



主要渋滞箇所 名称	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間: H24.4~H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間: R5.4.1~R6.3.31)			現地調査結果			通過時間 の検証結 果	方針
				単位: km/h			単位: km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
				平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼					
四方寄町	方向1	国3	北	24.6	20.7	24.4	27.2	23.5	24.6	0m	1回		渋滞無し	解除候補
	方向2	県231	北東	2.3	2.5	2.4	4.5	5.0	4.5	0m	1回	意見無し		
	方向3	国3	南	21.5	22.9	28.2	13.8	27.9	30.6	0m	1回			
北部消防入口	方向1	国3	北西	21.3	18.0	28.4	24.4	24.3	26.2	0m	1回		渋滞無し	自治体ヒア リングにより 経過観察
	方向2	県342	南西	18.9	21.5	19.3	9.8	10.8	11.1	30m	2回	意見有り		
	方向3	国3	南東	23.7	21.4	26.3	10.7	23.5	25.6	0m	1回			

※①選定時平均旅行速度:プローブデータ、②最新平均旅行速度:ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤字。
※②の2段目は選定時と比較した旅行速度の変化。(青字:速度向上、赤字:速度低下)



(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【国道387号須屋高架橋交差点 (R5.2)】

- 国道387号須屋高架橋交差点周辺では、令和5年2月5日に国道3号植木バイパスの一部区間、及び熊本北バイパスが4車線で開通。
- 現地確認及び交差点通過時間検証において渋滞解消が確認されたため「解除候補」とする。

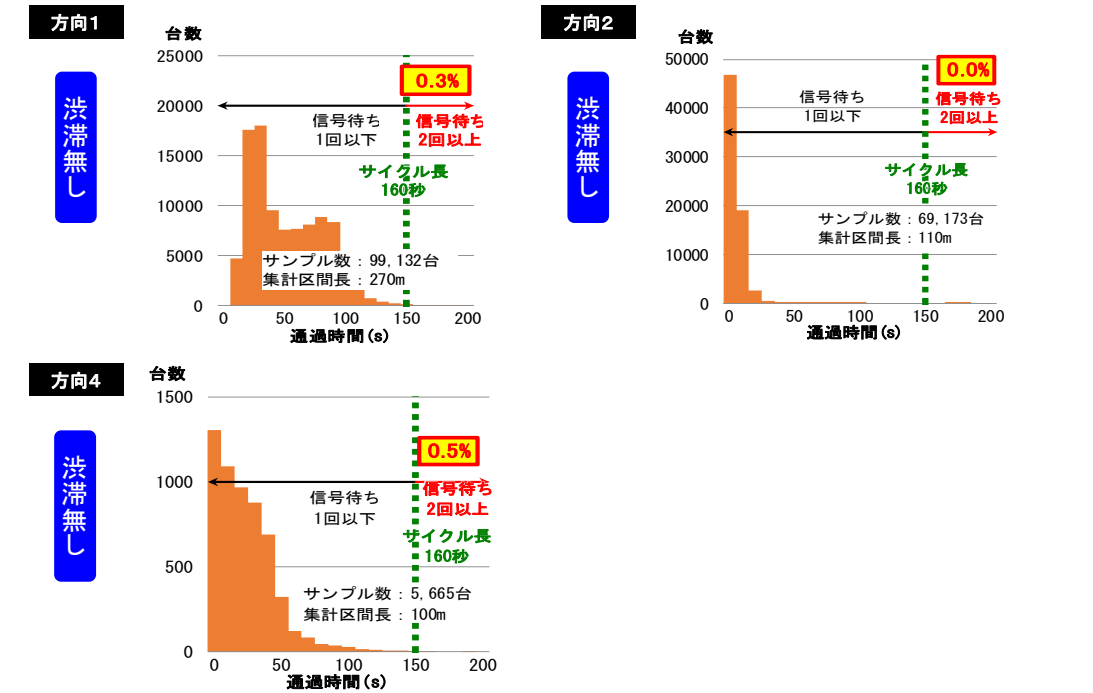
●整備概要



●フォローアップ結果

主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A: 信号交差点 B: 無信号交差点	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間: H24.4-H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間: R5.4.1-R6.3.31)			現地調査結果			通過時間の 検証結果	方針
					単位: km/h			単位: km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
					平日朝	平日夕	休日夜	平日朝	平日夕	休日夜					
須屋高架橋	A	方向1	国387	北東	22.2	18.6	15.2	14.8	12.5	14.5	10m	2回		渋滞無し	解除候補
		方向2	国387	南西	24.7	19.4	18.4	15.1	11.0	14.2	0m	1回		渋滞無し	
		方向3	国3	南東	6.5	10.1	14.8	-9.8	-8.4	-4.2	0m	1回	意見無し	渋滞無し	
		方向4	国3	北西	-	-	-	10.9	12.1	12.9	0m	1回		渋滞無し	

※①選定時平均旅行速度: プローブデータ、②最新平均旅行速度: ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤字。
※②の2段目は選定時と比較した旅行速度の変化。(青字: 速度向上、赤字: 速度低下)

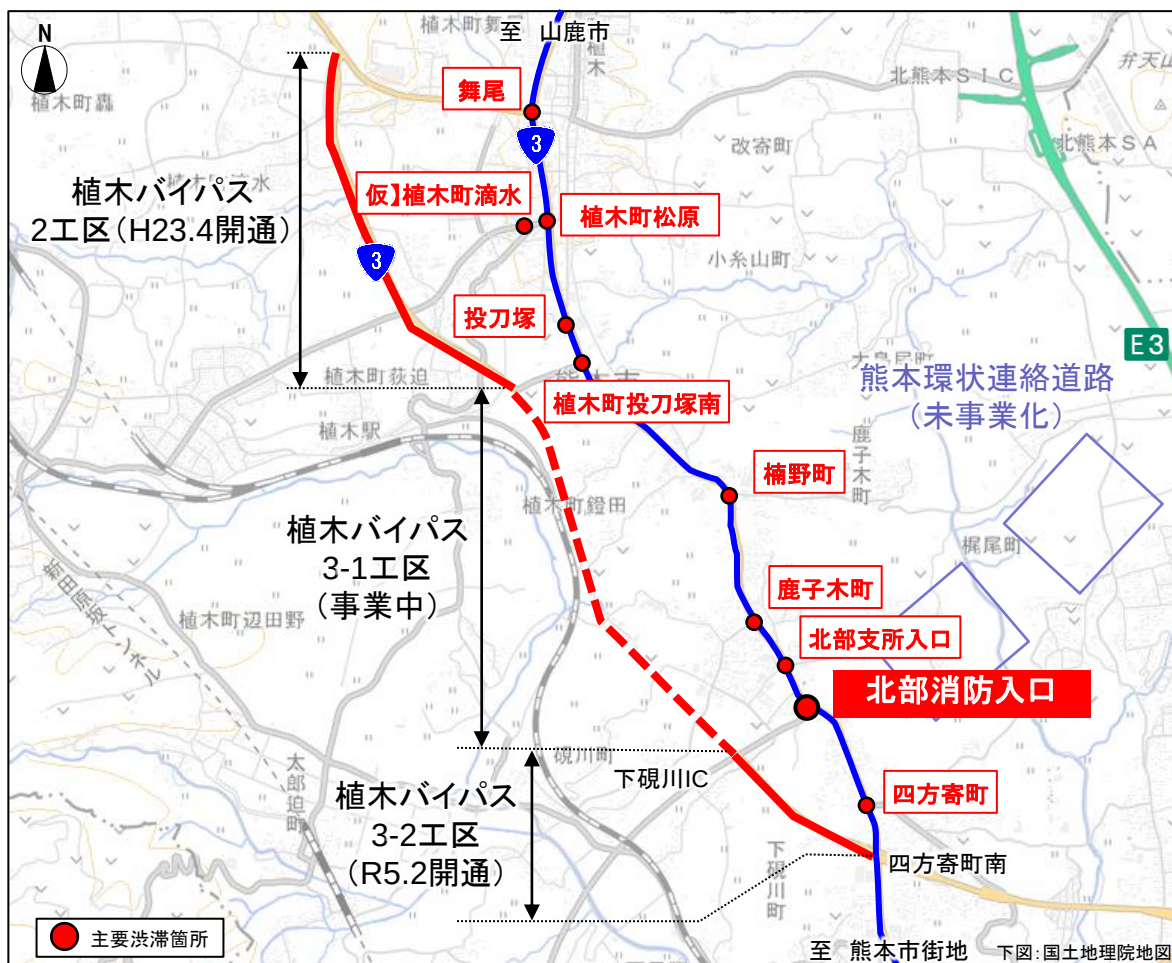


2. 主要渋滞箇所のフォローアップについて

(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【北部消防入口交差点を解除しない理由】

○北部消防入口交差点は、令和5年2月5日に開通した植木バイパス3-2工区の末端部であり、交通が集中する箇所であることから、今後交通状況の変化が見込まれるため、ヒアリング結果も踏まえ **主要渋滞箇所から解除せず「経過観察」**とする。

●位置図



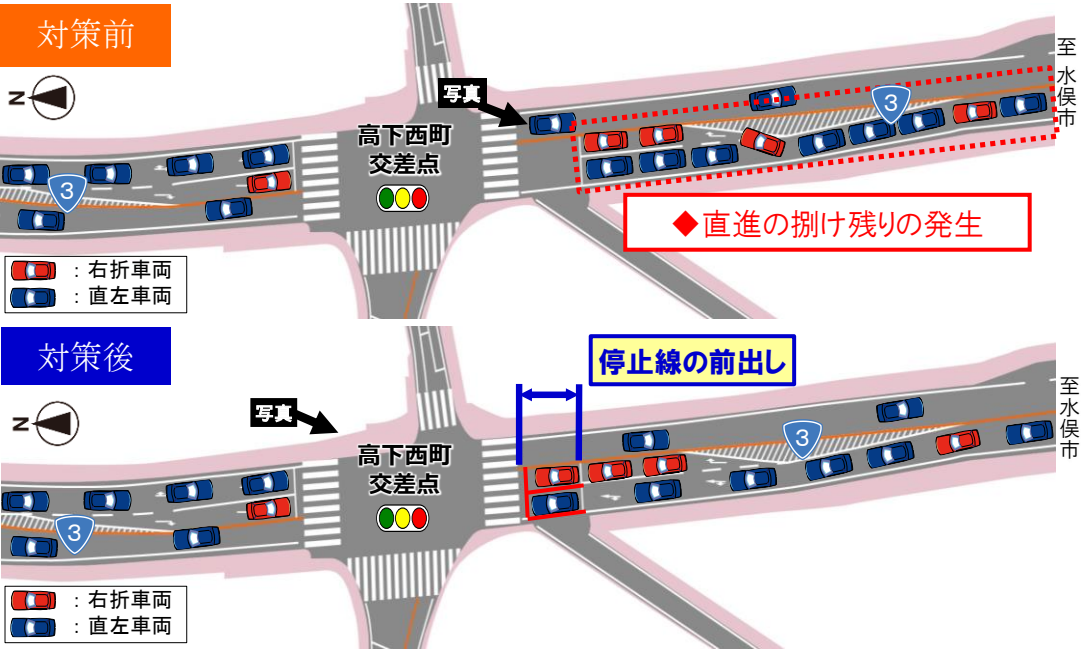
●交通状況



(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【国道3号高下西町交差点 (R5.2完了)】

- 国道3号高下西町交差点は水俣市方面から熊本市方面へ向かう直進車が多く、渋滞が発生しているため、**停止線の前出し**をR5.2月に実施。
- 現地確認では主道路の方向3で渋滞の発生を確認したため「経過観察」とし**、引き続きモニタリングを継続する。

●整備概要



●フォローアップ結果

主道路

道路整備事業の効果が見込まれる方向

主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A:信号交差点 B:無信号交差点	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間: H24.4-H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間: R5.4.1-R6.3.31)			現地調査結果			通過時間 の検証結果	方針
					単位: km/h			単位: km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
					平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼					
高下西町	A	方向1	国3	北	34.0	32.0	33.6	27.7	28.6	38.4	0m	1回		主道路渋滞 のため 経過観察	
		方向2	市道等	西	23.2	19.9	23.0	18.1	18.8	20.9	30m	2回			
		方向3	国3	南	35.9	28.4	32.3	32.1	23.3	30.2	30m	2回			



※①選定時平均旅行速度:プローブデータ、②最新平均旅行速度:ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤塗り。
※②の2段目は選定時と比較した旅行速度の変化。(青字:速度向上、赤字:速度低下)

(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【国道324号本渡道路(熊本天草幹線道路)(R5.2開通)】

○令和5年2月25日に熊本天草幹線道路の一部を構成する国道324号本渡道路(延長1.3km)が開通。

●事業概要

《諸元等》

開 通 日：令和5年2月25日

事業区間：熊本県天草市港町～熊本県天草市志柿町

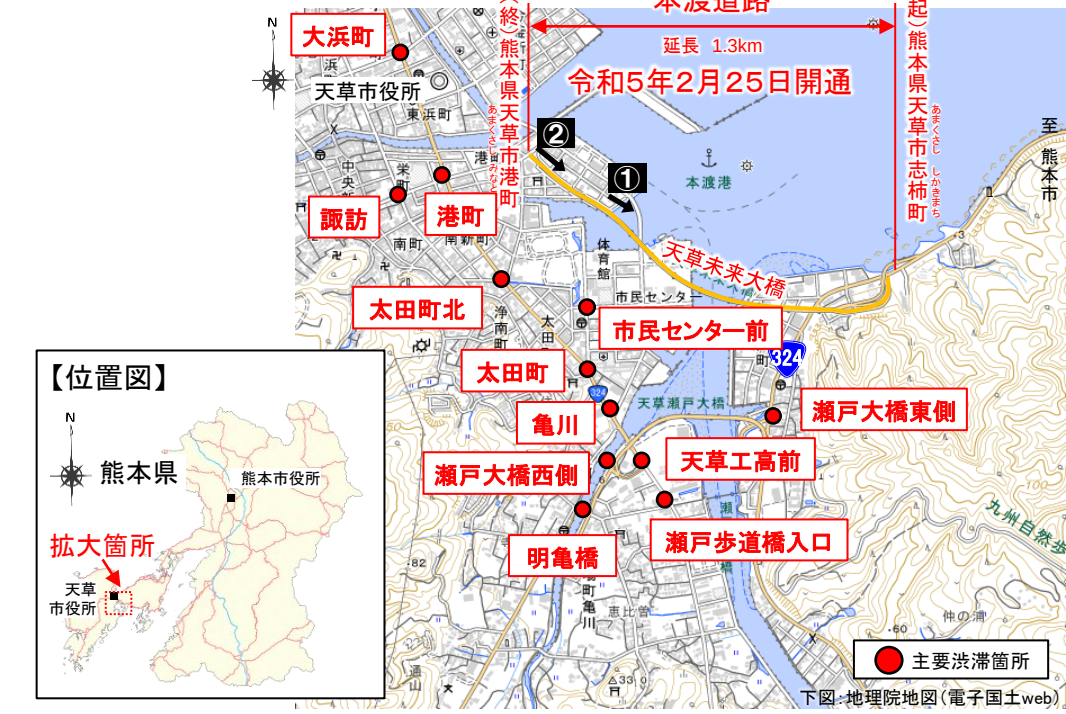
全体事業費：203億円

延 長：1.3km

●当該区間の開通状況



《路線位置図》



(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【国道324号本渡道路(熊本天草幹線道路)(R5.2開通)】

- 現地確認及び通過時間分析で渋滞解消が確認された4箇所(太田町交差点、亀川交差点、瀬戸大橋西側交差点、天草工高前交差点)を「解除候補」とする。
- 自治体ヒアリングで渋滞に関する意見が確認された2箇所(港町交差点、太田町北交差点)は「経過観察」とし、モニタリングを継続する。

●フォローアップ結果

主道路

道路整備事業の効果が見込まれる方向

路線名	主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A:信号交差点 B:無信号交差点	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間: H24.4-H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間: R5.4.1-R6.3.31)			現地調査結果			通過時間の 検証結果	方針	
						単位: km/h			単位: km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング			
						平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼						
国道324号	港町	A	方向1	国324	北	25.7	17.6	22.5	20.8	20.8	21.7	0m	1回	意見有り		自治体ヒア リングより 経過観察	
			方向2	主24	西	9.4	8.6	11.4	-4.9	3.2	-0.8	0m	1回				
			方向3	県308	東	14.0	13.9	19.7	0.3	0.6	-0.7	0m	1回				
			方向4	国324	南	40.2	24.8	30.9	1.6	0.3	-0.6	0m	1回				
国道324号	太田町北	A	方向1	市道等	北	-	10.1	11.2	-	5.7	10.6	7.7	0m	1回	意見有り		自治体ヒア リングより 経過観察
			方向2	国324	北西	29.4	16.6	23.2	-6.8	5.1	-2.7	0m	1回				
			方向3	国324	南東	37.3	31.7	26.4	-2.1	-6.0	-0.3	0m	1回				
国道324号	太田町	A	方向1	国324	北西	25.8	20.1	23.2	26.3	29.2	24.8	0m	1回	意見無し	渋滞無し	解除候補	
			方向2	市道等	北東	15.9	8.9	8.8	-4.7	3.0	3.4	0m	1回				
			方向3	国324	南東	20.7	35.3	33.3	6.4	-3.2	-4.4	0m	1回				
国道324号	亀川	A	方向1	国324	北西	19.7	24.0	26.1	31.7	26.9	24.4	0m	1回	意見無し	渋滞無し	解除候補	
			方向2	市道等	北東	14.3	8.9	19.3	8.3	8.7	0.5	0m	1回				
			方向3	国324	南東	37.0	32.4	32.4	-17.1	-2.6	-6.8	0m	1回				
国道324号	瀬戸大橋西側	A	方向1	国266	北東	33.5	31.9	32.3	34.6	33.8	36.5	0m	1回	意見無し	渋滞無し	解除候補	
			方向2	国266	南西	16.1	7.4	15.8	20.9	15.8	21.6	0m	1回				
			方向3	国324	南東	10.4	14.5	14.8	11.6	22.1	14.2	0m	1回				
国道324号	天草工高前	A	方向1	国324	北西	17.7	16.8	19.9	15.4	20.04	19.7	0m	1回	意見無し	渋滞無し	解除候補	
			方向2	国324	南西	9.8	12.3	18.7	10.5	11.8	14.0	0m	1回				
			方向3	主26	南東	7.4	7.6	10.8	10.8	10.4	11.9	0m	1回				

※①選定時平均旅行速度:プローブデータ、②最新平均旅行速度:ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤字塗り。
※②の2段目は選定時と比較した旅行速度の変化。(青字:速度向上、赤字:速度低下)

(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【^{ほんど}国道324号本渡道路(熊本天草幹線道路)(R5.2開通)】

- 現地確認及び通過時間分析で渋滞解消が確認された3箇所(瀬戸大橋東側交差点、市民センター前交差点、瀬戸歩道橋入口交差点)を「解除候補」とする。
- 現地確認結果で渋滞もしくは渋滞に関する意見が確認された3箇所(^{めいきばし}明亀橋交差点、諏訪交差点、大浜町交差点)は「経過観察」とし、モニタリングを継続する。

●フォローアップ結果 主道路 道路整備事業の効果が見込まれる方向

主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A:信号交差点 B:無信号交差 点	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間:H24.4-H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間:R5.4.1-R6.3.31)			現地調査結果			通過時間 の検証結 果	方針
					単位:km/h			単位:km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
					平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼					
瀬戸大橋東側	A	方向1	国324	北	37.8	49.9	47.2	25.0	27.4	26.9	0m	1回	意見無し	解除候補	
		方向2	国266	西	27.9	22.6	32.2	37.0	36.6	38.1	0m	1回			
		方向3	国266	南	18.7	12.5	11.0	16.4	15.8	16.6	0m	1回			
めいきばし 明亀橋	A	方向1	国266	北	24.4	21.8	22.4	21.4	20.2	23.3	0m	1回	意見有り	自治体ヒア リングより 経過観察	
		方向2	市道等	北西	6.5	4.8	9.7	13.7	12.1	12.3	0m	1回			
		方向3	市道等	南東	8.2	5.7	7.2	8.1	8.1	6.6	0m	1回			
		方向4	国266	南	33.1	23.6	33.9	35.0	32.9	35.6	0m	1回			
市民センター前 (無信号交差点)	B	方向1	市道等	北	35.3	38.0	36.1	20.4	34.3	23.5	0m	1回	意見無し	解除候補	
		方向2	市道等	西	-	-	-	11.0	12.5	16.9	0m	1回			
		方向3	市道等	東	35.6	23.4	30.2	32.9	25.5	31.6	0m	1回			
		方向4	市道等	南	26.5	12.2	15.7	25.4	20.7	24.6	0m	1回			
瀬戸歩道橋入口	A	方向1	主26	北西	23.0	20.3	22.2	14.2	17.6	18.4	0m	1回	意見無し	解除候補	
		方向2	市道等	西	25.4	20.5	8.4	7.3	16.0	16.9	0m	1回			
		方向3	主26	南東	8.8	8.0	6.7	15.8	14.9	17.0	0m	1回			
諏訪	A	方向1	主44	北	15.2	12.5	13.2	15.2	13.0	13.7	10m	2回		主道路渋滞 のため 経過観察	
		方向2	主24	東	23.7	18.1	19.7	11.5	11.7	13.3	30m	2回			
		方向3	主24	南西	34.5	28.4	35.8	17.6	21.4	22.4	0m	1回			
大浜町	A	方向1	国324	北	17.2	16.5	16.8	12.5	11.7	14.2	50m	2回		主道路渋滞 のため 経過観察	
		方向2	市道等	北東	18.2	20.1	21.6	11.6	8.6	11.8	50m	2回			
		方向3	市道等	西	12.4	12.2	11.7	11.8	10.3	11.6	10m	2回			
		方向4	国324	南	27.0	22.0	24.6	24.3	17.9	22.1	10m	2回			

※①選定時平均旅行速度:プローブデータ、②最新平均旅行速度:ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤字。
※②の2段目は選定時と比較した旅行速度の変化。(青字:速度向上、赤字:速度低下)

(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【国道324号太田町北交差点、太田町交差点（R5.2開通）】

○国道324号太田町北交差点、太田町交差点周辺では、令和5年2月25日に熊本天草幹線道路の一部を構成する国道324号本渡道路（延長1.3km）が開通。

○太田町交差点は現地確認及び交差点通過時間検証において渋滞解消が確認されたため「解除候補」とする。

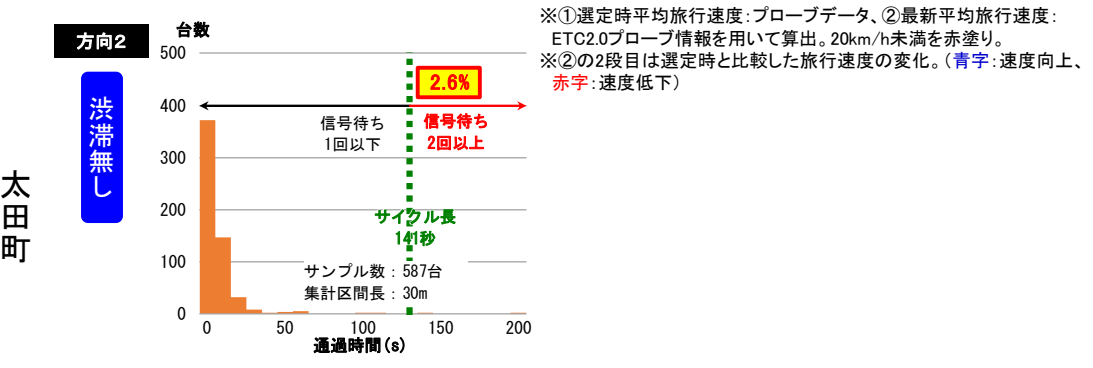
●整備概要

●フォローアップ結果・通過時間の検証結果

道路整備事業の効果が見込まれる方向



主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A: 信号交差点 B: 無信号交差点	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間: H24.4-H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間: R5.4.1-R6.3.31)			現地調査結果			通過時間の 検証結果	方針
					単位: km/h			単位: km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
					平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼					
太田町北	A	方向1	市道等	北	-	10.1	11.2	-	5.7	10.6	7.7	0m	1回	意見有り	自治体ヒア リングより 経過観察
		方向2	国324	北西	29.4	16.6	23.2	22.7	21.6	20.5	0m	1回			
		方向3	国324	南東	37.3	31.7	26.4	35.2	25.7	26.1	0m	1回			
太田町	A	方向1	国324	北西	25.8	20.1	23.2	26.3	29.2	24.8	0m	1回	意見無し	渋滞無し	解除候補
		方向2	市道等	北東	15.9	8.9	8.8	11.2	11.9	12.2	0m	1回			
		方向3	国324	南東	20.7	35.3	33.3	27.1	32.1	28.9	0m	1回			



(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【国道324号亀川交差点、瀬戸大橋西側交差点(R5.2開通)】

- 国道324号亀川交差点および瀬戸大橋西側交差点周辺では、令和5年2月25日に熊本天草幹線道路の一部を構成する国道324号本渡道路(延長1.3km)が開通。
- 現地確認及び交差点通過時間検証において渋滞解消が確認されたため「解除候補」とする。**

●整備概要

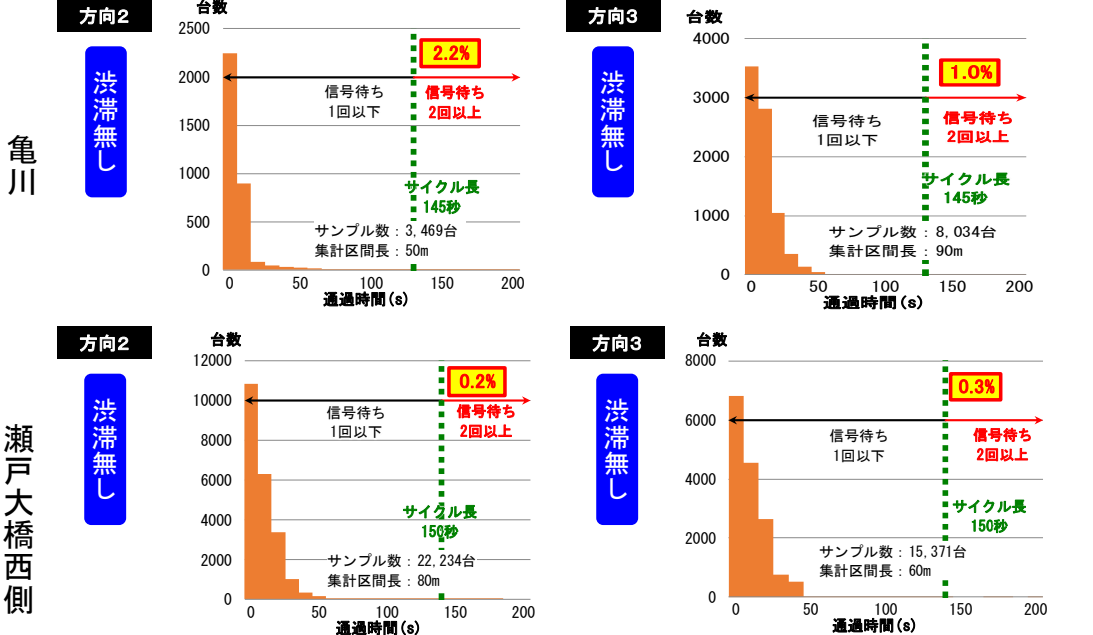
●フォローアップ結果・通過時間の検証結果

道路整備事業の効果が見込まれる方向



主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A:信号交差点 B:無信号交差点	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間:H24.4-H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間:R5.4.1-R6.3.31)			現地調査結果			通過時間 の検証結果	方針
					単位:km/h			単位:km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
					平日朝	平日夕	休日夜	平日朝	平日夕	休日夜					
亀川	A	方向1	国324	北西	19.7	24.0	26.1	31.7	26.9	24.4	0m	1回		解除候補	
		方向2	市道等	北東	14.3	8.9	19.3	22.6	17.6	19.9	0m	1回	意見無し		渋滞無し
		方向3	国324	南東	37.0	32.4	32.4	19.9	29.7	25.6	0m	1回			渋滞無し
瀬戸大橋西側	A	方向1	国266	北東	33.5	31.9	32.3	34.6	33.8	36.5	0m	1回		解除候補	
		方向2	国266	南西	16.1	7.4	15.8	20.9	15.8	21.6	0m	1回	意見無し		渋滞無し
		方向3	国324	南東	10.4	14.5	14.8	11.9	22.1	14.2	0m	1回			渋滞無し

※①選定時平均旅行速度:プローブデータ、②最新平均旅行速度:ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤字。
※②の2段目は選定時と比較した旅行速度の変化。(青字:速度向上、赤字:速度低下)



(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【国道324号天草工高前交差点、瀬戸大橋東側交差点(R5.2開通)】

- 国道324号天草工高前交差点および瀬戸大橋東側交差点周辺では、令和5年2月25日に熊本天草幹線道路の一部を構成する国道324号本渡道路(延長1.3km)が開通。
- 現地確認及び交差点通過時間検証において渋滞解消が確認されたため「解除候補」とする。

●整備概要

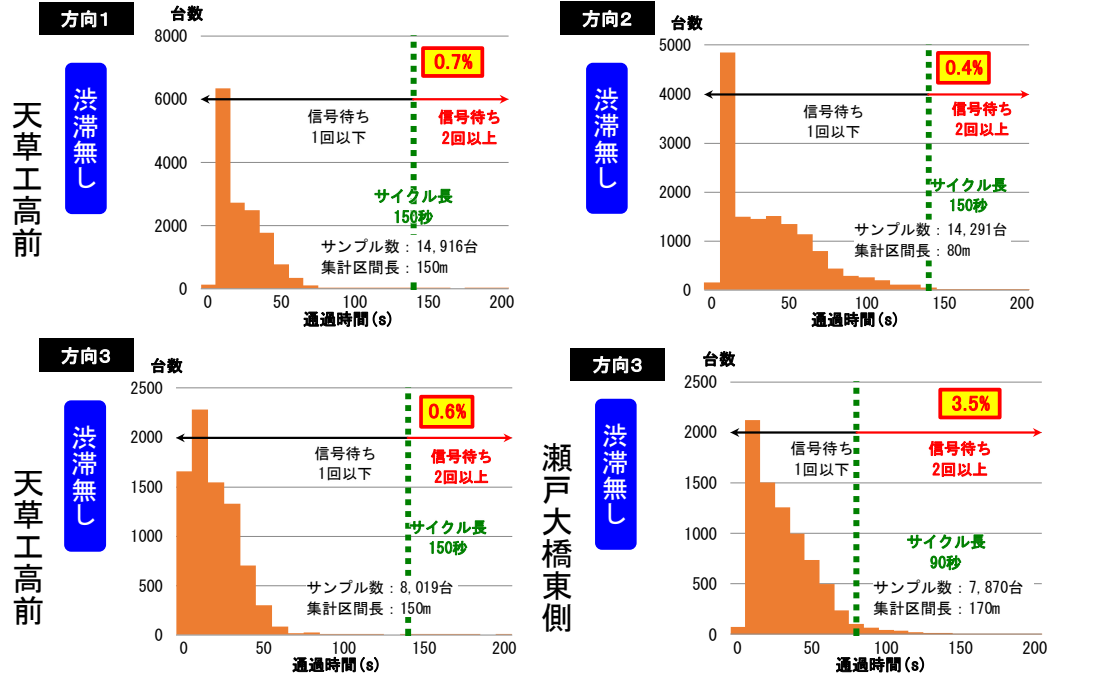
●フォローアップ結果・通過時間の検証結果

道路整備事業の効果が見込まれる方向



主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A: 信号交差点 B: 無信号交差点	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間: H24.4-H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間: R5.4.1-R6.3.31)			現地調査結果			通過時間の 検証結果	方針
					単位: km/h			単位: km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
					平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼					
天草工高前	A	方向1	国324	北西	17.7	16.8	19.9	15.4	20.0	19.7	0m	1回	意見無し	渋滞無し	解除候補
		方向2	国324	南西	9.8	12.3	18.7	10.5	11.8	14.0	0m	1回		渋滞無し	
		方向3	主26	南東	7.4	7.6	10.8	10.8	10.4	11.9	0m	1回		渋滞無し	
瀬戸大橋東側	A	方向1	国324	北	37.8	49.9	47.2	25.0	27.4	26.9	0m	1回	意見無し		解除候補
		方向2	国266	西	27.9	22.6	32.2	37.0	36.6	38.1	0m	1回			
		方向3	国266	南	18.7	12.5	11.0	16.4	15.8	16.6	0m	1回		渋滞無し	

