

令和8年度(2026年度)
第1回 熊本県渋滞解消推進本部会議
次 第

日時: 令和8年5月22日(金)
9:20~10:20
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

○主な取組効果

//

○各施策の進捗と今年度の取組み

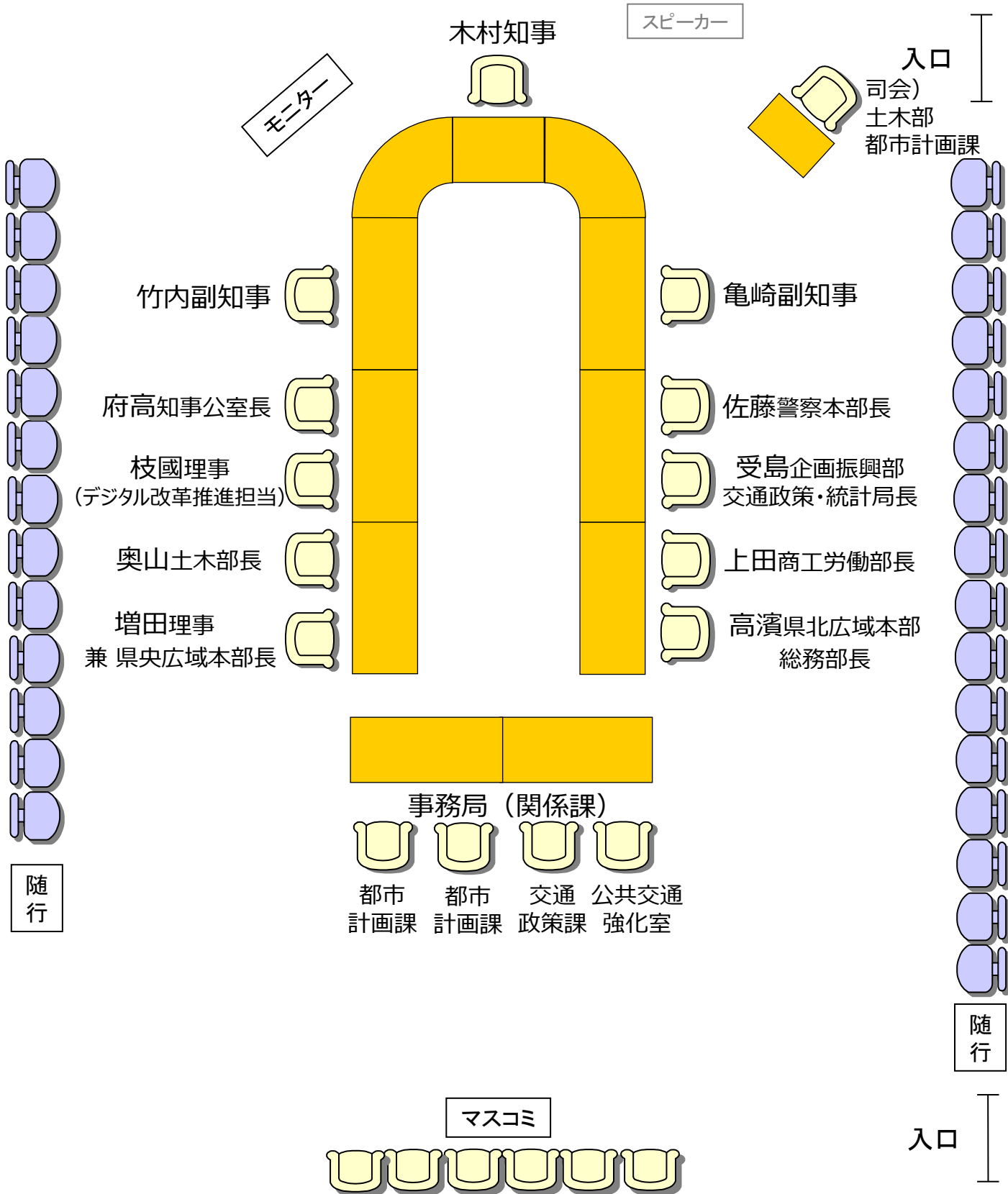
//

4 意見交換

5 閉会

令和8年度（2026年度） 第1回「熊本県渋滞解消」推進本部会議 配席図

日時：令和8年5月22日(金)
9:20～10:20
場所：県庁本館5階 知事応接室



令和8年度(2026年度)

第1回 熊本県渋滞解消推進本部会議

令和8年(2026年)5月22日(金)

熊本県渋滞解消推進本部会議(R8第1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.3～5
- 2) 熊本都市圏の取組方針 p.6～7

(2) 主な取組効果

- 今回の取組効果の報告内容 p.9
 - 1) 信号制御の最適化 p.10
 - 2) 道路ネットワーク整備 p.11～12
 - 3) 公共交通の利便性向上及び利用促進 p.13
 - 4) 公共交通の輸送力強化と基盤整備 p.14
 - 5) 集中する“時間”の分散 p.15～16

(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

- 1) 全体状況 p.18～20
- 2) 道路施策 p.21～30
- 3) 公共交通施策 p.31～35
- 4) その他施策 p.36～37
- 5) 情報発信 p.38

- (参考資料) 熊本市の取組み p.39～40

(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

1 概要

- 熊本都市圏の交通状況は深刻な状況であり、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な交通渋滞が発生している。また、県内主要渋滞箇所約8割（226箇所）が集中し、熊本市では、主要渋滞箇所数や自動車の平均速度が全国ワーストとなるなど、交通渋滞問題の解消は、喫緊の課題である。
- 特に、近年セミコンテクノパーク周辺では、人口増加に半導体関連企業の進出も相まって、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な交通渋滞が発生し、渋滞はさらに深刻化していくことが予想される。
- そこで、令和6年6月から、県民の「見える不満」である渋滞問題の解消を図るため、庁内関係部局が一体となって、課題解決に向けた取組みを迅速かつ強力で推進できるよう「熊本県渋滞解消推進本部（以下、「推進本部」という）を設置。
- 都市圏市町や民間企業との連携が重要であり、関係機関とも連携しながら取組みを推進していく。
 - ・推進本部は、本部長を知事、副本部長を副知事、構成員を各部局長で構成する。
 - ・幹事会は、渋滞解消を具体的に推進するため、対策の着実な実施や各施策の連携など渋滞解消に向けた検討を行う。

2 組織体制図

熊本県渋滞解消推進本部

【本部長】 知事
【副本部長】 両副知事
【構成員】 知事公室長 警察本部長
企画振興部長 理事（デジタル改革推進担当）
商工労働部長 土木部長
県央広域本部長 県北広域本部長

（参考）過去の開催状況

令和6年度 第1回：6月 第2回：3月
令和7年度 第1回：7月 第2回：12月

幹事会 代表幹事：都市計画課

知事公室 交通政策課
空港アクセス鉄道整備推進課 デジタル戦略推進課
企業立地課 監理課
道路整備課 道路保全課
都市計画課 警察本部総務課
警察本部交通規制課 県央広域本部土木部
県北広域本部総務部・土木部

3 関係機関との連携

都市圏市町 知事・市町長とのトップ会談

- ・熊本市・合志市・菊陽町・大津町・益城町・嘉島町

（参考）過去の開催状況 ※熊本県・熊本市調整会議を含む

令和6年度 熊本市：3回※（7月、8月、12月） その他市町：1回（9月、10月）
令和7年度 熊本市：1回（11月）

(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

推進本部会議	会議内容結果
R6第1回本部会議 (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。
R6第2回本部会議 (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。
R7第2回本部会議 (R7.12.18)	・交差点改良やオフピーク通勤の具体的な効果を示し、渋滞対策の進展を確認。 ・オフピーク通勤は1万人超が参加し、一定の効果を確認。今後は、表彰制度を創設し、取組みの継続と都市圏全体へと拡大させていく。 ・これまでの会議で確認した効果の「見える化」についても検討し、正確でわかりやすい情報発信を行っていくことを確認。



令和7年度 第2回渋滞解消推進本部会議

(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

トップ会談等	会議内容結果
熊本市トップ会談 (R6.7.18)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・<u>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。</u> ・「<u>自動車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍</u>」のキーワードを共有。
熊本県・熊本市調整会議 (R6.8.19)	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>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。</u> ・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)	<p>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。</p> <p>※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)</p>
熊本県・熊本市調整会議 (R6.12.26)	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>3年以内に30カ所の交差点改良等を実施、10年以内に主要渋滞箇所80箇所の改善に向け取組を実施</u> ・<u>1年以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)</u> ・<u>10年以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</u>といった具体的な対策と目標を共有した。
熊本市トップ会談 (R7.11.20)	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>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。</u> ・<u>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。</u> ・<u>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。</u> ・<u>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。</u>



【令和7年度 熊本県・熊本市トップ会談】

(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

■バスベ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年以内に**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”の分散

・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”の分散

・既存道路ネットワークの利活用

(2) 主な取組効果

(2) 主な取組効果

今回報告

➤ 今回の取組効果の報告内容

道路施策

＜加速化対策(短期):3年＞

- 交差点改良や**信号制御の最適化**等の実施

- バスベイの整備による交通の円滑化

- **道路ネットワーク整備の着実な推進**

＜抜本対策(中期):4～10年＞

- 道路ネットワーク整備の着実な推進

- 交差点改良や信号制御の最適化等の実施

- 車から自転車などへの転換

＜抜本対策(長期):10年～＞

- 広域道路ネットワークの構築

連携
X

公共交通施策

＜加速化対策(短期):3年＞

- **公共交通の利便性向上及び利用促進**

- **公共交通の輸送力強化と基盤整備**

＜抜本対策(中期):4～10年＞

- 公共交通の輸送力強化と基盤整備

＜抜本対策(長期):10年～＞

- 持続可能な公共交通の維持

その他施策

＜加速化対策(短期):3年＞

- **集中する“時間”の分散**

- 集中する“場所”の分散

(2) 主な取組効果

➤ 1) 信号制御の最適化

国道3号、白山通り、国道325号等の効果検証結果について

○3路線において、信号調整による信号制御の最適化を実施

○調整前後において、実走行による検証を実施し、以下の効果を確認

➤ 3路線12種類の計測のうち、11種類で所要時間が短縮 ⇒ **最大約30%短縮**

※信号制御だけでは交通量そのものは変わらないため、改善できる範囲に限界はあるものの、道路ネットワーク整備などの道路施策との相乗効果が最大限に発揮できるよう、最適な運用に努める。

