熊本県
新広域道路交通計画

“すべての道は、
くまもとに通じる”

2021 年 6 月

熊本県・熊本市

※表紙は「90 分構想」「150 分構想」をイメージしたもの

熊本県新広域道路交通計画のコンセプト

“すべての道は、くまもとに通じる”

「九州の中心に位置する地理的優位性を最大限に発揮し、
“すべての道は、くまもとに通じる”という考えのもと、
広域道路ネットワークの整備を進めていきます」

広域道路ネットワークにおける4つのコンセプト

150 分構想

「熊本都市圏と九州各県主要都市を
150 分で結ぶ高速交通ネットワークを
構築します」

90 分構想

「熊本都市圏及び熊本空港と
県内主要都市を 90 分で結ぶ
幹線道路ネットワークを構築します」

10 分・20 分構想

「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
道路ネットワークを構築します」

ﾀﾞﾌﾞﾙﾈｯﾄﾜｰｸ構想

「県内外への支援・受援に資する
道路ネットワークの強化と
多重性・代替性を確保し、
ダブルネットワークを構築します」

熊本県新広域道路交通計画

目次

はじめに

	新たな広域道路交通計画の策定について	1
	計画の期間	3
	計画の策定主体	3
	本計画の目的と背景	3
	計画の構成	3

第１部　新広域道路交通ビジョン（基本方針）

第１章	熊本県の地域特性と将来像	4
1-1	ビジョンの位置付け	4
	九州地方及び熊本県、熊本市における計画との関連性	4
1-2	熊本県の地域特性	10
	本県を取り巻く社会情勢の変化	10
	地理的特性	11
	人口の動向	12
	生活圏域	14
	産業	15
	観光	19
	物流・交通拠点	22
	自然災害	25
	交通手段	28
	新型コロナウイルス関連	29
1-3	熊本県及び熊本市の将来像	30
第２章	広域的な交通の課題と取組	31
2-1	平常時における課題	33
	課題１：九州各都市とのミッシングリンクの解消	33
	課題２：県内における道路整備率の向上	34
	課題３：熊本都市圏の交通渋滞の解消	36
	課題４：物流・交通拠点へのアクセス性の向上	37
	課題５：人流・観光ネットワークの充実	40
2-2	災害時における課題	42
	課題６：輸送ルート・代替ルートの確保	42
	課題７：防災拠点の機能強化	46
2-3	技術革新を踏まえた新たな取組み	47
	地方部における移動を支援するための取組	49
	地域の交通課題解消に向けた取組	51
	公共交通の利便性向上のための取組	51
第３章	広域的な道路交通の基本方針	52
3-1	広域道路ネットワークの基本方針	54
3-2	交通・防災拠点の基本方針	56
3-3	ICT 交通マネジメントの基本方針	57

熊本県新広域道路交通計画

第２部　新広域道路交通計画（基本計画）

第１章	**新広域道路交通計画について**	**59**
1-1	**計画の位置付け**	**59**
	新広域道路交通ビジョンとの関連性	59
第２章	**広域道路ネットワーク計画**	**60**
2-1	**広域道路ネットワークの強化の方向性（基本戦略）**	**60**
2-2	**広域道路ネットワークの階層と考え方**	**61**
2-3	**広域道路ネットワークの選定**	**63**
	九州各県を結ぶ循環型高速交通ネットワークの形成	63
	地域や拠点間を連絡する道路ネットワークの形成	65
	熊本都市圏における円滑な交通ネットワークの形成	71
	災害に強い道路ネットワークの形成	73
	広域道路ネットワーク計画図（高規格道路）	**79**
	〃　（一般広域道路）	**80**
	〃　（構想路線）	**81**
	〃　（熊本都市圏拡大版）	**82**
	広域道路ネットワーク一覧	**83**
	熊本県新広域道路交通計画のコンセプト	**84**
第３章	**交通・防災拠点計画**	**85**
	主要な交通拠点における道路と各交通機関の連携強化	85
	主要な防災拠点における機能・連携強化	90
	交通・防災拠点計画（とりまとめ）	**92**
第４章	**ＩＣＴ交通マネジメント計画**	**93**
	自動運転社会を見据えた道路施策の検討	**93**
	ＩＣＴを活用した道路情報の収集・活用等	95
	ＩＣＴ交通マネジメント計画（とりまとめ）	**99**

はじめに

新たな広域道路交通計画の策定について

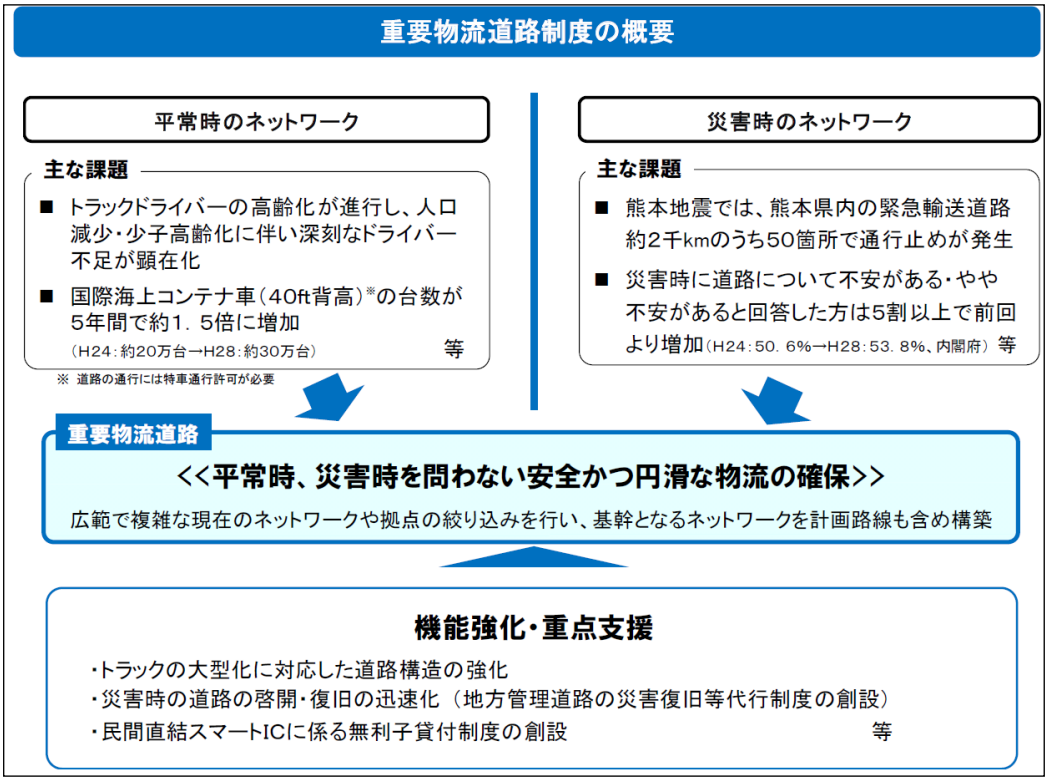
近年では、働き手の減少によるドライバー不足が深刻化する中で、国際海上コンテナ車の増加やトラックの大型化に対応し、道路の機能強化により物流生産性の向上を図ることが喫緊の課題となっている。

さらに、激甚化する自然災害に対し、事前防災・減災の考え方に基づき、災害に対する幹線道路ネットワークの脆弱性を克服することも求められている。

これを踏まえ、平成 30 年 3 月 30 日に成立、同月 31 日に公布、9 月 30 日に施行した「道路法等の一部を改正する法律」（平成 30 年法律第 6 号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。

この制度による「重要物流道路」の指定にあたっては、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の社会の要請に応えるため、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定する必要がある。

このため、熊本県では、中長期的な観点から広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」及び「新広域道路交通計画」を策定した。



重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定について

Ⅰ 今後の道路計画の主な課題 （現計画※はH6策定、H10以降未改定） ※広域道路整備基本計画

■ 新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画が必要。

新たな国土構造の形成
- スーパーメガリージョンの実現
- 中枢・中核都市等を中心とする地域の自立圏の形成 等

グローバル化
- インバウンドへの対応
- 国際物流の増加への対応 等

国土強靭化
- 災害リスク増大への対応
- 代替機能の強化の必要性 等

各交通機関との連携強化

ICT活用・自動運転社会への対応

Ⅱ 新たな広域道路交通計画の策定

■ 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定（定期的に見直し）

「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化

(1) **広域道路ネットワーク計画**

(2) **交通・防災拠点計画**

(3) **ICT交通マネジメント計画**

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

新たな計画の策定主体・検討体制

	＜策定主体＞	＜検討体制＞
国土交通省	● 今後の広域的な道路交通のあり方 ● 重要物流道路の指定（国交大臣） ● 代替路・補完路の指定（国交大臣） ● 地域高規格道路等の再編・指定（国交大臣） 等	➢ 社整審道路分科会基本政策部会、物流小委員会等の意見を伺いながら検討
↕ 全国的な視点からの調整		
地方ブロック	各地方整備局長が策定（各地方整備局単位） **ビジョン（ブロック）** ＋ **計 画（ブロック）**	➢ 各地方ブロック幹線道路協議会※1で、有識者等の意見※2を伺いながら検討 ※1 地方整備局、都道府県、政令市、高速会社等で構成 ※2 社整審地方小委員会、地域道路経済戦略研究会地方研究会の活用
↕ 都道府県間や地方ブロック間の調整		
都道府県	都道府県知事・政令市長が策定（各都道府県単位） **ビジョン（都道府県）** ＋ **計 画（都道府県）**	➢ 各都道府県幹線道路協議会で、有識者等の意見※を伺いながら検討 ※ 地域の大学等との連携 ➢ 代替路・補完路は、緊急輸送道路ネットワーク協議会※と連携して検討 ※ 地方整備局、都道府県、政令市、高速会社、警察、自衛隊等で構成

計画の期間

本計画の対象期間は、概ね 20～30 年間とする。

ただし、社会経済情勢の変化や制度の変更などが生じた場合は、必要に応じて見直しを行うのもとする。

計画の策定主体

本計画は、熊本県及び熊本市が策定するものである。

本計画の目的と背景

熊本県及び熊本市の将来像の実現に向けて、本計画に位置付けた取組を計画的に実施することにより、活力ある地域経済を支えるとともに、災害に強く、安全安心な熊本の創造を目指すものである。

計画の構成

本計画は、「新広域道路交通ビジョン」と「新広域道路交通計画」の 2 部構成となっている。
「新広域道路交通ビジョン」では、熊本県の広域的な道路交通に関する将来像について、平常時・災害時、及び物流や人の交流の観点から、3 つの方向性を示す。
「新広域道路交通計画」では、ビジョンに基づき、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保・活性化するためのネットワーク計画やそれらと連携した計画を示す。

第 1 部

新広域道路交通ビジョン（基本方針）

第１章　熊本県の地域特性と将来像

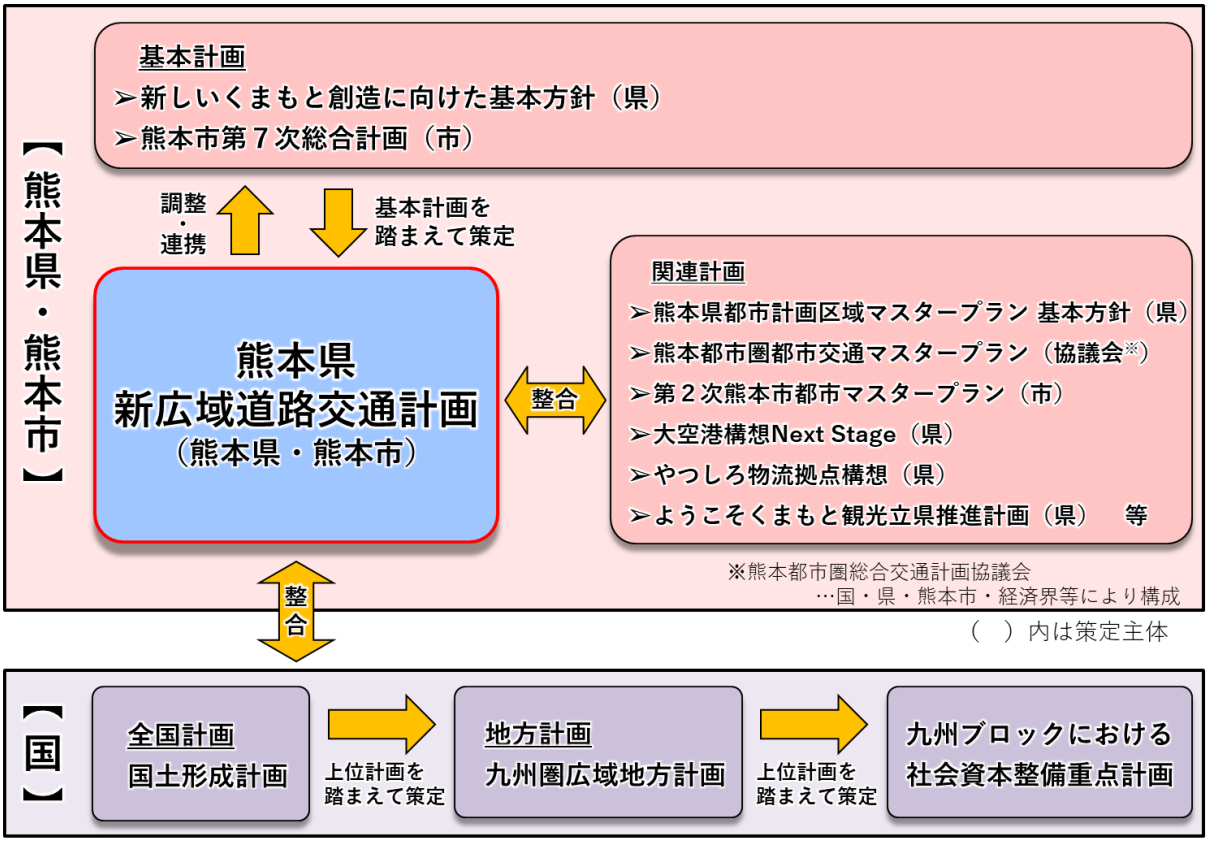
1-1| ビジョンの位置付け

【九州地方及び熊本県、熊本市における計画との関連性】

広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」は、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化などの新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えて策定するものであり、「地域の現状と将来像」、「広域的な交通の課題と取組」、「広域的な道路交通の基本方針」から構成されるものである。

今回のビジョン策定にあたっては、時代の潮流と課題に適切に対応していくため、長期的かつ総合的な観点から熊本県及び熊本市の今後の発展の基本方向を展望し、熊本における圏域の形成に関して重点的に取り組むべき基本的な対応方針等を明らかにするため、熊本県及び熊本市で策定された基本計画をベースとして、熊本都市圏都市交通マスタープランをはじめとする関連計画や、国が策定する九州圏広域地方計画等と整合を図り、地域の社会・経済の現状や見通しを踏まえた目指すべき将来像について、特に交通分野に関連のある内容についてとりまとめる。

熊本県新広域道路交通計画と国・県・熊本市の基本計画や関連計画を下記に整理する。

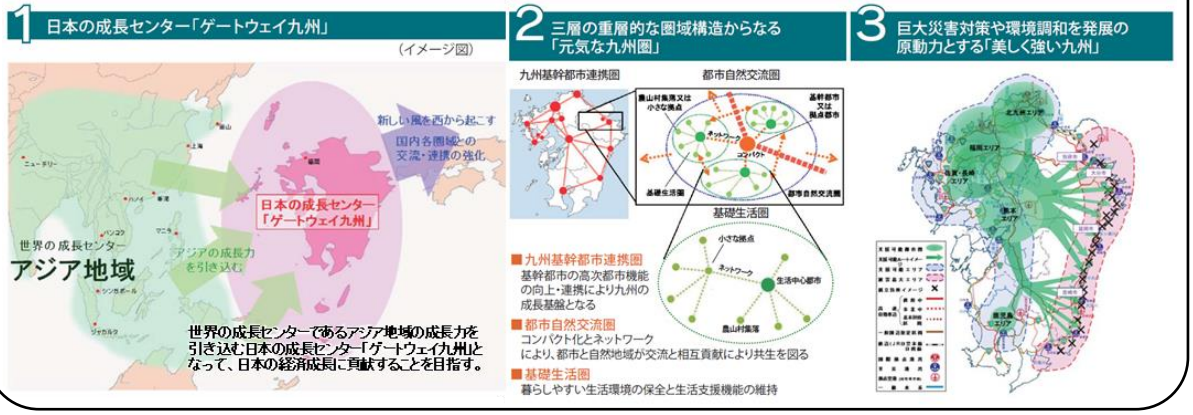


九州地方：九州圏広域地方計画（平成 28 年 3 月）

長期的かつ総合的な観点から九州圏の今後の発展の基本方向を展望し、九州圏における圏域の形成に関して、重点的に取り組むべき基本的な対応方針等を明らかにすることを目的として、国土交通省が策定したもの。

九州圏の 3 つの将来像

① 日本の成長センター「ゲートウェイ九州」
② 三層の重層的な県域構造からなる「元気な九州圏」
③ 巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」



熊本県：新しいくまもと創造に向けた基本方針（令和 3 年 3 月）

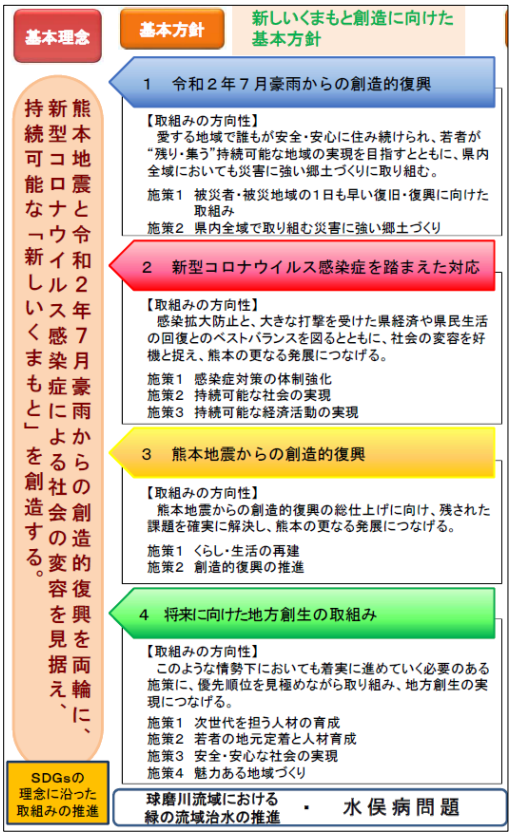
熊本県の基本方針として、新型コロナウイルス感染症による危機を乗り越えるとともに、2 つの災害（H28 熊本地震及び R2.7 月豪雨）からの創造的復興を熊本の発展につなげ、地方創生を実現するため、重点的に推進する主な取組みの方向性を明らかにしたもの。

基本理念

熊本地震と令和2年7月豪雨からの創造的復興を両輪に、新型コロナウイルス感染症による社会の変容を見据え、持続可能な「新しいくまもと」を創造する。

基本方針

1　令和 2 年 7 月豪雨からの創造的復興
2　新型コロナウイルス感染症を踏まえた対応
3　熊本地震からの創造的復興
4　将来に向けた地方創生の取組み



熊本市：熊本市第７次総合計画（令和２年３月中間見直し）

熊本市民と行政がそれぞれの役割と責任を担い、地域に根ざした課題を解決しながら、新たな魅力と活力に満ちた熊本づくりに取り組むための基本方針として策定したもの。

めざすまちの姿

「上質な生活都市」の実現

まちづくりの重点的取組

１　安心して暮らせるまちづくり
２　ずっと住みたいまちづくり
３　訪れてみたいまちづくり

熊本県：熊本県都市計画区域マスタープラン　基本方針（平成 31 年２月第２回改訂）

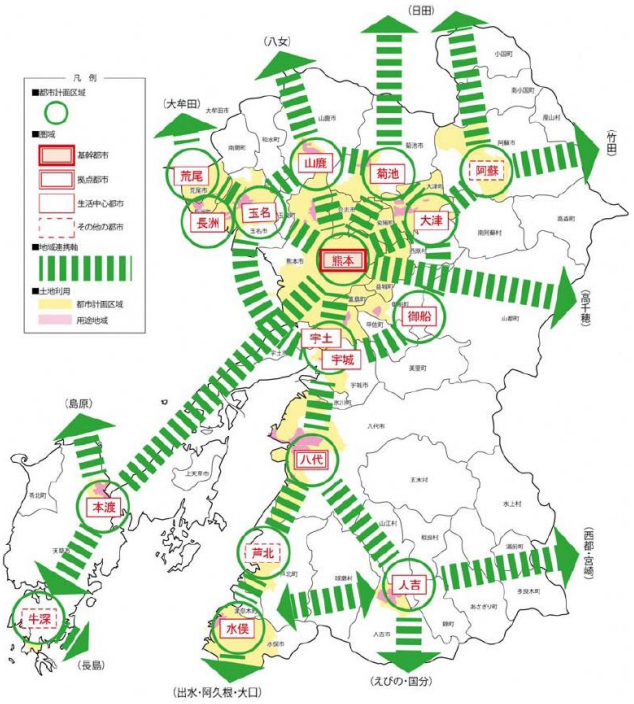
都市計画区域ごとに長期的な視点から都市の将来像を示すとともに、広域的な視点から、都市計画の目標、区域区分、主要な都市計画決定の基本的な方針を定めたもの。

都市づくりの基本理念

豊かな「もり」と共生する持続可能で
活力あるエコ・コンパクトな都市づくり

都市づくりの基本目標

(1)　県土の自然と共生する都市づくり
(2)　人と環境にやさしい
　　安全・安心な都市づくり
(3)　都市の個性を生かし、
　　豊かな生活を意識した
　　エコ・コンパクトな都市づくり
(4)　交流と連携を支える
　　都市ネットワークづくり
(5)　住民と行政が協働により取り組む
　　都市づくり



熊本県・熊本市：熊本都市圏都市交通マスタープラン（平成 28 年 3 月）

パーソントリップ調査などを踏まえ、現状及び将来にわたる熊本都市圏の交通課題に対応すべく、目指すべき都市構造とそれを支える交通体系のあり方を提案するため、行政・交通事業者及び学識経験者で構成する「熊本都市圏総合交通計画協議会」により策定したもの。

都市圏の将来像

多核連携型の都市圏構造

交通ネットワークの将来像

○ 公共交通ネットワーク

放射 8 方向の「基幹公共交通軸」

○ 道路ネットワーク

2 環状 11 放射の「骨格幹線道路網」

熊本市：第 2 次熊本市都市マスタープラン（平成 29 年 8 月）

都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づき、熊本市の定める都市計画に関する基本的な方針を、第 7 次熊本市総合計画基本構想、基本計画及び熊本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即して定めたもの。

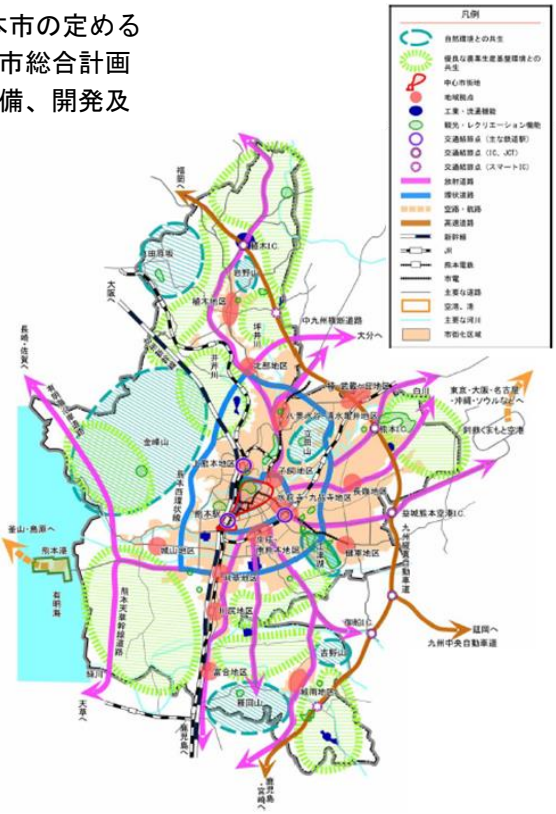
都市構造の将来像

『豊かな水と緑、多様な都市サービスが支える活力ある多核連携都市』

～恵まれた自然や歴史・文化と機能性の高い都市空間が調和し、生活圏が連携することで、誰もが輝く都市をつくる～

都市の全体構成

中心市街地や地域拠点などから諸機能が段階的に立地する秩序ある市街地の構成をめざす。



熊本県：大空港構想 NextStage（熊本都市圏東部地域ｸﾞﾗﾝﾄﾞﾃﾞｻﾞｲﾝ）（平成 28 年 12 月）

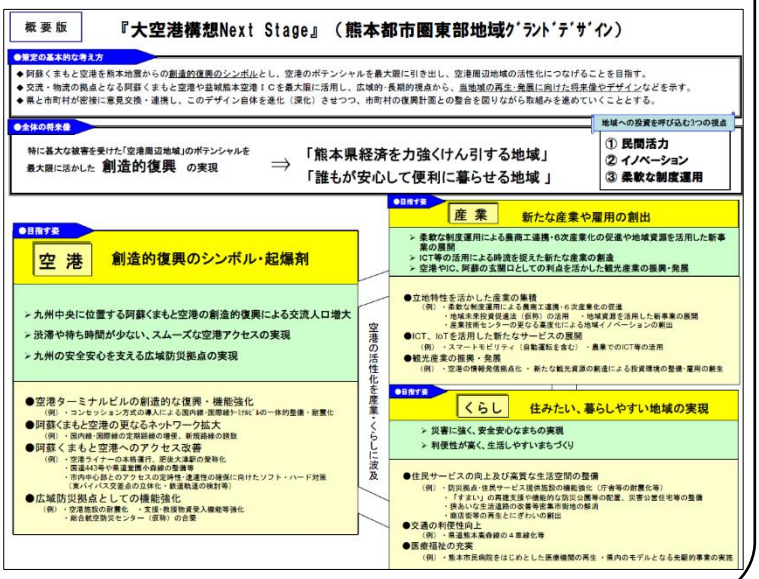
熊本地震により甚大な被害を受けた空港周辺地域（熊本都市圏東部地域である益城町、西原村及び熊本市東部地区並びに大津町及び菊陽町の持つ可能性を引き出し、創造的復興を推進するグランドデザインとして熊本県が策定したもの。

全体の将来像

甚大な被害を受けた「空港周辺地域」のポテンシャルを最大限に活かした創造的復興の実現
⇒「熊本県経済を力強くけん引する地域」「誰もが安心して便利に暮らせる地域」

目指す姿

- ●阿蘇くまもと空港へのアクセス改善
- ●広域防災拠点としての機能強化
- ●立地特性を活かした産業の集積
- ●観光産業の振興・発展
- ●交通の利便性向上

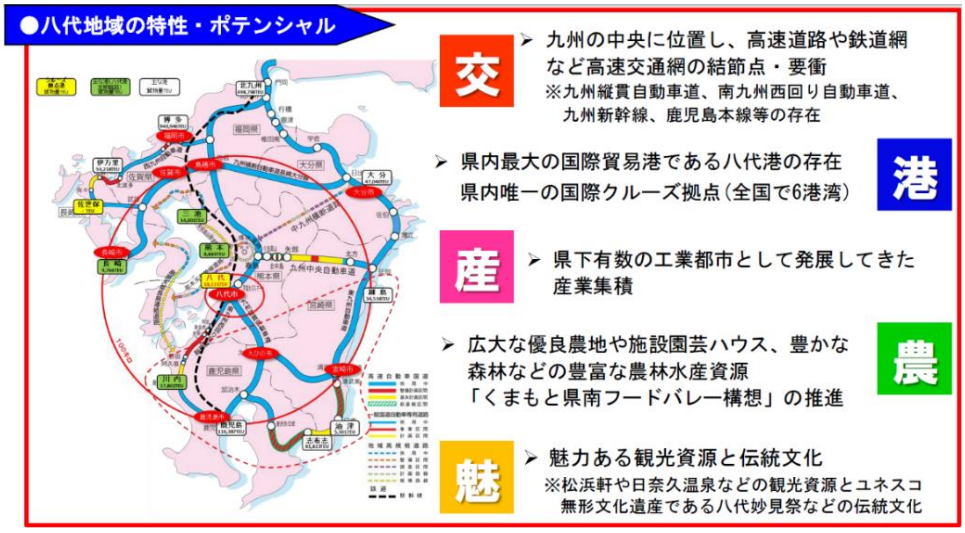


熊本県：やつしろ物流拠点構想（平成 29 年 9 月）

熊本県が、八代地域の特性、ポテンシャルを最大限に活かし、 同地域が南九州の物流拠点となることを目指して、取組みの方向性や具体的な取組み例などを示したもの。

構想が目指す「物流拠点」のイメージ

九州各地の生産拠点を結ぶハブ機能を持たせ、成長著しいアジアをはじめ世界と熊本をつなぎ、多くのモノや人が行き交う、活気あふれる九州のゲートウェイを目指す。



熊本県：ようこそくまもと観光立県推進計画（令和３年６月）

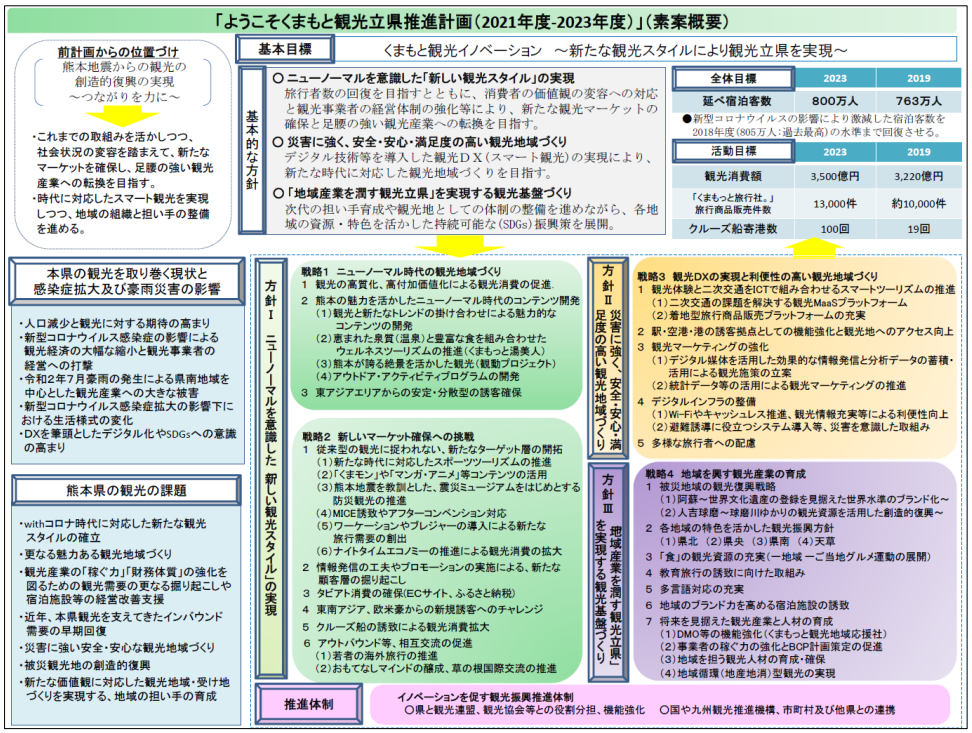
熊本県の観光資源を最大限に活用した魅力ある観光地の形成や受入環境の整備、国内外からの旅行者の来訪促進等、観光立県の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定したもの。

基本目標

くまもと観光イノベーション　～新たな観光スタイルにより観光立県を実現～

基本的な考え方（抜粋）

- ○　ニューノーマルを意識した「新しい観光スタイル」の実現
- ○　災害に強く、安全・安心・満足度の高い観光地域づくり
- ○　「地域産業を潤す観光立県」を実現する観光基盤づくり



1-2｜熊本県の地域特性

【本県を取り巻く社会情勢の変化】

熊本県では、平成28年4月に発生した熊本地震や令和2年7月の豪雨災害など、甚大な被害をもたらした大きな災害に見舞われており、災害からの創造的復興を着実に進めることが必要である。

また、新型コロナウイルス感染症の影響等もしっかりと踏まえた上で、県民生活や県経済の回復に向け、対応していく必要がある。

さらには、SDGs※1やSociety5.0※2の実現に向けた技術革新等の地方創生の深化・充実に資する新しい流れも生まれている。

これら社会情勢の変化をしっかりと捉え、熊本の将来に向けた取組を着実に進めていくことが必要である。

※1　SDGs：Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）
※2　Society5.0：第5期科学技術基本計画（内閣府）で提唱されている我が国が目指すべき未来社会の姿

【SDGs】

Sustainable Development Goals の略称であり、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、令和 12 年(2030 年)を期限とする、先進国を含む国際社会全体の 17 の開発目標。平成 27 年(2015 年) 9 月の国連サミットで採択された。

【Society5.0】

サイバー空間とフィジカル空間を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会。狩猟社会(Society1.0)、農耕社会(Society2.0)、工業社会(Society3.0)、情報社会(Society4.0)に続く、新たな社会を指すもので、第５期科学技術基本計画において我が国が目指すべき未来社会の姿として初めて提唱された。

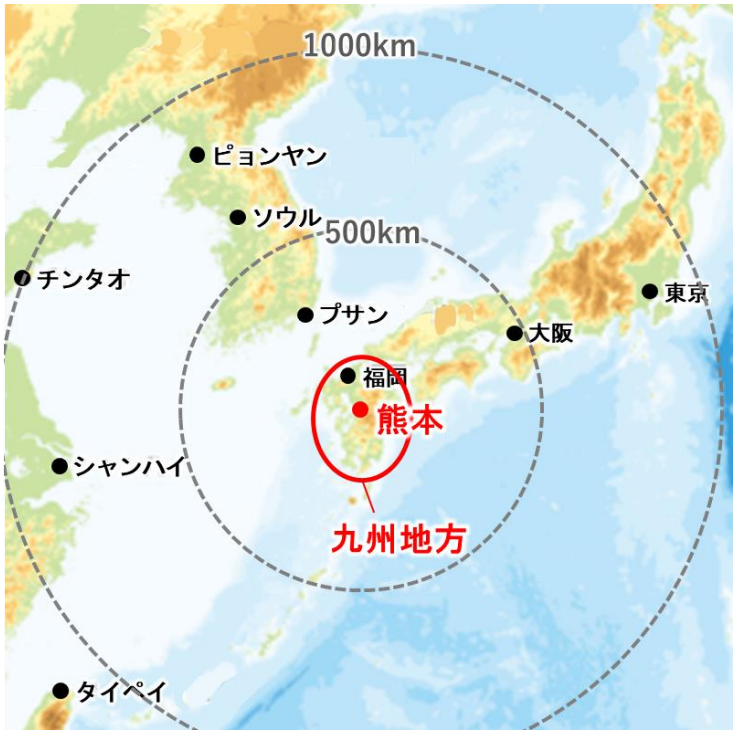
【地理的特性】

アジア地域の成長力を引き込む日本の成長センターを目指す「ゲートウェイ九州」の中で、本県はほぼ中央に位置し、有明海を挟んで九州 5 県と接している。

県土の面積は、約 7,409km^2 で、全国第 15 位、その約 6 割が森林で占められている。

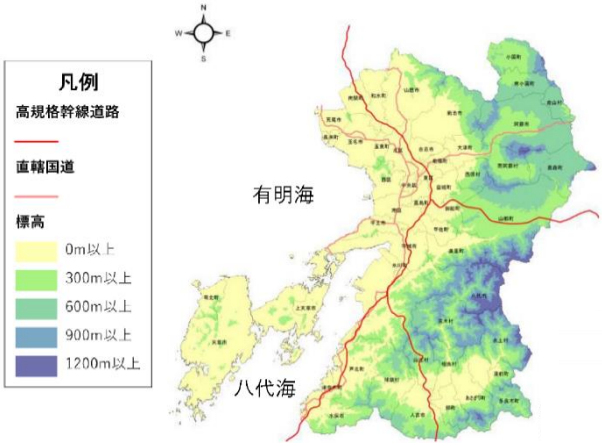
また、県の北東部には複式火山として世界的に有名な阿蘇山があり、陥没によってできた巨大なカルデラは東西約 17km、南北約 25km にわたって広がり、活動中の中岳をはじめ通称阿蘇五岳が連なっている。

一方、県の中央部の西側は、菊池川、白川、緑川流域に熊本平野が開け、球磨川、氷川その他の中小河川の流域に開ける八代平野とともに平坦地を形成している。さらにその西方には、大小 120 余りの島々からなる天草諸島が散在している。



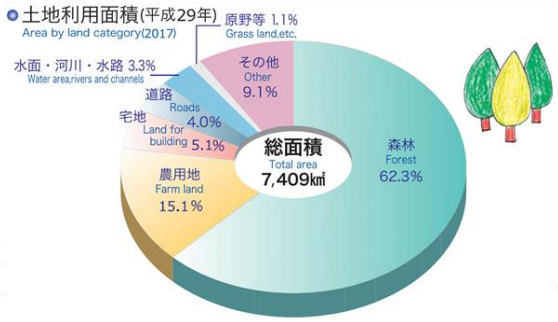
資料：国土地理院地図を基に作成

熊本県の地形



出典：国土数値データ（2011 年）
（国土交通省国土政策局）

熊本県の土地利用面積



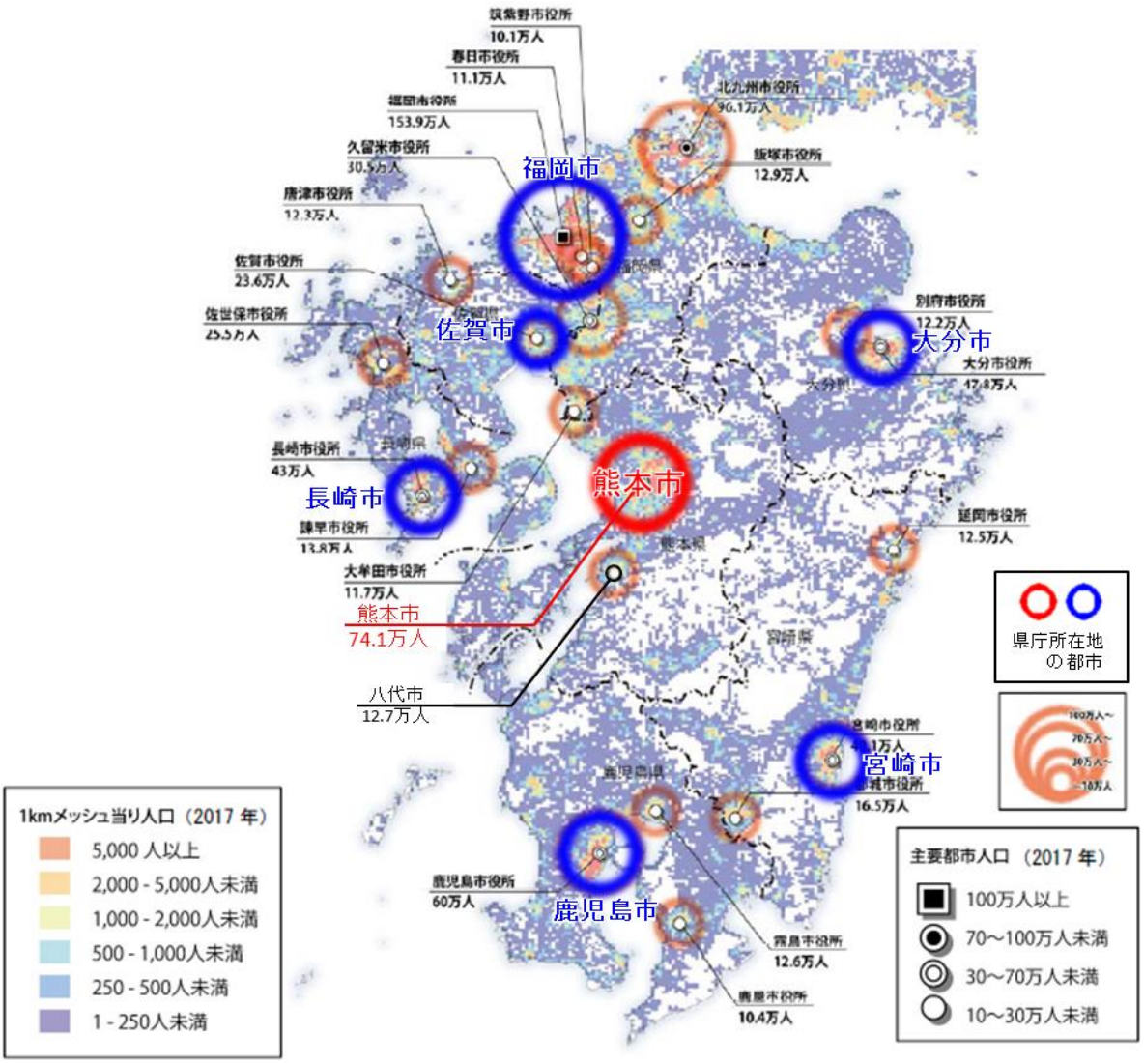
出典：熊本のすがた

【人口の動向】

九州各県の県庁所在地の都市人口（2015年時点）を比較してみると、福岡市が153.9万人と最も多く、以下、熊本市（74.1万人）、鹿児島市（60万人）と続いている。

人口10万人以上の都市（2015年時点）は、熊本県の熊本市及び八代市を含む22市となっており、九州全体では人口が適度な間隔で分散した構造となっている。

九州地方のメッシュ人口



資料：国勢調査（2015年時点）を基に作成

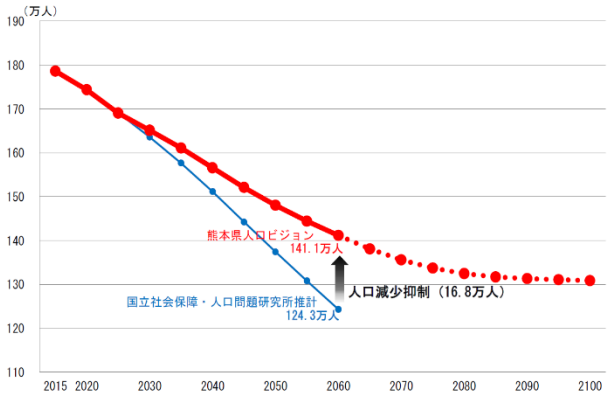
本県の人口は、平成10年(1998年)を境に減少傾向にあり、全国よりも約10年早く人口減少局面に突入し、令和元年(2019年)には174.8万人となっている。

