

令和7年3月12日
都市計画課

熊本県民総合運動公園の駐車場整備について

【駐車場規模について】

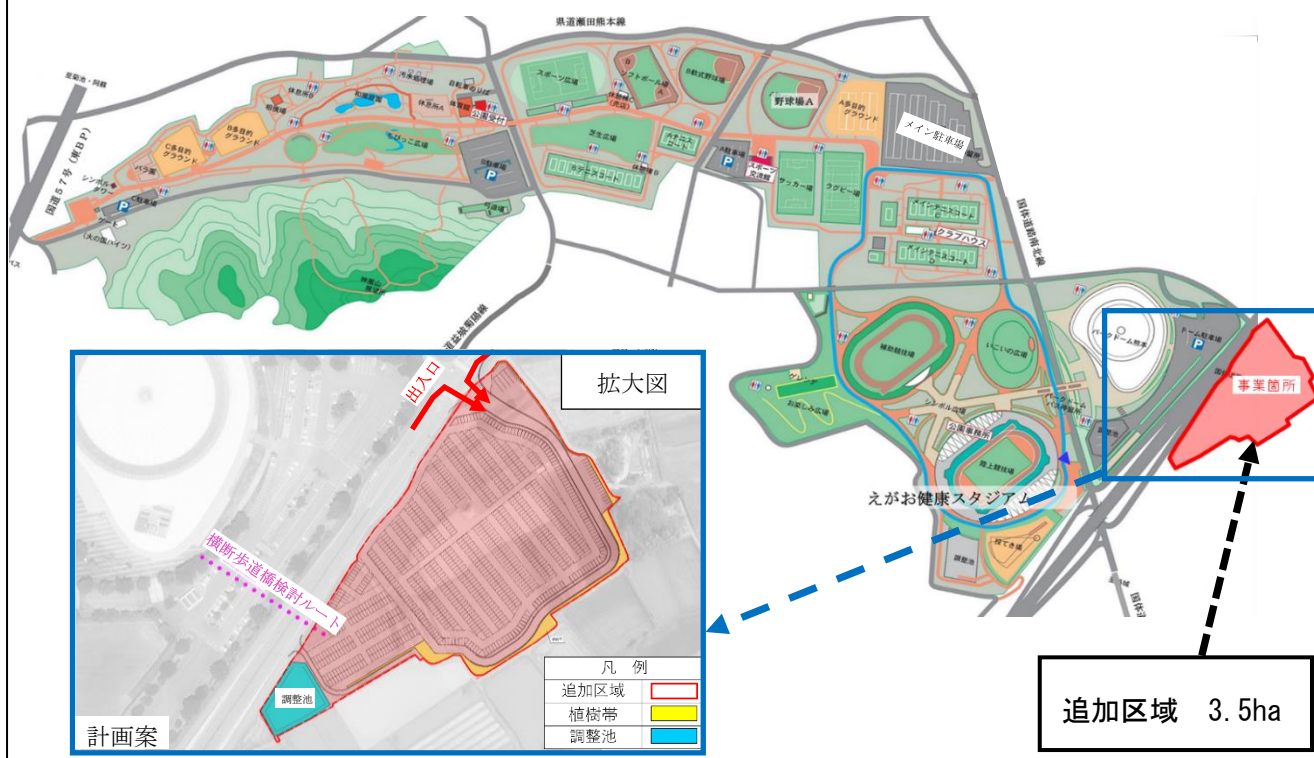
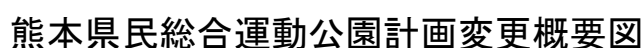
○熊本県民総合運動公園では、これまで実施してきたアクセス改善対策実証事業の結果を踏まえ、スタジアムの近くに新たに 1,000 台規模（約 2,400 人分相当）の駐車場の増設に取り組みます。

○このことにより、来園者駐車場をこれまでの約 3,400 台の 1.3 倍となる約 4,400 台確保することや駐車場の分散化により、駐車場不足の改善や交通混雑の緩和を図ります。

【今後の手続きについて】

○これまでに、都市計画法に基づく駐車場区域を追加する都市計画案の住民説明会や公告・縦覧が終了したところであり、年度内の熊本市都市計画審議会への付議を予定しています。

○来年度、都市計画決定や事業認可の取得後、速やかな事業着手を目指し取り組んで参ります。



都市交通マスタープラン策定にあたっての 中間報告（概要）

調査結果等から見える都市圏交通の現状について

令和7年（2025年）3月12日

熊本県都市計画課

1. 前回調査時（H24:2012）から今回調査時（R5:2023）の変化

（１）外出行動の変容

- ・ 外出する人の割合の減少（88.5%→79.0%）
- ・ 1日の移動回数の減少（2.78回→2.23回）

（２）車依存の進行

- ・ 移動する際に自動車を選択する割合の増加(64.4%→67.3%)
- ・ 特に高齢者においてその割合の増加が顕著(61.8%→74.2%)

