

第3回 熊本都市圏3連絡道路 有識者委員会

～参考資料～

1. 第1回意見聴取結果 (沿線地域(区町)別、年齢構成別の5段階評価)
2. 第1回意見聴取結果 (政策目標(案)の検証)
3. 第1回意見聴取結果 (自動車専用道路の整備に対する意見の内訳)
4. 政策目標の妥当性 (地域の実感と実態)
5. 今後の進め方 (他事例における複数のルート帯案、
熊本都市圏の交通課題に対する取組み方針)

令和8年3月31日

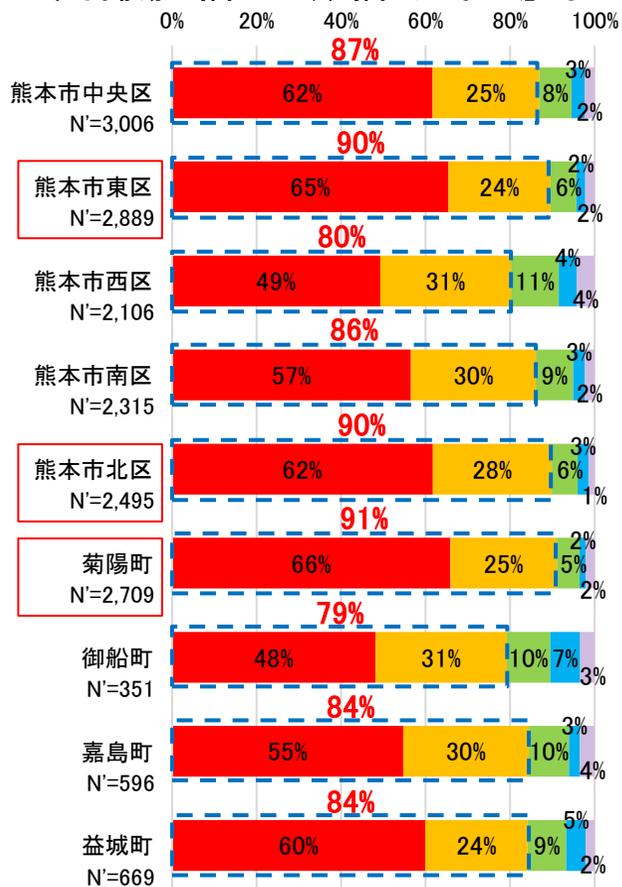
1. 第1回意見聴取結果

(沿線地域(区町)別、年齢構成別の5段階評価)

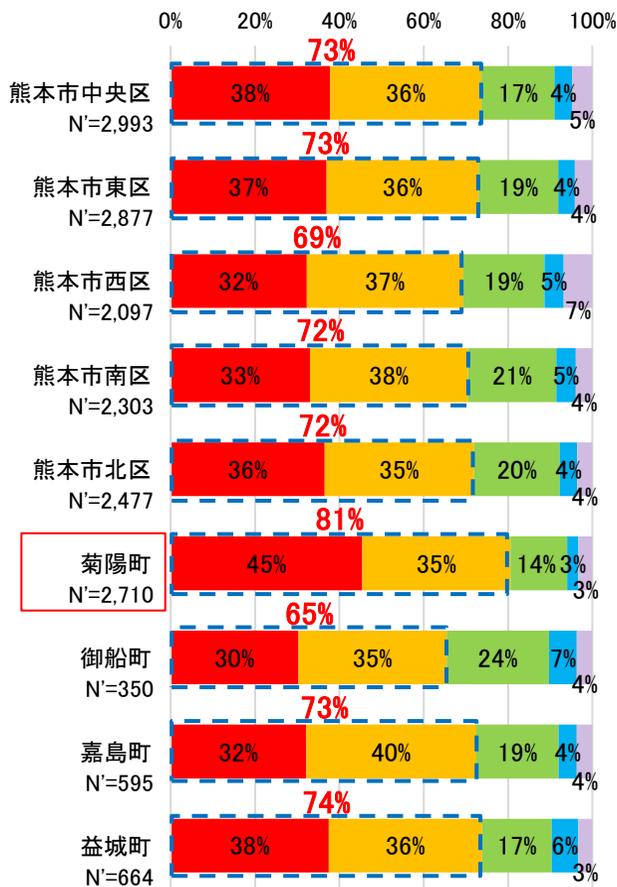
■ 地域住民等_沿線地域(区町)別

- ・暮らし①-1については、いずれの区町でも7割以上が『そう思う』『ややそう思う』と回答。特に菊陽町・北区・東区が課題認識が高い傾向。
- ・暮らし①-2については、いずれの区町でも6割以上が『そう思う』『ややそう思う』と回答。特に菊陽町が課題認識が高い傾向。
- ・産業については、いずれの区町でも7割以上が『そう思う』『ややそう思う』と回答。特に菊陽町が課題認識が高い傾向。

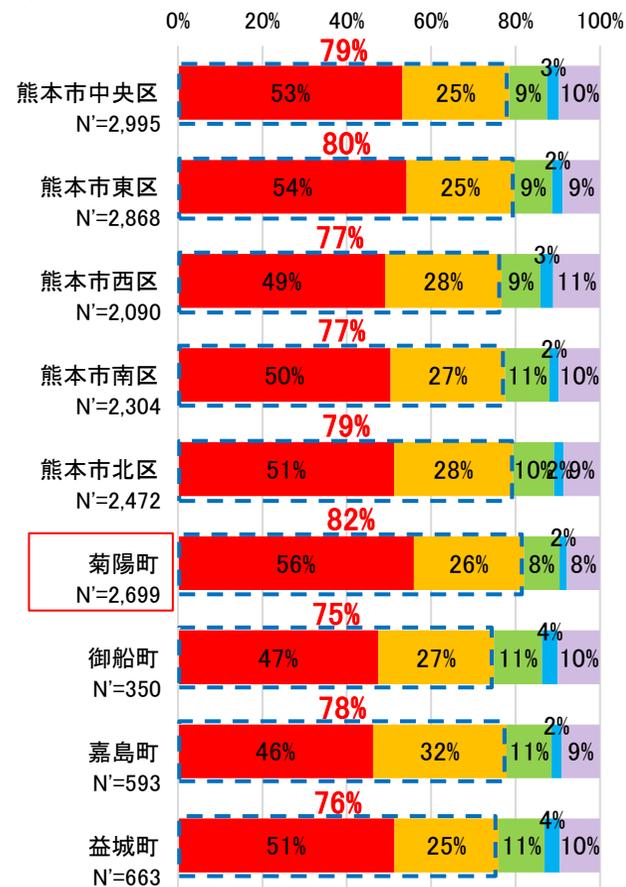
【暮らし①-1】
交通混雑が発生し、
日常的な移動に時間がかかり、時間がよめないと感じる



【暮らし①-2】
交通事故が発生する危険な区間が多いと感じる



【産業】
産業を支える熊本市圏内の
広域的な道路ネットワークが不十分だと感じる



※小数点以下の処理により合計値と合わない場合がある

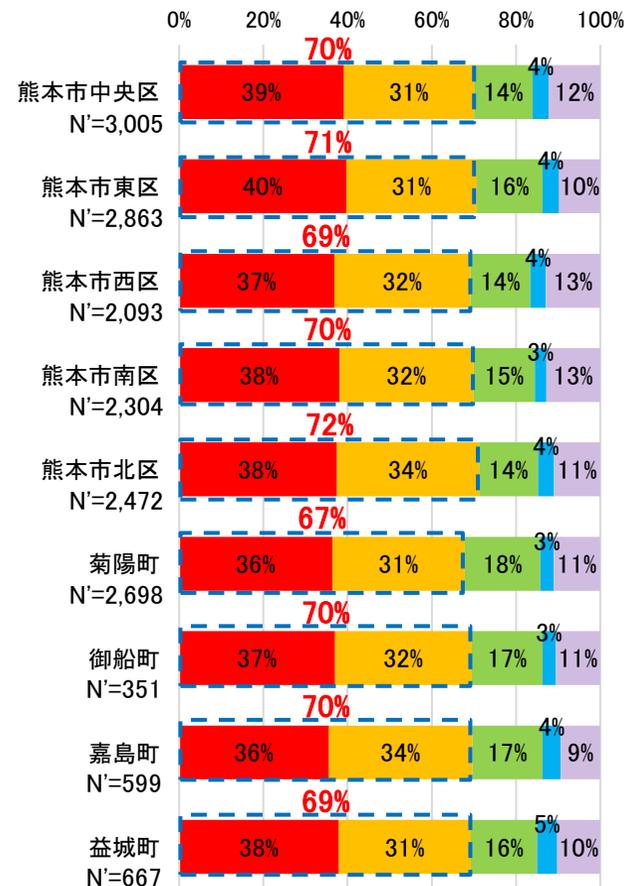
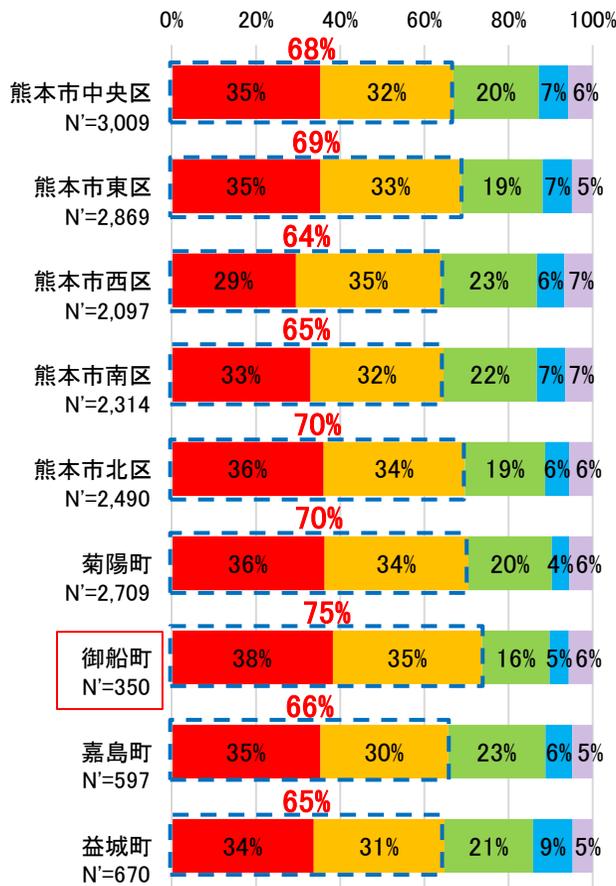
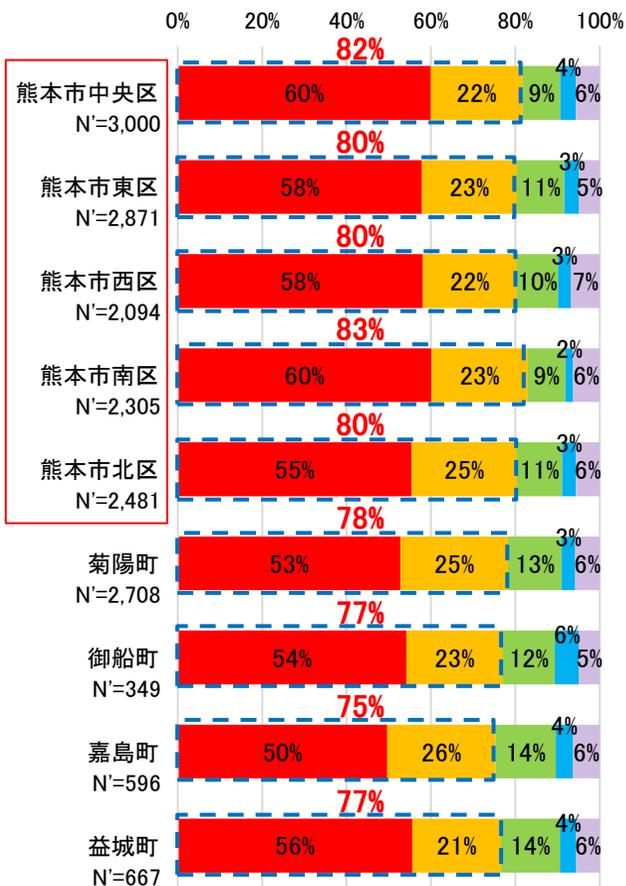
■ 地域住民等_沿線地域(区町)別

- ・観光については、いずれの区町でも7割以上が『そう思う』『ややそう思う』と回答。特に熊本市が課題認識が高い傾向。
- ・医療については、いずれの区町でも6割以上が『そう思う』『ややそう思う』と回答。特に御船町が課題認識が高い傾向。
- ・防災については、いずれの区町でも6割以上が『そう思う』『ややそう思う』と回答。各区町での課題認識は同程度。

