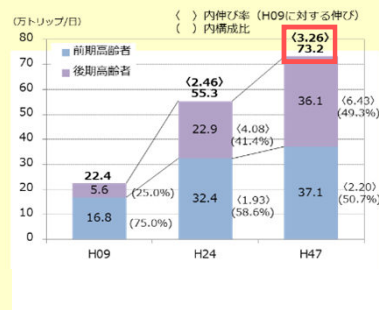


熊本都市圏の課題

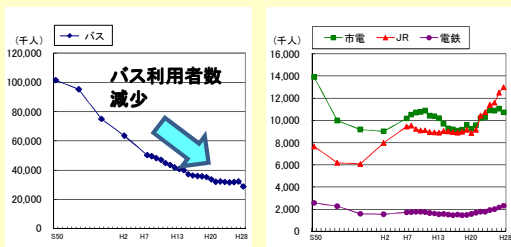
「パーソントリップ調査(平成24年度)」

熊本都市圏の人の移動目的や手段を調査し、現状・将来の問題を抽出

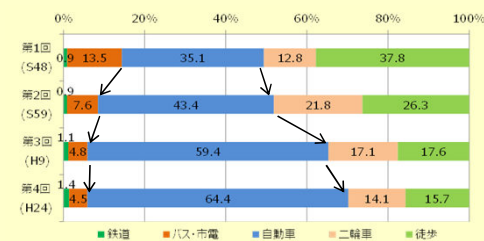
◆ 増加する高齢者交通



◆ 公共交通をとりまく状況



◆ 自動車分担率の増加と交通渋滞の恒常化



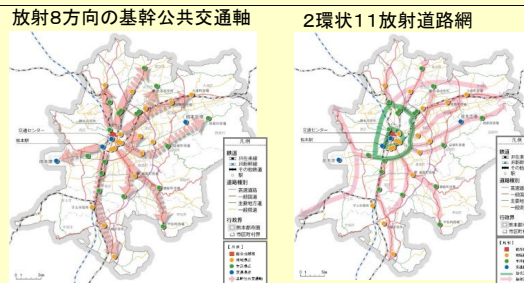
熊本都市圏交通の将来像

「熊本都市圏都市交通マスタープラン(平成28年3月)」

熊本都市圏が目指す将来像(多核連携型の都市圏構造)の実現に向けて必要となる都市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

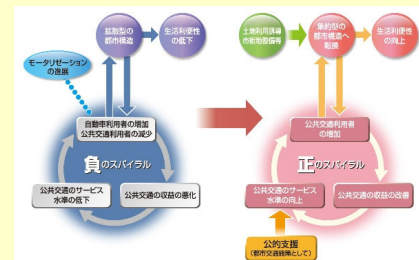
◆ 熊本都市圏交通の将来像

「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」の形成を進める。



◆ 公共交通再生の必要性

地域公共交通の維持・充実のための体制や仕組みを見直すとともに「公共交通の再生」に資する施策を総合的かつ計画的に推進する。



◆ 交通体系の再構築 (ベストミックス)

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」の構築を目指す。



【視点】

- ・社会情勢の変化を的確に反映する視点
- ・平成28年に発生した熊本地震からの復旧復興、防災機能強化の視点

熊本都市圏総合交通戦略

熊本都市圏の課題に対応し、「熊本都市圏が目指す将来像」の実現のための実行計画

- ・熊本都市圏交通に関する様々な取組みを総合的に整理
- ・取組みの「実施主体」「実施時期」などを明示し、進捗管理を実施

戦略期間: 2025年まで (熊本地震発生から10年後)

対象地域: 5市6町1村 (熊本市、菊池市、宇土市、宇城市、合志市、大津町、菊陽町、御船町、嘉島町、益城町、甲佐町、西原村)