（３）公共交通のサービス低下・利用低迷

- ・ 運行サービス低下(バス:-27%,市電:-15%)、利用者数減少(バス:-27%,市電:-2%)
- ・ J Rの利用者はコロナ禍以前より増加、近年は混雑率100%超
- ・ 熊本電鉄は運行サービスは維持しているが、利用は低迷

（４）都市圏北東部の急速な開発

- ・ 都市圏北東部(菊池市,合志市,大津,菊陽町)居住人口の増加(+5.2%)
- ・ 人口増加に追いつかない交通インフラ

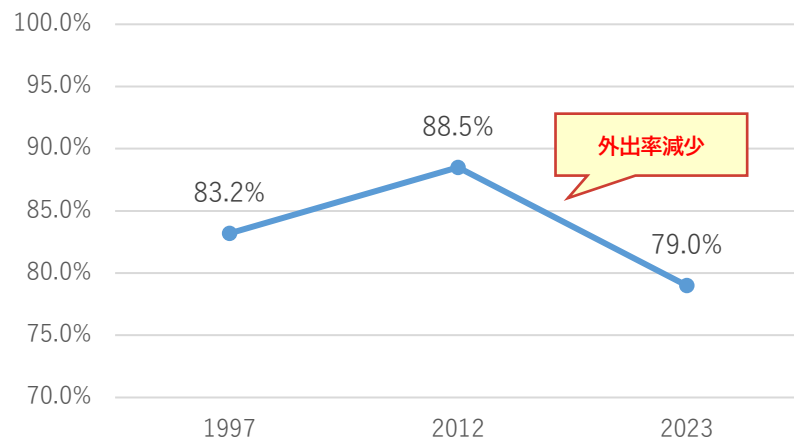
（５）慢性化する交通渋滞

- ・ 集中する朝ピーク交通（朝ピーク率12.0%→14.3%）
- ・ 朝ピークに重なる送迎交通(全体の約7%)

