

令和7年度
時差出勤先進県くまもと
推進事業データ検証業務

業務報告書

株式会社ジェイコム九州

目次

1. 業務目的と背景

2. 分析手法・データの基本特性

3. 業務内容

- ① 効果分析
- ② 分析対象期間及び時間帯
- ③ 分析の範囲（2市4町）

4. データ抽出交差点数

5. 効果分析（前年との比較）

- ① 交差点毎の交通量
- ② 交差点毎の平均速度
- ③ 交差点毎の渋滞長

（参考資料）

- ① ピークタイムにおいて、前年から交通量減少および平均速度改善の路線
- ② ピークタイムにおいて、前年から交通量増加および平均速度低下の路線
- ③ 渋滞発生頻度による効果分析

6. 追加提案事項の実施

- ① 流出入、起点・終点等の課題整理・分析
- ② 熊本県渋滞対策パートナー登録制度のPR
- ③ 効果検証動画の制作

7. 渋滞緩和の効果検証（課題整理及び分析結果のとりまとめ）

1. 業務目的と背景

本業務は、熊本県交通政策課が推進する「自動車1割削減」「渋滞半減」「公共交通2倍」の目標のもと、熊本都市圏2市4町の主要渋滞箇所（88交差点・326路線）を対象に、令和6年9月と令和7年9月の交通量・平均速度・渋滞長等を分析し、時差出勤等の施策による渋滞緩和効果を検証するものである。

※88交差点×4路線=352路線となるが、交差点における、T字路14路線、一方通行路3路線、その他9路線は対象外とする。

背景

- ・ 熊本都市圏では、朝夕の交通渋滞が慢性化し、経済活動や生活の質に影響を及ぼしている。
- ・ 熊本県は「自動車1割削減」をキーワードに、時差出勤・テレワーク・公共交通利用促進等の施策を展開。
- ・ 本業務では、民間企業・行政企業連携のもと、交通行動変容の実態と渋滞緩和効果を定量的に検証し、今後の展望を導出する。

2. 分析手法・データの基本特性

車両通行データの種類：カープローブデータ。

車両通行データの基本特性は、以下の通りである。

- ・ 本田技研工業株式会社製の通信モジュール機能を備えた車両から収集された走行経路を含む履歴情報を抽出。
- ・ 対象エリア及び熊本県と協議した交差点への流入した車両走行履歴情報を対象とする。
- ・ 交通量・平均速度・渋滞長等のデータは、(株)ゼンリンデータコム of 交通分析ツールを用い、Honda フローティングカーデータ（1か月分）を熊本県のホンダ車シェア率で割戻し、車両台数の推計値を算出。

3. 業務内容

① 効果分析

取組み推進前後の交通状況についてデータを用いて比較分析し、時差出勤等の通勤行動変容が交通渋滞解消に与える効果の導出。

主な分析項目

- A) 交通量の変化（車両台数の変動）
- B) 交通速度の変化（平均速度の変動）
- C) 渋滞長の変化（渋滞距離の変動）
- D) 全路線の傾向・効果分析
- E) 交通渋滞パートナー登録企業分布 MAP との相関関係

② 分析対象期間及び時間帯

熊本県と協議の上決定

○期間：令和6年9月と令和7年9月の比較

※平日且つ雨天日を省く17日間

○時間帯：6時30分～9時30分

※上記時間帯を1時間単位でデータ取得

○対象は2市4町の主要渋滞箇所88交差点、各交差点4路線（計326路線）。T字路14路線、一方通行路3路線、その他9路線となる。

③ 分析の範囲（2市4町）

熊本市、合志市、菊池郡大津町、菊池郡菊陽町、上益城郡嘉島町、上益城郡益城町

4. データ抽出交差点数

88 交差点（各市町ごとの交差点数は、P6～P10 を参照）

- ① 赤色の交差点（交通量が減少・平均速度が改善）
- ② 青色の交差点（交通量が増加・平均速度が低下）
- ③ 緑色の交差点（①と②が混在）
- ④ 黒色の交差点（上記以外）

※色分けの定義

上記 4 つの色分け条件定義は、交差点内の路線いずれかにおいて効果が現れた場合としている。

○熊本市：59交差点（中央区→東区→西区→南区→北区の順番）

（熊本市中央区：28交差点）

No	交差点名	ページ
1	水道町交差点	13
2	厩橋(うまやばし)交差点	19
3	京町本丁交差点	25
4	九品寺(大江4丁目)交差点	31
5	九品寺6丁目交差点	37
6	代継橋交差点	43
7	中央街交差点	49
8	崇城大学専門学校前交差点	55
9	浄行寺交差点	61
10	明午橋通り交差点	67
11	新町2丁目交差点	73
12	熊本市消防局前交差点	79
13	大江渡鹿交差点	85
14	迎町交差点	91
15	南熊本交差点	97
16	本荘5丁目交差点	103
17	世安交差点	109
18	田迎6丁目交差点	115
19	白山交差点	121
20	水前寺駅入口交差点	127
21	国府1丁目交差点	133
22	水前寺公園交差点	139
23	県庁通り入口交差点	145
24	神水交差点	151
25	上水前寺2丁目交差点	157
26	上水前寺交差点	163
27	帯山1丁目交差点	169
28	帯山9丁目交差点	175

(熊本市東区：17交差点)

No	交差点名	ページ
1	保田窪北交差点	182
2	新南部交差点	188
3	下南部交差点	194
4	熊本インター南交差点	200
5	運動公園入口交差点	206
6	御領2丁目交差点	212
7	長嶺南3丁目交差点	218
8	長嶺南1丁目交差点	224
9	新外交差点	230
10	健軍本町交差点	236
11	東町2丁目交差点	242
12	桜木6丁目交差点	248
13	花立2丁目交差点	254
14	健軍電停前交差点	260
15	秋津町秋田交差点	266
16	江津斉藤橋交差点	272
17	画図町重富交差点	278

(熊本市西区：3交差点)

No	交差点名	ページ
1	田崎本町交差点	285
2	春日1丁目交差点	291
3	上熊本駅前交差点	297

(熊本市南区：6 交差点)

No	交差点名	ページ
1	近見交差点	304
2	江越 2 丁目交差点	310
3	流通団地入口交差点	316
4	田井島交差点	322
5	城南町千町交差点	328
6	天明新川橋交差点	334

(熊本市北区：5 交差点)

No	交差点名	ページ
1	北部消防入口交差点	341
2	大窪 2 丁目交差点	347
3	山室交差点	353
4	麻生田交差点	359
5	弓削交差点	365

○合志市：10 交差点

No	交差点名	ページ
1	合志市須屋交差点	372
2	合志市福原交差点	378
3	合志市福原北交差点	384
4	合志市福原東交差点	390
5	合志工業団地入口交差点	396
6	合志市幾久富交差点	402
7	合志市豊岡交差点	408
8	合志市野々島交差点	414
9	辻久保交差点	420
10	農業公園入口交差点	426

○菊池郡大津町：7 交差点

No	交差点名	ページ
1	室(北)交差点	433
2	大津町室(国道 325 号)交差点	439
3	大津町大津交差点	445
4	本田技研工業入口交差点	451
5	フラワーライン入口交差点	457
6	ミルクロード入口交差点	463
7	大津町下町交差点	469

○菊池郡菊陽町：6 交差点

No	交差点名	ページ
1	菊陽町原水北交差点	476
2	菊陽町光の森 7 丁目南交差点	482
3	新山 2 丁目交差点	488
4	石坂交差点	494
5	竹迫踏切際交差点	500
6	空港入口交差点	506

○上益城郡嘉島町：3 交差点

No	交差点名	ページ
1	嘉島町上仲間交差点	513
2	嘉島町鯰交差点	519
3	嘉島郵便局前交差点	525

○上益城郡益城町：3 交差点

No	交差点名	ページ
1	益城町安永交差点	532
2	益城町平田交差点	538
3	益城町木山交差点	544

5. 効果分析（前年との比較）

分析項目

- A) 交通量の変化（車両台数の変動）
- B) 交通速度の変化（平均速度の変動）
- C) 渋滞長の変化（渋滞距離の変動）
- D) 全路線の傾向・効果分析

分析条件：2024 年 9 月平日と 2025 年 9 月平日を比較。

2024 年 9 月出勤時間帯朝 6 時～9 時雨天日、

2025 年 9 月の平日日数が 1 日少ないため、

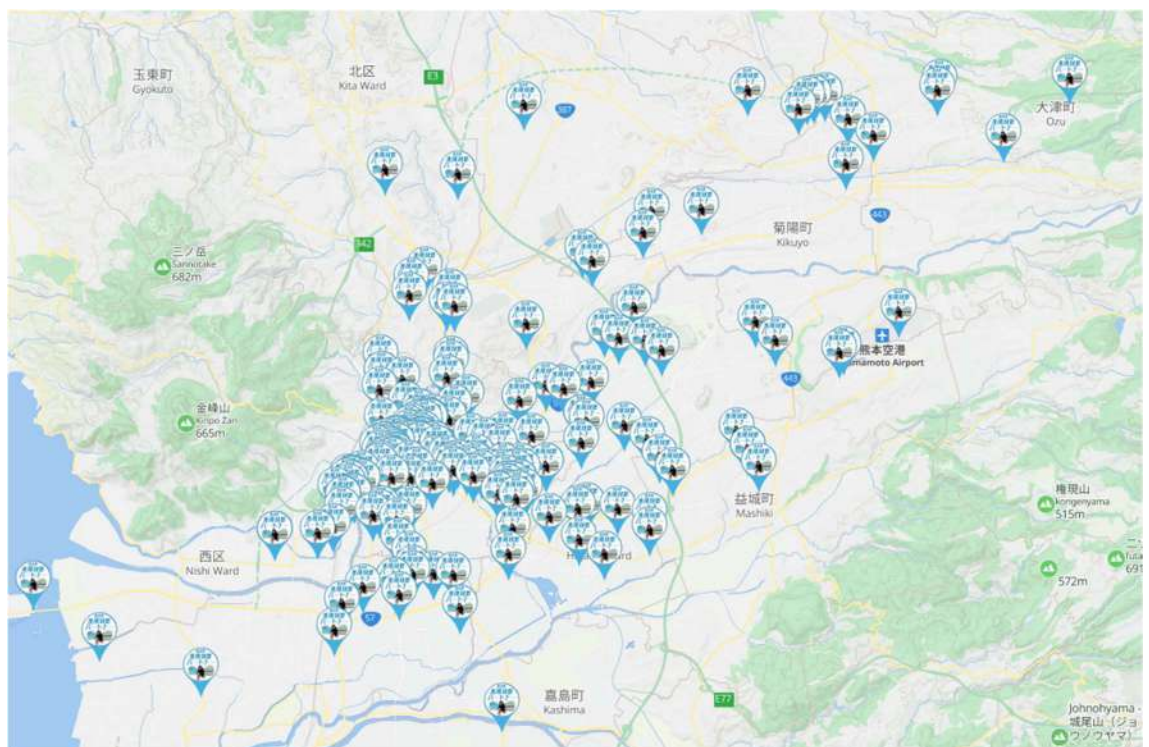
平日 17 日同数の 1 日平均での前年比較。

時間帯は 7:30～8:30 のピークタイム時前年比較

E) 交通渋滞パートナー登録企業分布 MAP との相関関係

分析条件：時間帯 7:00～9:00 時の前年比較

※時差出勤パートナー登録企業 MAP



熊本市：5 9 交差点

中央区：2 8 交差点

1. 水道町交差点

水道町交差点

■ 対象路線

- ①北方面：水道町交差点～水道町北
- ②東方面：水道町交差点～九品寺一丁目
- ③南方面：水道町交差点～安政町
- ④西方面：水道町交差点～通町筋



■交通量の変化

水道町交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-753 台 (-28.8%) 国道 3 号線の下り路線。前年比で大幅減少。

路線②

- 交通量：-85 台 (-7.0%) 熊本市電沿線。前年比で若干減少。

路線③

- 交通量：-701 台 (-34.3%) ①と同様国道 3 号線の上り線で大幅減少。

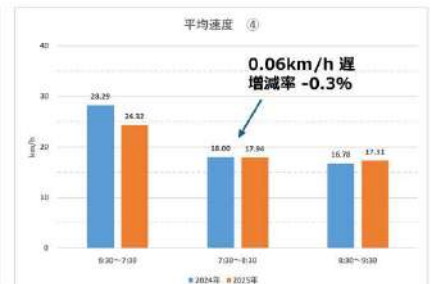
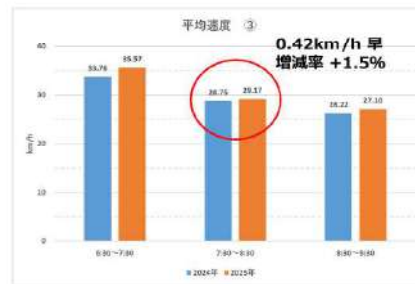
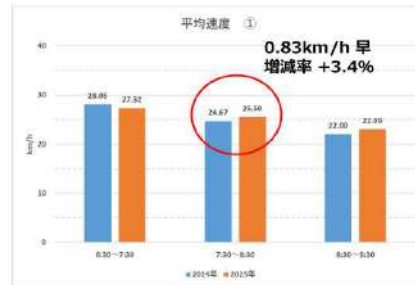
路線④

- 交通量：-356 台 (-29.5%) 前年比で大幅減少。

■ 平均速度の変化

水道町交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.83km/h（+3.4%）ピーク帯の平均速度が若干改善。

路線②

- 平均速度：+0.52km/h（+3.3%）交通量減少に併せ、平均速度も前年から若干改善。

路線③

- 平均速度：+0.42km/h（+1.5%）交通量減少数に対し、平均速度も若干改善。

路線④

- 平均速度：-0.06km/h（-0.3%）交通量減少するも、平均速度は若干低下。

■ 渋滞長の変化

水道町交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(240m→240m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 80m→80m) (8-9 時 250m→250m)

■全路線の傾向・効果分析

水道町交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、水道町交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、水道町交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、水道町交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、水道町交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量減少し平均速度も改善。時差出勤の一定効果あり。出勤時刻分散の取り組み効果が現れていると思われる。

路線②

- ・パートナー登録企業が多い方向路線。交通量は微減ながら平均速度は良化。

路線③

- ・交通量減・平均速度の若干良化し、ピークタイム時差出勤の一定の効果あり。

路線④

- ・交通量は減っているが、平均速度は改善みられず。左折時・右折時の流れに影響されやすい路線のため、時差出勤効果が発現しづらい。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

水道町交差点は、国道 3 号線沿線で、交通量が非常に多い交差点で、パートナー登録企業 MAP より、登録企業は多く分布し、その交通路線上に位置している。

- ・時差出勤パートナー登録企業の集積密度が高い中心部。路線①・②・③に見られる交通量減＋平均速度改善が顕在化。
 - ・路線④は、中心部から各方面へ出勤する車両と想定されるため、時差出勤の取り組みだけでは改善しきれず、信号間隔等より細かい分析が大切。時差出勤に加え交通運用対策の併用が必要と思われる。
 - ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線①、路線②、路線③
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線④
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし
-

2. 厩橋(うまやばし)交差点

厩橋(うまやばし) 交差点

■ 対象路線

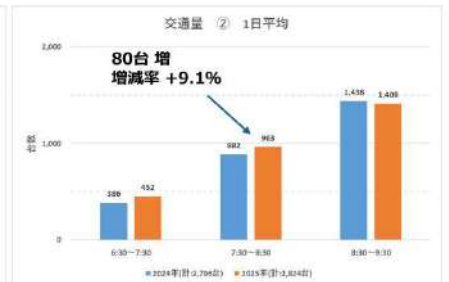
- ① 北方面：厩橋(うまやばし)交差点～熊本ホテルキャッスル
- ② 東方面：厩橋(うまやばし)交差点～熊本城東郵便局
- ③ 南方面：厩橋(うまやばし)交差点～熊本市役所
- ④ 西方面：厩橋(うまやばし)交差点～熊本城稲荷神社



■交通量の変化

厩橋(うまやばし) 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-269台(-40.1%)大幅減少。
パートナー登録企業集積方面の路線。

路線②

- 交通量：+80台(+9.1%)若干増加。
旧3号線・パートナー登録企業集積方面路線。

路線③

- 交通量：-184台(-20.6%)減少。上熊本・藤崎宮方面への路線。

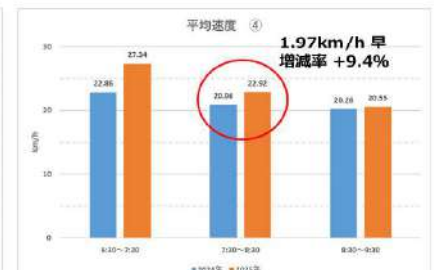
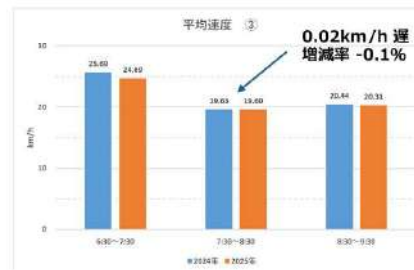
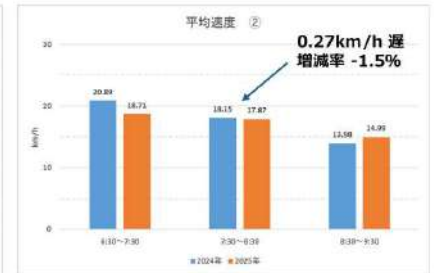
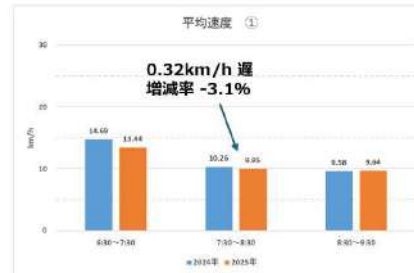
路線④

- 交通量：-29台(-3.1%)若干減少。市内中心部への路線。

■ 平均速度の変化

厩橋(うまやばし) 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.32km/h (-3.1%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.27km/h (-1.5%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-0.02km/h (-0.1%) ほぼ変化なし。

路線④

- 平均速度：+1.97km/h (+9.4%) 改善。

■ 渋滞長の変化

厩橋(うまやばし) 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時は、19Km/h 以下の渋滞 100m発生。
8-9 時は、前年同様渋滞 200mで大きな変化なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時は、19Km/h 以下の渋滞 135m発生。
8-9 時は、135m→75m (60mの改善)。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時/8-9 時とも 205m → 205m、前年同様変化なし。

■全路線の傾向・効果分析

厩橋(うまやばし) 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、厩橋(うまやばし)交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、厩橋(うまやばし)交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、厩橋(うまやばし)交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、厩橋(うまやばし)交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は大幅減だが、平均速度改善は出ず。
7 時台の渋滞が発生。右折滞留の要因あり。

路線②

- ・交通量微増で平均速度は若干低下。
上記影響から 7-8 時台の渋滞も発生。

路線③

- ・交通量は減少傾向だが、平均速度・渋滞長では大きな変化なし。
合流点の歩行者等による信号滞留の可能性。

路線④

- ・交通量微減＋平均速度改善。
時差出勤効果影響の可能性あり。渋滞長変化はないが改善が出た路線。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

厩橋交差点は、桜町方面と新町方面からの車両が交わる交差点。
パートナー登録企業 MAP より、熊本市中心部パートナー企業が高密度で分布し、その交通路線上に位置している。

この MAP 分布に照らすと、本交差点では以下の特徴が想定される。

- 交通量減少効果は一部の路線（①③④）で一定の効果あり。
 - 特に路線①（－40%）、路線③（－20%）は MAP 上の高密度エリアからの流入方向。→時差出勤による交通量減は実際に発生。
 - しかしピーク時間帯（7～9 時）の渋滞構造は若干変化あり、ただし全体改善までには至らず。
 - 改善：路線②（8 時台）
 - 悪化：路線①（7 時台）
 - 横ばい：路線③、路線④
 - 交通量減よりインフラ側影響が（信号・右折・合流）強い交差点。
特に路線③では、合流点・下流信号・橋・河川沿いの線形など構造的制約が強いいため、交通量減でも渋滞が発生している路線あり。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：路線②
-

3. 京町本丁交差点

京町本丁 交差点

■ 対象路線

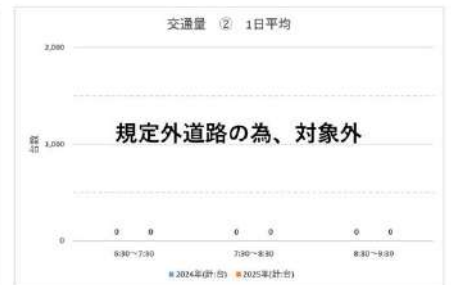
- ① 北方面：京町本丁交差点～クロノス39京町本丁
- ② 東方面：規定外道路の為、対象外
- ③ 南方面：京町本丁交差点～京町台公園
- ④ 西方面：京町本丁交差点～京町マンション



■交通量の変化

京町本丁 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：+42 台（+5.0%）若干増加。
旧 3 号線・パートナー登録企業集積路線。

路線②

- 交通量：規定外道路の為、分析対象外。

路線③

- 交通量：-88 台（-12.5%）減少。国道 3 号線方面路線。

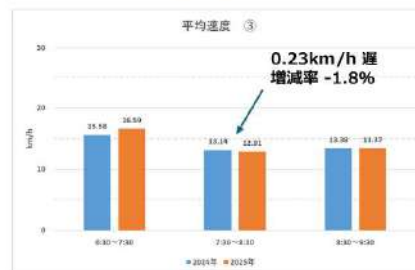
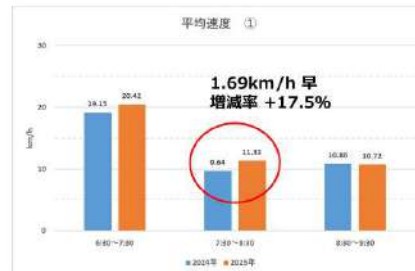
路線④

- 交通量：-110 台（-32.3%）大幅減少。市内中心部への路線。

■ 平均速度の変化

京町本丁 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+1.69 km/h (+17.5%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：規定外道路の為、分析対象外。

路線③

- 平均速度：-0.23 km/h (-1.8%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+0.74 km/h (+11.3%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

京町本丁 交差点

渋滞長の変化 (平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時は、1,120m→735mに短縮。(385mの改善)
8-9 時は、735m→1,120mに悪化。(385mの悪化)

路線②

- ・ 渋滞長：規定外道路の為、分析対象外。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時/8-9 時とも 110m → 110m、前年同様変化なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

京町本丁交差点は、旧国道 3 号線で、熊本市中心部並びに県北部方面へ向かう車両の交差点。

- 総交通量は一部路線で一定の効果あり。(路線④の交通量 3 桁減)
MAP を見ると、熊本市中心部～北方面にパートナー企業が分布し、
路線③、路線④方向の交通量減(−12%・−32%)と整合。
→時差出勤による交通量減少効果は確かに現れている。
 - しかし、8 時台の渋滞悪化
 - 7 時台渋滞長：1120m → 735m (改善)
 - 8 時台渋滞長：735m → 1120m (悪化)
→時差出勤が 8 時台へ分散した可能性。
→時差出勤取り組み効果が読み取れる。
 - インフラ側のボトルネック(信号・右折・路側摩擦)が強い
平均速度改善が出た路線①、路線④でも渋滞長は改善しない仮説要因。
 - 右折信号の短さ
 - 出入口・歩行者横断
 - 直線区間の交通集中(迂回路がない)
→交通量の減少がそのまま渋滞緩和には繋がらないエリア特性。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た(改善)：路線④
 - 効果が出た(一部項目改善)：路線①、路線③
 - 効果がでなかった(悪化)：なし
-

4. 九品寺(大江 4 丁目)交差点

九品寺 (大江4丁目) 交差点

■対象路線

- ①北方面：九品寺(大江4丁目)交差点～NTT西日本九品寺東ビル
- ②東方面：九品寺(大江4丁目)交差点～熊本整形外科病院
- ③南方面：九品寺(大江4丁目)交差点～熊本眼科医院
- ④西方面：九品寺(大江4丁目)交差点～(株)RKKコンピューターサービス



■交通量の変化

九品寺 (大江4丁目) 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－581 台（－34.0%）大幅減少。水前寺方面路線。

路線②

- 交通量：－107 台（－6.9%）若干減少。産業道路から市内方面。

路線③

- 交通量：－50 台（－3.0%）若干減少。市内中心部方面路線。

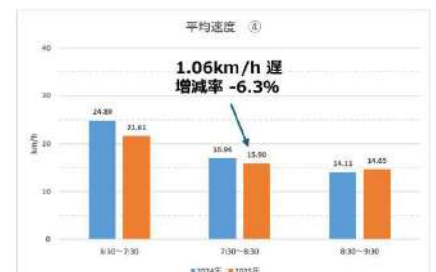
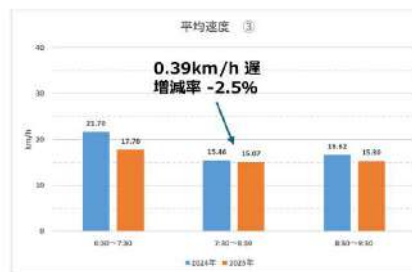
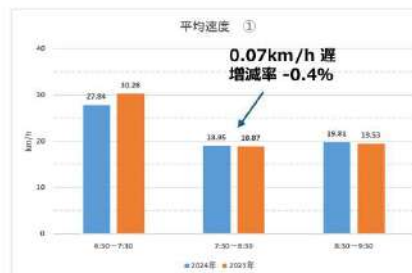
路線④

- 交通量：－310 台（－22.4%）減少。産業道路下り路線。

■ 平均速度の変化

九品寺 (大江4丁目) 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.07km/h (-0.4%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.43km/h (+2.4%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-0.39km/h (-2.5%) 若干低下。

路線④

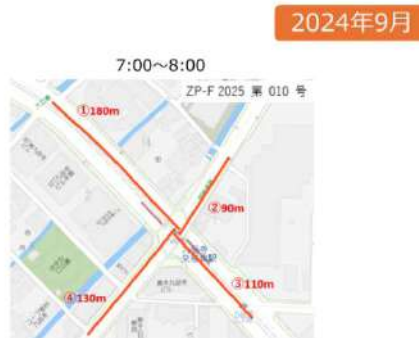
- 平均速度：-1.06km/h (-6.3%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

九品寺 (大江4丁目) 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(180m→180m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 90m→90m) (8-9 時 390m→390m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 110m→110m) (8-9 時 365m→365m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(130m→130m)

■全路線の傾向・効果分析

九品寺 (大江4丁目) 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、九品寺(大江4丁目)交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、九品寺(大江4丁目)交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、九品寺(大江4丁目)交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、九品寺(大江4丁目)交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量大幅減でも平均速度・渋滞長は変化なし。
右折滞留・信号時間・横断などの要因の可能性。交通量減少効果の体感は改善に転化せず。

路線②

- ・交通量若干減少し、平均速度もわずかに改善。
ただし滞留長は変化なしで、自転車・歩行者等信号時間等の要因可能性。時差出勤効果の一定の効果はあり。

路線③

- ・交通量・平均速度若干悪化。
滞留長は変化なしで、自転車・歩行者等信号時間等の要因可能性。

路線④

- ・交通量大幅減・平均速度低下。
交差点流入時に、公共交通機関影響により大幅な改善は難しい路線。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

九品寺4丁目交差点は、産業道路と熊本市電沿線が交わり、パートナー企業が集積している方面へ向かう交差点。

- 交通量との整合：MAP で熊本市中心～東方面に時差出勤登録企業が分布。データでも全方向で交通量減少（特に路線① -34%、路線④ -22%）と大幅減少。
 - 7～9 時の渋滞長が全路線変わらないことから、企業の時差出勤時間の把握が必要である。
 - 交通量減少にもかかわらず滞留長は変化なし。右折矢印時間・青時間配分・自転車・歩行者横断が時差出勤効果影響に及ぼしている可能性。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

5. 九品寺 6 丁目交差点

九品寺6丁目 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：九品寺6丁目交差点～九品寺第2団地2C-1
- ② 東方面：九品寺6丁目交差点～モナコパレス白山店
- ③ 南方面：九品寺6丁目交差点～麒麟ビル
- ④ 西方面：九品寺6丁目交差点～仮麵武闘会



■交通量の変化

九品寺6丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：+134 台（+32.9%）大幅增加。八王寺方面路線。

路線②

- 交通量：-353 台（-19.5%）減少。白山通り路線。

路線③

- 交通量：-362 台（-27.9%）大幅減少。八王寺通り～中心部方面。

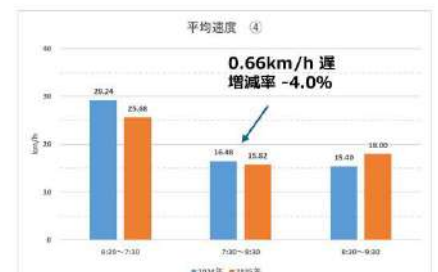
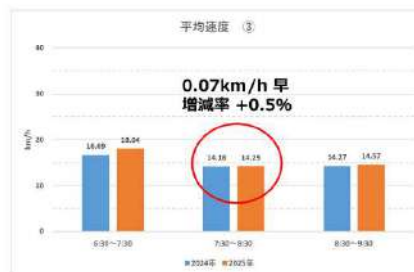
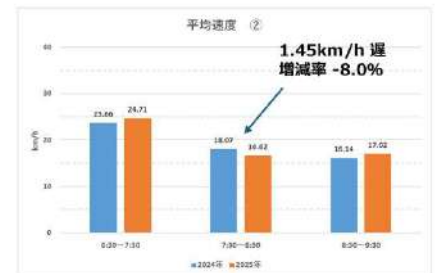
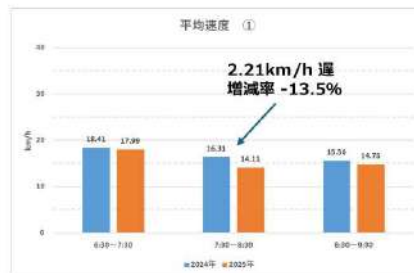
路線④

- 交通量：-272 台（-18.4%）減少。白山交差点方面路線。

■ 平均速度の変化

九品寺6丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-2.21km/h (-13.5%) 低下。

路線②

- 平均速度：-1.45km/h (-8.0%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+0.07km/h (+0.5%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：-0.66km/h (-4.0%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

九品寺6丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様変化なし。(115m→115m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様変化なし。(7-8 時 130m→130m) (8-9 時 460m→460m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では 90m増加。
(160→250m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(160→160m)

■全路線の傾向・効果分析

九品寺6丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、九品寺6丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、九品寺6丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、九品寺6丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、九品寺6丁目交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量大幅増で、平均速度悪化・渋滞長は変化なし。
右折滞留・信号時間・横断などの要因の可能性。交通量増加の影響で平均速度は低下。

路線②

- ・交通量減少でも、平均速度は低下、滞留長は変化なし。
信号時間・中心部への右折や、世安方面・八王寺方面への細かい流れの把握の必要性あり。

路線③

- ・交通量大幅減でも、平均速度改善は若干。滞留長は変化なし。
時差出勤実施による一定の効果はあり。

路線④

- ・交通量減少でも、平均速度は若干低下。滞留長は変化なし。
時差出勤実施による一定の効果はあり。8時台の平均速度は改善傾向。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

九品寺 6 丁目交差点は、白山通り交差点と八王寺交差点が交わり、パートナー企業が集積している路線のひとつで、交通量データより全路線で減少しており、MAP との整合がとれている交差点。

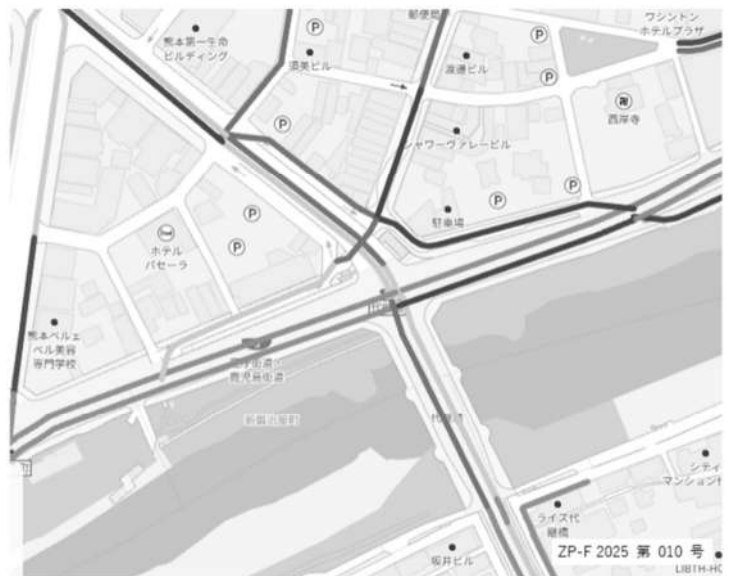
- 総交通量は、中心部以外のパートナー企業方面、路線②・路線③・路線④で 2 桁の交通量が減少。
 - 路線③においては、交通量減少し、平均速度も若干改善。
市内中心部方面への路線で、時差出勤企業の取り組みに一定の効果が現れていると思われる。
 - 渋滞長は 全路線でデータ上での変化はほぼみられず。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線③
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：路線①
-

6. 代継橋交差点

代継橋交差点

■対象路線

- ①北方面：代継橋交差点～熊本第一生命ビルディング
- ②東方面：代継橋交差点～西岸寺
- ③南方面：代継橋交差点～ライズ代継橋
- ④西方面：代継橋交差点～熊本ベルエール美容専門学校



■交通量の変化

代継橋交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-34台(-1.8%)若干減少。国道3号線方面路線。

路線②

- 交通量：-696台(-35.2%)大幅減少。熊本駅方面路線。

路線③

- 交通量：-83台(-6.5%)若干減少。中心部方面路線。

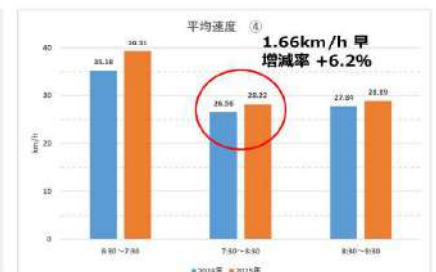
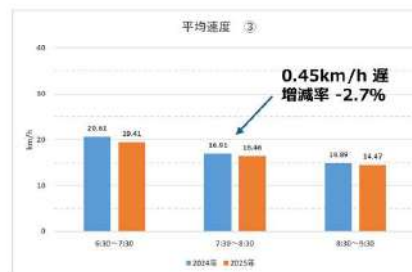
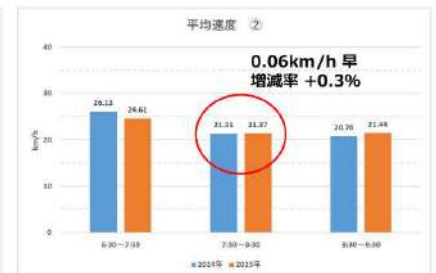
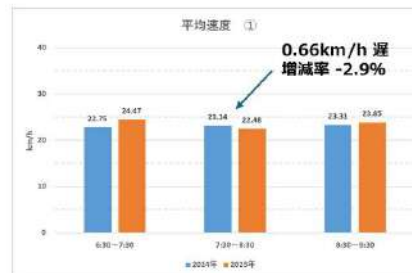
路線④

- 交通量：-291台(-20.6%)減少。水道町方面路線。

■ 平均速度の変化

代継橋交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.66km/h (-2.9%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.06km/h (+0.3%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-0.45km/h (-2.7%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+1.66km/h (+6.2%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

代継橋交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時は、前年同様渋滞なし。
8-9 時は、前年 145m→0m（渋滞消滅）。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様変化なし。（140m→140m）

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

代継橋交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、代継橋交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、代継橋交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、代継橋交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、代継橋交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は若干減少するも、平均速度は若干低下。
右折滞留・信号時間・横断などの要因の可能性。

路線②

- ・交通量は大幅減（－35%）、平均速度は若干改善傾向。渋滞も 8 時台は改善。時差出勤実施による一定の効果はあり。

路線③

- ・交通量は若干減少も平均速度は若干低下。
国道 3 号線への右折・左折の信号時間の影響あり。

路線④

- ・交通量大幅減少＋平均速度改善の路線。
パートナー登録企業集積エリア付近。時差出勤の効果が現れている
影響大。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

代継橋交差点は、企業 MAP から見ても、交通量減少の成果が出ている。交差点周辺にパートナー企業が密集しており、交通量データより全路線で減少しており、MAP との整合がとれている交差点。

- 渋滞長も路線②の 8 時台で 19Km/h 以下が発生なし。
路線①、路線③、路線④では、大きな変化はみられず。
 - 交差点が中心部にあり、エリア的で登録企業数が多いにもかかわらず、交通量減→平均速度改善という理想形にならないのは、
 - 右折帯が短い
 - 信号配分が偏っている
 - 橋付近で流入レーンが限定されているこうしたインフラ面の改善要因も考えられる。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

7. 中央街交差点

中央街交差点

■ 対象路線

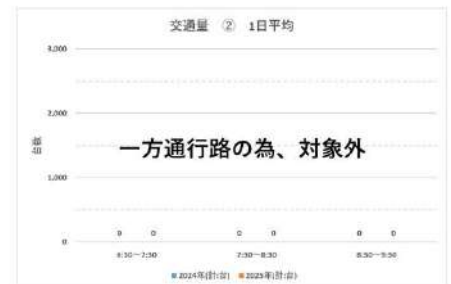
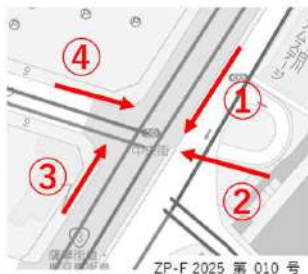
- ①北方面：中央街交差点～大同生命ビル
- ②東方面：一方通行路の為、対象外
- ③南方面：中央街交差点～薩摩街道・鹿児島街道
- ④西方面：中央街交差点～ドノーレ銀座通



■交通量の変化

中央街交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－699 台（－31.0%）大幅減少。国道 3 号線下り路線。

路線②

- 交通量：一方通行路の為、分析対象外。

路線③

- 交通量：－622 台（－31.0%）大幅減少。国道 3 号線上り路線。

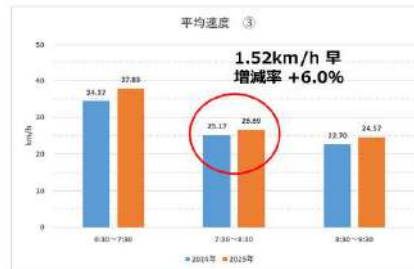
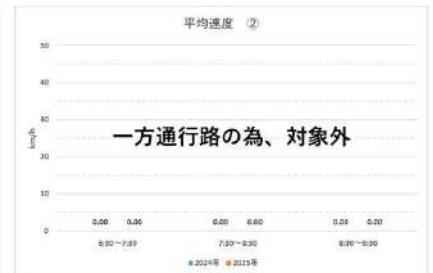
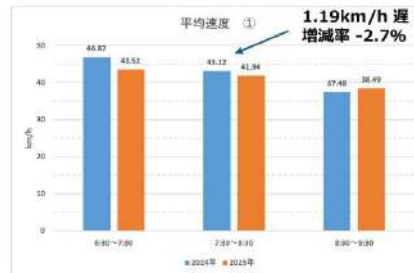
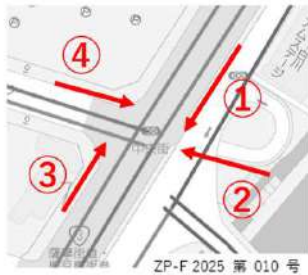
路線④

- 交通量：－57 台（－34.2%）大幅減少。国道 3 号線へ流入する路線。

■ 平均速度の変化

中央街交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2023年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.19 km/h (-2.7%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：一方通行路の為、分析対象外。

路線③

- 平均速度：+1.52 km/h (+6.0%) 若干改善。

路線④

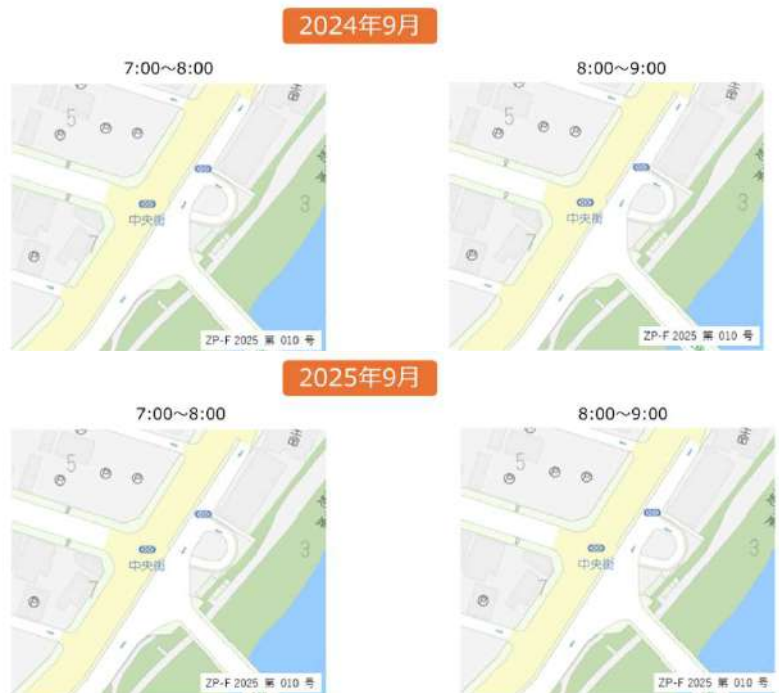
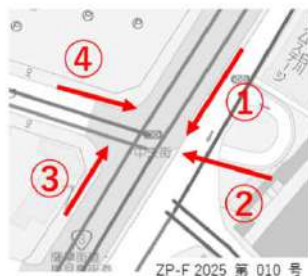
- 平均速度：-5.85 km/h (-44.0%) 大幅低下。

■ 渋滞長の変化

中央街交差点

渋滞長の変化 (平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：一方通行路の為、分析対象外。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

中央街交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、中央街交差点へ侵入する車両
- ②：一方通行路の為、対象外
- ③：南方面から、中央街交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、中央街交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は大幅減少も平均速度は改善なし。
信号時間や歩行者横断などの要因の可能性。

路線②

- ・一方通行路の為、分析対象外。

路線③

- ・交通量減少に比例して平均速度も改善。
時差出勤の一定の効果があり。

路線④

- ・交通量減少、平均速度も大幅に低下。
交差点から国道 3 号線流入時の台数が限定的になっている可能性あり。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

中央街交差点は、MAP より、中央街は熊本市中心部の主要商業エリアに位置し、パートナー登録企業が極めて集積しているゾーン。

- 企業 MAP から見ても、交通量減少の成果が出ている。
中心部エリアを通る勤務者の時差出勤効果がでていると思われる。
全路線で－31% ～ －34%の減少が発生。
 - 平均速度 19Km/h 以下での渋滞長の発生は、データ上で確認されず。
 - 路線③はエリア的で登録企業数が多いため、交通量減少→平均速度改善という理想形になっている交差点。
エリア付近時差出勤企業の、出勤時間やテレワーク率詳細をさらに把握することで、今後の渋滞緩和の参考になる可能性あり。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線③
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

8. 崇城大学専門学校前交差点

崇城大学専門学校前交差点

■対象路線

- ①北方面：崇城大学専門学校前交差点～MY熊本ビル
- ②東方面：崇城大学専門学校前交差点～NCB熊本ビル
- ③南方面：崇城大学専門学校前交差点～熊本フコク生命ビル
- ④西方面：崇城大学専門学校前交差点～NHK熊本放送局



■交通量の変化

崇城大学専門 学校前交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-59 台 (-6.1%) 若干減少。市役所方面からの電車通り路線。

路線②

- 交通量：-31 台 (-37.8%) 大幅減少。銀座通りから電車通りへの路線。

路線③

- 交通量：+105 台 (+18.1%) 増加。辛島町方面からの電車通り路線。

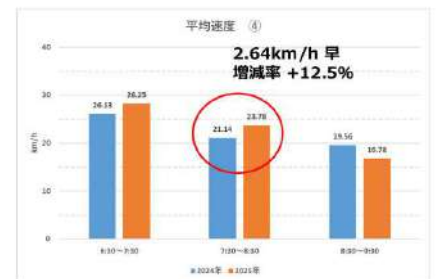
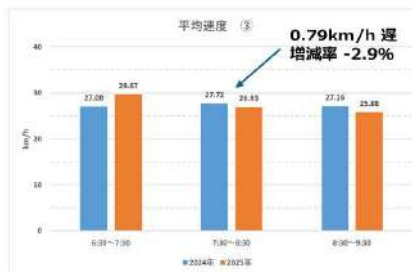
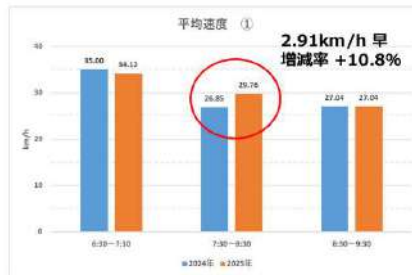
路線④

- 交通量：-46 台 (-14.8%) 減少。市民会館から電車通りへの路線。

■ 平均速度の変化

崇城大学専門 学校前交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+2.91 km/h (+10.8%) 大幅改善。

路線②

- 平均速度：+0.56 km/h (+6.4%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-0.79 km/h (-2.9%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+2.64 km/h (+12.5%) 大幅改善。

■ 渋滞長の変化

崇城大学専門 学校前交差点

渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

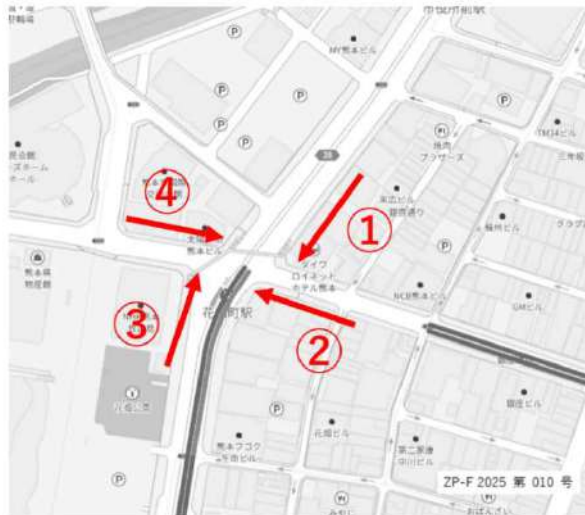
- ・ 渋滞長：7-8 時は変化なし、8-9 時に約 95m の短い渋滞が新規出現。(全体的影響は限定的と思われる。)

■全路線の傾向・効果分析

崇城大学専門学校前交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、崇城大学専門学校前交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、崇城大学専門学校前交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、崇城大学専門学校前交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、崇城大学専門学校前交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量減少＋平均速度改善。平均速度は約 3km ほど良化。

路線②

- ・交通量率は大幅減だが、交通量が多いエリアではないため、平均速度は若干改善。時間帯的に市電・バス等の本数も多い影響を受けている可能性あり。

路線③

- ・交通量増で平均速度もわずかに低下。公共交通機関（市電・バス）の影響を受けて、右折・左折等で停止回数が増えた可能性。

路線④

- ・交通量減少＋平均速度改善。ピークタイムの効果が現れた路線。8-9 時に局所的渋滞が一過性と思われ平均速度の改善に影響を与えるほどではない。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

崇城大学専門学校交差点は、MAP 上パートナー登録企業が極めて集積しているエリア。

- 企業 MAP から見ても、交通量減少と平均速度改善の成果が出ている。
中心部エリア勤務者の時差出勤効果がでていると思われる。
 - 渋滞長も一部路線で現定的に発現しているが、平均速度改善に影響を与えるまでには、至っていない。
 - エリア的にパートナー登録企業数が多く、交通量減少→平均速度改善という理想形になっている交差点。
エリア付近時差出勤企業の、出勤時間やテレワーク率詳細をさらに把握することで、今後の渋滞緩和の参考になる可能性あり。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線②、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：なし
 - 効果がでなかった（悪化）：路線③
-

9. 浄行寺交差点

浄行寺交差点

■ 対象路線

- ①北方面：浄行寺交差点～スクエア浄行寺
- ②東方面：浄行寺交差点～妙体寺町
- ③南方面：浄行寺交差点～浄行寺
- ④西方面：浄行寺交差点～堤齒科医院



■交通量の変化

浄行寺交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1ヵ月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-1,016 台 (-36.8%) 大幅減少。国道3号線の下り路線。

路線②

- 交通量：-211 台 (-22.8%) 減少。子飼橋方面からの旧57号線。

路線③

- 交通量：-255 台 (-11.8%) 減少。国道3号線の上り路線。

路線④

- 交通量：-115 台 (-35.5%) 大幅減少。
坪井川・熊本電鉄方面から国道3号線への路線。

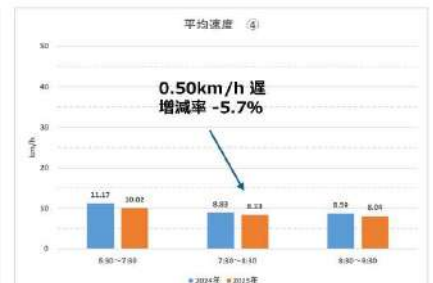
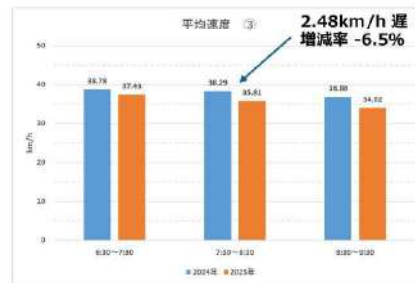
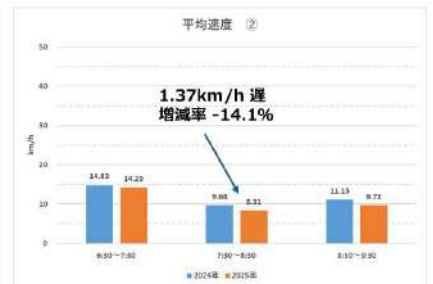
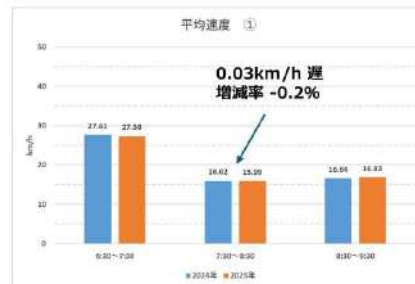
■ 平均速度の変化

浄行寺交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.03 km/h (-0.2%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-1.37 km/h (-14.1%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-2.48 km/h (-6.5%) 大幅低下。

路線④

- 平均速度：-0.50 km/h (-5.7%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

浄行寺交差点

渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも前年からの変化なし。
(7-8 時 420m→420m) (8-9 時 1,400m→1,400m)

路線②

- 渋滞長：7-8 時は変化なし。(330m→330m)
8-9 時は約 95m 渋滞悪化。(330m→425m)

路線③

- 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

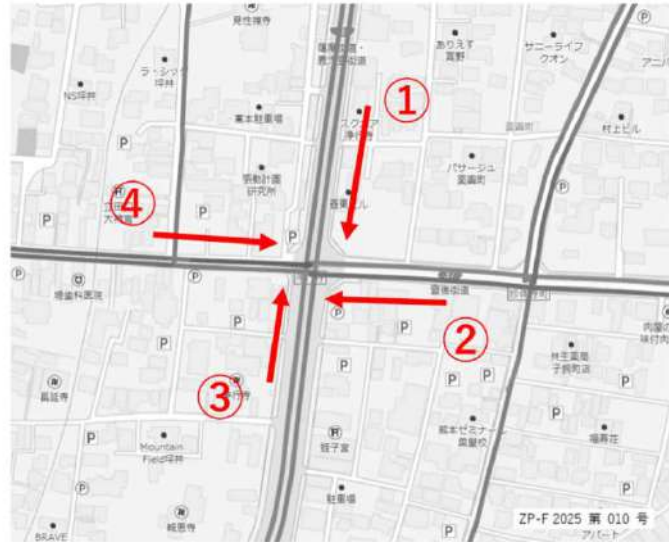
- 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

浄行寺交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、浄行寺交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、浄行寺交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、浄行寺交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、浄行寺交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は大きく減少したが、平均速度はほぼ変化なし。信号時間／右折滞留／横断交通などの影響の可能性があり、交通量減少の体感改善に転化できていない。

路線②

- ・交通量減でも平均速度悪化。右折比率や歩行者等の影響が時差効果を吸収の可能性。

路線③

- ・交通量減に対し平均速度低下。路線①と同様の状況。

路線④

- ・交通量減に対し平均速度改善なし。1車線のため、国道3号線への流出に課題あり。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

浄行寺交差点は、国道 3 号線と、菊陽方面から中心部への交通量非常に多い交差点のひとつ。

- 企業 MAP から見ても、交通量減少については、中心部エリア勤務者の時差出勤効果がでていいると思われる。
 - 渋滞長は、一部路線で現定的に変わらず発現しており、菊陽方面からの路線で、若干渋滞が伸びている傾向が見られる。
 - パートナー登録企業への方面の車両が多く、交通量減少はデータ上出ているが、平均速度改善までは至っていない。
時差出勤企業の、出勤時間やテレワーク率詳細をさらに把握することで、今後の渋滞緩和の参考になる可能性あり。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

10. 明午橋通り交差点

明午橋通り 交差点

■ 対象路線

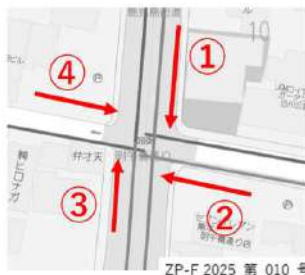
- ①北方面：明午橋通り交差点～田上ビル
- ②東方面：明午橋通り交差点～グランディア白川公園
- ③南方面：明午橋通り交差点～シーフラット
- ④西方面：一方通行路の為、対象外



■交通量の変化

明午橋通り 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－999 台（－30.2%）大幅減少。国道3号線の下り路線。

路線②

- 交通量：－235 台（－23.9%）減少。
明午橋から国道3号線方面への路線。

路線③

- 交通量：－462 台（－23.8%）減少。国道3号線の上り路線。

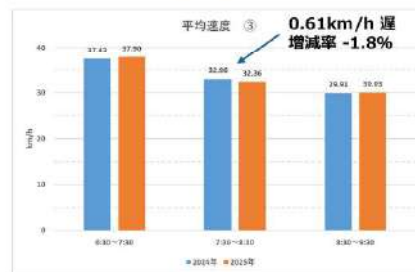
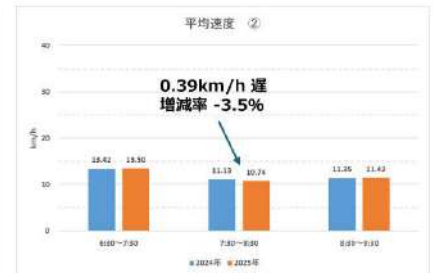
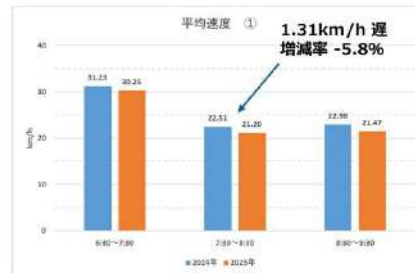
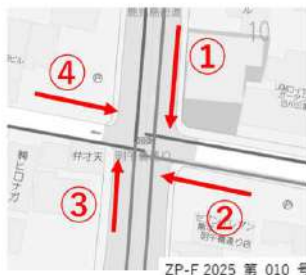
路線④

- 交通量：一方通行路の為、分析対象外。

■ 平均速度の変化

明午橋通り 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.31 km/h (-5.8%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.39 km/h (-3.5%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-0.61 km/h (-1.8%) 若干低下。

路線④

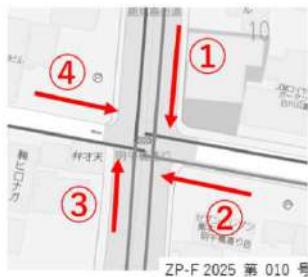
- 平均速度：一方通行路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

明午橋通り 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 渋滞なし) (8-9 時 290m→290m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(140m→140m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：一方通行路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

明午橋通り 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、明午橋通り交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、明午橋通り交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、明午橋通り交差点へ侵入する車両
- ④：一方通行路の為、対象外



路線①

- ・交通量大幅減でも平均速度は改善に至らず。浄行寺交差点から中心部方面の路線。同様の傾向。

路線②

- ・交通量減でも平均速度改善には至らず。国道3号線への流入が、右折・左折車両・信号時間影響の可能性あり。

路線③

- ・路線①同様国道3号線の上り路線。交通量は大幅減でも、平均速度は微妙に悪化のため、体感的な改善までには至っていない可能性あり。

路線④

- ・一方通行路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

明午橋交差点は、国道 3 号線の上下線と、産業道路方面から中心部への交通量が非常に多い交差点。

- 企業 MAP から見ても、交通量減少については、中心部エリア勤務者の時差出勤効果がでていいると思われる。
 - 渋滞長は、一部路線で現定的な傾向が変わらず見られる。
 - 路線①、路線②はパートナー登録企業への方面の車両が多く、交通量減少はデータ上出ているが、平均速度改善までは至っていない。
時差出勤企業の、出勤時間やテレワーク率詳細をさらに把握することで、今後の渋滞緩和の参考になる可能性あり。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

1 1. 新町 2 丁目交差点

新町2丁目 交差点

■ 対象路線

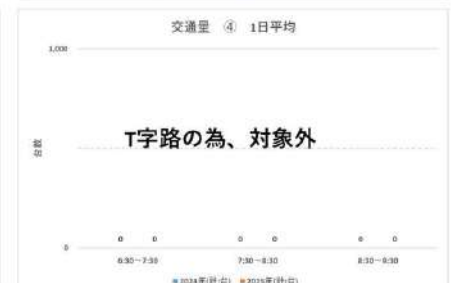
- ①北方面：新町2丁目交差点～熊本中央郵便局
- ②東方面：新町2丁目交差点～レジディア熊本辛島
- ③南方面：規定外道路の為、対象外
- ④西方面：T字路の為、対象外



■交通量の変化

新町2丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－29台（－3.9%）若干減少。福田病院から船場橋方面への路線。

路線②

- 交通量：－12台（－2.6%）若干減少。辛島町方面から船場橋への路線。

路線③

- 交通量：規定外道路の為、分析対象外。

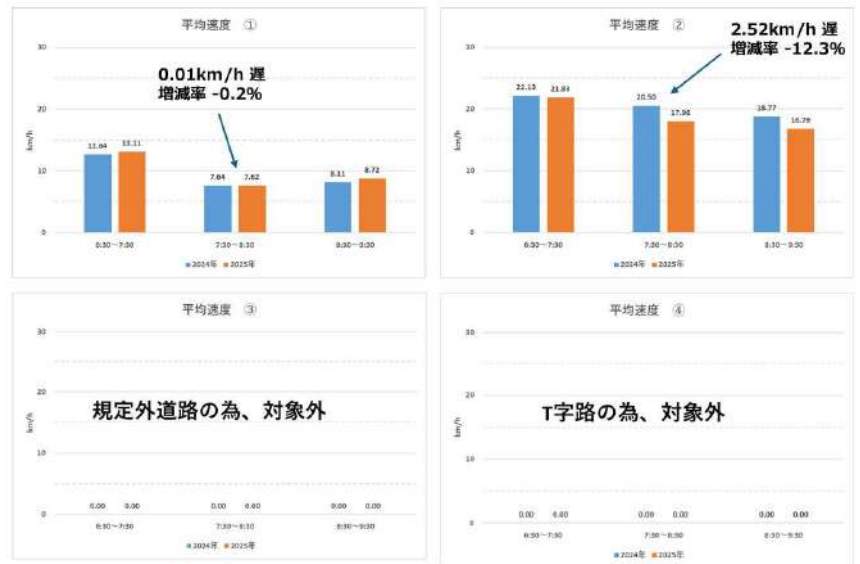
路線④

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

■ 平均速度の変化

新町2丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.01 km/h (-0.2%) 実質変化なし。

路線②

- 平均速度：-2.52 km/h (-12.3%) 低下。

路線③

- 平均速度：規定外道路の為、分析対象外。

路線④

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

新町2丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時：90m → 160m (70m悪化)。
8-9 時：440m → 490m (50m悪化)。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では 75m増加 (0m→75m)。
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし (75m→75m)。

