

令和7年度(2025年度) 第2回 熊本県渋滞解消推進本部会議

次 第

日時:令和7年12月18日(木)

14:45～15:45

場所:知事応接室

1 開会

2 本部長(木村知事) 挨拶

3 議題

○これまでの振り返り

資料

○主な取組み効果

〃

○各施策の進捗と今後の取組み

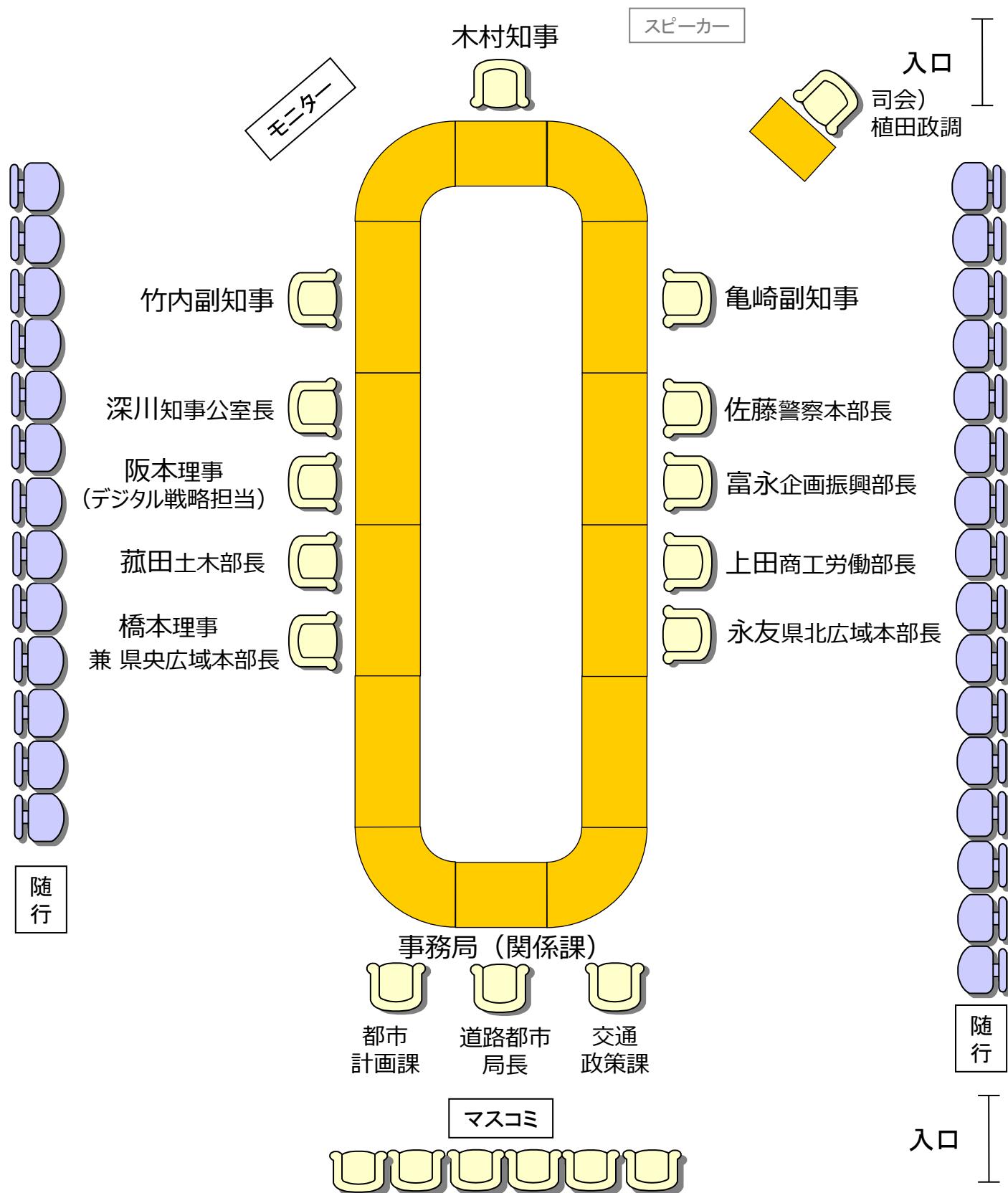
〃

4 意見交換

5 閉会

令和7年度（2025年度） 第2回「熊本県渋滞解消」推進本部会議 配席図

日 時：令和7年12月18日(木)
14:45～15:45
場 所：県庁本館5階 知事応接室



令和7年度(2025年度)

第2回 熊本県渋滞解消推進本部会議

令和7年(2025年)12月18日

熊本県渋滞解消推進本部会議(R7第2回)

【目次】

(1) これまでの振り返り

- 1) 推進本部会議・都市圏周辺自治体とのトップ会談 p.3
- 2) 熊本都市圏の取組方針 p.4～5

(2) 主な取組み効果

- 1) 交差点改良の効果 p.7～8
- 2) オフピーク通勤の効果 p.9～17

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

- 1) 全体状況 p.19～21
- 2) 道路施策 p.22～36
- 3) 公共交通施策 p.37～43
- 4) その他施策 p.44
- 5) 周辺市町と連携した主な取組み p.45～48

(参考資料) 熊本市の取組み

p.49～50

(1) これまでの振り返り

(1) これまでの振り返り

1) 推進本部会議・都市圏周辺自治体とのトップ会談

会議名	会議内容結果
R6第1回推進本部会議 (R6.6.5)	・熊本都市圏の渋滞解消に向け、官民連携のもとで多段階的な対策を強力に推進し、施策の実施方針を明確にして発信していく。また、都市圏の各市町とのトップ会談を実施していく。
熊本市トップ会談 (R6.7.18)	・都市圏渋滞における課題や取組みの方向性について意見交換を実施。・県市が共通の目標のもと、国とも連携しながら、渋滞解消に取り組んでいくことを確認。・「自動車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」のキーワードを共有。
熊本県・熊本市調整会議 (R6.8.19)	・熊本市東部・北東部エリアをターゲットに、交差点改良や公共交通への利用促進に向けた取組を実施し、年内を目途に、短期対策の具体箇所、近隣自治体を含めた方向性等を示す。・9月に、県・市合同で時差出勤等の取組みを推進する。
周辺市町とのトップ会談 (R6.9.11～R6.10.9)	幹線道路や主要な交差点の混雑、幹線道路から町道への通り抜け交通が多い、JR豊肥本線・熊本電鉄の機能強化、空港アクセス改善、公共交通への利用転換などの各市町が抱える交通課題について意見交換を実施。 ※嘉島町(R6.9.11)、菊陽町(R6.9.11)、合志市(R6.10.3)、大津町(R6.10.9)、益城町(R6.10.9)
熊本県・熊本市調整会議(R6.12.26)	・3年内に30カ所の交差点改良等を実施、10年内に主要渋滞箇所80箇所の改善に向け取組を実施。・1年内にオール熊本で時差出勤を推進(1万人のオフピーク通勤)。・10年内にすべての移動手段のうち公共交通が占める割合(公共交通分担率)を2倍にするといった具体的な対策と目標を共有した。
R6第2回推進本部会議 (R7.3.14)	・渋滞解消に向けた、道路施策、公共交通施策、交通を分散する取組みの進捗状況を報告。・渋滞対策を周辺自治体とのトップ会談の意見交換の結果を報告するとともに、市町の抱える都市圏交通の課題に対しても連携して取り組んでいくことを確認。
R7第1回推進本部会議 (R7.7.14)	・県・市調整会議や渋滞解消推進本部会議で示した取組みの進捗・効果をエリアごとに確認。・行政だけでなく、セミコン周辺の企業でも、車通勤抑制や時差出勤などの取組みが進展。・渋滞対策が着実に進んでいることを県民へ発信できた。
熊本市トップ会談 (R7.11.20)	・熊本西環状道路開通で生じた課題を県・市が連携して解決に取り組む。・第二空港線の混雑改善へ、県・市・益城町・県警が連携して対策を進める。・JR豊肥本線の活用強化に向け、2次交通や交通結節を県・市が推進する。・官民連携の「オフピーク通勤」を県内に広げ、継続的に推進する。

(1) これまでの振り返り

➤ 2) 熊本都市圏の取組方針

県市で取り組む道路施策

～車の『流れ』を良くする取組み～

加速化対策(短期) : ~3年

交差点改良や信号制御の最適化 30箇所

市内) 主要渋滞箇所 8か所 及びその周辺 3か所 < 8/174(約 5%)>
市外) 主要渋滞箇所 16か所 及びその周辺 3か所 < 16/ 52(約30%)>

■交差点改良や信号制御の最適化等の実施

・都市圏東部エリア 14箇所: 熊本益城大津線 など
・セミコン周辺エリア 16箇所: 大津植木線 など

■バスペイの整備による交通の円滑化

・熊本菊陽線など(10箇所)

■道路ネットワーク整備の着実な推進

・セミコンテクノパーク周辺道路、熊本西環状道路(池上工区)、
熊本高森線((都)益城中央線)、大津植木線(辻久保工区)など

抜本対策(中期) : 4~10年

主要渋滞箇所 226箇所 のうち 約80箇所 の改善に向け
取組みを強力に推進

■道路ネットワーク整備の着実な推進

・セミコンテクノパーク周辺道路、中九州横断道路、
国道3号植木バイパス、熊本西環状道路(砂原工区)など

■交差点改良や信号制御の最適化等の実施

・熊本空港線 他

■車から自転車などへの転換

・自転車・歩行者空間の整備

抜本対策(長期) : 11年～

広域道路ネットワークの構築

・熊本都市圏3連絡道路

・中九州横断道路、国道3号植木バイパスなど

県市で取り組む公共交通施策

～車から公共交通への『転換』を促す取組み～

加速化対策(短期) : ~3年

年間利用者数

路線バス・現状(2023年) 2,449万人/年 → 目標(2027年) 3,000万人/年
市電・現状(2023年) 1,009万人/年 → 目標(2027年) 1,170万人/年

■公共交通の利便性向上及び利用促進

・利用促進キャンペーン、運転士不足対策 など

■公共交通の輸送力強化と基盤整備

・豊肥本線の増便・増結や駅施設の改良整備 など

抜本対策(中期) : 4~10年

公共交通分担率を2倍にする

■公共交通の輸送力強化と基盤整備

・「交通連合」の実現、空港アクセス鉄道整備など

抜本対策(長期)

持続可能な公共交通の維持



県市で取り組むその他施策

～ピーク時の交通を『分散』する取組み～

加速化対策(短期) : ~3年

・1年内に 1万人規模 の取組み ・時差出勤等に取り組む企業 200社

■集中する“時間”的分散

・官公庁や民間企業の時差出勤・在宅勤務を推進
※実施企業の宣言や認定制度等

■集中する“場所”的分散

・既存道路ネットワークの利活用

(2) 主な取組み効果

(2) 主な取組み効果

➤ 1) 交差点改良の効果

③熊本大津線「仮)竹迫北交差点」

- 【整備効果】
・右折待ち車両が延伸した右折レーン内に収まっており、**直進車の阻害が解消**
・朝の通勤時間帯で**最大滞留長が130m減少(250m→120m)**

【対策前】



【対策後】



(2) 主な取組み効果

➤ 1) 交差点改良の効果

④熊本大津線「仮)竹迫交差点」

【整備効果】
・右折待ち車両が延伸した右折レーン内に収まっており、**直進車の阻害が解消**
・朝の通勤時間帯で**最大滞留長が650m減少(800m→150m)**

【対策前】



【対策後】



(2) 主な取組み効果

2) オフピーク通勤の効果



熊本県渋滞対策パートナー登録制度

概要

- 官民が一体となった交通渋滞解消に向けた取組みの県民運動化に向け、令和7年5月8日に「熊本県渋滞対策パートナー登録制度」を創設。
- 交通渋滞の解消を目的とした取組みを行う民間企業等に「渋滞対策パートナー」として登録いただくことで、取組みの拡大を図り、渋滞の解消を目指すもの。

対象の取組み

① 交通量の分散に向けた取組み

- 時差出勤 等 ※交通量の分散は主に朝ピーク時間帯(7:30~8:30)を想定

② 交通量の抑制に向けた取組み

- テレワークの推進、公共交通機関の利用促進、独自の通勤バス運行 等

③ 公共交通サービスの提供の取組み

- 鉄道、バス、シェアサイクルなどの公共交通サービス提供 等



〈3者記者発表の様子〉



〈制度ロゴ〉

275社

の民間企業等が登録
(R7年度登録分:5月8日~9月30日)



今後の取組み

- 取組みの横展開を推進するため、優良な取り組みを行うパートナー登録事業者を表彰する制度の検討を行う。

- 熊本市と連携し、民間事業者の参加を促すなど、取組みの拡大を図る。

(2) 主な取組み効果

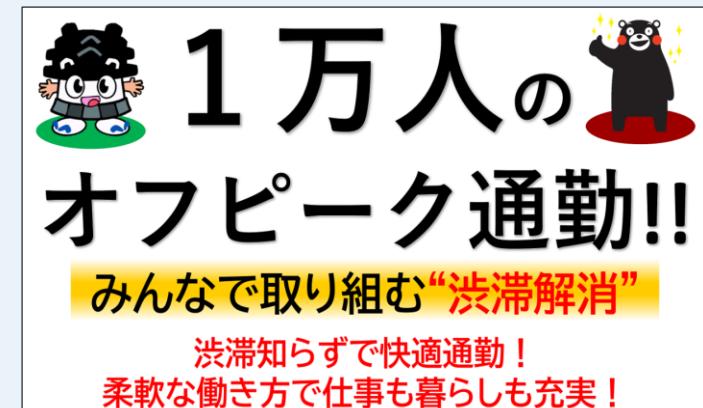
➤ 2) オフピーク通勤の効果

時差出勤等のさらなる推進

1 官民連携での取組みの実施

➤ 9月1日(月)～9月30日(火)の期間において、熊本県職員及び熊本市職員に加え、熊本県渋滞対策パートナー登録制度の登録企業等に勤務する者(※)で、朝のピーク時(7:30～8:30)を避けた時間帯に通勤・テレワークによる移動の低減を実施。

※時差出勤及び在宅勤務等を取組み内容に掲げる企業等に限る。



目標 官民連携で1万人/日が時差出勤またはテレワーク対応



時差出勤又はテレワーク 実施者数 (R7.9)

10,687人

(参考:実績内訳)

熊本県:1,467人
熊本市:1,398人
民間企業:7,822人

2市4町 (熊本市、合志市、菊池郡大津町、菊陽町、上益城郡嘉島町、益城町)

