

1 調査名称：交通円滑化検討業務委託

2 調査主体：熊本市

3 調査圏域：熊本市

4 調査期間：平成23年度

5 調査概要：政令指定都市移行に伴い、市内の多くの国県道が移譲される。現在の道路整備プログラムでは対応できないため新たな市域の中で、新たな財政計画のもとで、国県道を含めた道路交通体系を構築するとともに、整備計画を策定するもの。

I 調査概要

1 調査名 交通円滑化検討業務委託

2 報告書目次

- § 1 計画策定の目的と必要性
- § 2 本市を取り巻く社会経済情勢の変化
- § 3 交通環境の変化
- § 4 上位計画・関連計画の整理
- § 5 道路交通課題の整理
- § 6 今後の道路整備の基本方針
- § 7 幹線道路ネットワークの設定
- § 8 重要度評価
- § 9 整備時期の設定
- § 10 今後に向けて

3 調査体制

当該業務は、道路関係部局から構成した庁内検討会議により調査を進めた。

4 委員会名簿等：

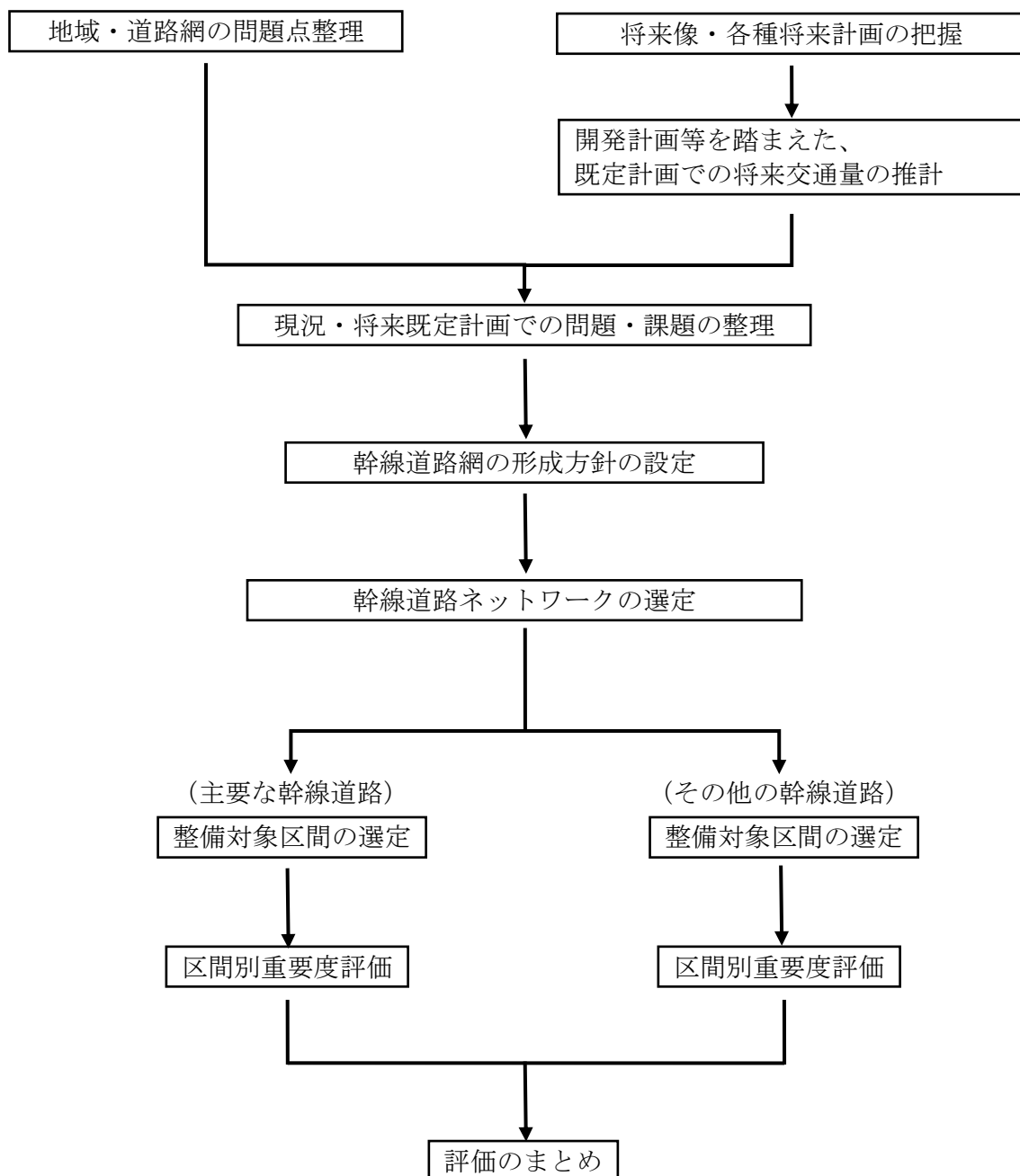
委員会等は設置していない。

II 調査成果

1 調査目的