また、国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」という。)によると、このまま何も対策を講じなければ、本県の令和42年(2060年)の人口は約124.3万人になると推計されている。

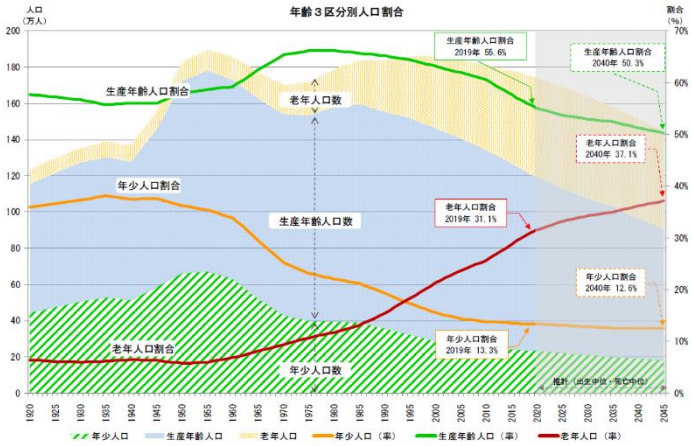
熊本県人口ビジョン(2021年3月改訂)では、県民の結婚・出産・子育てに関する希望の実現や熊本への人の流れの創出、人材流出の抑制等を図ることで、本県の令和42年(2060年)の人口を140万人程度とする将来展望を示している。

社人研の推計では、2045 年には年少人口が 18.1 万人、年少人口割合が 12.6%、生産年齢人口が 72.5 万人、生産年齢人口割合が 50.3%、老年人口が 53.6 万人、老年人口割合が 37.1%となり、生産年齢人口の減少とともに少子高齢化が進み、約 4 割が高齢者になるとされている。

熊本県総人口長期推計と将来展望



年齢3区分別人口割合



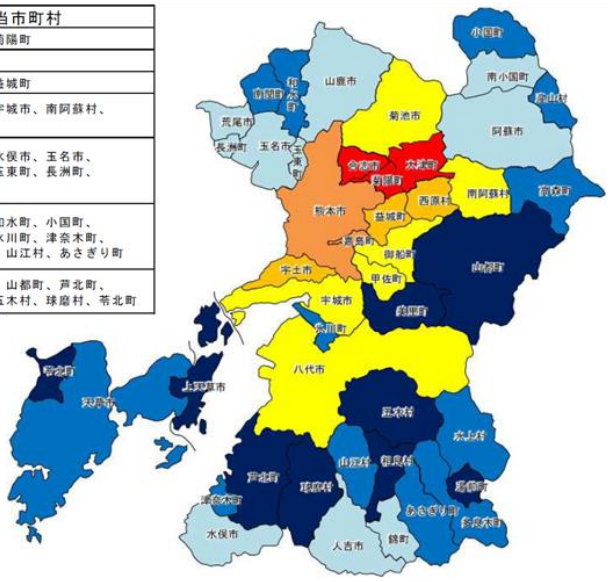
出典：熊本県人口ビジョン（2021 年 3 月改訂）

本県の人口のうち、約 5 割は熊本都市計画区域（熊本市、合志市、菊陽町、益城町、嘉島町）に集中しており、社人研の人口推計によれば、2015 年から 2045 年迄に、本県の約 7 割に近い 31 市町村で 30%以上の人口減少が推計されている一方で、熊本都市圏東部地域（合志市、大津町、菊陽町）では、人口の増加が見込まれている。

県内の市町村の人口増減率

（2015 年を 100 とした場合の 2045 年の姿）

色	区分	該当市町村
	100超	合志市、大津町、菊陽町
	90超～100以下	熊本市、嘉島町
	80超～90以下	宇土市、西原村、益城町
	70超～80以下	八代市、菊池市、宇城市、南阿蘇村、御船町、甲佐町
	60超～70以下	人吉市、荒尾市、水俣市、玉名市、山鹿市、阿蘇市、玉東町、長洲町、南小国町、錦町
	50超～60以下	天草市、南関町、和水町、小国町、産山村、高森町、氷川町、津奈木町、多良木町、水上村、山江村、あさぎり町
	50以下	上天草市、美里町、山都町、芦北町、湯前町、相良村、五木村、球磨村、苓北町



出典：熊本県人口ビジョン（2021 年 3 月改訂）

【生活圏域】

連携中枢都市圏構想

「連携中枢都市圏構想」とは、人口減少・少子高齢社会にあっても、地域を活性化し経済を持続可能なものとし、国民が安心して快適な暮らしを営んでいけるようにするため、地域において、相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市と近隣の市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化により「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」及び「生活関連機能サービスの向上」を行うことにより、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し、活力ある社会経済を維持するための拠点を形成しようとする政策である。

熊本県内においては、熊本市を含む18市町村により「熊本連携中枢都市圏」が形成されている。

熊本連携中枢都市圏
熊本市・宇土市・宇城市・阿蘇市・合志市・美里町・玉東町・大津町・菊陽町・高森町・西原村・南阿蘇村・御船町・嘉島町・益城町・甲佐町・山都町・菊池市

定住自立圏構想

「定住自立圏構想」とは、市町村の主体的取組として、「中心市」の都市機能と「周辺市町村」の農林水産業、自然環境、歴史、文化など、それぞれの魅力を活用して、NPOや企業といった民間の担い手を含め、相互に役割分担し、連携・協力することにより、地域住民のいのちと暮らしを守るため圏域全体で必要な生活機能を確保し、地方圏への人口定住を促進する政策である。

熊本県内においては、7つの定住自立圏が形成されている。

八代市・氷川町・芦北町定住自立圏
八代市・氷川町・芦北町

人吉球磨定住自立圏
人吉市・錦町・あさぎり町・多良木町・湯前町・球磨村・山江村・五木村・相良村・水上村

玉名圏域定住自立圏
玉名市・玉東町・南関町・和水町

山鹿市・和水町定住自立圏
山鹿市・和水町

菊池市定住自立圏
菊池市

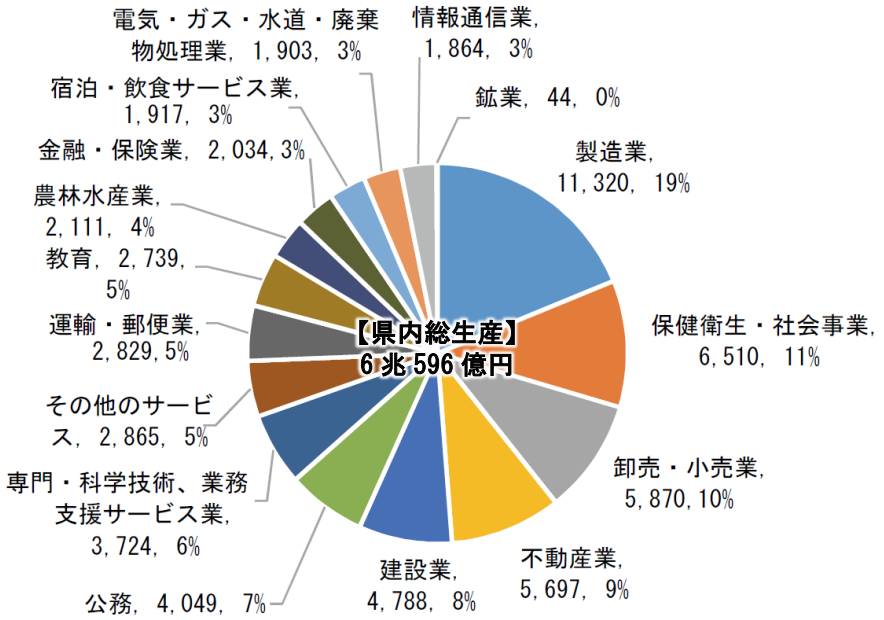
天草市定住自立圏
天草市

有明圏域定住自立圏
大牟田市（福岡県）・荒尾市・長洲町・南関町・柳川市（福岡県）・みやま市（福岡県）

【産業】

平成 29 年度（2017 年度）の本県の県内総生産は 6 兆 596 億円である。その内訳は、製造業が 1 兆 1,320 億円（19%）と最も割合が高く、以下、「保健衛生・社会事業（6,510 億円、11%）」、「卸売・小売業（5,870 億円、10%）」と続いている。

熊本県における県内総生産の産業別内訳
（平成 29 年度（2017 年度））



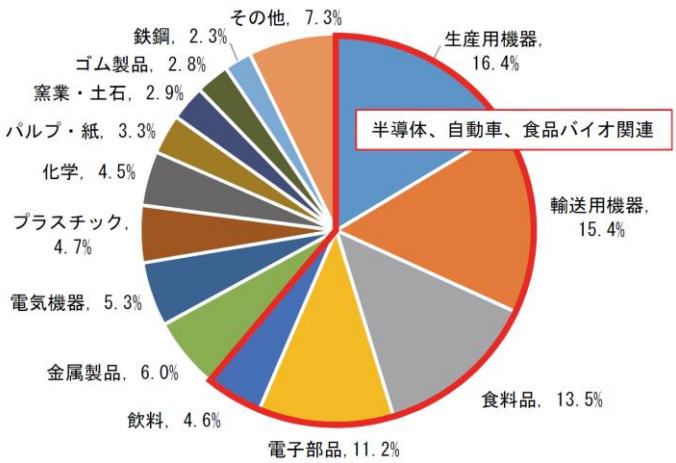
出典：熊本県産業成長ビジョン（2020 年 12 月改訂）

製造業

業種別では、半導体、自動車、食品バイオ関連で製造品出荷額の 60%以上を占めている。

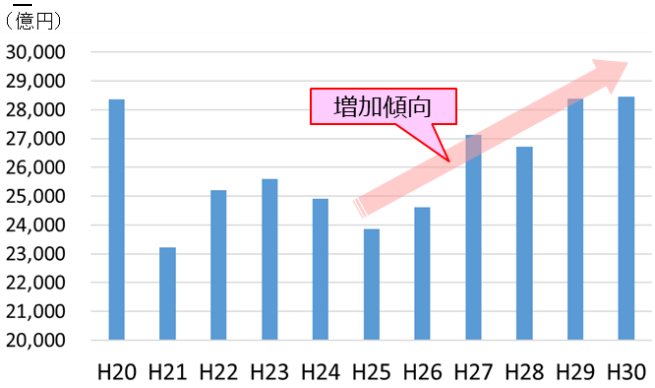
また、本県の製造品出荷額等（従業員 4 人以上）は、28,461 億円（H30）で、全国第 30 位の出荷額となっており、H20 以降、増加傾向にある。

製造業製造品出荷額の内訳
（平成 30 年度（2018 年度））



出典：熊本県産業成長ビジョン（2020 年 12 月改訂）

製造品出荷額の推移

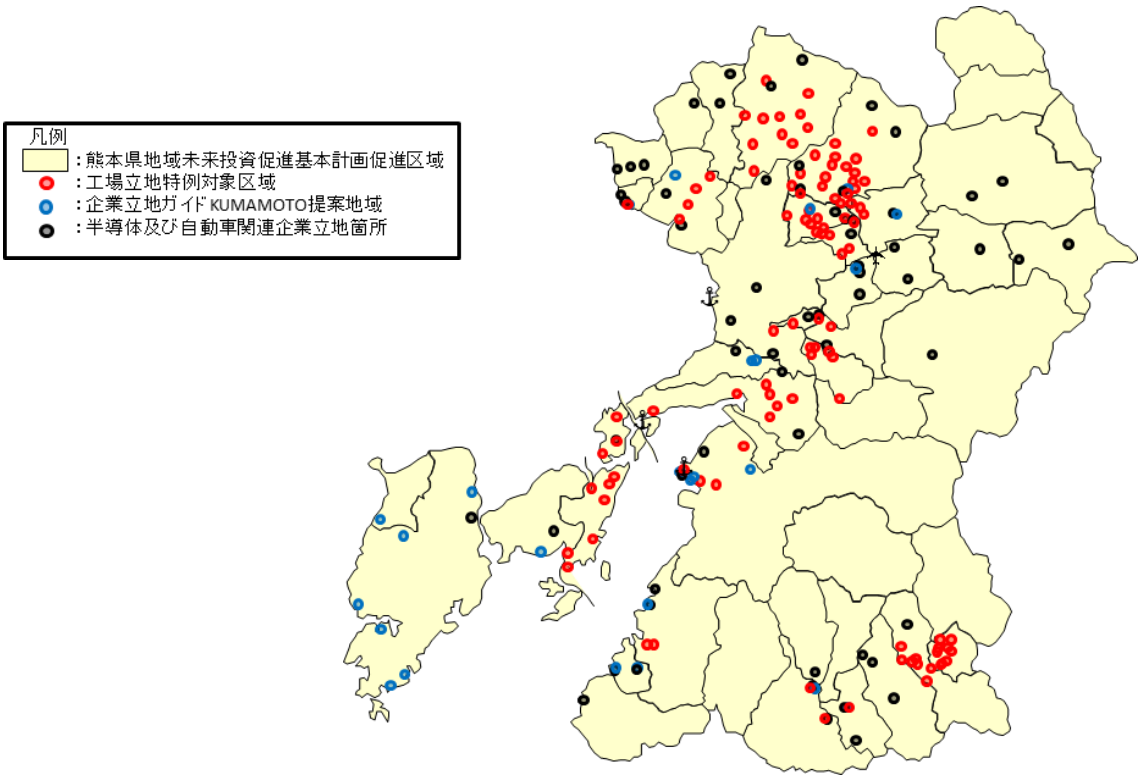


資料：工業統計を基に作成

産業集積の状況

県内各地域に半導体や自動車関連企業が多数立地しているうえ、「地域未来投資促進法」（平成 29 年施行）に基づき、県内全市町村が促進区域に指定され、そのうち 20 市町村においては重点促進区域を設定し、熊本市周辺の自治体を中心に工場立地特例対象区域が指定されるなど、積極的な企業誘致等による県経済の活性化や雇用の創出が期待されている。

熊本県地域未来投資促進基本計画における重点促進区域一覧



熊本市	城南工業団地、舞原地区、沈目地区、高地区、坂野地区、築地地区、千町地区、今吉野地区
八代市	新港町1丁目、2丁目、3丁目、4丁目、興国町、三楽町、港町、日置町、十条町、堺町内田、鏡町鏡、港町、新開町、ほか46町
人吉市	梢山工業団地、中核工業用地
玉名市	フンドーダイ五葉工業用地、愛三熊本工業用地、九州三永金属工業工場用地、凸版印刷工場用地、ブリヂストン工場用地
山鹿市	山鹿市鹿央町岩原の区域、、堂原工業団地、山鹿市鹿本町梶屋、来民、下高橋、中富の区域、山鹿市城、小群、鍋田、杉、久原（山鹿市東部工業団地を除く）、古閑の区域、山鹿市東部工業団地
菊池市	袈裟尾地区、大琳寺地域、村田地域、菊池工業団地、森北工業団地、森北地域、花房地区、流川地区、蘇崎・林原工業地域、田島工業団地、田島地区、富の原地区、富の原工業団地、住吉工業団地、永地区、永工業団地、新明地区、川辺地区、川辺工業地域、重味地区、下河原地区
上天草市	大矢野町登立、中、松島町合津、阿村、今泉、姫戸町二間戸、竜ヶ岳大道
宇城市	外当尾農工団地、当尾原農工団地、ダイチクフーズ用地、九州ショーワ用地、不知火農工団地、松橋中央農工団地、九州フジパン用地
合志市	合志工業団地、JT、蓬原工業団地、栄工業団地、三菱電機、フレッシュ工房・NAS、熊本製粉周辺、都山近隣の造成地
長洲町	長洲工業団地、名石浜工業団地
菊陽町	セミコンテクノパーク、原水工業団地、原水・津久礼地域、白水地域
西原村	鳥子工業団地、小森地区、小森工業団地、布田地区
御船町	高木地域、御船地域、辺田見地域
嘉島町	下仲間・上仲間地区、協同組合嘉島リバジン、熊本内陸工業団地、熊本南工業団地協同組合
益城町	熊本総合団地、安永・木山・宮園地区、黒石崎地区、ﾃｸﾉﾘｻｰﾁﾊﾟｰｸ・臨空ﾃｸﾉﾊﾟｰｸ、高遊原地区、小池地区、土山地区
甲佐町	田口地域、早川地域、下白旗地域
芦北町	湯浦地域
錦町	踊場地区、球磨工業団地
多良木町	南九州地域木材流通多良木団地、牛島地区、上原田地区、上新地地区、下畑中地区、下鶴羽地区、宮床地区
湯前町	馬場地区、上里地区、下城地区、浅鹿野地区

出典：熊本県地域未来投資促進基本計画

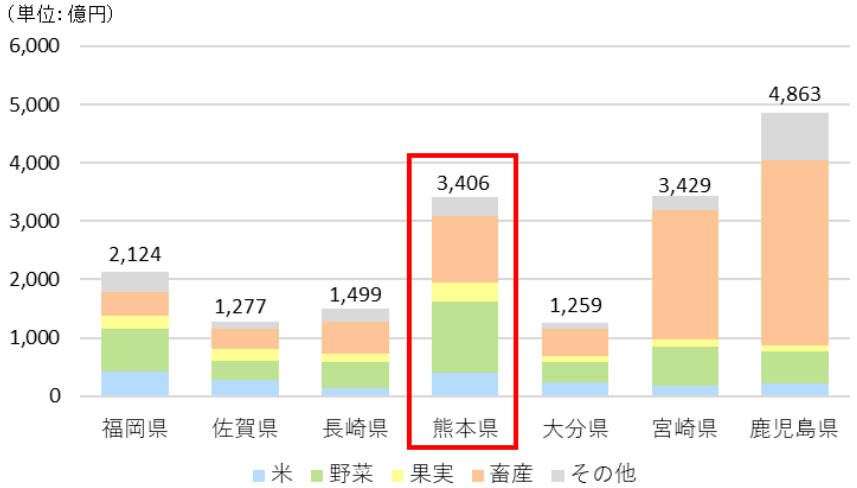
農業

熊本県の農業産出額は、3,406億円（H30時点）で全国第6位、九州地方では第3位となっている。

また、部門別に見てみると、野菜の産出額が最も多く全体の36.0%を占め、次いで畜産（肉用牛、乳用牛等）の産出額が多い状況となっている。

九州地方の農業産出額の部門別構成

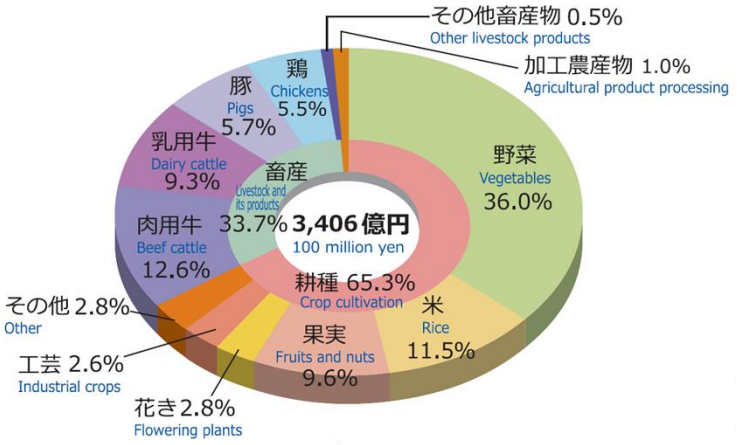
（平成 30 年度(2018 年度)）



資料：生産農業所得統計を基に作成

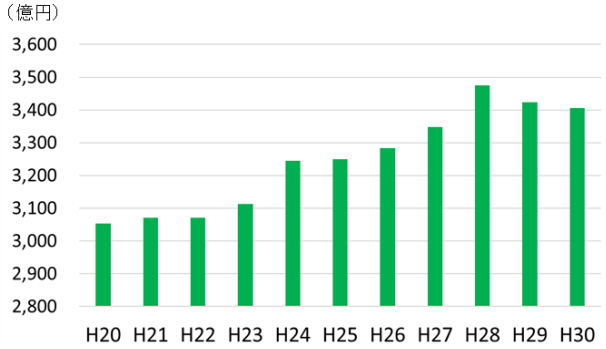
農業産出額の内訳

（平成 30 年度（2018 年度））



出典：熊本のすがた

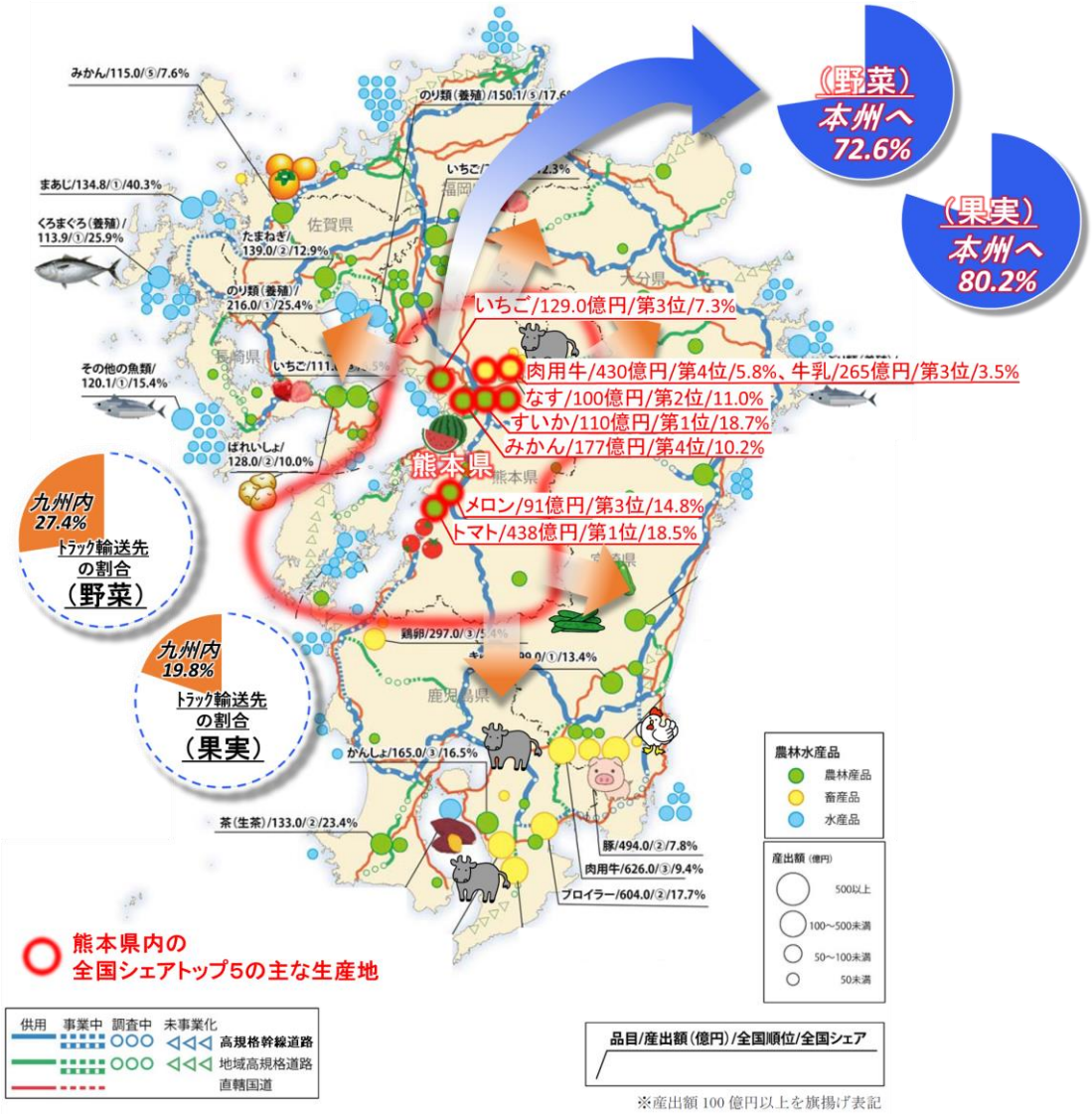
農業産出額の推移



資料：生産農業所得統計を基に作成

野菜や果実などに関しては、県内各地で生産が盛んな状況であり、全国シェアトップ５に入るランクインする種類も豊富で、その中でもすいかとトマトの生産量は全国１位となっている。

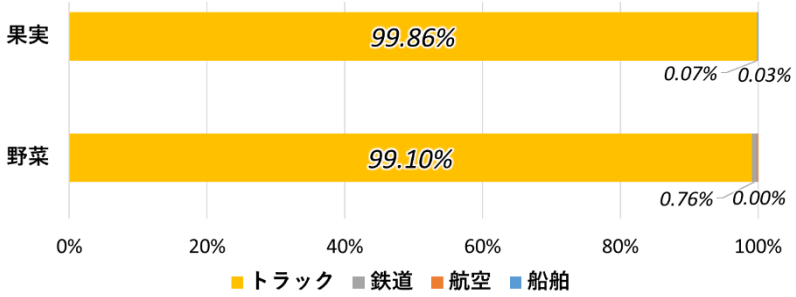
主要な農林水産品の生産地状況（全国シェアトップ５）と輸送先



資料：九州経済 2018（農林水産省「生産農業所得統計」「生産林業所得統計」「漁業・養殖業生産統計」）
※熊本県内の生産農業所得統計は 2019 年のデータを使用

また、果実や野菜の県外への輸送手段としては、そのほとんどがトラックによる陸路での輸送であり、このうち本州への広域的な輸送が 70%超となっている。

農産物の輸送手段について



資料：熊本県農林水産部資料（2018 年時点）

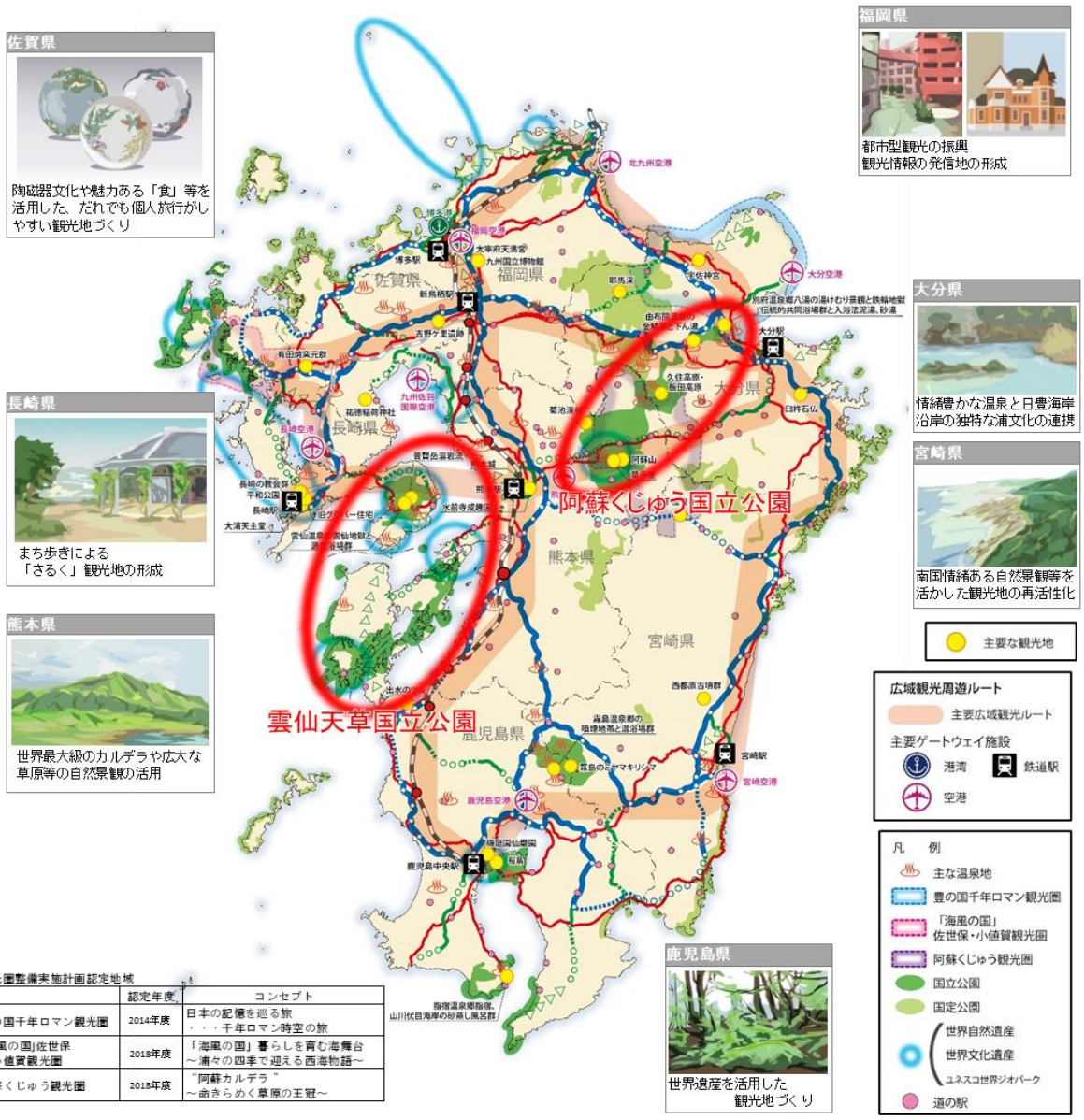
【観光】

九州地方には豊かな自然環境、歴史・文化、食文化等の地域資源が存在し、九州ブランドのイメージの確立を進めることで、九州地方の地域資源を広域的に結びつけ、成長するアジアマーケットや国内の観光客を呼び込み、観光需要の喚起、消費の拡大を通じて、九州地方の地域経済等の活性化を図る取組が進められている。

九州全体においては、韓国、台湾、中国等のアジアからの旅行者に加え、さらなる増加が見込まれる欧米豪を対象市場とした、全国一の温泉源泉数と湧出量を誇る温泉を含めた魅力を楽しむ「広域観光周遊ルート（温泉アイランド九州）」の形成など、観光アイランド九州の形成に向けた取り組みが進められている。

熊本県内においては、世界に誇るカルデラを持つ雄大な阿蘇を含む「阿蘇くじゅう国立公園」及び大小 120 の島々からなる「雲仙天草国立公園」をはじめとして、県内各地に数多くの観光資源を有している。

地域資源を発掘・活用した個性あふれる観光地づくり（イメージ）



観光圏整備実施計画認定地域

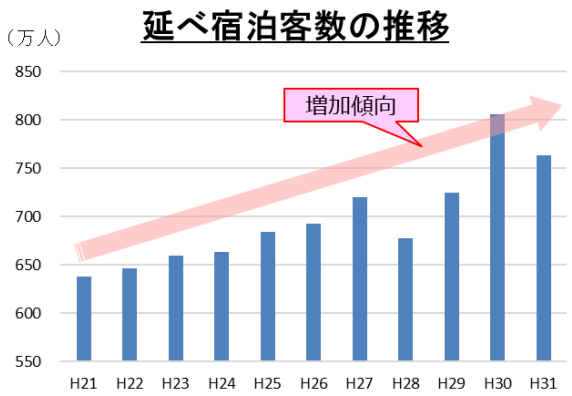
	認定年度	コンセプト
豊の国千年ロマン観光圏	2014年度	日本の記憶を巡る旅 ・・・千年ロマン時空の旅
「海風の国」佐世保・小値賀観光圏	2018年度	「海風の国」暮らしを育む海舞台 ～浦々の四季で迎える西海物語～
阿蘇くじゅう観光圏	2018年度	"阿蘇カルデラ" ～命きらめく草原の王冠～

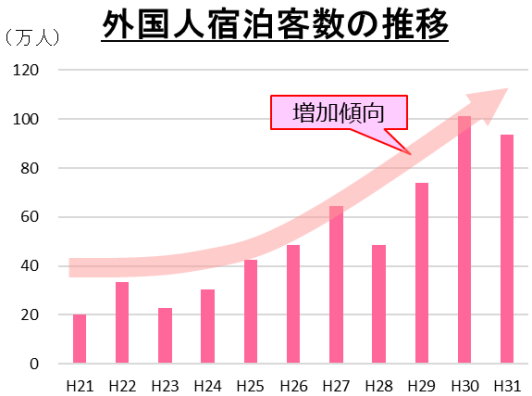
出典：九州圏広域地方計画

近年の動向として、九州新幹線の全線開業や八代港の国際旅客船拠点形成港湾の指定や、阿蘇くまもと空港の民間委託、加えて、万田坑、三角西港及び天草の﨑津集落の世界文化遺産登録や日本遺産認定により、さらなるインバウンド観光客や国内交流人口の拡大が期待されている。

国内外からの観光宿泊客数を見ると、平成 28 年 4 月に発生した熊本地震により、平成 28 年の宿泊客数は大きく減少したが、それから 2 年が経過した平成 30 年においては、観光関連施設をはじめ交通インフラの復興が着々と進んだことにより、延べ宿泊客数は 800 万人、そのうち外国人宿泊客数は 100 万人を超えいずれも過去最高を記録した。

平成 31 年においては、日韓関係の悪化や香港の社会情勢悪化により、最大のマーケットである東アジアからの観光客数が大きく減少したこともあり、3 年ぶりに前年を下回ってはいるものの、近年の推移としては増加傾向にある。





資料：熊本県観光統計を基に作成

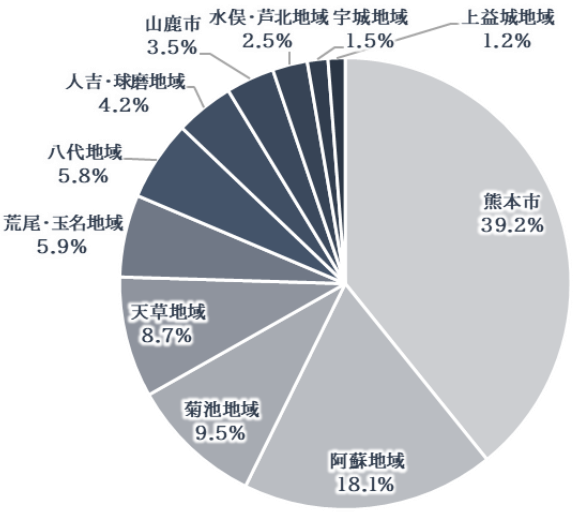
延べ宿泊客数における地域別構成比をみると、日本人観光客に関しては、最も多いのが熊本市、それに次いで阿蘇地域が多い状況であり、この 2 地域で県全体の約 6 割のウエイトを占めている。

また、外国人観光客に至っては、約 8 割が熊本市もしくは阿蘇地域に集中している状況である。

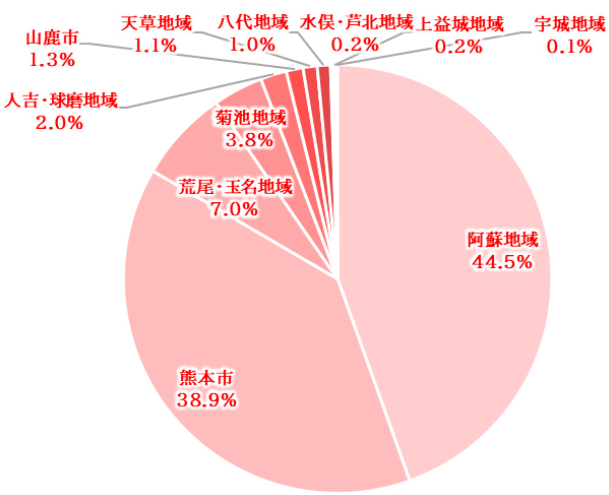
延べ宿泊客数における地域別構成比

（平成 31 年（2019 年））

【日本人】



【外国人】



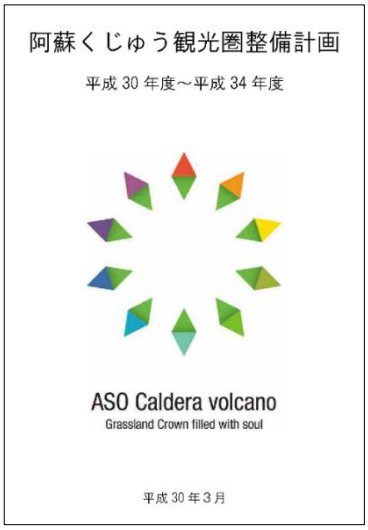
出典：熊本県観光統計

阿蘇くじゅう観光圏整備計画

阿蘇くじゅう高千穂地域において、観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（略称：観光圏整備法）に基づき、「阿蘇くじゅう観光圏整備計画」が策定され、世界ブランドの確立による日本の顔となる観光地域づくりが推進されている。

【構成市町村】

熊本県：阿蘇市、南小国町、小国町、産山村、高森町、南阿蘇村、西原村、山都町
大分県：竹田市
宮崎県：高千穂町



【観光における課題】（一部抜粋）

○ 受入環境の整備
・福岡、熊本、大分、宮崎の各都市からのアクセスの充実
・誘客のゲートウェイとなる場所からの直接的な誘導の強化
・県域外からの交通アクセスとの接続等の改善

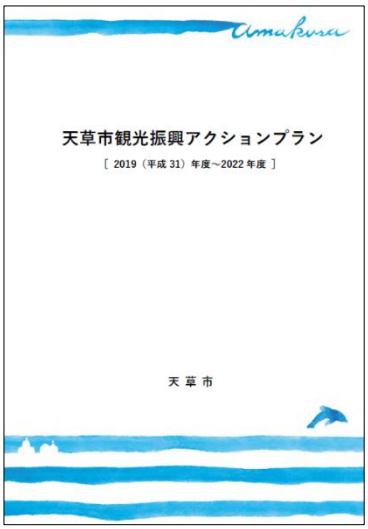
【基本的な方針】（一部抜粋）

○ 阿蘇くじゅう高千穂地域全体の広域的なつながりや地域独自の魅力向上
「広域性」と「地域性」の双方を尊重し、“阿蘇カルデラ”という統一したテーマ性を基軸として、広域での観光へとつなげていくとともに、各エリアにおけるそれぞれの魅力向上を図る。

○ 観光地域づくりによる災害からの創造的復興
災害により交通アクセス等の改善や代替交通網の整備、災害遺構を活用した観光への展開等を行い、観光地域づくりによる復興を図る。

天草市観光振興アクションプラン

天草地域において、「歴史と文化の薫り高い魅力あふれる観光のまちづくり」を経営方針とし、「観光の振興」など政策の実効性を高めるため、観光振興施策に関する分野別計画として作成されている。



【観光を取り巻く課題】（一部抜粋）

天草市は、都市圏から地理的に遠く、訪れるのに時間を要することも課題となっており、関係機関と連携した天草への交通アクセスの改善を図る必要があります。

【基本的な考え方】（一部抜粋）

○ 地域資源を活かし、周遊・滞在・交流型観光につなげる「魅力づくり」
関係自治体・観光推進協議会と連携した広域周遊ルートや市内周遊ルート、インバウンド誘客など、選ばれる観光地域を目指した継続的な誘客活動に取り組みます。

【物流・交通拠点】

空港：熊本空港

平成 28 年に発生した熊本地震で被害を受けた「阿蘇くまもと空港（愛称）」を創造的復興のシンボルと位置付け、空港の活性化による交流人口の拡大と地域の活性化を目指しており、50 年、100 年先の熊本の発展を見据えて、新たな運営権者、国等と連携して、県民の利便性の飛躍的向上、交流人口・ビジネス拡大に向けて取り組んでいる。

阿蘇くまもと空港の運営の民間委託に当たっては「空港コンセッション方式※」を導入しており、国管理空港としては、仙台空港、高松空港、福岡空港に次いで 4 番目となる。

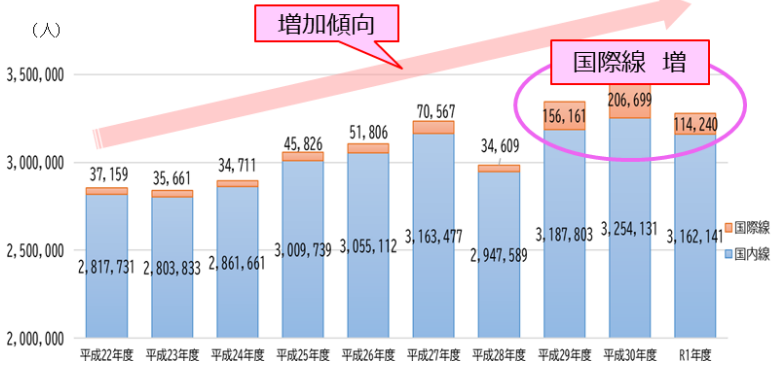
このコンセッションは、先行事例と異なり、ターミナルビルの設計段階から導入される全国初の取組となっており、民間の知恵と資金が存分に生かされた、十分な耐震性を有する、国内線と国際線が一体となった新しいターミナルビルの建設が進められている。

※空港コンセッション方式：滑走路などの基本的な空港施設と、旅客ターミナルビルや駐車場を一体的に経営することで、柔軟で効率的な運営を行い、航空ネットワークの充実・強化や空港の活性化を図るもの。

出典：熊本空港特定運営事業等マスタープラン（熊本国際空港株式会社）

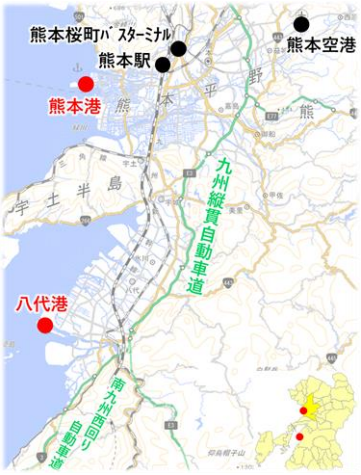
また、阿蘇くまもと空港における旅客数について、令和元年度は日韓関係の悪化によるインバウンド客の落ち込み等もあったが、近年の推移としては国内・国際線ともに増加傾向にあり、さらなる旅客の増加が期待されている。

阿蘇くまもと空港旅客数の推移



資料：空港管理状況調書を基に作成

港湾：熊本港、八代港



重要港湾に位置付けられている熊本港は、平成 24 年（2012 年）にガントリークレーン 1 基を導入後、コンテナ取扱量が年々増加（H24～R1 の 7 年間で約 2.7 倍）しており、平成 29 年（2017 年）には、手狭となったコンテナターミナルを拡張するなど、物流機能の強化に取り組んでいる。

