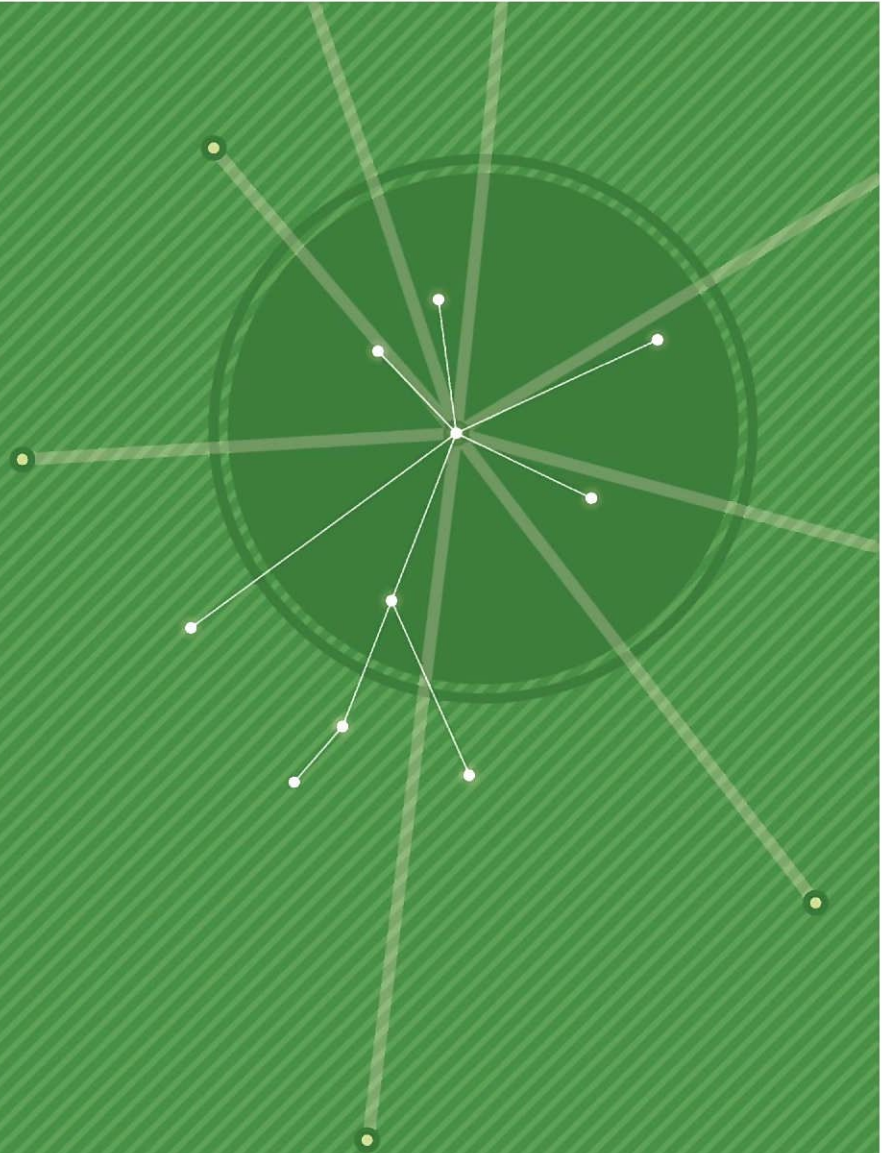


# 第 2 部

## 新広域道路交通計画 (基本計画)



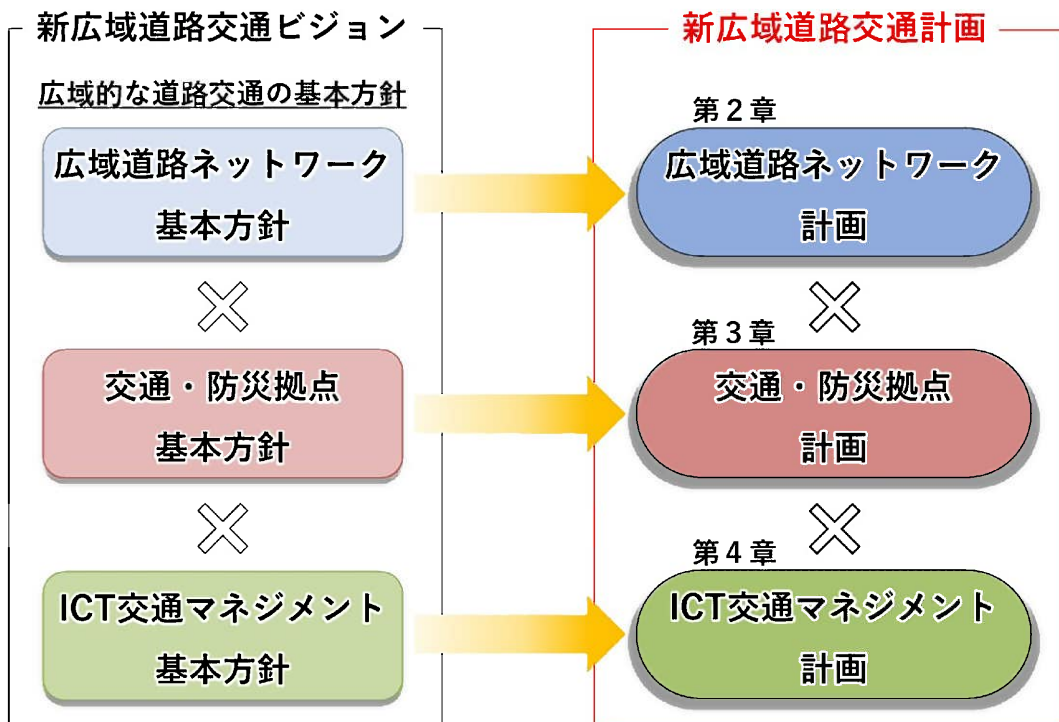
# 第1章 新広域道路交通計画について

## 1-1 | 計画の位置付け

### 新広域道路交通ビジョンとの関連性

今後の計画的な道路整備等の基本となる「新広域道路交通計画」は、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化などの新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えて策定するものであり、「広域道路ネットワーク計画」、「交通・防災拠点計画」、「ICT交通マネジメント計画」から構成されるものである。

今回の計画策定にあたっては、第1部「新広域道路交通ビジョン」で策定した広域的な道路交通の基本方針を踏まえ、3つの計画を策定する。



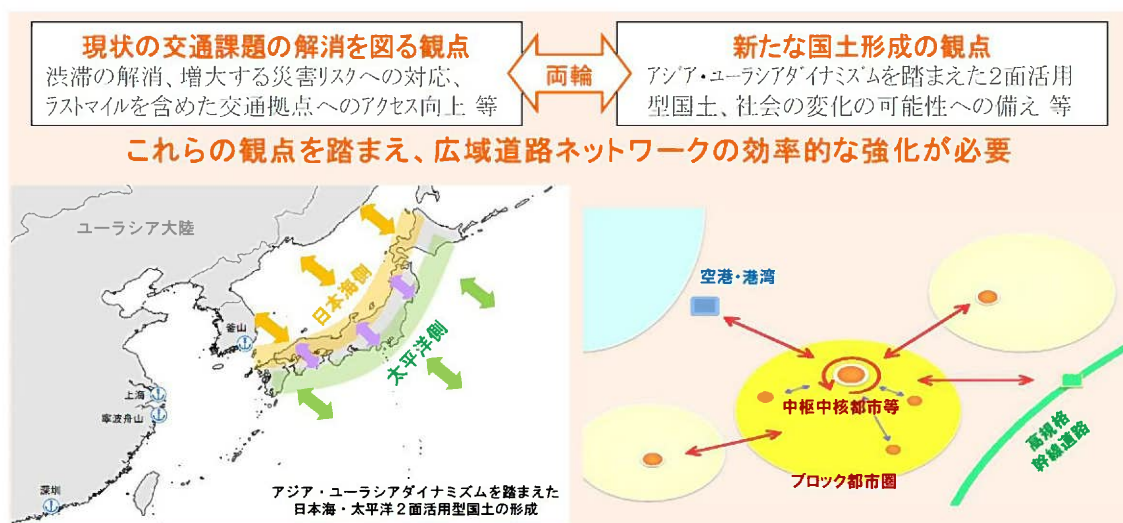
## 第2章 広域道路ネットワーク計画

### 2-1 | 広域道路ネットワークの強化の方向性(基本戦略)

現状の交通課題の解消を図る観点及び新たな国土形成の観点の「両輪」となる観点を踏まえ、国の新たな広域道路ネットワークに関する検討会にて示された次の基本戦略(1)～(5)に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を図っていく。