総合交通戦略の基本施策と戦略目標

公共交通

持続可能で利便性が高く、災害時に早期に機能復旧する公共交通ネットワークの形成

道路

都市圏内外の人流・物流、災害時活動を支援する骨格幹線道路網の形成

まちなか交通

高次都市機能を有する中心市街地等の拠点性・アクセス性及び防災性の向上

基本施策の概要

公共交通

- 基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
 - ・路面電車の延伸、輸送能力の向上
 - ・交通結節点の整備
 - ・空港アクセスの改善
- バス路線網の再編
 - ・バス路線網再編と交通結節点整備の検討・実施
- コミュニティ交通の拡充
 - ・コミュニティ交通の導入
- 公共交通の利用促進、防災力の向上
 - ・公共交通案内情報の提供
 - ・広域交通拠点の防災力の強化
 - ・交通事業者のBCP策定

道路

- 2環状11放射道路網の形成
 - ・骨格幹線道路の整備
- 交差点改良等による交通円滑化
 - ・環状道路の主要交差点の立体化等
- 多核連携、防災機能向上に資する道路整備
 - ・拠点等周辺の道路整備
 - ・緊急輸送道路の無電柱化、橋梁耐震補強
- 基幹公共交通軸と一体となった道路整備
 - ・バス路線の走行環境改善

まちなか交通

- 中心市街地の拠点機能の向上
 - ・(仮称)熊本桜町バスターミナル整備
 - ・熊本駅白川口駅前広場整備
- 歩行者ネットワークの形成
 - ・シンボルプロムナードの整備
- 自転車ネットワークの形成
 - ・市街地部の自転車走行空間整備
 - ・中心市街地の自転車駐輪対策

連携パッケージの概要

一体的に取り組むことにより相乗的な効果が見込まれる「複数の施策」を「パッケージ化」し、新たな連携のあり方を提案

連携パッケージ



例えば..

『4車線化整備』 × 『沿道バス停付近の駐輪場整備』 × 『コミュニティ交通の導入検討』
= 『自動車交通の円滑化とバスの利便性向上』の相乗効果



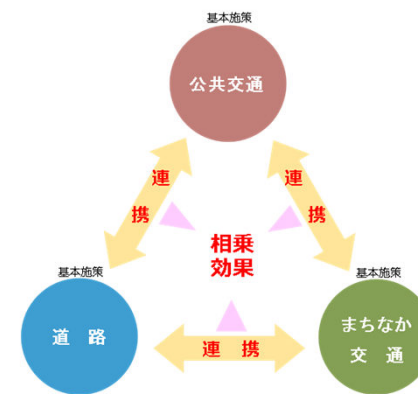
例えば..

『中心市街地の広域交通拠点の整備』 × 『拠点までのアクセス性を向上させる道路整備』
= 『中心市街地における広域交通拠点の拠点性向上』の相乗効果



例えば..

『路面電車の電停改良』 × 『サイクル&ライド用の駐輪場の整備』 × 『自転車走行空間整備』
= 『自転車利用者の公共交通を利用した来街性向上』の相乗効果



主な施策

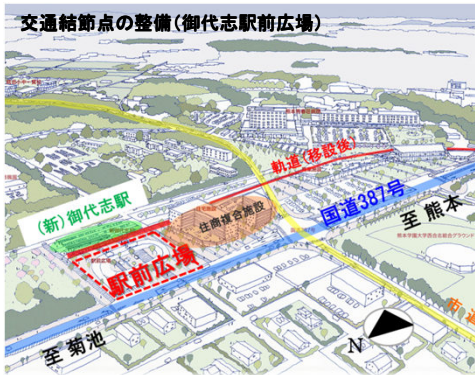
公共交通

■基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化 等

路面電車延伸の検討・実施



交通結節点の整備(御代志駅前広場)



道路

■2環状11放射道路網の形成 ■交差点改良等による交通円滑化 等

国道3号(北バイパス)4車線化



国道57号
熊本東バイパス等
交通円滑化に向けた
検討



【対策事例】
交差点立体化(近見交差点)