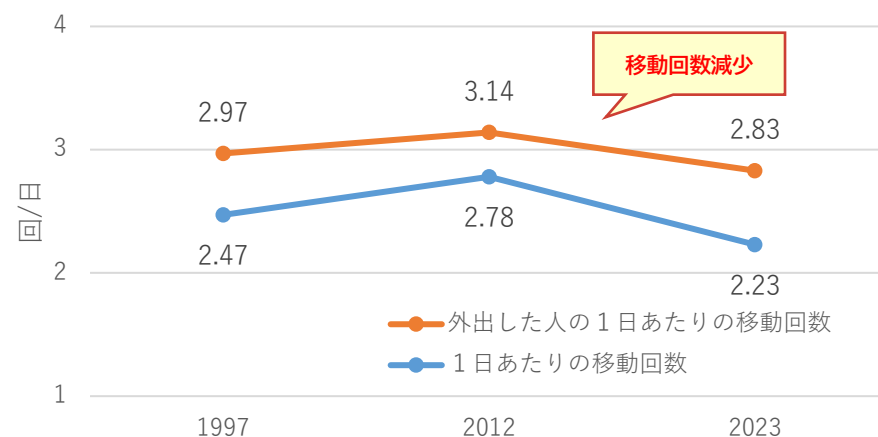
(1) 外出行動の変容

- ・外出率、移動回数ともに減少している。
- ・コロナ禍の影響やインターネットの普及などを理由に外出が減少している。

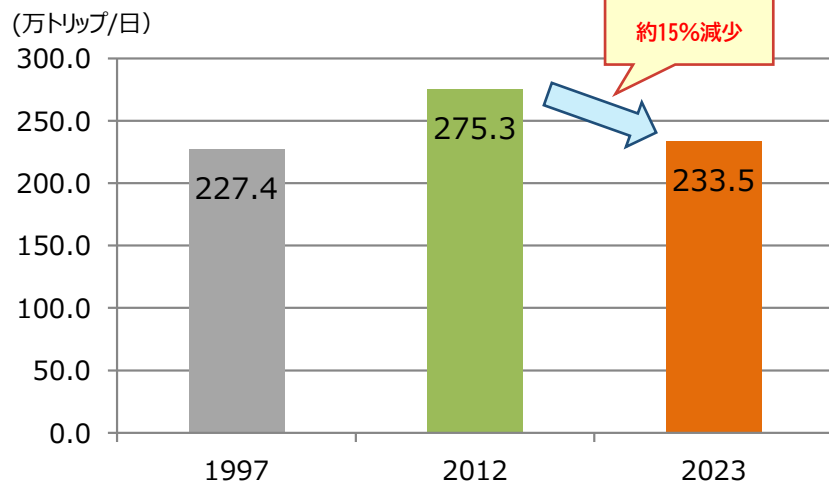
■外出率（1日1回は家から出かける人の割合）



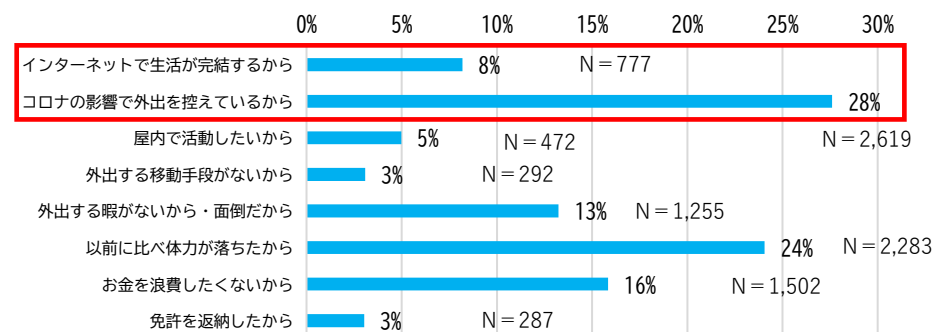
■移動回数（1人が1日に移動する平均回数）



■総トリップ数（都市圏全体の累計移動回数）



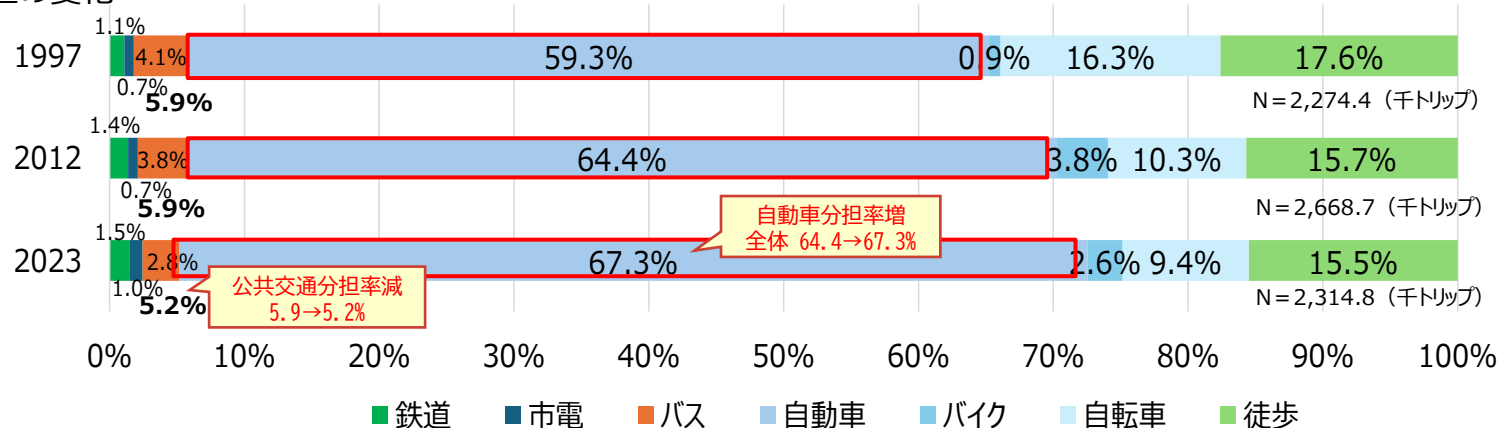
■外出が減った理由



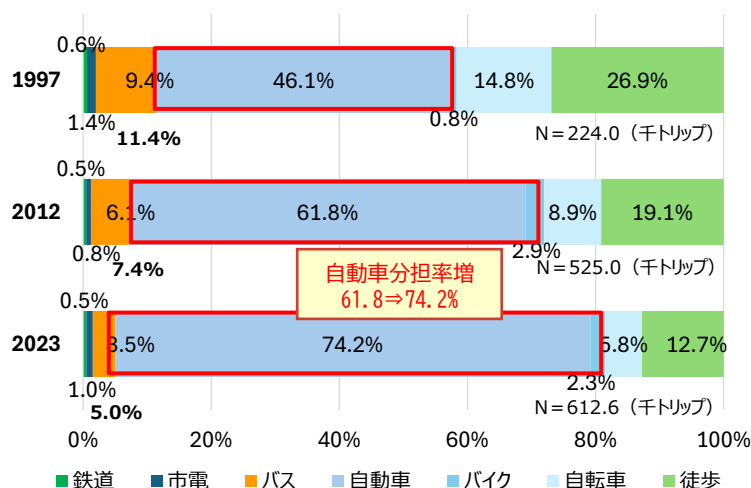
(2) 車依存の進行

- ・自動車分担率は64.4%から67.3%に増加、公共交通分担率は5.9%から5.2%に減少している。
- ・65歳以上の高齢者の自動車分担率が61.8%から74.2%と大きく増加している。
- ・免許保有率も高齢者において増加している。