※①選定時平均旅行速度:プローブデータ、②最新平均旅行速度:ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤字塗り。
※②の2段目は選定時と比較した旅行速度の変化。(青字:速度向上、赤字:速度低下)



※出典:ETC2.0プローブ情報(R5.4-R6.3)



(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【市道 市民センター前交差点(R5.2開通) ※無信号交差点】

- 市道 市民センター前交差点周辺では、令和5年2月25日に熊本天草幹線道路の一部を構成する国道324号本渡道路(延長1.3km)が開通。
- 現地確認及び交差点通過時間検証において渋滞解消が確認されたため「解除候補」とする。

●整備概要

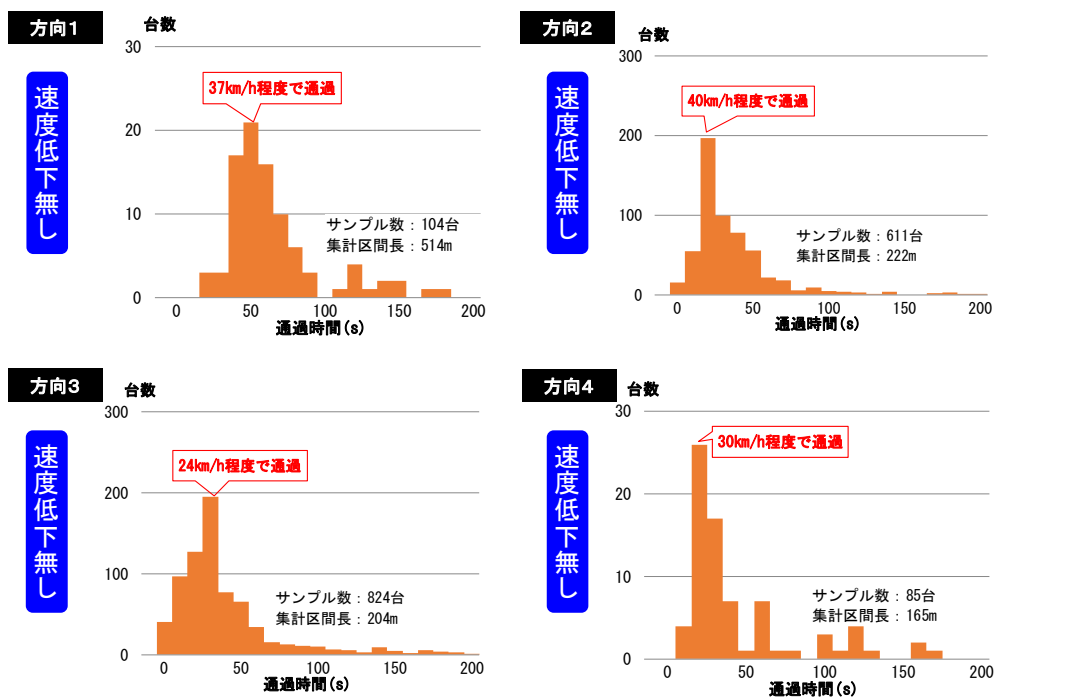
●フォローアップ結果・通過時間の検証結果

道路整備事業の効果が見込まれる方向



主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A: 信号交差点 B: 無信号交差点	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間: H24.4~H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間: R5.4.1~R6.3.31)			現地調査結果			通過時間の 検証結果	方針
					単位: km/h			単位: km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
					平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼					
市民センター前 (無信号交差点)	B	方向1	市道等	北	35.3	38.0	36.1	20.4	34.3	23.5	0m	1回	意見無し	滞留なし	解除候補
		方向2	市道等	西	-	-	-	-14.9	-3.7	-12.6	0m	1回			
		方向3	市道等	東	35.6	23.4	30.2	32.9	25.5	31.6	0m	1回			
		方向4	市道等	南	26.5	12.2	15.7	25.4	20.7	24.6	0m	1回			

※①選定時平均旅行速度:プローブデータ、②最新平均旅行速度:ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤塗り。
※②の2段目は選定時と比較した旅行速度の変化。(青字:速度向上、赤字:速度低下)



※出典:ETC2.0プローブ情報(R5.4-R6.3)



(5) 新たにフォローアップを実施する箇所【(主) 本渡牛深線瀬戸歩道橋入口交差点 (R5.2開通)】

- 主要地方道本渡牛深線瀬戸歩道橋入口交差点周辺では、令和5年2月25日に熊本天草幹線道路の一部を構成する国道324号本渡道路(延長1.3km)が開通。
- 現地確認及び交差点通過時間検証において渋滞解消が確認されたため「解除候補」とする。

●整備概要

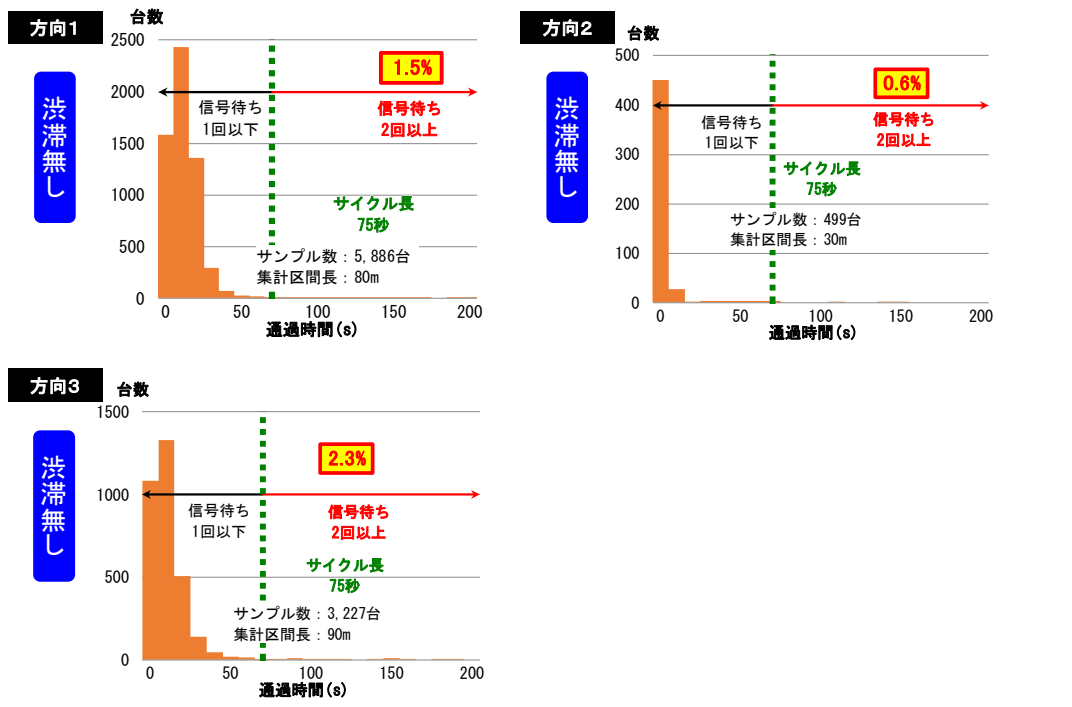
●フォローアップ結果・通過時間の検証結果

道路整備事業の効果が見込まれる方向



主要渋滞箇所 名称	交差点運用 A:信号交差点 B:無信号交 差点	方向	路線名	方角	①選定時平均旅行速度 (分析期間:H24.4-H24.8)			②最新平均旅行速度 (分析期間:R5.4.1-R6.3.31)			現地調査結果			通過時間 の検証結 果	方針
					単位:km/h			単位:km/h			最大渋滞長	信号待ち 回数	自治体 ヒアリング		
					平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼					
瀬戸歩道橋入口	A	方向1	主26	北西	23.0	20.3	22.2	14.2	17.6	18.4	0m	1回		渋滞無し	解除候補
		方向2	市道等	西	25.4	20.5	8.4	7.3	16.0	16.9	0m	1回	意見無し	渋滞無し	
		方向3	主26	南東	8.8	8.0	6.7	15.8	14.9	17.0	0m	1回		渋滞無し	

※①選定時平均旅行速度: プローブデータ、②最新平均旅行速度: ETC2.0プローブ情報を用いて算出。20km/h未満を赤塗り。
※②の2段目は選定時と比較した旅行速度の変化。(青字: 速度向上、赤字: 速度低下)



3. 熊本県の対策方針について

(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	・熊本県は東西143km、南北127km、7,405km²の面積のうち、可住面積は37%であり、主として海岸沿いの国道3号沿線に県都・商都である熊本市、また玉名市、八代市、水俣市、人吉市などの中規模都市が連なる構造となっている。 ・流動方向は、国道3号や九州縦貫自動車道などの南北方向の他、国道57号、国道218号を軸とした東西方向に県を越える広域流動がある。また、熊本市から荒尾市方面への国道501号や天草方面への国道57号などの流動がある。 ・現在整備中の中九州横断道路、南九州西回り自動車道、九州横断自動車道延岡線等を活かした、さらなる交流圏域の拡大が期待されている。
道路交通状況	・県民活動に著しい影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕のピーク時や行楽シーズンの交通集中により、県内各所で発生している。 ・主要渋滞箇所は、熊本市、天草市、宇城市等に集中しており、特に熊本市は175箇所と全体の約6割が集中する。

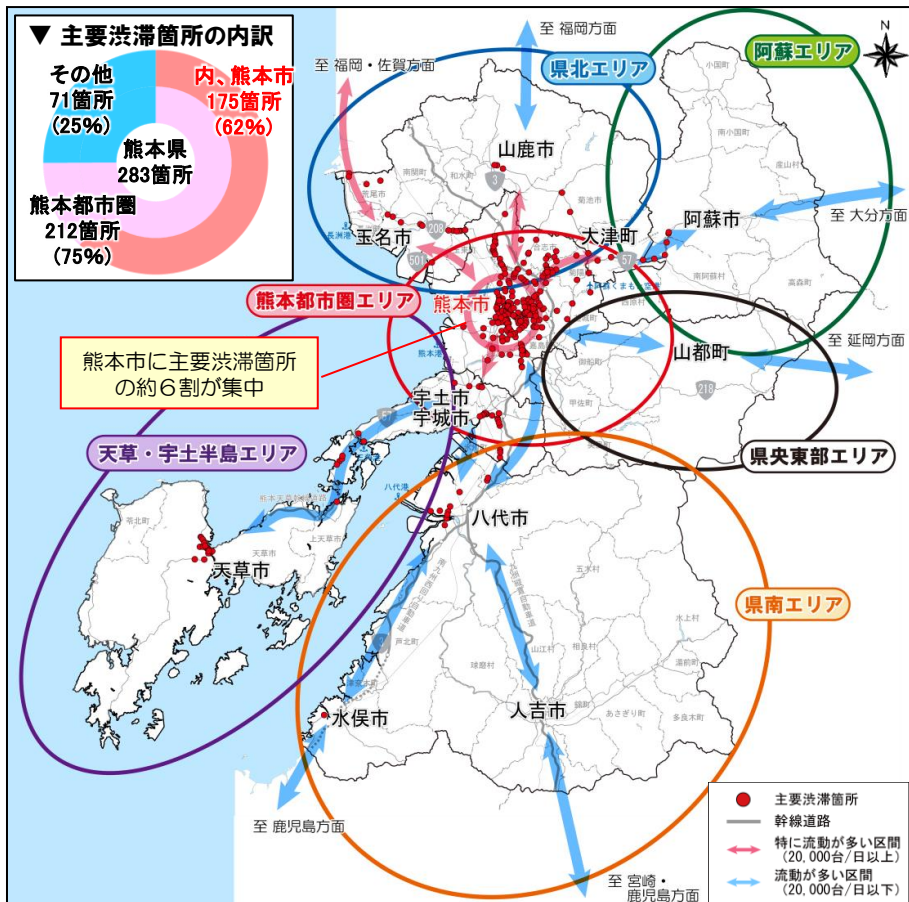
2. 方向性

	概要
総合対策等	・マイカーによる通勤、通学の公共交通・自転車へのシフト促進策は、<u>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相致しており、こうした取り組みにより、ソフト対策としての交通渋滞軽減を進める。</u>
道路整備	・道路交通の円滑化を図るため、バイパスや環状道路の整備によるネットワークの充実や現道拡幅、交差点改良などのボトルネック(円滑な流動を妨げる隘路となる部分)対策を計画的に進める。

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り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、主要渋滞箇所図等により、地域課題を共有し議論を進めます。
- 他の地域の渋滞エリアでは、関係者ヒアリング等を実施し、必要に応じてエリアWGを設置し、交通課題について議論を進めます。

3. 熊本県全体の交通流動



3. 熊本県の対策方針について

(2) 熊本県内における事業中箇所と主要渋滞箇所の対策実施状況

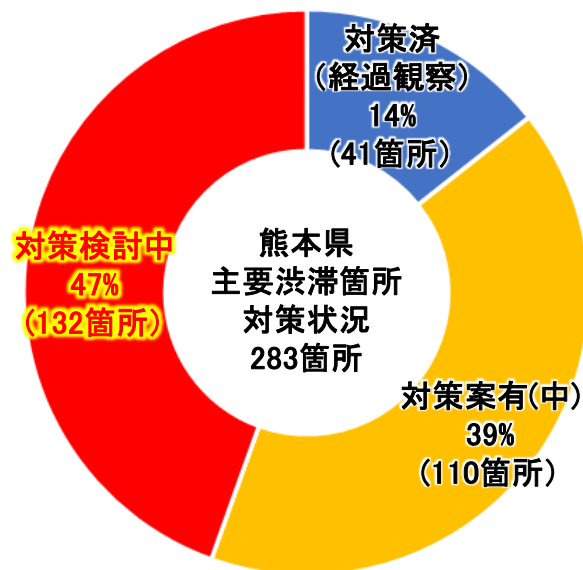
- 熊本県内では中九州横断道路や熊本天草幹線道路等の道路事業を進めており、**今年度においては、中九州横断道路 大津道路(大津IC～大津西IC)が新たに事業化**された。
- 上記のような大規模道路事業の他にも交差点改良やソフト対策等が進められており、**選定時より26箇所を主要渋滞箇所から解除、残存する主要渋滞箇所の内、約5割は対策済・対策有(中)**となっている。
- 一方で、**残りの5割の箇所については今後もハード・ソフトの両面から対策の検討・実施が必要**である。
- また対策済(経過観察)の箇所についても対策後の交通状況等を踏まえたうえで状況に応じた検討を行う。

【熊本県内の主要渋滞箇所数】 (R6.8時点)

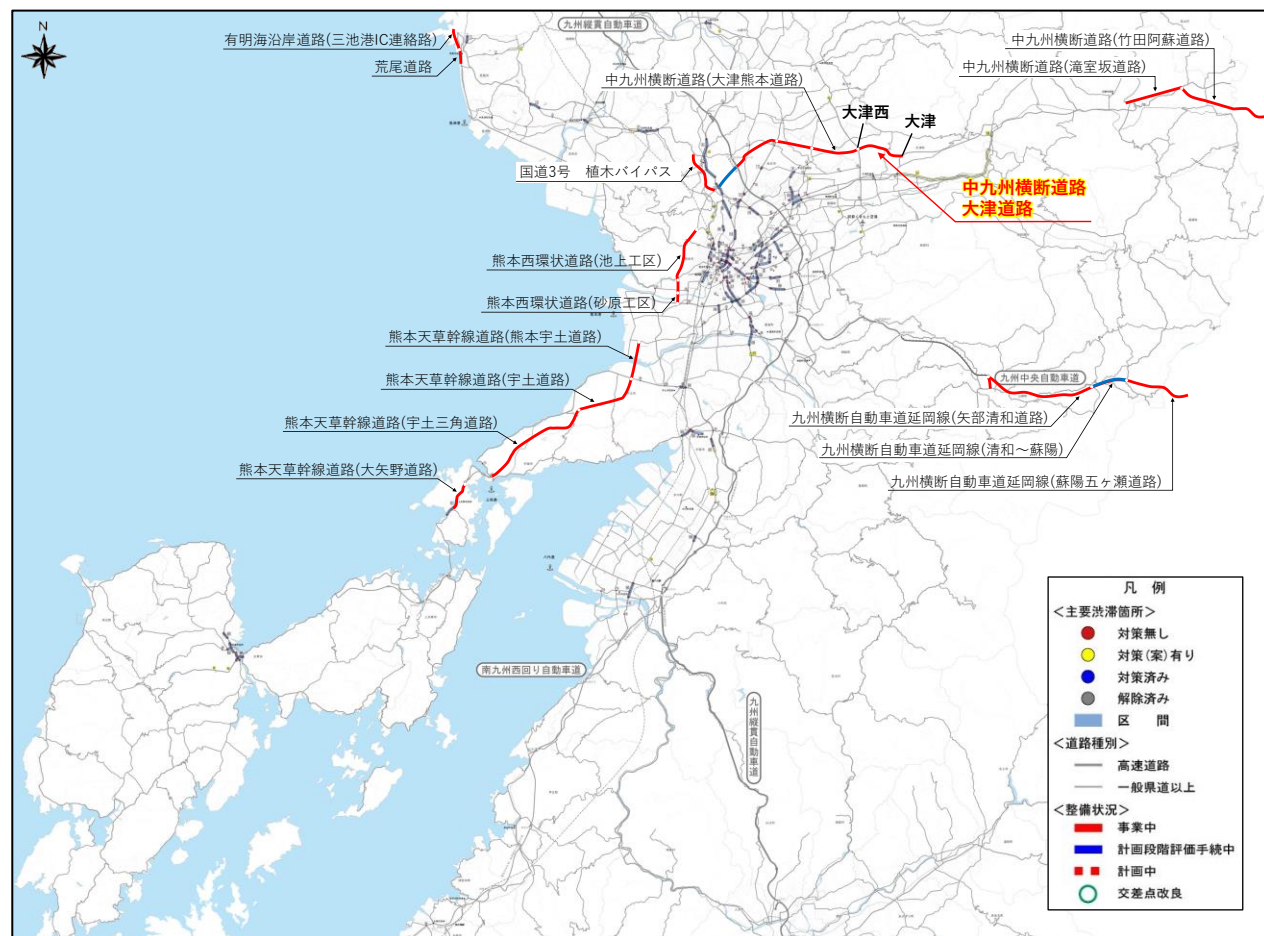
主要渋滞箇所数		集約区間数	箇所数
当初	309箇所	64区間 (226箇所)	83箇所
現状	283箇所 (26箇所減)	60区間 (213箇所)	70箇所

⇒選定時から26箇所減

【残存する主要渋滞箇所の対策状況】 (R6.8時点)



【主要渋滞箇所の対策状況及び主要な道路事業】 (R6.8時点)



○国道57号大津道路(大津～大津西)は、熊本県熊本市と熊本県菊池郡大津町を結ぶ大津道路・大津熊本道路の一部を構成し、沿線地域の産業発展や活性化に寄与するとともに、災害に強いネットワーク構築に寄与する道路。

○大津道路(大津～大津西)の整備により、朝夕の通勤における慢性的な交通混雑を緩和するとともに、輸送効率の向上による半導体企業等の産業活動の支援、速達性向上による地域医療活動、観光産業等の支援が期待される。

●当該区間の課題と期待される効果

《整備効果》

計画交通量：約 10,800 台/日

至福岡県

博多港
福岡空港
から国内外へ

大津熊本道路
(合志～熊本)
延長9.1km

大津熊本道路
(大津西～合志)
延長4.7km

大津道路
R6新規事業化
延長4.8km

大手二輪車メーカー
国内唯一の生産拠点を

大津町

中核工業団地

北部工業団地

室工業団地

原水工業団地

世界最大半導体
メーカーの進出

至宮崎県、鹿児島県

【大津道路・大津熊本道路を活用した製品輸送の例】

熊本港

大津道路・大津熊本道路利用
原材料輸送

半導体・二輪車
製造工場

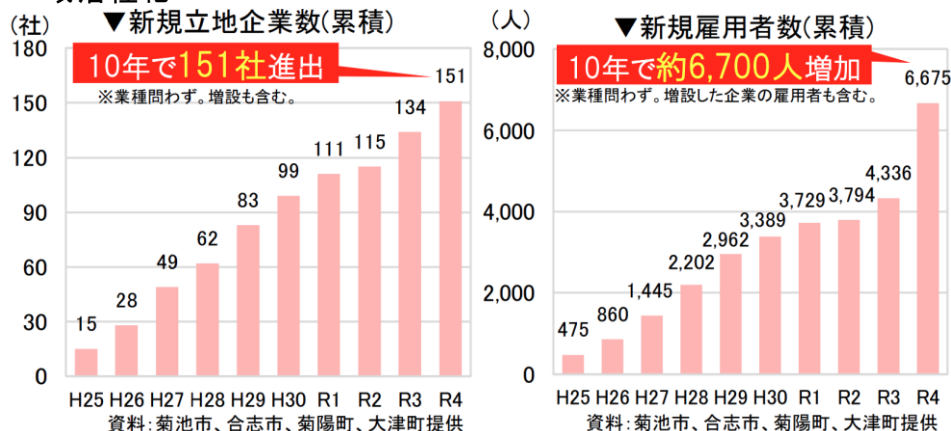
大津道路・大津熊本道路利用
半導体・二輪車輸送

博多港

福岡空港

凡例

- 高規格道路
- 一般国道
- 事業中区間
- 調査中区間
- 二輪自動車輸送工場
- 半導体関連工場
- その他工場
- ※数値は企業数



▼沿線への世界最大手半導体メーカーの進出(R6.2.24開所)



※出典：令和6年国土交通省関係予算概要

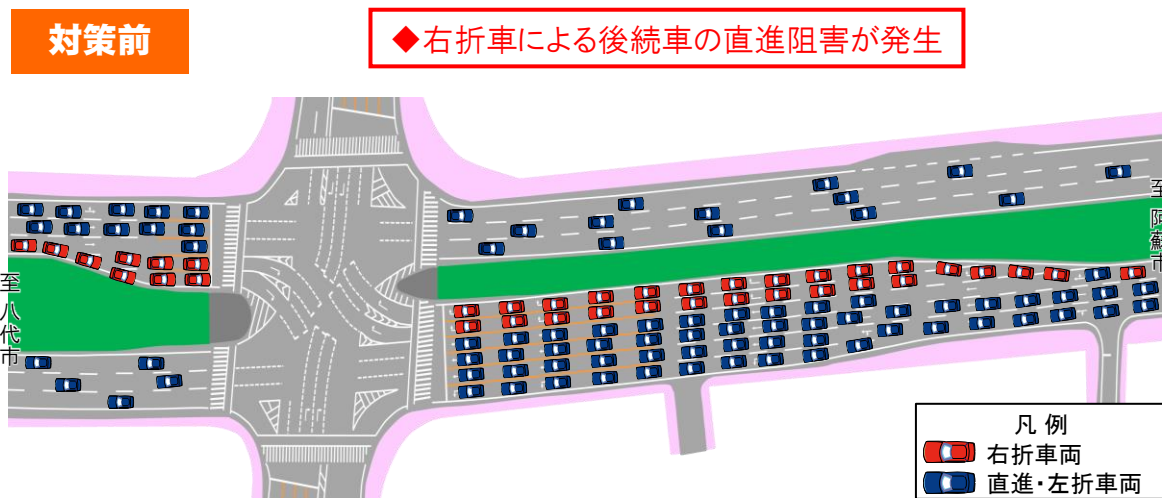
(4) 次回以降フォローアップを実施する箇所【熊本河川国道事務所 国道57号流通団地入口 (R5.8完了)】

○国道57号流通団地入口は上下線ともに右折車による後続車阻害が発生している。
○上下線間の用地を活用し右折車線を改良することで後続車阻害を解消し、混雑緩和が期待できる。

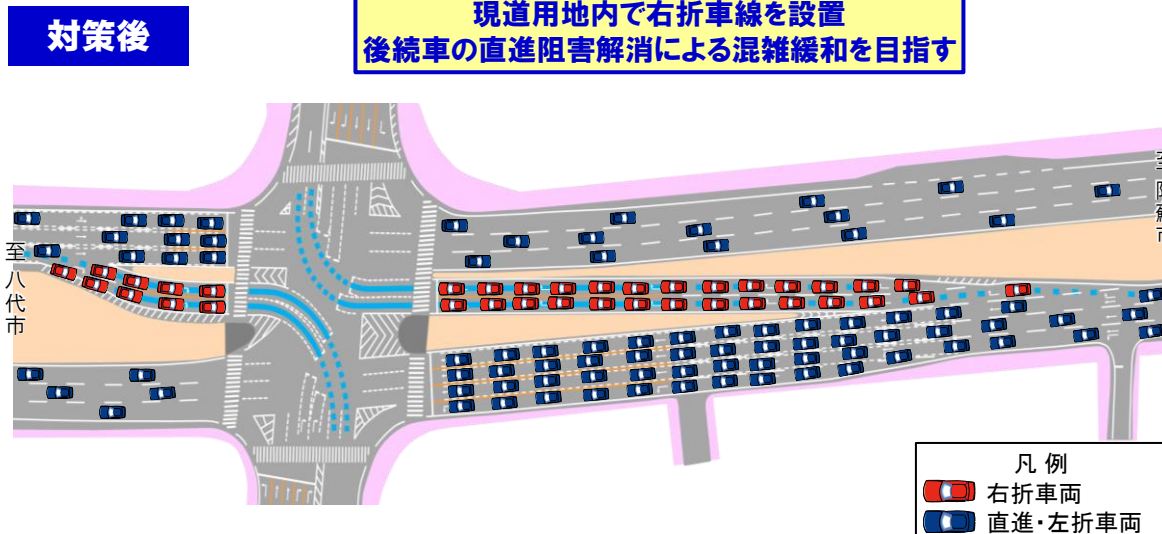
《広域図》



《説明図》



《位置図》



(4) 次回以降フォローアップを実施する箇所【熊本河川国道事務所 国道3号夕葉橋付近 (R5.12完了)】

R5年度ピンポイント対策箇所

- 国道3号夕葉橋付近(夕葉橋南側)は水俣市から熊本市方面へ向かう右折車により後続車の直進阻害が発生。
- 現道用地内で右折車線を設置することで後続車阻害を解消し、周辺主要渋滞箇所の混雑緩和が期待できる。

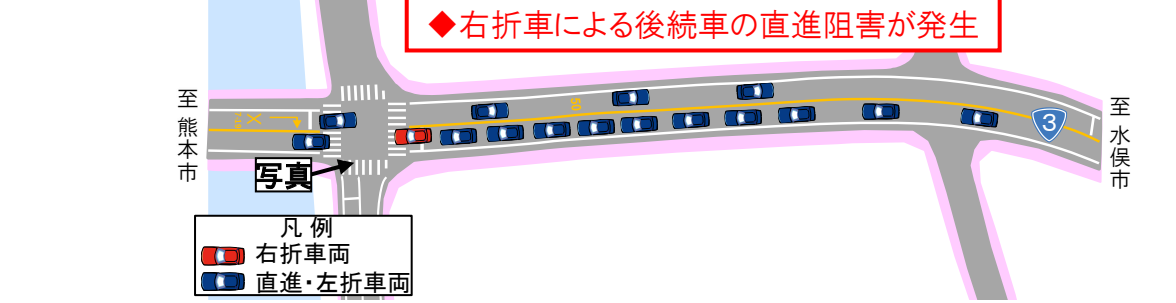
≪広域図≫



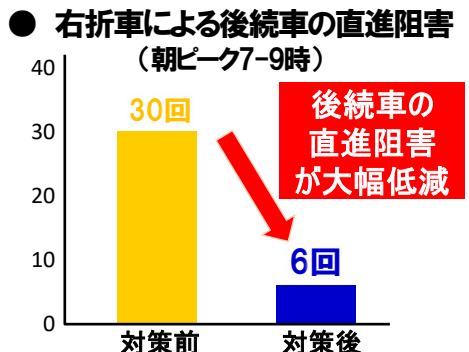
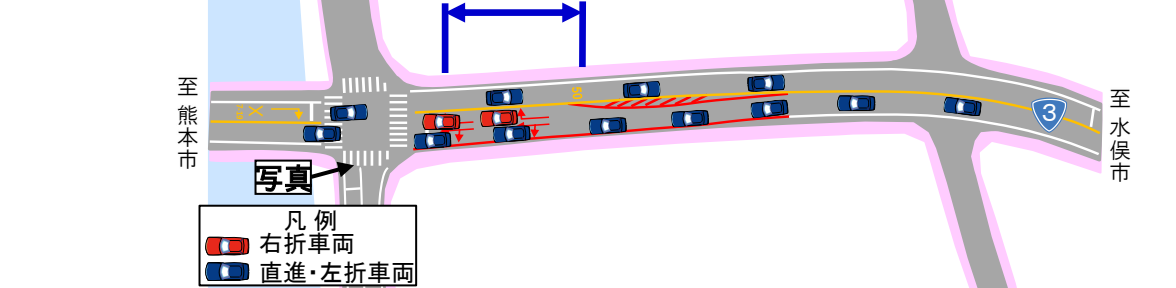
≪位置図≫



対策前



対策後



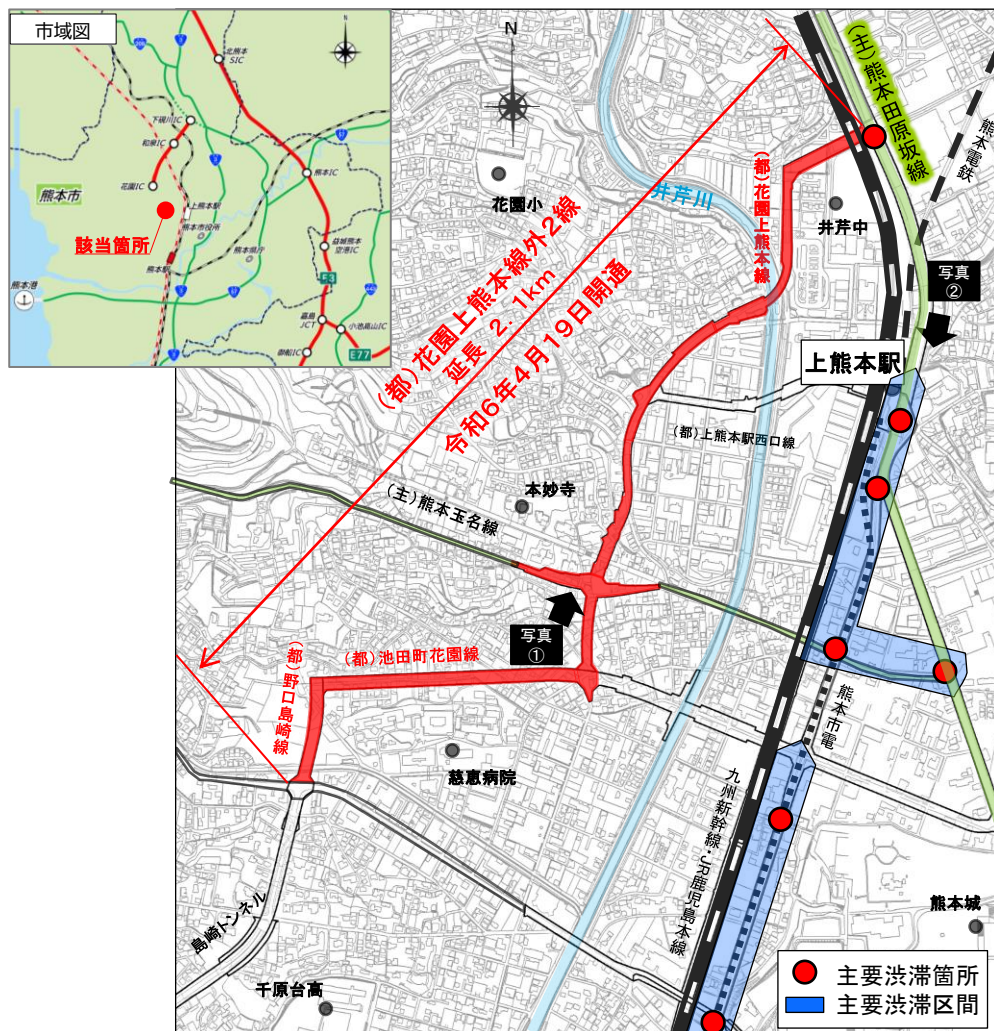
出典: 現地調査結果【対策前】R5.11.30(木)【対策後】R6.2.14(水)