【観光】
空港などから観光施設、また観光施設間の
アクセスが悪いと感じる

【医療】
救急医療施設までの円滑な搬送に不安を感じる

【防災】
災害時にも機能する道路ネットワークが
不足していると感じる

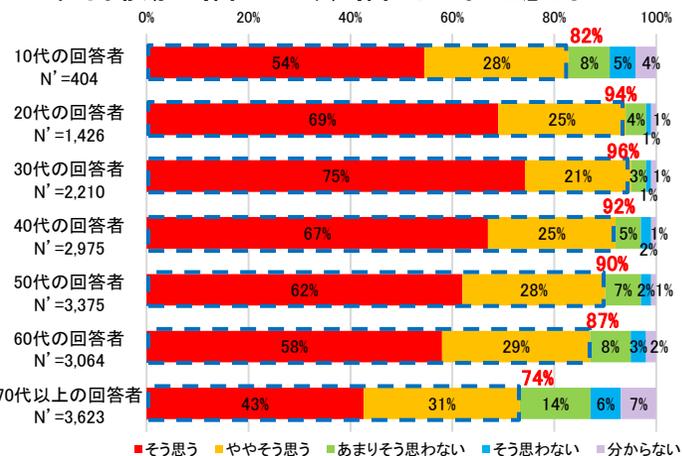


※小数点以下の処理により合計値と合わない場合がある

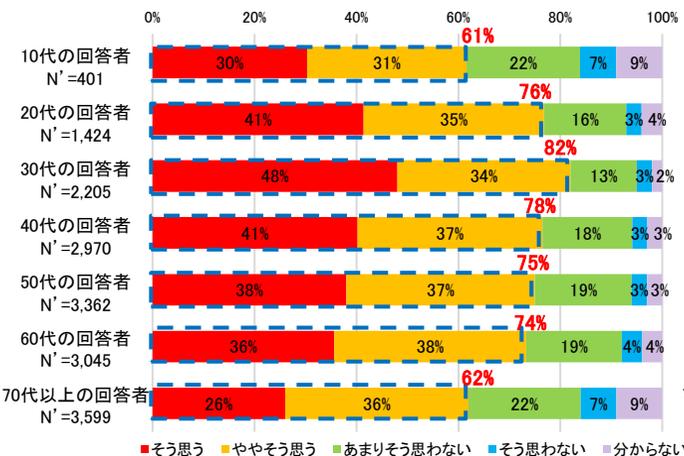
■ 地域住民等_年齢構成別

すべての課題に対し、いずれの年齢層でも5割以上が『そう思う』『ややそう思う』と回答。特に30代の回答者はすべての課題に対し、課題認識が高い傾向。

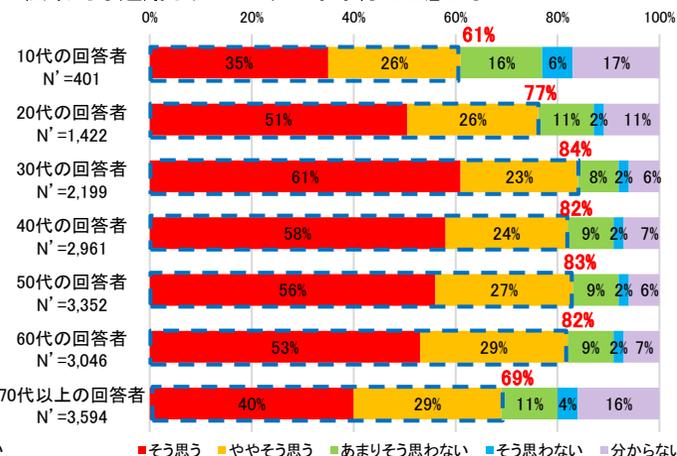
【暮らし①-1】
交通混雑が発生し、
日常的な移動に時間がかかり、時間がよめないと感じる



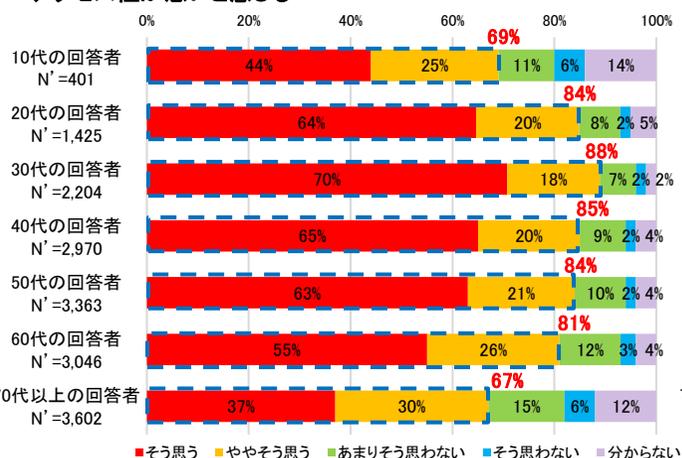
【暮らし①-2】
交通事故が発生する危険な区間が多いと感じる



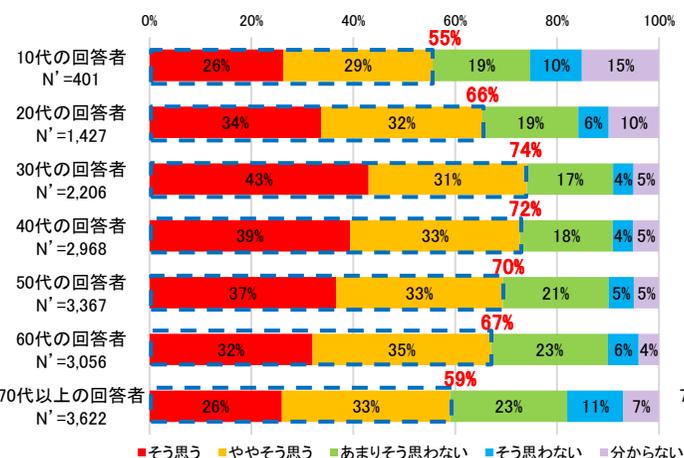
【産業】
産業を支える熊本都市圏内の
広域的な道路ネットワークが不十分だと感じる



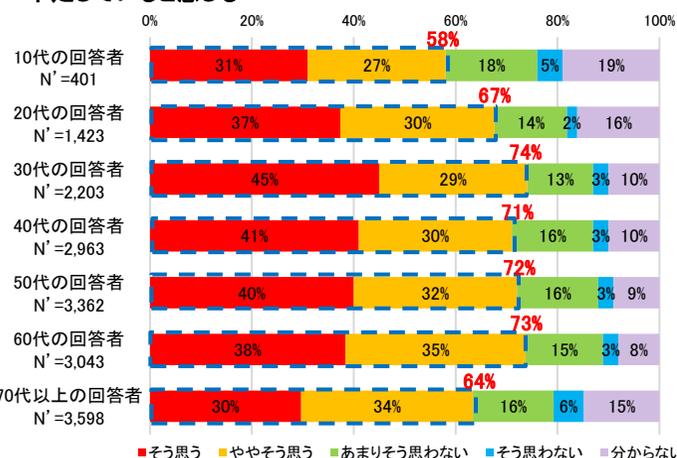
【観光】
空港などから観光施設、また観光施設間の
アクセス性が悪いと感じる



【医療】
救急医療施設までの円滑な搬送に不安を感じる



【防災】
災害時にも機能する道路ネットワークが
不足していると感じる



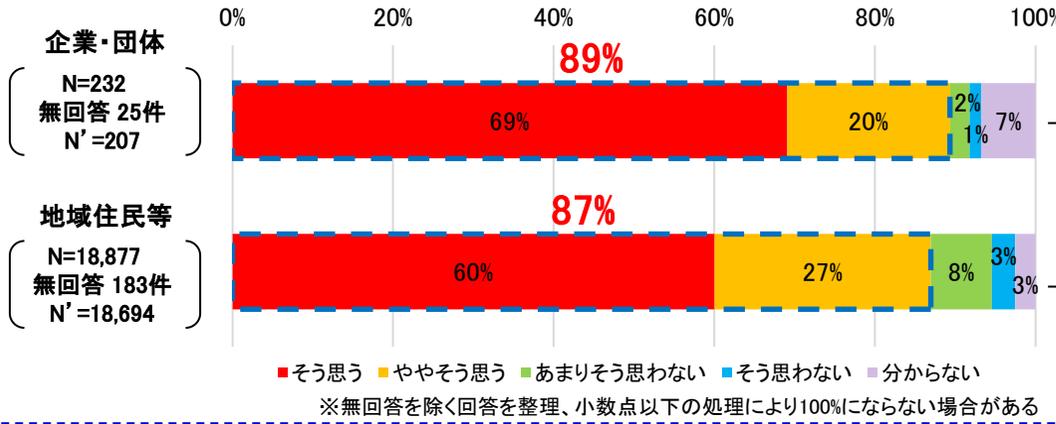
※小数点以下の処理により合計値と合わない場合がある

2. 第1回意見聴取結果 (政策目標(案)の検証)

【暮らし①-1】速達性や定時性、安全性の確保による生活利便性の向上

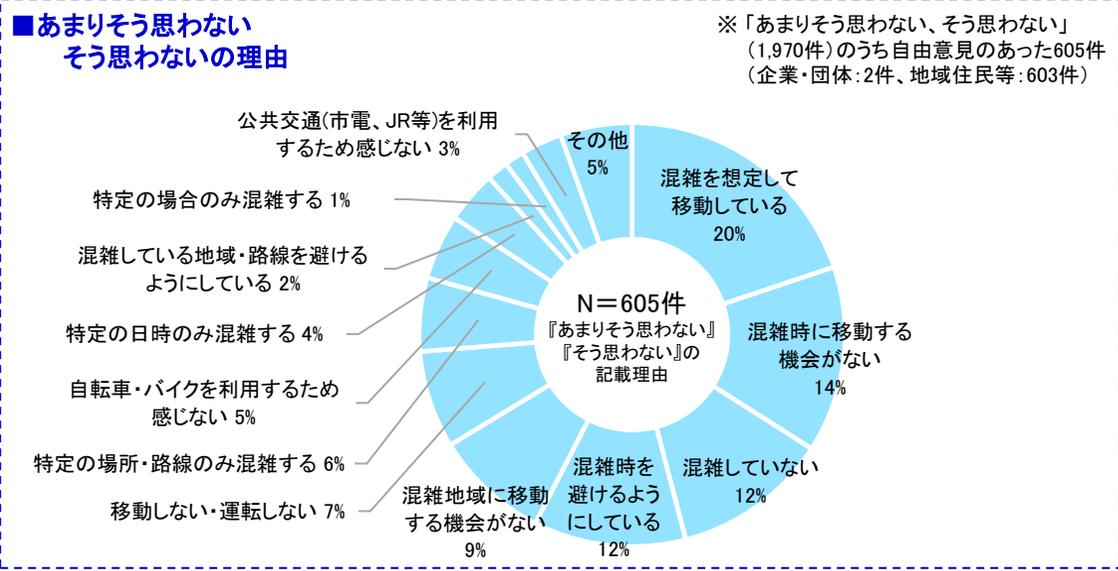
(課題:交通混雑が発生し、日常的な移動に時間がかかり、時間がよめないと感じる)

- 企業・団体、地域住民等はいずれも、8割以上が『**そう思う**』『**ややそう思う**』という傾向にある。
- 自由意見では、**渋滞への不満**や**定時性の低下**、**公共交通の不便**といった意見が多く寄せられた。
- 自治体意見では、**道路整備に伴う渋滞解消**や**熊本市中心部とのアクセス性改善**が多く寄せられた。
- 『あまりそう思わない』『そう思わない』の回答には、個人の体験などから課題を感じていない方もいる一方で、「**混雑を想定して移動している**」「**混雑時を避けるようにしている**」といった意見のように、**課題を認識している上での回答も確認**。



- 特に雨の日は相当渋滞する。熊本市でのアポ時など時間が非常にかかり、効率的な業務運用ができていない。(山鹿市_企業ヒアリング)
- 日中は問題ないが、夕の時間帯は嘉島町方面まで混雑しており、嘉島町上島交差点横の橋から会社の前まで渋滞している。(御船町_企業ヒアリング)
- 以前より、時間調整を行っている。(熊本市東区_企業ヒアリング)

- バスを利用するが、朝や夕方には30分以上の遅延が発生することがあり、乗り換えが間に合わない。(嘉島町_住民アンケート)
- 時間が読めないため、混雑する時間帯を避けている。(熊本市中央区_オープンハウス)
- 朝夕の通勤時間でも想定範囲内の渋滞です。(熊本市南区_ポスター)
- 時間に余裕をもって出発すれば、ほぼ予定通りに着く。(御船町_住民アンケート)
- 全然外出しないから。(益城町_住民アンケート)

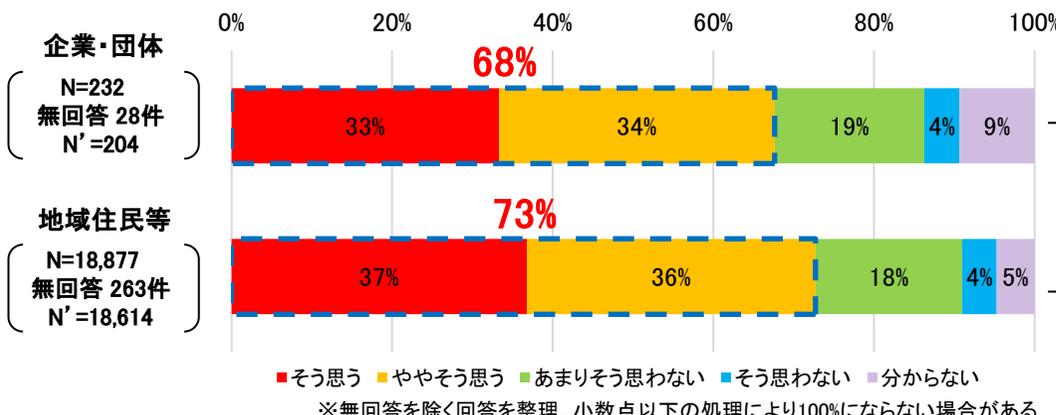


- 【自治体意見】
- 熊本都市圏3連絡道路の整備は幹線道路の渋滞緩和に加え、日常生活の菊陽町～熊本市中心部間のスムーズな移動に寄与するとの期待がある。(菊陽町)
 - まちづくりについてはエリア毎に整備を進めているが、交通の利便性は重要な要素になってくるため、熊本都市圏3連絡道路の整備による渋滞の緩和を期待している。(合志市)
 - 本計画の実施により、「旅行速度の低下」や「所要時間のばらつき」といった交通課題の改善に大きく寄与することが期待される。(西原村)

