



Kumamoto



Urban

① 都市交通マスタープランとは



transport

master plan



master plan

都市の将来像を支える 交通体系を提案します。

都市交通マスタープランの位置付け

- 「都市交通マスタープラン」は、パーソントリップ調査などを踏まえ、現状及び将来にわたる都市圏交通の課題に対応するために関係機関が共同で策定する都市圏交通の将来ビジョンです。
- 概ね20年後を目標年次とし、目指すべき都市構造とそれを支える交通体系のあり方を提案します。
- 策定主体は、行政・交通事業者及び学識経験者で構成する「熊本都市圏総合交通計画協議会」です。

調査対象地域(熊本都市圏)

● 計画の対象

- ・対象地域：熊本市を中心とする
5市6町1村(熊本都市圏)
- ・対象世帯数：約41万世帯
(人口：約104万人)

● 目標年次

都市圏交通マスタープランは、概ね20年後の平成47年(2035年)を目標としています。

● 策定主体

「熊本都市圏総合交通計画協議会」



都市交通マスタープランの位置付け

都市交通マスタープラン

◎概ね20年後を目標

<都市の将来像>

- 目指すべき都市構造・将来土地利用構想
- 骨格交通体系・交通ネットワーク

+

<都市交通計画>

- 概ね20年後の目指すべき都市構造に対応した交通体系のあり方
- 交通網の形成過程と関係者の役割分担に関する基本的な考え方

将来の都市構造

(市町村都市マスタープラン
都市計画区域マスタープラン)

都市交通 マスタープラン

道路

道路整備プログラム
渋滞対策プログラム

公共交通

公共交通網
形成計画

人の1日の動きから 都市圏の将来の交通計画を提案します。

パーソントリップ調査とは

調査の目的

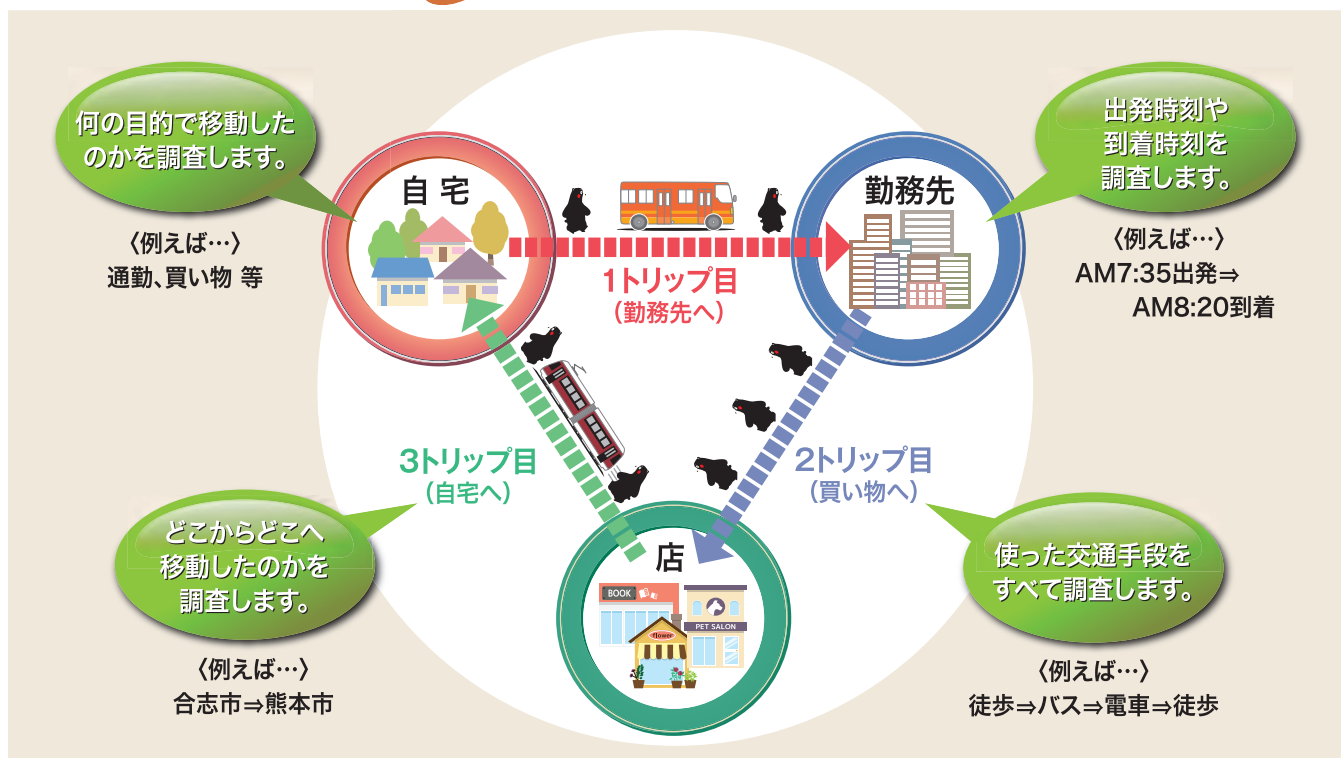
パーソントリップとは、「人(パーソン)」の「目的を持った移動(トリップ)」を意味します。

