

熊本都市圏総合交通戦略 |

Action Plan

熊本都市圏総合交通戦略協議会

はじめに

熊本都市圏は、政令指定都市熊本市を中心とした5市6町1村で構成され、熊本県の約6割の人口が集中し、熊本県を牽引する重要な地域です。しかし、平成24年度に熊本都市圏の人の移動目的や手段を調査する「第4回パーソントリップ調査」を実施したところ、公共交通機関のうちバスの利用者減が続き路線の維持が困難な状況になっていることや、自動車を利用した移動の割合が依然として増えていること、市街地部や放射環状道路上における朝ピーク時間帯の交通渋滞の恒常化などの問題点が明らかになりました。また、将来においても、現在事業中の道路整備の完了で交通混雑の減少は期待されるものの、市街地部や主要な放射環状道路上では混雑解消に至らないことが予想されました。

この調査で明らかになった問題点を踏まえ、平成28年3月に「熊本都市圏都市交通マスタープラン」を策定し、熊本都市圏が目指す将来像である「多核連携型の都市構造」の実現に向けて必要となる交通ネットワークの将来像や、将来の交通体系の考え方を提案しました。

一方で、都市交通マスタープラン策定直後の平成28年4月に、最大震度7の揺れを2回観測した「平成28年熊本地震」が発生し、県内に甚大な被害が出ました。熊本都市圏においても、主要な幹線道路の寸断などの影響により渋滞が発生し、都市機能が低下するなど、あらためて、災害発生時にも機能する交通ネットワークの整備の重要性が認識されました。

そこで、熊本都市圏の交通ネットワークの将来像の実現と、熊本地震で再認識した交通の防災機能強化及び熊本地震からの復旧復興を目指し、熊本都市圏の交通施策の実行計画（アクションプラン）となる「熊本都市圏総合交通戦略」をとりまとめました。

総合交通戦略は、都市交通マスタープランの目標年の中間年で、かつ、熊本地震発生から10年後となる2025年度までに実施する交通施策をとりまとめたものです。

さらに、交通に関する社会情勢の変化や、それに伴う新たな法制度の整備、新技術の開発・導入など、今後、都市交通マスタープラン策定時及び総合交通戦略策定時には考慮していない環境変化が生じる可能性があることを踏まえ、総合交通戦略は、それらの変化に適切に対応し、随時、総合交通戦略への施策の追加や見直しを行っていくことを策定の視点に盛り込みました。

今後は、総合交通戦略に沿って、交通に関わる様々な関係者が相互の連携・調整を図り、随時、施策の進捗確認や状況変化に対応しながら、将来像実現に向けた取り組みを着実に推進します。

平成30年11月

熊本都市圏総合交通戦略協議会

目次

第1章 熊本都市圏総合交通戦略とは

1. 熊本都市圏総合交通戦略の位置付けと役割……………1
2. 策定の視点……………2
3. 対象地域……………3

第2章 熊本都市圏交通の将来像

1. 熊本都市圏の現状と課題……………4
2. 熊本都市圏の将来像……………9
3. 熊本都市圏交通の将来像……………12

第3章 熊本都市圏総合交通戦略の目標

1. 基本施策の体系及び戦略目標……………16
2. 基本施策の横断的な連携……………30

第4章 実施施策

1. 基本施策……………32
2. 連携パッケージ……………38

第5章 成果指標

1. 成果指標……………43

第6章 熊本都市圏総合交通戦略の推進体制と進捗管理

1. 推進体制……………45
2. 進捗管理と役割……………46

【巻末資料】

- 平成28年熊本地震による熊本都市圏交通への影響……………47
- 熊本都市圏総合交通戦略協議会・作業部会名簿……………50
- 用語集……………52

第 1 章 熊本都市圏総合交通戦略とは |

第 1 章 熊本都市圏総合交通戦略とは

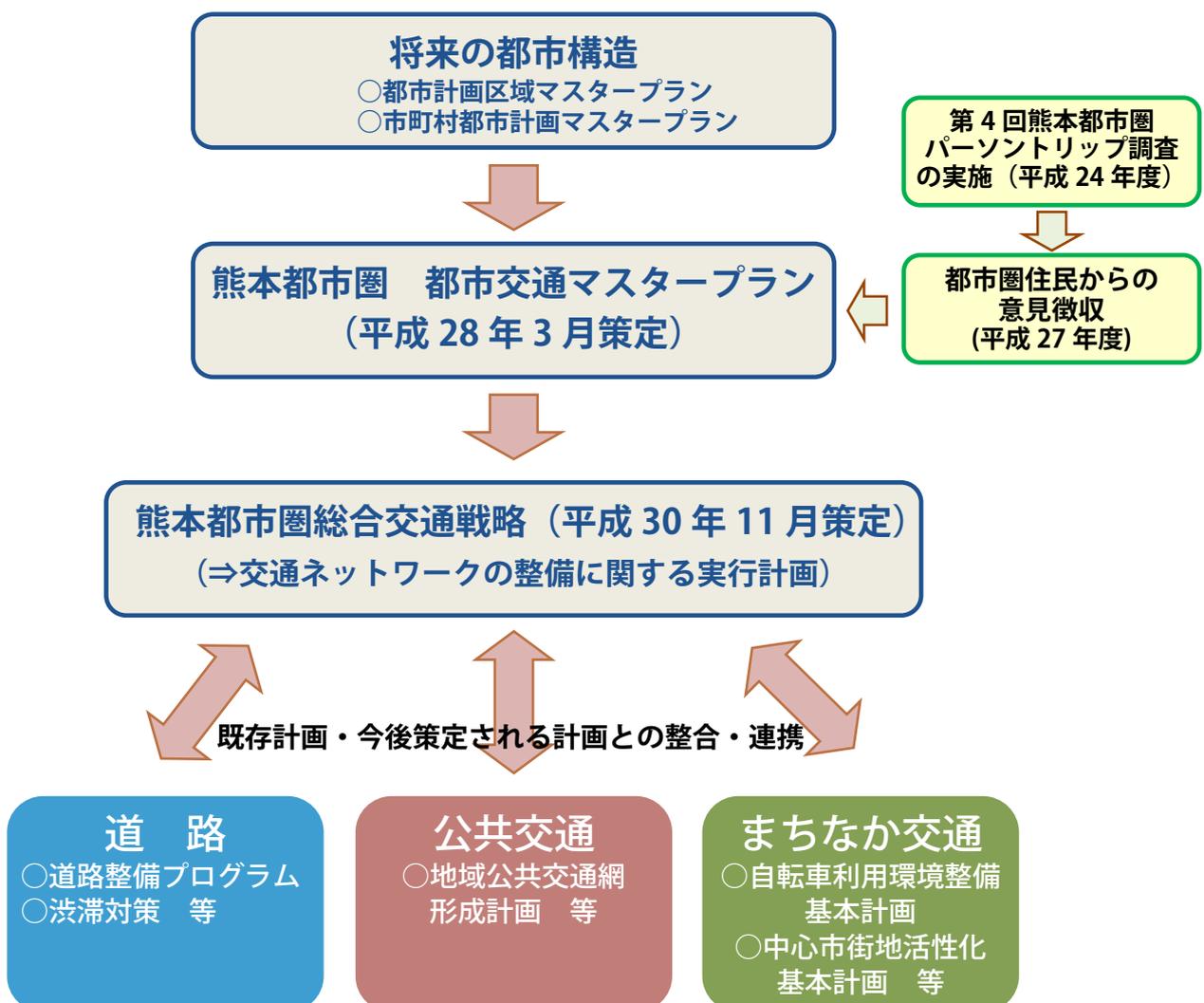
■ 1. 熊本都市圏総合交通戦略の位置付けと役割

熊本都市圏総合交通戦略（以下、総合交通戦略という。）は、第 4 回熊本都市圏パーソントリップ調査（平成 24 年度実施）に基づいて検討された「熊本都市圏 都市交通マスタープラン（平成 28 年 3 月策定）」（以下、都市交通マスタープランという。）で提示された、将来の都市像や交通体系のあり方と施策を、戦略的に推進するための具体的な取り組み方を示す実行計画で、過度な自動車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携した都市交通体系の構築を目的とするものです。