の主要渋滞箇所から
複数地点を抽出の上、効果を測定

2 取組みの効果検証

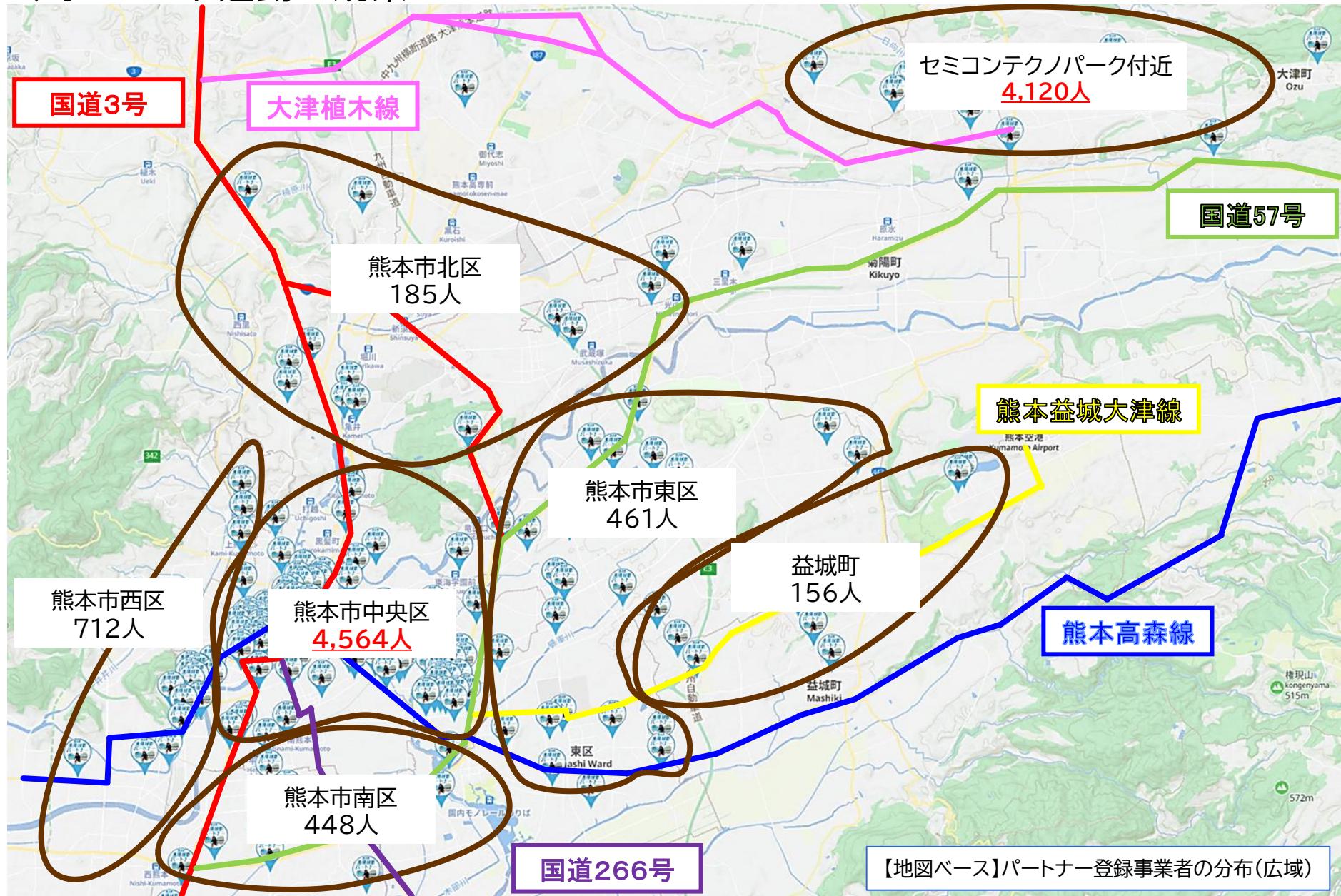
(R7年度:時差出勤先進県くまもと推進事業)

➤ 9月に、主に登録パートナー企業等、官民連携で集中的に時差出勤の取り組みを行い、効果測定を実施。

【今後の取組み】:効果測定結果見える化し、引き続き取組みを実施いただけけるよう発信を行う。

(2) 主な取組み効果

2) オフピーク通勤の効果



(2) 主な取組み効果

➤ 2) オフピーク通勤の効果

現状・課題

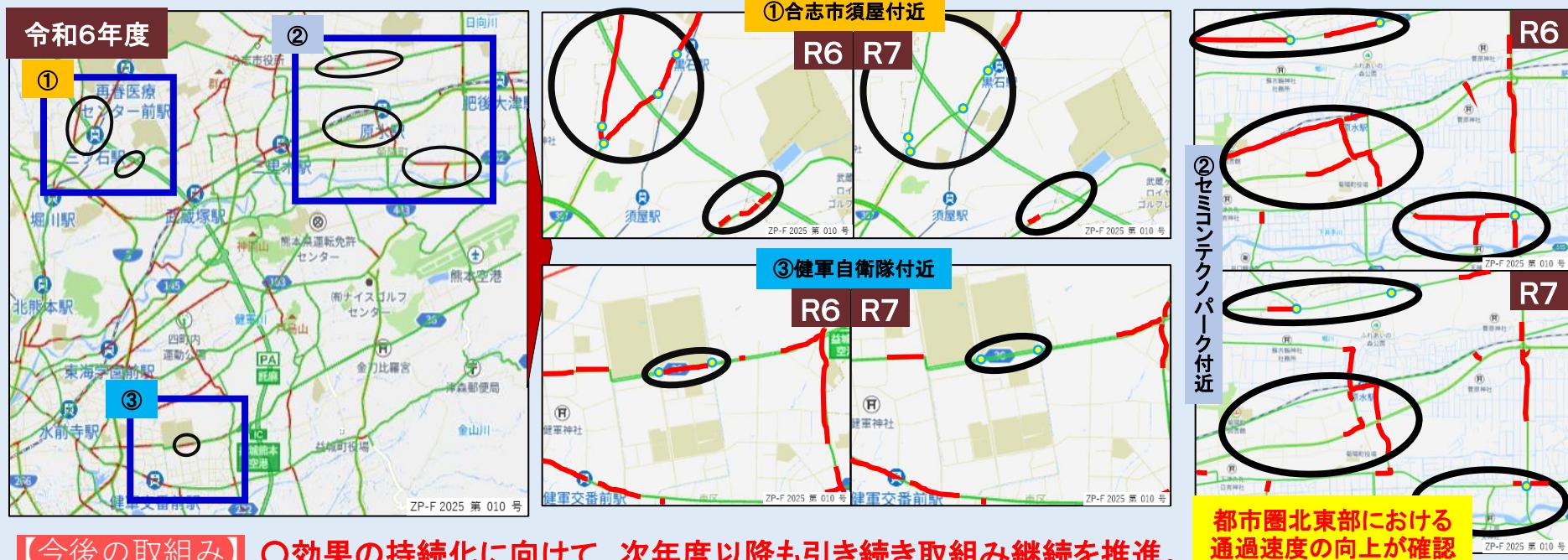
- 熊本都市圏における交通は、朝ピーク時間帯(7時～9時)に集中。⇒朝ピーク時間帯の交通量の分散で、渋滞の緩和へ。

R7の取組みの概要

- 令和7年9月1日～30日の期間で、熊本県、熊本市及び熊本県渋滞対策パートナー登録制度登録事業者の合同で時差出勤の取組み(7:30～8:30を避けて通勤)を実施。⇒「1万人のオフピーク通勤」1日平均10,687人が実施。

R7の取組みの効果

- R6年9月対R7年9月7時～8時(平日17日間平均)の平均速度データ比較(Hondaフローティングカーデータによる分析)
 - 都市圏北東部における9地点の主要渋滞箇所付近で平均速度が向上(赤色:19km/h以下⇒緑色:20km/h以上)※下図黒丸内地点



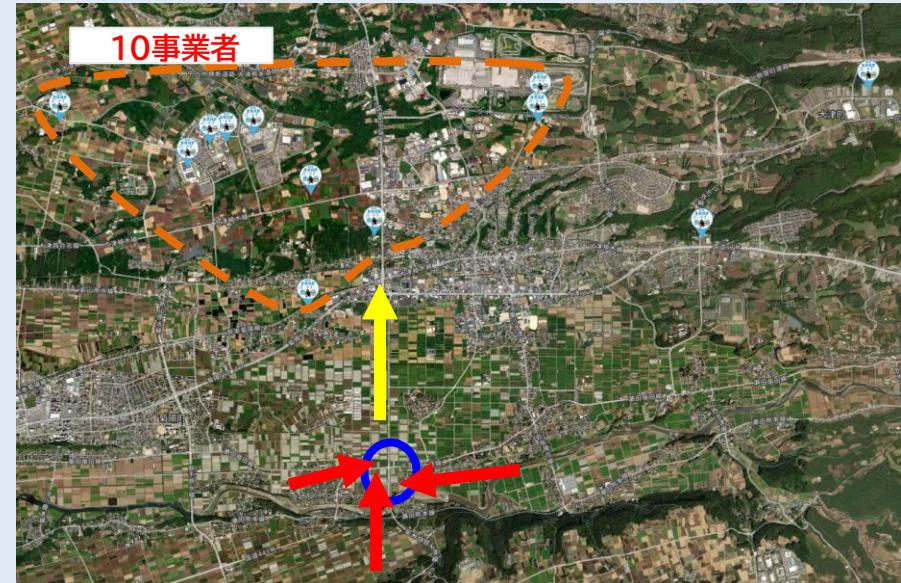
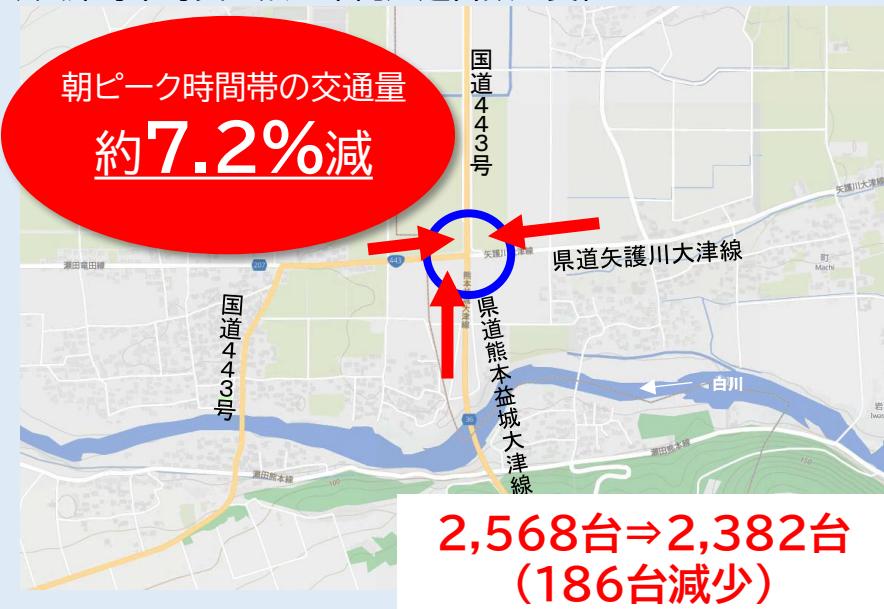
(2) 主な取組み効果

2) オフピーク通勤の効果

R7の取組みの効果

※7:30～8:30の交通量の比較(R6年9月対R7年9月)、Hondaフローティングカーデータを用いた推計値

◆大津町下町交差点の車両通過台数の変化



◆大津町下町交差点の平均速度の比較(7:30～8:30)



- 大津町下町交差点の北部に、登録事業者がおよそ10事業者立地(1日平均取組者数約4,027名)
- 午前7時30分～午前8時30分の同交差点への東、南及び西側からの流路で、約7.2%交通量の減少を確認
- 3方向平均の地点通過平均速度が、約1.3km/h向上

(2) 主な取組み効果

➤ 2) オフピーク通勤の効果

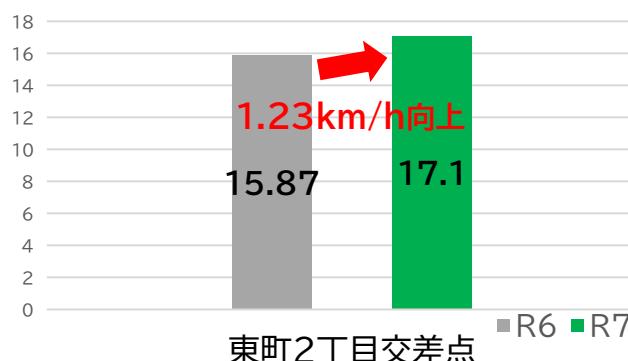
R7の取組みの効果

※7:30～8:30の交通量の比較(R6年9月対R7年9月)、Hondaフローティングカーデータを用いた推計値

◆東町2丁目交差点の車両通過台数の変化



◆東町2丁目交差点の平均速度の比較(7:30～8:30)



- 東町2丁目交差点の西部に、登録事業者がおよそ20事業者立地+県庁(1日平均取組者数約1,783名)
- 午前7時30分～午前8時30分の同交差点への南、東及び北側からの流路で、約14%交通量の減少を確認
- 3方向平均の地点通過平均速度が、約1.2km/h向上

(2) 主な取組み効果

2) オフピーク通勤の効果

R7の取組みの効果

※7:30～8:30の交通量の比較(R6年9月対R7年9月)、Hondaフローティングカーデータを用いた推計値

◆神水交差点の車両通過台数の変化



◆神水交差点の平均速度の比較(7:30～8:30)



- 神水交差点の北西部に、登録事業者がおよそ26事業者立地+県庁(1日平均取組者数約1,827名)
- 午前7時30分～午前8時30分の同交差点への南及び東側からの流路で、約8.4%交通量の減少を確認
- 2方向平均の地点通過平均速度が、約0.3km/h向上

