

第 3 章 熊本都市圏総合交通戦略の目標 |

第3章 熊本都市圏総合交通戦略の目標

■ 1.基本施策の体系及び戦略目標

目標とする将来像の実現に向け、都市交通マスタープランが示す整備方針に沿い、「公共交通」「道路」「まちなか交通」を基本施策の体系として取りまとめます。また、「平成28年熊本地震」の経験を踏まえ、総合交通戦略の基本施策の体系と戦略目標を以下のとおり設定します。

公共交通

<戦略目標>

持続可能で利便性が高く、災害時に早期に機能復旧する公共交通ネットワークの形成

<主な課題>

- 公共交通の利便性向上による公共交通利用への転換
- 災害後も早期に機能復旧する公共交通機関の確保
- 広域交通拠点の防災性向上

道路

<戦略目標>

都市圏内外の人流・物流、災害時活動を支援する骨格幹線道路網の形成

<主な課題>

- 人流・物流交通を支援する骨格幹線道路網の形成
- 自動車の低速度走行の改善
- 緊急輸送道路の強靭化

まちなか交通

<戦略目標>

高次都市機能を有する中心市街地等の拠点性・アクセス性及び防災性の向上

<主な課題>

- 中心市街地における拠点性の向上
- 安全で快適な歩行空間及び自転車走行空間の確保
- 広域交通拠点の防災性向上（再掲）

■〔基本施策〕公共交通に関する主な施策

公共交通

① 基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化

基幹公共交通となる鉄道、路面電車、路線バス等の定時性、速達性、輸送力の強化を目指します。