総合交通戦略では、都市交通マスタープランで掲げている将来像の実現に向けて取り組む「主要施策」「事業主体」「対象地域」「整備スケジュール」などを示しています。

総合交通戦略に基づき、施策の進捗管理や効果の検証をもとに必要な見直しを行いながら、着実かつ継続的な施策の実施により、目指すべき将来像に向けて事業成果をあげていくことが重要です。

なお、総合交通戦略の計画期間中に社会情勢の変化やそれに伴う新たな法制度の整備、新技術の開発・導入等が進むことが予想されることから、方針や施策についても随時見直しを行っていく予定です。



■ 2. 策定の視点

総合交通戦略は、都市交通マスタープランの将来像実現を目指しながら、更に次の2点を考慮して策定しています。

①計画期間中の社会情勢の変化を的確に反映し、実行性を確保します。

- ・総合交通戦略は、都市圏の将来像を実現するための施策に関する実行計画となります。そのため遅滞なく計画を推進していく必要性・重要性を考慮し、随時見直しを図ります。

②「平成28年熊本地震」の経験を踏まえ、都市圏の将来像に防災機能強化の視点を明確化します。

● 2 環状 11 放射道路

- ・リダンダンシー確保の観点から、南北方向・東西方向ともに骨格幹線道路の優先的な対応が必要です。

● 多核連携、防災機能向上等に資する道路整備

- ・地域や路線の特性に応じて、幹線道路の整備並びに橋梁の耐震化及び電線地中化等の対応が必要です。

「平成28年熊本地震」の経験を踏まえた道路整備等が行われることで、災害時の渋滞対策だけでなく、公共交通(バス)の運行経路並びに歩行者・自転車の移動経路の確保につながります。

国道3号の渋滞状況



出典：熊本市 平成28年熊本地震「震災の記録」

国道57号の渋滞状況



出典：国土交通省資料

■ 3. 対象地域

対象地域は、熊本市を中心とする5市6町1村（熊本都市圏）です。

熊本市 宇土市 合志市 宇城市の一部（不知火、松橋、小川地区）

菊池市の一部（泗水地区） 大津町 菊陽町 西原村 御船町 嘉島町 益城町 甲佐町。



■ 4. 計画期間

総合交通戦略は、都市交通マスタープランの目標年次（策定から20年後）の中間年であり、「平成28年熊本地震」発生から10年後にあたる2025年度を目標年次と位置づけます。

計画期間は、検討期間中に発生した「平成28年熊本地震」による甚大な被害からの着実な復興を考慮し、熊本県及び熊本都市圏の各自治体が策定している復興計画を踏まえて設定しています。

第 2 章 熊本都市圏交通の将来像 |

第 2 章 熊本都市圏交通の将来像

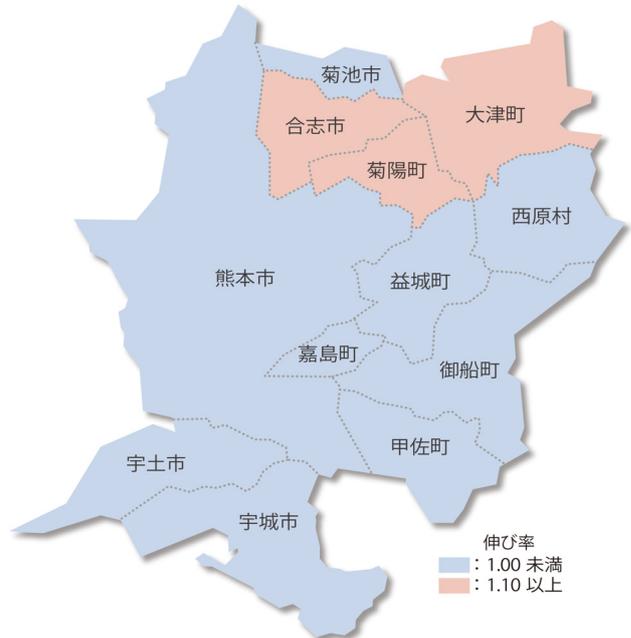
■ 1. 熊本都市圏の現状と課題

熊本都市圏の 1 日の人の動きを把握するパーソントリップ調査や各種データを踏まえ、熊本都市圏の現状と課題を整理します。

■ 都市圏人口の動向

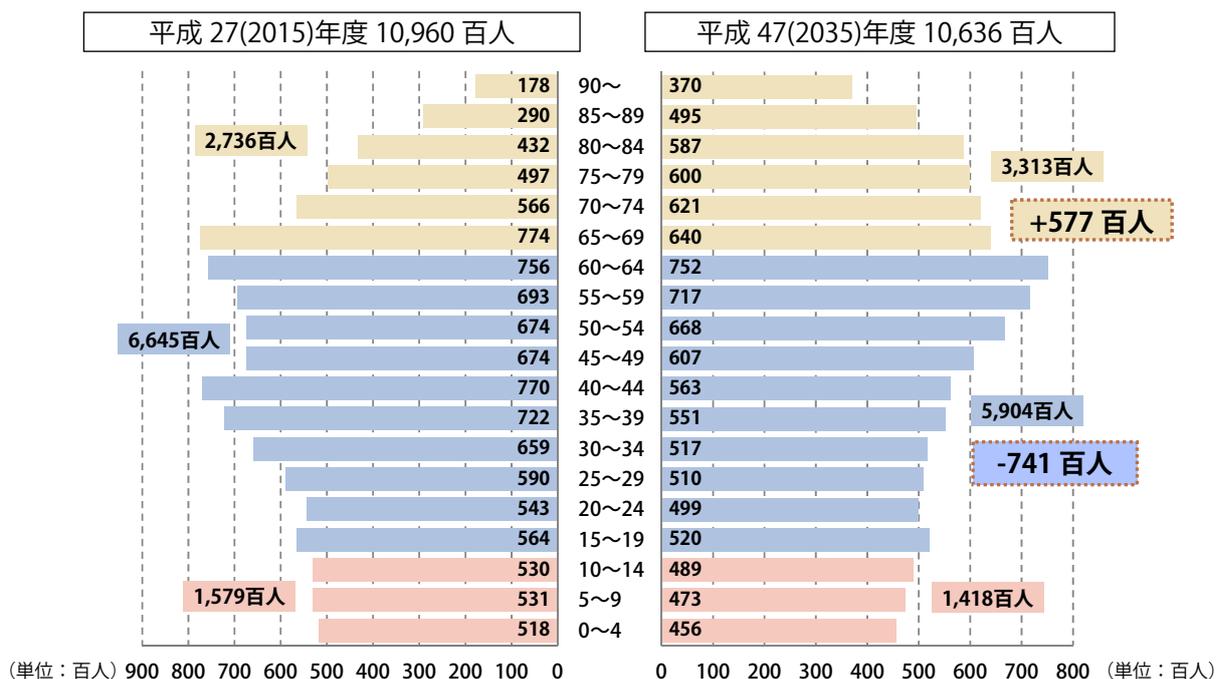
- 熊本都市圏は、全国傾向と同様に人口減少局面に入り、平成 27 (2015) 年度から 20 年後の 2035 年度は、約 106 万人 (現状より約 3.2 万人減) と予想されます。
- 年齢構成では、生産年齢・年少人口が現状より約 7.4 万人 (約 1 割) 減少することが見込まれます。
- 65 歳以上の高齢者は、約 5.8 万人増加し、都市圏総人口の約 31% を占め、交通動態の変化が予想されます。
- 大規模な従業地などの立地で移住・定住が進む合志市や菊陽町などの都市圏北東部では、今後人口増加が予想されます。

○市町村別の将来の人口予測 (2035 年度/2015 年度の伸び率)



(出典：国立社会保障・人口問題研究所 [H30.3 推計]
 ※宇城市・菊池市は全域を対象に推計)

○熊本都市圏の人口構成の変化予測



(出典：国立社会保障・人口問題研究所 [H30.3 推計]
 ※宇城市、菊池市は全域を対象に集計)