政令指定都市移行に伴い、市内の多くの国県道が移譲される。現在の道路整備プログラムでは対応できないため、新たな市域の中で、新たな財政計画のもとで、国県道を含めた道路交通体系を構築し、整備計画（整備プログラム）を策定するもの。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 本市を取り巻く社会経済情勢の変化

1) 合併による行政区域の拡大

平成20年に富合町との合併、平成22年に植木町、城南町との合併により行政区域は縦に拡大した。



図 市町村合併の状況

2) 人口減少社会への突入、高齢化の進展

本市の人口は平成22年には約73.4万人に達しているものの、今後は人口が減少すると予想されており、推計値によると平成47年には66.3万人と昭和60年と同じくらいの人口になる見通しである。また高齢化率においては平成17年まで調査各年間で1～2%の増加であったが、平成17年から平成22年の5年間は3.8%も高くなっており、20.8%に達しており、今後もさらに交連かが進展することが予想される。

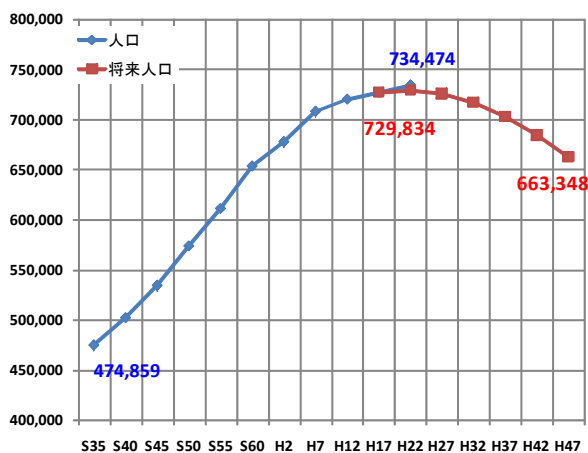


図 熊本市の人口
(国勢調査、人口問題研究所推計 H20. 12)