対象路線	朝夕の別	旅行時間(上り)		旅行時間(下り)	
		差	改善率	差	改善率
国道3号 [L=8.0km] (近見～清水本町)	朝方	2:16 短縮	-9.2%	03:25 短縮	-13.3%
	夕方	04:02 短縮	-14.4%	03:20 短縮	-12.4%
白山通り [L=2.9km] (世安～白山)	朝方	00:32 延長	5.1%	01:10 短縮	-12.2%
	夕方	01:38 短縮	-12.6%	03:02 短縮	-26.6%
国道325号等 [L=4.1km] (空港大橋北～本田技研入口)	朝方	04:20 短縮	-31.4%	00:08 短縮	-1.7%
	夕方	00:19 短縮	-4.2%	02:13 短縮	-19.5%

<検証内容>

- ・検証期間: 令和7年11月から令和8年3月までの間
- ・検証内容: 信号調整の前後における複数日において、朝・夕で上り・下りの実走行を複数回行い、所要時間の平均値を比較



(2) 主な取組効果

2) 道路ネットワーク整備

大津植木線「辻久保工区」の開通効果

○令和7年12月20日(土)に西側バイパス(2.2km)が開通し、計画区間約3.4kmで全線開通

○開通から約2ヶ月後に交通量調査を実施し、以下の効果を確認

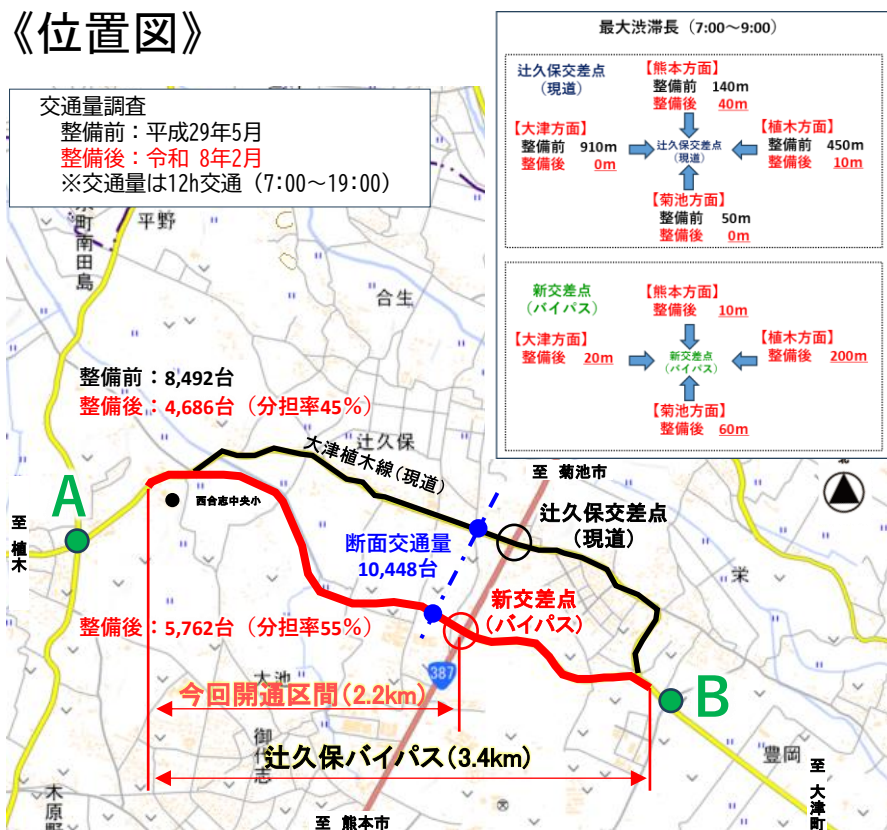
○断面交通量 8492台→10448台 【現道】 4686台(45%) ⇒ **辻久保バイパスへ交通量が転換し、
現道の安全が向上**
【新道】 5762台(55%)

○辻久保交差点で渋滞長が減少 (大津方面 最大910m→20m) ⇒ **交通渋滞の緩和**

○植木方面(A)から大津方面(B)までの移動時間※が最大4分短縮

(※ETC2.07ロープウェイにより算出)

《位置図》



交通渋滞の緩和



(2) 主な取組効果

2) 道路ネットワーク整備

熊本高森線「4車線化」の開通効果(速報値)

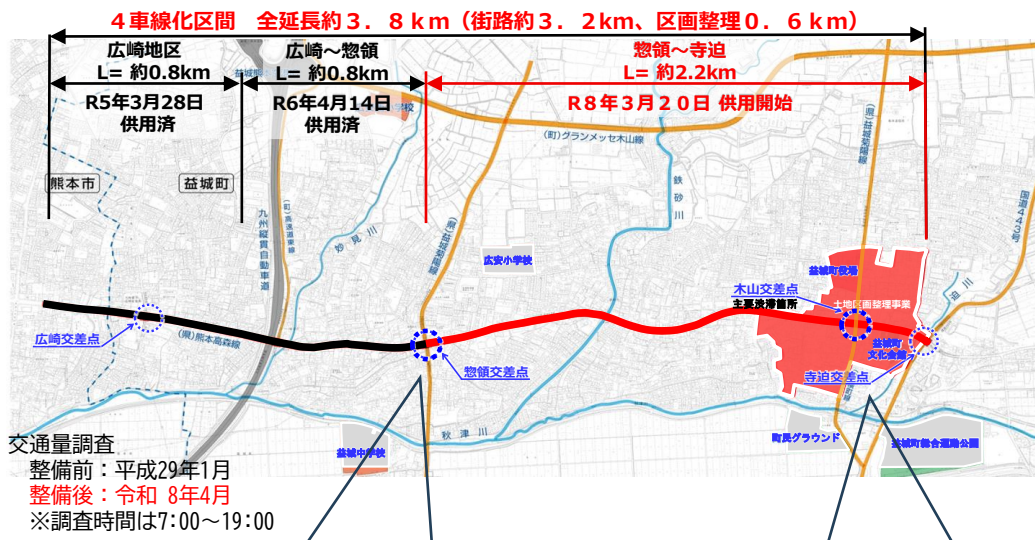
令和8年3月20日(金)に益城町惣領～寺迫区間(約2.2km)の供用を開始し、計画区間約3.8kmで全線開通

○開通から約1ヶ月後の交通量調査(速報値)を実施し、以下の効果を確認

○惣領交差点・木山交差点において**渋滞長の減少**

(惣領交差点:最大190m→0m 木山交差点:最大105m→0m) ⇒ **交通渋滞の緩和**

《位置図》



交通渋滞の緩和



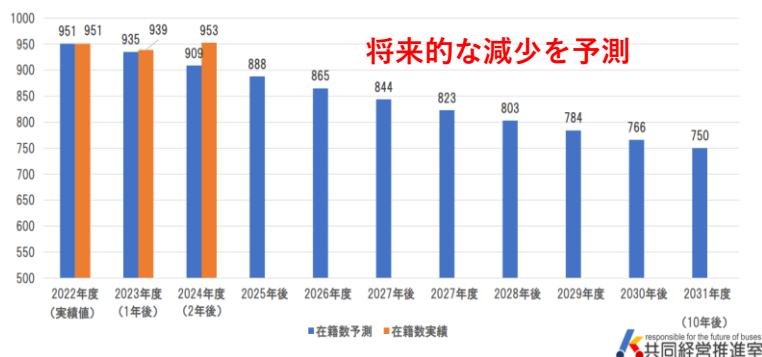
(2) 主な取組効果

3) 公共交通の利便性向上及び利用促進

県内公共交通機関の運転士不足対策

○路線バス事業5者が取り組む人材確保(大型二種免許取得経費、広報経費)に要する経費を支援

- 免許取得 ⇒ 【R6～R7】**15名** (いずれも5社合計)
- 広報(就職イベント出展) ⇒ 【R7】来場者数**114名**



〈在籍運転士の将来予測と実績(5社合計)〉

※熊本地域路線バス共同経営推進室資料より抜粋



就職イベント：どらナビEXPO秋 (R7.11.29)

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、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。

○R8年4月のJR豊肥本線沿線の駅付近(熊本駅～原水駅)のポート利用数は1日平均600回を超え、二次交通としての役割を担っている。



チャリチャリ株式会社提供の利用区間データ

(2) 主な取組効果



➤ 5) 集中する“時間”の分散

🕒 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



〈木村知事・大西熊本市長・
笠原熊本経済同友会代表幹事の
3者による記者発表の様子〉

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)



(2) 主な取組効果

➤ 5) 集中する“時間”の分散



時差出勤等のさらなる推進

※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

1 官民連携でのオフピーク通勤の実施

➤令和7年9月1日(月)～9月30日(火)の期間で、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。

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

1万人の
オフピーク通勤!!