路面電車延伸の検討・実施（自衛隊ルート）

- ・市電の延伸については、まずは相対的に優位性が高い自衛隊ルートを優先的に検討します。



路面電車の延伸イメージ

公共交通機関の輸送能力の向上

- ・軌道の輸送力向上については、多両編成車両の導入等による改善を図ります。



輸送能力の向上例（連結車両）

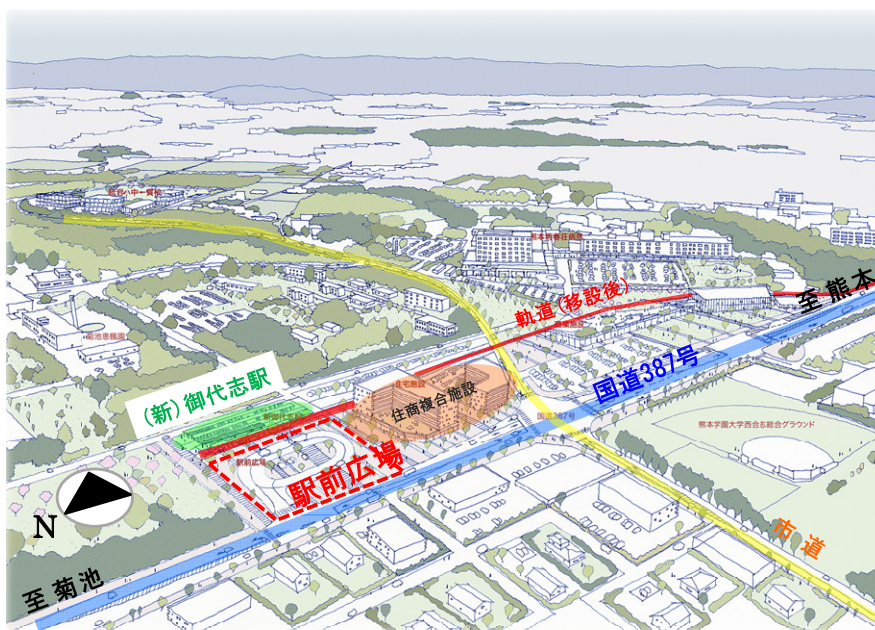
バス優先・専用レーンの導入検討

- ・自動車交通の円滑性に配慮しながら、公共交通の定時性・速達性を高めるバス優先・専用レーンの導入を検討します。



交通結節点の整備

- ・基幹公共交通軸上にある交通結節点（駅など）に、交通広場を整備するなど、他の交通機関からの乗換えがしやすい環境整備を進めます。



御代志駅前広場（合志市）

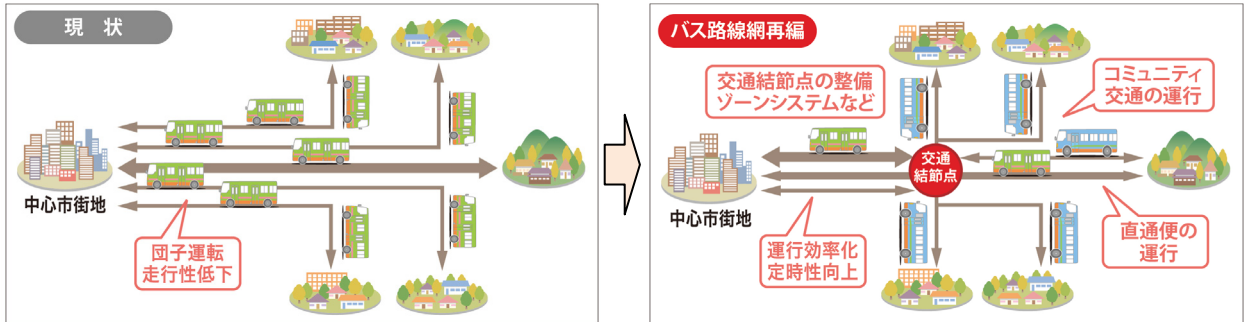
公共交通

② バス路線網の再編

わかりやすく効率的なバス路線網を構築することで持続可能なバス網を目指します。

バス路線網再編と交通結節点整備の検討・実施

- ・ 持続可能なバス路線網の形成に向け、利用実績を考慮し、直通便の確保や路線を幹線・支線化するゾーンシステム導入等に取り組みます。



バス路線網の幹線・支線化のイメージ

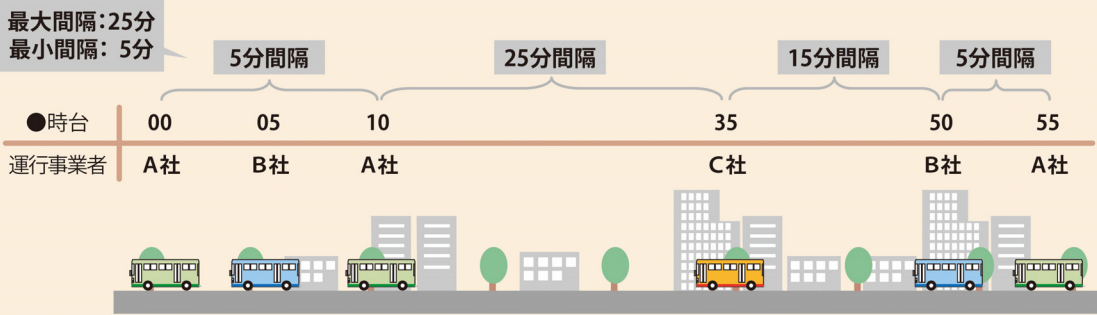
競合路線の改善

- ・ 競合路線の利便性向上や運行の効率化に向けて各バス事業者と連携のもと、ダイヤの改善について検討を進めます。

[ダイヤ改善のイメージ]

