資料２

＜令和８年度＞

熊本都市圏総合交通戦略協議会
（現行アクションプラン）

令和８年８月２１日（金）

＜目 次＞

１．熊本都市圏総合交通戦略の概要

２．成果指標に対する評価

（１）施策の進捗状況

（２）成果指標の達成度

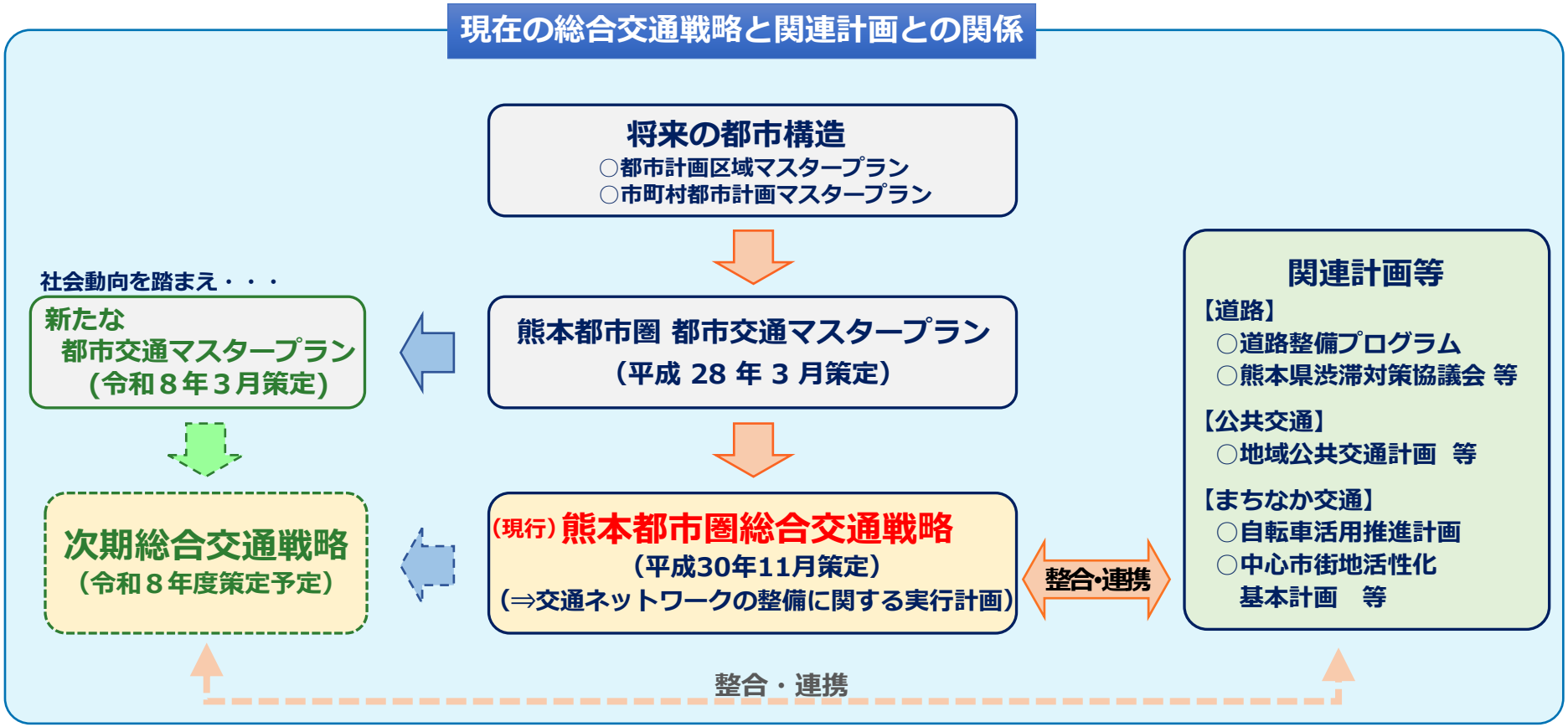
（３）指標毎の達成状況

（４）現行総合交通戦略の課題

３．今後のスケジュール

１．熊本都市圏総合交通戦略の概要

熊本都市圏の第４回熊本都市圏パーソントリップ調査に基づいて検討された「熊本都市圏 都市交通マスタープラン（平成28年）」で提示された、将来の都市像や交通体系のあり方と施策を、戦略的に推進するための具体的な取り組み方を示す実行計画である「**熊本都市圏総合交通戦略**」を平成３０年１１月に策定。



1．熊本都市圏総合交通戦略の概要

総合交通戦略の基本施策と戦略目標

公共交通	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
道路	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
まちなか交通	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

基本施策の概要

公共交通

■基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
・路面電車の延伸　・交通結節点の整備　・空港アクセスの改善 等
■バス路線網の再編
・バス路線網の再編
■コミュニティ交通の拡充
・コミュニティ交通の導入
■公共交通の利用促進、防災力の向上
・公共交通案内情報の提供　・広域交通拠点の防災力の強化 等

道路

■２環状１１放射道路網の形成
・骨格幹線道路の整備
■交差点改良による交通円滑化
・環状道路等の主要交差点の立体化
■多核連携、防災機能向上に資する道路整備
・拠点等周辺の道路整備　・緊急輸送道路の無電柱化、橋梁耐震補強
■基幹公共交通軸と一体となった道路整備
・バス路線の走行環境改善

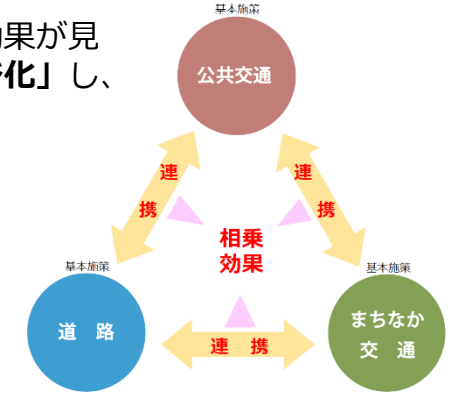
まちなか交通

■中心市街地の拠点機能の向上
・交通センターバスターミナル整備　・熊本駅白川口駅前広場整備
■歩行空間ネットワークの形成
・シンボルプロムナードの整備
■自転車ネットワークの形成
・市街地部の自転車走行空間整備　・中心市街地の自転車駐輪対策

連携パッケージの概要

一体的に取り組むことにより相乗的な効果が見込まれる**「複数の施策」**を**「パッケージ化」**し、新たな連携のあり方を提案

連携パッケージ



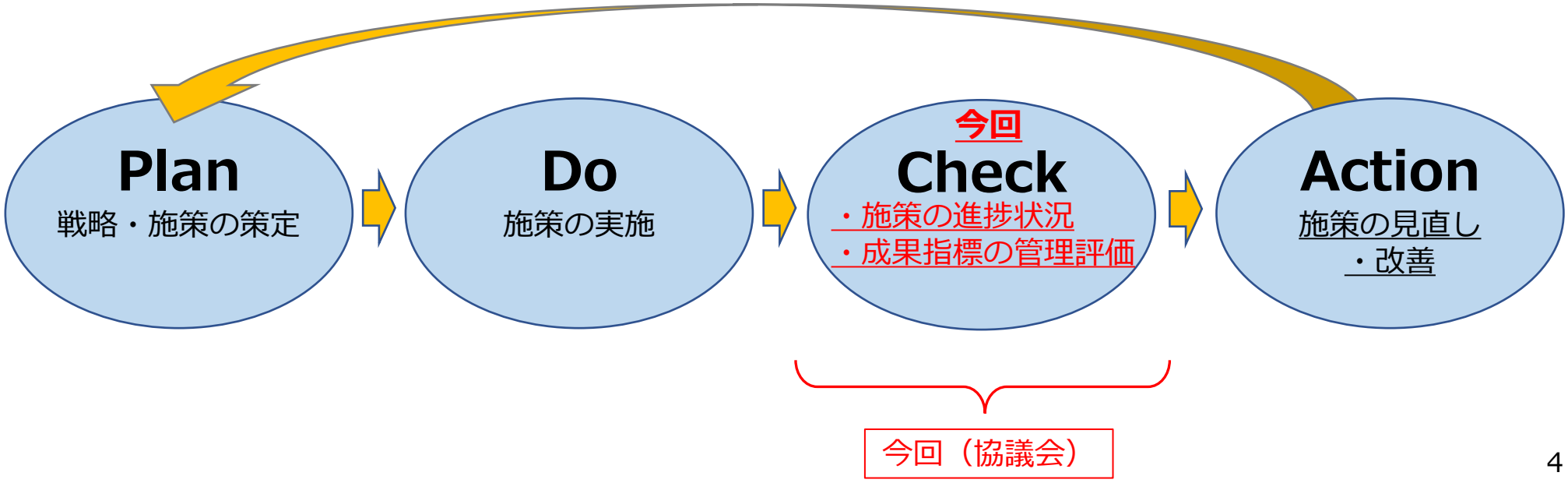
公共交通 × 道 路
例えば・・
『４車線化整備』　×
『沿道バス停付近の駐輪場整備』 × 『コミュニティ交通の導入検討』
＝ **『自動車交通の円滑化とバスの利便性向上』** の相乗効果

道 路 × まちなか交通
例えば・・
『中心市街地の広域交通拠点の整備』　×
『拠点までのアクセス性を向上させる道路整備』
＝**『中心市街地における広域交通拠点の利便性(機能)向上』**の相乗効果

公共交通 × まちなか交通
例えば・・
『路面電車の電停改良』　×　『サイクル＆ライド用の駐輪場の整備』　×
『自転車走行空間整備』
＝**『公共交通による来街のしやすさと中心市街地の回遊性向上』**の相乗効果

1．熊本都市圏総合交通戦略の概要

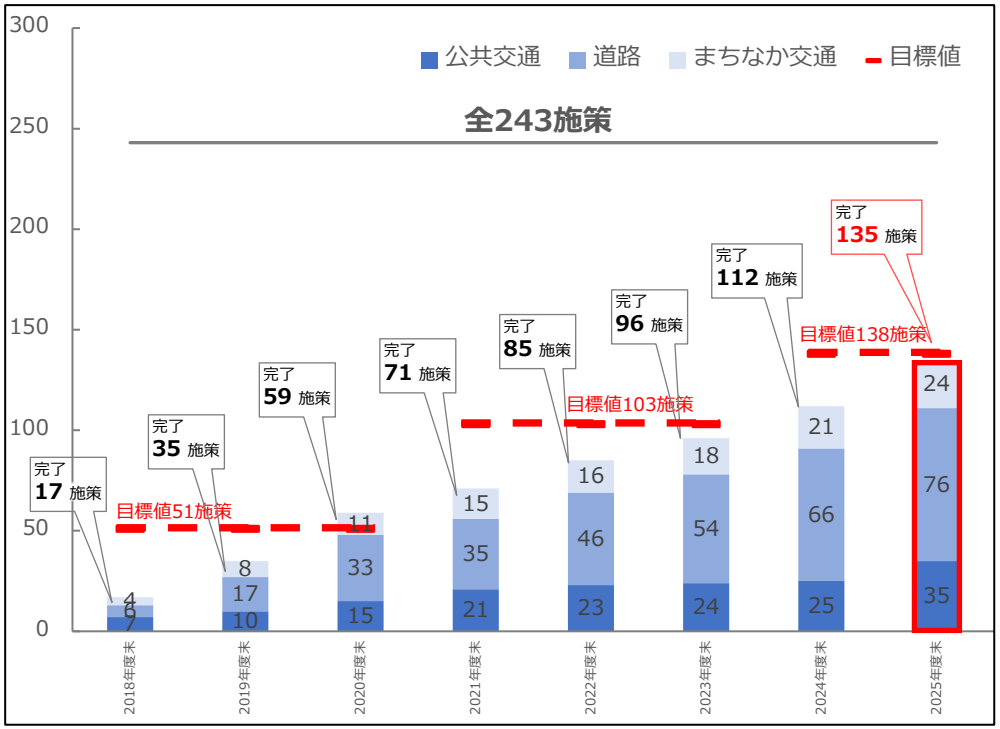
- 総合交通戦略では、「主要施策」「事業主体」「対象地域」「整備スケジュール」などを示し、その進捗管理や効果検証をもとに必要な見直しを行いながら、着実かつ継続的に実施。
- 2022年度（短期終了後１年経過時点）及び2026年度（最終年の次の年）には、施策の進捗状況・成果指標の達成状況を確認しながら評価し、必要に応じて総合交通戦略を見直し・改善。
- 2023年度に実施した協議会（中間評価）では、施策の進捗状況は**218施策**のうち**70施策**が完了。**134施策**が事業中となるなど概ね順調に進捗しており、短期施策は**約9割**が完了。
- 成果指標の評価では、公共交通利用者数がコロナ禍の影響を受けた一方、拠点整備や道路整備による効果が一部で確認され、未完了施策の進捗や施策の見直し・追加（27施策）を進めた。



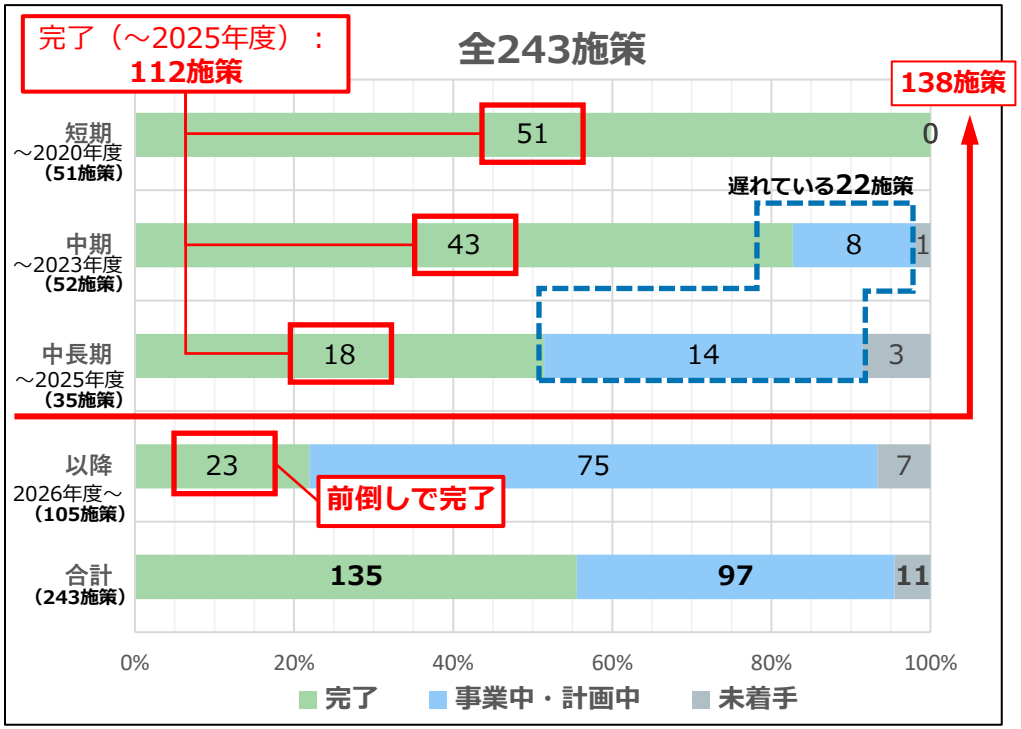
2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況

- 2025年度（令和７年度）末時点で実施施策数は**243施策**。このうち、2025年度末に完了予定の**138施策**のうち**112施策**が完了したほか、2026年度以降に完了予定の**23施策**を前倒しで完了した結果、完了施策数は**135施策**となり、完了率は**98%**※となっている。（図-1,2参照）
  ※完了率＝完了施策数 ÷ 2025年度までの完了予定施策数
- 完了施策の内訳は、短期**51施策**、中期**43施策**、中長期**18施策**及び前倒し完了**23施策**である。（図-2参照）
- 中期・中長期施策のうち、**22施策**で当初予定からの**遅れ**が生じている。（図-2参照）
- 未完了施策の内訳は、事業中・計画中が**97施策**、**未着手が11施策**である。（図-2参照）