みんなで取り組む“渋滞解消”

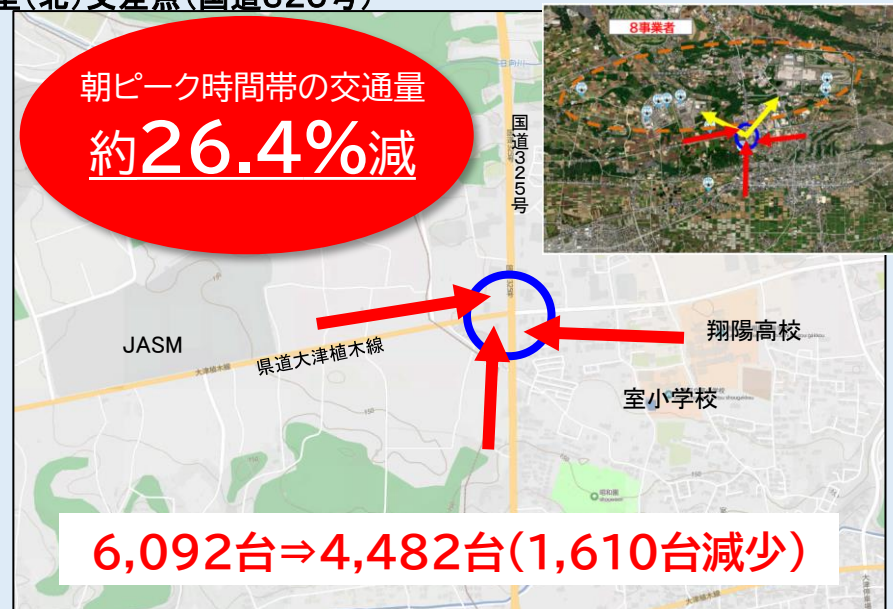
渋滞知らずで快適通勤!
柔軟な働き方で仕事も暮らしも充実!

(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 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)

◆室(北)交差点(国道325号)

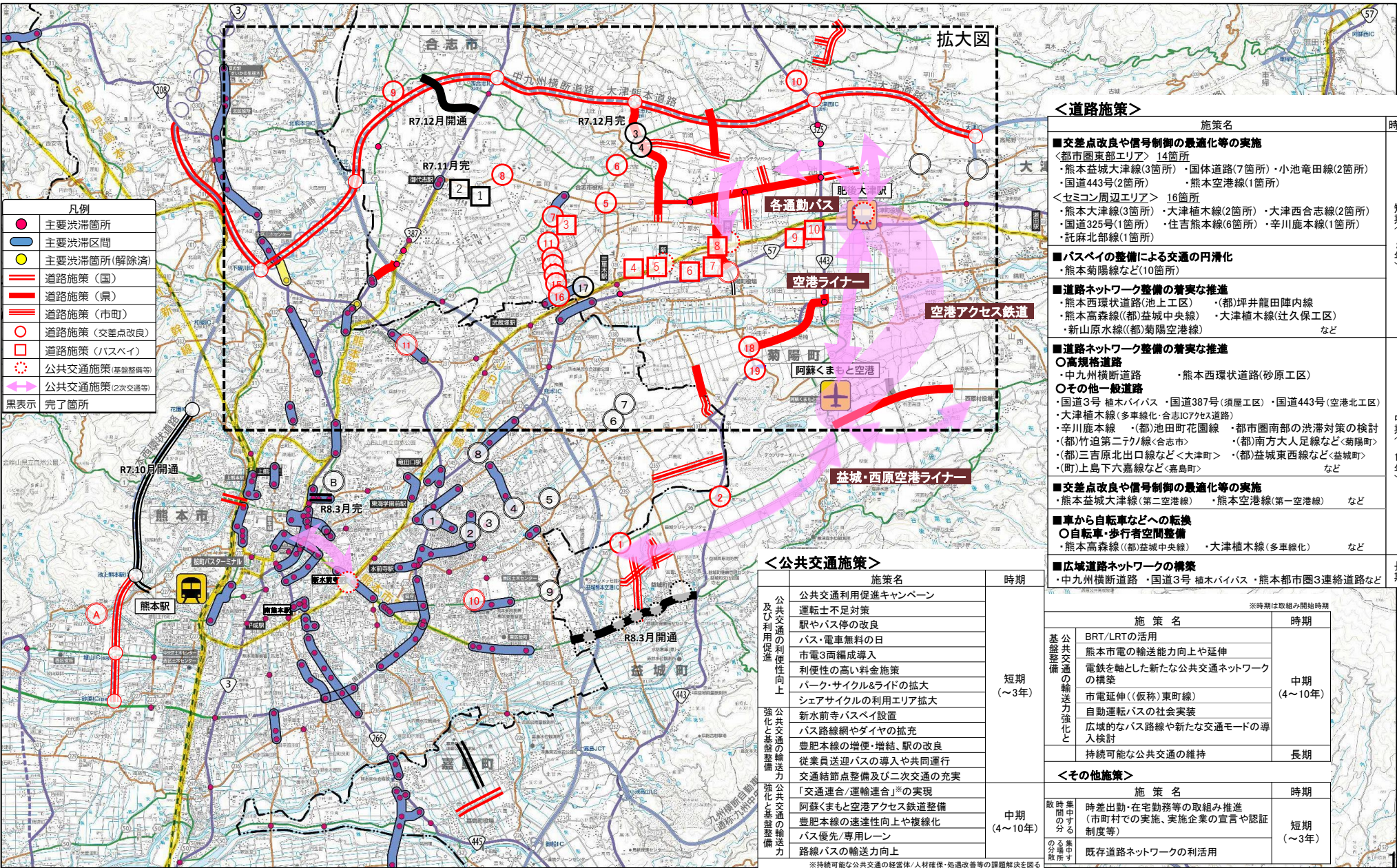


- 室(北)交差点の北部に立地するおよそ8事業者の1日平均取組者数約4,000名
- 午前7時30分～午前8時30分の同交差点への東、南及び西側からの流路で、**約26%交通量の減少**を確認
- 3方向平均の地点通過平均速度が、**約0.1km/h向上**

(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

1) 全体状況



凡例

- 主要渋滞箇所
- 主要渋滞区間
- 主要渋滞箇所(解除済)
- == 道路施策(国)
- == 道路施策(県)
- == 道路施策(市町)
- 道路施策(交差点改良)
- 道路施策(バスベイ)
- 公共交通施策(基盤整備等)
- 公共交通施策(2次交通等)
- 黒表示 完了箇所

道路施策	施策名	時期
■ 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(3箇所)・国道7箇所・小池竜田線(2箇所) ・国道443号(2箇所) ・熊本空港線(1箇所)	短期 (～3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)・幸川鹿本線(1箇所) ・託麻北部線(1箇所)	
	■ バスベ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	・熊本西環状道路(池上工区) ・(都)坪井龍田内線 ・熊本高森線(都)益城中央線) ・大津植木線(辻久保工区) ・新山原水線(都)菊陽空港線) など	中期 (～10年)
	■ 道路ネットワーク整備の着実な推進	
○ 高規格道路	・中九州横断道路 ・熊本西環状道路(砂原工区)	長期
	○ その他一般道路	
	・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IC77セズ道路) ・幸川鹿本線 ・(都)池田町花園線 ・都市圏南部の渋滞対策の検討 (都)竹迫第二カ/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) ・(都)益城東西線など(益城町) (町)上島下六嘉線など(嘉島町) など	
■ 交差点改良や信号制御の最適化等の実施	・熊本益城大津線(第二空港線) ・熊本空港線(第一空港線) など	長期
	○ 車から自転車などへの転換	
○ 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) など	長期
	■ 広域道路ネットワークの構築	
公共交通施策	・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	長期

公共交通施策	施策名	時期
公共交通の利便性向上	公共交通利用促進キャンペーン	短期 (～3年)
	運転士不足対策	
	駅やバス停の改良	
	バス・電車無料の日	
	市電3両編成導入	
強化と基盤整備	利便性の高い料金施策	中期 (4～10年)
	パーク・サイクル&ライドの拡大	
	シェアサイクルの利用エリア拡大	
	新水前寺バスベイ設置	
	バス路線網やダイヤの拡充	
強化と基盤整備	豊肥本線の増便・増結、駅の改良	長期
	従業員送迎バスの導入や共同運行	
	交通結節点整備及び二次交通の充実	
	「交通連合/運輸連合」※の実現	
	阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備	
強化と基盤整備	豊肥本線の速達性向上や複線化	中期 (4～10年)
	バス優先/専用レーン	
強化と基盤整備	路線バスの輸送力向上	長期