路線③

- ・ 渋滞長：規定外道路の為、分析対象外。

路線④

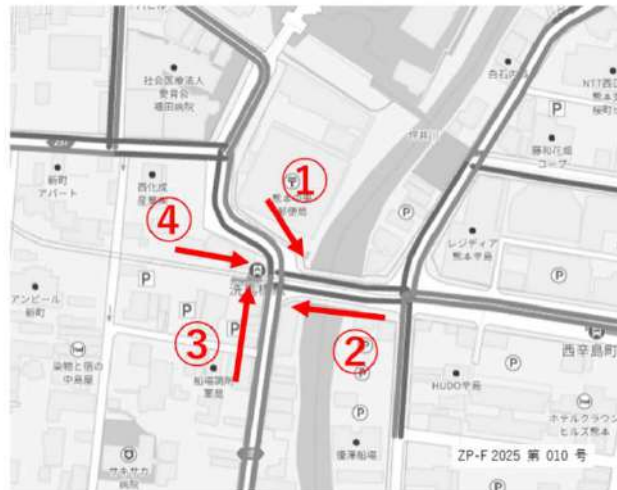
- ・ 渋滞長：T 字路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

新町2丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、新町2丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、新町2丁目交差点へ侵入する車両
- ③：規定外道路の為、対象外
- ④：T字路の為、対象外



路線①

- ・交通量若干減少も平均速度は変化なし。渋滞長が悪化傾向。
→中心部方面への路線でパートナー登録企業が多い方向への路線。
熊本市電・信号影響の可能性あり。

路線②

- ・交通量は若干減少。平均速度は悪化傾向・渋滞長は前年と変わらず。
→交差点容量不足（歩行者横断・右折干渉）が時差出勤効果を吸収している
可能性あり。

路線③

- ・規定外道路の為、分析対象外。

路線④

- ・T字路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

新町 2 丁目交差点は、熊本市中心部の西側に位置し、MAP 上はパートナー企業が非常に高い中心部エリアに含まれる。

- 企業 MAP から見ても、交通量はそこまで多くないものの交通量減少については、中心部エリア勤務者の時差出勤効果がでていると思われる。
 - 渋滞長は、中心部方面路線で変わらず見られ、若干悪化傾向。
 - 路線①はパートナー登録企業方面への車両が多く、交通量微減はデータ上出ているが、平均速度改善までは至っていない。
時差出勤企業の、出勤時間やテレワーク率詳細をさらに把握することで、今後の渋滞緩和の参考になる可能性あり。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

1 2. 熊本市消防局前交差点

熊本市消防局前 交差点

■ 対象路線

- ①北方面：熊本市消防局前交差点～エスペランサ新屋敷
- ②東方面：熊本市消防局前交差点～コーワ新屋敷マンション
- ③南方面：熊本市消防局前交差点～松本ビル
- ④西方面：熊本市消防局前交差点～新屋敷津田歯科



■交通量の変化

熊本市消防局前 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-176台(-26.1%)減少。明午橋方面から産業道路への路線。

路線②

- 交通量：-143台(-6.8%)若干減少。市内中心部方面への産業道路。

路線③

- 交通量：-125台(-24.5%)減少。
市立図書館方面から産業道路への路線。

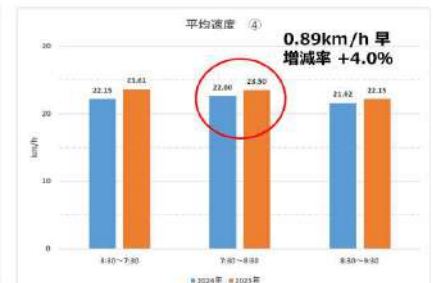
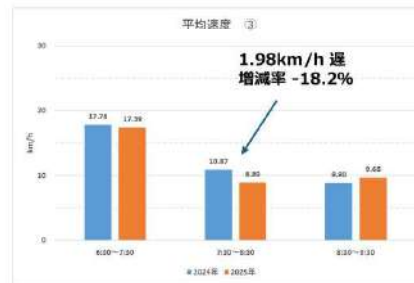
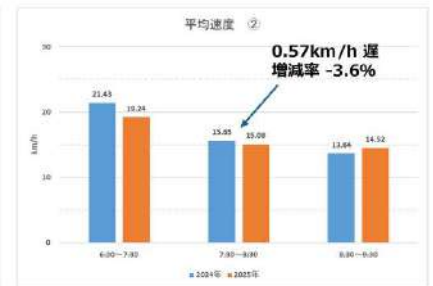
路線④

- 交通量：-329台(-25.1%)減少。
国道57号線・東バイパス方面への産業道路。

■ 平均速度の変化

熊本市消防局前 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.73 km/h (+5.9%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：-0.57 km/h (-3.6%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-1.98 km/h (-18.2%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+0.89 km/h (+4.0%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

熊本市消防局前 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも前年から変化なし。(165m→165m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

熊本市消防局前 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、熊本市消防局前交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、熊本市消防局前交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、熊本市消防局前交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、熊本市消防局前交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量減＋平均速度も若干改善。交差点全体での課題はあるが、時差出勤の一定の効果ありの路線。

路線②

- ・交通量減少も平均速度改善には至らず。明午橋方面への右折と中心部方面への車両交差点処理能力として、右折比率・歩行者影響の可能性あり。

路線③

- ・交通量減少も平均速度改善には至らず。産業道路右折・左折の流れの影響（歩行者・自転車）が強い路線。

路線④

- ・交通量減少に応じて平均速度も若干改善。ただ、体感的な変化までは可能性が低いと思われる。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

熊本市消防局前交差点は、産業道路上下線ともに交通量が多く、通勤時間帯は高校生等の自転車が多い交差点。

- 路線①、路線②はパートナー企業への出勤路線にあたり、路線③、路線④は国道 57 号線・菊陽・大津方面の車両も多い。各路線ともに、交通量は減少傾向で、また路線①、路線④は平均速度も改善し時差出勤における一定の効果がでていると思われる
 - 渋滞長は、中心部方面路線で変わらず見られ、変化なし。
 - 路線②、路線③は交通量減少はデータ上出ているが、平均速度改善までは至っていない。時差出勤企業の、出勤時間やテレワーク率詳細をさらに把握することで、今後の渋滞緩和の参考になる可能性あり。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

1 3. 大江渡鹿交差点

大江渡鹿 交差点

■ 対象路線

- ①北方面：大江渡鹿交差点～オーヴィジョン新屋敷
- ②東方面：大江渡鹿交差点～シティライフ大江
- ③南方面：大江渡鹿交差点～熊本第二合同庁舎
- ④西方面：大江渡鹿交差点～内田ビル



■交通量の変化

大江渡鹿 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－315 台（－27.9%）減少。子飼橋方面から産業道路への路線。

路線②

- 交通量：－160 台（－6.4%）若干減少。市内中心部方面への産業道路。

路線③

- 交通量：－241 台（－26.4%）減少。
県立劇場方面から産業道路への路線。

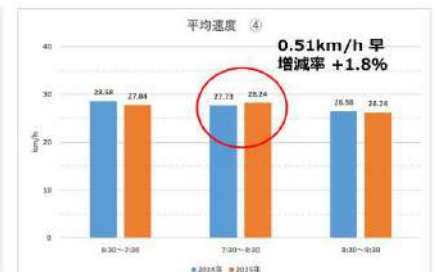
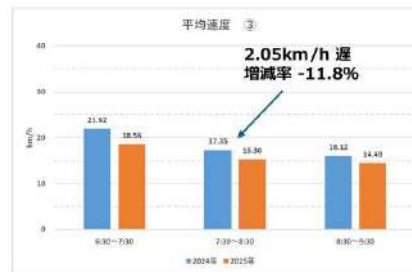
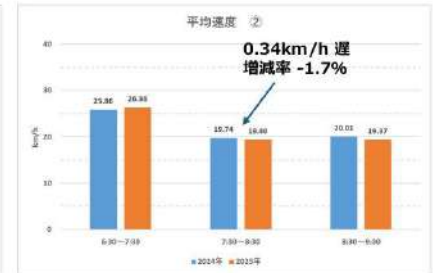
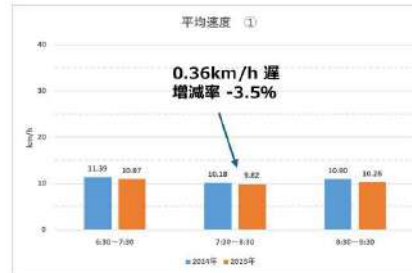
路線④

- 交通量：－196 台（－14.0%）減少。
国道57号線・東バイパス方面への産業道路。

■ 平均速度の変化

大江渡鹿 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.36km/h (-3.5%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.34km/h (-1.7%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-2.05km/h (-11.8%) 低下。

路線④

- 平均速度：+0.51km/h (+1.8%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

大江渡鹿 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月



8:00~9:00



2025年9月



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時 約 90m→約 90m、前年から変化なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0→115m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(115→115m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時 145m→145m、前年から変化なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

大江渡鹿 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、大江渡鹿交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、大江渡鹿交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、大江渡鹿交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、大江渡鹿交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は減少するも渋滞長は不変で平均速度はわずかに低下。ピーク域では信号サイクルや交差点処理能力が支配的で、交通量減がそのまま混雑緩和に転化していない可能性あり。

路線②

- ・交通量は若干減少、ピークタイムの渋滞長は変化なし。時差出勤の影響は一定の効果あり。平均速度は右折・左折・信号時間等の可能性あり。

路線③

- ・交通量は減っているのに平均速度が約－2 km低下、渋滞長は変化なし。流入のタイミングや交差点直近の滞留増（停止回数等）が影響の可能性。平均速度は信号待ち増で悪化したと推測。

路線④

- ・ピークタイムの交通量減少＋平均速度もわずかに改善。渋滞長は変わらず。ピーク後の 8 時 30 分～ への分散傾向が現れた路線。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

大江渡鹿交差点は、産業道路と周辺に学校等も多く、通勤時間帯は高校生等の自転車が多い交差点。

- 路線①、路線②、路線③は中心部方面へのパートナー企業への出勤路線にあたり、路線④は国道 57 号線・菊陽・大津方面の車両も多い。各路線ともに、交通量は減少傾向で、路線④は平均速度も改善し時差出勤における一定の効果がでていいると思われる
 - 渋滞長の距離は、各路線データ上では変化なし。
 - 路線①、路線②、路線③、交通量減少はデータ上出ているが、平均速度改善までは至っていない。時差出勤企業の、出勤時間やテレワーク率詳細をさらに把握することで、今後の渋滞緩和の参考になる可能性あり。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

1 4. 迎町交差点

迎町交差点

■ 対象路線

- ①北方面：迎町交差点～FRAISE HONJO
- ②東方面：迎町交差点～市立本荘保育園
- ③南方面：迎町交差点～平安祭典熊本中央会館
- ④西方面：迎町交差点～おおしまビル



■交通量の変化

迎町交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-261台(-24.1%)減少。
長六橋方面からの国道3号線の下り路線。

路線②

- 交通量：-46台(-7.2%)若干減少。
地域医療センター方面からの産業道路。

路線③

- 交通量：-145台(-9.7%)若干減少。
世安町方面からの国道3号線の上り路線。

路線④

- 交通量：-123台(-12.9%)減少。熊本駅方面からの産業道路。

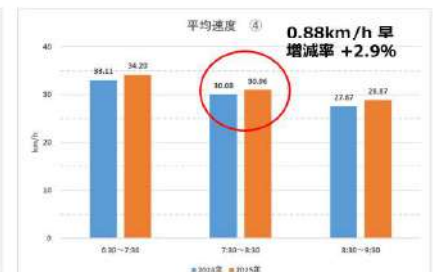
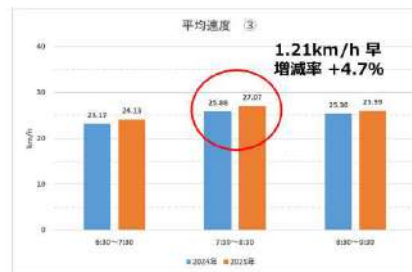
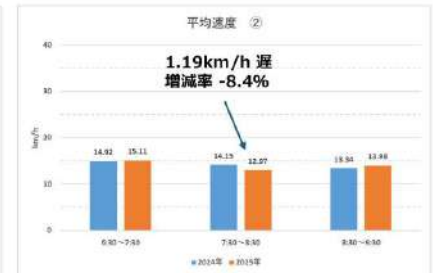
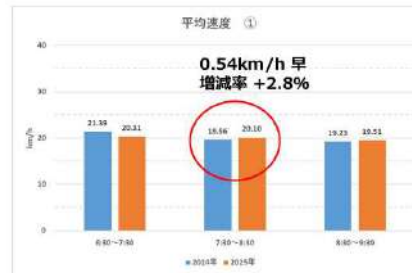
■ 平均速度の変化

迎町交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.54 km/h (+2.8%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：-1.19 km/h (-8.4%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+1.21 km/h (+4.7%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：+0.88 km/h (+2.9%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

迎町交差点

渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(85m→85m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(90m→90m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(240m→240m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時/8-9 時 110m→110m、前年から変化なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(70→70m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では 60m増加。(70→130m)

■全路線の傾向・効果分析

迎町交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、迎町交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、迎町交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、迎町交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、迎町交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量減に伴い平均速度は若干改善。渋滞長は変化なし。時差出勤の一定の効果あり。

路線②

- ・交通量は若干減少も平均速度は低下、渋滞長は変化なし。歩行者・自転車・右折左折要因の可能性。

路線③

- ・交通量減少＋平均速度改善の路線。ただし滞留長は変化なし。中心部方面の交通量が減少したと思われる。

路線④

- ・ピークタイムの交通量減少＋平均速度も若干改善。ただ、渋滞長は、8 時台が伸長した傾向。時差出勤が分散したと推測。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

迎町交差点は、産業道路と国道 3 号線が交わる、交通量が多い交差点。

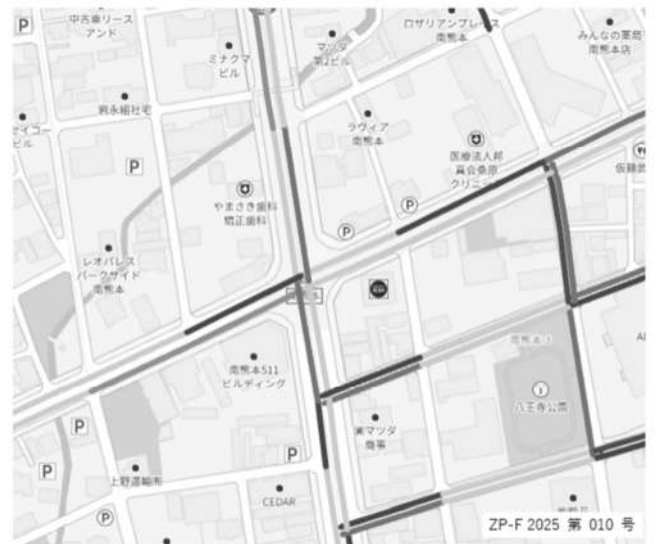
- 路線③、路線④は中心部方面へのパートナー企業への出勤路線にあたり、路線①は、世安・国道 57 号線方面の車両も多い。各路線ともに、交通量は減少傾向で、路線①、路線④は平均速度も改善し時差出勤における一定の効果がでていいると思われる
 - 渋滞長の距離は、各路線データ上では大きな変化は現れていない。
 - 路線①、路線④は交通量減少と平均速度改善があり、データ上では時差出勤効果が現れた路線。時差出勤企業の、出勤時間やテレワーク率詳細をさらに調査することで、今後の渋滞緩和の参考になる可能性がある交差点。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

15. 南熊本交差点

南熊本交差点

■ 対象路線

- ①北方面：南熊本交差点～やまさき歯科矯正歯科
- ②東方面：南熊本交差点～医療法人保険施設南楓苑
- ③南方面：南熊本交差点～(有)マツダ商事
- ④西方面：南熊本交差点～南熊本511ビルディング



■交通量の変化

南熊本交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-269台(-26.7%)減少。
地域医療センター方面からの国道266号線。

路線②

- 交通量：-307台(-16.3%)減少。電車通り方面から国道3号線方面への国道266号線(白山通り)。

路線③

- 交通量：-152台(-19.9%)減少。JR南熊本駅方面からの路線。

路線④

- 交通量：-356台(-20.8%)減少。国道3号線方面から電車通り方面への国道266号線(白山通り)。

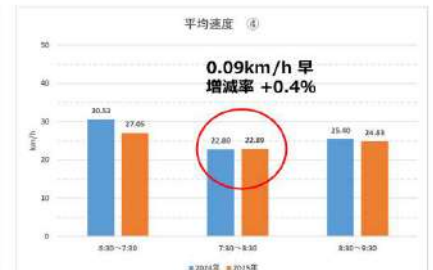
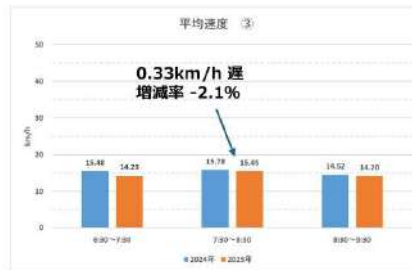
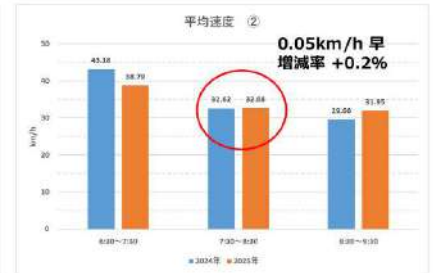
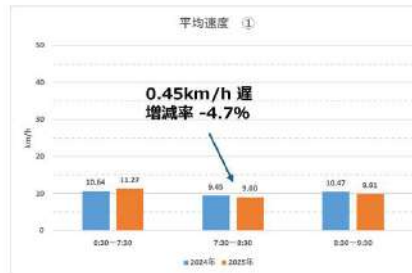
■ 平均速度の変化

南熊本交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.45 km/h (-4.7%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.05 km/h (+0.2%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-0.33 km/h (-2.1%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+0.09 km/h (+0.4%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

南熊本交差点

渋滞長の変化 (平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時 90m→90m／8-9 時 90m→90m、前年から変化なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時 70m→70m／
8-9 時 105m→105m、前年から変化なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

南熊本交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、南熊本交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、南熊本交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、南熊本交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、南熊本交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は減少も、平均速度は若干悪化。平均速度は低下・信号時間・右折滞留・横断などの要因の可能性。

路線②

- ・交通量減少し、平均速度が若干ではあるが改善傾向。中心部方面への交通量減少影響の可能性。

路線③

- ・交通量減少も平均速度改善はみられず。渋滞長も前年同様。白山通りへの流入混雑が推測される。

路線④

- ・交通量減少→平均速度若干改善。時差出勤の一定の効果あり。
19km/h 以下の渋滞はみられず。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

南熊本交差点は、中心部方面からと白山通りが交わる、交通量が多い交差点。

- 路線②、路線④の白山通りで、交通量減少＋平均速度改善の傾向。
中心部方面パートナー企業への出勤路線にあたるため、時差出勤の一定の効果が現れている。路線①、路線③でも交通量は減少。しかし、平均速度の改善までは至らず。
 - 渋滞長の距離は、各路線データ上では大きな変化は現れていない。
 - 路線②、路線④は交通量減少と平均速度改善とはデータ上では、
時差出勤効果が現れた路線のため、時差出勤企業の、出勤時間やテレワーク率詳細をさらに調査することで、今後の渋滞緩和の参考になる可能性がある交差点。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

16. 本莊5丁目交差点

本莊5丁目
交差点

■ 対象路線

- ①北方面：本荘5丁目交差点～医療法人杉村会杉村病院
- ②東方面：本荘5丁目交差点～熊本市医師会看護専門学校
- ③南方面：本荘5丁目交差点～(有)北川不動産
- ④西方面：本荘5丁目交差点～そうごう薬局熊本中央店



■交通量の変化

本荘5丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出しております。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－256 台（－17.6%）減少。
代継橋方面からJR南熊本駅方面への国道266号線。

路線②

- 交通量：－121 台（－11.2%）減少。
電車通り方面から熊本駅方面への産業道路。

路線③

- 交通量：－221 台（－16.8%）減少。
JR南熊本駅方面から代継橋方面への国道266号線。

路線④

- 交通量：－318 台（－24.1%）減少。
熊本駅方面から電車通り方面への産業道路。

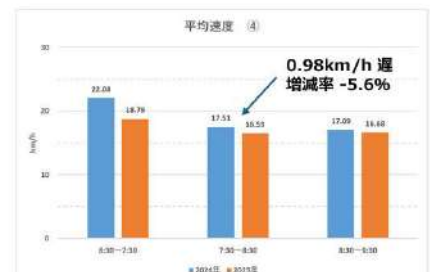
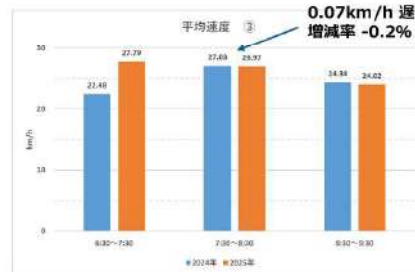
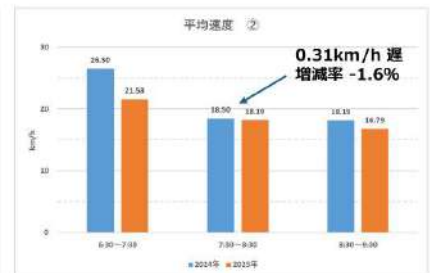
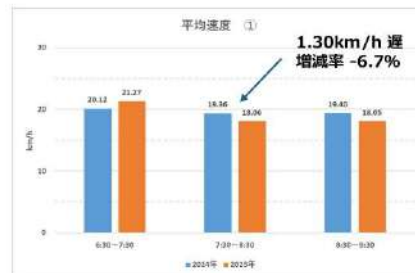
■ 平均速度の変化

本荘5丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.30 km/h (-6.7%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.31 km/h (-1.6%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-0.07 km/h (-0.2%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：-0.98 km/h (-5.6%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

本荘5丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時 125m→125m 前年から変化なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時 105m→105m 前年から変化なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時 115m→115m 前年から変化なし。

■全路線の傾向・効果分析

本荘5丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、本荘5丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、本荘5丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、本荘5丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、本荘5丁目交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は減少したが、平均速度は改善せず。ピーク混雑（渋滞長）は変化なし。産業道路への右折・左折車影響の流れが影響の可能性。

路線②

- ・交通量は減少も平均速度改善には至らず。中心部方面への迂回路はあまりなく、渋滞長も変化なし。

路線③

- ・交通量減少も平均速度はほぼ変化なし。ボトルネックは産業道路への信号サイクル/右左折比率の影響の可能性。

路線④

- ・交通量減少、平均速度は低下し、時差出勤の一部効果が現れた交差点。交通量は減少したものの、平均速度の改善には至らなかった。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

本荘 5 丁目交差点は、中心部方面からと産業道路が交わる、交通量が多い交差点。

- 路線①、路線②、路線③、路線④で交通量は減少。しかし、平均速度の改善までは至らず。交差点状況の更なる検証分析が必要かと思われる。
 - 渋滞長の距離は、各路線データ上では大きな変化は現れていない。
 - いずれの路線においても交通量は減少したため、時差出勤効果が一部では現れた路線であるといえる。時差出勤企業の、出勤時間やテレワーク率詳細をさらに調査することで、今後の渋滞緩和の参考になる可能性がある交差点。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

17. 世安交差点

世安交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：世安交差点～野田市電子
- ② 東方面：世安交差点～DCMペット&グリーン本店
- ③ 南方面：世安交差点～クイール世安
- ④ 西方面：世安交差点～晃和ビル



■交通量の変化

世安交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-224 台 (-19.6%) 減少。国道3号線の下り路線。

路線②

- 交通量：-108 台 (-11.2%) 減少。
白山通り(本荘・琴平)方面から国道3号線への路線。

路線③

- 交通量：-199 台 (-11.0%) 減少。国道3号線の上り路線。

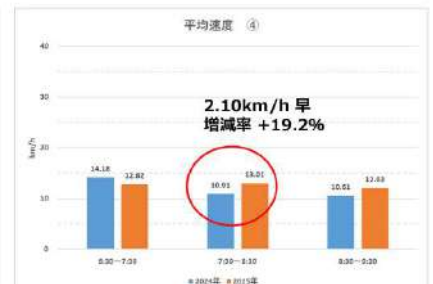
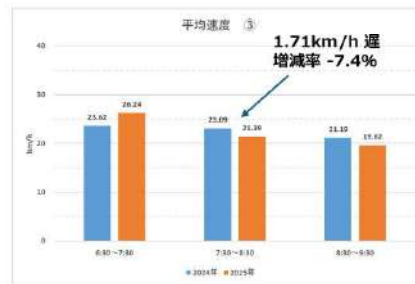
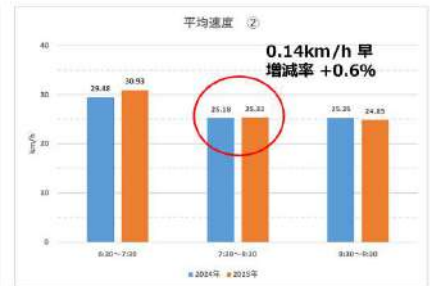
路線④

- 交通量：-256 台 (-33.0%) 大幅減少。
田崎・二本木方面から国道3号線への路線。

■ 平均速度の変化

世安交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2023年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.94 km/h (-2.7%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.14 km/h (+0.6%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-1.71 km/h (-7.4%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+2.10 km/h (+19.2%) 改善。

■ 渋滞長の変化

世安交差点

渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時 160m→160m 前年から変化なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時 前年から変化なし（渋滞発生なし）。
8-9 時 0m→135m 渋滞長が新たに発現。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時 320m→320m 前年から変化なし。

■全路線の傾向・効果分析

世安交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、世安交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、世安交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、世安交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、世安交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は減少するも、平均速度はやや悪化。交差点右左折比率影響か、流入減少がピークタイム緩和までには直結せず。

路線②

- ・交通量減少し平均速度も改善し、時差出勤の一定の効果が現れた交差点。交差点付近白山通りの流れが若干スムーズになった可能性。

路線③

- ・交通量減少、平均速度は若干悪化傾向。交差点進入タイミングの偏りや右左折構成の影響で停車回数増加が推測される。

路線④

- ・ピークタイムの交通量が減少し、平均速度も 2km/h 以上も改善。8 時台の平均速度も改善しており、時差出勤の分散化効果が現れている路線。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

世安交差点は、中心部方面からと産業道路が交わる、交通量が多い交差点。

- 路線④で、交通量減少＋平均速度改善の傾向が出ており、中心部方面パートナー企業への出勤路線にあたるため、時差出勤の一定の効果が現れている。路線②も交通量は減少と平均速度改善。
 - 渋滞長においては、路線③で平均速度 19km/h 以下が新たに発生しているため、交差点からの各方面終点の細かい分析が重要となる。
 - 路線④で、ピークタイム時での大きな効果がでているため、時差出勤企業の、出勤時間やテレワーク率詳細をさらに調査することで、今後の渋滞緩和の参考になる可能性の交差点。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

18. 田迎6丁目交差点

田迎6丁目 交差点

■ 対象路線

- ①北方面：田迎6丁目交差点～てらしま歯科医院
- ②東方面：田迎6丁目交差点～まるみつ浜線店
- ③南方面：田迎6丁目交差点～ハッピー保育園
- ④西方面：田迎6丁目交差点～なかの耳鼻咽喉科



■交通量の変化

田迎6丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－163台（－13.9%）減少。白山通り方面から田井島方面への国道266号線（浜線バイパス）。

路線②

- 交通量：－53台（－30.5%）大幅減少。出水・長溝住宅街から国道266号線（浜線バイパス）への路線。

路線③

- 交通量：－507台（－36.8%）大幅減少。田井島方面から白山通り方面への国道266号線（浜線バイパス）。

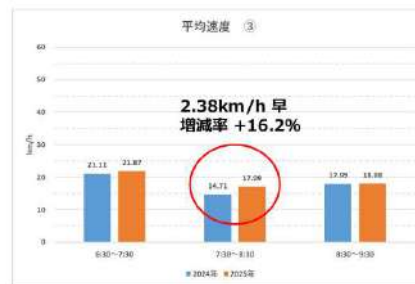
路線④

- 交通量：－103台（－10.8%）減少。平成けやき通り方面から国道266号線（浜線バイパス）への路線。

■ 平均速度の変化

田迎6丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.95 km/h (+7.5%) 改善。

路線②

- 平均速度：+7.55 km/h (+22.8%) 大幅改善。

路線③

- 平均速度：+2.38 km/h (+16.2%) 改善。

路線④

- 平均速度：+0.52 km/h (+2.2%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

田迎6丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時 195m→195m 前年から変化なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時 445m→445m 前年から変化なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時 145m→145m 前年から変化なし。

■全路線の傾向・効果分析

田迎6丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、田迎6丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、田迎6丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、田迎6丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、田迎6丁目交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量減少＋平均速度も改善。渋滞長はデータ上変わらずも一定の効果はあり。

路線②

- ・交通量減少し平均速度は 7km/h 以上大幅改善。住宅街からの1車線の道路ではあるが、周辺住民の出勤時間変更またはテレワーク等の実施影響があったと思われる。

路線③

- ・交通量は大幅減少し平均速度 2km/h 以上改善。渋滞長の変化はないが、体感的にも、改善できていると思われる。

路線④

- ・交通量は減少し、平均速度も若干改善。交差点全体で減少傾向のため、交通量に比例して、渋滞緩和影響を受けている。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

田迎6丁目交差点は、嘉島エリアからの中心部へ方面への車両が多く、八王寺通りと交わる、交通量が多い交差点。

- 本交差点では、全路線で、交通量減少＋平均速度改善の傾向が出ており、中心部方面パートナー企業への出勤路線にあたる、路線②、路線③、路線④で時差出勤における一定の効果が現れている。路線①も交通量は減少と平均速度改善。
 - 渋滞長においては、データ上では、変化はないものの、平均速度の向上傾向から、良化傾向と推測される。
 - 路線②は、1車線のため改善比率が高めになっているが、通勤路として利用される方が、ピークタイムを避けた、出勤時間やテレワークの実施等の可能性が高い路線。今後も継続的調査をすることで、今後の渋滞緩和の参考になる交差点のひとつ。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線②、路線③、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：なし
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

19. 白山交差点

白山交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：白山交差点～藤岡ビル
- ② 東方面：白山交差点～ノーブル水前寺
- ③ 南方面：白山交差点～イケフジビル
- ④ 西方面：白山交差点～メディカル・リハビリホームグランド水前寺



■交通量の変化

白山交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－602 台（－31.4%）大幅減少。
市内中心部から健軍方面への電車通り路線。

路線②

- 交通量：－395 台（－31.4%）大幅減少。
県立劇場通り方面から電車通りへの路線。

路線③

- 交通量：－191 台（－5.4%）若干減少。
健軍方面から市内中心部への電車通り路線。

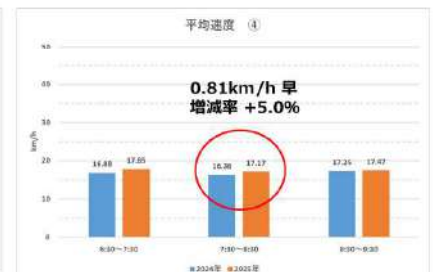
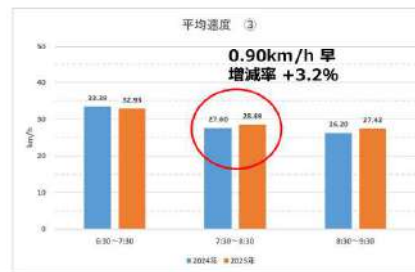
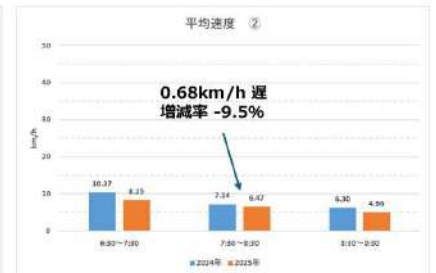
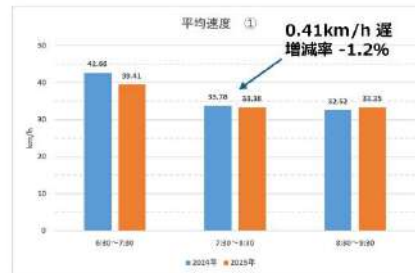
路線④

- 交通量：－141 台（－12.3%）減少。
白山通り方面から電車通りへの路線。

■ 平均速度の変化

白山交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.41 km/h (-1.2%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.68 km/h (-9.5%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+0.90 km/h (+3.2%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：+0.81 km/h (+5.0%) 若干改善。

■渋滞長の変化

白山交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- 渋滞長：7-8 時 0m→225m 8-9 時は変化なし。(225m→225m)

路線②

- 渋滞長：7-8 時 変化なし。(115m→115m)
8-9 時 115m→185mへ伸長。(70m悪化)

路線③

- 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- 渋滞長：7-8 時 変化なし。(320m→320m)
8-9 時 320m→540mへ伸長。(220m悪化)

■全路線の傾向・効果分析

白山交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、白山交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、白山交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、白山交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、白山交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は大幅減少も平均速度は改善せず。また、7ー8 時台の渋滞長が発現。30km/以上の速度はでているものの、右折・左折での停止要因の可能性あり。

路線②

- ・大幅な交通量減少も平均速度はやや悪化。市電横断や右折時の流れがそこまで変化ない可能性あり。車両停止回数が平均速度を若干下げた可能性あり。

路線③

- ・交通量は若干減少し平均速度も若干改善傾向。市内中心部方面路線のため時差出勤の一定の成果の表れの可能性。

路線④

- ・交通量減少に伴い平均速度も改善。ただし交差点の処理能力が課題か、8 時台の渋滞長が伸長傾向。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

白山交差点は、市内中心部や熊本県庁方面への車両が多く、熊本市電と交わる、交通量が多い交差点。

- 本交差点では、路線③、路線④で交通量減少＋平均速度改善の傾向が出ており、中心部方面パートナー企業への出勤路線にあたる。渋滞長は 7 時台は伸長も 8 時台でやや削減傾向。路線③では時差出勤における一定の効果が現れている。路線④も交通量は減少と平均速度改善。
 - 渋滞長においては、路線④でデータ上は伸長しているが、平均速度は改善しているため、交差点で出入の時間が掛かっている可能性あり。
 - 路線①は、右折車両（市電横断）の影響の可能性あり。
東部方面のパートナー企業を更に増やしていくことで、時差出勤・テレワーク実施が増えると思われる。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線③、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①。路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

20. 水前寺駅入口交差点

水前寺駅 入口交差点

■対象路線

- ①北方面：水前寺駅入口交差点～イケフジビル
- ②東方面：水前寺駅入口交差点～フェリーチェ新水前寺
- ③南方面：水前寺駅入口交差点～松永歯科医院
- ④西方面：水前寺駅入口交差点～グランドール国府



■交通量の変化

水前寺駅 入口交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1ヵ月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-727台(-26.3%)減少。
市内中心部から健軍方面への電車通り路線。

路線②

- 交通量：-64台(-17.5%)減少。
水前寺駅通りのJR水前寺駅方面から電車通りへの路線。

路線③

- 交通量：-126台(-4.0%)若干減少。
健軍方面から市内中心部への電車通り路線。

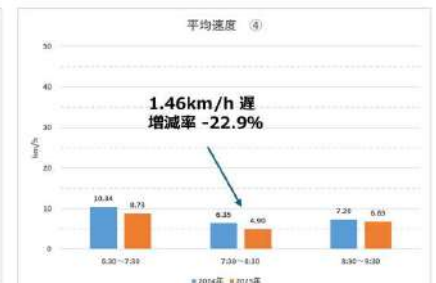
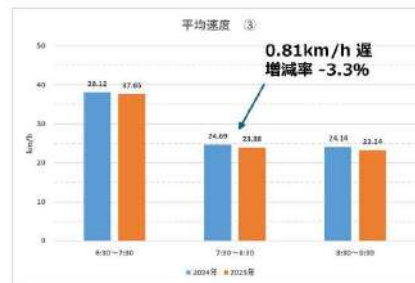
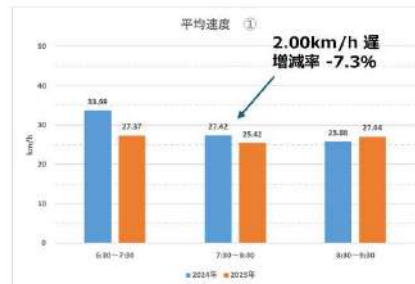
路線④

- 交通量：+22台(+9.1%)若干増加。
国府住宅街から電車通りへの路線。

■ 平均速度の変化

水前寺駅 入口交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-2.00 km/h (-7.3%) 低下。

路線②

- 平均速度：+1.06 km/h (+20.2%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-0.81 km/h (-3.3%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：-1.46 km/h (-22.9%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

水前寺駅 入口交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時 変化なし。(135m→135m)
8-9 時は 270m→135mに縮小。(135m改善)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

水前寺駅 入口交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、水前寺駅入口交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、水前寺駅入口交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、水前寺駅入口交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、水前寺駅入口交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は減少したものの平均速度改善には至らず。出勤時間帯の学生影響で歩行者・自転車横断影響を受けている可能性が高い。

路線②

- ・交通量減少し平均速度も若干改善傾向。市電通りまで1車線となるため、迂回する車両も若干増えた可能性あり。また、ピークタイムを避けた出勤増も推測される。

路線③

- ・交通量は減少も平均速度は若干悪化。渋滞長発現はないが、市内中心部方面の路線のため、白山交差点の右折車両の影響を受け停止する車両が要因の可能性あり。

路線④

- ・交通量が若干増加も、1時間で22台程度とそこまでの影響はない。平均速度悪化は、周辺人口増加や迂回流入がピーク帯に重なった可能性あり。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

水前寺駅入口交差点は、白山交差点同様に、市内中心部や熊本県庁方面への車両が多く、熊本市電と交わる、交通量が多い交差点。

- 本交差点では、路線②で交通量減少＋平均速度改善の傾向が出ており、交差点右折により中心部方面パートナー企業への出勤路線にあたる。渋滞長も8時台は縮小し改善傾向。時差出勤における一定の効果が現れているといえる。
 - 路線④で、交通量増・平均速度が悪化している。1車線の路線で、周辺マンションの増加により人口増及び迂回路流入が推測される。
 - 路線①、路線③は、右折車両（市電横断）の影響の可能性あるも、交通量は減少していることもあり、継続したパートナー登録企業推進による時差出勤・テレワーク推進を図ることで、渋滞緩和に繋がると考えられる。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②、
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①。路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：路線④
-

21. 国府1丁目交差点

国府1丁目 交差点

■対象路線

- ①北方面：国府1丁目交差点～医療法人社団博慈会松永歯科医院
- ②東方面：国府1丁目交差点～REXAS水前寺公園
- ③南方面：国府1丁目交差点～寛法寺
- ④西方面：規定外道路の為、対象外



■交通量の変化

国府1丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-610 台 (-26.2%) 減少。
市内中心部から健軍方面への電車通り路線。

路線②

- 交通量：+23 台 (+11.8%) 増加。
水前寺公園・グラウンド通りから電車通りへの路線。

路線③

- 交通量：-38 台 (-1.7%) 若干減少。
健軍方面から市内中心部への電車通り路線。

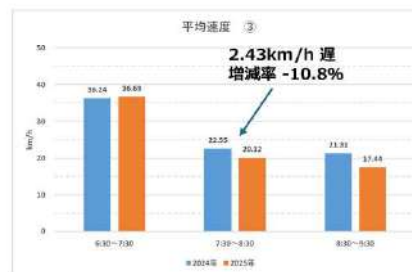
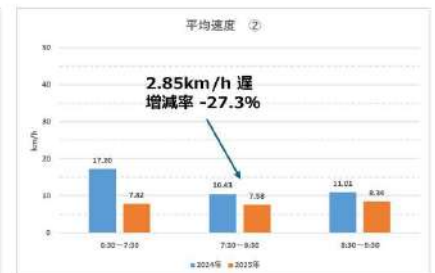
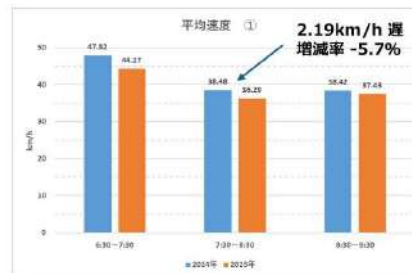
路線④

- 交通量：規定外道路の為、分析対象外。

■ 平均速度の変化

国府1丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-2.19 km/h (-5.7%) 低下。

路線②

- 平均速度：-2.85 km/h (-27.3%) 低下。

路線③

- 平均速度：-2.43 km/h (-10.8%) 低下。

路線④

- 平均速度：規定外道路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

国府1丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時 渋滞なし／8-9 時 変化なし。(170m → 170m)

路線④

- ・ 渋滞長：規定外道路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

国府1丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、国府1丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、国府1丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、国府1丁目交差点へ侵入する車両
- ④：規定外道路の為、対象外



路線①

- ・ 大幅な交通量減にもかかわらず、平均速度改善には至らず。右左折比率・信号配分など交差点処理要因が推測される。流入減がそのままピーク時の混雑緩和にはつながっていない結果。

路線②

- ・ 交通量増で、平均速度も悪化。熊本市電道路への迂回路利用が主要因で、また、歩行者及び自転車等の影響で停止回数が増え、流入手前での速度が低下の可能性あり。

路線③

- ・ 交通量減少は少ないが、平均速度は2km/h以上の悪化。渋滞長はデータ上では変化なし。市内中心部方面への路線で、前後の交差点の影響も考えられる。時差出勤の分散効果が平均速度改善にまでは及ばず。

路線④

- ・ 規定外道路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

国府 1 丁目交差点は、市内中心部や熊本県庁方面への車両が多く、熊本市電と交わる、交通量が多い交差点。

- 本交差点では、路線①、路線③で交通量減少も平均速度改善までには至っていない。路線③は中心部方面パートナー企業への出勤路線にあたる。ピークタイム時は市電本数も多いため、右折車両による、停止等も要因のひとつと考えられる。
 - 路線②は、交通量増・平均速度が悪化している。1 車線の路線で、周辺マンションの増加等による人口増や、競輪場通りからの迂回路流入が推測される。
 - 路線③は、右折車両（市電横断）の影響の可能性あるも、交通量は減少していることもあり、継続したパートナー登録企業推進による時差出勤・テレワーク推進を図ることで、渋滞緩和に繋がると考えられる。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：路線②
-

22. 水前寺公園交差点

水前寺公園 交差点

■対象路線

- ①北方面：水前寺公園交差点～私立体育館前駅
- ②東方面：水前寺公園交差点～肥後銀行砂取徒然寮2号棟
- ③南方面：水前寺公園交差点～フェイスティオ神水苑
- ④西方面：T字路の為、対象外



■交通量の変化

水前寺公園 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-639台(-29.4%)減少。
市内中心部から県庁通り・健軍方面への電車通り路線。

路線②

- 交通量：-66台(-7.3%)若干減少。
県庁通り方面から電車通りへの路線。

路線③

- 交通量：+70台(+6.8%)若干増加。
健軍方面から市内中心部への電車通り路線。

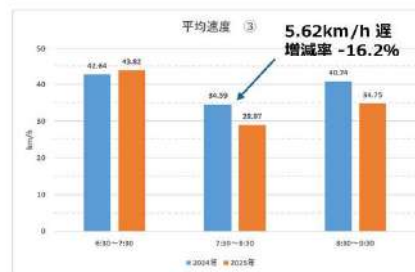
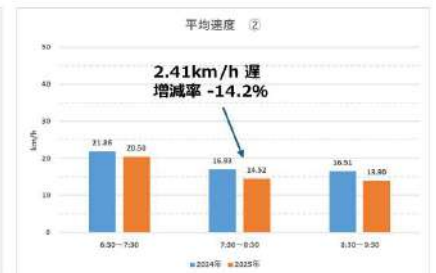
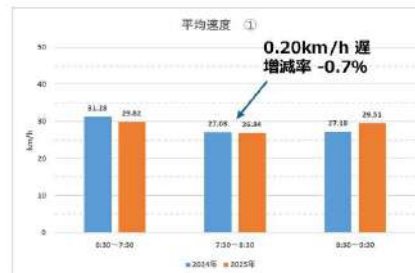
路線④

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

■ 平均速度の変化

水前寺公園 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.20 km/h (-0.7%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-2.41 km/h (-14.2%) 低下。

路線③

- 平均速度：-5.62 km/h (-16.2%) 大幅低下。

路線④

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

水前寺公園 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8時／8-9時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8時／変化なし。(310m→310m)
8-9時／(120m→310m)に伸長。(190m悪化)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8時／8-9時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

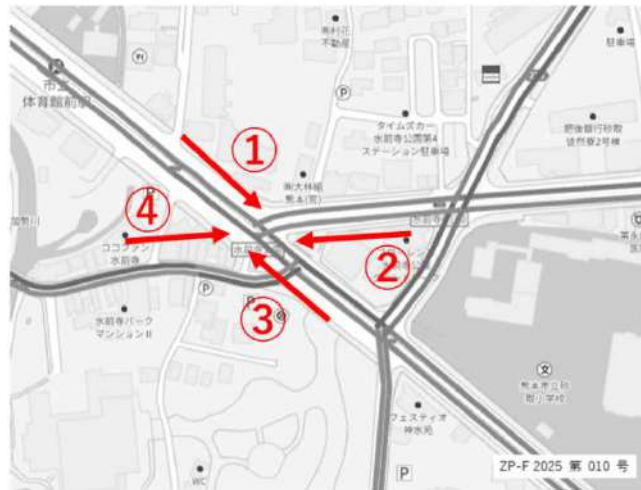
- ・ 渋滞長：T字路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

水前寺公園 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、水前寺公園交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、水前寺公園交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、水前寺公園交差点へ侵入する車両
- ④：T字路の為、対象外



路線①

- ・ 大幅な交通量減少にもかかわらず平均速度はほぼ横ばい。
手前の国府 1 丁目交差点と同様路線で、8 時台の平均速度が良化していることから、熊本県職員の時差出勤による分散効果が読み取れる。

路線②

- ・ 交通量は若干減少も平均速度は悪化。ピークタイムの歩行者信号や、熊本市電影響による、停止回数が増加した可能性。

路線③

- ・ 交通量増加し、平均速度も大幅に悪化。交差点まで 1 車線の路線のため、一度路線に入ると、迂回がしづらいため、路線全体の起点が影響している可能性あり。

路線④

- ・ T 字路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

水前寺交差点は、市内中心部や熊本県庁・神水方面への車両が多く、熊本市電も交わる、交通量が多い交差点。

- 路線①、路線③で交通量減少も平均速度改善までには至っていない。
路線①は、熊本県庁方面から空港方面に繋がる路線。
路線③は中心部方面パートナー企業への出勤路線にあたる。
ピークタイム時は市電本数も多いため、右折車両による、停止等も要因のひとつと考えられる。
 - 路線②は、交通量増・平均速度が悪化している。熊本県庁職員の時差出勤は一定の効果が前年から現れているため、その他通勤者の影響の可能性が大きい。
 - 路線③は、健軍方面からの1車線の路線。19Km/h以下の渋滞長はみられないものの、路線に一度入ると迂回が難しいため、出勤時間の分散が不可欠。交通量は減少していることもあり、継続したパートナー登録企業推進による時差出勤・テレワーク推進を図ることで、渋滞緩和に繋がると考えられる。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：路線②
-

23. 県庁通り入口交差点

県庁通り入口 交差点

■ 対象路線

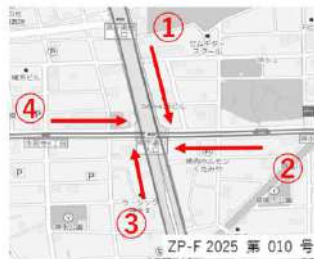
- ①北方面：県庁通り入口交差点～県庁東門入口
- ②東方面：県庁通り入口交差点～神水2丁目
- ③南方面：県庁通り入口交差点～健軍
- ④西方面：県庁通り入口交差点～水前寺6丁目



■交通量の変化

県庁通り入口 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－453台（－15.1％）減少。
保田窪方面から神水方面への国道57号線（東バイパス）。

路線②

- 交通量：－171台（－10.0％）減少。
自衛隊通り方面から国道57号線（東バイパス）への路線。

路線③

- 交通量：－507台（－19.1％）減少。
神水方面から保田窪方面への国道57号線（東バイパス）。

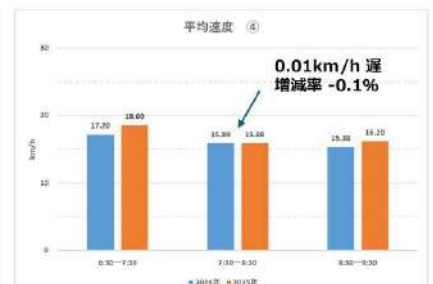
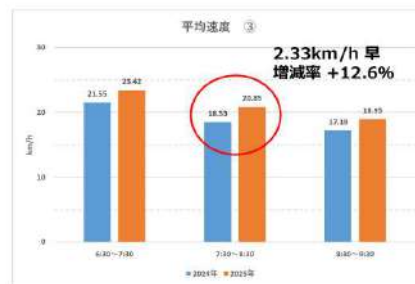
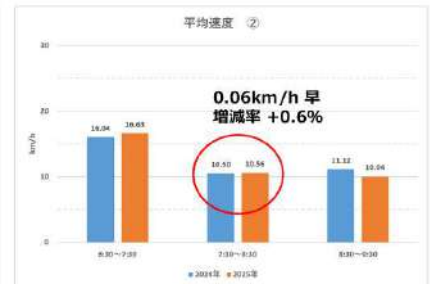
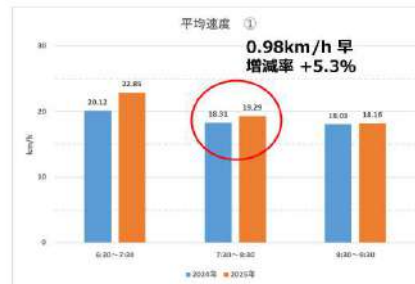
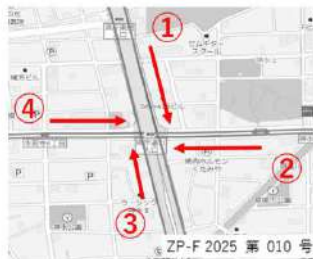
路線④

- 交通量：－395台（－28.1％）減少。
県庁通り方面から国道57号線（東バイパス）への路線。

■ 平均速度の変化

県庁通り入口 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.98km/h (+5.3%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：+0.06km/h (+0.6%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：+2.33km/h (+12.6%) 改善。

路線④

- 平均速度：-0.01km/h (-0.1%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

県庁通り入口 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



8:00~9:00



2025年9月



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7 時-8 時台／8 時-9 時台とも前年から変化なし。
(150m→150m)

路線②

- ・ 渋滞長：7 時-8 時台は変化なし。(300m→300m)
8 時-9 時台は大幅改善。(940m→335m) ※605m改善

路線③

- ・ 渋滞長：7 時-8 時台は 135m→0mと渋滞消滅。
8 時-9 時台は変化なし。(135m→135m)

路線④

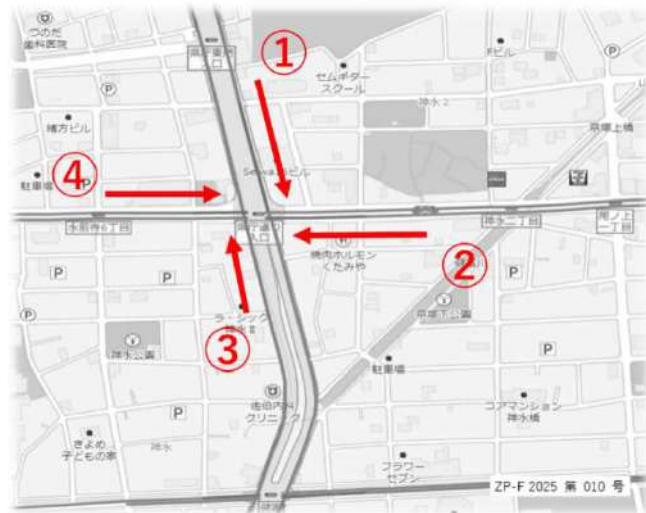
- ・ 渋滞長：7 時-8 時台は変化なし。(170m→170m)
8 時-9 時台は、230m→345mに伸長。(115 悪化)

■全路線の傾向・効果分析

県庁通り入口 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、県庁通り入口交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、県庁通り入口交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、県庁通り入口交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、県庁通り入口交差点へ侵入する車両



- 路線① ・ 交通量減少し平均速度も若干改善。熊本県職員の時差出勤効果に一定数起因していると思われる。6時30分台や8時30分台も同様傾向で、出勤時間の分散が、現れていると思われる路線。
-
- 路線② ・ 交通量減少し、平均速度も若干改善。前後時間帯傾向より、出勤時間の前倒しがデータ上、読み取れる。緩やかではあるが、ピークタイム時の交通量減少・平均速度改善・渋滞長改善と体感的にも通勤期間が短縮されている可能性が高い路線。
-
- 路線③ ・ 交通量減少に比例して平均速度が顕著に回復。路線②同様に、各時間帯に出勤時間が分散されている可能性が高く、時差出勤の成果が生まれている路線。
-
- 路線④ ・ 交通量は減少も平均速度改善までには至らず。水前寺公園から県庁前の交通量が影響、且つ菊陽・益城方面に向かう車両の増加が推測される。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

県庁通り入口交差点は、市内中心部や熊本県庁・菊陽・益城方面と国道 57 号線に交わる交通量が多い交差点。

- 路線①、路線②、路線③で交通量減少し平均速度も改善までしている、時差出勤の一定効果がでている代表的交差点といえる。
熊本県職員や近隣のパートナー登録企業の時差出勤取り組み影響が、データ上、明らかにでているため体感的にも感じている可能性が大きい。
 - 路線②、路線③においては、渋滞長やピークタイム前後の時間帯の平均速度も一部改善していることから、出勤時間の分散化が顕著に現れている。
 - 路線④は、熊本市電路線から、健軍及び第二空港線への方面車両が推測され、企業増加傾向の菊陽町や益城町方面の車両の通勤経路になっている可能性が高い。全体的に、時差出勤効果がでている交差点のため、継続したパートナー登録企業推進による時差出勤・テレワーク推進を図ることで他の交差点の渋滞緩和の参考になる交差点のひとつ。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線②、路線③
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

24. 神水交差点

神水交差点

■ 対象路線

- ①北方面：神水交差点～健軍
- ②東方面：神水交差点～レクシア健軍
- ③南方面：神水交差点～レイクサイドテラス
- ④西方面：神水交差点～神水本町



■交通量の変化

神水交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－893 台（－23.4％）減少。
帯山方面から江津方面への国道57号線（東バイパス）。

路線②

- 交通量：＋2 台（＋0.1％）若干増加。
電車通り・健軍方面から国道57号線（東バイパス）への路線。

路線③

- 交通量：－333 台（－12.1％）若干減少。
江津方面から帯山方面への国道57号線（東バイパス）。

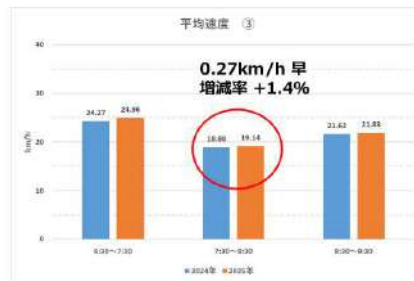
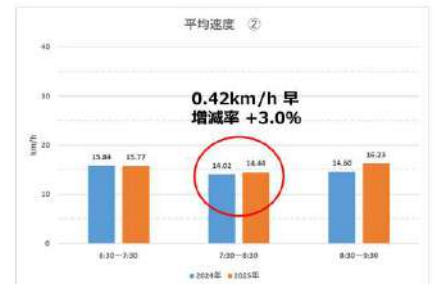
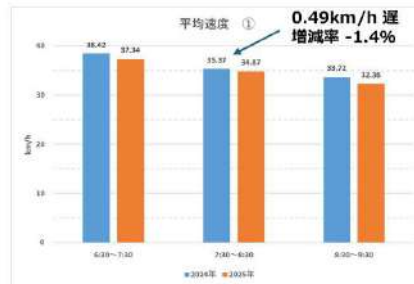
路線④

- 交通量：－27 台（－6.6％）若干減少。
電車通り・水前寺方面から国道57号線（東バイパス）への路線。

■ 平均速度の変化

神水交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.49km/h (-1.4%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.42km/h (+2.5%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：+0.27km/h (+1.4%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：+0.22km/h (+2.5%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

神水交差点

渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(500→500m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下は 110m改善。
(500→390m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下で変化なし。
(130m→130m)

路線④

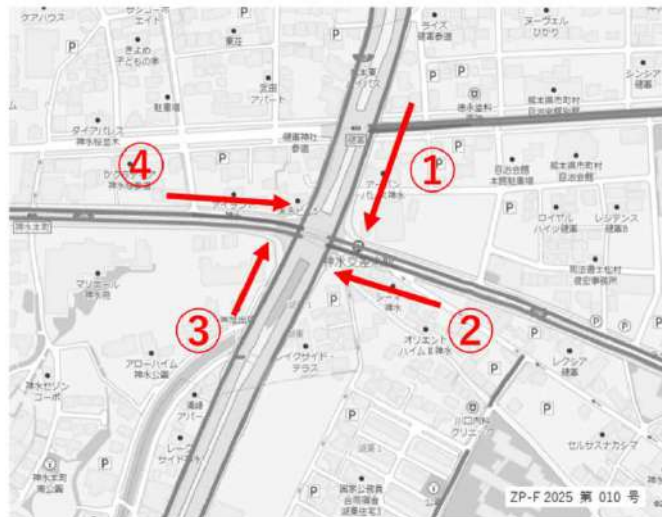
- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下で変化なし。
(105m→105m)

■全路線の傾向・効果分析

神水交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、神水交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、神水交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、神水交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、神水交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は減少した一方、平均速度改善には至らず。平均速度は約 34km/h ほどあるので、交差点付近の信号配分／右折・左折などの影響の可能性あり。

路線②

- ・交通量はあまり変化なしも、平均速度は若干改善。熊本市電沿線の 1 路線のため、渋滞と大幅な速度改善が難しい路線。

路線③

- ・交通量減少に伴い、平均速度も若干改善。熊本県庁や菊陽方面に向かう路線のため時差出勤の取り組みで一定効果があったと推測される。

路線④

- ・交通量は若干減少し、平均速度も若干改善がみられた。大きな改善ではないため体感的にはそこまで変化ない可能性あり。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

神水交差点は、市内中心部や熊本県庁・菊陽・益城方面と国道 57 号線に交わる非常に交通量が多い交差点。

- 路線③、路線④で交通量減少し平均速度も若干改善傾向。
時差出勤の一定効果がでている
県庁通り入口交差点同様に熊本県職員や近隣のパートナー登録企業の時差出勤取り組み影響の一定の効果がでているといえる。
 - 路線②の渋滞長は、熊本市電沿線の 1 車線のため、バス停車等の影響も受ける可能性で大幅な改善が難しい路線。
 - 路線①は、国道 57 号線近見方面に向かう路線で、平均速度は 35Km/h ほどの流れで推移しているため、通勤路線を変えない方も多いと推測される。
全体的に、時差出勤効果がでている交差点のため、そう少し細かい時間単位（15 分・30 分等）で、観察し、また継続したパートナー登録企業推進による時差出勤・テレワーク推進を図ることで他の主要交差点の渋滞緩和の参考になる交差点のひとつ。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線③、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

25. 上水前寺 2 丁目交差点

上水前寺 2丁目交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：上水前寺2丁目交差点～九州電力㈱熊本支店
- ② 東方面：上水前寺2丁目交差点～熊工会館
- ③ 南方面：上水前寺2丁目交差点～熊本工業高校前
- ④ 西方面：上水前寺2丁目交差点～グレースシア水前寺



■交通量の変化

上水前寺 2丁目交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－1,194 台（－28.3%）大幅減少。保田窪方面から県庁通り方面への国道57号線（東バイパス）。

路線②

- 交通量：－117 台（－17.8%）減少。熊工北門通り尾ノ上方面から国道57号線（東バイパス）への路線。

路線③

- 交通量：－378 台（－15.7%）減少。
県庁通り方面から保田窪方面への国道57号線（東バイパス）。

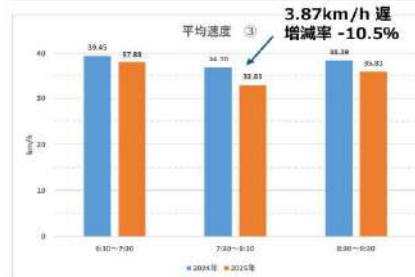
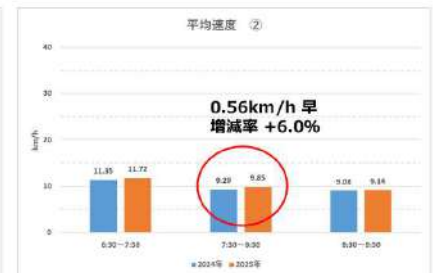
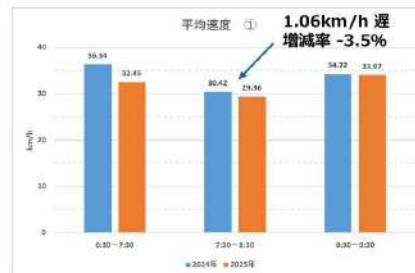
路線④