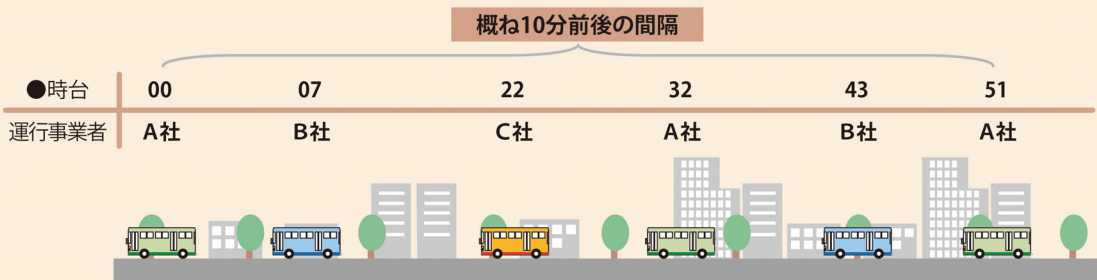
〈従来の運行状況〉

従来は、競合路線において各事業者が個別に運行ダイヤを設定していたことで、特定時分への集中や長時分、運行間隔が生じるダイヤ設定となっています。



〈平準化後の運行ダイヤ〉

運行ダイヤの調整を図ることで、利用者の利便性向上につながります。



ダイヤ改善のイメージ

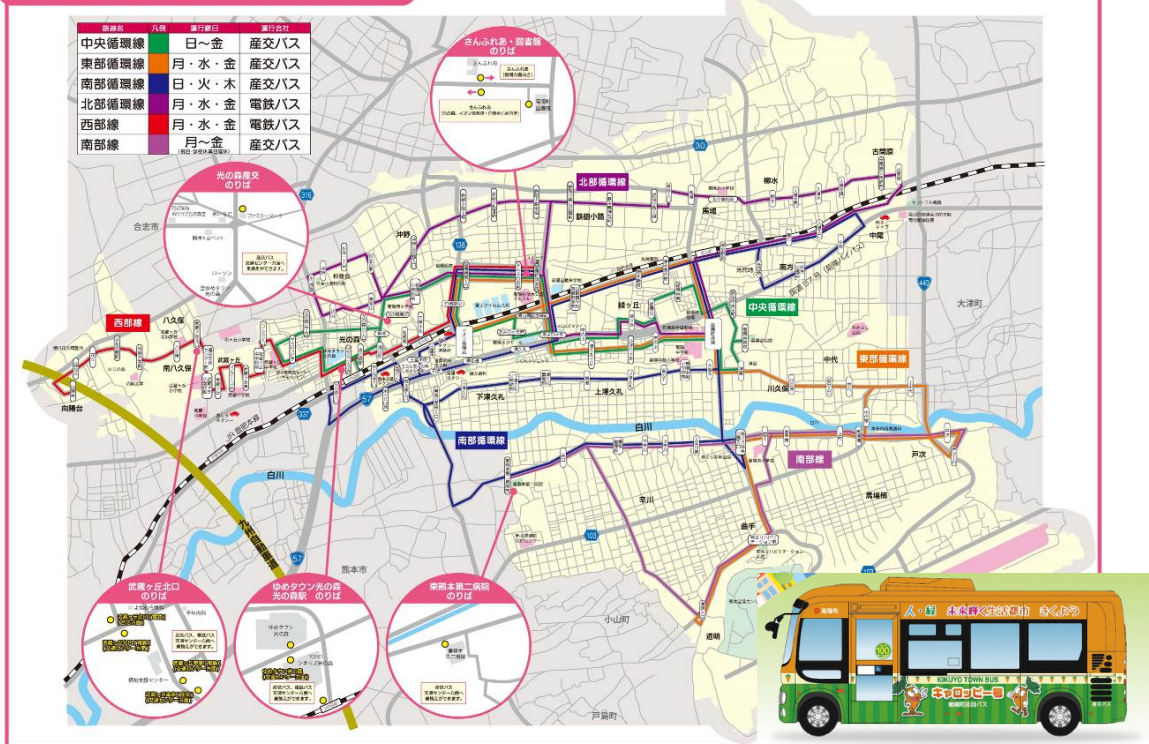
③ コミュニティ交通の拡充

民間の路線バスの運行維持が困難な地域や公共交通が不便な地域において、日常生活に必要な移動手段の確保を図るため、多様な運行形態や区域設定によるコミュニティ交通の充実を図ります。

コミュニティ交通の導入

- ・自治体や地域が関与して運行する コミュニティ交通の導入に取り組みます。

菊陽町巡回バス「キャロッピー号」路線図



コミュニティバスの運行例（菊陽町）

公共交通

④ 公共交通の利用促進、防災力の向上

公共交通案内情報充実やモビリティマネジメント等の実施により、公共交通の利用促進を図ります。また、公共交通事業者による事業継続計画（BCP）の策定を進めることで、災害時にも早期に機能復旧が可能となる環境を整備します。

公共交通案内情報の提供（バスロケーションシステムの導入）

- スマートフォン等によりルート検索やバスの運行情報等の確認ができるバスロケーションシステムの導入に取り組みます。



スマートフォンアプリとしてのバスロケーションシステムの導入イメージ
(一般社団法人熊本県バス協会)

モビリティマネジメントの実施

- 学校や地域等を対象に、渋滞や環境問題等に関する理解を深め、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段をかしく利用する方向へ変化することを促すように取り組みます。



小学生への出前講座の開催

地球に優しい
身体に優しい

クルマの利用を少し控えて、バスを使ってみませんか？

項目	クルマ	バス
乗車人数	1,000,000円/5年	300,000円
ランニングコスト	月10,000円×12ヶ月	180,000円
燃費	月10,000円×12ヶ月	120,000円
乗車	月10,000円×12ヶ月	60,000円
乗車	400,000円	60,000円
乗車	100,000円/2台	50,000円
1乗車	750,000円	
1日あたり	2,654円	

50人×2人×2.5台 = 250台
50人が移動するとして...
自動車: 2.5台 × 5.0m = 12.5m
バス: 1台 × 1.0m = 1.0m
約100m短縮!