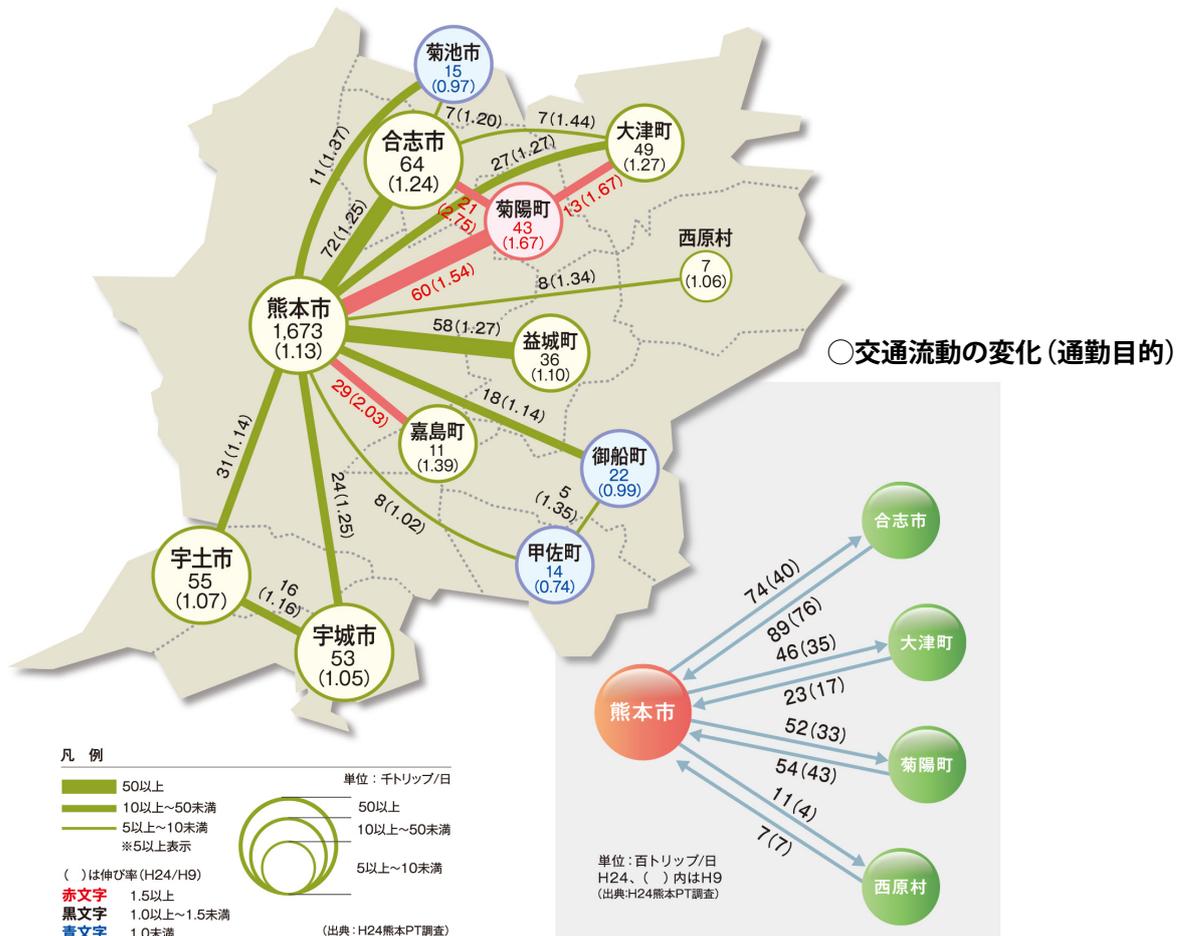
■ 第4回パーソントリップ調査の概要

- 熊本都市圏に居住する人の交通実態について、「出発地」、「目的地」、「交通手段」、「目的」、「移動量」、「所要時間」等を個人属性とともに把握し、その情報を将来の都市圏交通に関する施策に反映することを目的とする調査です。
- 熊本都市圏では、過去に3回（第1回：昭和48年、第2回：昭和59年、第3回：平成9年）の調査を実施しており、都市交通マスタープランは、平成24年度に実施した第4回の調査データを基に策定しています。
- 平成24年10月～11月に実態調査を実施し、約4.3万世帯、約9.7万人分のデータを収集しました。

■ 地域間の交通流動

- 通勤や通学先の多くは、概ね外環状道路の内側の地区に集積していることから、熊本市と周辺市町村間の放射方向に交通が集中しています。

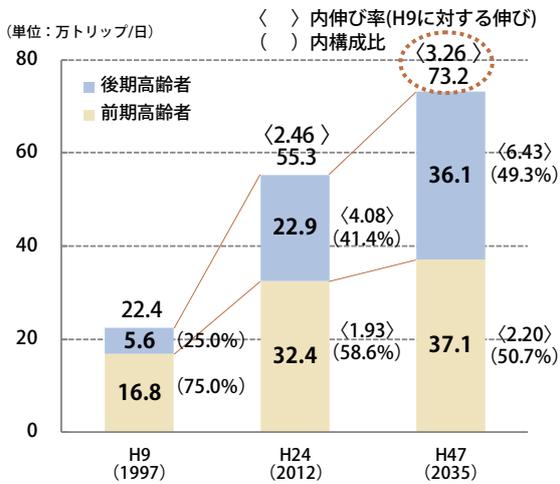
○ 地域間の流動状況の変化



■ 増加する高齢者交通

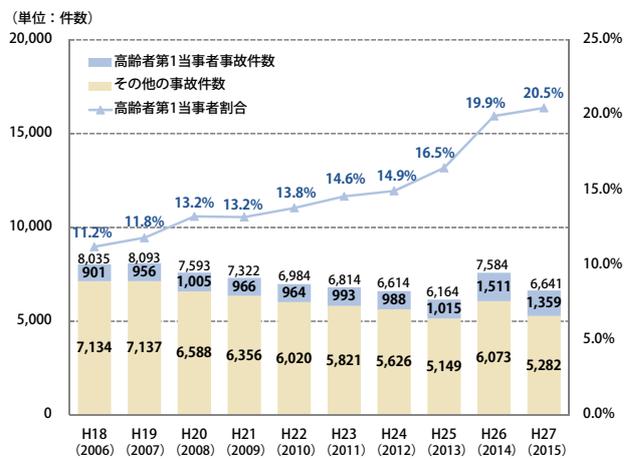
- ・高齢者交通は前回のパーソントリップ調査（平成9年）時に比べて約2.5倍になっており、2035年時点では約3.3倍に増加することが予想されます。
- ・高齢者の自動車利用率は前回調査時に比べて約15%増加し、高齢者が第一当事者（加害者）の自動車事故が増加傾向にあります。

○高齢者トリップ数の推移



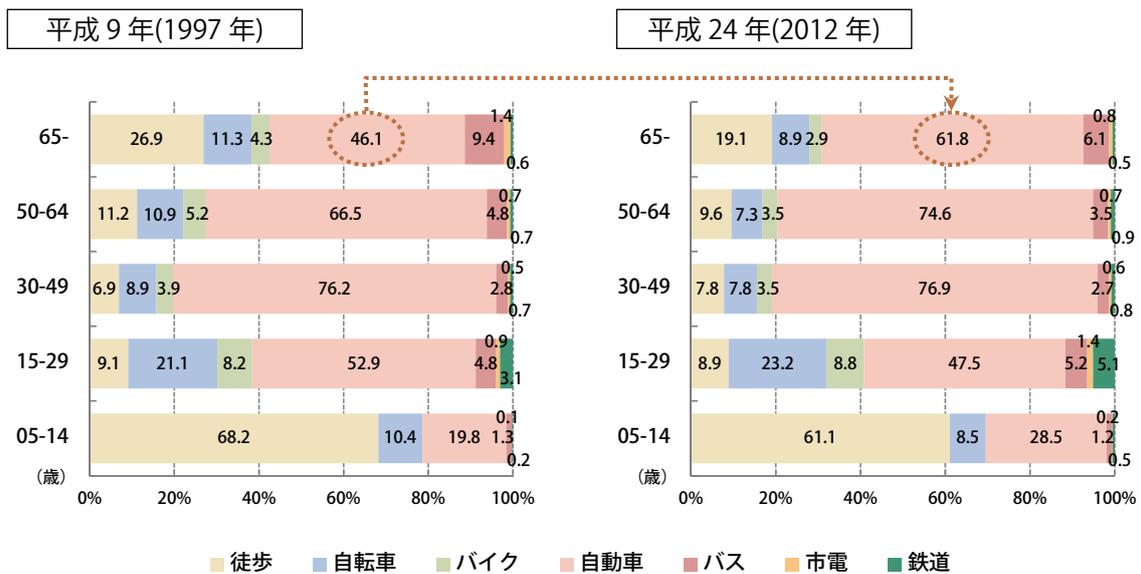
※前期高齢者：65～74歳
後期高齢者：75歳以上
(出典：各年熊本PT調査)