現在、2 基目のガントリークレーン整備を計画しており、令和 5 年度（2023 年度）中の供用開始に向けた取組が進められるなど、更なる物流機能の強化に努めている。

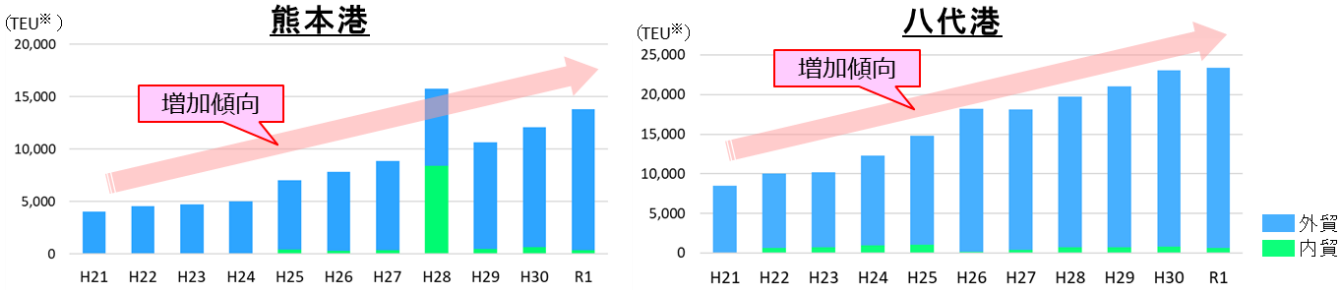
熊本港と同様、重要港湾に位置付けられている八代港は、平成 25 年（2013 年）に船舶の大型化に対応した水深 14m 岸壁及び泊地の整備が完了するとともに、平成 30 年（2018 年）にはコンテナターミナルを水深 12m 岸壁背後に拡張移転するなど、物流機能の強化に取り組んでいる。

また、令和 2 年（2020 年）には官民連携（国・県・ロイヤルカリビアンクルーズ社）による国際クルーズ拠点「くまモンポート八代」の整備を完了した。

写真：熊本県港湾課より提供

熊本港、八代港ともに、コンテナ貨物取扱量が増加傾向にあり、更なる物流機能の強化等による地域経済の活性化が期待されている。

コンテナ貨物取扱量の推移



※TEU：20 フィートで換算したコンテナ個数を表す単位のこと　　資料：港湾統計を基に作成

鉄道：熊本駅

熊本の陸の玄関口である熊本駅は、九州新幹線（鹿児島ルート）が平成 23 年に全線開業し、広域的な交通の拠点となるとともに、コンテナを取り扱う駅でもあり、物流拠点になっている。

また、ＪＲ鹿児島本線等の高架化（連続立体交差事業）に伴い、高架下を活用した新駅舎が整備されており、これに併せ、新幹線や在来線、熊本市電、バス、タクシーなどの交通結節点として機能強化を図るため、熊本市により白川口駅前広場の拡張整備を実施した。

熊本駅（白川口駅前広場）

- **2011 年 3 月：九州新幹線全線開業**
- **2018 年 3 月：ＪＲ鹿児島本線等高架化完了**
- **2019 年 3 月：熊本駅舎完成**
- **2021 年 3 月：熊本駅白川口駅前広場完成**

  4 月：ＪＲ熊本駅ビル開業

バス：熊本桜町バスターミナル

令和元年（2019 年）に熊本桜町バスターミナルを含めた桜町地区再開発施設が開業し、熊本市中心部のさらなる拠点性向上が図られた。

熊本市の中心市街地に立地する日本最大級（29 バース）の乗降場を備えた熊本桜町バスターミナルは、熊本都市圏の路線バスや他県と熊本市を結ぶ高速バスの拠点となっており、放射状にバスの路線網が広がっている。

完成した桜町地区再開発施設

熊本桜町バスターミナル

写真：九州産業交通ホールディングス株式会社より提供

【自然災害】

熊本県における気象災害は、梅雨前線によるものが最も多く、次いで台風、梅雨期以外の低気圧・前線となっており、時期的には6月から9月の間が最も多い。

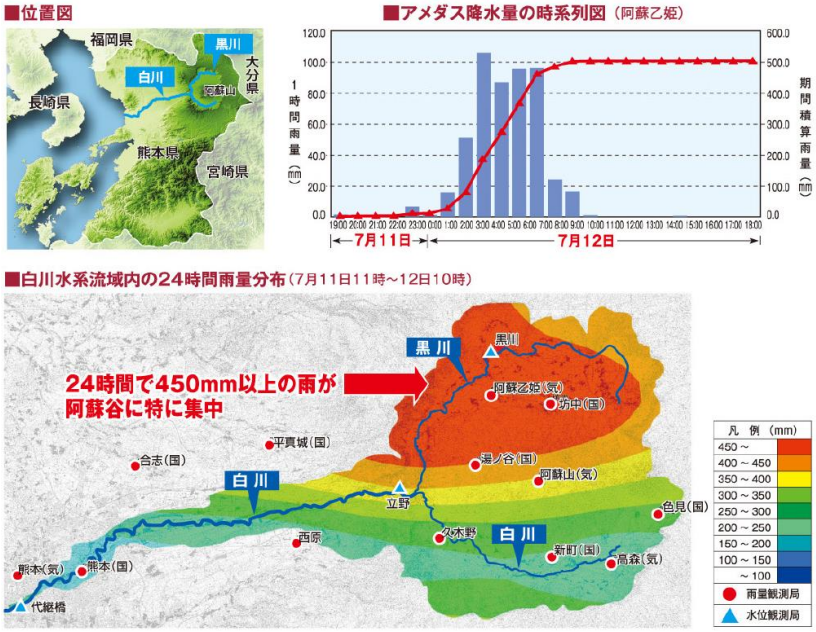
過去の大きな災害の種類としては、水害、地震、風害、高潮害などと様々で、近年の事例としては、平成24年から4年おきに未曽有の大規模災害に見舞われており、本県の地理的・地形的条件も深く関わっている。

平成24年九州北部豪雨による水害

平成24年7月12日未明から昼前にかけて、梅雨前線に向かって発達した雨雲が次々と流れ込み、阿蘇市では、1時間あたり100mm前後の雨が4時間継続するなど、記録的な豪雨となった。

この大雨により、県全体で4,000棟を超える建物被害、約150億円の公共土木施設等の被害が発生し、特に阿蘇地域では25名の死者・行方不明者が発生した。

平成24年九州北部豪雨の降雨の概要



出典：熊本県河川課パンフレット「九州北部豪雨　治水対策事業概要」

白川における出水状況（熊本市北区龍田１丁目地内）

写真：九州地方整備局資料より

平成28年熊本地震による災害

平成 28 年 4 月 14 日に熊本県熊本地方でマグニチュード 6.5 の地震（前震）が発生、さらに、4 月 16 日にはマグニチュード 7.3 の地震（本震）が発生し、これらの地震ではいずれも最大震度 7 を観測した。

平成 28 年 4 月 14 日以降、県内では震度 6 弱以上の地震が 7 回発生し、震度 1 以上の余震が同年 9 月 14 日時点で 2,095 回観測された。

熊本都市圏及び阿蘇地方を中心に多数の家屋倒壊や土砂災害など、県内に甚大な被害をもたらし、人的被害は 2,501 人、住家被害は 169,253 棟で、水道・電気・ガス等のライフラインが広範囲で寸断した。

平成 28 年熊本地震の概要

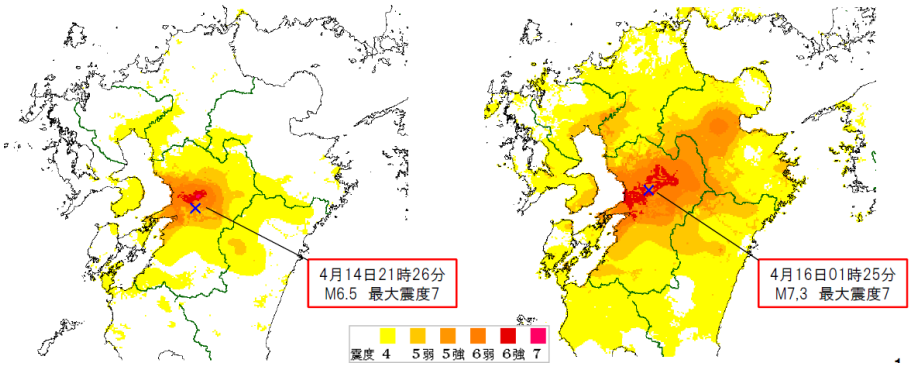
1）地震の概要（前震・本震：発生日時、震源地、震度分布等）　　出典：気象庁発表資料

○ 前 震

発生日時：４月14日（木）21時26分
震 源 地 ：熊本県熊本地方（北緯32° 44、東経130° 48）
震源の深さ：11km
地震の規模：マグニチュード6.5
＜各地の震度＞
震度７　益城町
震度６弱　玉名市、西原村、宇城市、熊本市

○ 本 震

発生日時：４月16日（土）01時25分
震 源 地 ：熊本県熊本地方（北緯32° 45、東経130° 45）
震源の深さ：12km
地震の規模：マグニチュード7.3
＜各地の震度＞
震度７　西原村、益城町
震度６強　南阿蘇村、菊池市、宇土市、大津町、嘉島町
宇城市、合志市、熊本市



出典：九州地方整備局資料「熊本地震からの復旧、復興に向けて」

大規模な斜面崩落の状況

（南阿蘇村　立野地区）

写真：九州地方整備局より提供

令和2年7月豪雨による水害

令和2年(2020年)7月3日夜に梅雨前線が九州北部地方まで北上し、7月3日から4日までの2日間で、7月の平均雨量約1カ月分を観測する大雨となった。

特に、球磨川流域では、時間雨量30mmを超える激しい雨が7月4日未明から朝にかけて、8時間にわたって連続して降り続いた。

このため、球磨川流域を中心に多数の家屋浸水や土砂災害など、県内に甚大な被害をもたらし、県全体で死者65人、行方不明者2人、住家被害7,781棟のほか、水道・電気・通信等のライフラインが広範囲で寸断した。

道路、橋梁等のインフラについても、球磨川沿線の10橋の流出をはじめ、莫大な被害が生じた。

令和2年7月豪雨による被災状況と気象・降雨の概要

○ 広範囲にわたる豪雨により、九州一円で通行止めを伴う道路被災が発生

○通行止めを伴う道路被災箇所数

高速自動車道路	：	５３箇所
直轄国道	：	３６箇所
補助国道	：	６９箇所
地方道	：	２７６箇所
合計	：	４３４箇所

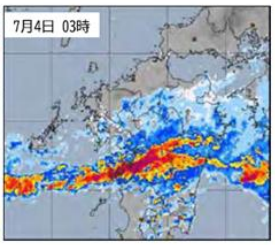
※令和２年７月４日～９月３日までの累計箇所数

○特に、令和２年７月豪雨では、大分県日田地方、熊本県球磨地方で大規模な災害が発生

■大雨特別警報：7月4日 04時50分 発表
（熊 本 県）天草芦北地方・球磨地方・宇城八代
（鹿児島県）長島町・出水市・阿久根市・伊佐市

■記録的短時間大雨情報：熊本県内計６回発表

7/4 03:20	芦北町付近	約110mm
03:30	八代市付近	約120mm
	八代市坂本町付近・球磨村付近	約110mm
03:30	芦北町付近	120mm以上
	天草市御所浦付近・津奈木町付近	約110mm
06:00	芦北町付近	約110mm
06:30	芦北町付近	120mm以上
	球磨村付近	約110mm
08:30	人吉市付近・球磨村付近・あさぎり町付近	約110mm



出典：令和2年第2回九州地方小委員会資料

球磨川沿線橋梁の被害状況

【交通手段】

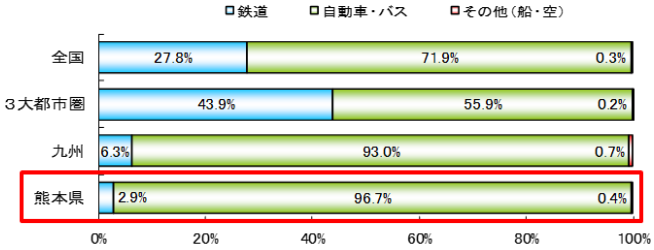
交通手段の変遷

本県の交通手段として用いられる自動車･バス利用の割合は 96.7%となっており､全国平均 71.9%や九州平均 93.0%に比べて高い。(H21 時点)

熊本都市圏においても自動車分担率は増加し、都市圏交通の約 3 分の 2 が自動車利用となっている。(H24 時点)

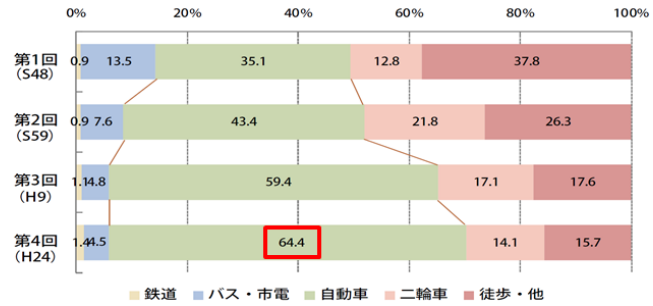
公共交通機関に目を向けると、バス利用者数は、この 30 年間で約 3 分の 1 まで減少し、地域によっては事業採算が確保できない路線が増加してきている一方で、JR 利用者数は H20 以降、増加傾向にある。

交通手段分担の状況



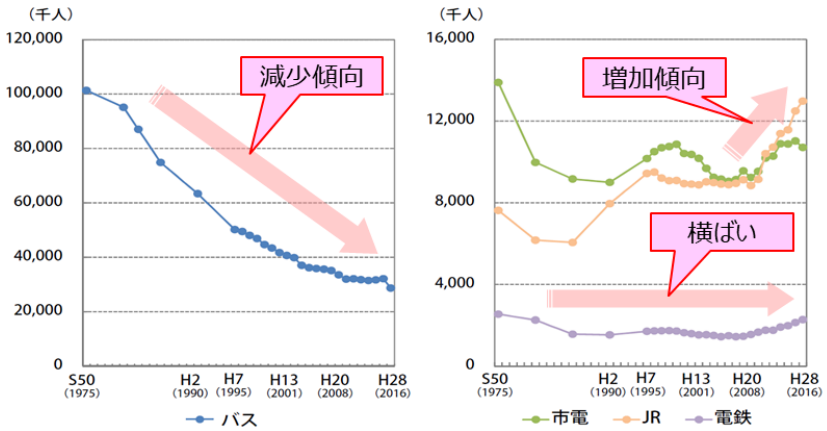
資料：H21 旅客地域流動調査を基に作成
（H22 以降、自家用自動車による流動調査が未実施）

熊本都市圏における交通手段分担の変化



出典：熊本都市圏総合交通戦略

公共交通機関の利用者数の推移



出典：熊本都市圏総合交通戦略

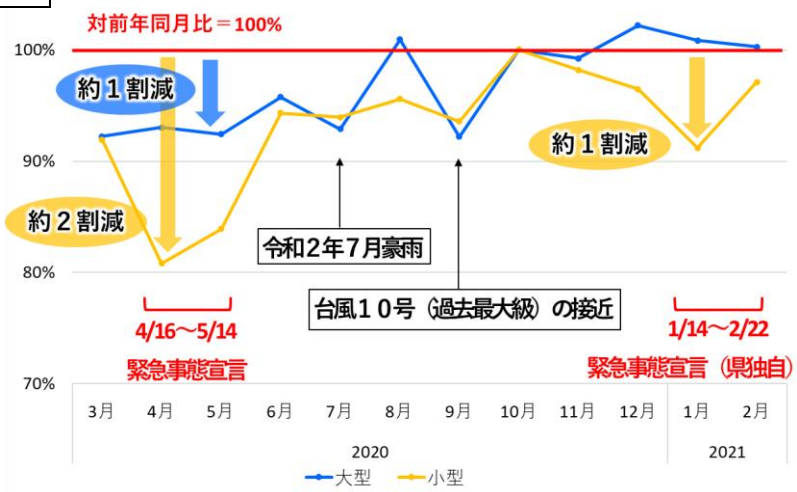
【新型コロナウイルス関連】

コロナ情勢下での自動車交通量の変化

新型コロナウイルス感染症の影響により、本県においては 2020 年 4 月 16 日から 5 月 14 日までの約 1 ヵ月間、さらには 2021 年 1 月 14 日から 2 月 22 日までの約 1 ヵ月間にわたって緊急事態宣言が発令され、移動自粛・三密回避等の生活における移動の変化をもたらした。

緊急事態宣言中において、小型車の交通量は、コロナ禍以前と比較して最大約 2 割の減少が確認されたが、大型車の交通量については、約 1 割の減少に留まっている。

大型車・小型車の交通量の変化

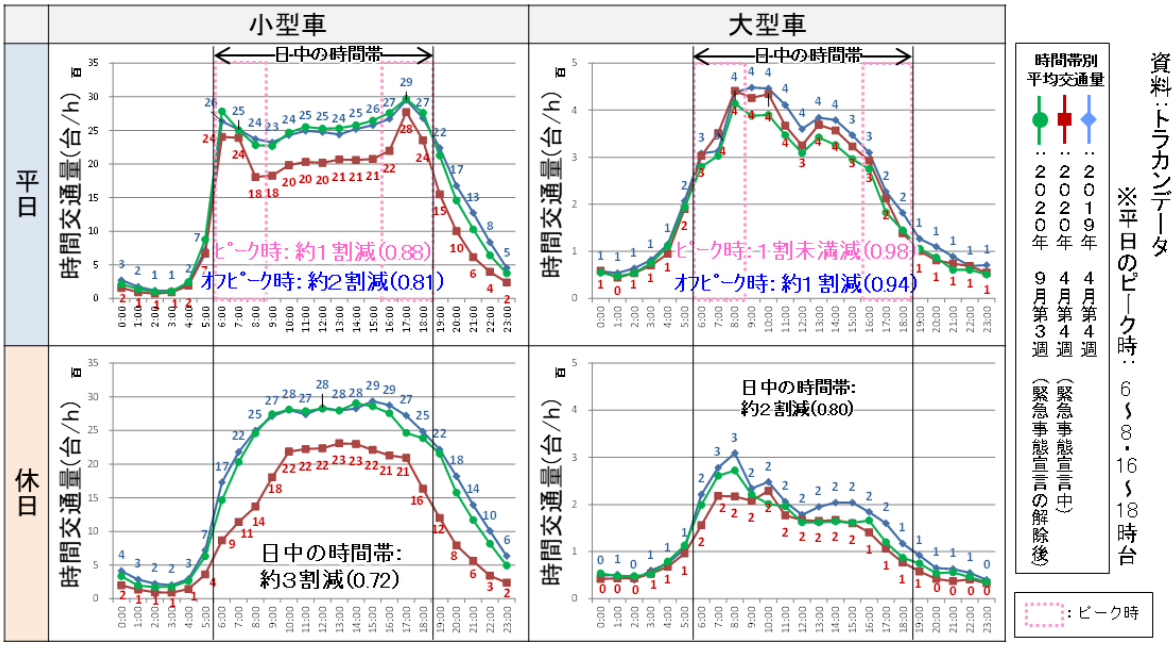


資料：熊本都市圏内 6 地点のトラカンデータ（交通量の合計値）より作成

また、代表地点として、熊本市中心部の国道 57 号新南部地区における時間帯別交通量を見ると、2020 年 4 月の宣言期間中において、平日のオフピーク時の小型車交通量は約 2 割減少している一方で、朝夕ピーク時は 1 割程度の減少となっており、減少率が比較的小さかった。また、休日の小型車交通量については、ピーク時・オフピーク時に関わらず減少傾向が見られ、約 3 割減少した。これらの状況から、不要不急の外出自粛は可能でも、通勤時等の移動は必要であることが確認された。

一方、大型車交通量については、緊急事態宣言中においても減少傾向は見られず、物流等を担う大型車交通は不変的な交通であったことが確認された。

平休日別・車種別の時間帯交通量（国道 57 号新南部地区）



出典：第 4 回熊本都市道路ネットワーク検討会

コロナ禍における交通量の変化から、ビジネス活動における移動や安定的な物流を支える道路の重要性が改めて確認された。

また、コロナ禍での e コマース（電子取引・決済など）や食事宅配といった小口物流の増加など、社会変容を踏まえた物流形態の多様化を可能とする道路空間の構築が必要である。

1-3| 熊本県及び熊本市の将来像

国・県・市の基本方針や、前項までに記述した本県の地域特性などを踏まえ、それぞれ以下の３つの柱を、交通分野の観点から熊本県及び熊本市の目指すべき将来像とする。

国・県・市の基本方針

【国】　《九州圏広域地方計画》（平成28年3月）

➢九州圏の将来像
1．日本の成長センター「ゲートウェイ九州」
2．三層の重層的な圏域構造からなる「元気な九州圏」
3．巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」

【熊本県】《新しいくまもと創造に向けた基本方針》（令和3年3月）

➢基本目標
1．令和２年７月豪雨からの創造的復興
2．新型コロナウイルス感染症を踏まえた対応
3．熊本地震からの創造的復興
4．将来に向けた地方創生の取組み

【熊本市】　《熊本市第７次総合計画》（令和2年3月中間見直し）

➢重点的取組
1．安心して暮らせるまちづくり
2．ずっと住みたいまちづくり
3．訪れてみたいまちづくり

熊本県の地域特性

● **地理的特性・人口動向・生活圏域**
・東アジアに近い九州の中でほぼ中央に位置
・全国よりも約10年早い人口減少、少子高齢化が進む
・熊本市を中心とする連携中枢都市圏と７つの定住自立圏

● **産業の動向**
・県内各地域に半導体や自動車関連企業が多数立地
・製造品出荷額は近年も増加傾向
・農業は県内各地で生産が盛んで全国第6位の産出額

● **観光の動向**
・2つの国立公園や世界文化遺産、温泉など豊富な観光資源
・インバウンドや国内観光客は増加傾向

● **物流・交通拠点の進展**
・熊本港、八代港の物流機能が強化、貨物取扱量も増加傾向
・阿蘇くまもと空港や熊本駅、八代港、桜町ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙなど広域交通拠点が整備

● **大規模化・頻発化する自然災害**
・H28熊本地震やR2.7月豪雨など、大規模災害の発生
・南海トラフ地震の発生も予想

熊本県の将来像

1. 世界とつながり活力があふれる熊本
・アジアをはじめ世界との交流環境が整った地域
・九州の中心に位置する地理的優位性が活かされ、九州各県との連携・交流環境が充実した地域

2. 地域の特性が活かされ暮らしやすい熊本
・県経済を牽引する地域産業が発展し、雇用が創出される地域
・県内各地の地域資源を活かし、観光産業が成長する地域
・医療、福祉提供体制等が整い、安全安心して暮らし学べる生活環境が整った地域
・地域の特性が活かされ、拠点や地域コミュニティが充実した地域

3. 災害に強く県民が安心して暮らせる熊本
・災害に負けない社会基盤が充実した地域
・安心して暮らすための充実した防災体制が整った地域

熊本市の将来像

1. 九州中央の広域交流拠点都市
・圏域の拡大により魅力・求心力が向上し、周辺地域との連携の中心となる都市
・移動の効率化が図られた広域交流機能により、九州経済の発展を牽引する都市
・代替路などが確保された災害に強い防災機能が整った都市

2. 暮らしやすく賑わいが創出された都市
・交通拠点と中心市街地等の移動が充実した都市
・熊本城等の地域特性を最大限に活かした賑わいの創出により、地域経済が活性化した都市
・人口減少や高齢化社会に対応した利便性が高く暮らしやすい多核連携型の都市

3. 多様な交通手段が連携した都市
・常態化した交通混雑が緩和し、移動しやすく活気あふれる魅力ある都市
・自動車交通と公共交通のリバランスで都市交通が最適化（ベストミックス）した都市

第2章　広域的な交通の課題と取組

熊本県では、広域的な道路整備の計画として、平成5年に熊本県広域道路整備基本計画を策定し、さらに平成10年にこれを見直し、県内における道路整備を進めてきた。

平成10年に見直した熊本県広域道路整備基本計画は、「熊本県広域道路整備の基本方針」と「熊本県広域道路網マスタープラン」で構成されており、基本方針において掲げる地域の将来像や道路整備の基本的目標については、以下のとおりである。

熊本県広域道路整備の基本方針

地域の将来像

各地域が持つ固有の特性を生かし、各地域の活性化を図るとともに、各都市と周辺地域の一体的整備を図り、県土の均衡ある発展を目指す。

道路整備の基本的目標

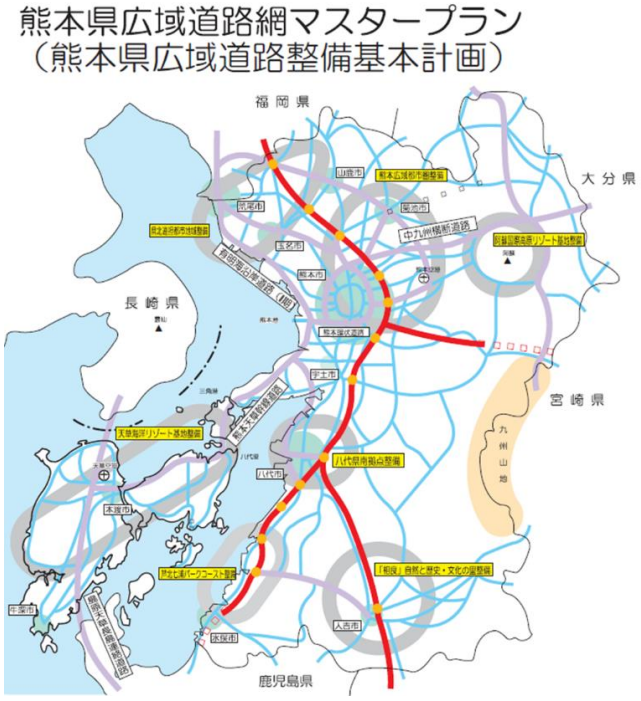
①熊本と九州各県を結ぶ道づくり
- 熊本都市圏と九州各県主要都市を150分で結ぶ日帰り交通圏を確立し、熊本県の拠点性向上を図る。（150分構想）

②各地域の交流・連携を図る道づくり
- 熊本空港及び熊本都市圏と県内主要都市を90分で結ぶ県内幹線道路の整備（90分構想）
- 広域高速交通拠点へのアクセス道路の整備により、各圏域間の交流・連携を図り、県土の均衡ある発展を促進する。

③交通渋滞を緩和する道づくり
- 体系的な道路網の整備
- 定時性、走行性の高い道路整備を進めることにより、交通渋滞を緩和し、都市機能の充実を図る。

④安全で便利な道づくり

⑤人や都市環境・自然環境に優しい道づくり



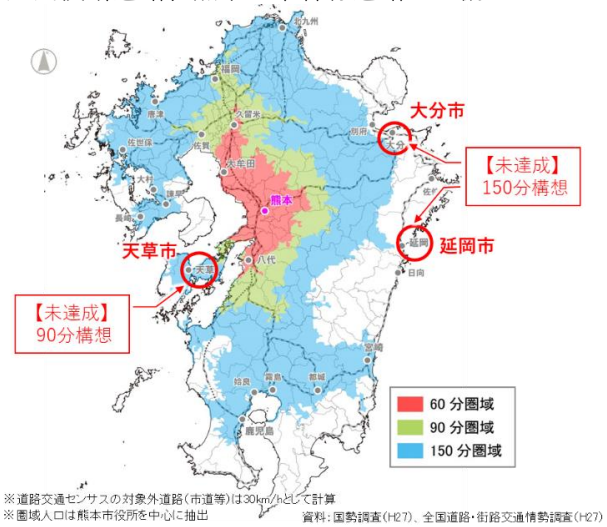
この基本方針に基づき、広域道路の整備が進められており、九州中央自動車道の「嘉島JCT～山都中島西IC間」や、南九州西回り自動車道の「八代JCT～水俣IC間」、熊本天草幹線道路の「松島道路」「松島有明道路」「三角大矢野道路」が開通している。

熊本県広域道路整備基本計画において、道路整備の基本的目標として掲げた「150分構想」「90分構想」の実現に至っていないが、九州中央自動車道や中九州横断道路、熊本天草幹線道路の整備が本格化している。

高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備状況

（令和3年4月1日時点）

	計画延長 (A)	供用延長		事業中延長 (C)	着手延長 (D)= (B)+(C)	着手率 (D)／(A)
		供用延長 (B)	供用率 (B／A)			
九州縦貫自動車道	134.8km	134.8km	100%	0.0km	134.8km	100%
九州中央自動車道	44.0km	12.6km	28.6%	14.4km	27.0km	61.4%
南九州西回り自動車道	50.6km	42.1km	83.2%	8.5km	50.6km	100%
中九州横断道路	60.0km	0.0km	0.0%	20.0km	20.0km	33.3%
熊本天草幹線道路	70.0km	17.0km	24.3%	28.7km	45.7km	65.3%
有明海沿岸道路（Ⅱ期）	30.0km	0.0km	0.0%	0.0km	0.0km	0%
熊本環状道路	30.0km	4.1km	32.8%	4.6km	8.7km	29.0%
計	419.4km	210.6km	50.2%	76.2km	286.8km	68.4%



出典：第3回熊本都市道路ネットワーク検討会

九州中央自動車道

写真：熊本河川国道事務所より提供

南九州西回り自動車道

写真：八代河川国道事務所より提供

熊本天草幹線道路

本章では、熊本県及び熊本市が目指す将来像を実現するため、広域的な交通の課題を平常時・災害時及び物流・人流の観点から整理するとともに、技術革新を踏まえた新たな取組について取りまとめる。

2-1｜平常時における課題

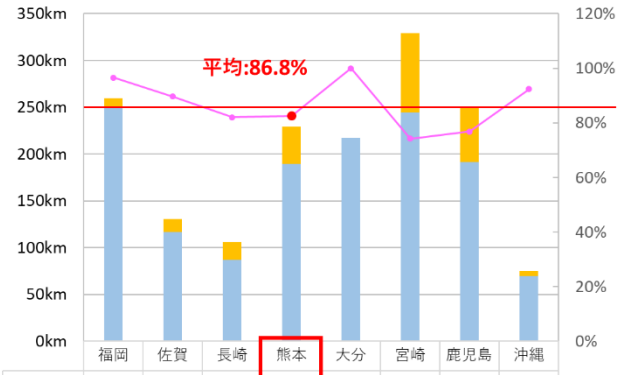
【課題 1:九州各都市とのミッシングリンクの解消】

熊本県内においては、縦軸である九州縦貫自動車道は整備されているが、九州の横軸となる九州中央自動車道や中九州横断道路をはじめ、熊本市と天草市を結ぶ熊本天草幹線道路の整備は途上の段階であり、ミッシングリンク（道路整備が途切れている区間）が存在する。

また、熊本県の高規格幹線道路の整備率は 82.6%となっており、九州平均の 86.8%を下回る。

高規格幹線・地域高規格道路の整備状況

九州各県の高規格幹線道路の整備率



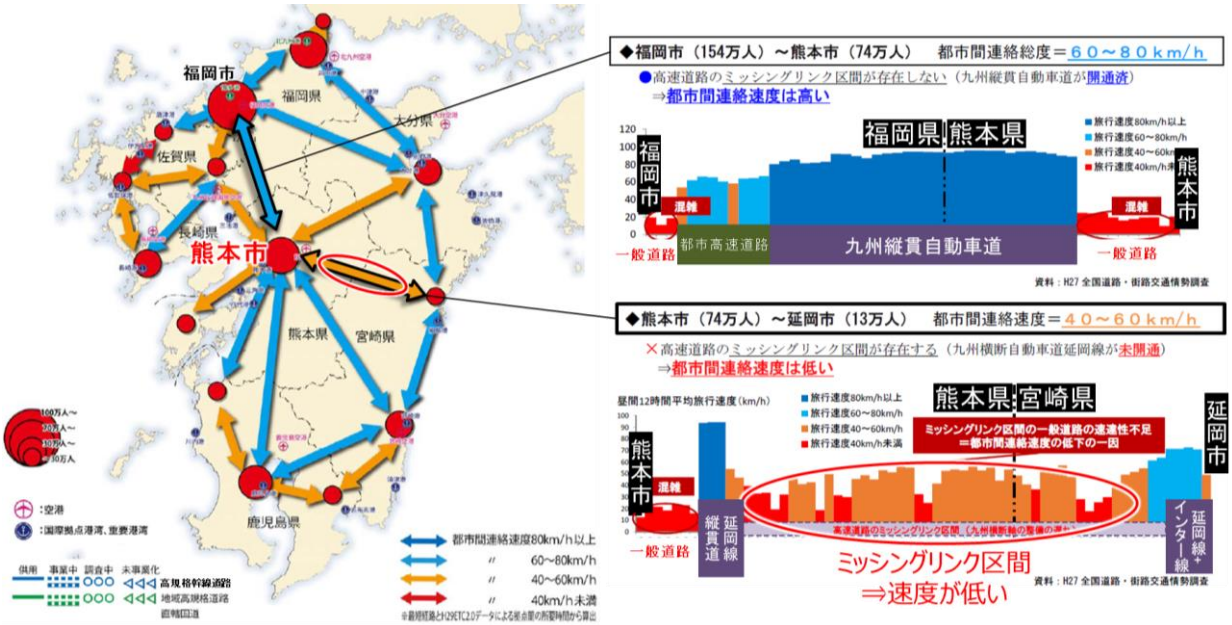
	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	沖縄
未開通	8.8km	13.5km	19.1km	39.9km	0.0km	85.0km	57.8km	5.7km
開通	251.1km	117.0km	87.2km	189.2km	217.1km	244.2km	191.3km	69.4km
整備率	96.6%	89.7%	82.0%	82.6%	100.0%	74.2%	76.8%	92.4%

資料：全国高速道路建設協議会資料を基に作成（2020 年 3 月 31 日）

熊本市と福岡市を結ぶ九州縦貫自動車道は整備が完了しており、都市間の連絡速度は 60～80km/h と比較的高いが、整備途上の九州中央自動車道や中九州横断道路、熊本天草幹線道路にはミッシングリンクが存在し、都市間の連絡速度は 40～60km/h と低い。

また、ミッシングリンクが存在する都市間は、都市部混雑の速度低下をカバーできず、速度サービス性がさらに低下している。

主要都市間の連絡速度と分布



資料：国勢調査（2015 年）、国土交通省「広域道路ネットワークの課題（事例）」より

【課題 2：県内における道路整備率の向上】

県内各地域において、道路改良やバイパス整備等を進めているものの、道路ネットワークを形成する国道や県道には未だ多くの未改良区間が存在し、改良率※1 は 73.3%、市町村道まで含めると 60.2%に留まっている。

平成 8 年時点※2 と平成 31 年時点を比較すると、道路改良率は着実に伸びてはいるが、未だ整備途上にある。また、道路種別毎にみると、一般国道の道路改良率は全国や九州の平均を僅かに上回っているものの、県道や市町村道は全国及び九州の平均を下回っている。

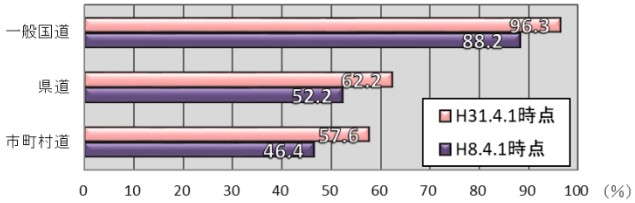
※1：国道と県道は車道幅員 5.5m以上、また市町村道は 5.5m未満を含む延長で算出
※2：熊本県広域道路整備基本計画を平成 10 年に見直した時点の資料

熊本県内の道路整備状況

道路種別		路線数	実延長（km）	延長割合（%）	改良率（%）
一般国道		23	1,251	4.8%	96.3%
	指定区間	3	323	1.2%	100.0%
	指定区間外	20	928	3.6%	95.1%
県道		252	2,958	11.4%	62.2%
市町村道		42,107	21,800	83.8%	57.6%
合計		42,382	26,009	100.0%	60.2%

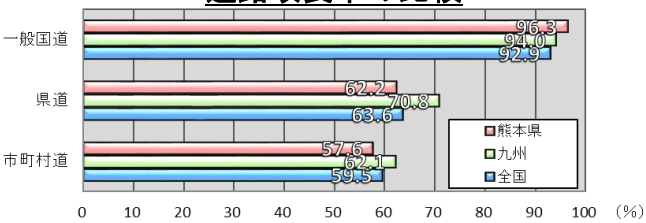
・自転車道は含まない
・一般国道の数値には、有料道路区間や一般国道の自動車専用道路も含まれる。
・一般国道指定区間外の路線数には、重用区間である3路線（327号、446号、503号）を含む

道路改良率の進捗



資料：道路統計年報

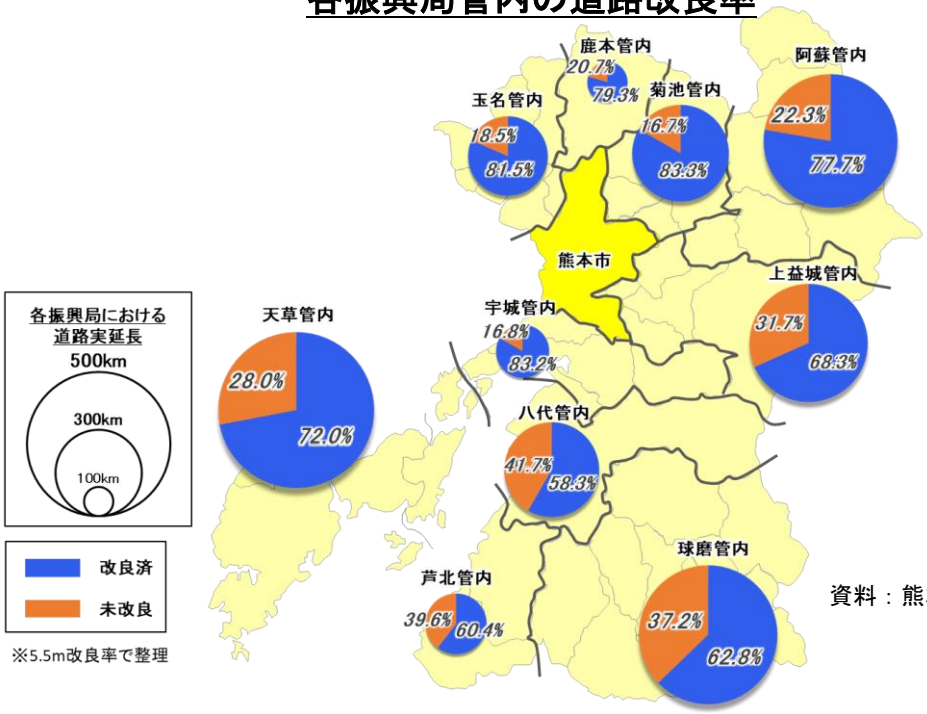
道路改良率の比較



資料：道路統計年報 2020（平成 31 年 4 月 1 日）を基に作成

県内 10 箇所の振興局毎にみても、すべての管内において未改良区間が存在しており、県下全域において未だ整備途上にある。

各振興局管内の道路改良率



資料：熊本県道路現況調書（2020 年 4 月 1 日）を基に作成

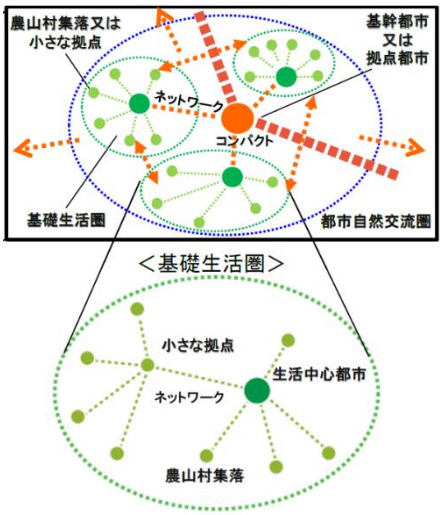
コンパクト＋ネットワークの形成の必要性

国が策定する国土形成計画や九州圏広域地方計画では、地域や国土の構造として各種サービス機能がコンパクトにまとまった地域と居住地域とが交通などのネットワークでつながる「コンパクト＋ネットワーク」の形成を推進されている。

これは、今後の人口減少過程にあっても、ネットワークを強化し、サービス機能の圏域人口を維持することが、利便性の低下を回避する人口減少の適応策となる。

さらに、一つの地域だけでは十分な機能を備えることが難しい場合には、連携中枢都市圏や定住自立圏のように、複数の地域が連携して役割分担を行い、あるいは中枢的な機能を有する地域とつながり、地域間がネットワークで結ばれることによって、低次の機能から高次の機能まで必要な機能を享受することが可能となる。