図－1　各年度における完了状況



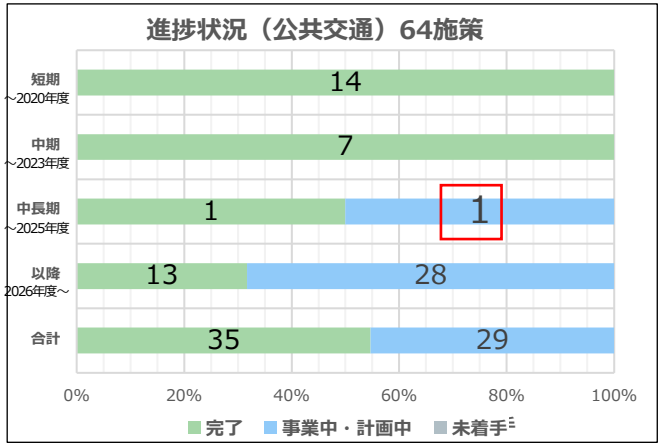
図－2　目標期間における進捗状況

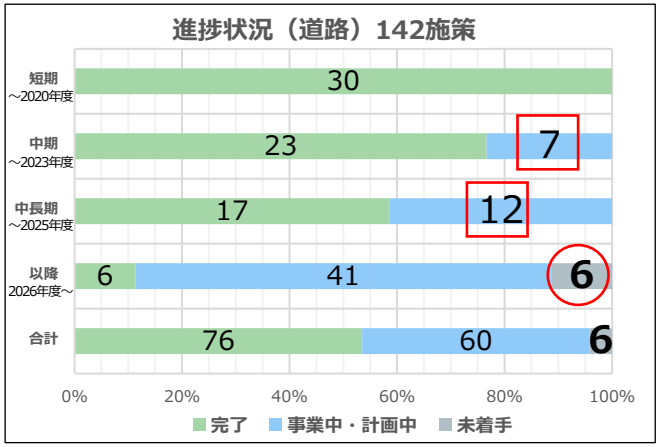
2．成果指標に対する評価

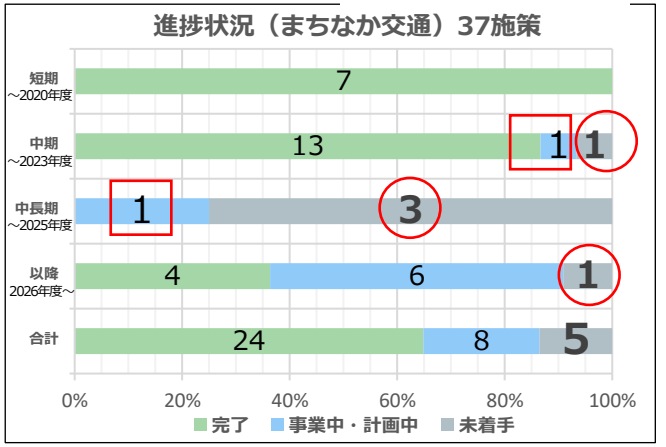
（1）施策の進捗状況　～未着手の施策～

- 2025年度末時点で、**11施策**が**未着手**（道路：６施策、まちなか交通：５施策）
- 未着手の主な理由は、他事業調整などの**外的要因**によるものや、優先順位の見直しが挙げられる。

○：未着手　□：遅れている







	基本施策	施策No.	施策名	実施主体	完了時期	未着手の理由	状況
①	道路	80	県道熊本玉名線((都)池田町花園線　熊本市西区上熊本2丁目)整備	熊本市	以降（2026～）	外的要因（他事業調整）	未着手
②		126	(都)高平麻生田線(熊本市北区高平1丁目～熊本市北区清水本町)整備	熊本市	以降（2026～）	外的要因（他事業調整）	未着手
③		140	(都)下南部画図線(熊本市東区西原3丁目～熊本市東区若葉6丁目)整備	熊本市	以降（2026～）	外的要因（他事業調整）	未着手
④		143	(都)新外秋津線(熊本市東区小峯1丁目～熊本市東区佐土原1丁目)整備	熊本市	以降（2026～）	外的要因（他事業調整）	未着手
⑤		144	(都)新土河原出水線(熊本市南区田迎6丁目～熊本市中央区国府4丁目)整備	熊本市	以降（2026～）	外的要因（他事業調整）	未着手
⑥		161	市道住吉赤星線(菊池市出田～菊池市泗水町住吉)整備	菊池市	以降（2026～）	優先順位の見直し	未着手
⑦	まちなか交通	207	県道熊本高森線(熊本市)自転車走行空間整備	熊本市	以降（2026～）	優先順位の見直し	未着手
⑧		218	市道安政町第3号線(熊本市中央区九品寺1丁目)自転車走行空間整備	熊本市	中期（～2023）	優先順位の見直し	未着手
⑨		219	市道萩原町出水2丁目第1号線(熊本市中央区国府3丁目～出水1丁目)自転車走行空間整備	熊本市	中長期（～2025）	優先順位の見直し	未着手
⑩		221	市道健軍2丁目尾ノ上2丁目第1号線(熊本市東区健軍2丁目～健軍1丁目)自転車走行空間整備	熊本市	中長期（～2025）	優先順位の見直し	未着手
⑪		222	市道東町1丁目画図東2丁目第1号線(熊本市東区健軍3丁目～健軍本町)自転車走行空間整備	熊本市	中長期（～2025）	優先順位の見直し	未着手

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了に遅れが生じている施策～

- 2025年度末時点で、**22施策**で**遅れ**が生じている（公共交通:1施策、道路:19施策、まちなか交通:2施策）
- 遅れている主な理由は、用地難航や他事業調整などの**外的要因**によるものが大半を占めており、その他としては事業内容や優先順位の見直しなどが挙げられる。

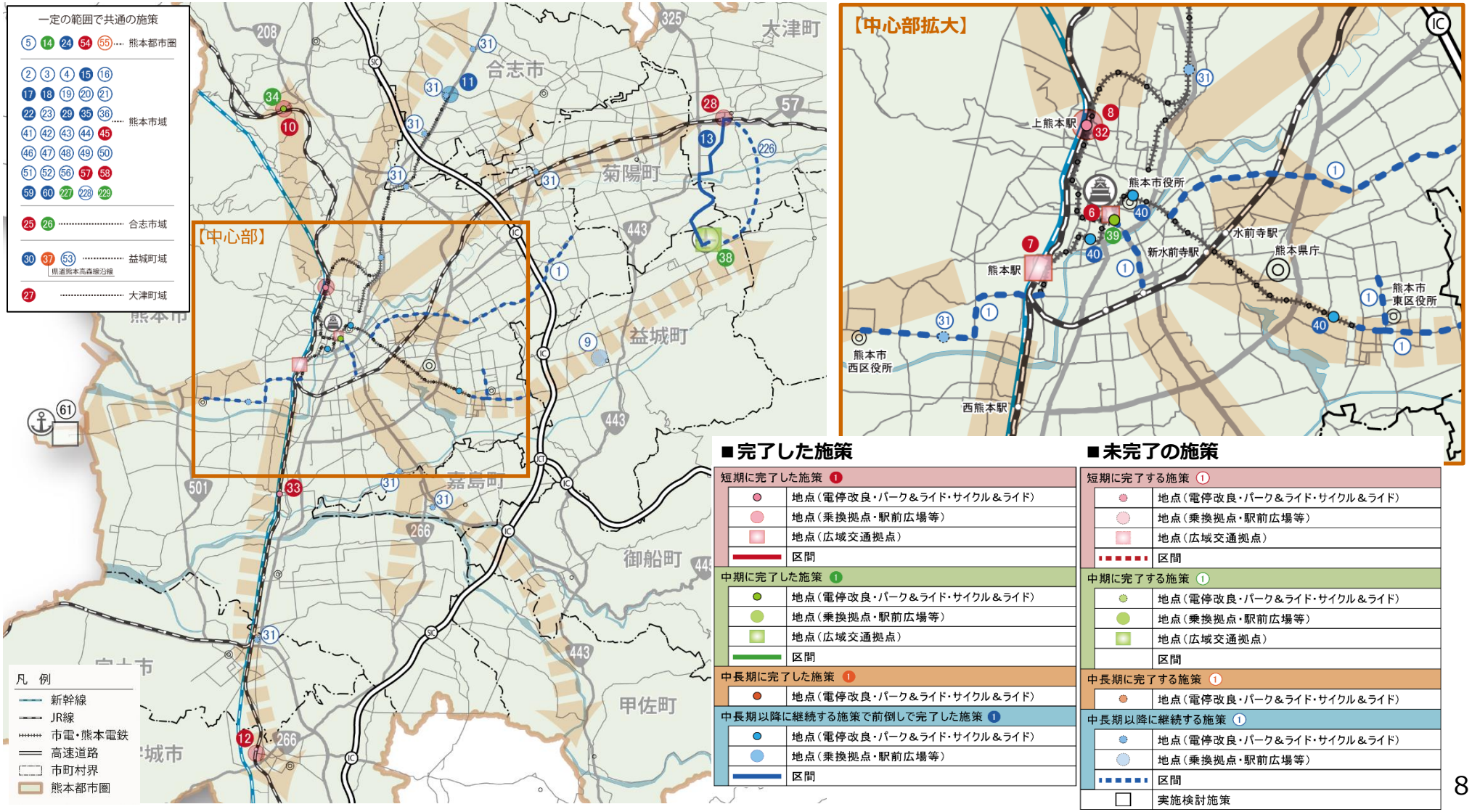
	基本施策	施策No.	施策名	実施主体	完了時期	遅れている理由	状況
①	公共交通	55	交通事業者の災害時における事業継続計画(BCP)の策定	交通事業者	中長期（～2025）	優先順位の見直し	事業中
②	道路	68	県道堂園小森線(布田拡幅その2　西原村布田)整備	熊本県	中長期（～2025）	外的要因（用地等）	事業中
③		69	県道堂園小森線(小谷拡幅　益城町小谷)整備	熊本県	中長期（～2025）	外的要因（用地等）	事業中
④		109	県道中小野浦川内線(竹崎工区　宇城市松橋町竹崎)整備	熊本県	中期（～2023）	外的要因（用地等）	事業中
⑤		112	県道今吉野甲佐線(田口工区　甲佐町田口)整備	熊本県	中長期（～2025）	外的要因（用地等）	事業中
⑥		114	県道原植木線(吉富工区　菊池市泗水町吉富)整備	熊本県	中長期（～2025）	外的要因（用地等）	事業中
⑦		118	国道387号(合志市御代志)歩道整備	熊本県	中期（～2023）	外的要因（用地等）	事業中
⑧		119	国道501号(飽田バイパス　熊本市西区中島町～南区銭塘)整備	熊本市	中期（～2023）	外的要因（用地等）	事業中
⑨		141	市道龍田3丁目龍田4丁目第1号線(熊本市北区龍田3丁目～龍田4丁目)整備	熊本市	中期（～2023）	外的要因（用地等）	事業中
⑩		152	市道建山・黒石原線他(合志市豊岡)整備	合志市	中期（～2023）	外的要因（用地等）	事業中
⑪		156	市道南段原線((都)北段原線　宇土市神馬町)整備	宇土市	中長期（～2025）	外的要因（用地等）	事業中
⑫		159	仮称・松橋駅西線(宇城市不知火町高良)整備	宇城市	中期（～2023）	外的要因（用地等）	事業中
⑬		160	市道新村田島線(菊池市七城町蘇崎～菊池市泗水町田島)整備	菊池市	中長期（～2025）	外的要因（用地等）	事業中
⑭		162	市道北岸線(菊池市泗水町吉富～菊池市泗水町田島)整備	菊池市	中長期（～2025）	外的要因（用地等）	事業中
⑮		170	国道３号(南高江地区　熊本市南区近見町7丁目～南高江町5丁目)無電柱化	国土交通省	中期（～2023）	外的要因（地下埋設物等）	事業中
⑯		175	市道二本木3丁目世安町第1号線(熊本市西区二本木3丁目～熊本市中央区世安町)無電柱化	熊本市	中長期（～2025）	外的要因（地下埋設物等）	事業中
⑰	まちなか交通	217	市道花畑町九品寺4丁目第1号線(熊本市中央区九品寺1丁目～九品寺4丁目)自転車走行空間整備	熊本市	中期（～2023）	関係機関協議難航	事業中
⑱	道路	239	横野矢部線（滝尾工区）	熊本県	中長期（～2025）	外的要因（軟弱地盤対策）	事業中
⑲		242	市道上群中林線整備	合志市	中長期（～2025）	外的要因（他事業調整）	事業中
⑳		244	町道中早川北早川線（甲佐町早川）整備	甲佐町	中長期（～2025）	外的要因（用地等）	事業中
㉑		245	町道大町塔ノ木線（甲佐町早川）整備	甲佐町	中長期（～2025）	外的要因（用地等）	事業中
㉒	まちなか交通	246	駐車場の適正配置・集約駐車施設の整備促進（財政支援）	熊本市	中長期（～2025）	事業内容の見直し	計画中

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了施策（公共交通）～ **全65施策**

2025年度までに完了予定の**23施策**のうち**22施策**が完了したほか、2026年度以降に完了予定の**13施策を前倒しで完了**した結果、完了施策数は**35施策となり、**完了率は**152%**※となっている。

※完了率＝完了施策数 ÷ 2025年度までの完了予定施策数



2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～主な完了施策（公共交通）～

（公共交通 No.6）
広域交通拠点の整備（桜町バスターミナル）



（公共交通 No.7）
広域交通拠点の整備（熊本駅白川口バスターミナル）



（公共交通 No.11）
交通結節点の整備（御代志駅前広場）



（公共交通 No.35）
サイクル＆ライド用の駐輪場（新水前寺駅：東側）

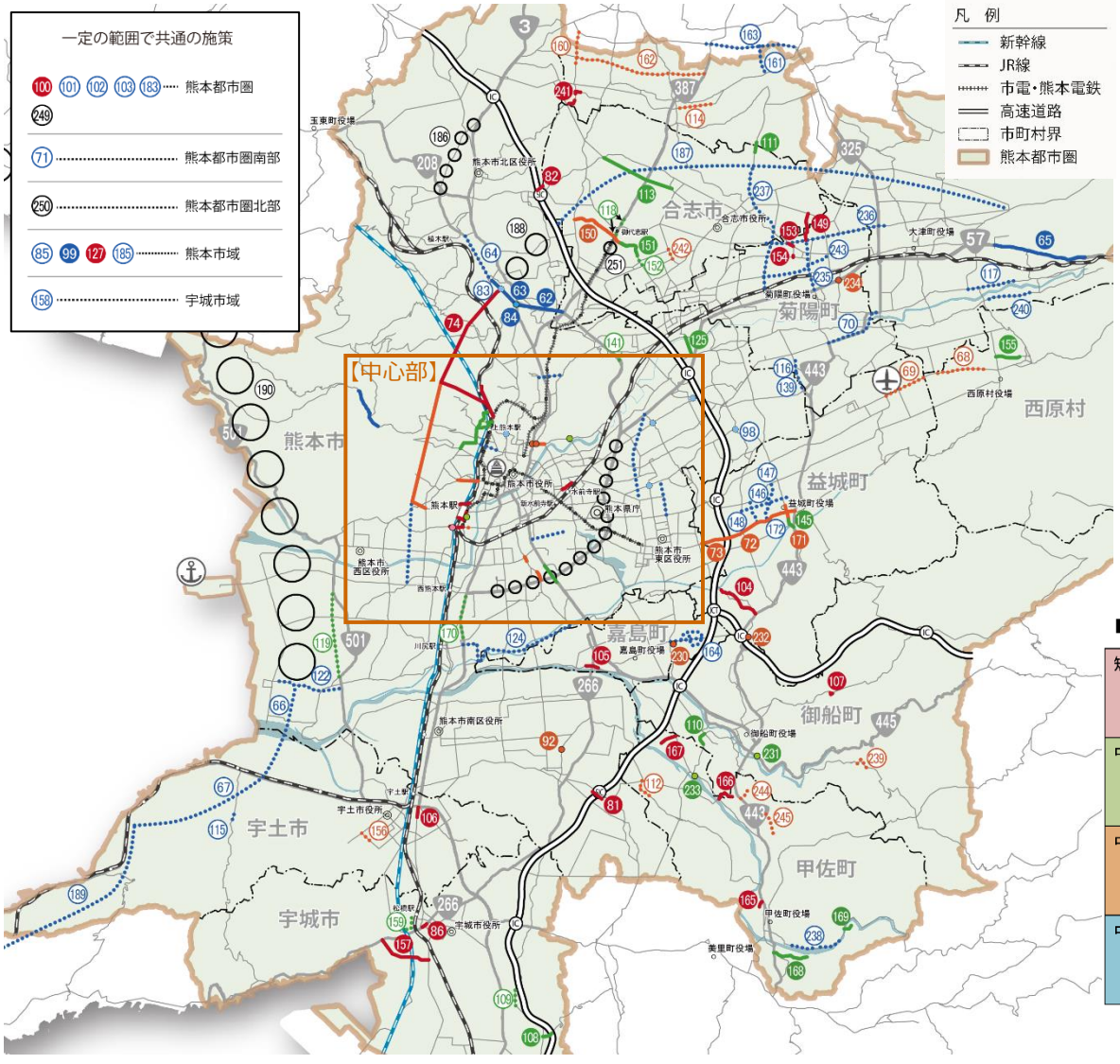


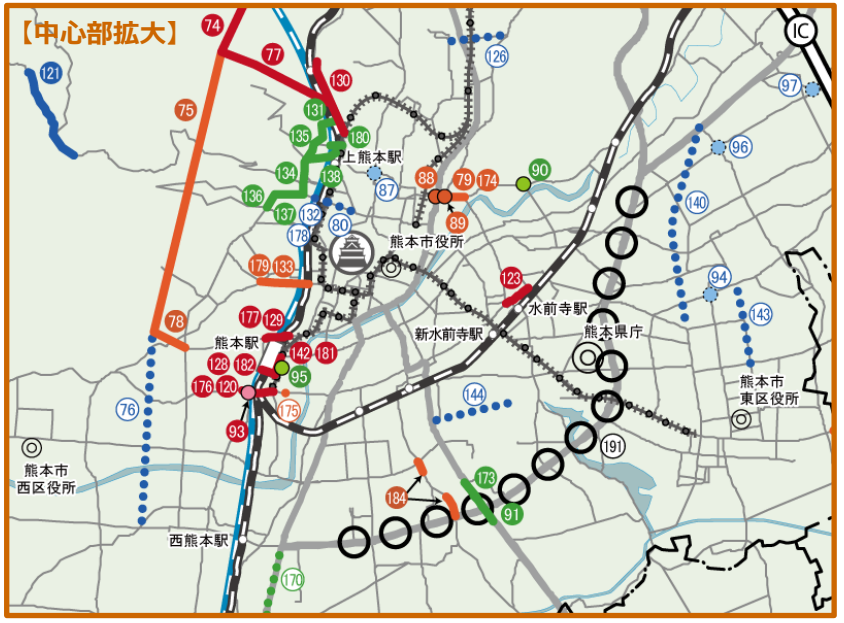
2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了施策（道路）～　**全149施策**