○高齢者が第一当事者となる事故の割合の推移



(出典：熊本県警資料)

○年齢別にみた代表交通手段構成の変化

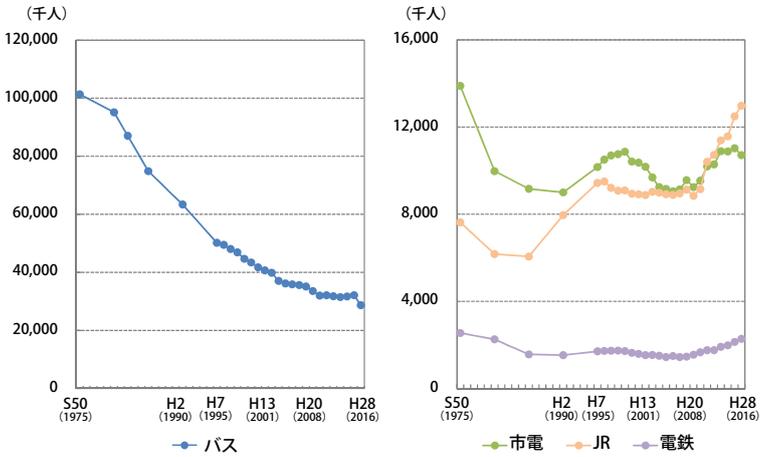


(出典：各年熊本PT調査)

■ 公共交通を取り巻く現状

- ・鉄軌道の利用者数は近年微増傾向ですが、バス利用者はこの30年間で約1/3まで減少しています。特に、市街地部及びその近郊以外では利用者が少なく、事業採算が確保できない路線が増加し、路線維持は極めて困難な状況です。
- ・また、近年ではバスの運転手不足が問題となっており、バス運行本数の減便等に繋がっている状況です。

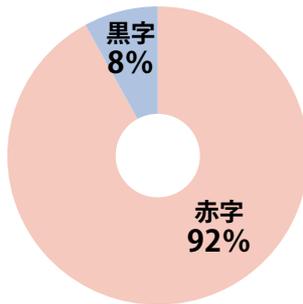
○公共交通機関の利用者数の推移



(出典：熊本県交通政策課資料)

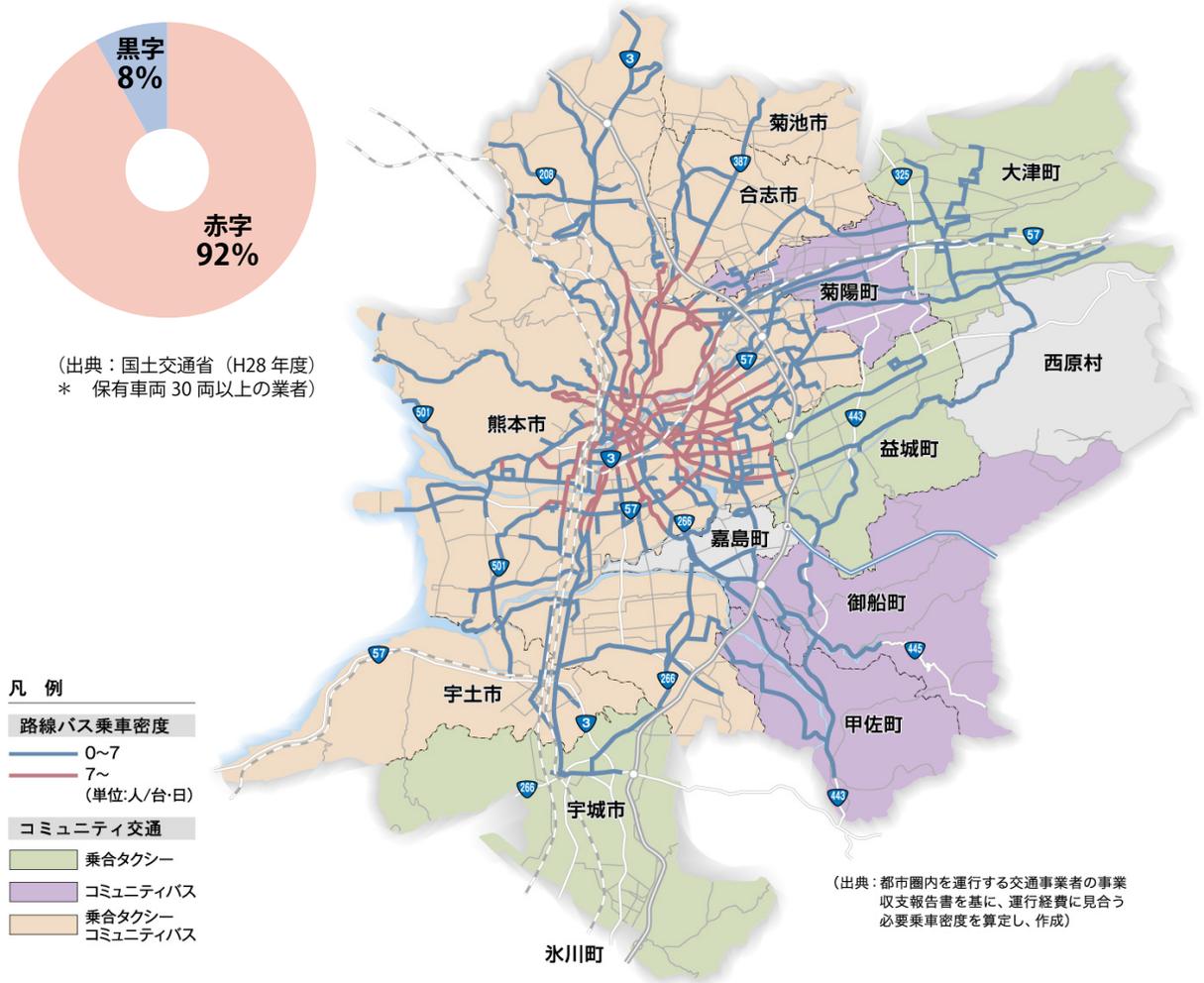
(出典：熊本県交通政策課資料)

○全国の乗合バス事業者の収支状況 (H28(2016)年度)



(出典：国土交通省 (H28 年度)
* 保有車両 30 両以上の業者)