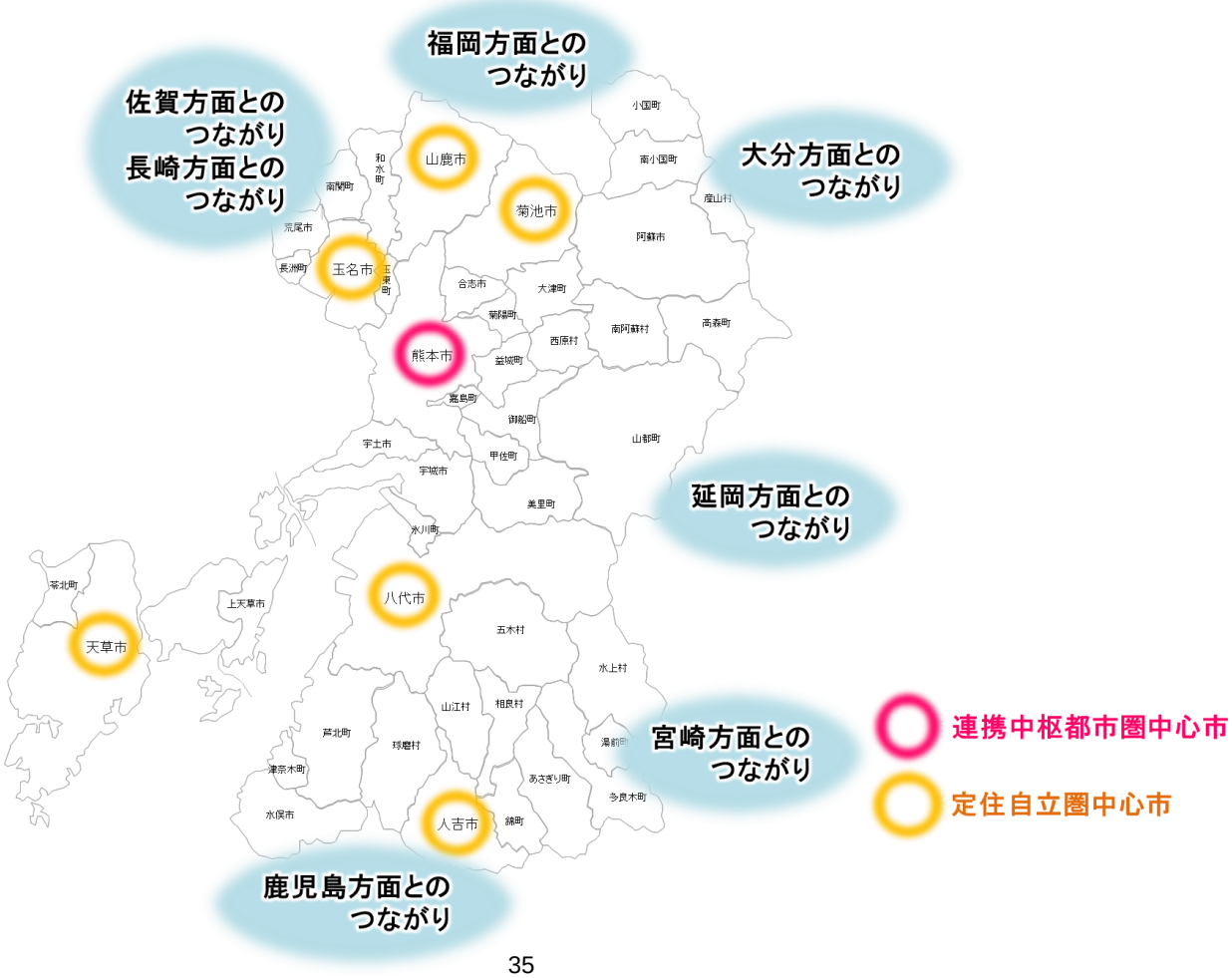
「コンパクト＋ネットワーク」のイメージ



出典：九州圏広域地方計画

本県においても、人口減少へ適応する「コンパクト＋ネットワーク」の考え方のもと、連携中枢都市圏や定住自立圏などを有機的に結ぶ道路ネットワークをはじめとした、県内各地の道路整備をさらに推進していく必要がある。

本県における各圏域の中心市

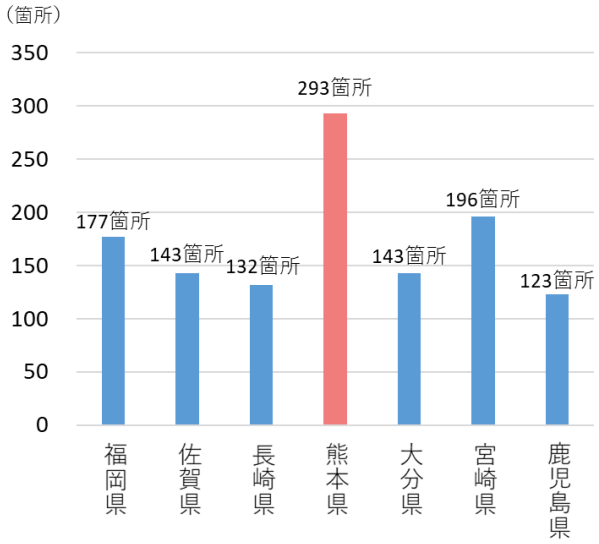


【課題 3：熊本都市圏の交通渋滞の解消】

主要渋滞箇所について

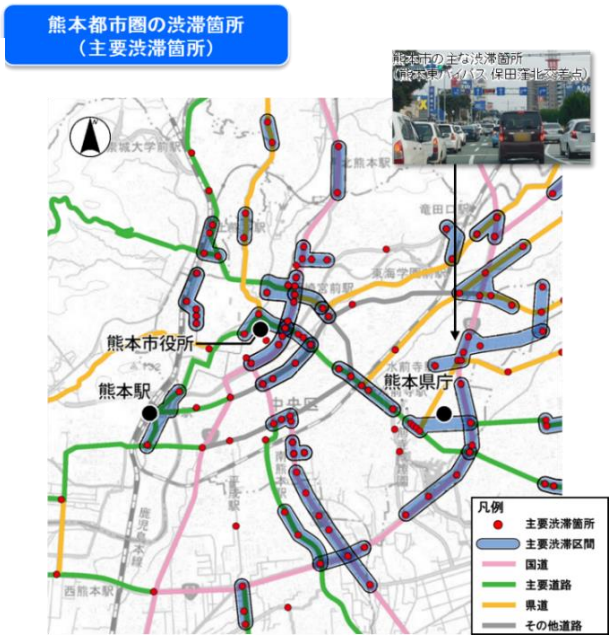
九州各県の主要渋滞箇所数を比較すると、熊本県は 293 箇所と最も多く、このうち約 8 割が熊本市都市圏に集中している。

九州 7 県の主要渋滞箇所数の比較



資料：九州各県の渋滞対策協議会（2020 年 9 月時点）

熊本都市圏の主要渋滞箇所

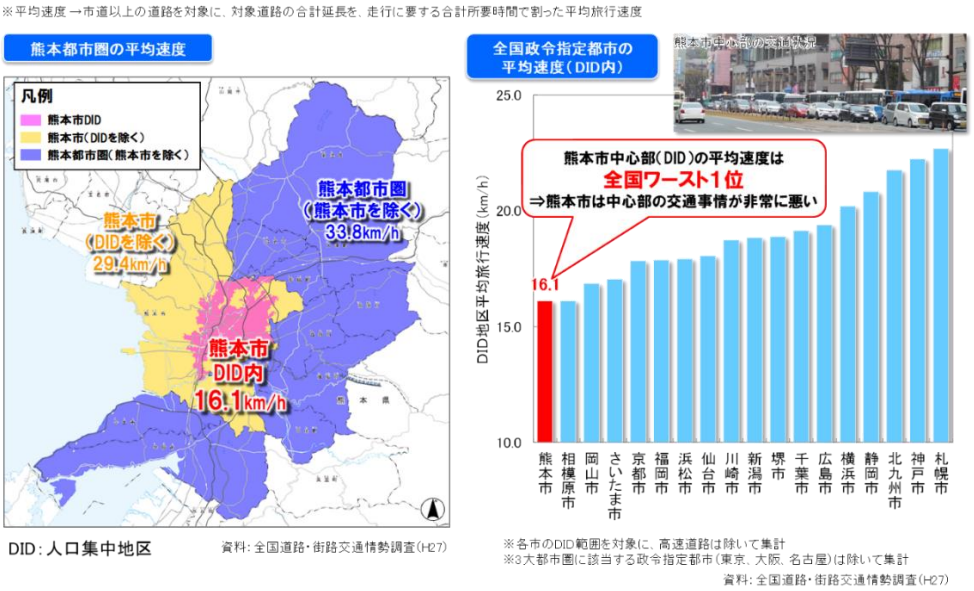


出典：熊本県渋滞対策協議会

熊本市中心部の平均旅行速度について

熊本市中心部の平均旅行速度は 16.1km/h と非常に低く、交通渋滞が恒常化しており、3 大都市圏を除く全国政令市の中でワースト 1 位になっている。

熊本都市圏の平均速度と全国政令指定都市の比較



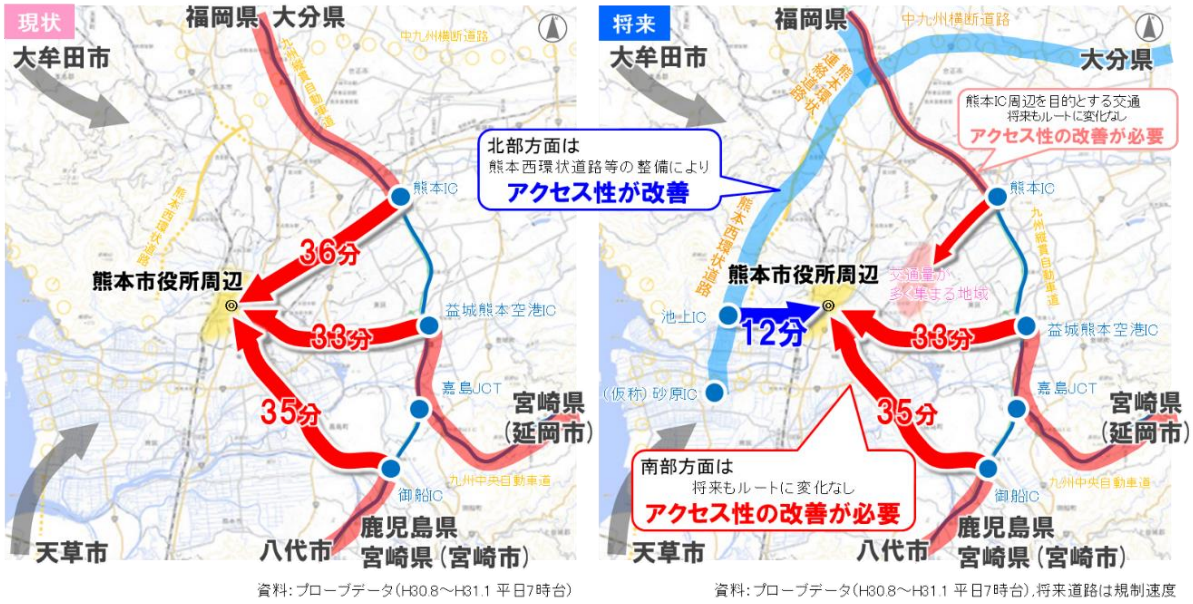
出典：第 1 回熊本都市道路ネットワーク検討会（2019 年 6 月）

【課題 4：物流・交通拠点へのアクセス性の向上】

高速道路 IC へのアクセス

熊本市役所周辺から高速道路 IC までの朝ピーク時の所要時間は、約 35 分となっている。高速道路 IC までのアクセス性は、北部方面では、熊本西環状道路等の整備により一部改善する見込みであるが、熊本 IC や南部方面からのアクセス性には課題が残る。

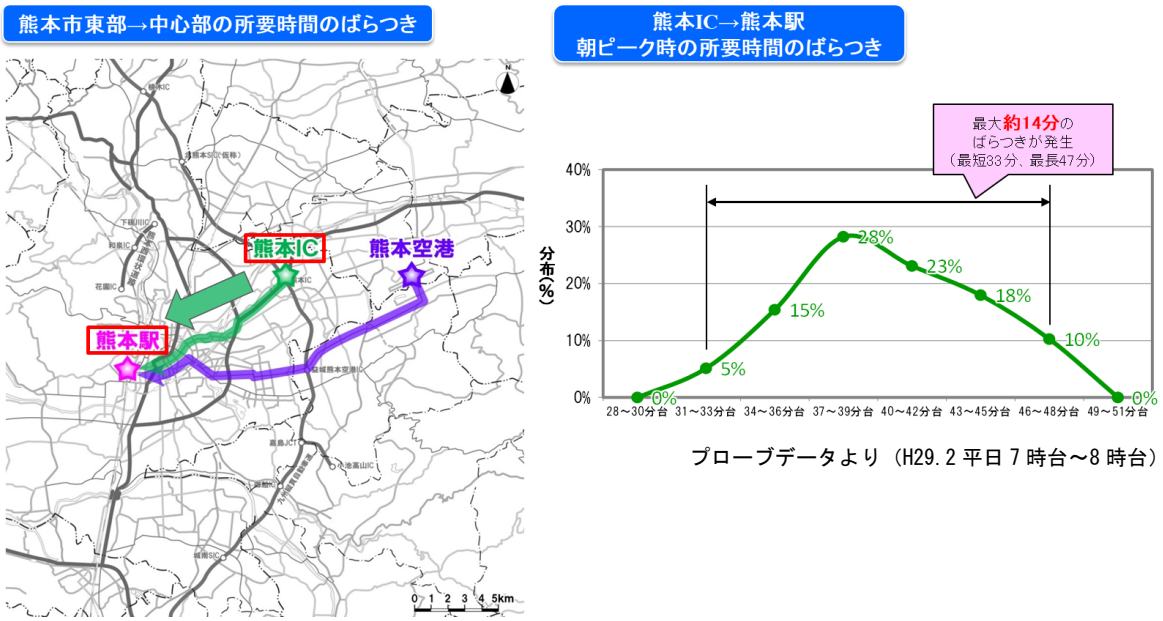
熊本市役所～高速道路 IC のアクセス性（現状・将来）



出典：第 3 回熊本都市道路ネットワーク検討会（2019 年 12 月）

また、熊本 IC から熊本駅までの朝ピーク時（平日 7 時台～8 時台）の所要時間を見ると、早ければ 30 分程度、遅い時は 50 分程度と日によって差が大きく、時間信頼性が低い。

熊本ＩＣ～熊本駅の所要時間



プローブデータより（H29.2 平日 7 時台～8 時台）

出典：第 1 回熊本都市道路ネットワーク検討会（2019 年 6 月）

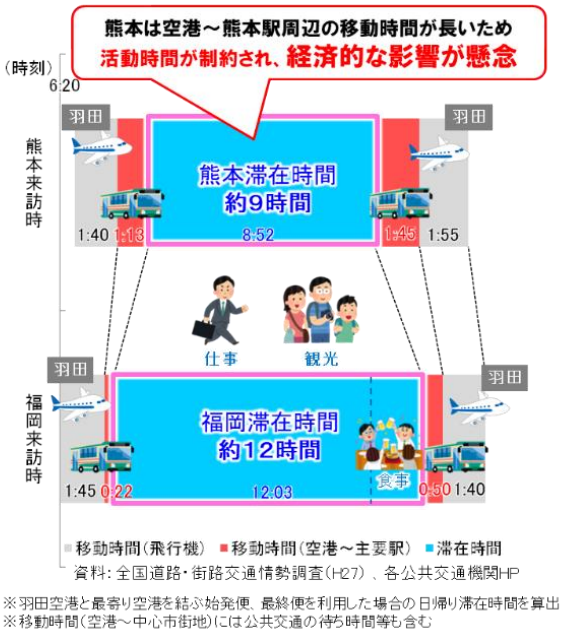
熊本空港へのアクセス

熊本駅周辺から熊本の空の玄関口である熊本空港までは約 53 分の時間を要し、全国の主要駅～空港間のアクセス時間と比較すると、全国ワースト 1 位となっている。

これは移動距離や都市部の交通混雑等に起因するもので、熊本の滞在時間に制約がかかり、経済的な損失が発生していると考えられる。

熊本駅周辺～熊本空港までの所要時間

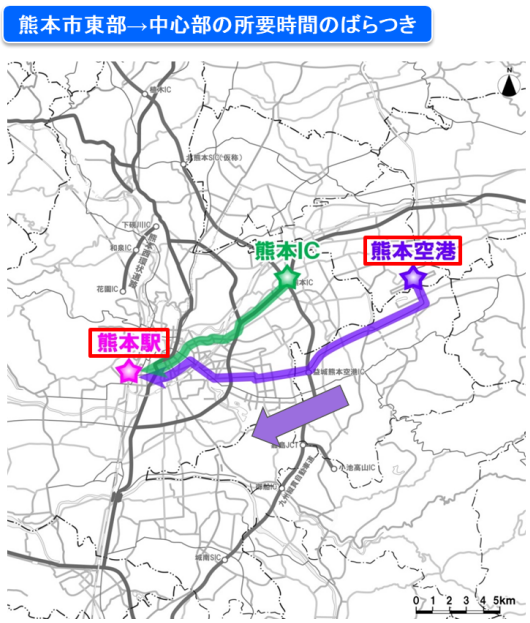
関東圏からの日帰り滞在時間

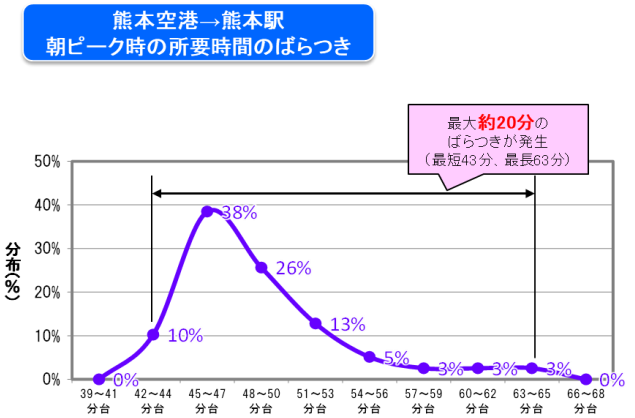


出典：第 3 回熊本都市道路ネットワーク検討会（2019 年 12 月）

また、熊本空港から熊本駅までの朝ピーク時（平日 7 時台～8 時台）の所要時間を見ると、早ければ 40 分程度、遅い時は 70 分程度と日によって差が大きく、時間信頼性が低い。

熊本空港～熊本駅の所要時間





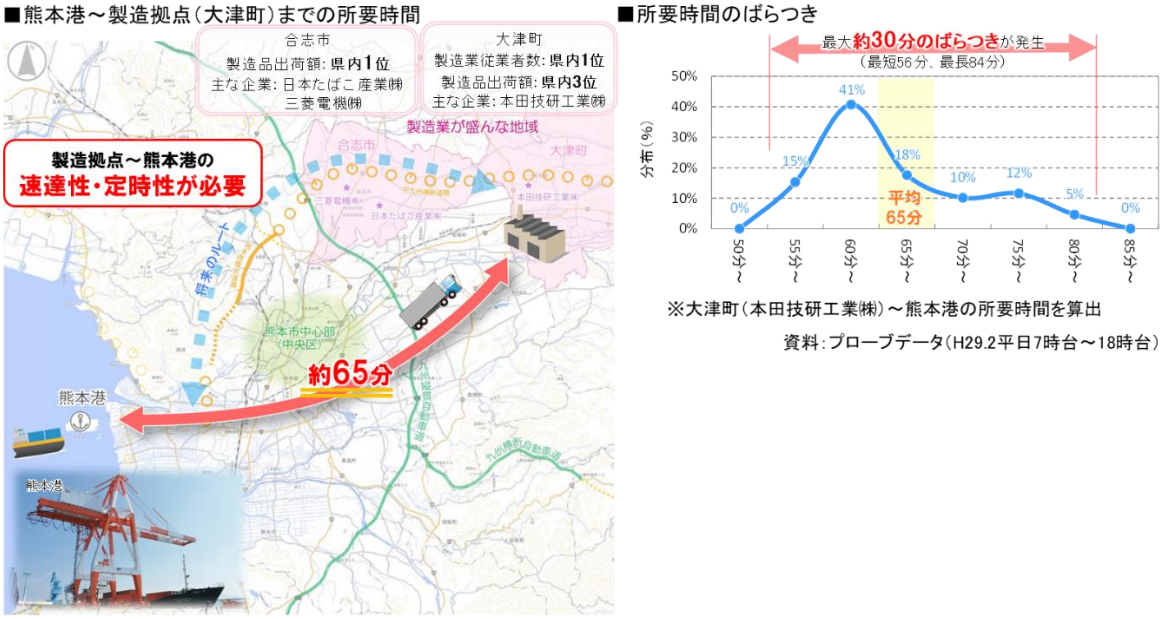
プローブデータより（H29.2 平日 7 時台～8 時台）

出典：第 1 回熊本都市道路ネットワーク検討会（2019 年 6 月）

熊本港へのアクセス

現在も人口が増加傾向にある大津町や合志市は、自動車や半導体関連など、県内でも有数の製造企業を有しており、材料や製品等の輸送に際しては熊本港が活用されているが、製造拠点から熊本港までの移動時間の長さや時間の不確実性が問題視されている。

熊本港～製造拠点（大津町）までの所要時間



出典：第 3 回熊本都市道路ネットワーク検討会（2019 年 12 月）

【課題 5：人流・観光ネットワークの充実】

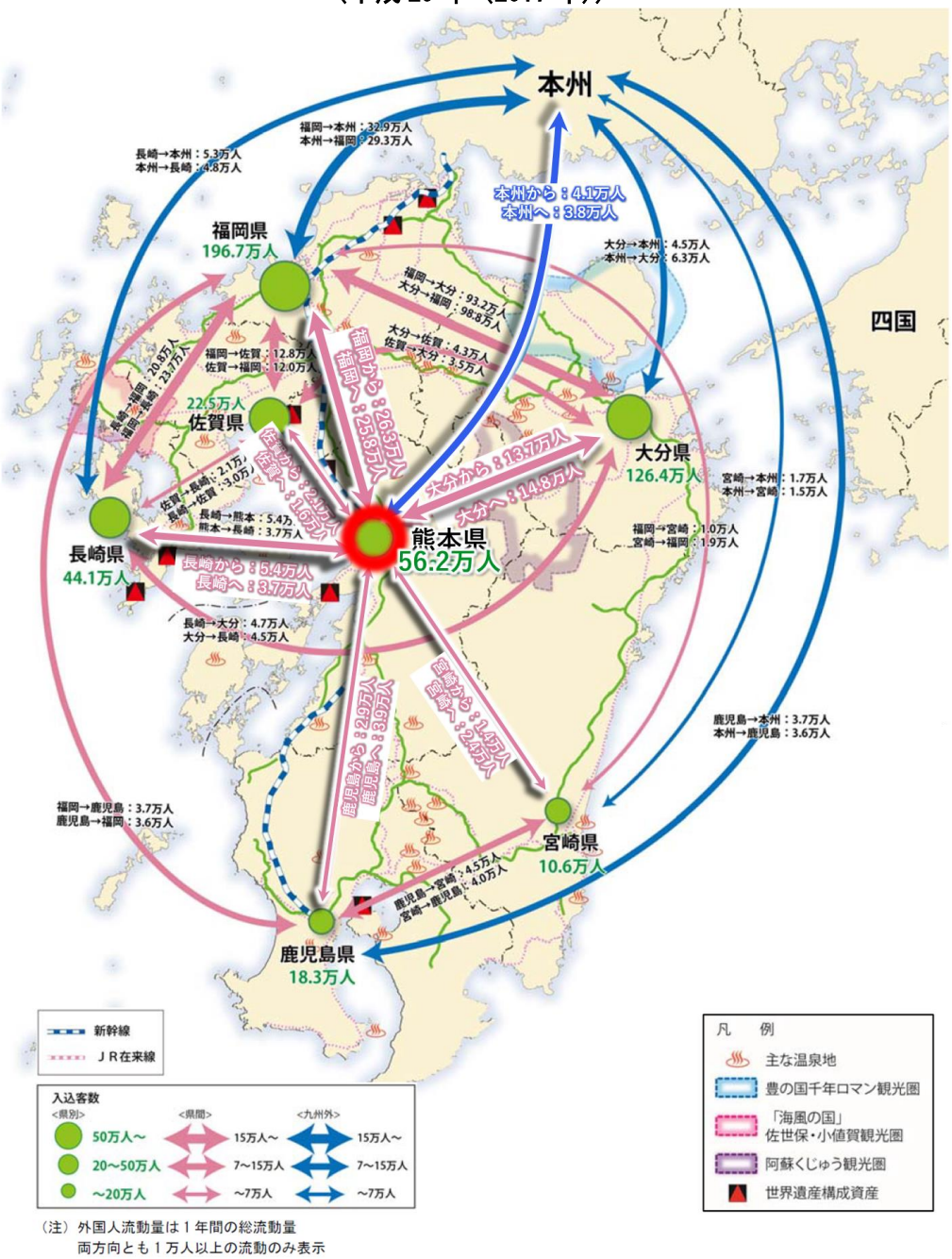
平成 29 年（2017 年）の外国人観光入込客数について、熊本県においては 56.2 万人となっており、県間の移動については、最も多い福岡からは 26.3 万人、次に多い大分からは 13.7 万人となっている。

観光アイランド九州の形成に向けた取り組みが進められている今、九州内の循環移動をさらに活性化させるために、県境を跨ぐ広域的な道路ネットワーク整備を推進していく必要がある。

さらに、鉄道や航空など異なる交通モード間の連携と、各モードのサービスの充実を図っていくことが重要であり、それを実現させる総合的な交通ネットワークの形成や異なる交通モードとの連携を図っていく必要がある。

九州地方での外国人流動状況

（平成 29 年（2017 年））



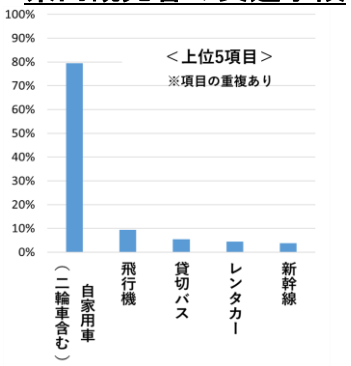
（注）外国人流動量は１年間の総流動量
両方向とも１万人以上の流動のみ表示

資料：FF-Data（2017 年）より

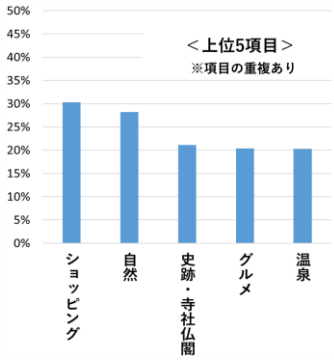
県内観光客の交通手段をみると、「自家用車（二輪車含む）」の利用率が約 80％となっており、5 人に 4 人の割合で自家用車を利用して観光地まで旅行している。

また、旅行目的については、第 2 位「自然」が約 30％、自然に由来する第 5 位「温泉」が約 20％となっており、さらには第 1 位「ショッピング」や第 4 位「グルメ」についても、自然豊かな海や山の幸を目的としていると考えられ、県内の自然に由来する観光スポットに大きな需要があることがうかがえる。

県内観光客の交通手段



県内観光客の旅行目的



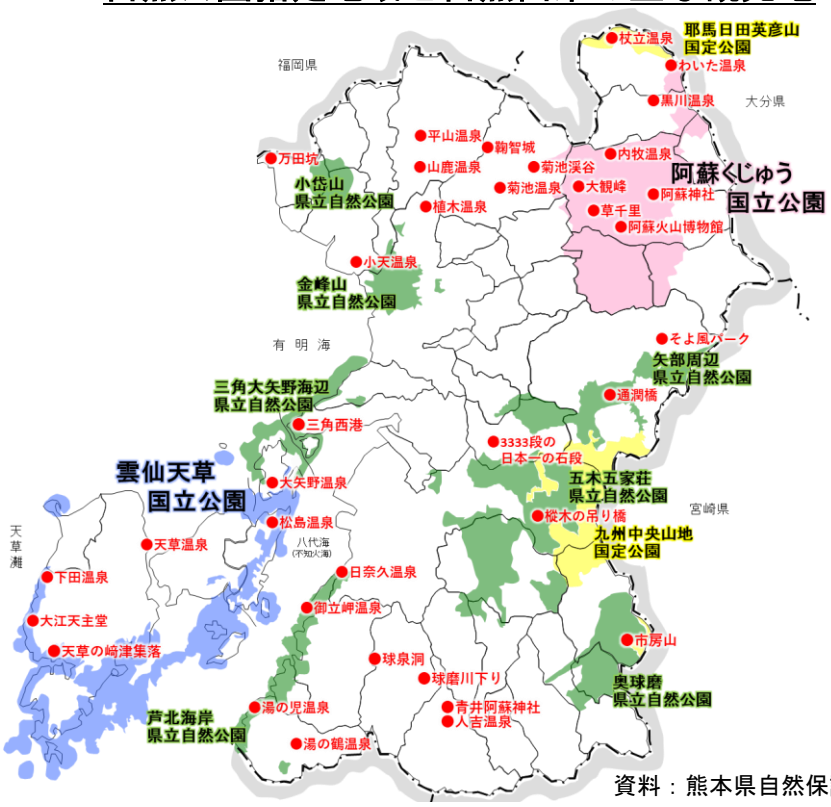
資料：熊本県観光統計パラメータ調査（令和元年度（2019 年度））

一方、熊本県は 2 つの国立公園を含む、数多くの自然公園を有し、これら自然に由来する観光地もまた県内各地に存在する。

また、熊本県が策定した「ようこそくまもと観光立県推進計画」においては、「陸・空・海の玄関口である熊本駅・阿蘇くまもと空港・八代港から目的地までの利便性を確保しながら、熊本の様々な魅力を楽しんでいただけるよう、周遊型商品の開発等の推進」が計画されている。

これらのことから、自動車による観光需要に応えるためには道路が果たす役割は大きく、観光産業を支える道路整備を推進する必要がある。

自然公園指定地域と自然由来の主な観光地



資料：熊本県自然保護課資料を基に作成

2-2｜災害時における課題

【課題 6：輸送ルート・代替ルートの確保】

平成 28 年熊本地震時の通行止めによる物流機能の低下

平成 28 年熊本地震時には、発災 24 時間の時点で、緊急輸送道路の約 50 か所で通行止めが発生した。

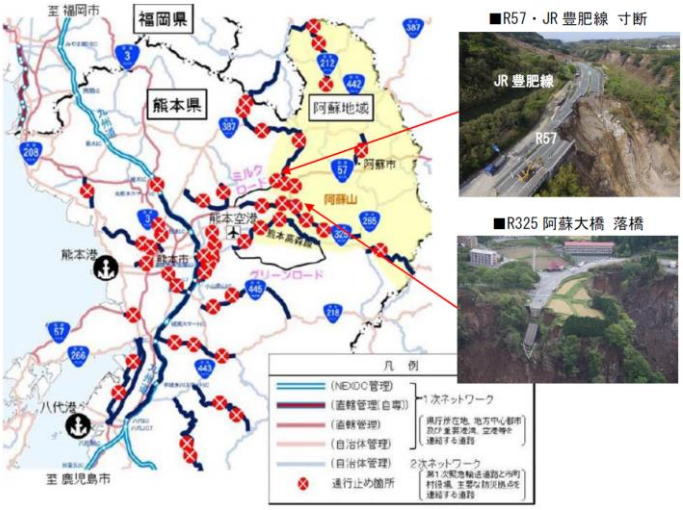
特に、阿蘇地域においては、国道 57 号の大規模な斜面崩壊や国道 325 号阿蘇大橋の落橋などにより、物流機能が完全に停止した。

また、熊本都市圏においては、九州縦貫自動車道が一時通行止めとなり、物流車両の約 9 割が熊本都市圏内の一般道路へ流入した。これにより、熊本中心部の平均速度は、通常時に比べて約 1 割低下し、避難・救援車両や物流車両の活動に大きな影響が生じた。

これらの経験から、災害に強い道路やリダンダンシー確保の重要性が改めて確認された。

熊本地震時の県内の通行止め状況

（発災 24 時間後・平成 28 年 4 月 17 日時点）



出典：九州地方整備局資料より

熊本地震発生時の平均速度の変化

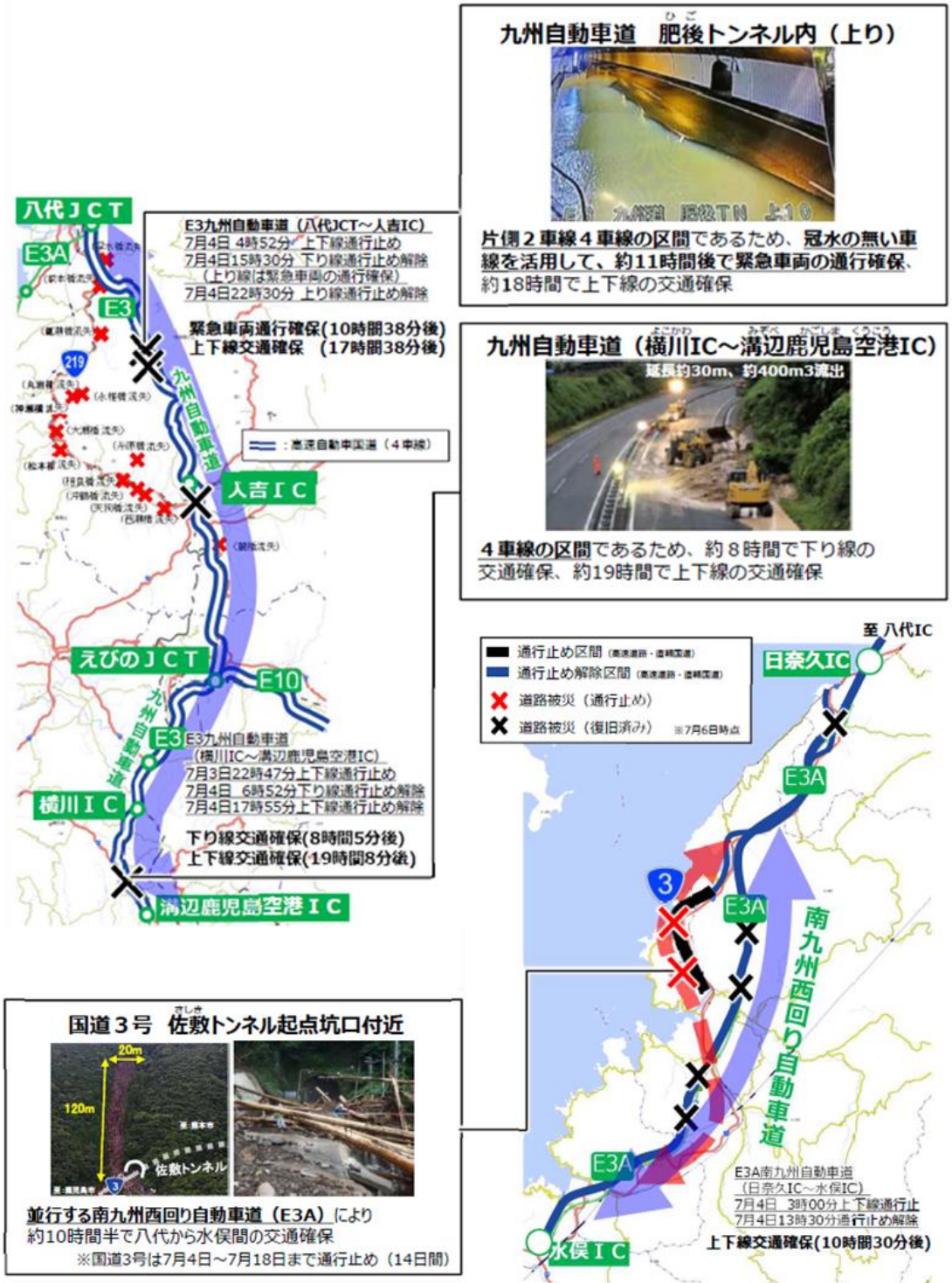
出典：第 3 回熊本都市道路ネットワーク検討会

令和２年７月豪雨時における高速道路の交通機能確保

令和２年７月豪雨の発生時には、九州自動車道において、土砂崩れなどにより大規模な通行止めが発生したが、４車線区間があったことから、被害のない車線を活用し、早期に交通開放が可能となった。

また八代～水俣間において、急峻な山地を通過する国道３号が大規模斜面崩落により通行止めとなったが、南九州西回り自動車道とダブルネットワークが形成されていたことから、高速道路を活用することで交通機能が確保された。

これらの経験から、高規格幹線道路の４車線道路とダブルネットワークの重要性が改めて確認されたため、これらを推進していく必要がある。



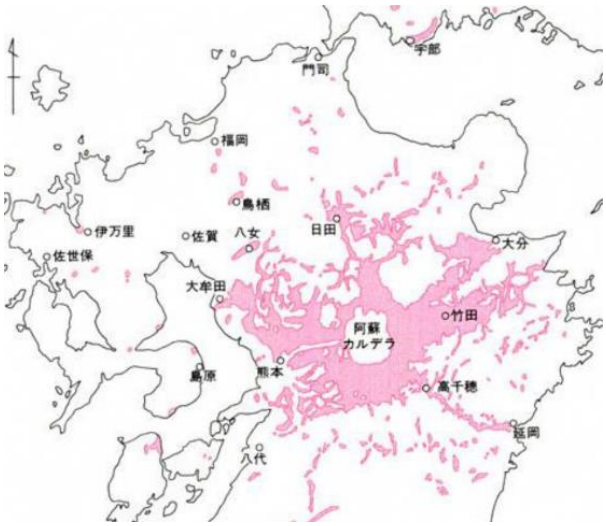
出典：令和３年度　道路関係予算概要（令和３年１月）

阿蘇山の大規模噴火に備えた避難路の確保

活火山である阿蘇山は、九州中央部に位置するカルデラ火山であり、昭和以降も数年から 10 年おきに噴火し、多量の降灰を噴出している。

平成 27 年 12 月の噴火では、火口周辺に大きな噴石が飛散し、熊本県、大分県、宮崎県の一部で降灰した。また、平成 27 年 10 月には爆発的噴火が発生し、11,000ｍまで噴煙があがり、火口南東 1.2ｋｍまで大きな噴石が飛散し、多量の降灰を噴出した。

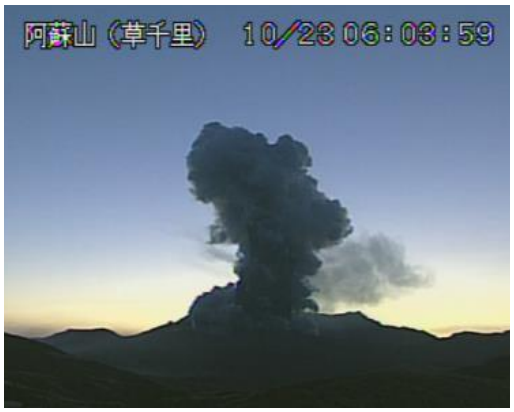
カルデラを形成した大規模火砕流の分布



出典：阿蘇山火山噴火緊急減災対策砂防計画

草千里遠望カメラ

（平成 27 年 10 月 23 日）

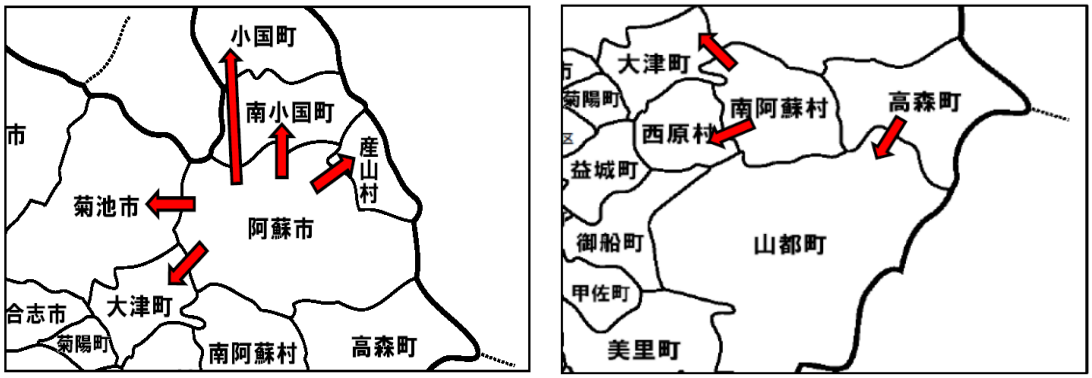


写真：気象庁ＨＰ

平成 27 年 12 月に活動火山対策特別措置法が改正され 、平成 28 年 2 月には、阿蘇山（熊本県、阿蘇市、高森町、南阿蘇村）が警戒避難体制を特に整備すべき地域である火山災害警戒地域に指定されている。

平成 30 年 12 月に策定された阿蘇火山広域避難計画においては、居住地域に重大な被害を及ぼすおそれがある噴火警戒レベル 4・5 における住民の避難は、噴火の影響範囲が広いため、市町村の区域を越える広域的な避難が必要とされており、その対策が盛り込まれている。

阿蘇外輪山周辺市町村の広域的な避難先



出典：阿蘇火山広域避難計画

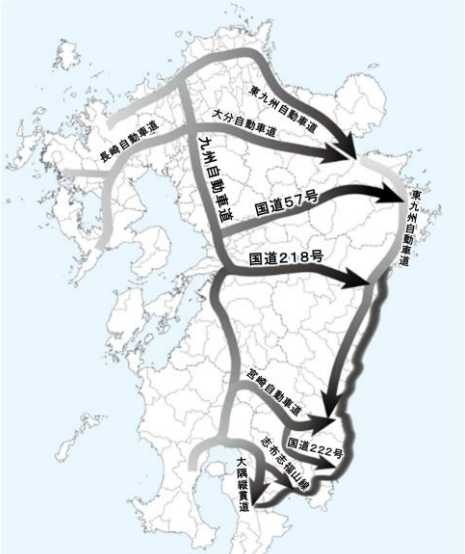
そのため、広域的な社会経済活動への影響を最小化し、また円滑な広域的避難を支える、災害に強い幹線道路ネットワーク整備を推進し、大規模な火山災害の発生時においても、代替路となる経路を確保しておくことが求められる。

九州東進作戦：九州道路啓開計画（平成 28 年 3 月）

「南海トラフ地震防災対策推進基本計画（平成 26 年 3 月）」に基づき、大規模災害時の緊急輸送ルートについて、より実行可能な計画として「九州道路啓開計画（平成 28 年 3 月）」が策定された。

この計画には、九州地方において震度 6 強以上の震度が観測された場合などに、九州東側沿岸に向けて一斉に進行する計画である「九州東進作戦」が盛り込まれている。

この九州東進作戦は、広域移動ルートやその他の緊急輸送ルートなどの道路啓開調査・作業を管理者が主体的に実施する計画となっており、緊急輸送ルートの耐災害性やアクセス性、空間機能の確保（災害危険箇所対策、SIC 整備、多車線化など）を進めていくことが必要である。