2025年度までに完了予定の**89施策**のうち**70施策**が完了したほか、2026年度以降に完了予定の**6施策**を**前倒しで完了**した結果、完了施策数は**76施策**となり、完了率は**85%**※となっている。

※完了率＝完了施策数 ÷ 2025年度までの完了予定施策数





■完了した施策

短期に完了した施策 ❶	
○	地点
━	区間
中期に完了した施策 ❶	
○	地点
━	区間
中長期に完了した施策 ❶	
○	地点
━	区間
中長期以降に継続する施策（前倒し完了施策） ❶	
○	地点
━	区間

■未完了の施策

短期に完了する施策 ❶	
○	地点
┅	区間
中期に完了する施策 ❶	
○	地点
┅	区間
中長期に完了する施策 ❶	
○	地点
┅	区間
中長期以降に継続する施策 ❶	
○	地点
┅	区間
○○○○○	実施検討施策

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～主な完了施策（道路）～

（道路 No.75）
熊本西環状道路（池上工区）の整備



（道路 No.72）
県道熊本高森線（益城町広崎～寺迫）４車線化整備



（道路 No.91）
国道266号田井島交差点の交差点改良



（道路 No.105）
県道熊本嘉島線（上仲間工区）の整備

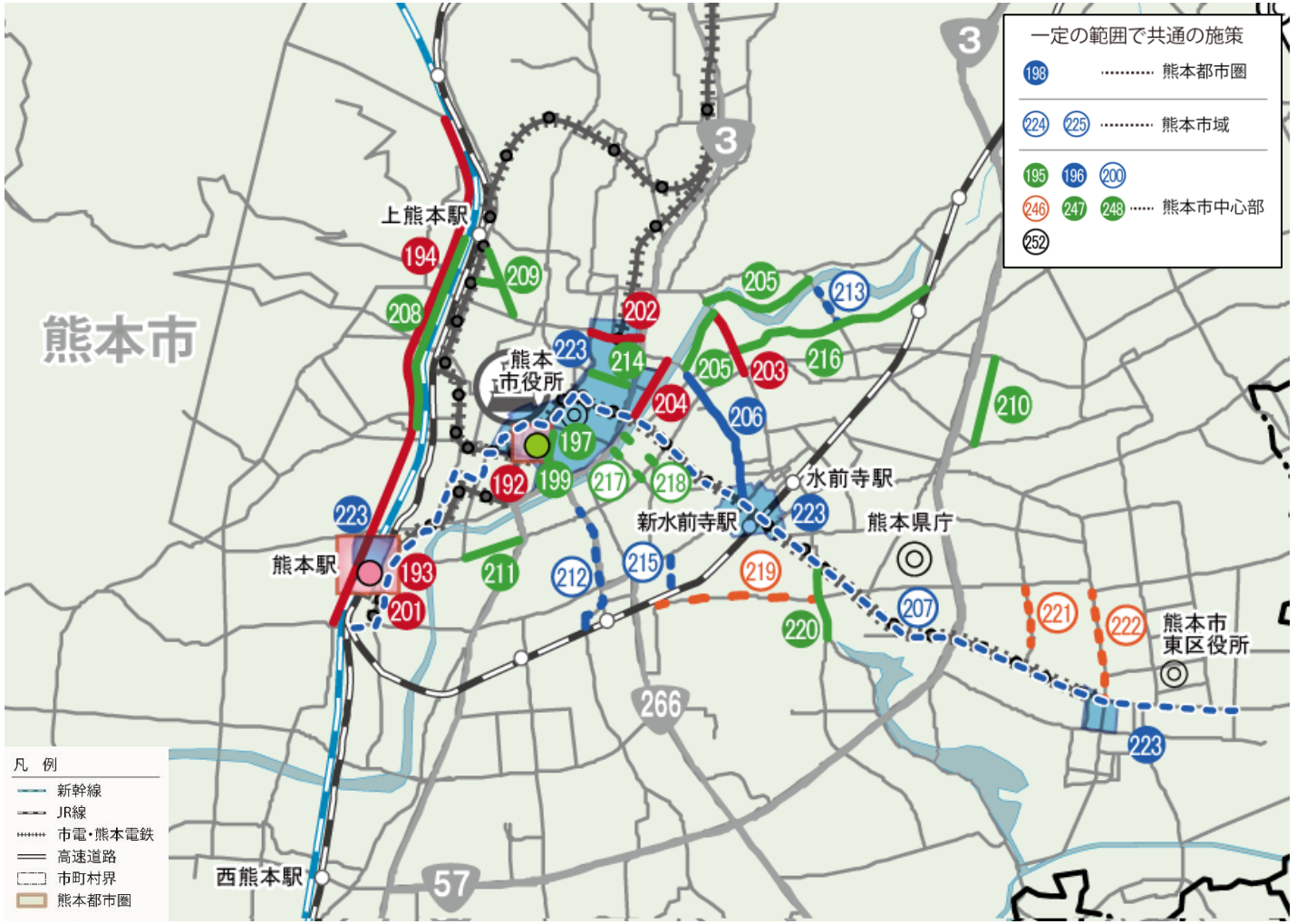


2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了施策（まちなか交通）～　**全38施策**

2025年度までに完了予定の**26施策**のうち**20施策**が完了したほか、2026年度以降に完了予定の**4施策**を**前倒し**で完了した結果、完了施策数は**24施策**となり、完了率は**92%**※となっている。

※完了率＝完了施策数 ÷ 2025年度までの完了予定施策数



■**完了した施策**

短期に完了した施策 ❶	
	地点
	地点（広域交通拠点）
	区間
中期に完了した施策 ❶	
	地点
	区間
中長期に完了した施策 ❶	
	区間
中長期以降に継続する施策（前倒し完了施策）❶	
	自転車放置禁止区域内の取締
	区間

■**未完了の施策**

短期に完了する施策 ①	
	地点
	地点（広域交通拠点）
	区間
中期に完了する施策 ①	
	地点
	区間
中長期に完了する施策 ①	
	区間
中長期以降に継続する施策 ①	
	自転車放置禁止区域内の取締
	区間

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～主な完了施策（まちなか交通）～

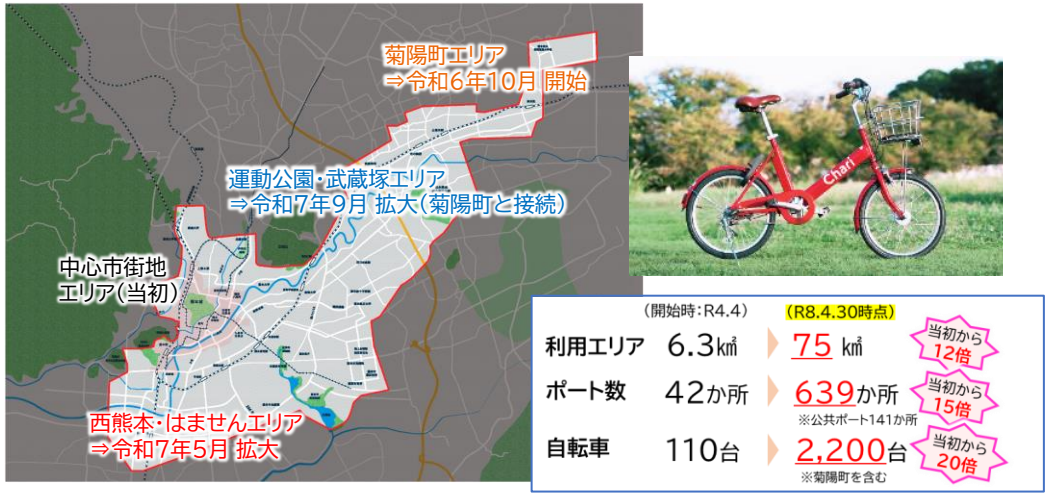
（まちなか交通 No.199）
シンボルプロムナード等の整備（サクラマチ）



（まちなか交通 No.201）
サイクル＆ライド用の駐輪場整備（熊本駅）



（まちなか交通 No.248）
シェアサイクル導入（実証実験を経て令和６年４月から本格導入）



	（開始時：R4.4）	（R8.4.30時点）	
利用エリア	6.3㎢	75 ㎢	当初から12倍
ポート数	42か所	639か所 ※公共ポート141か所	当初から15倍
自転車	110台	2,200台 ※菊陽町を含む	当初から20倍

（まちなか交通 No.203）
自転車走行空間整備（市道子飼本町大江6丁目第1号線）



2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了施策（公共交通×道路）～

「公共交通」施策と「道路」施策を一体的に取り組むことで、基幹公共交通の機能強化や交通結節点の機能強化及び広域交通拠点（空港）への公共交通アクセス改善を図る。

【連携パッケージ】公共交通　✕　道路

●●●● ：完了施策　○○○○ ：未完了施策

パッケージ		内容（パッケージの考え方）	施策		パッケージ施策の進捗状況・評価
①基幹公共交通の機能強化	植木方面	植木方面のバス路線網再編や交通結節点の整備と併せて、バス路線の道路整備を行い、基幹公共交通のさらなる機能強化を図る	公共交通	15	• バス路線網再編と植木駅の交通結節点整備は完了している。 • 道路施策は実施中であり、パッケージ施策としては一部未完了となっている。
			道路	87	
	合志・菊池方面 (御代志周辺)	御代志駅での交通結節点整備と併せて結節点の利便性を向上させる周辺道路整備を行うとともに、バス路線網の再編を行うなど、基幹公共交通のさらなる機能強化を図る	公共交通	11 16 25 26	• 御代志駅の交通結節点整備、バス路線網再編及び一部道路整備は完了している。 • パッケージを構成する施策は全て完了しておらず、一部の道路施策が継続中である。
			道路	118 150 151 152	
	菊陽・大津方面	菊陽・大津方面のバス路線網再編や交通結節点の整備と併せて、バス路線の道路整備を行い、基幹公共交通のさらなる機能強化を図る	公共交通	17	• 交差点改良及びバス路線見直しが実施され、パッケージ施策は完了している。 • 県道熊本菊陽線（(都)坪井龍田陣内線）の街路整備とともにバスベイや自転車道が整備され、公共交通の利用環境が向上した。
			道路	79 88 89 90	
	長嶺方面	長嶺方面のバス路線網再編や交通結節点の整備と併せて、バス路線の道路整備を行い、基幹公共交通のさらなる機能強化を図る	公共交通	18	• バス路線網再編は完了しているが、道路施策は実施中であり、パッケージ施策としては一部未完了となっている。
			道路	94	
	益城・空港方面	県道熊本高森線の4車線化と併せて、交通結節点やバス停付近への駐輪場整備を行う。併せて、コミュニティ交通の導入検討を行うなど、基幹公共交通のさらなる機能強化を図る	公共交通	9 19 30 37	• 県道熊本高森線の４車線化、コミュニティ交通の導入検討及びバス停付近の駐輪場整備は完了している。 • バス路線網再編及び交通結節点整備は実施中であり、パッケージ施策としては一部未完了となっている。
			道路	72 73	

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了施策（公共交通×道路）～

【連携パッケージ】公共交通　×　道路

●●●● ：完了施策　　○○○○ ：未完了施策

パッケージ		内容（パッケージの考え方）	施策		パッケージ施策の進捗状況・評価
①基幹公共交通の機能強化	嘉島方面	嘉島方面のバス路線網再編や交通結節点の整備と併せて、バス路線の道路整備を行い、基幹公共交通のさらなる機能強化を図る	公共交通	⑳	• 交差点改良は完了しているが、バス路線網再編及び交通結節点整備は実施中であり、パッケージ施策としては一部未完了となっている。
			道路	91 184	
	宇土・宇城方面	宇土・宇城方面の交通結節点整備と併せて、アクセス道路の整備を行い、基幹公共交通のさらなる機能強化を図る	公共交通	12	• 松橋駅の交通結節点整備及び松橋交差点改良は完了している。 • アクセス道路整備は実施中であり、パッケージ施策としては一部未完了となっている。
			道路	86 159	
	田崎・城山方面	田崎・城山方面のバス路線網再編や交通結節点の整備と併せて、バス路線の道路整備を行い、基幹公共交通のさらなる機能強化を図る	公共交通	22	• バス路線網再編や県道熊本高森線（(都)熊本駅城山線）が実施され、パッケージ施策は完了している。 • 公共交通機関の利用環境が向上した。
			道路	93 120	
②広域交通拠点への公共交通アクセス改善		国道57号熊本東バイパスの渋滞対策検討（交差点部分立体等）を踏まえながら、空港方面に向かうバス路線となっている県庁通りへのバスレーン導入を検討するなど、広域交通拠点への公共交通アクセスの改善に向けて取り組む	公共交通	⑤ 45	• バスロケーションシステムの導入は完了している。 • バスレーン導入及び国道57号渋滞対策は引き続き検討中であり、パッケージ施策としては未完了となっている。
			道路	㉟	