【暮らし①-2】速達性や定時性、安全性の確保による生活利便性の向上

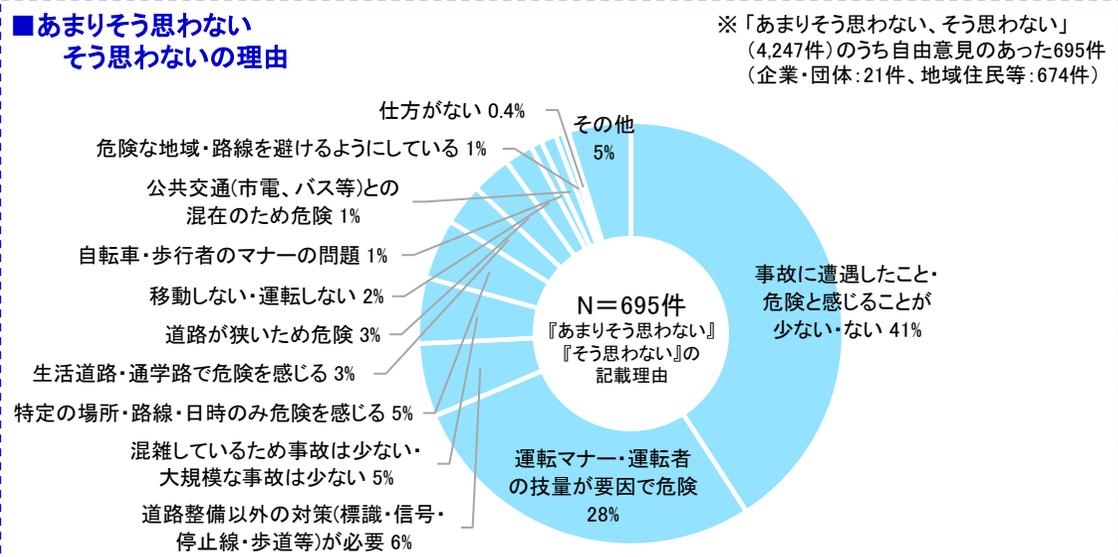
(課題:交通事故が発生する危険な区間が多いと感じる)

- 企業・団体、地域住民等はいずれも、6割以上が『**そう思う**』『**ややそう思う**』という傾向にある。
- 自由意見では、**渋滞による事故の危険性**や**主要幹線道路のみならず生活道路での危険性**、**運転マナーの低下**といった意見が多く寄せられた。
- 自治体意見では、**幹線道路の渋滞による、生活道路の抜け道利用での交通事故**を懸念する意見が多く寄せられた。
- 『あまりそう思わない』『そう思わない』の回答には、個人の体験などから課題を感じていない方もいる一方で、「**運転マナー・運転者の技量が要因で危険**」「**道路整備以外の対策が必要**」といった意見のように、課題を認識している上での回答も確認。



- いつもより渋滞がひどいと感じるときは、その先で事故が起きているという経験が多いため。(熊本市東区_企業ヒアリング)
- たまに見かける程度。危険な運転をする車(割り込みなど)は多いと思う。(嘉島町_企業ヒアリング)
- 渋滞でスピードが出ないので、危ないとはかえって感じない。(熊本市南区_企業ヒアリング)
- 会社のルールがあるので常に安全運転を心がけている。(御船町_企業ヒアリング)

- やはり渋滞に伴う追突事故のリスクを感じるシーンが多い。(御船町_住民アンケート)
- 道が狭く、車が多い。朝夕、住宅街の抜け道に車が増える、速度を上げて走る。(熊本市北区_住民アンケート)
- 交通事故はドライバーの意識の問題が主な原因と思う。(熊本市南区_住民アンケート)
- 特に危険と感じる所はない。(益城町_オープンハウス)
- 熊本にしか住んだことがないので、比べるものがない。危険な区間が多いのかこんなものなのかわからない。(熊本市中央区_HP)

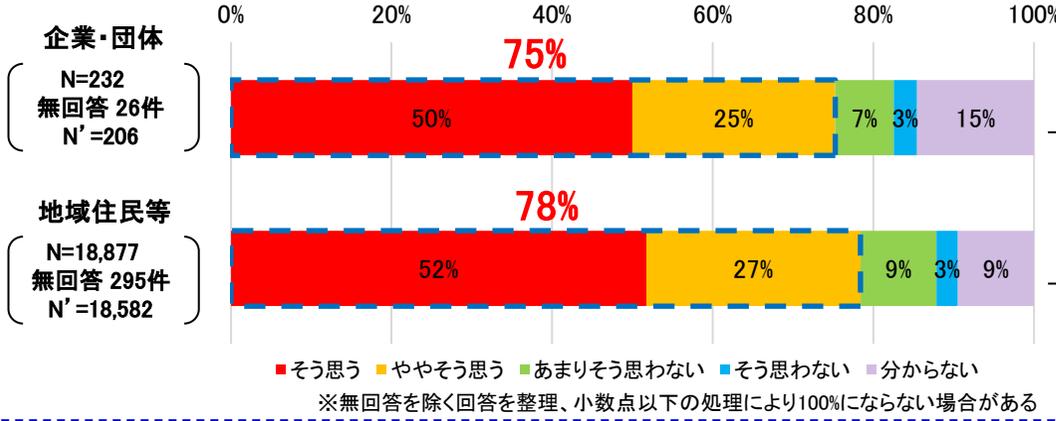


- 【自治体意見】
- 幹線道路で交通渋滞が発生していることで、生活道路や農道などが抜け道となっており、生活道路で死亡事故が発生している。都市圏連絡道路が整備されることで、町内を通過するような交通が軽減し、幹線道路の交通渋滞が緩和することで、生活道路などへ迂回交通が減少することに期待している。(菊陽町)
 - 国道をはじめとした幹線道路の事故もあるが、幹線道路の混雑を避けるためにトラック等の通過交通が生活道路や通学路を利用することが増え、地域住民への悪影響が発生している。熊本都市圏3連絡道路の整備による交通の転換に期待している。(合志市)

【産業】速達性・定時性の確保による産業活動の支援

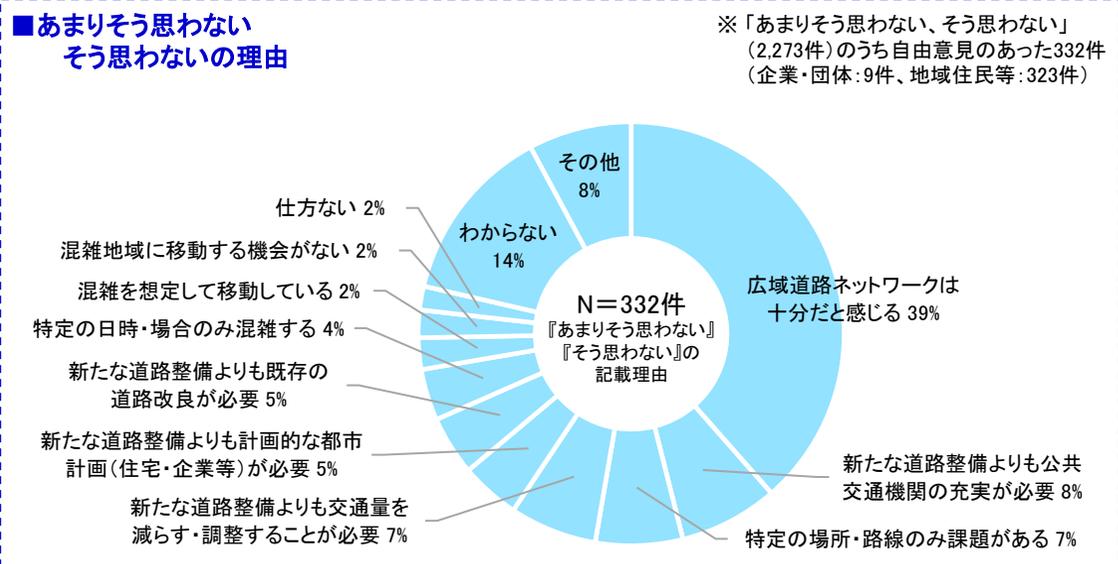
(課題: 産業を支える熊本都市圏内の広域的な道路ネットワークが不十分だと感じる)

- 企業・団体、地域住民等はいずれも、7割以上が『**そう思う**』『**ややそう思う**』という傾向にある。
- 自由意見では、**輸送を担う広域道路ネットワークの不足**や**交通結節点・産業拠点へのアクセス性低下**といった意見が多く寄せられた。
- 自治体意見では、**道路ネットワークが不十分である**との意見が多く、**渋滞が産業活動や企業誘致の妨げ**となっているといった意見も寄せられた。
- 『あまりそう思わない』『そう思わない』の回答には、**広域ネットワークは十分だと感じている方もいる一方で、「新たな道路整備よりも公共交通機関の充実が必要」「特定の場所・路線のみ課題がある」といった意見のように、課題を認識している上での回答も確認。**



- 輸出トラックが渋滞にはまることもある。時間帯や天候によっても左右される。(益城町_企業ヒアリング)
- 県内全体への輸送を2t・3tトラックで行っているが、市内は非常に混雑するため、朝の時間帯は避けている。(御船町_企業ヒアリング)
- 今ある幹線道路ネットワークで十分間に合っている。(熊本市南区_企業ヒアリング)
- 既存の道路を広くすることや豊肥線を複線化するなどで対応した方が良い。(熊本市西区_企業ヒアリング)
- 業務に輸送がないため。(熊本市西区_企業ヒアリング)

- 県内の工業団地から高速道路へ繋がるルートが不足していると感じる為。(菊陽町_住民アンケート)
- 熊本市内では輸送車が渋滞にはまっている場面をよく見かける。(玉名市_HP)
- 企業はこの渋滞を踏まえて輸送しているので問題ないと思う。(菊陽町_オープンハウス)
- 自動車道路は十分だと思う。(熊本市中央区_オープンハウス)
- 大変だろうと思うけど、理解していないので具体的な意見はありません。(熊本市西区_住民アンケート)

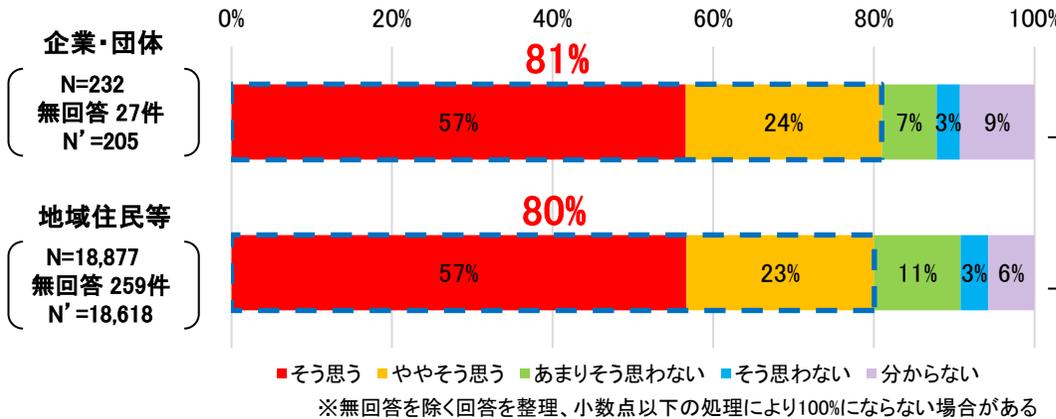


- 【自治体意見】
- 町内には高速道路ICや阿蘇くまもと空港等の交通結節点が立地するが、**第二空港線をはじめとした交通渋滞が産業活動や企業誘致の妨げ**になっている。企業誘致を進めている益城インター北産業団地地区周辺は、**速達性の高い道路ネットワークが十分ではなく、町内の方々の車両と物流車両が混在している状況**であり、階層化が図れていない。(益城町)
 - **現状の道路ネットワークのままでは物流活動に不安がある**。工業団地の開発を進める際にも、**企業と高速道路ICとの位置関係や高速道路ネットワークの充実**は重要になってくる。(御船町)

【観光】速達性・定時性の確保による観光活動の支援

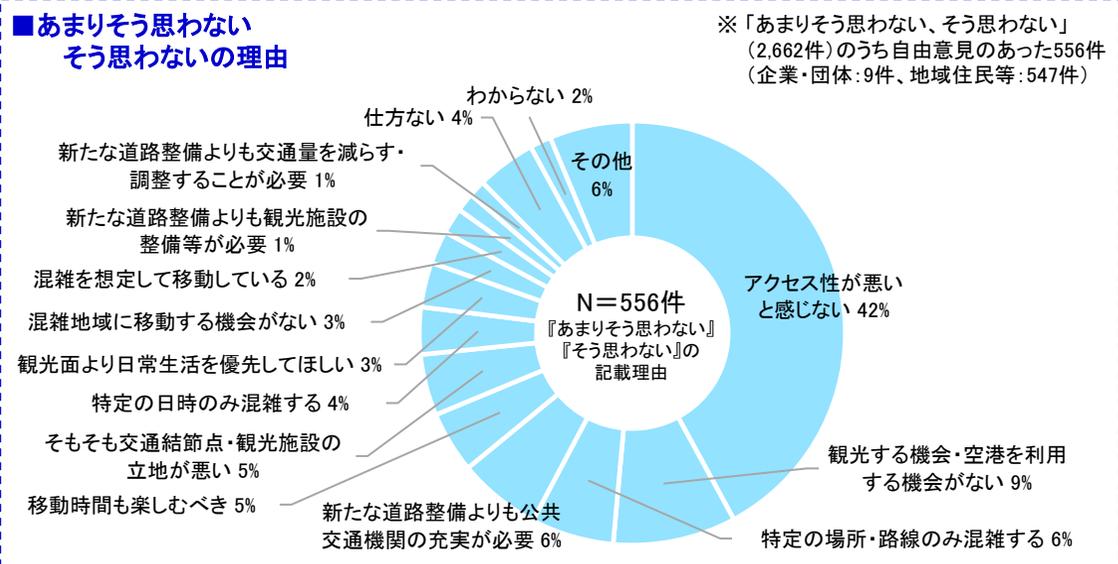
(課題: 空港などから観光施設、また観光施設間のアクセス性が悪いと感じる)