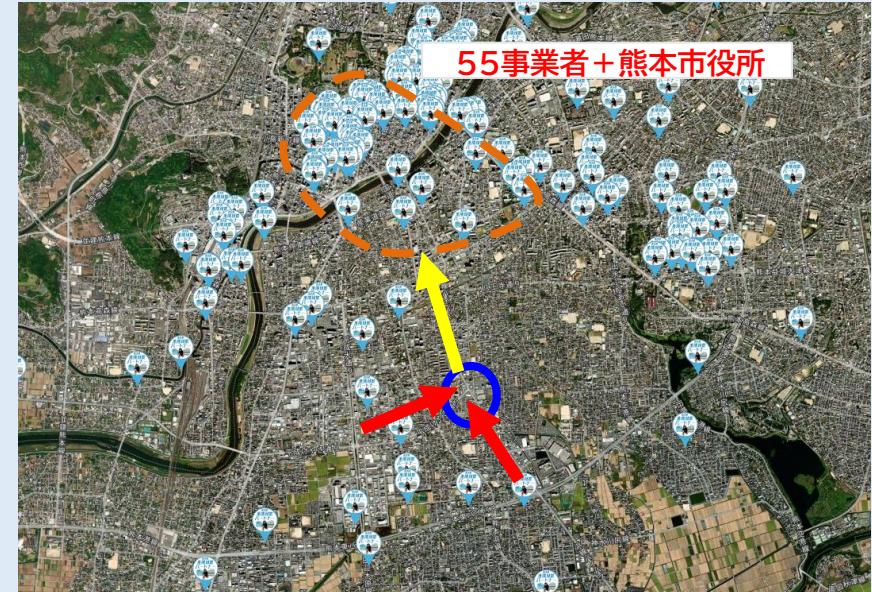
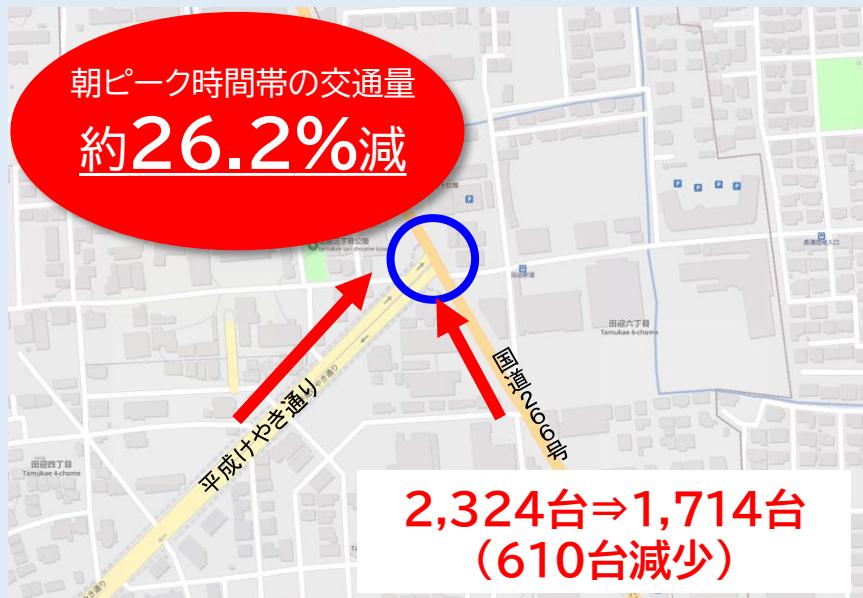
（2） 主な取組み効果

➤ 2) オフピーク通勤の効果

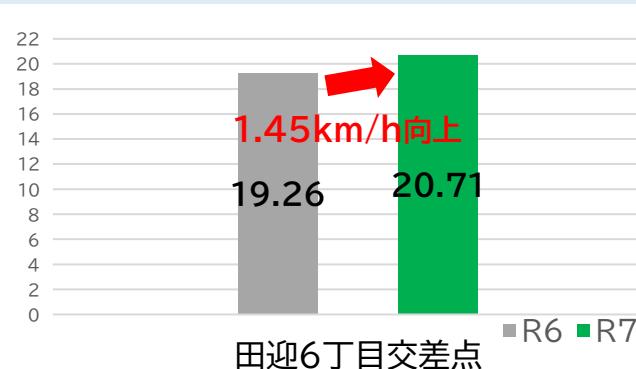
R7の取組みの効果

※7:30～8:30の交通量の比較(R6年9月対R7年9月)、Hondaフローティングカーデータを用いた推計値

◆田迎6丁目交差点の車両通過台数の変化



◆田迎6丁目交差点の平均速度の比較(7:30~8:30)



- 田迎6丁目交差点の北部に、登録事業者がおよそ55事業者立地+熊本市(1日平均取組者数約2,409名)
 - 午前7時30分～午前8時30分の同交差点への南及び西側からの流路で、約26%交通量の減少を確認
 - 2方向平均の地点通過平均速度が、約1.5km/h向上

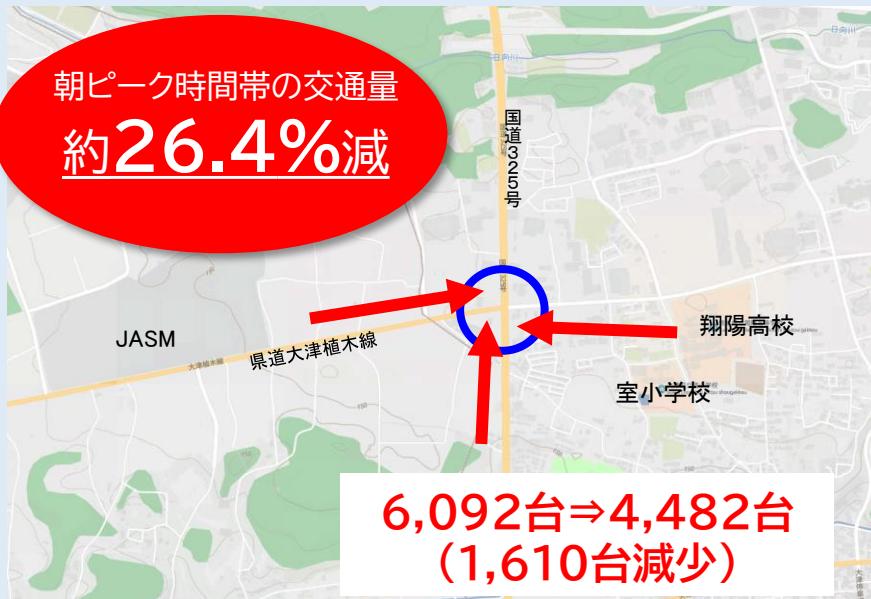
(2) 主な取組み効果

2) オフピーク通勤の効果

R7の取組みの効果

※7:30～8:30の交通量の比較(R6年9月対R7年9月)、Hondaフローティングカーデータを用いた推計値

◆室(北)交差点の車両通過台数の変化



◆室(北)交差点の平均速度の比較(7:30～8:30)

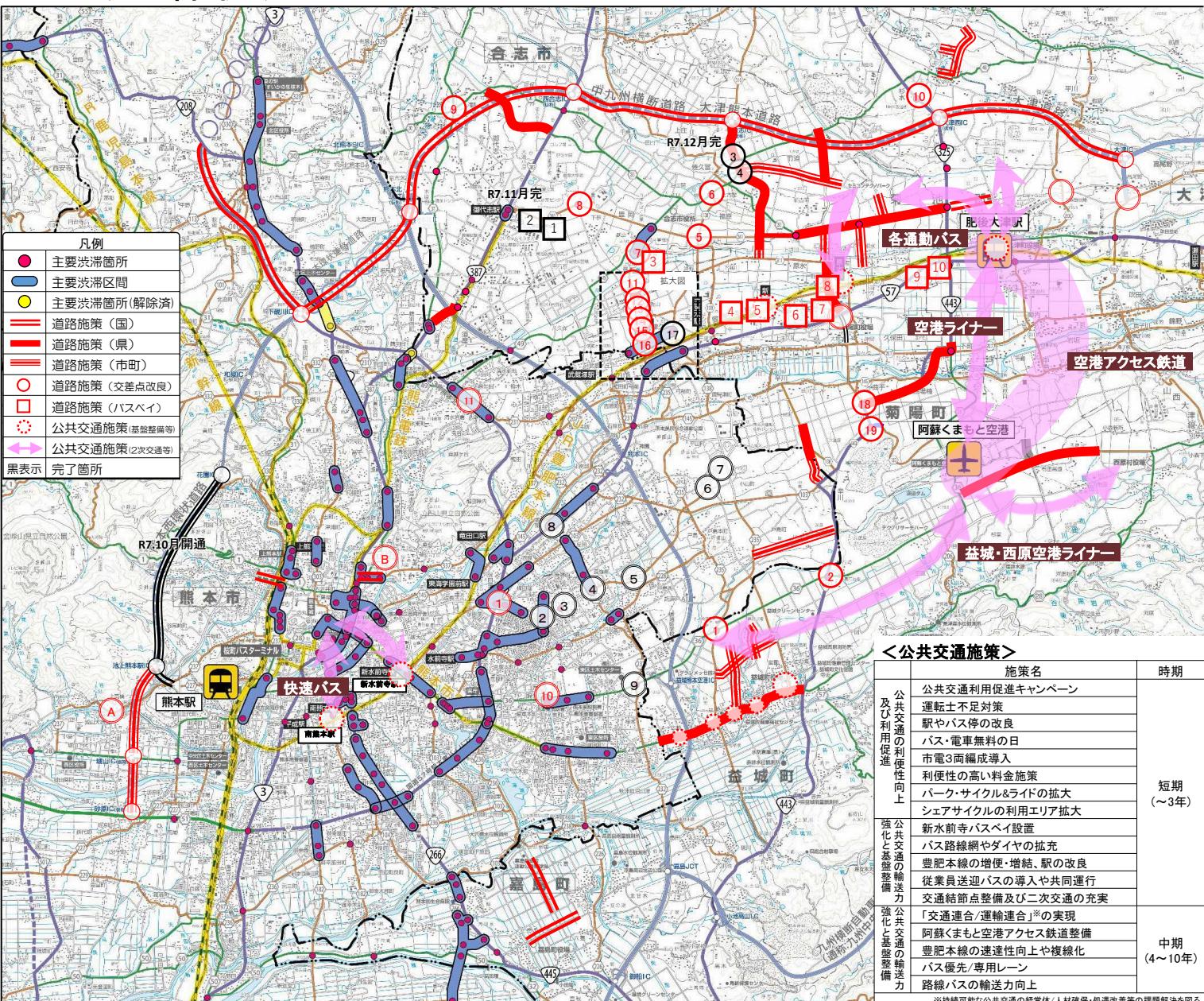


- 室(北)交差点の北部に、登録事業者がおよそ8事業者立地(1日平均取組者数約3,956名)
- 午前7時30分～午前8時30分の同交差点への東、南及び西側からの流路で、約26%交通量の減少を確認
- 3方向平均の地点通過平均速度が、約0.1km/h向上

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

1) 全体状況



実施主体	箇所数	交差点改良の進捗状況			
		未着手	設計中	施工中	完了
熊本県	19	0	16	0	3
熊本市	11	0	2	1	8
計	30	0	18	1	11

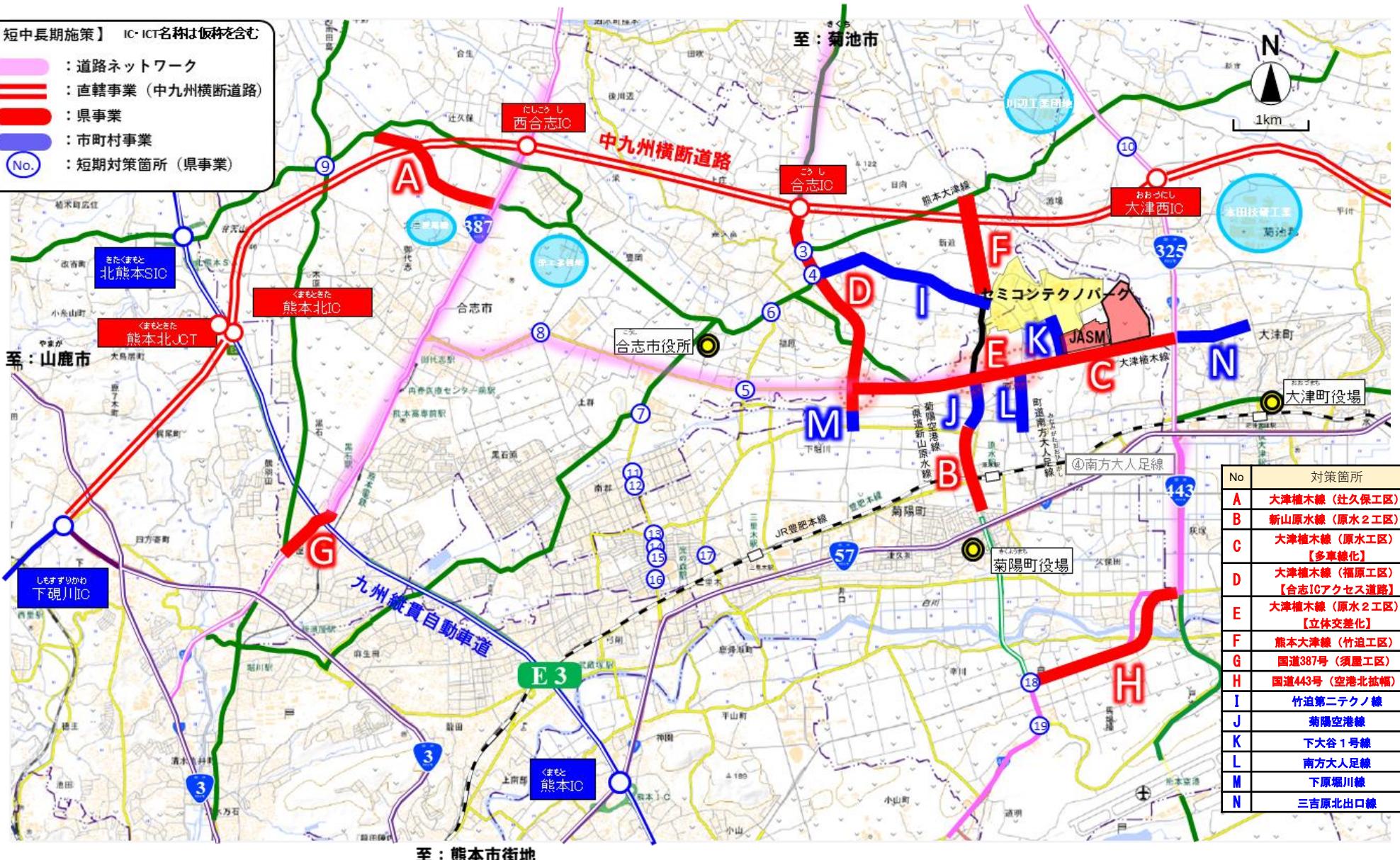
施策名	時期	<道路施策>	
		短期(～3年)	中期(～10年)
■交差点改良や信号制御の最適化等の実施	短期(～3年)	・都市圈東部エリア 14箇所	・熊本城大津線(3箇所)・国体道路(7箇所)・小池竜田線(2箇所)・熊本空港線(1箇所)
・国道443号(2箇所)	中期(～10年)	・セミコン周辺エリア 16箇所	・熊本大津線(3箇所)・大津植木線(2箇所)・大津西合志線(2箇所)・国道325号(1箇所)・住吉熊本線(6箇所)・辛川鹿本線(1箇所)・託麻北部線(1箇所)
■バスペイの整備による交通の円滑化	長期	・熊本菊陽線など(10箇所)	
■道路ネットワーク整備の着実な推進	中期(～10年)	・熊本西環状道路(地上工区)・(都)坪井龍田陣内線	・熊本高森線(都)益城中央線・大津植木線(辻久保工区)
・熊本西環状道路(地下工区)	長期	・新原山水線(都)菊陽空港線	など
■道路ネットワーク整備の着実な推進	中期(～10年)	○高規格道路	・中九州横断道路・熊本西環状道路(砂原工区)
○その他一般道路	中期(～10年)	・国道3号 植木バイパス・国道387号(須屋工区)・国道443号(空港北工区)	
・大津植木線(多車線化・合志ICアクセス道路)	長期	・大津植木線(多車線化・合志ICアクセス道路)	
・辛川鹿本線・(都)池田町花園線	中期(～10年)	・(都)菊池第二タク線(合志市)	・(都)南方大人足線など(菊陽町)
・(都)三吉原北出口線など(大津町)	中期(～10年)	・(都)益城東西線など(益城町)	
・(町)上島下六嘉線など(嘉島町)	長期		など
■交差点改良や信号制御の最適化等の実施	中期(～10年)	・熊本益城大津線(第二空港線)・熊本空港線(第一空港線)	など
■車から自転車などへの転換	中期(～10年)	○自転車・歩行者空間整備	・熊本高森線(都)益城中央線・大津植木線(多車線化)
・熊本高森線(都)益城中央線	长期		など
■広域道路ネットワークの構築	中期(～10年)	・中九州横断道路・国道3号 植木バイパス・熊本都市圏3連絡道路など	
※時期は取組み開始時期			
施策名	時期	<公共交通施策>	
公共交通利用促進キャンペーン	短期(～3年)	公共交通の利便性向上	中期(～10年)
運転士不足対策	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	長期
駅やバス停の改良	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
バス・電車無料の日	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
市電3両編成導入	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
利便性の高い料金施策	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
パーク・サイクル&ライドの拡大	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
シェアサイクルの利用エリア拡大	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
新水前寺バスペイ設置	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
バス路線網やダイヤの拡充	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
肥肥本線の増便・増結、駅の改良	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
従業員送迎バスの導入や共同運行	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
交通結節点整備及び二次交通の充実	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
「交通連携／運輸連合」の実現	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
肥肥本線の速達性向上や複線化	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
バス優先／専用レーン	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
路線バスの輸送力向上	中期(～10年)	公共交通の利便性向上	
施策名	時期	<その他施策>	
BRT/LRTの活用	中期(～10年)	散時集中するの集散所	短期(～3年)
熊本市電の輸送能力向上や延伸	中期(～10年)	時差出勤・在宅勤務等の取組み推進	中期(～10年)
電鉄を軸とした新たな公共交通ネットワークの構築	中期(～10年)	(市町村での実施、実施企業の宣言や認証制度)	中期(～10年)
市電延伸(仮称)東町線	中期(～10年)		
自動運転バスの社会実装	中期(～10年)		
広域的なバス路線や新たな交通モードの導入検討	中期(～10年)		
持続可能な公共交通の維持	長期		