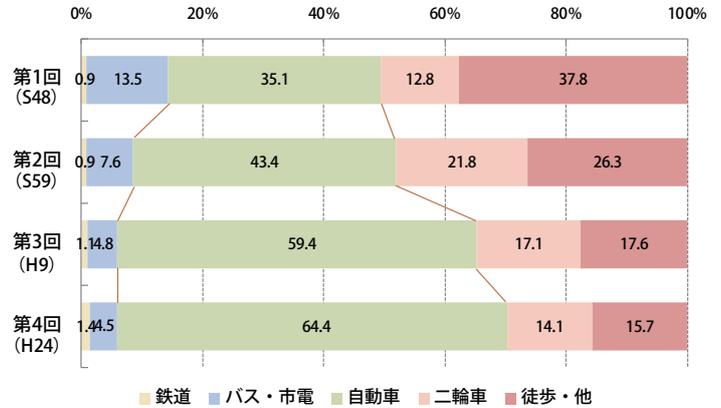
○路線バス乗車密度とコミュニティ交通導入状況



■ 自動車分担率の増加と交通渋滞の恒常化

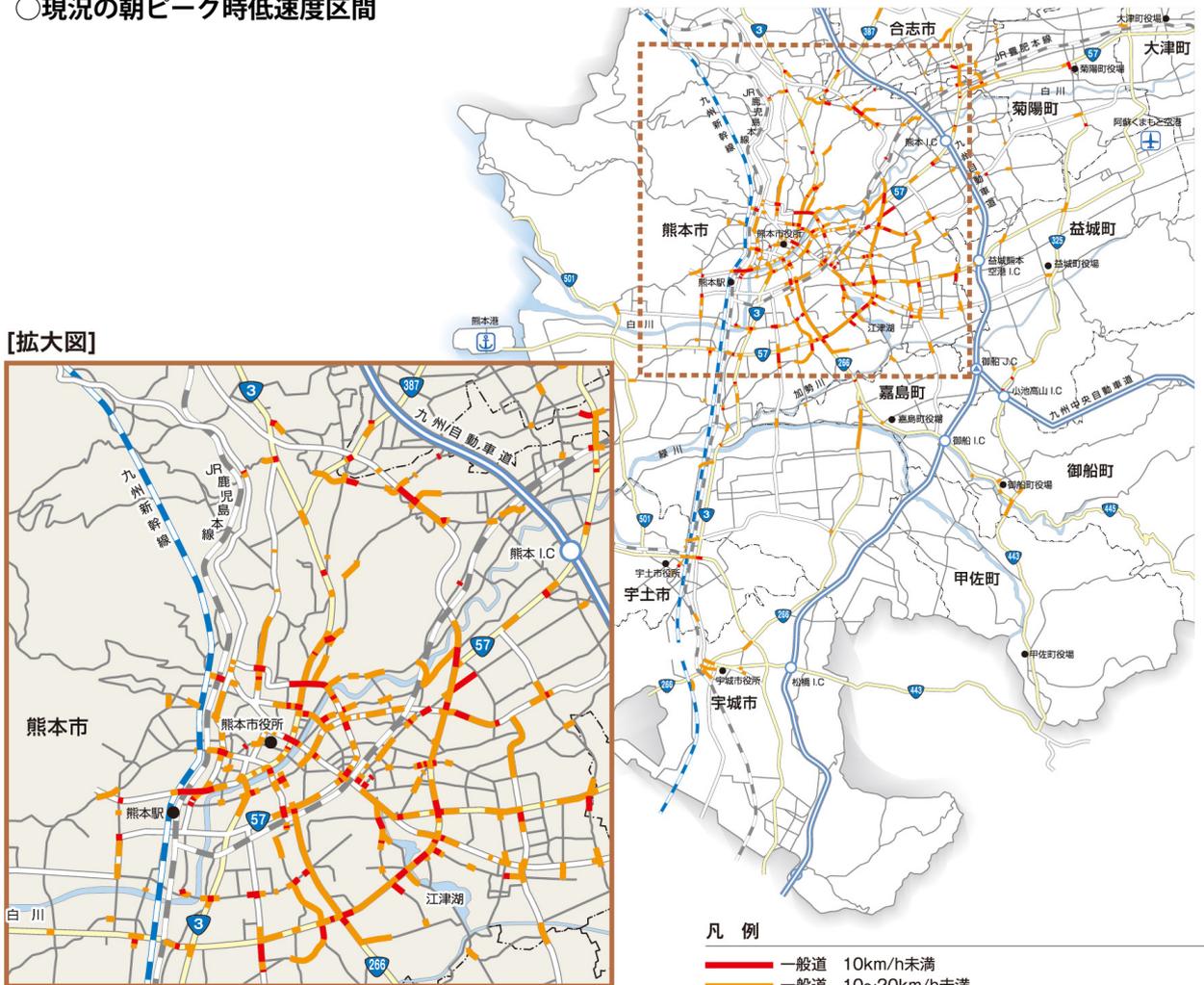
- 自動車の普及や女性の免許保有率の上昇を背景に、自動車分担率は増加し、都市圏交通の約 2/3 が自動車利用です。
- 道路整備は着実に進んでいるものの、朝ピーク時には市街地部や放射環状道路上で交通渋滞が恒常化しています。

○交通手段分担の変化



(出典：各年熊本PT調査)

○現況の朝ピーク時低速度区間



凡例
— 一般道 10km/h未満
— 一般道 10~20km/h未満

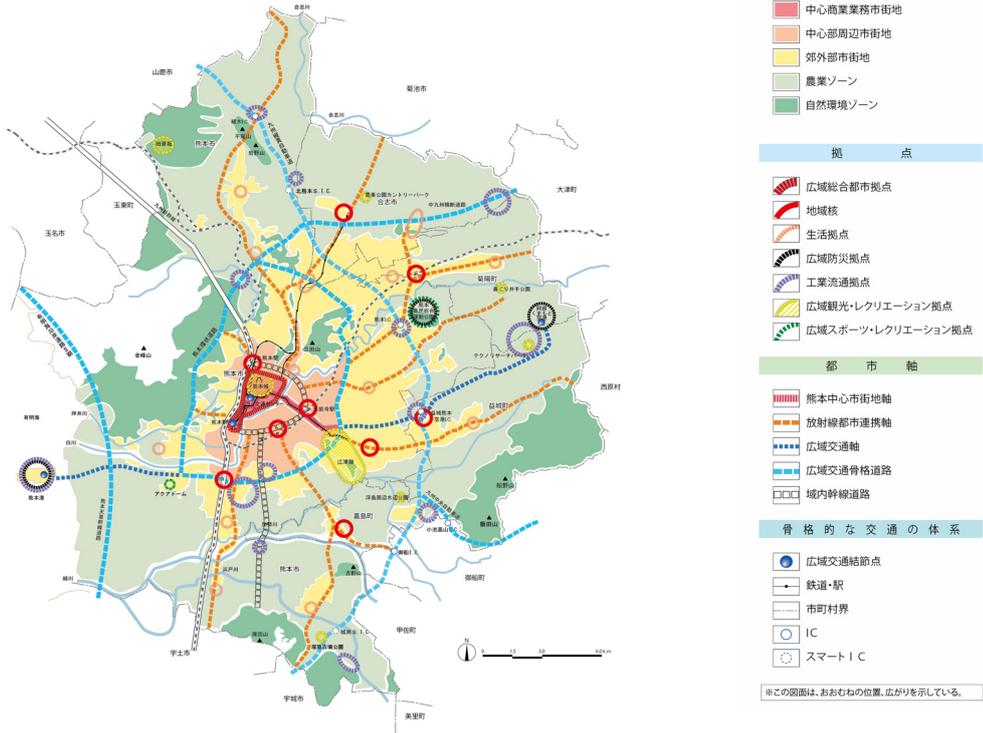
(出典：H24 旅行速度調査を基に作成)