- 交通量：－5 台（－3.9%）減少。
水前寺競技場方面から国道57号線（東バイパス）への路線。

■ 平均速度の変化

上水前寺 2丁目交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.06km/h (-3.5%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.56km/h (+6.0%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-3.87km/h (-10.5%) 低下。

路線④

- 平均速度：+1.46km/h (+16.0%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

上水前寺 2丁目交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

上水前寺 2丁目交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、上水前寺2丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、上水前寺2丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、上水前寺2丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、上水前寺2丁目交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は、平均で 1,000 台以上減少にもかかわらず平均速度は改善せず。ただし、35km～40km 程度の速度で流れている。路線②、路線④への右左折影響による信号付近での停車影響可能性あり。

路線②

- ・交通量減少し平均速度も若干改善傾向。1 車線路線のため、データ数値的には、大きな変化ではないが、県庁職員や近隣企業の時差出勤の影響での改善と推測。

路線③

- ・交通量が多い国道のため、交通量が減少しても平均速度までの改善には至らず。路線②、路線④からの合流／右折滞留・信号配分などの影響が強く、時差効果が相殺されている可能性あり。

路線④

- ・交通量減少し平均速度は改善。迂回路として利用されている可能性あり。交差点付近ボトルネックの右左折が、スムーズに流れていると推測。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

上水前寺 2 丁目交差点は、市内中心部や熊本県庁・菊陽・益城方面と国道 57 号線に交わる交差点。

- 路線②、路線④で交通量減少し平均速度も若干改善傾向。
時差出勤の一定効果がでている。
県庁通り入口交差点同様に熊本県職員や近隣のパートナー登録企業の時差出勤取り組み影響の一定の効果がでているといえる。
 - 全体的に、19km/h 以下の渋滞長は、前年同様発生していなく、平均速度改善まで至っていないが、路線①、路線③の国道 57 号路線も、車両の流れはそこまで変化ないと思われる。
 - 路線②は、国道 57 号線への流入車両路線で、交差点付近で右折車が増えると、後続車両が停止し、平均速度の改善に繋がらない起因となりえる。路線②、路線④で、時差出勤効果がでている交差点のため、今後もパートナー登録企業推進による時差出勤・テレワーク推進を図ることで、近隣交差点も含めた、渋滞緩和に繋がる交差点のひとつ。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

26. 上水前寺交差点

上水前寺 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：上水前寺交差点～東海不動産
- ② 東方面：上水前寺交差点～上水前寺つつみ整形外科
- ③ 南方面：上水前寺交差点～上水前寺タウンビル飛鳥
- ④ 西方面：上水前寺交差点～水前寺4丁目



■交通量の変化

上水前寺 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-2,200 台（-27.3%）大幅減少。
保田窪方面から県庁通り方面への国道57号線（東バイパス）。

路線②

- 交通量：-187 台（-13.7%）減少。県道228号線戸島方面から
国道57号線（東バイパス）への路線。

路線③

- 交通量：-506 台（-18.1%）減少。
県庁通り方面から保田窪方面への国道57号線（東バイパス）。

路線④

- 交通量：-379 台（-30.1%）大幅減少。
競輪場通り方面から国道57号線（東バイパス）への路線。

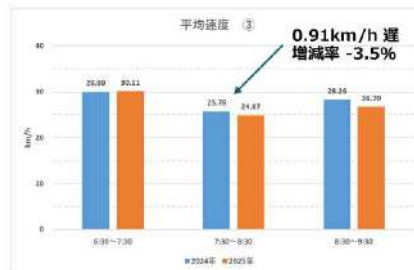
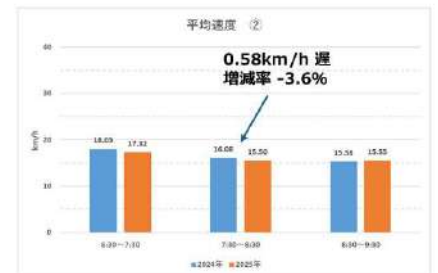
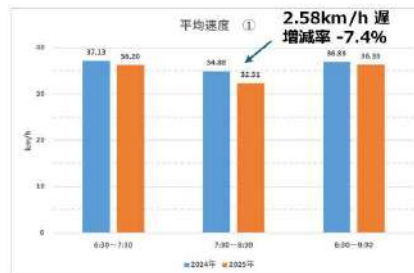
■ 平均速度の変化

上水前寺 交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-2.58km/h (-7.4%) 低下。

路線②

- 平均速度：-0.58km/h (-3.6%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-0.91km/h (-3.5%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+0.38km/h (+2.0%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

上水前寺 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時で渋滞長が大幅伸長。(250m→3,300m)
※+3,050mの悪化

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも前年同様変化なし。(65m→65m)

■全路線の傾向・効果分析

上水前寺 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、上水前寺交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、上水前寺交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、上水前寺交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、上水前寺交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は大幅減にもかかわらず平均速度は改善せず。ただ、国道 57 号線路線のため、35km/h ほどの速度で流れている。時差出勤の効果が平均速度に転化しにくい路線。

路線②

- ・交通量は減少も、平均速度はわずかに悪化。1 車線の路線で、バスの本数も多い路線で、脇道からの流入等もあり、平均速度に影響を与えている可能性あり。データ上、渋滞長が大きく延伸している。

路線③

- ・交通量減少も平均速度は若干悪化。国道 57 号線の上りで菊陽方面への路線で、交通量の多い交差点が続くため、信号時間配分による停車影響で速度改善が進まないと推測される。

路線④

- ・交通量減少に伴い平均速度も若干改善。進行方向交差点の右左折の流れがスムーズにできている可能性がある。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

上水前寺交差点は、市内中心部や熊本県庁・菊陽・近見方面と国道 57 号線に交わる交差点。

- 路線④で交通量減少し平均速度も若干改善傾向。
近隣交差点交差点同様に熊本県職員や近隣のパートナー登録企業の時差出勤取り組み影響の一定の効果がでているといえる。
 - 路線①、路線③は、19km/h 以下の渋滞長は、前年同様発生していなく、平均速度改善まで至っていないが、国道 57 号路線も、車両の流れはそこまで変化ないと思われる。
 - 路線②は、国道 57 号線への流入車両路線で、交差点付近で右折車が増えると、後続車両が停止し、平均速度の改善に繋がらない起因となりえる。また、渋滞長の延伸は、平均速度とのバランスからバス乗車率増等で停車時間が増えていると考えられる。公共交通機関への移行影響がでている路線と推測される。交通量減少と公共交通機関 2 倍のキーワードにあたる可能性ある交差点のひとつ。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

27. 帯山1丁目交差点

帯山1丁目 交差点

■ 対象路線

- ①北方面：帯山1丁目交差点～帯山東公園
- ②東方面：帯山1丁目交差点～イルマーレ上水前寺
- ③南方面：帯山1丁目交差点～東海不動産
- ④西方面：帯山1丁目交差点～アーバンクロス



■交通量の変化

帯山1丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-1,178 台 (-29.6%) 大幅減少。
保田窪方面から県庁通り方面への国道57号線(東バイパス)。

路線②

- 交通量：-26 台 (-5.3%) 若干減少。
女子大通り帯山方面から国道57号線(東バイパス)への路線。

路線③

- 交通量：-1,214 台 (-19.0%) 減少。
県庁通り方面から保田窪方面への国道57号線(東バイパス)。

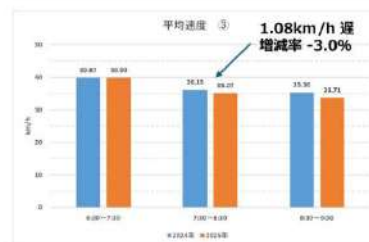
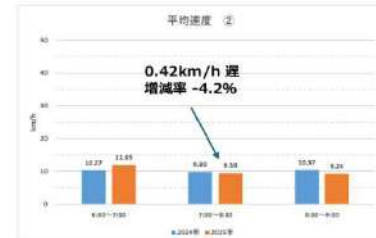
路線④

- 交通量：+26 台 (+6.0%) 若干増加。
競輪場通り水前寺方面から国道57号線(東バイパス)への路線。

■ 平均速度の変化

帯山1丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+1.11km/h (+7.4%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：-0.42km/h (-4.2%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-1.08km/h (-3.0%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+0.89km/h (+8.8%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

帯山1丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時台の渋滞長、(785m→510m) に縮小。※275m減
8-9 時台の渋滞長、変化なし。(1,000m→1,000m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

**帶山1丁目
交差点**

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、帯山1丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、帯山1丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、帯山1丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、帯山1丁目交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量減少が平均速度改善に直結。ピークタイムの前後の時間帯でも同様の傾向で、時差出勤の一定の効果がでている区間。

路線②

- 交通量は若干減少も平均速度はわずかに悪化もそこまで変化なし。
国道 57 号線への右左折停車もそこまでは起きにくい交差点。

路線③

- 交通量は減少も平均速度は若干低下。前後の交差点間隔が狭いため、脇道からの流入車両で速度大幅改善が分かりにくい路線。

路線④

- 交通量は若干増加も平均速度は改善。新たな迂回路として、前年よりも交通量は増えたものの。進行方向の流れがスムーズに行われている可能性あり。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

帯山 1 丁目交差点は、市内中心部や熊本県庁・神水方面・菊陽方面と東区から国道 57 号線に交わる非常に交通量が多い交差点。

- 路線①で交通量減少し平均速度も若干改善傾向。渋滞長も縮小しており、
方面的に熊本県職員や近隣のパートナー登録企業の時差出勤取り組み影響
の一定の効果がでているといえる。
 - 路線②は、東区方面からの 1 車線のため、大幅な改善影響は受けないが、
国道 57 号線への流入がスムーズにいけば停車車両が減少しやすい。
 - 路線④は、中心部から国道に流出する路線のため、新たに迂回路として利
用される方が増え、交通量増に繋がった可能性あり。平均速度も改善して
いるため、継続して注視する必要あり。
他の主要交差点の渋滞緩和の参考になる交差点のひとつ。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②、路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

28. 帯山9丁目交差点

帯山9丁目 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：帯山9丁目交差点～美容室レックス
- ② 東方面：帯山9丁目交差点～スターバックスコーヒー熊本帯山店
- ③ 南方面：帯山9丁目交差点～Well帯山
- ④ 西方面：帯山9丁目交差点～サニーコート帯山



■交通量の変化

帯山9丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-180 台 (-18.7%) 減少。
鉄工団地通りの藻器堀川方面から国体道路への路線。

路線②

- 交通量：-546 台 (-31.9%) 大幅減少。
日赤病院方面から保田窪方面への国体道路。

路線③

- 交通量：-78 台 (-14.6%) 減少。
鉄工団地通りの女子大通り方面から国体道路への路線。

路線④

- 交通量：-335 台 (-18.0%) 減少。
保田窪方面から日赤病院方面への国体道路。

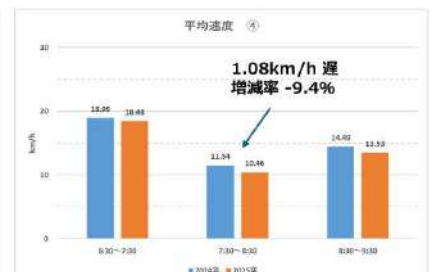
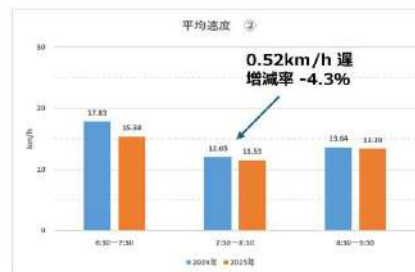
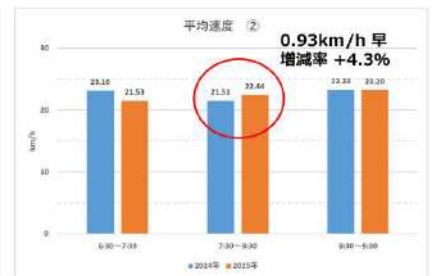
■ 平均速度の変化

帯山9丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.81 km/h (+5.7%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：+0.93 km/h (+4.3%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-0.52 km/h (-4.3%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：-1.08 km/h (-9.4%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

帯山9丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様変化なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

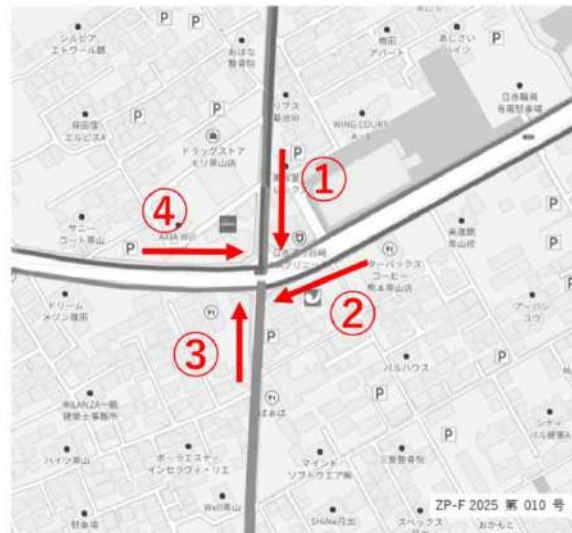
- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(520m→520m)

■全路線の傾向・効果分析

帯山9丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、帯山9丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、帯山9丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、帯山9丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、帯山9丁目交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量減少し平均速度はやや改善。1車線路線ではあるが、データ上渋滞長も発現せず、平均速度は速くはないが流れは悪くないと推測。

路線②

- ・交通量は大幅に減少して平均速度も改善傾向。ただし滞留長は変わらず約500mほど残存。迂回路も出勤時間帯は一方通行等で回避が困難な路線と思われる。

路線③

- ・交通量減少も平均速度は若干低下。交差点手前・信号配分不適合の可能性あり。

路線④

- ・交通量は減少も、平均速度は若干低下。保田窪北交差点を経由した車両が菊陽方面へ向かうと思われる路線。日赤病院を通過するまでは、時差出勤効果が見えにくい可能性あり。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

帯山9丁目交差点は、市内中心部や国道57号線・菊陽方面方向と住宅街から国体道路に流入する車両が多い交差点。

- 路線①、路線②で交通量減少し平均速度も若干改善傾向。
熊本県庁や熊本市内中心部パートナー登録企業集積エリアの方面。
時差出勤取り組み影響の一定の効果がでているといえる。
 - 路線③は、1車線のため、大幅な改善影響は受けないが、
国体道路への流出がスムーズにいけば停車車両が減少しやすい。
 - 路線④は、保田窪北交差点から国体道路に流出する路線のため、菊陽・大津方面の車両が多いと推測される。平均速度が20Km/h程度は、6時30分台のため、セミコンエリアの企業の時差出勤の取り組み具合による、出勤時間帯の分散やテレワークが、渋滞緩和に繋がると考察される。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線②
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

熊本市：5 9 交差点

東区：1 7 交差点

1. 保田窪北交差点

保田窪北 交差点

■ 対象路線

- ①北方面：保田窪北交差点～保田窪本町
- ②東方面：保田窪北交差点～マルキョウ帯山店
- ③南方面：保田窪北交差点～帯山4丁目
- ④西方面：保田窪北交差点～保田窪2丁目



■交通量の変化

保田窪北 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-1,074台(-25.7%)減少。
新南部方面から帯山方面への国道57号線(東バイパス)。

路線②

- 交通量：-295台(-19.2%)減少。国体道路・日赤病院方面から
国道57号線(東バイパス)への路線。

路線③

- 交通量：-565台(-18.1%)減少。
帯山方面から新南部方面への国道57号線(東バイパス)。

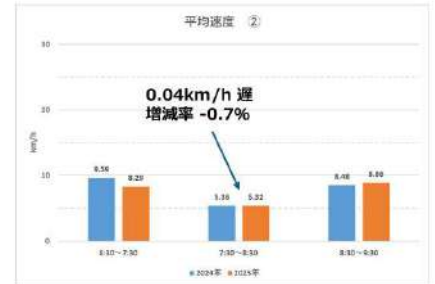
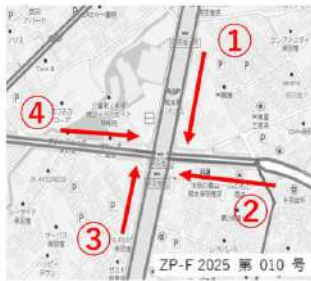
路線④

- 交通量：-254台(-17.4%)減少。
国体道路・渡鹿方面から国道57号線(東バイパス)への路線。

■ 平均速度の変化

保田窪北 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.60 km/h (+5.1%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：-0.04 km/h (-0.7%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+0.79 km/h (+2.9%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：+1.36 km/h (+7.8%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

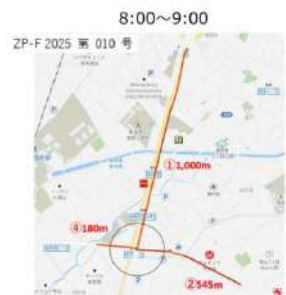
保田窪北 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

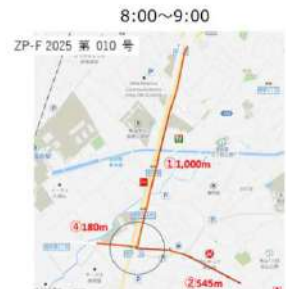
※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも渋滞長は前年から変化なし。
(1,000m→1,000m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも渋滞長は前年から変化なし。
(7-8 時 870m→870m) (8-9 時 545m→545m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下は 180m減少。
(360→180m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(180→180m)

■全路線の傾向・効果分析

保田窪北 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、保田窪北交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、保田窪北交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、保田窪北交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、保田窪北交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量減少に併せ、平均速度も若干改善の傾向。ただし渋滞長は同規模で交差点付近では、平均速度は 10km/h 程度。
右折路線の時間配分も要因のひとつと思われる。

路線②

- ・交通量減少するも、平均速度は改善せず。渋滞長も交差点からの長さに変化なし。右折・左折車両の停車が後続車両の速度起因と推測される。

路線③

- ・交通量減少に併せ、平均速度も改善。左折は産業道路方面、右折・直進は菊陽・合志方面。交通量は減少しているため、セミコンテクノパーク企業の時差出勤取組みによる可能性あり。

路線④

- ・交通量も減少し、平均速度も 1km/h 以上改善。滞留長は交差点手前の限定的方面のみと思われる。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

保田窪北交差点は、市内中心部や国道 57 号線上下線・菊陽方面と、4 方向ともに車線も多く、出勤時間帯に渋滞が特に発生しやすい交差点。

- 路線①、路線④、で交通量減少し平均速度も若干改善の兆候。
前年からの熊本県職員の時差出勤に併せ、民間企業の時差出勤の取り組みの一定の効果があったと思われる。渋滞長の改善については、更なる出勤時間の分散で、通勤時間の短縮が生まれることで体感的にも感じられるといえる。
 - 路線③は、菊陽・合志・北区方面への車両の路線。
ピークタイムで平均速度が 25km/h で流れているが、8:30 台～は交通量数が増加し平均速度が低下傾向のため、時差出勤時間が企業によって被っている可能性あり。
 - 路線②は、国体道路からの流入路線のため、市内中心部方面の車両が多いと推測される。左折車両・右折車両数により、後続車両が影響を受けやすい。パートナー登録企業の実際の取り組み内容を確認し、時差出勤の見える化が、各企業に波及することで、出勤時間だけではなく帰宅時間渋滞緩和にも繋がると考察される。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線③、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

2. 新南部交差点

新南部交差点

■ 対象路線

- ①北方面：新南部交差点～クィーンズタワーマンション
- ②東方面：新南部交差点～富永ビル
- ③南方面：新南部交差点～吉武そろばん教室
- ④西方面：T字路の為、対象外



■交通量の変化

新南部交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-416台(-25.1%)減少。国道3号線(北バイパス)方面から保田窪方面への国道57号線(東バイパス)。

路線②

- 交通量：-636台(-26.7%)減少。
熊本IC方面から保田窪方面への国道57号線(東バイパス)。

路線③

- 交通量：-576台(-19.7%)減少。保田窪方面から国道3号(北バイパス)方面・熊本IC方面への国道57号線(東バイパス)。

路線④

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

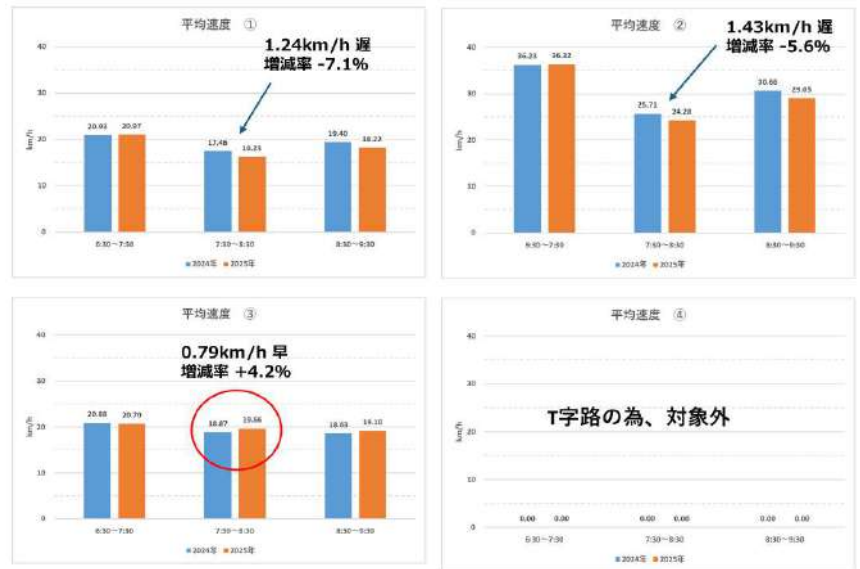
■ 平均速度の変化

新南部交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.24 km/h (-7.1%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-1.43 km/h (-5.6%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+0.79 km/h (+4.2%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

新南部交差点

渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時 945m→850m と縮小。(95m減)
8-9 時 変化なし。(775m→775m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時 変化なし。(230m→230m)
8-9 時 230m→0mと渋滞解消。

路線④

- ・ 渋滞長：T 字路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

新南部交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、新南部交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、新南部交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、新南部交差点へ侵入する車両
- ④：T字路の為、対象外



路線①

- ・交通量は減少したが、平均速度低下しており交差点流入付近での詰まり。国道 57 号線、保田窪北交差点方面への信号時間間隔の影響の可能性あり。

路線②

- ・交通量は減少しているものの、平均速度は低下。路線①との因果関係も考察される。熊本市中心部方面と、北バイパス方面に分かれるポイントの信号時間の改善も検討余地あり。

路線③

- ・交通量減に伴い平均速度も改善傾向。ただし滞留長はデータ上変化なし。保田窪北交差点からの菊陽方面に向かう車両の時差出勤の一定の効果あり。

路線④

- ・T字路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

新南部交差点は、県北部・国道 57 号線上下線・菊陽方面と、3 方向ともに車線も多く、出勤時間帯に交通量が多い交差点。

- 路線③で交通量減少し平均速度も若干改善の兆候。
セミコンテクノパークのパートナー時差出勤企業の取り組みの一定の効果があったと思われる。
特にピークタイムより、8:30～9:30 台の車両が増えていることから、出勤時間を遅くしている傾向も見受けられる。
 - 路線①は、国道 57 号線の市内中心部や熊本県庁方面の路線。
菊陽方面には、手前の県道を利用する方もいるため、左折レーンでの詰まりは考えにくい。ピークタイム後の 8:30 台の車両が増え、速度低下の傾向があるため、出勤時間をより前後にシフトする企業が増えることが、改善策と推測される。
 - 路線②は、菊陽方面からの流入路線のため、市内中心部方面の車両が多いと推測される。比較的に国道 57 号線は流れるため、迂回する方が少なく通勤されていると思われる。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線③
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

3. 下南部交差点

下南部交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：下南部交差点～寿司じや東バイパス店
- ② 東方面：下南部交差点～社会福祉法人くまもと福祉会
- ③ 南方面：下南部交差点～ピースフル優祐悠
- ④ 西方面：規定外道路の為、対象外



■交通量の変化

下南部交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－847 台（－32.6%）大幅減少。
熊本 I C 方面から新南部方面への国道 57 号線（東バイパス）。

路線②

- 交通量：－15 台（－4.2%）若干減少。
八反田方面から国道 57 号線（東バイパス）への路線。

路線③

- 交通量：－403 台（－23.3%）減少。
新南部方面から熊本 I C 方面への国道 57 号線（東バイパス）。

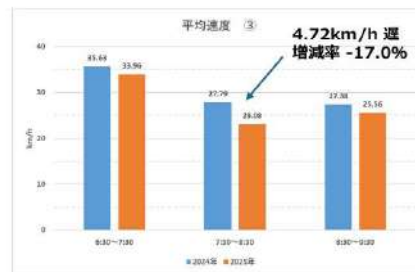
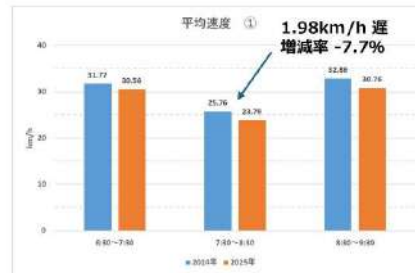
路線④

- 交通量：規定外道路の為、分析対象外。

■ 平均速度の変化

下南部交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.96 km/h (-7.7%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.13 km/h (+1.2%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-4.72 km/h (-17.0%) 低下。

路線④

- 平均速度：規定外道路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

下南部交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 430m→430m) (8-9 時 渋滞なし)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：規定外道路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

下南部交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、下南部交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、下南部交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、下南部交差点へ侵入する車両
- ④：規定外道路の為、対象外



路線①

- ・交通量は大幅減少も平均速度は若干低下。
熊本市内中止部方面への路線で、右左折車両に停車影響の可能性あり

路線②

- ・交通量減少し平均速度は若干改善。交差点手前からの右折車両が多い路線で、1車線且つ迂回も難しい区間のため、大幅な改善は難しいと推測。

路線③

- ・交通量は減少も平均速度が大幅に低下。菊陽・大津方面への車両が起因と思われるが、信号の時間配分が影響している可能性あり。

路線④

- ・規定外道路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

下南部交差点は、脇道から国道 57 号線上下線で流入する車両が市内中心部と菊陽方面に向かう、車両が多い交差点。

- 路線①、路線③の国道 57 号線上下線で交通量は減少するも、平均速度改善までには至っていない。国道脇道からの流入数も多いため信号時間の影響を受けやすく、また国道沿いの企業への出勤車両影響で渋滞が若干発生してしまう。
 - 路線②は、車両台数的には少ないものの、交通量減少・平均速度が改善した区間。東区住宅街から国道 57 号線に、出てくる車両が多い印象が強いが、迂回等で、前年よりもピークタイムは良化傾向。時差出勤との因果関係も、考えられるため、今後も継続的に通勤時間の分散がされていくことで、更なる、渋滞緩和に繋がると予想される。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

4. 熊本インター南交差点

熊本インター南 交差点

■ 対象路線

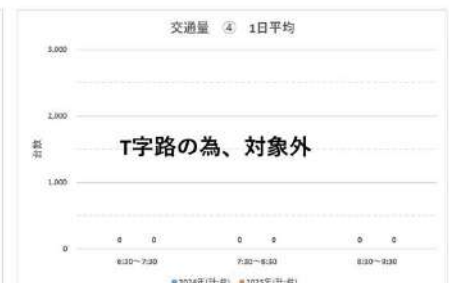
- ①北方面：熊本インター南交差点～南国殖産(株)
- ②東方面：熊本インター南交差点～(株)HAKUTOホンダ・ルマン
- ③南方面：熊本インター南交差点～HOTEL AZ 熊本インター御領店
- ④西方面：T字路の為、対象外



■交通量の変化

熊本インター南 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※ 上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-758台(-29.5%)減少。
熊本IC方面から新南部方面への国道57号線(東バイパス)。

路線②

- 交通量：-42台(-12.6%)減少。県道232号線(第一空港線)方面から国道57号線(東バイパス)への路線。

路線③

- 交通量：-189台(-11.0%)減少。
新南部方面から熊本IC方面への国道57号線(東バイパス)。

路線④

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

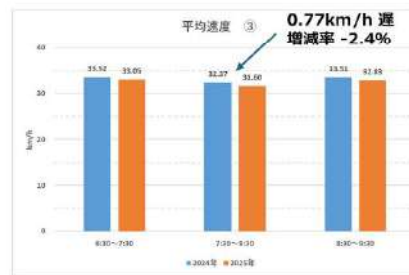
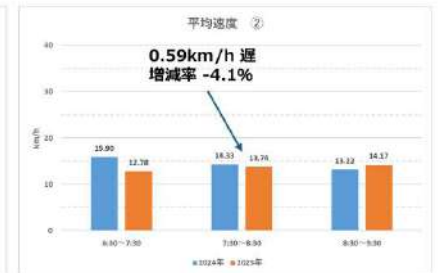
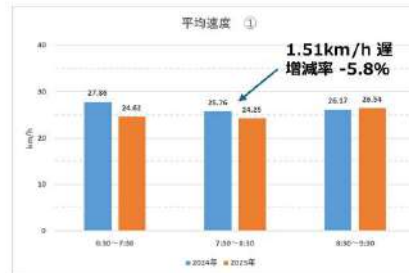
■ 平均速度の変化

熊本インター南 交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.51 km/h (-5.8%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.59 km/h (-4.1%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-0.77 km/h (-2.4%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

熊本インター南 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・渋滞長：7-8/8-9 時とも前年同様の渋滞が発生。
(7-8 時 85m→85m) (8-9 時 750m→750m)

路線③

- ・渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・渋滞長：T 字路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

熊本インター南 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、熊本インター南交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、熊本インター南交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、熊本インター南交差点へ侵入する車両
- ④：T字路の為、対象外



路線①

- ・交通量は減少しているが、平均速度は逆に低下傾向。平均速度が 25km/h 程度で流れているので、迂回せず国道を利用する車両が多いと推測される。

路線②

- ・交通量は若干減少も平均速度もわずかに低下。1 車線の路線のため、国道にでるまで、平均速度も上がりづらい。時差出勤影響としては、8:30 台の車両が増えていることから、出勤時間の後倒しの兆候あり。

路線③

- ・他の国道 57 号線上り線同様に、交通量減少も平均速度低下は変わらず。光の森周辺企業への通勤車両も含まれるため、時差出勤の効果がわかりづらい。

路線④

- ・T 字路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

熊本インター南交差点は、通称第一空港線から国道 57 号線上下線で流入する車両が市内中心部と菊陽方面に向かう、交差点。

- 路線①、路線③の国道 57 号線上下線で交通量は減少するも、平均速度改善までには至っていない。第一空港線からの流入数も多いため信号時間の影響を受けやすく、また国道沿いの企業への出勤車両影響で渋滞が若干発生してしまう。
- 路線②は、車両台数的には少ないものの交通量は減少。
交差点手前からの迂回路はないため、菊陽方面へ出勤する車両は別ルートを経由している可能性が高い。通勤時間帯の平均速度が大幅に改善することは難しい路線ではあるが、菊陽含めた合志市・県北部企業への通勤者対策として、今後も県北部企業の時差出勤企業の取り組み増加に期待したい。

時差出勤の効果として。

- 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

5. 運動公園入口交差点

運動公園 入口交差点

■ 対象路線

- ①北方面：運動公園入口交差点～大林道路(側)
- ②東方面：運動公園入口交差点～宮本商店
- ③南方面：運動公園入口交差点～昭和商事(株)
- ④西方面：運動公園入口交差点～供合郵便局



■交通量の変化

運動公園 入口交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-1,177 台 (-34.5%) 大幅減少。
菊陽方面から熊本市内方面への国道57号線(東バイパス)。

路線②

- 交通量：-68 台 (-10.2%) 減少。
運動公園方面から国道57号線(東バイパス)への路線。

路線③

- 交通量：-241 台 (-13.0%) 減少。
熊本市内方面から菊陽方面への国道57号線(東バイパス)。

路線④

- 交通量：-6 台 (-1.2%) 若干減少。
石原町方面から国道57号線(東バイパス)への路線。

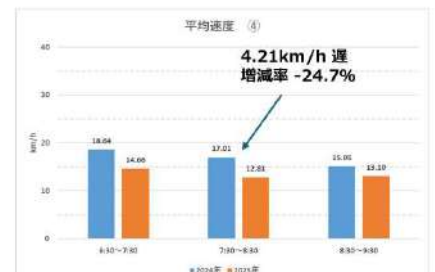
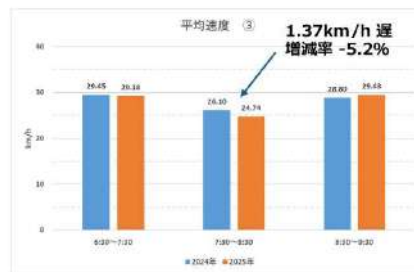
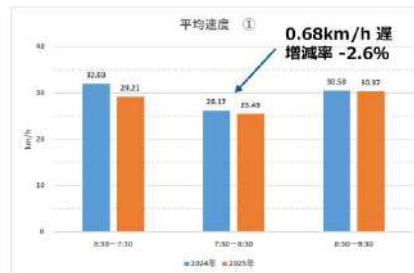
■ 平均速度の変化

運動公園 入口交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.68 km/h (-2.6%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.06 km/h (+0.3%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-1.37 km/h (-5.2%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：-4.21 km/h (-24.7%) 低下。

■ 渋滞長の変化

運動公園 入口交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時/8-9 時とも前年同様変化なし。
(7-8 時 渋滞なし) (8-9 時 495m→495m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時/8-9 時とも前年同様変化なし。(205m→205m)

■全路線の傾向・効果分析

運動公園 入口交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、運動公園入口交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、運動公園入口交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、運動公園入口交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、運動公園入口交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は大幅減少しているもだが平均速度改善には至っていない
交差点のおける信号時間と両サイド路線からの流入影響の可能性あり。

路線②

- ・交通量は減少し平均速度はほぼ変化なしも若干改善。菊陽・大津方面からの通勤者が流入も、6:30 台の車両数が増加。

路線③

- ・交通量減少も平均速度は若干低下。ただ、8:30 台の平均速度が改善傾向で、ピークタイムよりも早い速度となっている。

路線④

- ・交通量はほぼ横ばいも、平均速度が－4km/h 強。菊陽・大津方面へ向かうの車両の抜け道となっている可能性がある。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

運動公園入口交差点は、時差出勤企業 MAP 上、登録企業集積エリアの通勤動線上にあり、ピーク交通量の減少幅も広域的な時差出勤浸透比率と整合する交差点。

- 路線②は、国道への流入路線にあたり、交通量減少・平均速度の改善しており、菊陽・大津方面からの迂回路的な路線となっている可能性が高い。市内中心部へも、県道 145 号線（通称：供合線）への直進車も少なくはならないと思われる。
 - 路線①、路線③は、国道 57 号線のため、近隣交差点と同様、交通量は減少するも平均速度改善までには至っていない。交通量減少は、セミコンテクノパーク周辺の時差出勤企業 MAP より、一定の効果がでていると思われる。
 - 路線④からの流入車両が、一定数あるため、菊陽方面エリアの更なるピークタイムを避けた分散出勤企業増が渋滞緩和に繋がると推測される。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

6. 御領 2 丁目交差点

御領2丁目 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：御領2丁目交差点～ヘルパーステーションくくり
- ② 東方面：御領2丁目交差点～自転車工房まつむら
- ③ 南方面：御領2丁目交差点～内村モータース
- ④ 西方面：御領2丁目交差点～マルシヨク長嶺店



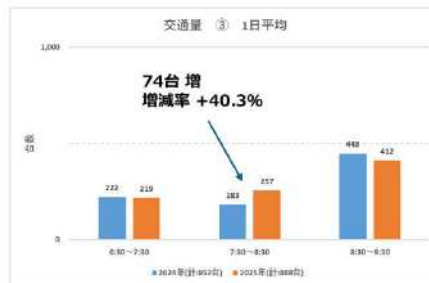
■交通量の変化

御領2丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、Hondaフローティングデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-109台(-20.2%)減少。
国道57号線(東バイパス)方面から県道103号線への路線。

路線②

- 交通量：-66台(-46.7%)大幅減少。県道232号線(第一空港線)方面から保田窪方面への県道103号線。

路線③

- 交通量：+74台(+40.3%)大幅増加。
八反田方面から県道103号線への路線。

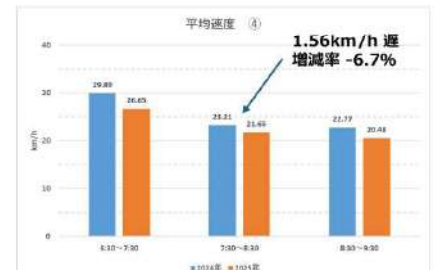
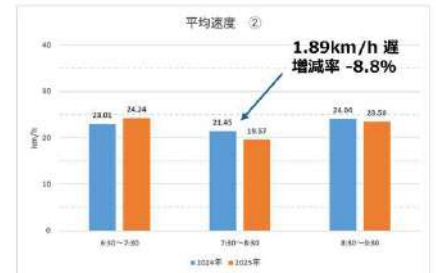
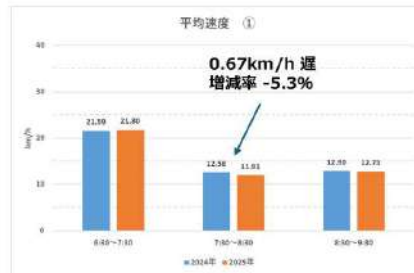
路線④

- 交通量：-162台(-43.1%)大幅減少。保田窪方面から県道232号線(第一空港線)方面への県道103号線。

■ 平均速度の変化

御領2丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.67 km/h (-5.3%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-1.89 km/h (-8.8%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+1.72 km/h (+10.6%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：-1.56 km/h (-6.7%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

御領2丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・渋滞長：7-8 時は、前年から変わらず。(1,580m→1,580m)
8-9 時は、20km/h になるため渋滞長はデータ上消滅。

路線③

- ・渋滞長：7-8 時は平均速度 19km/h 以下で渋滞消滅。(880m→0m)
8-9 時は平均速度 19km/h 以下変化なし。(1,250→1,250m)

路線④

- ・渋滞長：7-8 時の渋滞長発生なし。
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下で渋滞発生。(0→975m)

■全路線の傾向・効果分析

御領2丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、御領2丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、御領2丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、御領2丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、御領2丁目交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量減少も平均速度は低下。
→交差点手前の熊本インター入口南交差点への流入が影響し、また右折滞留で、一度の信号時間での交差点流出数が少ない可能性が高い。

路線②

- ・交通量は減少も、平均速度は低下している兆候。県道 1 車線の路線で、バス本数も多く、交通量減少＝渋滞緩和になりづらい路線。

路線③

- ・交通量は増加しているが、平均速度が、+1.72km 良化している。
信号のバランスと、交差点流出の流れが路線①と交わっていない可能性が高い。

路線④

- ・交通量は減少するも、平均速度は低下。菊陽への経由路線でもある。
1 車線のため周辺住宅の人口増＝車両増の可能性もある。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

御領 2 丁目交差点は、中小企業も多く且つ、住宅街で通勤時のトラフィックが高く、県道はバス路線で停車により渋滞も発生しやすい交差点でもある。

- 路線②、路線④は、交通量減少も平均速度改善には至っていない。路線①は菊陽・大津方面への迂回路的な路線となっている可能性が高く、1 車線のためピークタイム時の平均速度が大幅改善は難しい。
 - 路線③は、交通量は増加しているも、平均速度は良化している路線。交差点流出後の方面が、セミコンテクノパーク周辺の時差出勤企業 MAP より、同方面企業への車両が一定数あり効果がでていると思われる。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

7. 長嶺南 3 丁目交差点

長嶺南3丁目 交差点

■ 対象路線

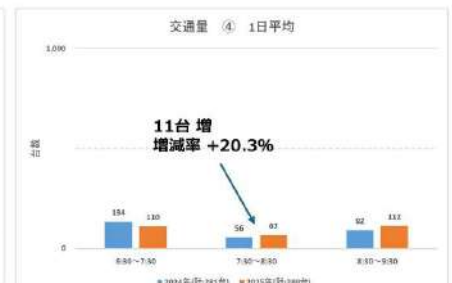
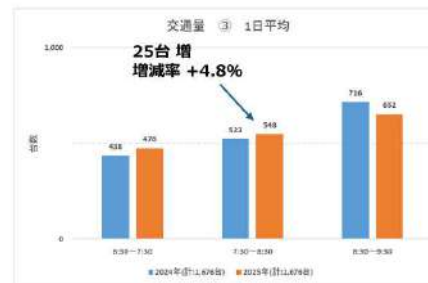
- ① 北方面：長嶺南3丁目交差点～シャーマゾンMIRAI
- ② 東方面：長嶺南3丁目交差点～パースデイ長嶺店
- ③ 南方面：長嶺南3丁目交差点～こころ整骨院
- ④ 西方面：長嶺南3丁目交差点～メゾンナガミネ



■交通量の変化

長嶺南3丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-71 台 (-21.4%) 減少。
八反田方面から月出方面への県道103号線。

路線②

- 交通量：-275 台 (-36.1%) 大幅減少。
戸島方面から保田窪方面への農免道路。

路線③

- 交通量：+25 台 (+4.8%) 若干増加。
月出方面から八反田方面への県道103号線。

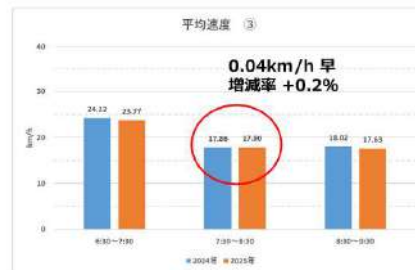
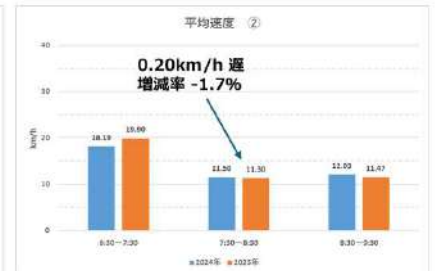
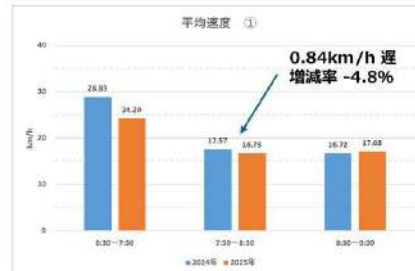
路線④

- 交通量：+11 台 (+20.3%) 増加。
保田窪方面から戸島方面への農免道路。

■ 平均速度の変化

長嶺南3丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.84 km/h (-4.8%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.20 km/h (-1.7%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+0.04 km/h (+0.2%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：+0.54 km/h (+2.4%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

長嶺南3丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時 0m→880m発現／8-9 時 変化なし。(880m→880m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→380m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下は変化なし。(380m→380m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

長嶺南3丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、長嶺南3丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、長嶺南3丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、長嶺南3丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、長嶺南3丁目交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量減少するも平均速度は若干低下。国道 57 号線から南下し、益城方面へ行く車両の影響を受けている可能性あり。

路線②

- ・交通量は減少するも平均速度改善までは至らず。渋滞長も据え置き交差点手前からの右折車両停車の影響の可能性が高い。

路線③

- ・交通量が若干微増しているも、平均速度が若干良化。交通量も 8:30 台の車両数がピークタイムより多いことから、時差出勤企業の車両可能性あり。

路線④

- ・交通量微増も、平均速度は若干改善。路線③同様の方面への車両が多いと思われ、流出時直進車両比率が高いと推測される。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

長嶺南3丁目交差点は、住宅増加傾向のエリアで通勤時のトラフィックが高く、農免道路は渋滞も発生しやすい交差点でもある。

- 路線①、路線②は、交通量減少も平均速度改善には至っていない。
渋滞長から国体道路へ流出し、市内方面への車両が多いと思われ、
1車線のためピークタイム時の平均速度が大幅改善は難しい。ピークタイムを避けた通勤者がエリア的に増えないと、効果がでづらい交差点でもある。
 - 一方路線③、路線④は、交通量は増加しているも、平均速度は良化している
路線。交差点流出後の方面が、セミコンテクノパーク周辺の時差出勤企業
MAPより、同方面企業への車両が一定数あり効果がでていいると思われる。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

8. 長嶺南 1 丁目交差点

長嶺南1丁目 交差点

■対象路線

- ①北方面：長嶺南1丁目交差点～前田アパートC
- ②東方面：長嶺南1丁目交差点～ハイム長嶺
- ③南方面：長嶺南1丁目交差点～レインボーハイツ
- ④西方面：長嶺南1丁目交差点～セルモ玉泉院月会館



■交通量の変化

長嶺南1丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-129台(-21.8%)減少。
八反田方面から県道103号線(国道)への路線。

路線②

- 交通量：-742台(-28.1%)減少。
大津方面から熊本市内方面への県道103号線(国道)。

路線③

- 交通量：-259台(-51.9%)大幅減少。
月出方面から県道103号線(国道)への路線。

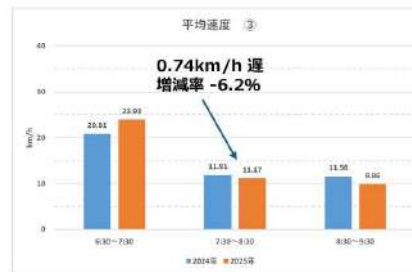
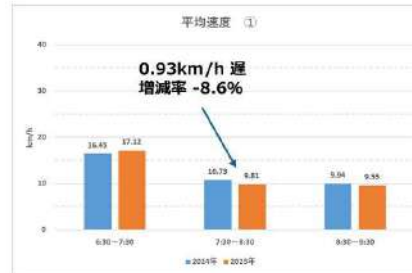
路線④

- 交通量：+78台(+4.7%)若干増加。
熊本市内方面から大津方面への県道103号線(国道)。

■ 平均速度の変化

長嶺南1丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.93 km/h (-8.6%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.30 km/h (+1.2%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-0.74 km/h (-6.2%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+0.98 km/h (+7.4%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

長嶺南1丁目 交差点

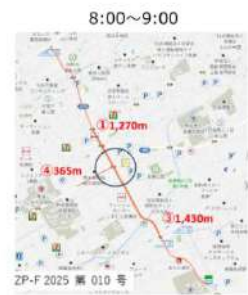
渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時の渋滞長 390m→1,270m (+880m) の延伸。
8-9 時の渋滞長は変化なし。(1,270m→1,270m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(1,430m→1,430m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時/8-9 時とも渋滞長では変化なし。(365m→365m)

■全路線の傾向・効果分析

長嶺南1丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、長嶺南1丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、長嶺南1丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、長嶺南1丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、長嶺南1丁目交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は減少するも平均速度は低下。
長嶺南3丁目交差点からの車両流入増と、県道103号線（国体道路）への流出に時間を要してしまう。

路線②

- ・交通量減少も平均速度改善には至らず。渋滞長も変わらず発生。
平均速度は20km/h以上のため、迂回せず通勤する車両が多い。

路線③

- ・交通量は大幅に減少するも、平均速度は遅化。
交通量減少要因としては、公共交通機関への転化または、ピークタイムを避けた通勤時間の変更の可能性あり。

路線④

- ・交通量は若干増加するも平均速度改善の兆候あり。
平均速度も20Km/h未満ではあるが、菊陽方面企業の時差出勤取組みの一定の効果が推測される。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

長嶺南 1 丁目交差点は、中小企業も多く且つ、住宅街で通勤時のトラフィックが高く、県道はバス路線で停車により渋滞も発生しやすい交差点でもある。

- 路線①、路線②、路線③は、交通量減少も平均速度改善には至っていない。住民増加の東区エリアであり、市内中心部やセミコン方面と、多くの方が公共交通機関へシフトが難しい可能性あり。大幅な改善は難しいためピークタイムを避けた通勤者がエリア的に増えないと、効果がでづらい交差点でもある。
 - 路線④は、交通量は増加しているも、平均速度は良化している路線。交差点流出後の方面が、セミコンテクノパーク周辺の時差出勤企業 MAP より、同方面企業への車両が一定数あり効果がでていると思われる。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

9. 新外交差点

新外交差点

■ 対象路線

- ①北方面：新外交差点～ロイヤルシャトー尾ノ上
- ②東方面：新外交差点～柏ビル
- ③南方面：新外交差点～本庄内科病院
- ④西方面：新外交差点～レジデンス山城



■交通量の変化

新外交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-26台(-6.7%) 若干減少。
月出方面から県道228号線(戸島熊本線)への路線。

路線②

- 交通量：-15台(-5.2%) 若干減少。
戸島方面から熊本市内方面への県道228号線(戸島熊本線)。

路線③

- 交通量：-105台(-18.2%) 減少。
健軍方面から県道228号線(戸島熊本線)への路線。

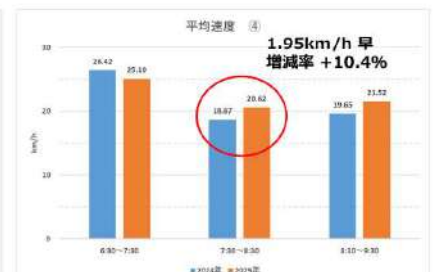
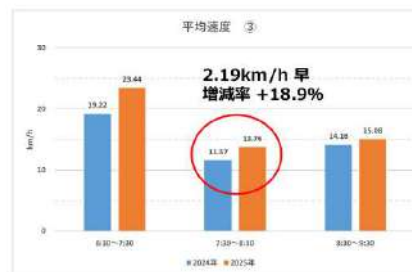
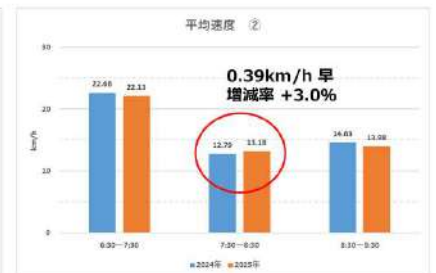
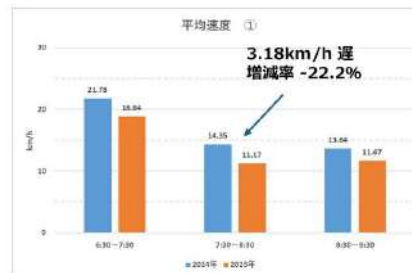
路線④

- 交通量：-89台(-28.4%) 大幅減少。
熊本市内方面から戸島方面への県道228号線(戸島熊本線)。

■ 平均速度の変化

新外交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-3.18 km/h (-22.2%) 低下。

路線②

- 平均速度：+0.39 km/h (+3.0%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：+2.19 km/h (+18.9%) 改善。

路線④

- 平均速度：+1.95 km/h (+10.4%) 改善。

■ 渋滞長の変化

新外交差点

渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時は 210m 増加。(1,310m→1,520m)
8-9 時は変化なし。(1,520m→1,520m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時は 350m 増加。(970m→1,320m)
8-9 時は渋滞解消。(1,320m→0m)

■全路線の傾向・効果分析

新外交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、新外交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、新外交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、新外交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、新外交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は若干減少も平均速度は若干低下。交差点での右折車両が多いと後続車両が停車し、一度の信号での流出数が数台に留まることが多い路線。

路線②

- ・交通量若干減少し、平均速度の若干改善傾向。右折車両影響が若干あるも、中心部、または、左折車両の流れが交通量減少にて良化した可能性あり。

路線③

- ・交通量減少に伴い平均速度も改善。中心部と逆方向に向かう車両が多いと推測。住宅街を迂回路として利用している車両が一定数でている可能性と、時差出勤効果も一定数可能性あり。

路線④

- ・交通量減少し、平均速度も改善傾向。8:30～車両数が増加しており、出勤時間帯が後ろ倒しとなり、渋滞長も、20km/h以上に改善している路線。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

新外交差点は、東区住宅街エリアに位置し、熊本県庁・熊本市中心部・菊陽・益城方面と通勤時のトラフィックが高く、停車により渋滞が発生しやすい交差点でもある。

- 路線②は交通量減少し平均速度も改善傾向。国道 57 線・市内中心部・健軍方面への車両が多い路線で、ピークタイム前後時間帯の車両台数増加より、交通量が分散し、時差出勤の一定の効果が出ていていると思われる。
 - 路線③、路線④も、交通量減少し、平均速度も約 2km/h ほど改善。車両方向としては、菊陽町・大津町方面の車両が多いと思われる。セミコンテクノパーク方面の、時差出勤の取り組み企業の効果一定数あったと読み取れる。
 - 路線①は、1 車線の路線で、国道 57 号線方面への右折車両が多いと、後続車両の停止により交差点流出台数に制限が生じる。
 - 交通量が減少しても、1 車線且つ住宅街のため、平均速度の大幅な改善は難しいが、バスの出勤時間帯の便数も多い路線のため、継続した時差出勤企業増を図ることでの相乗効果で今後の渋滞緩和に繋がる交差点のひとつ。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②、路線③、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

10. 健軍本町交差点

健軍本町 交差点

■ 対象路線

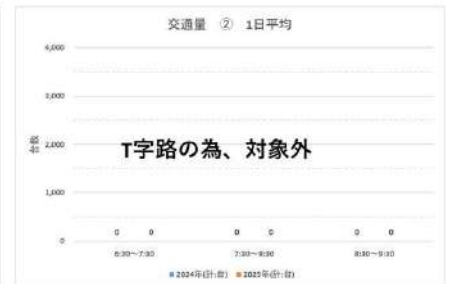
- ①北方面：健軍本町交差点～クオレ(株)
- ②東方面：T字路の為、対象外
- ③南方面：健軍本町交差点～湯の窪アパート
- ④西方面：健軍本町交差点～いちぐちクリニック



■交通量の変化

健軍本町 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－73 台（－10.1％）減少。
尾ノ上方面から県道36号線（第二空港線）への路線。

路線②

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

路線③

- 交通量：－232 台（－7.3％）若干減少。
益城方面から熊本市内方面への県道36号線（第二空港線）。

路線④

- 交通量：－430 台（－26.1％）減少。
熊本市内方面から益城方面への県道36号線（第二空港線）。

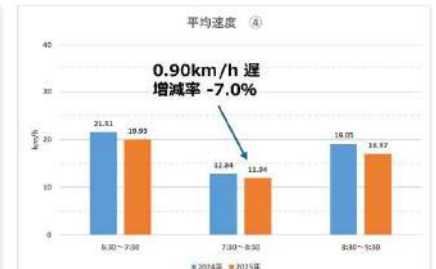
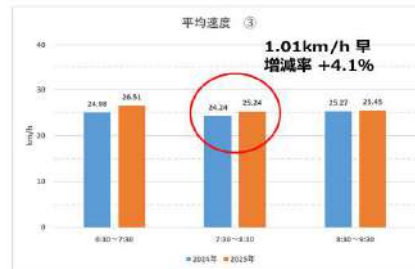
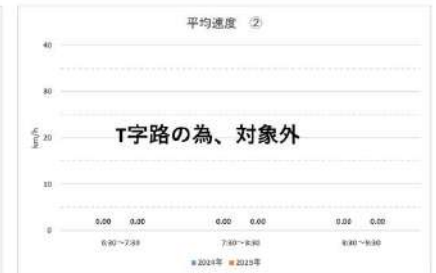
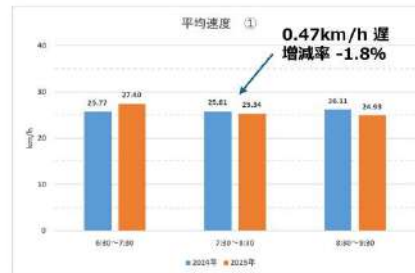
■ 平均速度の変化

健軍本町 交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.47km/h（-1.8%）若干低下。

路線②

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

路線③

- 平均速度：+1.01km/h（+4.1%）若干改善。

路線④

- 平均速度：-0.90km/h（-7.0%）若干低下。

■ 渋滞長の変化

健軍本町 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：T 字路の為、分析対象外。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(315m→315m)

■全路線の傾向・効果分析

健軍本町 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、健軍本町交差点へ侵入する車両
- ②：T字路の為、対象外
- ③：南方面から、健軍本町交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、健軍本町交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は減っているが平均速度は改善には至らず。交差点における右折車両・信号配分の影響より、交通量減少＝平均速度改善には直結していない状況。

路線②

- ・T字路の為、分析対象外。

路線③

- ・交通量減少し平均速度が若干改善。熊本県庁・市内中心部方面の車両が多い路線。時差出勤に伴うピークタイムの出勤時間分散の可能性が高い。

路線④

- ・交通量減少するも、平均速度・渋滞長は改善せず。本路線を經由し益城・大津方面の車両が多く、交差点における信号配分と右折車両の処理台数が時差出勤だけでは改善しにくい交差点。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

健軍本町交差点は、熊本西部方面隊熊本駐屯地正門前に位置し、熊本県庁・熊本市中心部・菊陽・益城方面と通勤時のトラフィックが高く、渋滞が発生しやすい交差点でもある。

- 路線③は交通量減少し平均速度も改善傾向。国道 57 線・市内中心部・健軍方面への車両が多い路線で、ピークタイム前後時間帯の平均速度も改善しており、交通量が分散し、時差出勤の一定の効果がでていると思われる。
- 路線①は、交通量減少しも平均速度は若干低下。車両方向としては、第二空港線方面・菊陽町・益城町方面の車両が多いと思われる。
路線③同様に、ピークタイム前後の平均速度も良化していることから、分散出勤による一定の効果がでている。
- 路線④は、市内中心部と国道 57 号線からの流入車両が多い路線。
出勤時は、近隣の小中学校への登校等により信号停車回数も多く、交差点の渋滞長は前年同様変化なし。

菊陽・益城方面の時差出勤企業がさらに増えることで、時差出勤分散化効果が期待できると推測される。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線③
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

11. 東町2丁目交差点

東町2丁目 交差点

■対象路線

- ①北方面：東町2丁目交差点～陸上自衛隊西部方面総監部
- ②東方面：東町2丁目交差点～健康特借宿舎10
- ③南方面：東町2丁目交差点～熊本サンロードシティチャンスセンター
- ④西方面：東町2丁目交差点～熊本市立熊本市民病院



■交通量の変化

東町2丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-271 台 (-38.2%) 大幅減少。
新外方面から県道36号線(第二空港線)への路線。

路線②

- 交通量：-298 台 (-13.6%) 減少。
益城方面から熊本市市内方面への県道36号線(第二空港線)。

路線③

- 交通量：+14 台 (+1.5%) 若干増加。
健軍方面から県道36号線(第二空港線)への路線。

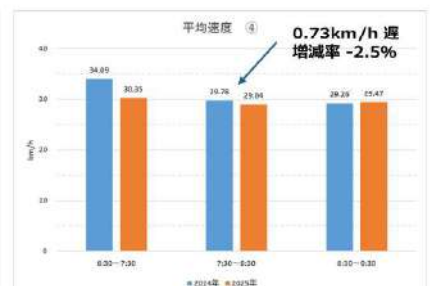
路線④

- 交通量：-449 台 (-22.3%) 減少。
熊本市市内方面から益城方面への県道36号線(第二空港線)。

■ 平均速度の変化

東町2丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+1.94km/h (+8.7%) 改善。

路線②

- 平均速度：+0.71km/h (+3.5%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：+1.06km/h (+20.1%) 若干改善。

路線④

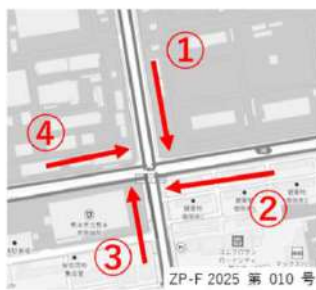
- 平均速度：-0.73km/h (-2.5%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

東町2丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞解消。(485m→0m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→485m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

東町2丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、東町2丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、東町2丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、東町2丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、東町2丁目交差点へ侵入する車両



-
- 路線① ・ 交通量減少に対し平均速度も改善。新外交差点から南下し車線が増える要因もあるが、ピークタイム前後の平均速度も良化し、出勤時間分散の一定効果が現れている。
-
- 路線② ・ 交通量減少に伴い平均速度も若干改善。熊本県庁・中心部方面への路線。データ上、渋滞長が7時台・8時台は反転しているも、6:30～7:30の平均速度も良化しているため、時差出勤の一定効果あり。
-
- 路線③ ・ 交通量は若干増加も平均速度は改善。路線①・②の交通量減による信号間隔の干渉が寄与した可能性。
-
- 路線④ ・ 交通量は減少も平均速度は悪化。健軍本町交差点からの流入と、交差点付近のバス停車等での後続車両停車等の影響が、交通量減と直結していない可能性あり。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

東町 2 丁目交差点は、熊本西部方面隊熊本駐屯地南側に位置し、県道 36 号線（通称：第二空港線）で、熊本県庁・熊本市中心部・菊陽・益城方面と通勤時の交通量が多い交差点である。