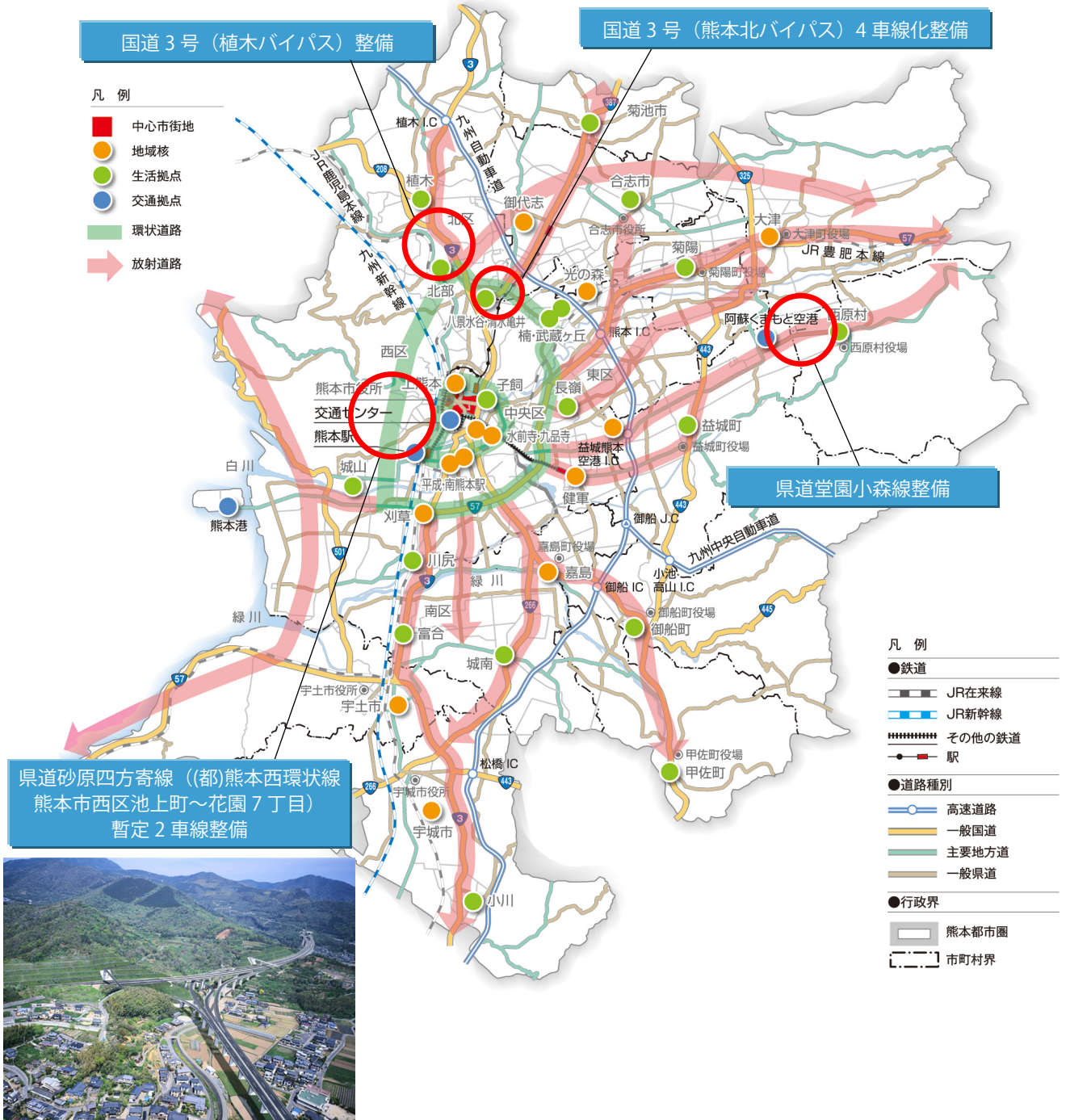
公共交通利用促進キャンペーン（熊本市）

■〔基本施策〕道路に関する主な施策

道路

① 2環状 11放射道路網の形成

都市圏内外の広域的な交流を支援する重要なネットワークとなる2環状 11放射の骨格幹線道路網の形成を目指します。



(都) 熊本西環状線池上 IC の完成イメージ

2環状 11放射道路

国道3号（植木バイパス）整備

- ・放射道路を形成する幹線道路整備に取り組みます。



国道3号植木バイパスの整備状況

国道3号（熊本北バイパス）4車線化整備

- ・環状道路を形成する幹線道路整備に取り組みます。



国道3号熊本北バイパスの整備状況

県道砂原四方寄線（(都)熊本西環状線 熊本市西区池上町～花園7丁目）暫定2車線整備

- ・環状道路を形成する幹線道路整備に取り組みます。



(都)熊本西環状線の整備状況

県道堂園小森線整備

- ・放射道路を形成する幹線道路整備に取り組みます。



県道堂園小森線の整備状況

②交差点改良等による交通円滑化

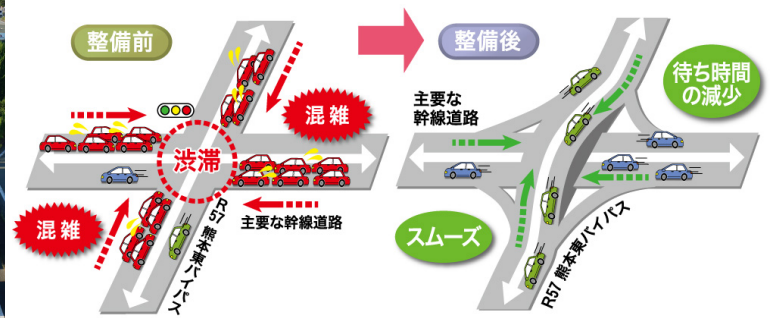
都市内環状道路や主要路線バスの経路などで交差点構造が要因となっている交通渋滞を解消するため、立体化や右折レーン設置、滞留長の確保などの交差点改良等を行い、交通円滑化を図ります。

環状道路の主要交差点立体化等

- ・環状道路と主要な放射道路が交差する交差点では、立体化等の検討に取り組みます。