3. 熊本県の対策方針について

(4) 次回以降フォローアップを実施する箇所【**熊本市 都市計画道路 花園上熊本線外2線 (R6.4完了)**】

- 令和6年4月19日上熊本駅の西側に(主)熊本田原坂線と並行する都市計画道路 花園上熊本線外2線(延長約2.1km)が開通。
 ○開通後の現地調査では、(主)熊本田原坂線の滞留長が縮小していることを確認。

●位置図



●当該区間の開通状況

写真①



写真②

(主)熊本田原坂線 上熊本駅前 中心市街地へ向かう車線の混雑状況



4. 熊本都市圏の対策方針について

(1) 熊本都市圏エリアの対策の方向性

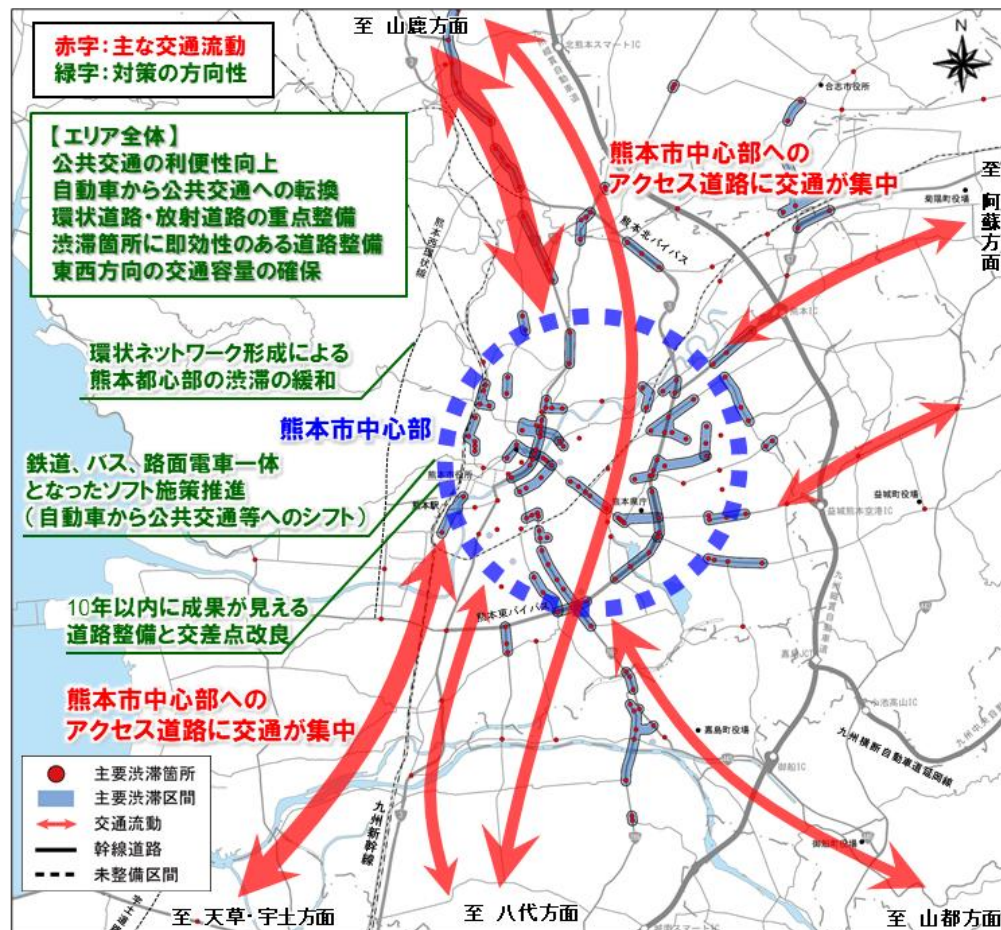
1. 熊本市の概況

	概要
市街地の状況	- 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	- 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	- 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	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)坪井龍田陣内線等)

3. 熊本市の主要渋滞箇所と現在の対策等



基本方針

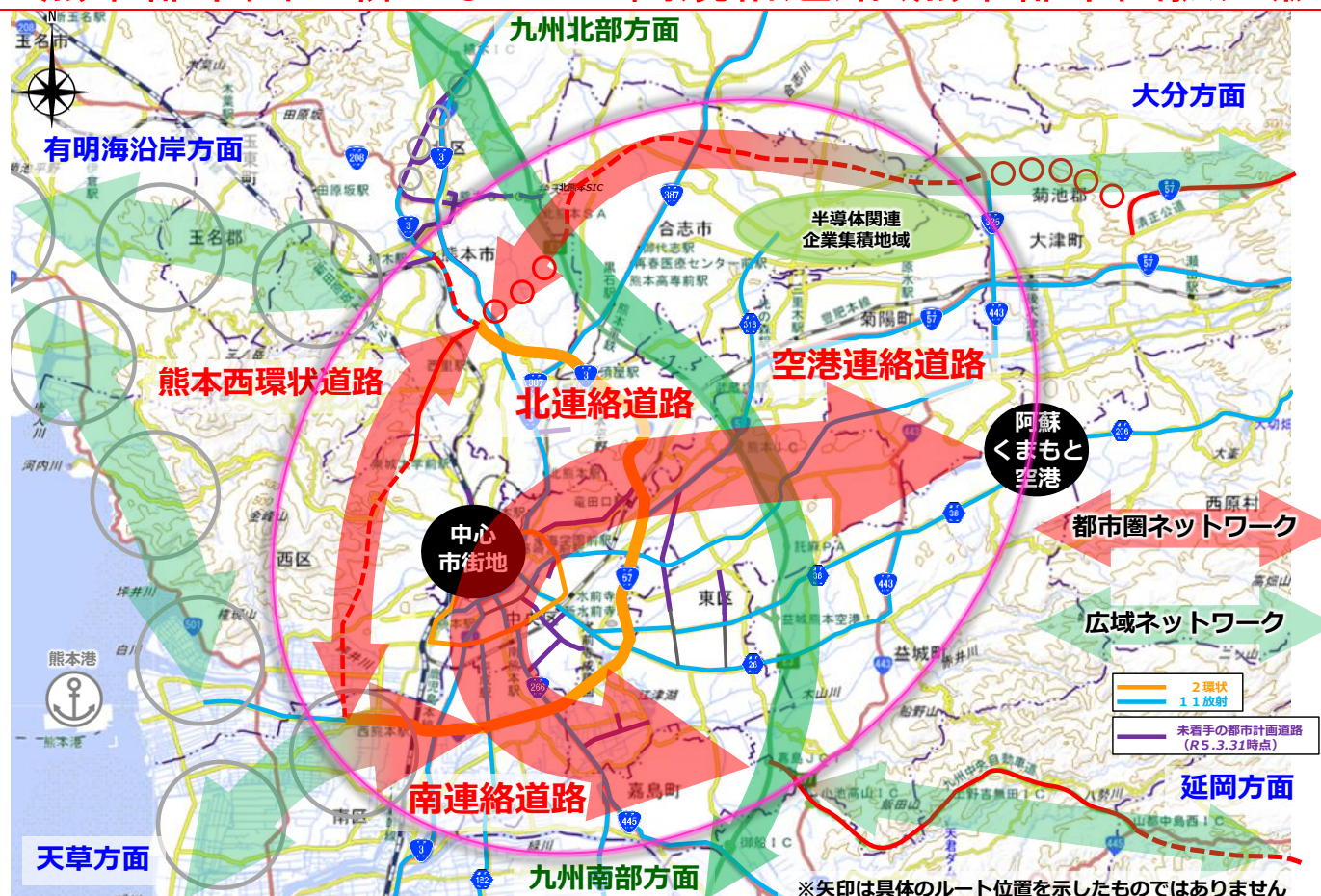
■植木バイパス、熊本西環状道路をはじめ、**2環状11放射道路等の整備**を進めるとともに、**公共交通の利便性の向上**等を図りつつ、熊本都市圏エリアWGにおいて「**ソフト・ハードの両面からの渋滞対策の検討**」や「**対策実施後の効果を検証**」してまいります。

4. 熊本都市圏の対策方針について

(2) 熊本都市圏の新たな3つの高規格道路「10分・20分構想」

- 熊本都市圏においては、慢性的な交通渋滞により、熊本市中心部と九州縦貫道や阿蘇くまもと空港などの交通拠点のアクセス性が非常に悪く、市民生活や経済活動に深刻な影響を与えている。
- 熊本市中心部から高速道路インターチェンジまでを約10分、熊本空港までを約20分で結ぶ「10分・20分構想」を掲げ、新たな3つの高規格道路として「熊本都市圏北連絡道路」「熊本都市圏南連絡道路」「熊本空港連絡道路」を位置付けた。
- 令和5年11月30日に「第1回熊本都市圏3連絡道路有識者委員会」を開催し、住民参加型の道路計画検討に着手した。

熊本都市圏の新たな3つの高規格道路(熊本都市圏拡大版)



※矢印は具体的ルート位置を示したものではありません

資料：令和5年度熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会資料を元に加工

4. 熊本市圏の対策方針について

(3) 継続的な公共交通・自転車の利用環境づくり(TDM施策): ①バス・電車無料の日(R5.10.7、R5.12.23実施)

- 公共交通利用促進とともに公共交通への転換による交通渋滞緩和に向けて、熊本市内の路線バス・熊本電鉄電車・熊本市電無料デーを令和5年10月7日及び12月23日に実施。
- 日頃公共交通を利用しない層の利用による 自動車交通量減少や旅行速度の向上、および公共交通利用者数や経済波及効果等の 多面的な効果が見られた。

●取り組みの広報

第1弾 秋のお出かけは公共交通で!

バス・電車 無料の日

2023年 10月7日(土)

対象路線について

- 熊本市を一部でも通過する全ての路線バス
- 熊本電鉄電車、熊本市電の全線
- 一部のコミュニティ交通(詳細は裏面)

ただし、以下の路線は対象外となります

- JR九州
- 空渡りバス、熊本市電、阿蘇くまもと空港直行便
- 快速バス(あまくさ号、たかもり号)
- 高速・特急バス(ひのくに号、やまびこ号など)

参加事業者

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

利用方法について

- バス・熊本電鉄電車
乗車時：整理券をお取りください。
降車時：整理券を指定の回収場所に入れてください。

Charichari 当日はチャリチャリ得得キャンペーンも実施中!

割引ライドチケットをゲットして街なかを自由に巡ろう!

詳しくはこちらの二次元バーコードから

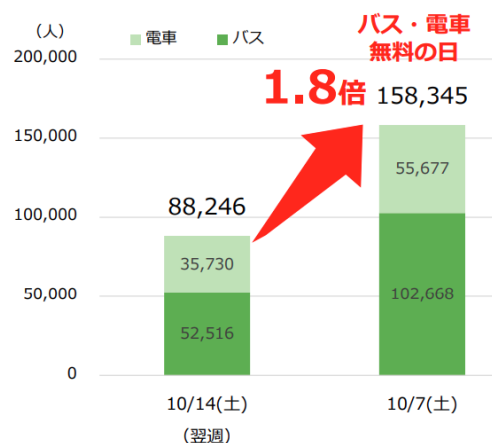
注意事項について

- 当日はICカードをタッチしないでください。誤ってカードの金額を利用した場合や、現金を投入してしまった場合の返金はできません。
- 天候等の影響により、当事業は中止となる場合があります。

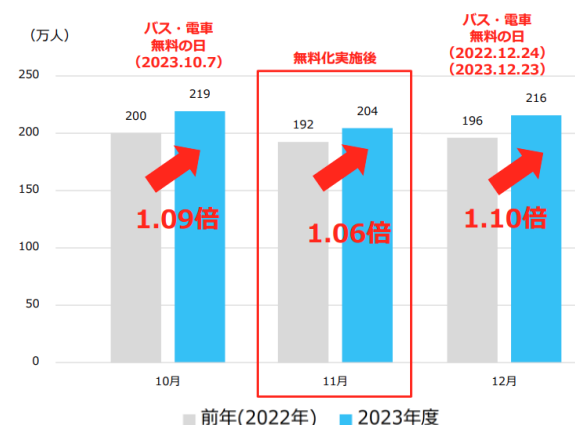
お問い合わせ：熊本市交通企画課 TEL 096-328-2510

●取り組みの結果概要

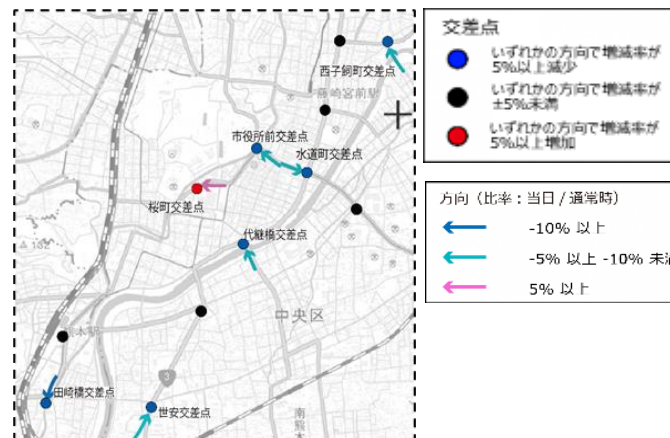
《無料化対象路線の公共交通利用者数》



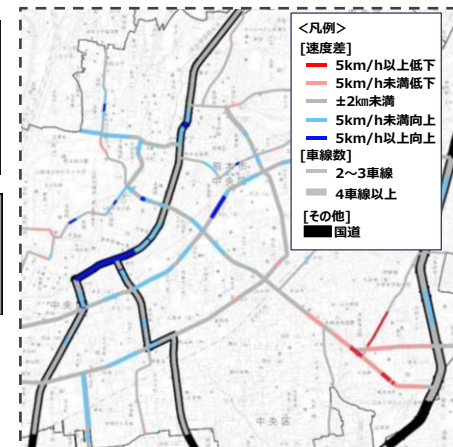
《無料化実施後の公共交通利用定着状況》



《主要交差点の交通量の変化》



《道路上の車両速度の変化》



※出典：自治体提供資料

○また、花畑広場におけるイベント開催に合わせ「熊本市域バス・電車100円の日」を令和6年3月9日に実施。
(※主催：花畑広場(指定管理者))

※出典：熊本市HP、九州産交バス株式会社HP

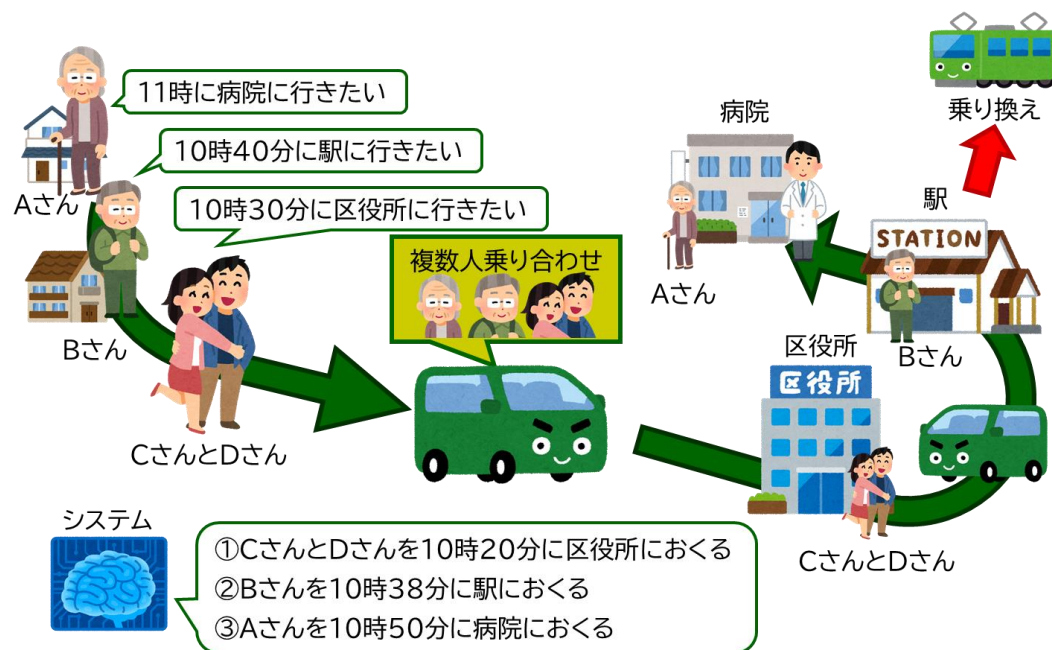
4. 熊本市圏の対策方針について

(3) 継続的な公共交通・自転車の利用環境づくり(TDM施策):③AIデマンドタクシーの本格導入と社会実験

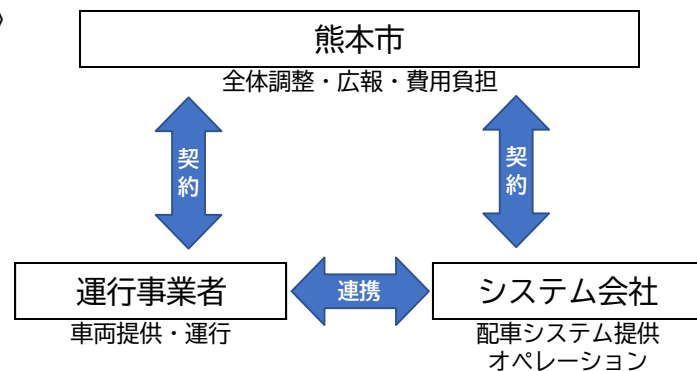
○令和6年度についても、既存公共交通を補完し、効率的な運行を可能とするAIを活用した新たなコミュニティ交通の実証実験を継続して行い、一部地域においては本格導入を実施している。

●取り組みの概要

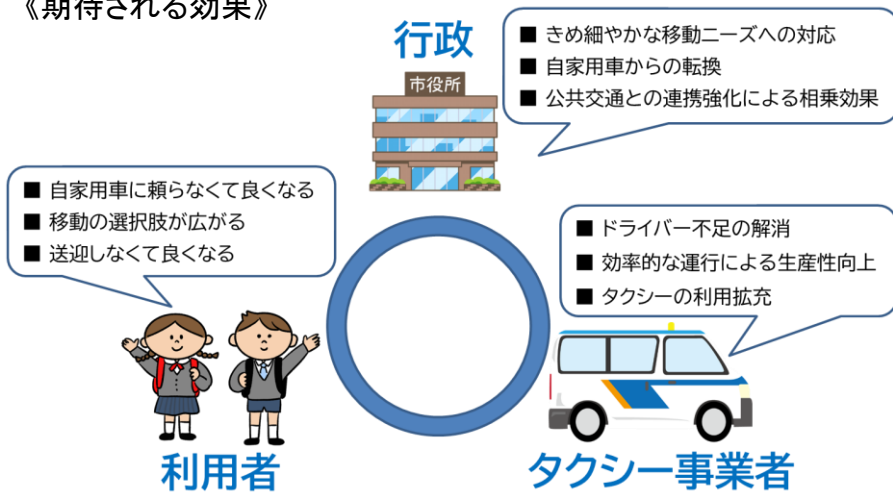
《運行と運行体制のイメージ》



《運行体制》



《期待される効果》



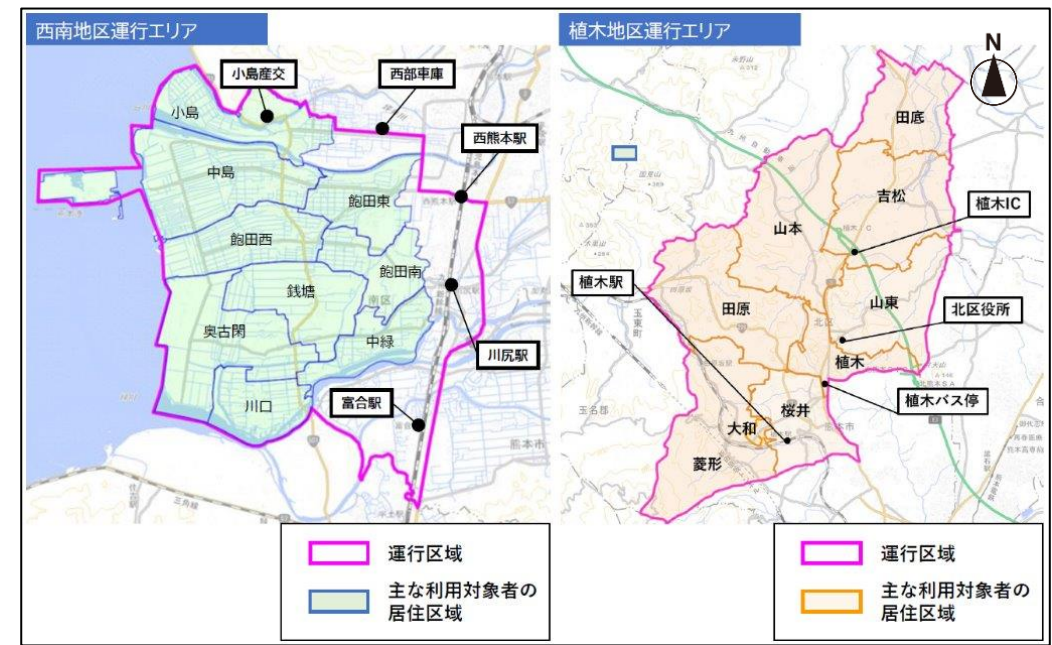
既存の公共交通と競合しない **新たな移動手段**の可能性

※出典：自治体提供資料

(3) 継続的な公共交通・自転車の利用環境づくり(TDM施策:③AIデマンドタクシーの本格導入と社会実験

- 新たなコミュニティ交通として、令和4年11月から西南地域(天明、飽田、小島、中島校区に順次拡大)において実証運行を実施。
- 令和6年7月から、西南地区から得られた利用者の声や課題を踏まえ、西南地域・植木地域において本格運行開始。
※植木地域においては6月19日から試行運行開始。

●本格運行の取組概要



運行時間	平日 7時－19時 土曜 9時－16時 ※日祝運休
予約方法	電話・インターネット
車 両	普通タクシー ピーク時 最大2台 ※1台(乗客4人、運転手1人)
停留所	地域公民館やゴミステーション等の地域内停留所 運行エリア内にあるスーパー・病院等
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7月利用実績(速報値)》

下図:地理院地図(電子国土web)

西南地域(チョイソコくまもと西南)	
期間	R6年7月1日～R6年7月30日
運行日数	26日
利用人数	744人
1日平均利用人数	28.6人

植木地域(チョイソコくまもと植木)	
期間	R6年7月1日～R6年7月30日
運行日数	26日
利用人数	841人
1日平均利用人数	32.3人

※出典:自治体提供資料

(3) 継続的な公共交通・自転車の利用環境づくり(TDM施策):③AIデマンドタクシーの本格導入と社会実験

- 子育て支援のためにR4年度から実証実験として実施。
- 予約キャンセルが多い等の課題検証のため、R6年度も実証実験中。
- 運行状況を踏まえ今後の展開方針を検討。

●社会実験の取組概要



運行時間	平日 15時－22時
予約方法	インターネット・電話
車 両	ジャンボタクシー ピーク時 最大2台 ※1台(乗客8人、運転手1人)
停留所	利用者自宅 運行エリア内にある学習塾や習い事先
料 金	1回100円
利用対象者	対象校区の小中学生

《R6年7月利用実績(速報値)》

チョイソコくまもとキッズ	
期間	R6年7月1日～R6年7月30日
運行日数	22日
利用人数	491人
1日平均利用人数	22.3人
会員登録者数	485人

メインターゲット
小中学生



4. 熊本都市圏の対策方針について

(3) 継続的な公共交通・自転車の利用環境づくり(TDM施策):④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28日よりシェアサイクルの実証実験を開始。
- 令和6年4月1日より、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(令和9年3月まで)。
- 利用エリアの拡大と自転車の増車により、令和6年3月時点で普通自転車590台、電動自転車510台、駐輪ポート313箇所となり、利用回数は実証実験開始時から15倍に増加した。

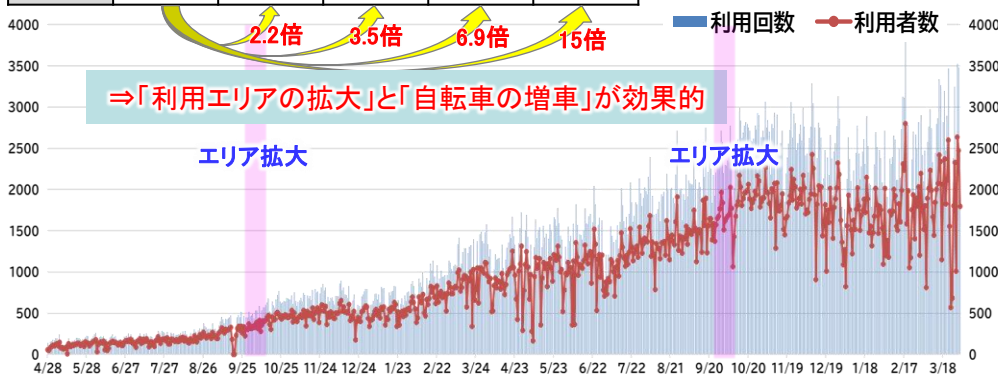
●取り組みの概要

1. 利用状況(R4.4.28～R6.3.31)

平均	R4.5月	9月	10月	R5.3月	R6.3月
利用者数	110人	260人	410人	851人	1,839人
利用回数	166回	366回	579回	1,144回	2,486回

R6.3月末までの実績(704日間)

- ✓利用者数 667,055人
(Ave.948人/日)
- ✓利用回数 913,944回
(Ave.1,299人/回)



3. 今後の展開

- ・R6年8月5日に健軍・江津湖・日赤方面にエリアを拡大(東区役所、動植物園、江津湖、日赤等へポートを設置)
- ・ポートの拡充や自転車の増車を行い、回遊性の向上や利便性の向上を図る。
R6.8.15時点
・ポート数: 371箇所
・自転車台数: 1,500台
(普通 590台、電動 910台)
- ・今後も、SNSを活用した広報を展開し、シェアサイクルのさらなる周知や利用促進を図る。

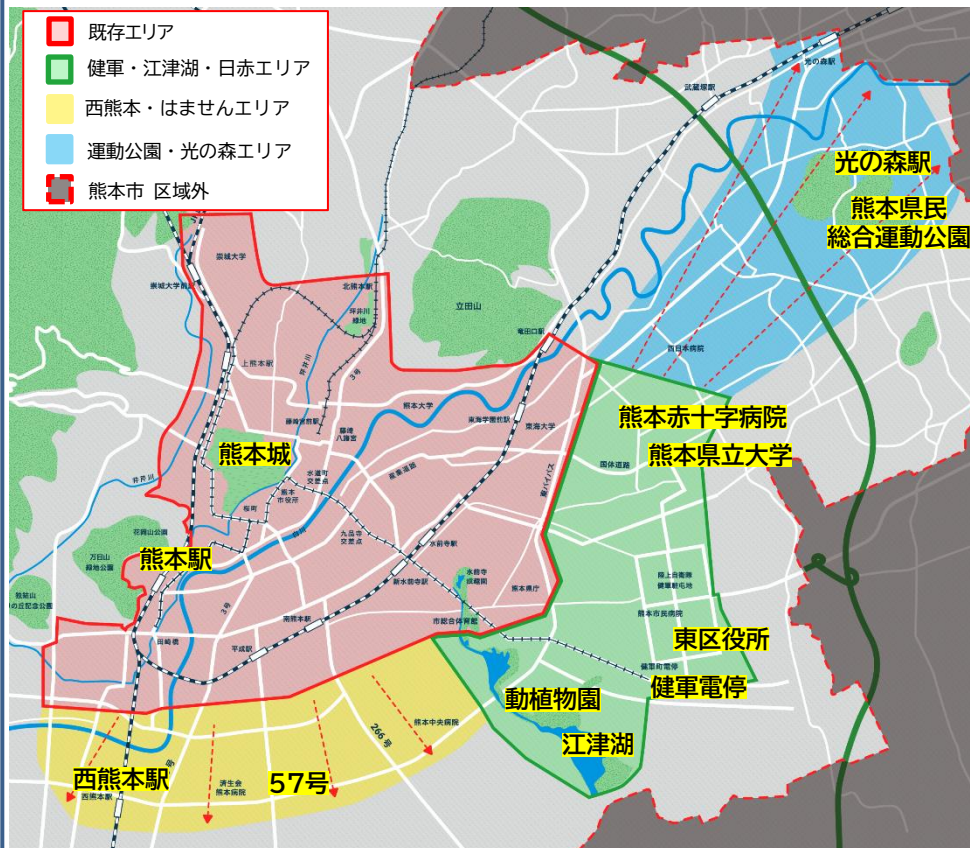


Charichari



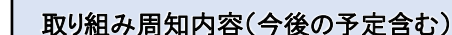
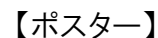
2. 利用エリア

令和6年度に健軍・江津湖・日赤方面にエリアを拡大し、令和7年度には西熊本・はませんエリア、令和8年度には運動公園・光の森エリアへの拡大を予定している。



○これまでの検討を踏まえ、国道3号や国道387号を利用し熊本市中心部へ通勤している方を対象に「西環状道路への経路転換」と「時差出勤」の2手法を組み合わせた施策をR6年5月頃から開始した。

●令和6年度以降の取り組み内容

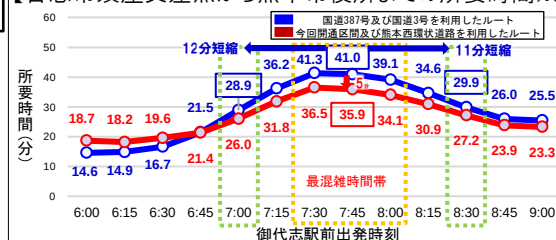


①チラシ配布 ポスター設置	熊本河川国道事務所、熊本県庁、熊本市役所、合志市役所、菊池市役所、警察署、SA・PA、沿線ガソリンスタンド、コンビニ、熊本市中心部立地企業
②SNS	X(熊本河川国道事務所・熊本市)、Facebook・LINE(熊本市)
③関係団体HP	熊本河川国道事務所、熊本県、熊本市、合志市、菊池市

※各手法の実施時期については検討中

※2:ETC2.0プローブ情報 (R5.10月)