まちなか交通

■中心市街地の拠点機能の向上 ■歩行者ネットワークの形成 等

再開発による(仮称)熊本桜町バスターミナル整備



シンボルプロムナードの整備



主な連携パッケージ

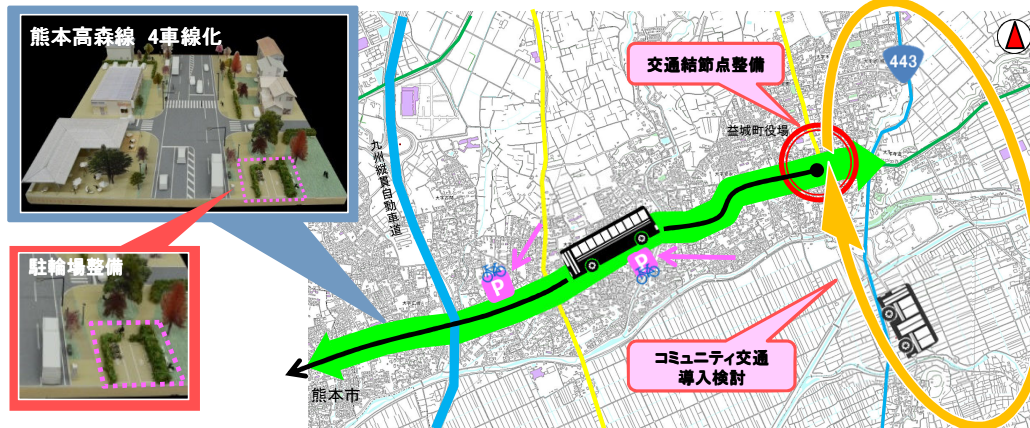
公共交通

×

道路

■基幹公共交通の機能強化と一体となった道路整備

熊本高森線の4車線化と併せて、交通結節点や、バス停付近への駐輪場整備を図り、併せて、コミュニティ交通の導入検討を行うなど、基幹公共交通のさらなる機能強化を図ります。



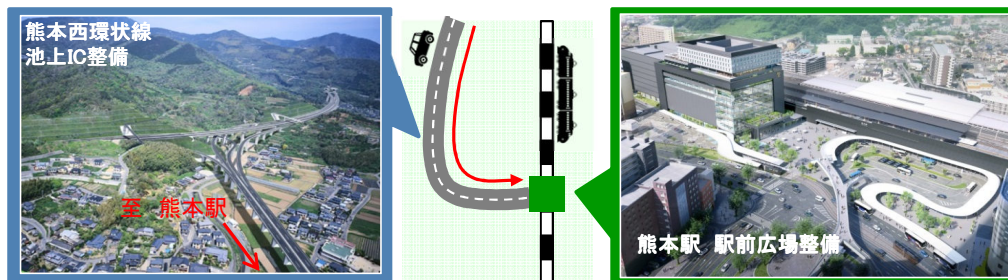
道路

×

まちなか交通

■広域交通拠点へのアクセス道路整備による拠点性向上

熊本駅の駅前広場の整備と併せて、市街地周辺部から熊本駅までのアクセス性を向上させる道路整備を行い、熊本駅の拠点性を高めます。



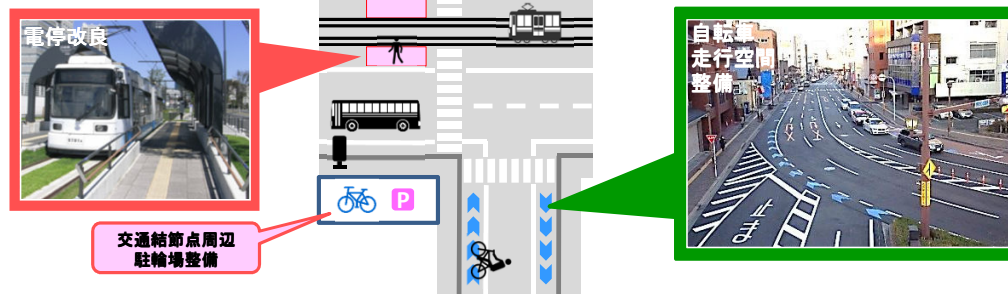
公共交通

×

まちなか交通

公共交通と自転車ネットワークとの連携強化

市街地周辺部の電停改良や交通結節点周辺における駐輪場整備と併せて、交通結節点までの自転車走行空間整備を行い、自転車利用者が公共交通を利用して中心市街地に来やすくなる環境を整備します。