九州東進作戦による広域移動ルート

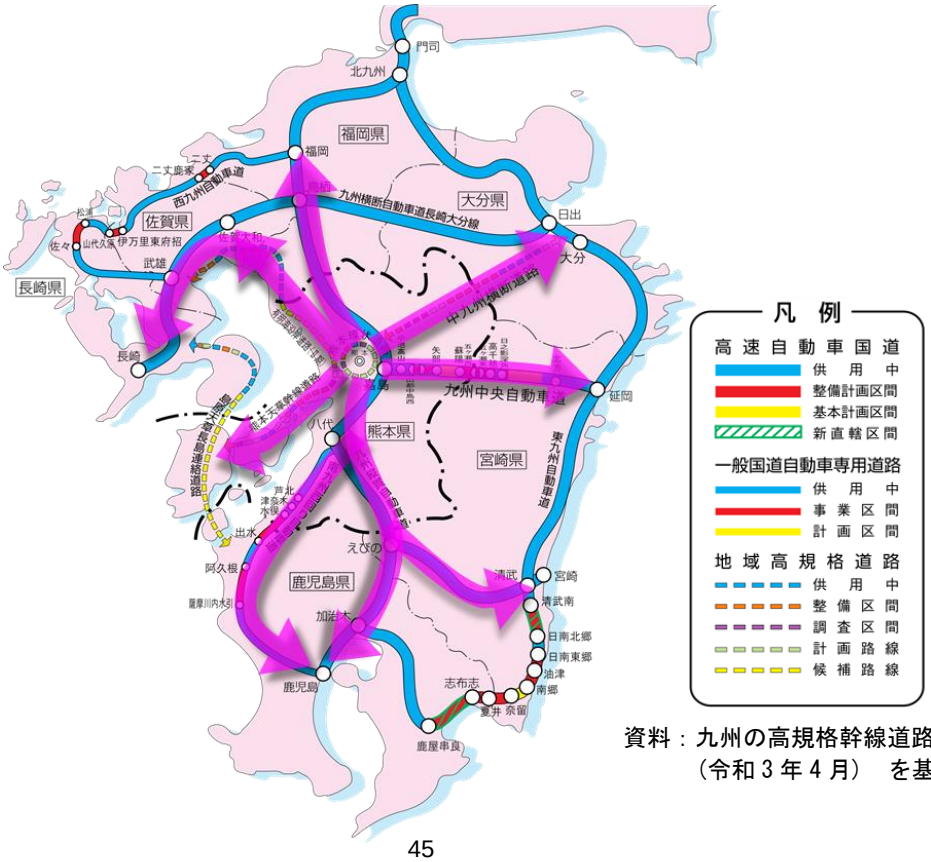
出典：九州道路啓開計画

広域的な災害対応を可能とする緊急輸送ルートの強化

近年、災害が大規模化、頻発化する中で、九州においても県境を越える広域的な災害体制の整備が必要となっている。

本県が保有しているポテンシャルや九州の中央に位置する地理的優位性を活かし、九州各地における災害発生時に速やかな救助、物資の輸送が可能となるよう、幹線道路ネットワークの整備や緊急輸送ルートの強化を推進していく必要がある。

広域的な災害対応のイメージ



資料：九州の高規格幹線道路概要図（令和 3 年 4 月）　を基に作成

【課題 7:防災拠点の機能強化】

九州を支える広域防災拠点構想（平成 26 年 1 月）

南海トラフ巨大地震の被害想定で、大分、宮崎、鹿児島を中心として広範囲かつ甚大な被害が発生することが示されるとともに、地球温暖化に伴って異常気象の増加が懸念される中、同時多発的な豪雨災害等の発生リスクも高くなっていることから、九州においても県境を越える広域的な災害対応体制の整備が必要となっている。

このような状況の中、熊本県が真に九州における広域防災拠点としての役割を担っていけるよう、基盤や機能の充実・強化を促進することを目的に、「九州を支える広域防災拠点構想」が策定された。

この構想において、熊本地方合同庁舎及び熊本県庁、県警本部等が現地対策本部の設置候補となっていることに加え、阿蘇くまもと空港が支援・救援物資受入れ拠点や広域医療搬送拠点として位置づけられている。

熊本の各防災拠点が担う機能

出典：九州を支える広域防災拠点構想

防災拠点としての「港湾」の活躍

H28 に発生した熊本地震時には、熊本県内の重要港湾である熊本港、八代港、三角港にて、九州以外の地方整備局所有の船舶や海上自衛隊の輸送艦、海上保安庁の巡視船による物資支援が行われ、各港湾が広域的な輸送拠点としての役割を果たした。

このことから、地域内で指定される防災拠点・物流拠点がその機能を発揮できるように強化を進めていくことが重要であり、災害時の防災拠点となった港湾等と被災地を連絡するアクセスルート強化も必要である。

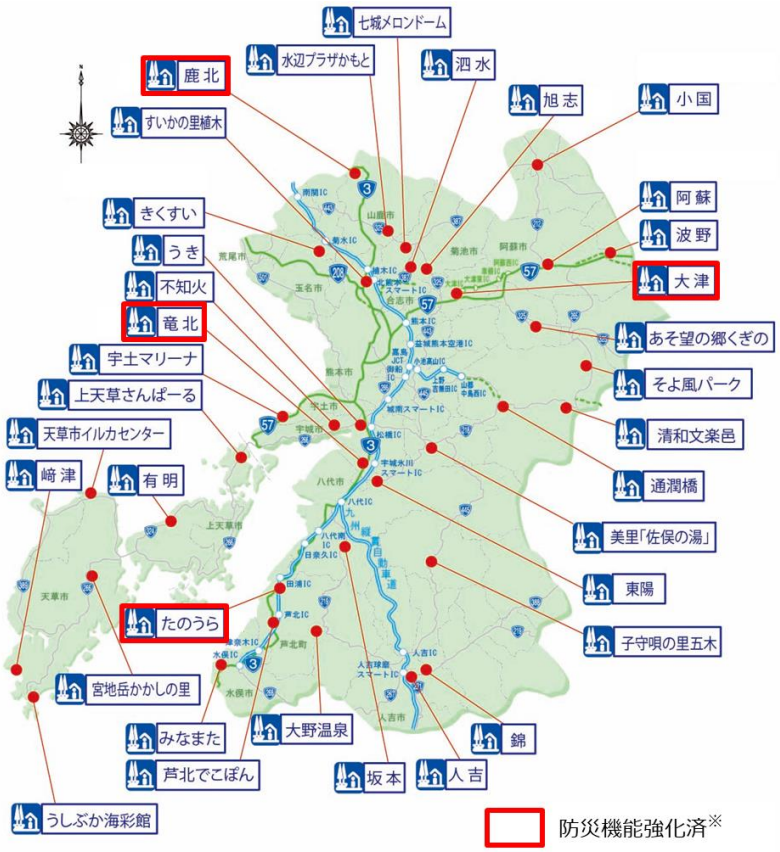
出典：平成 28 年熊本地震に関する九州地方整備局の活動状況（H28. 5. 20）、被災状況、対応状況（港湾関係）

防災拠点としての「道の駅」の活躍

H28 熊本地震や令和 2 年 7 月豪雨時には、県内各地の道の駅にて、避難者の一時避難所、自衛隊等の前線基地、炊き出しの実施等、防災拠点として重要な役割を果たした。

写真：道の駅連絡会

県内の「道の駅」の整備状況



令和3年4月1日現在

大規模な災害時等において、「道の駅」を情報発信の拠点施設、被災地の復旧活動の支援拠点、救援物資の中継施設として活用することを目的とし、防災機能の強化が進められている。

令和 3 年 4 月 1 日現在、県内では 35 の道の駅が登録され、そのうち 4 駅においては、防災機能の強化が完了している。

※ 防災機能強化済：建物（トイレ・情報休憩室）の耐震化、無停電化、通信設備、貯水槽、駐車場の整備がすべて完了

広域的な交通の課題について（とりまとめ）

前項及び本項で記述した、熊本県及び熊本市の広域的な交通の課題について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から整理する。

【平常時における課題】

九州各都市とのミッシングリンクの解消

・九州の横軸道路など九州各県を結ぶ道路ネットワークが整備途上である
・ミッシングリンクが存在する区間は、サービス速度が低い
・地理的特性を活かし、地域産業の発展に資する、九州各都市をつなぐ道路ネットワーク整備が求められている

県内における道路整備率の向上

・県内の道路整備率が全国及び九州の平均を下回っている
・人口減少社会に適応する、拠点都市を結ぶ道路ネットワークが整備途上である

熊本都市圏における交通渋滞の解消

・県内の渋滞箇所の8割が熊本都市圏に集中し、平均旅行速度が全国の政令市でワースト1位

物流・交通拠点へのアクセス性の向上

・熊本市中心部から熊本空港までの移動時間が長く、時間信頼性が低い
・製造拠点から熊本港への移動時間が長く、時間が不確実である
・熊本市中心部から高速道路ICへの所要時間が長く、時間信頼性が低い
・増加する物流への対応が求められている

人流・観光ネットワークの充実

・九州各県及び県内各地の観光地を周遊するルート形成が求められている
・増加するインバウンドや国内観光客への対応が求められている
・総合的な交通ネットワークの形成や異なる交通モードとの連携が必要

【災害時における課題】

輸送ルート・代替ルートの確保

・大規模災害への備えとして、避難・救援車両や物流車両の円滑な活動に資する、災害に強い道路やリダンダンシーの確保が求められている
・大規模災害においても交通機能を確保するため、高規格幹線道路の4車線化とダブルネットワークの形成が求められている

防災拠点の機能強化

・大規模災害への備えとして、道の駅等における防災機能の強化が求められている

2-3｜技術革新を踏まえた新たな取組

【地方部における移動を支援するための取組】

道の駅「芦北でこぽん」における自動運転サービスの実証実験

人口減少や高齢化が急速に進む地方部において、これを克服し、地方創生の実現・地域経済の再生を図るためには、地域の特性や資源を活かした産業競争力の向上等に向けた支援が不可欠である。

国土交通省では、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの社会実装を目指し、全国で実証実験を行われており、熊本県芦北町にある道の駅「芦北でこぽん」を拠点として、全国で 2 番目（西日本初）の実証実験が実施された。

短期間の実証実験（平成 29 年（2017 年）9 月 30 日～10 月 7 日）後、道路・交通への影響や社会受容性、地域への効果等について検証が行われ、さらに自動運転に対応した道路空間の基準等の整備、地域の実情に応じた運行管理システムやビジネスモデルの構築に向け、長期間の実証実験（平成 31 年（2019 年）1 月 27 日～3 月 15 日）が行われている。

出典：国土交通省九州地方整備局資料

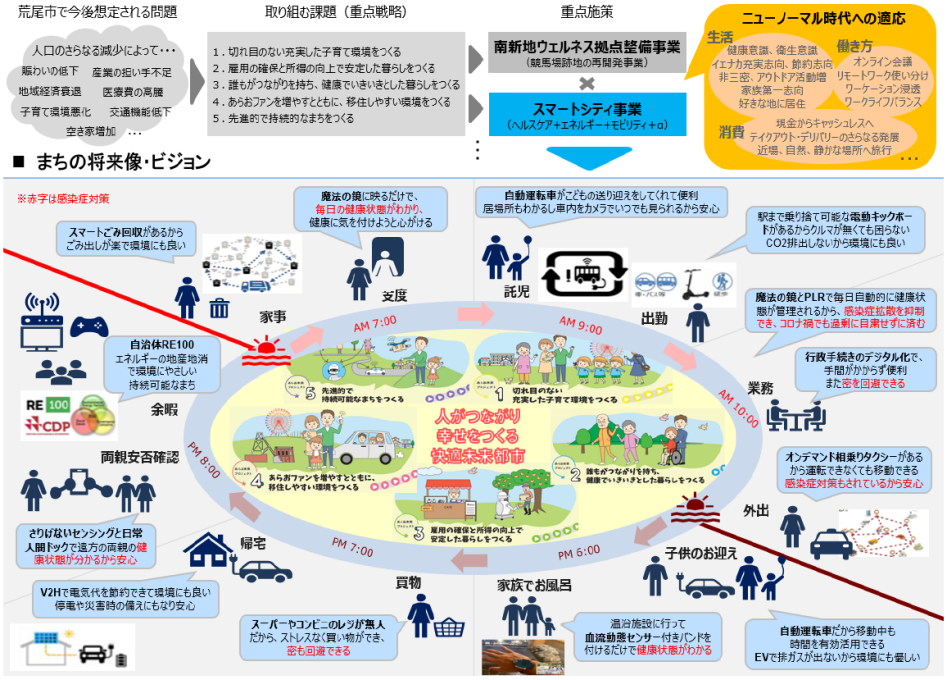
荒尾市におけるＡＩタクシーの導入

国土交通省において、平成 31 年（2019 年）3～4 月の間に、新技術や官民データを活用しつつ投資・地域課題を解決するスマートシティモデル事業の公募が実施され、官民連携による荒尾スマートシティ協議会が重点事業化促進プロジェクトに選定された。これに対して、専門家の派遣や計画策定支援等により、早期の事業実施を目指して重点的に支援が行われている。

荒尾市における 75 歳以上の人口は 2030 年まで増加し続ける見込みであり、路線バス等の利便性低下の抑制、公共交通の維持に要する財政負担増加の抑制等の観点から、交通弱者をはじめ、あらゆる人が快適に移動できるよう、路線バスやオンデマンド型相乗タクシー等の最適な交通モードの構築などが求められている。

これらの課題を踏まえ、令和 2 年（2020 年）10 月に荒尾市南新地地区を対象とした「荒尾ウェルビーイングスマートシティ実行計画」が策定され、「モビリティ」「データ利活用」等の分野のスマートシティ機能を埋め込み、 Society5.0 を体感できるまちにすることで、ヒト・モノ・コト・カネ・情報が集まるエリアを目指すこととされている。

このスマートシティ構想の一角を担うオンデマンド型相乗タクシーについて、全国初のＡＩ導入タクシーとなる「おもやい（ＯＭＯＹＡＩ）タクシー」は、乗降場所や時刻を伝えると、ＡＩが複数の乗客の効率的な配車や最適経路を瞬時に割り出し、効率的な運行を支援するものである。



出典：荒尾市ＨＰ

【地域の交通課題解消に向けた取組】

ビッグデータ等を活用した渋滞対策

令和２年７月豪雨の時には、九州自動車道や人吉市内の幹線道路において交通渋滞が発生したが、ETC2.0 やプローブデータなどのビッグデータを活用することで、効率的かつ柔軟な迂回誘導の検討・調整が可能となった。

令和２年７月豪雨時の交通状況（人吉市）

出典：熊本県災害時渋滞対策マネジメント検討会資料

【公共交通の利便性向上のための取組】

バスロケーションシステム「バスきたくまさん」の運用

熊本県内のバス会社５社（九州産交バス、産交バス、熊本電鉄バス、熊本バス、熊本都市バス）の共同により、2019 年４月にバスロケーションシステム「バスきたくまさん」が導入され、遅延改善に取り組まれている。

これは基幹バス路線を対象に、運行中のバスの位置をリアルタイムで表示することで、利便性を向上させるための取組となっている。

出典：第１回バス路線網再編部会

第3章　広域的な道路交通の基本方針

広域的な道路交通の基本方針の策定にあたり、学識経験者や経済団体、物流、観光、交通管理者、防災関係機関の 21 団体（27 名）にヒアリングを実施した。

主な意見は、以下のとおりである。

有識者からの主な意見

- 計画･整備中の幹線道路（九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道、有明海沿岸道路）の早期整備が必要
- 都市間の道路ネットワークの渋滞解消が必要
- 沿岸部、山間部において都市間を結ぶ道路ネットワークの強化が必要
- 島嶼部等半島振興地域における道路ネットワークの多重性確保が必要

→ **都市間ネットワークに関する意見**

- 計画･整備中の幹線道路（九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、有明海沿岸道路）の早期整備が必要（再掲）
- 交通・物流拠点（高速道路ＩＣ・港湾・空港・貨物駅・企業集積地等）間を結ぶ道路ネットワーク（ラストワンマイルを含む）の強化が必要
- トラックドライバー不足に対応するため、港湾や鉄道を活用した物流ネットワークを有効活用すべき

→ **物流ネットワークに関する意見**

- 観光地アクセスの定時性確保が必要
- 計画･整備中の幹線道路（九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、有明海沿岸道路）の早期整備を期待（再掲）
- 九州や県内の観光地を周遊できる道路ネットワークの形成が必要
- 観光地と交通拠点（高速道路ＩＣ・港湾・空港・駅）を結ぶ道路ネットワークの強化が必要

→ **人流・観光ネットワークに関する意見**

- 熊本都市圏の渋滞解消は喫緊の課題であり、公共交通及び自転車等との役割分担が必要
- 熊本市中心部と交通拠点（高速道路ＩＣ、空港、港湾）を結ぶ道路ネットワークの強化が必要
- 計画･整備中の熊本西環状道路、国道３号植木ＢＰ等の早期整備が必要
- フリンジパーキングやパークアンドライドなどの充実による、モーダルコネクトの強化が必要

→ **都市圏交通に関する意見**

- 九州各県が相互に受援・支援できる道路ネットワークの整備が必要
- 防災拠点へのアクセスルートの多重性確保が必要
- 島嶼部等半島振興地域における道路の多重性確保が必要（再掲）
- 医療機能が集積する熊本市中心部と県内各都市間のネットワーク強化（熊本市中心部と高速道路ＩＣ等）が必要

→ **防災ネットワークに関する意見**

- 防災拠点として、また観光等の情報発信基地として「道の駅」の整備が必要
- フリンジパーキングやパークアンドライドなどの充実による、モーダルコネクトの強化が必要（再掲）
- 防災拠点へのアクセスルートの多重性確保が必要（再掲）
- 交通・物流拠点（高速道路ＩＣ・港湾・空港等）間を結ぶ道路ネットワーク（ラストワンマイルを含む）の強化が必要（再掲）
- 医療機能が集積する熊本市中心部と県内各都市間のネットワーク強化（熊本市中心部と高速道路ＩＣ等）が必要（再掲）

→ **交通・防災拠点に関する意見**

- ICTを活用し、渋滞情報や観光情報を分かりやすく提供することが必要。
- 収集した情報を課題対応に活用できるのが行政の強みであり、自動運転や災害時の運送活動等に有効活用すべき。

→ **ICT活用に関する意見**

また、熊本市にとって真に必要な将来の新たな道路ネットワークの構想・計画等について、都市内交通の円滑化を踏まえつつ、あらゆる角度からの幅広い検討を行うため、「熊本都市道路ネットワーク検討会」が設立された。

この検討会において、熊本市内を中心とした道路交通の課題解消を目的に、新たな道路ネットワークの方向性を示した将来ビジョンを策定し、これを踏まえた「新たに必要な道路ネットワーク機能イメージ」が取りまとめられた。

熊本都市道路ネットワーク検討会における検討内容

検討会における主な意見

- 災害を踏まえた循環性のある代替路ネットワークが必要。
- 熊本市中心部から熊本駅や熊本港、阿蘇くまもと空港などの交通拠点への移動の定時性・速達性を向上させることで経済の活性化が期待できる。
- 道路空間の再配分を行うことで、公共交通と自動車交通のベストミックスが可能となる。

熊本市を中心とした新たに必要な道路ネットワーク

新たな“ひろがり”
循環性があり、災害に強い道路ネットワークの形成
新たな“つながり”
定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワークの形成
新たな“動きやすさ”
多様な交通モードの機能を強化する道路ネットワークの形成

これらの意見を参考としながら、熊本県及び熊本市の将来像の実現に向け、前章で述べた「広域的な交通の課題」や「技術革新を踏まえた新たな取組」から、「広域道路ネットワーク」「交通・防災拠点」「ＩＣＴ交通マネジメント」の３つの観点により、広域的な道路交通の基本方針を定める。

3-1｜広域道路ネットワークの基本方針

広域道路ネットワーク基本方針 × 交通・防災拠点基本方針 × ICT交通マネジメント基本方針

● 九州各県を結ぶ循環型高速交通ネットワークの形成

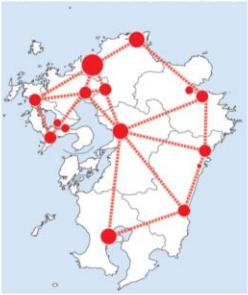
- 循環型高速交通ネットワークの構築
- 150分構想の実現
- 広域観光周遊ネットワークの構築

・九州の中心に位置する地理的優位性を最大限に発揮し、九州全体の発展に繋がる、高速道路等相互の連結や多重化など、信頼性や速達性、定時性が高い、循環型高速交通ネットワークの構築

・熊本都市圏と九州各県主要都市を150分で結ぶ高速交通ネットワークの構築

・九州各地の観光資源を活かした広域観光周遊ネットワークの構築

九州基幹都市連携圏



● 地域や拠点間を連絡する道路ネットワークの形成

- 拠点都市と各地域を結ぶ道路ネットワークの構築
- 90分構想の実現
- 周遊型観光ネットワークの構築
- 物流拠点と交通拠点間のアクセス機能強化

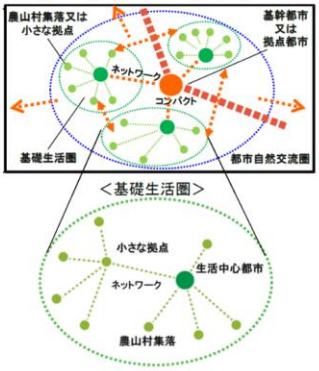
・県内各地域の暮らしやすさと持続的な発展を確保する「多核連携型の都市構造」を実現するための、地域の核となる拠点都市と周辺各地域が相互に連携可能な道路ネットワークの構築

・熊本都市圏及び熊本空港と県内主要都市を90分で結ぶ幹線道路ネットワークの構築

・県内各地域の観光資源を最大限に活かした、周遊型観光ネットワークの構築

・産業活動を支援するための物流拠点と港湾や空港、高速道路IC等の交通拠点間のアクセス機能の強化

コンパクト＋ネットワーク



広域道路ネットワーク基本方針 × 交通・防災拠点基本方針 × ICT交通マネジメント基本方針

● 熊本都市圏における円滑な交通ネットワークの形成

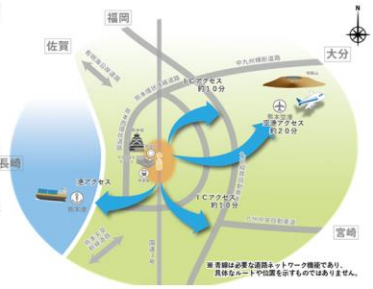
循環型ネットワークの構築　**定時性・速達性を兼ね備えたネットワークの構築**　**多様な交通モードの機能を強化するネットワークの構築**

・交流人口の拡大や九州経済のけん引、また災害時の広域支援や代替路の確保のため、熊本市中心部から高速道路ICへのアクセス強化により、循環型ネットワークを構築（高速道路ICまで約10分）

・国内外の交流強化や地域経済の活性化、さらには、日常移動の利便性向上のため、熊本市中心部から熊本空港・熊本港などの広域交通拠点へのアクセス強化により、定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワークを構築（空港まで約20分）

・日常的な交通混雑の低減、中心市街地の活性化、また交通の選択肢の多様化に資する多様な交通モードの機能を強化する道路ネットワークの構築

新たに必要な道路ネットワーク機能イメージ



● 災害に強い道路ネットワークの形成

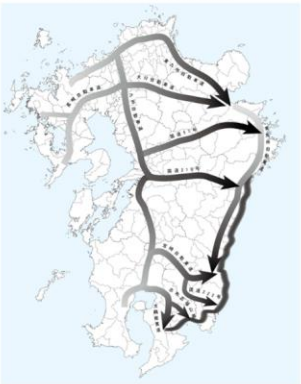
多重性・代替性の確保　**救急救援活動等に資する道路整備**　**防災拠点と交通拠点の連携強化**

・九州を支える広域防災拠点としての本県の役割を果たすため、大規模災害時の県内外への支援・受援に資する道路ネットワークの強化と多重性・代替性の確保

・災害時における県内各地域への救急救援活動や物資輸送等に資する道路の円滑な通行の確保

・「九州を支える防災拠点構想」や「九州道路啓開計画」を踏まえた、南海トラフ地震が発生した際の大規模な広域防災拠点である熊本空港や九州における国の現地対策本部である熊本地方合同庁舎等の防災拠点と交通拠点の連携強化に資する道路ネットワークの構築

九州東進作戦



3-2｜交通・防災拠点の基本方針

広域道路ネットワーク基本方針 × **交通・防災拠点基本方針** × ICT交通マネジメント基本方針

● 主要な交通拠点における道路と各交通機関の連携強化

モーダルコネクト強化　　**交通結節点の充実・強化**

・「阿蘇くまもと空港」や「熊本港・八代港」「熊本駅」「桜町バスターミナル」等、大きく進展する広域交通拠点のポテンシャルを最大限に活かすための、道路と連携したモーダルコネクトの強化

・熊本都市圏の交通円滑化や交通選択肢の多様化（ベストミックス）により誰もが安心して移動できる社会の実現に向けた交通結節点の充実・強化

熊本駅（白川口駅前広場）

● 主要な防災拠点における機能・連携強化

「道の駅」等の防災機能・連携の強化

・災害発生時における避難場所や災害応急対策活動、物資輸送の拠点基地として「道の駅」や「空港」「港湾」等を活用するための機能・連携の強化

災害発生時の「道の駅」

3-3｜ICT交通マネジメントの基本方針

広域道路ネットワーク基本方針 × 交通・防災拠点基本方針 × **ICT交通マネジメント基本方針**

● 自動運転社会を見据えた道路施策の検討

自動運転社会を見据えた交通マネジメントの高度化等

・自動運転社会の到来を見据えた、新たな技術とインフラ整備の連携による交通マネジメントの高度化等

社会実験時の自動運転車両

● ＩＣＴを活用した道路情報の収集・活用等

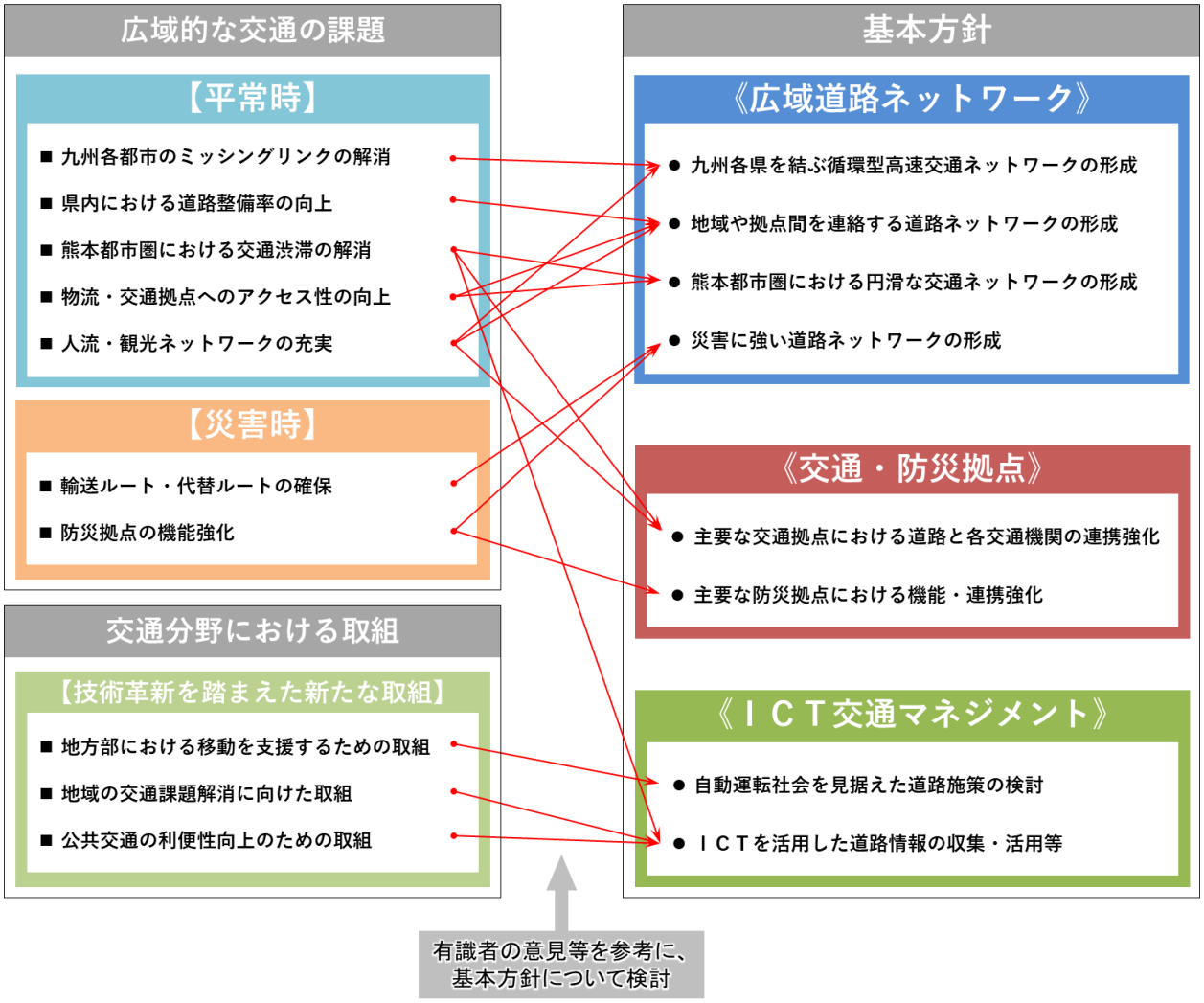
ETC2.0やプローブデータ等の活用

新たなモビリティ技術による公共交通の利便性向上

・ETC2.0やプローブデータ等を活用した、都市部の渋滞対策をはじめとする計画的な道路整備や面的な交通マネジメントの検討等

・新たなモビリティ技術による、公共交通の利便性向上と利用促進等

【参考】課題や取組と基本方針の相関図



第2部
新広域道路交通計画（基本計画）

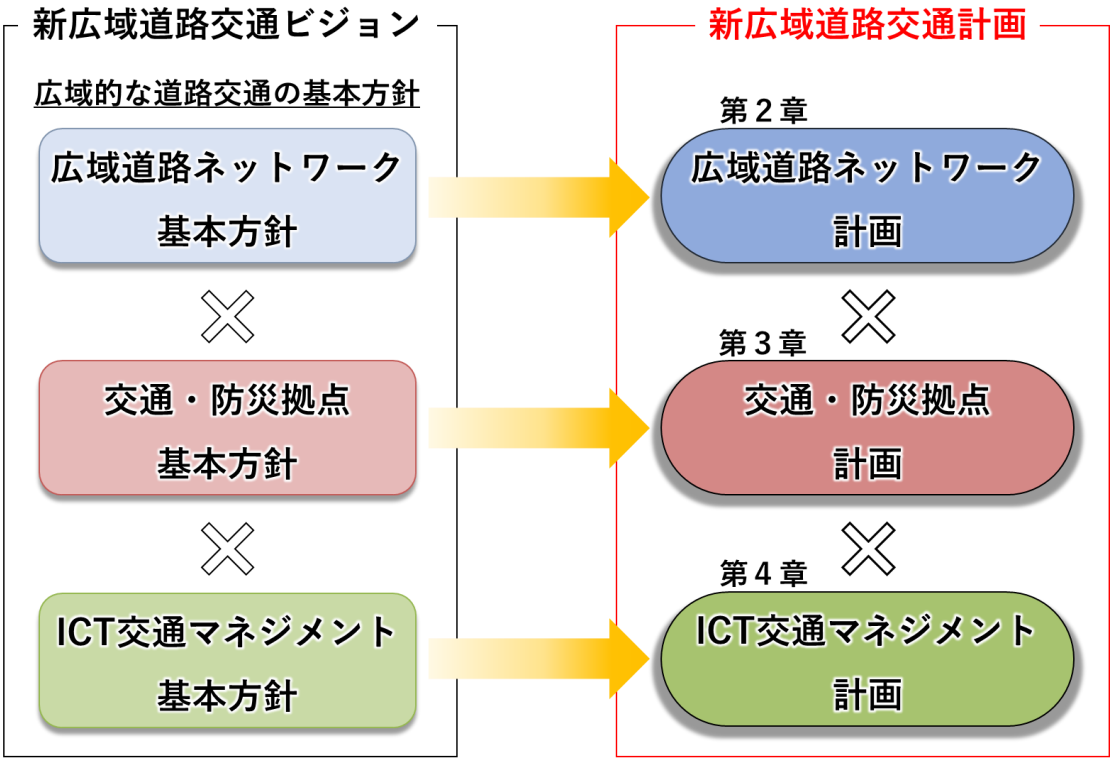
第１章　新広域道路交通計画について

1-1| 計画の位置付け

新広域道路交通ビジョンとの関連性

今後の計画的な道路整備等の基本となる「新広域道路交通計画」は、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靭化などの新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転等の技術の進展を見据えて策定するものであり、「広域道路ネットワーク計画」、「交通・防災拠点計画」、「ICT 交通マネジメント計画」から構成されるものである。

今回の計画策定にあたっては、第 1 部「新広域道路交通ビジョン」で策定した広域的な道路交通の基本方針を踏まえ、3 つの計画を策定する。



第2章　広域道路ネットワーク計画

2-1| 広域道路ネットワークの強化の方向性（基本戦略）

現状の交通課題の解消を図る観点及び新たな国土形成の観点の「両輪」となる観点を踏まえ、国の新たな広域道路ネットワークに関する検討会にて示された次の基本戦略（1）～（5）に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を図っていく。

（1）中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。

（2）我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上

三大都市圏やブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。

（3）空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

グローバルな対流を促進するため、空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。

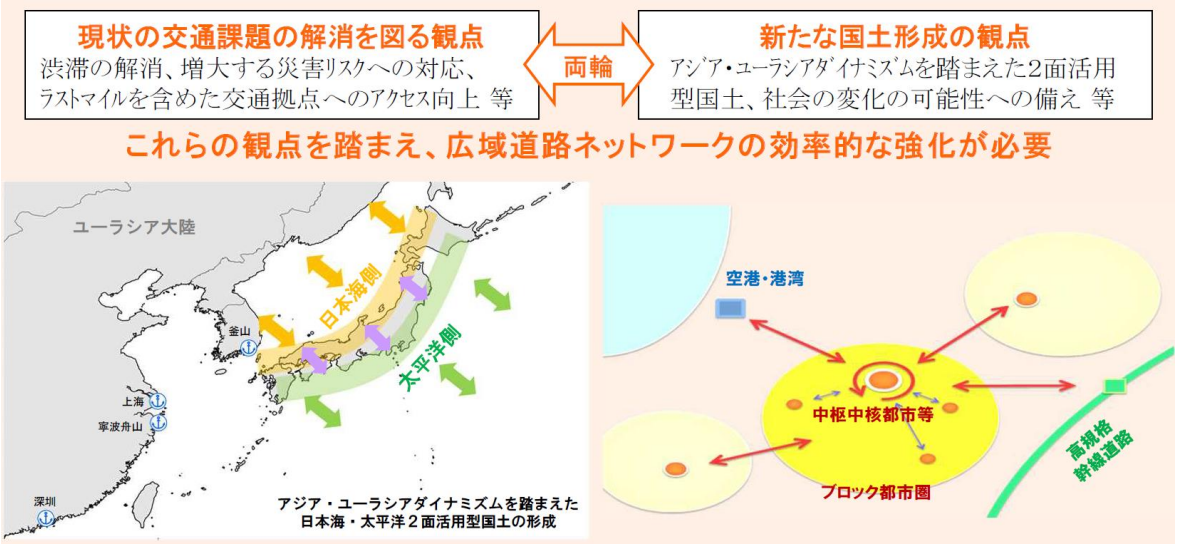
（4）災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化

広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたリダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する。

（5）国土の更なる有効活用や適正な管理

広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋２面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。

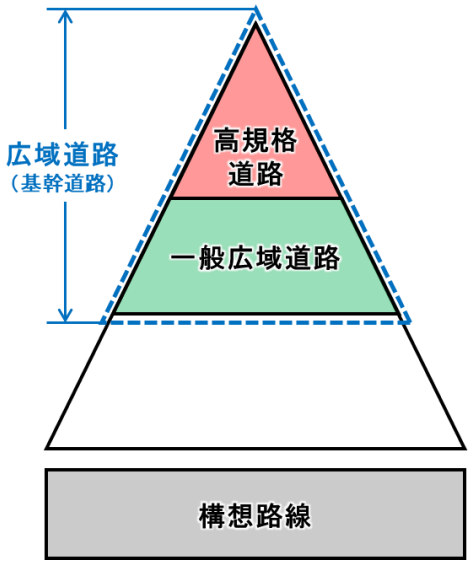
今後の広域道路ネットワークのあり方



出典：新たな広域道路ネットワークに関する検討会（2020 年 6 月）

2-2 広域道路ネットワークの階層と考え方

2-1 の基本戦略を踏まえ、広域道路ネットワークの強化を効率的に推進するため、広域道路を次の階層に分類する。



高規格道路

○ 人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはそれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路

○ 地域の実情や将来像（概ね 20～30 年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね 60km/h 以上の道路

上記の考え方を踏まえ、原則として、以下のいずれかに該当する道路を『高規格道路』とする。

① ブロック都市圏※1間を連絡する道路

※1　中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等

② ブロック都市圏内の拠点連絡※2や中心都市※3を環状に連絡する道路

※2　都市中心部から高規格幹線道路 IC へのアクセスを含む

※3　三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市

③ 上記道路と重要な空港・港湾※4を連絡する道路

※4　拠点空港、その他ジェット化空港 、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

一般広域道路

○ 広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね 40km/h 以上の道路

上記の考え方を踏まえ、原則として、以下のいずれかに該当する道路を『一般広域道路』とする。

① 広域交通の拠点となる都市※1を効率的かつ効果的に連絡する道路

※1　中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等

② 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等※2を連絡する道路

※2　拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

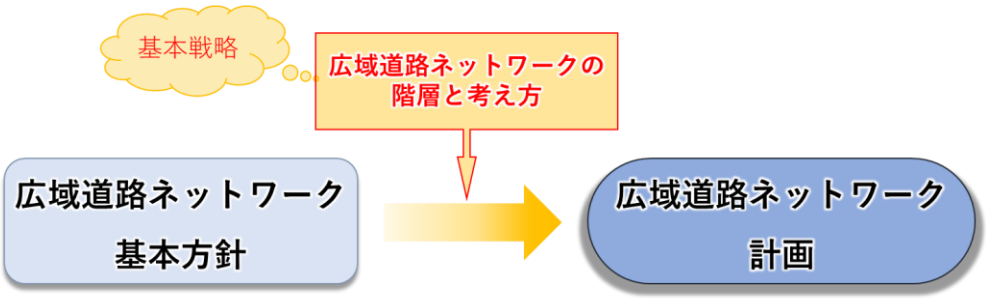
構想路線

○ 広域道路としての役割が期待されるため、今後、地域の実情に応じて必要な検討を行う路線

なお、熊本県内における具体的な拠点について、以下に整理する。

拠点	拠点概要	県内の具体的な拠点
中枢中核都市	東京圏（1 都 3 県）以外の政令指定都市、中核市及び施行時特例市並びに県庁所在地及び連携中枢都市に該当する市のうち、昼夜人口比率が概ね 1.0 未満の市を除いた都市	熊本市
連携中枢都市圏(中心市)	連携中枢都市圏構想推進要綱に基づき形成された定連携中枢都市圏の中心都市	熊本市
定住自立圏(中心市)	定住自立圏構想推進要綱に基づき形成された定住自立圏の中心都市	八代市、人吉市、玉名市 山鹿市、菊池市、天草市
拠点空港	空港法第 4 条に基づき、国土交通大臣または空港会社が設置・管理する空港	熊本空港
重要港湾	港湾法第 2 条第 2 項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害重要港湾に重大な関係を有する港湾	熊本港、八代港、三角港
中核中枢都市の代表駅 コンテナ取扱駅	鉄道事業法に基づく事業許可を取得した JR 貨物株式会社が運営する貨物駅	熊本駅

次頁より、新広域道路交通ビジョンにて定めた、広域的な道路交通の基本方針に資する道路について、広域道路ネットワークの強化の方向性（基本戦略）を踏まえ、広域道路ネットワークの階層と考え方を基に、広域道路ネットワークを選定する。



2-3 広域道路ネットワークの選定

● 九州各県を結ぶ循環型高速交通ネットワークの形成

【広域道路ネットワークの基本方針】（ビジョンより）

・九州の中心に位置する地理的優位性を最大限に発揮し、九州全体の発展に繋がる、高速道路等相互の連結や多重化など、信頼性や速達性、定時性が高い、**循環型高速交通ネットワークの構築**

・熊本都市圏と九州各県主要都市を **150 分で結ぶ高速交通ネットワークの構築**

・九州各地の観光資源を活かした**広域観光周遊ネットワークの構築**

150 分構想

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

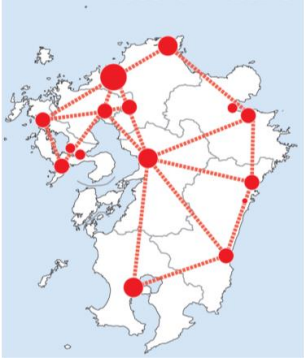
○ 九州基幹都市連携圏の考え方や主要広域観光ルートに整合し、循環型高速交通ネットワーク及び広域観光周遊ネットワークの構築に資する道路

○ 150 分構想※の対象都市である福岡市、北九州市、大分市、延岡市、宮崎市、鹿児島市、長崎市、佐賀市と熊本市を結ぶ道路

※　「150 分構想」とは、九州の中央に位置することを生かして、九州各県との交流・連携を深めることで県勢の活力ある発展を遂げ、さらには九州全体の発展に資することを目的に、熊本都市圏と九州各県の主要都市とを 150 分で結ぶ構想。