- (1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成  
人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。
- (2) 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上  
三大都市圏やブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。
- (3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化  
グローバルな対流を促進するため、空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。
- (4) 災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化  
広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたりダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する。
- (5) 国土の更なる有効活用や適正な管理  
広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。

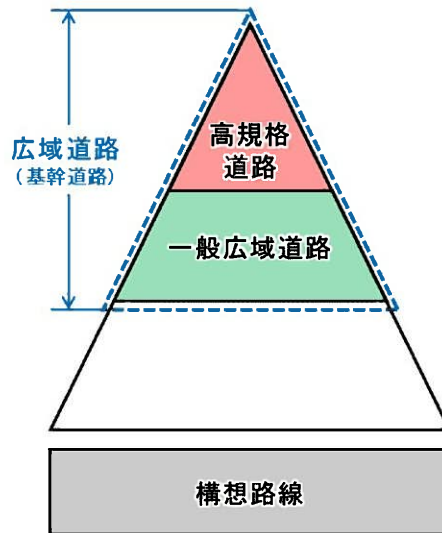
### 今後の広域道路ネットワークのあり方



出典: 新たな広域道路ネットワークに関する検討会(2020年6月)

## 2-2 | 広域道路ネットワークの階層と考え方

2-1 の基本戦略を踏まえ、広域道路ネットワークの強化を効率的に推進するため、広域道路を次の階層に分類する。



### 高規格道路

- 人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはそれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路
- 地域の実情や将来像（概ね 20～30 年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね 60km/h 以上の道路

上記の考え方を踏まえ、原則として、以下のいずれかに該当する道路を『高規格道路』とする。

- ① ブロック都市圏<sup>※1</sup>間を連絡する道路
  - ※1 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等
- ② ブロック都市圏内の拠点連絡<sup>※2</sup>や中心都市<sup>※3</sup>を環状に連絡する道路
  - ※2 都市中心部から高規格幹線道路 IC へのアクセスを含む
  - ※3 三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市
- ③ 上記道路と重要な空港・港湾<sup>※4</sup>を連絡する道路
  - ※4 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

### 一般広域道路

○ 広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね 40km/h 以上の道路

上記の考え方を踏まえ、原則として、以下のいずれかに該当する道路を『一般広域道路』とする。

① 広域交通の拠点となる都市<sup>※1</sup>を効率的かつ効果的に連絡する道路

※1 中核中核都市や連携中核都市圏、定住自立圏等

② 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等<sup>※2</sup>を連絡する道路

※2 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中核中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

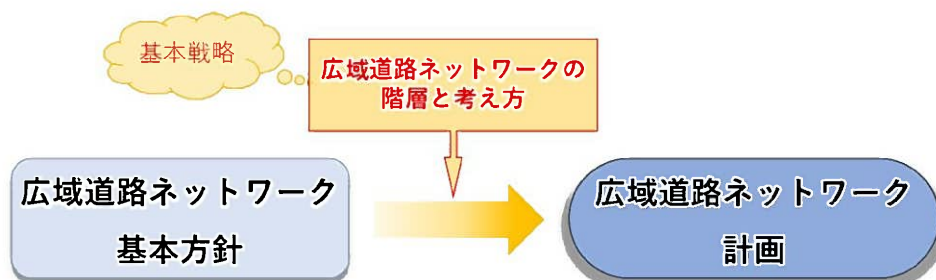
### 構想路線

○ 広域道路としての役割が期待されるため、今後、地域の実情に応じて必要な検討を行う路線

なお、熊本県内における具体的な拠点について、以下に整理する。

拠点	拠点概要	県内の具体的な拠点
中核中核都市	東京圏（1都3県）以外の政令指定都市、中核市及び施行時特例市並びに県庁所在地及び連携中核都市に該当する市のうち、昼夜人口比率が概ね1.0未満の市を除いた都市	熊本市
連携中核都市圏(中心市)	連携中核都市圏構想推進要綱に基づき形成された定連携中核都市圏の中心都市	熊本市
定住自立圏(中心市)	定住自立圏構想推進要綱に基づき形成された定住自立圏の中心都市	八代市、人吉市、玉名市 山鹿市、菊池市、天草市
拠点空港	空港法第4条に基づき、国土交通大臣または空港会社が設置・管理する空港	熊本空港
重要港湾	港湾法第2条第2項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害重要港湾に重大な関係を有する港湾	熊本港、八代港、三角港
中核中核都市の代表駅 コンテナ取扱駅	鉄道事業法に基づく事業許可を取得したJR貨物株式会社が運営する貨物駅	熊本駅

次頁より、新広域道路交通ビジョンにて定めた、広域的な道路交通の基本方針に資する道路について、広域道路ネットワークの強化の方向性（基本戦略）を踏まえ、広域道路ネットワークの階層と考え方を基に、広域道路ネットワークを選定する。



## 2-3 | 広域道路ネットワークの選定

### ● 九州各県を結ぶ循環型高速交通ネットワークの形成

【広域道路ネットワークの基本方針】(ビジョンより)

- ・九州の中心に位置する地理的優位性を最大限に発揮し、九州全体の発展に繋がる、高速道路等相互の連結や多重化など、信頼性や速達性、定時性が高い、**循環型高速交通ネットワークの構築**
- ・熊本都市圏と九州各県主要都市を **150分** で結ぶ**高速交通ネットワークの構築**
- ・九州各地の観光資源を活かした**広域観光周遊ネットワークの構築**

**150分構想**

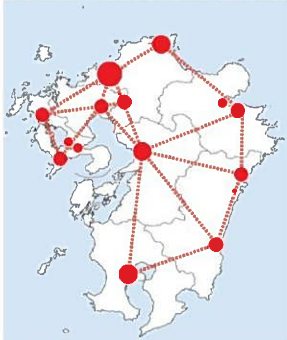
上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

- 九州基幹都市連携圏の考え方や主要広域観光ルートに整合し、循環型高速交通ネットワーク及び広域観光周遊ネットワークの構築に資する道路
- 150分構想<sup>※</sup>の対象都市である福岡市、北九州市、大分市、延岡市、宮崎市、鹿児島市、長崎市、佐賀市と熊本市を結ぶ道路

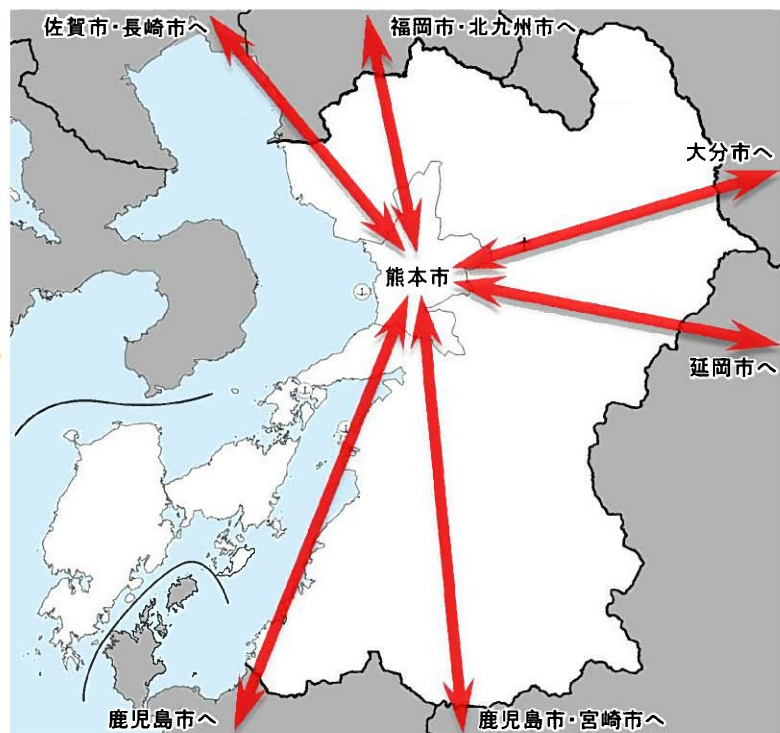
※ 「150分構想」とは、九州の中央に位置することを生かして、九州各県との交流・連携を深めることで県勢の活力ある発展を遂げ、さらには九州全体の発展に資することを目的に、熊本都市圏と九州各県の主要都市とを150分で結ぶ構想。