【合志市須屋交差点から熊本市役所までの所要時間※2】



⇒国道387号沿線を中心にチラシ・ポスターを配布し、新たな移動ルートの利用促進を検討

(2) 令和6年度における施策実施状況

○検討した施策については、R6年5月17日より熊本河川国道事務所HPに動画等を公表し開始。
その後、周辺自治体のHPや広報紙により広報を実施。

熊本河川国道事務所HP



HPはこちらから



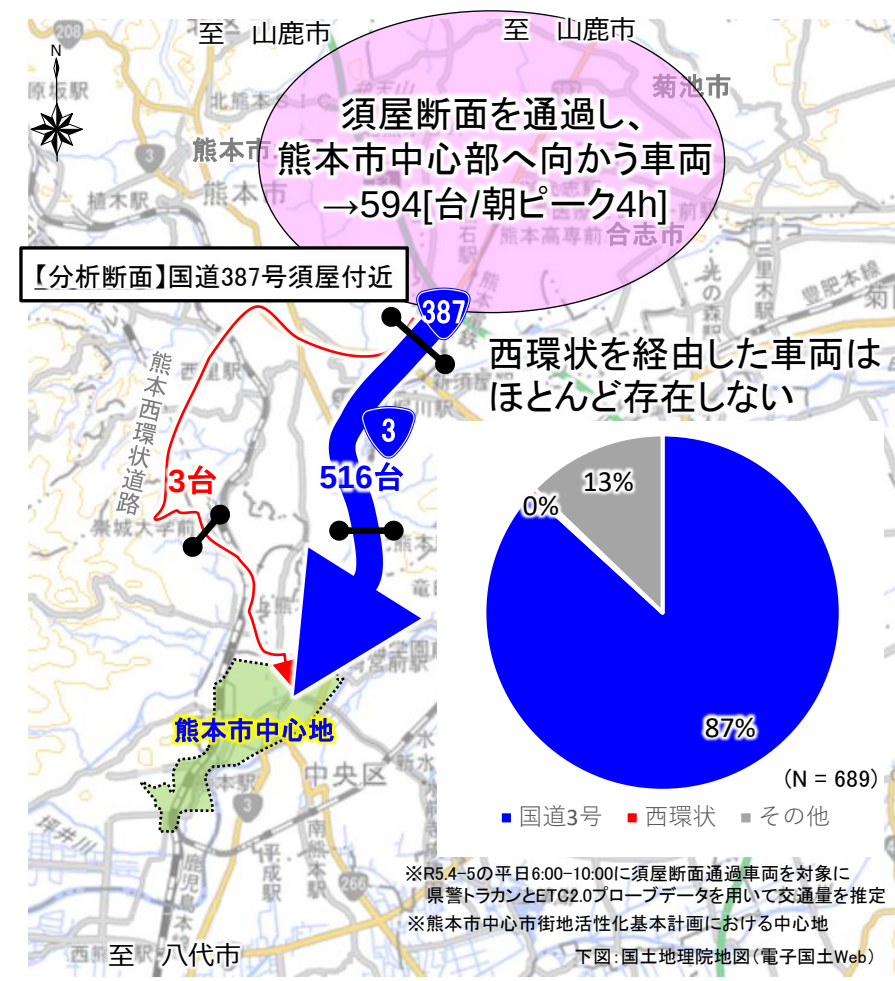
熊本河川国道事務所X



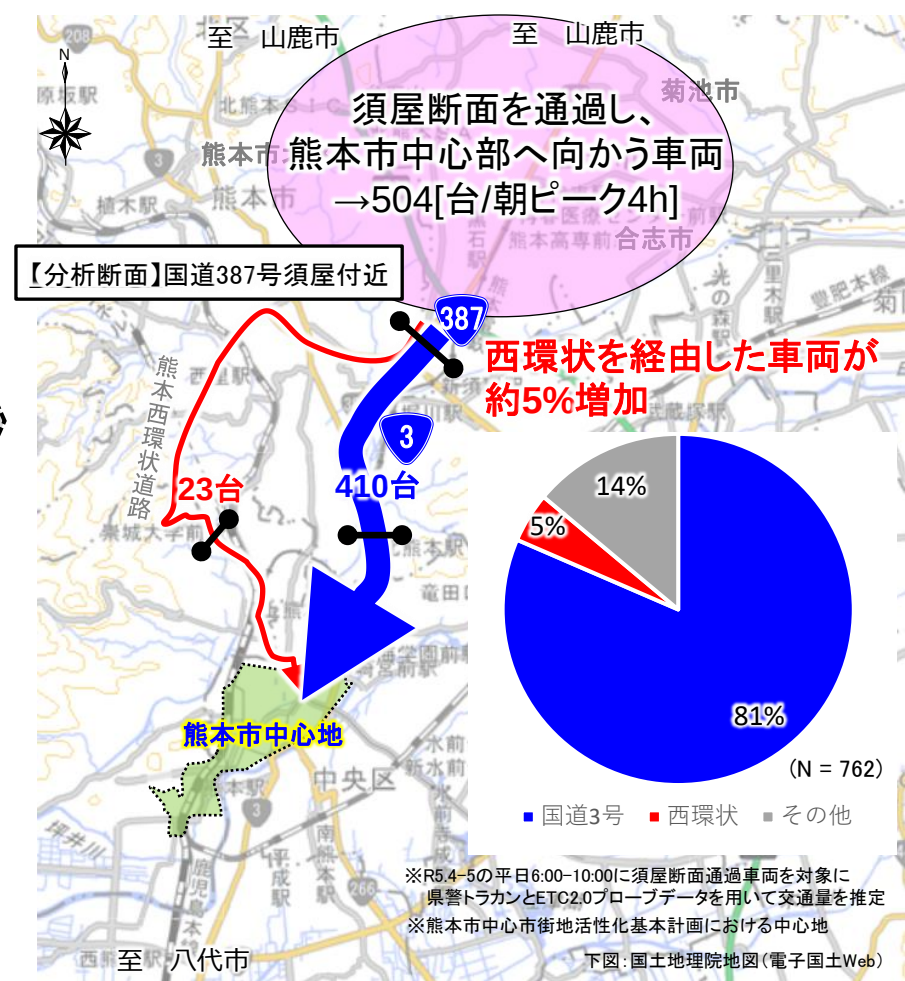
(3) 経路転換施策の効果

○須屋断面を通過し、熊本市中心部へ向かう車両について経路分析を行った結果、**TDM施策実施中の西環状道路を利用した車両は施策実施前よりも5%(約20台/4h)増加した。**

TDM施策実施前(R5.4-5月)



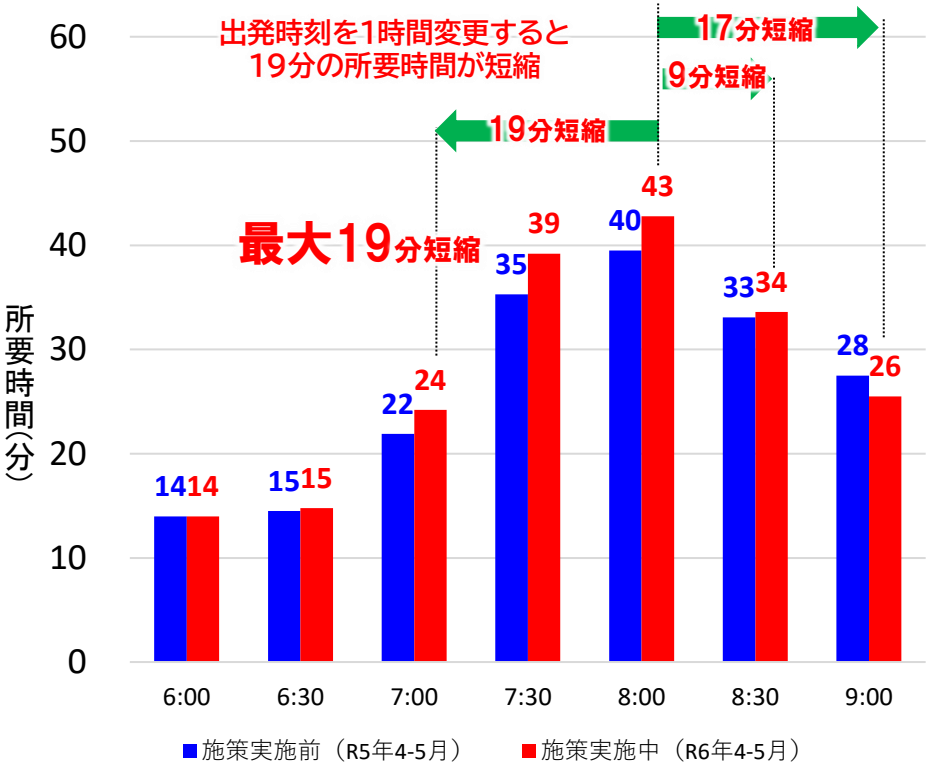
TDM施策実施中(R6.4-5月)



(4) ETC2.0プローブデータを用いた旅行速度の変化

- 施策実施中は時差出勤による所要時間の短縮が最大19分あることが確認できた。
- 経路転換による所要時間の短縮が最大7分あることが確認できた。

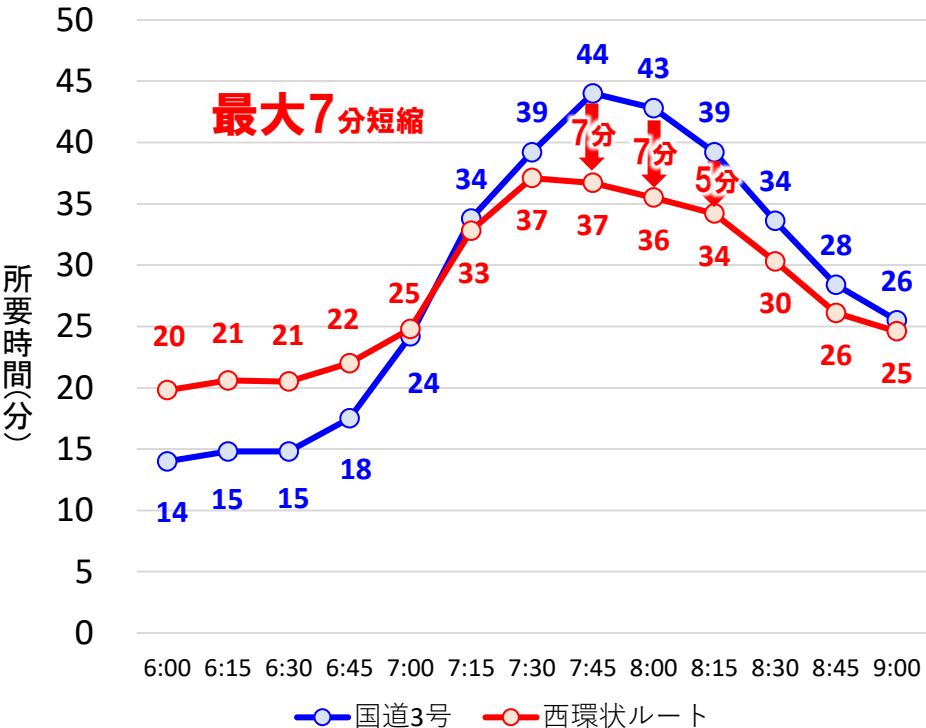
● 時差出勤による効果



合志市須屋交差点出発時刻

【出典】ETC2.0プローブ情報

● ルート転換による所要時間短縮効果



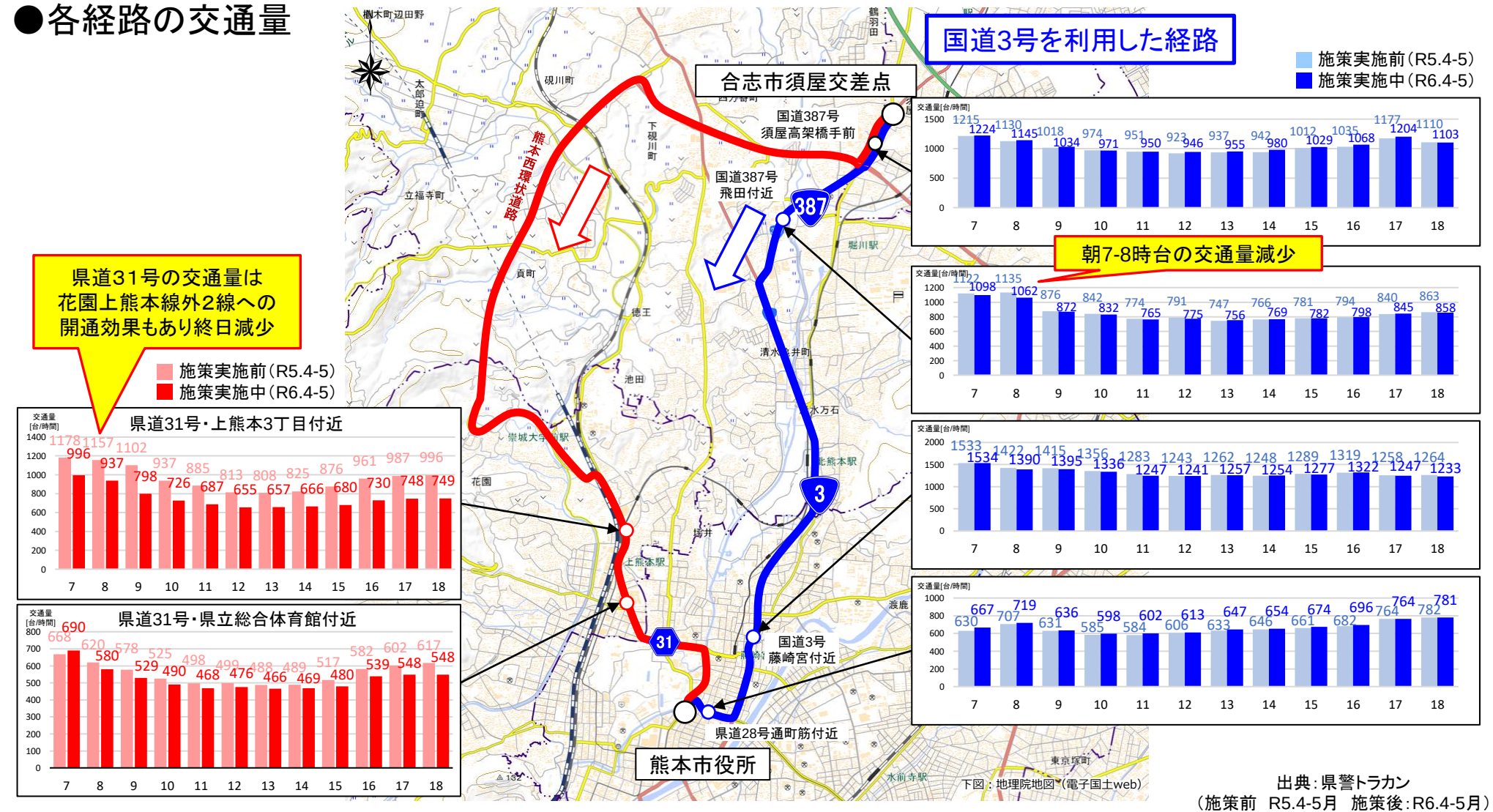
合志市須屋交差点出発時刻

【出典】ETC2.0プローブ情報(R6.4-5月、平日)

(5) 県警トラカン交通量を用いた交通量増減確認

- 国道387号飛田付近では施策中の交通量が7-8時台に減少している。
- 西環状ルートでは花園上熊本線外2線の開通(R6.4月)の影響もあり、交通量が減少している。

●各経路の交通量

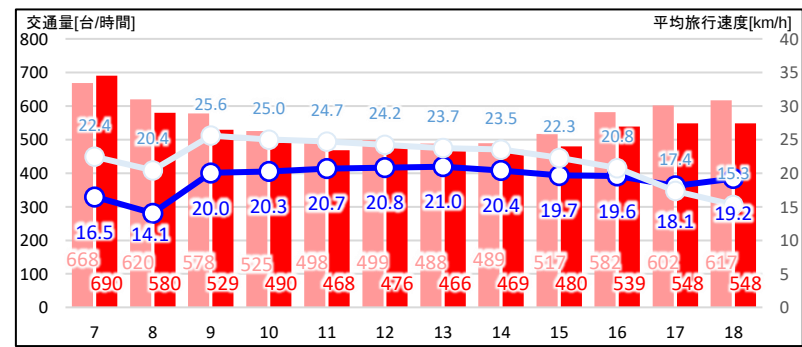
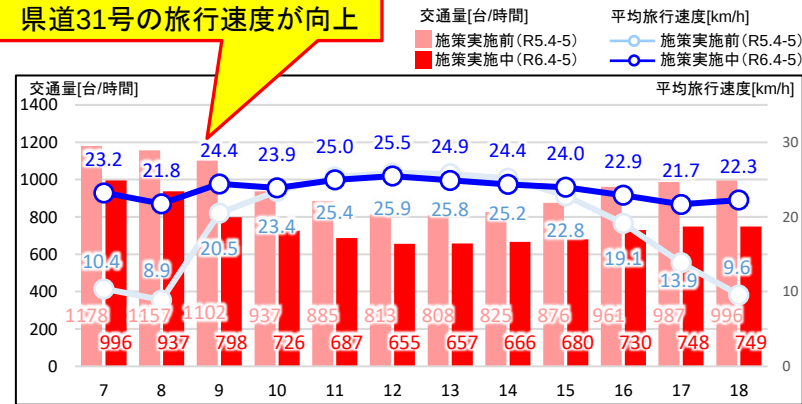


(6) 県警トラカン交通量を用いた交通量増減確認

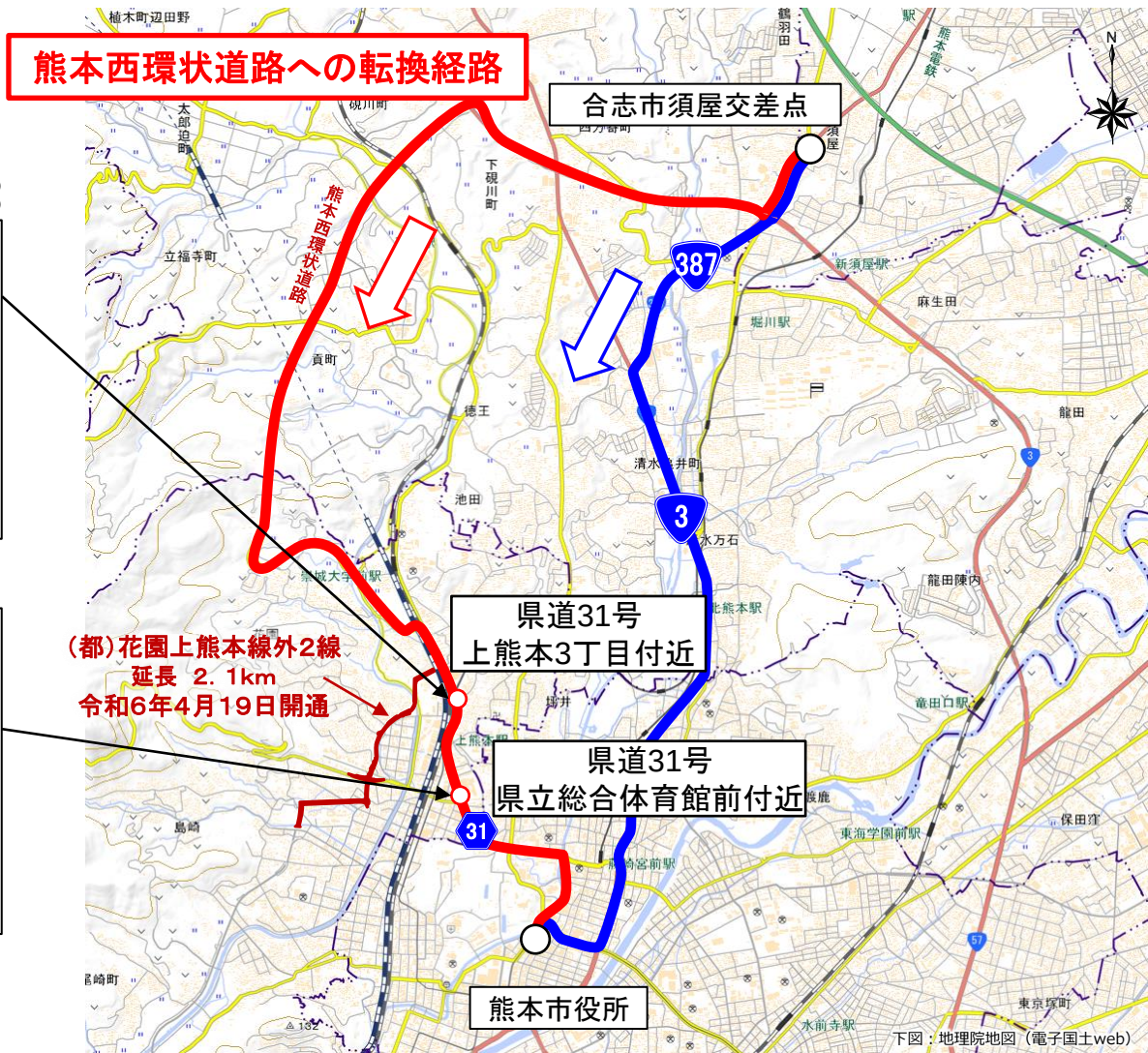
○西環状道路経由では花園上熊本線外2線の開通効果もあり、交通量の減少と旅行速度の向上が確認され、施策検討時に懸念していた混雑の発生は確認されていない。

●西環状道路経路の交通量と旅行速度

花園上熊本線外2線の
開通効果もあり
県道31号の旅行速度が向上



出典：県警トラカン(R5.4-5月、R6.4-5月)
：ETC2.0プローブデータ(R5.4-5月、R6.4-5月)

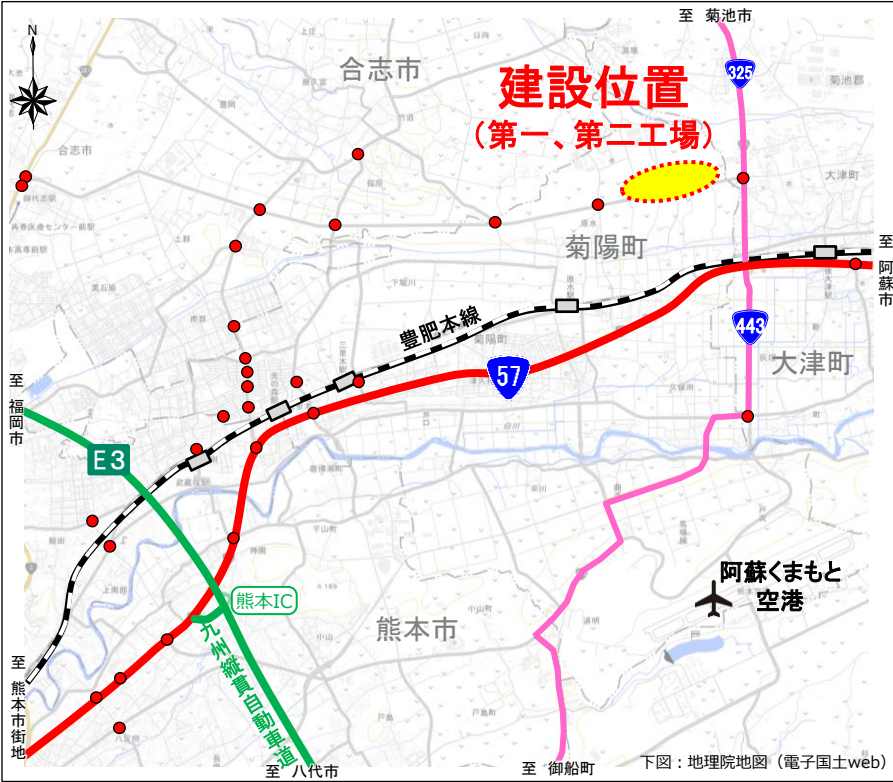


○半導体受託生産で世界シェアトップのTSMC社が熊本県菊陽町に半導体工場を建設。国内企業等が出資する、子会社JASM(株)*が工場を建設し、令和6年12月までに操業開始。

○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10年間の経済波及効果は10.5兆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	2024年末まで
生産開始	2024年10～12月	2027年末
生産品目	12～28ナノメートルのロジック半導体	6～40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} ウェハ換算)	計10万枚以上	
設備投資額	計200億米ドル超(日本円で約3兆円)	
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10年間の経済波及効果は10.5兆円 ※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)	

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。
「経済効果10兆円」現実へ、熊本日日新聞、2024-02-07、朝刊、p. 1。

(1) 周辺道路の混雑状況 ①平日朝(7時台)の速度低下

○周辺道路の速度低下についてH28.4月(企業立地増加前)、H31.4月(コロナ前)、R6.4月(最新)で比較。
○朝は、国道57号や県道30号大津植木線において、セミコンテクノパーク方向に向かう車両の速度低下が徐々に悪化している。

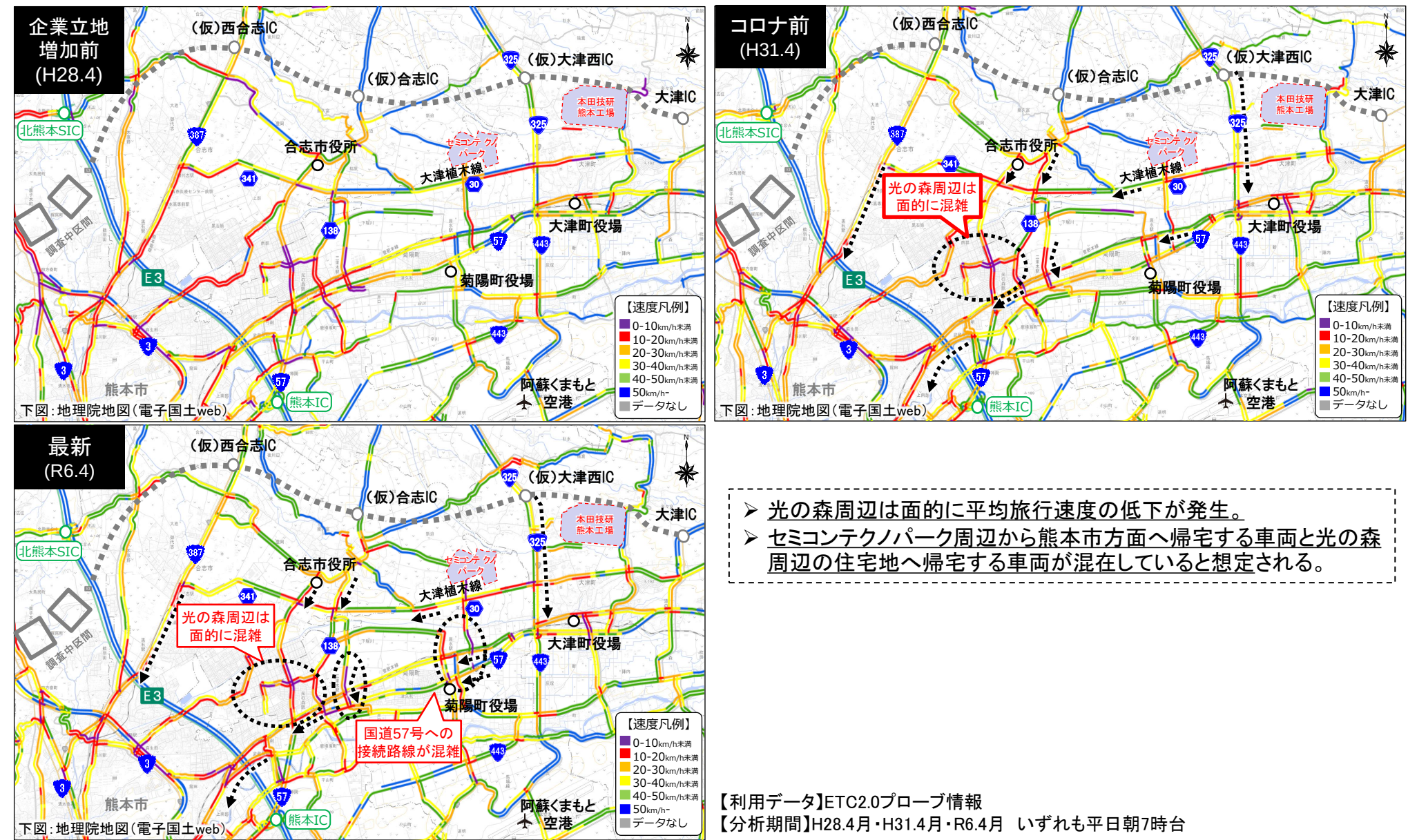


- セミコンテクノパーク周辺での企業進出や設備増設による雇用増加などにより、交通量が増加していることが、速度低下の要因の一つと考えられる。
- ※ セミコンテクノパーク周辺に向かう車両の速度低下区間が菊陽町役場の北側付近先頭になっているのは、町道でセミコンテクノパーク方面に北上する車両が多いため。
- 光の森周辺は面的に平均旅行速度の低下が発生しており、セミコンテクノパーク周辺へ向かう車両と熊本市方面へ通勤する車両が混在していると想定される。