国道 57 号熊本東バイパスの渋滞状況



環状道路の主要交差点の立体化イメージ

交差点改良

- ・ボトルネックとなっている交差点については、自動車交通の円滑化や、路線バスの定時性・速達性向上につながる交差点改良を進めます。



【整備前】



【整備後】

交差点の改良イメージ（県道瀬田熊本線 熊本市）

道路

③ 多核連携、防災機能向上等に資する道路整備

熊本都市圏が目指す「多核連携型の都市圏構造」において、一定の都市機能が集積する地域核相互を連絡し、不足する都市機能を補うネットワークの構築を目指します。

併せて、道路の防災力の向上につながる取り組みを進めます。

地域核間連絡道路の整備

- ・地域核相互や地域核と生活拠点とを結ぶ道路の整備により、骨格幹線道路網を補完する道路ネットワークを構築し、地域の活性化を目指します。



【整備前（現道）】



【整備後（バイパス）】

連絡道路の整備イメージ（県道辛川鹿本線 菊陽町～合志市）

無電柱化

- ・「防災」「安全・快適」「景観・観光」の観点から、無電柱化を推進していきます。



熊本地震による電柱の倒壊状況（益城町）

＜無電柱化の主な目的＞

- 「防災」：大規模災害（地震、竜巻、台風等）が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止
- 「安全・快適」：無電柱化により歩道の有効幅員を広げることで、通行空間の安全性・快適性を確保
- 「景観・観光」：景観の阻害要因となる電柱・電線をなくし、良好な景観形成