## 概念図

### 九州基幹都市連携圏



### 主要広域観光ルート



出典:九州圏広域地方計画

【対象道路一覧】

高規格道路	路線名	連絡する区間等	道路の機能
	九州自動車道	熊本市⇔福岡市・北九州市 ・鹿児島市・宮崎市	連携中枢都市圏同士の連絡
	九州中央自動車道	熊本市⇔延岡市	連携中枢都市圏と定住自立圏の連絡
	南九州自動車道	熊本市⇔鹿児島市	連携中枢都市圏同士の連絡
	中九州横断道路	熊本市⇔大分市	連携中枢都市圏同士の連絡
	熊本環状道路(西環状道路)	熊本市	連携中枢都市を環状に連絡
	熊本環状道路(東環状道路)	熊本市	連携中枢都市を環状に連絡
	有明海沿岸道路	熊本市⇔佐賀市・長崎市	連携中枢都市圏同士の連絡

ネットワーク図



## ● 地域や拠点間を連絡する道路ネットワークの形成

【広域道路ネットワークの基本方針】(ビジョンより)

- ・ 熊本都市圏及び熊本空港と県内主要都市を **90分**で結ぶ幹線道路ネットワークの構築

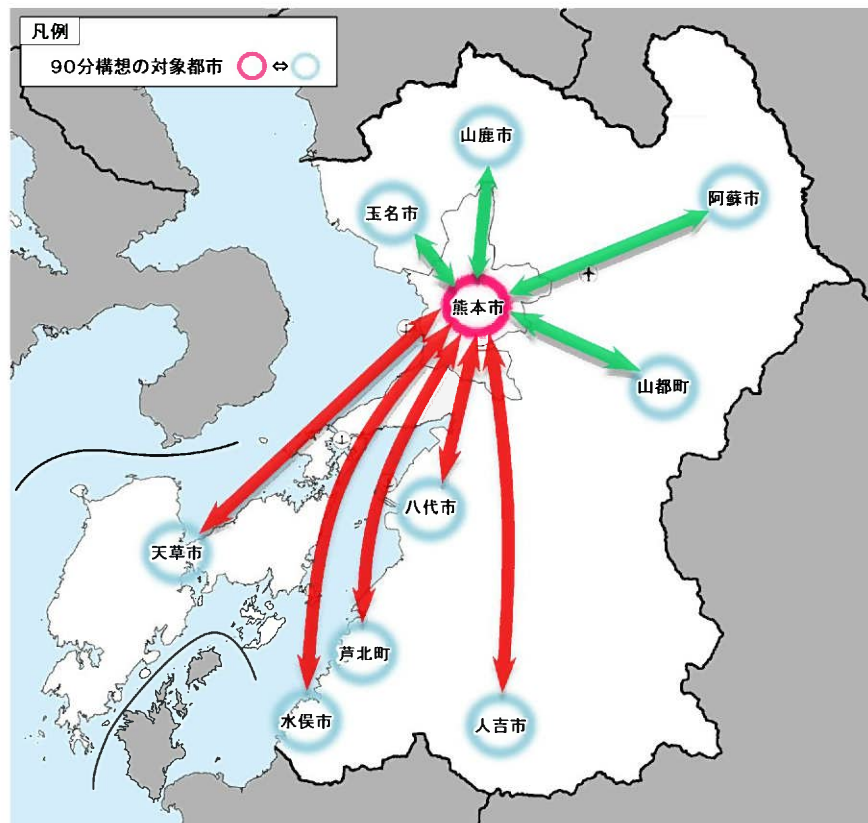
### 90分構想

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

- 90分構想\*の対象都市である玉名市、山鹿市、阿蘇市、山都町、人吉市、天草市、水俣市、芦北町、八代市と熊本市を結ぶ道路

※ 「90分構想」とは、都市と地方の円滑な交流を促進し、相互の持つ機能を享受することで地域の発展を目指すことを目的に、熊本都市圏や熊本空港と県内主要都市とを90分で結ぶ構想。

## 概念図

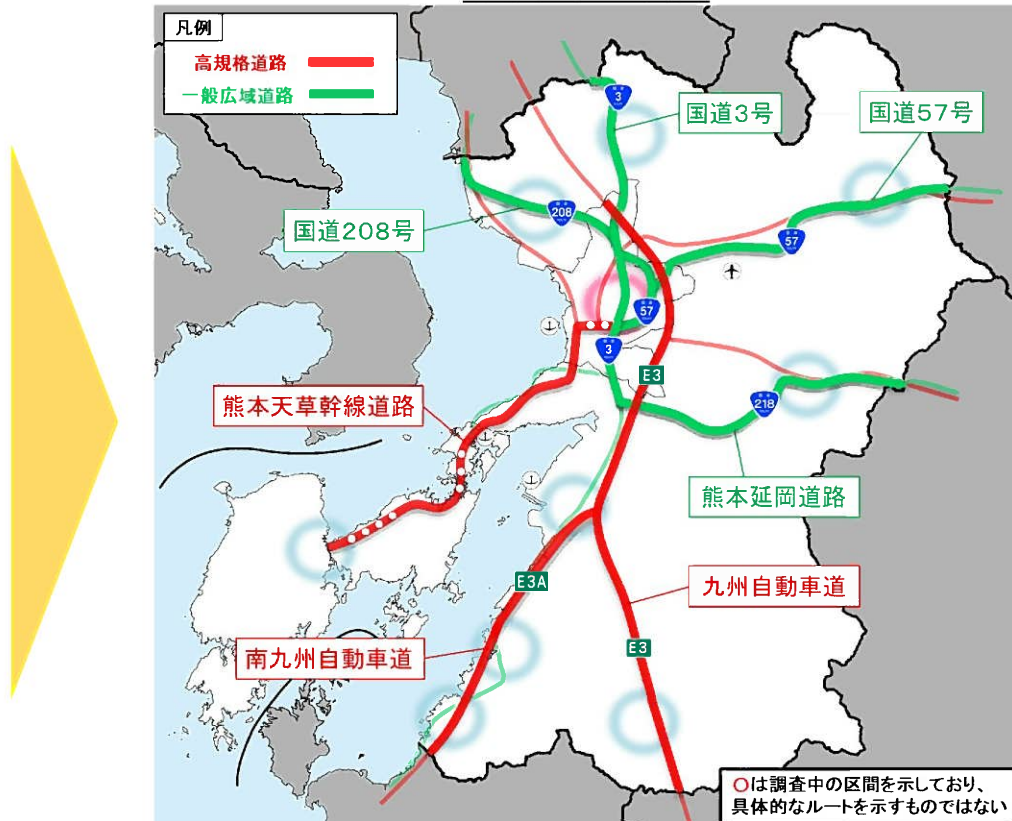


【対象道路一覧】

高規格道路	路線名	連絡する区間等	道路の機能
	九州自動車道	熊本市⇔八代市・人吉市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡
	南九州自動車道	八代市⇔芦北町・水俣市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡
	熊本天草幹線道路	熊本市⇔天草市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡