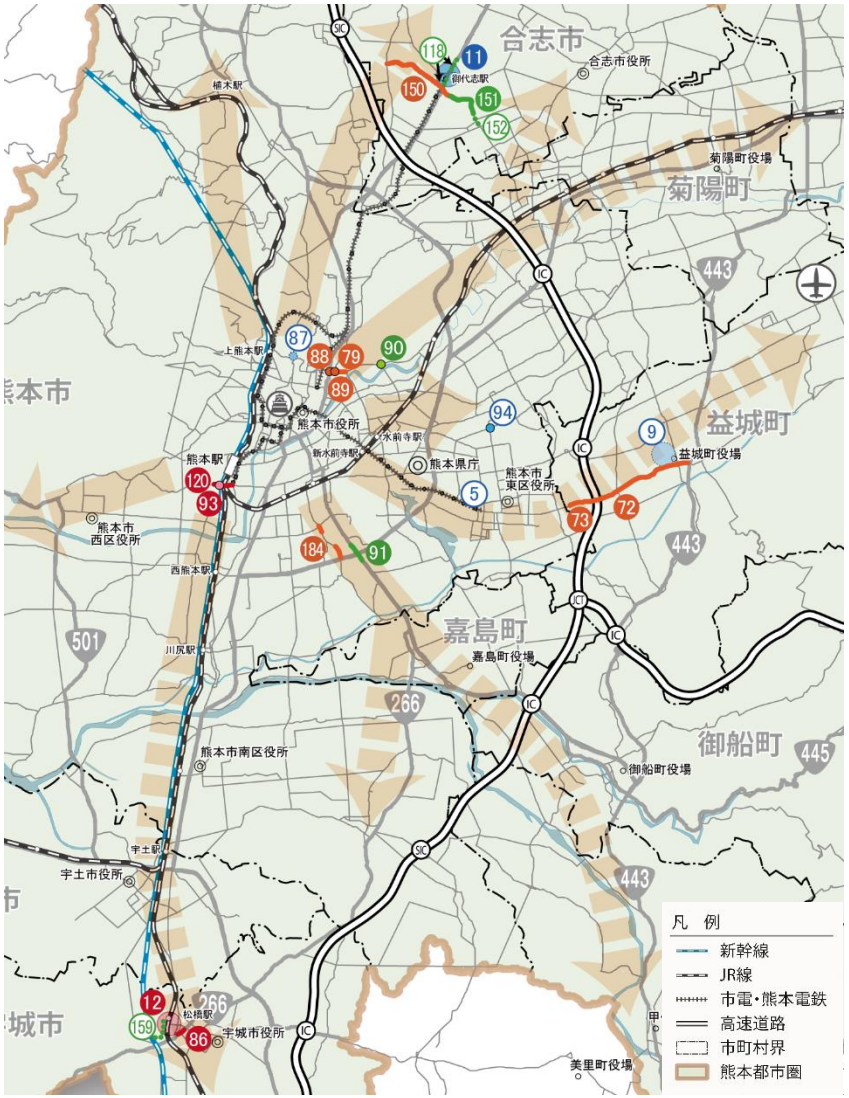
- 「菊陽・大津方面」及び「田崎・城山方面」では、パッケージを構成する施策が概ね完了している。
- 一方、その他方面では、パッケージ施策としては一部施策が未完了となっている。
- 公共交通と道路を組み合わせた連携パッケージ施策を推進したものの、各パッケージ施策による相乗効果や成果指標への寄与を十分に評価できていない。

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了施策（公共交通×道路）～　**全36施策**

2025年度までに完了予定の**21施策**のうち**18施策**が完了したほか、2026年度以降に完了予定の**6施策**を**前倒し**で完了した結果、完了施策数は**24施策**となり、完了率は**114%**※となっている。

※完了率＝完了施策数 ÷ 2025年度までの完了予定施策数



一定の範囲で共通の施策

- 15 16 17 18 19 20 22 45 85 185 …… 熊本市域
- 30 37 …… 益城町域（県道熊本高森線沿線）
- 25 26 …… 合志市域

■完了した施策

短期に完了した施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド等）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	地点（広域交通拠点）
	区間
中期に完了した施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド等）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	地点（広域交通拠点）
	区間
中長期に完了した施策	
	地点
	区間
中長期以降に継続する施策で前倒しで完了した施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド等）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	区間

■未完了の施策

短期に完了する施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	地点（広域交通拠点）
	区間
中期に完了する施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	地点（広域交通拠点）
	区間
中長期に完了する施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド）
	区間
中長期以降に継続する施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	区間
□ ○○○	実施検討施策

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～主な実施事例（公共交通×道路）～

①基幹公共交通の機能強化【益城・空港方面】

（公共交通 No.37）
サイクル＆ライド用の駐輪場整備（益城町：熊本高森線沿い）



←益城町「古閑入口」バス停の駐輪場

↓益城町「惣領」バス停の駐輪場



（道路 No.72）
県道熊本高森線（益城町広崎～寺迫）４車線化整備



①基幹公共交通の機能強化【宇土・宇城方面】

（公共交通 No.12）
交通結節点の整備（松橋駅前広場）



（道路 No.86）
国道266号（松橋交差点）の交差点改良



2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了施策（道路×まちなか交通）～

「道路」と「まちなか交通」を一体的に取り組むことで、中心市街地の拠点性の向上及び市街地の自転車ネットワークの形成を図る。

【連携パッケージ】道路　×　まちなか交通

●●●●：完了施策　○○○○：未完了施策

パッケージ	内容（パッケージの考え方）	施策		パッケージ施策の進捗状況・評価
①広域交通拠点へのアクセス道路整備による拠点性向上	熊本駅の交通結節点整備と併せて、市街地周辺部から熊本駅までのアクセス性を向上させる道路整備を行い、熊本駅の拠点性を高める	道路	75 78	• 広域交通拠点（熊本駅白川口駅前広場）の整備と道路整備は完了している。 • 広域交通拠点である熊本駅へのアクセス性が向上し、駅周辺の開発と相まって、駅の乗降客数も増加傾向であることから、拠点性が高まっている。
		まちなか交通	193	
②広域交通拠点周辺道路整備による拠点性向上	熊本駅の交通結節点整備と併せて、駅周辺の街路整備による歩行者・自転車走行空間確保及び無電柱化を行い、熊本駅の拠点性を高める	道路	120 127 128 129 142 176 177 181 182	• 広域交通拠点（熊本駅白川口駅前広場）の整備に加え、周辺道路整備や熊本駅のサイクル＆ライド用の駐輪場整備は完了している。 • パッケージを構成する施策は全て完了し、熊本駅周辺の歩行者通行量も増加しており、広域交通拠点としての機能向上が図られている。
		まちなか交通	193 201	
③道路整備と一体となった自転車ネットワークの形成	市街地内の自転車走行空間整備と併せて、市街地内の街路事業による自転車道等整備を行い、自転車ネットワーク形成を推進する	道路	131 79 132 133 134 135 136 137 138	• 自転車走行空間整備及び道路整備は概ね完了している。 • 一部施策は継続中であり、パッケージ施策としては未完了となっている。
		まちなか交通	203 205 207 208 209 213 216	

- 熊本駅周辺における連携パッケージ施策は完了しており広域交通拠点の形成に向けた取組が進展した。
- 一方、自転車走行空間整備については一部施策が未完了となっており、自転車ネットワーク形成は途上段階にある。
- 各パッケージ施策による相乗効果や成果指標への寄与を十分に評価できていない。

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了施策（道路×まちなか交通）～　**全29施策**

2025年度までに完了予定の**26施策**のうち**26施策**が完了し、完了率は**100%**となっている。



一定の範囲で共通の施策

127　熊本市域

※完了率＝完了施策数 ÷ 2025年度までの完了予定施策数

■完了した施策

短期に完了した施策 1	
	地点
	地点（広域交通拠点）
	区間
中期に完了した施策 1	
	地点
	区間
中長期に完了した施策 1	
	地点
	区間
中長期以降に継続する施策（前倒し完了施策） 1	
	地点
	自転車放置禁止区域内の取締
	区間

■未完了の施策

短期に完了する施策 1	
	地点
	地点（広域交通拠点）
	区間
中期に完了する施策 1	
	地点
	区間
中長期に完了する施策 1	
	地点
	区間
中長期以降に継続する施策 1	
	地点
	自転車放置禁止区域内の取締
	区間
○○○○○	実施検討施策

2．成果指標に対する評価

（１）施策の進捗状況　～主な実施事例（道路×まちなか交通）～

①広域交通拠点へのｱｸｾｽ道路整備による拠点性向上

（まちなか交通 No.193）　熊本駅白川口駅前広場の整備



（道路 No.78）
県道池上インター線の整備（熊本市西区池上町）



②広域交通拠点周辺道路整備による拠点性向上

（道路 No.129）　県道並建熊本線（(都)春日池上線）の整備



③道路整備と一体となった自転車ネットワークの形成

（道路 No.79）
県道熊本菊陽線（(都)坪井龍田陣内線）の整備



※道路整備と併せ自転車走行空間を整備

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了施策（公共交通×まちなか交通）～

「公共交通」と「まちなか交通」を一体的に取り組むことで、中心市街地の拠点性の向上並びに歩行者・自転車ネットワークの形成を図る。

【連携パッケージ】　公共交通　×　まちなか交通

●●●●：完了施策　○○○○：未完了施策

パッケージ	内容（パッケージの考え方）	施策		パッケージ施策の進捗状況・評価
①中心市街地等への公共交通アクセス改善（ハード）	熊本都市圏における公共交通ネットワークの基点となるメイン・サブターミナルの整備及び、地域核周辺の交通結節点等の整備による拠点性の向上と、中心市街地におけるオープンスペースの整備等を一体的に行うことにより、中心市街地のにぎわい創出や魅力向上等を図る	公共交通	6 7 9 10 11 12	• 広域交通拠点（桜町バスターミナル・熊本駅白川口駅前広場）やシンボルプロムナードの整備は完了している。 • 地域核では、植木駅・御代志駅・松橋駅の交通結節点整備は完了しているが、益城町の交通結節点整備は事業中（交通広場は運用中）であり、パッケージ施策としては一部未完了となっている。
		まちなか交通	192 193 199	
②中心市街地等への公共交通アクセス改善（ソフト）	バスロケーションシステムの導入などによる公共交通の利便性向上により、公共交通の利用促進を図るとともに、中心市街地における回遊性の向上等を取り組むことで、中心市街地のにぎわい創出や魅力向上等を図る	公共交通	15 16 17 18 19 20 22 29 30 42 45 46 49 51 52 54	• バスロケーションシステムの導入や多言語対応・ナンバリング等の施策は完了している。 • 一方で、モビリティマネジメントの施策は未実施であり、パッケージ施策としては一部未完了となっている。
		まちなか交通	195 196 198	
③公共交通と自転車ネットワークとの連携強化	市街地周辺部の電停改良や交通結節点周辺における駐輪場整備と併せて、交通結節点までの自転車走行空間整備を行い、自転車利用者が公共交通を利用して中心市街地及び地域核に来やすくなる環境を整備する	公共交通	34 35 37 39 40	• 電停改良やサイクル＆ライド用の駐輪場整備等の「点」としての整備は完了している。 • 一方で、自転車走行空間等の「線」的な整備は一部未完了であり、パッケージ施策としても未完了となっている。
		まちなか交通	207 208 209 212 220 221 222	

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了施策（公共交通×まちなか交通）～

【連携パッケージ】　公共交通　×　まちなか交通

●●●●：完了施策　○○○○：未完了施策

パッケージ	内容（パッケージの考え方）	施策		パッケージ施策の進捗状況・評価
④広域交通拠点の防災機能強化（桜町・花畑周辺地区並びに熊本駅周辺地区）	災害時にも広域交通拠点としての機能を維持するとともに、避難場所や災害時活動の拠点として機能するようにエリア全体で防災機能の強化を図る	公共交通	6 7	• 熊本桜町バスターミナル及び熊本駅白川口バスターミナルの整備は完了している。 • パッケージを構成する施策は完了しており、防災機能を備えた広域交通拠点の形成が図られている。
		まちなか交通	192 193 199	

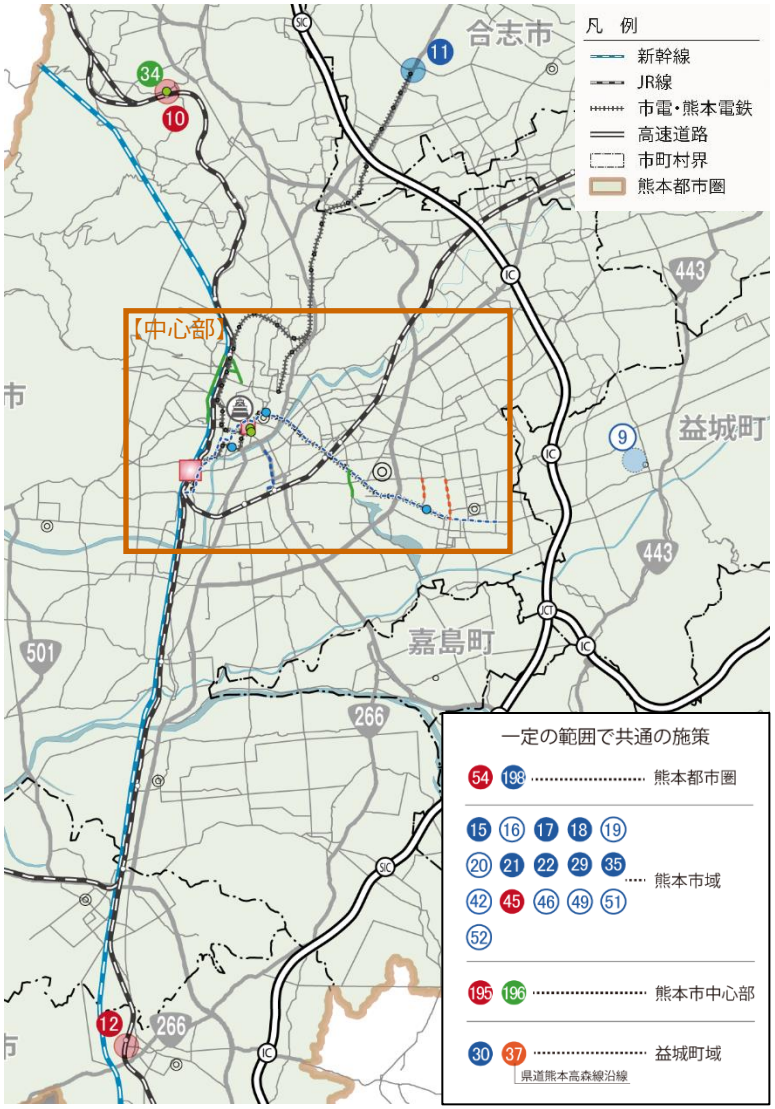
- 中心市街地等への公共交通アクセス改善及び広域交通拠点の防災機能強化に関するパッケージ施策は、概ね完了している。
- 中心市街地等への公共交通アクセス改善（ソフト）及び公共交通と自転車ネットワークとの連携強化については、一部施策が未完了となっている。
- 公共交通とまちなか交通を組み合わせた連携パッケージ施策を推進したものの、各パッケージ施策による相乗効果や成果指標への寄与を十分に評価できていない。

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～完了施策（公共交通×まちなか交通）～　**全40施策**

2025年度までに完了予定の**18施策**のうち**16施策**が完了したほか、2026年度以降に完了予定の**11施策**を**前倒し**で完了した結果、完了施策数は**27施策**となり、完了率は**150%**※となっている。

※完了率＝完了施策数 ÷ 2025年度までの完了予定施策数





■完了した施策

短期に完了した施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド等）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	地点（広域交通拠点）
	区間
中期に完了した施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド等）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	地点（広域交通拠点）
	区間
中長期に完了した施策	
	地点
	区間
中長期以降に継続する施策で前倒しで完了した施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド等）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	区間

■未完了の施策

短期に完了する施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド等）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	地点（広域交通拠点）
	区間
中期に完了する施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド等）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	地点（広域交通拠点）
	区間
中長期に完了する施策	
	地点
	区間
中長期以降に継続する施策	
	地点（電停改良・パーク＆ライド・サイクル＆ライド等）
	地点（乗換拠点・駅前広場等）
	区間
	実施検討施策

2．成果指標に対する評価

（1）施策の進捗状況　～主な実施事例（公共交通×まちなか交通）～

①中心市街地等への公共交通アクセス改善（ハード）

（まちなか交通 No.199）シンボルプロムナード整備（サクラマチ）

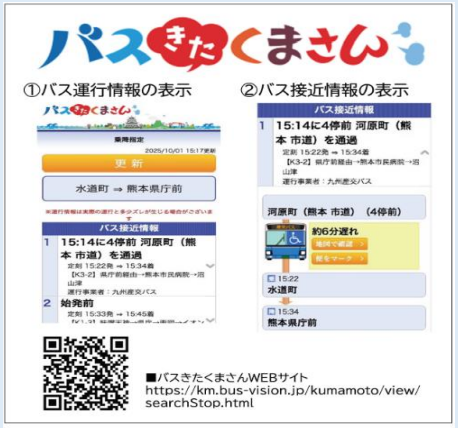


（公共交通 No.6）
桜町バスターミナルの整備



②中心市街地等への公共交通アクセス改善（ソフト）

（公共交通 No.45）
バスロケーションシステムの導入



③公共交通と自転車ネットワークとの連携強化

（まちなか交通 No. 209）
県道熊本玉名線自転車走行空間の整備



（公共交通 No.39）　辛島町電停の改良



2．成果指標に対する評価

（2）成果指標の達成度について

- 総合交通戦略の最終年度である2025年度を目標年度とし、都市交通について**平常時と防災の視点から「15」の評価指標**を設定している。
- **公共交通、道路、まちなか交通の区分**ごとに、各指標の推移を確認するとともに、評価を実施した。
- **「15」**項目の評価指標について検証した結果、**８項目で目標を達成**しており、達成率は**約５割**となっている。