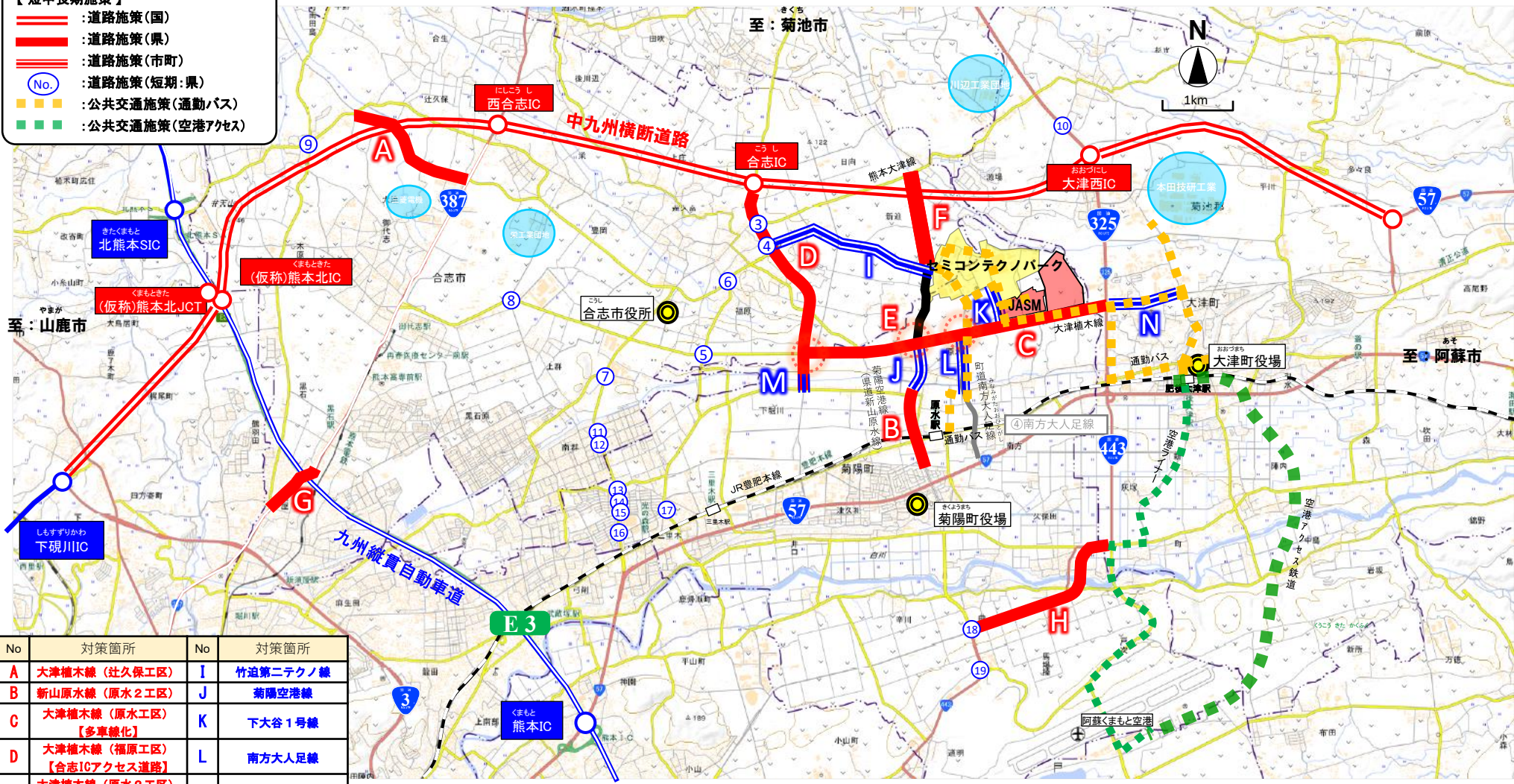
公共交通の輸送力強化と基盤整備		施策名	時期
基礎整備	公共交通の輸送力強化と基盤整備	BRT/LRTの活用	中期 (4～10年)
		熊本市電の輸送能力向上や延伸	
		電鉄を軸とした新たな公共交通ネットワークの構築	
		市電延伸((仮称)東町線)	
中期(4～10年)	公共交通の輸送力強化と基盤整備	自動運転バスの社会実装	長期
		広域的なバス路線や新たな交通モードの導入検討	
		持続可能な公共交通の維持	
その他施策		施策名	時期
分散	公共交通の輸送力強化と基盤整備	時差出勤・在宅勤務等の取組み推進 (市町村での実施、実施企業の宣言や認証制度等)	短期 (～3年)
		既存道路ネットワークの利活用	

※持続可能な公共交通の経営体/人材確保・施設改善等の課題解決を図る

(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

1) 全体状況 ～セミコンテクノパーク周辺～

- 【短中長期施策】
- ▬▬▬ : 道路施策(国)
 - ▬▬▬ : 道路施策(県)
 - ▬▬▬ : 道路施策(市町)
 - : 道路施策(短期:県)
 - ▬▬▬ : 公共交通施策(通勤バス)
 - ▬▬▬ : 公共交通施策(空港アクセス)



No	対策箇所	No	対策箇所
A	大津植木線 (辻久保工区)	I	竹迫第二テクノ線
B	新山原水線 (原水2工区)	J	菊陽空港線
C	大津植木線 (原水1工区) 【多車線化】	K	下大谷1号線
D	大津植木線 (福原工区) 【合志ICアクセス道路】	L	南方大人足線
E	大津植木線 (原水2工区) 【立体交差化】	M	下原堀川線
F	熊本大津線 (竹迫工区)	N	三吉原北出口線
G	国道387号 (須磨工区)		
H	国道443号 (空港北拡幅)		

至：熊本市街地

(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

➤ 1) 全体状況 ～交通関連計画の策定～

◆熊本都市圏都市交通マスタープランを令和8年3月に策定 (令和8年度～令和27年度)

熊本都市圏における将来の望ましい交通体系の実現に向けて策定される中長期的な将来ビジョン。

「熊本都市圏総合交通計画協議会」において、専門的知見や地域の実情などを踏まえ、概ね20年後を目標年次としたあるべき都市構造とそれを支える交通ネットワークのあり方、実現するための施策を提案するもの。

将来交通計画の目標

- 公共交通手段の確保、定時性・速達性の確保、
基幹公共交通軸の輸送力強化・・・**公共交通2倍**^{※1}
- 渋滞改善と旅行速度の向上・・・**渋滞半減**^{※2} **20km/h以上**^{※3}

※1: 年間の公共交通利用者、公共交通分担率 ※2: 主要な渋滞箇所数・損失時間 ※3: ピーク時における自動車の平均旅行速度



◆熊本県地域公共交通計画を令和8年3月に策定 (令和8年度～令和12年度)

前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たもの。

計画の長期目標

- 熊本都市圏等の公共交通2倍
- 各市町村が設定する 交通空白地ゼロ

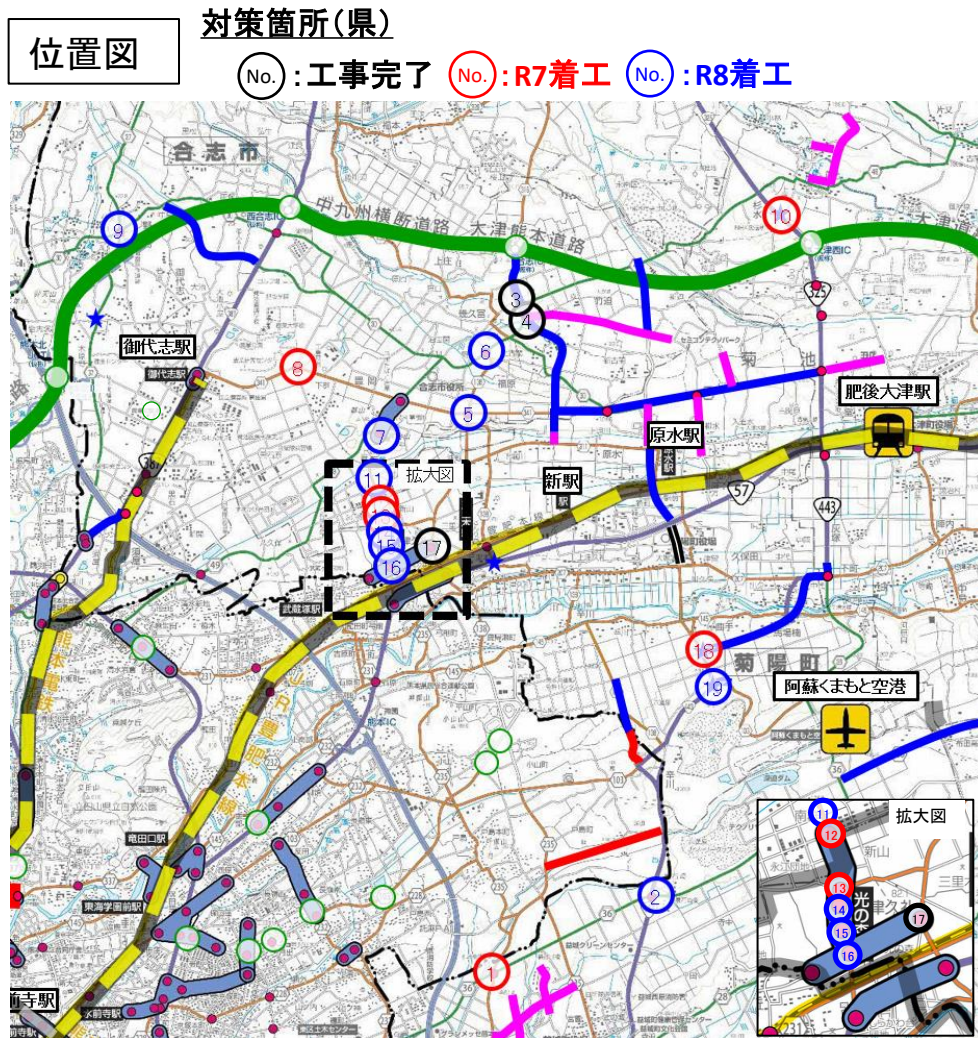


(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

2) 道路施策 ～交差点改良や信号制御の最適化等の実施～

令和7年度に3箇所(③,④,⑰)の対策が完了し、令和8年度に4箇所(⑧,⑩,⑫,⑬)、令和9年度に残り12箇所の対策が完了予定

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	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 (R8完了予定)
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 (R8完了予定)
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 (R8完了予定)
⑬	菊陽町	住吉熊本線	新山2丁目	右折レーン延伸	R7着工 (R8完了予定)
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	左折フリー化 右折レーンの増設	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) 各施策の進捗と今年度の取組み

2) 道路施策 ～交差点改良や信号制御の最適化等の実施～

【今年度の取組み】 信号制御の最適化の実施や交通渋滞対策支援システムを用いた取組み

➤ 信号制御の最適化の実施(令和8年度)

主要渋滞箇所の多い路線(交差点)で実施

① 国道57号(東バイパス)

近見交差点～北バイパス入口交差点

② 産業道路

熊本駅白川口入口交差点～保田窪北交差点

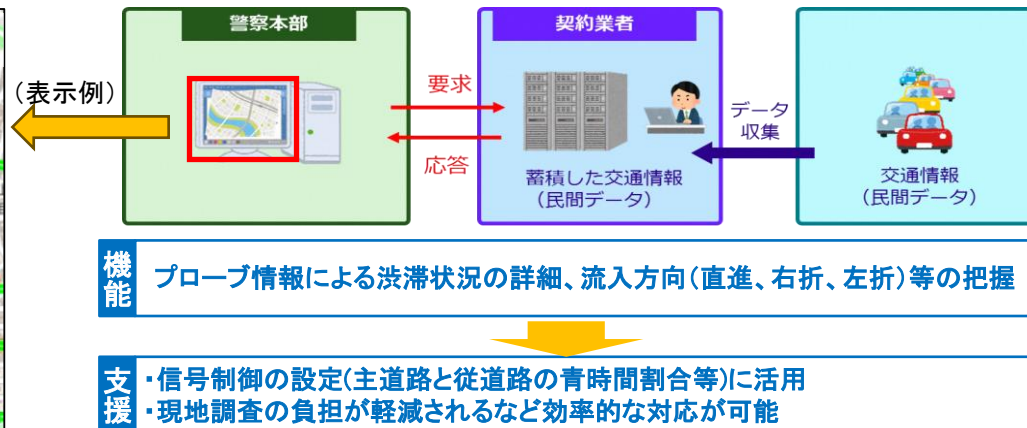
③ 国体道路(東西線)