【利用データ】ETC2.0プローブ情報
【分析期間】H28.4月・H31.4月・R6.4月 いずれも平日朝7時台

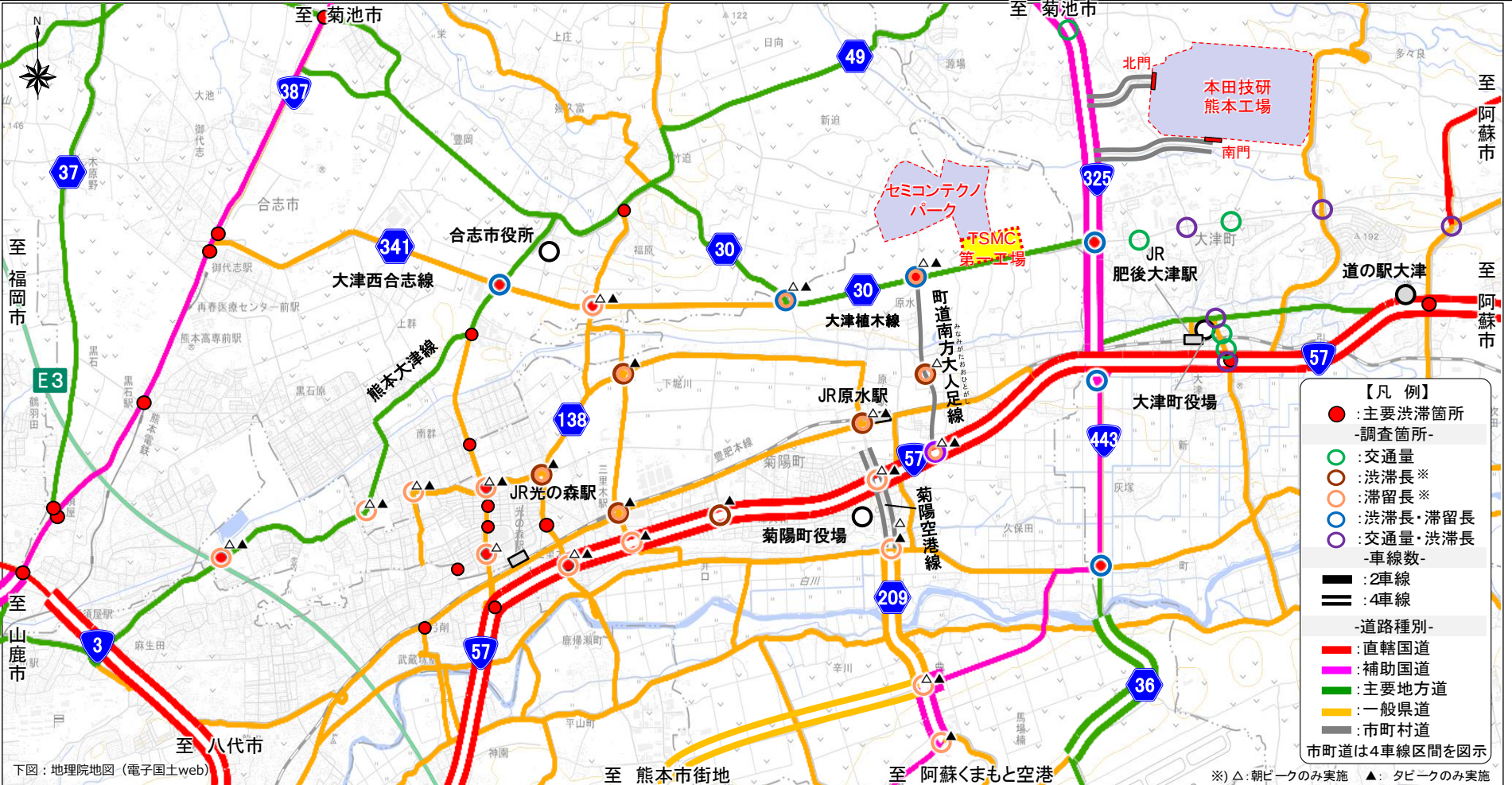
(1) 周辺道路の混雑状況 ② 平日夕方(18時台)の速度低下

○夕方、国道57号や国道387号等、熊本市方面に向かう路線の速度低下が顕著になっている。



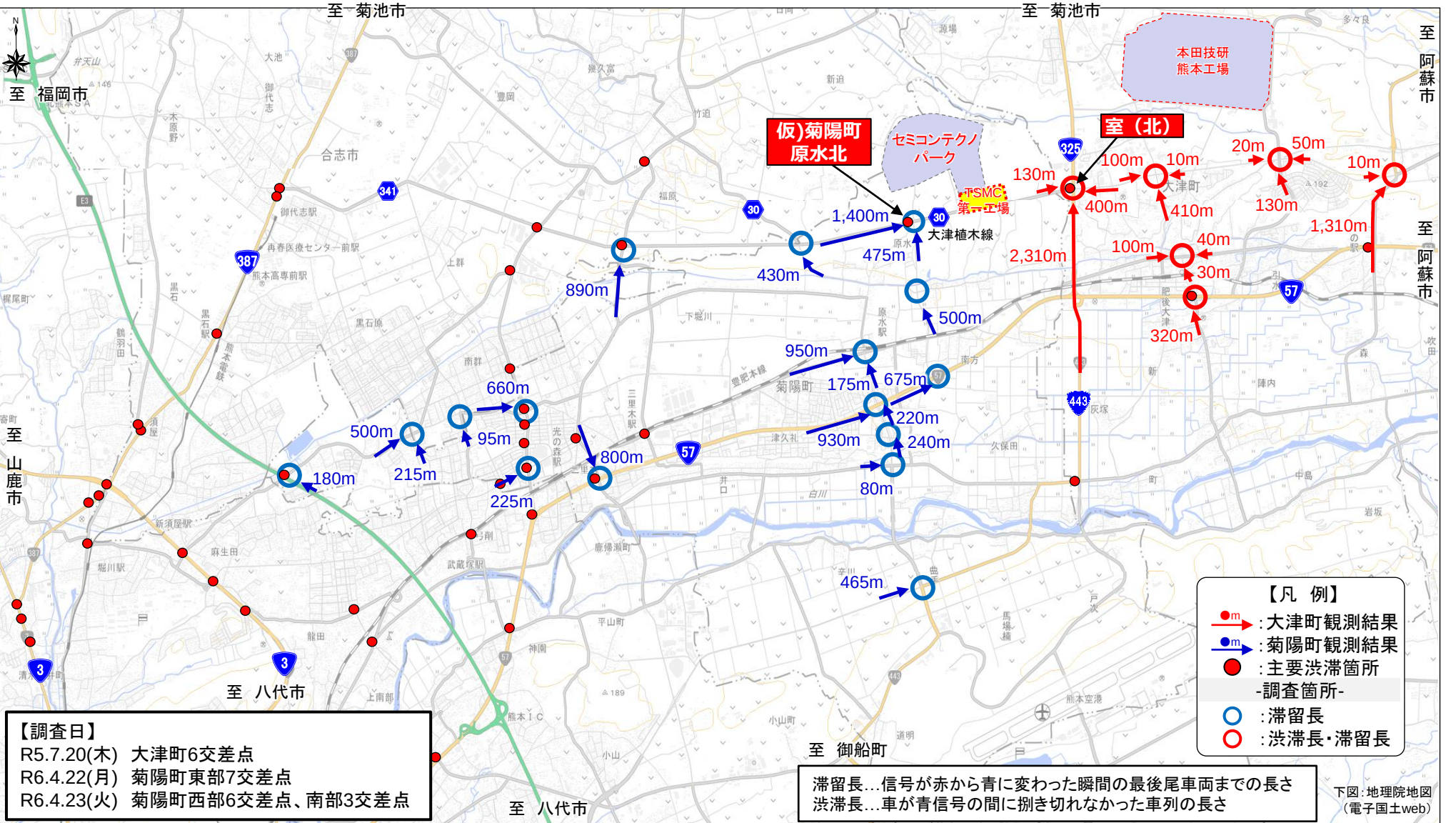
(2) セミコンテクノパーク周辺における近年の交通状況調査箇所 ①交通状況調査箇所一覧

- 【国】交通量調査:2交差点、渋滞長調査:9交差点(国道57号・325号、大津植木線、大津西合志線)
R5.10月,11月実施
- 【菊陽町】渋滞長調査:朝10箇所、夕11箇所(国道57号、熊本大津線、大津植木線、菊陽空港線等)
滞留長調査:計20箇所 R6.4月22日~23日
- 【大津町】交通量調査:1交差点(国道325号)
交通量・渋滞長調査:5箇所、交通量調査:4箇所 R5.7月実施

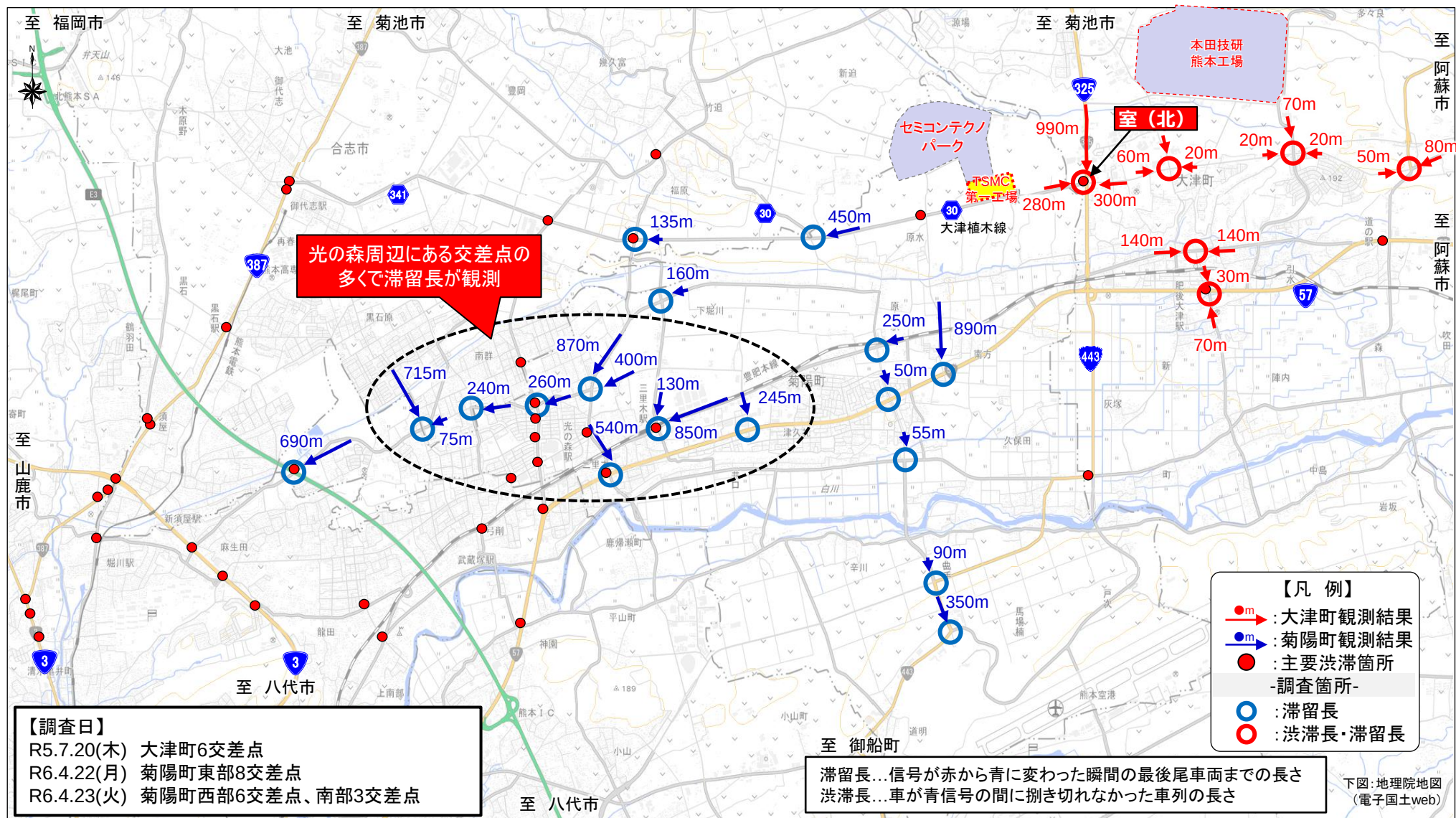


(2) セミコンテクノパーク周辺交通状況調査結果 ②交通状況調査結果(朝ピーク時の滞留長)

○朝ピーク時の交通状況を確認するとセミコンテクノパークに向かう方向で長い滞留が発生。
○特に県道30号大津植木線の仮)菊陽町原水北交差点や国道325号室(北)交差点では滞留長が1,000mを超えている。

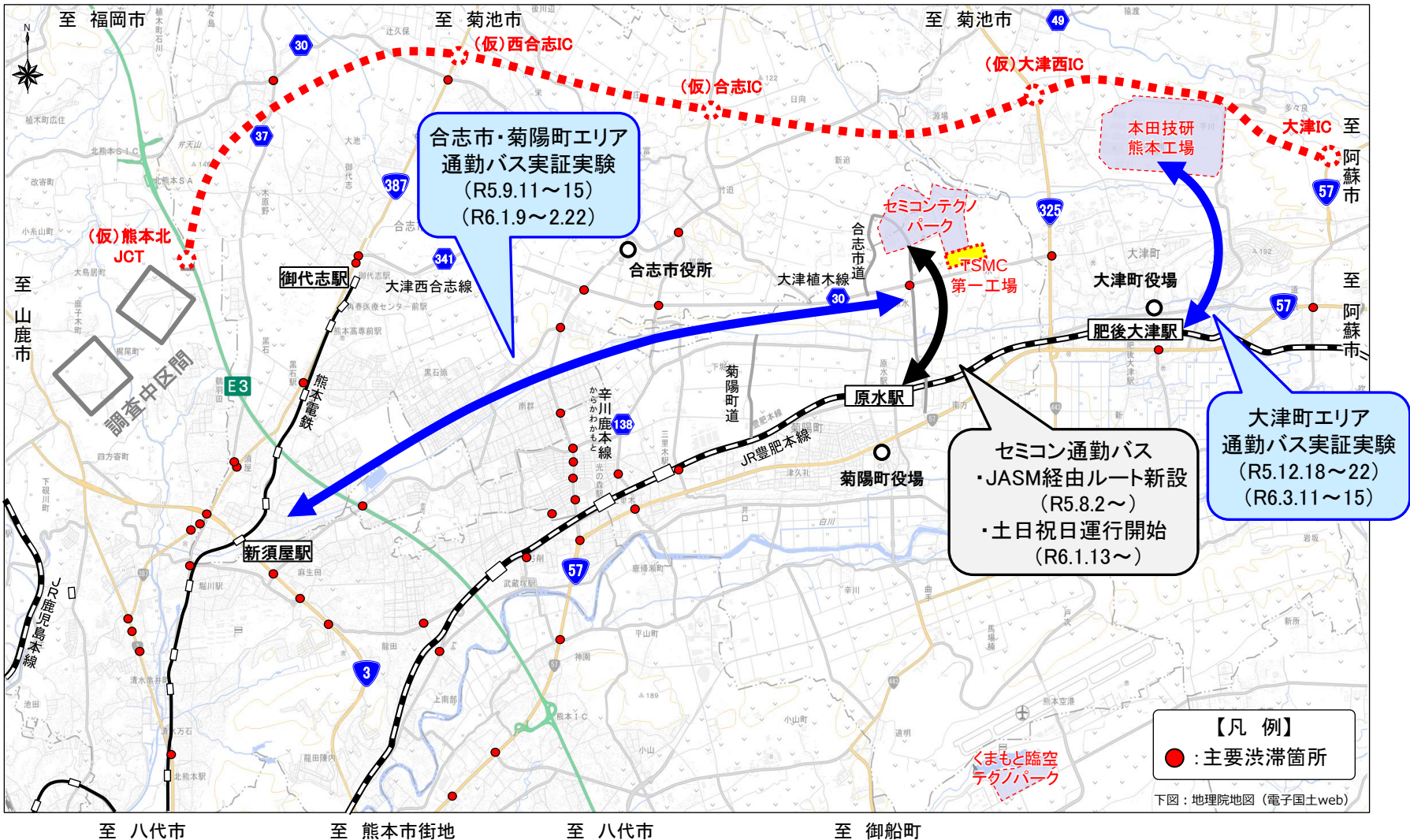


○タピーク時の交通状況を確認するとセミコンテクノパーク周辺では朝ピーク時同様、国道325号室(北)交差点では滞留長が約1,000m観測されているほか、光の森周辺にある交差点の多くで滞留長が観測されている。



(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、令和5年度には通勤バスの実証実験が新たに2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。

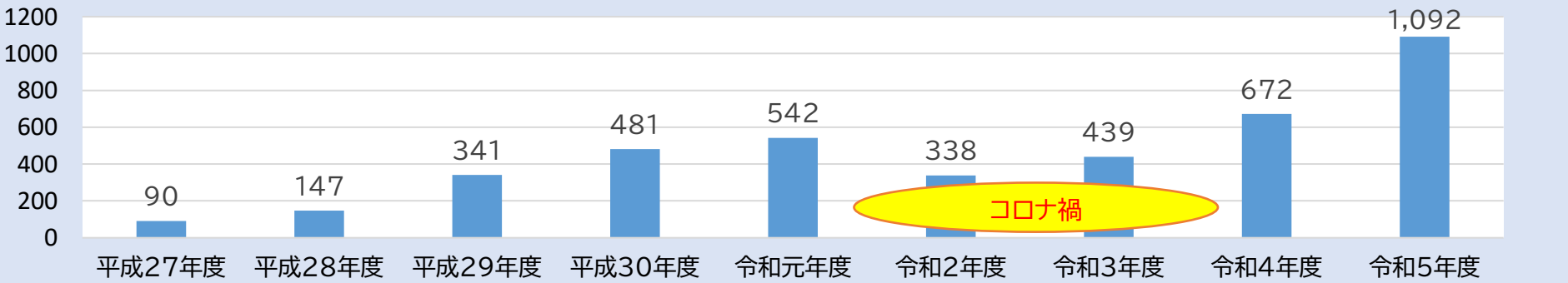


(2) ソフト施策の取り組み状況【①セミコン通勤バス(菊陽町)】

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)

(人/日) 表 利用者数の推移(1日平均)



【出典】自治体提供資料

6-3. ソフト施策の取り組みについて

(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)】

令和5年度のダイヤ改正について

○7月3日 企業の時差出勤等に対応

- ・ 朝、夕便ともに1便増便し、朝13便、夕11便体制

○8月2日 JASM経由ルートの新設及び既存ルートの増便

- ・ JASM事務棟の一部供用開始に合わせ運行開始
- ・ JASMだけでなく、既存のバス利用者の利便性向上に資するようルート設定
【朝】 原水駅⇒県技短前⇒JASM前⇒原水駅
【夕】 原水駅⇒JASM前⇒ソニー前⇒日本ピラー前⇒東エレ前⇒原水駅
- ・ 朝6便（うち1便は既存ルート）、夕5便を増便し、朝19便、夕16便の計35便を運行

○10月2日 JASM経由ルートの増便及びダイヤ改正

- ・ 10月からのJASM従業員及びベンダーの利用増を見込んだもの
- ・ 朝2便、夕1便を増便し、朝21便、夕17便の計38便を運行

○1月13日 JASM経由ルート土日祝日運行開始

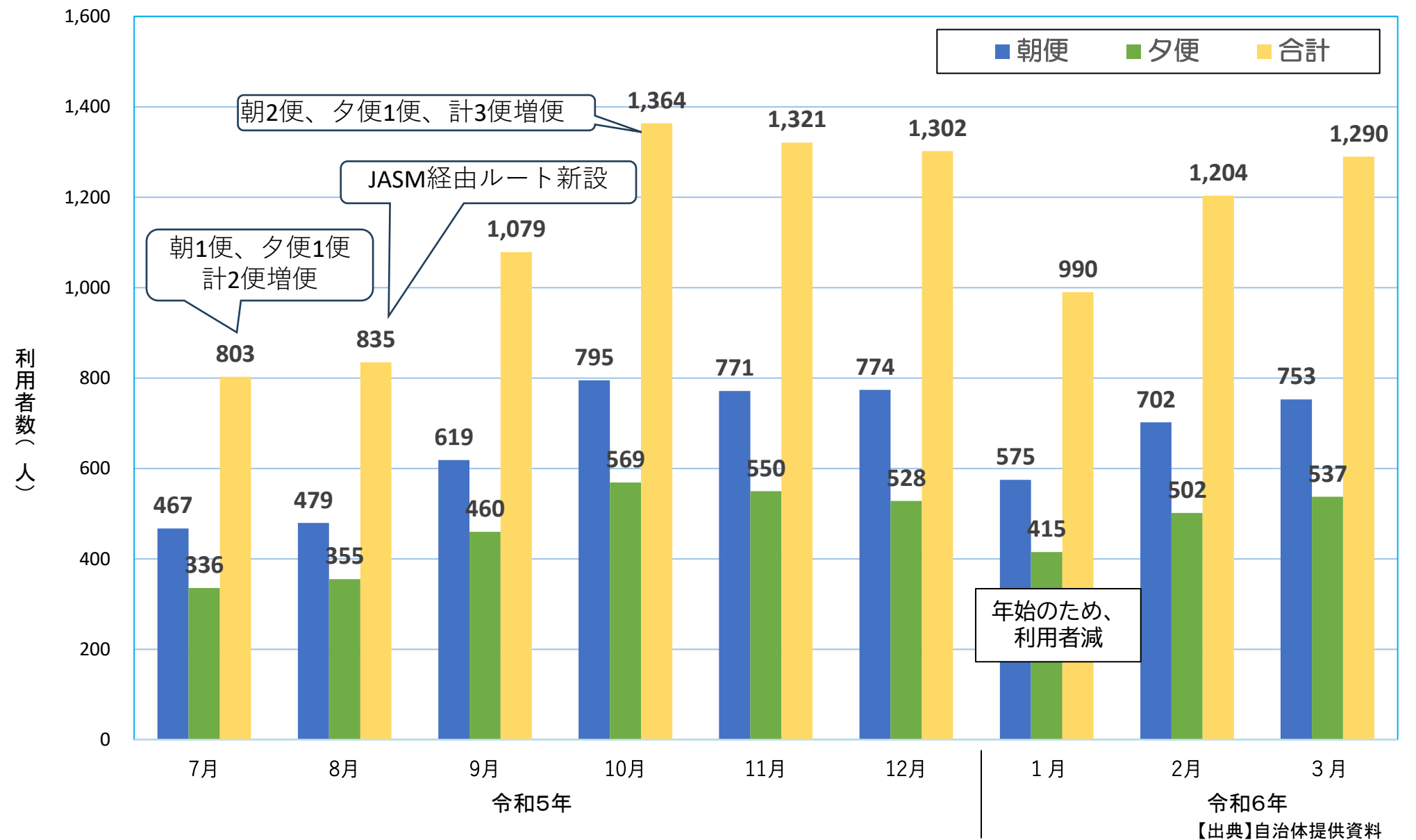
- ・ 主にJASM従業員の利用を見込んだもの
- ・ 朝3便、夕3便の計6便を運行

○3月16日 JRダイヤ改正に伴い、ダイヤ改正

- ・ JRとの接続に対応するため、ダイヤを改正（増便なし）

(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)】

令和5年度の1日あたり平均利用者数



(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)】

はらみず
原水駅バス回転広場について

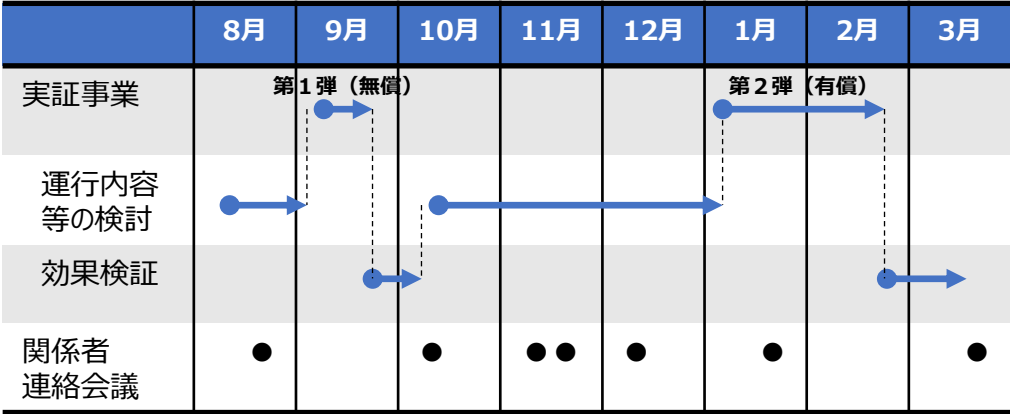
- 令和5年5月13日から供用開始、現在はセミコン通勤バスに加えて、企業のシャトルバス、タクシー等が利用。
- 利用者増に伴い、令和6年度にはシェルター(屋根)の延長、トイレの設置を予定。



(2) ソフト施策の取り組み状況 【②通勤バス実証実験(熊本県)】

○通勤バス実証実験は、第1弾(R5.9.11～9.15、無償)と第2弾(R6.1.9～2.22、有償)の2段階で実施。
○熊本県、セミコンテクノパーク企業(セミコン協議会)、関係市町(合志市、菊陽町)、バス事業者で関係者連絡会議を構成し、運行サービスや利用促進等の検討を進めながら実施。

▼通勤バス実証実験 実施スケジュール



▼通勤バス実証実験 周知・利用促進等の活動実績

チラシ (企業内メールで配信)	・第1弾：事前告知、運行内容 ・第2弾：事前告知、運行内容 ・LINEともだち登録募集 ・利用促進強化キャンペーン
LINE公式アカウント	・情報発信（運行内容、利用方法、利用実績など）： 計24回、ともだち登録数318名
公式マスコット	・利用者数に応じて成長するキャラクターを作成 ・利用者からネーミングを募集して“ばすっち”と命名
サイクル&ライド	・第2弾で実施。沿線施設5施設が参画。
利用促進強化キャンペーン	・第2弾（2/8～9、2/16～22）で実施。 ・利用者にパンやスコーン、クッキーとドリップコーヒーを配布。

▼通勤バス実証実験 関係者連絡会議 開催実績

日程	議題
第1回 (8月22日)	・第1弾実施に向けた準備の進捗状況 ・路線バスで運行した場合の費用積算の進捗・考え方
第1弾実証運行 (R5.9.11 ～ R5.9.15)	
第2回 (10月12日)	・第1弾実施結果報告、継続運行に向けた検討
第3回 (11月7日)	・継続運行に向けた検討 ・第2弾実施方針について
第4回 (11月30日)	・第2弾実施内容の決定
第5回 (12月13日)	・第2弾実施に向けた準備の進捗状況
第2弾実証運行 (R6.1.9 ～ R6.2.22)	
第6回 (1月31日)	・第2弾実施状況中間報告 ・利用促進追加策について
第7回 (3月19日)	・第2弾実施結果報告

【出典】自治体提供資料

(2) ソフト施策の取り組み状況【②通勤バス実証実験(熊本県)】

○運行内容は下図の通りであり、R5.9月に無償の第1弾、R6.1～2月に有償の第2弾の実験を行った。

運行内容	第1弾(無料)	第2弾(500円の有料)
実証期間	R5/9/11(月)～9/15(金)	R6/1/9(火)～2/22(木)
運行ルート	光の森(西花立)～セミコンテクノパーク	北バイパス(新須屋駅)～セミコンテクノパーク
車両	通勤時6台、退勤時5台(正シート45人乗り・貸切バス)	通勤時6台、退勤時5台(正シート45人乗り・貸切バス)
通勤時 ダイヤ	6:20～8:25発 合計8便 15～20分間隔のパターンダイヤ 所要時間:40～50分	6:15～8:20発 合計8便 15～20分間隔のパターンダイヤ 所要時間:45～55分
退勤時 ダイヤ	17:00～21:00発 合計9便 30分間隔のパターンダイヤ 所要時間:40～50分	17:40～21:00発 合計8便 20～30分間隔のパターンダイヤ 所要時間:40～60分
運賃	無料	有料(均一運賃 片道500円/人・回) 現金、回数券(2枚綴り)、通勤パス(実証期間内フリーパス)
利用者数	824名(最大180名/日、平均165名/日)	1,648名(最大61名/日、平均52名/日)
周知内容	第1弾(無料)	第2弾(500円の有料)
チラシ	・事前告知:8/11～ ・運行内容:8/31～	・事前告知・LINEともだち募集:12/8 ・利用促進強化キャンペーン :2/5
LINE公式 アカウント	・開設:8/10 ・情報発信:運行ルート、ダイヤ、バス停位置、バスの乗り方 ・意見収集:意見箱 24件 ・配信:計8回(事前2回、実験中5回、事後1回)	・開設:9/4 ・情報発信:事前告知、運行ルート・ダイヤ、バスの乗り方、利用状況、 ばすっちの成長、サイクル&ライド、通勤パス販売、利 用促進強化キャンペーン、公共交通関連情報(くまもん ナビ、バス無料の日、バス電車100円ウィークなど)等 ・配信:計24回(事前2回、実験中20回、事後2回)
マスコット	第1弾から継続して利用(たまご→誕生→少し成長→幼稚園生→小学生)、命名“ばすっち”	
LINE 友だち	244名 ・男性64%、女性36% ・男性:25～29歳 10%、45～49歳 16%、50歳～ 11% ・女性:50歳～ 9%	318名 ・男性69%、女性31% ・男性:25～29歳 14%、45～49歳 19%、50歳～ 11% ・女性:50歳～ 7%

○第2弾の実験に合わせて「サイクル&ライド」や「利用促進強化キャンペーン」を実施した。

▼利用促進強化キャンペーン

	内 容
目的	利用が低迷する状況に対して、周知強化と利用特典の提供を行い、実証実験への参画を促す
期間	第1弾:2/8(木)～9(金) 第2弾:2/16(金)～22(木)
周知強化	チラシを作成・企業内メールやLINEで配信
利用特典の提供	パンやスコーン、クッキーとドリップコーヒーを配布(九州産交バスが県の補助メニューを活用して実施)

サイクル&ライト協力施設：スーパーミカエル 新地店

スーパーミカエル 新地店（施設正面）



※1 Google maps 10-0203 Google

駐輪可能スペースの位置図



※1 Google maps 10-0203 Google

コナラに駐輪ください

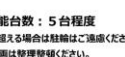


おべんどうのヒライの入口横から通ってください。

※1 Google maps 10-0203 Google

駐輪可能台数：5 台程度

- ※ 5 台を超える場合は駐輪はご遠慮ください。
- ※ 駐輪車庫は整理整頓ください。



ぜひ店舗もご利用ください。

エアコンの室外機よりも奥に駐輪ください。



参加証明書（光のロード）

参加証明書

全日本自転車競技連盟（日本自転車競技連盟）の承認を受けていることをご確認ください。

（※個人）

（※法人）

【東京実業大学主催】

【東京実業大学主催】 企画・運営 交通政策課 TEL：096-333-2164

【利用促進最終キャンペーン】
2/16(金)～2/22(木)は
利用者のために
スコン or クッキー & ドリップコーヒー
をプレゼント!!