※持続可能な公共交通の経営体・人材確保・効率改善等の課題解決を図る

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 1) 全体状況 ~道路施策(セミコンテクノパーク周辺)~

【短中長期施策】 IC・JCT名紹は仮称を含む	
■	道路ネットワーク
■	直轄事業（中九州横断道路）
■	県事業
■	市町村事業
No.	短期対策箇所（県事業）



(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 1)全体状況 ~公共交通施策~



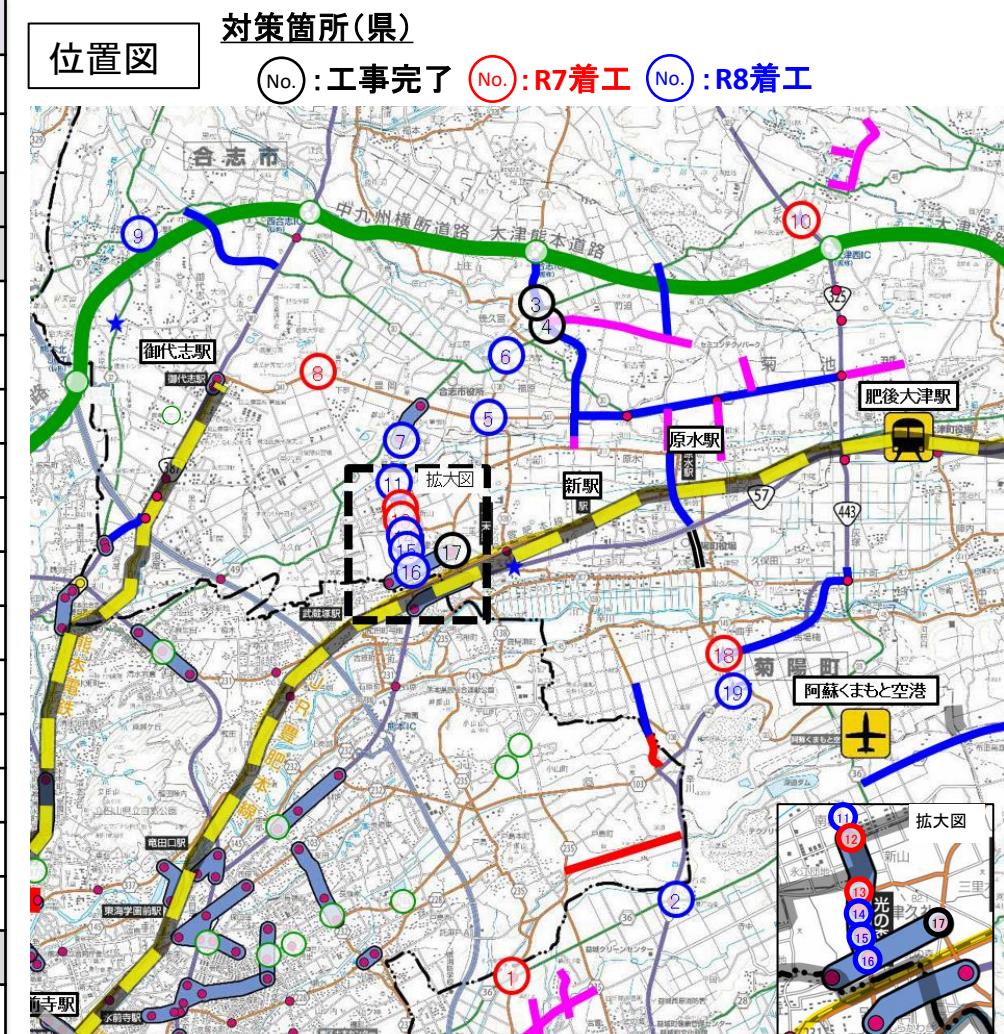
(3) 各施策の進捗と今後の取組み

2) 道路施策 ~交差点改良や信号制御の最適化等の実施~

■ ③、④交差点の対策が今年12月に完了

■ 【今後の取組み】として①、⑧、⑩、⑫、⑬、⑯交差点をR7年度に着工予定、残り10箇所については、R8年度に着工予定

No	市町	路線名	取組箇所	対策内容	進捗
①	益城町	熊本益城大津線 (第二空港線)	安永交差点	右折レーンの増設	R7着工
②	益城町	熊本益城大津線 (第二空港線)	平田交差点	右折レーンの増設	R8着工
③	合志市	熊本大津線	仮)竹迫北交差点	右折レーン延伸	R7.12月完了
④	合志市	熊本大津線	仮)竹迫交差点	右折レーン延伸	R7.12月完了
⑤	合志市	辛川鹿本線	福原交差点	右折レーン延伸	R8着工
⑥	合志市	大津植木線	福原北交差点	右折レーン延伸	R8着工
⑦	合志市	熊本大津線	合志工業団地入口交差点	左折レーンの新設 右折レーン延伸	R8着工
⑧	合志市	大津西合志線	豊岡交差点	交差点マーク新設 右折レーン延伸	R7着工
⑨	合志市	大津植木線	野々島交差点	交差点コンパクト化 右折レーン延伸	R8着工
⑩	大津町	国道325号	護川小学校入口交差点	右折レーン延伸	R7着工
⑪	合志市	住吉熊本線	仮)合志北口交差点	右折レーン設置	R8着工
⑫	合志市	住吉熊本線	幾久富南交差点	右折レーン延伸	R7着工
⑬	菊陽町	住吉熊本線	新山2丁目	右折レーン延伸	R7着工
⑭	菊陽町	住吉熊本線	仮)菊陽町光の森7丁目北	右折レーン延伸	R8着工
⑮	菊陽町	住吉熊本線	仮)菊陽町光の森7丁目東	右折レーン延伸	R8着工
⑯	菊陽町	住吉熊本線	仮)菊陽町光の森7丁目南	右折レーン延伸	R8着工
⑰	菊陽町	辛川鹿本線	仮)菊陽町光の森7丁目	右折レーン延伸	R7.4月完了
⑱	菊陽町	国道443号	菊陽町曲手	右折レーンの追加 右折レーン延伸	R7着工
⑲	菊陽町	国道443号	空港入口	右折レーン延伸	R8着工



※ハード対策と併せて、県警と連携し信号現示の見直しについても実施する。

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

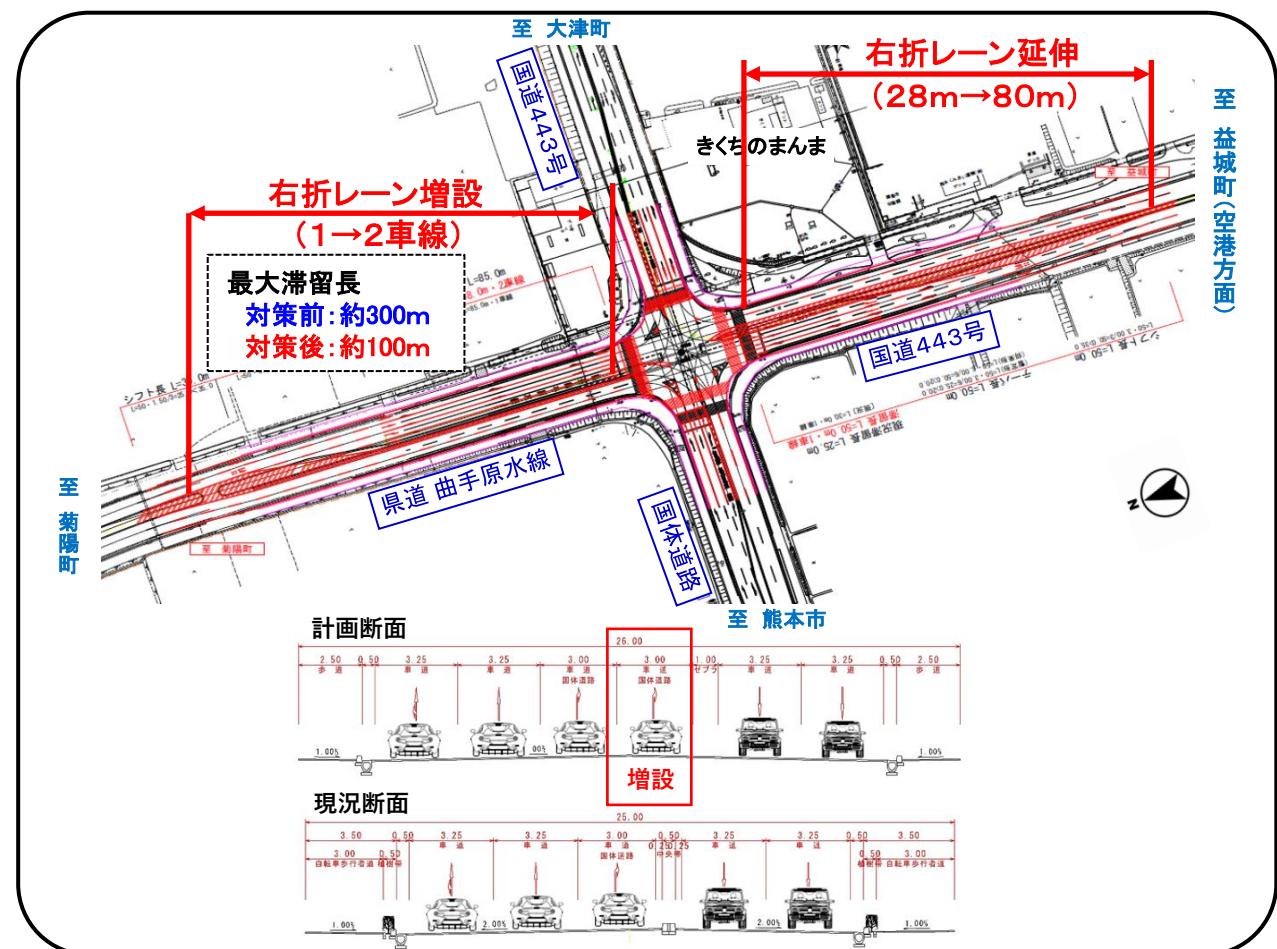
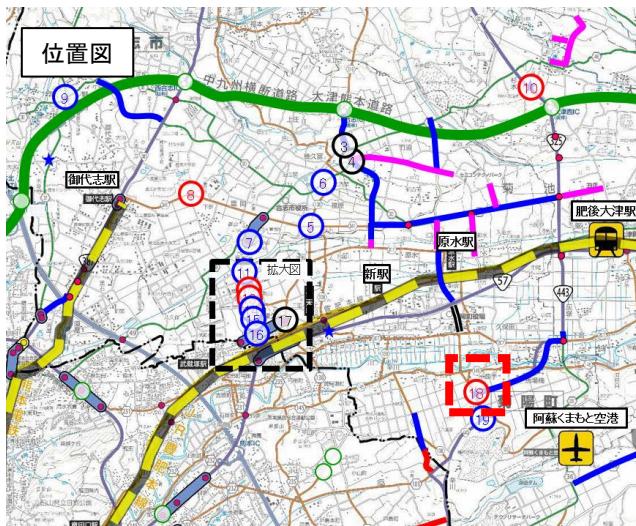
➤ 2) 道路施策 ~交差点改良や信号制御の最適化等の実施~

⑯ 国道443号「菊陽町曲手交差点」

【事業内容】・国道443号や曲手原水線で渋滞が発生しているため、右折レーン増設や右折レーン延伸をする計画

【整備効果】・最大滞留長が北方向で約200m(300m→100m)減少すると予測

【今後の取組み】・令和7年度着工予定(対策完了後に効果検証を実施予定)



(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 2) 道路施策 ~交差点改良や信号制御の最適化等の実施~