保田窪北交差点～曲手交差点



➤ 交通渋滞対策支援システム

・令和8年1月の導入以降、5月までに延べ9箇所以上の交差点において分析、調整を実施 ※交通管制システムと併用



(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

2) 道路施策 ～交差点改良や信号制御の最適化等の実施～

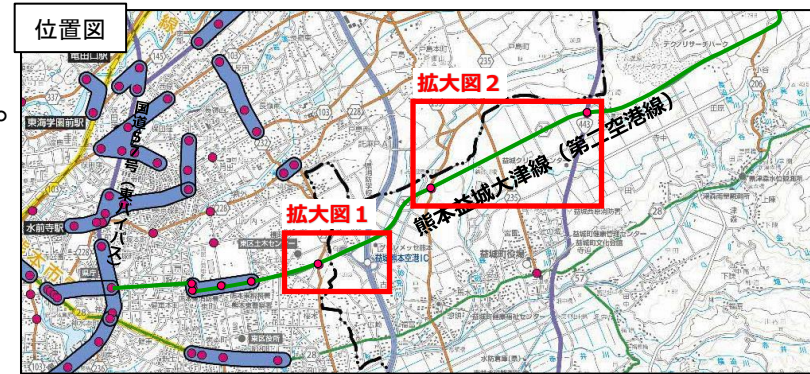
県道熊本益城大津線(第二空港線)

【事業内容】

- ・空港アクセス改善に向け、関係者が連携し、交差点改良や信号制御の最適化などの取組みを「線」として一体的に推進。
- ・R7.11月の熊本市とのトップ会談で示した「益城熊本空港IC付近」についても取組みを推進。

【今後の取組み】

- ・①安永交差点の改良工事に昨年度着工し、令和9年度に完了予定。
- ・②平田交差点の改良工事に今年度着工予定。
- ・益城熊本空港IC付近(拡大図1)での関係者が連携した取組みについては、一部概略設計に着手しており、引き続き迅速に取り組んでいく。

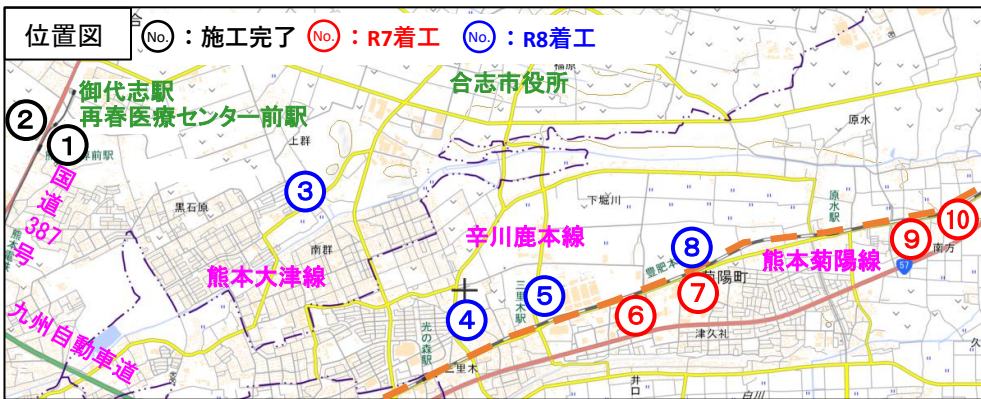


(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

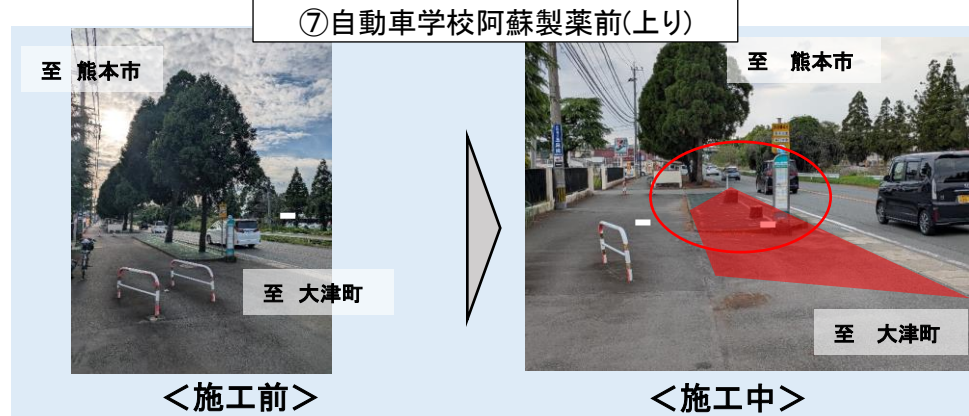
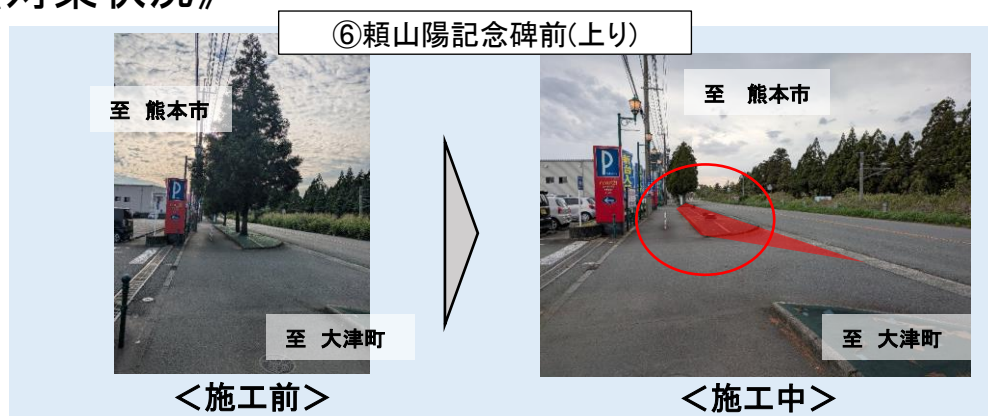
2) 道路施策 ～バスベイの整備による交通の円滑化～

令和7年度に2箇所(①,②)の対策が完了し、令和8年度に4箇所(⑥,⑦,⑨,⑩)、令和9年度に残り4箇所(③,④,⑤,⑧)の対策が完了予定

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	頼山陽記念碑前(上り)	施工中	R7着工 (R8完了予定)
⑦	菊陽町	(一)熊本菊陽線	自動車学校阿蘇製薬前(上り)	施工中	R7着工 (R8完了予定)
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)	施工中	R7着工 (R8完了予定)
⑩	菊陽町	(一)熊本菊陽線	入道入口(上り)	施工中	R7着工 (R8完了予定)



《対策状況》



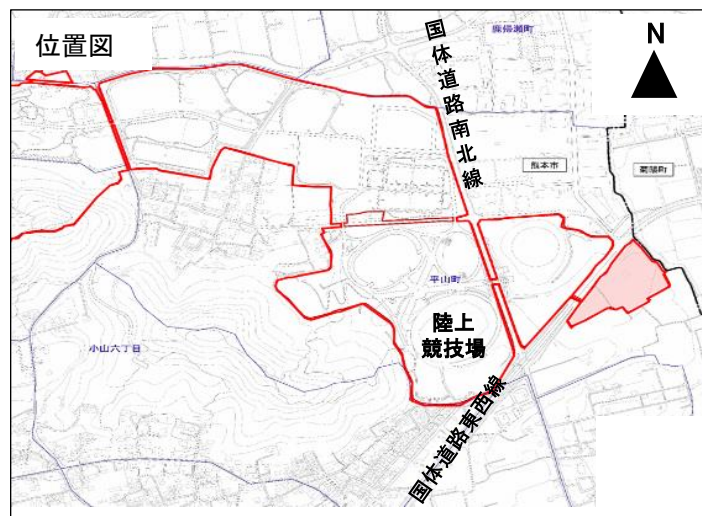
(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

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】・令和8年2月の地元説明会後に用地買収に着手し、令和8年度に**駐車場整備工事に着工予定**



(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

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8年1月に上部工架設工事完了。

【今後の取組み】・残る舗装工事及び安全施設工事などを推進し、**令和8年度内の開通を予定。**

《位置図》



《整備状況》(令和8年2月末)



《渋滞状況》



(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

➤ 2) 道路施策 ～道路ネットワーク整備の着実な推進～

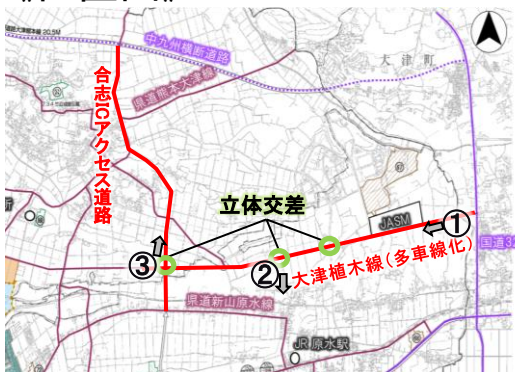
「大津植木線多車線化」・「合志ICアクセス道路」

【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

・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年度完成を目標に用地買収や道路改良工事を推進。

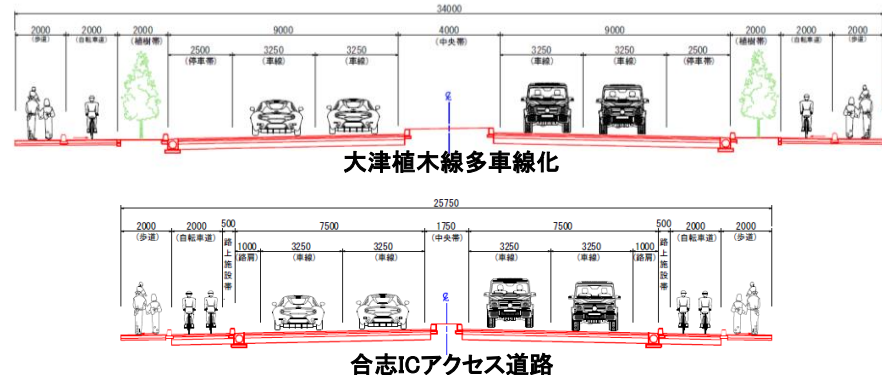
《位置図》



《渋滞状況》



《計画断面図》



《工事状況》



① 大津植木線多車線化(JASM前)