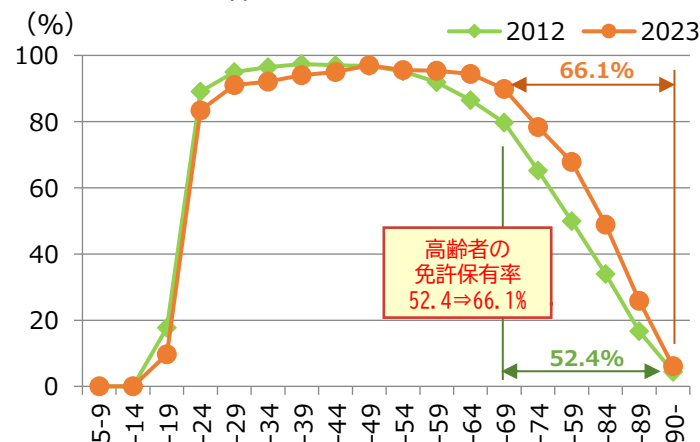
交通手段分担の変化



65歳以上の交通手段分担の変化



年齢階層別 免許保有率

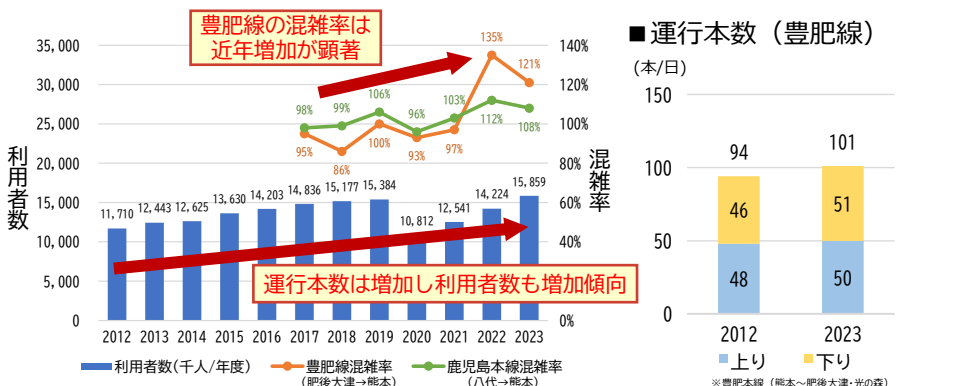


(3) 公共交通のサービス低下・利用低迷

- ・JRは、利用者数は増加傾向にあり、豊肥本線の近年の混雑率の増加が顕著。
- ・熊本電鉄は、運行サービスは維持されているが、輸送密度は、他鉄軌道に比べて少ない。
- ・市電は、利用者数は維持されているが、2020年以降の運行サービスは低下傾向。
- ・バスは、前回調査時から約3割の利用者減少・運行サービス低下。

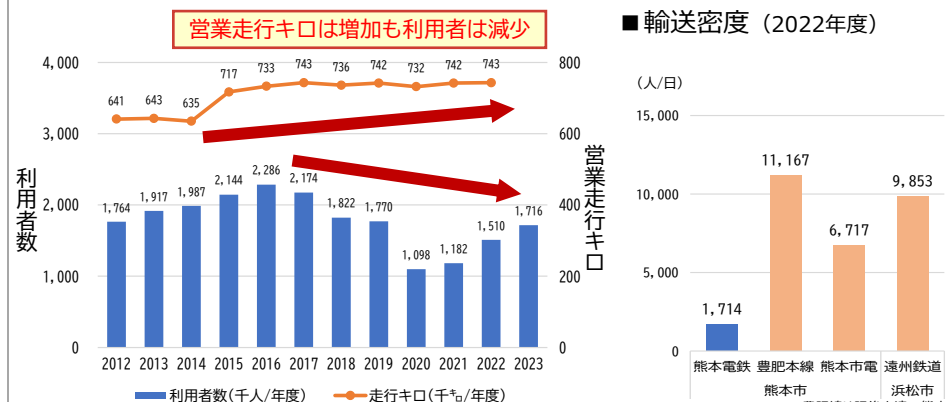
JR 利用者: 15,859千人 **+35%** 運行本数: 101本 **+7%**