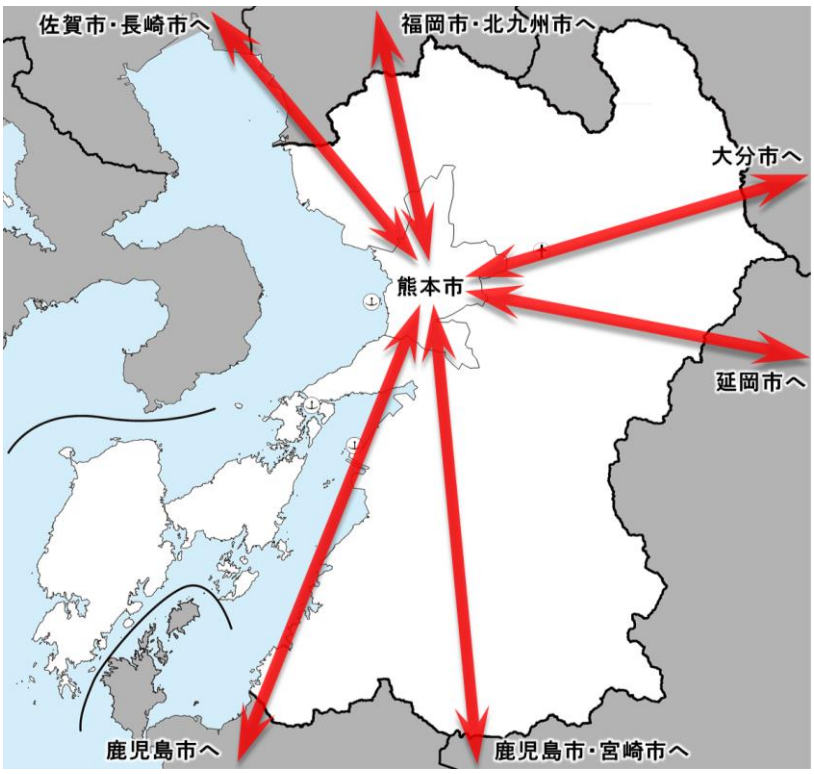
概　念　図

九州基幹都市連携圏



主要広域観光ルート

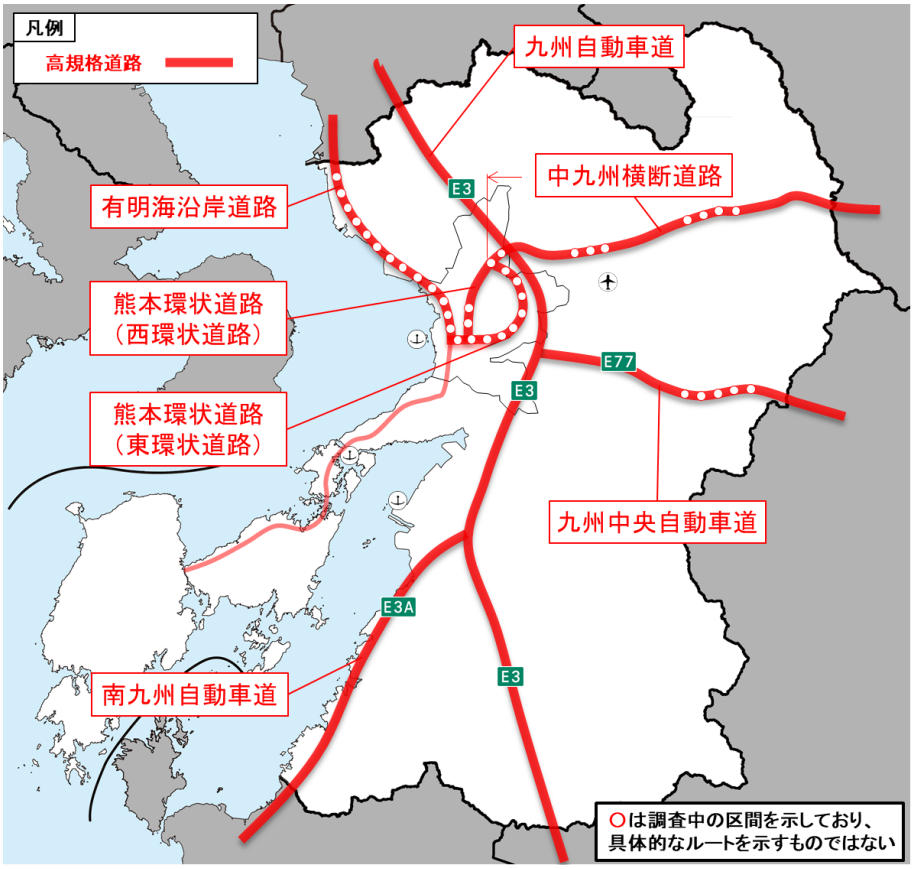
出典：九州圏広域地方計画



【対象道路一覧】

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
高規格道路	九州自動車道	熊本市⇔福岡市・北九州市・鹿児島市・宮崎市	連携中枢都市圏同士の連絡
	九州中央自動車道	熊本市⇔延岡市	連携中枢都市圏と定住自立圏の連絡
	南九州自動車道	熊本市⇔鹿児島市	連携中枢都市圏同士の連絡
	中九州横断道路	熊本市⇔大分市	連携中枢都市圏同士の連絡
	熊本環状道路（西環状道路）	熊本市	連携中枢都市を環状に連絡
	熊本環状道路（東環状道路）	熊本市	連携中枢都市を環状に連絡
	有明海沿岸道路	熊本市⇔佐賀市・長崎市	連携中枢都市圏同士の連絡

ネットワーク図



● 地域や拠点間を連絡する道路ネットワークの形成

【広域道路ネットワークの基本方針】（ビジョンより）

・熊本都市圏及び熊本空港と県内主要都市を **90 分で結ぶ幹線道路ネットワークの構築**

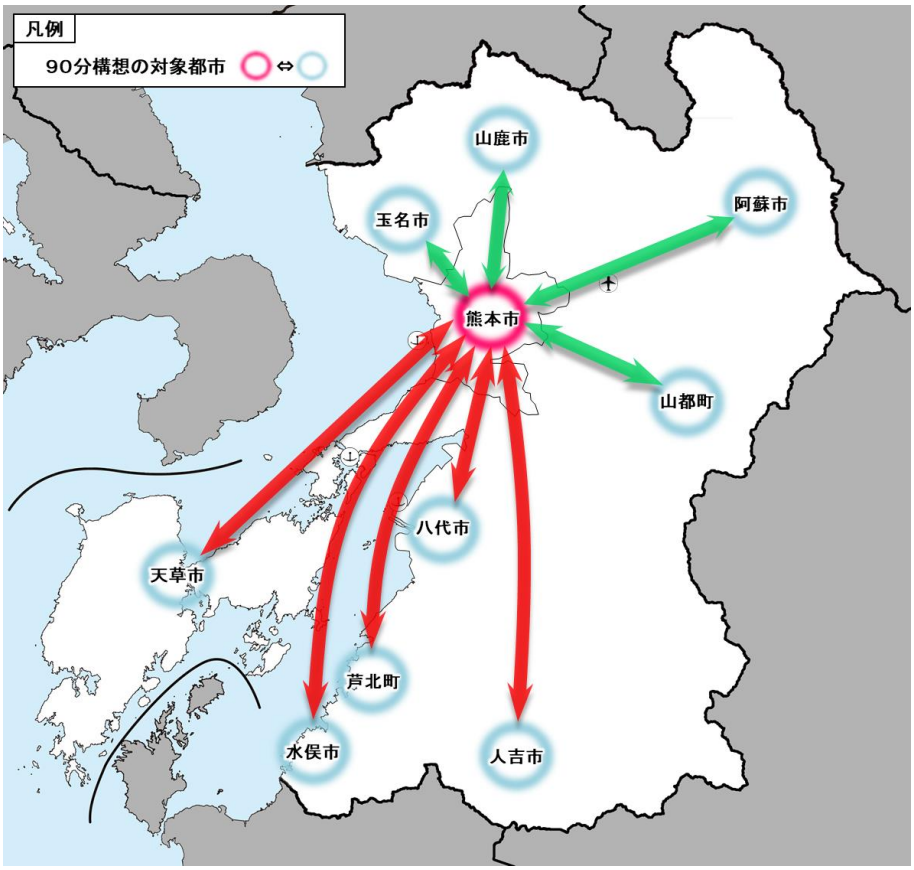
90 分構想

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

○ 90 分構想※の対象都市である玉名市、山鹿市、阿蘇市、山都町、人吉市、天草市、水俣市、芦北町、八代市と熊本市を結ぶ道路

※　「90 分構想」とは、都市と地方の円滑な交流を促進し、相互の持つ機能を享受することで地域の発展を目指すことを目的に、熊本都市圏や熊本空港と県内主要都市とを 90 分で結ぶ構想。

概　念　図

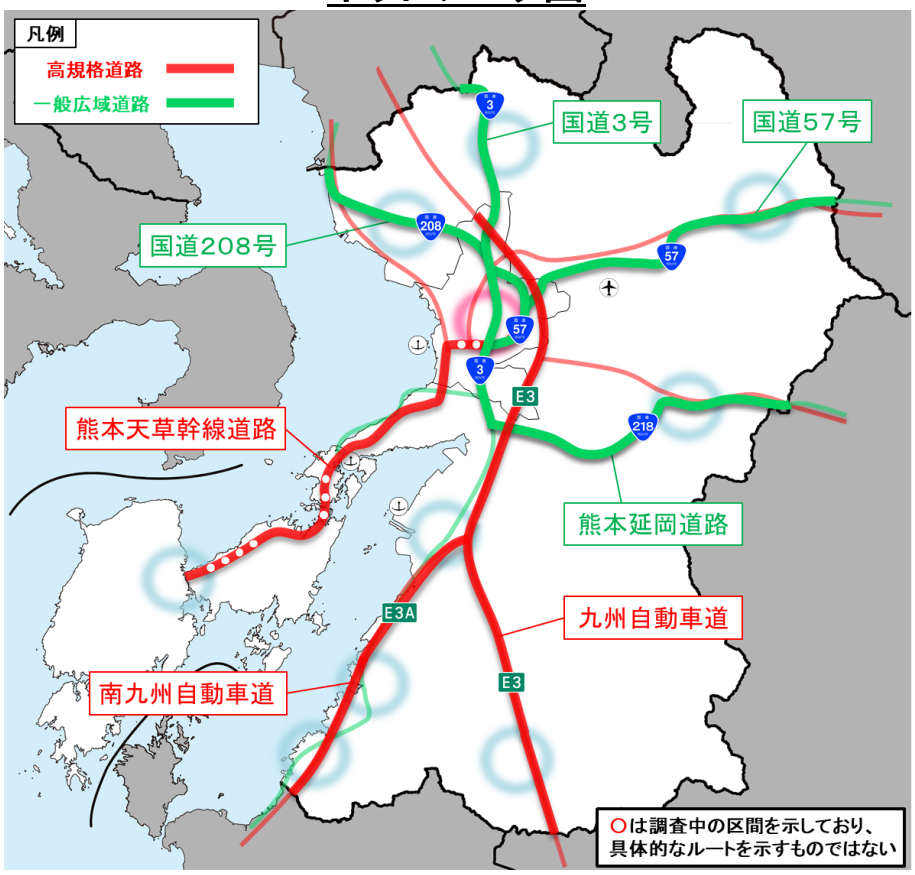


【対象道路一覧】

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
高規格道路	九州自動車道	熊本市⇔八代市・人吉市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡
	南九州自動車道	八代市⇔芦北町・水俣市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡
	熊本天草幹線道路	熊本市⇔天草市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
一般広域道路	国道 3 号	熊本市⇔山鹿市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡
	国道 57 号	熊本市⇔阿蘇市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡
	国道 208 号	熊本市⇔玉名市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡
	熊本延岡道路	熊本市⇔山都町	連携中枢都市圏と県内都市の連絡

ネットワーク図



【広域道路ネットワークの基本方針】（ビジョンより）

・県内各地域の暮らしやすさと持続的な発展を確保する「多核連携型の都市構造」を実現するための、地域の核となる**拠点都市と周辺各地域が相互に連携可能な道路ネットワークの構築**

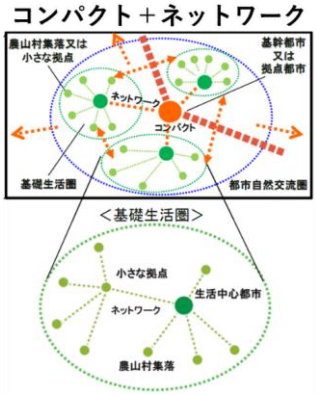
・県内各地域の観光資源を最大限に活かした、**周遊型観光ネットワークの構築**

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

○ コンパクト＋ネットワークの考え方に基づく、県内外の連携中枢都市圏中心市や定住自立圏中心市を結ぶ道路

○ 周遊型観光ネットワークの構築に資する、県内各地域を結ぶ道路

概　念　図

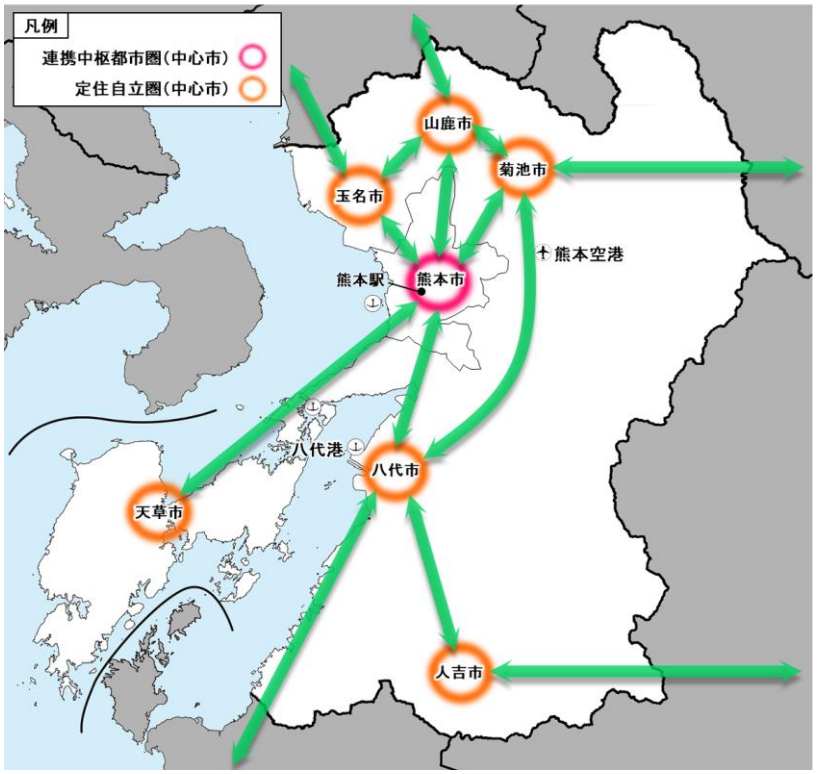


出典：九州圏広域地方計画

陸の玄関口：熊本駅
空の玄関口：阿蘇くまもと空港
海の玄関口：くまモンポート八代（八代港）

・上記拠点の集客施設機能が強化され、大きな経済効果が期待される。
・玄関口から目的地までの移動利便性を確保しながら、周遊型商品の開発等を推進。

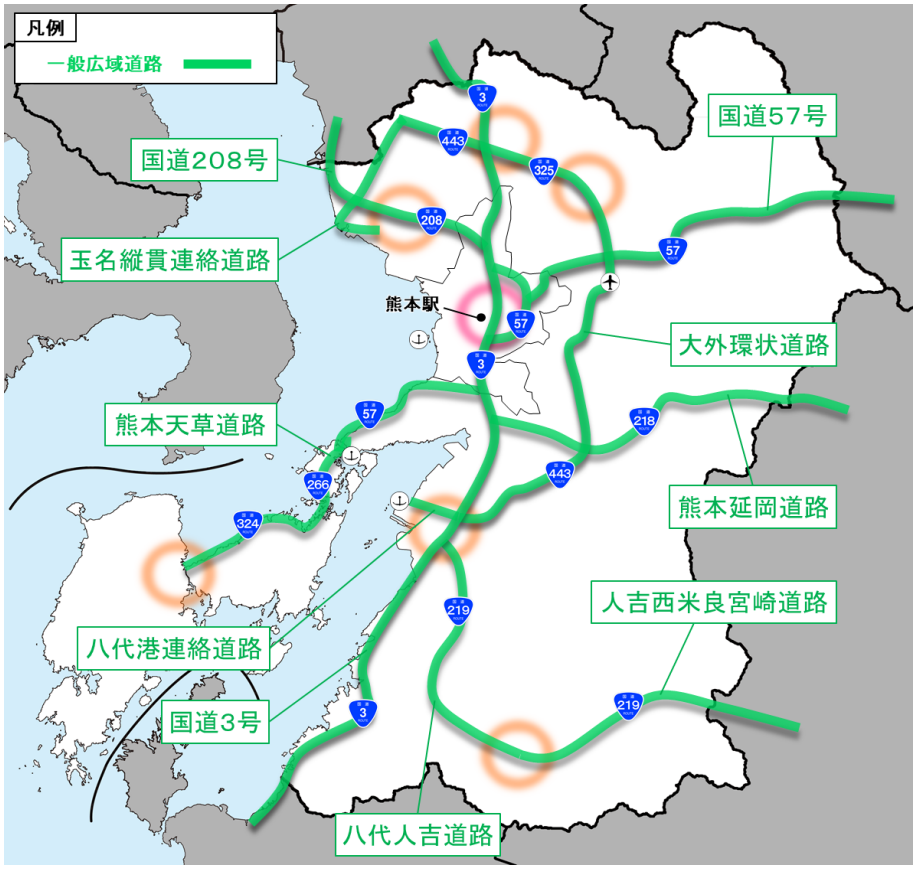
出典：ようこそくまもと観光立県推進計画



【対象道路一覧】

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
一般広域道路	国道 3 号	熊本市⇔八代市⇔出水市 熊本市⇔山鹿市⇔八女市	連携中枢都市圏と定住自立圏の連絡 定住自立圏同士の連絡
	国道 57 号	熊本市⇔大分市	連携中枢都市圏同士の連絡
	国道 208 号	熊本市⇔玉名市⇔大牟田市	連携中枢都市圏と定住自立圏の連絡 定住自立圏同士の連絡
	大外環状道路	八代市⇔菊池市⇔熊本空港 ⇔山鹿市⇔玉名市	定住自立圏や拠点空港を効率的かつ効果的に連絡
	玉名縦貫連絡道路		
	八代人吉道路	八代市⇔人吉市	定住自立圏同士の連絡
	人吉西米良宮崎道路	人吉市⇔宮崎市	定住自立圏と連携中枢都市圏の連絡
	八代港連絡道路	八代港⇔国道 3 号	重要港湾と一般広域道路の連絡
	熊本天草道路	熊本市⇔天草市	連携中枢都市圏と定住自立圏の連絡
	熊本延岡道路	熊本市⇔延岡市	連携中枢都市圏と定住自立圏の連絡

ネットワーク図



【広域道路ネットワークの基本方針】（ビジョンより）

・産業活動を支援するための**物流拠点と港湾や空港、高速道路 IC 等の交通拠点間のアクセス機能の強化**

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

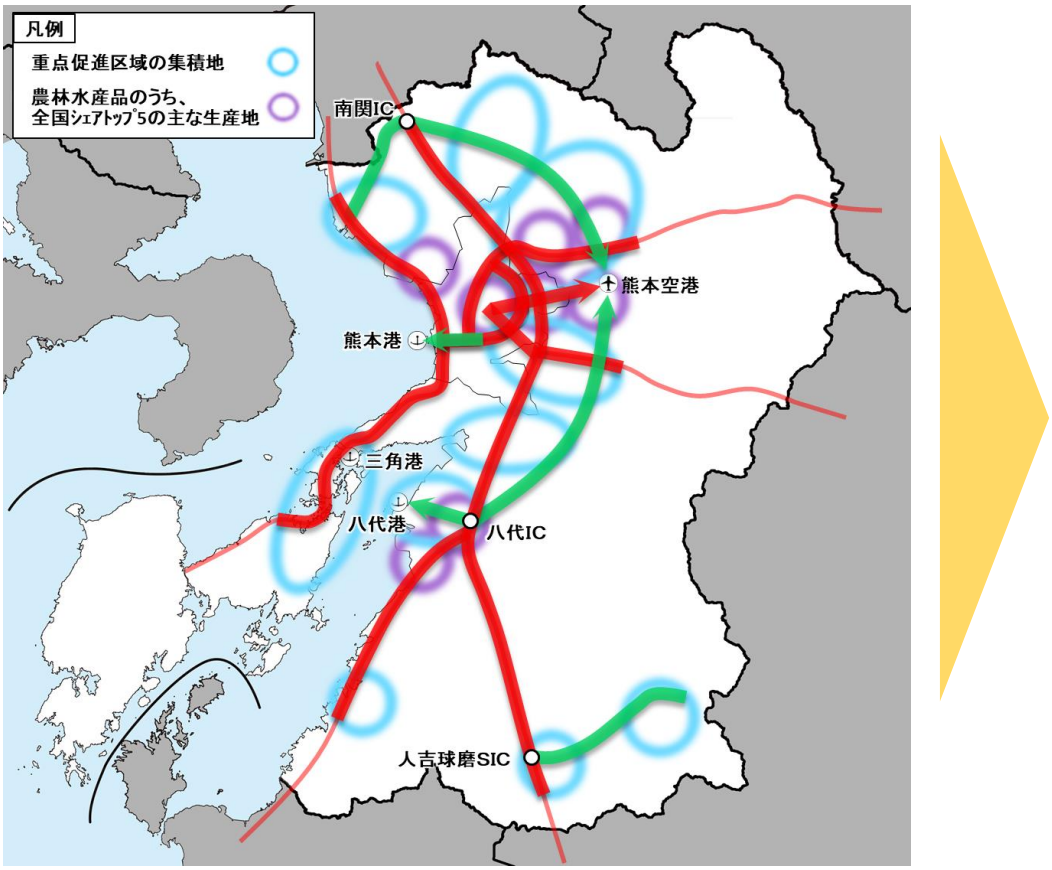
○ 主な物流拠点※と熊本港、八代港、三角港を効率的に結ぶ道路

○ 主な物流拠点と熊本空港を効率的に結ぶ道路

○ 主な物流拠点と高速道路 IC を効率的に結ぶ道路

※　主な物流拠点として、「熊本県地域未来投資促進基本計画における重点促進区域」および「農林水産品のうち全国者トップ５の主な生産地」を設定（詳細は新広域道路交通ビジョン参照）

概　念　図

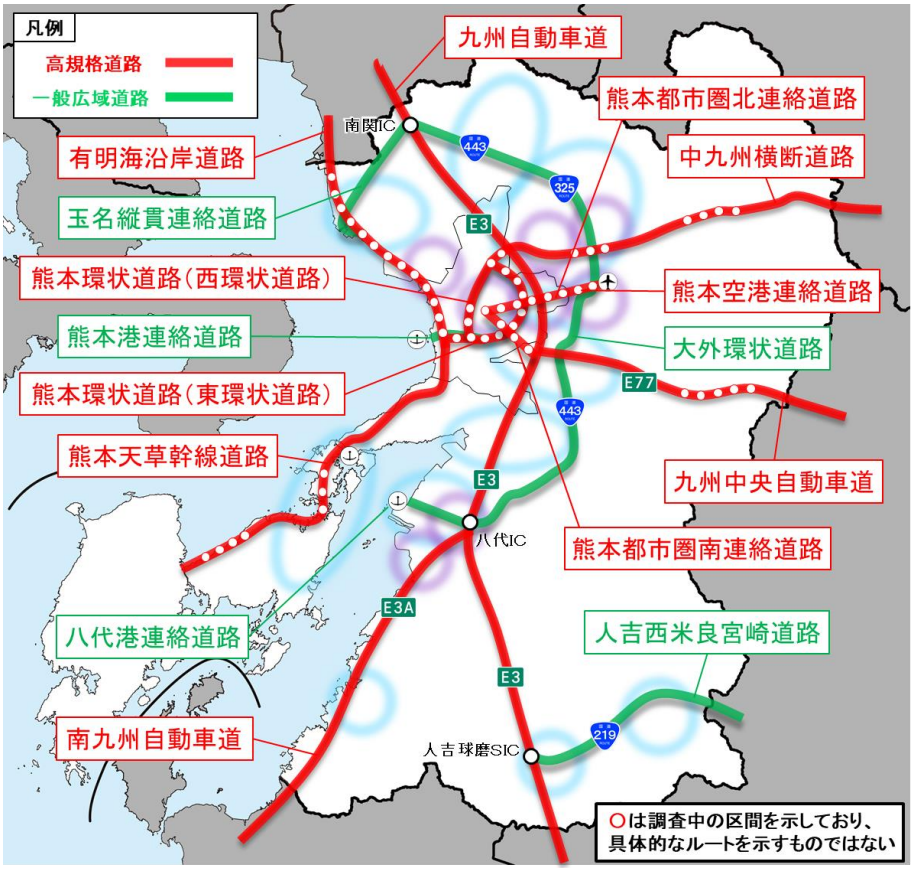


【対象道路一覧】

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
高規格道路	九州自動車道	物流拠点⇔熊本港 物流拠点⇔八代港 物流拠点⇔三角港 物流拠点⇔熊本空港	物流拠点と重要港湾・拠点空港を効率的に連絡
	九州中央自動車道		
	南九州自動車道		
	有明海沿岸道路		
	中九州横断道路		
	熊本環状道路（西環状道路）		
	熊本環状道路（東環状道路）		
	熊本天草幹線道路		
	熊本空港連絡道路		
	熊本都市圏北連絡道路	物流拠点⇔高速道路 IC	物流拠点と高規格道路の連絡
	熊本都市圏南連絡道路		

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
一般広域道路	大外環状道路	物流拠点⇔熊本空港 物流拠点⇔高速道路 IC	物流拠点と拠点空港・高規格道路を効率的に連絡
	玉名縦貫連絡道路	物流拠点⇔高速道路 IC	物流拠点と高規格道路の連絡
	人吉西米良宮崎道路		
	熊本港連絡道路	物流拠点⇔熊本港	物流拠点と重要港湾の連絡
	八代港連絡道路	物流拠点⇔八代港	

ネットワーク図



● 熊本都市圏における円滑な交通ネットワークの形成

【広域道路ネットワークの基本方針】（ビジョンより）

・交流人口の拡大や九州経済のけん引、また災害時の広域支援や代替路の確保のため、熊本市中心部から高速道路 IC へのアクセス強化により、**循環型ネットワークを構築**（高速道路 IC まで約 10 分）

・国内外の交流強化や地域経済の活性化、さらには、日常移動の利便性向上のため、熊本市中心部から熊本空港・熊本港などの広域交通拠点へのアクセス強化により、**定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワークを構築**（空港まで約 20 分）

・日常的な交通混雑の低減、中心市街地の活性化、また交通の選択肢の多様化に資する**多様な交通モードの機能を強化する道路ネットワークの構築**

10 分･20 分構想

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

○ 熊本市中心部と高速道路 IC を結ぶ道路

○ 熊本市中心部と熊本空港を結ぶ道路

○ 熊本市中心部と熊本港を結ぶ道路

概　念　図

（熊本市を中心とした新たに必要な道路ネットワーク）

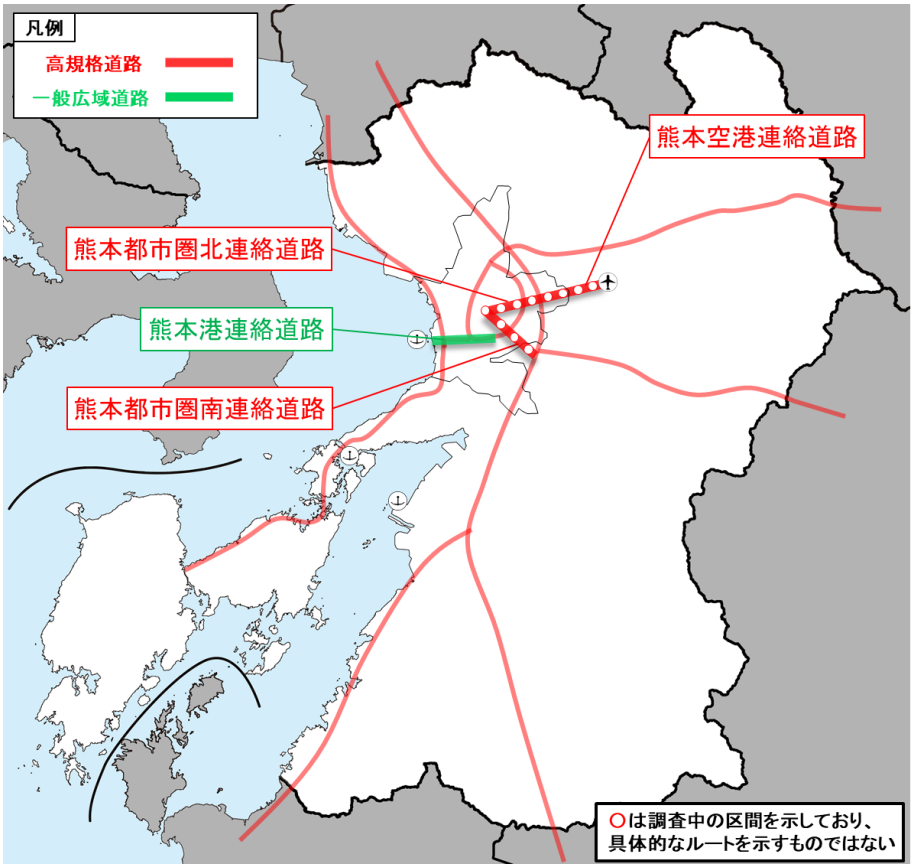
出典：第 3 回熊本都市道路ネットワーク検討会（2019 年 12 月）

【対象道路一覧】

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
高規格道路	熊本都市圏北連絡道路	熊本市⇔高速道路 IC	都市中心部から高規格道路へのアクセス
	熊本都市圏南連絡道路	熊本市⇔高速道路 IC	都市中心部から高規格道路へのアクセス
	熊本空港連絡道路	熊本空港⇔高速道路 IC	拠点空港と高規格道路の連絡

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
一般広域道路	熊本港連絡道路	熊本港⇔熊本環状道路	重要港湾と高規格道路の連絡

ネットワーク図



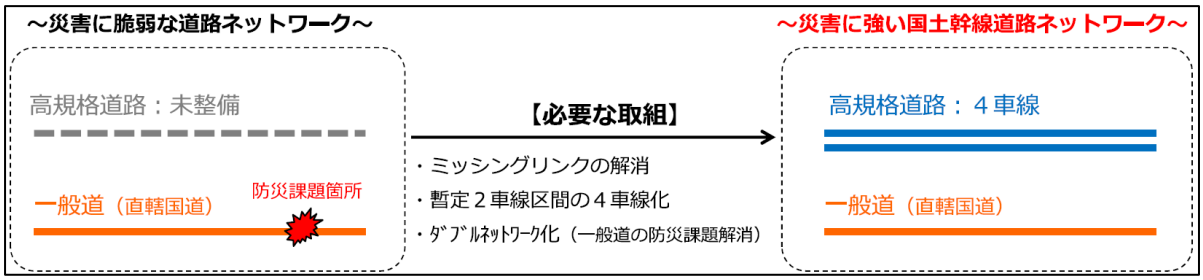
● 災害に強い道路ネットワークの形成

【広域道路ネットワークの基本方針】（ビジョンより）
・九州を支える広域防災拠点としての本県の役割を果たすため、大規模災害時の**県内外への支援・受援に資する道路ネットワークの強化と多重性・代替性の確保**

ﾀﾞﾌﾞﾙﾈｯﾄﾜｰｸ構想

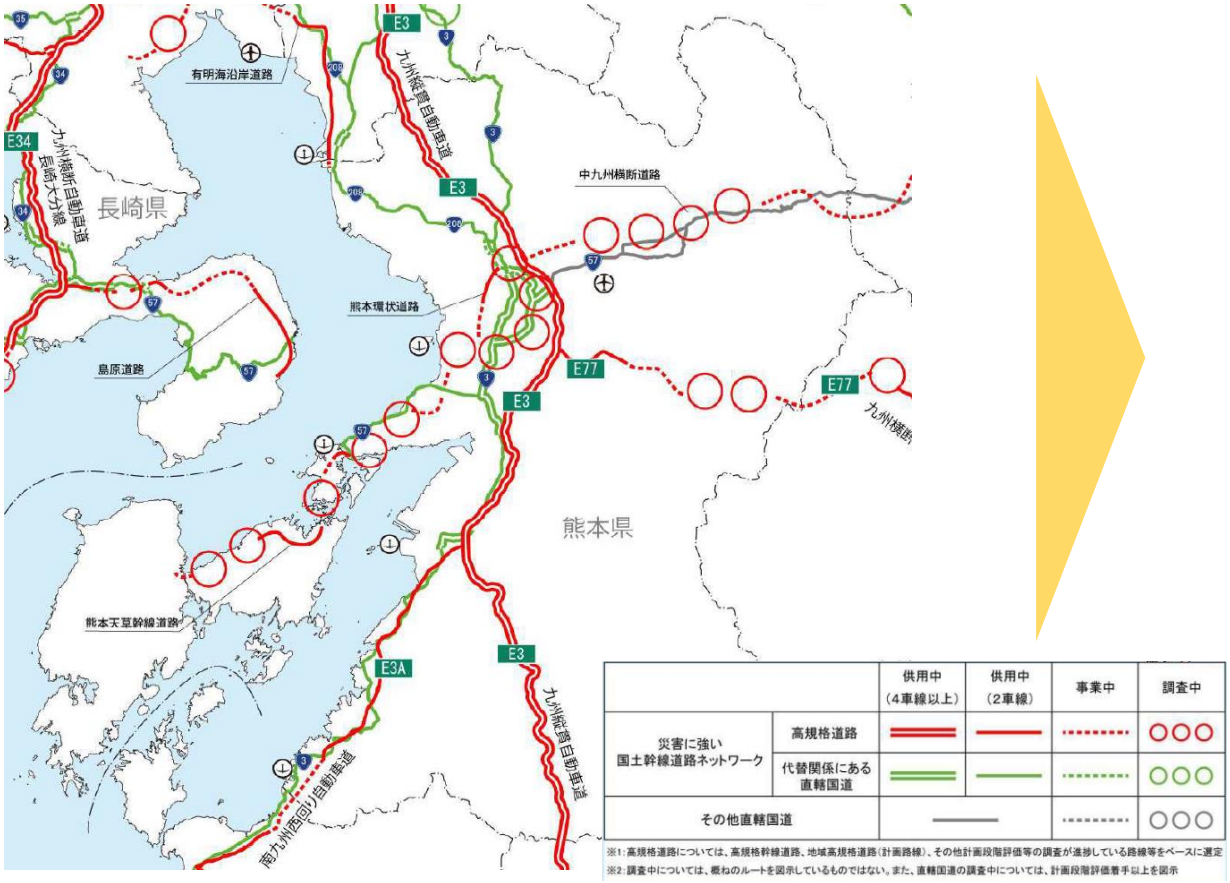
上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

○ 「災害に強い国土幹線道路ネットワーク」の考え方に基づく、都市間のミッシングリンクの解消やダブルネットワークの構築等に資する道路



出典：社会資本整備審議会　道路分科会　九州地方小委員会（令和２年度(2020 年度）第２回）

災害に強い国土幹線道路ネットワーク



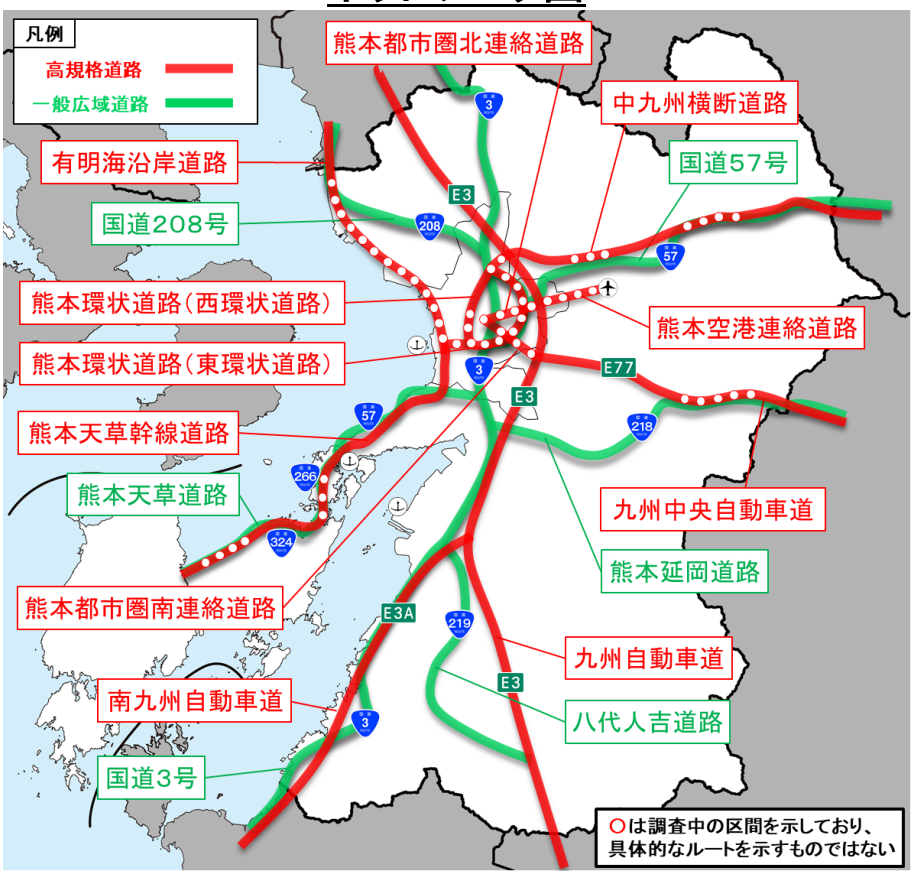
出典：社会資本整備審議会　道路分科会　九州地方小委員会（令和２年度(2020 年度）第２回）

【対象道路一覧】

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
高規格道路	九州自動車道	北九州市⇔熊本市⇔鹿児島市	災害に強い国土幹線道路ネットワークの考え方に整合する道路
	九州中央自動車道	熊本市⇔延岡市	
	南九州自動車道	八代市⇔鹿児島市	
	有明海沿岸道路	熊本市⇔佐賀市・長崎市	
	中九州横断道路	熊本市⇔大分市	
	熊本環状道路（西環状道路）	熊本市	
	熊本環状道路（東環状道路）	熊本市	
	熊本天草幹線道路	熊本市⇔天草市	
	熊本都市圏北連絡道路	熊本市⇔高速道路 IC	
	熊本都市圏南連絡道路	熊本市⇔高速道路 IC	
	熊本空港連絡道路	熊本空港⇔高速道路 IC	

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
一般広域道路	国道 3 号	北九州市⇔熊本市⇔鹿児島市	九州自動車道とのダブルネットワーク化
	国道 57 号	熊本市⇔大分市	中九州横断道路とのダブルネットワーク化
	国道 208 号	熊本市⇔佐賀市	有明海沿岸道路とのダブルネットワーク化
	八代人吉道路	八代市⇔人吉市	九州自動車道とのダブルネットワーク化
	熊本天草道路	熊本市⇔天草市	熊本天草幹線道路とのダブルネットワーク化
	熊本延岡道路	熊本市⇔延岡市	九州中央自動車道とのダブルネットワーク化

ネットワーク図



【広域道路ネットワークの基本方針】（ビジョンより）
・災害時における県内各地域への**救急救援活動や物資輸送等に資する道路の円滑な通行の確保**

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

○「熊本県緊急輸送道路※1ネットワーク」の考え方に基づく、以下の広域的な防災拠点を効率的に連絡し、災害時の広域連携に資する道路

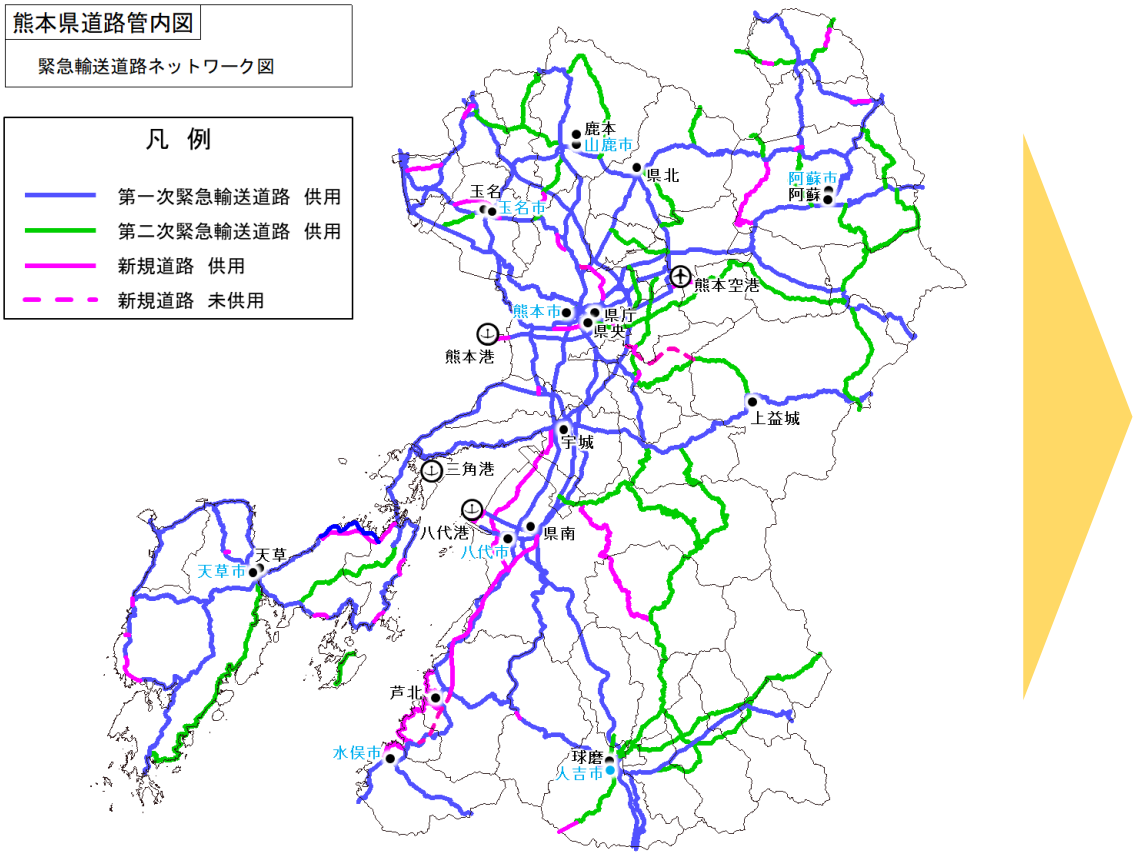
拠点種類	施設名および位置	具体的な拠点
地方公共団体	都道府県庁等の所在地	熊本県庁、各広域本部（県央・県北・県南・天草）および各地域振興局（宇城・上益城・玉名・鹿本・阿蘇・芦北・球磨）の庁舎
	地方生活圏※2中心都市の市庁舎等の所在地	熊本市・玉名市・山鹿市・阿蘇市・八代市・水俣市・人吉市・天草市の庁舎
支援物資等の備蓄拠点又は集積拠点	拠点空港	熊本空港
	重要港湾	熊本港、八代港、三角港

資料：熊本県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成 26 年度改訂版）より抜粋

※1　「緊急輸送道路」とは、地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために必要な道路であり、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と都道府県知事が指定するもの（以下「指定拠点」という）とを連絡し、または指定拠点を相互に連絡する道路。