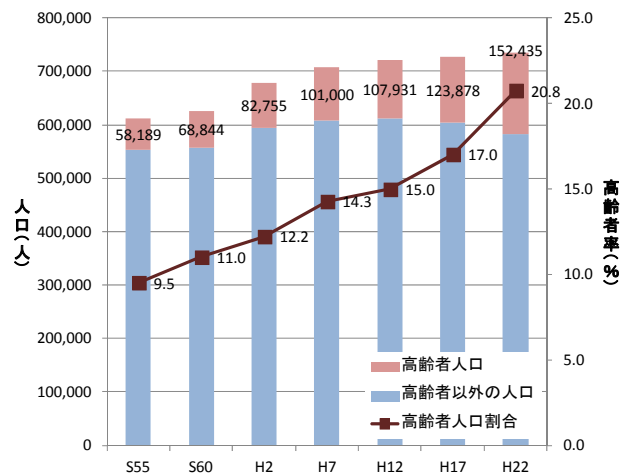
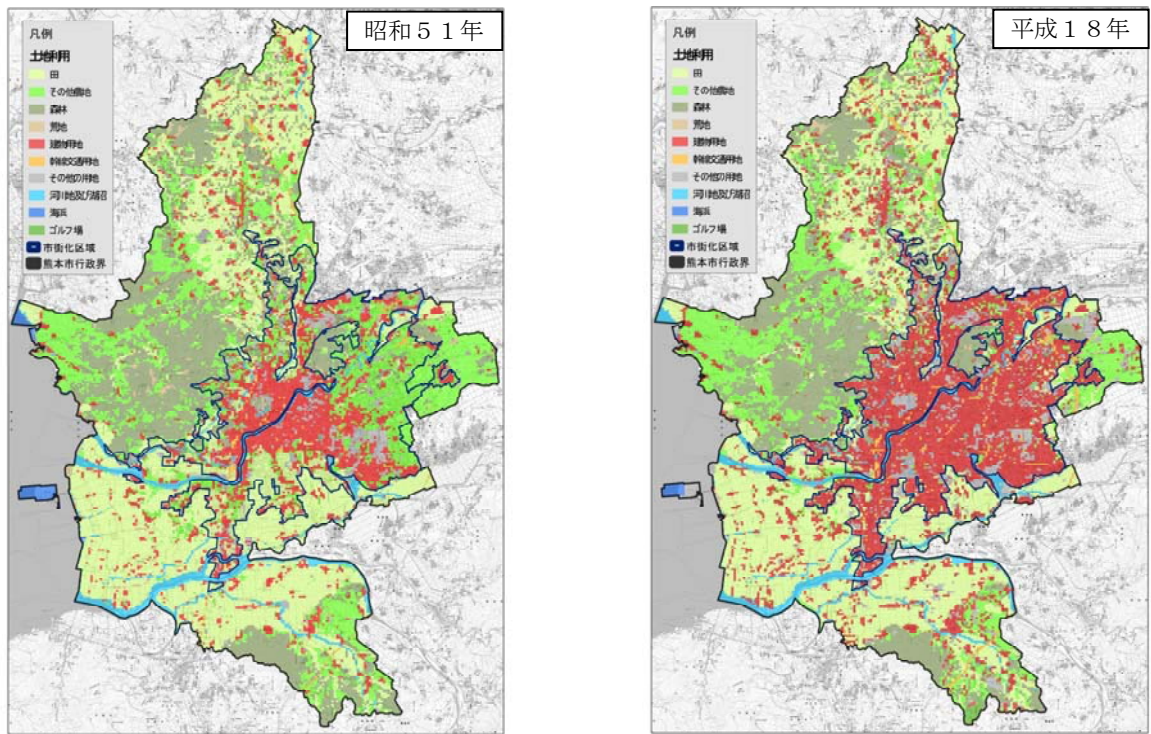


図 熊本市の人口と高齢化率 (国勢調査)

3) 土地利用

人口増加とともに市街地が大きく拡大してきたが、今後の人口減少を踏まえると、市街地の空洞化が懸念される。



資料) 土地利用3次メッシュデータ

図 土地利用の変化

4) 交通環境の現状

(自動車交通の現状)

市街化区域内においては、ほとんどの区間で1.0以上の混雑状況となっている。特に、市街地北側から東側にかけての路線で多くみられる(左図)。またH17センサスとH22センサスとの比較においても同様の傾向が見られる。