※豊肥本線（熊本～肥後大津・光の森）



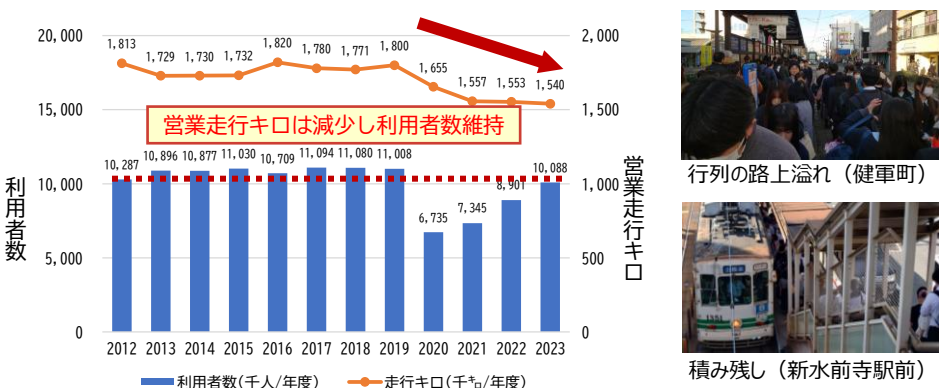
利用者数: 熊本市資料, 混雑率: 国土交通省資料

熊本電鉄 利用者: 1,716千人 **-3%** 走行[※]キロ: 743千[※]キロ/年 **+16%**



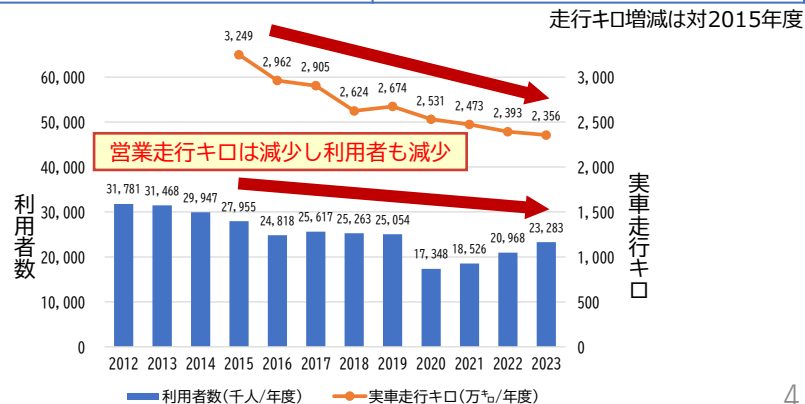
利用者数: 熊本市資料, 走行キロ: 鉄道統計年報, 輸送密度: 鉄道統計年報・JR九州資料

市電 利用者: 10,088千人 **-2%** 走行[※]キロ: 1,540千[※]キロ/年 **-15%**



利用者数: 熊本市資料, 走行キロ: 熊本市交通局事業年報

バス 利用者: 23,283千人 **-27%** 走行[※]キロ: 2,356千[※]キロ/年 **-27%**

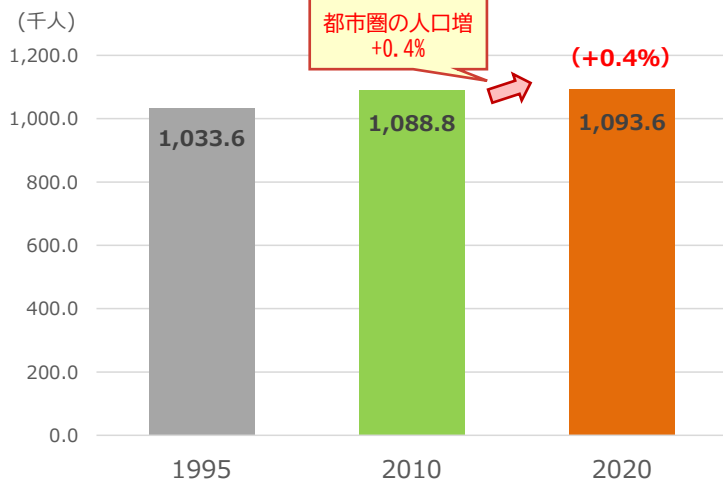


利用者数: 熊本市資料, 走行キロ: 共同経営推進室資料

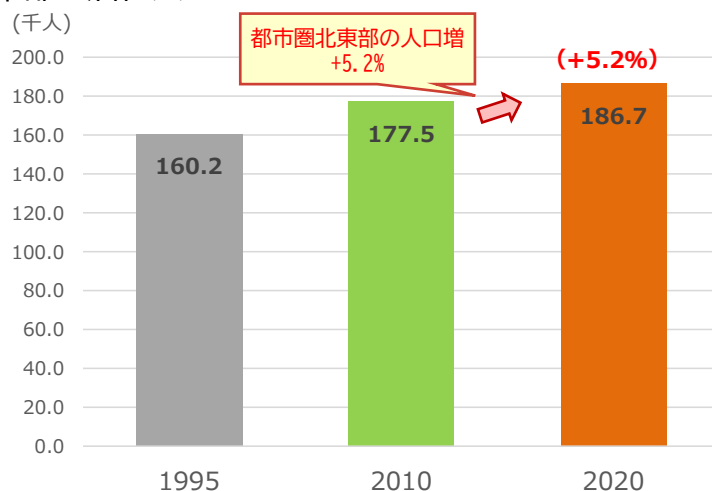
(4) 都市圏北東部の急速な開発

- ・都市圏北東部（菊池市、合志市、大津町、菊陽町）の居住人口は、都市圏全体よりも増加している。
- ・居住人口が増加しているものの、道路整備が追い付いていない地域も確認される。