菊池南部地域における交通渋滞対策(令和6年度整備)の効果検証結果について

1 概要

菊池南部地域において令和6年度に実施した

- ・信号機の集中制御化
- ・光ビーコン等の整備

の効果を検証したもの

2 対象路線

- ① 県道大津西合志線+県道大津植木線(日本たばこ産業前交差点～翔陽高校入口交差点)
- ② 町道南方大人足線(南方交差点～セミコン入口交差点)
- ③ 県道熊本大津線+県道大津植木線(日本たばこ産業前交差点～佃交差点～福原交差点)
- ④ 県道辛川鹿本線(石坂交差点～佃交差点)
- ⑤ 国道57号(弓削交差点～室第1交差点)

3 検証期間・内容

- ・検証期間

令和7年2月から同年9月までの間

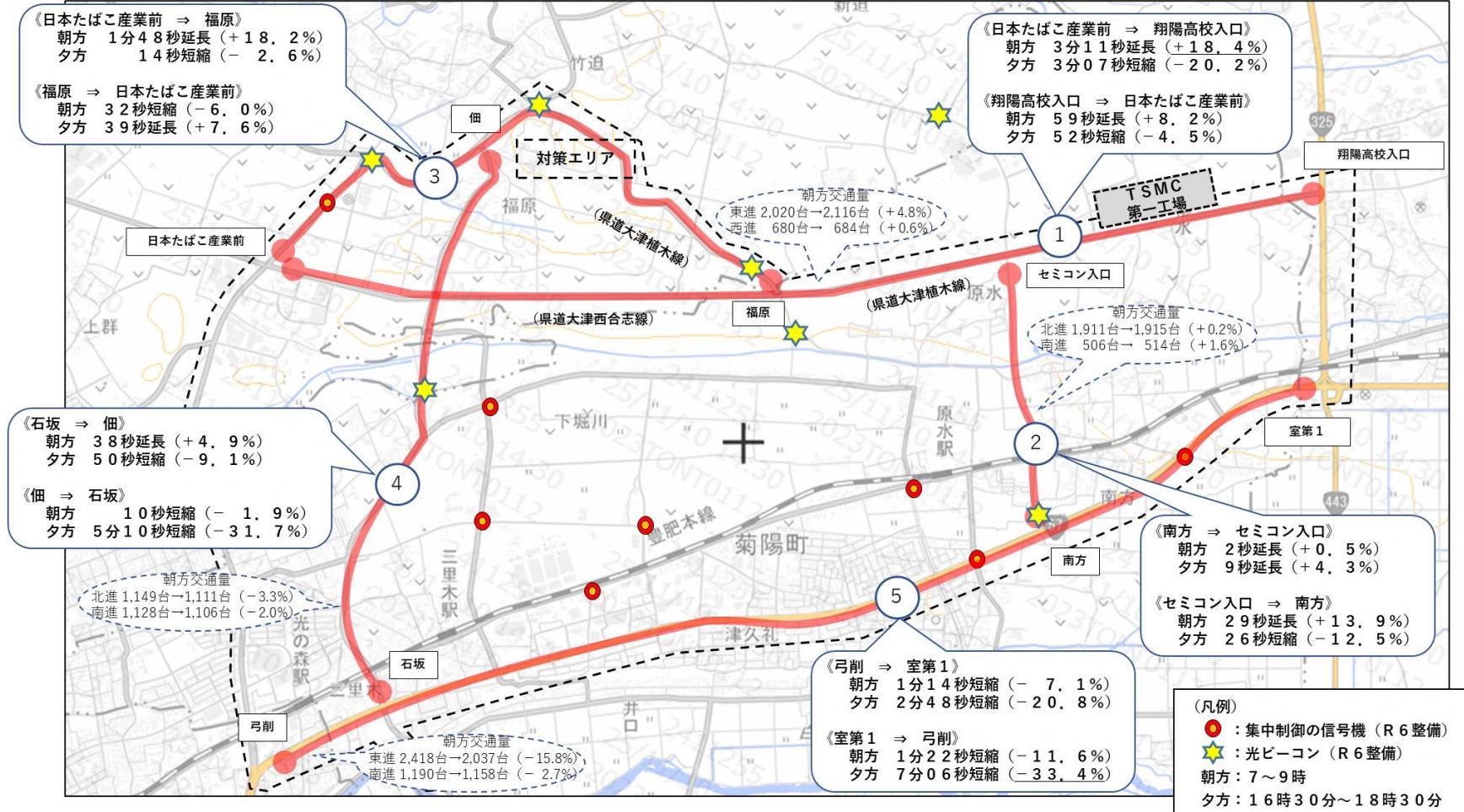
- ・検証内容

整備の前後におけるそれぞれ任意の1日において、朝方及び夕方で往路・復路の実走行を複数回行い、所要時間の平均値を比較

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 2) 道路施策 ~交差点改良や信号制御の最適化等の実施~

菊池南部地域における交通渋滞対策(令和6年度整備)の効果検証結果について

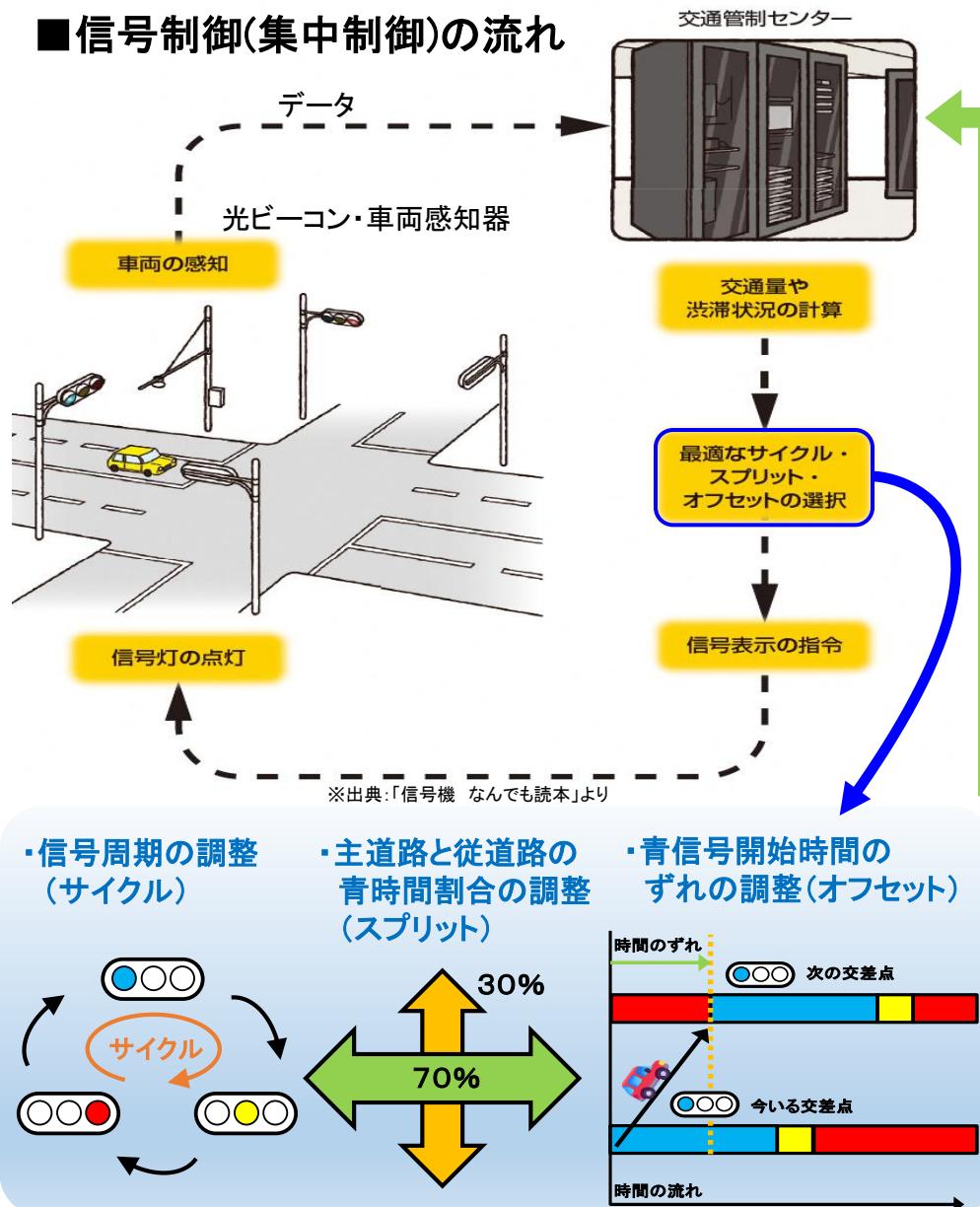


- ◎ 5路線20種類の計測のうち6割（12種類）で所要時間が短縮するなどの効果を確認
- ◎ 交通の量や流れ、渋滞時間の変化などの要因が複雑に影響
- ◎ 県道大津植木線の交通量増加への対応が課題

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

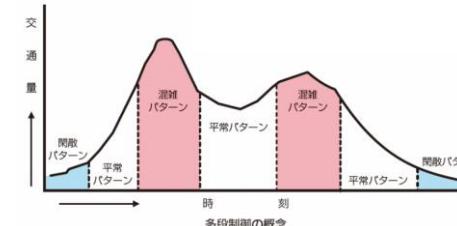
➤ 2) 道路施策 ~交差点改良や信号制御の最適化等の実施~

■信号制御(集中制御)の流れ



(基本設定)

交通量は、朝・昼・夕、また、平日、休日で変化するため、交通量を調査して時間帯別、曜日別に最適な青時間を設定する必要がある。



※出典:「信号機 なんでも読本」より

【今後の取組み】

①主要渋滞箇所の多い路線での信号制御の最適化を実施

○国道3号

近見～

○通称白山通り

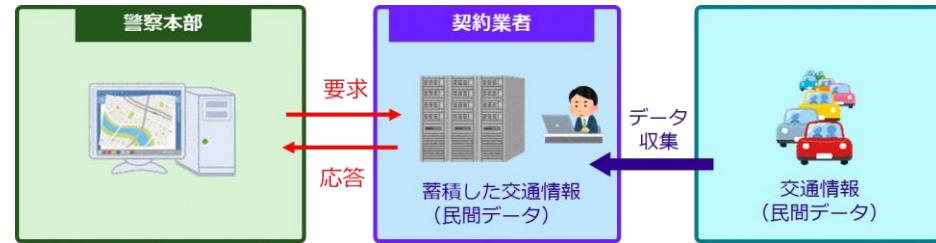
世安～白山

○国道325号等

本田技研入口～

空港大橋北

②交通渋滞対策支援システムの導入



機能

プローブ情報による渋滞状況の詳細、流入方向(直進、右折、左折)等の把握

支援

- ・信号制御の設定(主道路と従道路の青時間割合等)に活用
- ・現地調査の負担が軽減されるなど効率的な対応が可能

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 2) 道路施策 ~バスベイの整備による交通の円滑化~

- ①、②の対策が今年11月に完了
- 【今後の取組み】として、⑥、⑦、⑨、⑩の4箇所をR7年度内に着工予定、残りの4箇所については、R8年度に着工予定

No	市町	路線名	取組箇所	取組状況	備考
①	合志市	(国)387号	再春医療センター前(上り)	設置完了	R7.11月完了
②	合志市	(国)387号	再春医療センター前(下り)	設置完了	R7.11月完了
③	合志市	(主)熊本大津線	合志南小前(下り)	設計中	R8着工
④	菊陽町	(一)辛川鹿本線	新成(上り)	設計中	R8着工
⑤	菊陽町	(一)辛川鹿本線	竹迫踏切(上り)	設計中	R8着工
⑥	菊陽町	(一)熊本菊陽線	頬山陽記念碑前(上り)	設計中	R7着工
⑦	菊陽町	(一)熊本菊陽線	自動車学校阿蘇製薬前(上り)	設計中	R7着工
⑧	菊陽町	(一)熊本菊陽線	自動車学校阿蘇製薬前(下り)	設計中	R8着工
⑨	菊陽町	(一)熊本菊陽線	南方(上り)	設計中	R7着工
⑩	菊陽町	(一)熊本菊陽線	入道入口(上り)	設計中	R7着工