- 路線①、路線②は交通量減少し平均速度も改善傾向。ピークタイム前後時間帯の平均速度も改善傾向で、分散出勤がデータ上現れており、時差出勤の一定の効果がでていると思われる。
- 路線③は、交通量はほぼ変化なしで、平均速度は改善している。菊陽町・益城町方面の車両が多いと思われる。路線上に、学校が多いこともあり、出勤時間帯に、歩行者・自転車による、信号横断の影響を受けやすいため、大きな変化は発生しづらい交差点。
- 路線④は、市内方面から菊陽・大津方面への車両が多い路線。ピークタイム時も、平均速度は約 30km/h 程度で流れているため、迂回路を利用しない通勤者が多いと推測される。

菊陽・益城方面の時差出勤企業がさらに増えることで、時差出勤分散化効果が期待される可能性がある。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線②
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

12. 桜木6丁目交差点

桜木6丁目 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：桜木6丁目交差点～ソラクリニック
- ② 東方面：桜木6丁目交差点～高木農園
- ③ 南方面：桜木6丁目交差点～寿司虎熊本益城インター店
- ④ 西方面：桜木6丁目交差点～焼肉館彩炉桜木店



■交通量の変化

桜木6丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－205台（－26.5%）大幅減少。
小峰方面から県道36号線（第二空港線）への路線。

路線②

- 交通量：－88台（－4.3%）若干減少。
益城方面から熊本市内方面への県道36号線（第二空港線）。

路線③

- 交通量：－45台（－7.3%）若干減少。
桜木方面から県道36号線（第二空港線）への路線。

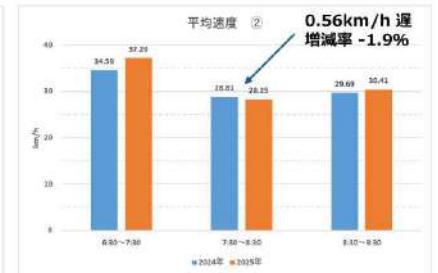
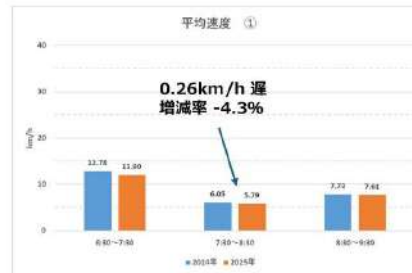
路線④

- 交通量：－480台（－20.7%）減少。
熊本市内方面から益城方面への県道36号線（第二空港線）。

■ 平均速度の変化

桜木6丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.26km/h (-4.3%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.56km/h (-1.9%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+0.51km/h (+9.1%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：+0.86km/h (+5.6%) 若干改善。

■渋滞長の変化

桜木6丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・渋滞長：7-8時／8-9時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(335m→335m)

路線②

- ・渋滞長：7-8時／8-9時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- ・渋滞長：7-8時／8-9時とも平均速度 19Km/h 以下では 530m減少。
(915m→385m)

路線④

- ・渋滞長：7-8時の平均速度 19Km/h 以下は変化なし。(415→415m)
8-9時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞解消。(415→0m)

■全路線の傾向・効果分析

桜木6丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、桜木6丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、桜木6丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、桜木6丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、桜木6丁目交差点へ侵入する車両



-
- 路線① ・ 交通量は減少するも平均速度は若干低下。渋滞長は変化なし。
県道 36 号線（第二空港線）への車両が多い路線で、1 車線で
迂回路もなく交通量減＝平均速度が、直結しづらい。
-
- 路線② ・ 交通量は若干減少するも、平均速度はほぼ横ばい。
ピークタイム時も平均速度が 25km/h 以上で流れていることも
あり、中心部方面通勤の方の時差出勤効果がわかりづらい路線。
-
- 路線③ ・ 交通量は若干減少し、平均速度改善が直結。
ピークタイム時の時差出勤効果が素直に現れている方向。
-
- 路線④ ・ 交通量減少に加え平均速度も改善し、プラス効果が明確化。
企業の時差出勤施策の影響を比較的強く受けている可能性あり。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

桜木 6 丁目交差点は、熊本県庁・熊本市中心部・菊陽・益城方面と通勤時に県道 36 号線（通称：第二空港線）に交わる交通量が多い交差点である。

- 路線③、路線④は交通量減少し平均速度も改善傾向。ピークタイム前後時間帯の交通量平均速度も・改善傾向で、分散出勤がデータ上現れており、時差出勤の一定の効果がでていいると思われる。
- 路線①は、交通量減少も平均速度はほぼ横ばいの状況。平均速度 19km/h 以下での渋滞長が 335m で前年から変化なし。1 車線の路線のため、周辺にできた新築住宅の増加影響もあり、時差出勤の効果がでにくい路線。交差点右折車両が多くなると、後続車両停止等で、一度の信号での流出数が限定的となる。
- 路線②は、市内中心部への方面が多い路線。ピークタイム時も、平均速度は約 25km/h 以上で流れているため、迂回路を利用しない通勤者が多いと推測される。

継続的に時差出勤企業推進を図ることで、ピークタイム時の分散化に繋がり交通量減少が体感的にも感じられると推測。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線③、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

13. 花立2丁目交差点

花立2丁目 交差点

■ 対象路線

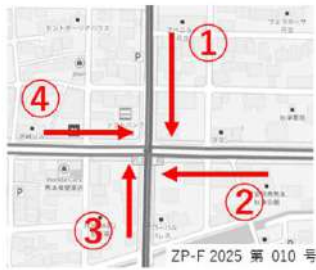
- ①北方面：花立2丁目交差点～サニー桜木店
- ②東方面：花立2丁目交差点～健軍桜木眼科
- ③南方面：花立2丁目交差点～西坂ビル
- ④西方面：花立2丁目交差点～宮崎ビル



■交通量の変化

花立2丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：+21 台 (+4.0%) 若干増加。
桜木方面から県道28号線(熊本高森線)への路線。

路線②

- 交通量：-1 台 (-0.0%) 若干減少。
益城方面から熊本市内方面への県道28号線(熊本高森線)。

路線③

- 交通量：+70 台 (+18.0%) 増加。
秋津方面から県道28号線(熊本高森線)への路線。

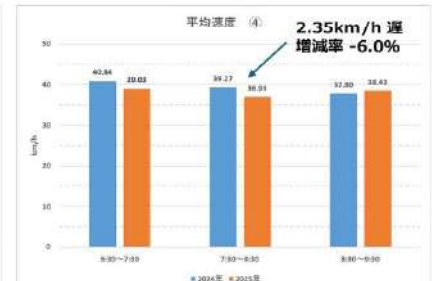
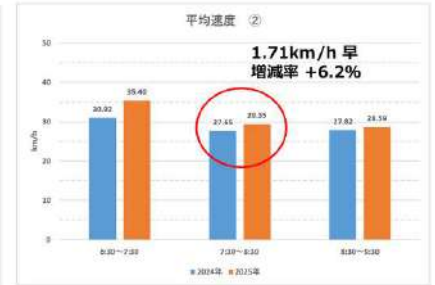
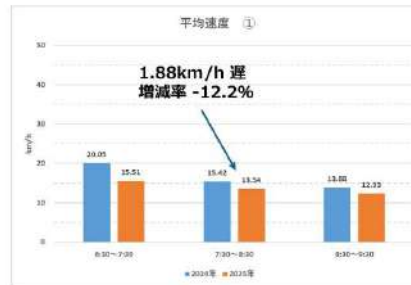
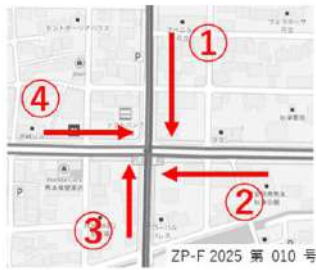
路線④

- 交通量：+79 台 (+10.8%) 増加。
熊本市内方面から益城方面への県道28号線(熊本高森線)。

■ 平均速度の変化

花立2丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.88km/h (-12.2%) 低下。

路線②

- 平均速度：+1.71km/h (+6.2%) 改善。

路線③

- 平均速度：+0.42km/h (+3.1%) 若干改善。

路線④

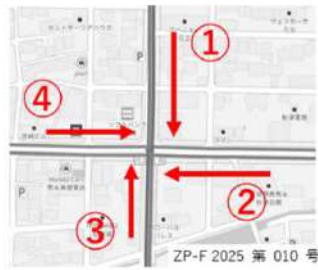
- 平均速度：-2.35km/h (-6.0%) 低下。

■ 渋滞長の変化

花立2丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

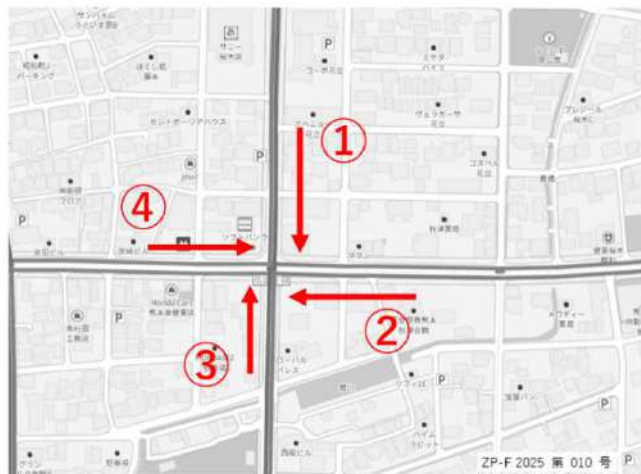
- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

花立2丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、花立2丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、花立2丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、花立2丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、花立2丁目交差点へ侵入する車両



-
- 路線① ・ 交通量は微増し、平均速度は低下。
住宅街のため、ピークタイム時間帯の右左折影響や、信号配分、迂回路として利用され交通量増加の可能性あり。
-
- 路線② ・ 交通量はほぼ変わらないが平均速度は改善。
県道 28 号熊本高森線、時差出勤による一定の効果あり。
-
- 路線③ ・ 交通量は増加も、平均速度は改善。
直進・右左折と交差点内の流れがスムーズに良化しており、ピークタイム後も交通量が増加しており、後半分散型の路線。
-
- 路線④ ・ 交通量が増加し、平均速度は低下している。
益城方面の路線拡張により菊陽・大津方面への車両増の可能性あり。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

花立2丁目交差点は、熊本県庁・熊本市中心部・菊陽・益城方面と通勤時に県道28号線（熊本高森線）に交わる交差点である。

- 路線②交通量減少し平均速度も改善傾向。ピークタイム前の交通量増加、平均速度は良化しており、6:30～7:30 への分散出勤がデータ上、現れている。熊本市内方面のパートナー企業の取り組みが一定の効果を生んでいると推測される。
- 路線③は、交通量増加も平均速度は若干改善している路線。8:30～の交通量増加も平均速度は上がっており、交差点からの流れがスムーズに流出できている可能性あり。継続して、注視することで交通量＋平均速度増加要因分析が必要な交差点。
- 路線①、路線④は、交通量増加し、平均速度も低下している。
路線④は、ピークタイム時も、平均速度は約 35km/h 以上で流れているため、体感的には渋滞とは感じていない可能性あり。

益城・菊陽方面の民間企業が、時差出勤・テレワーク推進を図ることで、交通量減少・渋滞緩和に繋がっていくと思われる。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：路線①、路線④
-

14. 健軍電停前交差点

健軍電停前 交差点

■ 対象路線

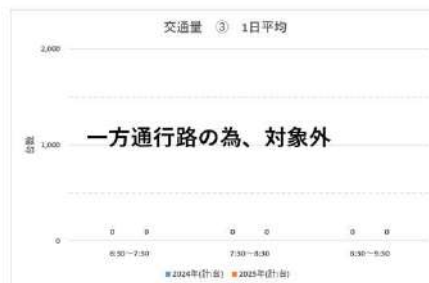
- ①北方面：健軍電停前交差点～焼鳥中村屋
- ②東方面：健軍電停前交差点～(有)ハタノ不動産
- ③南方面：一方通行路の為、対象外
- ④西方面：健軍電停前交差点～TATTO



■交通量の変化

健軍電停前 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-111 台 (-27.4%) 大幅減少。自衛隊通り方面からの路線。

路線②

- 交通量：+68 台 (+6.0%) 若干増加。
益城方面から熊本市内方面への県道28号線(熊本高森線)。

路線③

- 交通量：一方通行路の為、分析対象外。

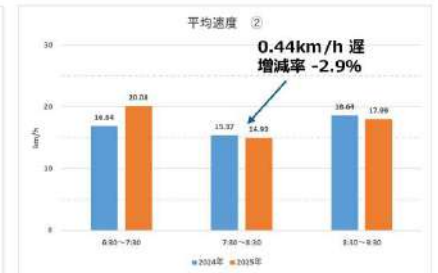
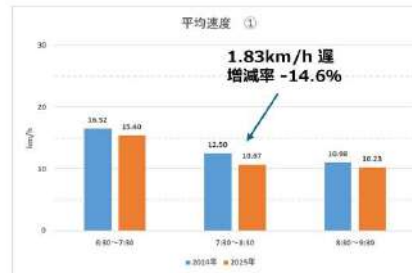
路線④

- 交通量：-157 台 (-29.9%) 大幅減少。
熊本市内方面から益城方面への県道28号線(熊本高森線)。

■ 平均速度の変化

健軍電停前 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.83km/h (-14.6%) 低下。

路線②

- 平均速度：-0.44km/h (-2.9%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：一方通行路の為、分析対象外。

路線④

- 平均速度：+2.07km/h (+23.6%) 改善。

■ 渋滞長の変化

健軍電停前 交差点

渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(145m→145m)

路線③

- ・ 渋滞長：一方通行路の為、分析対象外。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(265m→265m)

■全路線の傾向・効果分析

健軍電停前 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、健軍電停前交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、健軍電停前交差点へ侵入する車両
- ③：一方通行路の為、対象外
- ④：西方面から、健軍電停前交差点へ侵入する車両



- 路線① ・ 交通量は大幅減少も、平均速度は低下。
市電の終点地点や健軍アーケード入口におけるスクランブル交差点に位置する為、歩行者や軽車両（自転車・バイク）向けの信号制御が影響し、時差出勤による交通量減が平均速度改善につながらなかった可能性。
-
- 路線② ・ 交通量の増加に伴い、平均速度は低下。
益城方面から熊本市内方面への県道28号線（熊本高森線）であり時差出勤の影響は限定的。
-
- 路線③ ・ 一方通行路の為、分析対象外。
-
- 路線④ ・ 交通量は大幅減少し、平均速度も2km/hほど改善。
時差出勤によるピークタイム時に効果が現れた方向。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

健軍電停前交差点は、健軍・益城方面から熊本市中心部へと向かう県道28号線（熊本高森線）と熊本市電の終点に位置する交差点である。また、熊本市中心部・東部に企業が密集しており、本交差点も主要な通勤路としての影響が大きい地点といえる。

- 路線④は交通量大幅減・平均速度改善。
MAP 上で企業が多い東部～市中心部方向の通勤者の動きと整合的で、企業の時差出勤によるピーク分散効果が顕在化した方向。
- 路線①も交通量大幅減だが、平均速度は低下。
交通量の改善効果を、交差点構造（市電終点や健軍アーケード入口）が相殺している状況。時差出勤の効果が見えにくい方向であると推測。
- 路線②は交通量増・平均速度低下。
時差出勤の効果よりも、局所的な交通量の増大や変動の影響が強い方向。
片側一車線かつ市電と並行した道路構造であるため、車両の右左折影響も考えられる。
- 渋滞長は全く変わらず。パートナー企業の取り組みにより、交通量は変化しているものの、交差点の特性に伴い渋滞距離の縮小には結びつかない。
東部～市中心部方面の民間企業が時差出勤・テレワーク推進を図ることで、今後も交通量減少・渋滞緩和に繋がっていくと思われる。
- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①
 - 効果がでなかった（悪化）：路線②

15. 秋津町秋田交差点

秋津町 秋田交差点

■対象路線

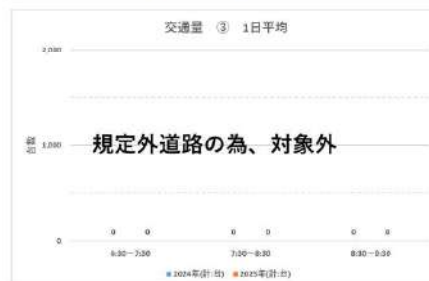
- ①北方面：秋津町秋田交差点～(株)KBCコミュニケーションズ
- ②東方面：秋津町秋田交差点～マルミヤストア秋津店
- ③南方面：規定外道路の為、対象外
- ④西方面：秋津町秋田交差点～エディオン秋津店



■交通量の変化

秋津町 秋田交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-156台(-12.4%)減少。
秋津方面から嘉島方面への県道226号線。

路線②

- 交通量：-97台(-21.1%)減少。
嘉島方面から秋津方面への県道226号線。

路線③

- 交通量：規定外道路の為、分析対象外。

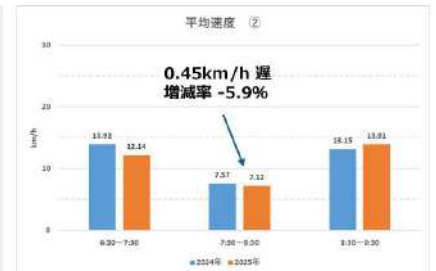
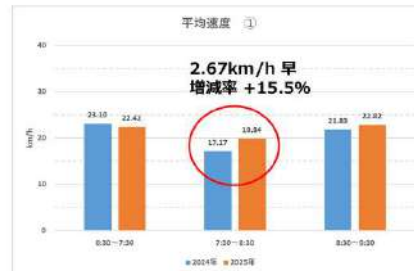
路線④

- 交通量：-94台(-20.5%)減少。
画図方面から秋津方面への県道238号線。

■ 平均速度の変化

秋津町 秋田交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+2.67km/h (+15.5%) 改善。

路線②

- 平均速度：-0.45km/h (-5.9%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：規定外道路の為、分析対象外。

路線④

- 平均速度：+7.86km/h (+84.6%) 改善。

■ 渋滞長の変化

秋津町 秋田交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



8:00~9:00



2025年9月



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下は変化なし。(345→345m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下は渋滞解消。(345m→0m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(205m→205m)

路線③

- ・ 渋滞長：規定外道路の為、分析対象外。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 655m→655m) (8-9 時 渋滞なし)

■全路線の傾向・効果分析

秋津町 秋田交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、秋津町秋田交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、秋津町秋田交差点へ侵入する車両
- ③：規定外道路の為、対象外
- ④：西方面から、秋津町秋田交差点へ侵入する車両



-
- 路線① ・ 交通量は減少し、平均速度も2km/h 以上の大幅改善。
時差出勤によるピーク緩和の効果がもっとも素直に現れた方向。
ただし渋滞長には交通状況改善が影響しない傾向である。
片側一車線の T 字路的な交差点であることが要因と思われる。
-
- 路線② ・ 交通量は減少も、平均速度は低下。
交差点流入後の右左折影響や対向車との干渉による要因が考えられ
交通量の改善が平均速度の改善に直結していない傾向。
-
- 路線③ ・ 規定外道路の為、分析対象外。
-
- 路線④ ・ 交通量は減少し、平均速度も7km/h 以上の大幅改善。
4方向の中で時差出勤効果が最も強く現れた方向で、特に8時台で
渋滞が消失している点は、ピークタイムの後ろ倒しかつ交通量の
減少による相乗効果と考えられる。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

秋津町秋田交差点は、熊本市中心部～東部（益城・戸島方面）および御船・甲佐方面への主要アクセス路として通勤動線の影響を受ける位置にある。また、パートナー企業も集積している地域である。

- 路線①、④は、交通量が減少し平均速度も大幅改善。
企業の時差出勤によるピーク負荷緩和が実際の交通状況に影響している。
特に路線④は時差出勤による効果が最大化で現れている。
- 路線②は、交通量は減少も平均速度は低下。
片側一車線の道路構造やＴ字路的な信号配置などにより、交差点流入後の車両がスムーズに右左折できないこと（対向車との干渉）から、交通量の改善が平均速度の改善に直結していない傾向。
- 渋滞長については、路線④が時差出勤の典型的な成功例であり、
「８時前出社回避」「９時以降シフト」を採用した時差出勤企業の取り組みがデータ上としても現れている状況である。

東部～市中心部方面の民間企業が時差出勤・テレワーク推進を図ることで、今後も交通量減少・渋滞緩和に繋がっていくと思われる。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

16. 江津斉藤橋交差点

江津斉藤橋 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：江津斉藤橋交差点～さくら江津
- ② 東方面：江津斉藤橋交差点～レイクサイドクラブ
- ③ 南方面：江津斉藤橋交差点～ベルファンえずⅡ
- ④ 西方面：江津斉藤橋交差点～天然温泉ばってんの湯



■交通量の変化

江津斉藤橋 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-158台(-35.6%)大幅減少。
出水方面から国道57号線(東バイパス)への路線。

路線②

- 交通量：-1,054台(-26.8%)大幅減少。
神水方面から田井島方面への国道57号線(東バイパス)。

路線③

- 交通量：+109台(+29.2%)大幅増加。
下江津方面から国道57号線(東バイパス)への路線。

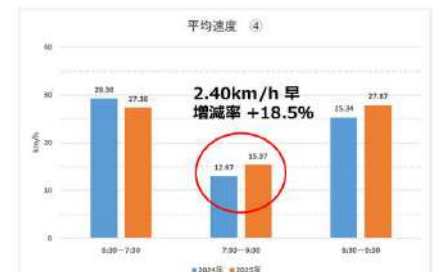
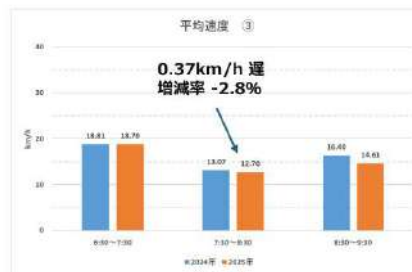
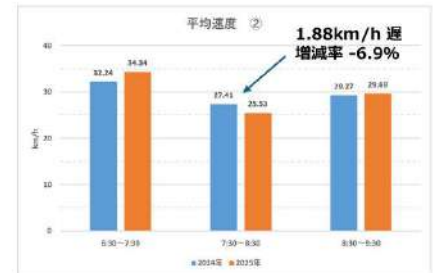
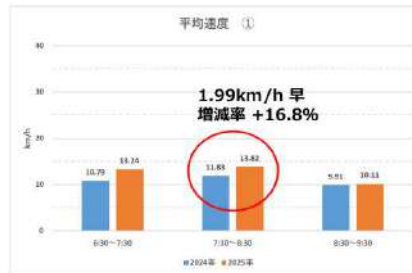
路線④

- 交通量：-42台(-2.0%)若干減少。
田井島方面から神水方面への国道57号線(東バイパス)。

■ 平均速度の変化

江津齊藤橋 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+1.99 km/h (+16.8%) 改善。

路線②

- 平均速度：-1.88 km/h (-6.9%) 低下。

路線③

- 平均速度：-0.37 km/h (-2.8%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+2.40 km/h (+18.5%) 改善。

■ 渋滞長の変化

江津斉藤橋 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



● ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(80m→80m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(345m→345m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8/8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(325m→325m)

■全路線の傾向・効果分析

江津斉藤橋 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、江津斉藤橋交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、江津斉藤橋交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、江津斉藤橋交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、江津斉藤橋交差点へ侵入する車両



- 路線① ・ 交通量は大幅減少し、平均速度も 2km/h ほど改善。
出水方面（熊本市中心部）から国道57号線（東バイパス）へ
合流する路線であり、時差出勤の効果が最も明瞭にでた路線。
-
- 路線② ・ 交通量は大幅減少も、平均速度は低下。信号制御時間や左折車両に
おける交差点処理能力が影響している可能性。また、時間帯ごとに
交通量の山が増加している点も、時差出勤の影響であると考えら
れる。
-
- 路線③ ・ 交通量は大幅増加し、平均速度も低下。嘉島方面から熊本市中心部
へ向かう車両が本交差点を迂回路として通行している可能性が
高く、交通状況の悪化要因と考えられる。
-
- 路線④ ・ 交通量は減少し、平均速度は 2km/h 以上の改善。
平均速度の改善については路線②とは対照的な状況。右左折車両が
少なく直進車両が多いことも速度改善の要因と思われる。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

江津斉藤橋交差点は、熊本市中心部から郊外方面へと向かう国道57号線（東バイパス）に位置する交差点である。また、企業も中心部～東部に高密度で分布している状況。

- 路線①、④は、交通量が減少し平均速度も改善。
MAP 上で企業が多い東部～市中心部方向の通勤者の動きと整合的で、企業の時差出勤によるピーク分散効果が顕在化した方向。
- 路線②は、交通量は減少も平均速度は低下。
企業が集積しない方面への信号制御や交差点処理能力の最適化が必要。
- 路線③は、交通量は大幅増加し平均速度も低下。
郊外方面から熊本市中心部へ向かう車両の迂回路として交通状況が悪化したものと思われ、路線②と同様に、信号制御や交差点処理能力の最適化が必要。

渋滞長については前年比からほぼ変化なく滞留化しているため、今後も継続的に時差出勤企業推進を図るとともに、信号制御や交差点処理能力の最適化も必要。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：路線③
-

17. 画図町重富交差点

画図町重富 交差点

■ 対象路線

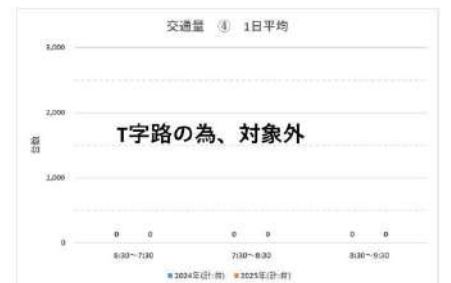
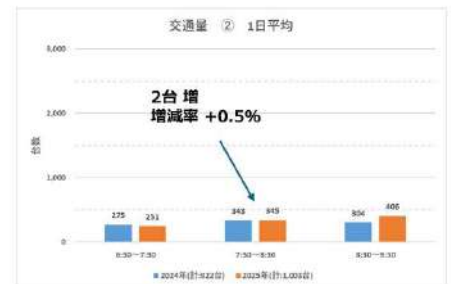
- ① 北方面：画図町重富交差点～熊本市土壌病虫検査室
- ② 東方面：画図町重富交差点～いちよの森クリニック
- ③ 南方面：画図町重富交差点～寿司じや田井島店
- ④ 西方面：T字路の為、対象外



■交通量の変化

富重町交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-272 台 (-15.3%) 減少。
熊本市内方面から嘉島方面への国道266号線(浜線バイパス)。

路線②

- 交通量：+2 台 (+0.5%) 若干増加。
江津湖方面から国道266号線(浜線バイパス)への路線。

路線③

- 交通量：-500 台 (-38.2%) 大幅減少。
嘉島方面から熊本市内方面への国道266号線(浜線バイパス)。

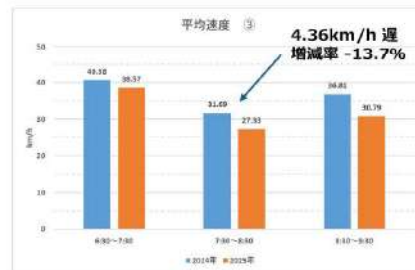
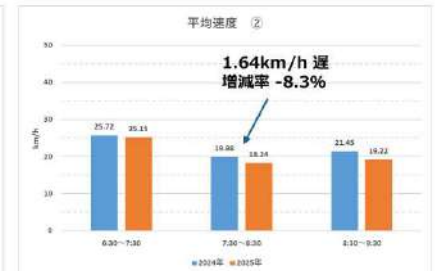
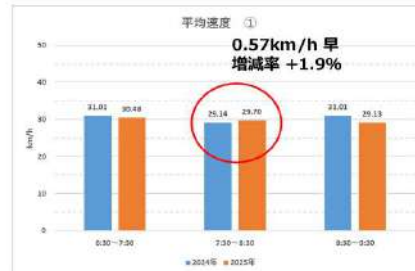
路線④

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

■ 平均速度の変化

富重町交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.57 km/h (+1.9%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：-1.64 km/h (-8.3%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-4.36 km/h (-13.7%) 低下。

路線④

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

富重町交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8時／8-9時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8時の平均速度 19Km/h 以下は変化なし。(640m→640m)
8-9時の平均速度 19Km/h 以下は渋滞発生。(0m→640m)

路線③

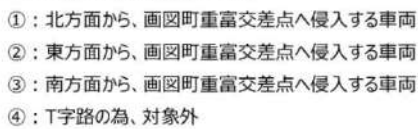
- ・ 渋滞長：7-8時／8-9時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：T字路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

富重町画交差点



- 路線①
- 交通量は減少し、平均速度は若干改善。
時差出勤の一定効果は確認できるが、ピークタイム後の8時台に新たに渋滞が発生しているため、交通量の平準化が課題。
-
- 路線②
- 交通量は若干増加し、平均速度も若干低下。
交通量の平準化だけではなく、交差点処理能力（信号サイクルや右左折車両の滞留解消）の改善も必要。
-
- 路線③
- 交通量は大幅減少も、平均速度は4km/h以上の低下。
江津湖方面への右折車両の滞留が影響している可能性。また、本交差点の先にある田井島交差点は、国道57号線（東バイパス）との合流地点であるため、信号制御や交差点処理能力も影響している可能性。
-
- 路線④
- T字路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

画図町重富交差点は、熊本市中心部と嘉島方面をむすぶ国道266号線（浜線バイパス）上にある交差点である。本交差点は主要通勤路としての影響が大きい地点といえる。

- 路線①は、交通量は減少し、平均速度も改善。
MAP 上の企業集積と交通状況改善の方向性はおおむね整合がとれている。
 - 路線③は、交通量は大幅減少だが、平均速度は大幅低下。
当交差点の処理能力（右左折車両の滞留解消）改善だけではなく、次点の交差点（田井島交差点）とも連携した交通状況の改善が必要。
 - 路線②は、交通量は増加し、平均速度も低下。
交通量の平準化だけではなく、交差点の処理能力（信号サイクルや右左折車両の滞留解消）の改善が必要。
 - 渋滞長は、ピークタイム後の8時台に新たに路線②で+640m発生。企業の時差出勤運用に伴う時間帯のずれが起こした課題である。また、周辺の交差点状況の改善とも連携した対応が必要な路線である。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：路線②
-

熊本市：5 9 交差点

西区：3 交差点

1. 田崎本町交差点

田崎本町 交差点

■ 対象路線

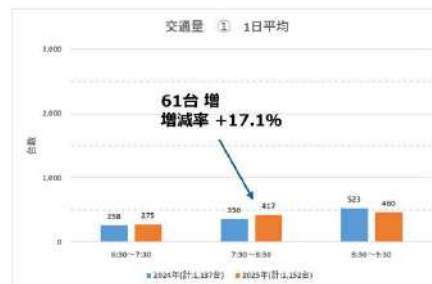
- ① 北方面：田崎本町交差点～田崎橋駅
- ② 東方面：田崎本町交差点～サムティ熊本駅南
- ③ 南方面：田崎本町交差点～肥後銀行事務センター
- ④ 西方面：田崎本町交差点～キャッスル田崎本町



■交通量の変化

田崎本町 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：+61 台 (+17.1%) 増加。
熊本駅方面から県道28号線への路線。

路線②

- 交通量：+66 台 (+13.8%) 増加。
熊本市内方面から西区方面への県道28号線。

路線③

- 交通量：+15 台 (+4.9%) 若干増加。
二本木方面から県道28号線への路線。

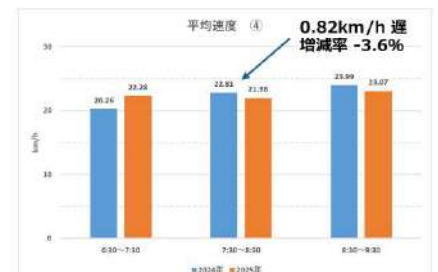
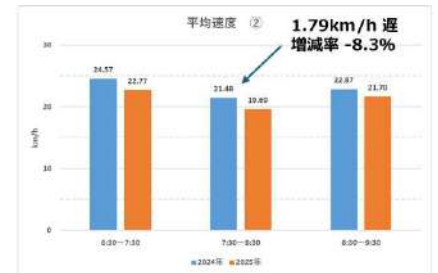
路線④

- 交通量：-556 台 (-28.9%) 大幅減少。
西区方面から熊本市内方面への県道28号線。

■ 平均速度の変化

田崎本町 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.89 km/h (+7.3%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：-1.79 km/h (-8.3%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+0.79 km/h (+14.3%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：-0.82 km/h (-3.6%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

田崎本町 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(75m→75m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→80m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(渋滞なし)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(40m→40m)

■全路線の傾向・効果分析

田崎本町 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、田崎本町交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、田崎本町交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、田崎本町交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、田崎本町交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は増加も、平均速度は若干改善。渋滞長は前年対比で変わらず75m発生しているものの、平均速度はピークタイム前後でも改善されている状況。交通の流れが効率化されたものと思われる。

路線② ・ 交通量の増加に伴い、平均速度は低下。ピークタイムで前年なかった渋滞が今年度+80m発生している。右左折車両の滞留化や信号制御による交差点処理能力の限界と思われる。

路線③ ・ 交通量は若干増加も、平均速度は若干改善。国道3号線を経由せずに熊本市中心部から西部方面へ流出する車両の迂回路による交通量増加と思われる。

路線④ ・ 交通量は大幅減少するも、平均速度は若干低下。田崎市場方面から熊本市中心部へ向かう路線の為、流入車構成（大型車・配送車増加）や信号影響などが考えられる。尚、時差出勤効果は直接反映されにくいルートと推測。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

田崎本町交差点は、熊本市中心部と西部方面とをつなぐ県道28号線（熊本高森線）と熊本駅方面への路線が交わる交差点である。また、周辺には田崎市場も隣接しているため、大型配送車などの通行ルートにもなっている路線。

- 路線①、③は、交通量増加も平均速度は改善傾向。企業が少ない方向（西・北西方向）は交通量増が多く、分散効果が弱い。企業密度が相対的に低く、時差出勤効果が及びにくい区域とみられる。尚、路線①における渋滞長75mの影響はほぼないものと推測される。
- 路線④は、交通量が大幅減少するも、平均速度は若干低下。企業集積方向と一致し、時差出勤の影響が現れやすい方向と整合性が高いが、田崎市場方面からの流入車構成（大型車・配送車）や信号影響などが考えられる。尚、前年から変わらず渋滞長40m継続発生していることも要因のひとつかと思われる。
- 路線②は、交通量の増加に伴い平均速度が低下。ピークタイムで前年なかった渋滞が今年度+80m発生していることから、右左折車両の滞留化や信号制御による交差点処理能力の限界と思われる。

時差出勤効果が及びにくい交差点ではあるが、企業が集積している熊本市中心部側での流入ルートでの改善が多く、その周辺部では交通状況の改善が難しい路線であるといえる。まずはピークタイムの分散化が必要。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：路線②

2. 春日 1 丁目交差点

春日1丁目 交差点

■ 対象路線

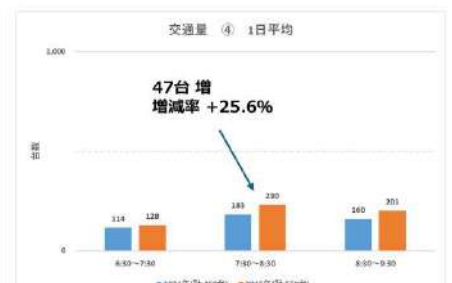
- ① 北方面：春日1丁目交差点～大原学園
- ② 東方面：規定外道路の為、対象外
- ③ 南方面：春日1丁目交差点～グランドパレス熊本
- ④ 西方面：春日1丁目交差点～JR熊本駅ビル



■交通量の変化

春日1丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-10台(-2.3%) 若干減少。
熊本駅方面から田崎方面への県道28号線(熊本高森線)。

路線②

- 交通量：規定外道路の為、分析対象外。

路線③

- 交通量：-43台(-7.3%) 若干減少。
田崎方面から熊本駅方面への県道28号線(熊本高森線)。

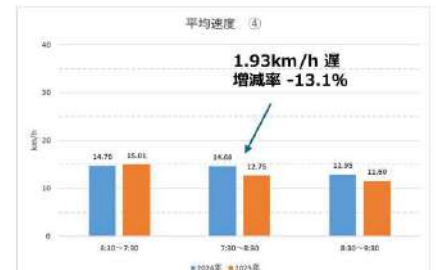
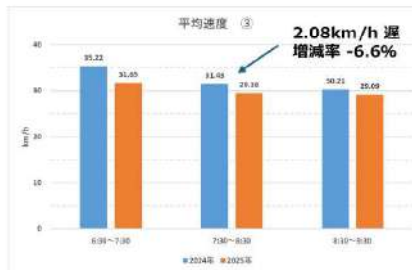
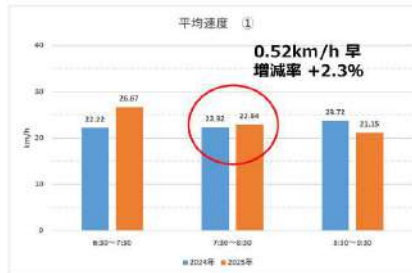
路線④

- 交通量：+47台(+25.6%) 増加。
アミュプラザから県道28号線(熊本高森線)への路線。

■ 平均速度の変化

春日1丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.52 km/h (+2.3%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：規定外道路の為、分析対象外。

路線③

- 平均速度：-2.08 km/h (-6.6%) 低下。

路線④

- 平均速度：-1.93 km/h (-13.1%) 低下。

■ 渋滞長の変化

春日1丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞解消。(85m→0m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：規定外道路の為、分析対象外。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

春日1丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、春日1丁目交差点へ侵入する車両
- ②：規定外道路の為、対象外
- ③：南方面から、春日1丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、春日1丁目交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量の若干減少に伴い平均速度も若干改善。また、前年発生していた渋滞長 85mも今年度は解消された路線。出勤ピークタイムの分散（時差出勤）効果がこの方向に確実に現れている可能性。

路線② ・ 規定外道路の為、分析対象外。

路線③ ・ 交通量は若干減少するも、平均速度は2km/hほど低下。熊本駅方面へ向かう路線バスや右左折車の滞留・信号サイクルなどが影響している可能性。時差出勤そのものの効果が平均速度改善に直結しなかった方向。

路線④ ・ 交通量の増加に伴い、平均速度も低下。西部方面から熊本市中心部へ向かう迂回路としての可能性が高く、熊本駅への送迎車両スペースも付近にあることから交通量が滞留化しているものと思われる。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

春日 1 丁目交差点は、熊本駅・アミュプラザなどの商業施設が隣接する交通要所であり、路線バスやタクシーなどの商用車両が多い地点でもある。

- 路線①は、交通量の減少に伴い平均速度も改善。また、前年発生していた渋滞長 85m も今年度は解消。企業集積エリアからの通勤車両数が分散化された効果あり。
- 路線③は、交通量は減少するも平均速度は低下。時差出勤実施企業のピークタイム分散による効果はあるものの、熊本駅方面へ向かう路線バスや右左折車の滞留が平均速度の低下に影響を及ぼしているものと思われる。
- 路線④は、交通量の増加に伴い平均速度も低下。この方向は企業密度が低く、時差出勤の効果が届きにくい方向で混雑が増加したものと推測される。また、西部方面から熊本市中心部へ向かう迂回路としての可能性が高く、狭い路線ながら交通量が増加しているものと思われる。

商用車両（路線バス・タクシー）が定期通行する路線であるため、時差出勤によるピークタイムのシフトとともに、公共交通機関（市電・バス・JR）の活用も取り入れることで交通状況の改善も必要。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：路線④
-

3. 上熊本駅前交差点

上熊本駅前 交差点

■ 対象路線

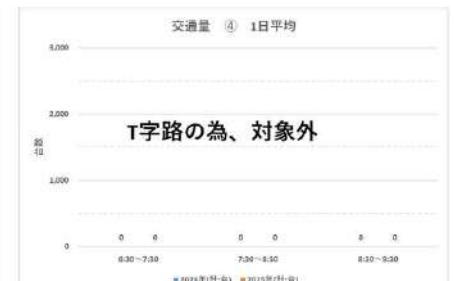
- ① 北方面：上熊本駅前交差点～ミキハウス不動産
- ② 東方面：上熊本駅前交差点～福栄
- ③ 南方面：上熊本駅前交差点～市電上熊本駅
- ④ 西方面：T字路の為、対象外



■交通量の変化

上熊本駅前 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-411台(-21.1%)減少。
植木方面から熊本市内方面への県道31号線。

路線②

- 交通量：-72台(-30.7%)大幅減少。
京町方面から県道31号線への路線。

路線③

- 交通量：-791台(-31.3%)大幅減少。
熊本市内方面から植木方面への県道31号線。

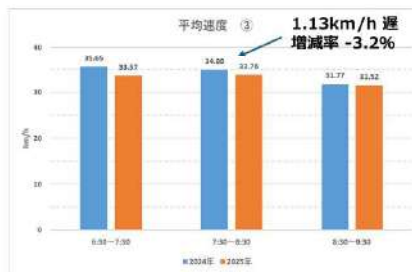
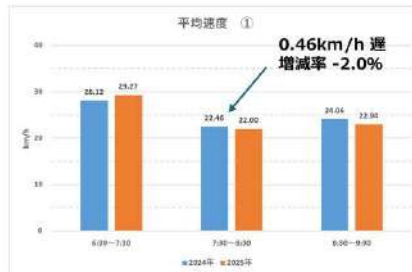
路線④

- 交通量：規定外道路の為、分析対象外。

■ 平均速度の変化

上熊本駅前 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.46km/h (-2.0%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+3.14km/h (+24.1%) 改善。

路線③

- 平均速度：-1.13km/h (-3.2%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：規定外道路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

上熊本駅前 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→190m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：規定外道路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

上熊本駅前 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、上熊本駅前交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、上熊本駅前交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、上熊本駅前交差点へ侵入する車両
- ④：T字路の為、対象外



路線① ・ 交通量は減少するも平均速度は若干低下。植木方面から熊本市中心部へ向かう県道であるが、西廻りバイパスなどの利用増により交通量が減少した可能性あり。尚、ピークタイム後に新たな渋滞も発生。（+190m）

路線② ・ 交通量の大幅減少に伴い平均速度も大きく改善。時差出勤によるピーク分散効果が最も“走行性”に反映されたルート。

路線③ ・ 交通量は大幅減少したものの平均速度は低下。平均速度は低下傾向にあるが、交通量は大幅に減少していることから、時差出勤によるピーク負荷の緩和は働いていると推測される。

路線④ ・ 規定外道路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

上熊本駅前交差点は、植木方面と熊本市中心部とをむすぶ路線であり県道31号線も位置する交差点である。また、西廻りバイパスも隣接する路線であることから、県外方面からの大型車両も多く通行する傾向にある。尚、企業は熊本市中心部～東側～北東方向に密集。

- 路線②は、交通量の大幅減少に伴い平均速度も大きく改善。この方向は企業集積ゾーンと一致する比率が高く、交通状況の改善が最も現れた路線。
- 路線①、③は、交通量は減少したものの平均速度も低下。時差出勤によるピーク負荷の緩和は働いていると推測されるが、路線①においては今年度、ピークタイム後ではあるが、新たに渋滞（+190m）が発生した。信号制御や右左折車両の滞留など物理的要因の可能性も考えられる。

本交差点は JR 上熊本駅や市電の終点も隣接する地点で、かつ植木方面からの県道31号線が通過する路線のため、大型配送車両などの通行抑制は難しいが、公共交通機関を利用した時差出勤企業の拡大にも効果を期待したい。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

熊本市：5 9 交差点

南区：6 交差点

1. 近見交差点

近見交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：近見交差点～トヨタレンタリース熊本近見店
- ② 東方面：近見交差点～ドコモショップ近見店
- ③ 南方面：近見交差点～コジマ×ビック
- ④ 西方面：近見交差点～ナカシマ自動車



■交通量の変化

近見交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－355 台（－22.4％）減少。国道3号線の下り路線。

路線②

- 交通量：－273 台（－48.6％）大幅減少。
熊本市内方面から西区方面への国道57号線（東バイパス）。

路線③

- 交通量：－154 台（－8.8％）若干減少。国道3号線の上り路線。

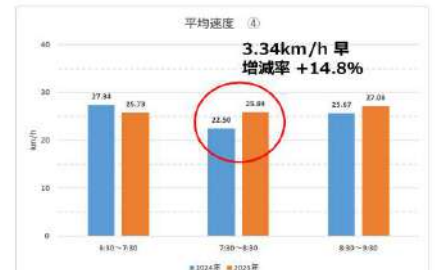
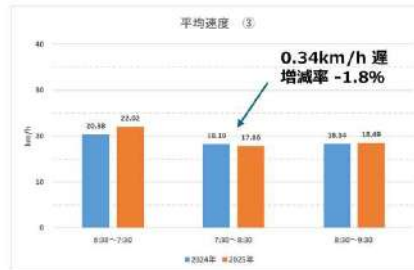
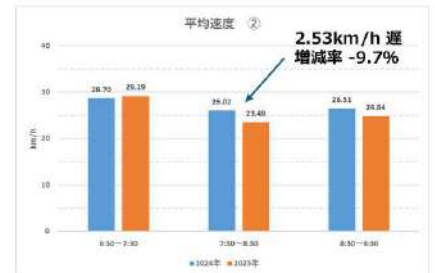
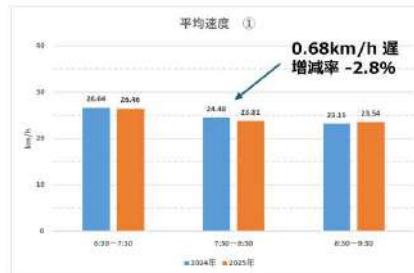
路線④

- 交通量：－276 台（－38.2％）大幅減少。
西区方面から熊本市内方面への国道57号線（東バイパス）。

■ 平均速度の変化

近見交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.68 km/h (-2.8%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-2.53 km/h (-9.7%) 低下。

路線③

- 平均速度：-0.34 km/h (-1.8%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+3.34 km/h (+14.8%) 改善。

■ 渋滞長の変化

近見交差点

渋滞長の変化 (平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下は前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下は前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時は、115m→115mで変化なし。
8-9 時は、115m→115mで変化なし。

路線④

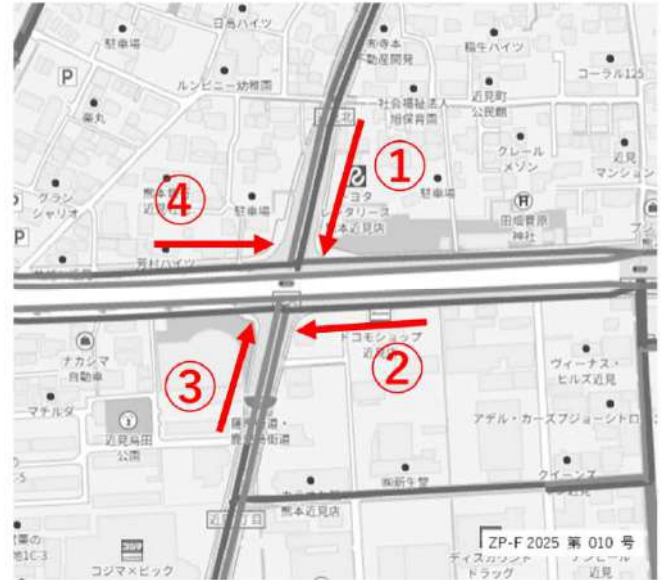
- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下は前年同様渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

近見交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、近見交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、近見交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、近見交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、近見交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は減少したが平均速度はわずかに低下。
平均速度は 25km/h 前後で流れており、ピークタイム前後の時間の速度向上傾向より、若干出勤時間の分散が現れている。

路線②

- ・交通量は減少も平均速度は改善には至らず。交差点付近で国道 3 号線右左折車両が増加することで、一度の信号での流出数が限定的で交通量減少の効果が平均速度向上効果までにはつながっていない可能性。

路線③

- ・交通量減少も平均速度はそこまで変化なし。渋滞長が（115m）が前年同様で、出勤時間の大幅な分散化が鍵となる。

路線④

- ・交通量減少に比例し、平均速度も 3km/h 以上改善。国道 57 号線上り方面への車両のピークタイム後の時差出勤の一定効果が現れていると推測。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

近見交差点は、国道 3 号線路線と国道 57 号線が交わる交通量が多い交差点のひとつ。

- 路線④は、交通量の大幅減少に伴い平均速度も大きく改善。市内中心部・国道 57 号線・菊陽方面と時差出勤企業へ向かう車両が多いと思われる方面で時差出勤の取り組みによる、効果が現れている路線。
- 路線①、③は、交通量は減少したものの平均速度は若干低下。
路線①は、平均速度 25km/h 前後で流れており、体感的には変化を感じていない可能性が高い。路線③は、交差点手前の渋滞長が前年同様発生しており、時差出勤の効果がデータ上では現れていない状況。

本交差点は、ピークタイム分散が渋滞解消の大きな鍵となるため、継続した、時差出勤企業取り組みに増加が重要となってくる。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

2. 江越 2 丁目交差点

江越2丁目 交差点

■ 対象路線

- ①北方面：江越2丁目交差点～A-プライス熊本南店
- ②東方面：江越2丁目交差点～ベルフィオーレ
- ③南方面：江越2丁目交差点～熊本陶器(株)
- ④西方面：江越2丁目交差点～(株)NEO



■交通量の変化

江越2丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターネット搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-358台(-26.8%)減少。
平成方面からけやき通りへの路線。

路線②

- 交通量：-245台(-18.8%)減少。
田迎方面から近見方面へのけやき通り。

路線③

- 交通量：-515台(-29.3%)減少。
流通団地方面からけやき通りへの路線。

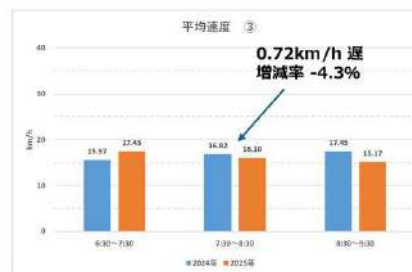
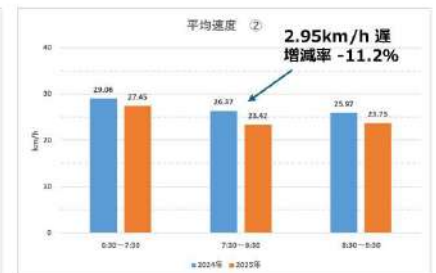
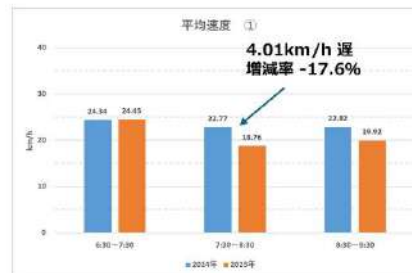
路線④

- 交通量：-292台(-20.0%)減少。
近見方面から田迎方面へのけやき通り。

■ 平均速度の変化

江越2丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-4.01 km/h (-17.6%) 低下。

路線②

- 平均速度：-2.95 km/h (-11.2%) 低下。

路線③

- 平均速度：-0.72 km/h (+4.3%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+4.80 km/h (+32.5%) 改善。

■ 渋滞長の変化

江越2丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では新たな渋滞発生。(0m→50m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下は前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(85m→85m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下は渋滞解消。(140m→0m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下は変化なし。(140m→140m)

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

江越 2 丁目交差点は、市内中心部と近隣の流通団地周辺企業への出勤者が多い交差点。

- 路線④は、交通量の大幅減少に伴い平均速度も大きく改善。市内中心部・国道 57 号線と時差出勤企業へ向かう車両が多いと思われる方面で時差出勤の取り組みによる、効果が現れている路線。
 - 路線③は、交通量は減少し平均速度はほぼ横ばいも、ピークタイム前半への出勤時間シフトが現れている。
方向的に、直進・右折車両は市内中心部方面への車両と推測され、時差出勤取り組み企業への通勤車両による一定の効果がでていると思われる。
 - 本交差点は、中小企業も多く集積するエリアで、その企業への出勤者と市内・市外への通勤者が混在する傾向あり。ピークタイム出勤時間帯分散が渋滞解消の大きな鍵となるため、交差点周辺企業の時差出勤企業が増加すると更に顕著な渋滞緩和改善に繋がる交差点。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

3. 流通団地入口交差点

流通団地 入口交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：流通団地入口交差点～建デボプロ熊本店
- ② 東方面：流通団地入口交差点～共生薬局
- ③ 南方面：流通団地入口交差点～(有)Q・Aドライブ
- ④ 西方面：流通団地入口交差点～済生会病院入口



■交通量の変化

流通団地 入口交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の基数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－135 台（－11.3%）減少。
流通団地方面から国道57号線（東バイパス）への路線。

路線②

- 交通量：－972 台（－33.5%）大幅減少。
熊本市内方面から西区方面への国道57号線（東バイパス）。

路線③

- 交通量：－231 台（－14.0%）減少。
御幸笛田方面から国道57号線（東バイパス）への路線。

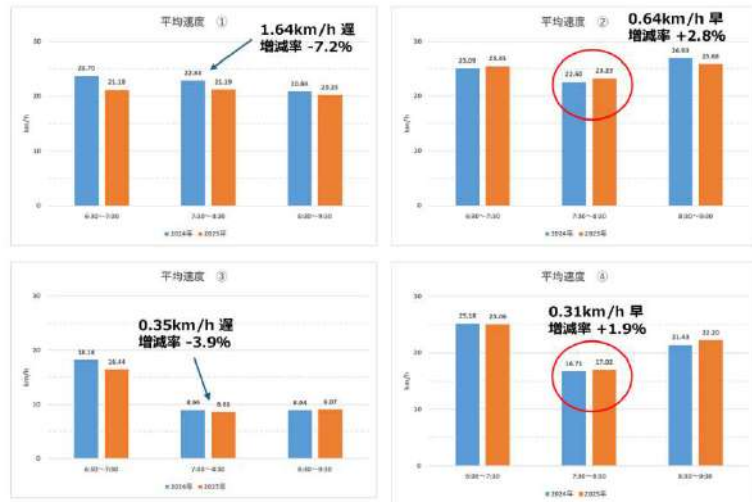
路線④

- 交通量：－325 台（－15.1%）減少。
西区方面から熊本市内方面への国道57号線（東バイパス）。

■ 平均速度の変化

流通団地 入口交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.64 km/h (-7.2%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.64 km/h (+2.8%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-0.35 km/h (-3.9%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+0.31 km/h (+1.9%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

流通団地 入口交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下は前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下は前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下は変化なし。(420→420m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下は 160m増加。
(420→580m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(285m→285m)

■全路線の傾向・効果分析

流通団地 入口交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、流通団地入口交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、流通団地入口交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、流通団地入口交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、流通団地入口交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は減少も平均速度は若干低下。交通量減少も交差点からの国道 57 号線上下線流出の台数が一度の信号での台数が限定的の可能性あり。

路線②

- ・交通量は大幅減少し、平均速度も改善傾向。国道 3 号線利用者が、交差点左折し富合方面へ迂回をして、渋滞緩和に繋がっている可能性あり。
ピークタイムより前の時間帯での平均速度も良化。

路線③

- ・交通量は減少も、平均速度改善までは至らず。市内郊外や市外からの流入数が一定数増加している可能性あり。公共交通機関も少ない沿線のため、出勤時間の分散化が鍵となる。

路線④

- ・交通量減少し、平均速度の改善している路線。市内方面や菊陽方面への車両が多いと推測され、ピークタイム後の平均速度が向上し 20km/h で流れているため、時差出勤の一定効果が現れている。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

流通団地入口交差点は、平成大通りと国道 57 号線が交わり、市内中心部や国道 57 号線上り線利用者が多く、またと近隣の流通団地周辺企業への出勤者が多い交差点。

- 路線④は、交通量の減少に比例し平均速度も改善。市内中心部・国道 57 号線と時差出勤企業へ向かう車両が多いと思われる方面で時差出勤の取り組みによる、効果が現れている路線。
 - 路線②も、交通量減少し平均速度も改善している。車両の流出経路としては県南方面が推測され、交差点左折後に国道 3 号線までの迂回ルートが数か所あるため、一定の流れが保たれていると思われる。
 - 本交差点は、中小企業も多い流通団地近郊エリアで、その企業への出勤者と市内・市外への通勤者が混在する傾向あり。市内方面への平均速度改善が鍵となるため、出勤時間の分散のため継続した時差出勤取り組み企業の増加が、渋滞緩和に繋がるとと思われる。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

4. 田井島交差点

田井島交差点

■ 対象路線

- ①北方面：田井島交差点～アウディ熊本
- ②東方面：田井島交差点～熊本第一病院
- ③南方面：田井島交差点～チエレステ
- ④西方面：田井島交差点～オマーージュ



■交通量の変化

田井島交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-192 台 (-15.4%) 減少。
熊本市内方面から嘉島方面への国道266号線(浜線バイパス)。

路線②

- 交通量：-851 台 (-25.9%) 減少。
熊本市内方面から西区方面への国道57号線(東バイパス)。

路線③

- 交通量：-346 台 (-24.7%) 減少。
嘉島方面から熊本市内方面への国道266号線(浜線バイパス)。

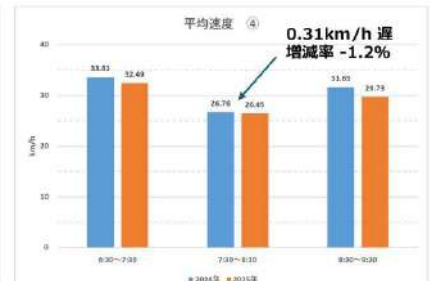
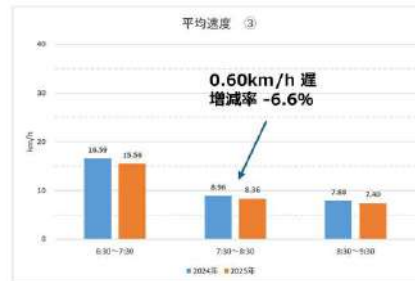
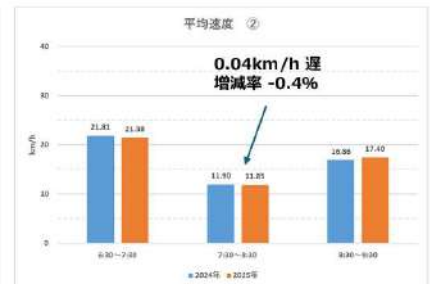
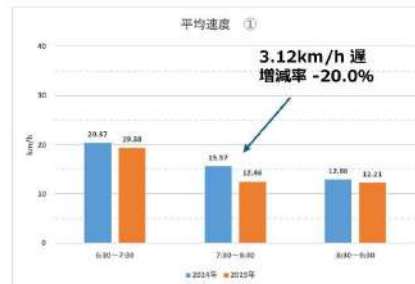
路線④

- 交通量：-68 台 (-2.5%) 若干減少。
西区方面から熊本市内方面への国道57号線(東バイパス)。

■ 平均速度の変化

田井島交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-3.12 km/h (-20.0%) 低下。

路線②

- 平均速度：-0.04 km/h (-0.4%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-0.60 km/h (-6.6%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：-0.31 km/h (-1.2%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

田井島交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時、8-9 時ともに、295m→295mと変化なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時、8-9 時ともに、330m→330mと変化なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時、8-9 時ともに、550m→550mと変化なし。

路線④

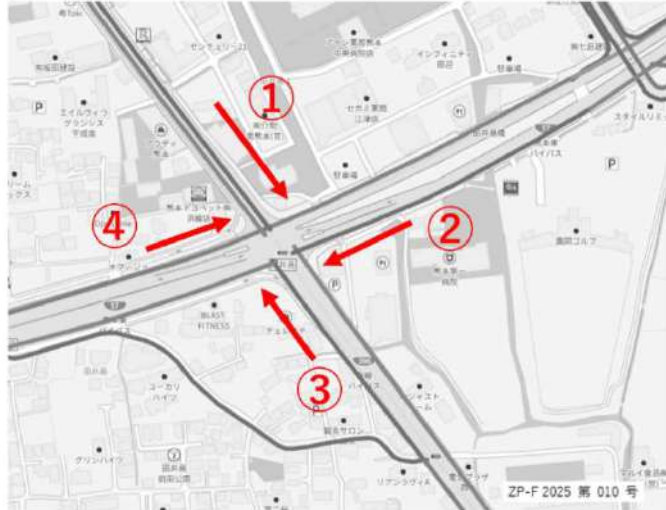
- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下は前年同様渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

田井島交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、田井島交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、田井島交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、田井島交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、田井島交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は減少も平均速度は、低下傾向。市内から郊外企業への方面が多いと思われる。右折車両が多いと後続車停車し渋滞が発生。交通量に対し国道と信号バランスの影響を受けている可能性あり。

路線② ・ 交通量は大幅に減少も平均速度は横ばいで、交差点手前の渋滞長も変化なし。6:30 台は平均速度 20km/h 程度で流れるも、ピークタイム時は、10km/h になっており、流出までが課題。

路線③ ・ 交通量は減少も平均速度は横ばい。国道への右折車両が多いと後続車両で、平均速度を押し下げる傾向。東区秋津方面の迂回路もあるが、1 車線のため本路線利用者が多いと推測される。