■ 都市圏居住人口



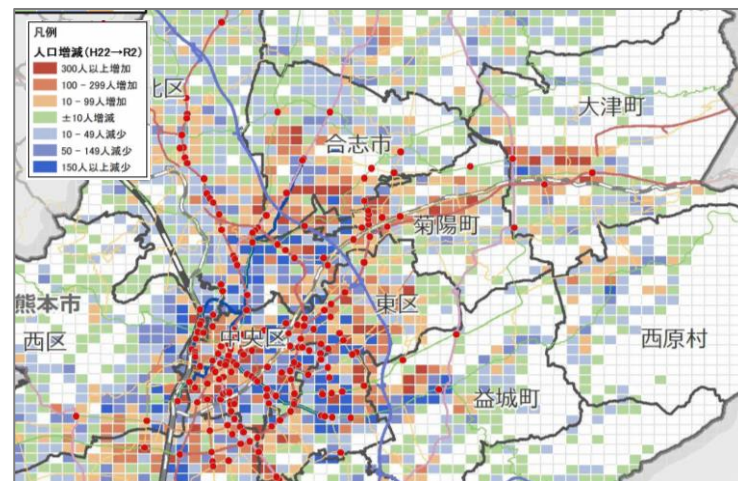
■ 都市圏北東部の居住人口



資料：国勢調査

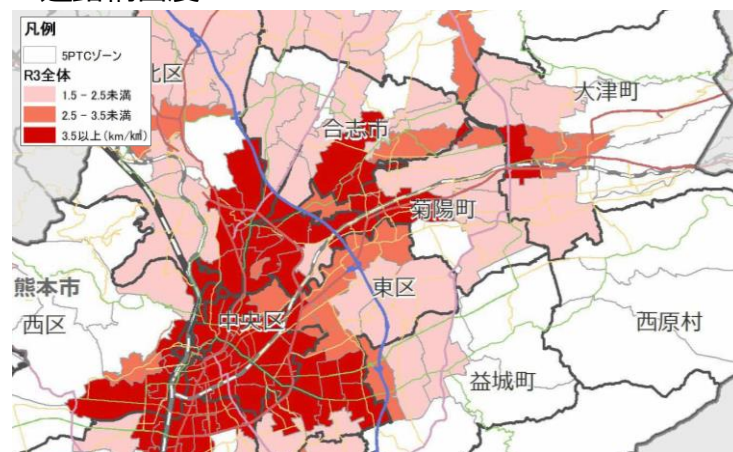
※都市圏北東部：菊池市、合志市、大津町、菊陽町

■ 居住人口増減



資料：国勢調査

■ 道路網密度

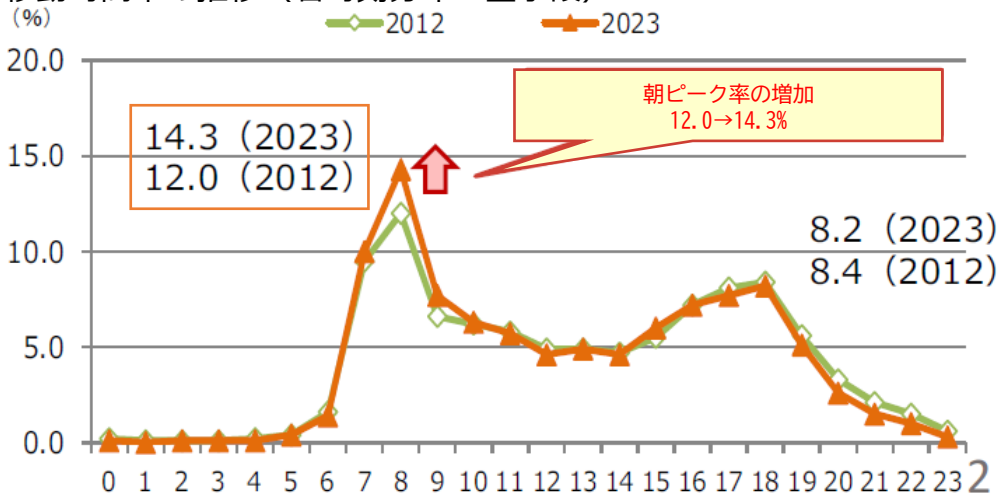


(資料) 都市計画基礎調査・全国道路街路交通情勢調査等より整理
道路幅員5.5m以上の改良済延長を対象に算出

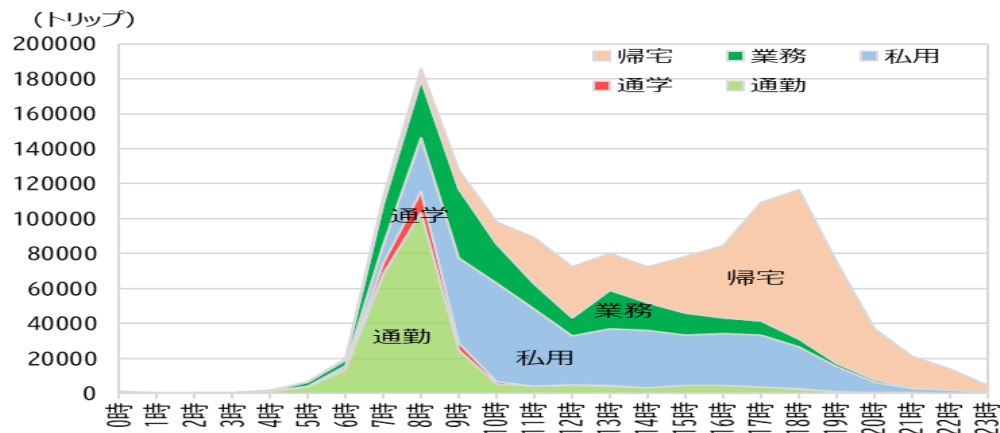
(5) 慢性化する交通渋滞

- ・朝ピーク率（総トリップにおける8時台のトリップの割合）が前回よりも上昇している。
- ・通勤や業務の目的において、朝ピークのトリップが多く、交通渋滞の要因となっていることが予想される。
- ・送迎（主に通学、通勤、私用目的）についても、朝ピークにおいて全体の約7%を占めている。