パーソントリップ(PT)調査とは、日常生活の中で、誰が、いつ、どこに、何の目的で、どのような交通手段で移動したかについて、都市圏住民を対象にアンケート調査を行い、1日のすべての移動をとらえるものです。

このアンケート調査の結果などを基礎データとし、都市圏の交通の現状や課題を客観的に集計・分析し、さらに将来の人の動きの予測などを行い、将来の熊本都市圏にふさわしい「都市交通マスタープラン」を策定することを目的としています。

今回は、平成24年10月から11月に実態調査を行い、約4.3万世帯、約9.7万人分の交通行動を把握しました。

パーソントリップ調査でわかること



都市交通マスタープラン策定までの流れ



過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

熊本都市圏では、これまでに3回(昭和48年、昭和59年、平成9年)のパーソントリップ調査を実施し、さまざまな交通施策が提案され、これに基づき国、熊本県及び熊本都市圏を構成する各市町村等がアクションプログラムなどを策定し、提案施策の実現に向けて取り組んできました。

過去の都市交通マスタープランでの主な提案施策

項目 回	実態調査			主な提案施策	
	実態調査年	調査圏域	都市圏人口	道路	公共交通
第1回	昭和48年	熊本市を中心とする1市9町	56.5万人	<ul style="list-style-type: none"> 都市内幹線道路： <ol style="list-style-type: none"> 九州縦貫道 熊本北バイパス 熊本東バイパス 菊陽バイパス 都市内幹線街路： <ol style="list-style-type: none"> 近見沖新線 熊本駅北部線 熊本駅新外線 新外秋津線 など <p>〈長期的構想〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 船場神水線、野口清水線、本荘御幸線 など 	<ul style="list-style-type: none"> 熊本駅～都心部、東部地区の専用軌道化 バスターミナル (熊本駅、水前寺駅通り、健軍付近) バスターミナルを中心とするバス路線網の再編 水前寺駅のターミナル化 <p>〈長期的構想〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊肥本線と熊本電鉄を結ぶ鉄道
第2回	昭和59年	熊本市を中心とする2市18町1村	87.4万人	<ul style="list-style-type: none"> 西回り道路(仮称)、熊本駅池上線、保田窪菊陽線、御領秋津線、国道3号(植木、富合工区)、国道57号(大津～阿蘇間)など 	<ul style="list-style-type: none"> 新駅の設置 (東海学園前駅、近見駅、熊本工大前駅、新水前寺駅【市電との乗り継ぎ利便性向上含む】、弓削駅、楠駅) 市電の地下化 (交通局前～熊本駅前、水道町前～藤崎宮前) 連続立体化 (鹿児島本線、豊肥本線) ターミナル(熊本駅、神水)
第3回	平成9年	熊本市を中心とする2市14町1村	97.8万人	<ul style="list-style-type: none"> 骨格幹線道路： 熊本環状道路、熊本天草幹線道路、中九州横断道路、有明海沿岸道路 幹線道路網・街路： (都)上熊本細工町線、春日池上線、(仮)新水前寺帯山線 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな基幹公共交通ネットワークの整備 (熊本空港方面、熊本港方面、帯山・長嶺方面 など) 市電のLRT化 熊本電鉄の高機能化(車両のLRV化) 相互乗り入れ(JR・熊本電鉄・市電) バス専用レーン、公共交通優先信号、バス接近表示システムの整備 乗り継ぎ割引制度の導入 など