路線④ ・ 交通量減少数は小さいが、平均速度は横ばいも、流通団地入口交差点同様に平均速度も 20～30km/h 程度で流れており、ピークタイム後の車両増で時差出勤の一定の効果がある路線。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

田井島交差点は、平成大通り県道 266 号線（通称：浜線バイパス）と国道 57 号線が交わり、市内中心部や国道 57 号線上下線利用者が多く、交通量が非常に多い交差点のひとつ。

- 路線④は、交通量減少し平均速度が横ばいも、市内中心部・国道 57 号線と時差出勤企業へ向かう車両が多いと思われる方面で時差出勤の取り組みによる、効果が現れている路線。
 - 路線①、路線③は交通量減少するも平均速度改善には至らず。車両の流出経路としては、市内中心部と国道 57 号線上り線への流出が推測され、交通量対し、信号時間のバランス影響を受けている可能性あり。
 - 本交差点は、人口増加傾向の郊外方面からの流入や、国道利用者が多い交差点でもあり、国道上り線は、熊本県庁近郊や菊陽方面の時差出勤企業の取り組みの一定の効果が現れていると思われる。
今後も更なる継続した時差出勤取り組み企業の増加と、信号配分の見直しが渋滞緩和の鍵と思われる。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

5. 城南町千町交差点

城南町千町 交差点

■ 対象路線

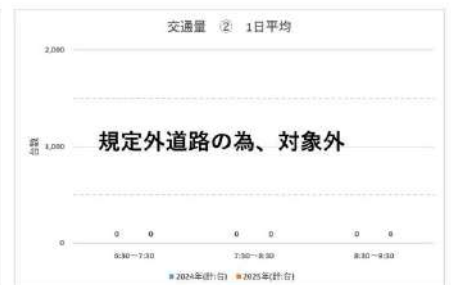
- ①北方面：城南町千町交差点～共生薬局城南店
- ②東方面：規定外道路の為、対象外
- ③南方面：城南町千町交差点～GROWTH
- ④西方面：規定外道路の為、対象外



■交通量の変化

城南町千町 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－107台（－12.1％）減少。
熊本市内方面から城南町方面への国道266号線。

路線②

- 交通量：規定外道路の為、分析対象外。

路線③

- 交通量：－209台（－27.8％）大幅減少。
城南町方面から熊本市内方面への国道266号線。

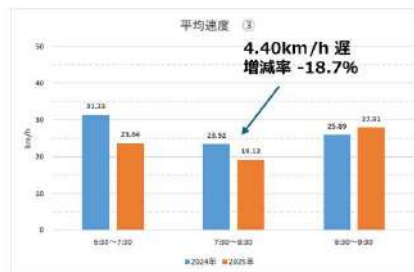
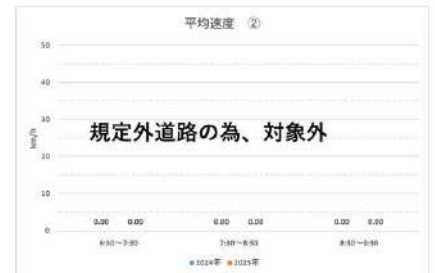
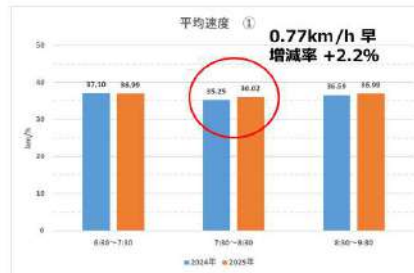
路線④

- 交通量：規定外道路の為、分析対象外。

■ 平均速度の変化

城南町千町 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2023年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.77 km/h (+2.2%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：規定外道路の為、分析対象外。

路線③

- 平均速度：-4.40 km/h (-18.7%) 低下。

路線④

- 平均速度：規定外道路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

城南町千町 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下は前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：規定外道路の為、分析対象外。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→210m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生なし。

路線④

- ・ 渋滞長：規定外道路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

城南町千町 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、城南町千町交差点へ侵入する車両
- ②：規定外道路の為、対象外
- ③：南方面から、城南町千町交差点へ侵入する車両
- ④：規定外道路の為、対象外



路線① ・ 交通量は減少し平均速度は若干改善。熊本市内方面から城南方面への国道266号線が通る路線ではあるが、交通状況は改善傾向となった。

路線② ・ 規定外道路の為、分析対象外。

路線③ ・ 交通量は大幅減少するも平均速度は4km/h以上も低下。また、ピークタイムに限定した210mほどの渋滞も今年度に入り新規発生しているため、本交差点の先に位置する嘉島町上仲間交差点との関係性についても継続して注視する必要がある路線。

路線④ ・ 規定外道路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

城南町千町交差点は、熊本市内方面と城南方面とをむすぶ国道266号線に位置し、宇城八代方面や三角天草方面への大型配送車両なども多く通過する路線である。登録企業は広域に多数分布している状況。

- 路線①は、交通量減・平均速度改善。4方向のなかでも交通状況の改善が最も顕著に現れた路線。
- 路線③は、交通量大幅減・平均速度大幅低下。ピークタイム限定の新規渋滞（210m）が今年度発生しており、付近に位置する交差点（嘉島町上仲間交差点）との車両処理能力が関係している可能性が高いものと推測。

本交差点自体の処理能力（信号タイミング・右左折車の専用レーン確保）だけではなく、付近に位置する交差点とのつながりについても連携して分析を行う必要がある。また、企業集積や時差出勤状況についても併せて考察が必要。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

6. 天明新川橋交差点

天明新川橋 交差点

■ 対象路線

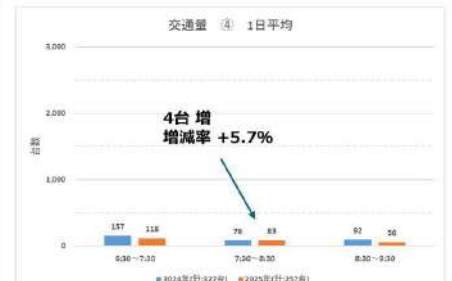
- ① 北方面：天明新川橋交差点～(株)えあこん工房フレア
- ② 東方面：天明新川橋交差点～天明新川
- ③ 南方面：天明新川橋交差点～ぐるぐる倉庫熊本本店
- ④ 西方面：天明新川橋交差点～西馬出橋



■交通量の変化

天明新川橋 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-365 台（-25.7%）減少。国道3号線の下り路線。

路線②

- 交通量：-107 台（-31.6%）大幅減少。
県道236号線・御幸笛田方面から国道3号線への路線。

路線③

- 交通量：-17 台（-0.8%）若干減少。国道3号線の上り路線。

路線④

- 交通量：+4 台（+5.7%）若干増加。
県道236号線・川尻方面から国道3号線への路線。

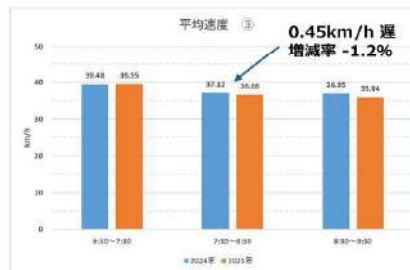
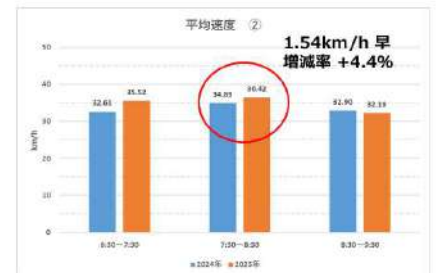
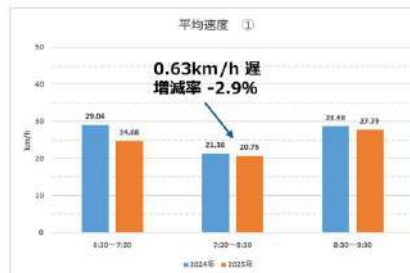
■ 平均速度の変化

天明新川橋 交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.63km/h (-2.9%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+1.54km/h (+4.4%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-0.45km/h (-1.2%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+1.19km/h (+28.9%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

天明新川橋 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



8:00~9:00



2025年9月



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 270m→270m) (8-9 時 渋滞なし)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 455m→455m) (8-9 時 65m→65m)

■全路線の傾向・効果分析

天明新川橋 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、天明新川橋交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、天明新川橋交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、天明新川橋交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、天明新川橋交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は減少するも、平均速度は若干低下。また、ピークタイムの渋滞長 270mは前年と変わらず今年度も継続していることから、時差出勤による交通量減が平均速度改善に転化しにくい状況。

路線② ・ 交通量の大幅減少に伴い平均速度も改善。本路線は熊本市内方面から宇城八代・三角天草方面へと向かう国道3号線に合流する路線であるため、時差出勤の効果が素直に顕在化された。

路線③ ・ 交通量は若干減少するも、平均速度は若干低下。路線②とは対照的に、宇城八代・三角天草方面から熊本市内へと向かう路線であるため、特に右折車における車両滞留が影響を及ぼしているものと思われる。ただ、渋滞が発生するまで悪化していない状況。

路線④ ・ 交通量は若干増加するも、平均速度は改善。本路線は付近にある城南中交差点の迂回路として車両通行していることは明らかで、継続的に発生している渋滞はあるものの、路線②の方向へと直進する車両が多いことから平均速度は改善されているものと推測される。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

天明新川橋交差点は、熊本市中心部方面と南部方面（宇城・天草）とをむすぶ国道3号線に位置し、登録企業も広域に多数分布するとともに、付近には中学・高校も隣接する住宅街であるため、交通状況（大型配送車・歩行者・自転車・バイク）も激しい路線。

- 路線②は、交通量の大幅減・平均速度も改善。4方向のなかでは時差出勤の効果が素直に顕在化された路線。
- 路線①、③は、交通量は減・平均速度は低下。国道3号線の上下線にあたる路線であるため、近隣の交差点処理能力や信号タイミング・右左折車の一時的な滞留などが平均速度低下に影響しているものと思われる。また、ピークタイムにおける渋滞長270mについても改善が必要。
- 路線④は、交通量は増加・平均速度は改善。ピークタイム付近で継続的な渋滞が発生しているため、信号制御や道路状況の改善が必要。また、隣接する城南中交差点の迂回路として使用されているが、住宅街のなかに位置する狭い路線であるため、安全面の観点からも根本対策が必要かと思われる。

企業への時差出勤促進だけでなく、交通弱者に対する安全対策の見直しが必要な路線であるといえる。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし

熊本市：5 9 交差点

北区：5 交差点

1. 北部消防入口交差点

北部消防入口 交差点

■ 対象路線

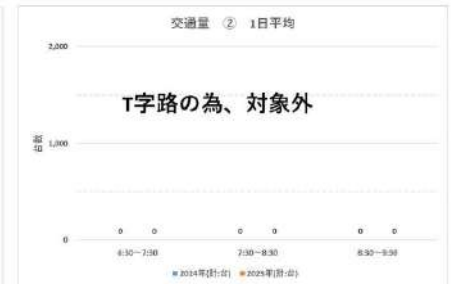
- ①北方面：北部消防入口交差点～北部郵便局
- ②東方面：T字路の為、対象外
- ③南方面：北部消防入口交差点～よもぎクリニック
- ④西方面：北部消防入口交差点～県道342号線



■交通量の変化

北部消防入口 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－26 台（－2.2%）若干減少。国道3号線の下り路線。

路線②

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

路線③

- 交通量：－158 台（－26.8%）減少。国道3号線の上り路線。

路線④

- 交通量：－74 台（－24.3%）減少。
北バイパス経由による国道3号線への路線。

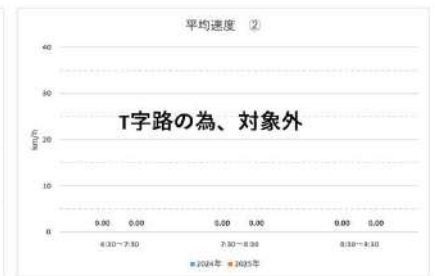
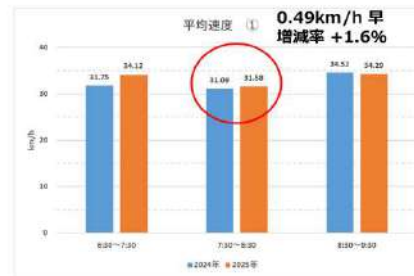
■ 平均速度の変化

北部消防入口 交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.49km/h (+1.6%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

路線③

- 平均速度：+0.94km/h (+4.6%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：+0.44km/h (+3.5%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

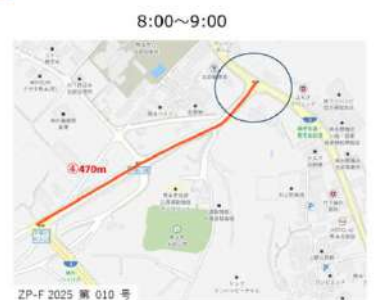
北部消防入口 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：T 字路の為、分析対象外。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 640m→640m) (8-9 時 渋滞なし)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(470m→470m)

■全路線の傾向・効果分析

北部消防入口 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、北部消防入口交差点へ侵入する車両
- ②：T字路の為、対象外
- ③：南方面から、北部消防入口交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、北部消防入口交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量の若干減少に伴い平均速度も若干改善。植木方面から熊本市内方面へと向かう国道3号線の下り路線ではあるが、交通状況の改善がみられる傾向。

路線② ・ T字路の為、分析対象外。

路線③ ・ 交通量の減少に伴い平均速度も若干改善。路線①と同じく交通状況の改善がみられるが、ピークタイムでは継続的な渋滞（640m）が発生。

路線④ ・ 交通量の減少に伴い平均速度も若干改善。路線①・③と同様な状況であるが、ピークタイムでは継続的な渋滞（470m）が発生。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

北部消防入口交差点は、植木方面と熊本市内方面とをむすぶ国道3号線に位置し、北バイパスからの合流道路とも交差する路線である。また、登録企業も広域に多数分布している状況。

- 路線①、③、④いずれも、交通量は減少し平均速度は改善された。ただ、路線③、④については継続的な渋滞が発生している状況であり、信号制御や右左折車両の滞留解消などが課題である。また、集積企業への時差出勤車両の影響だけでなく、高速植木 IC 方面へと向かう路線でもあるため、県外方面を目的地とする高速利用車両の影響も渋滞長に関係しているものと推測される。

全般に、時差出勤による交通量抑制効果が表れた交差点といえる。
ただ、渋滞長の解消については信号制御や道路状況の改善も視野に検討が必要。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線③、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：なし
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

2. 大窪 2 丁目交差点

大窪2丁目 交差点

■ 対象路線

- ①北方面：大窪2丁目交差点～桜木コーポA
- ②東方面：T字路の為、対象外
- ③南方面：大窪2丁目交差点～グリーンヒルⅢ
- ④西方面：大窪2丁目交差点～フェリーチェ進栄



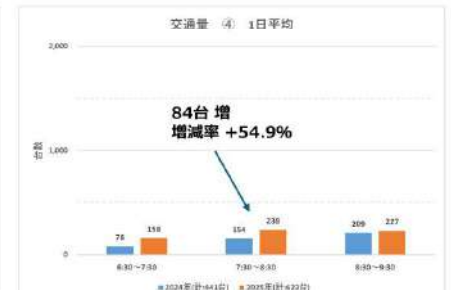
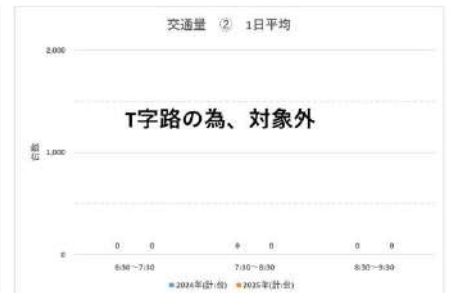
■交通量の変化

大窪2丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出してあります。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-81 台（-6.1%）若干減少。国道3号線の下り路線。

路線②

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

路線③

- 交通量：+52 台（+15.0%）増加。国道3号線の上り路線。

路線④

- 交通量：+84 台（+54.9%）大幅増加。
県道303号線（四方寄熊本線）から国道3号線への路線。

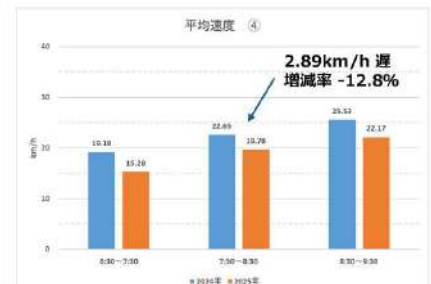
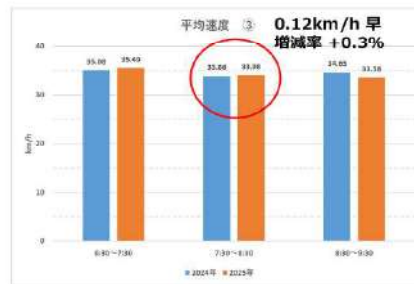
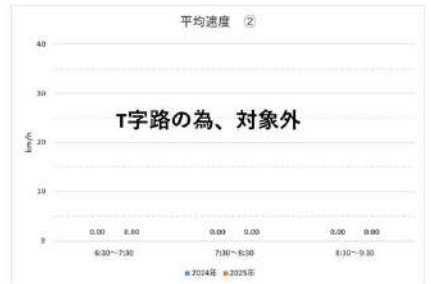
平均速度の変化

大窪2丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.75 km/h (+2.9%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

路線③

- 平均速度：+0.12 km/h (+0.3%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：-2.89 km/h (-12.8%) 低下。

■ 渋滞長の変化

大窪2丁目 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：T 字路の為、分析対象外。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→75m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

大窪2丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、大窪2丁目交差点へ侵入する車両
- ②：T字路の為、対象外
- ③：南方面から、大窪2丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、大窪2丁目交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量の若干減少に伴い平均速度も若干改善。植木方面から熊本市内方面とむかう国道3号線下り路線であるが、時差出勤の効果が素直に反映。

路線② ・ T字路の為、分析対象外。

路線③ ・ 交通量は増加したものの、平均速度は若干改善。路線②とは反対方向の国道3号線上り路線ではあるものの、時差出勤の取り組み次第は改善の余地がある路線といえる。

路線④ ・ 交通量の大幅増加に伴い平均速度も約3km/hほど低下。四方寄方面から国道3号線へ合流する路線であり、交差点内での待機路面も短いことと信号制御の影響も受けて、交通状況は最も悪化傾向となっている。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

大窪 2 丁目交差点は、植木方面と熊本市内方面とをむすぶ国道 3 号線に位置し、京町・四方寄方面からの路線とも合流する交差点である。また、登録企業も広域に多数分布しており、県外方面からの大型配送車両も多く通過する路線。

- ・路線①は、交通量は減・平均速度は改善。効果は小さいものの、企業の時差出勤によるピーク分散効果が最も素直に現れた方向。
- ・路線③は、交通量は増加も、平均速度は改善。国道 3 号線上り方向に位置し、路線①とは対照となる方向であるが、交通状況の一部改善がみられたかたち。また、継続的な渋滞発生もないため今度も時差出勤の取り組み次第では改善の余地がある。
- ・路線④は、交通量は大幅増加・平均速度は大きく低下。ピークタイムにおける信号制御や信号停車帯の有効長確保が課題である。尚、この路線の滞留長が京町・四方寄方面から植木方面への直進車両への進行にも影響を及ぼすことから早急な対策も必要。

熊本市内方面から植木・合志方面への時差出勤企業の取り組み強化が、交通状況の分散化・改善につながるものと思われる。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線①
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線③
 - ・効果がでなかった（悪化）：路線④

3. 山室交差点

山室交差点

■ 対象路線

- ①北方面：山室交差点～メルセデスベンツ熊本北
- ②東方面：山室交差点～四季居酒屋然や
- ③南方面：山室交差点～そば幸清水店
- ④西方面：山室交差点～くろき歯科医院



■交通量の変化

山室交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-14 台 (-2.5%) 若干減少。国道3号線の下り路線。

路線②

- 交通量：-92 台 (-6.8%) 若干減少。
国道387号線(飛田バイパス)から国道3号線への路線。

路線③

- 交通量：-417 台 (-20.7%) 減少。国道3号線の上り路線。

路線④

- 交通量：-369 台 (-61.3%) 大幅減少。
徳王方面から国道3号線への路線。

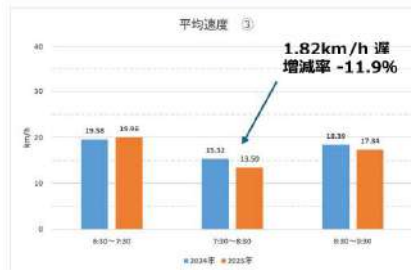
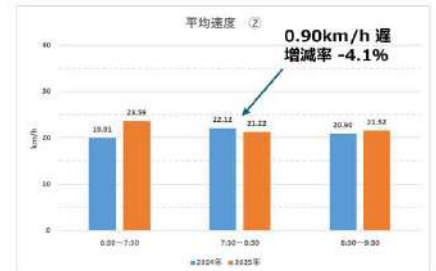
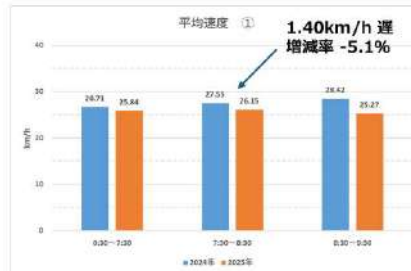
■ 平均速度の変化

山室交差点

平均速度の変化 (路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.40 km/h (-5.1%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.90 km/h (-4.1%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-1.82 km/h (-11.9%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+2.45 km/h (+15.6%) 改善。

■ 渋滞長の変化

山室交差点

渋滞長の変化 (平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→55m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(175m→175m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

山室交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、山室交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、山室交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、山室交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、山室交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は若干減少も、平均速度は若干低下。国道 3 号線の下り路線で、合志市方面への左折車両滞留の影響も受けていると推測。ピークタイム後に新たに 55m の渋滞が発生。

路線② ・ 交通量は若干減少したが、平均速度は若干低下。合志市方面から熊本市内・植木方面へと向かう路線で、時差出勤の効果が一部だけ見られた方向。

路線③ ・ 交通量は減少も平均速度は若干低下。熊本市内方面から合志市方面へと向かう右折車両滞留が、継続的な渋滞長（175m）に影響を及ぼしているものと推測。

路線④ ・ 交通量の大幅減少に伴い、平均速度も 2km/h 以上改善。路線②と同様に時差出勤の効果が最も素直に顕在化された。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

山室交差点は、国道3号線の上下線に位置し、合志方面・植木方面との合流地点でもある。登録企業も広域に多数分布しており、時差出勤の効果が顕在化しやすい交差点と考えられる。

- ・路線④は、交通量の大幅減少・平均速度の大幅改善。時差出勤の効果が最も素直に顕在化された方向。
- ・路線②は、交通量は若干減少・平均速度は若干低下。時差出勤の効果が一部で現れた方向。
- ・路線①、③は、交通量は減少・平均速度は低下。いずれの路線も、合志市方面に向かう右左折車両の滞留や信号サイクルによる渋滞長の影響を受けているものと推測。また、継続的に渋滞も発生していることから、道路状況の改善や信号制御、時差出勤促進に伴う交通量分散が今後の課題。

合志市方面への集積企業に向けて、時差出勤の促進が必要。また、交通量分散化に伴うピークタイムシフトや道路状況・信号制御の改善などによる対策も有効と思われる。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線④
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし
-

4. 麻生田交差点

麻生田交差点

■ 対象路線

- ①北方面：麻生田交差点～明林堂麻生田店
- ②東方面：麻生田交差点～ダイソー熊本麻生田店
- ③南方面：麻生田交差点～ハロー山の下
- ④西方面：麻生田交差点～業務スーパー麻生田店



■交通量の変化

麻生田交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－643 台（－38.5%）大幅減少。
楠方面から国道3号線（北バイパス）への路線。

路線②

- 交通量：－339 台（－15.6%）減少。
国道3号線（北バイパス）の上り路線。

路線③

- 交通量：－291 台（－19.6%）減少。
清水岩倉方面から国道3号線（北バイパス）への路線。

路線④

- 交通量：－159 台（－8.8%）若干減少。
国道3号線（北バイパス）の下り路線。

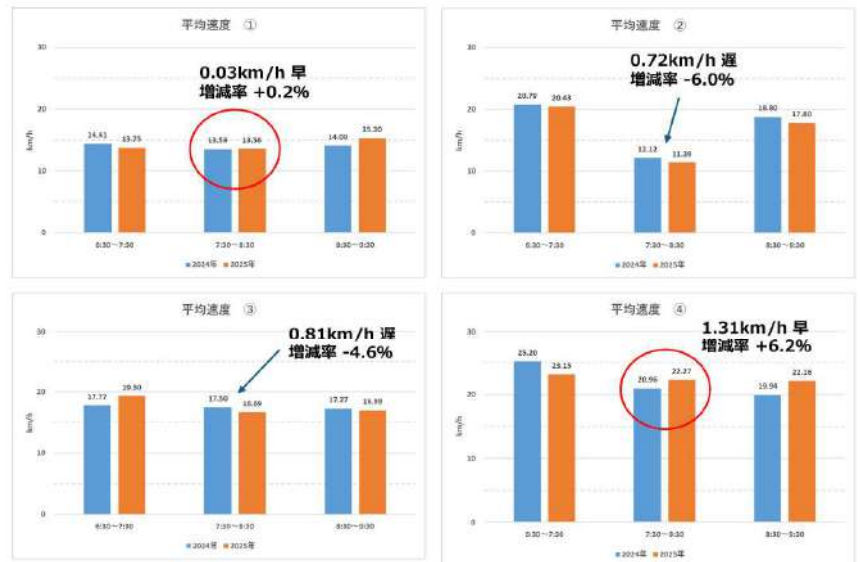
■ 平均速度の変化

麻生田交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.03 km/h (+0.2%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：-0.72 km/h (-6.0%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-0.81 km/h (-4.6%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+1.31 km/h (+6.2%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

麻生田交差点

渋滞長の変化 (平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(550m→550m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下は変化なし。(125m→125m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下は 65m 増加。(60m→125m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下は変化なし。(455→455m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

麻生田交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、麻生田交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、麻生田交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、麻生田交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、麻生田交差点へ侵入する車両



-
- 路線① ・ 交通量の大幅減少に伴い平均速度も若干改善。平均速度の改善幅はわずかであるが、時差出勤の効果による交通量の改善には有効な結果。
-
- 路線② ・ 交通量は減少するも、平均速度は若干低下。継続的に発生している渋滞長（550m）があることから、熊本市内方面からの流入車両抑制や分散化がさらに必要な状況。
-
- 路線③ ・ 交通量は減少するも、平均速度は若干低下。路線②と同様に流入車両抑制や分散化が必要な路線。また、渋滞も継続発生（60m～125m）のため、道路状況や信号タイミング改善も有効。
-
- 路線④ ・ 交通量の若干減少に伴い平均速度も若干改善。時差出勤の効果が素直に現れた方向。ただ、ピークタイムの渋滞長 455mについては継続発生のため、さらなる改善検討が必要。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

麻生田交差点は、熊本市内方面と植木方面をむすぶ国道3号線（北バイパス）に位置し、交差する路線は楠・光の森方面や自衛隊北熊本駐屯地方面へと向かう路線である。また、登録企業も広域に多数分布しており、時差出勤の効果が期待できる交差点である。

- 路線①、④いずれも、交通量は減少・平均速度は改善。尚、路線④においてはピークタイムに渋滞 455m発生している状況のため、集積企業への取り組み促進がより必要。
- 路線②、③いずれも、交通量は減少・平均速度は低下。継続的な渋滞発生に特徴がみられる方向のため、時差出勤による交通量の分散化だけでなく、道路状況や信号制御の改善についても検討が必要と思われる。

集積企業への時差出勤取り組みは継続促進するとともに、道路状況や交通制御の見直しについても検討が必要な路線と推測される。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

5. 弓削交差点

弓削交差点

■ 対象路線

- ①北方面：弓削交差点～コーポムサシ
- ②東方面：弓削交差点～福祉ホームあすなろ
- ③南方面：弓削交差点～ワークマン熊本インター店
- ④西方面：T字路の為、対象外



■交通量の変化

弓削交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－800台（－30.2%）大幅減少。
北バイパス・植木方面から熊本市内方面への国道3号線下り路線。

路線②

- 交通量：－769台（－62.5%）大幅減少。
熊本IC方面から熊本市内方面への国道57号線（東バイパス）。

路線③

- 交通量：－138台（－13.5%）減少。熊本市内方面から北バイパス・熊本IC方面への国道57号線（東バイパス）。

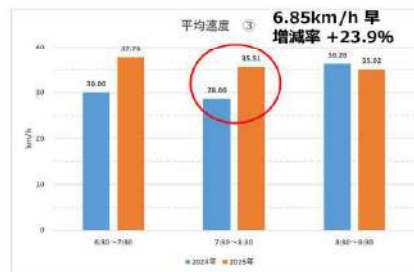
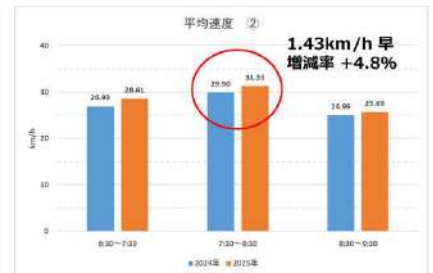
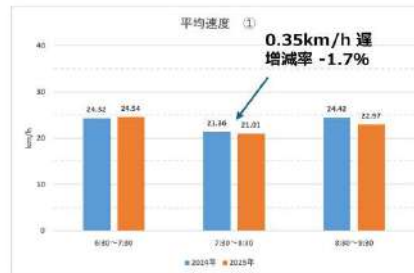
路線④

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

平均速度の変化

弓削交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2023年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.35 km/h (-1.7%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+1.43 km/h (+4.8%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：+6.85 km/h (+23.9%) 改善。

路線④

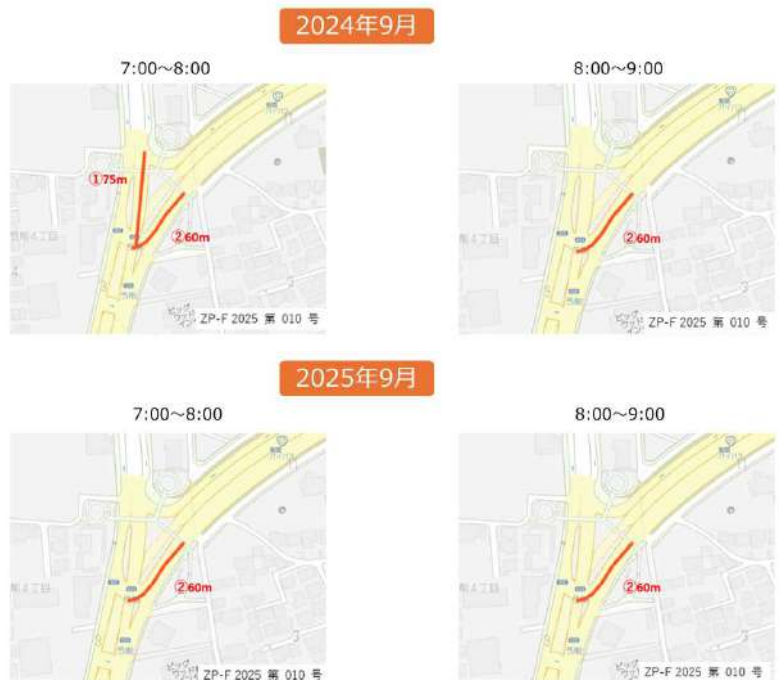
- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

弓削交差点

渋滞長の変化 (平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞解消。(75m→0m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(60m→60m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下は前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：T 字路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

弓削交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、弓削交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、弓削交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、弓削交差点へ侵入する車両
- ④：T字路の為、対象外



路線① ・交通量は大幅減少するも平均速度は若干低下。ピークタイムの渋滞75mも改善されたが、時差出勤による効果改善がかたちに現れにくい方向。

路線② ・交通量の大幅減少に伴い平均速度も若干改善。ただ継続的に渋滞長60m発生のため、北バイパス方面への右折車滞留や信号制御の見直しも必要。

路線③ ・交通量の減少に伴い平均速度も大幅改善。交差点処理能力の改善や交通量減少の波及効果で、道路状況も改善された可能性。

路線④ ・T字路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

弓削交差点は、国道57号線（東バイパス）と国道3号線（北バイパス）との合流地点となり、熊本市内方面と菊陽・阿蘇方面および合志・植木方面への分岐ポイントに位置する交差点である。また、登録企業も広域に分布しており、時差出勤による効果が期待できる場所である。

- ・路線②、③は、交通量は減少・平均速度は改善。ただ、路線②については継続的な渋滞長 60mが発生している状況のため、右折車滞留や信号制御の改善なども必要な状況かと思われる。

- ・路線①は、交通量は減少・平均速度は低下。また、ピークタイムの渋滞長 75mが今年度は改善されているものの、時差出勤による効果改善がかたちとして現れにくい方向である。

路線②からの方向には右折レーン整備されているものの、継続的な渋滞長 60mが発生している状況。今後も時差出勤による交通量の分散化や信号制御なども視野に改善検討が必要かと思われる。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線②、路線③
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし

合志市：1 0 交差点

1. 合志市須屋交差点

合志市須屋 交差点

■ 対象路線

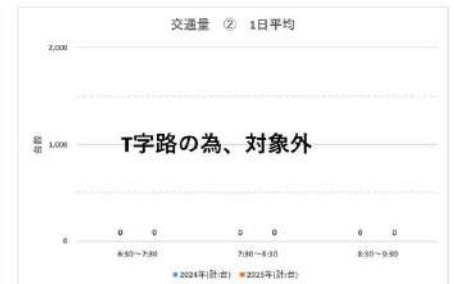
- ① 北方面：合志市須屋交差点～ハローデイ菊南店
- ② 東方面：T字路の為、対象外
- ③ 南方面：合志市須屋交差点～肥後銀行須屋支店
- ④ 西方面：合志市須屋交差点～田上ビル



■交通量の変化

合志市須屋 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－89 台（－9.6％）若干減少。
合志市方面から熊本市内方面への国道387号線。

路線②

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

路線③

- 交通量：－283 台（－17.1％）減少。
熊本市内方面から合志市方面への国道387号線。

路線④

- 交通量：－72 台（－11.4％）減少。
県道37号線（熊本菊鹿線）から国道387号線への路線。

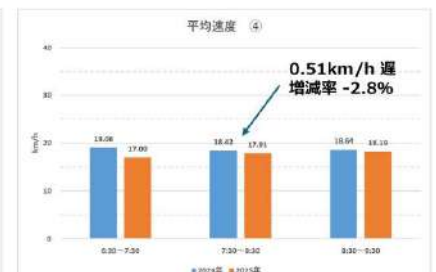
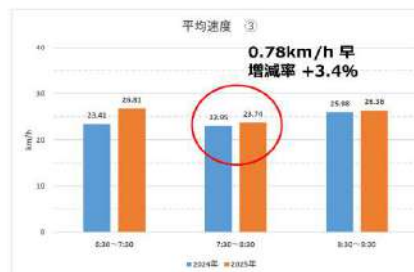
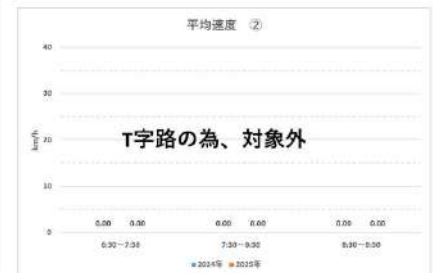
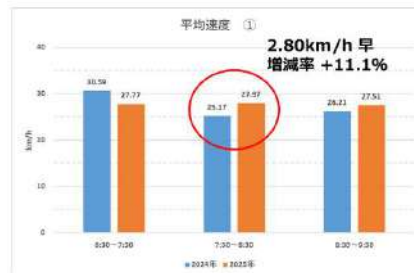
■ 平均速度の変化

合志市須屋 交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+2.80 km/h (+11.1%) 改善。

路線②

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

路線③

- 平均速度：+0.78 km/h (+3.4%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：-0.51 km/h (-2.8%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

合志市須屋 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



8:00~9:00



2025年9月



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：T 字路の為、分析対象外。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下は 1,285m減少。
(1,350→65m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下は渋滞発生。(0m→65m)

■全路線の傾向・効果分析

合志市須屋 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、合志市須屋交差点へ侵入する車両
- ②：T字路の為、対象外
- ③：南方面から、合志市須屋交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、合志市須屋交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は減少し、平均速度も約3km/h 弱の改善。ピークタイム前の速度は若干低下し、ピーク後は若干改善と時間帯分散により流れが改善している傾向。

路線②

- ・T字路の為、分析対象外。

路線③

- ・交通量は減少し平均速度も若干改善。合志方面への路線で、パートナー企業の時差出勤の取り組み影響の可能性あり。平均速度も20km/h 以上は保っており、左折による迂回等も推測される。

路線④

- ・交通量減少も平均速度は改善まで至らず。渋滞長は縮小しているものの、市内方面への流出車両が多い路線で、右折時の信号時間で、交差点からの流出台数が限定的な可能性あり。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

合志市須屋交差点は、県道 387 号線と国道 3 号線（北バイパス）付近に位置し、交差する路線は熊本市内・合志市方面へと向かう路線である。合志市方面は、時差出勤企業が多く分布している交差点である。

- 路線①、③いずれも、交通量は減少・平均速度は改善。路線①においては平均速度が、出勤時間帯の分散化が現れている。路線③は、合志市方面への路線で、交差点左折による迂回や、時差出勤企業の取り組みによる、一定の効果がでている可能性が高い。
- 路線④は、交通量は減少も平均速度は若干低下。1 車線のため渋滞が発生しやすい特徴がみられる方向のため、時差出勤による交通量の分散化だけでなく、今後は信号制御の改善についても検討が必要と思われる。

集積企業への時差出勤取り組みは継続促進するとともに、道路状況や交通管制の見直しについても検討が必要な路線と推測される。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線③
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

2. 合志市福原交差点

合志市福原 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：合志市福原交差点～(有)ヒサドミニフォーム
- ② 東方面：合志市福原交差点～県道341号
- ③ 南方面：合志市福原交差点～(有)すずかけ産業
- ④ 西方面：合志市福原交差点～上村ぶどう園



■交通量の変化

合志市福原 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-48台(-9.1%)若干減少。菊池方面からの県道138号線。

路線②

- 交通量：-183台(-33.3%)大幅減少。
合志方面からの県道341号線。

路線③

- 交通量：-219台(-15.9%)減少。
熊本市内方面からの県道138号線。

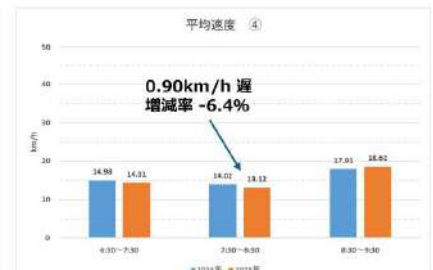
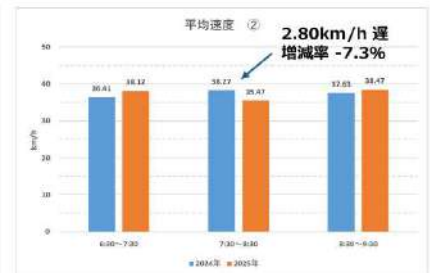
路線④

- 交通量：-323台(-30.2%)大幅減少。
植木方面からの県道341号線。

■ 平均速度の変化

合志市福原 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.52 km/h (+2.5%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：-2.80 km/h (-7.3%) 低下。

路線③

- 平均速度：+0.74 km/h (+9.8%) 若干改善。

路線④

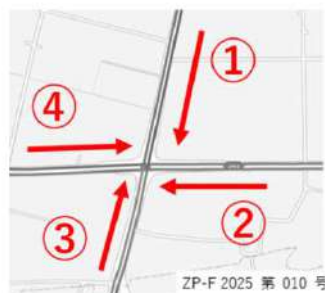
- 平均速度：-0.90 km/h (-6.4%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

合志市福原 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

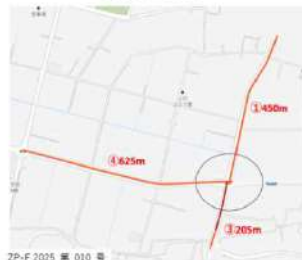
※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

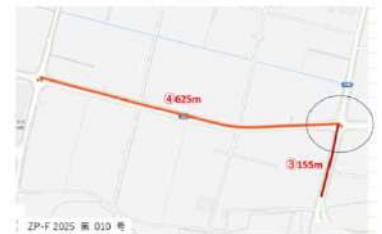
2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞解消。(450m→0m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 205m→205m) (8-9 時 155m→155m)

路線④

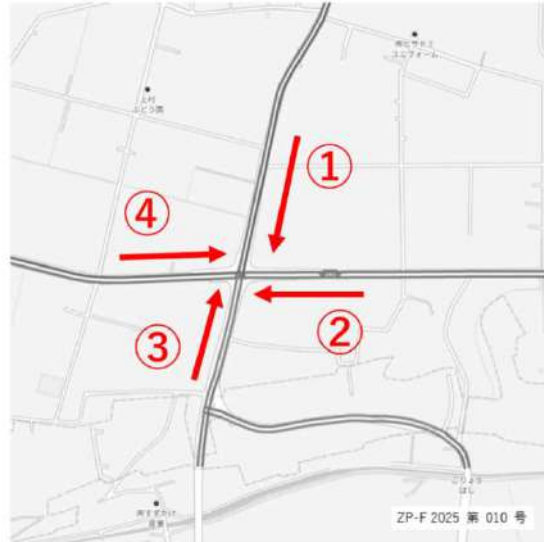
- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(625m→625m)

■全路線の傾向・効果分析

合志市福原 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、合志市福原交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、合志市福原交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、合志市福原交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、合志市福原交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量の若干減少に伴い、平均速度も若干改善。交通量減の効果で、ピーク帯の流れも改善。また、渋滞長 450mも改善。

路線② ・ 交通量は大幅減少するも平均速度は2km/h 以上低下。右左折滞留や信号サイクルなど交差点構造による要因が大きく、時差出勤効果が平均速度に反映しにくい状況。

路線③ ・ 交通量は減少し平均速度は若干改善。ピーク帯の密度が下がり、交差点流入時の詰まりが緩和されたものの、ピーク時の渋滞長 205mは改善されず。

路線④ ・ 交通量は大幅減少するも平均速度は若干低下。渋滞長は前年と同規模（625m）で、交差点への進入挙動（右折滞留等）が平均速度の低下要因となり、時差出勤効果が速度改善に転じにくい。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

合志市福原交差点は、菊池・熊本方面からの県道138号線および合志・植木方面からの県道341号線が交わる交差点である。また、熊本市中心部～菊陽～合志エリアに時差出勤導入企業が多数分布し、面的なピーク分散効果が出ている地点でもある。尚、北方面には福原北交差点も位置する。

- ・路線①、③はともに交通量減・平均速度改善。尚、ピーク時の渋滞長について、路線①は450m→0mと改善されたものの、路線③の250mは改善されず。時差出勤効果が渋滞長の改善までは影響を与えていない状況。
- ・路線②、④はともに交通量減・平均速度低下。交通量は改善されているものの交差点構造的な滞留が速度低下の要因となり、平均速度はいずれも低下。特に路線④についてはピーク時の渋滞長625mは改善されず継続発生している。

本交差点全体として4路線すべてで交通量は減少しているため、時差出勤による出発時間シフトが広域的に効いていることが示唆される。ただ、平均速度は微悪化のため、交差点構造や近隣交差点の効果分析も併せて考慮した改善対策が必要。

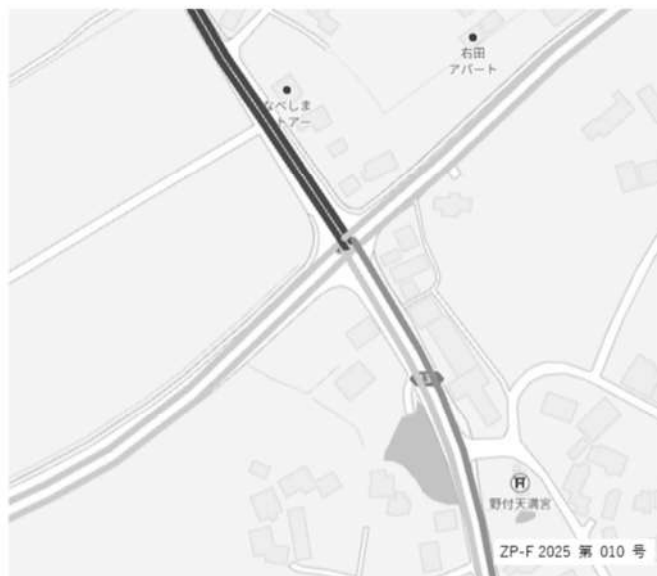
- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線①、路線③
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線②、路線④
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし

3. 合志市福原北交差点

合志市福原北 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：合志市福原北交差点～なべしまストア
- ② 東方面：合志市福原北交差点～右田アパート
- ③ 南方面：合志市福原北交差点～野村天満宮
- ④ 西方面：合志市福原北交差点～県道30号



■交通量の変化

合志市福原北 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-2台 (-0.5%) 若干減少。幾久富方面からの県道138号線。

路線②

- 交通量：-231台 (-31.2%) 大幅減少。大津方面からの県道30号線。

路線③

- 交通量：+249台 (+65.0%) 大幅増加。
菊陽方面からの県道138号線。

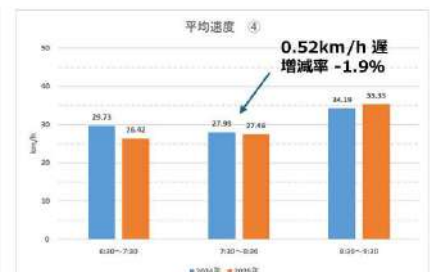
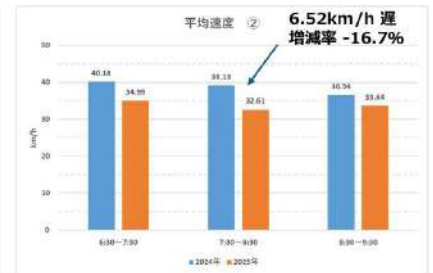
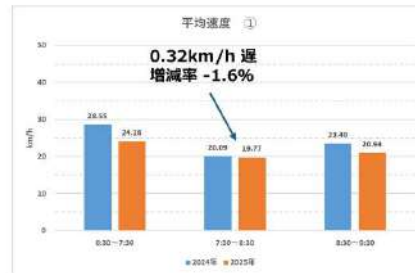
路線④

- 交通量：-275台 (-18.2%) 減少。合志方面からの県道30号線。

■ 平均速度の変化

合志市福原北 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.32 km/h (-1.6%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-6.52 km/h (-16.7%) 低下。

路線③

- 平均速度：+12.6 km/h (+163.8%) 改善。

路線④

- 平均速度：-0.52 km/h (-1.9%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

合志市福原北 交差点

渋滞長の変化 (平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(600→600m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞解消。(600→0m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

合志市福原北 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、合志市福原北交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、合志市福原北交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、合志市福原北交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、合志市福原北交差点へ侵入する車両



-
- 路線① ・ 交通量は若干減少するも平均速度は低下。交差点直近の処理（右折・合流）が影響し、時差出勤の効果が平均速度の改善には限定的と推測。尚、ピーク時の渋滞発生なし。
-
- 路線② ・ 交通量は大幅減少するも平均速度は大幅低下。交差点構造の影響が大きく交通量分散の効果が平均速度に反映しにくい。他は路線①と同様な状況。
-
- 路線③ ・ 交通量が大幅増加したものの、平均速度は大幅改善。交差点処理能力と整合して流入密度の分散が効果的に働いた区間といえるが、ピーク時の渋滞長 600mは継続発生の為、更なる分析が必要な方向。
-
- 路線④ ・ 交通量は減少するも平均速度は若干低下。渋滞発生ない方向であるものの、時差出勤のみでは平均速度改善が出にくい状況。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

合志市福原北交差点は、合志市幾久富・菊陽方面からの県道 138 号線と合志市・大津方面からの県道 30 号線とが交わる交差点。また、近隣には福原交差点も位置する。尚、菊陽～合志～熊本市中心部の幹線道路沿いに導入企業が高密度で分布しており、広域的な出発時刻分散（ピーク平準化）にも影響を与えている。

- ・路線①、②、④は、交通量減少、平均速度低下。いずれの路線もピークタイムにおける継続的な渋滞発生はないものの、時差出勤の交通量減少効果が平均速度改善に反映されにくい方向である。交差点構造（信号サイクル・右左折待ち・合流滞留）などが影響を及ぼしている可能性あり。
- ・路線③は、交通量増、平均速度改善。交通量が増加したにもかかわらず平均速度は大幅改善されているため、交差点周辺のエリア的な分散効果が最も顕著に表れている。ただ、ピークタイムにおける継続的な渋滞長 600mは解消されていないため、近隣交差点との更なる分析が必要と思われる。

時差出勤はピーク時間の平準化と渋滞時間帯の緩和には有効であるが、必ずしも平均速度の改善と渋滞の解消に与える効果は限定的であると推測。引き続き時差出勤の推進を行いながら、交差点構造の見直しも必要かと思われる。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：なし
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③、路線④
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし

4. 合志市福原東交差点

合志市 福原東交差点

■ 対象路線

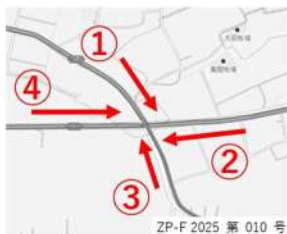
- ① 北方面：合志市福原東交差点～18-1号分水工
- ② 東方面：合志市福原東交差点～植竹原水発電所
- ③ 南方面：合志市福原東交差点～堀川
- ④ 西方面：合志市福原東交差点～たご焼ロッジ



■交通量の変化

合志市 福原東交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaモーティングカードデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－115 台（－31.2%）大幅減少。
幾久富方面からの県道30号線。

路線②

- 交通量：－176 台（－26.1%）減少。大津方面からの県道30号線。

路線③

- 交通量：－207 台（－42.2%）大幅減少。原水方面からの路線。

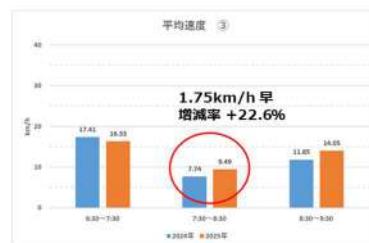
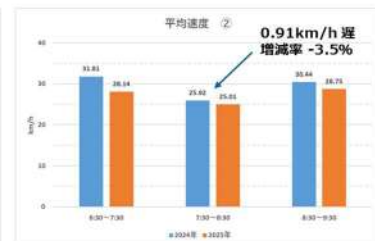
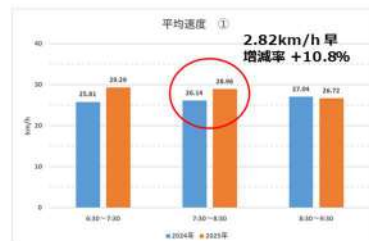
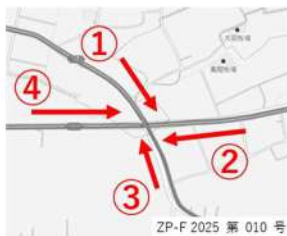
路線④

- 交通量：－208 台（－16.7%）減少。合志方面からの県道341号線。

■ 平均速度の変化

合志市 福原東交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+2.82 km/h (+10.8%) 改善。

路線②

- 平均速度：-0.91 km/h (-3.5%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+1.75 km/h (+22.6%) 改善。

路線④

- 平均速度：+7.25 km/h (+60.5%) 改善。

■ 渋滞長の変化

合志市 福原東交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では 2,360m減少。
(2,800m→440m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(440→440m)

■全路線の傾向・効果分析

合志市 福原東交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、合志市福原東交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、合志市福原東交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、合志市福原東交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、合志市福原東交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は大幅減少し、平均速度も2km/h 以上改善。渋滞の発生もなく、時差出勤の効果が顕著に現れた方向。

路線② ・ 交通量は減少するも平均速度は若干低下。右左折・信号影響の可能性あり。平均速度は20km/h 以上で流れている。

路線③ ・ 交通量は大幅減少し、平均速度も2km/h 近く改善。路線①②と同様、時差出勤の効果が素直に現れた方向。尚、渋滞も発生なし。

路線④ ・ 交通量は減少し、平均速度は大幅改善。セミコンテクノパーク方面への集積企業が密集する方向への路線であるものの、交通状況は良化。また、ピークタイムの渋滞長も前年比で2,360mほど改善された。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

合志市福原東交差点は、合志市幾久富・大津方面からの県道 30 号線と合志市方面からの県道 341 号線などが交わる交差点。熊本都市圏（熊本市～合志・菊陽方面）に登録企業が高密に分布しており、周辺には福原交差点・福原北交差点・原水北交差点も隣接するセミコンテックパークへの要所となる地点でもある。

- ・路線①、③、④は、交通量減・平均速度 2km/h 以上の改善。いずれも時差出勤の効果が顕著に現れた方向であり、路線①②についてはピークタイムの渋滞発生もなし。また、路線④はピークタイムの渋滞長 440m は発生しているものの、前年比で 2,360m の渋滞長が改善されており、周辺に位置する集積企業の取り組み効果が顕著に現れているといえる。

- ・路線②は、交通量減・平均速度は若干低下。ピークタイム後の交通量が増えていることから時差出勤の分散効果は現れている。

一部方向（路線④）で継続的な渋滞長 440m が滞留しているものの、本交差点全体としては時差出勤効果が顕著にかたちとして現れたといえる。今度も集積企業へ時差出勤を促進するとともに、周辺交差点の交通状況とも併せた分析を進める必要があると思われる。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線①、路線③、路線④
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線②
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし
-

5. 合志工業団地入口交差点

合志工業団地 入口交差点

■ 対象路線

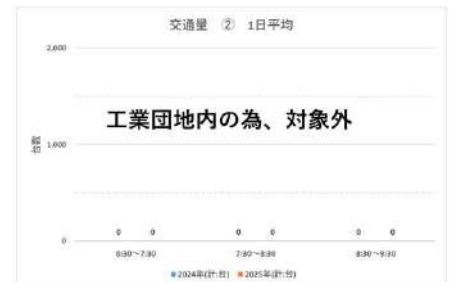
- ① 北方面：合志工業団地入口交差点～おべんとうのヒライ合志店
- ② 東方面：工業団地内の為、対象外
- ③ 南方面：合志工業団地入口交差点～九州電力送配電(株)
- ④ 西方面：合志工業団地入口交差点～県道49号線



■交通量の変化

合志工業団地 入口交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-42 台 (-8.2%) 若干減少。合志方面からの県道316号線。

路線②

- 交通量：工業団地内の為、分析対象外。

路線③

- 交通量：-250 台 (-21.1%) 減少。光の森方面からの県道316号線。

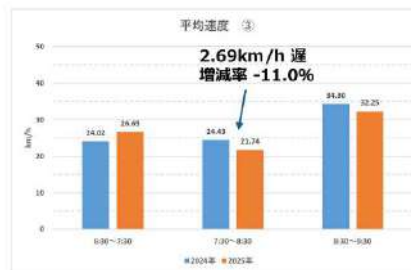
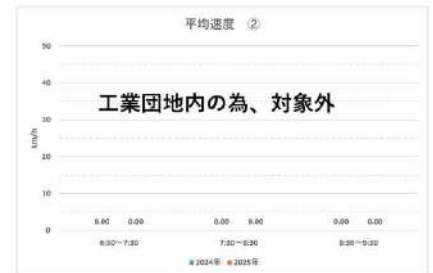
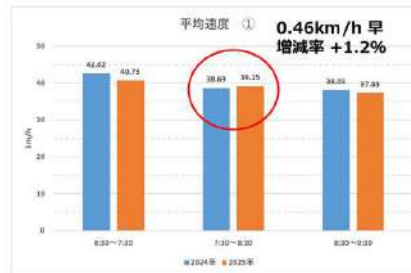
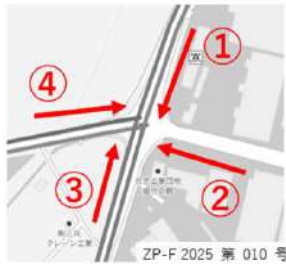
路線④

- 交通量：-278 台 (-35.7%) 大幅減少。豊岡方面からの県道49号線。

■ 平均速度の変化

合志工業団地 入口交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.46 km/h（+1.2%）若干改善。

路線②

- 平均速度：工業団地内の為、分析対象外。

路線③

- 平均速度：-2.69 km/h（-11.0%）低下。

路線④

- 平均速度：-0.54 km/h（-5.3%）若干低下。

■ 渋滞長の変化

合志工業団地 入口交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：工業団地内の為、分析対象外。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では 410m減少。
(2,630m→2,220m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 920m→920m) (8-9 時 780m→780m)

■全路線の傾向・効果分析

合志工業団地 入口交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、合志工業団地出入口交差点へ侵入する車両
- ②：工業団地内の為、対象外
- ③：南方面から、合志工業団地出入口交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、合志工業団地出入口交差点へ侵入する車両



路線① ・交通量は若干減少、平均速度は若干改善。ピーク時間帯での渋滞発生なく、時差出勤の効果はわずかながらみられる。

路線② ・工業団地内の為、分析対象外。

路線③

- 交通量は減少したものの平均速度は3km/h 近く低下。ピークタイムにおける渋滞長は前年比で410m改善されたものの、継続的に2km近い渋滞が発生している状況。光の森方面からの県道316号線に位置する方向のため、片側一車線の道路状況や信号サイクルが影響しているものと推測。

路線④ ・交通量は大幅減少も平均速度は若干低下。合志市豊岡方面からの県道 49 号線で、ピークタイムでは継続的な渋滞長 920m が発生している状況。信号サイクルや右左折滞留車の影響も推測される。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

合志工業団地入口交差点は、合志・光の森方面からの県道 316 号線と合志市豊岡方面からの県道 49 号線が交わる交差点。尚、本交差点に隣接して合志工業団地も位置しているため、各方面からの要所となる路線。MAP 上も熊本市中心～菊陽～合志エリアに時差出勤導入企業が多数分布しているため、広域的に出発時間が分散（ピーク分散）されているといえる。

- 路線①は、交通量は減・平均速度は改善。ピークタイムでの渋滞発生もなく、時差出勤の効果が現れた方向。
- 路線③、④は、交通量は減・平均速度は低下。いずれの路線も若干の渋滞長の改善はあるものの、ピークタイムでの渋滞発生が 1 km～2 km ほど継続している状況。片側一車線という道路特性や信号サイクル・右左折車の滞留解消も併せて改善検討が必要な方向である。

交差点全体としては交通量は減少傾向にあるため、時差出勤の効果は広域交通量の抑制という観点からは成功しているといえる。ただ、一部路線の方向においては継続的な渋滞発生もみられることから、道路条件の改善も含めた対策の検討が必要かと思われる。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線③、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし

6. 合志市幾久富交差点

合志市幾久富 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：合志市幾久富交差点～竹迫
- ② 東方面：合志市幾久富交差点～アンビー熊本郵便局
- ③ 南方面：合志市幾久富交差点～事務所
- ④ 西方面：合志市幾久富交差点～県道341号線



■交通量の変化

合志市幾久富 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－203 台（－38.4%）大幅減少。
幾久富方面からの県道49号線。

路線②

- 交通量：－198 台（－27.4%）減少。大津方面からの県道341号線。

路線③

- 交通量：－436 台（－19.4%）減少。光の森方面からの県道49号線。

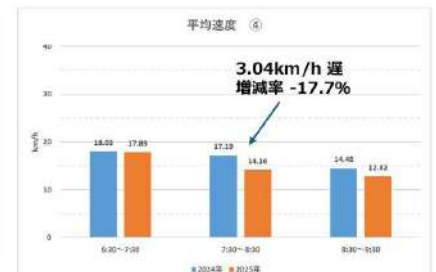
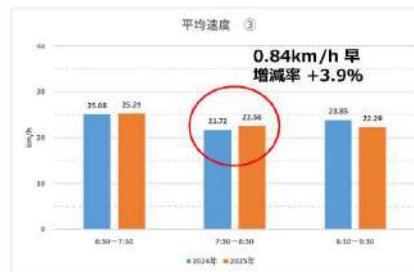
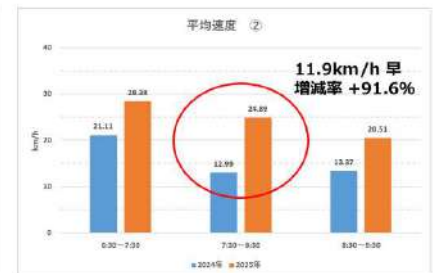
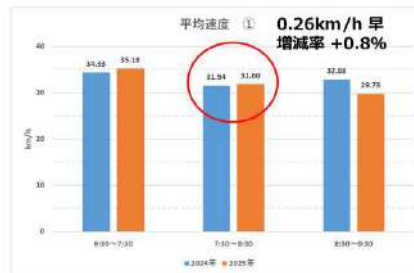
路線④