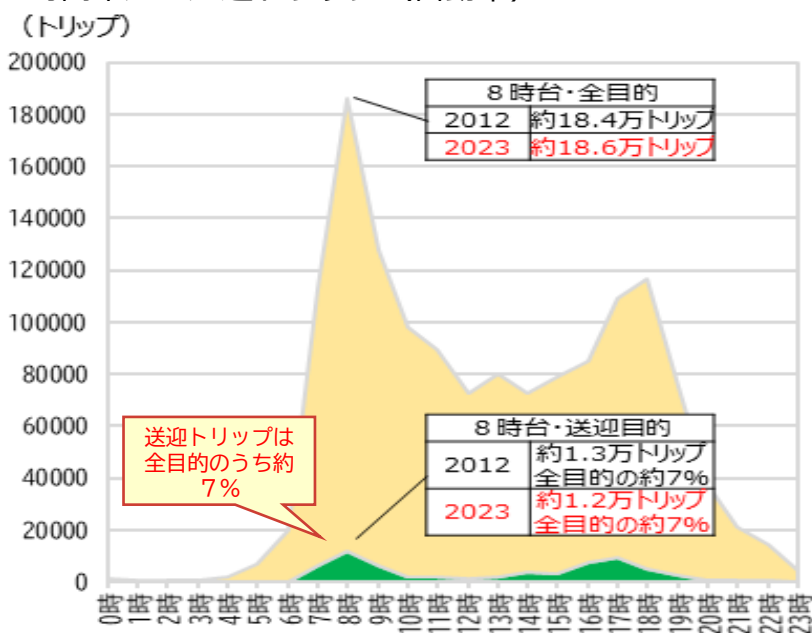
■移動時間帯の推移（着時刻分布・全手段）



■時間帯別の全目的トリップ（自動車）



■時間帯別の送迎トリップ（自動車）



1. 都市交通マスタープラン策定までのスケジュール

パーソントリップ調査から見える現状・課題を踏まえ、今後、詳細な分析を行い、学識者等からなる熊本都市圏総合交通計画協議会に諮りながら、課題解決のための施策の提案につなげる。