《対策状況》

① 再春医療センター前上り



〈対策前〉



〈対策後〉

② 再春医療センター前 下り



〈対策前〉



〈対策後〉

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 2) 道路施策 ~バスベイの整備による交通の円滑化~

⑨熊本菊陽線「南方」バス停

【事業内容】・県道熊本菊陽線のバス停において、後続車両の通行性を向上させるため、バスベイを整備する計画

【今後の取組み】・令和7年度着工予定

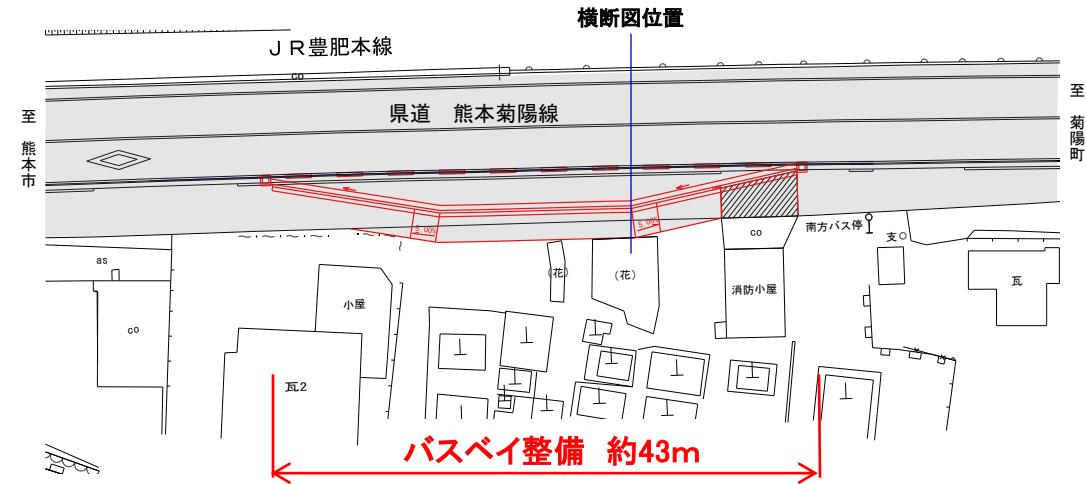
位置図



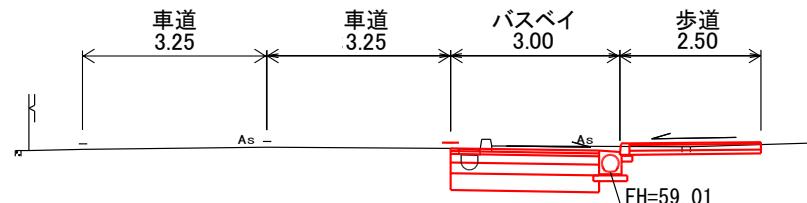
現況写真



平面図



横断図



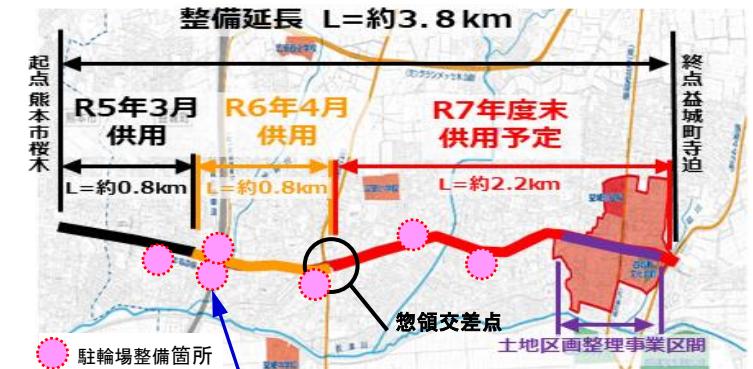
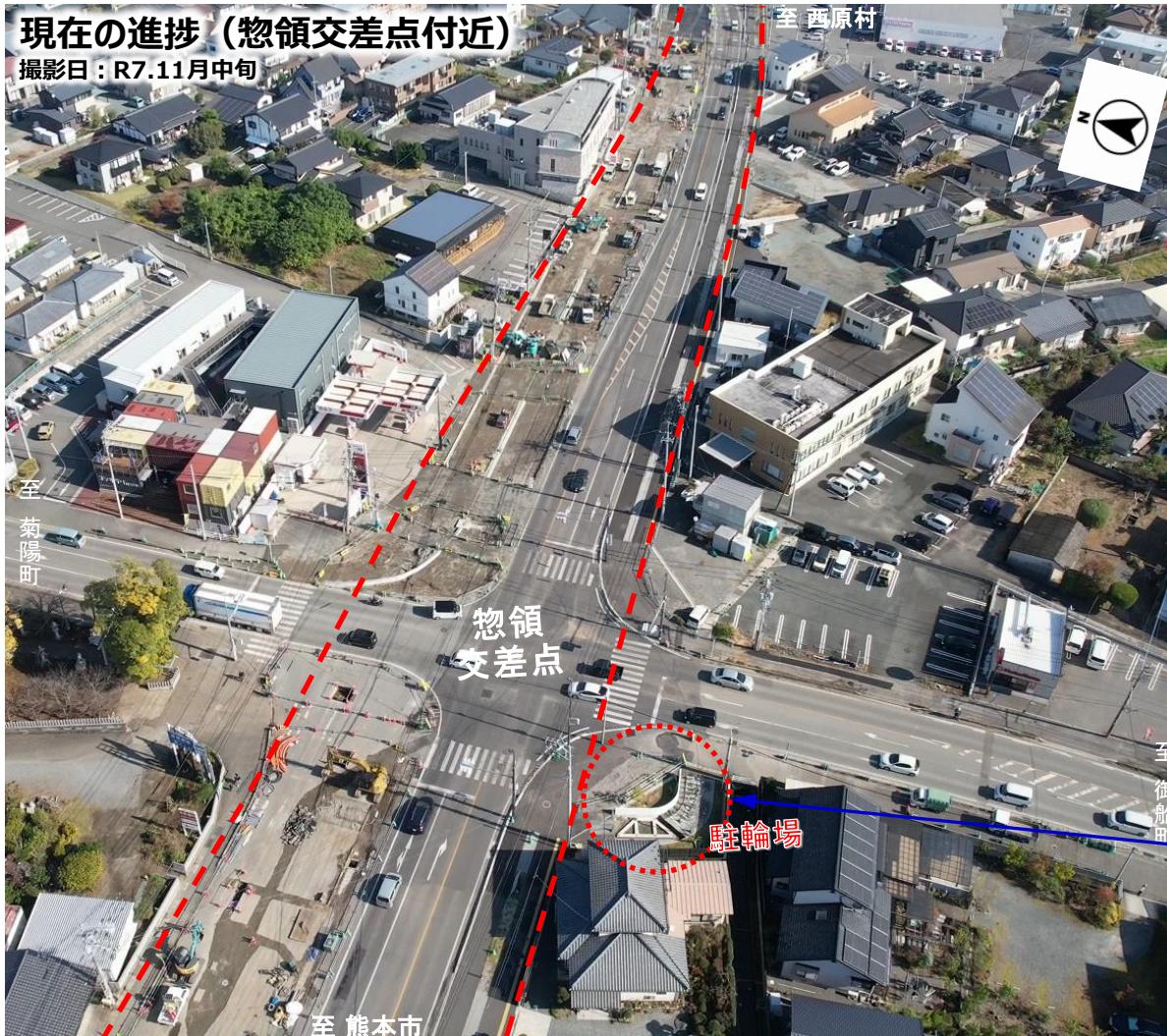
(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 2) 道路施策 ~道路ネットワーク整備の着実な推進~

「熊本高森線((都)益城中央線)4車線化」

【事業内容】交通の円滑化等に資する「県道熊本高森線の4車線化」を実施

【今後の取組み】令和7年度末 供用開始予定(益城町惣領～寺迫)



公共交通の利用推進

屋根整備中
(令和7年11月)



(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 2) 道路施策 ~道路ネットワーク整備の着実な推進~

「大津植木線(辻久保工区)」

【事業内容】・渋滞の緩和及び安全性の向上を図るため、バイパス整備を推進。

【整備効果】・現道交通の約5割が転換し、移動時間が約4分短縮されると予測。

【今後の取組み】・令和7年12月20日開通予定。

・令和8年2月に効果検証実施予定(開通約1ヶ月後)。

《位置図》



《工事進捗状況》(令和7年10月末時点)



約5割の交通が転換

主要渋滞箇所の改善



(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 2) 道路施策 ~道路ネットワーク整備の着実な推進~

「新山原水線((都)菊陽空港線)」

【事業内容】
・熊本菊陽線とJR豊肥本線を高架で跨ぎ、セミコンテクノパーク周辺と国道57号をつなぐ新たな縦軸となるバイパスを整備し、町道南方大人足線等の交通を分散。
・令和6年度までに用地取得完了。

【今後の取組み】
・道路改良及び橋梁上部工工事を推進し、**令和8年度開通予定。**

《位置図》



《渋滞状況》



《整備状況》(令和7年11月末)



至 国道57号

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 2) 道路施策 ~道路ネットワーク整備の着実な推進~

「大津植木線多車線化」・「合志ICアクセス道路」

【事業内容】JASM前を通る大津植木線及び中九州横断道路とを繋ぐ合志ICアクセス道路の整備を推進、
令和7年9月23日に着工式を開催。

・大津植木線と交差する菊陽空港線、町道南方大人足線、合志ICアクセス道路との交差点では、立体化を計画。

【今後の取組み】・令和10年度完成を目指し用地買収や道路改良工事を推進。

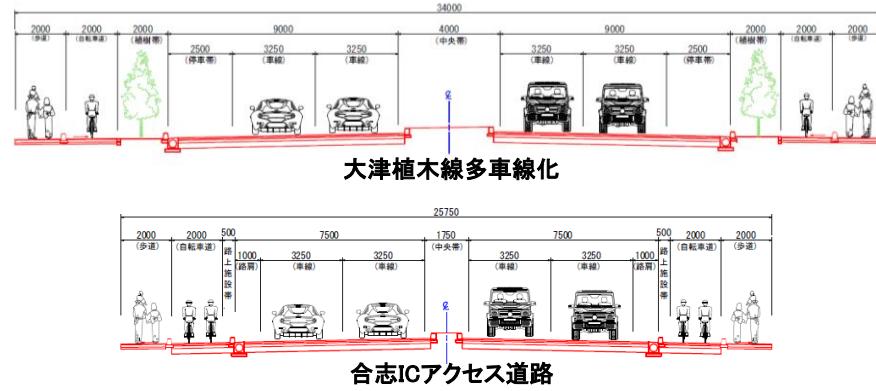
《位置図》



《渋滞状況》



《計画断面図》



《工事状況》



① JASM前

② 菊陽空港線立体交差

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

2) 道路施策 ~道路ネットワーク整備の着実な推進~

「中九州横断道路」

- 【事業内容】
- ・国において整備が進められている高規格道路であり、本路線の整備により、新たな交通ネットワークが形成され、セミコン周辺エリアの渋滞緩和効果等に期待。
 - ・大津熊本道路(大津西～合志)は、令和7年12月21日に着工式を開催予定。
 - ・大津西ICから下硯川IC間の早期整備に向け、有料道路事業の導入に向けた都市計画の変更(12月5日告示)。
- 【今後の取組み】
- ・有料道路事業の導入に向け、引き続き、国へ要望を行う。
 - ・早期整備に向けて、大津熊本道路の事業用地の先行買収に、引き続き、取り組んでいく。

有料道路事業の導入に向けた都市計画変更区間



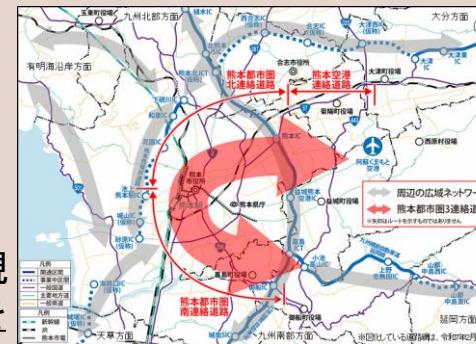
(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 2) 道路施策 ~道路ネットワーク整備の着実な推進~

熊本都市圏3連絡道路 (10分・20分構想)

〈現在の進捗〉

- 計画具体化に向け、「住民参加型の道路計画検討」を進行中。
- 令和7年3月25日に第2回有識者委員会を開催し、政策目標(案)や意見聴取方法について議論。
- 政策目標(案)の妥当性を確認するため、地域と道路の現状と課題について、第1回意見聴取を実施し、19,000件を超える多くの回答を得て、現在分析中。



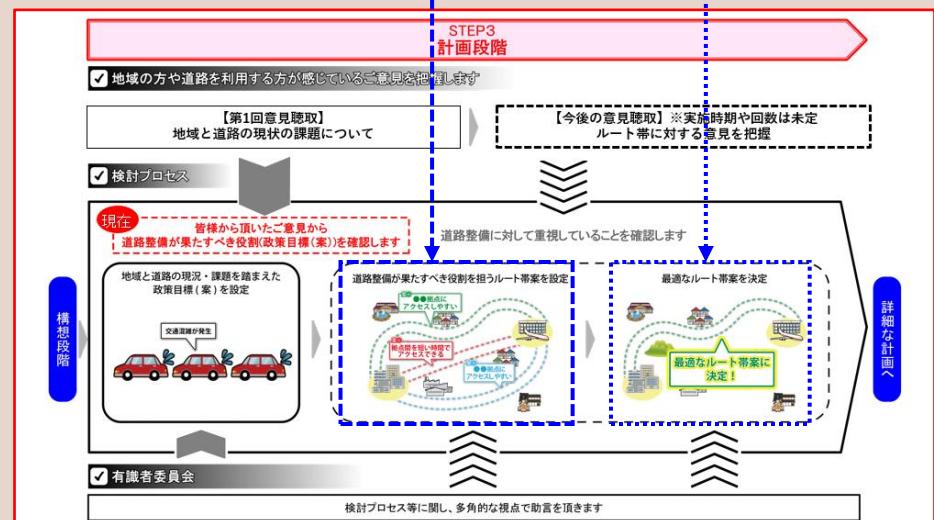
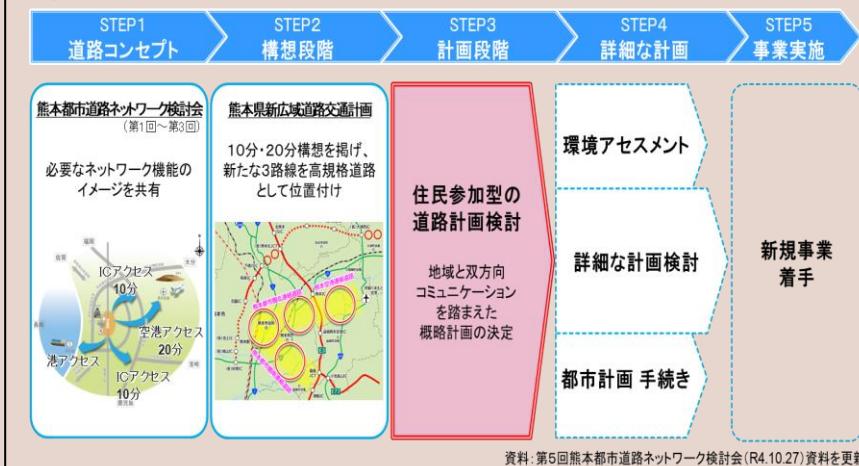
熊本都市圏3連絡道路イメージ

郵送住民アンケート

〈今後の取組み〉

- 政策目標や技術的検討を踏まえ、**複数のルート帯案を提示予定。**
- 再度、意見聴取を実施し、**最適な概略ルート案を決定予定。**

■ 事業ステップ



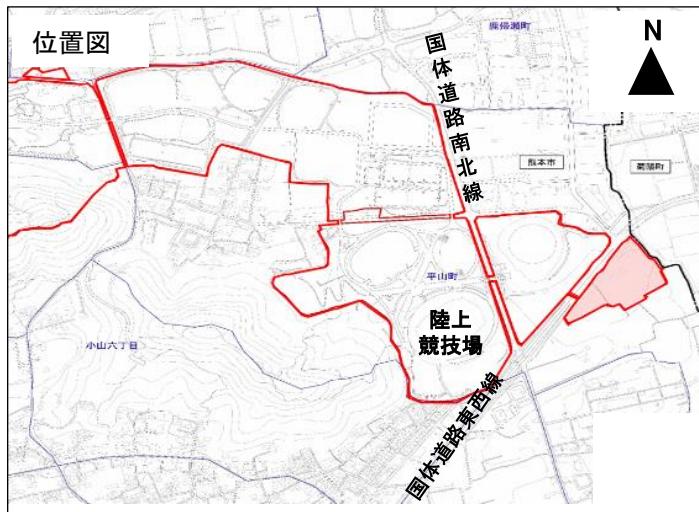
(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 2) 道路施策 ~その他取組み~