	区分	成果指標	策定時点の値	目標値	実績値	達成度
			2015年（H27）	2025年（R7）	2025年度(R7) 最終年度	○：達成 ▲：ほぼ達成 ×：未達成
平常時の視点	公共交通	1 公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率	83.9%	83.9%	85.7%	○
	公共交通	2 公共交通機関の年間利用者数	55,436千人	54,708千人	51,580千人	×
	公共交通	3 日常的に公共交通機関を利用する住民の割合	47.5%	50.0%	33.6%	×
	道路	4 渋滞時における自動車の平均旅行速度	23.1km/h	28.0km/h	20.6km/h	×
	道路	5 インターチェンジの日平均出入交通量	490百台/日	520百台/日	591百台/日	○
	まちなか交通	6 中心市街地の通行量	695,892人	758,000人	657,228人	×
	まちなか交通	7 自転車駐輪場における日当たり平均利用台数	5,250台/日	5,250台/日	2,565台/日	×
	公共交通・まちなか交通	8 JR熊本駅の乗降客数	29,114人 /日	33,114人/日	34,478人/日	○
	公共交通・道路・まちなか交通	9 都市機能が充実して安全・快適と感じる住民の割合	47.2%	47.2%	44.4%（R5）	×
	公共交通・道路・まちなか交通	10 死傷事故件数	4,578件/年	減少	2,214件/年	○
防災の視点	公共交通	11 公共交通事業者によるBCPの策定又は既存BCPの強化の数	0社	6社	4/6社	×
	道路	12 九州主要都市間ダブルネットワーク確保（放射、環状道路の整備延長）	—	18.5km	19.59km	○
	道路	13 緊急輸送道路の防災機能の強化（無電柱化延長）	—	8.0km	13.48km	○
	道路	14 緊急輸送道路の防災機能の強化（橋梁耐震化数）	—	耐震化した橋の増加	22橋	○
	公共交通・まちなか交通	15 広域交通拠点の防災機能の強化箇所数	0箇所	3箇所	3箇所	○

2．成果指標に対する評価

達 成

（3）指標ごとの達成状況　～公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率～

平常時の視点　公共交通

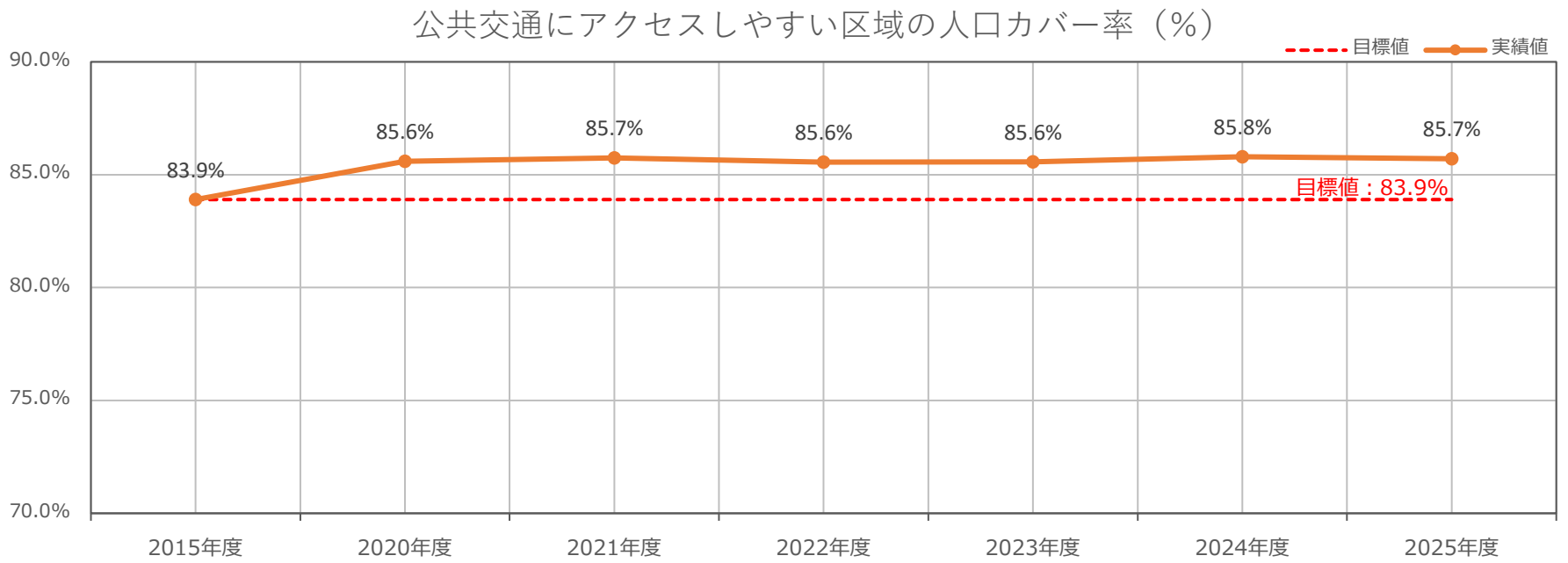
公共交通へのアクセス性の確保状況を評価するため、鉄軌道駅（半径500m）及びバス停・コミュニティ交通停留所（半径300m）の勢力圏人口から、公共交通にアクセスしやすい人口カバー率を算出して確認を行う。

＜現 状＞

- 公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率は2020年度以降85%台で推移し、目標値（83.9%）を上回る高い水準を維持している。

＜次期戦略への課題＞

- 公共交通へのアクセス性は一定程度確保されているものの、引き続き、サービス水準の向上や持続可能性の確保、交通空白地域等への対応を含めたネットワークの更なる強化が必要。



※策定当初は5年毎の国勢調査時の算出を想定していたが2020年度以降は毎年算出

2．成果指標に対する評価

未達成

（3）指標ごとの達成状況　～公共交通機関の年間利用者数～

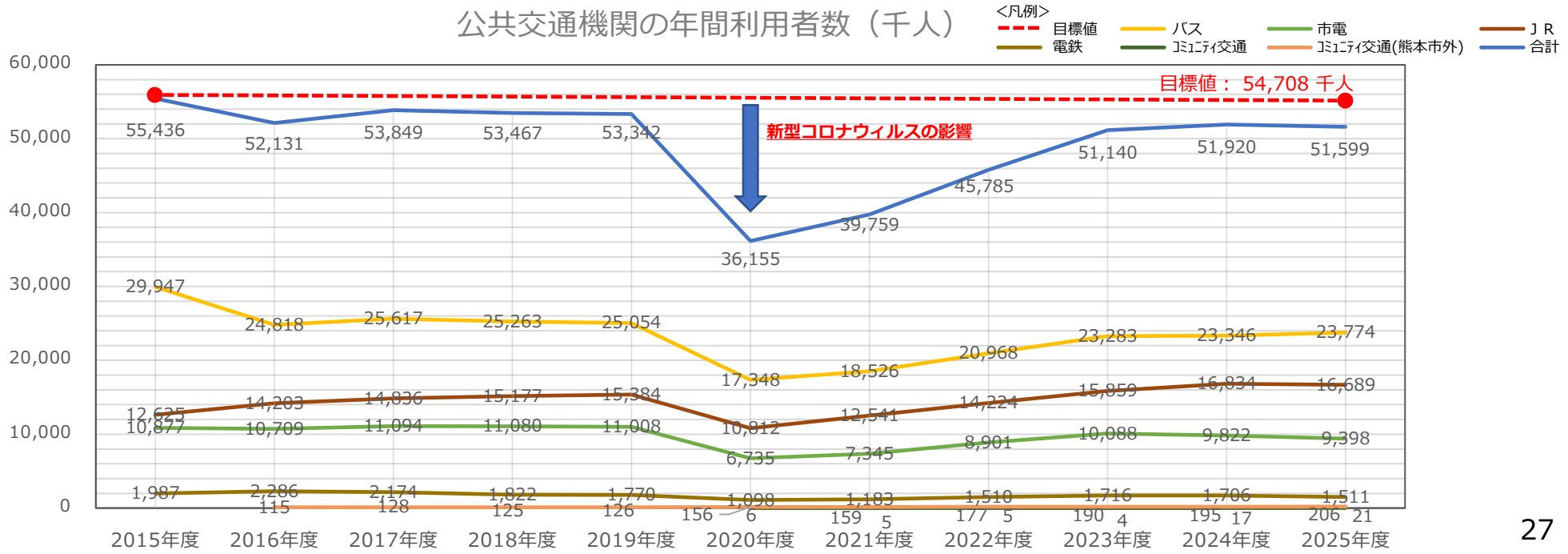
平常時の視点　公共交通

公共交通の利便性向上の状況を評価するため、毎年度公表される統計資料をもとに確認を行う。

＜現 状＞
- 公共交通機関の年間利用者数は2020年度に大きく減少したものの、その後は回復傾向にあるが、依然として目標値には達していない状況である。

＜目標を下回った理由＞
- 新型コロナウイルス感染症の影響に伴う働き方・外出行動の変化や、自家用車への依存、運転士不足等に伴う減便等により、利用者が減少したものと考えられる。

＜次期戦略への課題＞
- バス路線の再編や公共交通の供給力・定時性・速達性等の向上など、基幹公共交通軸の強化につながる施策を着実に推進するとともに、安全で持続可能な公共交通サービスの提供に必要な投資を行いながら、利便性の向上と利用促進を図る必要がある。



2．成果指標に対する評価

未達成

（3）指標ごとの達成状況　～日常的に公共交通機関を利用する住民の割合～

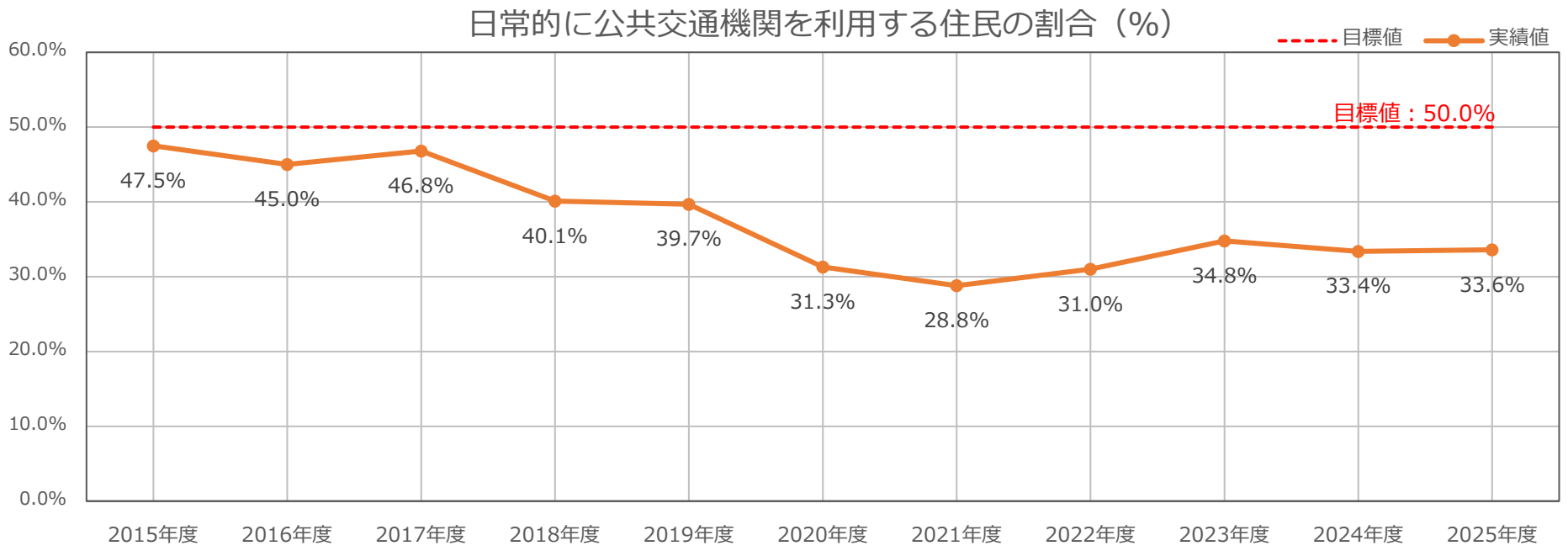
平常時の視点　公共交通

公共交通の利便性向上の状況を評価するため、アンケート調査結果を用いて確認を行う。

＜現 状＞
- 日常的に公共交通機関を利用する住民の割合は、2017年度以降減少しているものの、2022年度以降は桜町・花畑地区の交通結節点整備や公共交通施策の進展などにより緩やかに回復しているが、目標値（50.0%）を下回る状況。

＜目標を下回った理由＞
- 新型コロナウイルス感染症の影響に伴う働き方・外出行動の変化や、自家用車への依存、運転士不足等に伴う減便等により、利用者が減少したものと考えられる。

＜次期戦略への課題＞
- バス路線の再編や公共交通の供給力・定時性・速達性等の向上など、基幹公共交通軸の強化につながる施策を着実に推進するとともに、安全で持続可能な公共交通サービスの提供に必要な投資を行いながら、利便性の向上と利用促進を図る必要がある。



2．成果指標に対する評価

未達成

（3）指標ごとの達成状況　～渋滞時における自動車の平均旅行速度～

平常時の視点　道　路

朝ピーク時の道路交通の円滑性を評価するため、各方面の放射道路を対象として観測する実走速度を用いて確認を行う。

＜現 状＞

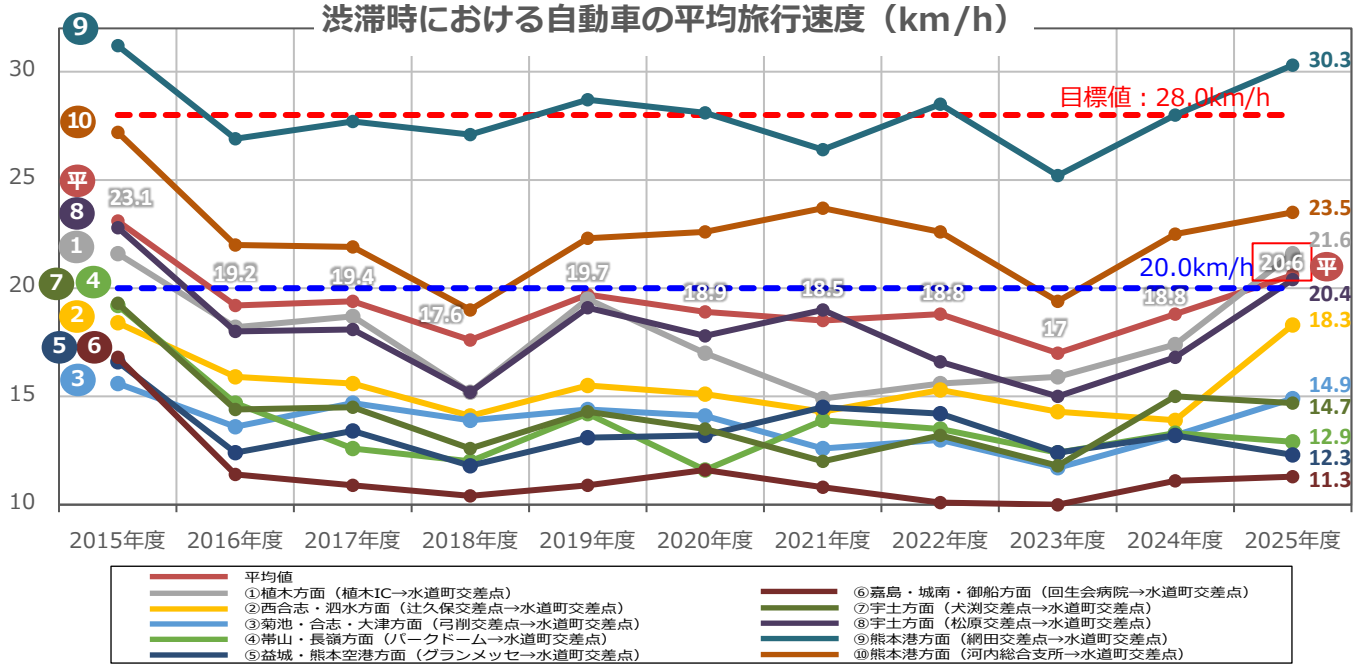
- 渋滞時における自動車の平均旅行速度は、全体平均で20.6km/hとなり20km/hを上回っている。また、⑨熊本港方面（網田交差点～水道町交差点）では目標値（28km/h）を達成しているものの、多くの方面では依然として目標値を下回っている。