一般広域道路	路線名	連絡する区間等	道路の機能
	国道3号	熊本市⇔山鹿市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡
	国道57号	熊本市⇔阿蘇市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡
	国道208号	熊本市⇔玉名市	連携中枢都市圏と県内都市の連絡
	熊本延岡道路	熊本市⇔山都町	連携中枢都市圏と県内都市の連絡

ネットワーク図



【広域道路ネットワークの基本方針】(ビジョンより)

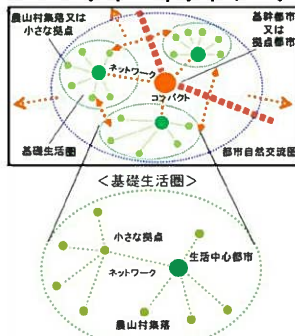
- ・ 県内各地域の暮らしやすさと持続的な発展を確保する「多核連携型の都市構造」を実現するための、地域の核となる**拠点都市と周辺各地域が相互に連携可能な道路ネットワークの構築**
- ・ 県内各地域の観光資源を最大限に活かした、**周遊型観光ネットワークの構築**

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

- コンパクト+ネットワークの考え方に基づく、県内外の連携中枢都市圏中心市や定住自立圏中心市を結ぶ道路
- 周遊型観光ネットワークの構築に資する、県内各地域を結ぶ道路

概念図

コンパクト+ネットワーク

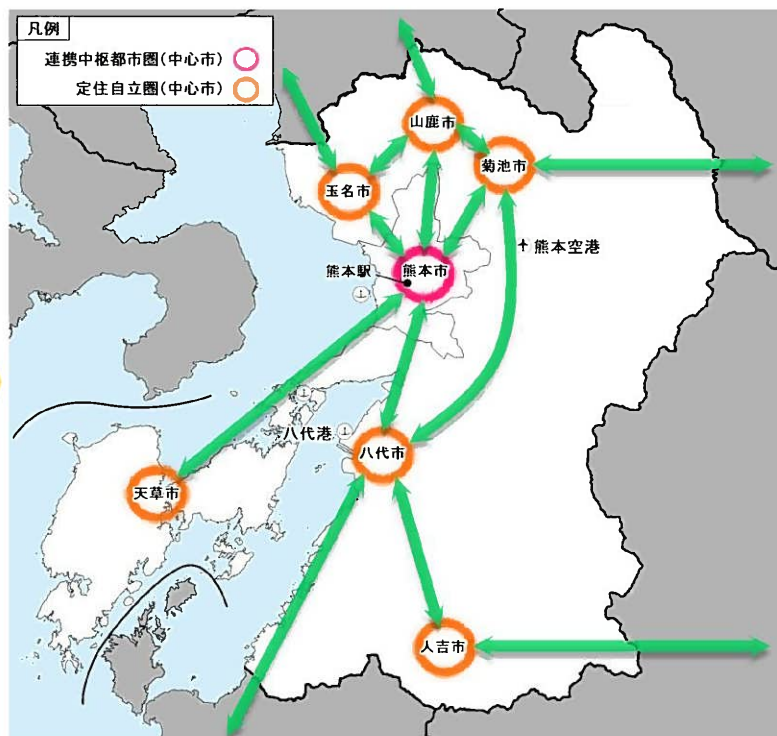


出典：九州圏広域地方計画

陸の玄関口：熊本駅  
空の玄関口：阿蘇くまもと空港  
海の玄関口：くまもんポート八代  
(八代港)

- ・ 上記拠点の集客施設機能が強化され、大きな経済効果が期待される。
- ・ 玄関口から目的地までの移動利便性を確保しながら、周遊型商品の開発等を推進。

出典：ようこそくまもと観光立県推進計画



【対象道路一覧】

路線名	連絡する区間等	道路の機能
国道3号	熊本市⇔八代市⇔出水市 熊本市⇔山鹿市⇔八女市	連携中枢都市圏と定住自立圏の連絡 定住自立圏同士の連絡
国道57号	熊本市⇔大分市	連携中枢都市圏同士の連絡
国道208号	熊本市⇔玉名市⇔大牟田市	連携中枢都市圏と定住自立圏の連絡 定住自立圏同士の連絡
大外環状道路	八代市⇔菊池市⇔熊本空港 ⇔山鹿市⇔玉名市	定住自立圏や拠点空港を効率的かつ 効果的に連絡
玉名縦貫連絡道路		
八代人吉道路	八代市⇔人吉市	定住自立圏同士の連絡
人吉西米良宮崎道路	人吉市⇔宮崎市	定住自立圏と連携中枢都市圏の連絡
八代港連絡道路	八代港⇔国道3号	重要港湾と一般広域道路の連絡
熊本天草道路	熊本市⇔天草市	連携中枢都市圏と定住自立圏の連絡
熊本延岡道路	熊本市⇔延岡市	連携中枢都市圏と定住自立圏の連絡

一般広域道路

ネットワーク図



【広域道路ネットワークの基本方針】(ビジョンより)

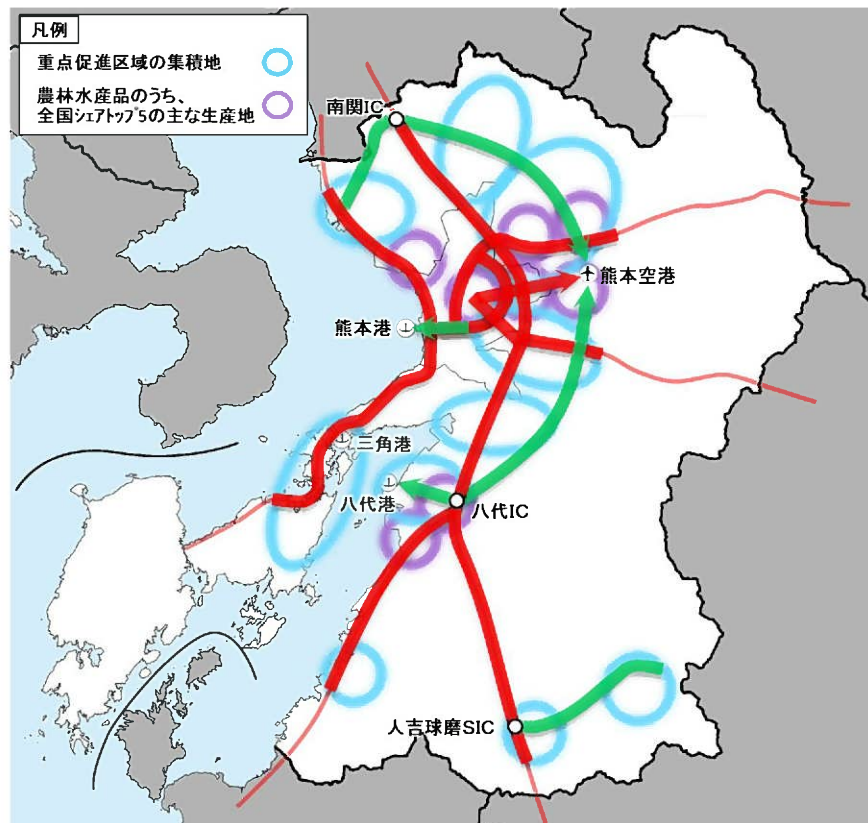
- ・ 産業活動を支援するための 物流拠点と港湾や空港、高速道路 IC 等の交通拠点間のアクセス機能の強化

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

- 主な物流拠点\*と熊本港、八代港、三角港を効率的に結ぶ道路
- 主な物流拠点と熊本空港を効率的に結ぶ道路
- 主な物流拠点と高速道路 IC を効率的に結ぶ道路

※ 主な物流拠点として、「熊本県地域未来投資促進基本計画における重点促進区域」および「農林水産品のうち全国者トップ5の主な生産地」を設定(詳細は新広域道路交通ビジョン参照)