(出典：各年熊本PT 調査報告書より作成。提案施策は、当時の施策名称で記載。)

これまでの取り組み成果と課題

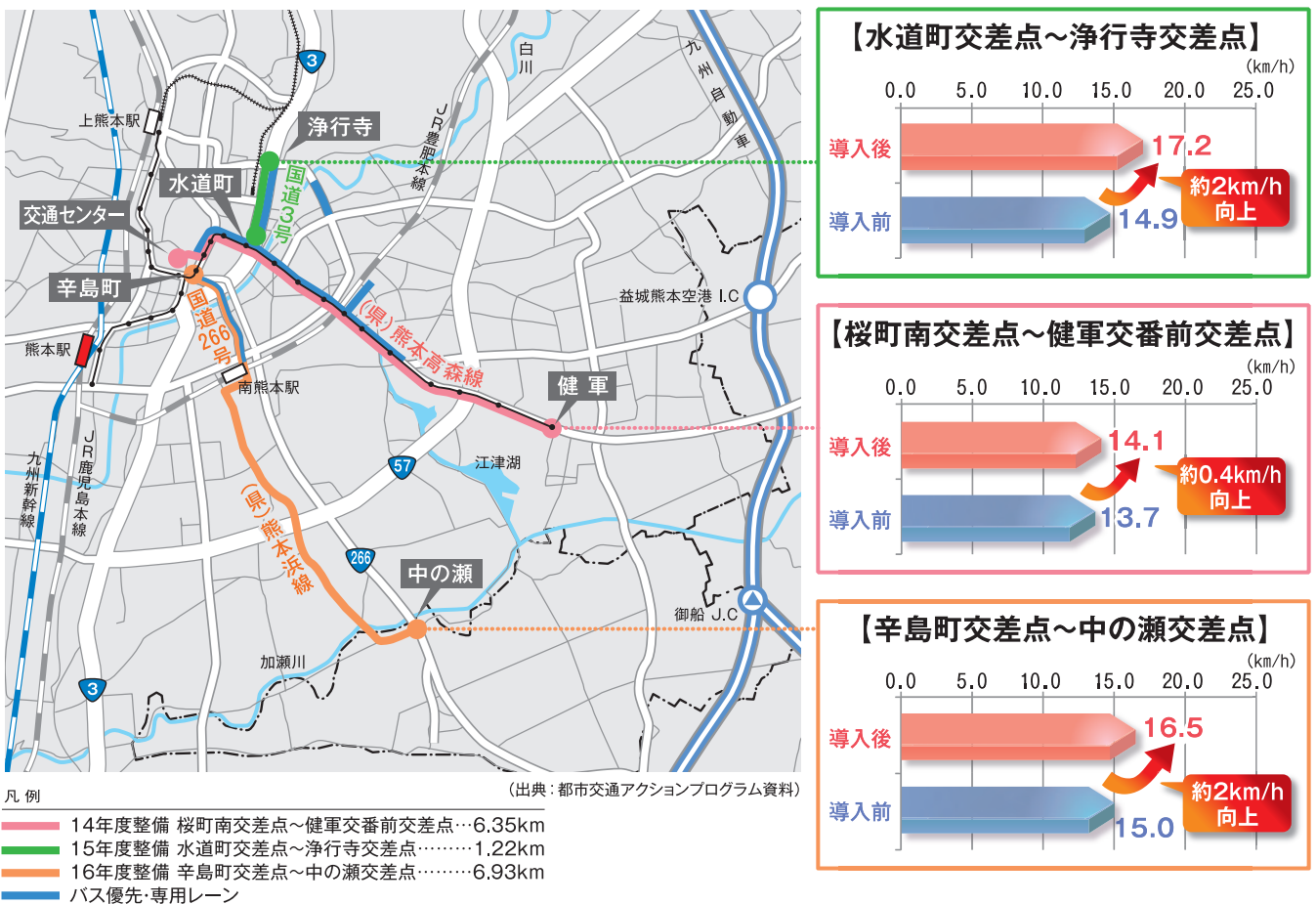
バス

○バス優先・専用レーンの整備や公共交通優先信号などの導入による速達性の向上、接近表示システムの導入のほか、近年では、料金収受の迅速化を図る地域振興ICカードの導入などのサービス向上策を実施してきました。

○公共交通優先信号などの導入で、路線バスの速度が約2km/h向上しています。

○しかし、バス優先・専用レーンや公共交通優先信号などは、一部区間の設置に留まり、依然として、速達性や混雑の影響によるダイヤの正確性を保ちにくいなどの課題があります。

◎路線バスの公共交通優先信号などの導入区間と効果



◎バス優先・専用レーンの導入



◎接近表示システムの導入



◎地域振興ICカードの導入



鉄 軌 道

- 鉄道については、光の森駅をはじめとするJR 豊肥本線での新駅設置や新水前寺での結節改善のほか、熊本電鉄の運行時間の延長などの利便性の向上やパーク&ライド駐車場の整備などの利用促進策を実施してきました。
- 軌道については、公共交通優先信号(辛島町～熊本駅、上熊本駅間)の導入、低床車両の導入、停留所の改良、新水前寺でのJRとの結節改善などによる利便性の向上や情報案内の充実、全国相互利用型ICカードによる料金収受の迅速化などのサービス向上策を実施してきました。
- これらの取り組みの結果、JR豊肥本線の利用者が光の森駅の新設で800人/日、新水前寺駅結節点整備や九州新幹線の開業等で1,300人/日増加しています。
- しかし、鉄軌道の結節や延伸に関する施策提案については、自動車交通への影響や民間の独立採算を前提とした事業性等に課題があり、これまで事業化には至っていません。

◎JR豊肥本線 光の森駅新設



◎LRV(低床車両)の導入



◎全国相互利用型ICカードの導入



◎整備効果:JR 豊肥本線乗車人員(平成～瀬田駅)