② 菊陽空港線立体交差

③ 合志ICアクセス道路

(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

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。

- 【今後の取組み】
- ・令和8年度当初予算では、**大津から下硯川間に145.9億円の予算配分。**
 - ・大津道路では、**用地買収に着手予定。**
 - ・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が決定(4月10日)**
 - ・早期整備に向けて、国へ要望を行うとともに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。

有料道路事業導入区間



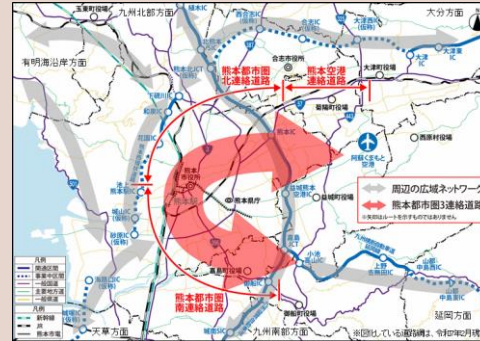
(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

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8年3月31日に第3回有識者委員会を開催し、道路整備が果たすべき役割である政策目標の妥当性を確認。
- 現在、令和8年度中の複数ルート帯案提示に向けて、国の協力を得ながら熊本市と連携し、検討を進めている。



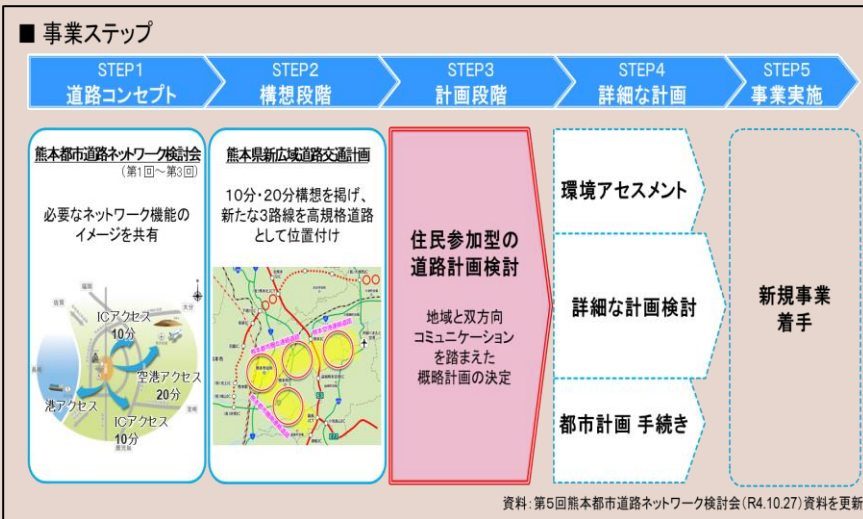
熊本都市圏3連絡道路イメージ



第3回有識者委員会 (R8.3.31)

〈今後の取組み〉

- 政策目標や技術的検討を踏まえ、**令和8年度中に複数のルート帯案を提示予定。**
- 再度、意見聴取を実施し、**最適なルート案を決定予定。**



(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

➤ 3) 公共交通施策 ～公共交通の利便性向上及び利用促進～

◆ 県内公共交通機関の運転士不足への対応

- ・ 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。

【今後の取組み】

【R8年度予定】

① 大型自動車第二種免許取得に要する経費

- 県内バス事業者5社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 ⇒ R8年度から県内鉄道事業者3社にも対象を拡大

- 就職イベントへの出展 (R8.6.20開催予定)
- 求人情報誌、サイトへの求人情報掲載 等

③ 執務環境改善に要する経費 ⇒ R8年度からの新規

- 県内バス事業者5社に対して営業所の設備更新等に要する費用の一部を支援

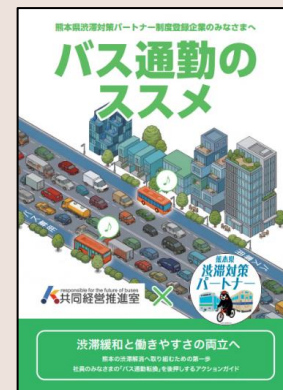
【参考】 ○R8.5月より熊本電鉄（鉄道線）の増便：平日121本→151本（30本増便）
土曜101本→133本（32本増便）
日祝 91本→123本（32本増便）



RKK：RKKニュース（2026.5.11）

◆ 共同経営推進室による公共交通の利用促進の取組み

- ・ R8.4月に、共同経営推進室がバス利用促進に資する「バス通勤のススメ」(パンフレット)を作成、パートナー登録事業者に配布し、通勤時におけるバス利用を推進。
- ・ 4月初旬に行われた県新規採用職員研修において、通勤における公共交通の利用促進について説明を行い、当該パンフレットを配布。



(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

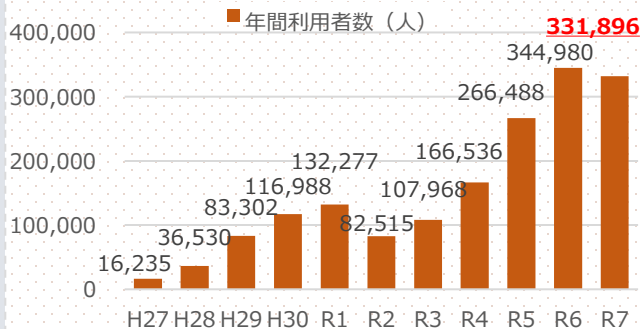
➤ 3) 公共交通施策 ～公共交通の利便性向上及び利用促進～

- 菊池南部地域における渋滞緩和に向けた取組みとして、「①セミコン通勤バス（原水駅～セミコンテクノパーク）」、「②肥後大津駅～本田技研工業通勤バス」、「③大津町内～セミコンテクノパーク方面への通勤バス」を継続運行中。

セミコン通勤バス（原水駅～セミコンテクノパーク）

H27.7～

- ✓ **実施主体**：セミコン交通対策協議会事務局
＜菊陽町、合志市、セミコンテクノパーク協議会、県北広域本部＞
- ✓ **運行区間**：JR原水駅～セミコンテクノパーク
- ✓ **平日便数**：朝25便 / 昼6便（実証） / 夕19便
- ✓ **運賃**：一律210円
- ✓ **利用実績**：R7年度は331,896人が利用（1,413人/日）
⇒ **過去最高実績の昨年度と同水準の実績で推移**



肥後大津駅～本田技研工業通勤バス

R6.10～

- ✓ **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
- ✓ **利用実績**：R7年度37,485人が利用（153.7人/日）
⇒ **取組みの認知度向上により実績は増加傾向**



大津町内～セミコンテクノパーク方面 通勤バス

R7.10～

- ✓ **実施主体**：大津町・菊陽町
（協力団体：九州産交バス㈱、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 / 夕3便
- ✓ **運賃**：200円～300円
- ✓ **利用実績**：R7年度3,245人が利用（27.4人/日）
⇒ **長期継続運行に向け、利用者増加を目指す**



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800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年度における1日あたりの利用者を元に算定）。