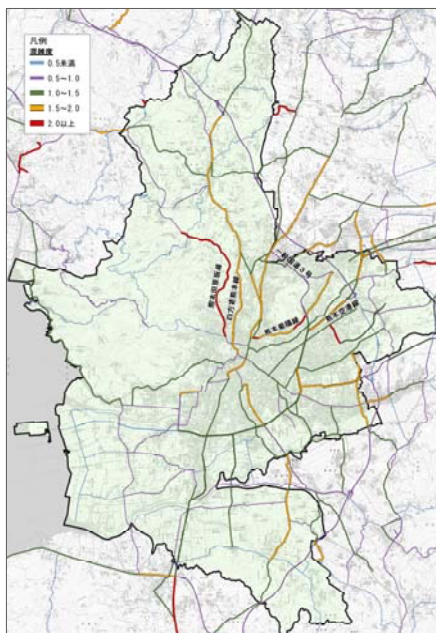


図 混雑度

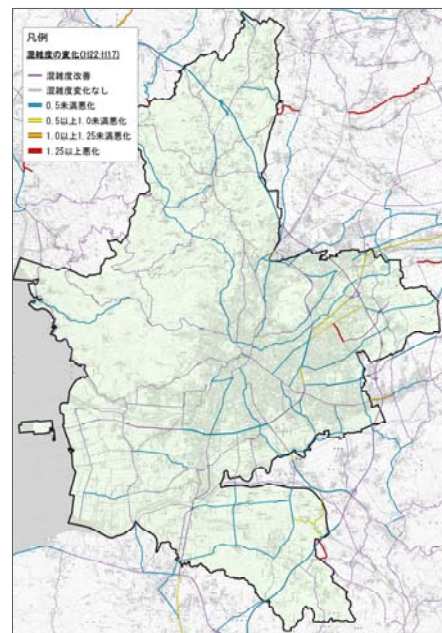


図 混雑度の変化 (H17, H22 道路交通センサス)

(将来自動車交通)

将来交通量 (H42) においても、特に、東側の市街地や熊本駅東側での増加量が大きい。一方で、合併した植木、城南地区では減少している。また将来交通量推計による混雑度をみても、市街地東部地域における混雑度が高い状況となっている。

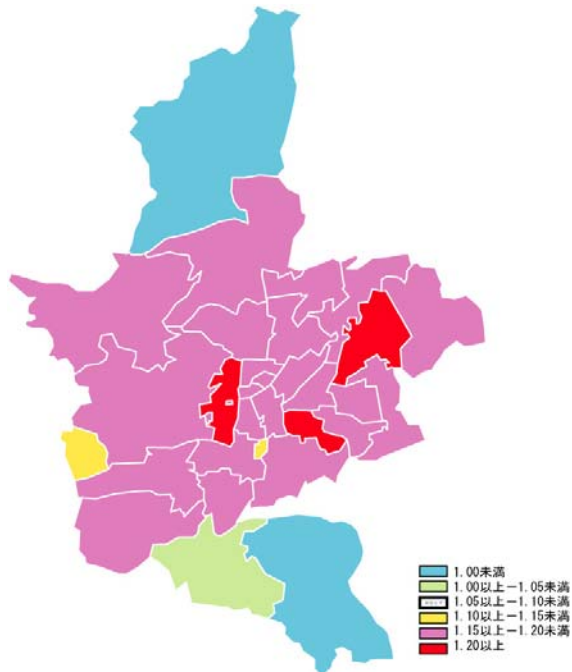


図 地区別発生集中交通量の変化 (H17→H42)
(平成 17 年度道路交通センサスOD表)

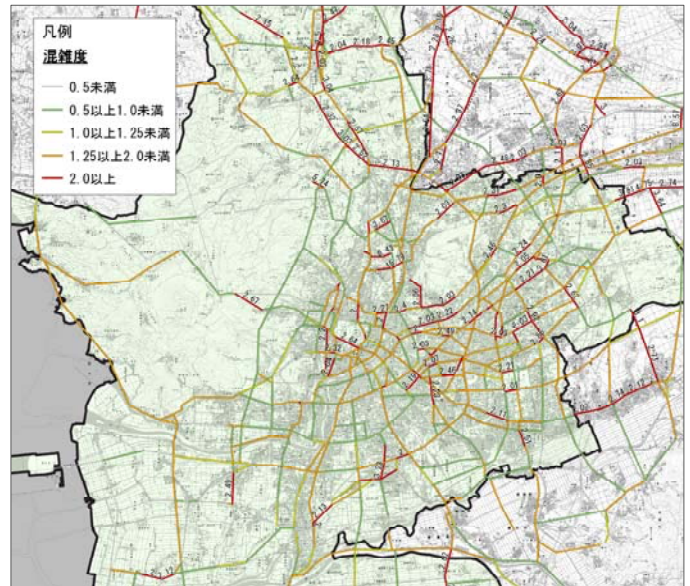


図 将来交通量推計による混雑度

(公共交通、自転車交通の現状)

自動車保有台数の増加により、公共交通利用者数は減少しており、特にバス利用者の減少が著しい。また、自転車交通量においては、中心市街地に向けて放射機能を有する道路において多くなっている。