<数量限定のため無くなり次第配付終了>

2月16日(金)～22日(木)
実証バス利用強化ラストウィーク

バス通勤で渋滞緩和!
運転のストレスなく、読書や音楽、動画鑑賞など
自分の時間を楽しみながら通勤できますよ

会社まで直行なので
通勤時間を有効活用
できます。

運転しなくていいから
とても楽です。

ルートやダイヤは
LINEから

QRコード

発行元: 熊本県交通政策課
事務局: 株式会社ケー・シー・エス TEL:092-472-4521

STP通勤バス実証実験



STP通勤バス実証実験



(2) ソフト施策の取り組み状況 【②通勤バス実証実験(熊本県)】

○第1弾と第2弾の運行ルート及び時刻表は以下のとおり。第2弾では熊本市側の起終点を「北バイパス新須屋」まで延伸。



▼第1弾の運行内容

乗降	運行会社	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	7便目	8便目
		電鉄	産交	電鉄	産交	電鉄	産交	電鉄	産交
乗車のみ	西花立	6:20	6:40	7:00	7:15	7:30	7:45	8:05	8:25
	花立	6:20	6:40	7:00	7:15	7:30	7:45	8:05	8:25
	平和会館前	6:21	6:41	7:01	7:16	7:31	7:46	8:06	8:26
	尚綱大学前	6:22	6:41	7:01	7:16	7:31	7:46	8:06	8:26
	八久保	6:23	6:42	7:02	7:17	7:32	7:47	8:07	8:27
	武蔵ヶ丘北口	6:25	6:44	7:04	7:19	7:34	7:49	8:09	8:29
	南ヶ丘小前	6:26	6:45	7:05	7:20	7:35	7:50	8:10	8:30
	光の森四丁目	6:27	6:46	7:06	7:21	7:36	7:51	8:11	8:31
	光の森五丁目	6:28	6:47	7:07	7:22	7:37	7:52	8:12	8:32
	新山	6:30	6:49	7:09	7:26	7:41	7:56	8:16	8:34
降車のみ	永江団地・沖野	6:31	6:50	7:10	7:27	7:42	7:57	8:17	8:35
	県立技術短期大学前	6:51	7:10	7:35	7:57	8:12	8:27	8:47	9:00
	ソニーセミコンダクタ前	6:53	7:12	7:37	7:59	8:14	8:29	8:49	9:02
	日本ビラー前	6:54	7:13	7:38	8:00	8:15	8:30	8:50	9:03
	東京エレクトロン九州前	6:56	7:15	7:40	8:02	8:17	8:32	8:52	9:05
	JASM前	7:01	7:20	7:45	8:07	8:22	8:37	8:57	9:10
	西花立	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30
	ソニーセミコンダクタ前	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:06	20:36
	日本ビラー前	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37	20:07	20:37
	東京エレクトロン九州前	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:39	20:09	20:39

図 朝の路線バスルート(夕方は乗車・降車のバス停が異なる)



▼第2弾の運行内容

乗降	運行会社	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	7便目	8便目
		電鉄	産交	電鉄	産交	電鉄	産交	電鉄	産交
乗車のみ	北バイパス新須屋	6:15	6:35	6:55	7:10	7:25	7:40	8:00	8:20
	杉下	6:16	6:36	6:56	7:11	7:26	7:41	8:01	8:21
	鈴ヶ原	6:17	6:37	6:57	7:12	7:27	7:42	8:02	8:22
	中島	6:17	6:37	6:57	7:12	7:27	7:42	8:02	8:22
	新地団地	6:18	6:38	6:58	7:13	7:28	7:43	8:03	8:23
	西花立	6:20	6:40	7:00	7:15	7:30	7:45	8:05	8:25
	花立	6:20	6:40	7:00	7:15	7:30	7:45	8:05	8:25
	平和会館前	6:21	6:41	7:01	7:16	7:31	7:46	8:06	8:26
	尚綱大学前	6:22	6:41	7:01	7:16	7:31	7:46	8:06	8:26
	八久保	6:23	6:42	7:02	7:17	7:32	7:47	8:07	8:27
降車のみ	武蔵ヶ丘北口	6:25	6:44	7:04	7:19	7:34	7:49	8:09	8:29
	南ヶ丘小前	6:26	6:45	7:05	7:20	7:35	7:50	8:10	8:30
	光の森四丁目	6:27	6:46	7:06	7:21	7:36	7:51	8:11	8:31
	光の森五丁目	6:28	6:47	7:07	7:22	7:37	7:52	8:12	8:32
	新山	6:30	6:49	7:09	7:26	7:41	7:56	8:16	8:34
	永江団地・沖野	6:31	6:50	7:10	7:27	7:42	7:57	8:17	8:35
	県立技術短期大学前	6:51	7:10	7:35	7:57	8:12	8:27	8:47	9:00
	ソニーセミコンダクタ前	6:53	7:12	7:37	7:59	8:14	8:29	8:49	9:02
	日本ビラー前	6:54	7:13	7:38	8:00	8:15	8:30	8:50	9:03
	東京エレクトロン九州前	6:56	7:15	7:40	8:02	8:17	8:32	8:52	9:05

図 朝の路線バスルート(夕方は乗車・降車のバス停が異なる)

(2) ソフト施策の取り組み状況 【②通勤バス実証実験(熊本県)】

※無償実験時の利用実績

▼利用実績(バス停別乗降車数)

- 光の森エリアでは、新山(往67人、復74人)、西花立(往53人、復56人)、光の森四丁目(往50人、復42人)、永江団地・沖野(往48人、復55人)の利用が多かった。
- セミコンテクノパーク側では、ソニー前(往215人、復203人)、東京エレクトロン前(往74人、復107人)、JASM前(往52人、復71人)の順で利用が多かった。

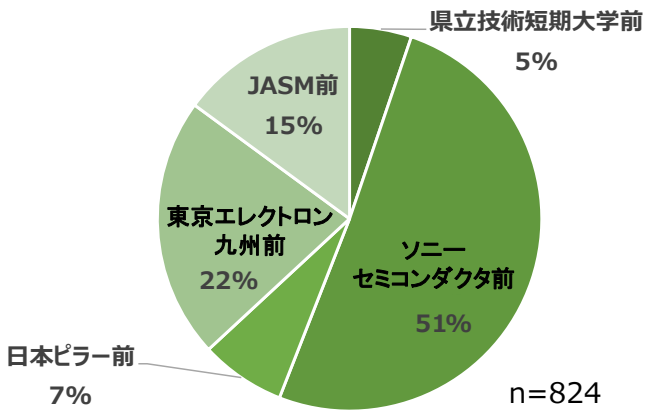


図 セミコン側乗降者数のバス停別割合

【行き】						(人)
バス停	9/11(月)	9/12(火)	9/13(水)	9/14(木)	9/15(金)	計
西花立	13	11	10	7	12	53
花立	3	4	5	5	5	22
平和会館前	1	2	4	4	4	15
尚綱大学前	5	6	6	2	5	24
八久保	3	3	6	4	3	19
武蔵ヶ丘北口	6	10	9	11	7	43
南ヶ丘小前	6	5	12	9	7	39
光の森四丁目	8	13	10	9	10	50
光の森五丁目	4	8	10	9	4	35
新山	13	11	16	14	13	67
永江団地・沖野	8	9	9	13	9	48
県立技術短期大学前	11	7	7	8	10	43
ソニーセミコンダクタ前	42	47	42	47	37	215
日本ピラー前	1	2	13	8	7	31
東京エレクトロン九州前	13	12	19	17	13	74
JASM前	3	14	16	7	12	52
計	70	82	97	87	79	415

【帰り】						(人)
バス停	9/11(月)	9/12(火)	9/13(水)	9/14(木)	9/15(金)	計
JASM前	10	17	14	15	15	71
ソニーセミコンダクタ前	44	44	36	52	27	203
日本ピラー前	3	7	6	8	4	28
東京エレクトロン九州前	25	19	25	18	20	107
永江団地・沖野	8	8	13	14	12	55
新山	18	16	11	16	13	74
光の森五丁目	6	7	9	11	2	35
光の森四丁目	9	11	8	8	6	42
南ヶ丘小前	4	8	9	9	3	33
武蔵ヶ丘北口	8	12	6	13	7	46
八久保	5	2	3	4	2	16
尚綱大学前	4	6	5	4	4	23
平和会館前	2	2	1	2	2	9
花立	2	4	5	5	4	20
西花立	16	11	11	7	11	56
計	82	87	81	93	66	409

(2) ソフト施策の取り組み状況 【②通勤バス実証実験(熊本県)】

※有償実験時の利用実績

▼日当たり平均乗降車数

- 往路については、25～31人/日の利用があり、
実証期間を経ても増加は見られなかった。
- 復路についても、21～27人/日の利用があったが、
増加は見られなかった。

▼バス停別乗降車数

- 光の森エリアでは、南ヶ丘小前、光の森4丁目、新
山、永江団地・沖野が多かった。
延伸した新須屋駅では67人の利用があった。
- セミコンテクノパーク側では、ソニー前、東京エレクトロ
ン前、県技短前、JASM前の順で利用が多かった。

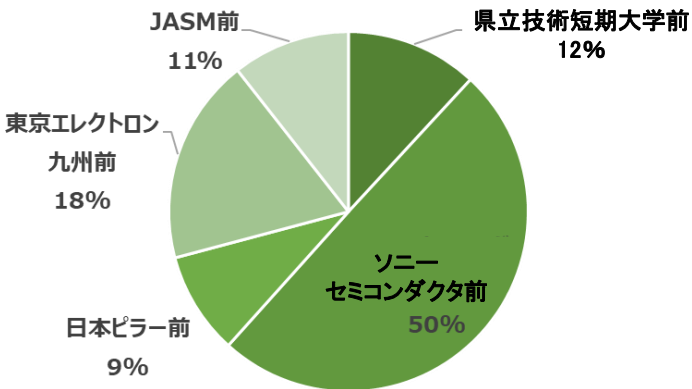


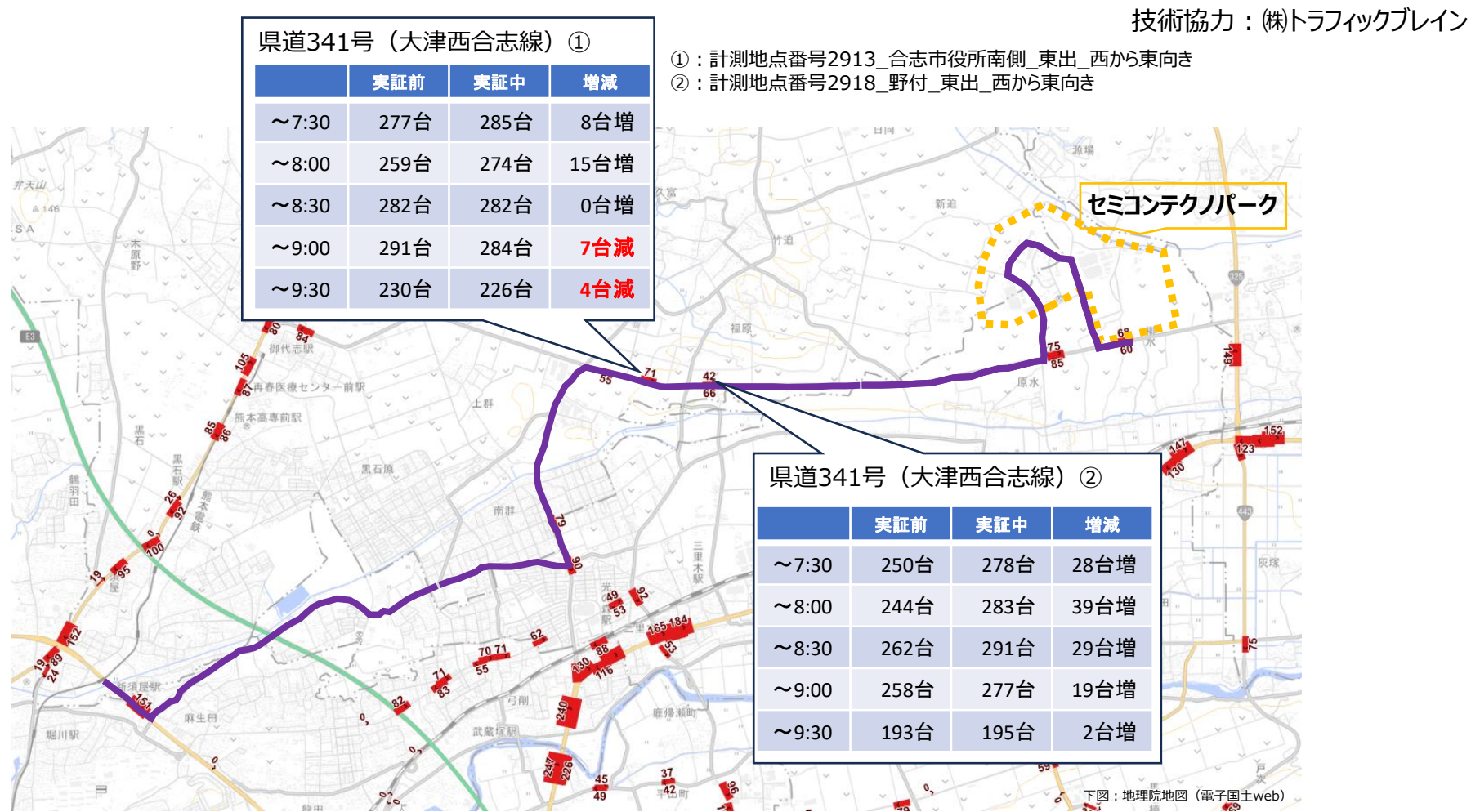
図 セミコン側乗降者数のバス停別割合

【行き】									(人)
バス停	1週目	2週目	3週目	4週目	5週目	6週目	7週目	計	
北バイパス新須屋	3	2	2	1	3	2	2	67	
杉下	1	1	1	1	0	1	1	22	
鈴ヶ原	0	0	0	0	0	0	0	0	
中島	0	0	0	0	0	0	1	6	
新地団地	0	0	0	0	0	0	0	3	
西花立	2	2	2	1	1	2	1	54	
花立	1	1	0	1	0	1	1	21	
平和会館前	0	0	1	2	1	1	1	29	
尚綱大学前	0	0	0	0	0	0	0	3	
八久保	1	1	0	1	1	2	1	32	
武蔵ヶ丘北口	2	2	2	2	2	3	3	70	
南ヶ丘小前	7	7	7	6	4	4	3	178	
光の森四丁目	7	5	4	6	6	5	5	177	
光の森五丁目	1	1	2	1	1	1	2	38	
新山	3	3	4	4	3	4	3	108	
永江団地・沖野	3	3	4	3	4	3	3	100	
県立技術短期大学前	6	7	6	5	6	8	6	197	
ソニーセミコンダクタ前	14	14	13	15	15	15	15	457	
日本ピラー前	4	4	4	4	1	0	0	81	
東京エレクトロン九州前	3	1	2	2	2	2	2	65	
JASM前	4	4	2	4	2	2	2	108	
計	31	30	29	30	27	27	25	908	

【帰り】									(人)
バス停	1週目	2週目	3週目	4週目	5週目	6週目	7週目	計	
JASM前	1	3	1	2	2	4	2	67	
ソニーセミコンダクタ前	13	11	11	11	11	10	12	363	
日本ピラー前	3	4	3	4	0	1	0	70	
東京エレクトロン九州前	8	9	8	6	7	7	8	239	
永江団地・沖野	4	3	3	3	4	4	5	116	
新山	2	3	4	2	3	3	2	90	
光の森五丁目	1	1	1	2	2	2	1	47	
光の森四丁目	5	5	4	4	3	3	3	123	
南ヶ丘小前	6	4	4	5	2	2	3	115	
武蔵ヶ丘北口	1	4	1	2	2	2	2	63	
八久保	1	1	0	1	1	1	0	22	
尚綱大学前	1	1	0	0	1	0	1	19	
平和会館前	0	0	0	0	0	0	0	3	
花立	0	0	0	1	0	0	0	8	
西花立	2	3	1	1	2	3	2	62	
新地団地	0	0	0	0	0	0	1	5	
中島	0	0	0	0	0	0	0	5	
鈴ヶ原	0	0	0	0	0	0	0	0	
杉下	1	1	1	1	0	1	1	24	
北バイパス新須屋	1	1	2	1	1	0	2	37	
計	25	27	23	22	21	21	22	739	

(2) ソフト施策の取り組み状況 【②通勤バス実証実験(熊本県)】 ※効果検証

- 実証実験前(R5.12)と実証実験中(R6.1)の交通量の変化状況を見ると、朝の通勤時には8:30までの時間帯は減少は見られなかった。8:30以降は地点によって増減がみられた。
- 通勤バス実証による状況の変化は認められなかった。



【集計期間】 実証前：2023/12/4～12/22の平日の平均、実証中：2024/1/9～1/31の平日の平均

データ：JARTIC提供（トラフィックカウンタ計測値）

【出典】自治体提供資料

(2) ソフト施策の取り組み状況【②通勤バス実証実験(熊本県)】 ※効果検証

表 アンケート調査概要

	内容
目的	バス通勤の効果および課題の把握
対象者	LINE友だち 登録者318名
調査方法	Webフォームを用いたアンケート 調査期間：2/28～3/8
回答数	46件

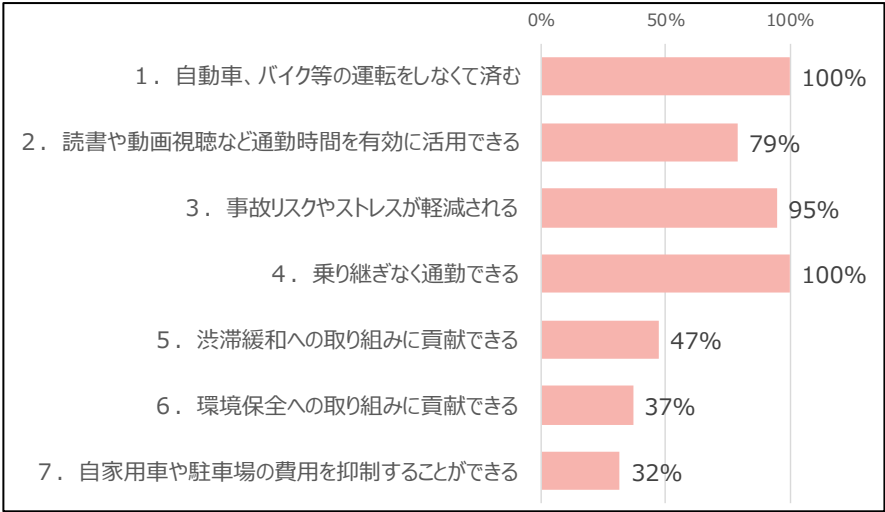
表 アンケート回答者の通勤バス実証の参加状況

		第1弾実証			計
		利用した	利用しなかった	不問	
第2弾実証	継続的に利用した	—	—	19人 (41%)	19人 (41%)
	利用してみたがやめた	2人 (4%)	4人 (9%)	—	6人 (13%)
	全く利用しなかった	6人 (13%)	15人 (33%)	—	21人 (46%)
計		8人 (17%)	19人 (41%)	19人 (41%)	46人 (100%)

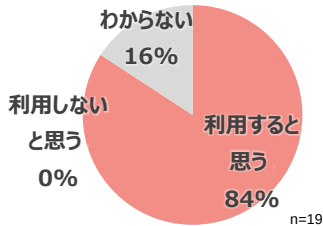
「第2弾実証を継続的に利用した」層（n=19人）

- 継続利用層は、バス通勤に対して、「**運転をしなくて済む**」「**乗り継ぎがない**」「**事故リスク・ストレス軽減**」「**時間の有効活用**」にメリットを感じている。
- **車両の小型化**や**運行間隔拡大**を行っても、一定の**利用意向が確認**された。

■ バス通勤のメリット（複数回答）



■ 運行継続となった場合の利用意向



サービスを変更した場合の利用意向	利用すると思う
車両が小型化（マイクロバス相当）	95%
運行間隔が拡大（30分に1便程度）	74%

(2) ソフト施策の取り組み状況【②通勤バス実証実験(熊本県)】 ※効果検証

「第2弾実証を利用したけどやめた」層 (n=6人)

- 利用中止の理由に、「**運賃の負担が大きい**」「**バス停までの移動が面倒**」「**通勤申請等が手間**」が回答されている。
- 「**運転しなくて済む**」「**時間の有効活用**」「**事故リスクやストレス軽減**」などのメリットを感じている。

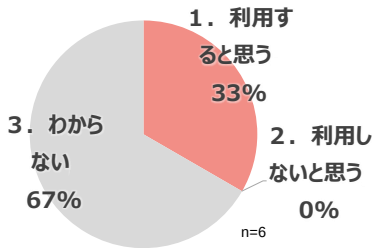
■ 利用を継続しなかった理由 (複数回答)

選択肢	回答件数
1. 運賃の負担が大きかったから	5
2. 勤め先が後日負担するとしても運賃を支払うことに抵抗を感じた	0
3. 就業時間や生活リズムをバスのダイヤに合わせるのが難しかったから	0
4. バス停までの移動が面倒だったから	1
5. 通勤時のプライベートな空間・時間を確保できなかったから	0
6. バス停で待つことが負担だったから	0
7. 現金を用意することが手間だったから	0
8. 勤め先への通勤申請や精算手続きが手間だったから	1

■ バス通勤のメリット (複数回答)

	回答件数
1. 自動車、バイク等の運転をしなくて済む	5
2. 読書や動画視聴など通勤時間を有効に活用できる	4
3. 事故リスクやストレスが軽減される	4
4. 乗り継ぎなく通勤できる	2
5. 渋滞緩和への取組みに貢献できる	3
6. 環境保全への取組みに貢献できる	2
7. 自家用車や駐車場の費用を抑制することができる	1
8. 特になし	0

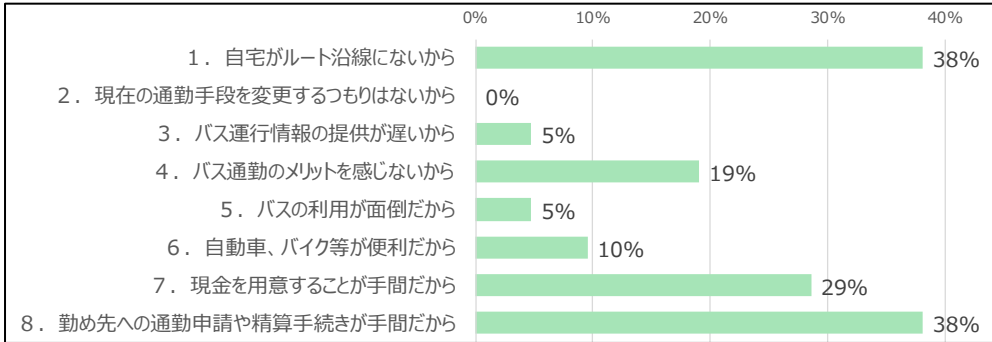
■ 運行継続となった場合の利用意向



「第2弾実証を全く利用しなかった」層 (n=21人)

- 利用しなかった理由に「**自宅がルート沿線にない**」「**通勤申請等が手間**」「**現金の用意が手間**」「**バス通勤のメリットがない**」などが回答されている。
- 第1弾利用経験者は「**通勤申請等が手間**」「**現金の用意が手間**」を指摘。

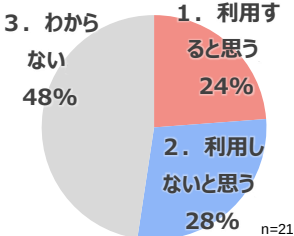
■ 利用しなかった理由 (複数回答)



■ 利用しなかった理由 (第1弾利用状況別)

	第1利用 (n=6人)		第1弾非利用 (n=15人)	
	件数	割合	件数	割合
1. 自宅がルート沿線にないから	0	0%	8	53%
2. 現在の通勤手段を変更するつもりはないから	0	0%	0	0%
3. バス運行情報の提供が遅いから	0	0%	1	5%
4. バス通勤のメリットを感じないから	3	50%	1	5%
5. バスの利用が面倒だから	0	0%	1	5%
6. 自動車、バイク等が便利だから	1	17%	1	5%
7. 現金を用意することが手間だから	2	33%	4	19%
8. 勤め先への通勤申請や精算手続きが手間だから	4	67%	4	19%

■ 運行継続となった場合の利用意向



(2) ソフト施策の取り組み状況【②通勤バス実証実験(熊本県)】 ※まとめ**新たな交通サービスによる自家用車通勤からの転換が確認され、利用者から高評価を受けた。**

- 第1弾実証では平均165名/日の利用があり、有償となった第2弾でも平均52名/日の利用が確認された。
- 利用者からの満足度は高く、「運転をしなくて済む」「乗り継ぎがない」「事故リスク・ストレス軽減」「時間の有効活用」など、通勤にかかる負担の軽減や暮らしの質の向上に係る意見が寄せられた。

自家用車通勤から通勤バス（路線バス）への転換による交通量の変化は確認できなかった。

- 第1弾・第2弾実証ともに自家用車通勤から通勤バス（路線バス）への転換は一定数あったものの、利用者数が増えず、交通量の減少は確認できなかった。

路線バス以外の新たな交通サービスの可能性について検討する必要がある。

- 第2弾実証を基にした運賃収入は年間600万円程度で、路線バスでの運行経費は年間8,000万円を超える見込みであることから、現状の利用者数では、便益を踏まえても、路線バスでの運行は困難と判断。
- 今後は、路線バス以外の新たな交通サービスの可能性について、関係企業や市町と連携・協力しながら、検討を進めていく。

(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

- 大津町はセミコンテクノパークの西側エリアを中心として、従前から通勤時間帯の交通渋滞が慢性化。
- 更に、TSMCをはじめとする半導体関連企業の集積によって更なる混雑が懸念されることから、時間のかかるハード対策のみならず、短期的な対策が急務であり通勤バス実験を開始。

背景・課題

- ①セミコンテクノパーク周辺の菊池南部地域は、従前から通勤時間帯の交通渋滞が慢性化
- ②TSMCをはじめとする半導体関連企業の集積が続くことが予想され、更なる混雑が懸念される
- ③様々なハード対策が発表されているが実現には時間を要するため、短期的な対策が急務

短期的取組: 通勤手段の選択を新たに確保
『従業員向けの通勤バスの運行』

目的

- ・ 主に本田技研工業熊本製作所の従業員(約4,000名)を中心に、その周辺の企業従業員をターゲットとした通勤バスの運行可能性について調査研究
- ・ 利用者数や運行体制等を検討し、継続した通勤バスの運行可能性など、次年度実施する実証運行のために必要な情報を明らかにする

(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、実証実験として無料の通勤バスを運行した。

【実施期間】令和5年12月18日(月)～22日(金)の平日5日間

【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】朝：①大津駅南口発～②室工業団地(朝のみ)～③本田技研工業前～④本田技研工業南門前
夕：①本田技研工業南門前～②本田技研工業前～③翔陽高校入口(夕のみ)～④大津駅南口

渋滞対策のため
1人でも多くの従業員の皆様のご参加をお待ちしております。

未来へつなげ！
ノーマイカー5days

無料
通勤バス

大津町企業向け
通勤バス
実証実験

実証実験 2023年
実施日 12月18日(月)～12月22日(金)

通勤バスを利用する3つのポイント

- JR 肥後大津駅を起点に
本田技研工業や室工業団地まで
無料通勤バスを運行
- バスや鉄道を活用して
渋滞回避！交通事故防止！
- 渋滞対策のための
通勤バス導入に向けた検討実施

未来へ繋げるために当日の実証実験に参加してみませんか。

渋滞ストレスを
解消したい方！

通勤時間を
有効に
使いたい方！

公共交通を
使って
みたい方！

ちょっと
運動したい方！

主催者：大津町渋滞対策プロジェクトチーム
(本田技研工業(株)熊本製作所、(株)構造計画研究所、路線バス 5 社共同経営推進室、大津町、熊本県東北広域本部)

運行に関するお問い合わせ：路線バス 5 社共同経営推進室 TEL096-312-0588(電話は平日9時～18時で不在の場合がございます)
Mail: kyodokeiei@kumamoto-toshibus.co.jp

無料通勤バスご案内

乗車位置はコチラ ▶ 地図での確認はコチラ ▶

■行き(朝)						■帰り(夕)					
【行先】 大津駅南口	【乗車】 無料 通勤バス	【降車】 大津駅南口	【乗車】 室工業団地	【降車】 本田技研工業前	【乗車】 本田技研工業南門前	【乗車】 無料 通勤バス	【降車】 本田技研工業南門前	【乗車】 本田技研工業前	【降車】 室工業団地	【乗車】 大津駅南口	【降車】 大津駅南口
5:57	1 便目	6:01	6:07	6:11	6:15	15:58	16:00	16:03	16:12	16:22	
6:28	2 便目	6:32	6:39	6:43	6:47	16:32	16:35	16:38	16:46	16:56	
6:52	3 便目	6:56	7:03	7:07	7:11	16:48	16:51	16:54	17:03	17:13	
7:08	4 便目	7:12	7:20	7:24	7:28	17:07	17:10	17:13	17:22	17:32	
7:25	5 便目	7:29	7:37	7:41	7:45	17:19	17:22	17:25	17:34	17:44	
7:40	6 便目	7:44	7:52	7:56	8:00	17:46	17:49	17:52	18:02	18:12	
7:52	7 便目	7:56	8:04	8:08	8:12	17:57	18:00	18:03	18:13	18:23	
8:04	8 便目	8:08	8:15	8:19	8:23	18:11	18:14	18:17	18:27	18:37	
8:17	9 便目	8:21	8:28	8:32	8:36	18:27	18:30	18:33	18:43	18:53	
8:26	10 便目	8:30	8:36	8:40	8:44	18:50	18:53	18:56	19:06	19:16	

【朝】：乗車のみ 【夕】：降車のみ
※道路状況により遅れる場合がございます

肥後大津駅(北口)～本田技研工業前は
一般路線バスもご利用いただけます。
詳しくはコチラから検索
※一般路線バスは通常運賃がかかります。

肥後大津駅発着以外の時刻表は
JR九州の公式サイトをご確認ください。
詳しくはコチラから検索
※JRは通常運賃がかかります。

(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

○目標(300名利用)には達しなかったものの、朝の時間帯で平均163名、夕方の時間帯で平均155名と多くの方が利用した。令和5年12月20日(水)朝の利用が多く、183名の方が利用した。

○朝は7時頃の利用が最も多い。夕方はばらつきが大きいものの、17:46便の利用が最も多い。

表 便別利用実績

通勤バス	始発 大津駅 南口	12月18日	12月19日	12月20日	12月21日	12月22日	平均	合計	通勤バス	始発 本田技研 工業南門前	12月18日	12月19日	12月20日	12月21日	12月22日	平均	合計
1便目	6:01	8	9	17	13	8	11	55	1便目	15:57	5	5	3	7	6	5	26
2便目	6:32	24	17	20	21	15	19	97	2便目	16:32	6	7	10	8	12	9	43
3便目	6:56	32	30	25	24	26	27	137	3便目	16:48	7	6	15	9	12	10	49
4便目	7:12	28	31	27	30	28	29	144	4便目	17:07	7	7	15	6	16	10	51
5便目	7:29	19	15	26	20	20	20	100	5便目	17:19	9	14	21	8	15	13	67
6便目	7:44	15	19	20	17	19	18	90	6便目	17:46	24	14	27	30	29	25	124
7便目	7:56	9	18	13	9	15	13	64	7便目	17:57	9	4	14	8	11	9	46
8便目	8:08	7	9	13	9	9	9	47	8便目	18:11	14	11	12	13	14	13	64
9便目	8:21	6	4	13	6	7	7	36	9便目	18:27	18	16	13	13	2	12	62
10便目	8:30	5	6	9	11	13	9	44	10便目	18:50	9	22	7	13	2	11	53
平均		15	16	18	16	16	16		11便目	19:13	14	17	12	14	12	14	69
合計		153	158	183	160	160			12便目	19:36	15	18	10	14	3	12	60
									13便目	20:23	12	17	6	20	6	12	61
									平均		11	12	13	13	11	12	
									合計		149	158	165	163	140		

単位
(人)

○実証実験バスへの転換は133人と推計

○自動車からの転換(9.1%), バイクからの転換(5.1%)が多い

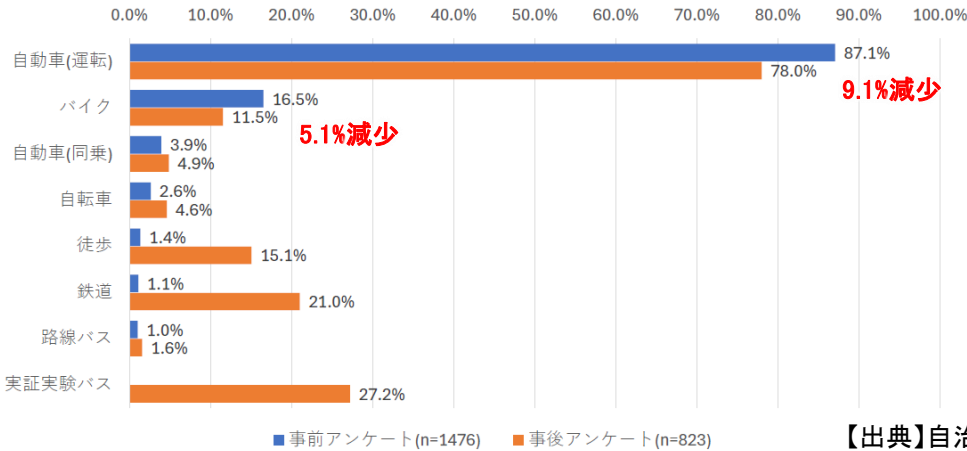


図 実証実験期間以外(事前)と実証実験期間中の(事後)の利用交通の比較

(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)】 ※遅延状況

○便によって多少の遅延は発生したが、概ね5分以内に収まっている。
○月曜日～木曜日の状況と比較して、令和5年12月22日(金)夕方の便の遅延時間が若干長くなる傾向がある。