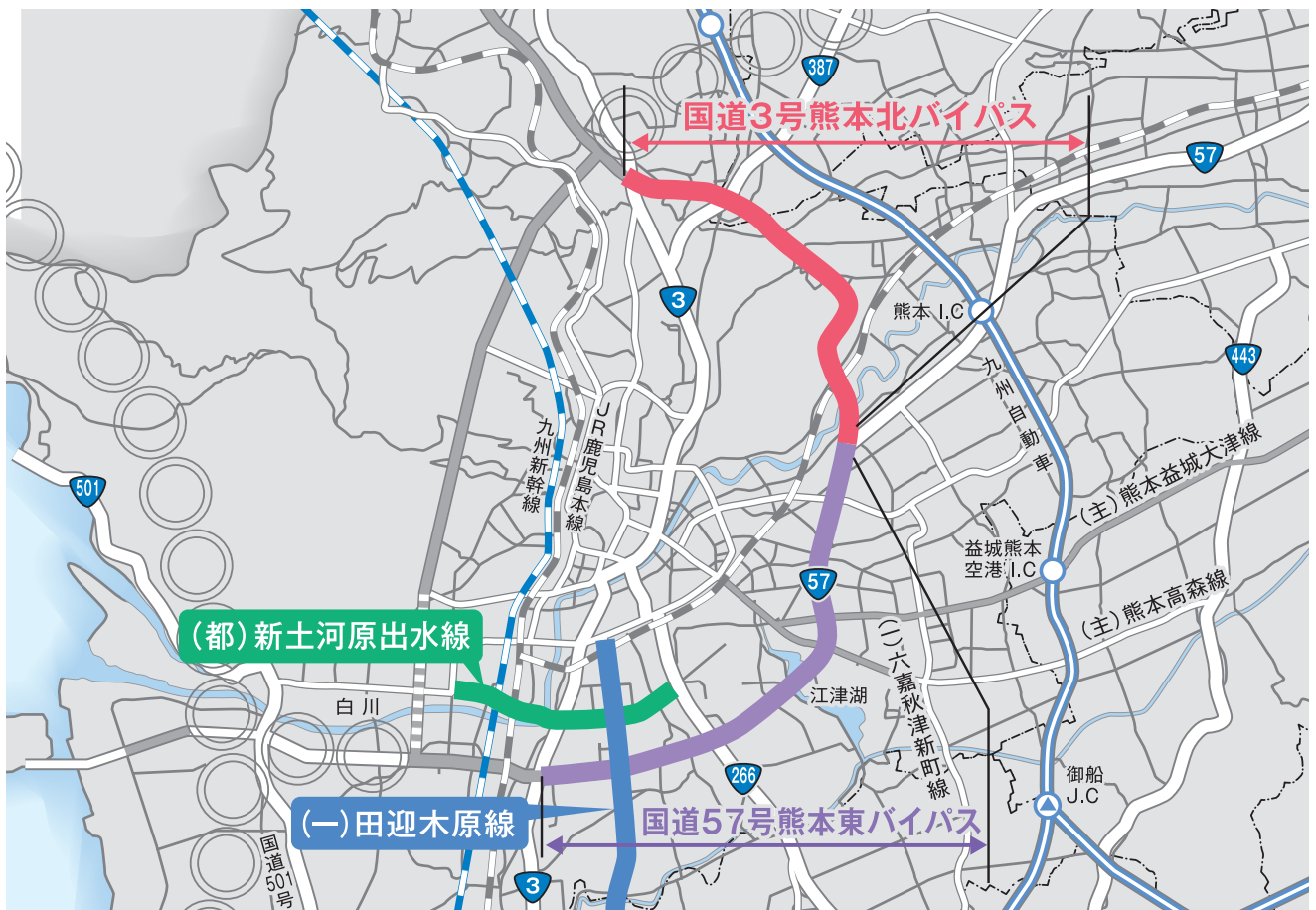


(出典:熊本県交通政策課資料)

道路

- 国道3号熊本北バイパス、国道57号熊本東バイパス6車線化、(一)田迎木原線、(都)新土河原出水線などの整備を推進し、交通混雑の緩和や所要時間の短縮に取り組んできました。
- 国道3号熊本北バイパス整備により浄行寺交差点の渋滞長が約5割削減し、国道57号熊本東バイパス6車線化により新南部から近見間の所要時間が最大で10分短縮(朝ピーク:下り方面)しました。
- 連続立体交差事業を推進し、JR 鹿児島本線と交差する踏切における慢性的な渋滞解消に取り組んできました。
- 連続立体交差事業の部分供用(平成27年3月)により、11箇所の踏切が高架化され、約11,000台/日の滞留が解消されました。
- しかし、都市圏の骨格道路である2環状11放射道路網は、未だ完成に至っておらず、本来のネットワーク機能を十分に発揮できていません。また、多様な利用者が安全・安心に共存できる道路交通環境の整備が求められています。

◎第3回 PT調査以降の主な実現施策(道路)