【今後の取組み】 当地域における通勤バスの長期継続運行に向け、引き続き支援を実施。

(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

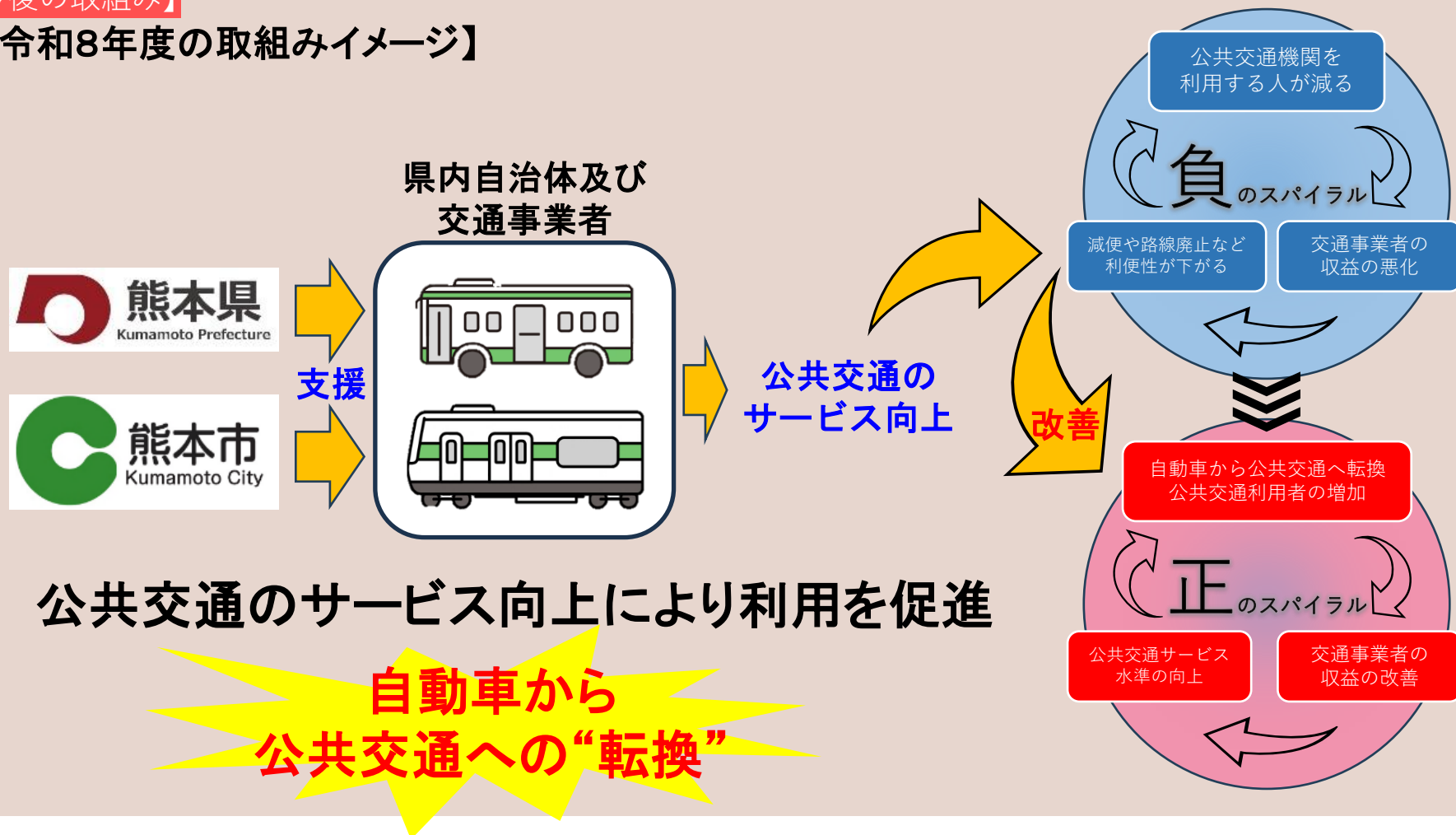
3) 公共交通施策 ～公共交通の輸送力強化と基盤整備～

◆官民連携で実施する車から公共交通への転換を図る取組みへの支援

・官民連携した公共交通の輸送力強化に向けた取組みに支援を行い、公共交通の負のスパイラルから脱却し、正のスパイラルへつなげることで、自家用車から公共交通への転換を進める。

【今後の取組み】

【令和8年度の取組みイメージ】



(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

➤ 3) 公共交通施策 ～公共交通の輸送力強化と基盤整備～

◆JR豊肥本線輸送力強化

【今後の取組み】

<第3回JR豊肥本線輸送力強化促進協議会:JR九州へ将来像提案>

・第2回協議会で共有した豊肥本線沿線地域の10年後、20年後の将来像を各首長と共にJR九州へ提案



■空港アクセス鉄道整備

<公告、縦覧等>

- ・環境アセス準備書及び都市計画案の公告、縦覧を令和8年4月28日(火)～5月28日(木)で実施
- ・意見書の提出を令和8年6月11日(木)まで受付

<説明会>

- ・環境アセスの準備書に係る住民説明会を関係町村(大津町・菊陽町・益城町・西原村)において令和8年5月20日(水)～25日(月)に開催
- ・調査、予測、評価、環境保全措置の検討結果を説明

【今後の取組み】


<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

<鉄道事業許可>

- ・事業主体となる第三セクター等法人により、国土交通大臣から鉄道事業の許可を取得する

◆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)

(阿蘇くまもと空港ライナーの安定した運行) 

- ・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 ⇒ R7年度 約17万人)

【今後の取組み】 7月からの有料化により、安定した運行及び輸送力の強化につなげる

(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

3) 公共交通施策 ～公共交通の輸送力強化と基盤整備～

行政における推進部署の新設

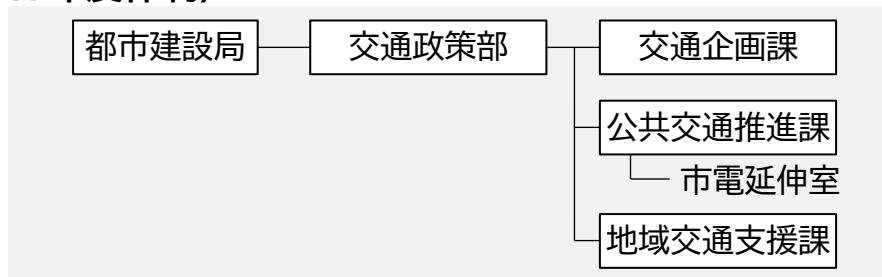
- 交通渋滞の解消及び持続可能で利便性の高い公共交通体系の構築に向け、**行政における推進体制を強化**。
- 県市ともに、**R8年度に推進部署を新設**。新たなマネジメント組織の設立に向け、熊本市、交通事業者等と連携しながら今後熊本交通機構設立検討協議会を立ち上げる。

熊本市

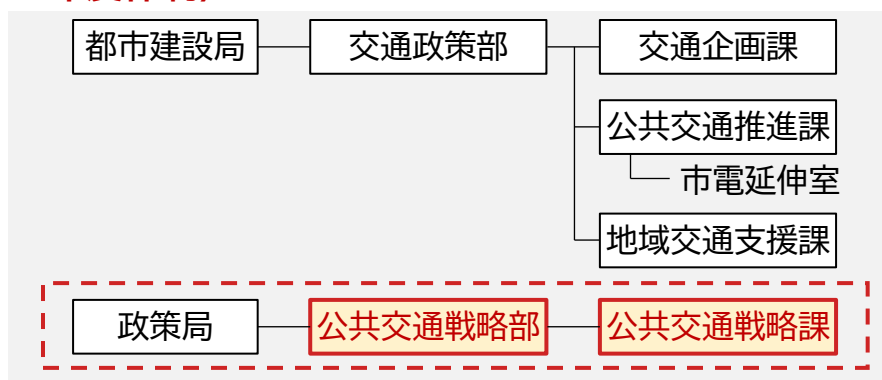
市全体の政策形成を担う政策局に

「公共交通戦略部」(及び公共交通戦略課)を新設

〈R7年度体制〉



〈R8年度体制〉

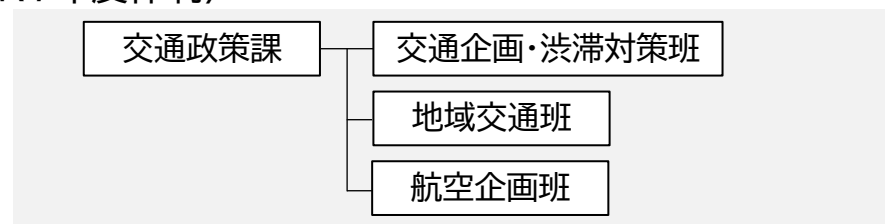


熊本県

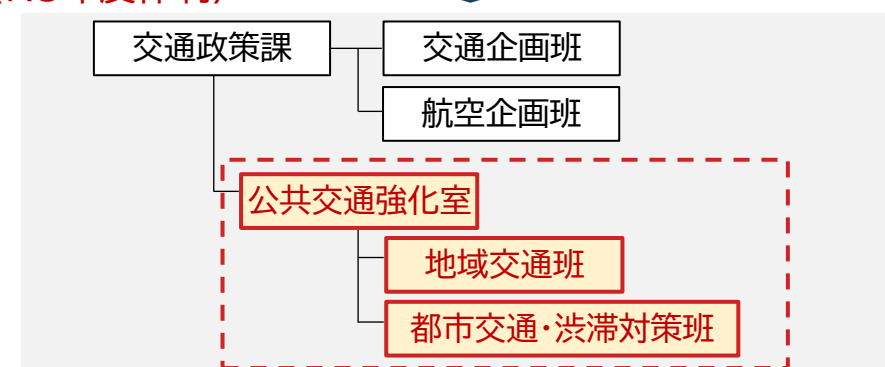
県の交通政策を担う交通政策課に

「公共交通強化室」を新設

〈R7年度体制〉



〈R8年度体制〉



＜輸送資源フル活用推進プロジェクトチーム(R8.2設置)＞

構成メンバー



(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

➤ 4) その他施策 ～集中する“時間”の分散～

熊本県渋滞対策パートナー登録制度



【今後の取組み】

- 優良な取組みを行うパートナー登録事業者を表彰する制度を創設予定
⇒ 民間事業者の協力を促進し、渋滞対策を強化
- 官民連携でのオフピーク通勤の実施
⇒ 昨年度と同様、9月に集中的な取組みを実施予定

メリット

- ① 県の取組み評価(R8.4.1～)
 - 企画コンペ等における加点対象
 - 優良な取組みの表彰
- ② 登録制度の名称・ロゴマークの利用
- ③ 県ホームページ等で取組みを周知
- ④ 地域課題の解決に向けた社会貢献活動をPR

新規

令和8年度新規登録募集中
(集中取組期間:4/22～9/30)

(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

4) その他施策

■ セミコンテクノパーク周辺の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】

※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

- 交通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、以降毎月企画会議を行っている。

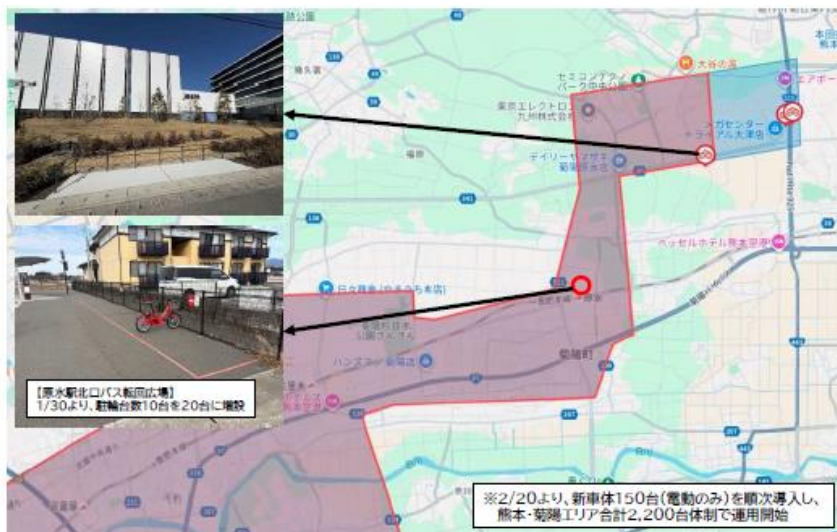
【令和7年度の取組み】

- 渋滞解消に向けて官民で意見交換を行いながら、以下の対策を実施。
 - ・JASMと菊陽町が連携し、JASM敷地内にチャリチャリ駐輪ポートを設置することによる周辺エリアへの移動手段の確保
 - ・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等の企業による自主的な通行規制の実施
(企業等の従業員による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の実施)