- 交通量：－219 台（－27.6%）減少。御代志方面からの県道341号線。

■ 平均速度の変化

合志市幾久富 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.26 km/h（+0.8%）若干改善。

路線②

- 平均速度：+11.9 km/h（+91.6%）改善。

路線③

- 平均速度：+0.84 km/h（+3.9%）若干改善。

路線④

- 平均速度：-3.04 km/h（-17.7%）低下。

■ 渋滞長の変化

合志市幾久富 交差点

渋滞長の変化 (平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下で渋滞解消。
(175m→0m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(475m→475m)

■全路線の傾向・効果分析

合志市幾久富 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、合志市幾久富交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、合志市幾久富交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、合志市幾久富交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、合志市幾久富交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は大幅減少し平均速度も若干改善。大幅な交通量減少に対し、平均速度改善はごく小さいため、交差点部の信号サイクルや流入方向への影響が速度改善に反映しづらい状況といえる。

路線② ・ 交通量は減少し平均速度は大幅に改善。ピークタイムでの渋滞長も前年比で 175m改善され、現在は渋滞解消されている。時差出勤による効果が顕著に現れた方向。

路線③ ・ 交通量は減少し平均速度は若干改善。時差出勤に伴う流入量の分散化効果もあるが、この方向は交差点付近での車線数が一時的に 4 車線化となるため右左折・直進それぞれの車両通過をスムーズに促す構造といえる。

路線④ ・ 交通量は減少するも平均速度は 3 km/h ほど低下。また、ピークタイム前後での渋滞長 475m も継続的に発生しているため、時差出勤効果が速度改善につながらない方向。光の森方面への右折レーンがあるが、渋滞の滞留長解消にはつながっていない状況。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

合志市幾久富交差点は、幾久富・光の森方面からの県道 49 号線と大津・御代志方面からの県道 341 号線が交わる交差点である。また、MAP 上も熊本市中心～菊陽～合志エリアに時差出勤導入企業が集中しており、広域的に出勤時刻が分散（ピークの平準化）している状況といえる。尚、近隣には福原交差点・福原北交差点・合志工業団地入口交差点も位置し、各方面との交通要所といえる。

- ・路線①、②、③は、交通量は減・平均速度は改善。また、路線②のみ発生していた渋滞長 175m も現在は解消され、いずれの路線も時差出勤効果がみられる状況。尚、路線③においては交差点付近での車線数が 4 車線化されていることもあり、車両通過をスムーズにしている道路構造といえる。
- ・路線④は、交通量は減・平均速度は低下。また、光の森方面への右折レーンは設置されているものの、ピークタイムでの渋滞長 475m は継続発生のため、信号サイクルや道路状況の改善も必要かと推測される。尚、時差出勤による交通量の分散化効果は若干みられる。

交差点全体としては 4 路線すべてで交通量は減少しており、時差出勤の効果は交通量の抑制として明確に現れているといえる。ただ、御代志方面から大津・光の森方面へと流入する交通量の分散化については、今度も継続的に改善を検討する必要があると思われる。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線①、路線②、路線③
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線④
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし

7. 合志市豊岡交差点

合志市豊岡 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：合志市豊岡交差点～JA熊本教育センター
- ② 東方面：合志市豊岡交差点～ハッコー(株)
- ③ 南方面：合志市豊岡交差点～きくちのまんま農産物市場(有志店)
- ④ 西方面：合志市豊岡交差点～コイン精米



■交通量の変化

合志市豊岡 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-81 台 (-17.1%) 減少。合志市栄方面からの路線。

路線②

- 交通量：-243 台 (-29.5%) 大幅減少。
合志方面からの県道341号線。

路線③

- 交通量：-76 台 (-13.8%) 減少。合志市豊岡方面からの路線。

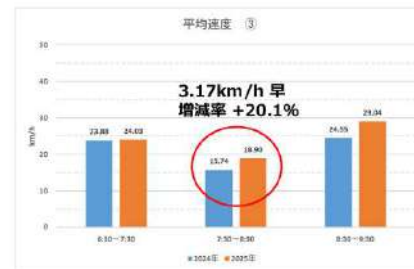
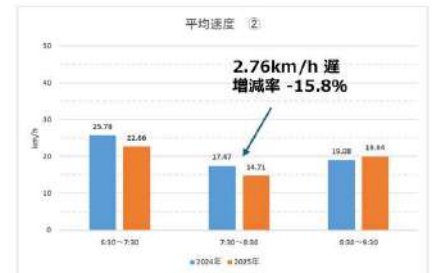
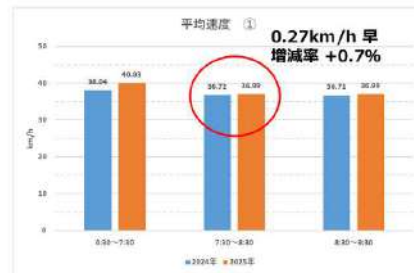
路線④

- 交通量：-90 台 (-10.4%) 減少。御代志方面からの県道341号線。

■ 平均速度の変化

合志市豊岡 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.27 km/h（+0.7%）若干改善。

路線②

- 平均速度：-2.76 km/h（-15.8%）低下。

路線③

- 平均速度：+3.17 km/h（+20.1%）改善。

路線④

- 平均速度：+0.16 km/h（+0.7%）若干改善。

■ 渋滞長の変化

合志市豊岡 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00～8:00



8:00～9:00



2025年9月

7:00～8:00



8:00～9:00



路線①

渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(115m→115m)

路線③

渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

合志市豊岡 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、合志市豊岡交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、合志市豊岡交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、合志市豊岡交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、合志市豊岡交差点へ侵入する車両



-
- 路線① ・ 交通量は減少し、平均速度は若干改善。ピークタイムでの渋滞発生もなく、時差出勤による効果が素直に現れた方向。
-
- 路線② ・ 交通量は大幅減少するも平均速度は3 km/h 近く低下。また、ピークタイム前後での渋滞長 115m も継続的に発生しており、時差出勤による交通量の平準化が平均速度へ反映されにくい方向。
-
- 路線③ ・ 交通量は減少し平均速度は3 km/h 以上の改善。継続的な渋滞も発生しておらず、交通量の分散化がピークタイムの走行環境改善に影響を与えている状況。
-
- 路線④ ・ 交通量は減少し平均速度は若干改善。路線①と同様、ピークタイムでの渋滞発生もなく、時差出勤による効果が素直に現れた方向。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

合志市豊岡交差点は、合志市・御代志方面からの県道 341 号線と栄・豊岡方面からの路線が交わる交差点である。MAP 上でも、熊本市中心～菊陽～合志にかけて時差出勤導入企業が面的に多く分布しており、広域的に出勤ピークの分散（ピーク平準化）が進んでいる状況である。尚、近隣には農業公園入口交差点や合志市幾久富交差点もあり、植木方面と大津方面とをむすぶ要所であるといえる。

- 路線①、③、④は、交通量は減・平均速度は改善。いずれの方向もピークタイムにおける継続的な渋滞は発生しておらず、時差出勤による効果が交通量の減少と平均速度の改善に反映された方向といえる。
- 路線②は、交通量は減・平均速度は大幅低下。また、ピークタイムにおける渋滞長 115m も前年度から変わらず継続発生している状況で、交通量の分散化がピークタイムの走行環境改善につながらない方向。

本交差点すべての路線において交通量は減少しているため、広域的な時差出勤の効果は十分に現れているといえる。ただ、特定方向においては継続的な渋滞長も発生しているため、近隣の集積企業とも連携したうえで、ピークタイムのシフト化を行う必要があると思われる。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線③、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：なし

8. 合志市野々島交差点

合志市野々島 交差点

■対象路線

- ①北方面：合志市野々島交差点～なぎの木整体
- ②東方面：合志市野々島交差点～乗馬クラブホースパーク
- ③南方面：合志市野々島交差点～コルギサロンハナ
- ④西方面：合志市野々島交差点～萩原塗装



■交通量の変化

合志市野々島 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビタ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－78 台（－9.8%）若干減少。泗水方面からの県道 37 号線。

路線②

- 交通量：－202 台（－43.5%）大幅減少。
合志市方面からの県道 30 号線。

路線③

- 交通量：－341 台（－32.4%）大幅減少。
熊本市方面からの県道 37 号線。

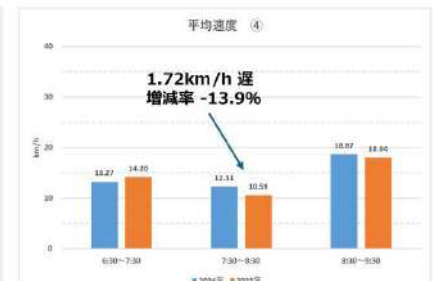
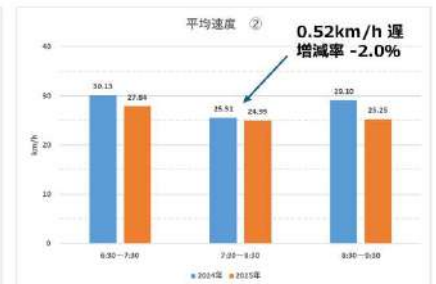
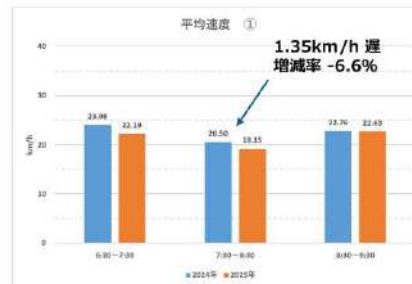
路線④

- 交通量：－67 台（－11.1%）減少。植木方面からの県道 30 号線。

■ 平均速度の変化

合志市野々島 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.35km/h (-6.6%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.52km/h (-2.0%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+0.05km/h (+0.3%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：-1.72km/h (-13.9%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

合志市野々島 交差点

渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(195m→195m)

路線②

- 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 1,150m→1,150m) (8-9 時 渋滞なし)

路線④

- 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では 60m減少。
(260→200m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(185→185m)

■全路線の傾向・効果分析

合志市野々島 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、合志市野々島交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、合志市野々島交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、合志市野々島交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、合志市野々島交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は若干減少し、平均速度も若干低下。ピークタイム前後での渋滞長 195mは継続発生。国道 387 号線を経由しない菊池方面から熊本市内方面への迂回路として使用されている可能性。

路線② ・ 交通量は大幅減少し、平均速度は若干低下。時差出勤による交通量の分散化は進んだが、合志・大津方面から植木方面へと向かう路線であり、信号サイクルや右左折車の滞留による一時的な速度低下が状況悪化に影響。

路線③ ・ 交通量は大幅減少し、平均速度も若干改善。時差出勤による交通状況の改善効果はみられたが、ピークタイムにおける渋滞長 1,150mは継続的に発生しており、路線②と同様に信号制御等の改善対策が必要な状況。

路線④ ・ 交通量は減少し平均速度も若干低下。ピークタイム前後における渋滞長もほぼ変わらず 200m前後で継続している状況。植木方面から集積企業方面へと向かう交通量の、より細かな分析も必要。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

合志市野々島交差点は、泗水・熊本市内方面からの県道 37 号線と合志・植木方面からの県道 30 号線とをむすぶ交差点。MAP 上は熊本市中心～周辺部に高密度で企業集積し、対象交差点を通過する通勤車両も多数ある状況といえる。

- ・路線③は、交通量は大幅減少・平均速度は若干改善。また、ピークタイムにおける渋滞長 1,150m も継続的に発生しており、時差出勤による効果は限定的といえる。
- ・路線①、②、④は、交通量は減少・平均速度は低下。特に路線①・④は渋滞長 200m 前後が継続的に発生しており、路線③のような時差出勤による効果は見られない状況。道路状況の改善や信号制御サイクルの見直しなども必要かと思われ、今以上の交通分散化が必要な方向といえる。

交差点全体としては、すべての路線で交通量は減少となったため、時差出勤導入効果が交通量の抑制に有効だといえる。いままで以上に集積企業への時差出勤の促進と、信号制御などの改善を実施することで、効果改善につなげたい。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線③
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線④
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし
-

9. 辻久保交差点

辻久保交差点

■ 対象路線

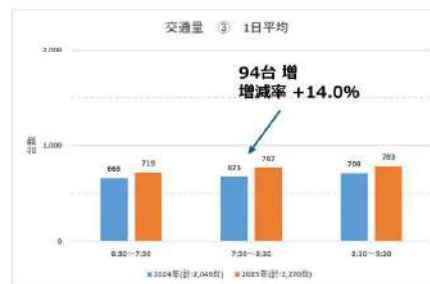
- ①北方面：辻久保交差点～医療法人社団庄嶋会庄嶋医院
- ②東方面：辻久保交差点～佃土屋工務店
- ③南方面：辻久保交差点～紫陽花
- ④西方面：辻久保交差点～ローソン



■交通量の変化

辻久保交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-326台(-35.2%)大幅減少。
泗水方面からの国道387号線。

路線②

- 交通量：-130台(-20.3%)減少。合志市方面からの県道30号線。

路線③

- 交通量：+94台(+14.0%)増加。熊本市内方面からの国道387号線。

路線④

- 交通量：+20台(+3.8%)若干増加。植木方面からの県道30号線。

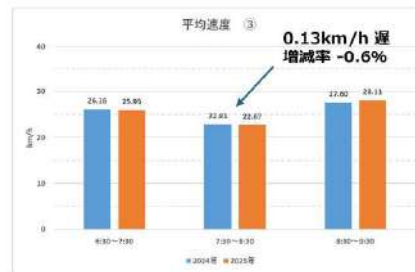
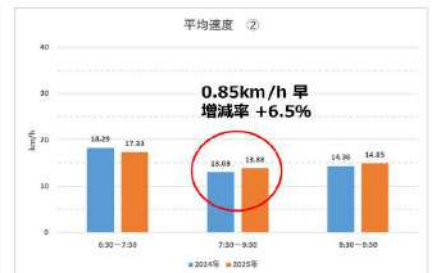
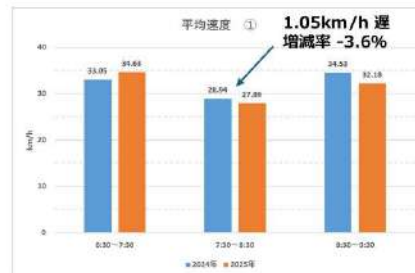
■ 平均速度の変化

辻久保交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.05km/h (-3.6%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.85km/h (+6.5%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-0.13km/h (-0.6%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+0.96km/h (+6.0%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

辻久保交差点

渋滞長の変化 (平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(225m→225m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 555m→555m) (8-9 時 渋滞なし)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(1,370m→1,370m)

■全路線の傾向・効果分析

辻久保交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、辻久保交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、辻久保交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、辻久保交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、辻久保交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は大幅減少し平均速度は若干低下。継続的な渋滞発生はないものの、時差出勤による交通量の減少が平均速度の改善につながらない傾向。交通サイクルの影響が高いものと推測。

路線② ・ 交通量は減少し平均速度は若干改善。時差出勤による交通量分散化の効果が素直に現れている方向。ただ、前年から変わらず渋滞長225mが継続的に発生しているため、路線①と同様に交通サイクルの分析も必要。

路線③ ・ 交通量は増加し平均速度は若干低下。ピークタイムにおける渋滞長555mも前年から変わらず継続して発生。熊本市内方面から菊池・植木・大津方面への集積企業に向かう交通量の分散化が必要。

路線④ ・ 交通量は若干増加し平均速度は若干改善。ピークタイムにおける渋滞長1,370mも前年から変わらず継続して発生しているため、片側一車線の道路状況についても改善検討が必要かと思われる。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

辻久保交差点は、泗水・熊本市内方面からの国道 387 号線と植木・合志方面からの県道 30 号線とをむすぶ交差点である。片側一車線の国道であるため、渋滞が発生しやすい道路状況であるとともに、信号サイクルや右左折車の滞留も交通状況の低下に影響を及ぼしている可能性が高い地点。

- 路線②は、交通量は減・平均速度は改善。ピークタイムにおける渋滞長 225m が前年から変わらず継続発生しているため、当該方面における集積企業への更なる時差出勤促進と、交通サイクルの詳細分析も必要。
- 路線①は交通量は減・平均速度は低下。路線④は交通量は増・平均速度は改善と、交通量と平均速度のいずれかに効果がみられた方向である。特に路線④においては、ピークタイムにおける渋滞長 1,370m が前年から変わらず継続発生のため、時差出勤の更なる促進だけでなく、信号制御や右左折車の滞留解消などを含めた道路状況（現在は片側一車線）の改善検討も必要かと推測。
- 路線③は、交通量は増加・平均速度は低下。また、ピークタイムにおける渋滞長 1,370m も継続発生している状況。他方向と同様な推測結果。

本交差点を経由する集積企業に対して更なる時差出勤の促進を行うとともに、片側一車線という道路状況も改善も含めて、交差点内の信号サイクル・右左折車の滞留解消など、交通状況の分散化が必要な可能性。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：路線③

10. 農業公園入口交差点

農業公園入口 交差点

■ 対象路線

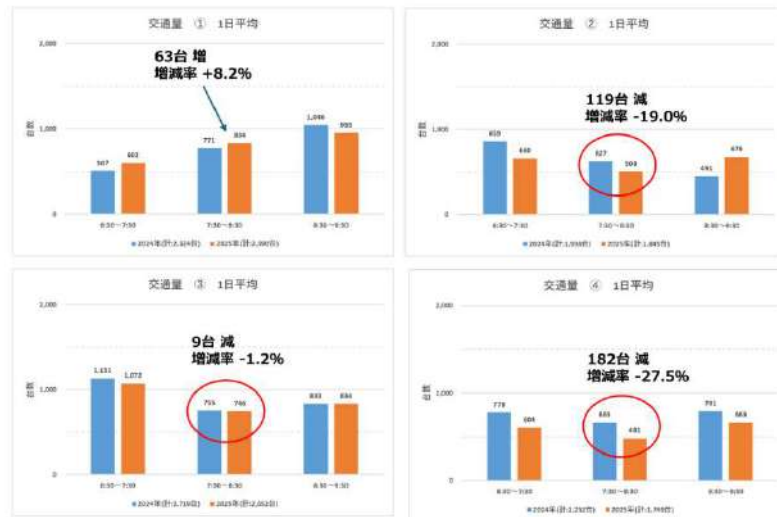
- ① 北方面：農業公園入口交差点～YU-KA'S COOKIE FACTORY
- ② 東方面：農業公園入口交差点～県道341号線
- ③ 南方面：農業公園入口交差点～御代志
- ④ 西方面：農業公園入口交差点～西合志郵便局



■交通量の変化

農業公園入口 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaローディングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出してあります。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：+63 台（+8.2%）若干増加。泗水方面からの国道387号線。

路線②

- 交通量：-119 台（-19.0%）減少。合志市方面からの県道341号線。

路線③

- 交通量：-9 台（-1.2%）若干減少。
熊本市内方面からの国道387号線。

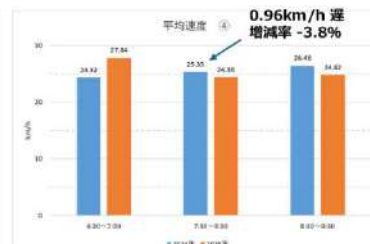
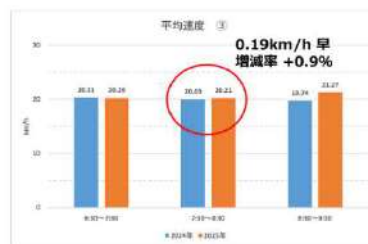
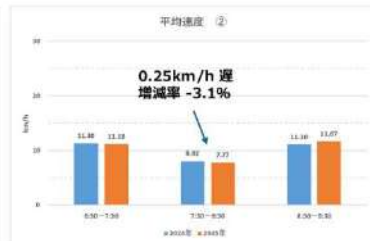
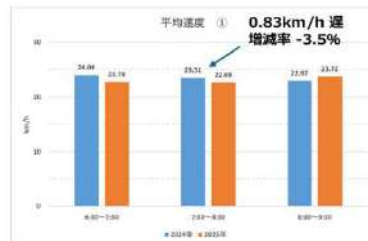
路線④

- 交通量：-182 台（-27.5%）減少。植木方面からの県道341号線。

■ 平均速度の変化

農業公園入口 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.83km/h (-3.5%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.25km/h (-3.1%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+0.19km/h (+0.9%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：-0.96km/h (-3.8%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

農業公園入口 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(270m→270m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→95m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞解消。(95m→0m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

農業公園入口 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、農業公園入口交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、農業公園入口交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、農業公園入口交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、農業公園入口交差点へ侵入する車両



-
- 路線① ・ 交通量は若干増加し平均速度は若干低下。ピークタイムでの渋滞発生はないが、信号サイクルや右左折車の滞留が状況悪化に影響を与えている可能性。
-
- 路線② ・ 交通量は減少し平均速度は若干低下。また、ピークタイムでの渋滞長 270mは前年から変わらず発生しており、交通量の分散化が平均速度や渋滞長の改善に効果が少ないことを示している方向。
-
- 路線③ ・ 交通量は若干減少し平均速度は若干改善。前年度はピークタイム後に発生していた渋滞長 95mが今年度はピークタイムにシフトしており、時差出勤の交通量分散が逆方向へ働いたといえる。
-
- 路線④ ・ 交通量は減少し平均速度は若干低下。ピークタイムでの渋滞発生はないが、交通量の分散化が平均速度の改善までは効果が低い方向。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

農業公園入口交差点は、泗水・熊本市内方面からの国道 387 号線と植木・合志方面からの県道 341 号線とが交わる交差点である。参加企業の分布密度が高いエリア。

- ・路線③は、交通量は減・平均速度は改善。時差出勤による交通分散化の効果が働いたといえるが、ピークタイムでの渋滞長 95m が新たに今年度発生している状況。尚、この渋滞長は前年度から前倒しでのピークシフトと推測。
- ・路線②、④は、交通量は減・平均速度は低下。特に、路線②においてはピークタイムでの渋滞長 270m が前年から変わらず継続発生しており、路線④とともに、交通量の分散化が平均速度や渋滞長の改善に効果が少ないことを示している状況といえる。
- ・路線①は、交通量は増・平均速度は低下。尚、ピークタイムでの渋滞発生はないものの、交差点内における信号制御サイクルや右左折車の滞留などが交通状況悪化に影響を及ぼしている可能性が考えられる。

4 方向中 3 方向で時差出勤効果に伴う交通量の分散化が認められるため、今後も集積企業への取り組み継続が必要。また、道路状況の改善に伴う信号サイクルの見直しや右左折車の滞留改善が、渋滞長の解消にもつながる可能性があると推測される。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線③
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線②、路線④
 - ・効果がでなかった（悪化）：路線①

菊池郡大津町：7 交差点

1. 室(北)交差点

室(北)交差点

■ 対象路線

- ①北方面：室(北)交差点～スズキアリーナ菊陽大津
- ②東方面：室(北)交差点～熊本県立大津支援学校
- ③南方面：室(北)交差点～宝元寺
- ④西方面：室(北)交差点～メガセナートライアル大津店



■交通量の変化

室(北)交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-250 台（-19.0%）減少。菊池方面からの国道325号線。

路線②

- 交通量：-152 台（-21.2%）減少。大津方面からの路線。

路線③

- 交通量：-1,018 台（-23.4%）減少。大津方面からの国道325号線。

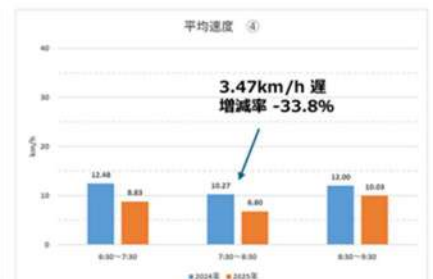
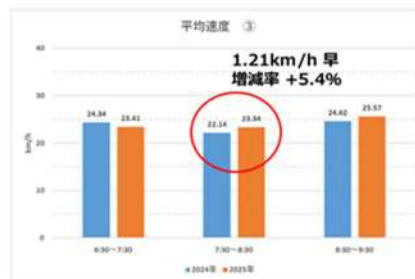
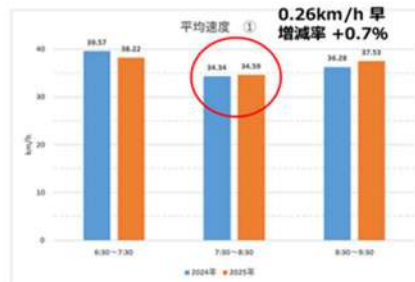
路線④

- 交通量：-441 台（-42.9%）大幅減少。
合志市方面からの県道30号線。

■ 平均速度の変化

室(北)交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.26 km/h (+0.7%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：+2.66 km/h (+39.4%) 改善。

路線③

- 平均速度：+1.21 km/h (+5.4%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：-3.47 km/h (-33.8%) 低下。

■ 渋滞長の変化

室(北)交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下は 720m増加。
(235→955m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下は変化なし。(235→235m)

■全路線の傾向・効果分析

室(北)交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、室(北)交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、室(北)交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、室(北)交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、室(北)交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は減少し平均速度は若干改善。ピークタイムにおける渋滞発生もなく、時差出勤による効果が素直に現れた方向。

路線② ・ 交通量は減少し平均速度は2 km/h以上改善。路線①と同様な傾向で、体感改善が最も明瞭な方向のひとつ。

路線③ ・ 交通量は減少し平均速度は若干改善。路線①②と同様な傾向で、ピークタイムの平準化が進んだ方向。

路線④ ・ 交通量は大幅減少するも平均速度は大幅低下。4 路線中で最大の交通量減少幅にもかかわらず平均速度は悪化している。また、ピークタイムにおける渋滞長が前年から720m悪化し、955mで継続発生している。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

室(北)交差点は、菊池・大津方面からの国道 325 号線と合志方面からの県道 30 号線などが交わる交差点である。

- 路線①、②、③は、交通量は減・平均速度は改善。MAP 上でも参加企業が多い圏域と重なるため、時差出勤による効果が素直に現れている方向。また、ピークタイムにおける渋滞の発生もなく、理想的な交通状況。
- 路線④は、交通量は大幅減・平均速度は大幅低下。また、ピークタイムにおける渋滞長が前年より 720m 悪化し、継続的に 955m の渋滞が発生している状況。尚、4 路線の中では最も交通量が減少しているにもかかわらず平均速度の改善につながっていないため、インフラ側の検証や改善も必要かと推測される。

本交差点付近には多数の企業が集積しているため、更なる時差出勤促進を継続するとともに、インフラ側の検証や改善検討も必要かと思われる。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線②、路線③
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

2. 大津町室(国道 325 号)交差点

大津町室 (国道325号) 交差点

■対象路線

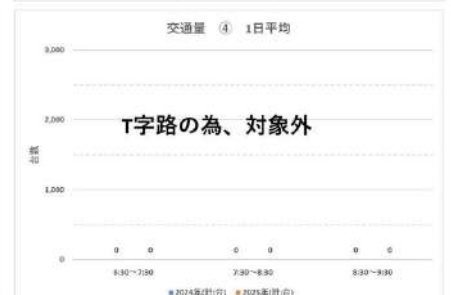
- ①北方面：大津町室(国道325号)交差点～大津2号橋
- ②東方面：大津町室(国道325号)交差点～ダイナム熊本大津店
- ③南方面：大津町室(国道325号)交差点～ゆず玄
- ④西方面：T字路の為、対象外



■交通量の変化

大津町室 (国道325号) 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-232台（-18.6%）減少。菊池方面からの国道325号線。

路線②

- 交通量：-121台（-19.0%）減少。国道57号線からの路線。

路線③

- 交通量：-10台（-1.1%）若干減少。空港方面からの国道325号線。

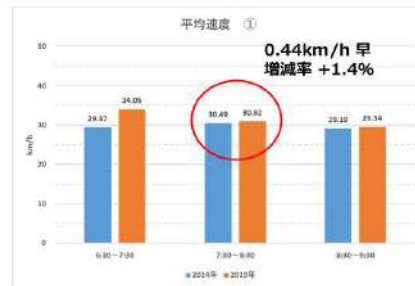
路線④

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

■ 平均速度の変化

大津町室 (国道325号) 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.44km/h (+1.4%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：-7.09km/h (-33.3%) 低下。

路線③

- 平均速度：+8.04km/h (+43.9%) 改善。

路線④

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

大津町室 (国道325号) 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下は増加。
(0→110m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下は変化無。(1,500→1,500m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下は渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：T 字路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

大津町室 (国道325号) 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、大津町室(国道325号)交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、大津町室(国道325号)交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、大津町室(国道325号)交差点へ侵入する車両
- ④：T字路の為、対象外



路線① ・ 交通量は減少、平均速度は若干改善。また、ピークタイムにおける渋滞は発生なし。時差出勤による効果が素直に現れた方向。

路線② ・ 交通量は減少、平均速度は低下。また、ピークタイムにおける渋滞110mが今年度新たに発生した。半ループ状の特殊な交差点形状のため、インフラ制御の改善検討も必要かと推測。

路線③ ・ 交通量は若干減少、平均速度は大幅改善。時差出勤による効果が明確な方向であるが、前年度から変わらずピークタイムにおける渋滞長1,500mは継続発生している。

路線④ ・ T字路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

大津町室(国道 325 号)交差点は、菊池・熊本空港方面からの国道 325 号線と大津方面からの国道 57 号線が交わる交差点で、半ループ状の道路形状をもつ特殊な道路である。また、近隣には半導体関連企業のセミコンテクノパークも位置し、企業集積の要所でもある。

- 路線①、③は、交通量は減・平均速度は改善。時差出勤による交通量分散の効果が明確な方向である。ただ、路線③においては前年度から変わらずピークタイムにおける渋滞長 1,500mは継続発生している状況。
- 路線②は、交通量は減・平均速度は低下。時差出勤による交通量分散の効果が、平均速度の改善につながらない方向。また、今年度あらたにピークタイムにおける渋滞長 110mが新たに発生しており、インフラ制御に関する改善検討も必要な方向。

時差出勤に伴う交通量分散の効果は一部路線においてはみられているため、今度も継続的に活動を推進する必要がある。また、インフラ側の整備（信号サイクルや右左折車の滞留解消）についても併せて検討を進める必要があると思われる。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①、路線③
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：なし

3. 大津町大津交差点

大津町大津 交差点

■ 対象路線

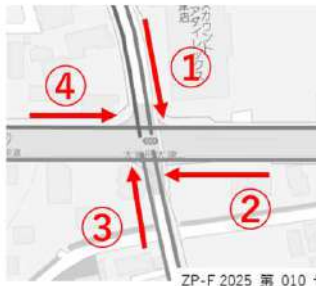
- ①北方面：大津町大津交差点～ダイレックス大津店
- ②東方面：大津町大津交差点～ダイソー熊本大津店
- ③南方面：大津町大津交差点～大津町武道館
- ④西方面：大津町大津交差点～おどり寿し大津店



■交通量の変化

大津町大津 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：+31 台（+9.7%）若干増加。大津市街からの路線。

路線②

- 交通量：-677 台（-25.1%）減少。阿蘇方面からの国道57号線。

路線③

- 交通量：-55 台（-15.2%）減少。空港方面からの県道202号線。

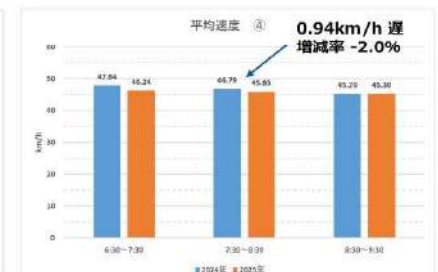
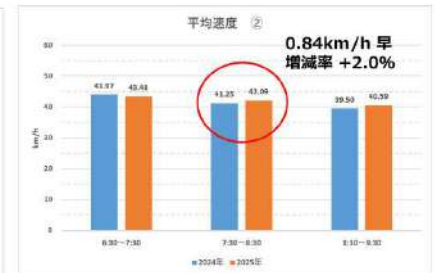
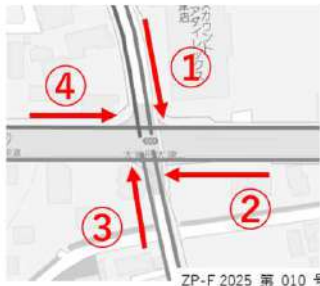
路線④

- 交通量：-251 台（-14.7%）減少。熊本方面からの国道57号線。

■ 平均速度の変化

大津町大津 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.74km/h (+8.8%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：+0.84km/h (+2.0%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：+0.58km/h (+7.3%) 若干改善。

路線④

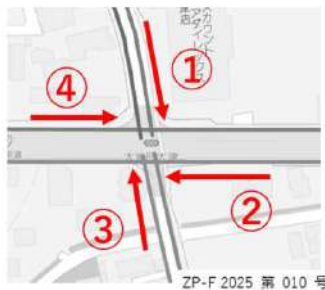
- 平均速度：-0.94km/h (-2.0%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

大津町大津 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



8:00~9:00



2025年9月



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(105m→105m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(300m→300m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

大津町大津 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、大津町大津交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、大津町大津交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、大津町大津交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、大津町大津交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は若干増加、平均速度は若干改善。また、ピークタイムにおける渋滞長 105mは前年度から変わらず継続発生している状況。信号サイクルが適合している可能性あり。

路線② ・ 交通量は減少、平均速度は若干改善。ピークタイム前後での渋滞発生もなく、時差出勤の効果が素直に現れている方向。

路線③ ・ 交通量は減少、平均速度は若干改善。路線②と同様な傾向ではあるが、ピークタイムでの渋滞長 300mは前年度から変わらず継続発生している状況。

路線④ ・ 交通量は減少、平均速度は若干低下。ピークタイム前後での渋滞発生もなく、時差出勤の効果が交通量のみ現れている方向。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

大津町大津交差点は、阿蘇・熊本方面の国道57号線と熊本空港方面からの県道202号線などが交わる交差点である。国道57号線（東バイパス）は片側2車線で、熊本市内方面から阿蘇方面とをつなぐ基幹道路となる。また MAP から大津町～熊本市方面には時差出勤パートナー企業が密度高く分布している状況。

- 路線②、③は、交通量は減・平均速度は改善。いずれも時差出勤の効果が素直に現れている方向である。ただ、路線③においては、ピークタイムの渋滞長300mが前年度から変わらず継続発生しているため、交通インフラ側の制御見直しも必要な方向。
- 路線①は交通量増・平均速度改善、路線④は交通量減・平均速度低下。いずれも時差出勤による改善効果が一部においてみられる状況。尚、路線①においては、ピークタイムにおける渋滞長105mが前年度から変わらず継続発生しているため、交通インフラ側の制御見直しも必要かと思われる。

時差出勤による効果改善は確実にみられる傾向であるため、継続的に発生している渋滞長の解消を図るためにも、交通インフラ側の制御見直しを含めて効果検証を継続していく必要がある。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②、路線③
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

4. 本田技研工業入口交差点

本田技研工業 入口交差点

■ 対象路線

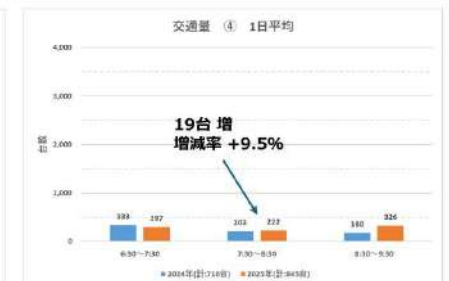
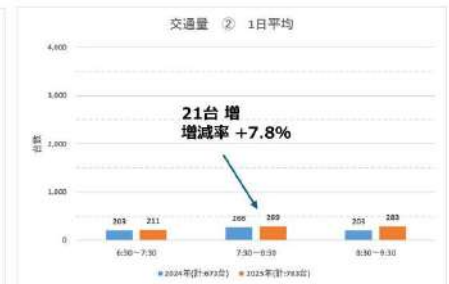
- ①北方面：本田技研工業入口交差点～(有)ヨシダ電装
- ②東方面：本田技研工業入口交差点～(株)ベストロジ熊本
- ③南方面：本田技研工業入口交差点～(株)山口水産
- ④西方面：本田技研工業入口交差点～田熊建興産工業(株)



■交通量の変化

本田技研工業 入口交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカードデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-572 台 (-21.9%) 減少。菊池方面からの国道325号線。

路線②

- 交通量：+21 台 (+7.8%) 若干増加。本田技研工業方面からの路線。

路線③

- 交通量：-1,043 台 (-35.1%) 大幅減少。
大津方面からの国道325号線。

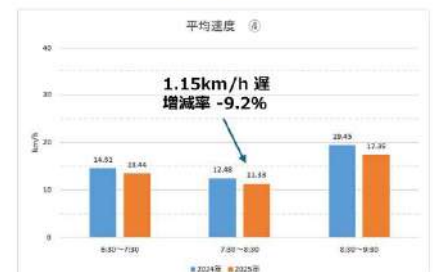
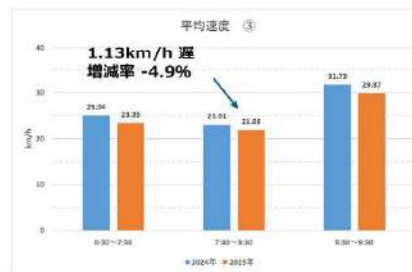
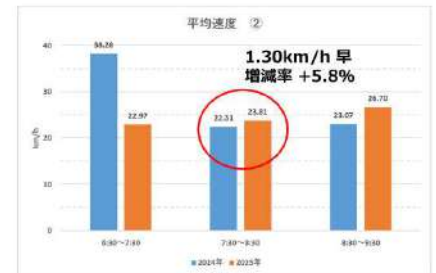
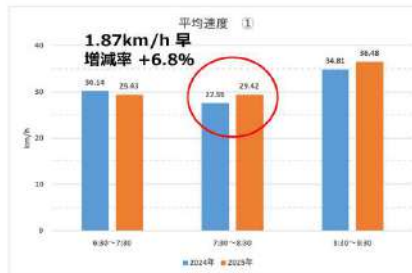
路線④

- 交通量：+19 台 (+9.5%) 若干増加。合志市方面からの路線。

■ 平均速度の変化

本田技研工業 入口交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+1.87 km/h (+6.8%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：+1.30 km/h (+5.8%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-1.13 km/h (-4.9%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：-1.15 km/h (-9.2%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

本田技研工業 入口交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→530m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

本田技研工業 入口交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、本田技研工業入口交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、本田技研工業入口交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、本田技研工業入口交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、本田技研工業入口交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は減少、平均速度は若干改善。時差出勤による効果が素直に現れた方向。また、ピークタイム前後での渋滞も発生なし。

路線② ・ 交通量は若干増加、平均速度は若干改善。交通量の増加にも耐えうる交差点インフラ（信号サイクルの適合）の効果で、平均速度が改善されているものと推測。

路線③ ・ 交通量は大幅減少、平均速度は若干低下。大幅な交通量減にも関わらず平均速度は悪化のため、交差点状況（信号サイクル・右左折滞留車・歩行者信号）などの改善も視野に継続的な検証が必要かと思われる。また、新たな渋滞 530mも今年度が発生している。

路線④ ・ 交通量は若干増加、平均速度は若干低下。交通状況悪化の典型的な方向。路線③と同様に交差点状況の見直し検討が必要かと思われる。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

本田技研工業入口交差点は、菊池・大津方面からの国道 325 号線と合志・本田技研工業方面からの路線が交わる交差点。特に、本田技研入口周辺は、MAP 上で熊本市～大津町の広域に多数の時差出勤パートナー企業が分布しており、その効果にも期待がもてる。

- ・路線①は、交通量は減少・平均速度は改善。時差出勤による効果が素直に現れた方向で、ピークタイムにおける渋滞発生もない理想的な方向。
- ・路線②は交通量増加・平均速度改善、路線③は交通量減少・平均速度低下。いずれの方向も交差点状況（信号サイクル・右左折滞留車・歩行者信号）などの改善も視野に継続的な検証が必要な路線かと思われる。特に、路線③においては、ピークタイムに新たな渋滞 530mが発生しており、集積企業との時差出勤活動の連携がさらに必要と推測される。

本交差点周辺には多数の時差出勤パートナー企業が集積しているため、更なる連携強化と、交差点状況の見直し改善も必要かと思われる。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線①
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線②、路線③
 - ・効果がでなかった（悪化）：路線④
-

5. フラワーライン入口交差点

フラワーライン 入口交差点

■対象路線

- ①北方面：フラワーライン入口交差点～日立建機日本(株)
- ②東方面：フラワーライン入口交差点～(株)東洋物産
- ③南方面：フラワーライン入口交差点～エム・エス・ケー農業機械(株)
- ④西方面：T字路の為、対象外



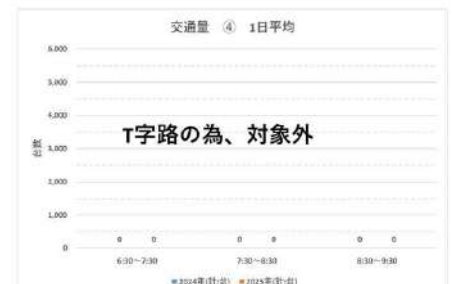
■交通量の変化

フラワーライン 入口交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。
尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-581 台 (-28.4%) 減少。菊池方面からの国道325号線。

路線②

- 交通量：-3 台 (-0.7%) 若干減少。大津市街方面からの路線。

路線③

- 交通量：-1,653 台 (-37.3%) 大幅減少。
大津方面からの国道325号線。

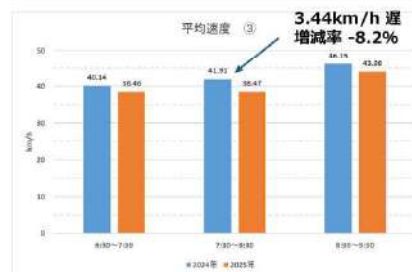
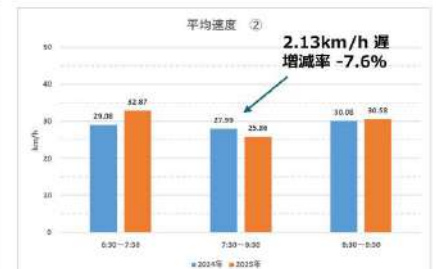
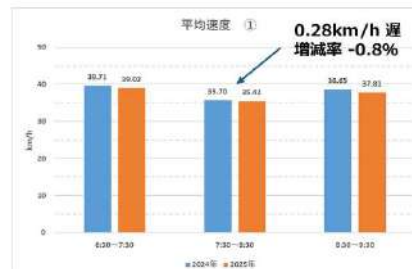
路線④

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

■ 平均速度の変化

フラワーライン 入口交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.28km/h (-0.8%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-2.13km/h (-7.6%) 低下。

路線③

- 平均速度：-3.44km/h (-8.2%) 低下。

路線④

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

■ 渋滞長の変化

フラワーライン 入口交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：T 字路の為、分析対象外。

■全路線の傾向・効果分析

フラワーライン 入口交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、フラワーライン入口交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、フラワーライン入口交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、フラワーライン入口交差点へ侵入する車両
- ④：T字路の為、対象外



路線① ・ 交通量は減少、平均速度は若干低下。時差出勤による効果は限定的
と思われ、交差点状況（左折滞留車・信号サイクル）が影響の可能性。

路線② ・ 交通量は若干減少、平均速度は低下。路線①と同様な状況と推測。

路線③ ・ 交通量は大幅減少、平均速度は低下。路線①と同様に、時差出勤に
よる交通量の分散化は限定的で、平均速度の低下については交差点
状況の継続検証が必要かと思われる。

路線④ ・ T字路の為、分析対象外。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

フラワーライン入口交差点は、菊池・大津方面からの国道 325 号線と大津方面からの路線が交わる T 字路の交差点である。MAP を見ると、熊本市～大津町の通勤経路上に時差出勤パートナー企業が高密度に分布している状況。また、近隣には室（北）交差点や本田技研工業入口交差点も位置しており、交通の要所となる交差点でもある。

- 路線①、②、③ともに、交通量は減・平均速度も低下。いずれも路線もピークタイムにおける渋滞は発生していないものの、時差出勤による交通量の分散化が平均速度の改善に効果的な影響を与えていない状況。交差点状況（信号サイクル・右左折車の滞留解消）の改善に伴う継続的な検証・分析が必要かと思われる。

引き続き集積企業との時差出勤活動は継続するとともに、交差点状況の改善に伴う継続的な検証・分析が必要な状況と推測される。また、近隣交差点の交通状況とも連携した分析が必要な可能性も考えられる。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：なし
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

6. ミルクロード入口交差点

ミルクロード入口 交差点

■対象路線

- ①北方面：ミルクロード入口交差点～(株)中九州クボタ
- ②東方面：ミルクロード入口交差点～(株)アトル大津支店
- ③南方面：ミルクロード入口交差点～サン・ルーチェ
- ④西方面：ミルクロード入口交差点～(株)大庭産業



■交通量の変化

ミルクロード入口 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-110 台（-20.1%）減少。阿蘇方面からの県道339号線。

路線②

- 交通量：-315 台（-25.9%）減少。阿蘇方面からの国道57号線。

路線③

- 交通量：+12 台（+2.7%）若干増加。空港方面からの県道339号線。

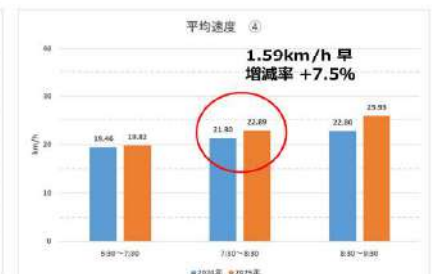
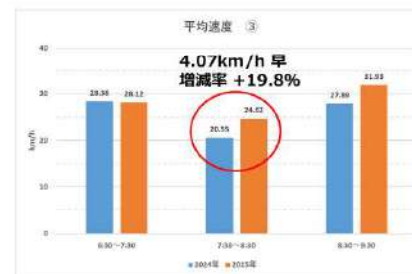
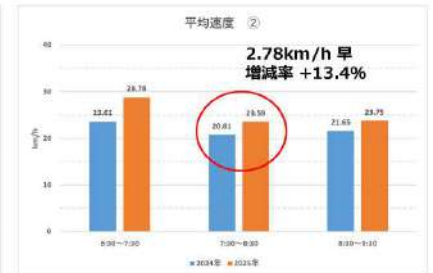
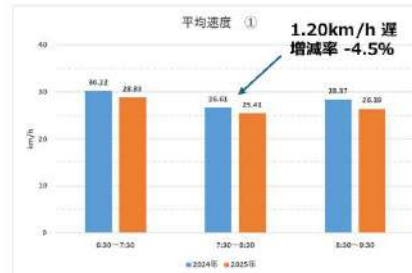
路線④

- 交通量：-287 台（-20.3%）減少。熊本方面からの国道57号線。

■ 平均速度の変化

ミルクロード入口 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.20km/h (-4.5%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+2.78km/h (+13.4%) 改善。

路線③

- 平均速度：+4.07km/h (+19.8%) 改善。

路線④

- 平均速度：+1.59km/h (+7.5%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

ミルクロード入口 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞消滅。(1.350→0m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 140m→140m) (8-9 時 渋滞なし)

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

ミルクロード入口交差点は、熊本・阿蘇方面からの国道57号線と熊本空港・阿蘇方面からの県道339号線とが交わる交差点である。MAP上でも熊本市東部～大津方面の通勤経路上に時差出勤パートナー企業が多く分布している状況である。

- ・路線②、④は、交通量は減少・平均速度は改善。交通量の減少に伴い、平均速度の改善が素直に現れている方向であるが、路線④においてはピークタイムの渋滞長140mが前年度に引き続き今年度も継続発生している状況。また、路線④は阿蘇方面へ向かう国道57号線で片側2車線に整備道路であるにもかかわらず渋滞発生している要因については、今後も継続した検証・分析が必要かと思われる。
- ・路線①は交通量減・平均速度低下、路線③は交通量増・平均速度改善。いずれの路線も一部ではあるが時差出勤の効果がみられた方向。特に路線③においては、前年度発生していた渋滞長1,350mが今年度は0mに解消されていることから、平均速度の改善につながったものと思われる。

本交差点を経由してパートナー集積企業へと向かう要所の路線であるため、今度も継続して時差出勤を促進する必要がある。また、阿蘇方面への国道57号線に発生している渋滞長については継続した検証・分析を行う必要があると思われる。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線②、路線④
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし

7. 大津町下町交差点

大津町 下町交差点

■対象路線

- ①北方面：大津町下町交差点～国道443号
- ②東方面：大津町下町交差点～住宅型有料老人ホームセイフティケア宝の城
- ③南方面：大津町下町交差点～江藤工務店
- ④西方面：大津町下町交差点～菊陽町久保田



■交通量の変化

大津町 下町交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-313台(-22.6%)減少。大津方面からの国道443号線。

路線②

- 交通量：-228台(-29.1%)大幅減少。
阿蘇方面からの県道202号線。

路線③

- 交通量：-29台(+4.5%)若干増加。空港方面からの県道36号線。

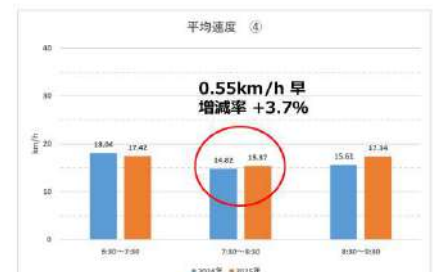
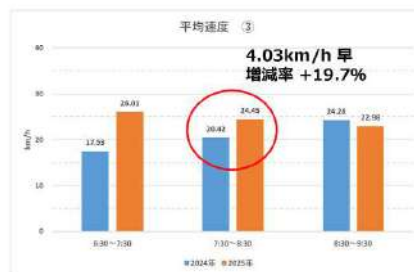
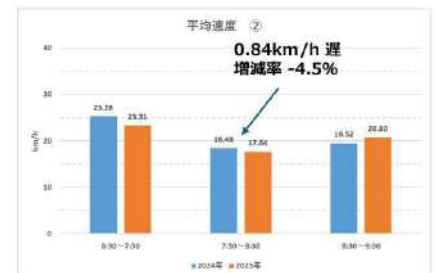
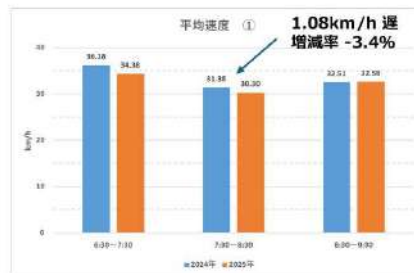
路線④

- 交通量：+13台(+1.1%)若干増加。熊本方面からの国道443号線。

■ 平均速度の変化

大津町 下町交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.08km/h (-3.4%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.84km/h (-4.5%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+4.03km/h (+19.7%) 改善。

路線④

- 平均速度：+0.55km/h (+3.7%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

大津町 下町交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→260m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では変化なし。(260→260m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞消滅。(485m→0m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では 1,860m減少。
(1,965m→105m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下は変化なし (105m→105m)

■全路線の傾向・効果分析

大津町 下町交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、大津町下町交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、大津町下町交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、大津町下町交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、大津町下町交差点へ侵入する車両



路線① ・交通量は減少、平均速度は若干低下。交通量の減少が平均速度の改善に転化しにくい方向。ただピークタイムでの渋滞は発生なし。

路線② ・交通量は大幅減少、平均速度は若干低下。また、今年度に新たな渋滞長 260mが発生しており、速度低下の要因のひとつと考えられる。

路線③ ・交通量は若干増加、平均速度は大幅改善。ピークタイムにおける昨年度の渋滞長 485mが、今年度は 0mに解消されているため、平均速度の改善に影響を与えたものと推測される。

路線④ ・交通量は若干増加、平均速度は若干改善。路線③と同様に、ピークタイムにおける昨年度の渋滞長 1,965mが、今年度は 105mまで改善（1,860mの渋滞長が減少）されているため、平均速度の改善に影響を与えたものと推測される。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

大津町下町交差点は、熊本市内方面および大津・阿蘇・熊本空港方面からの複数県道路線が交差する交差点である。MAP 上も熊本都市圏（熊本市～菊陽・合志～大津）に登録企業が高密集している状況であり、

- ・路線①、②は、交通量減・平均速度低下。交通量の減少が平均速度の改善に転化しにくい方向である。特に路線②においては、ピークタイムにおける渋滞 260m が今年度に入り新たに発生しており、速度低下の要因として推測される。
- ・路線③、④は、交通量増・平均速度改善。いずれの方向も昨年度に発生していたピークタイムでの渋滞長が大幅に改善・解消されており、平均速度の改善に影響を与えたものと推測される。

本交差点は熊本市内方面および益城方面からの流入車両が、大津・阿蘇方面へと向かう要所路線にあたるため、パートナー企業との更なる連携強化が時差出勤の効果アップにつながるものと思われる。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：なし
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③、路線④
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし
-

菊池郡菊陽町：6 交差点

1. 菊陽町原水北交差点

菊陽町原水北 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：菊陽町原水北交差点～東京エレクトロン九州㈱
- ② 東方面：菊陽町原水北交差点～帆保畜産
- ③ 南方面：菊陽町原水北交差点～菊陽太陽光発電所
- ④ 西方面：菊陽町原水北交差点～㈱MIC熊本



■交通量の変化

菊陽町原水北 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-89 台 (-42.1%) 大幅減少。セミコンからの路線。

路線②

- 交通量：-72 台 (-9.4%) 若干減少。大津方面からの県道30号線。

路線③

- 交通量：+189 台 (+14.0%) 増加。原水方面からの路線。

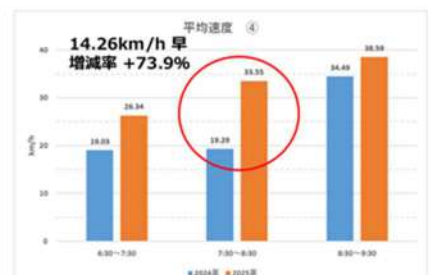
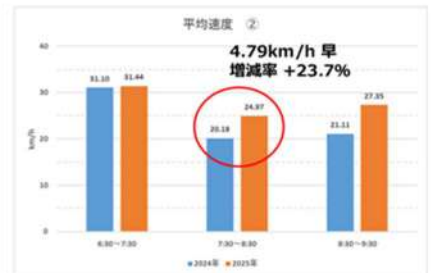
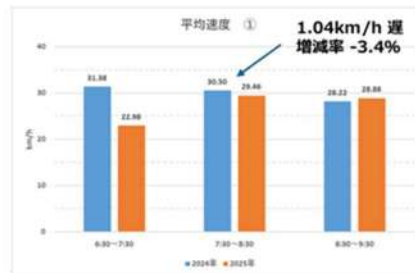
路線④

- 交通量：-448 台 (-30.0%) 大幅減少。
合志市方面からの県道30号線。

■ 平均速度の変化

菊陽町原水北 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.04km/h (-3.4%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+4.79km/h (+23.7%) 改善。

路線③

- 平均速度：+7.46km/h (+56.0%) 改善。

路線④

- 平均速度：+14.26km/h (+73.9%) 大幅改善。

■ 渋滞長の変化

菊陽町原水北 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞消滅。(560m→0m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞消滅。(905m→0m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

菊陽町原水北 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、菊陽町原水北交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、菊陽町原水北交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、菊陽町原水北交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、菊陽町原水北交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は大幅減少、平均速度は若干低下。時差出勤による交通量の分散化は図られたものの、交差点インフラが要因と思われる影響により、平均速度は低下したものと推測。

路線② ・ 交通量は若干減少、平均速度は4 km/hほど大幅改善。尚、ピークタイム後ではあるが前年度発生していた渋滞長 560mが今年度は 0mに解消された。

路線③ ・ 交通量は増加、平均速度は7 km/hほど大幅改善。ピークタイムでの渋滞発生もなく、交通量が増えてもピーク分散と信号サイクルの整合で交差点処理能力が向上したことが、平均速度の改善につながったと推測。

路線④ ・ 交通量は大幅減少、平均速度は大幅改善。時差出勤の効果が最も明確に現れた路線。またピークタイムに前年度発生していた渋滞長 905mが今年度に 0mへ解消されたことも要因のひとつと考えられる。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

菊陽町原水北交差点は、合志市・大津方面からの県道 30 号線とセミコンテクノパーク付近からの路線とが交わる交差点である。MAP 上でも菊陽～熊本市中心部・主要幹線に導入企業が集積しているため、時差出勤の効果が交通状況に明確な影響を与える路線である。

- 路線②、④は、交通量減・平均速度改善。いずれの方向も前年度発生していた渋滞が今年度には完全に解消されており、時差出勤による効果が顕著に現れた方向であるといえる。TSMC 建築工事の終了が交通状況の改善にも影響を与えたものと推測される。
- 路線①は交通量減・平均速度低下、路線③は交通量増・平均速度改善。
路線①は時差出勤による交通量の分散化は図られたものの、交通インフラが要因と思われる影響により平均速度は低下したものと推測される。
また、路線③はピークタイムにおいても渋滞発生がなく、交通量が増えてもピーク分散と信号サイクルの整合で交差点処理能力が向上したことで、平均速度の改善につながったものと推測される。

本交差点全体としては時差出勤による効果が顕著に現れた状況といえる。また、TSMC 建築工事の終了が今年度の交通状況改善にも直接的な影響を与えたものと推測される。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：なし

2. 菊陽町光の森 7 丁目南交差点

菊陽町光の森 7丁目交差点

■ 対象路線

- ①北方面：菊陽町光の森7丁目交差点～龍の家光の森店
- ②東方面：菊陽町光の森7丁目交差点～auショップ光の森中央
- ③南方面：菊陽町光の森7丁目交差点～光の森メンタルクリニック
- ④西方面：菊陽町光の森7丁目交差点～AOKI熊本光の森店



■交通量の変化

菊陽町光の森 7丁目交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－407台（－23.2%）減少。合志市方面からの県道316号線。

路線②

- 交通量：－280台（－46.8%）大幅減少。三里木方面からの路線。

路線③

- 交通量：－289台（－22.8%）減少。熊本方面からの県道316号線。

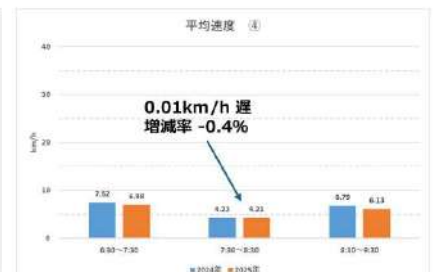
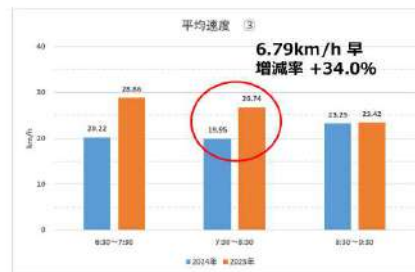
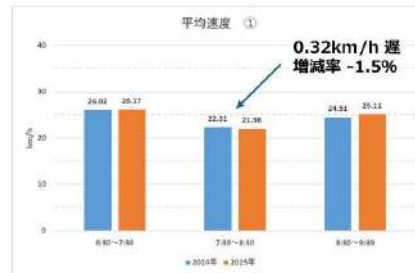
路線④

- 交通量：－167台（－21.6%）減少。楠方面からの路線。

■ 平均速度の変化

菊陽町光の森 7丁目交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.32km/h (-1.5%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+1.65km/h (+18.4%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：+6.79km/h (+34.0%) 改善。

路線④

- 平均速度：-0.01km/h (-0.4%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

菊陽町光の森 7丁目交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→630m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞消滅。(400m→0m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

菊陽町光の森 7丁目交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、菊陽町光の森7丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、菊陽町光の森7丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、菊陽町光の森7丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、菊陽町光の森7丁目交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は減少、平均速度は若干低下。交通量は減少したものの、ピークタイムでの渋滞長 630mが新たに今年度発生しており、平均速度低下の要因と考えられる。交差点状況の影響と推測される。

路線② ・ 交通量は大幅減少、平均速度は若干改善。時差出勤による効果が素直に現れた方向といえる。また、ピークタイム前後の渋滞発生もなし。

路線③ ・ 交通量は減少、平均速度は6 km/h以上の大幅改善。路線②と同様に時差出勤効果が顕著に現れており、ピークタイムにおける渋滞長 400mも今年度は 0mに解消されている。

路線④ ・ 交通量は減少、平均速度は若干低下。ピークタイム前後での渋滞発生ないが、交差点状況の影響と思われる速度低下の傾向がみられる。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

菊陽町光の森 7 丁目南交差点は、合志・熊本市内方面からの県道 316 号線と三里木・楠方面からの路線とがまじわる交差点である。MAP より熊本市北部～菊陽町～大津町方面の通勤動線に時差出勤パートナー企業が高密度で分布しており、本交差点での交通状況の改善が各方面への交通量抑制の要となる。