2. 熊本都市圏の将来像

多核連携型の都市圏構造

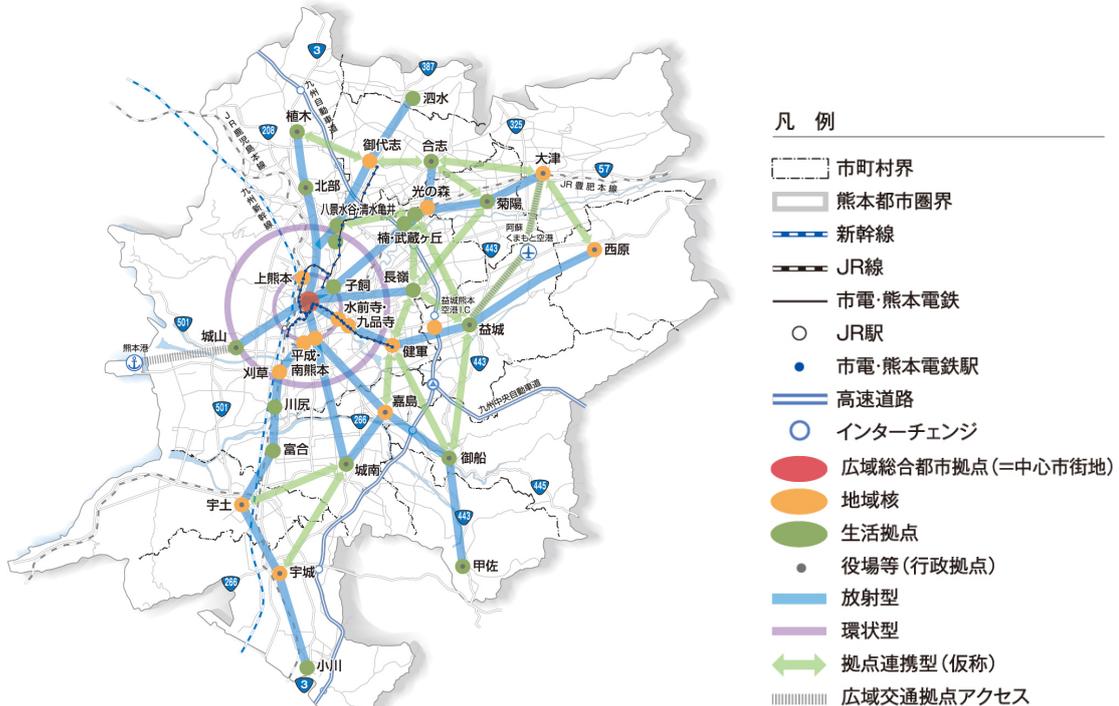
広域的な拠点機能や都市機能を交通網に合わせて配置し、熊本市と周辺市町村、また近隣市町村相互が補完・連携しながら、暮らしやすさと持続的な発展を確保する「多核連携型の都市圏構造」が、熊本都市圏の将来像です。

○熊本都市計画区域マスタープランによる将来市街地像図（参考）



(出典：「熊本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（熊本都市計画区域マスタープラン）」平成27年5月 熊本県）

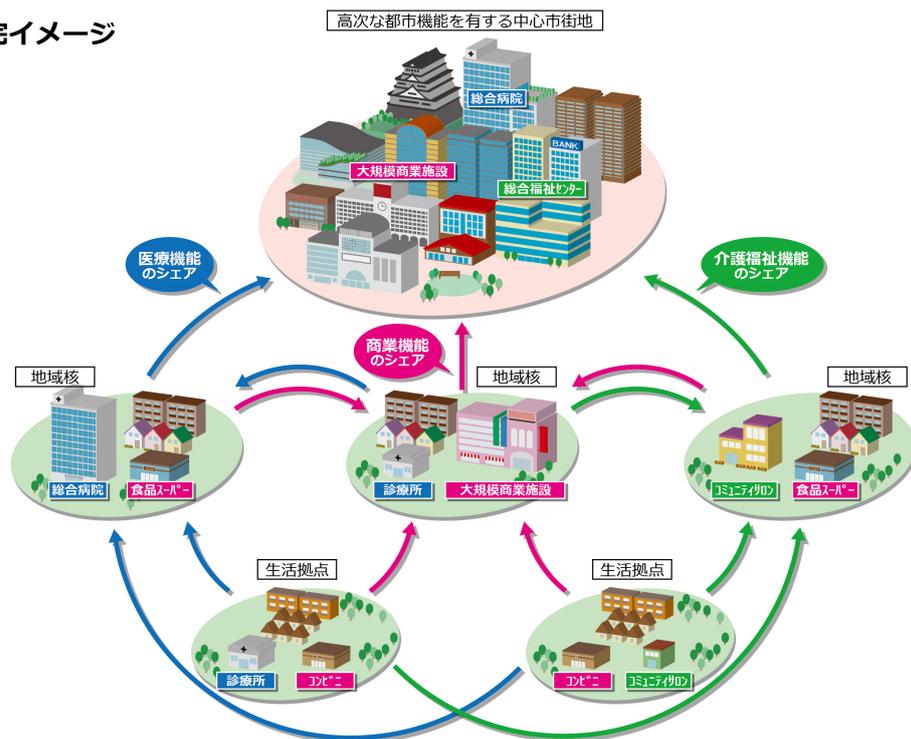
○パーソントリップ調査結果に基づく都市圏連携イメージ



■ 熊本都市圏における多核連携の将来イメージ

都市圏内の高次生活サービスを効率的に提供する地域核や、日常生活に必要な施設が集積する生活拠点を骨格となる幹線軸上に配置し、複数の市町村にまたがる生活圏や経済圏を効率的に連携する多核連携型の都市圏構造を形成していきます。