◎(都)新土河原出水線の整備

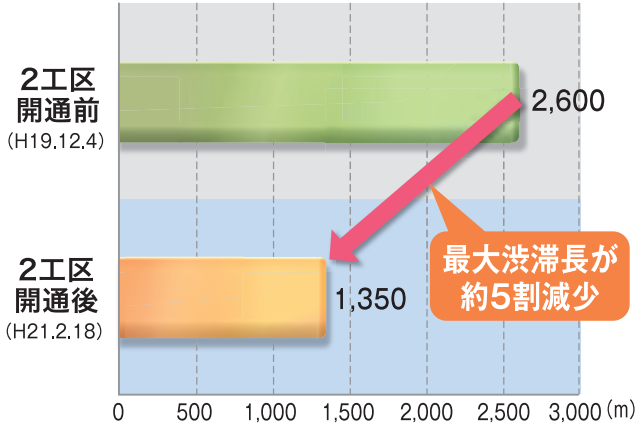


◎国道57号熊本東バイパス6車線化



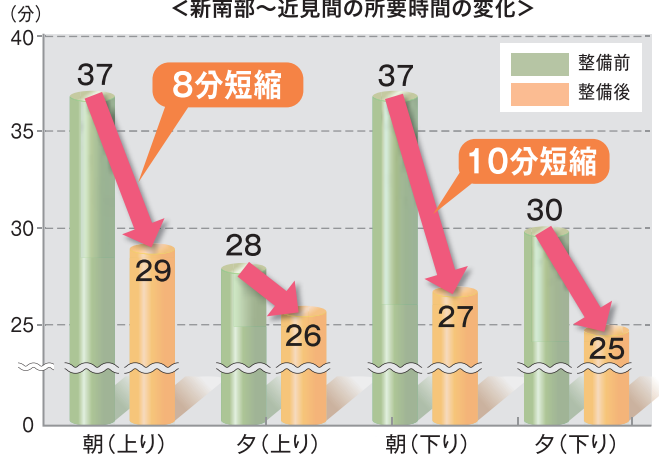
(出典：国土交通省資料)

◎国道3号熊本北バイパス2工区開通の効果
 <浄行寺交差点の最大渋滞長の変化>



※2工区：須屋高架橋～麻生田交差点間
 (出典：国土交通省資料を基に作成)

◎国道57号熊本東バイパス6車線化の効果
 <新南部～近見間の所要時間の変化>



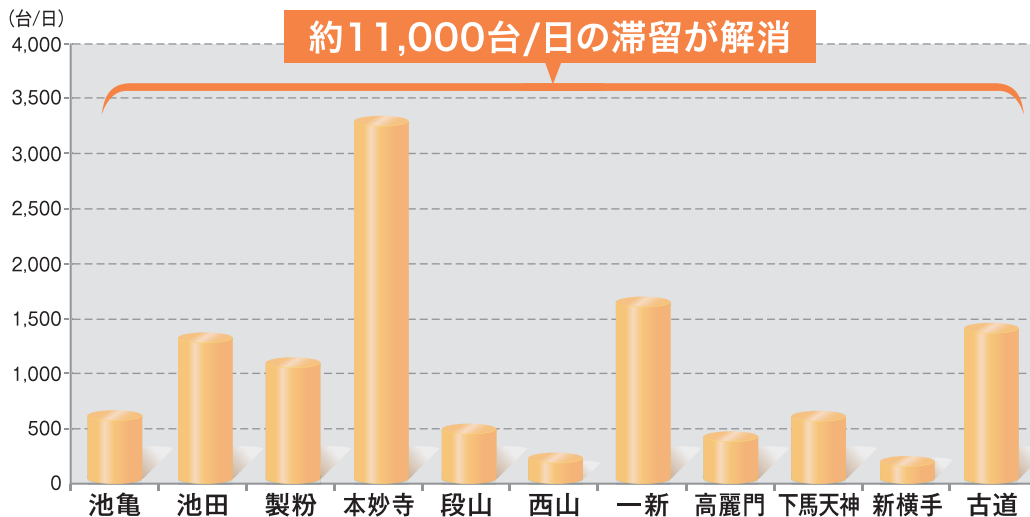
資料：H15.5とH18.3における実態調査結果
 ※最も渋滞が激しい時間帯を対象に比較整理。
 (出典：国土交通省資料を基に作成)



◎JR連続立体交差等整備事業の部分供用により想定される整備効果

- JRと交差する11箇所の慢性的な渋滞の解消
- 東西に分断されていた市街地の一体的な整備 など

<踏切遮断による滞留台数>



※平成21年10月調査 (出典：熊本県資料)