## 概念図

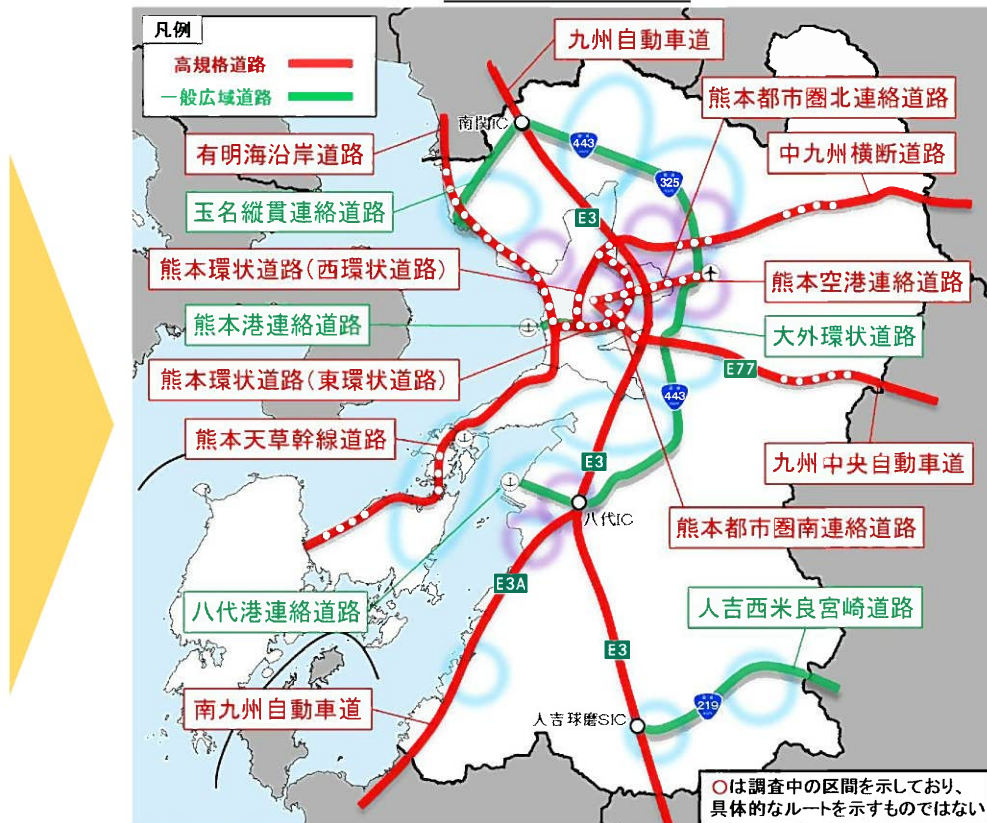


【対象道路一覧】

高規格道路	路線名	連絡する区間等	道路の機能
	九州自動車道	物流拠点⇔熊本港 物流拠点⇔八代港 物流拠点⇔三角港 物流拠点⇔熊本空港	物流拠点と重要港湾・拠点空港を効率的に連絡
	九州中央自動車道		
	南九州自動車道		
	有明海沿岸道路		
	中九州横断道路		
	熊本環状道路(西環状道路)		
	熊本環状道路(東環状道路)		
	熊本天草幹線道路	物流拠点⇔高速道路 IC	物流拠点と高規格道路の連絡
	熊本空港連絡道路		
熊本都市圏北連絡道路			
熊本都市圏南連絡道路			

一般広域道路	路線名	連絡する区間等	道路の機能
	大外環状道路	物流拠点⇔熊本空港 物流拠点⇔高速道路 IC	物流拠点と拠点空港・高規格道路を効率的に連絡
	玉名縦貫連絡道路	物流拠点⇔高速道路 IC	物流拠点と高規格道路の連絡
	人吉西米良宮崎道路		
	熊本港連絡道路	物流拠点⇔熊本港	物流拠点と重要港湾の連絡
八代港連絡道路	物流拠点⇔八代港		

ネットワーク図



## ● 熊本都市圏における円滑な交通ネットワークの形成

### 【広域道路ネットワークの基本方針】(ビジョンより)

- ・ 交流人口の拡大や九州経済のけん引、また災害時の広域支援や代替路の確保のため、熊本市中心部から高速道路ICへのアクセス強化により、**循環型ネットワークを構築**(高速道路ICまで約10分)
- ・ 国内外の交流強化や地域経済の活性化、さらには、日常移動の利便性向上のため、熊本市中心部から熊本空港・熊本港などの広域交通拠点へのアクセス強化により、**定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワークを構築**(空港まで約20分)
- ・ 日常的な交通混雑の低減、中心市街地の活性化、また交通の選択肢の多様化に資する**多様な交通モードの機能を強化する道路ネットワークの構築**

**10分・20分構想**

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

- 熊本市中心部と高速道路ICを結ぶ道路
- 熊本市中心部と熊本空港を結ぶ道路
- 熊本市中心部と熊本港を結ぶ道路

## 概念図

(熊本市を中心とした新たに必要な道路ネットワーク)



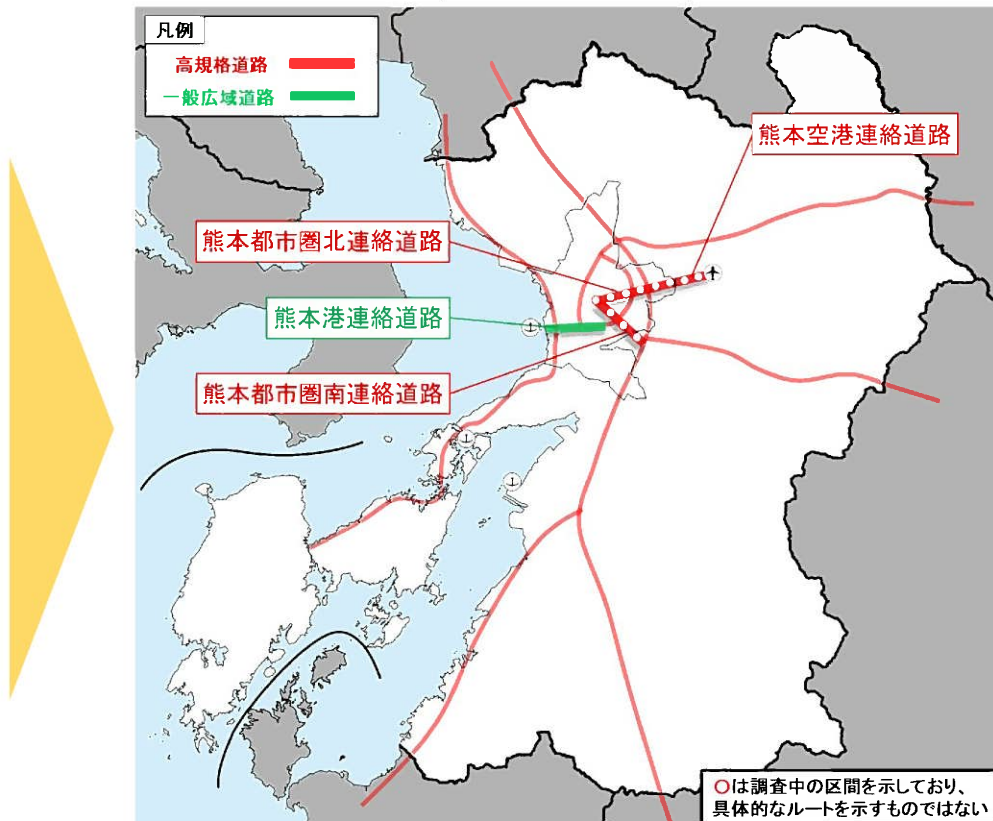
出典：第3回熊本都市道路ネットワーク検討会(2019年12月)

【対象道路一覧】

高規格道路	路線名	連絡する区間等	道路の機能
	熊本都市圏北連絡道路	熊本市⇔高速道路 IC	都市中心部から高規格道路へのアクセス
	熊本都市圏南連絡道路	熊本市⇔高速道路 IC	都市中心部から高規格道路へのアクセス
	熊本空港連絡道路	熊本空港⇔高速道路 IC	拠点空港と高規格道路の連絡