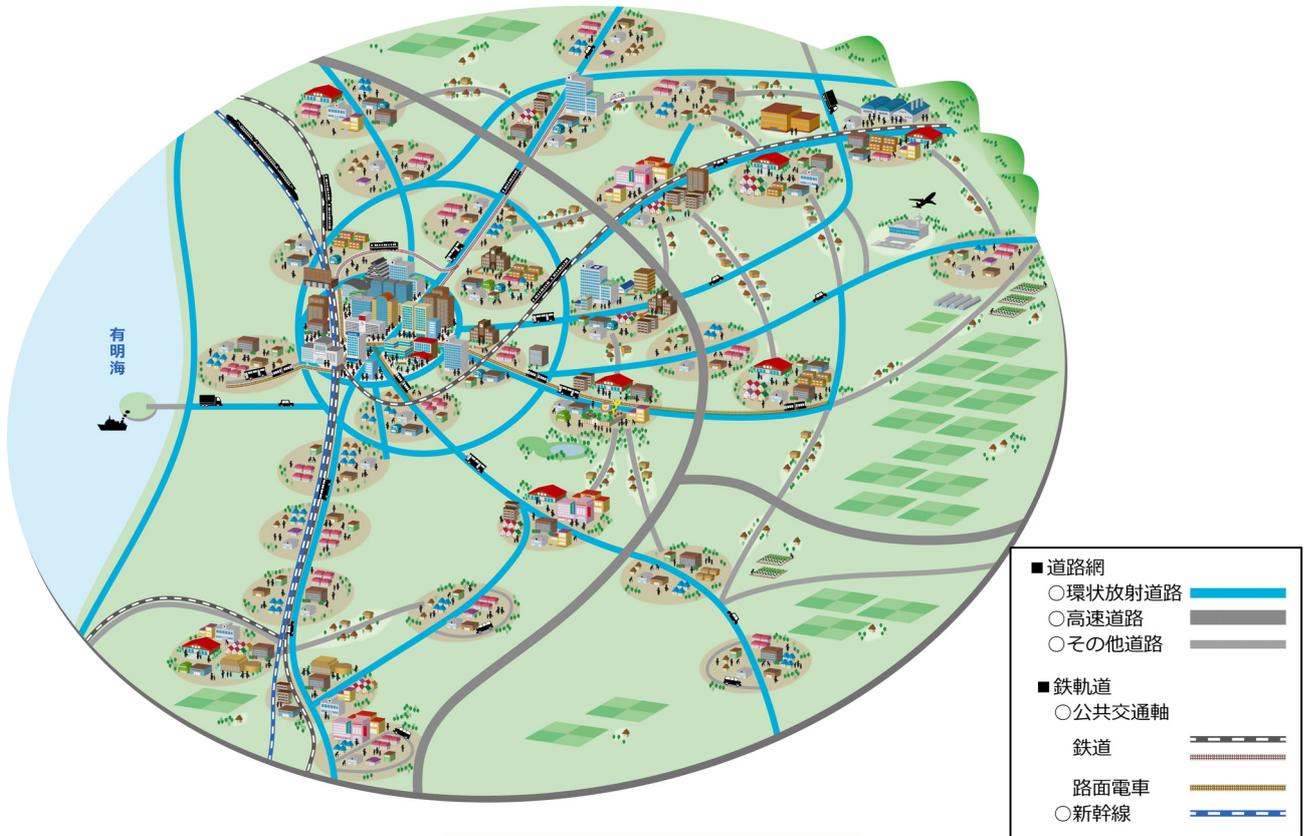
○都市機能の補完イメージ



○熊本都市圏の多核連携イメージ



○熊本都市圏の都市機能配置イメージ

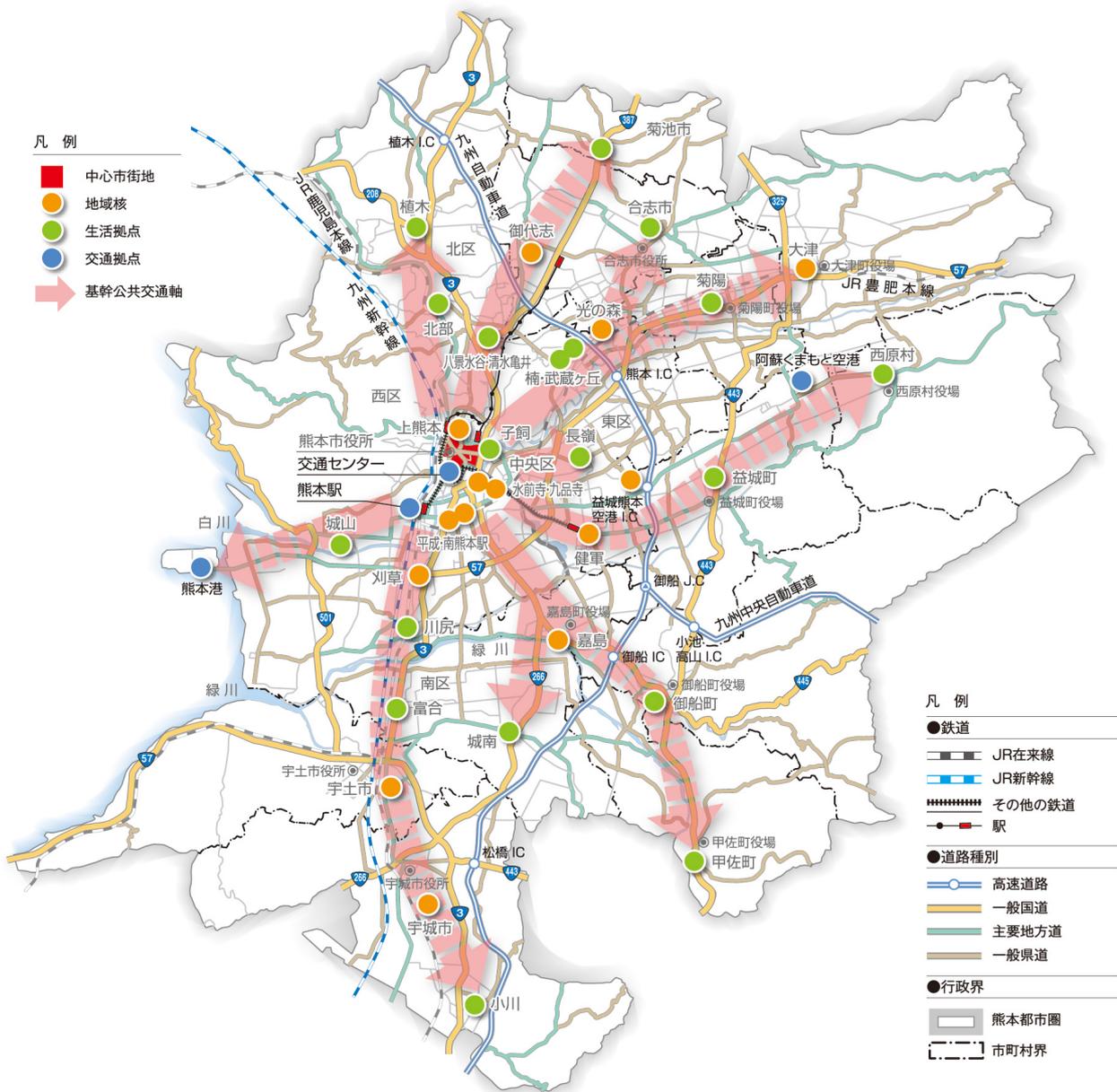


■ 3. 熊本都市圏交通の将来像

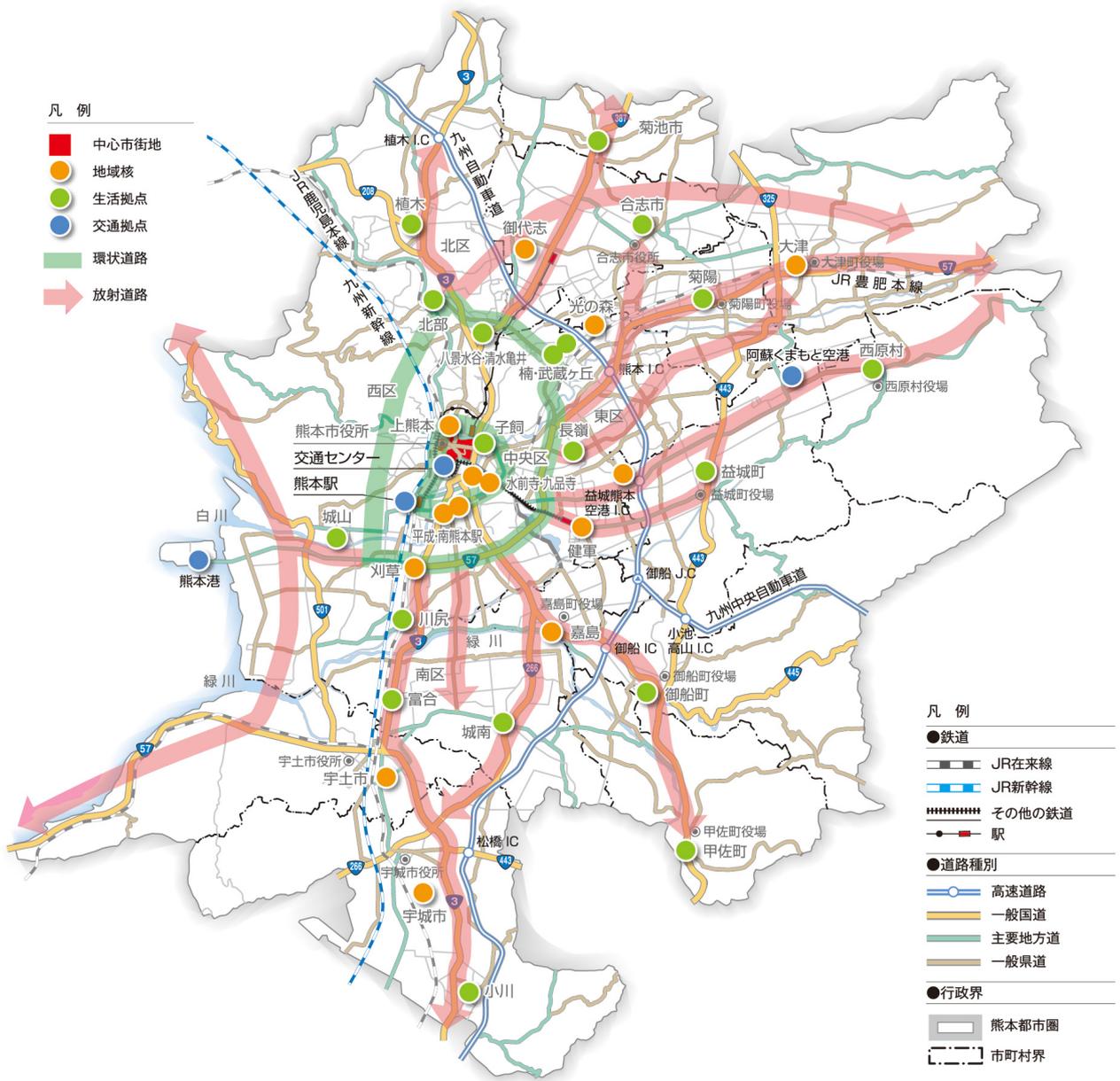
■ 「多核連携型の都市圏構造」の形成を支援する交通ネットワーク

「多核連携型の都市圏構造」の形成を支援するため、地域間の交通需要に的確に対応するとともに、地域間連携を支える交通ネットワークの将来像として、「放射 8 方向の基幹公共交通軸」や「2 環状 11 放射道路網」の形成を進めていきます。