- ・路線②、③は、交通量は減・平均速度は改善。いずれの方向においても時差出勤による交通量の分散化が明確で、その効果は顕著に平均速度の改善にも数字として現れている。特に路線③においては、ピークタイムにおける渋滞長 400m が今年度は 0m に解消されており、最も理想的な路線状況。
- ・路線①、④は、交通量は減・平均速度は低下。路線④についてはピークタイム前後での渋滞発生はないが、路線①については前年度発生していなかった渋滞長 630m が今年度に新たに発生しており、交通量の抑制が交差点状況の改善につながっていない状況である。特に路線①の方向は交差点内での信号サイクルや右左折車の滞留処理、歩行者・自転車などの安全かつ効率的な誘導サイクルの改善が必要かと考えられる。

本交差点全体としてはすべての方向で交通量の抑制は数字として現れているため、時差出勤による一定の効果はみられたといえる。ただ、一部方向においては新たな渋滞も発生している状況のため、交差点内の信号サイクルや右左折車・歩行者・自転車などの安全かつ効率的な誘導サイクルの改善も必要な課題であると推測される。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線②、路線③
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線④
- ・効果がでなかった（悪化）：なし

3. 新山2丁目交差点

新山2丁目 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：新山2丁目交差点～りらくる光の森店
- ② 東方面：新山2丁目交差点～(株)メイカン中古車センター
- ③ 南方面：新山2丁目交差点～お菓子の香梅光の森店
- ④ 西方面：新山2丁目交差点～かたん公園



■交通量の変化

新山2丁目 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-166台(-26.8%)減少。合志市方面からの県道316号線。

路線②

- 交通量：-214台(-34.5%)大幅減少。
三里木方面からの県道311号線。

路線③

- 交通量：-201台(-23.5%)減少。熊本方面からの県道316号線。

路線④

- 交通量：-27台(-5.0%)若干減少。楠方面からの県道311号線。

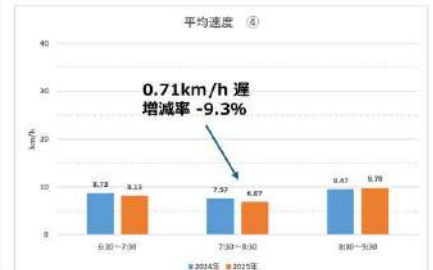
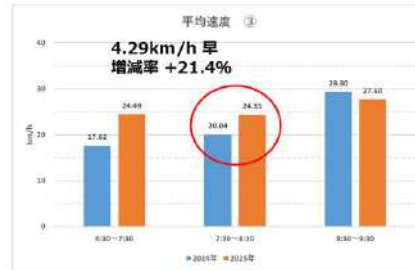
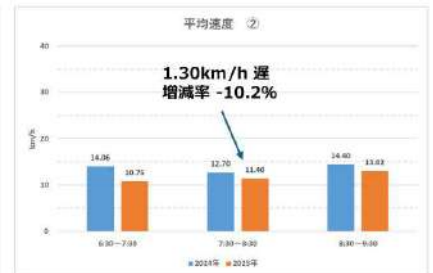
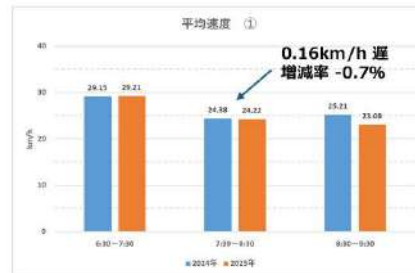
■ 平均速度の変化

新山2丁目 交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.16km/h (-0.7%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-1.30km/h (-10.2%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+4.29km/h (+21.4%) 改善。

路線④

- 平均速度：-0.71km/h (-9.3%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

新山2丁目 交差点

渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(230m→230m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では 640m減少。
(1,000m→360m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 490m→490m) (8-9 時 260m→260m)

■全路線の傾向・効果分析

新山2丁目 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、新山2丁目交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、新山2丁目交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、新山2丁目交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、新山2丁目交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は減少、平均速度は若干低下。時差出勤による交通量抑制の効果は見られるが平均速度の改善までにはつながらず。交差点信号サイクルや右左折車滞留などの影響が考えられる。

路線② ・ 交通量は大幅減少、平均速度は若干低下。路線①と同様な傾向であるが、本方向はピークタイム前後における渋滞長 230mが継続的に発生しており渋滞要因の分析も重要である。

路線③ ・ 交通量は減少、平均速度は4 km/h以上の大幅改善。時差出勤効果による交通量の抑制と走行性の改善が明確であり、ピークタイムにおける渋滞長も前年度比で 640m減少した。

路線④ ・ 交通量は若干減少、平均速度は若干低下。また、ピークタイム前後における渋滞長は前年度から変わらず継続発生のため、路線①と同様な分析対応が必要かと思われる。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

新山 2 丁目交差点は、合志市・熊本市内方面からの県道 316 号線と三里木・楠方面からの県道 311 号線とが交わる交差点である。MAP から熊本市中心～菊陽町・大津町にかけて参加企業が高密度に分布している状況。また、近隣には菊陽町光の森 7 丁目南交差点も位置しており、各方面とをつなぐ要所。

- ・路線③は、交通量は減少・平均速度は大幅改善。時差出勤効果による交通量の抑制と走行性の改善が最もよく現れた方向で、かつピークタイムにおける渋滞長も前年度比で 640m 減少した状況である。ただ、ピークタイムでの渋滞長 360m は今年度も継続発生している状況のため、交差点状況の見直しなどにより更なる改善が必要かと思われる。
- ・路線①、②、④は、交通量は減・平均速度は低下。いずれの方向も時差出勤による交通量抑制の効果は見られるが平均速度の改善までには至らず。また、路線②においては、ピークタイム前後における渋滞長 230m が継続的に発生している状況であるため、その他の方向とも併せて交差点状況（信号サイクル・右左折車滞留・歩行者/自転車の安全流入）の見直しも必要。

本交差点全体としてはすべての方向で交通量の抑制は数字として現れているため、時差出勤による一定の効果はみられたといえる。ただ、一部方向においては新たな渋滞も発生している状況のため、交差点内の信号サイクルや右左折車・歩行者・自転車などの安全かつ効率的な誘導サイクルの改善も必要な課題であると推測される。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線③
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線④
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし

4. 石坂交差点

石坂交差点

■ 対象路線

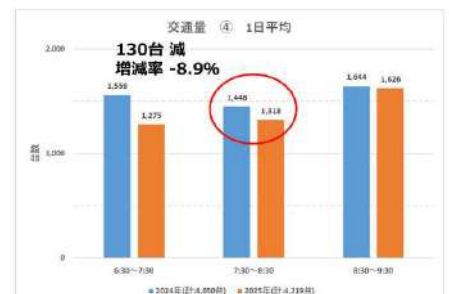
- ①北方面：石坂交差点～バーバース
- ②東方面：石坂交差点～春日ビル
- ③南方面：石坂交差点～デイサービスほほえみのもり
- ④西方面：石坂交差点～お仏壇の千寿菊陽本店



■交通量の変化

石坂交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-257台(-31.1%)大幅減少。
光の森方面からの県道138号線。

路線②

- 交通量：-272台(-22.1%)減少。大津方面からの国道57号線。

路線③

- 交通量：+20台(+5.5%)若干増加。
運動公園方面からの県道138号線。

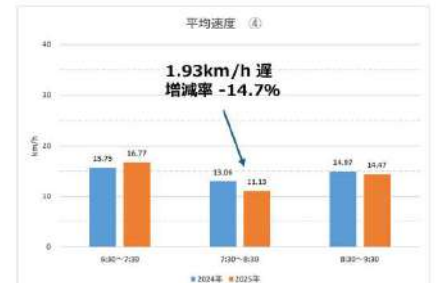
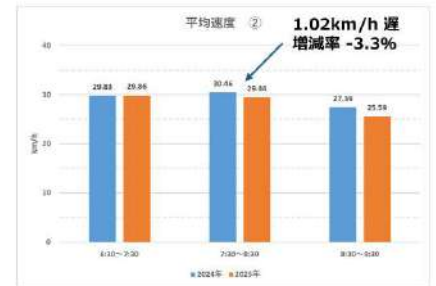
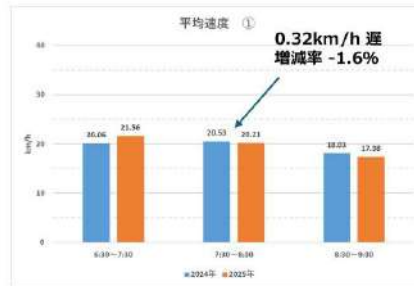
路線④

- 交通量：-130台(-8.9%)若干減少。熊本方面からの国道57号線。

■ 平均速度の変化

石坂交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.32km/h (-1.6%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-1.02km/h (-3.3%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+2.81km/h (+20.2%) 改善。

路線④

- 平均速度：-1.93km/h (-14.7%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

石坂交差点

渋滞長の変化 (平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(460m→460m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(630m→630m)

路線④

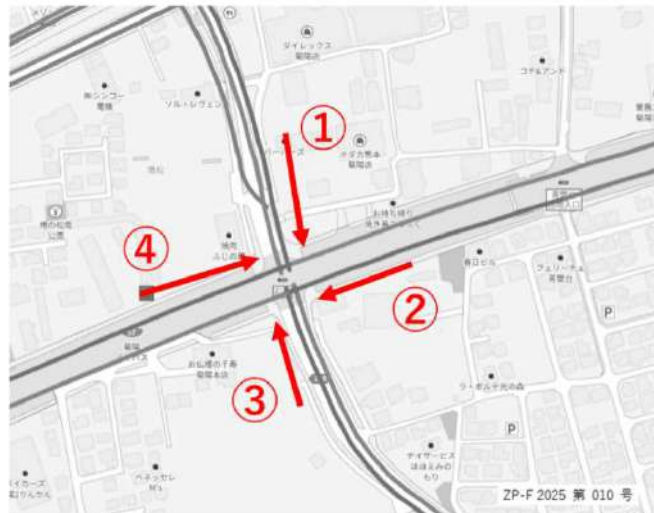
- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(265m→265m)

■全路線の傾向・効果分析

石坂交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、石坂交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、石坂交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、石坂交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、石坂交差点へ侵入する車両



- 路線① ・ 交通量は大幅減少、平均速度は若干低下。光の森方面からの県道 138 号線にあたるため、ピークタイム前後で前年度から継続して渋滞長 460mが発生しており、平均速度の低下を招いている。
-
- 路線② ・ 交通量は減少、平均速度は若干低下。大津方面からの国道 57 号線であるが、ピークタイムでの渋滞発生なし。
-
- 路線③ ・ 交通量は若干増加、平均速度は 2 km/h 以上の改善。交通量増かつピークタイム前後で継続した渋滞長 630mが発生しているものの速度改善がみられる方向。交差点処理能力の向上が要因かと推測。
-
- 路線④ ・ 交通量は若干減少、平均速度は若干低下。交通量は減少したもののピークタイム前後で継続した渋滞長 265mが発生している状況。交差点状況（信号サイクル・右左折車滞留）の継続分析が必要。
-

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

石坂交差点は、光の森・熊本県民総合運動公園方面からの県道 138 号線と熊本市内・大津方面からの国道 57 号線（菊陽バイパス）とが交わる交差点であり、市街地と山間部とをつなぐ要所的な位置にあたる。MAP 上でも熊本市～菊陽町～大津方面に企業が高密度で分布している状況で、時差出勤参加企業が多い通勤動線といえる。

- ・路線①、②、④は、交通量は減・平均速度は低下。いずれの方向においても前年度から継続して今年度もピークタイム前後にて渋滞が発生しており、平均速度の低下の一因になっているものと思われる。また、各方面からの交通流入が合流する地点でもあるため、交差点処理能力（信号サイクル・右左折車の滞留処理）の向上も交通状況の改善には欠かせない対策であるといえる。
- ・路線③は、交通量は増・平均速度は改善。他方向と同様に、この方向においてもピークタイムでの渋滞長 630m が継続発生している状況であり、交通量の分散化と交差点処理能力の改善が課題であるといえる。

交差点全体としては時差出勤の効果に伴う交通量の分散化は実現できている状況であるが、ピークタイムでの渋滞長については改善されていないため、交差点処理能力の改善が今度の継続課題であると思われる。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：なし
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③、路線④
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし

5. 竹迫踏切際交差点

竹迫踏切際 交差点

■ 対象路線

- ①北方面：竹迫踏切交差点～りの歯科矯正歯科
- ②東方面：竹迫踏切交差点～菊陽調剤薬局
- ③南方面：竹迫踏切交差点～肥後銀行菊陽支店
- ④西方面：竹迫踏切交差点～三里木駅前広場



■交通量の変化

竹迫踏切際 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－112台（－40.3%）大幅減少。
合志市方面からの県道138号線。

路線②

- 交通量：－146台（－16.9%）減少。大津方面からの旧57号線。

路線③

- 交通量：－63台（－24.4%）減少。菊陽方面からの県道138号線。

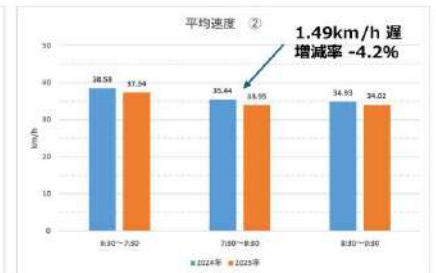
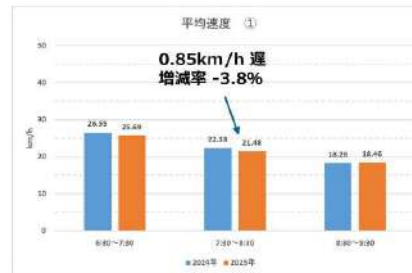
路線④

- 交通量：－83台（－12.0%）減少。熊本方面からの旧57号線。

■ 平均速度の変化

竹迫踏切際 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2023年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.85km/h (-3.8%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-1.49km/h (-4.2%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+1.67km/h (+11.6%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：+0.67km/h (+3.6%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

竹迫踏切際 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



2025年9月

7:00~8:00



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞消滅。(650m→0m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(305m→305m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 715m→715m) (8-9 時 渋滞なし)

■全路線の傾向・効果分析

竹迫踏切際 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、竹迫踏切交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、竹迫踏切交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、竹迫踏切交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、竹迫踏切交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は大幅減少、平均速度は若干低下。平均速度は低下したものの交通量が大幅減少し、ピークタイム後ではあるが前年度の渋滞長650mが今年度 0mに解消されており、時差出勤の効果が現れている状況。JR 豊肥本線の踏切影響も考慮が必要。

路線② ・ 交通量は減少、平均速度は若干低下。ピークタイムにおける渋滞発生しないものの平均速度は低下しているため、JR 豊肥本線の踏切影響に伴う右折車滞留の改善も検討が必要。

路線③ ・ 交通量は減少、平均速度は若干改善。時差出勤による交通量の分散化の効果が素直に現れた方向といえる。ただピークタイムの渋滞長305mが継続して発生しているため改善検討は必要。

路線④ ・ 交通量は減少、平均速度は若干改善。路線③と同様傾向で、渋滞長715mは継続発生中。今度の改善検討は必要。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

竹迫踏切際交差点は、大津・熊本市内方面からの旧 57 号線と合志・菊陽方面からの県道 138 号線とが交わる交差点である。また、交差点の北側には JR 豊肥本線も位置しており、交差点処理能力だけでなく、JR 踏切遮断による滞留車の状況についても考慮する必要があるといえる。尚、MAP からは熊本市～菊陽町～大津町方面に時差出勤パートナー企業が高密度で分布している状況。

- 路線③、④は、交通量は減・平均速度は改善。時差出勤による交通量の分散化効果が素直に現れた方向。ただ、ピークタイムにおける渋滞長が継続して発生している状況のため、熊本市内方面から大津・阿蘇方面へと向かう流入車両の傾向と課題については継続して改善検討が必要と思われる。
- 路線①、②は、交通量は減・平均速度は低下。いずれも JR 豊肥本線の踏切遮断による車両滞留の影響が、交差点サイクルと併せて現れた方向で、時差出勤に伴う交通量の分散だけでは解消できない課題であると推測できる。

交差点全体としては時差出勤に伴う交通量の分散化効果は素直に現れたといえるが、交差点特性や JR 踏切遮断時間との連動もふまえた効果検証分析が必要な状況であると思われる。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線③、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：なし
-

6. 空港入口交差点

空港入口 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：空港入口交差点～ワークネット菊陽
- ② 東方面：空港入口交差点～熊本空港カントリークラブ
- ③ 南方面：T字路の為、対象外
- ④ 西方面：空港入口交差点～社会医療法人社団熊本丸田会



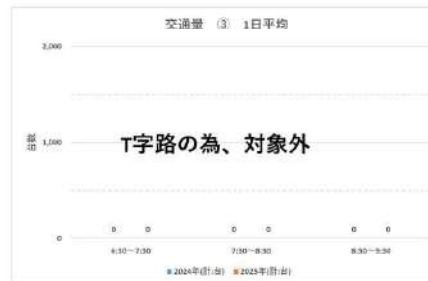
■交通量の変化

空港入口 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－79 台（－6.8%）若干減少。大津方面からの国道443号線。

路線②

- 交通量：－99 台（－29.2%）大幅減少。空港方面からの県道103号線。

路線③

- 交通量：T字路の為、分析対象外。

路線④

- 交通量：－145 台（－20.4%）減少。熊本方面からの国道443号線。

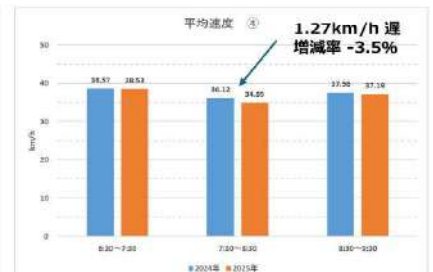
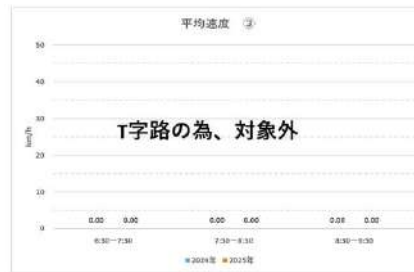
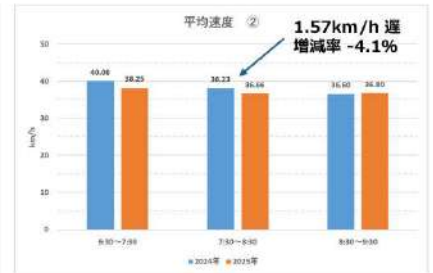
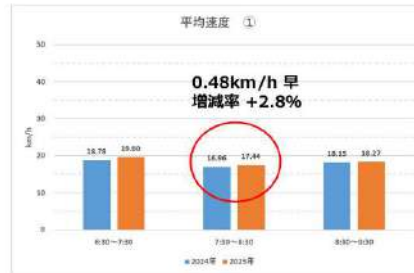
■ 平均速度の変化

空港入口 交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：+0.48km/h (+2.8%) 若干改善。

路線②

- 平均速度：-1.57km/h (-4.1%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：T字路の為、分析対象外。

路線④

- 平均速度：-1.27km/h (-3.5%) 若干低下。

■ 渋滞長の変化

空港入口 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(140m→140m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：T 字路の為、分析対象外。

路線④

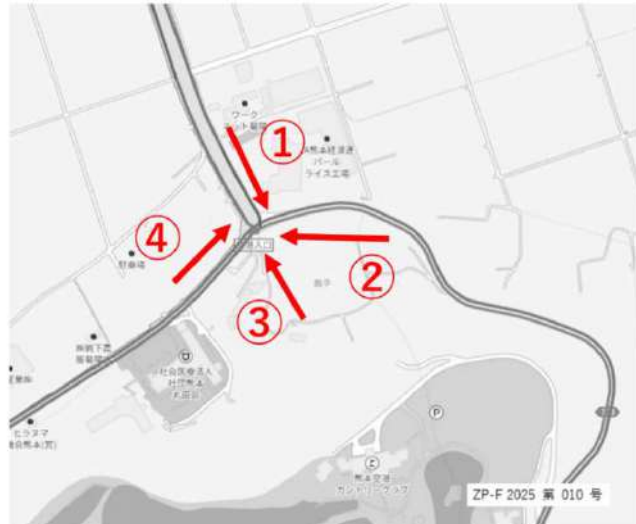
- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

空港入口 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、空港入口交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、空港入口交差点へ侵入する車両
- ③：T字路の為、対象外
- ④：西方面から、空港入口交差点へ侵入する車両



路線① ・交通量は若干減少、平均速度は若干改善。時差出勤による効果が素直に現れた方向であるものの、前年度から継続して今年度も渋滞長140mが発生しているため、T字路における右左折車の滞留要因についても分析が必要かと思われる。

路線② ・交通量は大幅減少、平均速度は若干低下。ピークタイムにおける渋滞長の発生はなく交通量は減少しているため、時差出勤に伴う交通量の分散化は認められる状況であるが、速度低下の要因については交通サイクルの見直しも含めて継続調査が必要。

路線③ ・T字路の為、分析対象外。

路線④ ・交通量は減少、平均速度は若干低下。路線②と同様な状況のため、交差点処理能力の現状と課題については整理が必要かと思われる。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

空港入口交差点は、大津・熊本市内方面からの国道 443 号線と熊本空港方面からの県道 103 号線とが交わる T 字路の交差点である。MAP より熊本市中心～益城・菊陽方面に時差出勤パートナー企業が高密度に分布しており、本交差点も通勤経路の重要な地点に含まれているといえる。

- 路線①は、交通量は減・平均速度は改善。時差出勤に伴う交通量の分散化が平均速度の改善として素直に現れた方向であるといえる。ただ、ピークタイムにおける渋滞長 140m は前年度から継続して今年度も発生している状況であることから、T 字路における交差点特性（信号サイクル・右左折車の滞留）については継続して検証分析が必要かと思われる。
- 路線②、④は、交通量は減・平均速度は低下。いずれの方向もピークタイムにおける渋滞長の発生はなく、交通量の分散化による時差出勤効果は部分的には認められるものの平均速度は低下している状況のため、路線①と同様に T 字路における交差点特性の継続検証・分析が必要かと思われる。

交差点全体として交通量はすべての方向で減少しているため、時差出勤による交通量の分散化効果は顕著に現れていると推測できる。また一部方向においては継続した渋滞長が発生していることから、平均速度の低下の要因と併せた交差点特性の状況分析と改善検討も必要だと思われる。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線①
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②、路線④
 - 効果がでなかった（悪化）：なし

上益城郡嘉島町：3 交差点

1. 嘉島町上仲間交差点

嘉島町上仲間 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：嘉島町上仲間交差点～ダイソー熊本嘉島店
- ② 東方面：嘉島町上仲間交差点～イオンモール熊本
- ③ 南方面：嘉島町上仲間交差点～(有)鮎のみどりや
- ④ 西方面：嘉島町上仲間交差点～高田公民館



■交通量の変化

嘉島町上仲間 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ（1か月）の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア（推計値）にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－53 台（－6.8%）若干減少。熊本方面からの国道266号線。

路線②

- 交通量：－40 台（－9.7%）若干減少。御船方面からの県道50号線。

路線③

- 交通量：－183 台（－18.2%）減少。城南方面からの国道266号線。

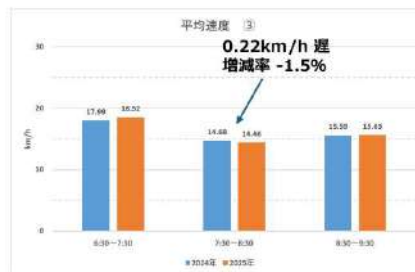
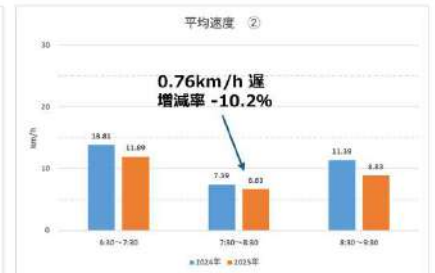
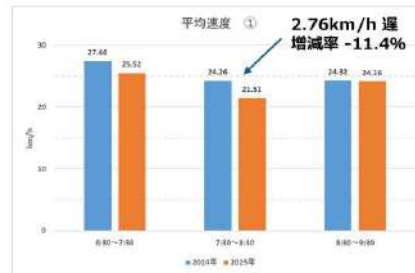
路線④

- 交通量：－62 台（－19.9%）減少。川尻方面からの県道50号線。

■ 平均速度の変化

嘉島町上仲間 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※ 上記は、2024年9月と2023年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-2.76km/h (-11.4%) 低下。

路線②

- 平均速度：-0.76km/h (-10.2%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：-0.22km/h (-1.5%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+0.83km/h (+16.2%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

嘉島町上仲間 交差点

渋滞長の変化

(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月



8:00~9:00



2025年9月



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞発生。(0m→220m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下では渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(220m→220m)

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時は 210m増加。(1,060m→1,270m)
8-9 時は変化なし。(1,060→1,060m)

路線④

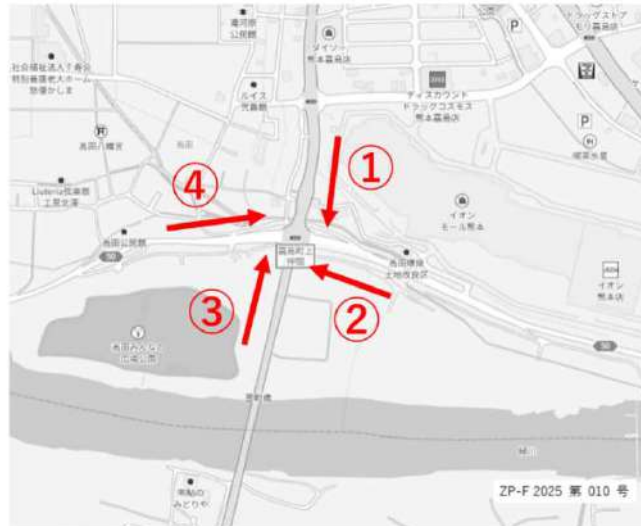
- ・ 渋滞長：7-8 時は 420m減少。(620m→200m)
8-9 時は変化なし。(200m→200m)

■全路線の傾向・効果分析

嘉島町上仲間 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、嘉島町上仲間交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、嘉島町上仲間交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、嘉島町上仲間交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、嘉島町上仲間交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は若干減少、平均速度は2 km/h以上の低下。またピークタイムにおける渋滞長 220mが今年度新たに発生していることから時差出勤による効果は限定的といえる。

路線② ・ 交通量は若干減少、平均速度は若干低下。またピークタイムにおける渋滞長 220mは前年度から継続して今年度も発生していることから、路線①と同様な状況といえる。

路線③ ・ 交通量は減少、平均速度は若干低下。またピークタイムにおける渋滞長が前年度比で 210m増加し 1,270m発生していることから、交差点処理能力もふまえた平均速度の改善が今後の検討課題。

路線④ ・ 交通量は減少、平均速度は若干改善。時差出勤効果による交通状況の改善は最も顕著であるが、前年度から継続した渋滞長 200mがピークタイム前後で今年度も発生しているため、継続して交差点状況の分析が必要。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

嘉島町上仲間交差点は、熊本市内・城南方面からの国道 266 号線と川尻・御船方面からの県道 50 号線とが交わる交差点。また、近隣には大型商業施設（イオンモール熊本）や工業団地なども隣接するため、交通の要所となる地点である。尚、熊本市中心部・益城町・御船方向への通勤動線上に多くの時差出勤パートナー企業も分布している状況。

- ・路線④は、交通量は減・平均速度は改善。時差出勤による効果が顕著に現れた方向で、ピークタイムにおける渋滞長は前年度比で 420m 減少した。ただ、ピークタイム前後においては前年度から継続して今年度も渋滞長 200 m が発生しているため、交差点処理能力の検証と改善についても検討が必要な状況であると思われる。
- ・路線①、②、③は、交通量は減・平均速度は低下。いずれの方向においてもピークタイムにおける渋滞長が前年度から継続して今年度も発生していることから、路線④と同様に、交差点処理能力の検証と改善については引き続き検証対策が必要であると思われる。

交差点全体としては時差出勤による交通量の分散化効果が素直に現れた路線といえるが、慢性的な渋滞長が前年度に引き続き今年度も発生していることから、交差点処理能力（信号サイクル・右左折車の滞留・流出入経路）の検証・改善が継続的に必要かと推測される。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線④
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし

2. 嘉島町鯨交差点

嘉島町鯨 交差点

■ 対象路線

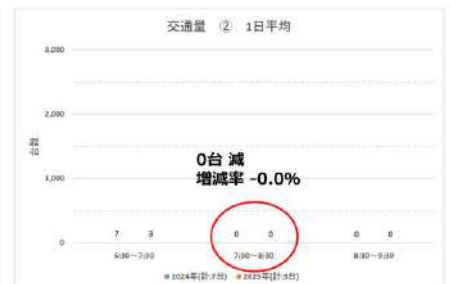
- ① 北方面：嘉島町鯨交差点～なまず調剤薬局
- ② 東方面：嘉島町鯨交差点～ビューティーヘア・イフ
- ③ 南方面：嘉島町鯨交差点～Hヒロセスーパーコンボ嘉島店
- ④ 西方面：嘉島町鯨交差点～鮮ど市場嘉島店



■交通量の変化

嘉島町鯉 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：-542台(-30.5%)大幅減少。
熊本方面からの国道266号線。

路線②

- 交通量：0台(0%)増減なし。嘉島住宅街からの路線。

路線③

- 交通量：-425台(-31.1%)大幅減少。
嘉島方面からの国道445号線。

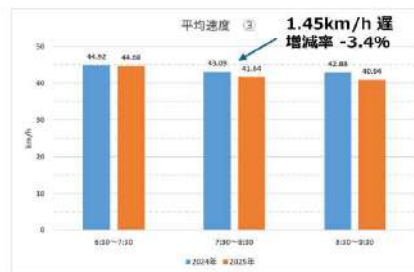
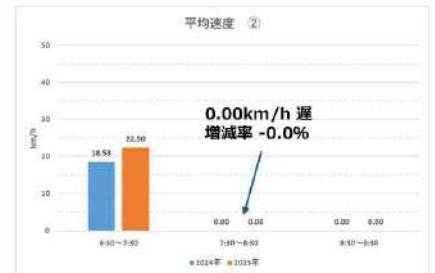
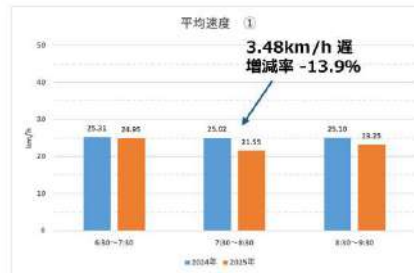
路線④

- 交通量：-153台(-32.3%)大幅減少。
嘉島方面からの国道266号線。

■ 平均速度の変化

嘉島町鯉 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2023年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-3.48km/h (-13.9%) 低下。

路線②

- 平均速度：±0km/h (0%) 増減なし。

路線③

- 平均速度：-1.45km/h (-3.4%) 若干低下。

路線④

- 平均速度：+1.02km/h (+7.3%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

嘉島町鯉 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(180m→180m)

■全路線の傾向・効果分析

嘉島町鯉 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、嘉島町鯉交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、嘉島町鯉交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、嘉島町鯉交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、嘉島町鯉交差点へ侵入する車両



路線① ・交通量は大幅減少、平均速度は3 km/h以上低下。交通量が分散化されたにもかかわらず平均速度は大幅悪化。交差点サイクルだけでなく、近隣の商業施設（スーパーやホームセンター）への流出入車両の影響もあり。

路線② ・交通量、平均速度ともに増減なし。また継続的な渋滞発生もなく、この方向は時差出勤の影響が波及しにくい方向。

路線③ ・交通量は大幅減少、平均速度は若干低下。交通量が大幅減少しているにもかかわらず平均速度は悪化。片側2車線の国道445号線が通る方向で、右左折滞留の影響も及びにくい可能性が高いため、近隣交差点の状況についても併せて検証分析が必要と推測。

路線④ ・交通量は大幅減少、平均速度は若干改善。本交差点で唯一時差出勤高架が現れている方向。ただピークタイムにおける渋滞長180mが継続発生中のため交差点制御サイクルの見直しが必要と推測。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

嘉島町鯉交差点は、熊本・嘉島方面からの国道 266 号線と嘉島（緑川）方面からの国道 445 号線とが交わる交差点である。嘉島周辺は熊本市内～嘉島町～御船方向の通勤動線に時差出勤パートナー企業が多く分布しており、交差点付近には商業施設（スーパーやホームセンター）も位置する要所。

- ・路線④は、交通量は減・平均速度は改善。4 方向のなかで時差出勤による効果が最も顕著に現れている方向。ただ、ピークタイムにおける渋滞長 180 m が前年度から引き続き今年度も継続発生しているため、交差点状況（信号サイクル・右左折車滞留・商業施設への流入）の検証分析・改善対策が必要と思われる。
- ・路線①、②、③は、交通量は減、平均速度は低下。いずれも交通量が分散化されたにもかかわらず平均速度は低下している方向。特に路線①、③については国道 266 号線（片側 2 車線）の整備道路であるが速度性能が落ち込んでいるため、路線④と同様に、交差点状況（信号サイクル・右左折車滞留・商業施設への流入）の検証分析・改善対策が必要と思われる。

交差点全体としてはすべての方向で交通量は減少しているため、時差出勤による流入量の分散化には一定の成果がみられたといえる。ただ、平均速度の改善のためには交差点状況（信号サイクル・右左折車の滞留・商業施設への流入）の継続的な検証分析・改善対策が必要な状況であると推測される。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線④
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②、路線③
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし

3. 嘉島郵便局前交差点

嘉島郵便局前 交差点

■ 対象路線

- ① 北方面：嘉島郵便局前交差点～マリーゴールド
- ② 東方面：嘉島郵便局前交差点～ホテルAZ熊本嘉島
- ③ 南方面：嘉島郵便局前交差点～肥後銀行
- ④ 西方面：嘉島郵便局前交差点～ブラッサム



■交通量の変化

嘉島郵便局前 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出してあります。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：－140 台（－28.5%）大幅減少。
熊本方面からの国道266号線。

路線②

- 交通量：－160 台（－31.3%）大幅減少。嘉島住宅街方面からの路線。

路線③

- 交通量：－144 台（－18.5%）減少。城南方面からの国道266号線。

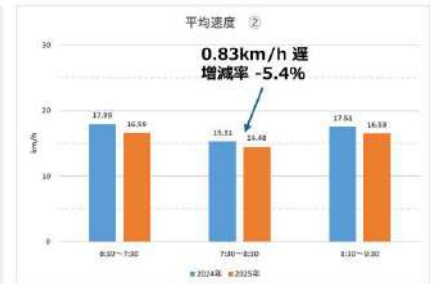
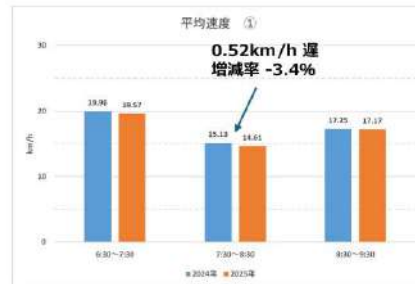
路線④

- 交通量：－29 台（－8.0%）若干減少。嘉島上仲間方面からの路線。

■ 平均速度の変化

嘉島郵便局前 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-0.52km/h (-3.4%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-0.83km/h (-5.4%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+1.93km/h (+9.3%) 改善。

路線④

- 平均速度：+0.53km/h (+4.3%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

嘉島郵便局前 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



8:00~9:00



2025年9月



8:00~9:00



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(225m→225m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 150m→150m) (8-9 時 渋滞なし)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

嘉島郵便局前 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、嘉島郵便局前交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、嘉島郵便局前交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、嘉島郵便局前交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、嘉島郵便局前交差点へ侵入する車両



路線① ・ 交通量は大幅減少、平均速度は若干低下。また、ピークタイム前後における渋滞長 225mが前年度に引き続き今年度も継続発生中である。時差出勤の効果は限定的といえる。

路線② ・ 交通量は大幅減少、平均速度は若干低下。路線①と同様な状況であるが、ピークタイムにおける渋滞長の発生なし。時差出勤の効果は限定的であるが成果がでている状況。

路線③ ・ 交通量は減少、平均速度は改善。時差出勤の効果が最も出ている方向であるが、ピークタイムにおける渋滞長 150mが前年度に引き続き今年度も継続発生中である。

路線④ ・ 交通量は若干減少、平均速度は若干改善。路線③と同様な時差出勤効果が現れた方向で、かつピークタイムにおける渋滞長発生なし。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

嘉島郵便局前交差点は、熊本市内・城南方面からの国道 266 号線と嘉島上仲間・嘉島住宅街方面からの路線とが交わる交差点。嘉島町周辺は熊本市～御船町～嘉島町にかけて多くの時差出勤パートナー企業が分布し、通勤交通量全体が広域で抑制されやすい地点である。

- ・路線③、④は、交通量は減・平均速度は改善。時差出勤による効果が素直に現れた方向。ただ、路線③についてはピークタイムにおける渋滞長 150m が今年度も継続して発生しているため、交差点状況（信号サイクル・右左折車の滞留・歩行者/自転車の安全流入）の見直し改善も検討が必要かと思われる。
- ・路線①、②は、交通量は減・平均速度は低下。いずれの方向も交通量の分散化による時差出勤効果は出ているものの、路線①についてはピークタイムでの渋滞長 225m が今年度も継続発生しているため、路線③④と同様に交差点状況の見直し改善の検討が必要かと思われる。

交差点全体としてはすべての方向で交通量は減少しているため、時差出勤による交通量の分散化効果は現れている状況。ただ、一部方向においては継続した渋滞長が発生していることもあり、交差点状況の検証・分析ならびに改善策の検討については引き続き対応が必要と思われる。

- ・時差出勤の効果として。
 - ・効果が出た（改善）：路線③、路線④
 - ・効果が出た（一部項目改善）：路線①、路線②
 - ・効果がでなかった（悪化）：なし

上益城郡益城町：3 交差点

1. 益城町安永交差点

益城町 安永交差点

■ 対象路線

- ①北方面：益城町安永交差点～GOLFing
- ②東方面：益城町安永交差点～(株)井関熊本製造所
- ③南方面：益城町安永交差点～三宝物産(株)
- ④西方面：益城町安永交差点～(株)益城開発



■交通量の変化

益城町 安永交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：+75 台（+19.0％）増加。運動公園方面からの県道235号線。

路線②

- 交通量：-7 台（-0.6％）若干減少。空港方面からの県道36号線。

路線③

- 交通量：-129 台（-32.2％）大幅減少。
益城方面からの県道235号線。

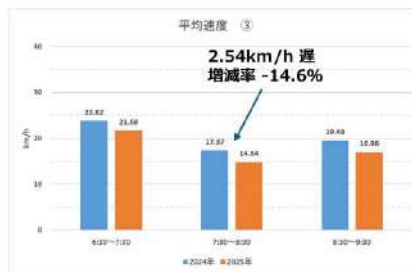
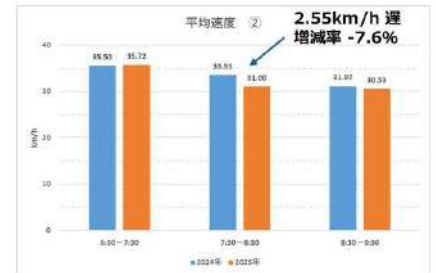
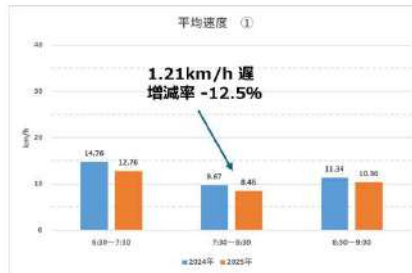
路線④

- 交通量：-400 台（-16.9％）減少。熊本方面からの県道36号線。

■ 平均速度の変化

益城町 安永交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.21km/h (-12.5%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-2.55km/h (-7.6%) 低下。

路線③

- 平均速度：-2.54km/h (-14.6%) 低下。

路線④

- 平均速度：+0.67km/h (+2.9%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

益城町 安永交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(295m→295m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(1,080m→1,080m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

益城町 安永交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、益城町安永交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、益城町安永交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、益城町安永交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、益城町安永交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量増加し平均速度は若干低下。戸島方面からの流入が多く、第二空港線への右折車により後続車両が進まない影響と第二空港線との信号配分の検討が必要と思われる路線。

路線②

- ・交通量はほぼ変化なく、平均速度は低下しているものの、ピークタイム前後では約 40km/h 程度で流れている。市内方面車両の時差出勤の取り組み度合いが、平均速度向上に繋がると思われる。

路線③

- ・大幅な交通量減少も、平均速度は低下し渋滞長も前年同様に発生。
1 車線のため、1 度の信号での流出数が限定的。また、周辺の住宅数増加の影響も考えられる。

路線④

- ・交通量減に応じて、平均速度の若干改善。セミコン方面車両の行動変容により、時差出勤の一定の効果が現れている。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

益城町安永交差点は、県道 36 号線（熊本益城大津線）と交わり、
熊本県庁・熊本市中心部・菊陽・大津方面と通勤時のトラフィックが高い交
差点である。

- 路線④は交通量減少し平均速度も改善傾向。わずかではあるが交通量が
分散しピークタイム前後に分散、時差出勤の一定の効果がでていると思われ
る。
- 路線③は、交通量減少するも平均速度は低下し、渋滞長も約 1 km/h 程度
あり、ピークタイムは平均速度 20km/h に減速。方面的に時差出勤の
一定効果はあるため、信号配分による改善が必要と推測。
- 路線①は、県道 36 号線への右折車両の流出がボトルネックとなり、交差点
手前で一定の渋滞が発生し後続車両停止による流出台数に制限が生じている
可能性が高い。

今後も市内方面・セミコン方面ともに、継続した時差出勤企業推進を図る
ことで渋滞緩和に繋がる交差点のひとつ。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②、路線③
 - 効果がでなかった（悪化）：路線①
-

2. 益城町平田交差点

益城町 平田交差点

■対象路線

- ①北方面：益城町平田交差点～宮津ファミリーファーム
- ②東方面：益城町平田交差点～坂本工務店
- ③南方面：益城町平田交差点～熊本交通運輸㈱
- ④西方面：益城町平田交差点～熊本総合ペット霊園ゆうみん社



■交通量の変化

益城町 平田交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：+10 台（+2.0%）若干増加。菊陽方面からの国道443号線。

路線②

- 交通量：-112 台（-11.4%）減少。空港方面からの県道36号線。

路線③

- 交通量：-12 台（-1.5%）若干減少。益城方面からの国道443号線。

路線④

- 交通量：-243 台（-11.0%）減少。熊本方面からの県道36号線。

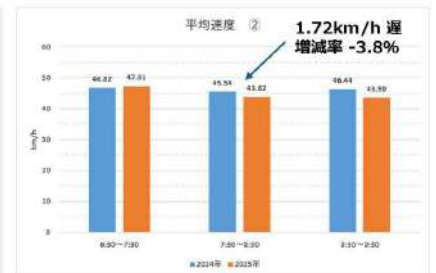
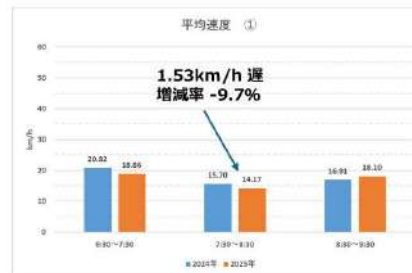
■ 平均速度の変化

益城町 平田交差点

平均速度の変化
(路線別)



ZP-F 2025 第 010 号



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.53 km/h (-9.7%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：-1.72 km/h (-3.8%) 若干低下。

路線③

- 平均速度：+0.60 km/h (+2.7%) 若干改善。

路線④

- 平均速度：+0.14 km/h (+0.6%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

益城町 平田交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



2024年9月



2025年9月



路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(295m→295m)

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では変化なし。
(7-8 時 渋滞なし) (8-9 時 1,040m→1,040m)

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様
渋滞なし。

■全路線の傾向・効果分析

益城町 平田交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、益城町平田交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、益城町平田交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、益城町平田交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、益城町平田交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量微増し平均速度も若干悪化。第一空港線からの流入が多く、第二空港線への右折車により後続車両が進まない影響あり。第二空港線との信号配分の検討が必要と思われる路線。

路線②

- ・交通量減少も平均速度低下。平均速度は 40km/h 程度で流れているため、市内方面への車両の時差出勤がさらに加速すれば、より市内よりの方面の交差点の渋滞緩和にもつながると思われる。

路線③

- ・交通量若干減少し平均速度も改善傾向。交差点からの流出方向が、大津・菊陽方面であれば、時差出勤の一定の効果が現れていると推測できる。

路線④

- ・交通量減に応じて若干改善。改善幅は小さく、路線③同様にセミコン方面車両の行動変容による良化が考えられる。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

益城町平田交差点は、県道 36 号線（熊本益城大津線）と交わり、熊本県庁・熊本市中心部・菊陽・大津方面と通勤時のトラフィックが高い交差点である。

- 路線③は交通量減少し平均速度も改善傾向。大津・菊陽方面へのピークタイム後時間帯の車両台数増加より、わずかではあるが交通量が分散し、時差出勤の一定の効果が出ていていると思われる。
- 路線④も、交通量減少し、平均速度若干良化。車両方向としては、路線③同様に大津・菊陽方面の車両が多いと思われる。セミコンテクノパーク方面の、時差出勤の取り組み企業の効果一定数あったと読み取れる。
- 路線①は、県道 36 号線への右折車両の流出がボトルネックとなり、交差点手前で一定の渋滞が発生し後続車両停止による流出台数に制限が生じている可能性が高い。

今後も市内方面・セミコン方面ともに、継続した時差出勤企業推進を図ることで渋滞緩和に繋がる交差点のひとつ。

- 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線③、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：路線②
 - 効果がでなかった（悪化）：路線①

3. 益城町木山交差点

益城町木山 交差点

■ 対象路線

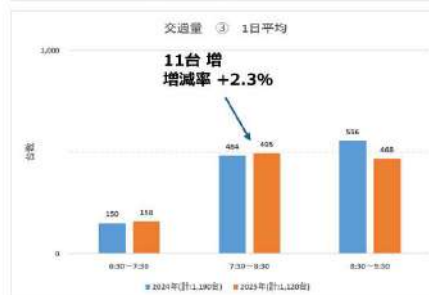
- ① 北方面：益城町木山交差点～益城町役場
- ② 東方面：益城町木山交差点～カミマチジユク
- ③ 南方面：益城町木山交差点～公民館きやま座
- ④ 西方面：益城町木山交差点～肥後銀行木山支店



■交通量の変化

益城町木山 交差点

交通量の変化
(路線別) 1日平均



※上記は、Hondaフローティングカーデータ(1か月)の実数に、インターナビ搭載車の熊本県シェア(推計値)にて走行車両台数を算出しております。尚、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 交通量：+20 台（+14.2%）増加。空港方面からの路線。

路線②

- 交通量：-163 台（-41.2%）大幅減少。木山方面からの県道28号線。

路線③

- 交通量：+11 台（+2.3%）若干増加。益城住宅街方面からの路線。

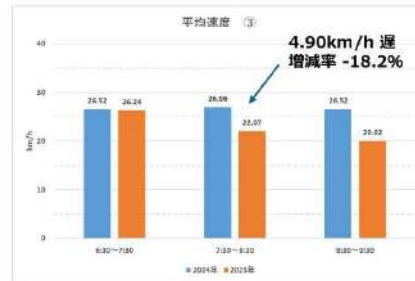
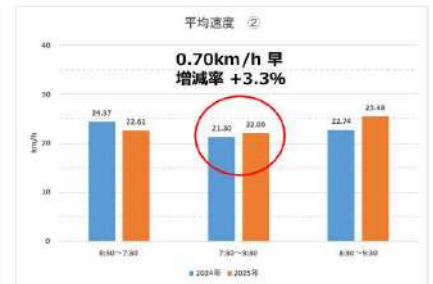
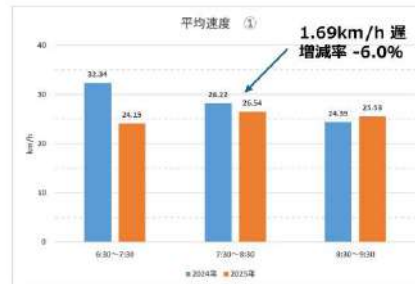
路線④

- 交通量：-143 台（-19.7%）減少。熊本方面からの県道28号線。

■ 平均速度の変化

益城町木山 交差点

平均速度の変化
(路線別)



※上記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。

路線①

- 平均速度：-1.69km/h (-6.0%) 若干低下。

路線②

- 平均速度：+0.70km/h (+3.3%) 若干改善。

路線③

- 平均速度：-4.90km/h (-18.2%) 低下。

路線④

- 平均速度：+1.62km/h (+8.3%) 若干改善。

■ 渋滞長の変化

益城町木山 交差点

渋滞長の変化
(平均速度19km/h以下)

※右記は、2024年9月と2025年9月の平日の比較となります。



ZP-F 2025 第 010 号

2024年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

2025年9月

7:00~8:00



ZP-F 2025 第 010 号

8:00~9:00



ZP-F 2025 第 010 号

路線①

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線②

- ・ 渋滞長：7-8 時は 285m増加。(635m→920m)
8-9 時は渋滞なし。

路線③

- ・ 渋滞長：7-8 時／8-9 時とも平均速度 19Km/h 以下では前年同様渋滞なし。

路線④

- ・ 渋滞長：7-8 時の平均速度 19Km/h 以下は変化なし。(210m→210m)
8-9 時の平均速度 19Km/h 以下は渋滞解消。(210m→0m)

■全路線の傾向・効果分析

益城町木山 交差点

■交差点への流入方向について

- ①：北方面から、益城町木山交差点へ侵入する車両
- ②：東方面から、益城町木山交差点へ侵入する車両
- ③：南方面から、益城町木山交差点へ侵入する車両
- ④：西方面から、益城町木山交差点へ侵入する車両



路線①

- ・交通量は若干増加し平均速度に若干低下。交通量自体そこまで多くはないため、新しい戸建住宅増による地域住民増と、交差点右折による市内方面車両の流出が多少影響している可能性あり。

路線②

- ・交通量は大幅減少し平均速度は若干改善に兆し。県道熊本高森線にあたり、市内方面また、右折による第二空港線へ方面の車両の時差出勤の影響あり。

路線③

- ・交通量は微増も、平均速度が約 5km/h ほど低下。19km/h 以下の渋滞長はないが、震災後の住宅建て替え等で若干車両が増えた可能性あり。熊本高森線との信号配分影響で、交差点からの流出台数が限定的可能性。

路線④

- ・交通量減少に比例し平均速度も改善。8 時台の渋滞長が解消し、平均速度も 20km/h 以上改善。大津・菊陽方面への車両が増えた可能性は高いが、前年より、改善した路線。

時差出勤企業 MAP との相関関係

(効果分析コメント)

益城町木山交差点は、益城町役場近隣に位置し、熊本県庁・熊本市中心部・菊陽・大津方面と通勤時のトラフィックが高い交差点である。

- 路線②は交通量減少し平均速度も改善傾向。国道 57 線・市内中心部・健軍方面への車両が多い路線で、ピークタイム後時間帯の車両台数増加より、交通量が分散し、時差出勤の一定の効果がでていられる。
 - 路線④も、交通量減少し、平均速度も約 1.6km/h ほど改善。
車両方向としては、大津・菊陽方面の車両が多いと思われる。
セミコンテクノパーク方面の、時差出勤の取り組み企業の効果一定数あったと読み取れる。
 - 路線①は、1 車線の路線で、国道 57 号線方面への右折車両が多いと、後続車両の停止により交差点流出台数に制限が生じる。
 - 交通量が減少しても、1 車線且つ住宅街のため、平均速度の大幅な改善は難しいが、バスの出勤時間帯の便数も多い路線のため、継続した時差出勤企業増を図ることでの相乗効果で今後の渋滞緩和に繋がる交差点のひとつ。
 - 時差出勤の効果として。
 - 効果が出た（改善）：路線②、路線④
 - 効果が出た（一部項目改善）：なし
 - 効果がでなかった（悪化）：路線①、路線③
-

(参考資料)

① ピークタイムにおいて、前年から交通量減少および平均速度改善の路線
(63路線)

※平均速度は前年 20Km 未満の路線

(熊本市中央区)

	交差点名・路線番号 (22路線)	減少率 (前年比)	増加率 (前年比)
No	7:30~8:30 のみ	交通量	平均速度
1	水道町交差点・②	93.0% (-7.0%)	103.3% (+3.3%)
2	京町本丁交差点・④	67.7% (-32.3%)	111.3% (+11.3%)
3	九品寺(大江4丁目)交差点・②	93.1% (-6.9%)	102.4% (+2.4%)
4	九品寺6丁目交差点・③	72.1% (-27.9%)	100.5% (+0.5%)
5	崇城大学専門学校前交差点・②	62.2% (-37.8%)	106.4% (+6.4%)
6	熊本市消防局前交差点・①	73.9% (-26.1%)	105.9% (+5.9%)
7	迎町交差点・①	75.9% (-24.1%)	102.8% (+2.8%)
8	世安交差点・④	67.0% (-33.0%)	119.2% (+19.2%)
9	田迎6丁目交差点・①	86.1% (-13.9%)	107.5% (+7.5%)
10	田迎6丁目交差点・③	63.2% (-36.8%)	116.2% (+16.2%)
11	白山交差点・④	87.7% (-12.3%)	105.0% (+5.0%)
12	水前寺駅入口交差点・②	82.5% (-17.5%)	120.2% (+20.2%)
13	県庁通り入口交差点・①	84.9% (-15.1%)	105.3% (+5.3%)
14	県庁通り入口交差点・②	90.0% (-10.0%)	100.6% (+0.6%)
15	県庁通り入口交差点・③	80.9% (-19.1%)	112.6% (+12.6%)
16	神水交差点・③	87.9% (-12.1%)	101.4% (+1.4%)
17	神水交差点・④	93.4% (-6.6%)	102.5% (+2.5%)
18	上水前寺2丁目交差点・②	82.2% (-17.8%)	106.0% (+6.0%)
19	上水前寺2丁目交差点・④	96.1% (-3.9%)	116.0% (+16.0%)
20	上水前寺交差点・④	69.9% (-30.1%)	102.0% (+2.0%)
21	帯山1丁目交差点・①	70.4% (-29.6%)	107.4% (+7.4%)
22	帯山9丁目交差点・①	81.3% (-18.7%)	105.7% (+5.7%)

(熊本市東区)

	交差点名・路線番号 (15路線)	減少率 (前年比)	増加率 (前年比)
No	7:30~8:30のみ	交通量	平均速度
1	保田窪北交差点・①	74.3% (-25.7%)	105.1% (+5.1%)
2	保田窪北交差点・④	82.6% (-17.4%)	107.8% (+7.8%)
3	新南部交差点・③	80.3% (-19.7%)	104.2% (+4.2%)
4	下南部交差点・②	95.8% (-4.2%)	101.2% (+1.2%)
5	運動公園入口交差点・②	89.8% (-10.2%)	100.3% (+0.3%)
6	新外交差点・②	94.8% (-5.2%)	103.0% (+3.0%)
7	新外交差点・③	81.8% (-18.2%)	118.9% (+18.9%)
8	新外交差点・④	71.6% (-28.4%)	110.4% (+10.4%)
9	桜木6丁目交差点・③	92.7% (-7.3%)	109.1% (+9.1%)
10	桜木6丁目交差点・④	79.3% (-20.7%)	105.6% (+5.6%)
11	健軍電停前交差点・④	70.1% (-29.9%)	123.6% (+23.6%)
12	秋津町秋田交差点・①	87.6% (-12.4%)	115.5% (+15.5%)
13	秋津町秋田交差点・④	79.5% (-20.5%)	184.6% (+84.6%)
14	江津斉藤橋交差点・①	64.4% (-35.6%)	116.8% (+16.8%)
15	江津斉藤橋交差点・④	98.0% (-2.0%)	118.5% (+18.5%)

(熊本市西区)

	交差点名・路線番号 (1路線)	減少率 (前年比)	増加率 (前年比)
No	7:30~8:30のみ	交通量	平均速度
1	上熊本駅前交差点・②	69.3% (-30.7%)	124.1% (+24.1%)

(熊本市南区)

	交差点名・路線番号 (2路線)	減少率 (前年比)	増加率 (前年比)
No	7:30~8:30のみ	交通量	平均速度
1	江越2丁目交差点・④	80.0% (-20.0%)	132.5% (+32.5%)
2	流通団地入口交差点・④	84.9% (-15.1%)	101.9% (+1.9%)

(熊本市北区)

	交差点名・路線番号 (3路線)	減少率 (前年比)	増加率 (前年比)
No	7:30~8:30 のみ	交通量	平均速度
1	北部消防入口交差点・④	75.7% (-24.3%)	103.5% (+3.5%)
2	山室交差点・④	38.7% (-61.3%)	115.6% (+15.6%)
3	麻生田交差点・①	61.5% (-38.5%)	100.2% (+0.2%)

(合志市)

	交差点名・路線番号 (7路線)	減少率 (前年比)	増加率 (前年比)
No	7:30~8:30 のみ	交通量	平均速度
1	合志市福原交差点・③	84.1% (-15.9%)	109.8% (+9.8%)
2	合志市福原東交差点・③	57.8% (-42.2%)	122.6% (+22.6%)
3	合志市福原東交差点・④	83.3% (-16.7%)	160.5% (+60.5%)
4	合志市幾久富交差点・②	72.6% (-27.4%)	191.6% (+91.6%)
5	合志市豊岡交差点・③	86.2% (-13.8%)	120.1% (+20.1%)
6	合志市野々島交差点・③	67.6% (-32.4%)	100.3% (+0.3%)
7	辻久保交差点・②	79.7% (-20.3%)	106.5% (+6.5%)

(菊池郡大津町)

	交差点名・路線番号 (3路線)	減少率 (前年比)	増加率 (前年比)
No	7:30~8:30 のみ	交通量	平均速度
1	室(北)交差点・②	78.8% (-21.1%)	139.4% (+39.4%)
2	大津町室(国道325号)交差点・③	98.9% (-1.1%)	143.9% (+43.9%)
3	大津町大津交差点・③	84.8% (-15.2%)	107.3% (+7.3%)

(菊池郡菊陽町)

	交差点名・路線番号 (6路線)	減少率 (前年比)	増加率 (前年比)
No	7:30~8:30のみ	交通量	平均速度
1	菊陽町原水北交差点・④	70.0% (-30.0%)	173.9% (+73.9%)
2	菊陽町光の森7丁目南交差点・②	53.2% (-46.8%)	118.4% (+18.4%)
3	菊陽町光の森7丁目南交差点・③	77.2% (-22.8%)	134.0% (+34.0%)
4	竹迫踏切際交差点・③	75.6% (-24.4%)	111.6% (+11.6%)
5	竹迫踏切際交差点・④	88.0% (-12.0%)	103.6% (+3.6%)
6	空港入口交差点・①	93.2% (-6.8%)	102.8% (+2.8%)

(上益城郡嘉島町)

	交差点名・路線番号 (3路線)	減少率 (前年比)	増加率 (前年比)
No	7:30~8:30のみ	交通量	平均速度
1	嘉島町上仲間交差点・④	80.1% (-19.9%)	116.2% (+16.2%)
2	嘉島町鯉交差点・④	67.7% (-32.3%)	107.3% (+7.3%)
3	嘉島郵便局前交差点・④	92.0% (-8.0%)	104.3% (+4.3%)

(上益城郡益城町)

	交差点名・路線番号 (1路線)	減少率 (前年比)	増加率 (前年比)
No	7:30~8:30のみ	交通量	平均速度
1	益城町木山交差点・④	80.3% (-19.7%)	108.3% (+8.3%)

② ピークタイムにおいて、前年から交通量増加および平均速度低下の路線
(14路線)

※平均速度は今年 20Km 未満の路線

(熊本市中央区)

	交差点名・路線番号 (4路線)	増加率 (前年比)	減少率 (前年比)
No	7:30~8:30 のみ	交通量	平均速度
1	厩橋(うまやばし)交差点・②	109.1% (+9.1%)	98.5% (-15.0%)
2	九品寺6丁目交差点・①	132.9% (+32.9%)	86.5% (-13.5%)
3	水前寺駅入口交差点・④	109.1% (+9.1%)	77.1% (-22.9%)
4	国府1丁目交差点・②	111.8% (+11.8%)	72.7% (-27.3%)

(熊本市東区)

	交差点名・路線番号 (4路線)	増加率 (前年比)	減少率 (前年比)
No	7:30~8:30 のみ	交通量	平均速度
1	花立2丁目交差点・①	104.0% (+4.0%)	87.8% (-12.2%)
2	健軍電停前交差点・②	106.0% (+6.0%)	97.1% (-2.9%)
3	江津斉藤橋交差点・③	129.2% (+29.2%)	97.2% (-2.8%)
4	画図町重富交差点・②	100.5% (+0.5%)	91.7% (-8.3%)

(熊本市西区)