- 企業・団体、地域住民等はいずれも、8割以上が『**そう思う**』『**ややそう思う**』という傾向にある。
- 自由意見では、**交通結節点や観光施設間の速達性・定時性低下や公共交通の利便性低下**といった意見が多く寄せられた。
- 自治体意見では、**渋滞が観光周遊に与えている影響**に関する意見や、**アクセス性向上の波及効果を期待**する意見が多く寄せられた。
- 『あまりそう思わない』『そう思わない』の回答には、個人の体験などから課題を感じていない方もいる一方で、**「特定の場所・路線のみ混雑する」「新たな道路整備よりも公共交通機関の充実が必要」といった意見のように、課題を認識している上での回答も確認。**



- 観光地まで遠く、アクセス性は悪いと思う。空港までも遠い。(合志市_企業ヒアリング)
- 観光時間が短くなる。(合志市_企業ヒアリング)
- 天草地域や阿蘇地域は混んでいるイメージがある。熊本市圏よりも郊外の方が混んでいると思う。(御船町_企業ヒアリング)
- JR等は公共交通機関と連携しているし、空港はそもそも便数が少ないのでこの程度だと思います。(熊本市東区_企業ヒアリング)

- 周遊するための道路の整備が進んでいないのと、公共交通機関が中途半端で整備が進んでいないと思う。(熊本市中央区_ポスター)
- 公共交通機関で移動するには、なかなか不便そうな印象。(荒尾市_留置き)
- 混雑する時間帯をさけて移動します。(熊本市西区_住民アンケート)
- それも含めて観光と思う。(菊陽町_オープンハウス)
- 観光地に行かないのでわからない。(高森町_オープンハウス)

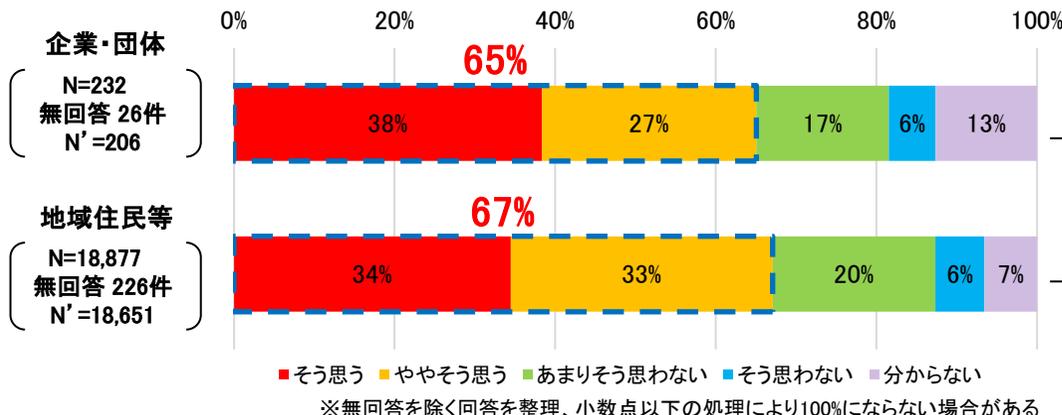


- 【自治体意見】
- 大型連休などの観光シーズンにおける交通渋滞が著しい。高規格道路の整備により、移動時間が短縮されれば円滑な観光周遊へとつながり、地域経済にとって好影響となると思われる。(大津町)
 - 空港周辺は、日常的にも速度低下や渋滞が生じているので、観光地への周遊性向上につながらない。(宇城市)
 - アクセスが悪いと感じる。熊本空港や中心部へのアクセスが良くなれば、県内全域に放射線状に観光範囲も拡大する可能性が期待できる。(荒尾市)

【医療】速達性・走行性の確保による円滑な救急医療活動の支援

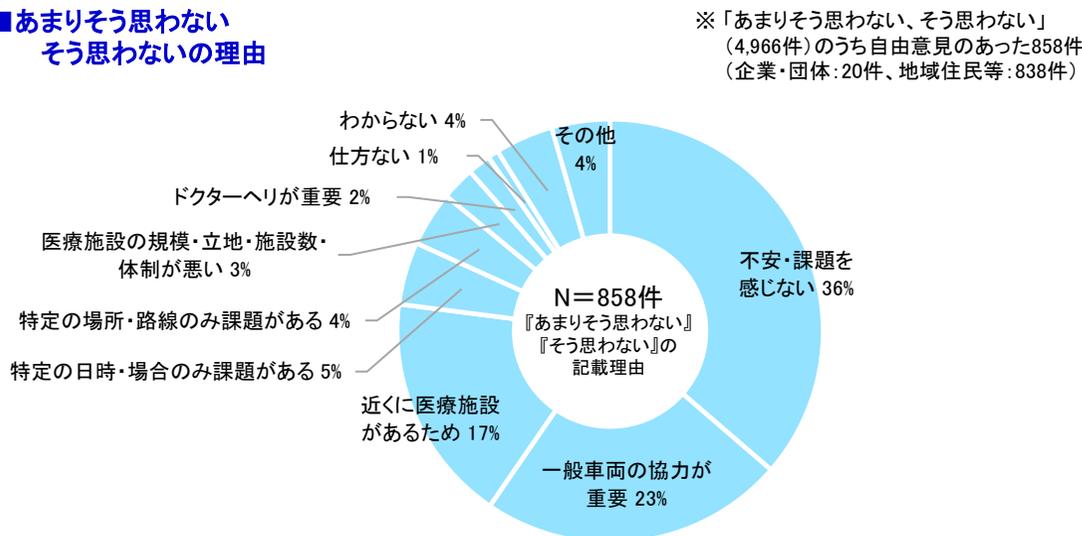
(課題:救急医療施設までの円滑な搬送に不安を感じる)

- 企業・団体、地域住民等はいずれも、6割以上が『**そう思う**』『**ややそう思う**』という傾向にある。
- 自由意見では、**救急搬送時の速達性・走行性の低下による不安**といった意見が多く寄せられた。
- 自治体意見では、**渋滞による円滑な救急搬送への不安**に関する意見が多く寄せられた。
- 『あまりそう思わない』『そう思わない』の回答には、個人の体験などから課題を感じていない方もいる一方で、「**一般車の協力が重要**」「**特定の日時・場合のみ課題がある**」といった意見のように、**課題を認識している上での回答も確認**。



- 近年、出場件数が増えている状況であるが、救急搬送において、交通混雑は非常に大きな影響を与えている。患者にとって救急車の急停止・急発進は影響が大きく、発生回数が多いと非常に負担となってしまふ。(菊陽町_団体ヒアリング)
- 特に朝方と夕方の幹線道路の渋滞は緊急走行時の交通事故発生の危険性及び災害現場への遅延、医療機関への搬送遅延が懸念されている。(熊本市中央区_団体ヒアリング)
- ドクターヘリもあるので、最悪な状態ではない。渋滞で遅れたという話は聞かない。(熊本市北区_企業ヒアリング)
- 西区・熊本駅周辺はほぼ感じません。(熊本市西区_企業ヒアリング)

■あまりそう思わない
そう思わないの理由



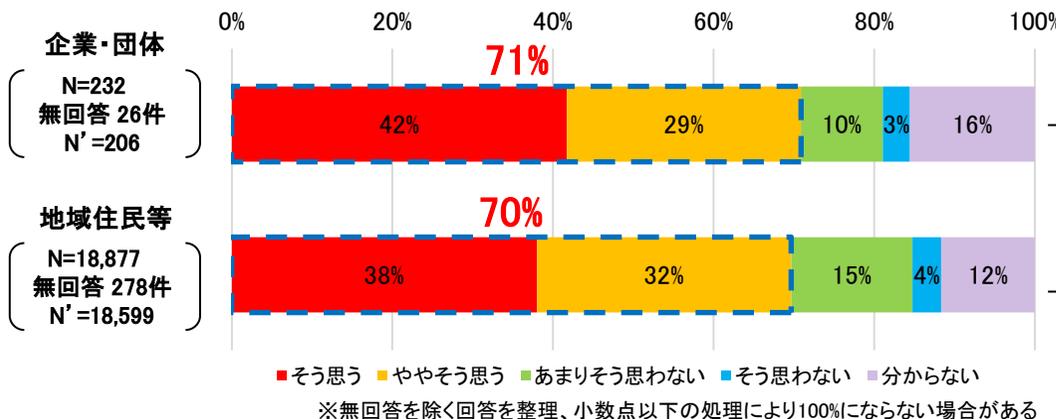
- 渋滞に巻き込まれて、救急車が止まっているのを何回か目撃した。(福岡県福岡市_留置き)
- 特に渋滞する時間帯の救急車の移動は困難なのは。(熊本市東区_広報誌)
- これに関しては渋滞そのものよりもドライバーの意識と配慮が大事。(熊本市中央区_HP)
- 熊本は医療機関が多いため、特に不安はない。(熊本市中央区_HP)
- 経験がないため実感がわからないからわかりません。(熊本市北区_HP)

【自治体意見】

- 菊陽町～熊本市間の幹線道路では交通渋滞が発生していることから、熊本市内の救急医療施設への円滑な搬送の支障となっていると考えられる。熊本都市圏連絡道路の整備による幹線道路の交通渋滞の緩和や、熊本都市圏連絡道路の利用による円滑な救急搬送の支援に期待している。(菊陽町)
- 交通渋滞に巻き込まれると命に関わるため、救急搬送時の不安は大きい。救急車の高速道路の利用有無に限らず、熊本都市圏3連絡道路等の高規格道路の整備により、一般道の渋滞が緩和してくれば、間接的に円滑な救急搬送に繋がると考えられる。(菊池市)

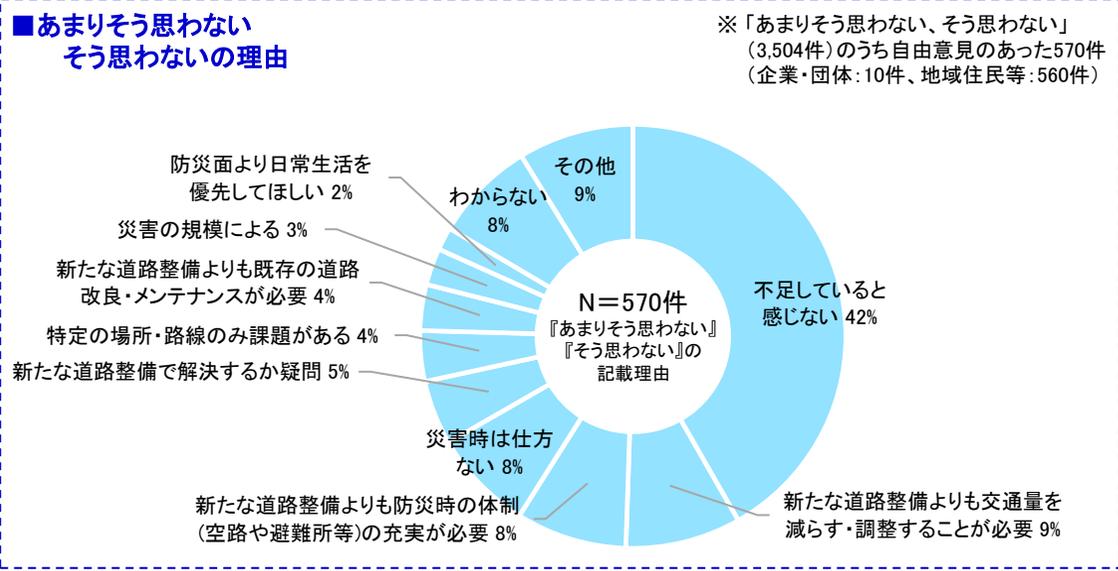
【防災】災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築
 (課題:災害時にも機能する道路ネットワークが不足していると感じる)

- 企業・団体、地域住民等はいずれも、7割以上が『**そう思う**』『**ややそう思う**』という傾向にある。
- 自由意見では、**熊本地震時の影響・不安や災害時の道路ネットワークの不足**といった意見が多く寄せられた。
- 自治体意見では、**災害時に機能する道路ネットワークの必要性**が多く寄せられ、**熊本地震時の渋滞**に関する意見も見られた。
- 『あまりそう思わない』『そう思わない』の回答には、道路ネットワークが不足していると感じていない方もいる一方で、「**新たな道路整備よりも交通量を減らす・調整することが必要**」といった意見のように、**課題を認識している上での回答も確認**。



- 渋滞と同じ状況。災害時で使えない道路も出ると思われるので、運送機関として不安を感じる。(熊本市東区_企業ヒアリング)
- 地震の時はもう回路が無くて困った。(熊本市東区_団体ヒアリング)
- 熊本地震以降、防災ネットワークは改善傾向にあるのではと感じています。(熊本市東区_団体ヒアリング)
- 特には感じない。少しずつ改善しているという実感はある。(熊本市北区_企業ヒアリング)
- 鹿児島と長崎が近く、船があるので、道路に関しては不明。(天草市_企業ヒアリング)

- 日常的に渋滞がまん延しているので、災害時は不安を感じる。(熊本市西区_HP)
- 北九州から8時間かかったと聞いた。仕方がないが将来のことを考えると都市高などがあればと感じる。(菊陽町_オープンハウス)
- ネットワークが整っていても、熊本地震の時など多くの人が、同じ行動をとり、集中してしまうと渋滞が起こるので、道路ネットワークだけで解決できるのかわかりません。(熊本市北区_住民アンケート)
- 熊本地震でも十分に機能した。(御船町_住民アンケート)
- 災害時には仕方ないと思います。(熊本市中央区_HP)