○基幹となる公共交通ネットワーク



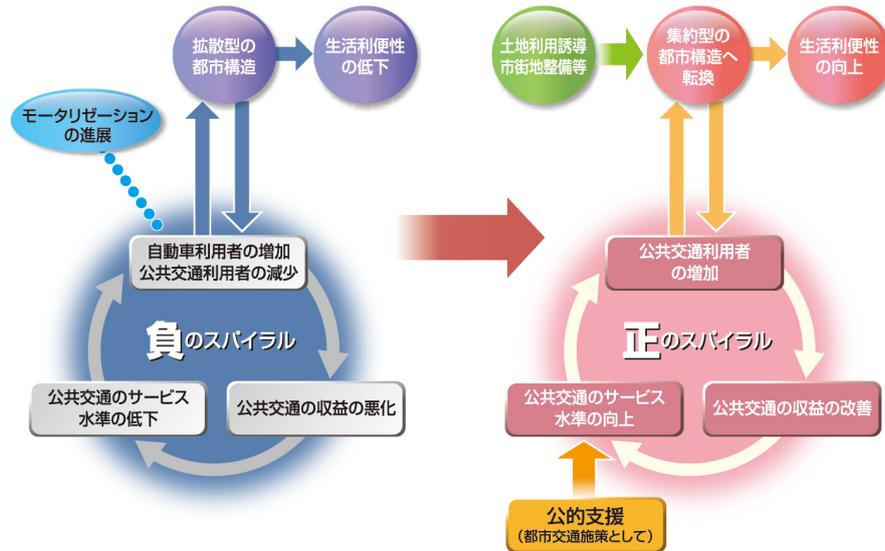
○骨格となる道路ネットワーク



■ 公共交通と自動車交通のベストミックスの構築

人口減少や超高齢社会等の社会情勢の変化に的確に対応するため、これまでのようにすべての地域が過度に自動車利用に依存してきた交通体系を、住民意識の転換や関係市町村の広域連携のもと、地域特性に応じた公共交通ネットワークや道路空間の再構築により、利用者視点によるわかりやすさと、利便性、効率性を兼ね備えた都市交通体系の最適化、いわゆる「ベストミックス」の構築を目指します。

○熊本都市圏における都市と交通に関するスパイラルイメージ

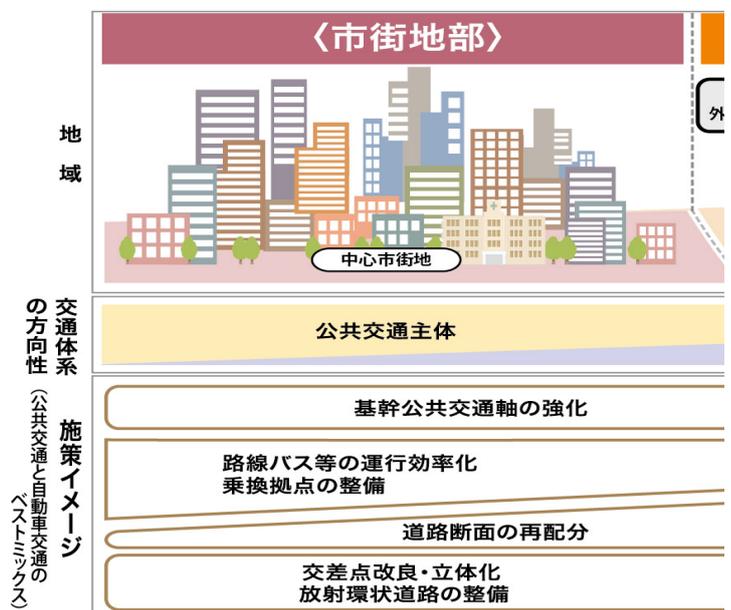
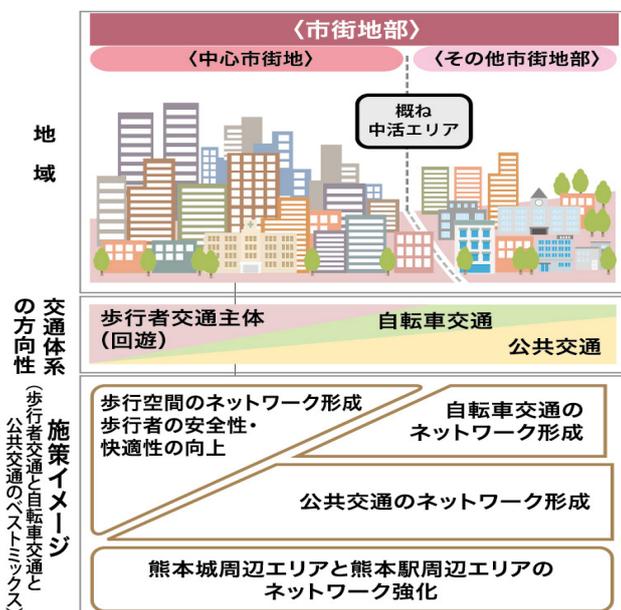


<中心市街地>

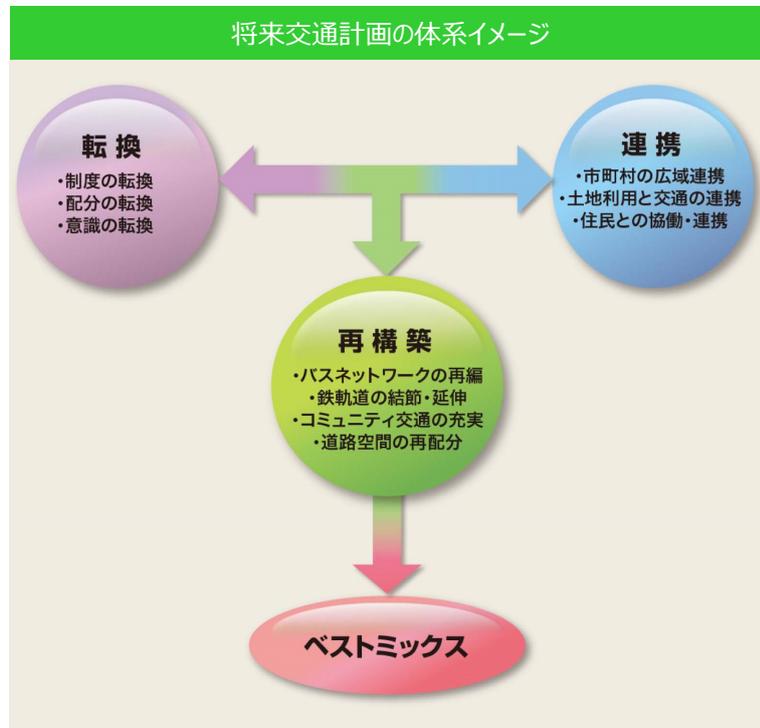
人口密度が高く都市機能の集積が進む中心市街地は、安全で快適な歩行空間のネットワークを形成するとともに、公共交通や自転車交通との連携強化、安全・安心に回遊できる移動環境の整備に取り組みます。

<市街地部>

多くの交通が集中する市街地部では、既存ストックを有効活用したバス優先・専用レーンや軌道敷への車線構成の再配分により公共交通を主体とした交通体系への転換に取り組みます。



○将来交通計画の体系イメージ



<周辺部>

熊本都市計画区域内においては、放射環状道路の強化や交差点の立体化等による自動車交通の円滑化や、運行効率化によるバス路線の維持等、自動車交通と公共交通とが共存する効率的な交通体系の構築に取り組みます。

<郊外部>

自動車交通が主体となっている郊外部では、地域間の円滑な移動を確保する道路整備や基幹公共交通と連携されたコミュニティ交通の充実により、地域間交通の確保に取り組みます。