※2　「地方生活圏」とは、大都市地域及び沖縄県を除く全国において、都市と周辺の農山漁村が一体になるよう、昭和 44 年度以降に建設省が設定した生活圏域

熊本県緊急輸送道路ネットワーク図
（平成 26 年度（2014 年度）改訂版）

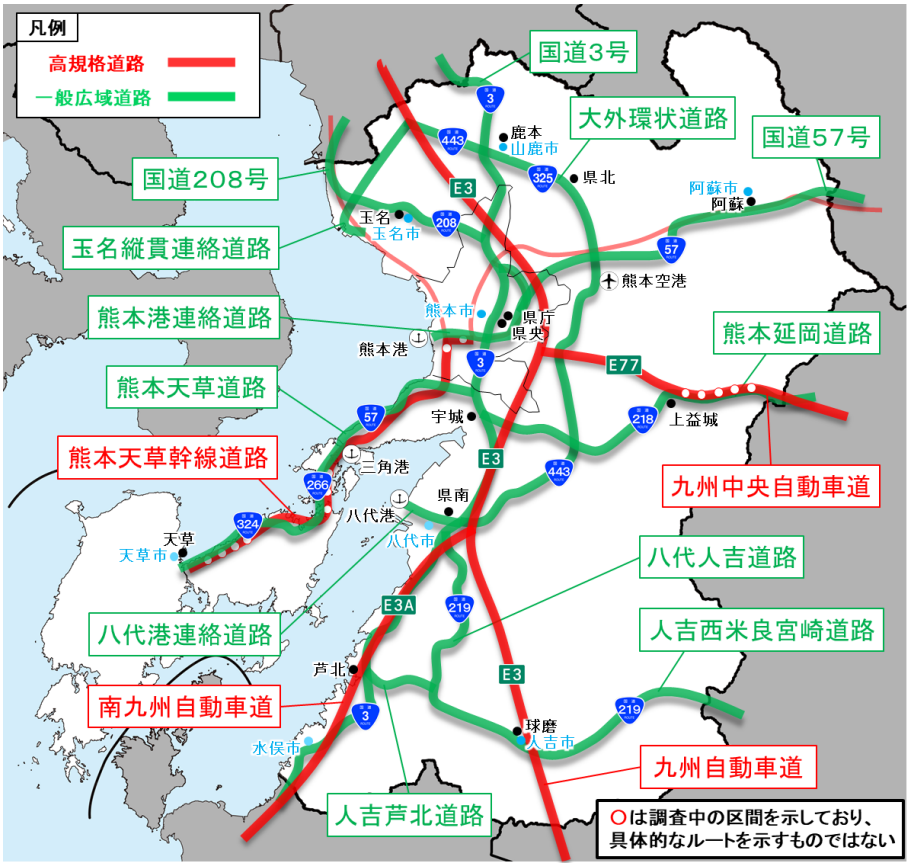


【対象道路一覧】

	路線名	連絡する拠点等	道路の機能
高規格道路	九州自動車道	県北地域、県央地域、県南地域	一次緊急輸送道路
	九州中央自動車道	県央地域	一次緊急輸送道路
	南九州自動車道	県南地域	一次緊急輸送道路
	熊本天草幹線道路	県央地域、天草地域	一次緊急輸送道路

	路線名	連絡する拠点等	道路の機能
一般広域道路	国道 3 号	県南広域本部、宇城・芦北地域振興局、熊本市、八代市、水俣市	一次緊急輸送道路
	国道 57 号	熊本県庁、県央広域本部、阿蘇地域振興局、阿蘇市、三角港	一次緊急輸送道路
	国道 208 号	玉名地域振興局、玉名市	一次緊急輸送道路
	大外環状道路	県北・県南広域本部、鹿本地域振興局、山鹿市、熊本空港	一・二次緊急輸送道路
	玉名縦貫連絡道路	玉名地域振興局、玉名市	一次緊急輸送道路
	八代人吉道路	県南広域本部、球磨地域振興局、八代市	一次緊急輸送道路
	人吉芦北道路	芦北・球磨地域振興局	一次緊急輸送道路
	人吉西米良宮崎道路	球磨地域振興局、人吉市	一次緊急輸送道路
	熊本港連絡道路	熊本港	一次緊急輸送道路
	八代港連絡道路	県南広域本部、八代市、八代港	一次緊急輸送道路
	熊本天草道路	天草広域本部、天草市、三角港	一次緊急輸送道路
	熊本延岡道路	宇城・上益城地域振興局	一次緊急輸送道路

ネットワーク図



【広域道路ネットワークの基本方針】（ビジョンより）
・「九州を支える防災拠点構想」や「九州道路啓開計画」を踏まえた、南海トラフ地震が発生した際の大規模な広域防災拠点である熊本空港や九州における国の現地対策本部である熊本地方合同庁舎等の**防災拠点と交通拠点の連携強化に資する道路ネットワークの構築**

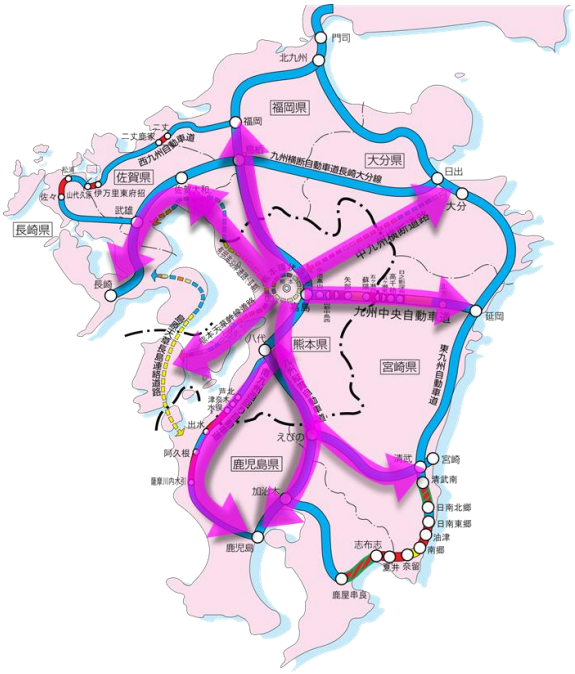
上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

○「九州を支える防災拠点構想※1」および「九州東進作戦※2」に資する道路

※1 「九州を支える防災拠点構想」とは、広域防災拠点として求められる機能について、熊本地域が保有してるポテンシャルや優位性を明確にし、熊本県が真に九州における広域防災拠点としての役割を担っていけるよう、基盤や機能の充実・強化を促進することを目的に策定された構想。
熊本地方合同庁舎及び熊本県庁、県警本部等が現地対策本部の設置候補となっていることに加え、阿蘇くまもと空港が支援・救援物資受入れ拠点や広域医療搬送拠点として位置づけられている。

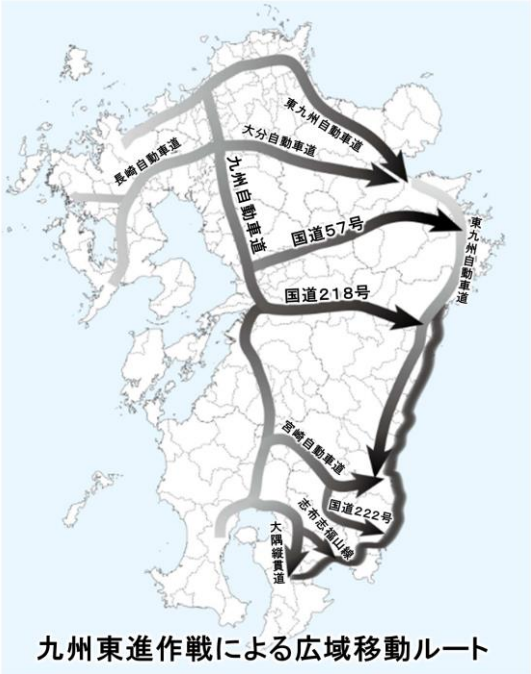
※2 九州道路啓開計画において定められた「九州東進作戦」とは、地震発生時の震央地名の区域が南海トラフの巨大地震モデル検討会において設定された想定震源断層域と重なる区域で、九州地方において震度6強以上の震度が観測された場合、又は大津波警報が発表された場合、全国及び九州各地からアクセスが可能となるよう、高速道路、国道、県道等を活用し、九州東側沿岸に向けて一斉に進行する作戦。

九州を支える防災拠点構想に基づく広域的な災害対応のイメージ



資料：九州の高規格幹線道路概要図（令和３年４月）を基に作成

九州東進作戦



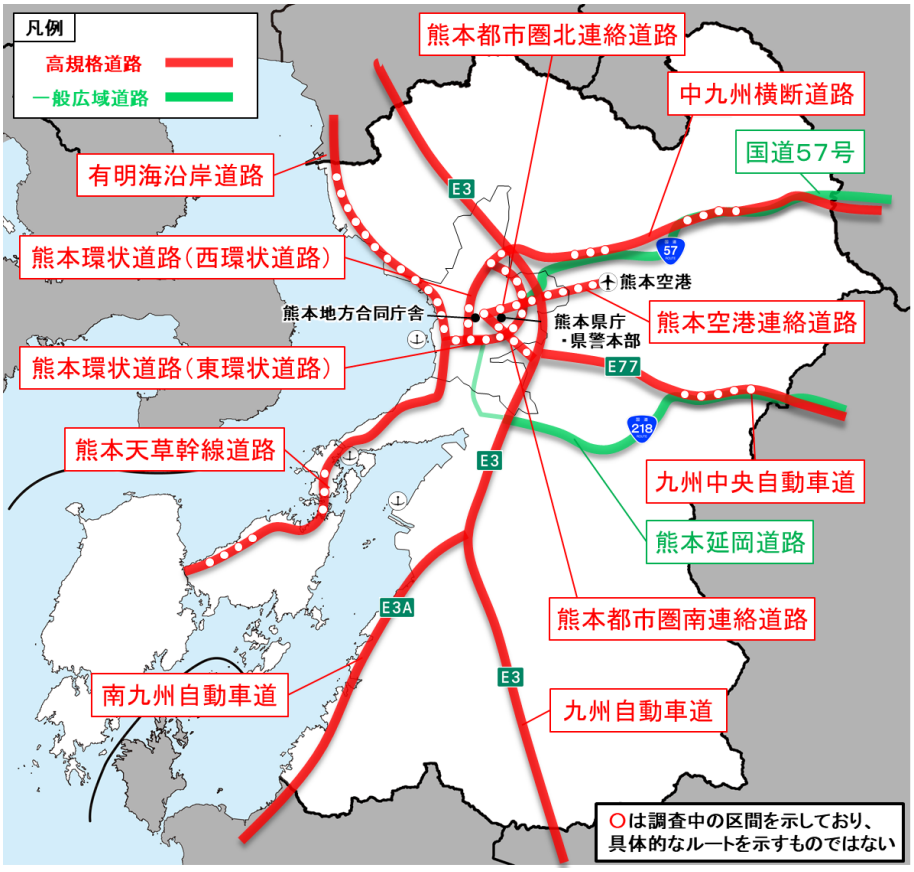
出典：九州道路啓開計画

【対象道路一覧】

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
高規格道路	九州自動車道	北九州市⇔熊本市⇔鹿児島市	九州を支える防災拠点構想に資する道路 九州東進作戦に資する道路
	九州中央自動車道	嘉島町⇔延岡市	九州を支える防災拠点構想に資する道路
	南九州自動車道	八代市⇔鹿児島市	
	熊本天草幹線道路	熊本市⇔天草市	
	中九州横断道路	熊本市⇔大分市	
	熊本環状道路（西環状道路）	熊本市	
	熊本環状道路（東環状道路）	熊本市	
	有明海沿岸道路	熊本市⇔鹿島市	
	熊本都市圏北連絡道路	熊本市⇔高速 IC	
	熊本都市圏南連絡道路	熊本市⇔高速 IC	
	熊本空港連絡道路	熊本空港⇔高速 IC	

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
一般広域道路	国道 57 号	熊本市⇔大分市	九州東進作戦に資する道路
	熊本延岡道路	熊本市⇔延岡市	

ネットワーク図

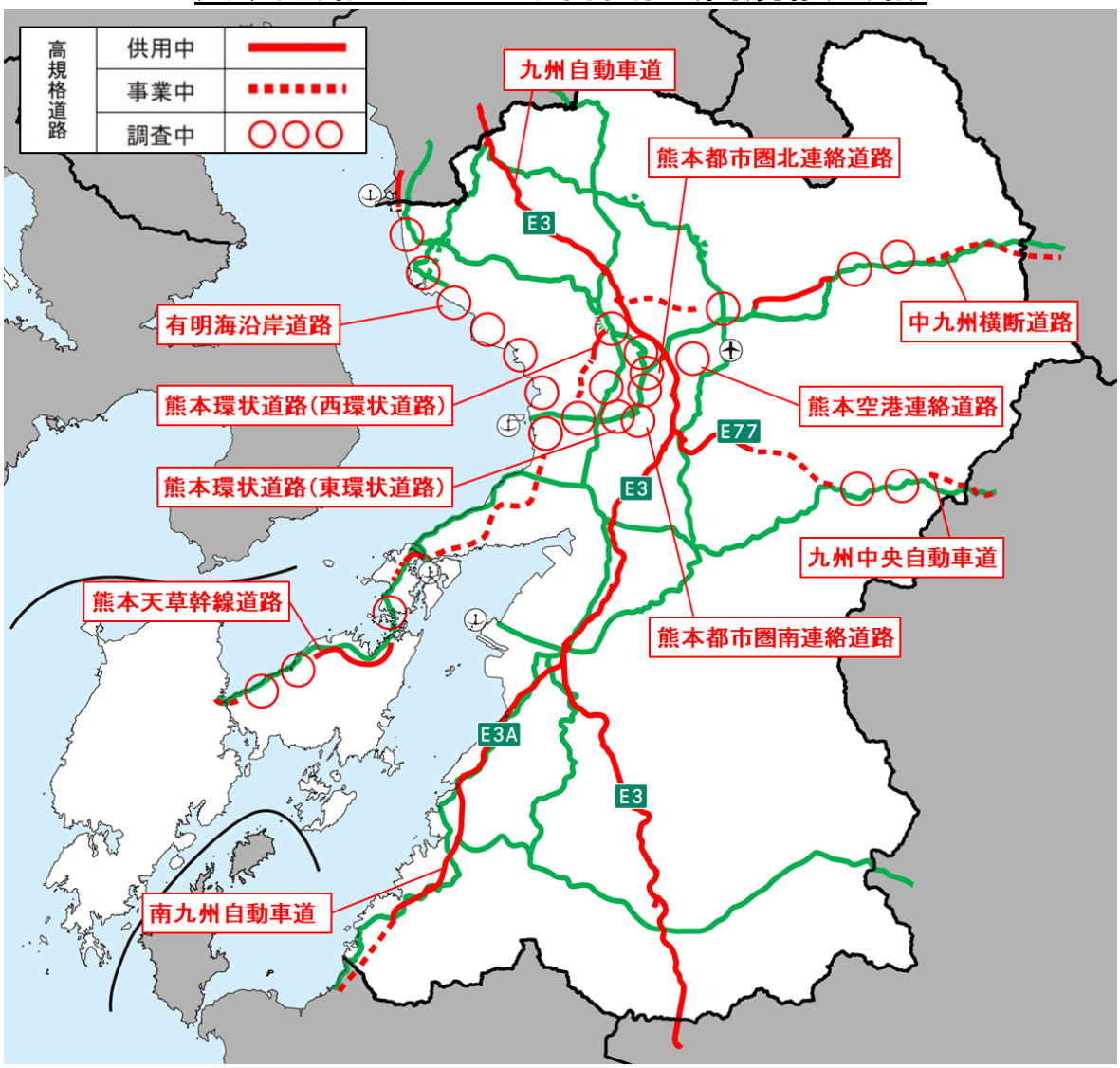


広域道路ネットワーク計画 × 交通・防災拠点計画 × ICT交通マネジメント計画

基本方針に資する道路として選定した「高規格道路」については、以下のとおり。

	路線名	起点	終点
高規格道路	九州自動車道	福岡県北九州市	鹿児島県鹿児島市
	九州中央自動車道	熊本県嘉島町	宮崎県延岡市
	南九州自動車道	熊本県八代市	鹿児島県鹿児島市
	熊本天草幹線道路	熊本県熊本市	熊本県天草市
	中九州横断道路	大分県大分市	熊本県熊本市
	熊本環状道路（西環状道路）	熊本県熊本市	熊本県熊本市
	熊本環状道路（東環状道路）	熊本県熊本市	熊本県熊本市
	有明海沿岸道路	佐賀県鹿島市	熊本県熊本市
	熊本都市圏北連絡道路	熊本県熊本市	熊本県熊本市
	熊本都市圏南連絡道路	熊本県熊本市	熊本県嘉島町
	熊本空港連絡道路	熊本県益城町	熊本県熊本市

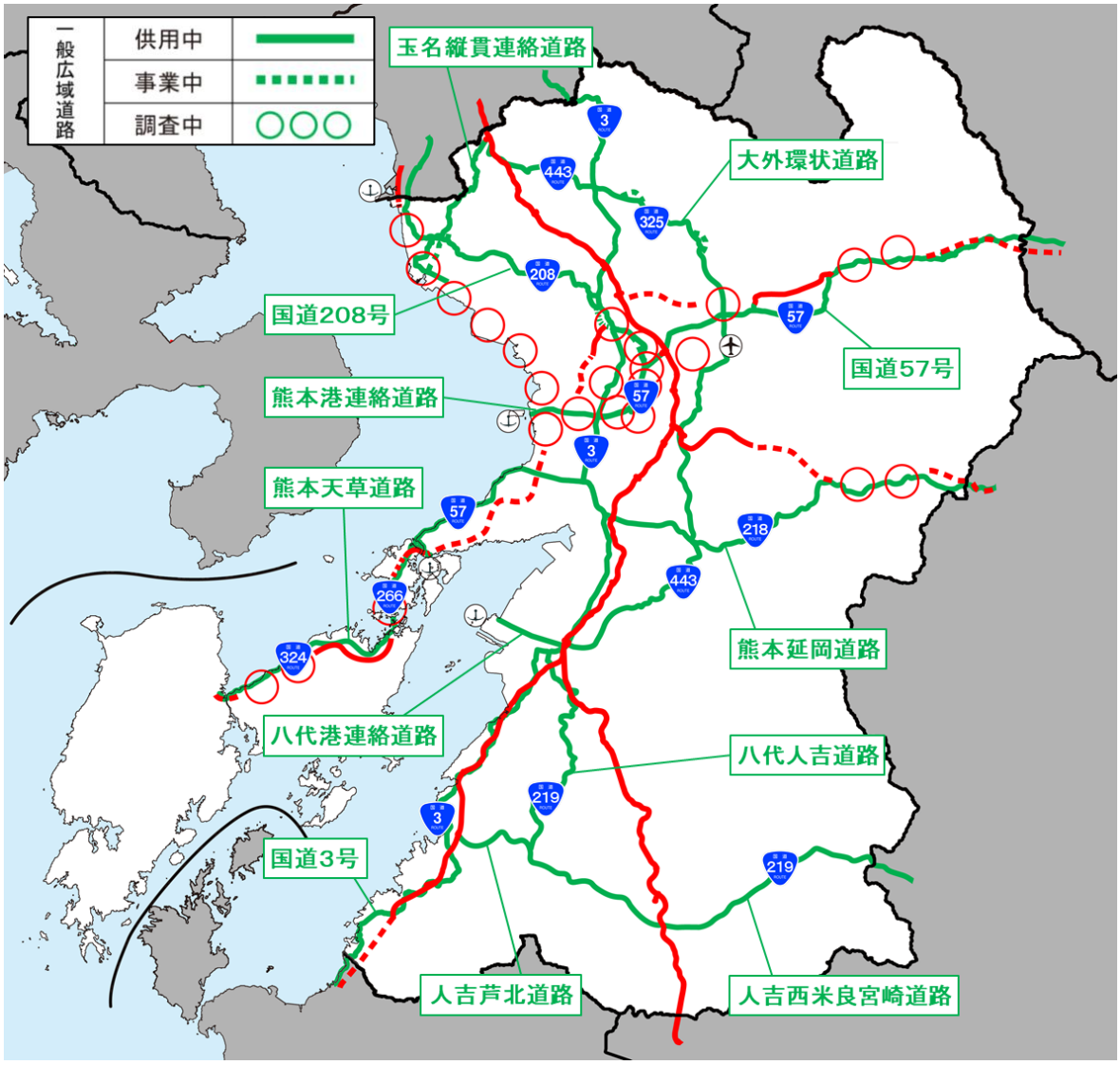
広域道路ネットワーク計画図（高規格道路）



基本方針に資する道路として選定した「一般広域道路」については、以下のとおり。

	路線名	起点	終点
一般広域道路	国道 3 号	福岡県北九州市	鹿児島県鹿児島市
	国道 57 号	大分県大分市	長崎県長崎市
	国道 208 号	熊本県熊本市	佐賀県佐賀市
	大外環状道路	熊本県玉名郡南関町	熊本県八代市
	玉名縦貫連絡道路	熊本県玉名市	熊本県玉名郡南関町
	八代人吉道路	熊本県八代市	熊本県人吉市
	人吉芦北道路	熊本県人吉市	熊本県葦北郡芦北町
	人吉西米良宮崎道路	熊本県人吉市	宮崎県宮崎市
	熊本港連絡道路	熊本県熊本市	熊本県熊本市
	八代港連絡道路	熊本県八代市	熊本県八代市
	熊本天草道路	熊本県熊本市	熊本県天草市
	熊本延岡道路	熊本県熊本市	宮崎県延岡市

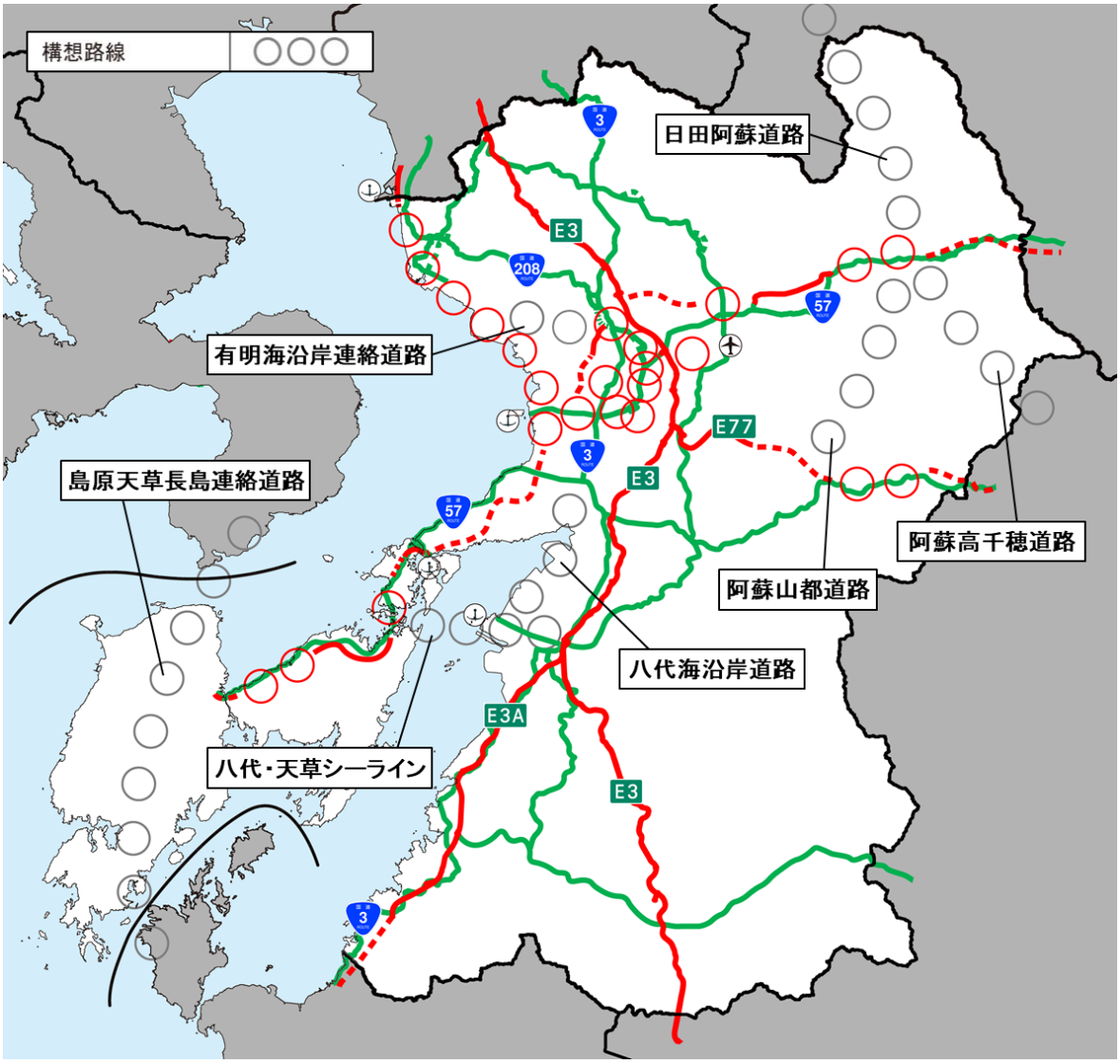
広域道路ネットワーク計画図（一般広域道路）



また、高規格道路及び一般広域道路以外で、広域道路としての役割が期待されるため、今後、地域の実情に応じて必要な検討を行う「構想路線」は、以下のとおり。

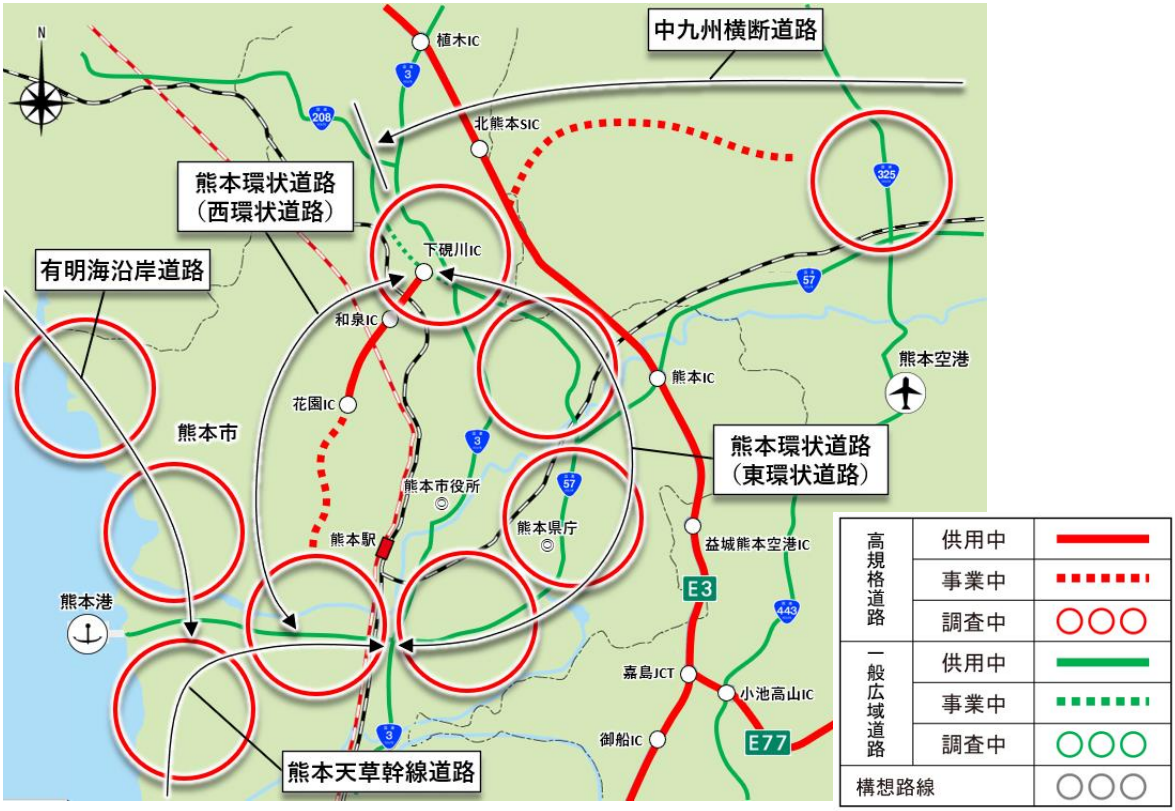
	路線名	期待される主な役割
構想路線	島原天草長島連絡道路	広域観光周遊ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保
	八代・天草シーライン	周遊型観光ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保
	八代海沿岸道路	重要港湾へのアクセス機能の強化 災害時におけるリダンダンシーの確保
	日田阿蘇道路	広域観光周遊ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保
	阿蘇山都道路	周遊型観光ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保
	阿蘇高千穂道路	広域観光周遊ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保
	有明海沿岸連絡道路	循環型高速交通ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保

広域道路ネットワーク計画図（構想路線）

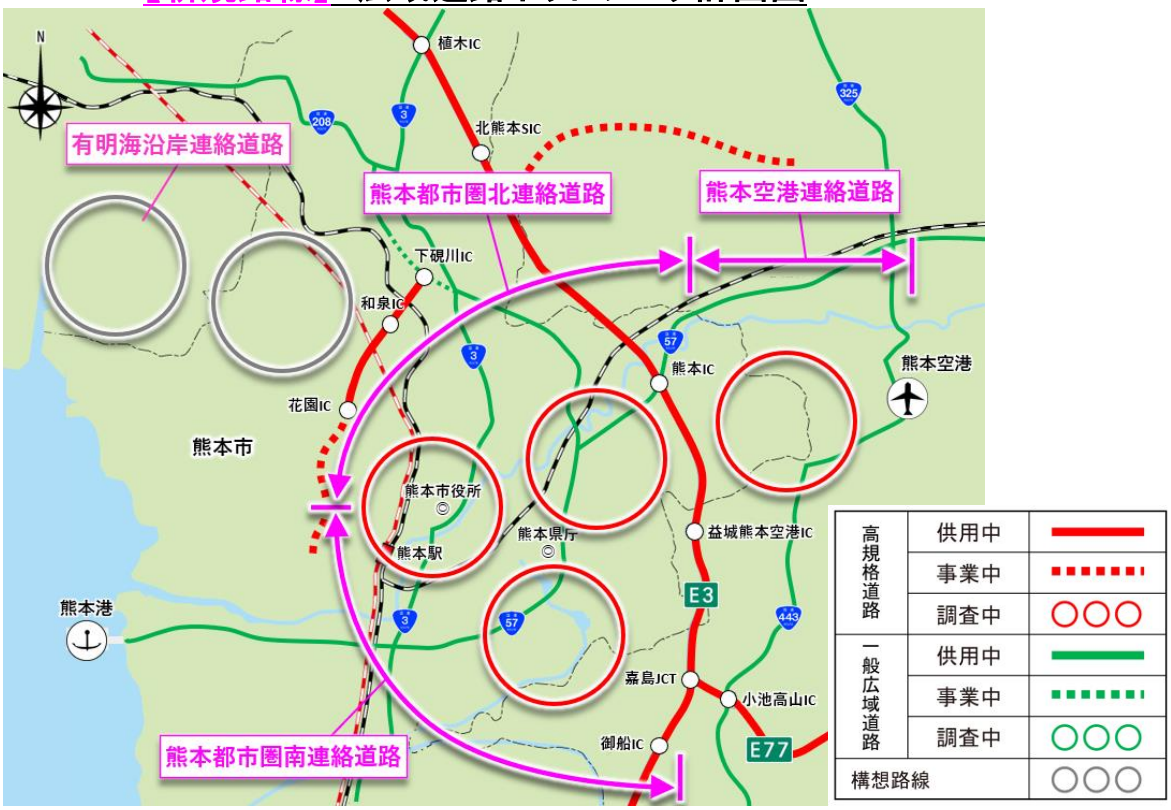


熊本都市圏拡大版

【既存計画路線】 広域道路ネットワーク計画図



【新規路線】 広域道路ネットワーク計画図



※既存計画路線については、供用中・事業中区間のみ表示

広域道路ネットワーク一覧

分類・路線		起点	終点	九州各県を結ぶ循環型高速交通ネットワークの形成	地域や拠点間を連絡する道路ネットワークの形成	熊本都市圏における円滑なネットワークの形成	災害に強い道路ネットワークの形成
高規格道路 11 路線	九州自動車道	北九州市	鹿児島市	●	●		●
	九州中央自動車道	嘉島町	延岡市	●			●
	南九州自動車道	八代市	鹿児島市	●	●		●
	熊本天草幹線道路	熊本市	天草市		●		●
	中九州横断道路	大分市	熊本市	●			●
	熊本環状道路（西環状道路）	熊本市	熊本市	●			●
	熊本環状道路（東環状道路）	熊本市	熊本市	●			●
	有明海沿岸道路	鹿島町	熊本市	●			●
	熊本都市圏北連絡道路	熊本市	熊本市			●	●
	熊本都市圏南連絡道路	熊本市	嘉島町			●	●
	熊本空港連絡道路	益城町	熊本市		●	●	●
一般広域道路 12 路線	国道 3 号	北九州市	鹿児島市		●		●
	国道 57 号	大分市	長崎市		●		●
	国道 208 号	熊本市	佐賀市		●		●
	大外環状道路	南関町	八代市		●		●
	玉名縦貫連絡道路	玉名市	南関町		●		●
	八代人吉道路	八代市	人吉市		●		●
	人吉芦北道路	人吉市	芦北町				●
	人吉西米良宮崎道路	人吉市	宮崎市		●		●
	熊本港連絡道路	熊本市	熊本市		●	●	●
	八代港連絡道路	八代市	八代市		●		●
	熊本天草道路	熊本市	天草市		●		●
	熊本延岡道路	熊本市	延岡市		●		●
構想路線 7 路線	島原天草長島連絡道路	未定		○			○
	八代・天草シーライン	未定			○		○
	八代海沿岸道路	未定			○		○
	日田阿蘇道路	未定		○			○
	阿蘇山都道路	未定			○		○
	阿蘇高千穂道路	未定		○			○
	有明海沿岸連絡道路	未定		○			○

●：該当する基本方針　○：期待される役割

広域道路ネットワークの各基本方針とコンセプト

基本方針	コンセプト
● 九州各県を結ぶ循環型高速交通ネットワークの形成	150 分構想
● 地域や拠点間を連絡する道路ネットワークの形成	90 分構想
● 熊本都市圏における円滑な交通ネットワークの形成	10 分･20 分構想
● 災害に強い道路ネットワークの形成	ﾀﾞﾌﾞﾙﾈｯﾄﾜｰｸ構想

本計画のコンセプト

“すべての道は、くまもとに通じる”

「九州の中心に位置する地理的優位性を最大限に発揮し、
“すべての道は、くまもとに通じる”という考えの下、
広域道路ネットワークの整備を進めていきます」

第3章　交通・防災拠点計画

交通・防災拠点基本方針 → 交通・防災拠点計画

● 主要な交通拠点における道路と各交通機関の連携強化

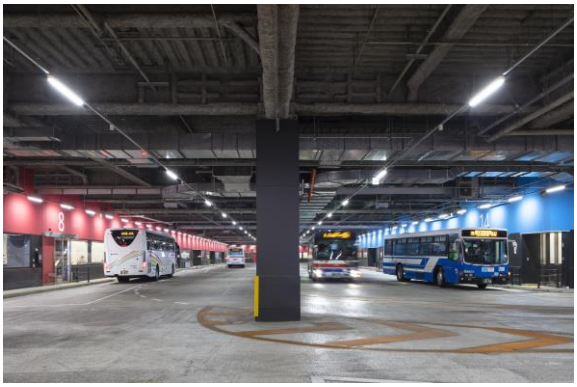
【交通・防災拠点の基本方針】（ビジョンより）
・「阿蘇くまもと空港」や「八代港」「熊本駅」「桜町バスターミナル」等、大きく進展する交通結節点のポテンシャルを最大限に活かすための、道路と連携した**モーダルコネクトの強化**

熊本都市圏の交通ネットワークの起点となる熊本駅白川口駅前広場・桜町バスターミナルが整備され、広域的な交通拠点としての役割を担うことが期待されている。

それぞれの立地条件やネットワーク上の特性を考慮するとともに、交通ネットワークの核としての機能を発揮できるよう、道路と連携した新たな移動手段の導入や道路空間の再構築等について検討し、モーダルコネクトの強化を推進する。

熊本駅　白川口駅前広場の整備

桜町バスターミナルの整備



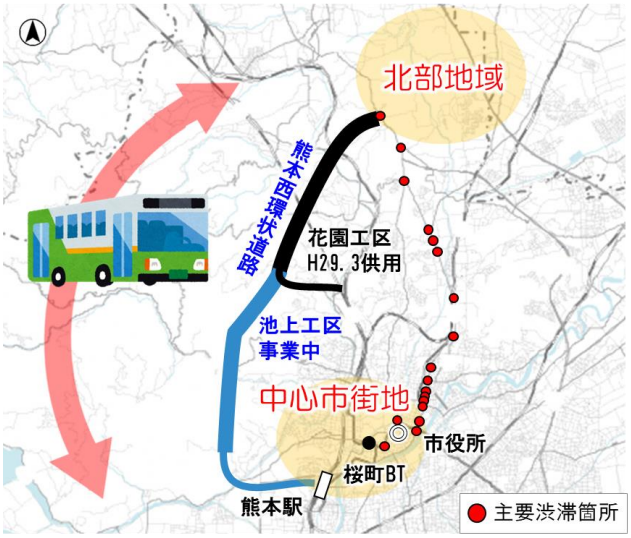
道路と連携した快速バス等の導入

現在、熊本市では都心部に集中する自動車交通を適切かつ効率的に分散導入することを目的に熊本西環状道路の整備を実施している。

本道路の整備により、都心部での慢性的な交通渋滞の解消や中心部へのアクセス性向上等、様々な効果が期待される。

このような高規格道路等の整備による道路ネットワークの機能強化を見据え、快速バス等、道路と連携した新たな移動手段の導入を検討・推進する。

道路ネットワークと連携した移動手段



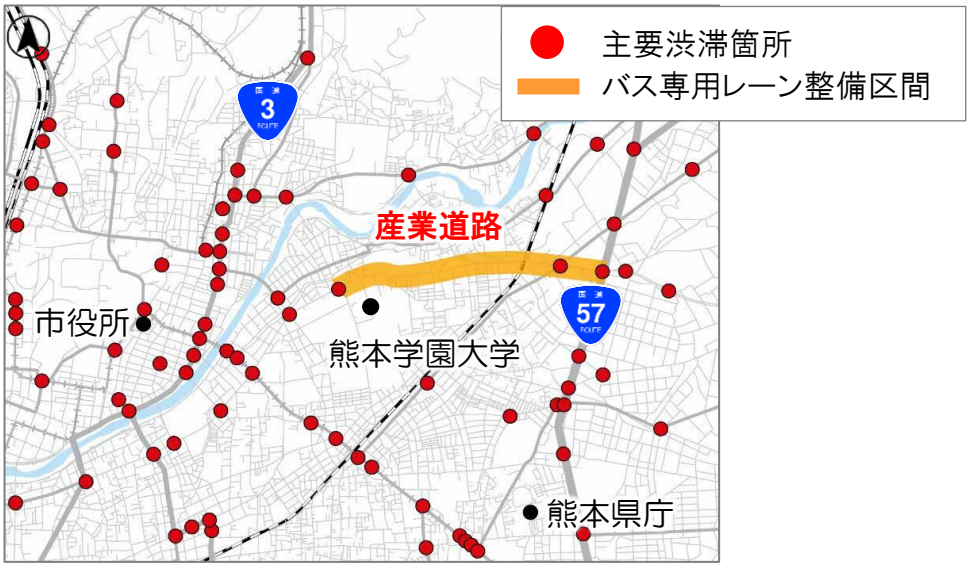
出典：熊本地域公共交通計画

幹線道路における道路空間の再構築

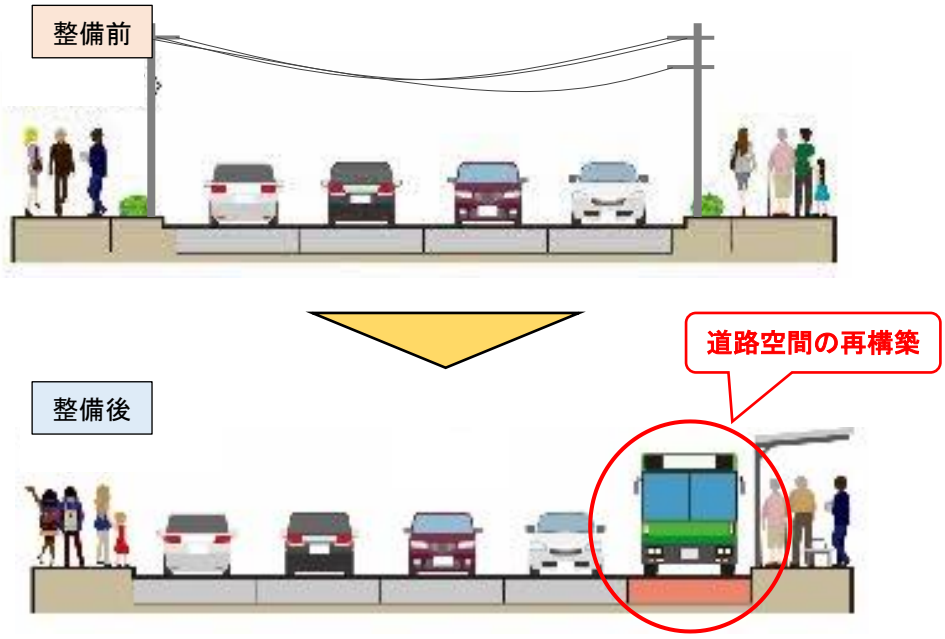
熊本市内にある市道本荘５丁目帯山９丁目第１号線（産業道路）は、阿蘇くまもと空港と桜町バスターミナルを結ぶ道路ネットワークの一部を形成するとともに、熊本都市圏都市交通マスタープランにおいて基幹公共交通軸に位置付けられるほか、緊急輸送道路にも指定されており、平常時および災害時を問わず、都市圏交通の主要な役割を担う幹線道路である。