	交差点名・路線番号 (2路線)	増加率 (前年比)	減少率 (前年比)
No	7:30~8:30 のみ	交通量	平均速度
1	田崎本町交差点・②	113.8% (+13.8%)	91.7% (-8.3%)
2	春日1丁目交差点・④	125.6% (+25.6%)	86.9% (-13.1%)

(熊本市北区)

	交差点名・路線番号 (1路線)	増加率 (前年比)	減少率 (前年比)
No	7:30~8:30 のみ	交通量	平均速度
1	大窪2丁目交差点・④	154.9% (+54.9%)	87.2% (-12.8%)

(菊池郡大津町)

	交差点名・路線番号 (1 路線)	増加率 (前年比)	減少率 (前年比)
No	7:30~8:30 のみ	交通量	平均速度
1	本田技研工業入口交差点・④	109.5% (+9.5%)	90.8% (-9.2%)

(上益城郡益城町)

	交差点名・路線番号 (2 路線)	増加率 (前年比)	減少率 (前年比)
No	7:30~8:30 のみ	交通量	平均速度
1	益城町安永交差点・①	119.0% (+19.0%)	87.5% (-12.5%)
2	益城町平田交差点・①	102.0% (+2.0%)	90.3% (-9.7%)

③ 渋滞発生頻度による効果分析

※30 分単位の取得であったため、定量的な資料の記載は割愛とする。

1. 分析の視点

本分析では、カープローブデータを用い、朝時間帯（6 時 30 分～9 時 30 分）における交通状況について、30 分単位で渋滞が発生した場合を「1 回」として集計した渋滞発生頻度を分析項目として、2024 年 9 月と 2025 年 9 月の同条件比較を行った。本指標は、渋滞の距離や長さではなく、渋滞発生の「機会」「起こりやすさ」の変化を把握することを目的とした。

2. 渋滞発生頻度から見た全体的な効果

集計結果より、2025 年 9 月は 2024 年 9 月と比較して、朝の通勤時間帯における渋滞発生頻度が減少する交差点・路線が確認された。特に、これまで出勤時間帯に渋滞が集中していた箇所において、渋滞が発生した 30 分枠の数が減少しており、朝ピーク時における混雑の発生機会が抑制された傾向がうかがえる。

3. 時間帯別に見た特徴

時間帯別に見ると、従来、渋滞発生頻度が高かった出勤ピーク時間帯において発生回数が減少する傾向が確認された。一方で、一部の交差点・路線では、ピーク時間帯の発生回数は減少しているものの、前後の時間帯で渋滞が発生するケースもみられる。これは、渋滞が完全に解消されたというよりも、発生時間帯が分散、あるいは後ろ倒しになった側面を反映していると考えられ、時差出勤による一定の効果が現れつつも、交通需要全体が依然として存在していることを示している。

4. データ特性に起因する留意点

本分析で用いたカープローブデータは、30 分単位での渋滞発生有無を把握する仕組みであるため、短時間で解消した渋滞や、30 分未満の細かな変動については把握しきれない側面がある。そのため、本指標は、渋滞の「深刻度」や「継続時間」を厳密に評価するものではなく、渋滞が発生したかどうかという傾向を捉える指標として位置付けられる。一方で、30 分単位であっても、同一条件で前年同月比較を行うことで、時差出勤実施前後の相対的な変化や方向性を把握するうえでは有効な指標であるといえる。

5. まとめ

渋滞発生頻度（30 分単位）に着目した分析により、時差出勤は朝の通勤時間帯における渋滞の「起きやすさ」を抑制する効果があることが示された。

6. 追加提案事項の実施

① 交差点における流出入起点・終点等の課題整理・分析

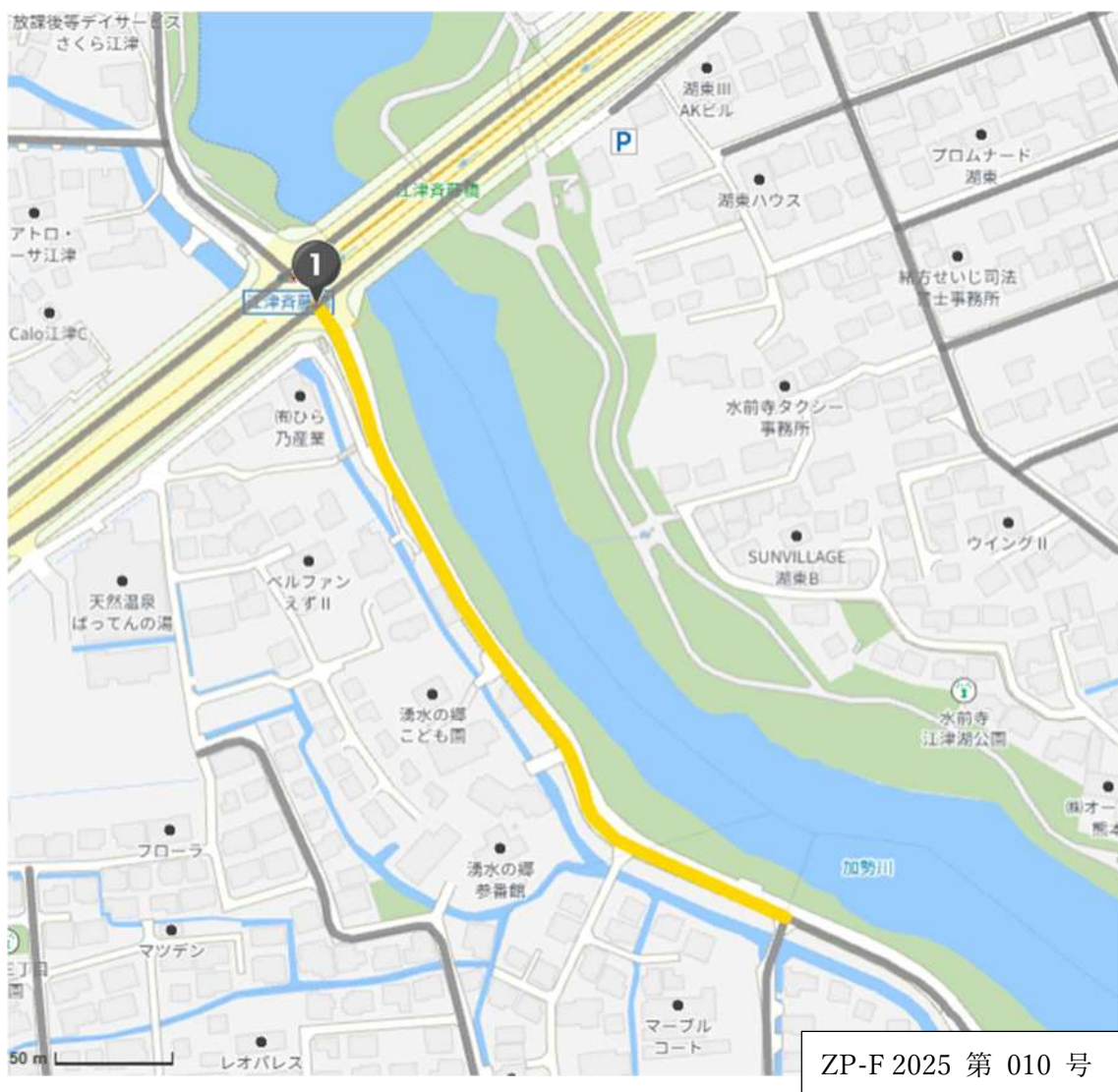
以下、交差点の選定理由

2024 年 9 月と 2025 年 9 月において、時差出勤の取り組みにおいて、交通量増加・平均速度低下の結果が生じた路線。

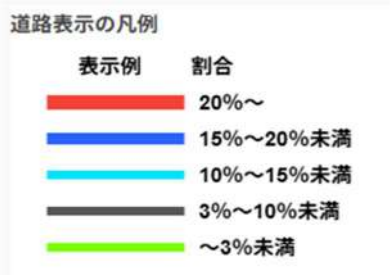
- 1_熊本市東区江津斎藤橋交差点（路線③）
- 2_熊本市中央区健軍電停前交差点（路線②）
- 3_熊本市中央区九品寺 6 丁目交差点（路線①）
- 4_熊本市北区大窪 2 丁目交差点（路線④）
- 5_益城町安永交差点（路線①）
- 6_大津町本田技研工業入口交差点（路線④）

1_熊本市東区江津斎藤橋交差点（路線③）

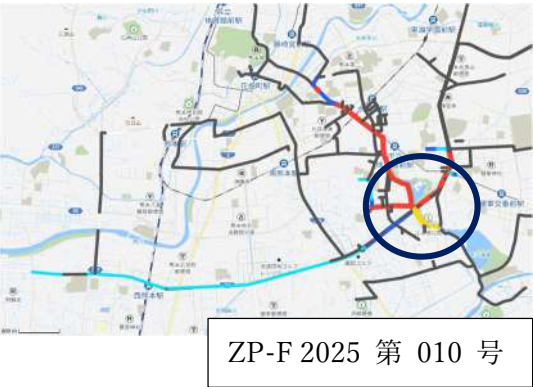
前年比較：交通量増加
平均速度低下
渋滞長増減なく発生



以下の図は、交差点内対象路線の流入から流出後の走行方向の車両台数割合を示している。



2024 年 9 月



ZP-F 2025 第 010 号

2025 年 9 月

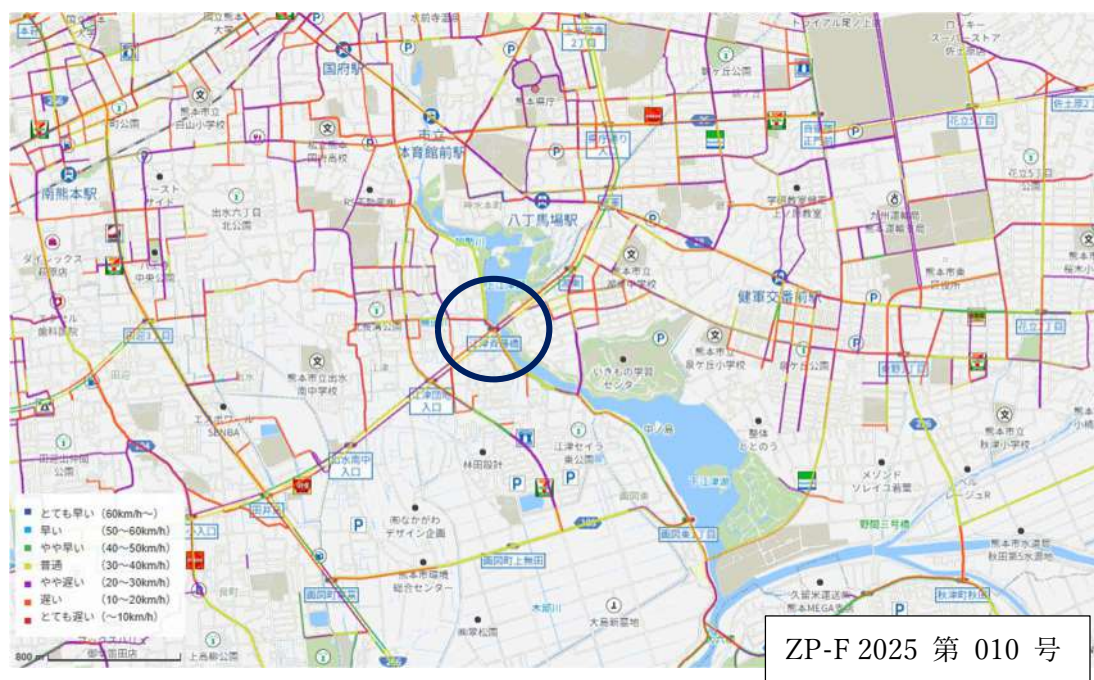


ZP-F 2025 第 010 号



周辺渋滞状況

2025 年 9 月 (7 時～9 時)



江津斉藤橋交差点（路線③）における

起点・終点分析に基づく現状課題と渋滞緩和に向けた整理

1. 起点・終点特性の概要（2024年9月・2025年9月）

本交差点における起点・終点分析の結果、起点は熊本市東区および嘉島町方面、終点は熊本市中央区および南区方面に集中する傾向が、2024年9月および2025年9月の双方で確認された。年度間で構成比に多少の変動は見られるものの、交通の主な流れや移動方向に大きな変化はなく、同様の交通構造が継続していると整理できる。

2. 現状課題の整理

- ・郊外部を起点とし、市中心部を終点とする交通が多く、通勤時間帯に特定方向へ交通が集中しやすい構造となっている。
- ・本交差点を通過する交通の多くが広域的な移動であるため、交差点単体での対策では渋滞緩和効果が限定的となる傾向がある。
- ・通過交通と周辺地域の生活交通が混在し、信号待ちや滞留が発生しやすい状況が見られる。

3. 渋滞緩和に向けた整理・分析（方向性）

- ・起点・終点特性を踏まえ、郊外部から市中心部へ向かう交通の集中を前提とした対策検討が必要である。
- ・通勤ピーク時間帯に着目し、より詳細な時間帯別の交通負荷分散の取組みを継続・強化することが有効と考えられる。

4. まとめ

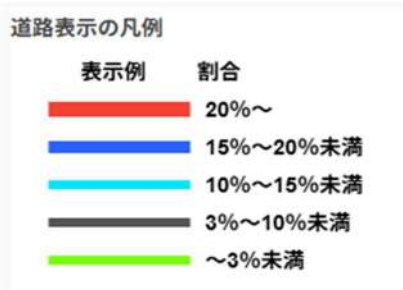
本交差点は、郊外部と熊本市中心部を結ぶ交通の要所としての役割を担っており、2024年9月と2025年9月を比較しても、その交通特性に大きな変化は見られない。今後は、交差点単体での対応にとどまらず、起点・終点特性を踏まえた時間帯別および周辺道路を含めた一体的な対策を検討していくことが重要。

2_熊本市中央区健軍電停前交差点（路線②）

前年比較：交通量増加
平均速度低下
渋滞長増減なく発生



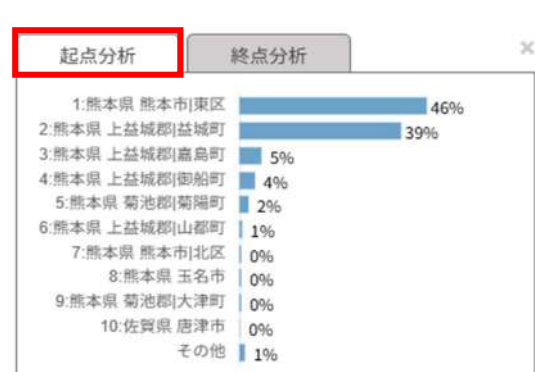
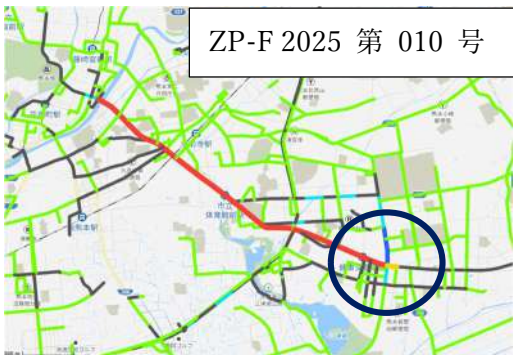
以下の図は、交差点内対象路線の流入から流出後の走行方向の車両台数割合を示している。



2024 年 9 月

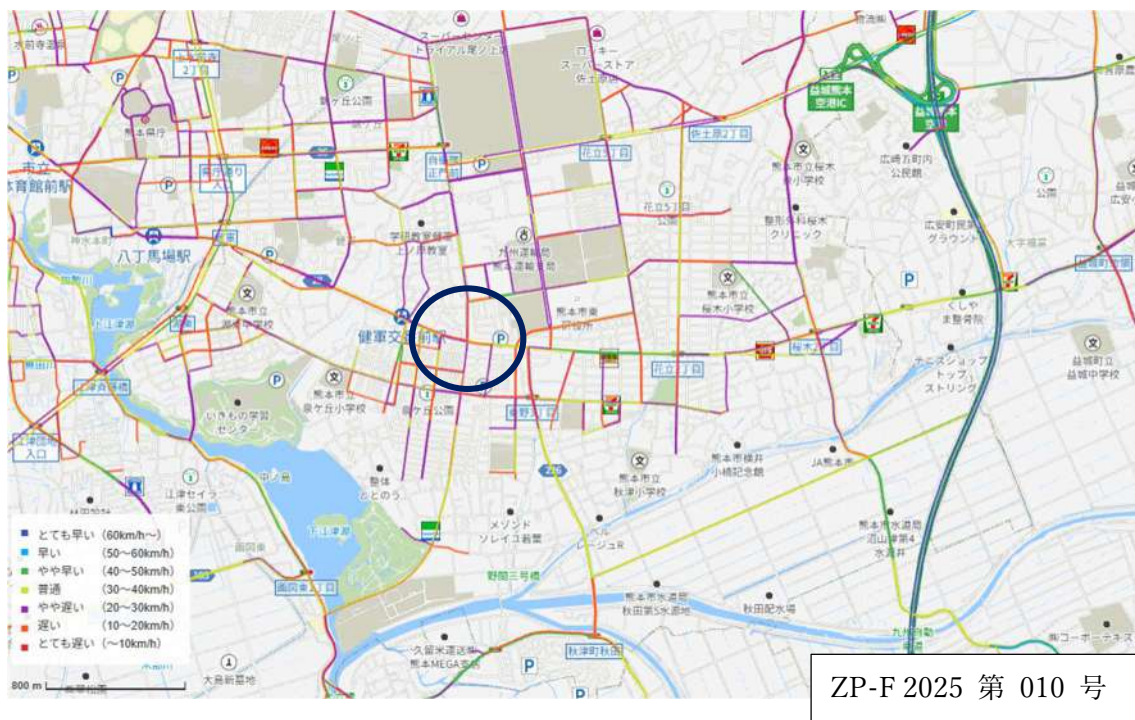


2025 年 9 月



周辺渋滞状況

2025 年 9 月 (7 時～9 時)



健軍電停前交差点（路線②）における

起点・終点分析に基づく現状課題と渋滞緩和に向けた整理

1. 起点・終点特性の概要（2024年9月・2025年9月）

本路線（健軍電停前交差点・路線②）における起点・終点分析の結果、起点は熊本市東区を中心に、上益城郡方面を含む周辺市町からの流入が多く、終点は熊本市東区および中央区方面に集中する傾向が、2024年9月および2025年9月の双方で確認されている。年度間で構成比に一定の変動は見られるが、同様の交通特性が継続していると整理できる。

2. 現状課題の整理

- ・通勤時間帯において特定方向へ交通が集中しやすい構造となっている。
- ・熊本市電の電停に近接する交差点であることから、電車の発着や歩行者横断の影響を受けやすく、交通量の変化がそのまま円滑化に反映されにくい特性がある。
- ・通勤交通に加え、買い物等の生活交通が混在し、信号待ち滞留が発生しやすい状況。

3. 渋滞緩和に向けた整理・分析（方向性）

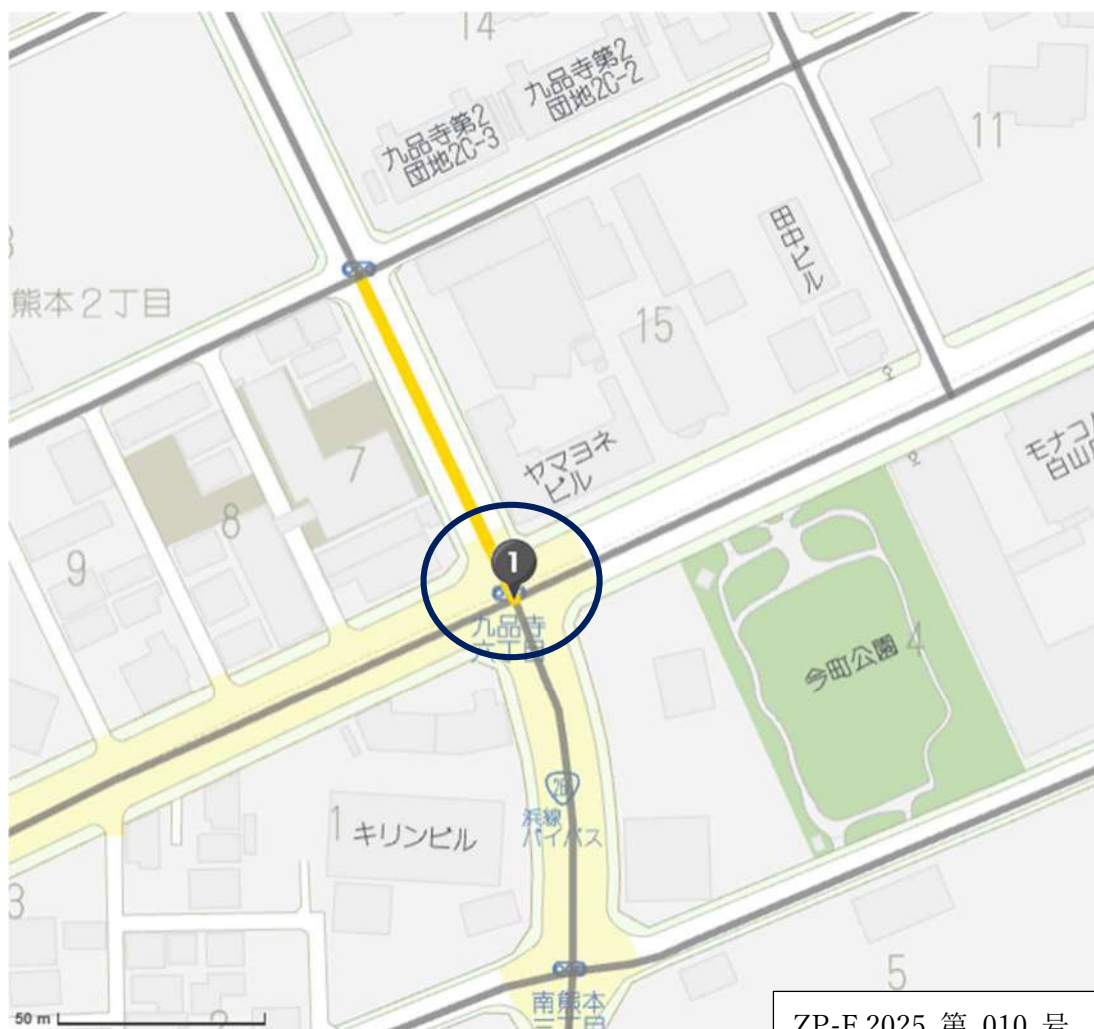
- ・通勤時間帯の交通量分散を意識した対策検討を行うこと。
- ・より細かな時間帯別の交通状況を踏まえた時差出勤等の取組みを継続・強化すること。
- ・熊本市電や歩行者との共存を前提に、周辺道路を含めた面的な整理を検討すること。

4. まとめ

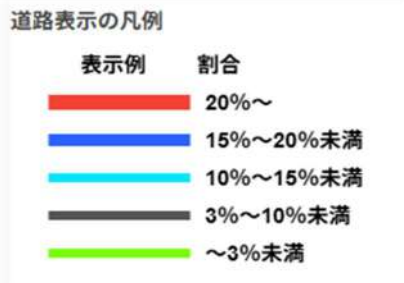
健軍電停前交差点（路線②）は、市東部と市内中心部を結ぶ生活・通勤交通の重要な路線であり、2024年9月と2025年9月を比較しても、その交通特性に大きな変化は見られない。今後は、交差点単体での対応にとどまらず、起点・終点特性を踏まえた時間帯別の対応や、公共交通との関係を考慮した一体的な対策を検討していくことが重要と考えられる。

3_熊本市中央区九品寺 6 丁目交差点 (路線①)

前年比較：交通量増加
平均速度低下
渋滞長発生なし



以下の図は、交差点内対象路線の流入から流出後の走行方向の車両台数割合を示している。



2024 年 9 月



ZP-F 2025 第 010 号

2025 年 9 月

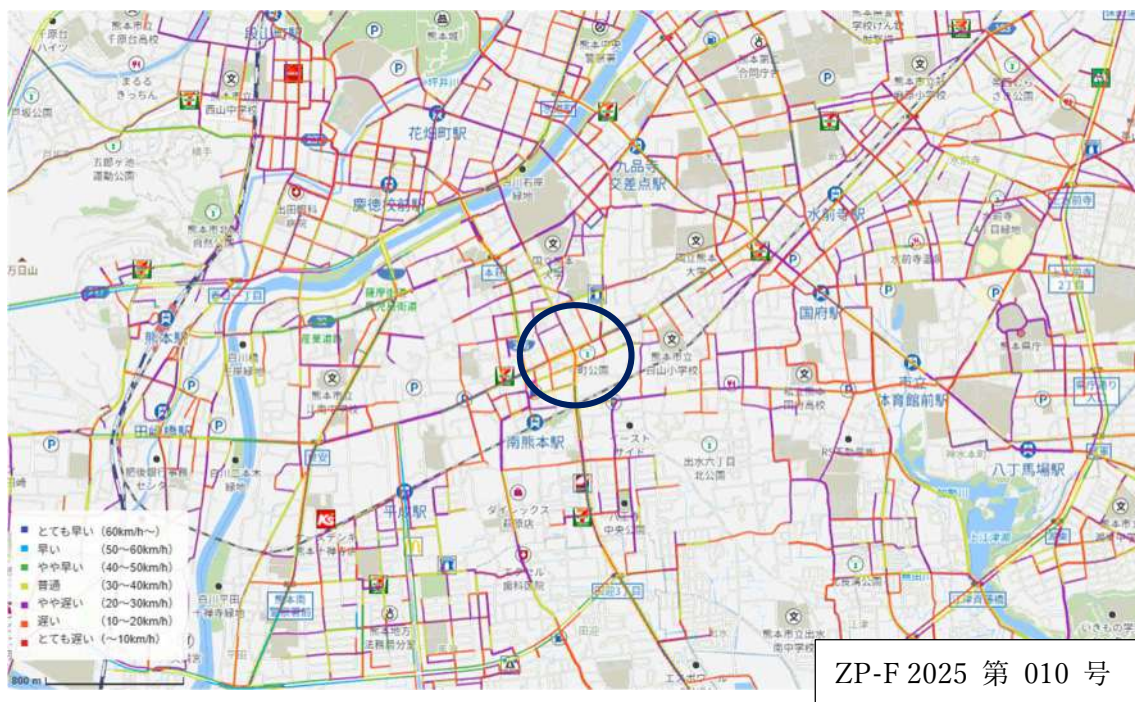


ZP-F 2025 第 010 号



周辺渋滞状況

2025 年 9 月 (7 時～9 時)



九品寺 6 丁目交差点（路線①）における

起点・終点分析に基づく現状課題と渋滞緩和に向けた整理

1. 起点・終点特性の概要（2024 年 9 月・2025 年 9 月）

本路線（九品寺 6 丁目交差点・路線①）における起点・終点分析の結果、起点は熊本市中央区からの流入が最も多く、次いで東区・西区が続く構造が 2024 年・2025 年ともに継続している。年度間で構成比に変化はあるものの、「市中心部から流入し、多方向へ抜ける交差点」という交通特性は大きくは変わっていない傾向。

2. 現状課題の整理

- ・中央区方面からの流入が増加しており、市中心部から当該交差点への交通集中が強い。
- ・通過交通として利用される方向が複数存在し、右左折交通の混在が複雑化している。
- ・渋滞長は顕著ではないが、交通量増加に伴い平均速度が低下し始めている。潜在的な滞留や「短時間混雑」が発生しており、今後の増加で顕在化する可能性が高い。
- ・周辺の広域渋滞により、九品寺 6 丁目交差点が波及影響を受けやすい位置にある。

3. 渋滞緩和に向けた整理・分析（方向性）

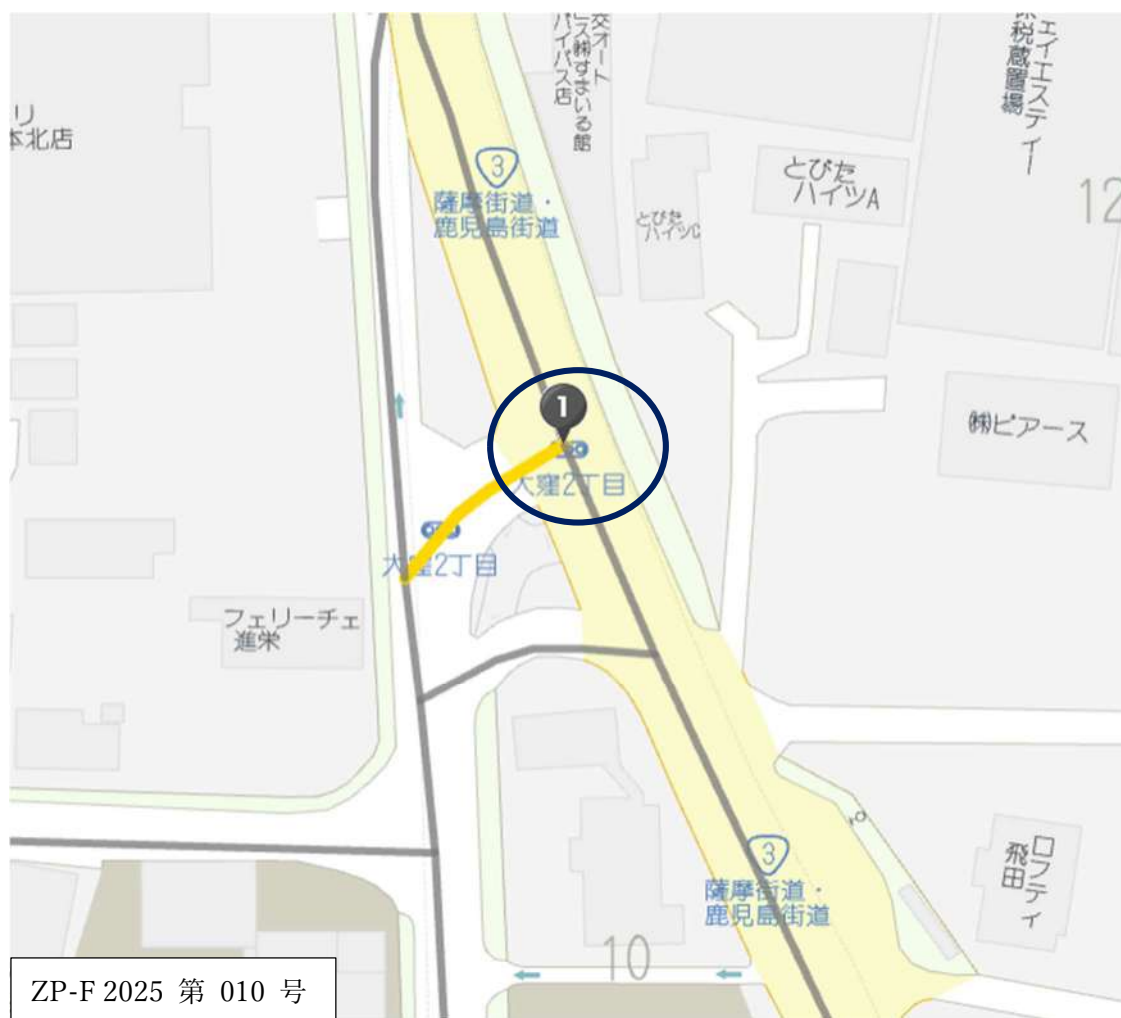
- ・朝ピーク帯における信号サイクルや右左折処理の最適化を検討すること。
- ・終点の分散化を踏まえ、外周道路への迂回分散策を検討すること。
- ・短時間混雑の発生状況を踏まえ、時間帯別の交通量に応じた信号運用を強化すること。
- ・歩行者横断や周辺商業施設利用に伴う微細な交通変動への対応を検討すること。

4. まとめ

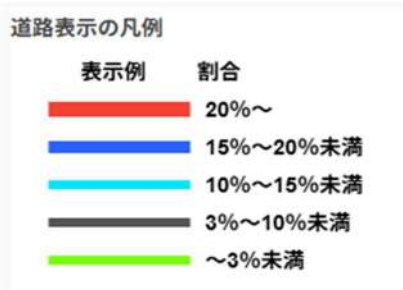
九品寺 6 丁目交差点（路線①）は、中央区を中心とした流入と、多方向への分散という特徴を併せ持つ拠点的な交差点である。今後は、交差点単体の滞留対策に加え、時間帯別制御や広域誘導、歩行者動線と一体的に整理した信号運用の改善といった、面的かつ動的な交通マネジメントが重要となる。

4_熊本市北区大窪2丁目交差点（路線④）

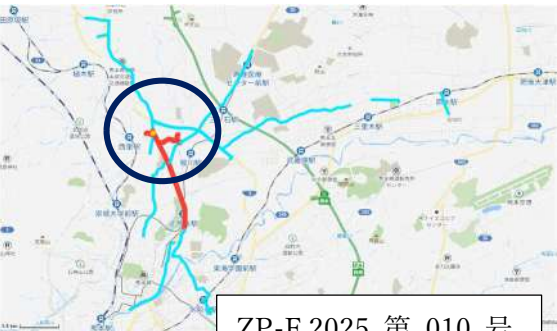
前年比較：交通量增加
平均速度低下
渋滞長増加



以下の図は、交差点内対象路線の流入から流出後の走行方向の車両台数割合を示している。



2024 年 9 月

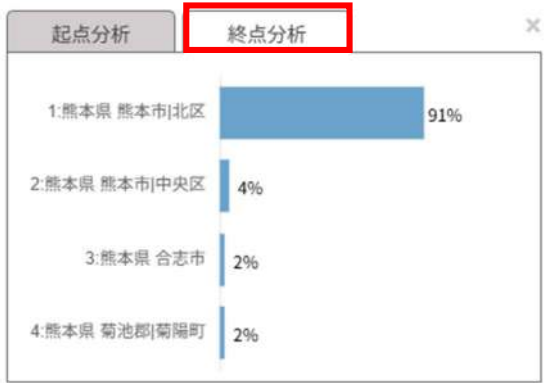
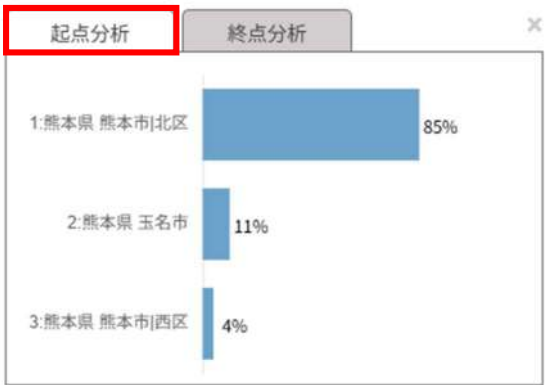


ZP-F 2025 第 010 号

2025 年 9 月

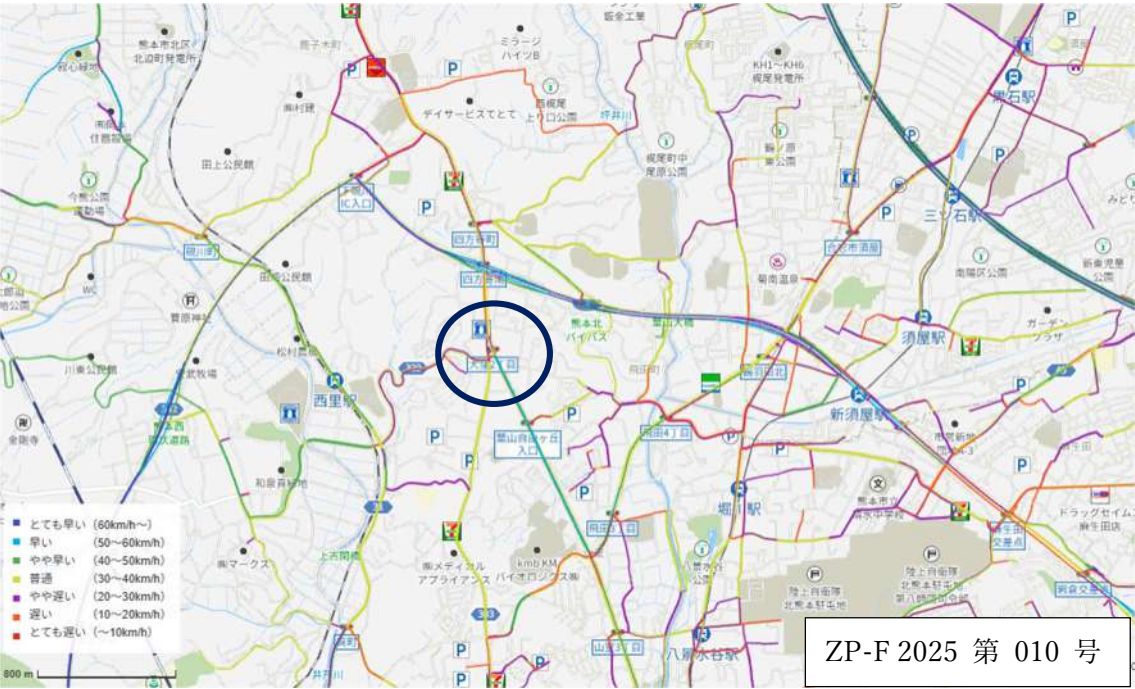


ZP-F 2025 第 010 号



周辺渋滞状況

2025 年 9 月 (7 時～9 時)



大窪 2 丁目交差点（路線④）における

起点・終点分析に基づく現状課題と渋滞緩和に向けた整理

1. 起点・終点特性の概要（2024 年 9 月・2025 年 9 月）

本路線（大窪 2 丁目交差点・路線④）における起点・終点分析の結果、年度による構成比の変動は見られるものの、「北区内の近距離移動を中心としつつ、周辺市町方面への広域交通も一定存在する」構造は 2024 年・2025 年ともに大きな変化はないと整理できる。

2. 現状課題の整理

- ・通勤の流れ・日常生活圏を跨ぐ交通が一定存在し、局所的な負荷が高まる傾向がある。
- ・前年比で交通量増加・平均速度低下・渋滞長増加の為、交差点処理能力の負担が増。
- ・広域道路と生活道路が隣接の為、通勤・通学・買物といった多様な交通目的が混在。
- ・周辺の広域渋滞の影響を受けやすく、交差点の流入・流出が不安定になりやすい。

3. 渋滞緩和に向けた整理・分析（方向性）

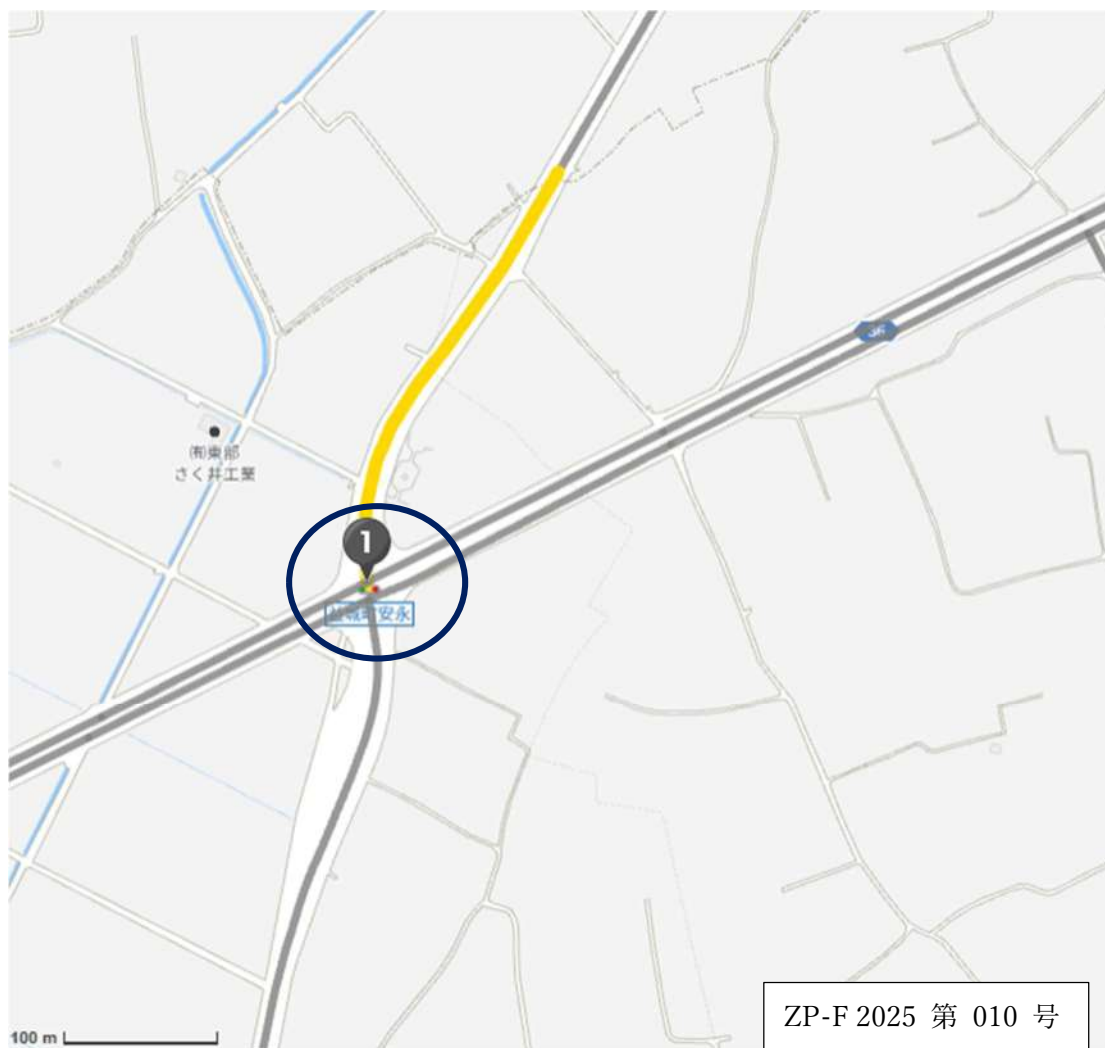
- ・通勤時間帯における交通需要の分散を意識した施策を検討すること。
- ・より細かな時間帯別データを踏まえ、時差出勤や交通需要マネジメントの継続・強化が望まれる。
- ・交差点前後の運用改善や、接続道路を含めた面的な交通整理が効果的である。
- ・周辺道路ネットワーク全体のバランスを考慮した交通運用が必要。

4. まとめ

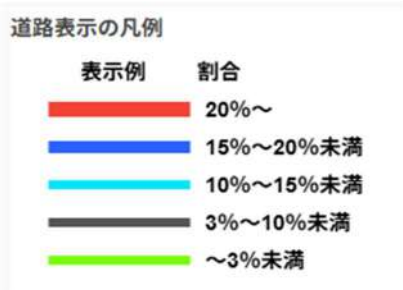
大窪 2 丁目交差点（路線④）は、北区内の近距離交通を中心としつつ、周辺市町からの広域交通も一定流入する重要な交差点である。交通量増加・平均速度低下・渋滞長増加が示すように、交差点処理能力に対する負荷は着実に高まっている。今後は、時間帯別の交通分散、交差点前後を含む面的な信号運用改善、広域道路ネットワークを踏まえた誘導策、といった広域的かつ交通目的の多様性を踏まえた対策が重要となると思われる。

5_益城町安永交差点（路線①）

前年比較：交通量増加
平均速度低下
渋滞長増減なく発生



以下の図は、交差点内対象路線の流入から流出後の走行方向の車両台数割合を示している。



2024 年 9 月



ZP-F 2025 第 010 号

2025 年 9 月

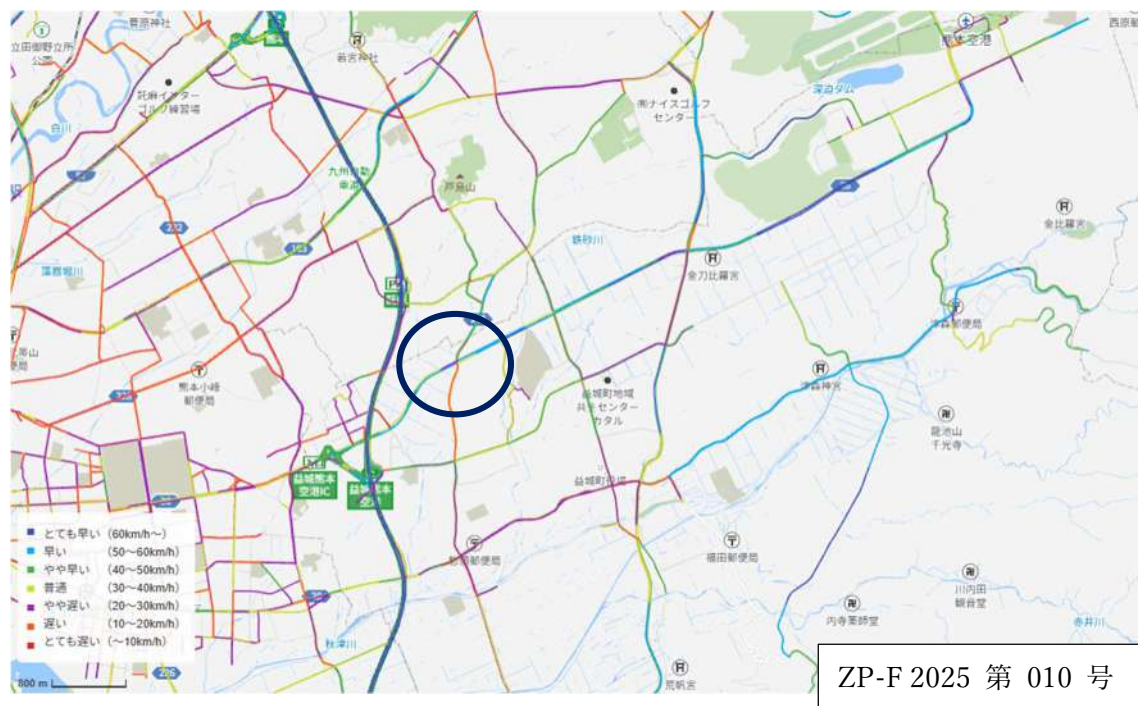


ZP-F 2025 第 010 号



周边渋滞状況

2025 年 9 月 (7 時～9 時)



益城町安永交差点（路線①）における

起点・終点分析に基づく現状課題と渋滞緩和に向けた整理

1. 起点・終点特性の概要（2024年9月・2025年9月）

本路線（益城町安永交差点・路線①）における起点・終点分析の結果、年度間で構成比には一部変動があるものの、「熊本市東区・益城町を起点とし、市内中心部や周辺自治体へ向かう通勤・生活交通」という基本的な交通特性は大きく変化していないと整理できる。

2. 現状課題の整理

- ・通勤時間帯において特定方向へ交通が集中しやすい構造となっている。
- ・信号待ちや車列伸びが発生しやすく、速度低下が顕著に現れやすい。
- ・渋滞が長く伸びにくい特性はあるが、流れの乱れやすさが課題である。

3. 渋滞緩和に向けた整理・分析（方向性）

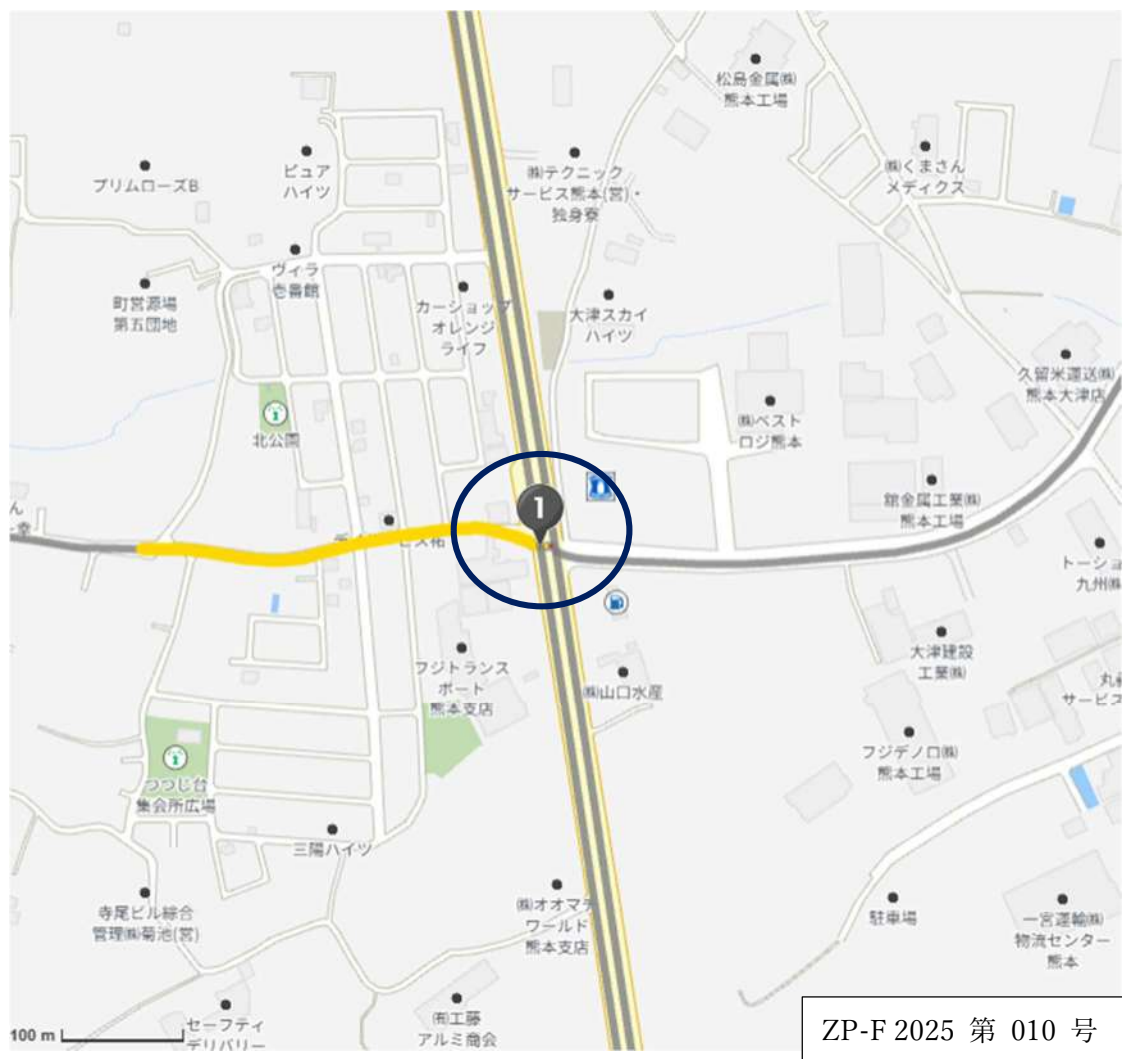
- ・時間帯別の交通需要に応じた信号制御の最適化を検討すること。
- ・一定時間帯に交通が集中しやすいため、時差出勤の継続・強化が望まれる。
- ・交差点前後を含めた交通運用の改善が必要である。
- ・外周道路やバイパス道路を活用した迂回誘導の検討も効果的である。

4. まとめ

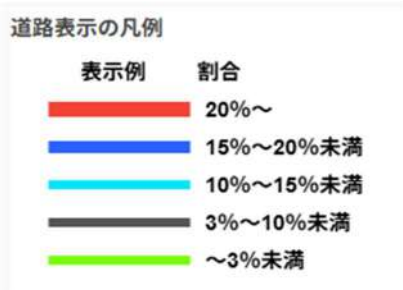
益城町安永交差点（路線①）は、熊本市東区・益城町を中心とした生活・通勤交通の結節点であり、今後は、時間帯別の交通需要マネジメント、交差点単体だけでなく前後区間を含めた面的な交通運用、周辺自治体も含めた広域的な交通流動の最適化、といった総合的な交通マネジメントが重要である。

6_大津町本田技研工業入口交差点（路線④）

前年比較：交通量増加
平均速度低下
渋滞長発生なし



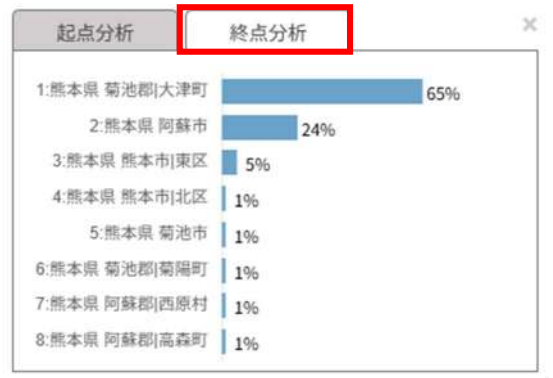
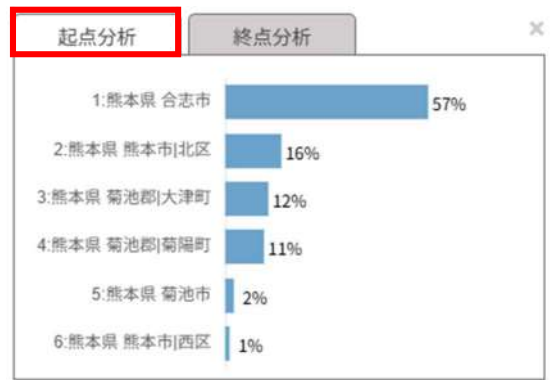
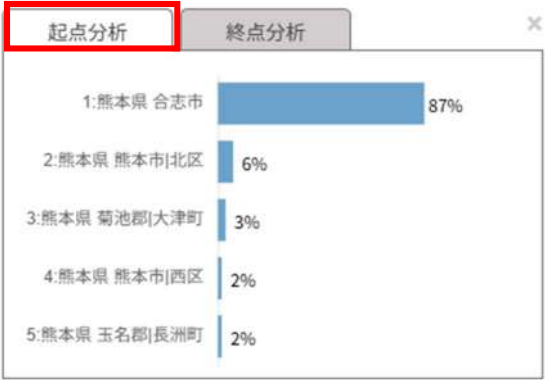
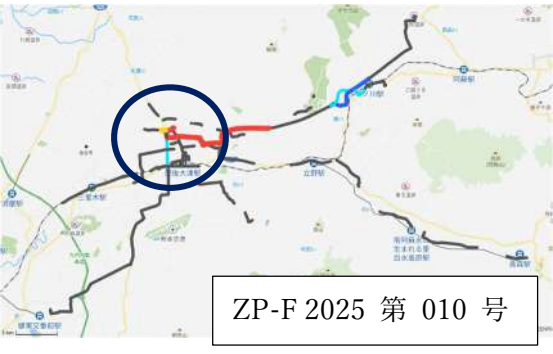
以下の図は、交差点内対象路線の流入から流出後の走行方向の車両台数割合を示している。



2024 年 9 月



2025 年 9 月



周辺渋滞状況

2025 年 9 月 (7 時～9 時)



本田技研工業入口交差点（路線④）における

起点・終点分析に基づく現状課題と渋滞緩和に向けた整理

1. 起点・終点特性の概要（2024年9月・2025年9月）

本路線（本田技研工業入口交差点・路線④）における起点・終点分析の結果、年度間で構成比に変動はあるものの、「合志市を起点とし、周辺自治体および工業団地方面へ向かう業務・通勤交通の集積構造」は大きく変化しておらず、同様の交通特性が継続していると整理できる。

2. 現状課題の整理

- ・工業団地や事業所へのアクセス交通が集まることで、交差点への流入が時間帯で急増。
- ・通勤車両・業務車両・配送車両など目的の異なる交通が混在しやすい。
- ・合志市・北区周辺の主要道路に混雑区間が見られ、交差点の流出方向が影響を受けやすい。

3. 渋滞緩和に向けた整理・分析（方向性）

- ・通勤・業務交通が集中する時間帯を中心に、信号配分や右左折処理の最適化を検討すること。
- ・近隣企業・工業団地における時差出勤の推進を更に強化すること。
- ・交差点単体ではなく、前後区間を含めた面的な交通運用の改善が必要である。
- ・主要幹線（国道・県道）への負荷を分散させる誘導策を検討すること。

4. まとめ

本田技研工業入口交差点（路線④）は、合志市および熊本市北区を結ぶ重要な通勤・業務交通路であり、今後は、時間帯別の信号制御最適化、工業団地周辺も含めた面的な交通運用改善、広域ネットワークを考慮した流入誘導、といった一体的・広域的な対策の検討が重要である。

② 熊本県渋滞対策パートナー登録制度の PR

J:COM チャンネル番組内で告知

期 間：令和 7 年 7 月 26 日～令和 7 年 9 月 26 日

告知回数：「ジモトトピックス～熊本～」番組内で、146 回



7. 渋滞緩和の効果検証（課題整理及び分析結果のとりまとめ）

（時差出勤・民間連携による渋滞緩和効果と今後の方向性）

7-1. 本事業の概要と位置づけ

本事業は、熊本県が推進する「自動車1割削減」「渋滞半減」「公共交通2倍」の目標のもと、行政と民間が連携し、約1万人規模の時差出勤を実施することで、熊本都市圏における朝の交通渋滞緩和効果をデータに基づき検証したものである。

令和6年9月と令和7年9月の平日朝時間帯を比較し、熊本市を中心とした2市4町、主要88交差点・326路線を対象に、交通量・平均速度・渋滞長の変化を分析した。

7-2. 時差出勤の取組みにより効果が確認された主な交差点・路線

分析の結果、時差出勤パートナー登録企業が集積するエリアや主要通勤動線上の交差点を中心に、交通量減少および平均速度改善が確認された。

特に以下のような交差点・路線において、一定の渋滞緩和効果が見られた。

- 熊本市中心部エリア
 - 水道町交差点、中央街交差点、代継橋交差点 等
→ 国道 3 号、電車通り沿線において、交通量減少と平均速度の改善が確認され、出勤時間の分散による効果が比較的明確に現れた。
- 熊本県庁周辺・東バイパス沿線
 - 県庁通り入口交差点、神水交差点、上水前寺 2 丁目交差点、保田窪北交差点、新外交差点、田迎 6 丁目交差点 等
→ 国道 57 号（東バイパス）を中心に、交通量減少に加え、ピーク時間帯前後への分散が進み、渋滞長の短縮や解消が一部路線で確認された。
- 郊外部（合志・菊陽・嘉島方面）
 - 合志市幾久富交差点、菊陽町原水北交差点、嘉島町上仲間交差点 等
→ セミコン関連企業等の時差出勤の影響により、交通量減少や平均速度改善が一部路線で確認され、都市圏全体への波及効果が見られた。

これらの結果から、民間企業を含めた時差出勤の取組みが、特定エリア・特定路線において実効性を持つ施策であることが確認された。

7-3. 本事業を通じて明らかとなった主な課題

一方で、全ての交差点において同様の改善が見られたわけではなく、本事業を通じて、以下のような課題も明らかとなった。

(1) 交通量減少が必ずしも渋滞解消に直結しない交差点の存在

- 交通量は減少しているものの、右折車両・信号配分・歩行者横断等の影響により、平均速度や渋滞長の改善に至らない交差点が確認された。
- 片側一車線および出勤時間帯のバス専用レーンがある路線は交通量の分散だけでは効果が現れにくい。

(2) ピーク時間帯の「横ずれ」現象

- 7時台の渋滞が緩和される一方で、8時台に渋滞が移行・残存するケースが一部交差点で確認された。
- 出勤時間が完全に分散されず、特定の時間帯に集中する構造が依然として残っていることが示唆される。

(3) 国道・幹線道路における構造的制約

- 国道57号、国道3号等の幹線道路では、交通量減少があっても、交差点処理能力や道路構造の影響により、改善効果が限定的な区間が存在した。
-

7-4. 今後の渋滞緩和に向けた取組みの方向性

本事業の成果と課題を踏まえ、今後の渋滞緩和に向けては、以下のような取組みを段階的に進めていくことが有効と考えられる。

(1) 時差出勤の継続・さらなる参加促進

- ・ 約1万人規模の時差出勤は、一定の効果を発揮しており、今後も継続的な取組みが重要である。
- ・ 特に、効果が確認されたエリア・路線において、民間企業の参加拡大や出勤時間のさらなる分散を促進する。

(2) 交差点特性に応じた対策の組み合わせ

- ・ 時差出勤による交通需要抑制に加え、信号制御の最適化、右折処理の改善等、交通運用面の対策を組み合わせることが必要である。

(3) 面的・広域的な視点での渋滞対策

- ・ 交差点単体ではなく、周辺交差点や前後区間を含めた面的な交通対策を検討することで、渋滞長の縮小・平均速度の向上。

(4) データに基づく、官民一体となった時差出勤に更なる取組みの継続

- ・ 起点・終点分析や時間帯別分析を今後も継続的に実施し、施策効果を可視化することで、行政・民間双方の行動変容を促す。
-

7-5. 総括

本事業を通じて、行政と民間が連携した時差出勤の取組みは、熊本都市圏における渋滞緩和に一定の効果をもたらすことが確認された。

特に、主要通勤動線や企業集積エリアでは、交通量減少・平均速度改善・渋滞長の縮小といった成果が見られ、今後の渋滞対策における有効な施策の一つとして位置づけられる。

一方で、道路構造や交差点特性に起因する課題も明らかとなっており、
今後は、時差出勤の取組みを基軸としつつ、交通運用・インフラ対策を組み合わせた総合的な渋滞対策を進めていくことが重要である。

以上