熊本県民総合運動公園の新規駐車場整備

【事業内容】・大規模イベント時に既存駐車場では駐車台数が不足しているため、新規に駐車場を整備する。

【今後の取組み】・詳細設計、関係機関との協議を実施中であり、早期供用を目指し、**今年度用地買収を開始予定**。



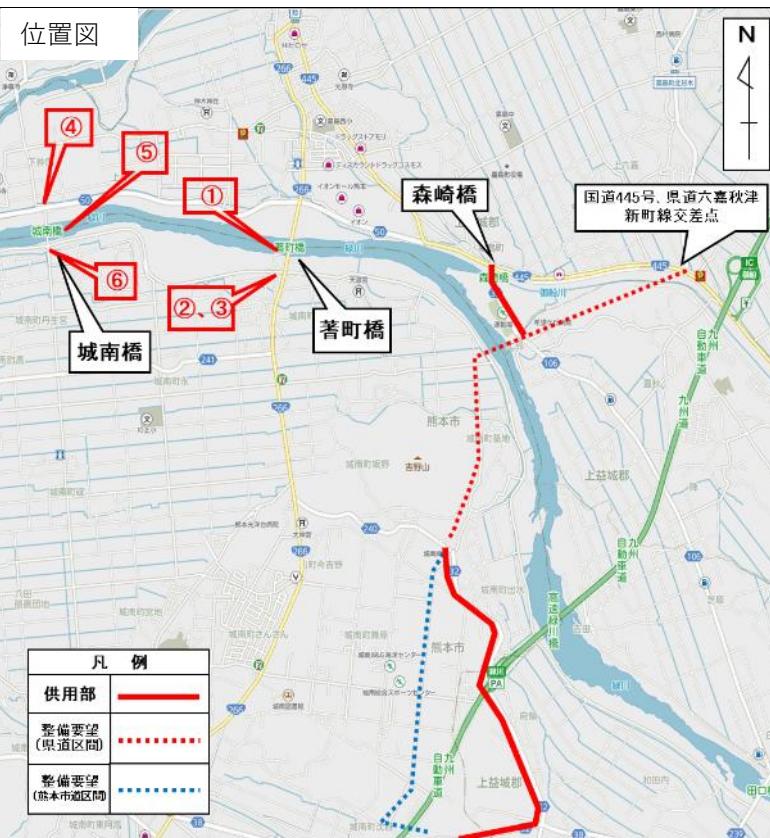
(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 2) 道路施策 ~その他取組み~

都市圏南部渋滞に対する要望(小川嘉島線道路整備促進期成会)

【要望内容】 期成会(宇城市、嘉島町、御船町、甲佐町、美里町)から、御船IC及び熊本市東部地域へのアクセス道路機能に加え国道266号等に集中している交通の分散化のため、小川嘉島線の早期整備を要望されている。

【今後の取組み】 この道路が担うネットワーク上の機能・役割や、整備効果、事業性などについて熊本市と協議を重ねており、引き続き早期整備に向けて取組みを進める。



※写真は①~③を抜粋



令和7年度
主要地方道小川嘉島線道路整備促進期成会

総会議案書

日 時 令和7年11月7日(金) 10時15分
場 所 甲佐町役場 生涯学習センターホール



(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 3)公共交通施策 ~公共交通の利便性向上及び利用促進~

● 取組みの情報発信について

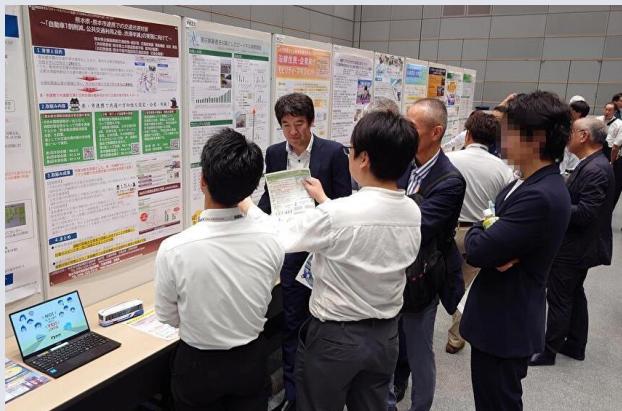
【今後の取組み】 引き続き、情報発信の機会を有効的に活用し、県内外に対してハード・ソフト両輪の取組みを発信していく。

●「第20回日本モビリティ・マネジメント会議」への参加 <概要>

交通課題解決に向けた「モビリティ・マネジメント(MM)」の情報交換・議論の場で、2006年から毎年開催されている会議。

国・自治体・研究者・事業者など約300名が参加し、口頭発表やポスター発表、特別セッションを通じて公共交通活性化や環境対策などの先進事例を共有しており、県・熊本市連携での交通渋滞解消に向けた取組みについて、ポスター発表を実施。

日時:令和7年9月12日(金)~13日(土)



●「交通くまもとーく in SAKURAMACHI」への参加 <概要>

熊本城ホール5周年記念事業の一環として開催された、熊本都市圏が抱える交通課題に対し、住民・交通事業者・行政が一体となって議論を深め、より良い交通環境の実現に向けたイベントにて、情報発信ブース設置及びトークイベントへ参加。

(主催:熊本都市圏の交通を考える会【KUMA】準備委員会)

日時:令和7年11月9日(日)



(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 3)公共交通施策 ~公共交通の利便性向上及び利用促進~

◆公共交通の利便性向上に向けた供給力増強に向けた取組み

- ・深刻な路線バスの運転士不足が発生し、減便や運休などバスの運行に支障をきたしている。
- ・公共交通の利用促進を進める反面、減便や運休により利用者が減少。

〈現在の進捗〉

○路線バス運転士不足への対応(R6年度～R7年度:路線バス運転士不足対策事業)

- ・県内路線バス事業者5社が実施する人材確保の取組みに対し支援を実施。

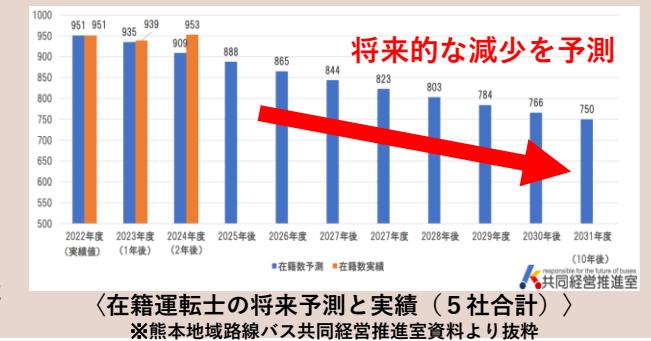
【R6年度実績(5社合計入社数:90名)】

①大型自動車第二種免許取得に要する経費

- 14名(5社合計)に対して免許取得に要する費用の一部を支援

②人材確保の広報活動に要する経費

- 5社合同就職説明会、就職イベントへの出展
- TVCM等のPR動画作成、求人情報誌、サイトへの求人情報掲載 等



【R7年度実績（5社合計入社数：58名※R7.10.1時点）】

①大型自動車第二種免許取得に要する経費

- 1名(5社合計)に対して免許取得に要する費用の一部を支援

②人材確保の広報活動に要する経費

- 就職イベントへの出展(R7.11.29開催:来場者数 114名)
- 求人情報誌、サイトへの求人情報掲載 等



就職イベント：どらナビEXPO秋 (R7.11.29)

○肥薩おれんじ鉄道での運転士不足への対応(R7年度)

- ・各種就職フェアへの参加や、沿線内外の高等学校等へのリクルート活動を実施。

【今後の取組み】

○運転士不足への対応については、引き続き支援を継続し、県内路線バス事業者5社や鉄道事業者と連携して取り組む。

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

3)公共交通施策 ~公共交通の利便性向上及び利用促進~

◆熊本県地域公共交通計画(令和8年度～令和12年度)の策定に向けた取組み

現行計画(令和3年度～令和7年度)の期間満了に伴い、現行計画において不足していた「各モードに求められるサービス水準の設定」や「異なるモード間の連携」、「行政による投資方針」の観点を明確化するほか、『くまもと新時代共創基本方針・総合戦略』に位置付けられた渋滞解消や地域の移動手段の確保、「交通連合」の実現に係る取組み等を反映し、新たな計画として取りまとめるもの。

〈熊本県地域公共交通計画(骨子案)〉

対象地域	熊本県全域 ※県域をまたいで運行する鉄道、路線バス等については関連する県と連携。	計画期間	令和8年4月～令和13年3月(5年間)	計画の基本的な方針
将来の地域社会のビジョンと目指す公共交通網の姿～「くまもと新時代共創基本方針・総合戦略」との関係～				
①こどもたちが笑顔で育つ熊本	②世界に開かれた活力あふれる熊本	③いつまでも続く豊かな熊本		
● こども・若者が不自由なく通学・通勤でき、子育て世代も安心して利用できる公共交通				
● 障がいの有無、年齢等の違いに関わらず、全ての人が円滑に移動できる公共交通				<p>① 県内の既存の交通資源の総点検と最高効率での活用の追求</p> <ul style="list-style-type: none">● 県内の活用可能な既存の車両等をすべて洗い出し、情報を整理する● 目標の実現に向けて、事業者や業界の垣根を越えた資源の融通をはじめ、資源の最高効率での活用を追求する
交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なくアクセスできる社会				
計画の目標	KGI・KPI			
▶ 各類型について、それぞれ以下のサービス水準を実現することを目標とする。	KGI	公共交通分担率：2倍 各市町村が設定する交通空白地の数：0		
都市圏幹線	● 便/日	公共交通のサービス水準(ゾーン・モード別)：		
地域幹線	● 便/日 ※朝夕の時間帯は●分毎	公共交通に従事する運転士数(専業、兼業別)：		
コミュニティ	● 便/日 又は ●分以内配車	交通事業者保有車両の平均車齢(モード別)：		
▶ 併せて、次期計画期間中に、県の支援の下、各地域において関係市町村、事業者、住民等で協議し、路線別のサービス水準を設定する想定。	KPI	公共交通に対する公的資金投入額(5年間の累積)：		
		県内路線における九州MaaSチケットの利用者数(販売数)：		
		公共交通に対する満足度：		



(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 3)公共交通施策 ~公共交通の利便性向上及び利用促進~

〈その他の取組み〉

◆シェアサイクルの利用促進(県とチャリチャリ株式会社との連携)

- ・シェアサイクルを運営するチャリチャリ株式会社と包括連携協定を締結(R5年3月)し、**Charichari**利用エリアの拡大等によりマイカーからの転換を促進。
- ・**R7年9月には、熊本エリア～菊陽エリア間が接続され、熊本都市圏でのカバー範囲が拡大。**

【今後の取組み】 **更なるエリアの拡大に向けて、事業者との連携を継続。**



◆共同経営推進室による公共交通の利用促進の取組み(共同経営推進室)

(八反田方面快速バス)

- ・新規路線の実証運行を、熊本市東区八反田方面～熊本市中心部の路線で実施。
- ・朝の通勤時間帯に迂回ルートで運行する快速バスを運行し、マイカーからの転換を促進。



◆阿蘇くまもと空港への輸送力強化の取組み(阿蘇くまもと空港ライナー運営委員会・九州産交バス株式会社・益城町/西原村)

(阿蘇くまもと空港ライナーの安定した運行) **空港ライナー**

- ・JR豊肥本線を用いた阿蘇くまもと空港へのアクセスを目的に運行しており、空港需要の高まりにより、年々利用者が増加。
- ・ワゴン複数台で運行し、積み残し対応を実施。(利用者数: R元年度 約12万人 ⇒ R6年度 約15万人)

【今後の取組み】 **安定した運行及び輸送力の強化に向けて、有料化を含めた検討を加速化。**

(空港リムジンバスの増便) **⑨ 九州産交バス**

- ・空港需要の高まりによる、空港リムジンバスの乗客数の増加に対応するために、R7年7月のダイヤ改正にて、増便。
104便(往復52便) ⇒ 110便(往復55便)

(益城・西原空港ライナーの実証運行)

- ・R7年10月～R8年9月の1年間、益城町～阿蘇くまもと空港～西原村をルートとしたワゴン車を実証運行。
- ・地域住民の生活交通を兼ねた新たな空港へのアクセス手段の提供として好評。 ※詳細は「P48」に掲載。

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 3)公共交通施策 ~公共交通の利便性向上及び利用促進~

- 菊池南部地域における渋滞緩和対策の新たな取組みとして、令和7年10月1日から大津町内からセミコンテクノパーク方面への通勤バス実証運行を開始。
- 本実証は、「令和7年度（2025年度）熊本県広域連携事業交付金（※県交通政策課所管）」の採択事業であり、県北広域本部は協力団体の1つとして、運行に係る協力を実施。

大津町内～セミコンテクノパーク方面 通勤バス <実証運行>

✓ 実施主体：大津町・菊陽町

（協力団体：九州産交バス㈱、熊本電気鉄道㈱、共同経営推進室、県北広域本部）

✓ 運行区間：大津町内～セミコンテクノパーク方面

✓ 平日便数：朝3便（6～8時台）／夕方3便（18～20時台）

✓ 運賃：200円～300円

✓ 利用実績：

R7年10月（初月）においては、609人が利用（27人/日）。



肥後大津駅北口バス転回広場開通記念セレモニーの中で、同日運行開始の通勤バスお見送り





(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 3)公共交通施策 ~公共交通の利便性向上及び利用促進~

- 従来からの取組みである「セミコン通勤バス（原水駅～セミコンテクノパーク）」「肥後大津駅～本田技研工業通勤バス」も継続実施中。併せて、セミコン通勤バスは、令和7年5月から令和8年3月末まで昼便の実証運行を実施。

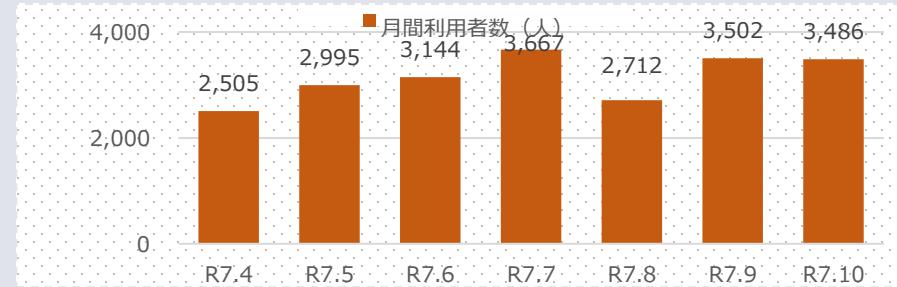
セミコン通勤バス（原水駅～セミコンテクノパーク）

- ✓ **実施主体**：セミコン交通対策協議会事務局
<菊陽町、合志市、県北広域本部、セミコンテクノパーク協議会>
- ✓ **運行区間**：JR原水駅～セミコンテクノパーク
- ✓ **平日便数**：朝27便／昼6便（実証）／夕20便
- ✓ **運賃**：一律210円（※10/1運賃改定）
- ✓ **利用実績（平日）**：
 - ・R7年4月～10月の7か月間で205,090人が利用（1,403人/日）。