【今年度以降の取組み】

- 今後も、セミコンテクノパークを中心とした新たな開発や工場建設が見込まれるため、引き続き、官民連携で渋滞解消に向けた取組みを推進する。
 - ・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や交通安全対策の実施 など

【JASM × 菊陽町】JASM敷地内のチャリチャリ駐輪ポートの設置



【企業主体】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



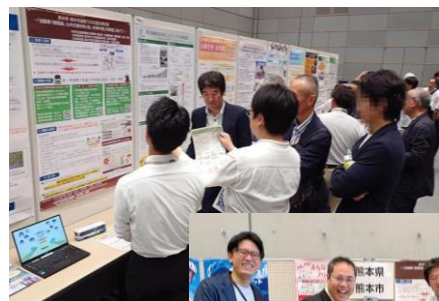
(3) 各施策の進捗と今年度の取組み

5) 情報発信 ～効果の見える化～

【取組みの情報発信について】

・渋滞対策の取組状況やその効果等についての情報を発信。**効果の“見える化”を強化。**

「交通くまもとーく in SAKURAMACHI」 「第20回日本モビリティ・マネジメント会議」での発信



←モビリティ・マネジメント会議

展示ポスター

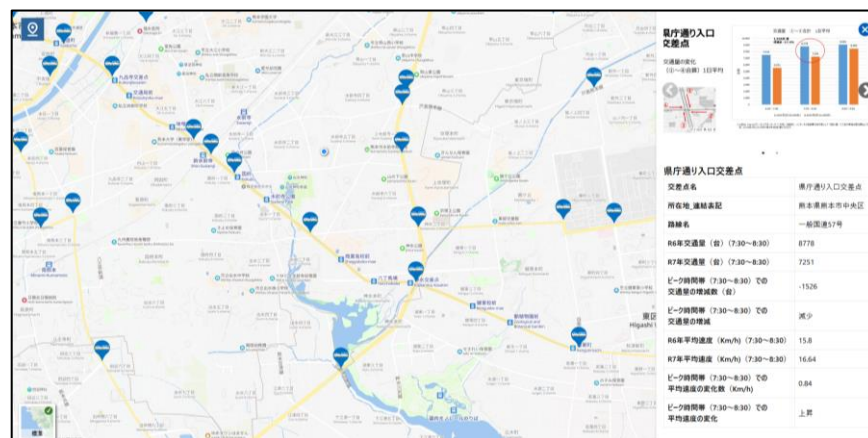


交通
↓くまもとーく



○時差出勤や公共交通利用促進などの県市連携での取組みをポスターを用いて来場者へ説明するなど、渋滞解消に向けた取組みをPR。

くまもとデータ連携基盤地図ダッシュボード サービスでの発信



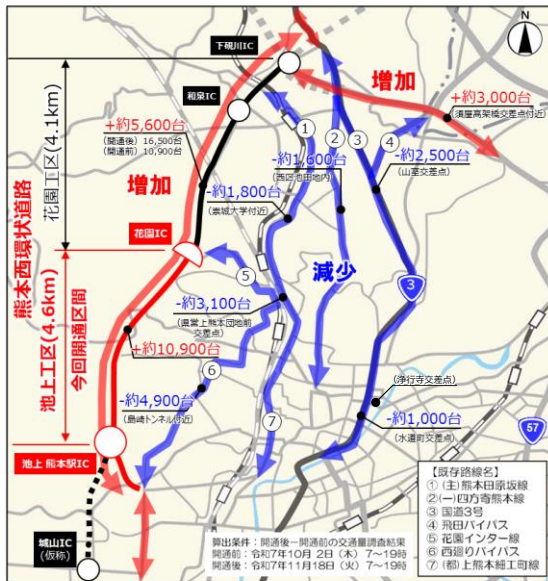
○令和7年9月に実施した「1万人のオフピーク通勤」の成果(交差点88か所分)を掲載。

<令和8年度>

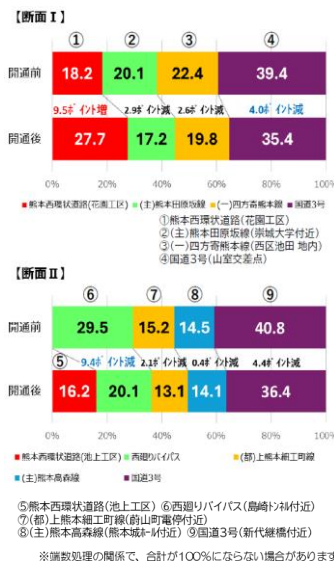
○各交差点における毎月の交通量比較や道路整備等の情報を追加し、**効果の見える化を強化**

- 令和7年10月19日(土)に熊本西環状道路(約12km区間)の一部を構成する「池上工区(4.6km区間)」が開通
- 開通から約1ヶ月後の交通量調査等を実施し、以下の効果を確認
- 市中心部を通過する交通量の減少**や**国道3号浄行寺交差点での渋滞長の減少**等を確認 ⇒ **交通渋滞の緩和(交通の転換)**
- 北区役所～熊本駅間の所要時間の短縮**を確認 ⇒ **所要時間の短縮**

交通の転換状況



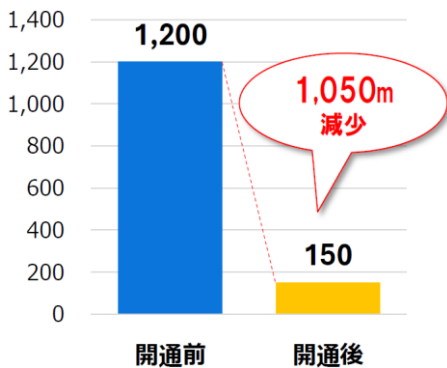
交通の路線分担状況の変化



北区役所から熊本駅への走行ルート(実測調査)



浄行寺交差点の最大渋滞長の変化



国道3号の渋滞状況

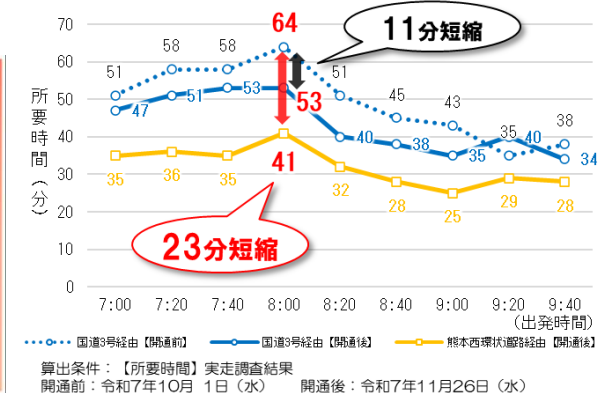


※平日朝8時第(令和7年10月1日(水))



※平日朝8時第(令和7年11月20日(木))

北区役所から熊本駅への所要時間



- JR新水前寺駅の混雑緩和やJR豊肥本線から中心市街地へのアクセス強化を目的にJR南熊本駅と桜町を結ぶ実証実験を実施（1/13～2/13）
- 期間中 **延べ1,646人（71.6人/日）**にご利用いただき、「通勤が快適」「乗り換えがスムーズ」といった好意的なご意見をいただいた

1. 実験概要

項目	運行計画
運行車両	路線バス
運行期間	令和8年1月13日(火)～2月13日(金) ※平日のみ
運行ダイヤ	午前7～9時 ※JR南熊本駅(上り)到着時刻の3分後発車
運行本数	1日10本
運行ルート	南熊本駅前(乗車)～新市街(降車)～桜町BT(降車)
運賃	200円均一 ※定期券所持者は追加負担なし、タッチ決済20%OFF
効果	〈早い〉新水前寺ルートと比較して所要時間10分短縮 〈快適〉車内混雑が少なくゆとりを持って乗車

2. 利用状況

(1) 利用者数

- 平日朝ピーク時間帯運行(23日間)で**延べ1,646人**が乗車（日平均 **71.6人**）
- 利用者のうち、**JRからの乗り継ぎが約3割、それ以外が約7割**
- 快速バス利用者の決済手段は、**IC/タッチ決済が74.5%、現金利用が14.6%、市電定期券が10.9%**

(人)

便	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	計
出発	7:00	7:16	7:30	7:44	7:54	8:07	8:20	8:34	8:44	8:57	
計	70	82	150	193	201	235	235	158	119	203	1,646
平均	3.0	3.6	6.5	8.4	8.7	10.2	10.2	6.9	5.2	8.8	71.6

(2) アンケート結果

- 通勤が快適でストレスが減った、時間通りに走る安心感があり早く着く
- JRからの乗り換えがスムーズなのでマイカー通勤を減らしてもいい
- 違うルートや夕方の便もあるといい（銀座通り、通町筋、水前寺から等）
- 南熊本駅周辺が寂しくロータリーがもったいないが賑わいにつながる
- 快速バスを知らなかった、JRとバスで決済手段が違うので使いにくい

3. 今後の展開

- 令和8年度は、主要な交通結節点である南熊本駅の利便性・結節性・アクセス性・拠点性等の向上を図るため、当該路線の将来展望を含め、**南熊本駅周辺の現状を分析して将来のあり方を検討**

予約不要 **お得な割引も** **タッチ決済なら20%OFF**



<快速バス>