- 【自治体意見】
- 熊本地震の際には多くの道路が寸断され、激しい渋滞が発生し、災害支援物資の輸送や復旧・支援活動に支障が生じた。**災害に強い道路の整備が必要**である。(嘉島町)
 - 熊本地震の際には、国道57号の不通により、代替道路であった県道北外輪山大津線(通称ミルクロード)に交通が集中し、暮らし、産業、観光、医療等様々な面で甚大な影響を受けた。そのため、**災害時における救急搬送や災害対応に支障が出ないよう冗長性のある道路の確保が課題**である。(大津町)

3. 第1回意見聴取結果

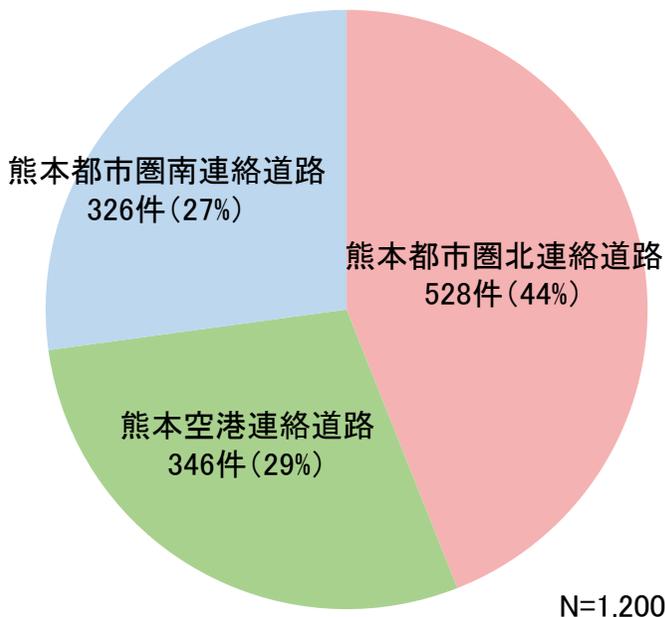
(自動車専用道路の整備に対する意見の内訳)

➤ 意見聴取における自由意見のうち、「自動車専用道路の整備に対する意見」を対象に、各路線別に分類すると、熊本都市圏北連絡道路に対する意見が最も多かった。

■ 第1回意見聴取における
事業別の自由意見※の内訳
(自動車専用道路の整備に対する意見)

※自動車専用道路の整備に対する意見のうち
特定の区間に関する意見のみを対象に集計を実施

※複数路線に関するについては
それぞれの路線の意見に分類



■ 各区間別の主な意見(抜粋)

熊本都市圏北連絡道路の整備区間に関する主な意見

- ・熊本市中心部から熊本インターまでの時間短縮に期待します。(熊本市中心部_住民アンケート)
- ・政令指定都市で都市高速がない市はいくつあるでしょうか。福岡から来る知人も熊本インターで降りると福岡より混んでいると**いつも言っています**。東バイパス沿いに都市高速を通したらどれ程渋滞が緩和されるでしょうか。いつも思います。(熊本市区_住民アンケート)
- ・高速道路ICと熊本市中心部を接続する都市高が良いのではないかと。(熊本市区_オープンハウス)
- ・熊本西環状道路から中九州道路が計画されていますが、福岡都市高速のように熊本駅、熊本IC、熊本県庁を迂回する**高架橋の道路(有料可)**を建設すれば物流、医療関係で時間短縮できるし、渋滞の解消につながると思います。(菊陽町_住民アンケート)
- ・都市高速が無いのがネックと思う。例えば熊本駅・花畑町～健軍・県庁辺りまで**ノンストップで通行出来ればイイね**。(御船町_住民アンケート)
- ・熊本都市圏3連絡道路が整備されることにより、熊本ICから市内中心地までの時間が短縮になれば、貸切行程にも余裕が**でき、お客様の観光時間も長く確保**できる。(運行の効率化が期待)(福岡県_企業アンケート)

熊本空港連絡道路の整備区間に関する主な意見

- ・市内から空港への時間が掛かり過ぎる。回り道してもいいので**高速で空港まで行けるようにして欲しい**。(熊本市区_住民アンケート)
- ・空港と益城インター又は熊本インターを直結する**高速道路延伸**を期待します。(熊本市区_HP)
- ・空港からの移動手段が少ない。高速道路から空港迄が遠い。都市高速がない。(熊本市区_住民アンケート)
- ・道路整備においては、**熊本市(駅)・菊陽町・大津町・合志市をむすぶ高速道路**を期待している。(菊陽町_住民アンケート)
- ・バスは自分の性格上、利用しない。好きなところに好きな時に移動したいので、**空港と高速道路を熊本市と接続する道路は良いと感じる**。熊本市から北と南に行けるのも災害時の選択もできるので良い。新幹線の利用促進にもつながるのではないかと。(益城町_オープンハウス)
- ・熊本都市圏3連絡道路が整備されることによって、**熊本市中心部から最寄りのIC、空港へのアクセスが良くなると柔軟な行程を作成することが可能となり、熊本広域の観光を取り入れた旅程を組むことが可能**となる。(宮崎県_企業アンケート)

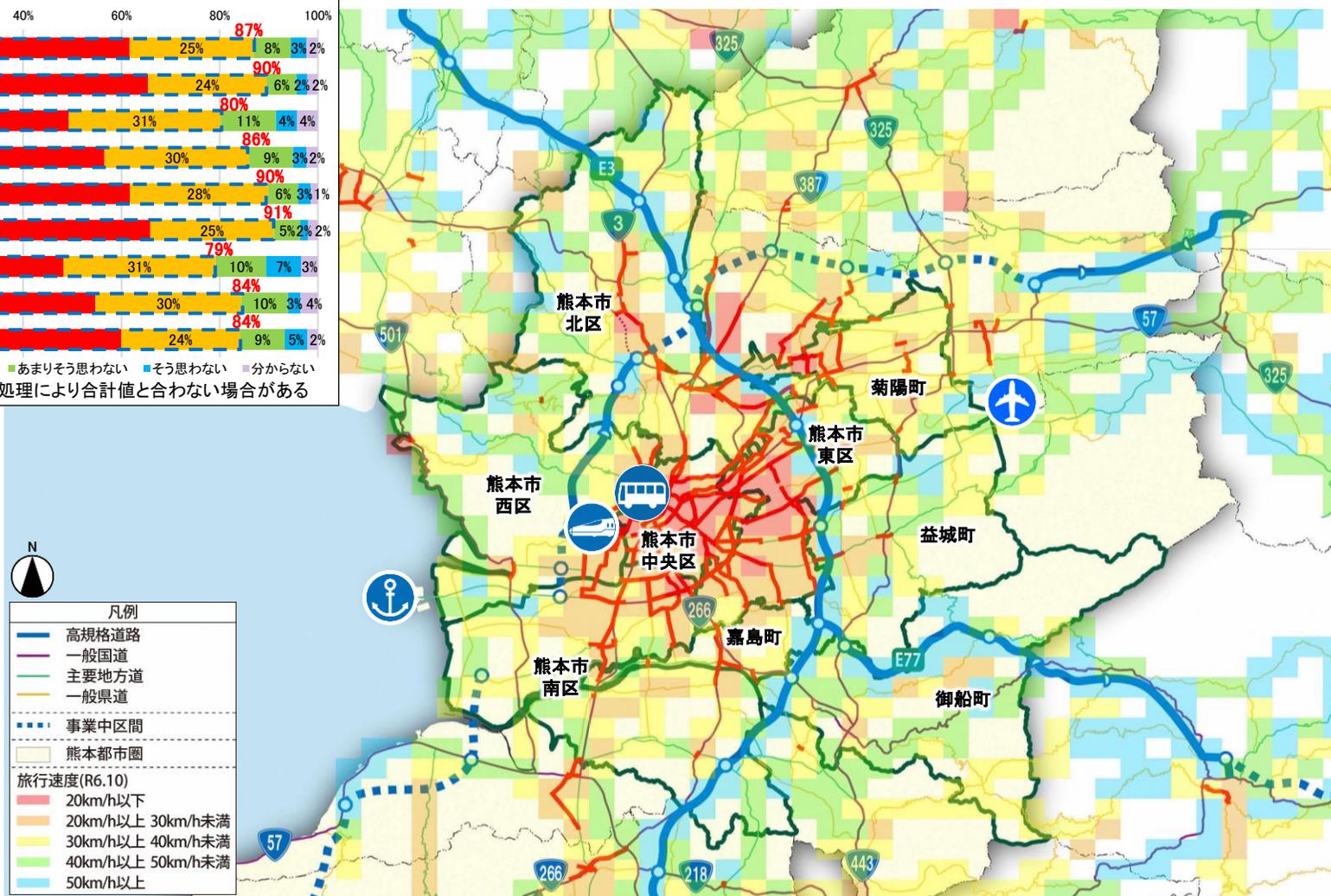
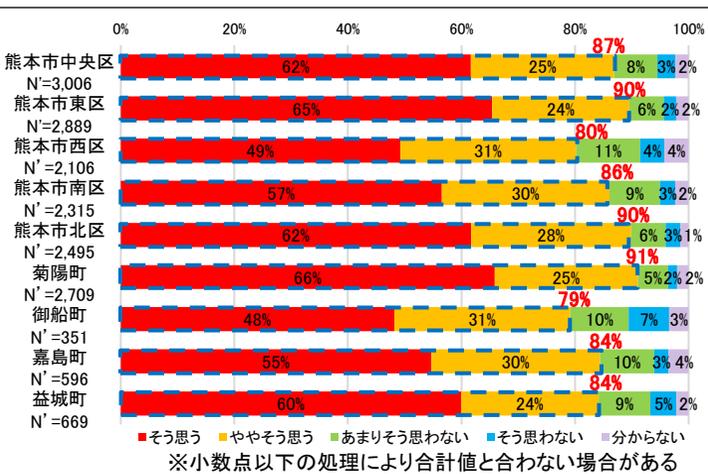
熊本都市圏南連絡道路の整備区間に関する主な意見

- ・土地の余裕がある今のうちに九州中央道と西回り自動車道をつなげて**(南連絡道路)、都市圏環状道路を完成**させて下さい。(熊本市区_住民アンケート)
- ・九州中央道の整備を促進するとともに、**小池高山IC～熊本市中心部へのアクセス性向上**も一体的に取り組んでほしい。延岡方面への所要時間短縮効果を感じる一方で、熊本市中心部の混雑を非常に感じる。(熊本市区_オープンハウス)
- ・西環状道路の計画が砂原で終わっているが、城南ICから嘉島JCTまで延伸して**熊本市の周囲を巡る自動車専用道路を完成**させて欲しい。(熊本市区_HP)
- ・熊本市内から御船方面へ繋がる道路を早期に整備してほしい(御船町_オープンハウス)。
- ・熊本市中心部に近いところから**高速に乗りたい**。益城インター、熊本インター、松橋インターなどが遠い。(菊陽町_住民アンケート)
- ・益城町から市内中心部、南区に行く際、どうしても渋滞がひどい。高森線だけ拡張しても第二空港線、自衛隊通り、県庁通りは何ら変わらない。**西回りバイパスのような便利な道路を作ってほしい**。(益城町)

4. 政策目標の妥当性 (地域の実感と実態)

暮らし①—1 『交通混雑が発生し、日常的な移動に時間がかかり、時間がよめないと感じる』

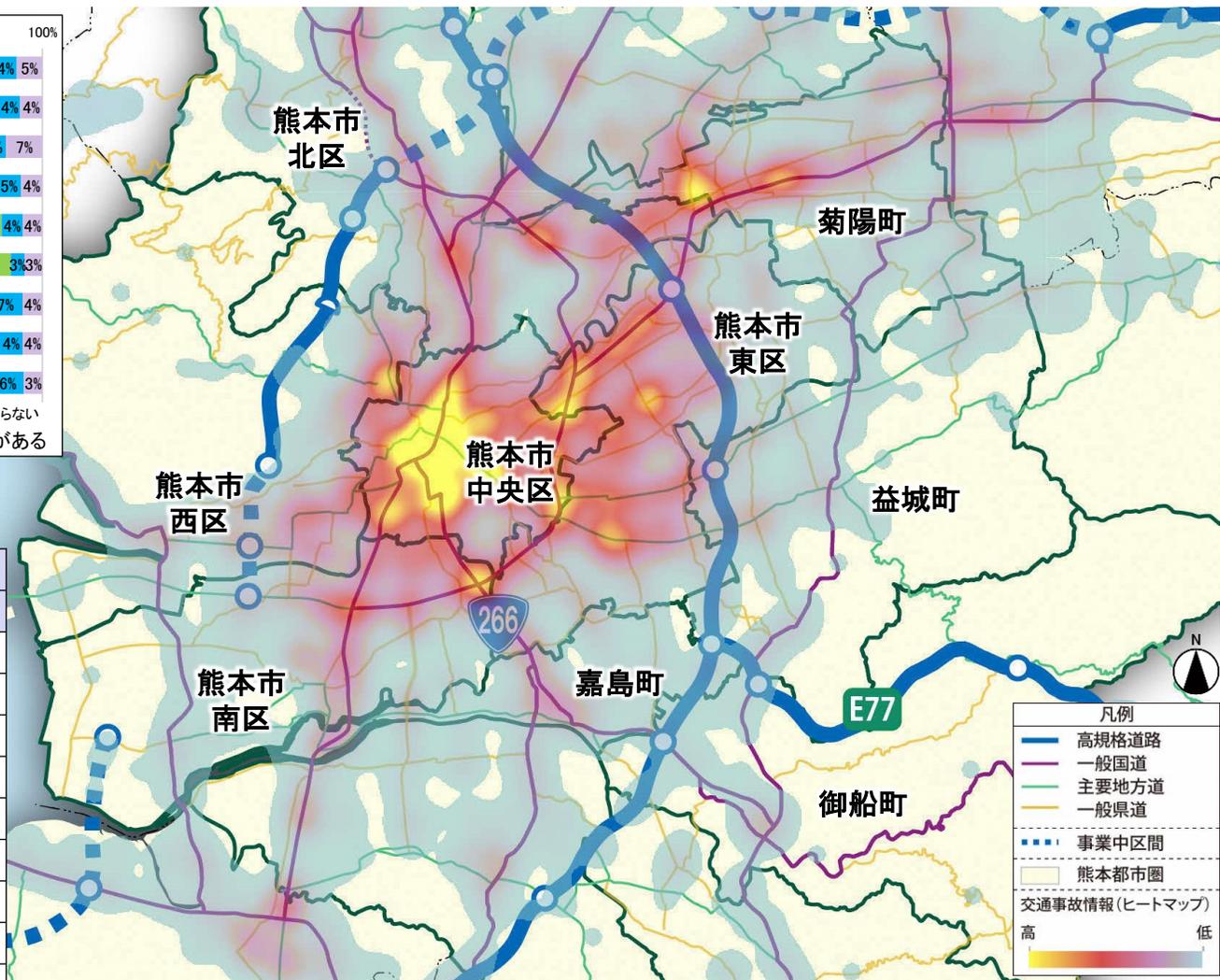
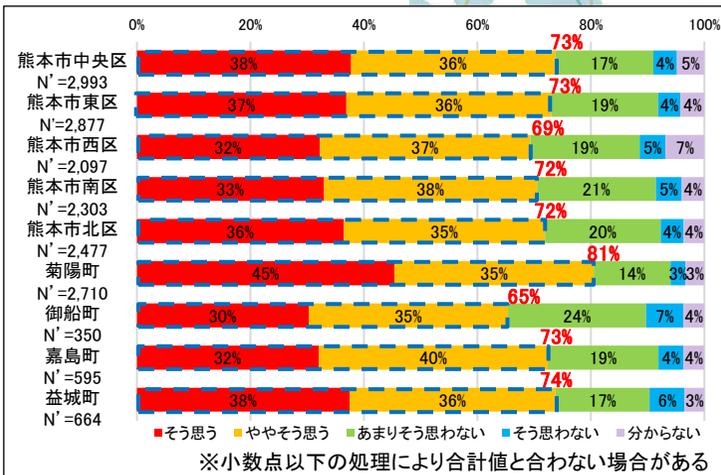
➤沿線地域のうち、中央区から東区、北区や菊陽町にかけて、特に速度低下が発生している。