一般広域道路	路線名	連絡する区間等	道路の機能
	熊本港連絡道路	熊本港⇔熊本環状道路	重要港湾と高規格道路の連絡

ネットワーク図



## ● 災害に強い道路ネットワークの形成

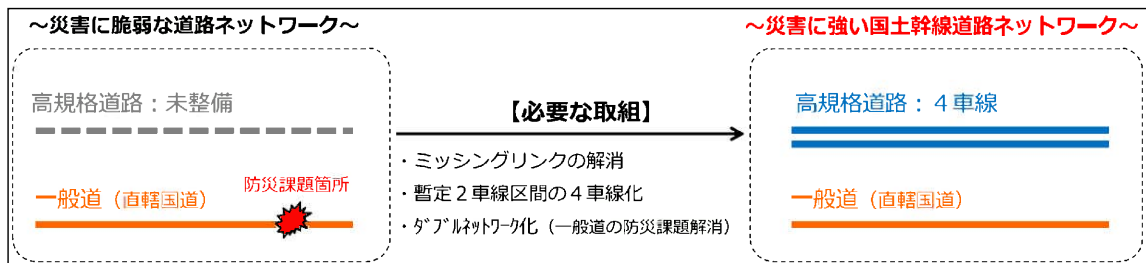
【広域道路ネットワークの基本方針】(ビジョンより)

- ・九州を支える広域防災拠点としての本県の役割を果たすため、大規模災害時の**県内外への支援・受援に資する道路ネットワークの強化と多重性・代替性の確保**

### ダブルネットワーク構想

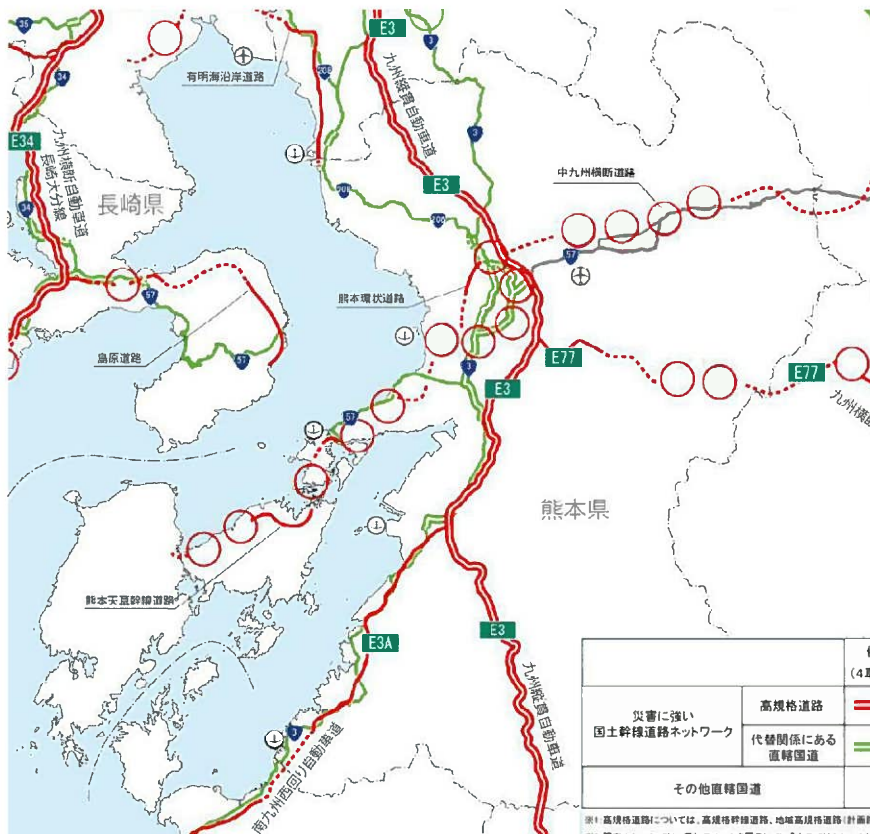
上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

- 「災害に強い国土幹線道路ネットワーク」の考え方に基づく、都市間のミッシングリンクの解消やダブルネットワークの構築等に資する道路



出典：社会資本整備審議会 道路分科会 九州地方小委員会(令和2年度(2020年度)第2回)

## 災害に強い国土幹線道路ネットワーク



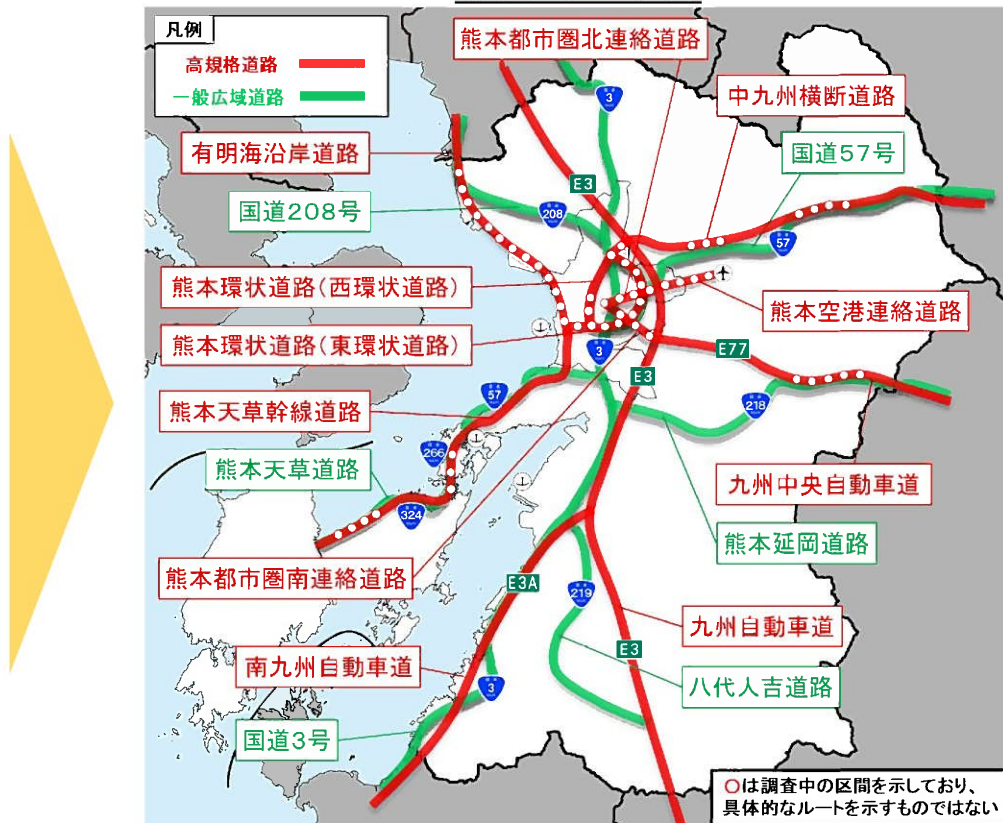
出典：社会資本整備審議会 道路分科会 九州地方小委員会(令和2年度(2020年度)第2回)

【対象道路一覧】

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
高規格道路	九州自動車道	北九州市⇄熊本市⇄鹿児島市	災害に強い国土幹線道路ネットワークの考え方に整合する道路
	九州中央自動車道	熊本市⇄延岡市	
	南九州自動車道	八代市⇄鹿児島市	
	有明海沿岸道路	熊本市⇄佐賀市・長崎市	
	中九州横断道路	熊本市⇄大分市	
	熊本環状道路(西環状道路)	熊本市	
	熊本環状道路(東環状道路)	熊本市	
	熊本天草幹線道路	熊本市⇄天草市	
	熊本都市圏北連絡道路	熊本市⇄高速道路 IC	
	熊本都市圏南連絡道路	熊本市⇄高速道路 IC	
	熊本空港連絡道路	熊本空港⇄高速道路 IC	