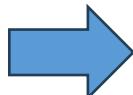


肥後大津駅～本田技研工業通勤バス<実証運行>

- ✓ **実施主体**：大津町渋滞対策プロジェクトチーム
<本田技研工業、構造計画研究所、産交バス、大津町、県北広域本部>
- ✓ **運行区間**：JR肥後大津駅～本田技研工業
- ✓ **平日便数**：朝8便／夕方12便
- ✓ **運賃**：210円～290円（※10/1運賃改定）
- ✓ **利用実績**：
 - ・R7年4月～10月の7か月間で22,011人が利用（155人/日）。



菊池南部地域の渋滞緩和に向けた3つの取組みにて、1日あたり約770台分の通勤自動車削減に寄与していることが推計される（1人1台換算で、R7年10月における1日あたりの利用者を元に算定）。



【今後の取組み】

今後も当地域における通勤バスの長期継続運行に向けて、引き続き支援を実施する。

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 3)公共交通施策～公共交通の輸送力強化と基盤整備～

■JR九州との連携

JR九州とは、空港アクセス鉄道の運行形態(上下分離方式)や快速運行の導入等に加え、空港アクセス鉄道の開業までに「行違い化(東海学園前駅)」「同時進入化(武蔵塚駅・原水駅)」等を行うほか、将来の抜本的な輸送力強化についても両者協力して検討を行うことなどに合意した。

引き続き、事業主体や財源スキーム等について、JR九州と協議を進めていく。



■JR豊肥本線輸送力強化

<協議会>

県・熊本市・大津町・菊陽町による「JR豊肥本線輸送力強化促進協議会」を設立

第1回:令和7年7月18日(金)開催

内 容:豊肥本線の現状や課題等について各首長が情報共有及び意見交換



R7.7.18 第1回協議会

【今後の取組み】

<豊肥本線の将来像検討>

豊肥本線のダイヤ改正にあわせた輸送力の強化を進めていく。

また、沿線地域の課題整理を行い、将来の豊肥本線を取り巻く二次交通やまちづくり等のあり方を踏まえ、輸送力強化の将来像について検討する。

■空港アクセス鉄道整備

新たな公共交通手段となる空港アクセス鉄道整備により、定時性の確保、所要時間の短縮および大量輸送性を実現することで、半導体関連地域の混雑緩和、空港の機能強化と利便性向上を図る。

- 【想定】・熊本駅と阿蘇くまもと空港間を約48分で接続。
- ・普通運行に加え、快速運行を導入(快速:約39分)。

<調査設計等>

- ・ 令和8年度中の鉄道事業許可取得を目指し、調査設計等を実施。

【今後の取組み】

<説明会>

- ・ 都市計画素案に係る住民説明会を関係町(大津町・益城町)において令和7年12月21日(日)～23日(火)に開催し、鉄道ルート(線ルート)を示す。

<第三セクター等法人の設立>

- ・ 第三種鉄道事業者として、鉄道整備や整備後の維持管理等を担う第三セクター等法人を設立する。



(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 4) その他施策

■ 渋滞解消に向けた官民連携の取組み

【セミコン交通対策協議会・企画会議の開催】

- 渋滞解消に向けた官民の情報共有と、実効性のある対策の実施のため、令和6年8月に会議を設置し、以降毎月会議を開催。

(構成団体)

企業等:ソニーセミコンダクタマニュファクチャリング(SCK)、JASM、
東京エレクトロン九州(TKL)、など

関係行政機関:熊本県、菊陽町、合志市 など

【通勤時の通行指定道路、通行禁止道路や通り抜け禁止エリアの設定】

- 企業による自主的な通行規制を実施中
- 企業等の従業員により、通行禁止道路や通り抜け禁止エリアの遵守徹底や交通安全確保のため見まわり活動を実施

(令和7年10月28日～29日の見回り活動実施概要)

実施時間:午前8時00分～午前8時30分

参加人数:57人(2日間合計)

実施箇所:9箇所

【今後の取組み】

今後も、企業進出による新たな開発や工場建設が見込まれるため、引き続き、官民連携での取組みを推進する。

- 工事車両の動向や道路施策、新たな交通規制の情報共有
- 公共交通の利用促進
- 交通安全対策の実施 など



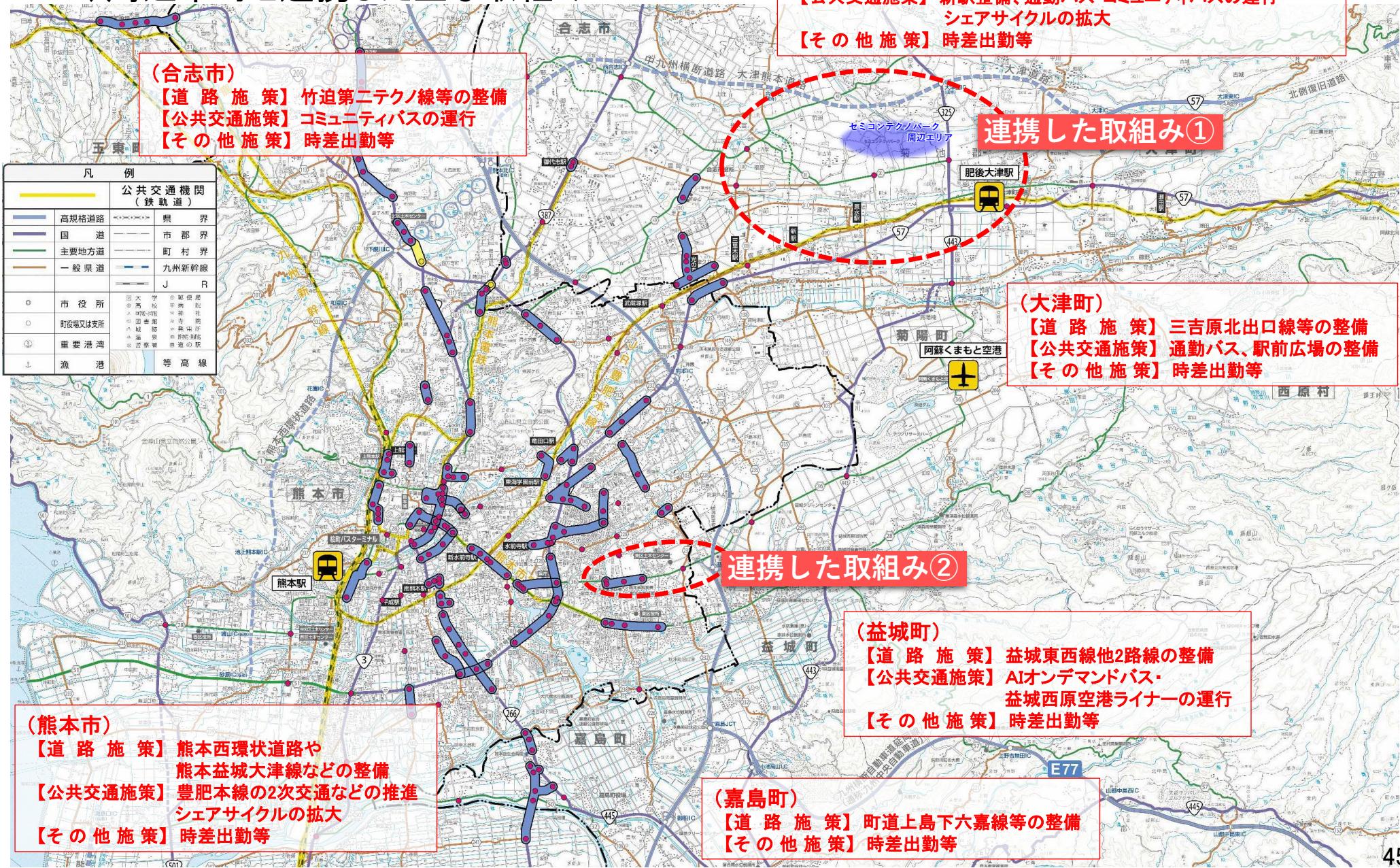
▼セミコンテクノパーク周辺の通行指定・禁止道路、
通り抜け禁止エリアの例
(セミコンテクノパーク協議会の資料を一部加工)



令和7年10月28日の見まわり活動実施状況

(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 5) 周辺市町と連携した主な取組み



(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 5) 周辺市町と連携した主な取組み ~連携した取組み①~

県・合志市・菊陽町・大津町が連携して取り組む



道路施策

○市道竹迫第二テクノ線[I] (合志市)

- ・R7: 詳細設計、用地買収
- ・R8: 工事着手予定

R11年度
完成予定

○町道三吉原北出口線[N] (大津町)

- ・R7: 詳細設計
- ・R8: 用地買収、工事着手予定

R10年度
完成予定

○町道下大谷1号線[K] (菊陽町)

- ・R7: 詳細設計
- ・R8: 工事着手予定

○町道菊陽空港線[J] (菊陽町)

- ・R7: 道路改良工事

R8年度
完成予定

○町道菊陽空港線○ (菊陽町)

- ・R7: 詳細設計
- ・R8: 工事着手予定

○町道南方大人足線[L] (菊陽町)

- ・R7: 詳細設計
- ・R8: 用地測量



公共交通施策

○豊肥本線からの通勤バスの運行 ※詳細は「P41,42」に記載

- ・原水駅 ⇄ セミコン
- ・肥後大津駅 ⇄ 本田技研工業(実証運行)
- ・肥後大津駅 ⇄ セミコン(R7.10月～実証運行)

○肥後大津駅前バス転回広場の整備(R7.10月～運用開始)



※出展: 大津町ホームページより
<肥後大津駅前バス転回広場と通勤バス>



※菊陽町より
<町道菊陽空港線の整備状況>

その他施策

○時差出勤等の取組み

- ・各市町でも渋滞対策としての時差出勤やテレワークなどの取組みを推進



(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 5) 周辺市町と連携した主な取組み ~連携した取組み②~

県・熊本市・益城町・県警が連携して取り組む

➤ 第二空港線の混雑状況

- ・特に朝夕ピークの混雑が顕著。朝ピーク時は、空港方面に、夕ピーク時は、市街地方面に渋滞。

➤ 対策について

- ・抜本的な混雑解消に向けて赤枠範囲を対象に、関係者で連携して検討

➤ 関係者との連携・会議

- ・11月20日(木)に熊本市とのトップ会談を開催し、連携して取り組むことを合意
- ・取組みを推進するため、益城町を加えた関係者会議を実施

〈今後の取組み〉

- ・県・熊本市・益城町・県警が連携して、取組みを推進



〈関係者会議の実施状況〉

◆朝ピーク時の混雑状況

数値
(第二空港線)
(接続道路)





(3) 各施策の進捗と今後の取組み

➤ 5) 周辺市町と連携した主な取組み ~その他市町の取組み~



道路施策

○都市計画道路 益城東西線他2路線の整備(益城町)

- ・R7 : 道路改良などの工事を実施
- ・R8 : 南北線、第二南北線の一部供用開始
- ・R10: 益城東西線の一部供用開始

R10年度
完成予定

○町道 上島下六嘉線の整備(嘉島町)

- ・R7 : 道路改良などの工事を実施
- ・工区毎に整備完了後 随時供用開始

R12年度
完成予定

その他施策

○時差出勤等の取組み

- ・時差出勤やテレワークなどの取組みを推進



＜益城町道路施策((都)東西線の整備)＞



＜益城町公共交通施策(AIオンデマンドバス)＞



＜各市町との意見交換(嘉島町)＞

今後も…

- ・都市圏周辺市町とも協議を進め、連携した渋滞対策を拡大する
- ・引き続き、**都市圏が一丸となって渋滞対策の取組みを推進していく**



熊本西環状道路(池上工区)の開通について

1. 開通の概要

◆ 開通日:令和7年10月19日(日)

開通区間:池上 熊本駅IC～花園IC 4.6km

◆ 開通記念イベント「道びらきフェス」の開催

開催日:令和7年9月27日(土)

会 場:本線上(池上 熊本駅IC付近)

参加者:約3,000名

内 容:ウォーキング、サイクリングなど

◆ 開通式典・セレモニーの開催

会 場:池上インター線上

出席者:約170名(うち来賓者 約140名)

(国会議員、県知事、国土交通省、県議会、市議会等)



【主催者挨拶】



【テープカットの様子】

2. 開通効果について

開通前、開通1週間後の交通量調査を実施

◆ 所要時間の短縮 → 開通1ヶ月後調査で検証予定◆ 交通渋滞の緩和

R7.10.1 7時台

渋滞長の減少を確認

R7.10.28 7時台

国道3号(浄行寺交差点 北側)

【位置図】



R7.12.10 市議会報告資料を一部加工

今回開通区間 池上工区の交通量(台/12h)



【調査日】開通前:令和7年10月 2日
開通後:令和7年10月28日

◆ 災害時のダブルネットワーク

定時性・速達性の高い
新たな移動の選択肢を確保



災害時の物資輸送・救助活動に寄与する
ダブルネットワークの機能が構築

3. 今後の予定

- 11月末に1ヶ月後の交通量調査を実施した
- 調査結果をとりまとめ後、年内に公表予定
- 下硯川IC周辺の交通混雑の発生を把握しており、1ヶ月後の調査結果を踏まえ、交通管理者と連携のうえ、可能な対策を検討

交通結節点における主な取組 <熊本市の取組>

R7.11.20 熊本県・熊本市トップ会談資料

■ 南熊本快速バス <南熊本駅前～新市街～桜町バスターミナル>

JR新水前寺駅の利用者分散

中心市街地とJRを結ぶ基幹軸の強化

南熊本への人流創出

＜運行期間＞ 令和8年(2026年)1月13日(火)～2月13日(金) ※平日のみ運行

※JR南熊本駅(上り)到着時刻の3分後

＜運賃＞ 200円均一 ※市電定期利用者は無料

背景

- JR新水前寺駅から市電への乗り換えが非常に多く、駅と電停を結ぶ自由通路まで人が並び、横断歩道にも人が溢れている
 - 半導体関連企業の進出や空港アクセス鉄道整備等、豊肥本線は今後も利用者増加が見込まれる



■ シェアサイクル～チャリチャリ～<JR豊肥本線沿線をすべてカバー>

令和4年(2022年)4月から実証実験スタート、令和6年(2024年)4月から本格運用へ移行

現状

- ▶ 導入当初と比較すると、利用エリアは12倍(6.3→75km²)、ポート数は14倍(42→578か所)、自転車台数は19倍(110→2,050台)に増加 ※R7.10.31時点
 - ▶ 手軽な1分単位の料金体系で、1日の最高利用回数は6千回を超えるなど引き続き好調を維持しており、市民の移動手段の一つとして定着
 - ▶ 本年9月には運動公園・武蔵塚エリアまで利用エリアを拡大し、JR豊肥本線沿線及び各駅周辺がすべてエリア内となった



利用状況（令和4年4月～令和7年10月）

利用者数 約220万人
(最高 4,638人/日) 利用回数 約302万回
(最高 6,514回/日)