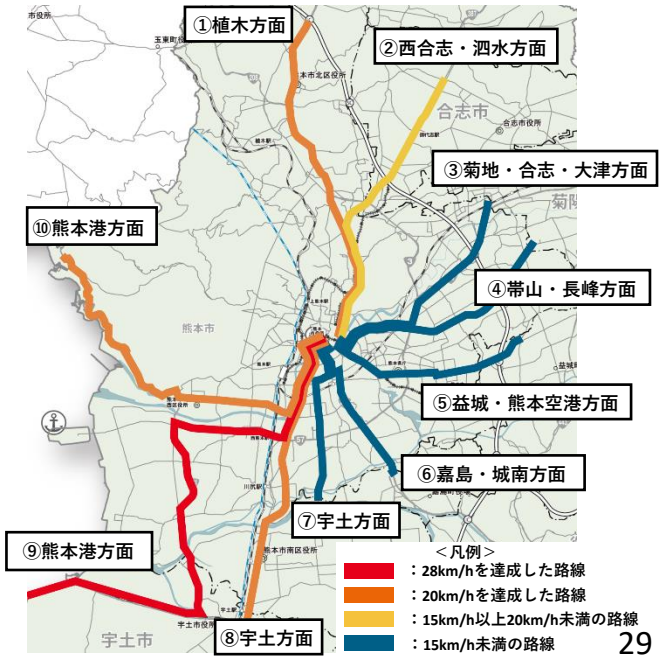
＜目標を下回った理由＞

- 主要な道路整備が事業中であることに加え、自動車分担率の増加や朝ピーク時への交通集中、運転士不足等に伴う減便による公共交通利用者の減少などから、自動車から公共交通への転換が十分に進まなかった。このため、主要放射道路の渋滞改善が限定的となり目標値を下回ったものと考えられる。

＜次期戦略への課題＞

- 整備が完了した区間においては、効果が表れており、引き続き、中九州横断道路や市街地部の道路整備を着実に推進する。また、自動車から公共交通への転換を促進するため基幹公共交通の強化につながる「線」の施策を着実に推進し、平均旅行速度の向上を図る。





2．成果指標に対する評価

達 成

（3）指標ごとの達成状況　～インターチェンジの日平均出入交通量～

平常時の視点 | 道　路

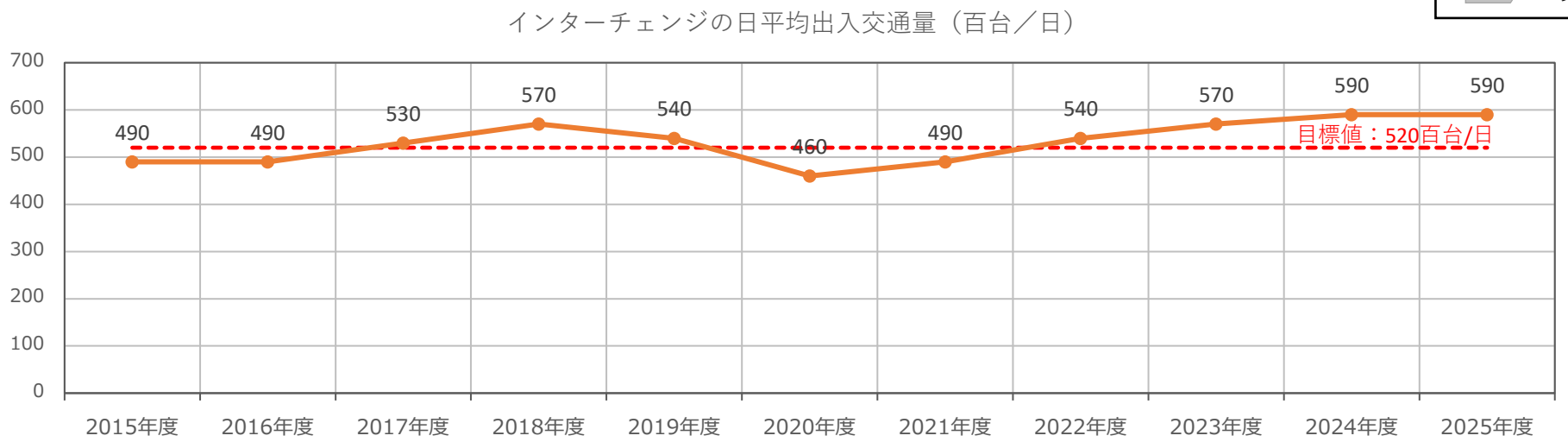
都市圏への不要な通過交通の抑制状況を評価するため、公表される出入交通量を用いて確認を行う。

＜現 状＞
- 放射・環状道路の整備やスマートICの完成による高速道路利用者の増加が考えられ、インターチェンジの日平均出入交通量は2020年度に一時減少したものの、その後は回復し、2022年度以降は目標値を上回って推移している。

＜次期戦略への課題＞
- 放射・環状道路の整備を着実に推進するとともに、広域道路ネットワークの機能強化やインターチェンジの利便性向上を図り、九州主要都市間の広域交通のさらなる強化に取り組む必要がある。

項目	主な施策	実施時期		
		短期（～2020）	中期（～2023）	中長期（～2025）
2環状1 1放射道路網の形成	環状道路の整備	県道砂原四方寄線((都)熊本西環状線)[池上工区]等の整備		
	放射道路の整備	城南SIC整備 北熊本SIC整備		

凡例
- 完了施策
- 実施中



2．成果指標に対する評価

未達成

（3）指標ごとの達成状況　～中心市街地の通行量～

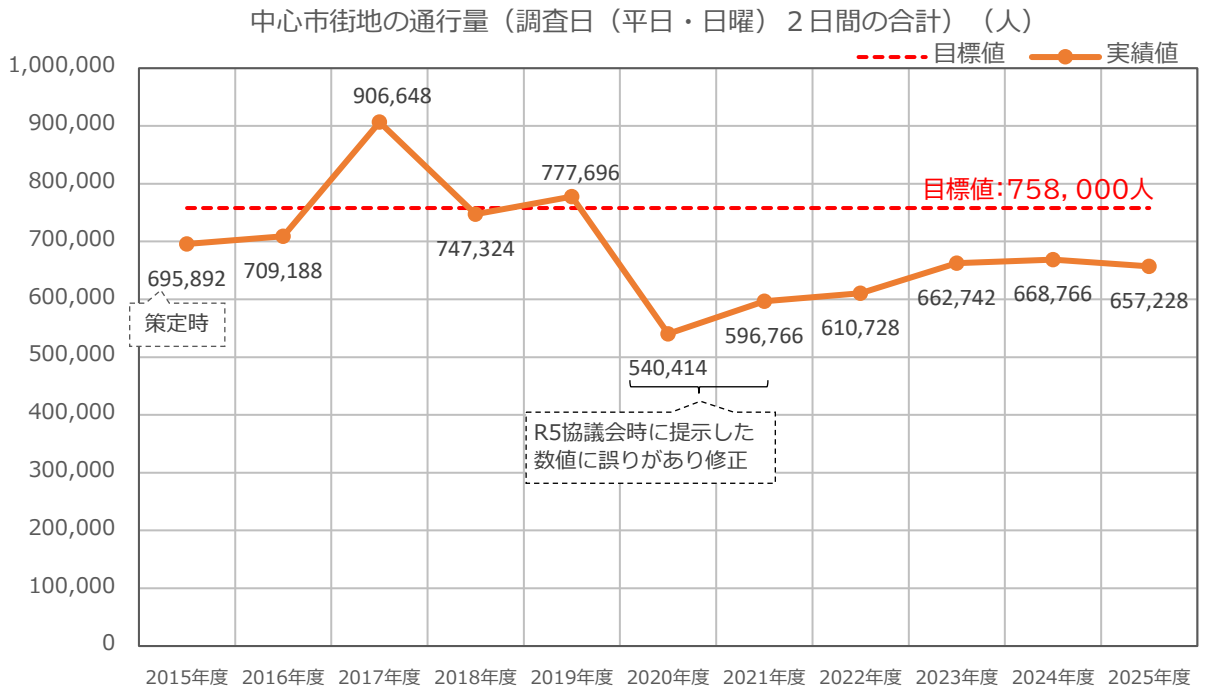
平常時の視点　まちなか交通

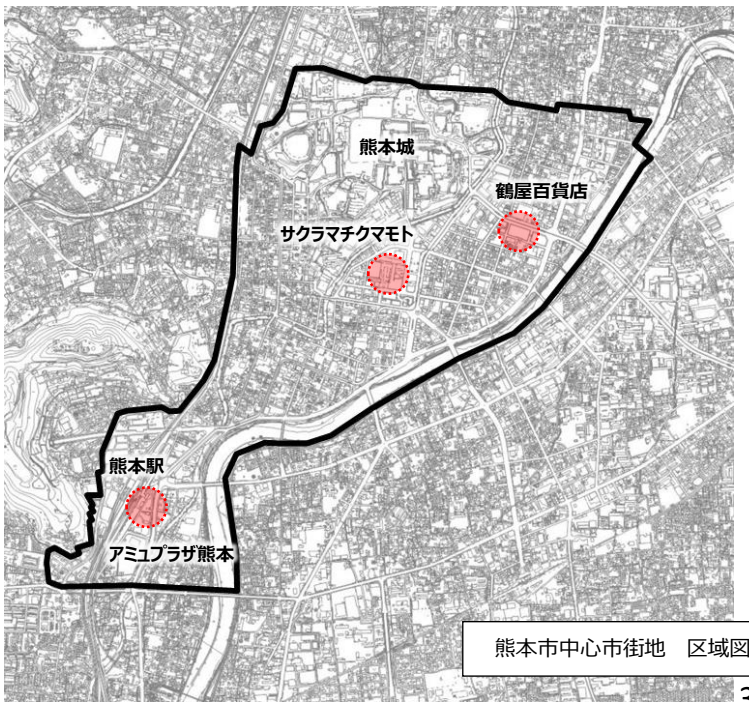
中心市街地のにぎわい・拠点性の維持状況を評価するため、歩行者通行量調査結果を用いて確認を行う。

＜現 状＞
- 中心市街地の歩行者通行量は、2020年度に大きく減少したものの、その後は回復傾向にあるが、依然として目標値には達していない状況である。

＜目標を下回った理由＞
- 新型コロナウイルス感染症の影響による外出機会や来街機会の減少に加え、来街者数が十分に回復していないため。

＜次期戦略への課題＞
- にぎわい創出や都市機能の充実など、中心市街地の魅力向上と活性化に向けた取組を推進するとともに、中心市街地への来街機会の創出や回遊性の向上につなげるため、公共交通の利便性向上と利用促進を図る必要がある。





熊本市中心市街地　区域図

2．成果指標に対する評価

未達成

（3）指標ごとの達成状況　～自転車駐輪場における日当たり平均利用台数～

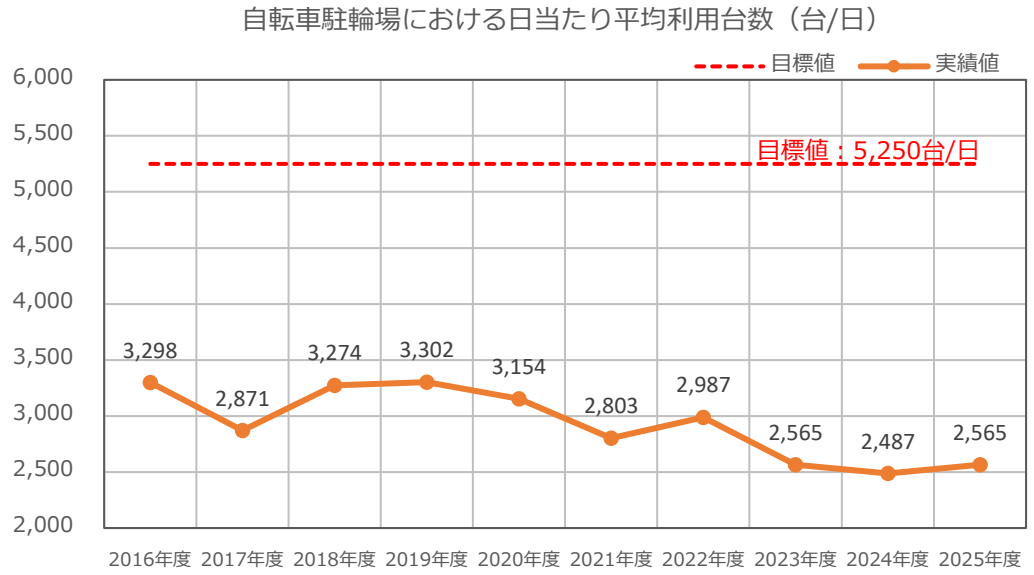
平常時の視点　まちなか交通

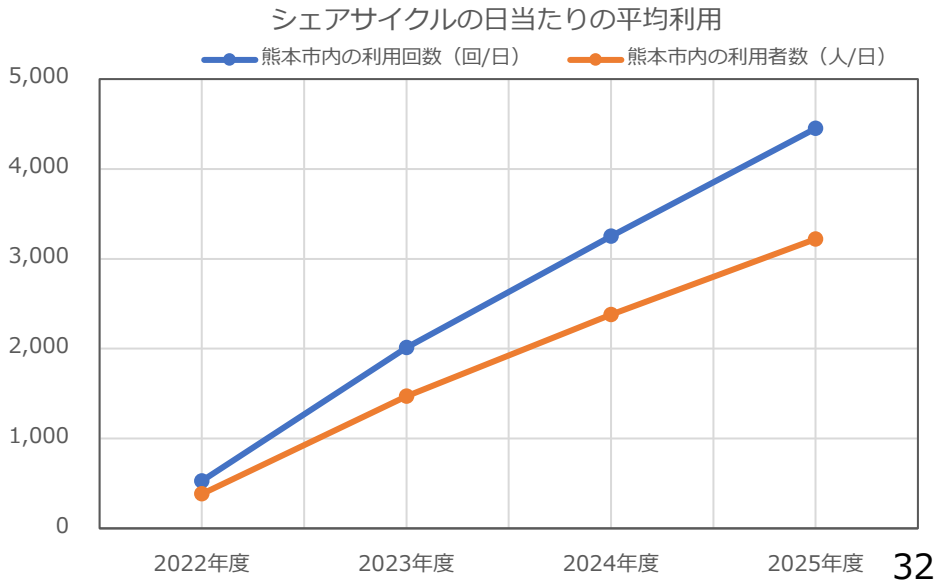
自動車以外の環境にやさしい交通手段による来街状況を評価するため、熊本市中心部における駐輪場のデータを用いて確認を行う。

＜現 状＞
- 2020年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響等により利用者数が減少し、回復には至っていない。

＜目標を下回った理由＞
- 2023年度に実施したパーソントリップ調査における自転車分担率は、2012年（H24）の10.3%から2023年（R5）の9.4%へ低下しており、特に学生世代や買い物目的等における自転車での来街者が減少したものと推察される。
- 加えて、シェアサイクル（チャリチャリ）の普及により自転車利用形態が多様化したことから、駐輪場利用台数が減少したものと考えられる。

＜次期戦略への課題＞
- シェアサイクル（チャリチャリ）普及などにより、自転車利用を取り巻く環境が変化していることから、駐輪場利用台数のみではなく、自転車利用の実態を適切に把握できる指標への見直しを検討する必要がある。
- 今後も自転車走行空間の整備の推進等により、自転車利用環境の充実及び安全性の向上を図る。