▲平均旅行速度分布

暮らし①ー2 『交通事故が発生する危険な区間が多いと感じる』

➤沿線地域のうち、中央区、東区、北区、南区、菊陽町は交通事故の発生件数が比較的多く、特に菊陽町は近年増加傾向にある。



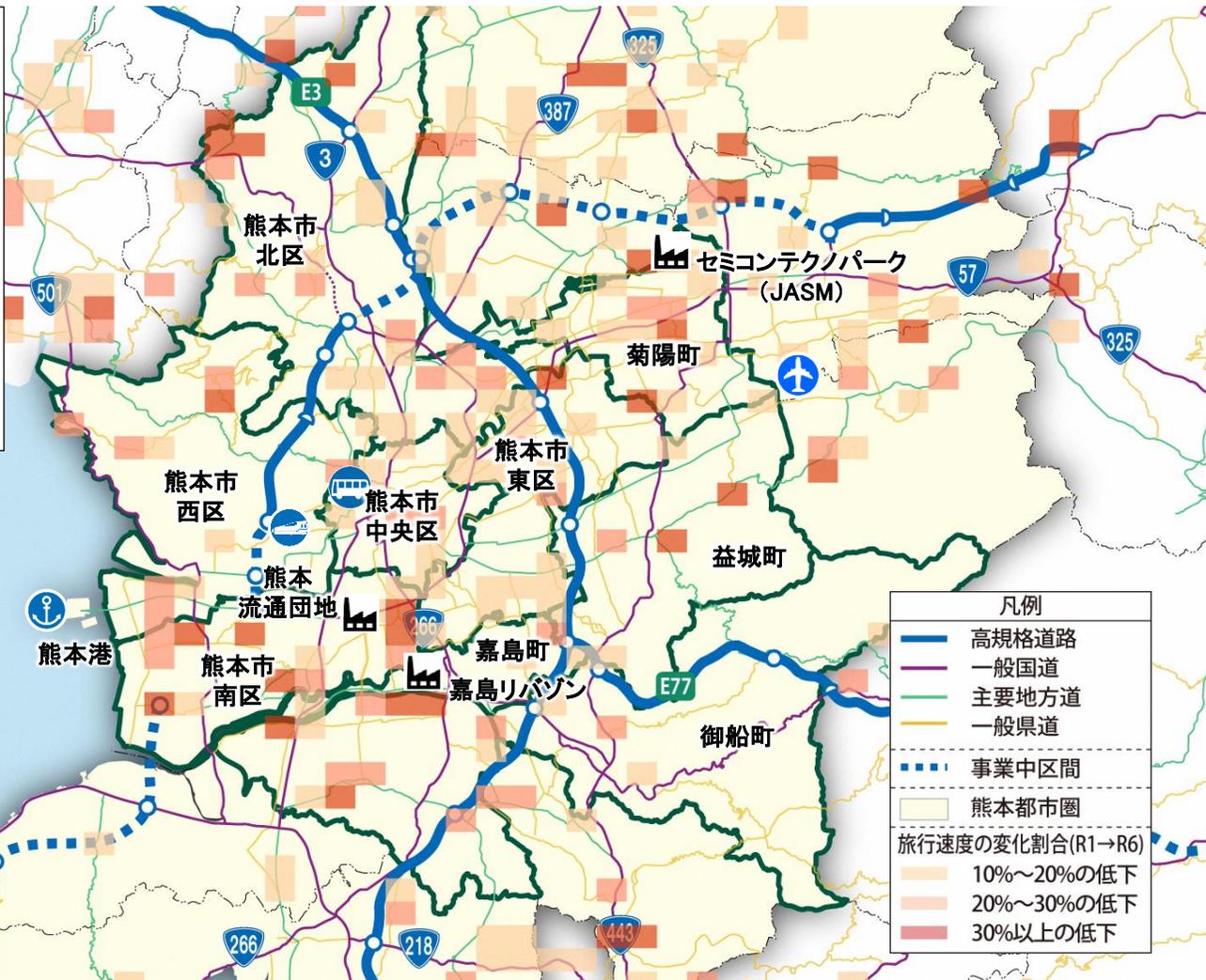
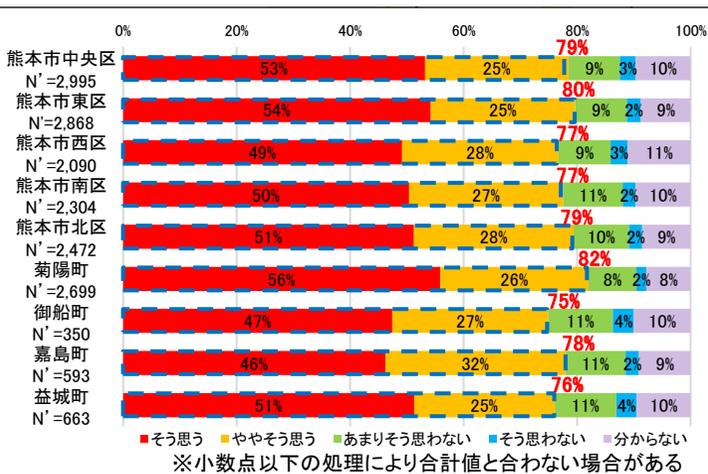
| 沿線地域 | 年間人身交通事故件数 | | | | |
|--------|------------|------|------|------|------|
| | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 |
| 熊本市中央区 | 491件 | 535件 | 544件 | 580件 | 470件 |
| 熊本市東区 | 412件 | 138件 | 409件 | 455件 | 377件 |
| 熊本市西区 | 136件 | 135件 | 173件 | 174件 | 143件 |
| 熊本市南区 | 150件 | 250件 | 256件 | 242件 | 218件 |
| 熊本市北区 | 270件 | 229件 | 262件 | 282件 | 283件 |
| 菊陽町 | 102件 | 140件 | 128件 | 184件 | 156件 |
| 御船町 | 25件 | 13件 | 14件 | 17件 | 14件 |
| 益城町 | 51件 | 49件 | 34件 | 40件 | 38件 |
| 嘉島町 | 52件 | 58件 | 61件 | 46件 | 52件 |

▲交通事故発生状況ヒートマップ

資料: 熊本県警交通事故ヒートマップ(過去3年間)

産業② 『産業を支える熊本都市圏内の広域的な道路ネットワークが不十分だと感じる』

- JASMの進出など沿線地域の活発な企業立地もあり、菊陽町などは近年、交通状況が悪化傾向にある。
- また、流通団地や嘉島リバゾンなど、物流企業等が多く立地する地域などにおいても同様の傾向にある。

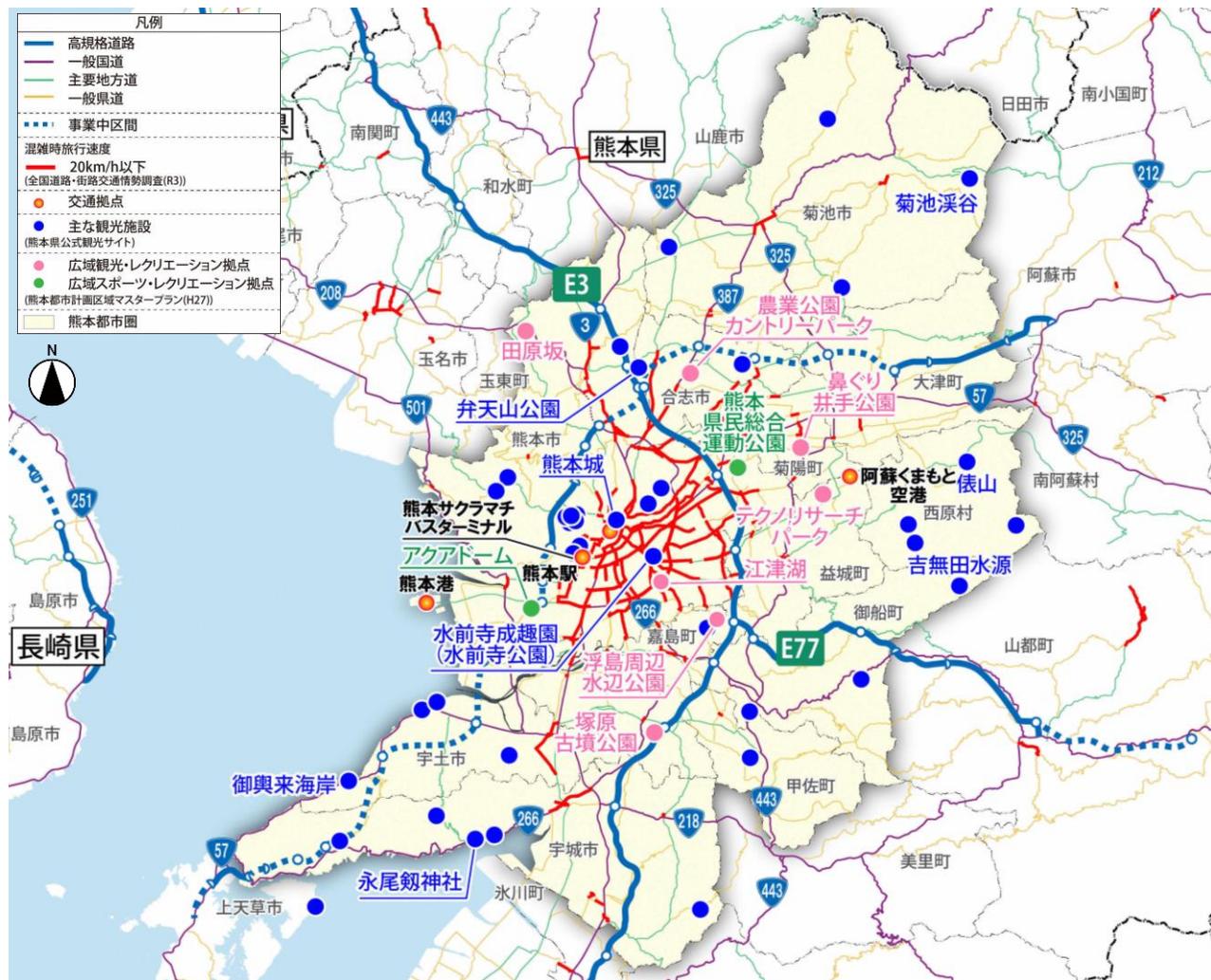
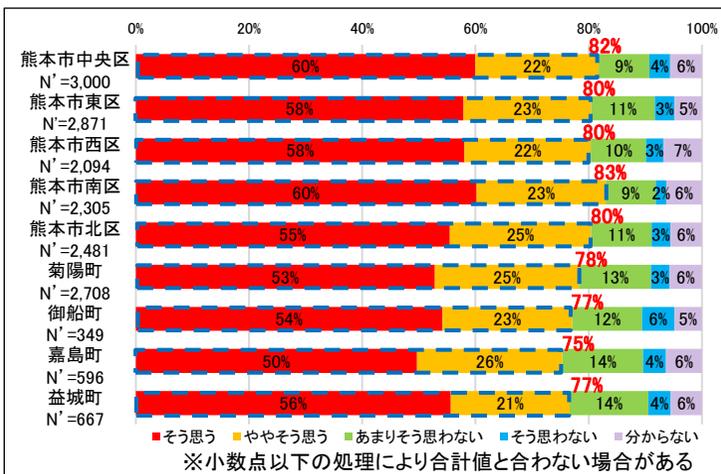


▲大型車の平均旅行速度の変化割合分布(R1→R6)