表 便別利用実績

朝									夕								
無料 通勤バス	始発 大津駅 南口	12月18日 (月)	12月19日 (火)	12月20日 (水)	12月21日 (木)	12月22日 (金)	平均	合計	無料 通勤バス	始発 本田技研 工業南門前	12月18日 (月)	12月19日 (火)	12月20日 (水)	12月21日 (木)	12月22日 (金)	平均	合計
1便目	6:01	3	2	0	0	2	1	7	1便目	15:57	3	2	4	0	4	3	13
2便目	6:32	0	0	-2	4	0	0	2	2便目	16:32	1	1	4	3	2	2	11
3便目	6:56	4	4	4	-1	-1	2	10	3便目	16:48	2	-1	-3	0	2	0	0
4便目	7:12	7	5	0	4	2	4	18	4便目	17:07	2	6	5	6	11	6	30
5便目	7:29	4	0	6	4	5	4	19	5便目	17:19	6	12	4	4	13	8	39
6便目	7:44	1	1	8	5	5	4	20	6便目	17:46	4	5	8	1	8	5	26
7便目	7:56	2	4	2	4	-2	2	10	7便目	17:57	2	0	2	0	4	2	8
8便目	8:08	0	0	0	4	1	1	5	8便目	18:11	1	1	0	0	7	2	9
9便目	8:21	0	0	1	-1	-1	0	-1	9便目	18:27	0	1	2	0	2	1	5
10便目	8:30	2	3	3	0	1	2	9	10便目	18:50	-1	-1	-4	1	0	-1	-5
平均		2	2	2	2	1	2		11便目	19:13	2	0	-2	1	-2	0	-1
合計		23	19	22	23	12			12便目	19:36	-1	-3	0	-3	-1	-2	-8
単位(遅延(分))									13便目	20:23	3	0	0	0	0	1	3
									平均		2	2	2	1	4	2	
									合計		18	21	15	10	42		
									単位(遅延(分))								

(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)】 ※渋滞状況

- 実証実験期間中(令和5年12月18日(月)～12月22日(金))と実証実験期間外(令和6年1月15日(月)～1月19日(金))の交通状況を比較。
- 実証実験中に局所的に渋滞が減っている箇所も見られるが、全体としては実証実験期間中と実証実験期間外での渋滞状況に大きな差はみられなかった。

【実証実験期間中】
R5年12月18日(月)～12月22日(金)
17時台の交通状況



【実証実験期間外】
R6年1月15日(月)～1月19日(金)
17時台の交通状況



(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)】 ※交通シミュレーション

- シミュレーションによる仮想実験により、通勤バス利用者が155人(実証実験ケース)、300人(目標値ケース)(片道)の場合で、帰宅時間帯(17:30~17:45)の周辺の平均走行速度の状況を比較。
- 目視できる平均速度差としてはわずかであるが、通勤バス利用が増える(通勤自家用車台数が減る)ことにより、渋滞長が改善されていることがわかる。



※シミュレーション結果は、入手したデータに基づき一定条件のもとで解析したものであり、実現象と完全に一致するものではありません。

交通シミュレーションの背景地図画像:(C) OpenStreetMap contributors

(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)】 ※まとめ

▼ 渋滞緩和施策に対する意見

在宅・フレックス関連

- 在宅勤務、フレックス、オフピーク通勤の推奨

現在、渋滞を避けるために朝早く家を出て、**駐車場**で待機している。

オフピーク通勤の推奨 フレックスや在宅勤務等会社の制度はあるので、柔軟な運用を会社として推奨する方法もご検討ください。

バスルート増設

- 光の森、菊陽、原水等から会社への直通運行、ライドシェア

乗降出来るバス停を増やし各企業の工場(従業員規模が大きい)へ**直接巡回**出来るのであれば使用する人も増えると思います。**光の森駅、大津駅**からTKL合志やJASMや本田技研への直通等。

バスが常時運行されていれば活用したいです。ただ突発業務等で帰りが遅くなることなどを考えると常時活用は出来ません。**帰る方向や時間が同じ人と一緒に帰る**ことが出来るようなお助け**ライドシェアアプリ**等が併用出来れば助かります。Teamsチームでもいいかもしれません。

道路の拡充

- 車線増加、バス専用レーン、信号パターン変更、立体交差、バイパス

車線変更を控えてほしい、道路の**三車線化**を希望する

多くの人に利用してもらうには時間的メリットが必要だと思うので、肥後大津駅北口からの出発、**行き帰りの特定時間(例7時から8時)までのバス専用レーンの設置**、バス停から職場までが遠いので正門から南門へ所内のバス停設置などがあると多くの人が利用してくれるのではないのでしょうか。

▼ まとめ・効果

渋滞対策

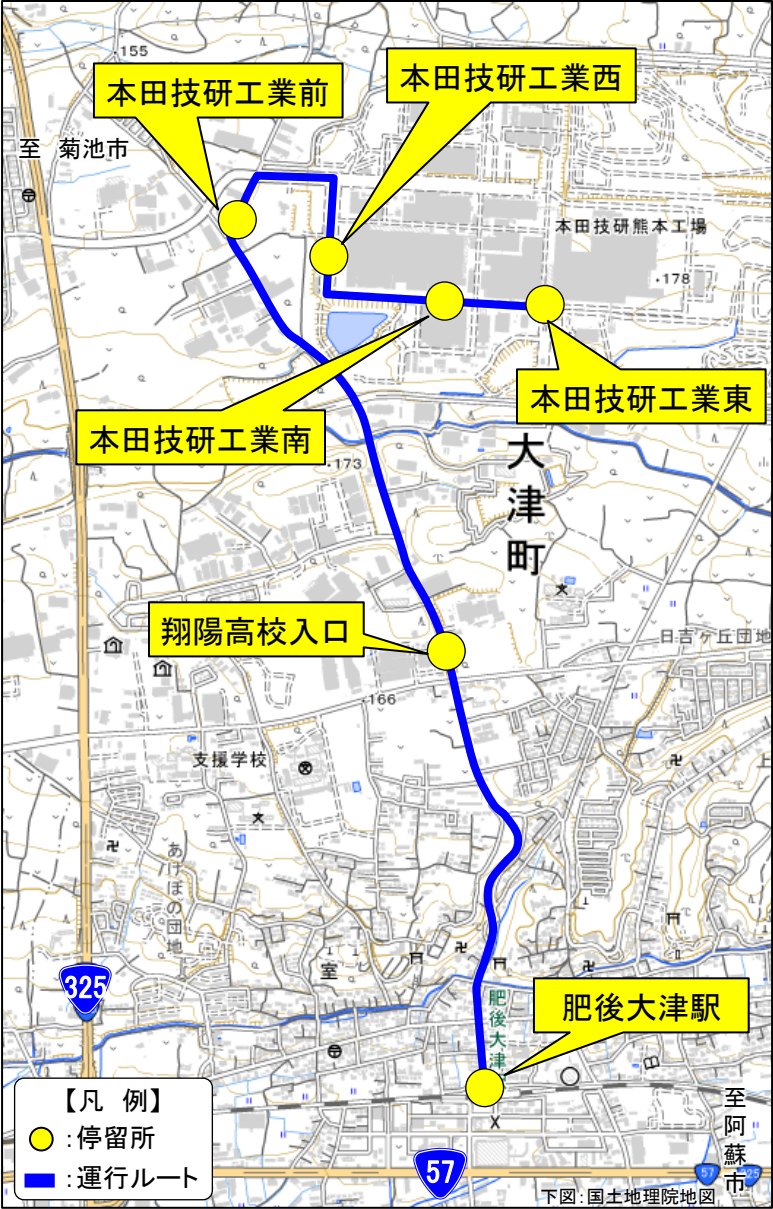
- 目標(300名利用)には達しなかったものの、朝の時間帯で平均163名、夕方の時間帯で平均155名と多くの方に通勤バスをご利用いただいた
- 日変動の影響等もあり直接的な渋滞緩和効果は観測できなかったが、シミュレーションによる比較を行い、交通量削減による渋滞緩和の可能性を確認できた

通勤時間
有効活用

- バス利用者は「スマートフォン利用」や「勉強」・「本や新聞」など、時間を有効に活用している回答が多くみられた
- 自由記述からは、「仕事の準備」や「同僚との会話」など、運転しなくても良いことによる時間の活用について、多様な意見が寄せられている

(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)】 ※今後の運行

▼ 運行計画ルート



▼ R6年度の取り組み概要

時期	令和6年10月1日(火)～おおむね3年間 ※原則平日、一部祝日(本田技研工業(株)の稼働日)
方法	路線バスタイプ 中型バス2台で巡回
ルート	左記のとおり
便数	朝8便(6時台発～8時台発終)、 夕12便(15時台発～21時台終)
運賃	有料(180～250円/片道)

▼ これまでの実証運行との変更点

ルート変更	本田技研工業(株)敷地内に停留所3箇所設置 (従業者からの要望)
便数減少	24便→20便へ減少するが、一般路線バスでカバー
運賃徴収	受益者負担の観点から、運賃収入を運行費の財源とすることで、企業・町の負担額を抑制



【凡 例】

- : 主要渋滞箇所
- 将来動向 -
- : 企業・工場予定地
- : 宅地造成予定地
- 道路事業 -
- : 国事業
- : 県事業
- : 市区町村事業
- : その他検討中事業

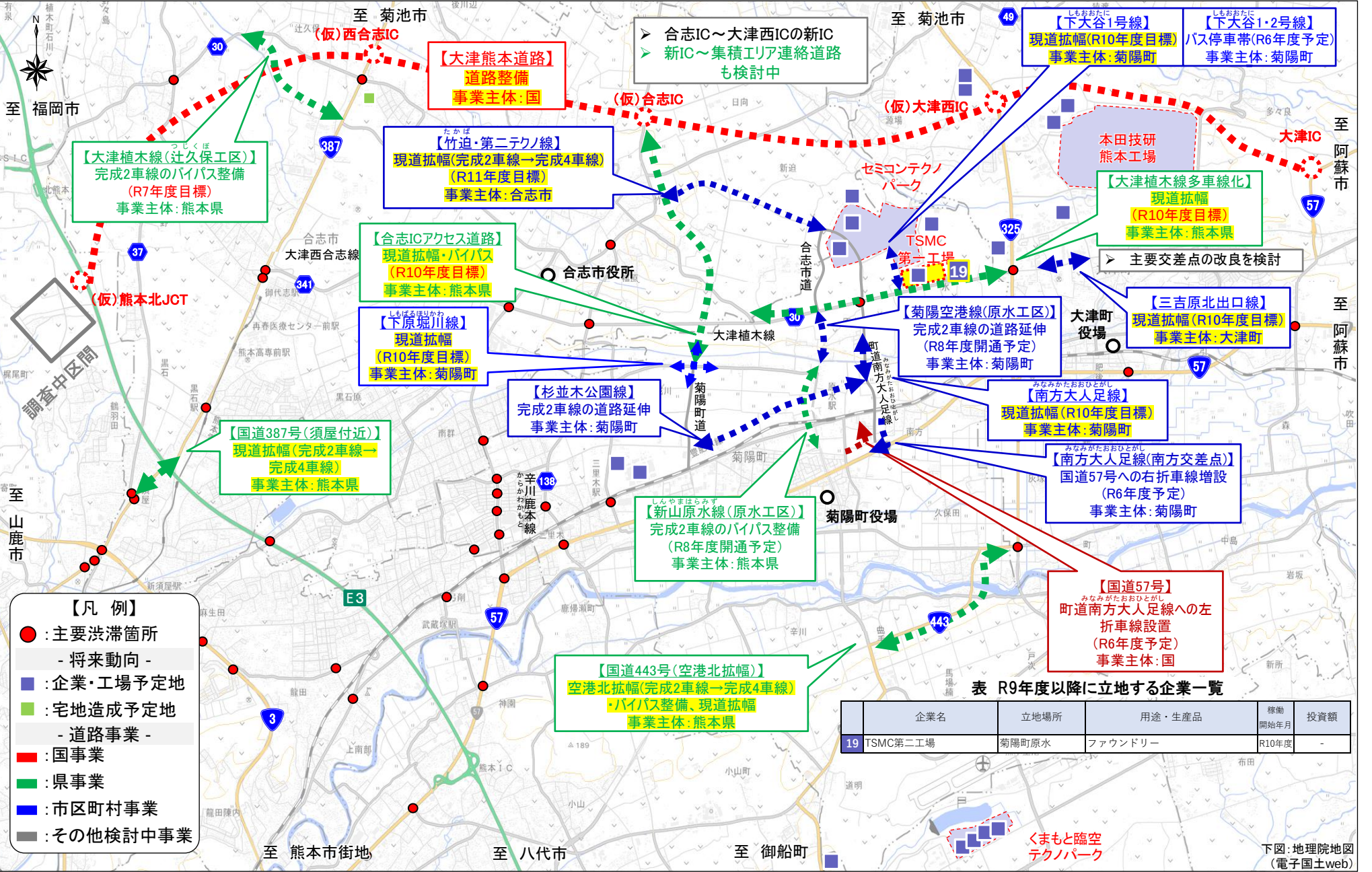
表 R6年度末までに立地する企業一覧

企業名	立地場所	用途・生産品	稼働開始年月	投資額
1 一宮運輸	大津町杉水	特殊証拠による化学品物流拠点	R6.3	-
2 フェローテックHD	大津町杉水	半導体関連部品	R6.6	48億円
3 くまさんメディックス	大津町大字平川	半導体製造装置	R4.8	10億円
4 (株)レスタークエレクトロニクス	大津町大字平川	半導体・電子部品の信頼性検査能力	R6.7	-
5 栄光デザイン&クリエーション	大津町室	半導体製品の検査等の工場新設	R6.7	6億円
6 ローソエ	合志市福原	半導体関連装置の工場改修	R4.12	-
7 オジックテクノロジーーズ	合志市福原	めっき加工	R4.8	3億円
8 東京エレクトロン	合志市福原	半導体製造装置開発	R6.秋	300億円
9 SUS	菊陽町原水	アルミプロファイル	R4.5	6億円
10 TSMC第一工場	菊陽町原水	ファウンドリー	R6.末	約1兆円
11 永井運送	大津町室	半導体対応の新物流倉庫	R6.春	-
12 富士フイルム	菊陽町原水	半導体研磨剤生産	R6.1	20億円
13 太陽日酸	菊陽町原水	特殊ガス	R5.1	-
14 NIPPON EXPRESSホールディングス	益城町平田	半導体関連産業にも対応する新倉庫	R6.4	-
15 SCREEN SPEサービス	益城町	半導体製造装置の保守	R4.10	5億円

下図: 地理院地図 (電子国土web)

	企業名	立地場所	用途・生産品	稼働 開始年月	投資額
1	一宮運輸	大津町杉水	特殊証拠による化学品物流拠点	R6.3	-
2	フェローテックHD	大津町杉水	半導体関連部品	R6.6	48億円
3	くまさんメディックス	大津町大字平川	半導体製造装置	R4.8	10億円
4	(株)レスターエレクトロニクス	大津町大字平川	半導体・電子部品の信頼性検査能力	R6.7	-
5	栄光デザイン&クリエーション	大津町室	半導体製品の検査等の工場新設	R6.7	6億円
6	ローツェ	合志市福原	半導体関連装置の工場改修	R4.12	-
7	オジックテクノロジーズ	合志市福原	めっき加工	R4.8	3億円
8	東京エレクトロン	合志市福原	半導体製造装置開発	R6.秋	300億円
9	SUS	菊陽町原水	アルミプロファイル	R4.5	6億円
10	TSMC第一工場	菊陽町原水	ファウンドリー	R6.末	約1兆円
11	永井運送	大津町室	半導体対応の新物流倉庫	R6.春	-
12	富士フイルム	菊陽町原水	半導体研磨剤生産	R6.1	20億円
13	太陽日酸	菊陽町原水	特殊ガス	R5.1	-
14	NIPPON EXPRESSホールディングス	益城町平田	半導体関連産業にも対応する新倉庫	R6.4	-
15	SCREEN SPEサービス	益城町	半導体製造装置の保守	R4.10	5億円

(1) セミコンテクノパーク周辺将来動向と渋滞変化イメージ【④R9年以降】



		小項目	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～	備考	
			短期:3年程度 (TSMCや企業進出が完了)				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	TSMC新工場	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		第二工場は隣接地に建設 と公表	
	大津町		■ 関連企業の進出				● JR新駅設置 ■ 企業進出の継続				
	周辺地域		■ 関連企業の進出				■ 企業進出の継続				
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		● 仮)南方左折レーン 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 空港北側拡幅	
	合志市	合志市			● 大津植木線 辻久保工区 開通予定(目標)			● 合志ICアクセス道路 開通予定(目標)		☑県道大津植木線の 主要交差点の立体化	
	菊陽町	菊陽町		● 仮)南方右折レーン 増設			● 菊陽空港線開通予定	● 竹迫・第二テクノ線 開通予定(目標)		☑杉並木公園線 ☑新IC～集積エリアの 連絡道路	
	大津町	大津町		● 下大谷1・2号線 バス停車帯				● 下原堀川線拡幅(目標) ● 南方大人足線拡幅(目標) ● 下大谷1号線拡幅(目標) ● 三吉原北出口線 開通予定(目標)			
エリアWG	地域の交通課題		■ 交通量調査実施							■ 継続実施で変化把握	
	将来交通 需要予測	・交通量調査 ・開発交通量予測 ・将来交通量推計	■ 開発交通量予測								
	課題に対する 対策検討	・短期:TDM施策、ピンポイント対策(交差点改良等) ・中長期:抜本対策	【短期】ソフト対策実施・支援 交差点改良等							■ 継続実施 効果検証→対策	
			■ 【中長期】対策検討							■ 【中長期】計画事業後の課題把握 新たな対策実施検討・実施	

(1) 検討の背景

- 熊本県内の主要渋滞箇所は平成25年1月に309箇所が選定・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渋滞が解消したため、令和5年9月までに26箇所を解除している。
- 一方、近年の開発や道路ネットワークの整備による交通状況の変化に伴い、主要渋滞箇所以外でも渋滞対策の必要性が高まったり、要望を受ける箇所がある。
- 新たに混雑が発生していると思われる交差点を対象に、データ分析や現況調査を実施し、評価する手法を検討する。

▼熊本県内の主要渋滞箇所

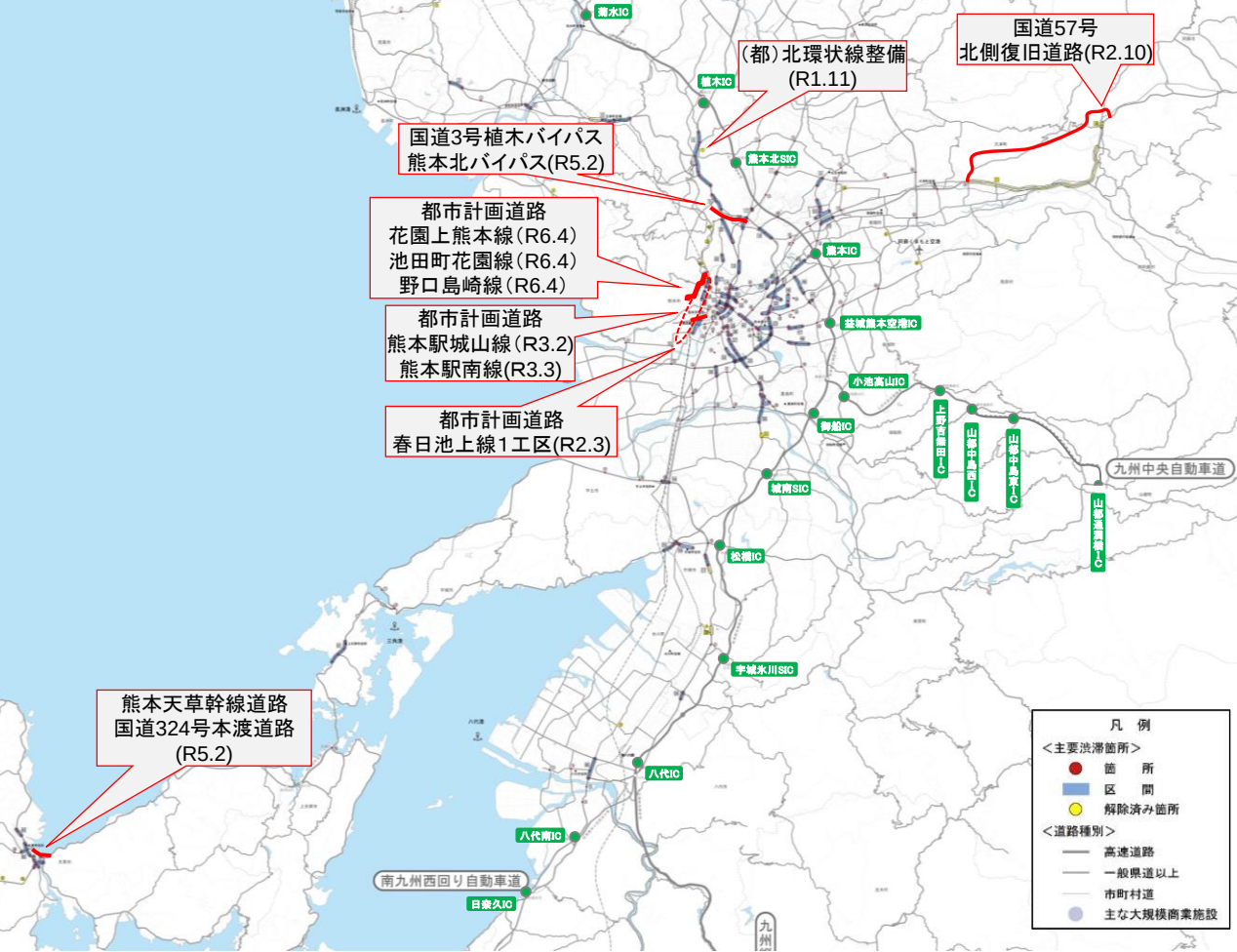
主要渋滞箇所数		集約区間数	箇所数
現状	283箇所	60区間 (213箇所)	70箇所
当初	309箇所	64区間 (226箇所)	83箇所

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

▼主要渋滞箇所既解除箇所(26箇所)

交差点名	市町村	解除年度	交差点名	市町村	解除年度
仮)菊陽町原水西	菊陽町	H29	食場	天草市	R1
菊陽町曲手	菊陽町	H29	通山トンネル入口	天草市	R1
仮)益城町小谷	益城町	H29	立花	玉名市	R2
山鹿市古閑	山鹿市	H29	仮)植木町植木	熊本市	R3
千丁町古閑出	八代市	H29	阿蘇町赤水	阿蘇市	R4
フードバル入口	熊本市	H30	ミルクロード入口(阿蘇)	阿蘇市	R4
玉東町稲佐	玉東町	R1	下野	南阿蘇村	R4
江頭	宇城市	R1	阿蘇大橋	南阿蘇村	R4
松橋町豊福	宇城市	R1	立野駅入口	南阿蘇村	R4
仮)菊池市森北	菊池市	R1	大津町瀬田	南阿蘇村	R4
崇城大学前	熊本市	R1	河江北	宇城市	R5
貢町	熊本市	R1	城南町今吉野	熊本市	R5
宿	荒尾市	R1	仮)今吉野北	熊本市	R5

▼H25年度以降に新規開通した主な道路



7. 新たな混雑発生交差点の評価検討について

(2) 新たな混雑発生交差点の評価が行われている地域

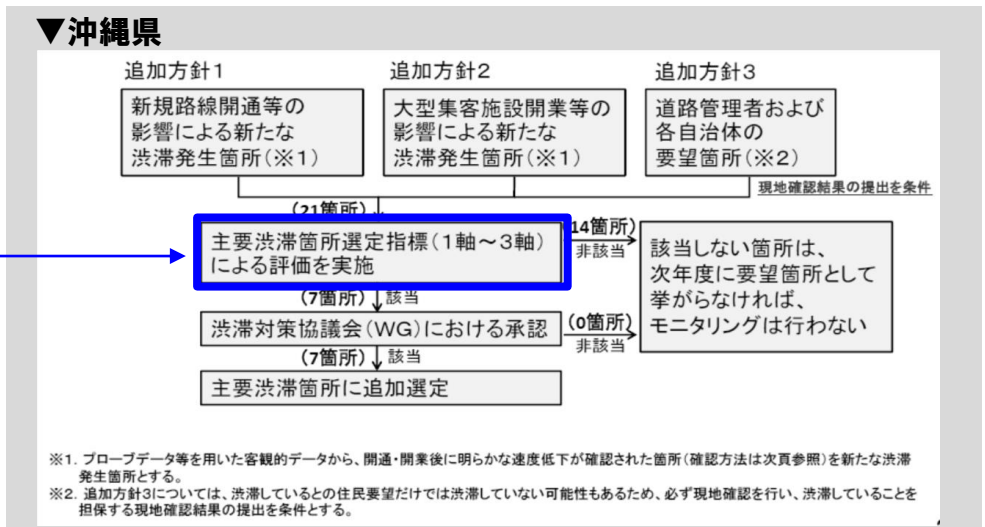
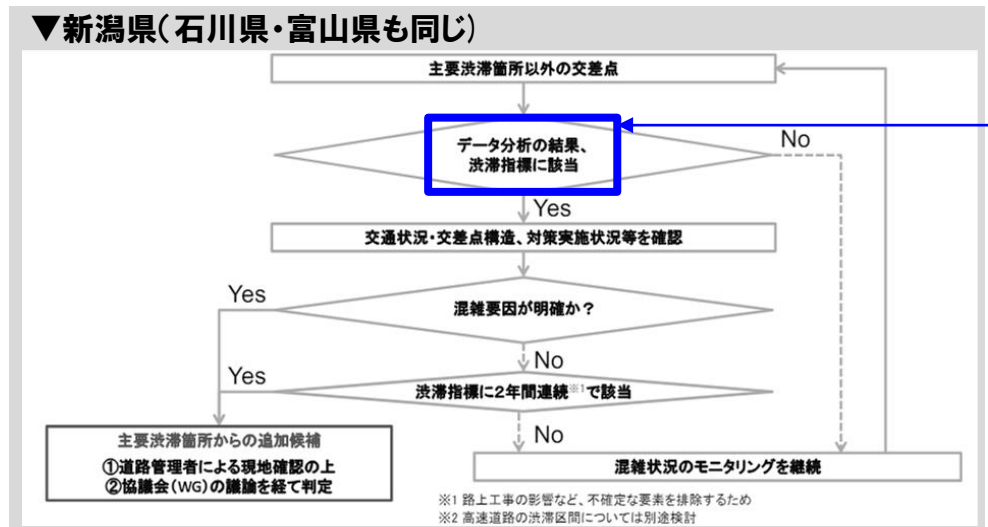
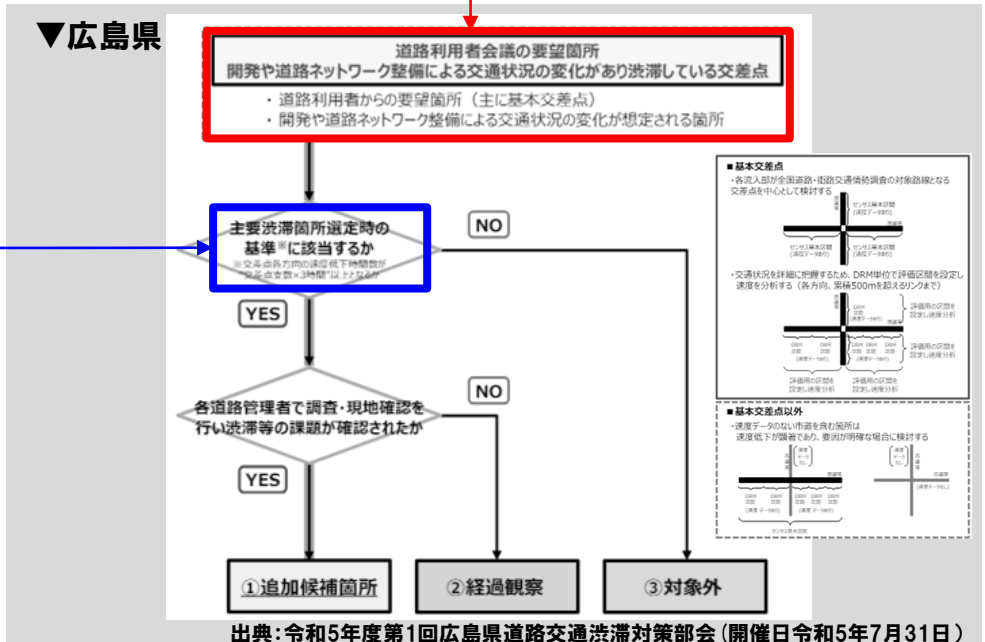
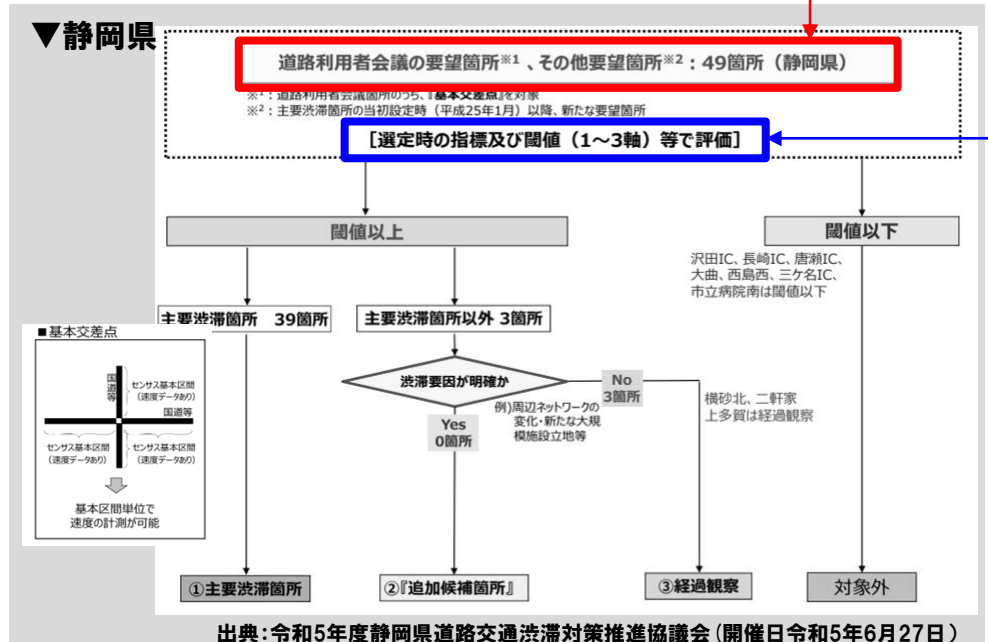
- R6年8月現在、全国10の交通渋滞対策協議会で、新たな混雑発生交差点の評価が行われていることが確認された。
- 評価対象は、道路利用者団体からの要望箇所や交通状況の変化が見られる交差点が多い。
- 評価手順は、すべての地域で主要渋滞箇所選定指標の該当状況確認及び現地確認ののち、協議会で議論。

都道府県名	評価対象箇所・手順概要
(1)北海道	【評価対象】道路利用者団体要望箇所 1. 主要渋滞箇所選定指標に該当するか確認、かつ現地確認で渋滞している →候補箇所に選定、協議会議論
(2)山梨県	【評価対象】道路ネットワーク整備による影響、大規模施設立地による影響を受けている交差点 候補箇所は主要渋滞箇所モニタリングフローに則り検討
(3)新潟県	【評価対象】主要渋滞箇所以外の交差点 (特に対象となる定義はない) 1. 主要渋滞箇所選定指標に該当するか確認
(4)石川県	2. 交通状況、交差点構造、対策実施状況を確認し、混雑要因が明確 →候補箇所に選定、協議会議論
(5)富山県	3. 2. で混雑要因が明確でない場合も2年連続で選定基準該当する →候補箇所に選定、協議会議論
(6)静岡県	【評価対象】道路利用者団体要望箇所、新たな渋滞発生交差点 1. 主要渋滞箇所選定指標に該当するか確認
(7)岐阜県	2. 渋滞要因が明確か確認 →候補箇所に選定、協議会議論
(8)愛知県	定義なし。H28年度に交差点周辺の開発と交通量増加を理由に2箇所追加。
(9)広島県	【評価対象】道路利用者団体要望箇所、開発や道路NW整備で交通状況変化があり渋滞している交差点 1. 主要渋滞箇所選定指標に該当するか確認 2. 各道路管理者で調査して渋滞などの課題を確認 →候補箇所に選定、協議会議論
(10)沖縄県	【評価対象】新規路線開通などの影響による新たな渋滞発生箇所、大型集客施設開業などの影響による新たな渋滞発生箇所、道路管理者および各自治体の要望箇所 1. 主要渋滞箇所選定指標に該当するか確認 →候補箇所に選定、協議会議論