【整備前】



【整備後】

無電柱化のイメージ（国道 266 号田迎地区 熊本市）

④ 基幹公共交通軸と一体となった道路整備

基幹公共交通軸となる道路について、自動車・歩行者交通の円滑性に配慮しながら、公共交通の定時性・速達性・輸送力の確保につながる道路整備を行います。

バス走行環境改善

- ・歩道がないバス路線の道路について、既存空間を有効活用した歩道整備等により、バスの走行環境を改善します。



【整備前】



【整備後】

バス走行環境改善のイメージ（県道熊本浜線 熊本市）

■〔基本施策〕 まちなか交通に関する主な施策

まちなか交通

① 中心市街地の拠点機能の向上

熊本都市圏の顔でもある中心市街地や熊本駅周辺のにぎわいや魅力を向上させるため、拠点となる(仮称)熊本桜町バスターミナルや熊本駅前広場の整備に取り組みます。

(仮称) 熊本桜町バスターミナルの整備

- ・熊本城ホールや商業施設等と一体となった、(仮称)熊本桜町バスターミナルの整備を行うことにより、拠点機能を向上させることで、中心市街地のにぎわいや魅力の創出を図ります。



桜町地区第一種市街地再開発事業の完成イメージ



(仮称) 熊本桜町バスターミナルの完成予想図(熊本市)

② 歩行者ネットワークの形成

中心市街地の歩行空間ネットワークの形成に取り組みます。

シンボルプロムナードの整備

- ・熊本城や（仮称）熊本桜町バスターミナルと中心商店街をつなぐ道路を、市民や観光客が歩くことを楽しめる空間としてのシンボルプロムナードとすることにより、にぎわいの創出や回遊性の向上を図ります。



桜町・花畑周辺地区の再開発イメージ



シンボルプロムナード(熊本市)

まちなか交通

③ 自転車ネットワークの形成

中心市街地及び市街地において、自転車交通が安全で円滑に移動できるネットワークの形成を目指します。また、自転車駐輪環境の改善に関する取り組みを推進します。

自転車走行空間の整備

- ・自転車は、環境にやさしく健康づくりに寄与する交通手段であることから、自転車走行空間の整備を進めます。



白川ちゃりんぼみち（熊本市）



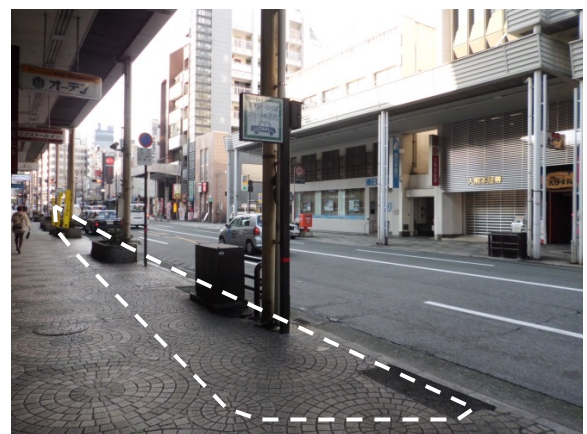
自転車走行空間の整備（県道熊本玉名線 熊本市）

自転車放置禁止区域の指定

- ・熊本市では、熊本市内中心部、熊本駅周辺、武蔵塚駅周辺、新水前寺駅周辺、健軍商店街周辺の5箇所の区域を指定しています。
- ・今後、放置自転車が見込まれる地域については、放置自転車対策の実効性を高めるため、放置禁止区域の指定及び拡大について検討を行います。