	路線名	連絡する区間等	道路の機能
一般広域道路	国道3号	北九州市⇄熊本市⇄鹿児島市	九州自動車道とのダブルネットワーク化
	国道57号	熊本市⇄大分市	中九州横断道路とのダブルネットワーク化
	国道208号	熊本市⇄佐賀市	有明海沿岸道路とのダブルネットワーク化
	八代人吉道路	八代市⇄人吉市	九州自動車道とのダブルネットワーク化
	熊本天草道路	熊本市⇄天草市	熊本天草幹線道路とのダブルネットワーク化
	熊本延岡道路	熊本市⇄延岡市	九州中央自動車道とのダブルネットワーク化

ネットワーク図



【広域道路ネットワークの基本方針】(ビジョンより)

- ・災害時における県内各地域への**救急救援活動や物資輸送等に資する道路の円滑な通行の確保**

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

- 「熊本県緊急輸送道路<sup>※1</sup>ネットワーク」の考え方に基づく、以下の広域的な防災拠点を効率的に連絡し、災害時の広域連携に資する道路

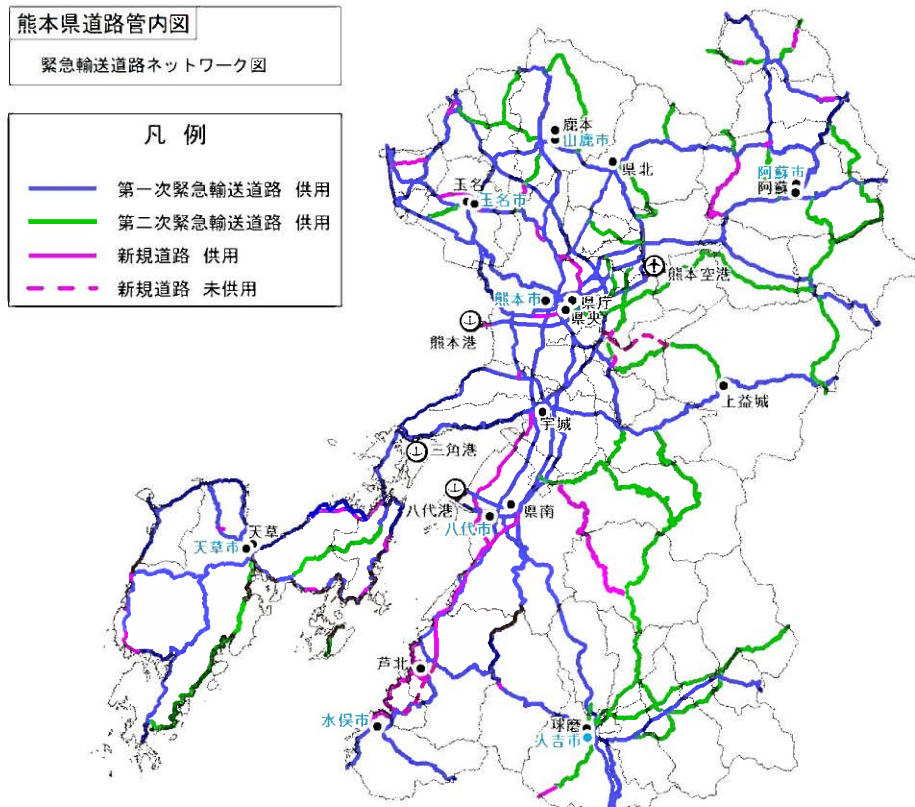
拠点種類	施設名および位置	具体的な拠点
地方公共団体	都道府県庁等の所在地	熊本県庁、各広域本部(県央・県北・県南・天草)および各地域振興局(宇城・上益城・玉名・鹿本・阿蘇・芦北・球磨)の庁舎
	地方生活圏 <sup>※2</sup> 中心都市の市庁舎等の所在地	熊本市・玉名市・山鹿市・阿蘇市・八代市・水俣市・人吉市・天草市の庁舎
支援物資等の備蓄拠点又は集積拠点	拠点空港	熊本空港
	重要港湾	熊本港、八代港、三角港

資料：熊本県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成26年度改訂版)より抜粋

※1 「緊急輸送道路」とは、地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために必要な道路であり、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と都道府県知事が指定するもの(以下「指定拠点」という)とを連絡し、または指定拠点を相互に連絡する道路。

※2 「地方生活圏」とは、大都市地域及び沖縄県を除く全国において、都市と周辺の農山漁村が一体になるよう、昭和44年度以降に建設省が設定した生活圏域

**熊本県緊急輸送道路ネットワーク図**  
(平成26年度(2014年度)改訂版)



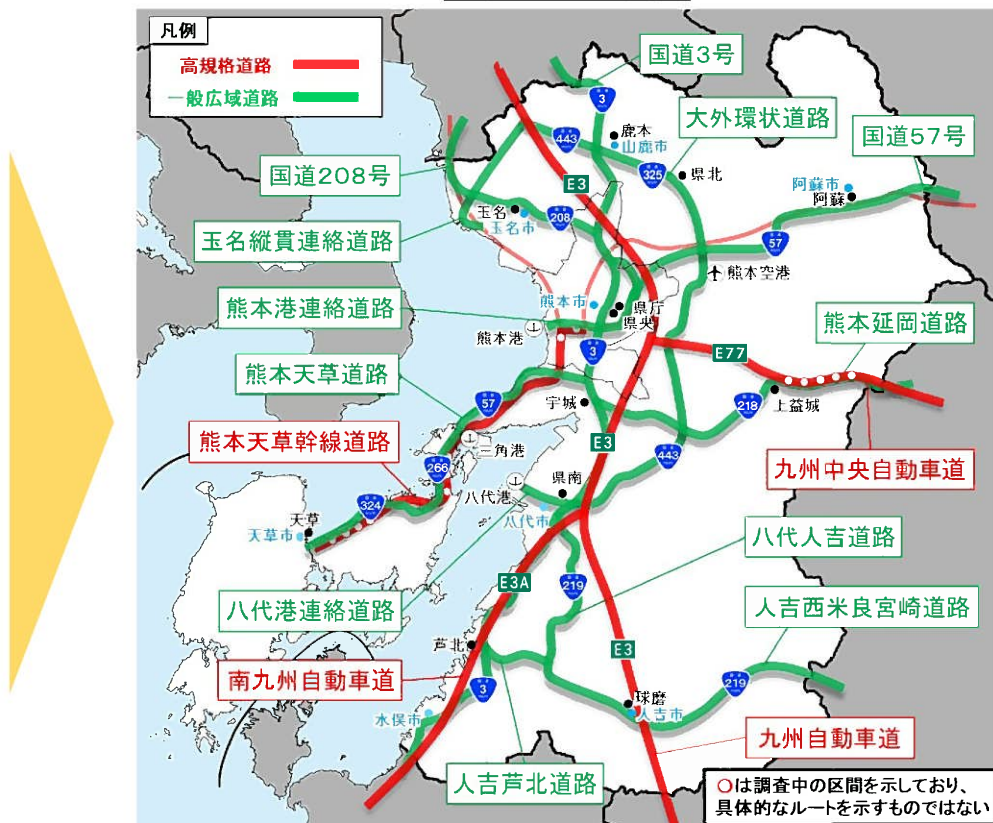
【対象道路一覧】

高規格道路	路線名	連絡する拠点等	道路の機能
	九州自動車道	県北地域、県央地域、県南地域	一次緊急輸送道路
	九州中央自動車道	県央地域	一次緊急輸送道路
	南九州自動車道	県南地域	一次緊急輸送道路
熊本天草幹線道路	県央地域、天草地域	一次緊急輸送道路	