2．成果指標に対する評価

達 成

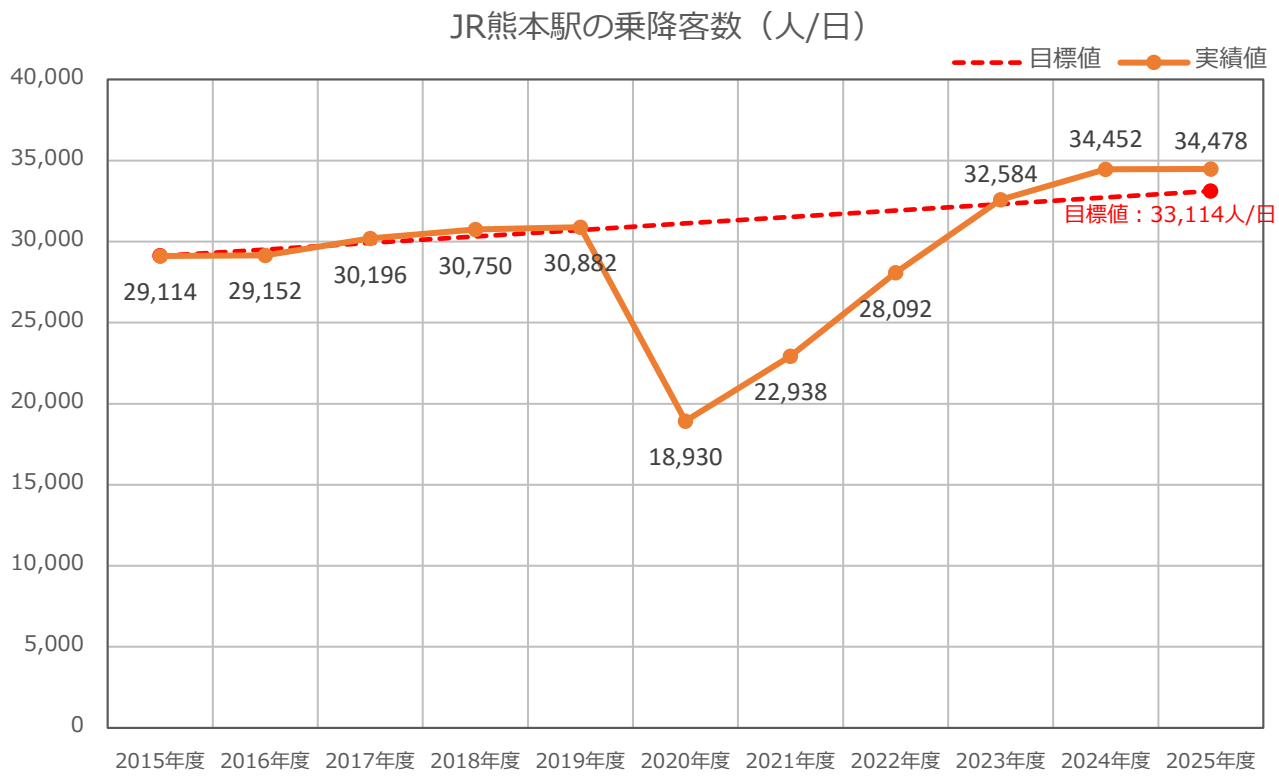
（3）指標ごとの達成状況　～JR熊本駅の乗降客数～

平常時の視点　公共交通・まちなか交通

中心市街地の拠点性及び公共交通のアクセス性の維持・向上状況を評価するため、毎年度公表される統計資料を用いて確認を行う。

＜現 状＞
- JR熊本駅の乗降客数はコロナ禍以降回復を続け、2024年度以降は目標値を上回って推移している。駅周辺整備やサイクル＆ライド等の施策が完了し、交通結節点としての利便性向上やにぎわいの創出が寄与したものと推察される。

＜次期戦略への課題＞
- JR熊本駅を起点とした中心市街地への回遊性向上や公共交通との連携強化を図るとともに、中心市街地への来街・滞在を促進する取組を推進し、にぎわいの向上につなげていく必要がある。




熊本駅前広場の整備状況


熊本駅前広場の利用状況


熊本駅のサイクル＆ライド利用状況

2．成果指標に対する評価

未達成

（3）指標ごとの達成状況　～都市機能が充実して安全・快適と感じる住民の割合～

平常時の視点

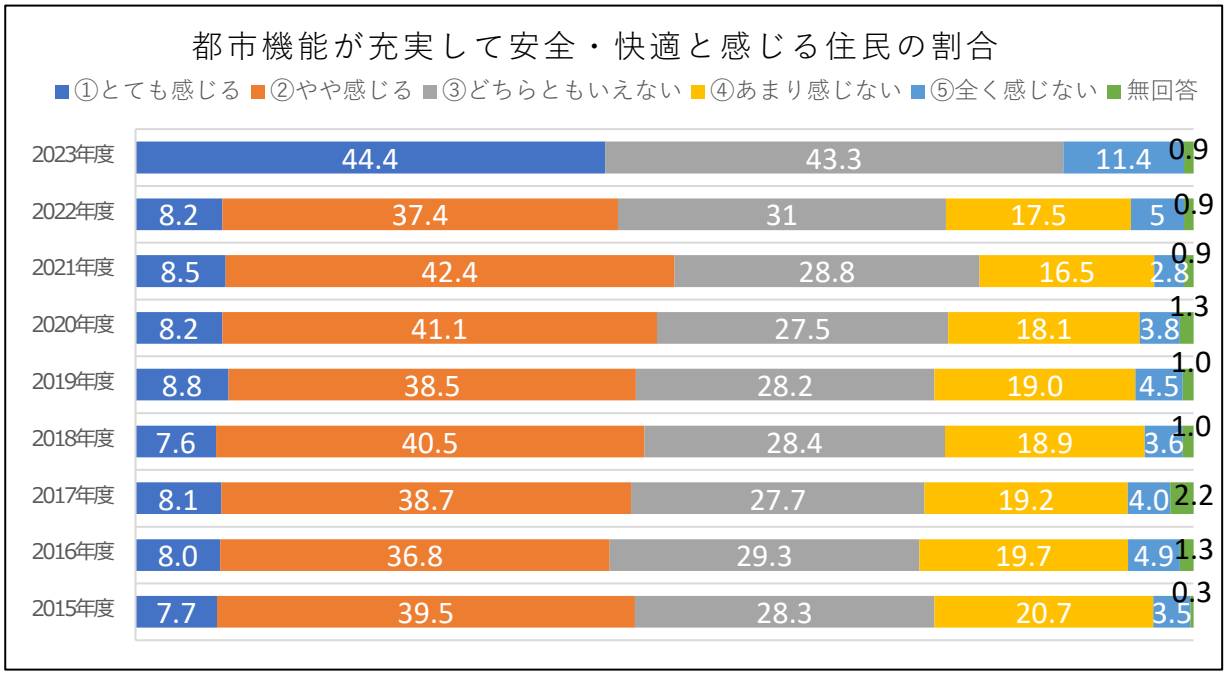
公共交通・道路・まちなか交通

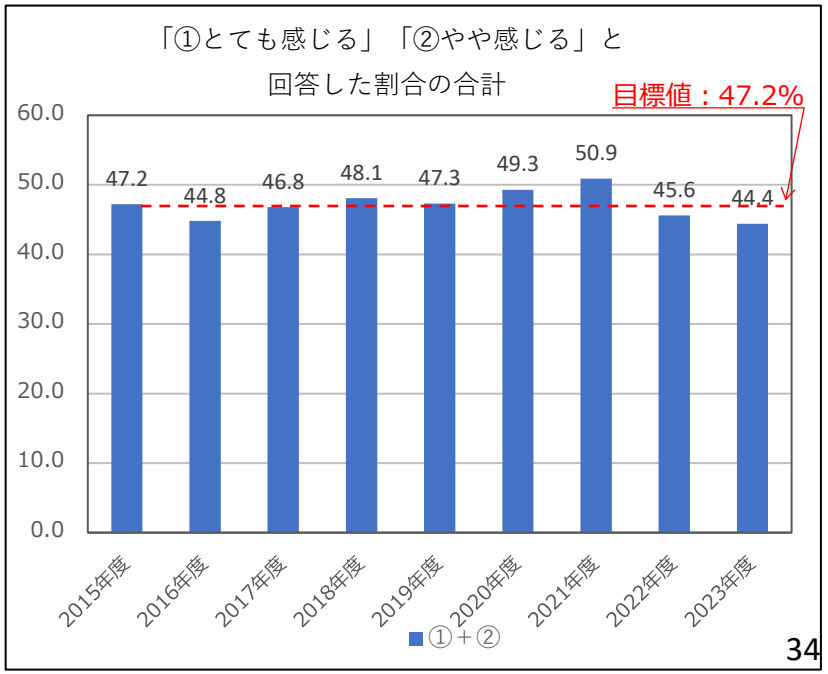
都市機能の利便性に対する住民の満足度を評価するため、アンケート調査結果を用いて確認を行う。

＜現 状＞
- 都市機能が充実して安全・快適と感じる住民の割合は、2015年度（47.2%）を基準とすると2021年度には3.7%増加している。

＜目標を下回った理由＞
- 都市機能が充足していない地域拠点があるほか、運転士不足等による公共交通サービスの低下により、拠点までの公共交通が減少していることが一因と思われる。

＜次期戦略への課題＞
- 居住誘導と連携した公共交通ネットワークの強化や、公共交通サービス水準の維持・向上を図る必要がある。
- 不足する都市機能の誘導を図るとともに、郊外部含めた地域生活圏の生活利便性向上を図る必要がある。





2．成果指標に対する評価

達 成

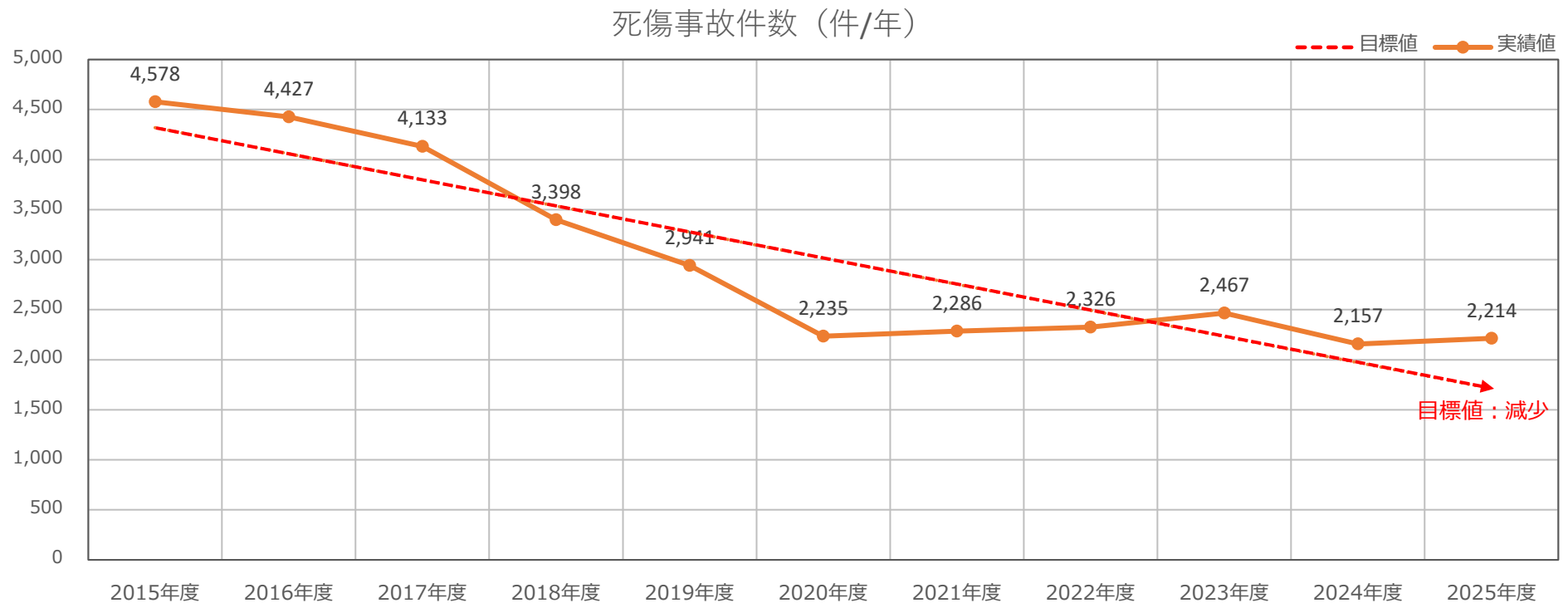
（3）指標ごとの達成状況　～死傷事故件数～

平常時の視点 | 公共交通・道路・まちなか交通

都市圏における交通事故の発生状況を評価するため、交通事故統計資料を用いて確認を行う。

＜現 状＞
- 交通安全対策事業などの推進により、死傷事故件数は2015年度以降減少傾向にあり、2020年度まで大きく減少した後は2,200～2,500件程度で推移している。

＜次期戦略への課題＞
- 死傷事故件数の更なる削減に向け、交通安全施設の整備や事故危険箇所への重点的な対策に加え、交通安全意識の向上など、ハード・ソフト両面から交通安全対策を継続的に推進していく必要がある。



2．成果指標に対する評価

未達成

（3）指標ごとの達成状況　～公共交通事業者によるBCPの策定又は既存BCPの強化の数～

防災の視点　公共交通

大規模自然災害時においても公共交通の利用環境が早期に
復旧される体制の確保を評価するため、公共交通事業者へ策定状況を確認する。

＜現 状＞
- 公共交通事業者における事業計画等の見直し・策定については、6社中4社が策定しているが、各社すべての策定には至っていない。

＜目標を下回った理由＞
- 新型コロナウイルス感染症への対応や近年の燃料価格高騰への対応などにより、交通事業者では運行維持に係る業務が優先されていた。また策定に必要な人員の確保も困難であったことから、事業計画等の見直し・策定に遅れが生じている。

＜次期戦略への課題＞
- 大規模災害時においても安全かつ安定的な公共交通サービスを維持できるよう、交通事業者における事業計画等の見直し・策定を促進する必要がある。

＜公共交通事業によるBCPの策定状況＞

	九州旅客鉄道（株）	熊本電気鉄道（株）	九州産交バス（株）	熊本バス（株）	熊本都市バス（株）	熊本市交通局
2015年度時点	あり（地震前）	あり（地震前）	なし	なし	なし	なし
2021年度	熊本地震後に見直し済	見直し検討中	策定済み	策定済み	策定検討	策定済み
2022年度	熊本地震後に見直し済	見直し検討中	策定済み	策定済み	策定検討	策定済み
2023年度	熊本地震後に見直し済	見直し検討中	策定済み	策定済み	策定検討	策定済み
2024年度	熊本地震後に見直し済	見直し検討中	策定済み	策定済み	策定検討	策定済み
2025年度(現状)	熊本地震後に見直し済	見直し検討中	策定済み	策定済み	策定中	策定済み
2025年度までの目標	策　定	策　定	策　定	策　定	策　定	策　定

※目標値：６事業者

2．成果指標に対する評価

達 成

（3）指標ごとの達成状況　～九州主要都市間ダブルネットワーク確保～

防災の視点　道路

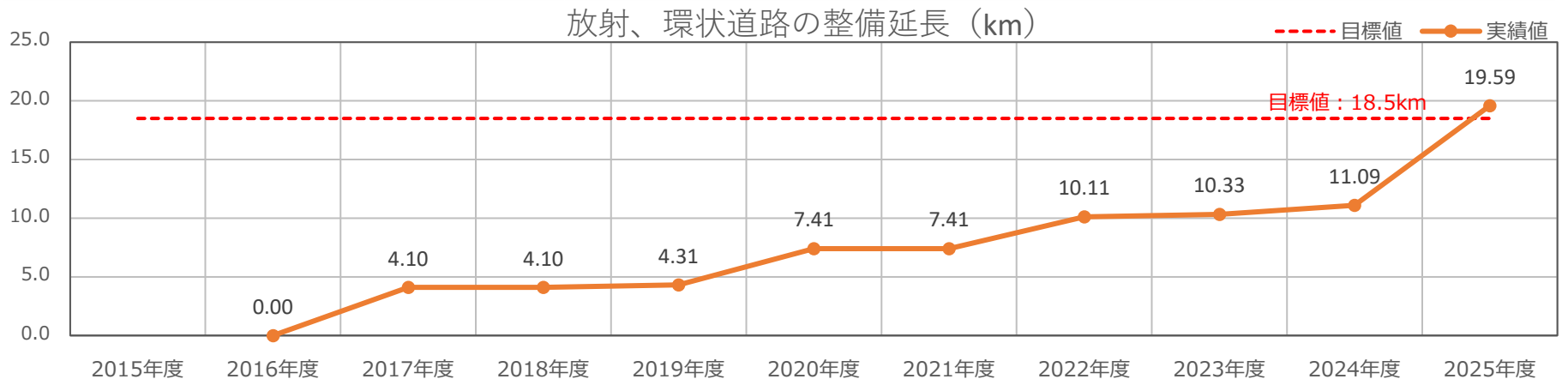
幹線道路の整備による緊急輸送機能の確保状況を評価するため、対象事業の進捗状況をもとに整備率を確認する。

＜現 状＞
- 放射・環状道路の整備延長は着実に増加し、2025年度には目標値（18.5km）を達成している。

＜次期戦略への課題＞
- 引き続き、放射・環状道路の整備を着実に推進するとともに、道路ネットワークの機能強化や交通の円滑化、防災機能の向上に資する道路整備を進める必要がある。