【放置禁止区域指定前】



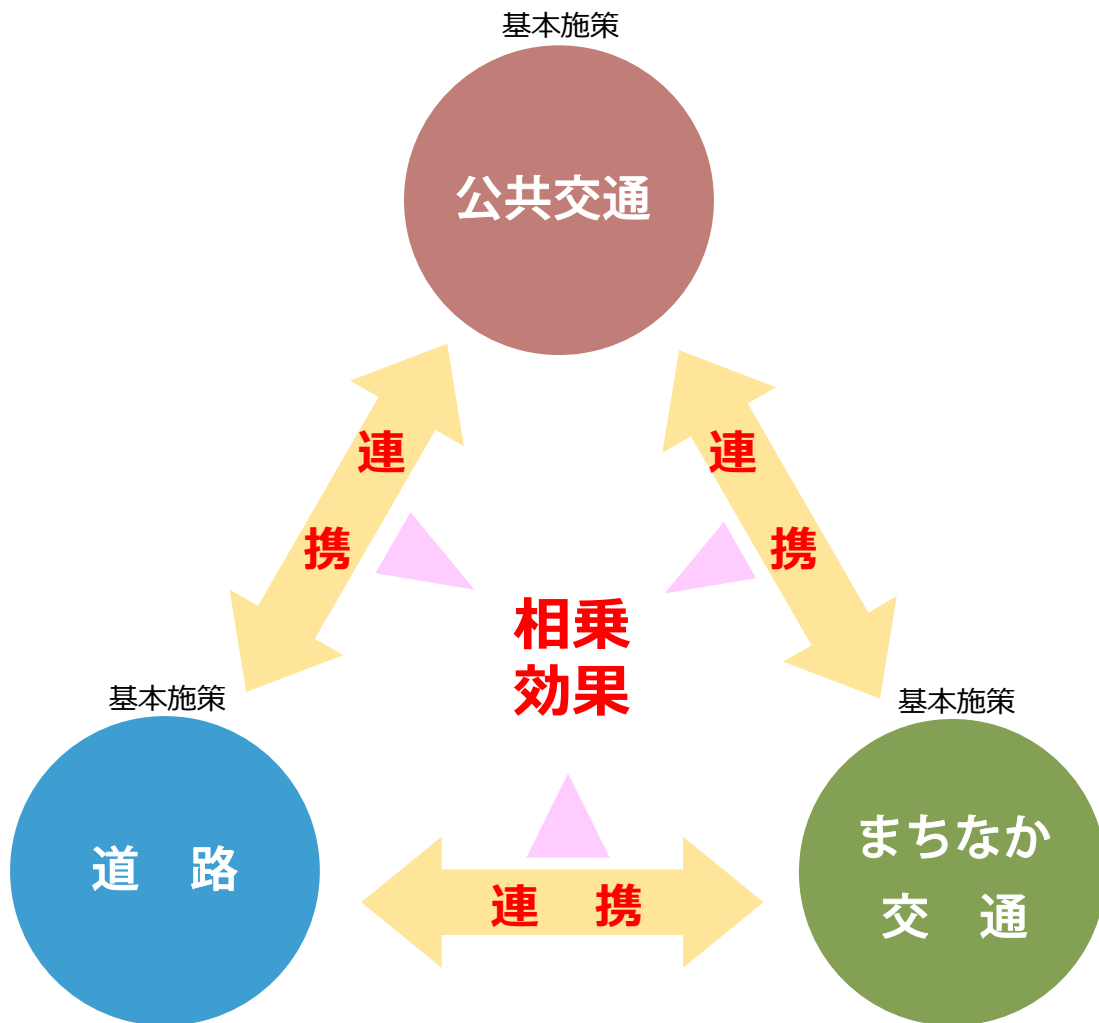
【放置禁止区域指定後】

都市景観の悪化や歩行や緊急車両の妨げとなっていた放置自転車の解消（熊本市銀座通り）

■ 2.基本施策の横断的な連携

「公共交通」「道路」「まちなか交通」に位置付けられた各々の基本施策について、横断的・戦略的に組み合わせることで相関的・相乗的に効果を発揮する施策をパッケージ化し、それらを一体的に推進します。

■連携パッケージの取り組みイメージ



■連携パッケージの概要

公共交通 × 道路 : 「公共交通」と「道路」の連携パッケージ

「公共交通」×「道路」の連携パッケージは、例えば、道路施策としてバス路線となっている道路の4車線化の整備が行われる際に、公共交通施策として、バスが乗入れできる交通結節点や、沿道に位置するバス停付近の駐輪場を一体的に整備することや、コミュニティ交通の導入を併せて検討することで、自動車交通の円滑化とバスの利便性向上といった相乗効果の発揮が期待されます。

道路 × まちなか交通 : 「道路」と「まちなか交通」の連携パッケージ

「道路」×「まちなか交通」の連携パッケージは、例えば、まちなか交通の施策として広域交通拠点を整備する際に、その拠点までのアクセス道路の整備を一体的に実施することで、中心市街地における広域交通拠点の拠点性向上といった相乗効果の発揮が期待されます。

公共交通 × まちなか交通 : 「公共交通」と「まちなか交通」の連携パッケージ

「公共交通」×「まちなか交通」の連携パッケージは、例えば、まちなかに向かう基幹公共交通である市電の電停改良にあわせ、電停付近に駐輪場や自転車走行空間を一体的に整備することで、自転車利用者の公共交通利用による来街性の向上といった相乗効果の発揮が期待されます。