資料:ETC2.0データ(国土交通省提供) (R1.10→R6.10の大型車平日12時間平均旅行速度)

観光③ 『空港などから観光施設、また観光施設間のアクセス性が悪いと感じる』

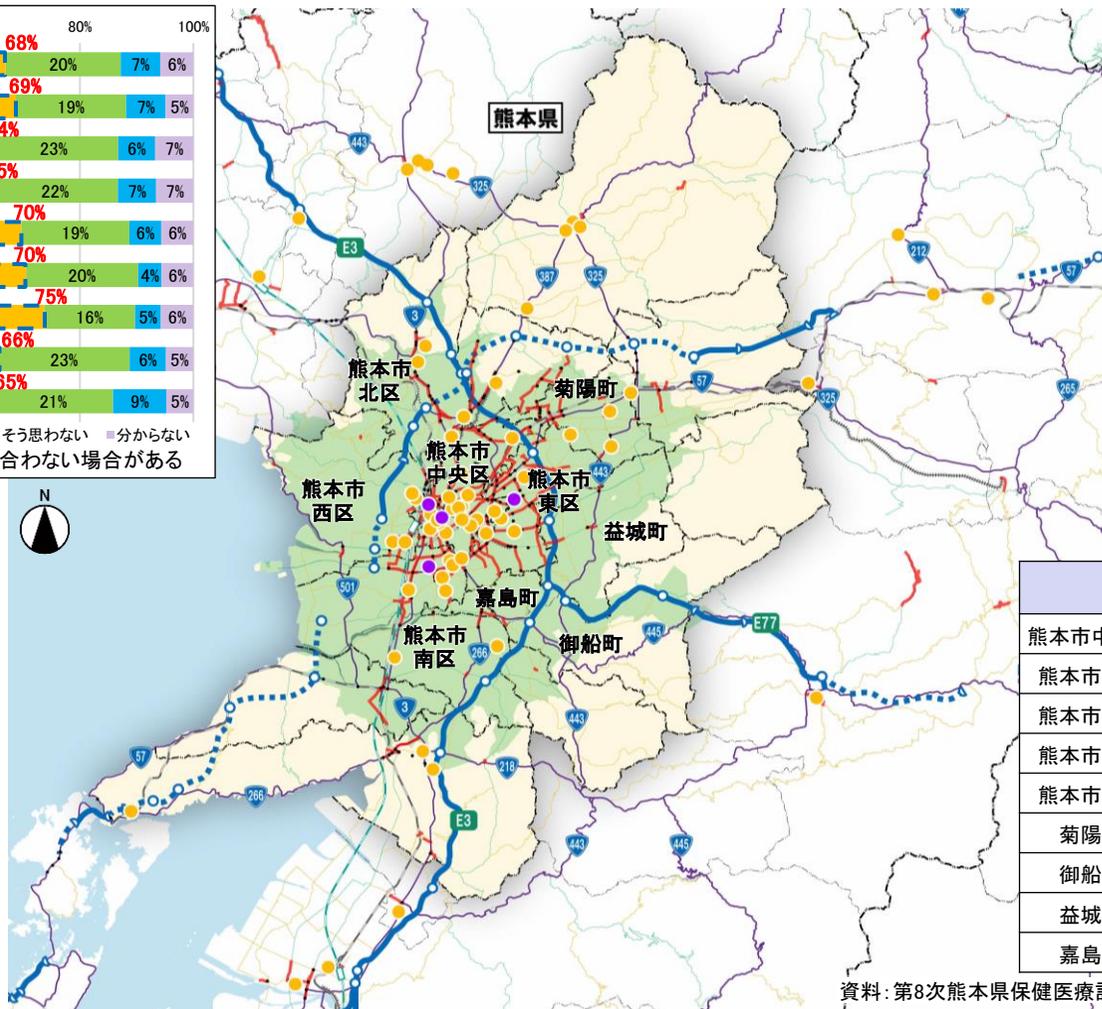
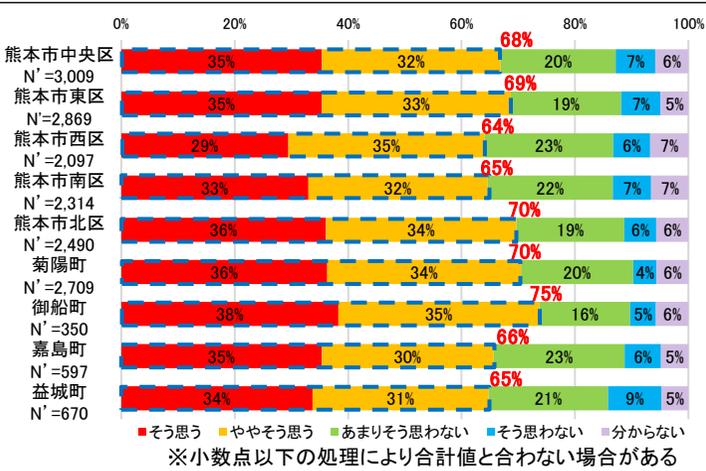
➤沿線地域には、空港や駅、港、バスターミナルなどの交通拠点や、熊本城をはじめ、水前寺成趣園、県民運動公園など観光施設、レクリエーション施設が点在しているが、交通混雑の発生している地域に位置する施設も多い。



▲主な観光施設の分布状況

医療④ 『救急医療施設までの円滑な搬送に不安を感じる』

➤ 県内に4か所のみである第三次救急医療施設は沿線地域である熊本市域（中央区、南区、東区）に集中し、第二次救急医療施設も熊本市に多く立地するなど、熊本市が県全体の中核的機能を担っている。



| | 第二次救急医療施設数 | 第三次救急医療施設数 |
|--------|------------|------------|
| 熊本市中央区 | 16 | 2 |
| 熊本市東区 | 3 | 1 |
| 熊本市南区 | 8 | 1 |
| 熊本市北区 | 7 | 0 |
| 熊本市西区 | 4 | 0 |
| 菊陽町 | 4 | 0 |
| 御船町 | 0 | 0 |
| 益城町 | 0 | 0 |
| 嘉島町 | 0 | 0 |

資料：第8次熊本県保健医療計画(R6)で規定される第3次、第2次医療機関

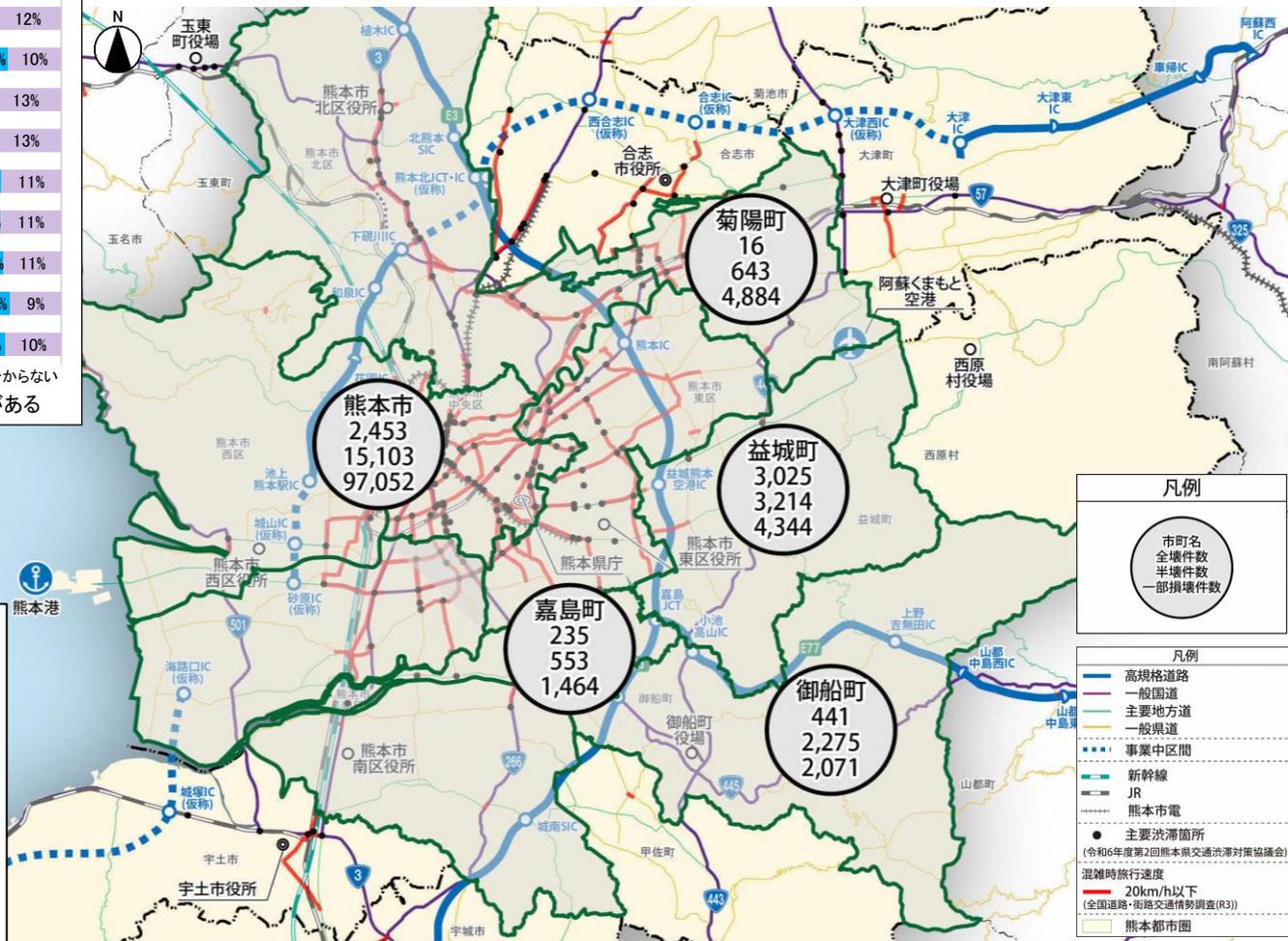
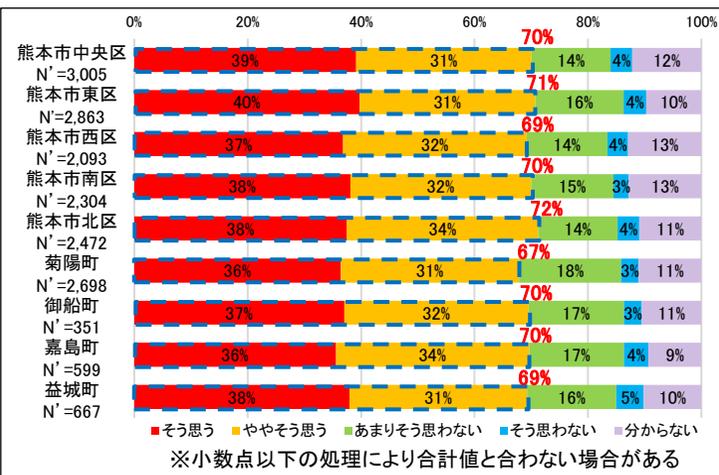


▲ 医療施設の分布状況と第三次救急医療施設からの30分圏域

資料：【時間圏域】全国道路・街路交通情勢調査昼間12時間平均旅行速度(R3)
※R7.10時点の道路網(熊本西環状道路(花園IC~池上熊本駅IC)は未開通)で算出

防災⑤ 『災害時にも機能する道路ネットワークが不足していると感じる』

▶熊本地震の沿線地域の家屋の被害状況でみると益城町や熊本市が件数が大きいなど差はあるものの、どの地域も被害は発生している。



H28熊本地震時の被災家屋数

| | | |
|--------|------|----------|
| 熊本都市圏内 | 全壊 | 7,734件 |
| | 半壊 | 30,335件 |
| | 一部損壊 | 135,386件 |
| | (計) | 173,455件 |
| 熊本都市圏外 | 全壊 | 932件 |
| | 半壊 | 3,191件 |
| | 一部損壊 | 10,464件 |
| | (計) | 14,586件 |

▲H28熊本地震時の被災家屋数

資料：熊本県「平成28(2016)年熊本地震等に係る被害状況について(第228報)」(平成29年3月28日現在)

5. 今後の進め方

(他事例における複数のルート帯案、
熊本都市圏の交通課題に対する取組み方針)

【参考】他事例のルート帯案 比較評価

香川県_高松環状道路(福岡町~檀紙町)