成果指標

<平常時の視点>

- 公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率
83.9% ⇒ 83.9%
- 公共交通機関の年間利用者数
55,436千人/年 ⇒ 54,708千人/年
- 日常的に公共交通機関を利用する住民の割合
47.5% ⇒ 50.0%
- 渋滞時における自動車の平均旅行速度
23.1km/h ⇒ 28.0km/h
- インターチェンジの日平均出入交通量
490百台/日 ⇒ 520百台/日
- 中心市街地の通行量
695,892人 ⇒ 758,000人
- 自転車駐車場における日あたり平均利用台数
5,250台/日 ⇒ 5,250台/日
- JR熊本駅の乗降者数
29,114人/日 ⇒ 33,114人/日
- 都市機能が充実して安全・快適と感じる住民の割合
47.2% ⇒ 47.2%
- 死傷事故件数
4,578件/年 ⇒ 減少

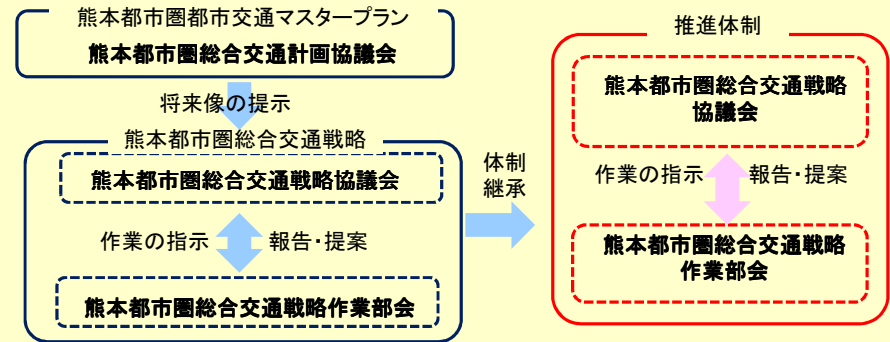
<防災の視点>

- 交通事業者の災害時における事業継続計画（BCP）の強化の数
6事業者
- 九州主要都市間ダブルネットワーク確保
放射、環状道路の整備延長 18.5km整備
- 緊急輸送道路の防災機能の強化
無電柱化延長 8.0km整備
橋梁耐震化数 増加
- 広域交通拠点の防災機能の強化箇所数
3箇所

【凡例】
2015年の値 ⇒ 2025年の目標値

推進体制・進捗管理

推進体制は、総合交通戦略策定時の体制を継承
毎年、施策の進捗状況を確認



西暦	交通 マスター プラン (~2035)	Plan 総合交通 戦略	Do				進捗管理 (施策)	Check		Action 見直し 改善	作業部会	協議会
			短期	中期	中長期	以降		成果指標 管理	評価			
2015年度	策定											
2016年度												
2017年度												
2018年度		策定										
2019年度							●			●*	△	△
2020年度							●			●*	△	△
2021年度							●			●*	△	△
2022年度							●	●	●	●*	◎	◎
2023年度							●			●*	△	△
2024年度							●			●*	△	△
2025年度							●			●*	△	△
2026年度		次期戦略 策定					●	●	●	●	◎	◎
以降												

記号の説明 ●:管理、評価の実施 ●*:必要に応じて実施 ◎:開催 △:必要に応じて開催

■ 総合交通戦略の見直し

戦略期間中、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・導入等が進むことも予想されることから、方針や施策については、それらの変化に適切に対応できるよう、随時見直しを実施