また、土地利用の計画（熊本都市計画区域マスタープラン等）と整合を図りながら将来の交通計画である都市交通マスタープランを策定する。



渋滞解消推進本部の取組み

令和7年（2025年）3月12日

熊本県都市計画課

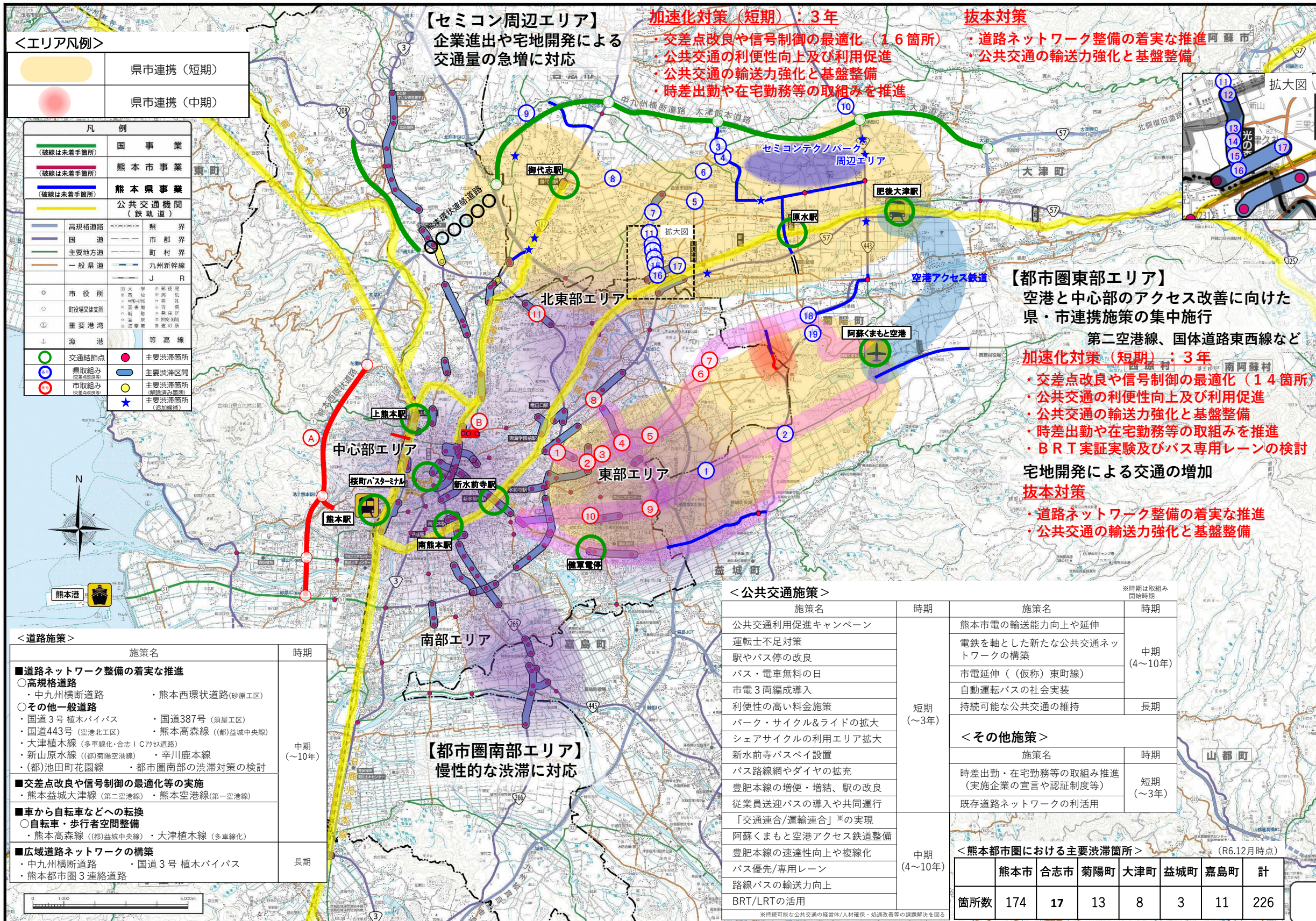
渋滞解消推進本部について

熊本都市圏市町とのトップ会談

熊本市トップ会談 (令和6年7月18日)	熊本県・熊本市調整会議 (令和6年8月19日)
■<u>県市の合意事項</u> ・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」との目標を掲げる。	■<u>県市の合意事項</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みを実施し、年内を目途に、短期対策の具体箇所、近隣自治体を含めた渋滞対策の方向性等を示す。 ・9月2日から30日まで、県・市合同で時差出勤等の取組みを推進する。

嘉島町トップ会談 (令和6年9月11日)	菊陽町トップ会談 (令和6年9月11日)	合志市トップ会談 (令和6年10月3日)	大津町トップ会談 (令和6年10月9日)	益城町トップ会談 (令和6年10月9日)
■<u>町意見</u> ・町西側の公共交通が脆弱 ・幹線道路の混雑 ・幹線道路から町道への通り抜け交通が多い ・道路ネットワークが脆弱	■<u>町意見</u> ・幹線道路の混雑 ・主要な交差点の混雑 ・通勤バス等の定時性確保 ・JR豊肥線の機能強化	■<u>市意見</u> ・幹線道路の混雑 ・交通規制による渋滞対策 ・公共交通への利用転換 ・熊本電鉄の機能強化	■<u>町意見</u> ・幹線道路の混雑 ・主要な交差点の混雑 ・アクセス鉄道の整備と併せた道路整備 ・JR豊肥線の機能強化	■<u>町意見</u> ・幹線道路の混雑 ・主要な交差点の混雑 ・空港へのアクセス改善 ・企業や宅地開発による交通量の増加への懸念

渋滞対策の取組み方針（位置図）



渋滞対策の方向性

県市で取り組む道路施策
～車の『流れ』を良くする取り組み～

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
・熊本西環状道路(池上工区) 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
取り組みを強力に推進

■道路ネットワーク整備の着実な推進
・中九州横断道路、熊本西環状道路、国道443号 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』を促す取り組み～

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
・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』する取り組み～

加速化対策(短期):～3年

・1年以内に1万人規模の取り組み ・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

渋滞対策の取組み方針（位置図）



セミコンテクノパーク周辺における信号制御の最適化について

令和7年（2025年）3月12日
熊本県警察本部交通規制課

セミコンテクノパーク周辺における信号制御の最適化について

① 概要

令和5年度事業で菊池南部地域に設置した光ビーコンや車両感知器の整備効果について、下記対象3路線において、各所要時間の平均値の比較により検証したもの

② 対象路線

【路線1】 主要地方道大津植木線 + 県道大津西合志線（青色の区間）

【路線2】 町道南方大人足線（黄色の区間）
みなみかたおおひとがし

【路線3】 主要地方道大津植木線 + 主要地方道熊本大津線（緑色の区間）

③ 検証期間・内容

1 検証期間

令和6年5月から同年11月までの間

2 検証内容

上記期間内において、任意の2日間で各時間帯に7～12回の実走行を行い、その各所要時間の平均値を比較（南方交差点は交差点改良前）

セミコンテクノパーク周辺における信号制御の最適化について