凡例
完了施策
実施中

項目	主な施策	実施時期 短期（～2020）	中期（～2023）	中長期（～2025）
2環状1 1放射道路網の形成	環状道路の整備	県道砂原四方寄線((都)熊本西環状線)[池上工区]等の整備		
		国道3号（熊本北バイパス）等の整備		県道砂原四方寄線((都)熊本西環状線)[砂原工区]等の整備
	放射道路の整備	国道57号（瀬田拡幅）	県道熊本高森線４車線化整備	
		北熊本SIC整備	中九州横断道路、国道443号等の整備	
交差点改良等による交通円滑化	標識及び信号制御	道路標識の設置		
多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	道路整備	県道小池竜田線等の道路整備	県道辛川鹿本線等の道路整備	



2．成果指標に対する評価

達 成

（3）指標ごとの達成状況　～緊急輸送道路の防災機能の強化（無電柱化）～

防災の視点　道路

無電柱化の推進による安全・安心な道路空間及び防災機能の確保状況を評価するため、対象事業の進捗状況をもとに整備延長を確認する。

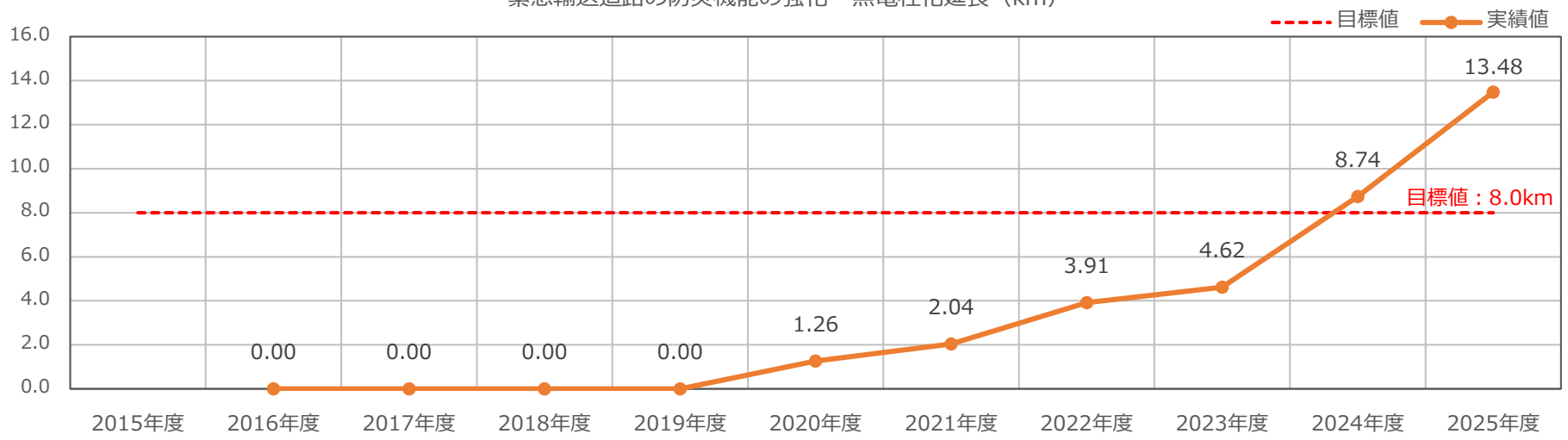
＜現 状＞
- 無電柱化延長は2020年度以降着実に増加し、2024年度には目標値（8.0km）を達成している。

＜次期戦略への課題＞
- 引き続き、緊急輸送道路における無電柱化を推進するとともに、防災性や道路ネットワークの強靭化に資する道路整備を進め、災害時における円滑な緊急輸送機能の確保を図る必要がある。

項目	主な施策	実施時期		
		短期（～2020）	中期（～2023）	中長期（～2025）
多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	無電柱化	市道春日2丁目第8号線等無電柱化	国道３号(南高江地区）等無電柱化	
		県道熊本高森線無電柱化		
		県道熊本菊鹿線他無電柱化		

凡例　完了施策　実施中

緊急輸送道路の防災機能の強化　無電柱化延長（km）



2．成果指標に対する評価

達 成

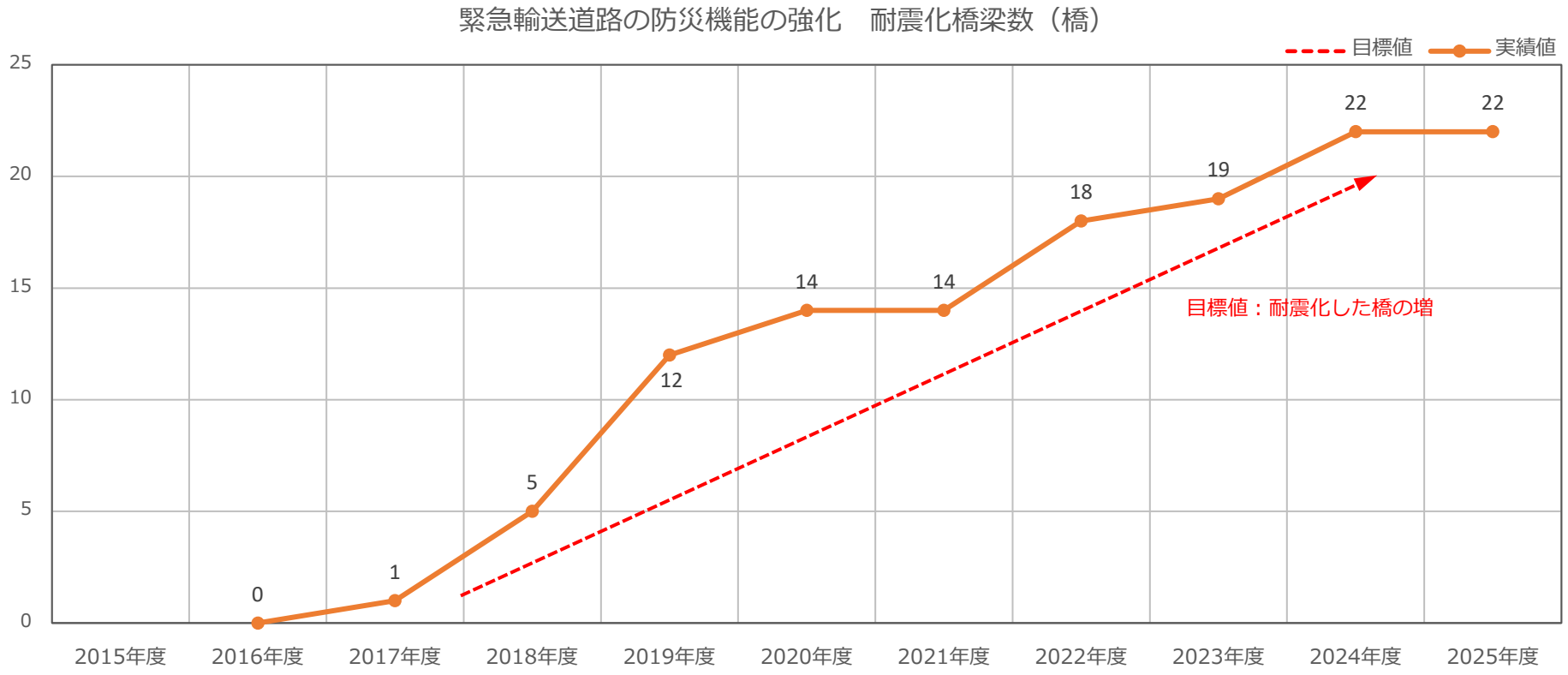
（3）指標ごとの達成状況　～緊急輸送道路の防災機能の強化（橋梁耐震化）～

防災の視点　道路

橋梁等の耐震化による道路ネットワークの防災機能の確保状況を評価するため、対象事業の進捗状況をもとに整備率を確認する。

＜現 状＞
- 橋梁耐震補強事業の推進により耐震化橋梁数は着実に増加し、2025年度までに22橋の耐震化が完了している。

＜次期戦略への課題＞
- 引き続き、緊急輸送道路における橋梁耐震化を推進するとともに、防災性や道路ネットワークの強靭化を図り、災害時における緊急輸送機能の確保や安全・安心な道路空間の形成に取り組む必要がある。



2．成果指標に対する評価

達 成

（3）指標ごとの達成状況　～広域交通拠点の防災機能の強化箇所～

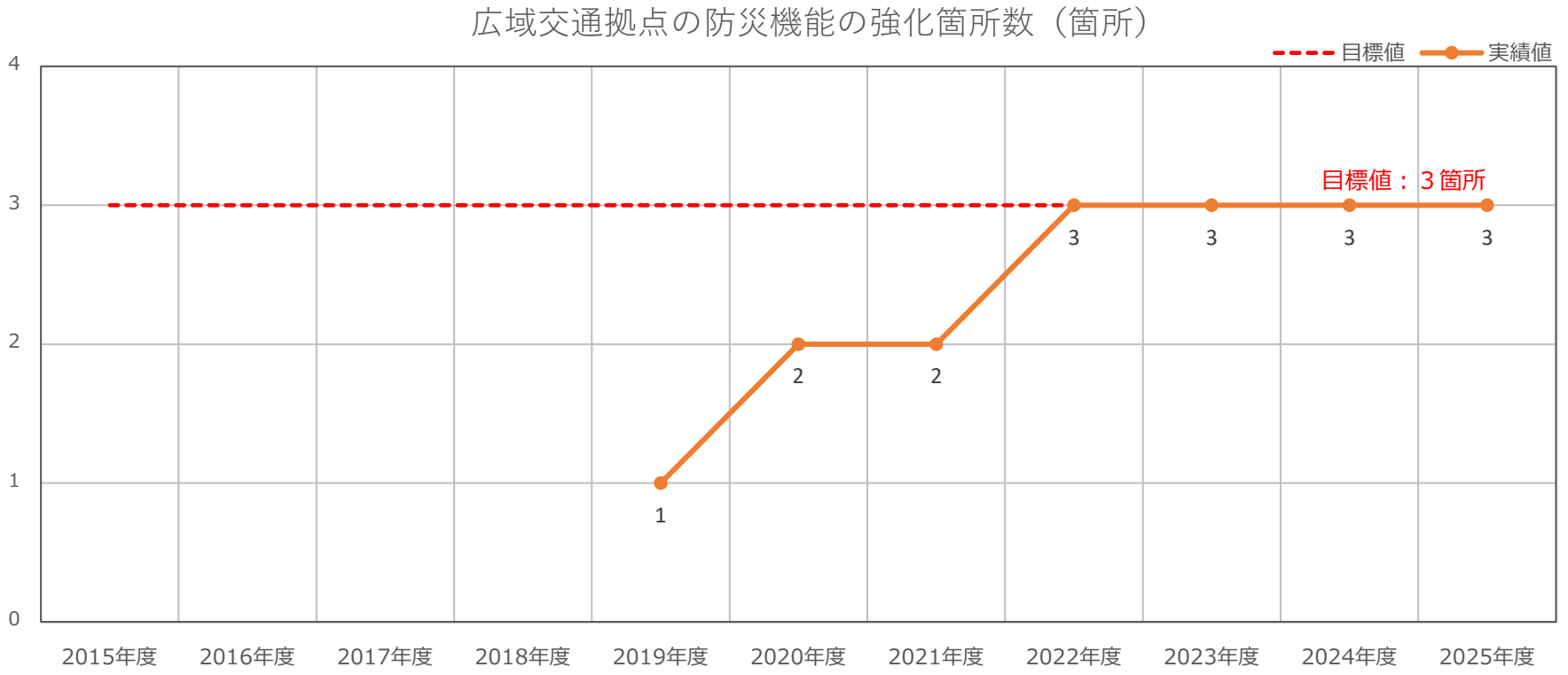
防災の視点

公共交通・まちなか交通

広域交通拠点における防災機能の確保状況を評価するため、熊本駅、阿蘇くまもと空港、熊本桜町バスターミナルを対象とした防災機能強化の進捗状況を確認する。

＜現 状＞
- 熊本駅白川口駅前広場、阿蘇くまもと空港及び熊本桜町バスターミナルにおいて防災機能強化が進められ、目標値（3箇所）を達成している。

＜次期戦略への課題＞
- 引き続き、広域交通拠点の防災機能の維持・向上を図るとともに、社会情勢の変化を踏まえた機能強化を計画的に推進する必要がある。



２．成果指標に対する評価

（４）現行総合交通戦略の課題

現行総合交通戦略の課題については、本年３月に策定した「熊本都市圏都市交通マスタープラン」において整理した課題に加え、以下の課題が考えられる。

- **成果指標と施策の対応関係が不明確**
- **パーソントリップ調査結果の活用が不十分**
- **公共交通への投資・利用促進が不十分**
- **ＰＤＣＡ機能・推進体制の見直しが必要**

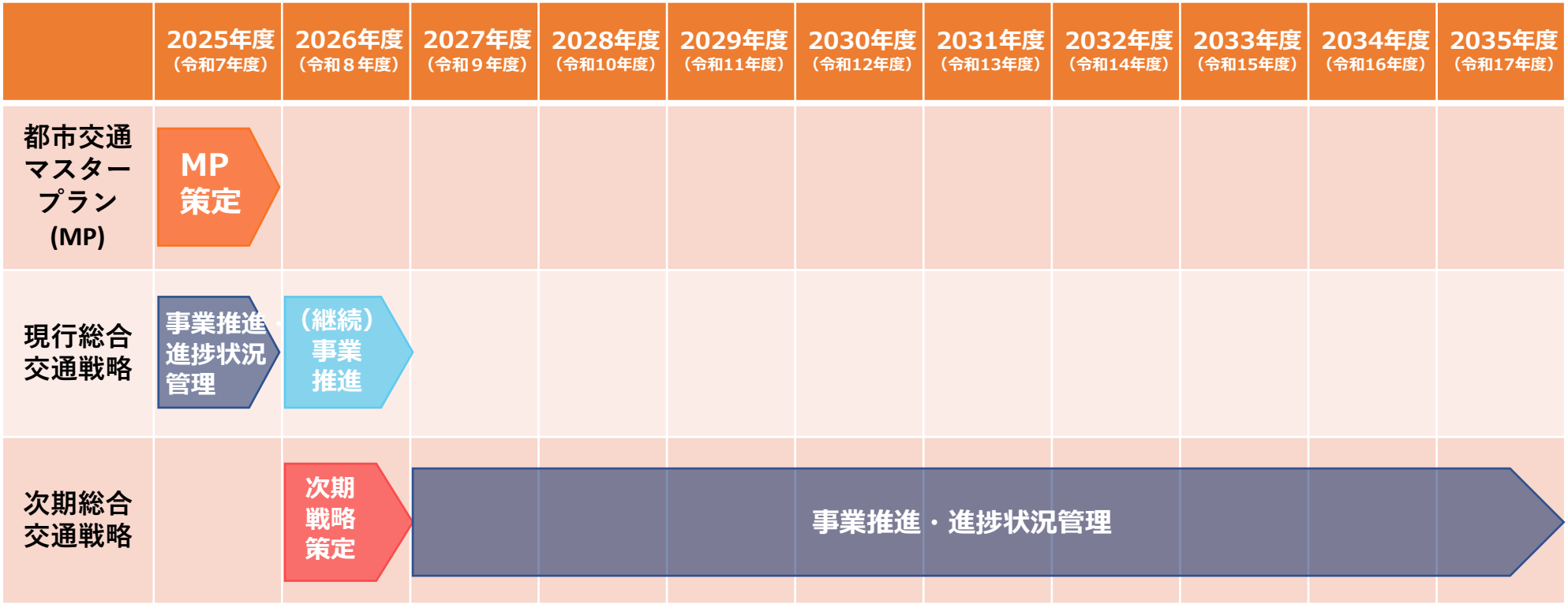
＜都市交通マスタープランで整理した課題＞

- 行政や交通事業者などの関係機関の役割を明確化
- 基幹公共交通軸の強化につながる「線」の施策の着実な推進
- 施策の進捗状況や効果発現状況のモニタリングと、関係機関や住民へのモニタリング結果の情報共有
- 社会情勢の変化に伴い計画される新たな施策と都市交通マスタープランの施策との整合性の確認・調整

3．今後のスケジュール

- 次期総合交通戦略については、**今年度内の策定**に向け**新たな協議会を設置**し、策定を進める。
- 今回取りまとめた**現行総合交通戦略の課題**や新たに策定した「**都市交通マスタープラン**」などを**次期総合交通戦略へ反映**させていく。

<次期総合交通戦略策定に向けたスケジュール>



現行総合交通戦略の取扱いについて・・・

次期総合交通戦略が策定されるまでは、**現行の総合交通戦略を継続**するものとする。