しかしながら、日頃から慢性的な渋滞が生じ、市中心部に向かう路線バスのバス停間平均速度が6km/h と市内で最も遅い区間となっている等の課題があることから、既存の無電柱化事業による都市防災機能の強化と併せ、道路空間の再構築によるバス専用レーンを設置する。これにより、路線バスの定時性や快適性の向上を図るとともに、自動車交通から公共交通への利用転換による慢性的な渋滞解消を促進する等、拠点間の道路機能の強化を推進していく。

このように、各々の地域の特性や実情に応じ、既存道路を活用した道路空間の再構築を検討・推進していく。



道路空間の再構築によるバス専用レーンの設置例



【交通・防災拠点の基本方針】（ビジョンより）
・ 熊本都市圏の交通円滑化や交通選択肢の多様化（ベストミックス）により誰もが安心して移動できる社会の実現に向けた**交通結節点の充実・強化**

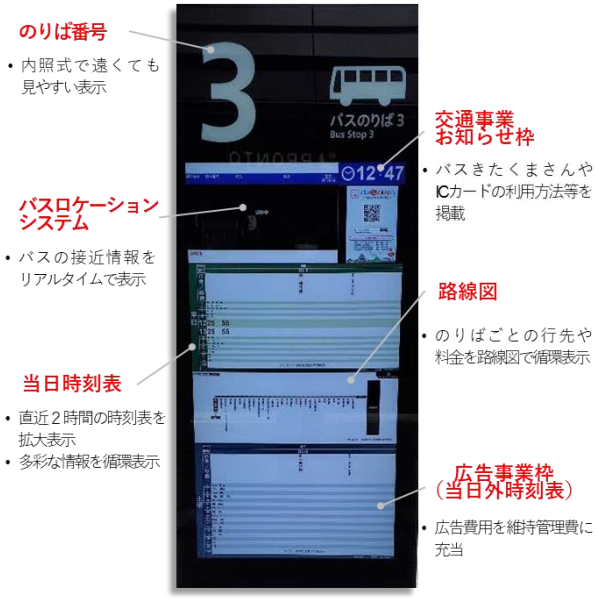
熊本駅白川口駅前広場の整備と交通選択肢の多様化に向けた取組

熊本市では、令和３年３月に完成した熊本駅白川口駅前広場の整備に合わせ、雨風を防ぐ上屋の設置や待合場所を設けるとともに、バス停・電停にデジタルサイネージ（電子看板）を設置し、運行時刻表、現在地情報、遅延・運休情報等をリアルタイムに市民や来訪者に情報発信する「スマートバス停」・「スマート電停」を導入することで、公共交通の利便性向上や交通結節点の充実を図った。

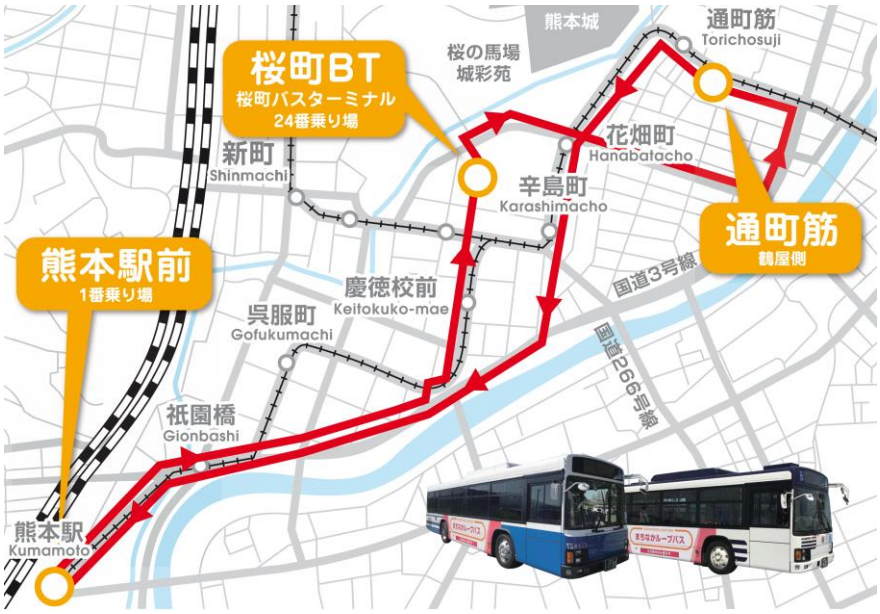
また、熊本市中心部に位置する熊本駅・桜町バスターミナル・通町筋の３拠点間の回遊性向上、中心市街地全体への賑わいの波及、公共交通利用者の増加を目的とした「まちなかループバス」の実証実験を行っている。

今後、地域の移動ニーズや採算性等の検証を実施しつつ、熊本市中心部の交通選択肢の多様化に向けたソフト対策による取組を推進していく。

スマートバス停の導入（熊本駅）



まちなかループバス　実証実験（令和3年4月より）



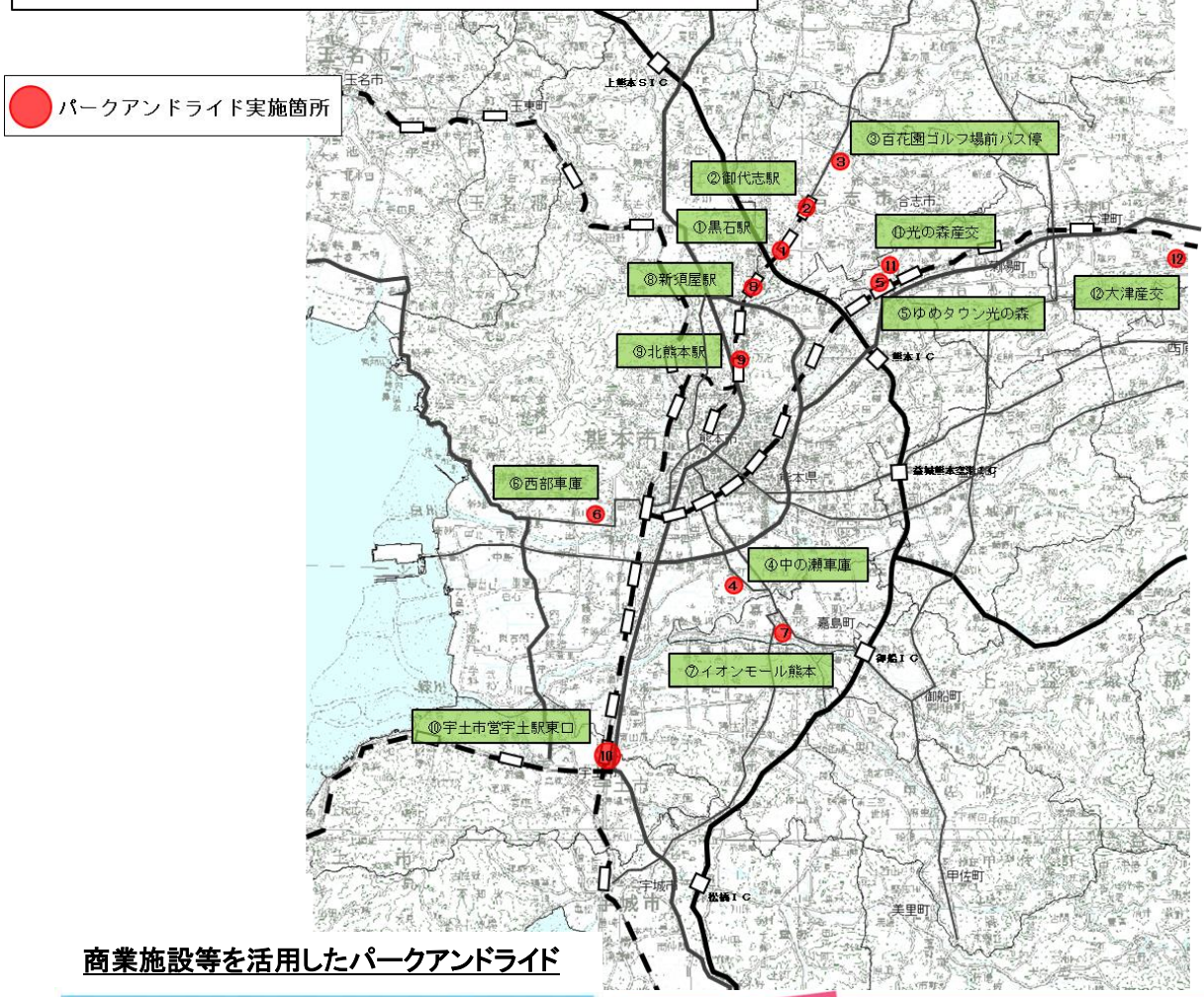
出典：熊本市 HP

パークアンドライド（P＆R）の拡充

熊本県では、熊本都市圏における安全で円滑な交通の実現と地球環境の保全を図るために、中心市街地への移動手段を自動車から公共交通に転換し、交通渋滞を緩和するための施策として、パークアンドライドの取組を推進している。

今後、パークアンドライドの利用拡大に向けた社会実験等を実施するなど、駐車場の拡大に向けた新たな取組を推進していく。

パークアンドライド実施箇所（令和３年６月）



商業施設等を活用したパークアンドライド

出典：熊本地域公共交通計画

出典：熊本県 HP

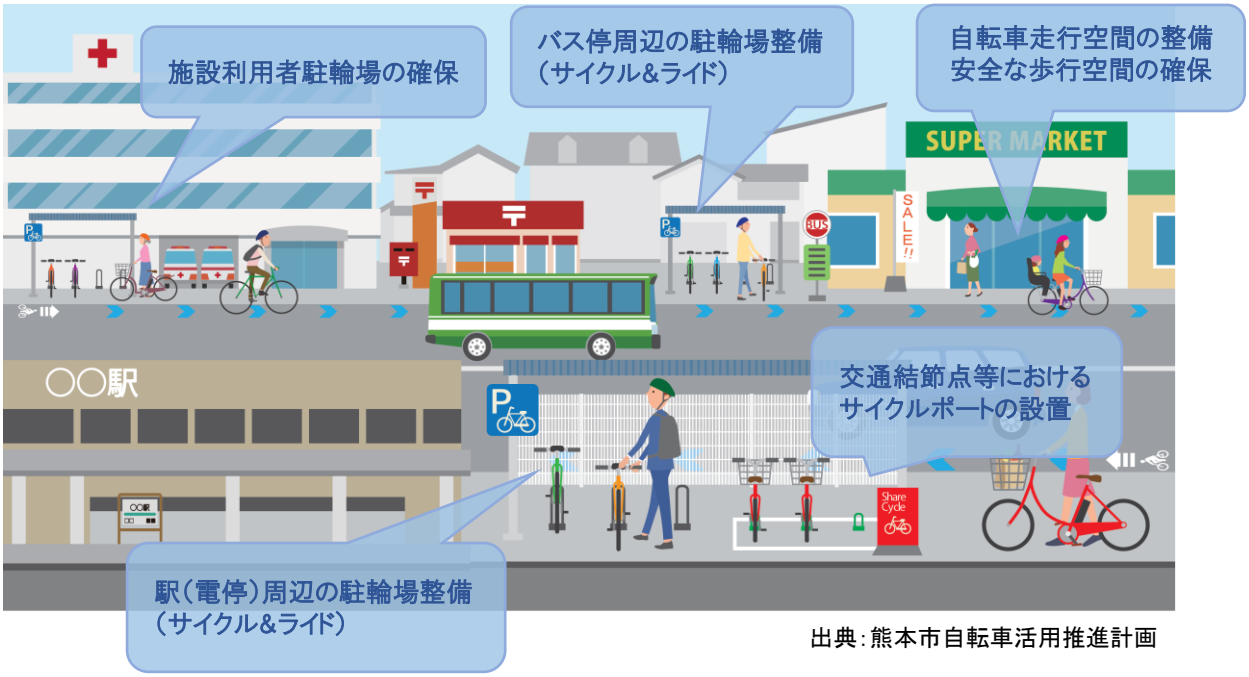
サイクルアンドライド（C&R）の拡充等

熊本市では、熊本市自転車活用推進計画に基づき、自転車を自動車や公共交通と同様の「交通手段」の一つとして位置付けるとともに、多様な公共交通機関と連携することで、自転車の利便性向上を目的に様々な事業に取り組んでいる。

同計画に基づく自転車走行空間の整備や交通結節点周辺の駐輪場整備を進めることで、サービス施設への自転車利用を促進する。

また、中心市街地への自動車流入を抑制するため、駅やバス停等と隣接した駐輪場に自転車を停め、自転車と公共交通を乗り換えて移動するサイクルアンドライドの促進に向けて、交通結節点等における駐輪場整備を進めるとともに、交通事業者と連携して利用促進に向けた広報・啓発を行っていく。

地域拠点周辺の将来イメージ



出典：熊本市自転車活用推進計画

サイクルアンドライドの促進

出典：熊本地域公共交通計画

● 主要な防災拠点における機能・連携強化

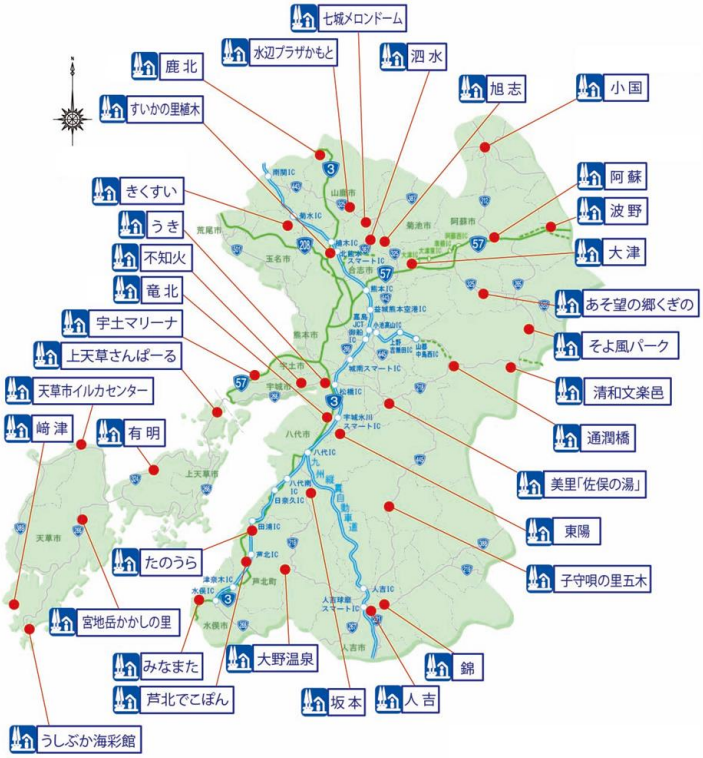
【交通・防災拠点の基本方針】（ビジョンより）
・ 災害発生時における避難場所や災害応急対策活動、物資輸送の拠点基地として**「道の駅」や「空港」「港湾」等を活用するための機能・連携の強化**

広域的な防災機能を担う道の駅の整備

県内すべての道の駅は、災害時に広域的な防災機能を担う復旧･復興活動の拠点となりうることから、国や市町村等と連携して積極的な展開を図る。

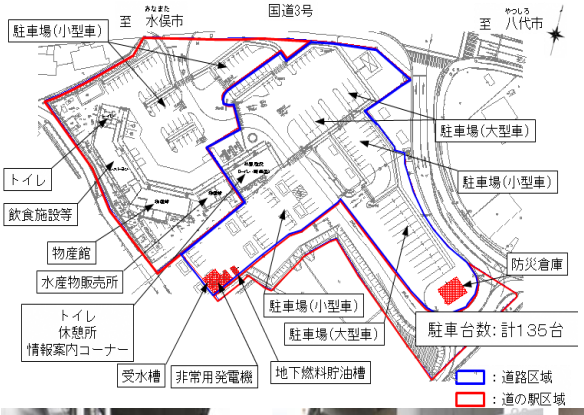
その際には、本計画で定める広域道路ネットワークを踏まえ、各地域にバランスよく配置され、災害時における広域的な活動拠点となるよう、防災施設（耐震化、無停電化、通信設備、貯水タンク、防災トイレ、防災倉庫等）の整備等も含めて調整を行っていく。

また、BCP（業務継続計画）の策定についても検討していく。



令和3年4月1日現在

防災施設の事例：道の駅「たのうら」



拠点機能形成車の部隊待機

受水槽

非常用発電機

災害情報等提供可能装置

防災倉庫

県内に存在する 35 の道の駅について、防災施設（建物（トイレ・情報休憩室）の耐震化、無停電化、通信設備、貯水槽、災害時の支援活動スペースとして使用可能な 2,500m^2 以上の駐車場）の整備状況は、以下のとおりである。

県内の道の駅一覧

駅名	所在地	耐震化	無停電化	通信設備	貯水槽	駐車場
小国	小国町					
波野	阿蘇市	●	●	●		●
旭志	菊池市	●	●			●
大津	大津町	●	●	●	●	●
坂本	八代市	●			●	●
不知火	宇城市	●				●
有明	天草市					●
鹿北	山鹿市	●	●	●	●	●
七城メロンドーム	菊池市					●
泗水	菊池市	●	●			●
きくすい	和水町	●				●
清和文楽邑	山都町					●
通潤橋	山都町					●
竜北	氷川町	●	●	●	●	●
錦	錦町	●				●
たのうら	芦北町	●	●	●	●	●
子守唄の里　五木	五木村	●				●
宇土マリーナ	宇土市	●				●
阿蘇	阿蘇市	●		●	●	●
みなまた	水俣市	●				●
うき	宇城市	●	●	●		●
そよ風パーク	山都町					●
大野温泉	芦北町	●				
美里「佐俣の湯」	美里町					●
上天草さんぱーる	上天草市					●
うしぶか海彩館	天草市					
あそ望の郷くぎの	南阿蘇村					●
水辺プラザかもと	山鹿市	●	●		●	●
すいかの里　植木	熊本市	●				●
芦北でこぽん	芦北町	●				
崎津	天草市	●	●		●	●
天草市イルカセンター	天草市					
人吉	人吉市					●
宮地岳かかしの里	天草市	●			●	
東陽	八代市	●	●		●	●

●：整備済

広域道路ネットワーク計画 × **交通・防災拠点計画** × ICT交通マネジメント計画

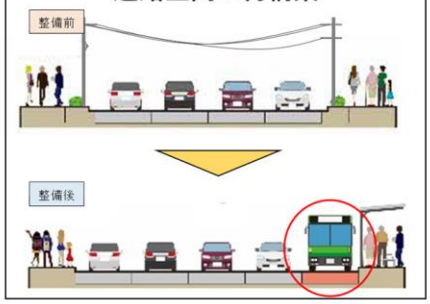
交通・防災拠点計画（とりまとめ）

● 主要な交通拠点における道路と各交通機関の連携強化

モーダルコネクト強化

快速バス等の導入

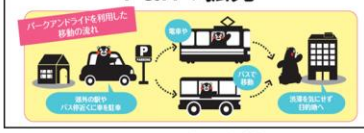
道路空間の再構築



交通結節点の充実・強化

交通選択肢の多様化に向けた取組

P&Rの拡充

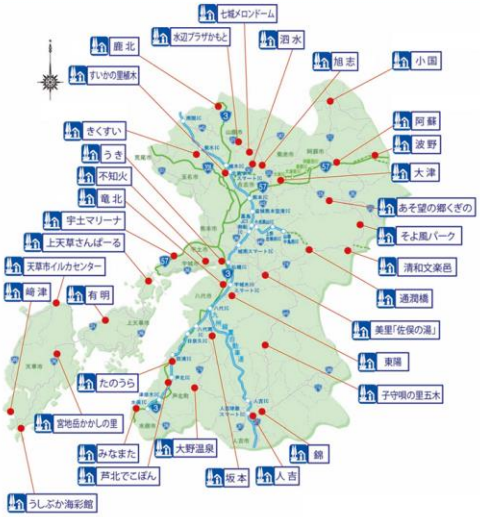


C&Rの拡充等

● 主要な防災拠点における機能・連携強化

「道の駅」等の防災機能・連携の強化

広域的な防災機能を担う道の駅の整備



第4章　ICT交通マネジメント計画

ICT交通マネジメント基本方針 → ICT交通マネジメント計画

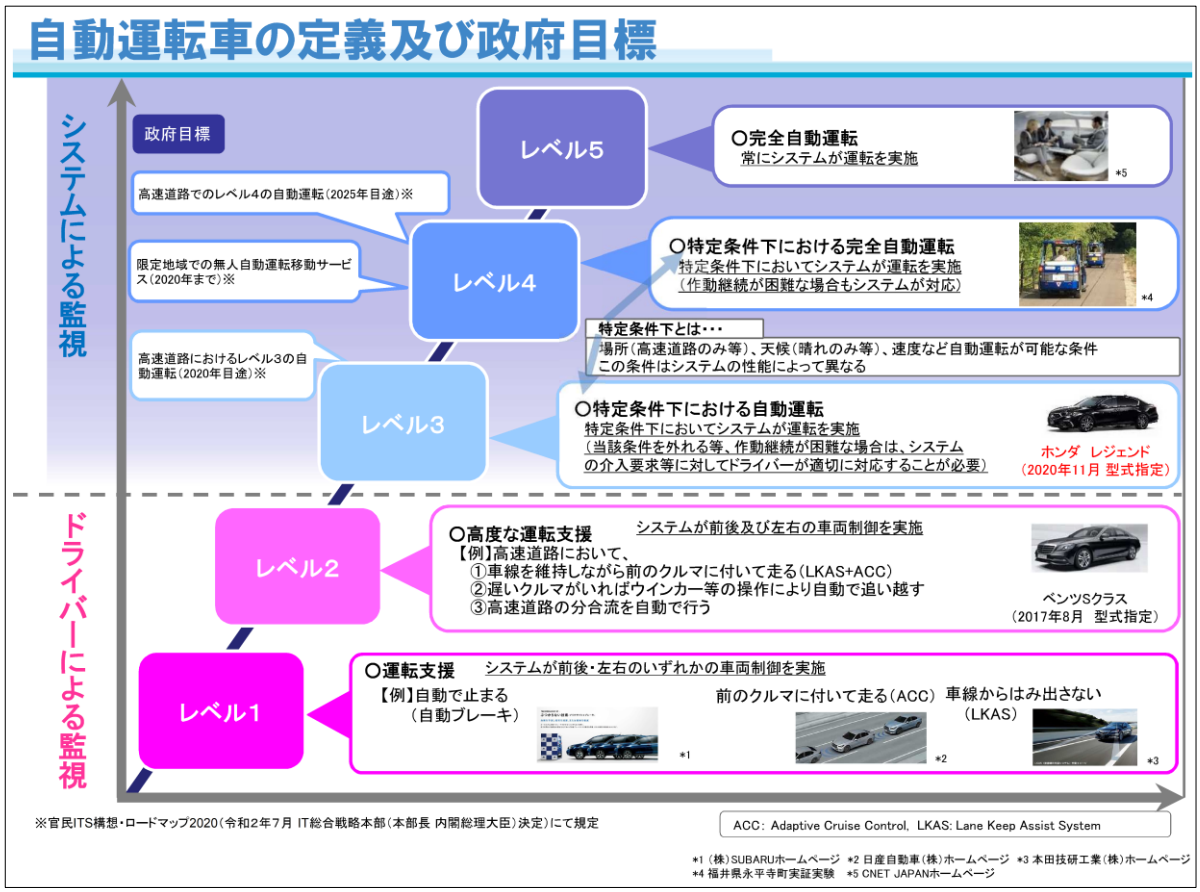
● 自動運転社会を見据えた道路施策の検討

【ＩＣＴ交通マネジメントの基本方針】（ビジョンより）
・ **自動運転社会の到来を見据えた**、新たな技術とインフラ整備の連携による**交通マネジメントの高度化等**

交通マネジメントの高度化に向けた施策の検討・推進

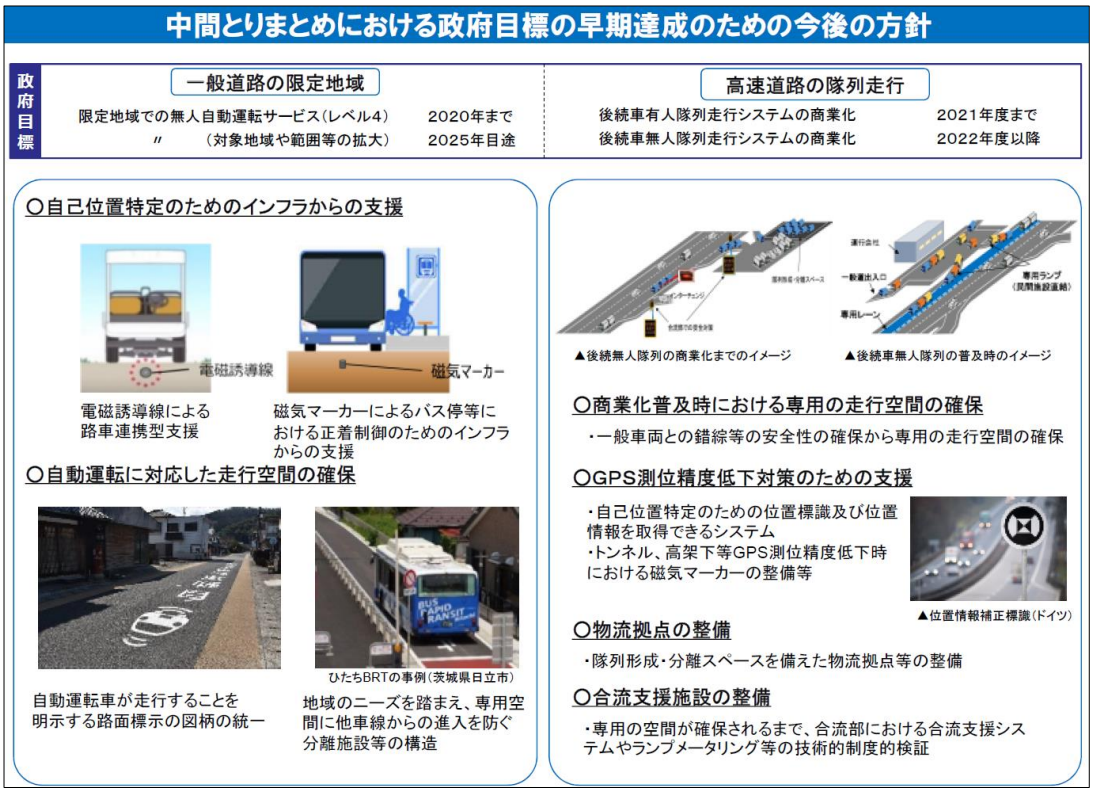
令和元年５月、自動運転車の公道走行に関する規定の整備を含む道路交通法の改正がなされ、令和２年４月１日から施行されたことから、国内で高速道路上でのレベル３の自動運転が解禁された。

自動運転システムは、現在、実証実験の枠組みの中で研究開発と社会実装が進められており、人間による運転よりも安全かつ円滑な運転や運転負担の大幅な軽減が期待されることから、今後急速に普及していくことが予想されている。



出典：国土交通省資料「自動運転車の定義および政府目標」

一方で、令和２年５月には自動運転車の運行を補助する施設を道路付属物として位置付ける内容の道路法の一部を改正する法律が成立し、電磁誘導線や磁気マーカーの設置等、インフラからの支援が可能となった。



出典：自動運転に対応した道路空間に関する検討会資料

国土交通省では、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの社会実装を目指し、全国で実証実験が行われている。

本県においても、芦北町にある道の駅「芦北でこぽん」を拠点として、自動運転に対応した道路空間の基準等の整備、地域の実情に応じた運行管理システムやビジネスモデルの構築に向けた長期の実証実験が行われた。

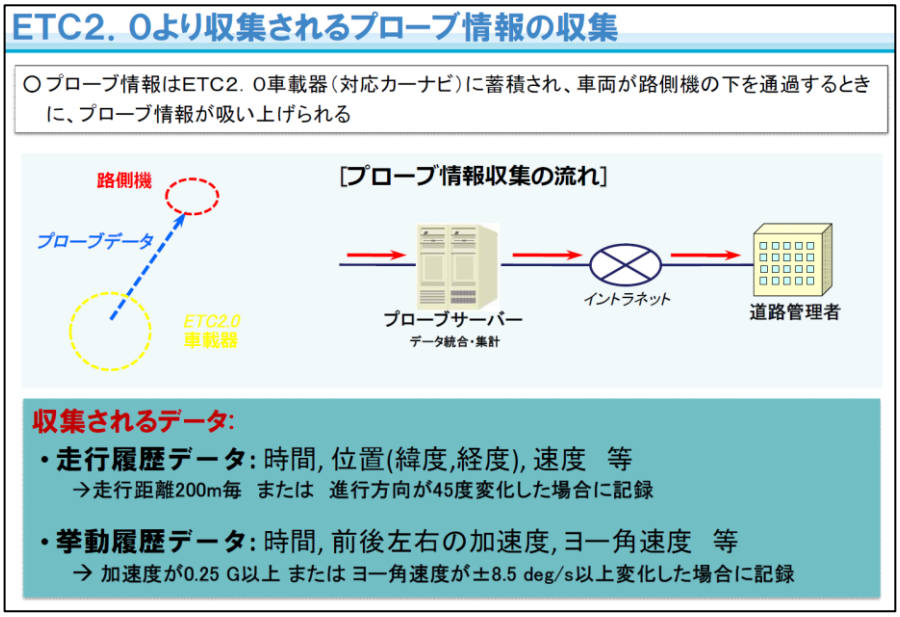
出典：国土交通省九州地方整備局資料

このような取組事例や自動運転技術の開発状況等について、今後も引き続き情報収集しながら、交通マネジメントの高度化に向け、自動運転社会を支援する施策を検討・推進していく。

● ＩＣＴを活用した道路情報の収集・活用等

【ＩＣＴ交通マネジメントの基本方針】（ビジョンより）
・ **ETC2.0 やプローブデータ等を活用**した、都市部の渋滞対策をはじめとする計画的な道路整備や面的な交通マネジメントの検討等

近年、道路を賢く使う取組として、地域の渋滞対策や交通安全対策等において、ETC2.0 やプローブデータ等のビッグデータが活用されている。



出典：国土交通省 HP

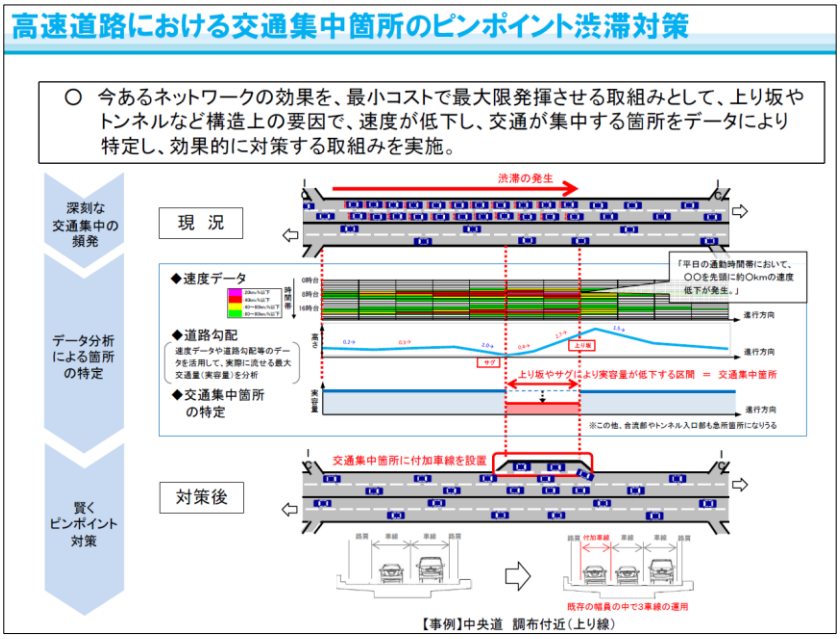
道路整備におけるビッグデータの活用事例として、交通が集中する箇所におけるピンポイント渋滞対策、交通事故の潜在的な危険箇所における速度抑制や通過交通進入抑制の対策等が挙げられる。

また、交通マネジメントにおけるビッグデータの活用事例として、災害時や観光シーズンにおける渋滞対策等が挙げられる。

ビッグデータを活用した道路整備

既存の道路ネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取組として、構造上の要因で速度が低下し、交通が集中する箇所をデータにより特定し、効果的に対策する取組が実施されている。

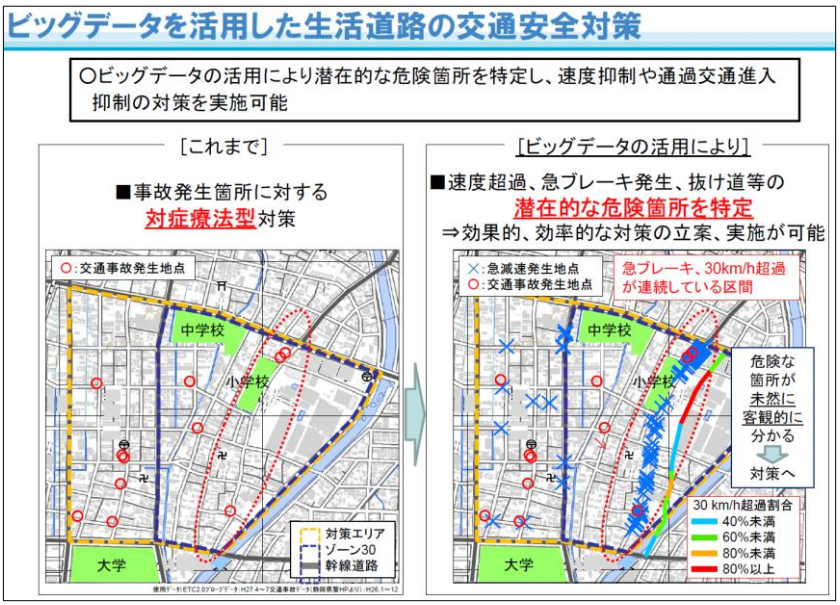
交通渋滞軽減のため、ETC2.0 等のビッグデータを活用し、局所的な渋滞箇所や要因の特定を高度化しながら、車線数の変更や滞留長の延伸による道路空間の再構築等、交通渋滞対策への展開を検討・推進していく。



出典：国土交通省 HP

また、従来の交通安全対策は、実際に事故が発生した箇所における対症療法型の対策であったが、このビッグデータを活用することで、速度超過や急ブレーキの発生箇所等を事故発生以前に分析できるため、潜在的な危険箇所を特定することが可能となる。

交通事故削減のため、ETC2.0 等のビッグデータを活用し、潜在的な危険箇所や要因の特定を高度化しながら、凸部（ハンプ）や狭さく等の物理的デバイスの効果的かつ効率的な設置等により、通過車両の速度抑制を図る等、交通安全対策への展開を検討・推進していく。



出典：国土交通省 HP

ビッグデータを活用した交通マネジメント

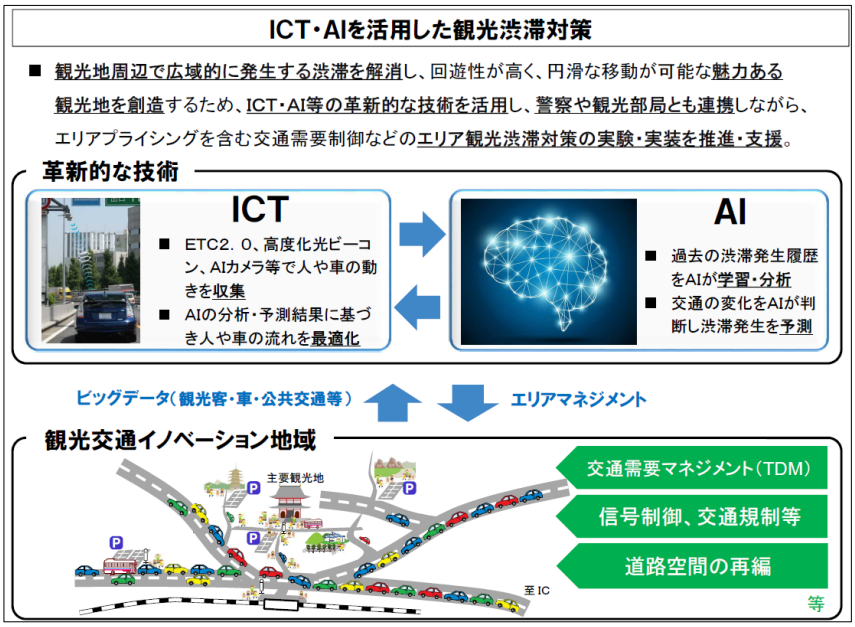
令和 2 年 7 月豪雨の時には、九州自動車道や人吉市内の幹線道路において交通渋滞が発生したが、ビッグデータを活用することで、効率的かつ柔軟な迂回誘導の検討・調整が可能となった。

災害復旧活動、経済活動および日常生活への交通混乱の影響を最小限に留めるため、ビッグデータを活用し、ハードとソフトの両面から渋滞対策や交通量抑制を図る等、国や市町村等と連携し、さらなる展開を検討・推進していく。

出典：熊本県災害時渋滞対策マネジメント検討会資料

国土交通省では、観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消し、回遊性が高く、円滑な移動が可能な魅力ある観光地を創造するため、ICT・AI 等の革新的な技術を活用し、警察や観光部局とも連携しながら、エリアプライシングを含む交通需要制御等のエリア観光渋滞対策の実験・実装を推進・支援している。

国の動向や先進事例を情報収集し、県内での移動円滑化や観光地等における回遊性向上のため、市町村等と連携した展開を検討・推進していく。



出典：国土交通省資料「ICT・AIを活用したエリア観光渋滞対策について」

【ＩＣＴ交通マネジメントの基本方針】（ビジョンより）
・ **新たなモビリティ技術による、公共交通の利便性向上**と利用促進等

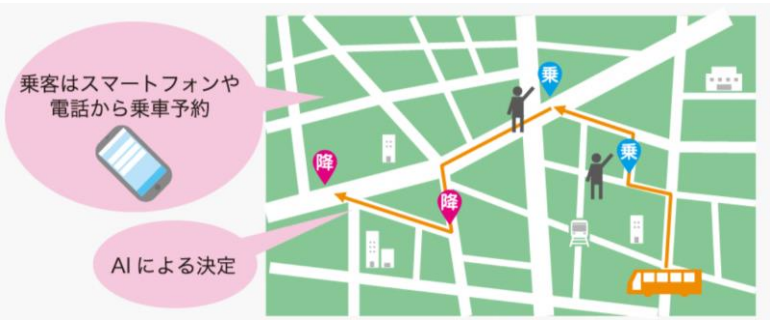
地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通

熊本市においては、これまでに導入してきたコミュニティ交通の課題等を踏まえ、地域生活圏内等において行政機関、病院、スーパー、金融機関、観光地などを経由し基幹公共交通軸や地域拠点等に接続する、地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通の導入を検討している。

導入にあたっては、相乗りタクシーなどの制度やＡＩ、ＩＣＴ等の新技術の利活用について研究し、地域住民の意見を積極的に取り入れ、運行形態や運行車両等について検討を重ねながら、きめ細かな移動ニーズに対応した取組を推進していく。

このように、各地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通による公共交通の利便性向上策を検討・推進していく。

AI オンデマンド交通



出典：国土交通省HP

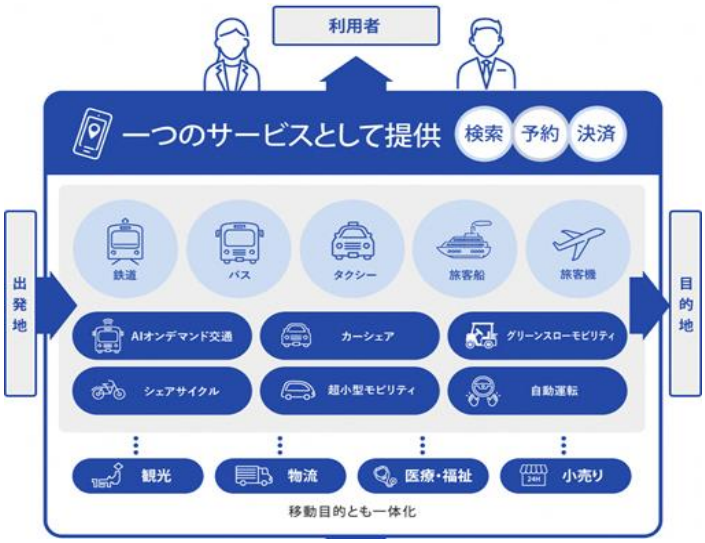
公共交通のシームレス化に向けた新たなモビリティサービス

現在、熊本市内の移動手段は、鉄軌道や路線バスのほか、タクシーや自転車といった多様な交通モードが共存しており、過度な自動車交通への依存から脱却するためには、これらの移動手段を効率的に組み合わせて移動のシームレス化を図ることが重要である。

今後、MaaS※等の新たなモビリティサービスの展開を見据えて、AI や ICT 等の新技術を積極的に活用し、経路検索・予約・決済等の一元化や各種サービスの情報提供等の導入検討の取組を推進していく。

このように、各地域の特性や実情に応じた新たなモビリティサービスによる公共交通の利便性向上策を検討・推進していく。

MaaS のイメージ



出典：国土交通省HP

※ MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

広域道路ネットワーク計画 × 交通・防災拠点計画 × ICT交通マネジメント計画

ICT交通マネジメント計画（とりまとめ）

● 自動運転社会を見据えた道路施策の検討

自動運転社会を見据えた交通マネジメントの高度化等

交通マネジメントの高度化に向けた施策の検討・推進

○自己位置特定のためのインフラからの支援

電磁誘導線による路車連携型支援

磁気マーカーによるバス停等における正着制御のためのインフラからの支援

● ＩＣＴを活用した道路情報の収集・活用等

ETC2.0やプローブデータ等の活用

ビッグデータを活用した道路整備や交通マネジメント

- 交通需要マネジメント（TDM）
- 信号制御、交通規制等
- 道路空間の再編

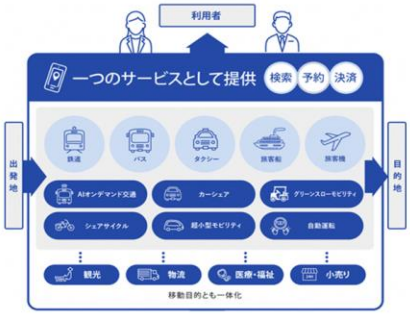
等

新たなモビリティ技術による公共交通の利便性向上

地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通

AIオンデマンド交通

公共交通のシームレス化に向けた新たなモビリティサービス



MaaS