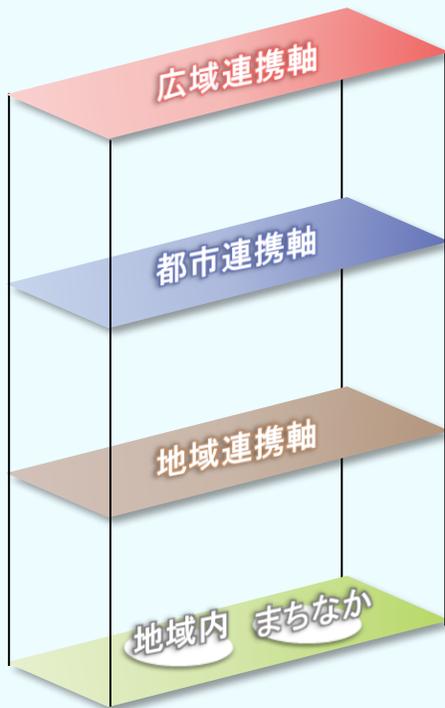
| 対策案の考え方 | | A案 全線バイパス案 | B案 バイパス案 (一部高松自動車道活用) | C案 現道改良案 (一部高松自動車道活用) | |
|-----------------------|------------------------------|--|--|--|--|
| 評価項目 | | 延長約10km | 延長約7km | 延長約6km | |
| 政策目標 | 渋滞緩和や交通事故の削減 | ① 渋滞の緩和 | ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和 | ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和 (A案よりは劣る) | ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和 (A案よりは劣る) |
| | | ② 安全性の向上による交通事故の削減 | ・交通が高松環状道路へ転換し、現道の混雑度が低下 ・高松環状道路と国道11号の機能分担により、現道の安全性が向上し、交通事故の削減が見込まれる | ・交通が高松環状道路へ転換し、現道の混雑度が低下 ・高松環状道路と国道11号の機能分担により、現道の安全性が向上し、交通事故の削減が見込まれる (A案よりは劣る) | ・交通が高松環状道路へ転換し、現道の混雑度が低下 ・高松環状道路と国道11号の機能分担により、現道の安全性が向上し、交通事故の削減が見込まれる (A案よりは劣る) |
| | 道路空間の適切な機能分担 | ③ 中央通り等の交通量転換 | ・交通が高松環状道路に転換し機能分担が見込まれる | ・交通が高松環状道路に転換し機能分担が見込まれる | ・交通が高松環状道路に転換し機能分担が見込まれる |
| | | ④ 歩行者・自転車利用者が快適な空間の確保 | ・中央通りの交通が高松環状道路へ転換し、歩行者・自転車利用者等の快適な空間の確保や道路空間の形成が可能となる | ・中央通りの交通が高松環状道路へ転換し、歩行者・自転車利用者等の快適な空間の確保や道路空間の形成が可能となる | ・中央通りの交通が高松環状道路へ転換するが、中央通りの機能の補完・拡充となるため、現況と大きな変化はない |
| | | ⑤ まちづくりとの整合 | ・サンポート高松地区等へのアクセシビリティの向上や現道交通が高松環状道路に転換し高松市が目指すウォークアブルなまちづくり (歩いて楽めるまちづくり) の推進が見込まれる | ・サンポート高松地区等へのアクセシビリティの向上や現道交通が高松環状道路に転換し高松市が目指すウォークアブルなまちづくり (歩いて楽めるまちづくり) の推進が見込まれる | ・サンポート高松地区等へのアクセシビリティの向上や現道交通が高松環状道路に転換し高松市が目指すウォークアブルなまちづくり (歩いて楽めるまちづくり) の推進が見込まれる |
| | 産業振興の支援 | ⑥ 高速道路・物流拠点間の定時性・速達性の向上 | ・高松自動車道と臨海部に集積する物流拠点までの定時性・速達性の向上が見込まれる | ・高松自動車道と臨海部に集積する物流拠点までの定時性・速達性の向上が見込まれる | ・高松自動車道と臨海部に集積する物流拠点までの定時性・速達性の向上が見込まれる |
| | | ⑦ 市場関連交通の円滑化 | ・高松中央卸売市場へのアクセシビリティの向上が見込まれる | ・高松中央卸売市場へのアクセシビリティの向上が見込まれる | ・高松中央卸売市場へのアクセシビリティの向上が見込まれる (A案・B案よりは劣る) |
| | 交流・人流の促進 | ⑧ 高速道路・市中心部間の定時性・速達性の向上 | ・高速道路と市中心部間のアクセシビリティの向上が見込まれる | ・高速道路と市中心部間のアクセシビリティの向上が見込まれる | ・高速道路と市中心部間のアクセシビリティの向上が見込まれる |
| | | ⑨ 空港・市中心部間の定時性・速達性の向上 | ・高松空港と市中心部の定時性・速達性の向上が見込まれる | ・高松空港と市中心部の定時性・速達性の向上が見込まれる | ・高松空港と市中心部の定時性・速達性の向上が見込まれる |
| | | ⑩ 路線バスの利便性の向上 | ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、路線バスの定時性の向上が見込まれる | ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、路線バスの定時性の向上が見込まれる (A案よりは劣る) | ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、路線バスの定時性の向上が見込まれる (A案よりは劣る) |
| 平時・災害時でも「安全・安心」な通行の確保 | ⑪ 救急搬送時の速達性の向上 | ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、医療施設までの速達性の向上が見込まれる | ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、医療施設までの速達性の向上が見込まれる (A案よりは劣る) | ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、医療施設までの速達性の向上が見込まれる (A案よりは劣る) | |
| | ⑫ 代替路の確保と防災拠点へのアクセスの向上 | ・国道11号等の代替路が確保でき、高速道路と防災拠点間のアクセシビリティの向上が見込まれる | ・国道11号等の代替路が確保でき、高速道路と防災拠点間のアクセシビリティの向上が見込まれる | ・国道11号等の代替路が確保でき、高速道路と防災拠点間のアクセシビリティの向上が見込まれる | |
| 配慮すべき事項 | 生活環境 | ⑬ 既存市街地への影響 | ・人口集積地を通過しない (緑辺部を通過する) ため比較的影響は小さい | ・市街地への影響が大きい | ・市街地への影響が大きい |
| | | ⑭ 大気質及び騒音等の影響 | ・現道沿線 (浜街道) への影響があるが、B案・C案と比較すると、人口集積地を通過しないため影響は小さい | ・市街地への影響が大きい (C案よりは小さい) | ・市街地への影響が大きい |
| | | ⑮ 重要な史跡等への影響 | ・重要な史跡等は回避するため影響は小さい | ・重要な史跡等は回避するため影響は小さい | ・重要な史跡等は回避するため影響は小さい |
| | 自然環境 | ⑯ 峰山 (鳥獣保護区) 付近を通過するルートであるがB案と比較すると影響は小さい (C案よりは大きい) | ・峰山 (鳥獣保護区) を通過するルートのため比較的影響は大きい | ・既に開発されている現道沿線の地形改変であるため影響は小さい | |
| 現況交通への影響 (施工性) | ・現道 (浜街道) への影響がある (C案よりは小さい) | ・現道 (浜街道) への影響がある (C案よりは小さい) | ・現道 (国道11号) への影響がある | | |
| 事業期間 | 建設に要する期間 | ・現道交通を確保しながら工事を進める必要があるため、事業期間は長い | ・現道交通を確保しながら工事を進める必要があるため、事業期間は長い | ・現道への影響区間が最も長く、現道交通を確保しながら工事を進める必要があるため、事業期間は最も長い | |
| 経済性 | 建設に要する費用 | 約2,400~2,700億円 (1kmあたり: 240~270億円) | 約2,200~2,500億円 (1kmあたり320~360億円) | 約4,600~4,900億円 (1kmあたり770~820億円) | |

- 都市交通の将来像の実現に向け、自動車やバスの「流れ」を良くし、公共交通への「転換」を促し、交通を「分散」させる取組みを公共交通施策と道路施策の両輪で進めていく。

道路の強化方針

| 強化方針 | 概要 |
|----------|-------------------------------------|
| 都市間の連絡強化 | 周辺都市との交流を迅速・確実に支え、物流効率化と災害時の代替ルート確保 |
| 拠点間の連携強化 | 環状・放射道路の強化による拠点間の迅速なアクセス確保 |
| 交通の円滑化 | 都市内道路の強化と時差出勤による交通分散等によるピーク時の混雑緩和 |

機能



『広域的な交通』に対応する広域連携交通ネットワーク

…熊本都市圏3連絡道路、中九州横断道路、九州中央自動車道など

『都市圏内交通』に対応する都市圏骨格交通ネットワーク

…国道325号(4車線化)、国道3号植木バイパスなど

『都市圏内交通』に対応する都市圏補助交通ネットワーク

…大津植木線多車線化など

『地域内・まちなか・補助幹線道路』交通に対応する補助ネットワーク

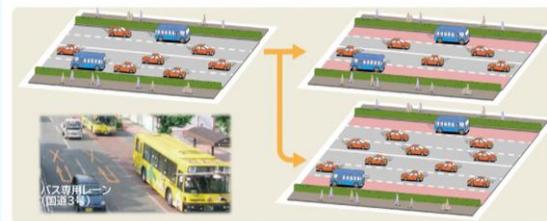
…交差点改良、信号制御の最適化など

公共交通の強化方針

| 強化方針 | 概要 |
|--------------|---|
| 機能強化 | 定時性や速達性の向上、幹線公共交通の輸送力強化等により、住民が使いやすくなる公共交通の提供 |
| 結節強化 | 乗り継ぎ利便性の向上により、車から公共交通へ転換促進 |
| 連携強化 | バス路線の再編や新技術等の活用により、誰もが使いやすい・移動しやすい交通ネットワークの構築 |
| 土地利用との連携 | 都市機能や居住の誘導と連携した公共交通の利用促進 |
| 持続可能な公共交通の確保 | 事業者の経営環境の改善や効率的なサービス提供と利便性向上を図る行政支援の検討 |

(取り組みの例)

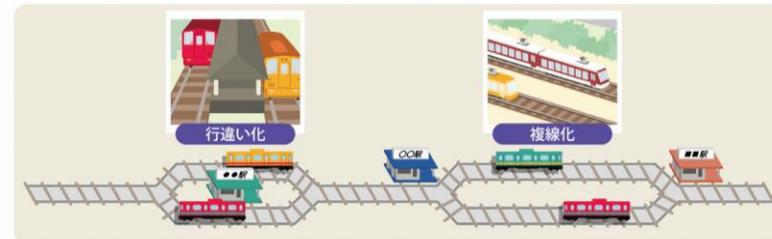
バス専用レーンや優先レーンの整備



道路空間の活用イメージ



輸送力の強化(豊肥本線の行違い化、複線化)

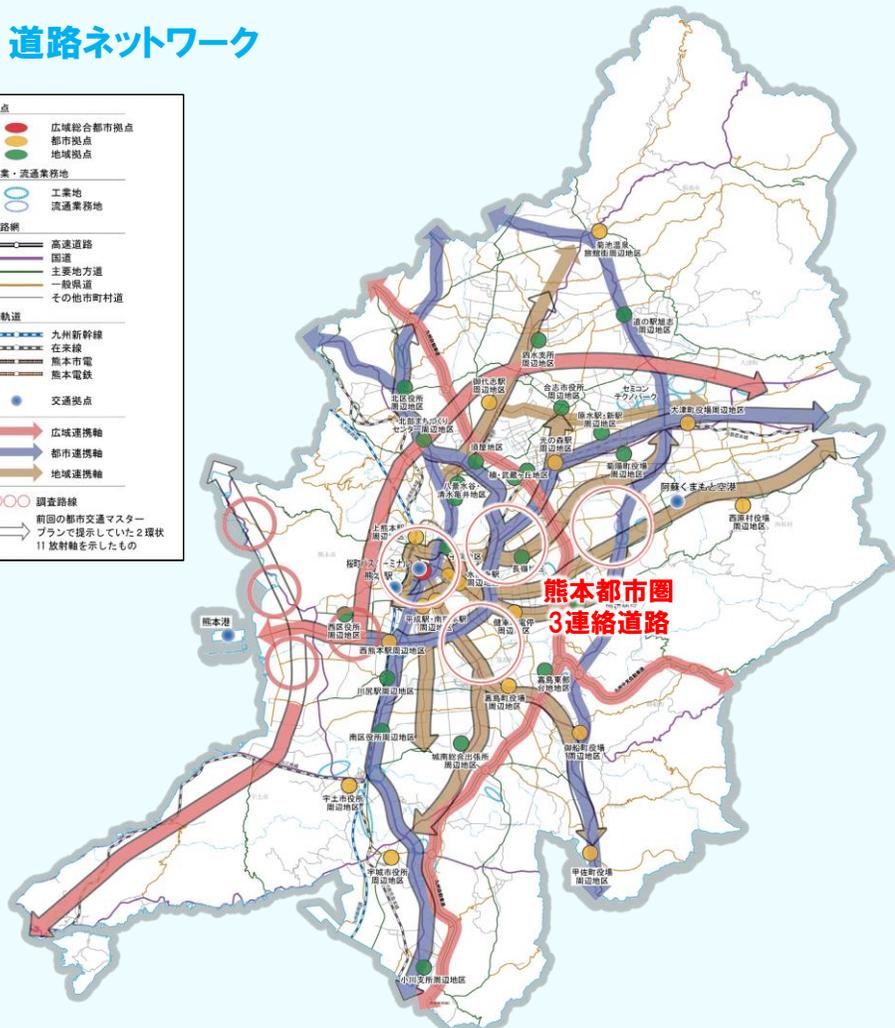


※ 行違い化: 駅で上り・下り列車の行き違いができる
 ※ 複線化: もともと単線だった路線に線路をもう1本増やして、上り・下り列車がそれぞれ別の線路を走れるようにする

- 熊本都市圏の道路ネットワークの将来像は、「2環状11放射の骨格幹線軸」を基本に、機能に応じた階層的なネットワークを組み合わせる。
- そのなかで熊本都市圏3連絡道路は、熊本都市圏内外や都市間の連携強化を担う広域的な交通ネットワークとして位置付けられている。

道路ネットワーク

| 拠点 | |
|--|-------------------------------------|
| ● | 広域総合都市拠点 |
| ● | 都市拠点 |
| ● | 地域拠点 |
| 工業・流通業務地 | |
| | 工業地 |
| | 流通業務地 |
| 道路網 | |
| | 高速道路 |
| | 国道 |
| | 主要地方道 |
| | 一般県道 |
| | その他市町村道 |
| 鉄軌道 | |
| | 九州新幹線 |
| | 在来線 |
| | 熊本市電 |
| | 熊本電鉄 |
| ● | 交通拠点 |
| 交通軸 | |
| | 広域連携軸 |
| | 都市連携軸 |
| | 地域連携軸 |
| ○ | 調査路線 |
| | 前回の都市交通マスタープランで提示していた2環状11放射軸を示したもの |



都市間の連携強化

(10分・20分構想)



「10分20分構想」とは、熊本市中心部から高速道路ICまでを約10分で結ぶ循環型ネットワーク、熊本空港までを約20分で結ぶ定時性・速達性を兼ね備えたネットワークを構築する構想。