(3) 新たな混雑発生交差点の評価フロー設定事例

評価対象箇所は「道路利用者要望箇所」や「交通状況変化で渋滞している箇所」を対象とする協議会が多い

分析の手法として「主要渋滞箇所選定指標の該当状況」を必ず確認している

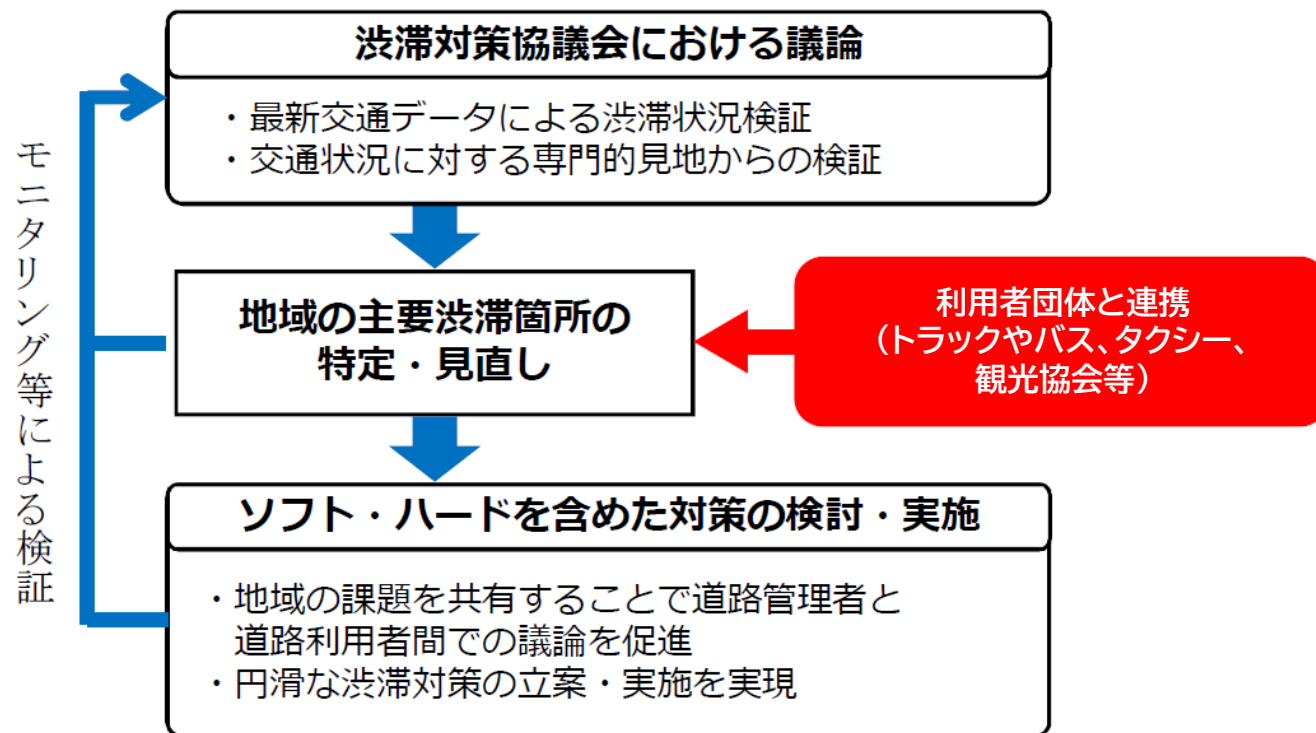


8. 官民連携による渋滞対策

(1) 取り組みの概要

○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うえで、即効性のある渋滞対策を実施する。

[渋滞対策の流れ]



<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>

今年度も引き続き、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

(2) 対策要望箇所

【トラック事業者からの対策要望箇所(令和6年5月)】

：主要渋滞箇所または主要渋滞箇所を含む区間

都道府県	渋滞箇所	
熊本県	国道3号 水道町交差点付近	令和7年度 ピンポイント渋滞対策検討箇所
	国道3号 一木交差点	
	国道3号 投刀塚南交差点～四方寄南交差点	
	国道3号 浄行寺交差点	
	国道3号 宮原交差点付近	
	国道3号 田井島交差点付近	国道57号 県庁通り入口交差点 国道57号 石坂交差点付近 国道266号 今吉野～上仲間付近 県道14号 八代市（鏡町、千丁町、海士江町、大村町、大手町） 県道251号 八代消防署前 県道338号 高良交差点 国道3号 大窪2丁目交差点 令和6年度 ピンポイント渋滞対策検討箇所
	国道3号 松橋八代市間	
	国道3号 宇城市松橋町上り（竹崎～豊福）	
	国道3号 舞尾交差点	
	国道3号 山室交差点	
	国道3号 新松原交差点(松原歩道橋)	
	国道3号 藤崎宮前交差点	
	国道57号 旧市民病院前付近	
	国道57号 県庁通り入口交差点	
	国道57号 県庁通り入口交差点	
	国道57号 県庁通り入口交差点	
	国道57号 県庁通り入口交差点	
	国道57号 県庁通り入口交差点	
	国道57号 県庁通り入口交差点	
	国道57号 県庁通り入口交差点	

【バス事業者からの対策要望箇所(令和6年5月)】

都道府県	渋滞箇所	
熊本県	県道103号 八反田～保田窪付近	熊本市中央区坪井 通称：立町通り～浄行寺交差点付近
	県道28号 水道町～市役所付近	県道36号 自衛隊正門前～県庁通り入口交差点
	県道28号 田崎橋～田崎市場付近	国道57号 松原交差点～三角
	県道337号 黒髪六丁目小碓橋付近	国道266号 三角～松島付近
	県道231号 楠二丁目交差点（信号機2カ所）	国道3号 銀座橋際交差点～中央街交差点
	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（渡鹿第5踏切）	国道57号・県道228号 上水前寺交差点付近
	県道36号 佐土原BS付近	県道228号 新外入口バス停付近
	国道57号 西原BS付近	国道266号 八王寺交差点付近（桜町バスターミナル方面）
		国道3号 北部まちづくりセンター交差点

(2) 対策要望箇所

【バス事業者からの対策要望箇所 (令和6年5月)】

: 主要渋滞箇所または主要渋滞箇所を含む区間

都道府県	渋滞箇所	
熊本県	国道3号 四方寄町信号交差点付近	国道57号 県庁通り入口交差点
	国道3号 大窪二丁目交差点付近	国道57号 神水交差点
	国道3号 投刀塚交差点付近	国道266号 鯰付近
	国道3号・県道28号 水道町交差点付近	国道387号 大池農業公園入口バス停付近～黒石下バス停付近
	国道3号 杉島交差点付近	県道28号 九品寺交差点
	国道3号 新松原交差点付近	県道28号 出水一丁目交差点
	県道103号 新南部入口バス停 上下付近	県道104号 中ノ瀬橋際交差点
	国道3号 浄行寺交差点～山室付近	県道104号 田迎小入口交差点
	県道337号 浄行寺交差点～黒髪六丁目付近	県道303号 京町本町交差点
	県道37号 薬園町交差点～室園交差点付近	県道316号 飯高山公園付近～弓削立体橋付近
	国道266号 蒼町橋～杉上今付近	産業道路 大江渡鹿交差点
	国道266号 田井島バス停付近	自衛隊通り 健軍四角バス停付近
	国道226号 真島橋付近	県道1号 本妙寺入口～県道31号との交差点付近
	新外交差点 交差点を中心に全方向	県道228号 京塚バス停～競輪場通り付近
	県道31号 熊本環状線入口～上熊本駅前付近	熊本市中央区帯山 通称女子大通り 帯山小学前～帯山中前
	県道31号 県立体育館～壺井橋付近	武蔵中央通り～県道316号の交差点（ゆめタウン光の森付近）
	県道103号 江津団地入口交差点付近	熊高正門通り 北水前寺踏切を渡る道路との交差点
	県道228号 ココイチ戸島店付近	長嶺四つ角 農免道路の長嶺四つ角バス停横のファミリーマートのある交差点

【タクシー事業者からの対策要望箇所 (令和6年5月)】

都道府県	渋滞箇所	
熊本県	国道3号 水道町交差点付近	県道103号 ローソン長嶺西3丁目店辺り～長峰交差点（国体道路）
	国道3号 代継橋交差点付近	県道232号 新長嶺橋辺り～長嶺交差点（国体道路）
	国道3号 夕葉橋付近	産業道路 本荘（地域医療センター前）～九品寺交差点付近
	国道57号 田井島交差点付近	白山通り 九品寺六丁目交差点付近
	県道14号 鏡町鏡交差点付近	県道316号 弓削立体橋付近
	県道28号 白山三丁目交差点付近	県道337号 浄行寺交差点～黒髪二丁目付近

8. 官民連携による渋滞対策

(3) 今後、対策を実施する箇所:保田窪北交差点・帯山4丁目交差点

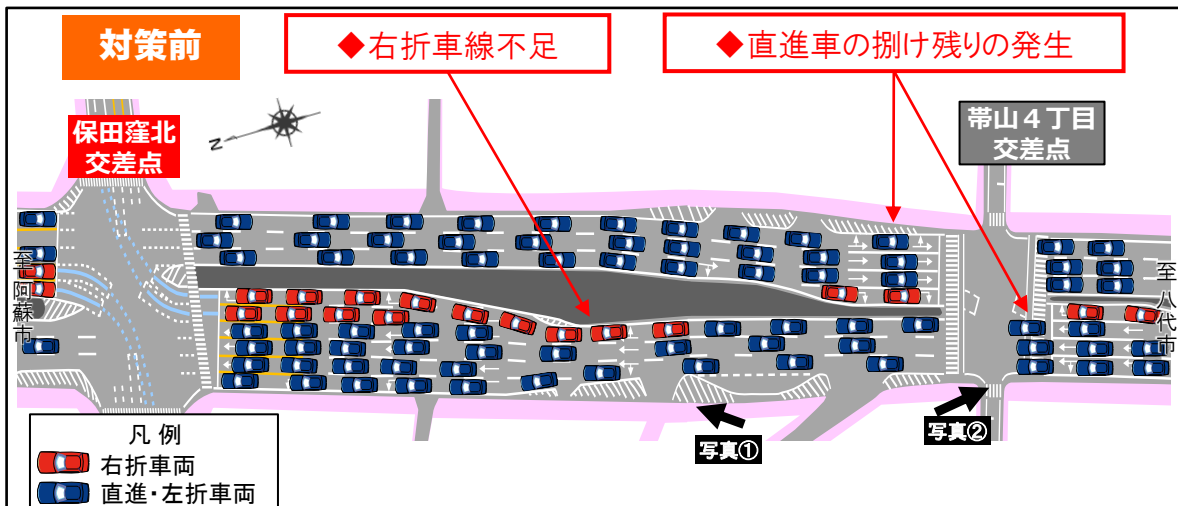
R6年度ピンポイント渋滞対策箇所

- 国道57号保田窪北交差点の上りは右折車が右折車線をはみ出すことで後続車阻害が発生している。また、隣接する帯山4丁目交差点は上下線ともに交差点直進車が多いことから、渋滞が発生している。
- 右折車線延伸による後続車阻害の解消と停止線前出しによる青信号1回あたりの捌け台数増加によって、国道57号の混雑緩和が期待される。

《広域図》

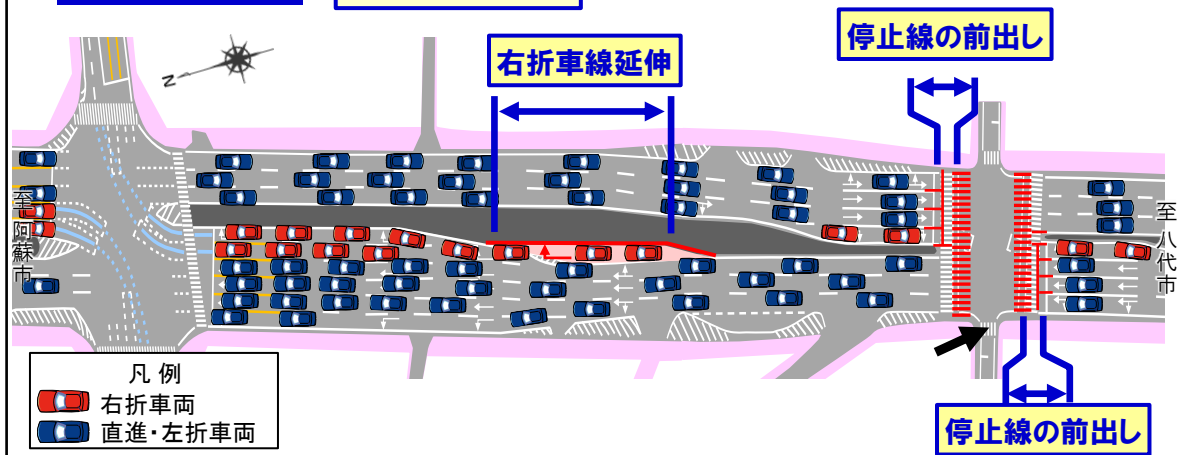


《説明図》

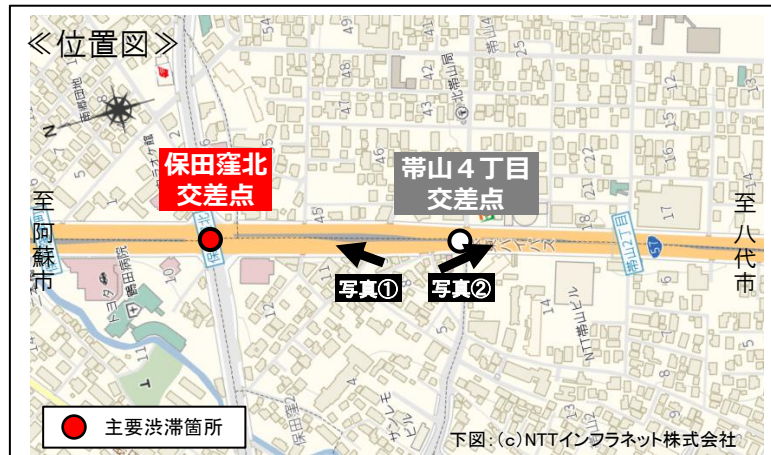


対策イメージ

R6年実施予定



《位置図》



(3) 今後、対策を実施する箇所：国道3号水道町(安政町)交差点

R7年度以降ピンポイント渋滞対策箇所

○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いる。

○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。

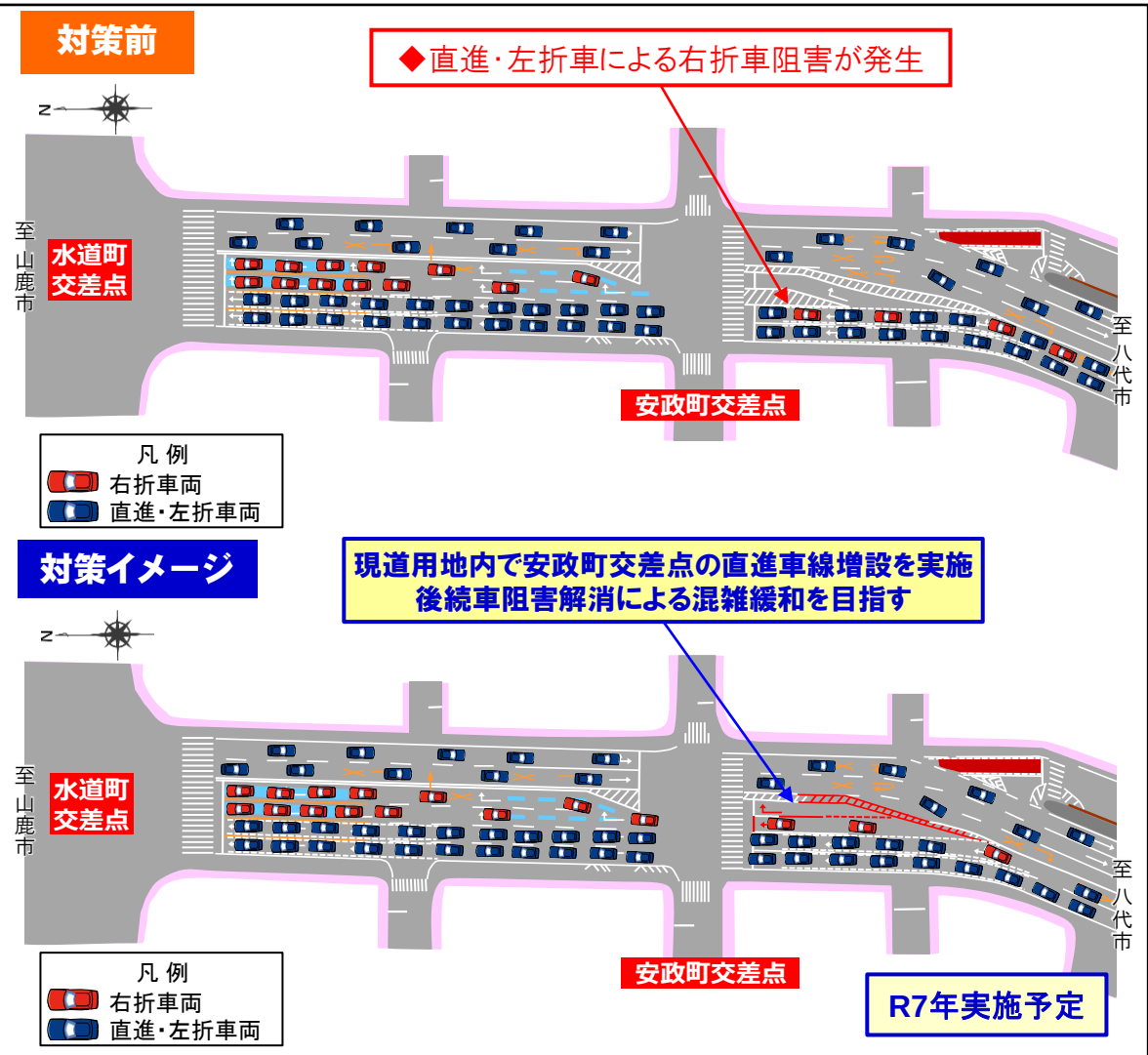
《広域図》



《位置図》

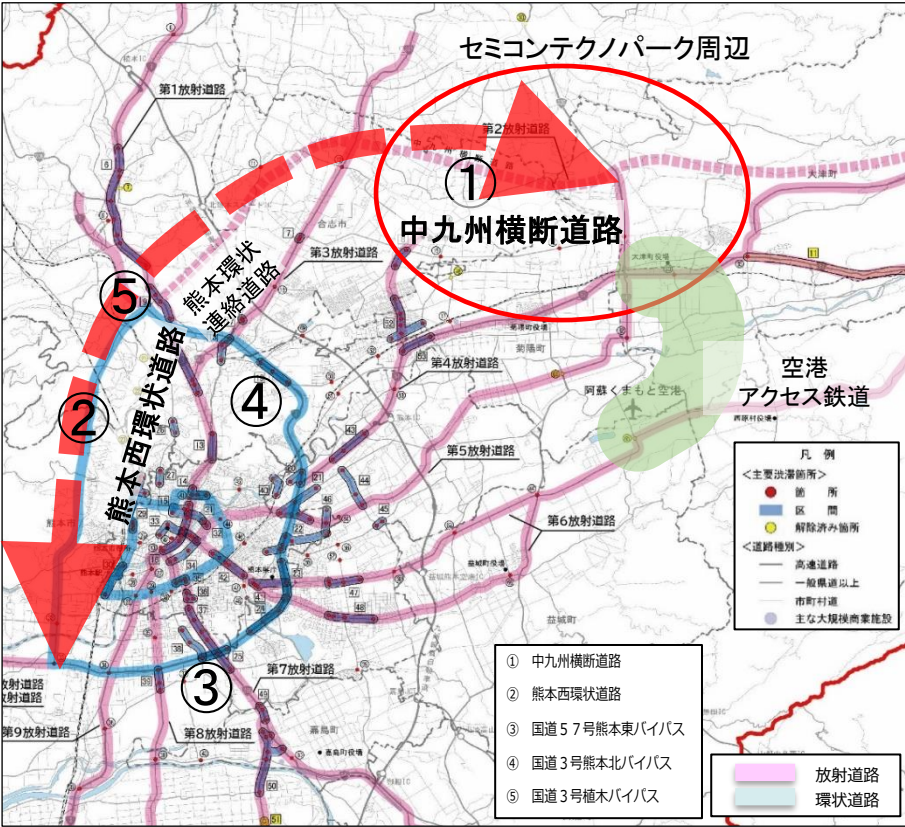


《説明図》



(1)熊本県渋滞解消推進本部

- 渋滞解消に向けた取り組みを加速化していくために、短期・中期・長期のソフト、ハード対策を効率的かつ段階的に進めていく。
- 熊本都市圏における渋滞対策の着実な実施を確認するとともに、各施策の連携や前倒し、新たな対策などの実施方針を明らかにし、わかりやすく情報発信していく。



短期	信号制御の高度化等のソフト対策や右折レーン左折レーン等の延伸・設置など渋滞緩和に即効性のあるハード対策など（既設ストックの有効活用）
中期	都市計画道路等の整備・公共交通ネットワークの形成（空港アクセス鉄道の整備、JR豊肥本線の機能強化等）など
長期	熊本都市圏3連絡道路等の新たな道路ネットワーク整備（10分・20分構想）
その他	パークアンドライドの実施、通勤バスの利用などの啓発（継続して行う取り組み）

短期施策の事例

○右折レーンの延伸等



(写真: 益城町道)

- 「第1回 熊本県渋滞解消推進本部会議」(R6.6.5)開催結果
- ・渋滞解消に向けた取り組みを組織横断的に迅速かつ強力に進めていく。
 - ・都市圏の各市町村や民間企業などとの連携の重要性が明らかになった。大西熊本市長と渋滞に関する、会談の機会を設けることを提案。

9. 熊本県渋滞解消推進本部の取り組みについて

(1) 熊本県渋滞解消推進本部

○令和6年7月18日「熊本県・熊本市トップ会談」

- ・都市圏渋滞における課題や取り組みの方向性について意見交換を実施。
県市が共通の目標のもと、国とも連携しながら、渋滞解消に取り組んでいくことを確認。
- ・「自動車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」との目標を掲げる。

○令和6年7月29日「半導体関連産業の集積に関する社会資本整備に係る特別要望」

- ・熊本環状連絡道路の新規事業化や道路整備への支援、JR豊肥線機能強化等に係る国への要望活動を県市合同で実施。

○令和6年8月19日「熊本県・熊本市調整会議」

- ・熊本市東部・北東部エリアをターゲットに、交差点改良や公共交通への利用促進に向けた取り組みを実施し、年内を目途に、短期対策の具体箇所、近隣自治体を含めた渋滞対策の方向性等を示す。
- ・9月2日から30日まで、県市で時差出勤等の取り組みを推進する。



7月18日「熊本県・熊本市トップ会談」



8月19日「熊本県・熊本市調整会議」

(2)時差出勤の取り組み

- 熊本県・熊本市トップ会談（R6.7.18）を踏まえた短期的な取り組みの一つとして、通勤時間の平準化による交通渋滞の緩和に向けて、「**時差出勤**」を推進することを発表
- まずは、**トライアルとして熊本市職員において実施**（R6.8.5～R6.8.16）
- 現在は、**県と熊本市共同で「時差出勤」及び「テレワーク」を推進**（R6.9.2～R9.30）
※民間企業では、肥後銀行及び九州フィナンシャルグループも実施（R6.9.2～）

●取り組みの概要

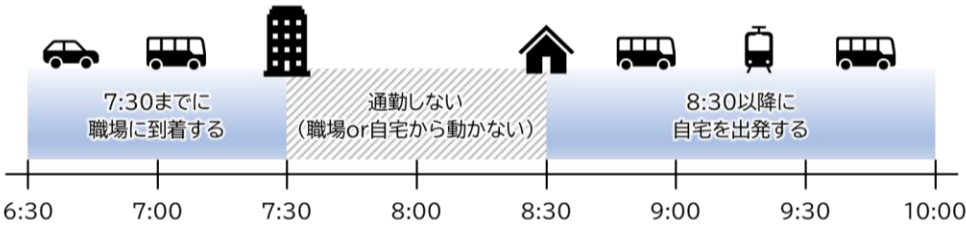
1. 熊本市職員におけるトライアル

- 1 実施期間 **令和6年（2024年）8月5日（月）～16日（金）**
※閉庁日を除く
- 2 実施対象 **熊本市職員**（一般職員（再任用職員含む）及び会計年度任用職員）
※国等への派遣職員や保育園等を除く
消防局、教育委員会、交通局、病院局は事務部局のみが対象
- 3 実施内容 **朝ピーク時（7:30～8:30）を避けた時間帯の通勤**
①7:30までに職場に到着
②8:30以降に自宅を出発
- 4 実施目標 1日3,000人
- 5 実績 1日平均**3,073人**

<職員からの主な声>

- 渋滞が少なく**快適に通勤**できた
- 通勤時間が**短縮**できた
- 早出にすることで**暑さ対策**につながった
- 業務の**効率化**につながった 等

「時差出勤」や「テレワーク」等の実施により、
7:30～8:30を避けた時間帯に通勤する



2. 熊本県・熊本市共同での実施

- 1 実施期間 **令和6年（2024年）9月2日（月）～30日（月）**
※閉庁日を除く
- 2 実施対象 熊本市）トライアル時と同様
熊本県）本庁舎に勤務する常勤職員
※**肥後銀行及び九州フィナンシャルグループも実施**
- 3 実施内容 **朝ピーク時（7:30～8:30）を避けた時間帯の通勤**
①7:30までに職場に到着
②8:30以降に自宅を出発
- 4 実施目標 1日**4,000人**（県・市職員合わせて）

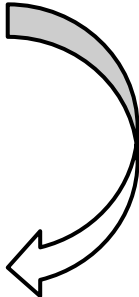
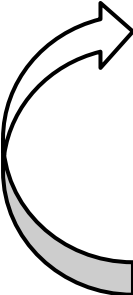
- 最新の交通データを収集・整理し、主要渋滞箇所の交通状況のモニタリングを実施していく。
- 構築した検討体制により、モニタリング結果等を有効に活用し、地域毎の渋滞対策の検討を推進していく。

“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

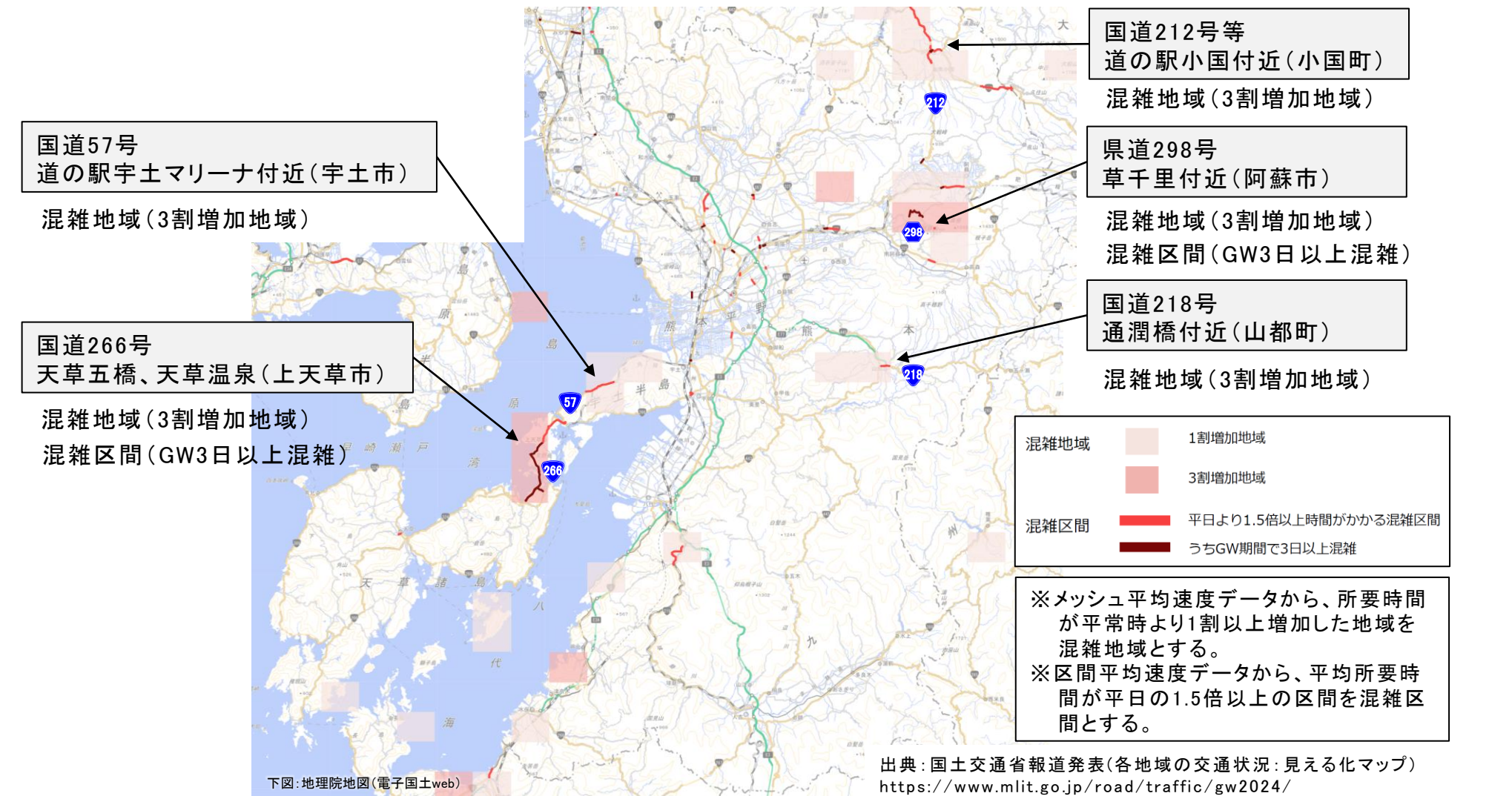
“エリアワーキング”による議論

- 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



(1) 令和6年度ゴールデンウィークの交通状況

- 令和6年度ゴールデンウィークの交通状況について、ETC2.0プローブ情報を用いて分析した結果を本省にて公表した。(R6.7.10公表)
- 熊本県内における混雑状況は以下の通りであり、混雑地域と混雑区間が重複して特に混雑がみられるエリアを抜粋して掲載している。



はっさくまつり

(2) 八朔祭での渋滞対策

はっさくまつり

○令和6年9月に山都町で開催される八朔祭期間中には、混雑緩和のために情報板表示を行う。

●表示日時: 9月3日(火)午後3時～9月8日(日)午後5時まで

●情報板表示文言: 「9月7～8日 山都町八朔祭 山都通潤橋IC出口混雑が予想されます」

●表示箇所: 下り山都町方面の4カ所 ※下記位置図参照

①小池高山IC西側(本線下り)、IC入口(国道443号)

②上野吉無田IC西側(本線下り)、IC入口(県道57号、県道221号)

③山都中島西IC西側(本線下り)

④山都中島東IC入口(県道152号)



八朔祭り開催案内ポスター

●開催期間中の情報案内表示位置図

下図: 地理院地図(電子国土web)

電光掲示板表示状況