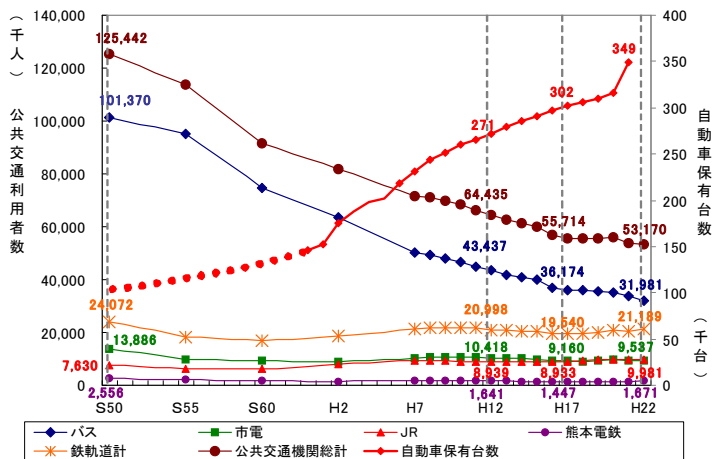


図 公共交通機関の輸送人員

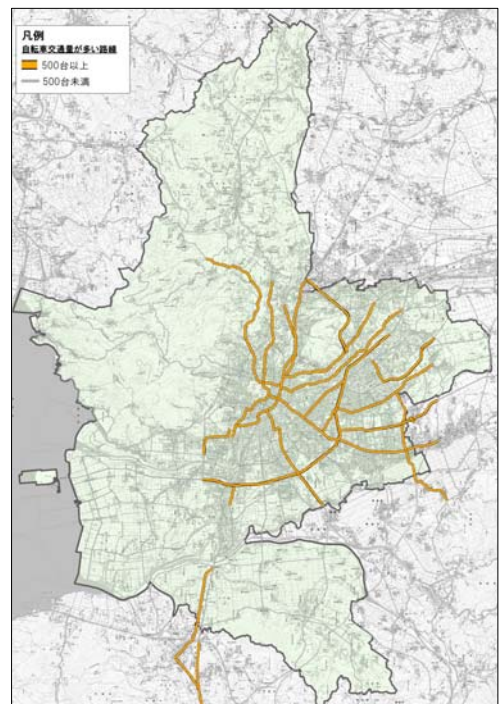


図 自転車交通量の多い路線
(H17 道路交通センサス)

5) 道路整備の基本方針 (3つの柱)

- 現在事業中の路線については、早期効果発現を目指す。
- 新たに着手する路線については、下記の基本方針 (3つの柱) に基づき、評価の高い路線を選定するものとする。

(1つ目の柱) まちづくりの誘導

■ 広域交流の強化

- ① 広域交流拠点としての機能強化
各拠点都市 (九州各県庁所在地) とを結ぶ道路ネットワーク強化
- ② 物流機能の支援強化
工業、農業、水産業など経済活動を支える道路ネットワーク強化

■ 地域づくりの強化

- ① 多核連携型都市構造への転換
中心市街地と地域拠点を結ぶ路線 (基幹公共交通軸) の機能強化
- ② 公共交通の利便性向上
バスの運行本数の多い路線を対象に、交通混雑を解消 (低減) し、バスの利便性向上 (定時性の確保など) に寄与する路線の強化

■ 防災機能の強化

- ① 緊急輸送路の強化
災害時の緊急輸送路となる路線の強化

(2つ目の柱) 円滑な交通処理機能の確保

- ① 交通混雑路線の解消
混雑度 1.25 を超える路線を対象に、将来交通量 (H42) において、交通混雑解消 (低減) に寄与する路線の強化

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間 1 2 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	昼間 1 2 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1 ~ 2 時間 (ピーク時間) ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

(3つ目の柱) 安全で快適な道路サービスの提供

- ① ネット箇所 (渋滞・安全) の解消
渋滞解消 (低減)、安全性の向上につながる交差点の強化 (交差点改良)
- ② 通学路の安全性向上
通学路での歩道設置など、安全性の強化
- ③ バリアフリー強化
歩道での段差解消、幅広な歩道空間の整備など、歩行者の安全性、快適性の強化
- ④ 自転車利用促進
自転車利用促進に寄与する路線の強化 (自転車道、自転車レーンの設置)