一般広域道路	路線名	連絡する拠点等	道路の機能
	国道3号	県南広域本部、宇城・芦北地域振興局、熊本市、八代市、水俣市	一次緊急輸送道路
	国道57号	熊本県庁、県央広域本部、阿蘇地域振興局、阿蘇市、三角港	一次緊急輸送道路
	国道208号	玉名地域振興局、玉名市	一次緊急輸送道路
	大外環状道路	県北・県南広域本部、鹿本地域振興局、山鹿市、熊本空港	一・二次緊急輸送道路
	玉名縦貫連絡道路	玉名地域振興局、玉名市	一次緊急輸送道路
	八代人吉道路	県南広域本部、球磨地域振興局、八代市	一次緊急輸送道路
	人吉芦北道路	芦北・球磨地域振興局	一次緊急輸送道路
	人吉西米良宮崎道路	球磨地域振興局、人吉市	一次緊急輸送道路
	熊本港連絡道路	熊本港	一次緊急輸送道路
	八代港連絡道路	県南広域本部、八代市、八代港	一次緊急輸送道路
	熊本天草道路	天草広域本部、天草市、三角港	一次緊急輸送道路
熊本延岡道路	宇城・上益城地域振興局	一次緊急輸送道路	

ネットワーク図



【広域道路ネットワークの基本方針】(ビジョンより)

- ・「九州を支える防災拠点構想」や「九州道路啓開計画」を踏まえた、南海トラフ地震が発生した際の大規模な広域防災拠点である熊本空港や九州における国の現地対策本部である熊本地方合同庁舎等の**防災拠点と交通拠点の連携強化に資する道路ネットワークの構築**

上記の基本方針に資する道路について、下記の視点により広域道路ネットワークを選定する。

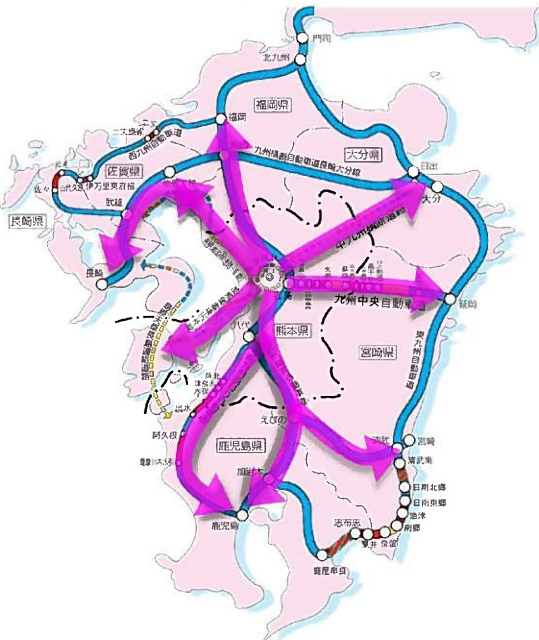
○ 「九州を支える防災拠点構想<sup>※1</sup>」および「九州東進作戦<sup>※2</sup>」に資する道路

※1 「九州を支える防災拠点構想」とは、広域防災拠点として求められる機能について、熊本地域が保有しているポテンシャルや優位性を明確にし、熊本県が真に九州における広域防災拠点としての役割を担っているよう、基盤や機能の充実・強化を促進することを目的に策定された構想。

熊本地方合同庁舎及び熊本県庁、県警本部等が現地対策本部の設置候補となっていることに加え、阿蘇くまもと空港が支援・救済物資受入れ拠点や広域医療搬送拠点として位置づけられている。

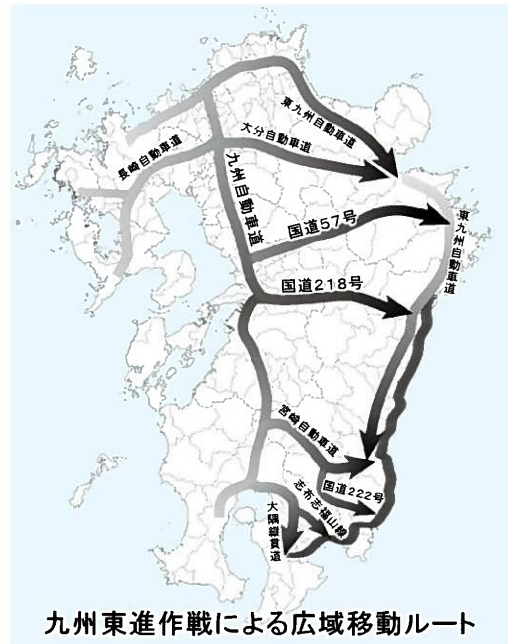
※2 九州道路啓開計画において定められた「九州東進作戦」とは、地震発生時の震央地名の区域が南海トラフの巨大地震モデル検討会において設定された想定震源断層域と重なる区域で、九州地方において震度6強以上の震度が観測された場合、又は大津波警報が発表された場合、全国及び九州各地からアクセスが可能となるよう、高速道路、国道、県道等を活用し、九州東側沿岸に向けて一斉に進行する作戦。

**九州を支える防災拠点構想に基づく  
広域的な災害対応のイメージ**



資料:九州の高規格幹線道路概要図(令和3年4月)を基に作成

**九州東進作戦**



九州東進作戦による広域移動ルート

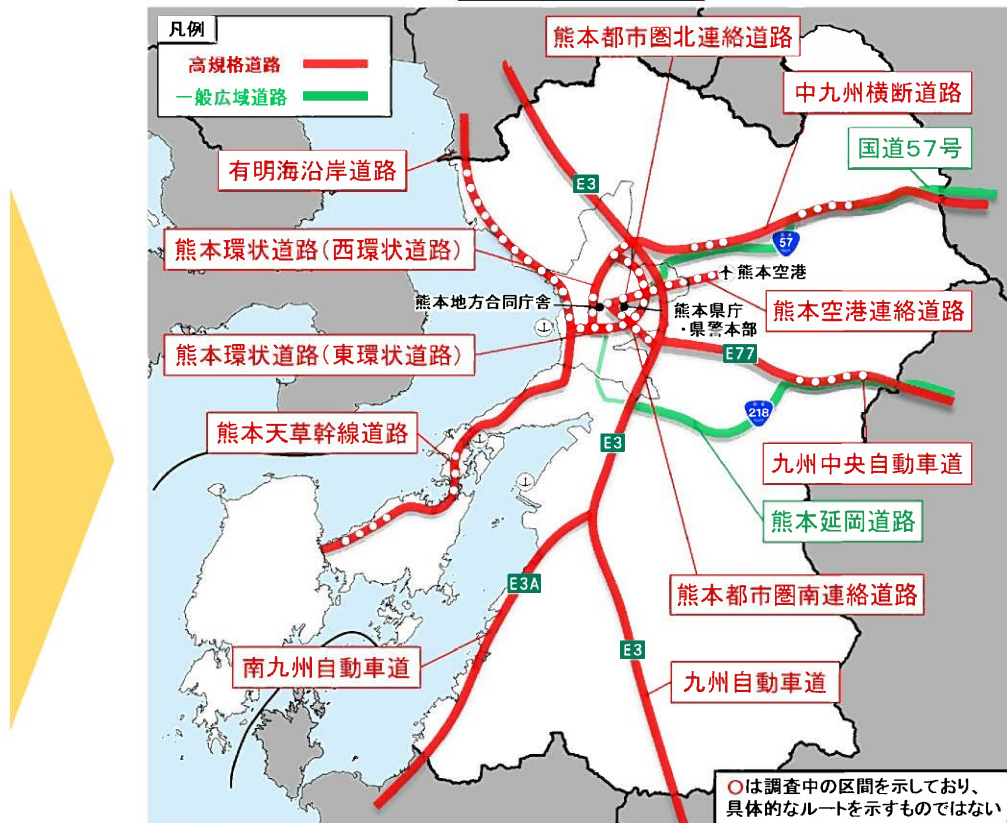
出典:九州道路啓開計画

【対象道路一覧】

高規格道路	路線名	連絡する区間等	道路の機能
	九州自動車道	北九州市⇔熊本市⇔鹿児島市	九州を支える防災拠点構想に資する道路 九州東進作戦に資する道路
	九州中央自動車道	嘉島町⇔延岡市	九州を支える防災拠点構想に資する道路
	南九州自動車道	八代市⇔鹿児島市	
	熊本天草幹線道路	熊本市⇔天草市	
	中九州横断道路	熊本市⇔大分市	
	熊本環状道路(西環状道路)	熊本市	
	熊本環状道路(東環状道路)	熊本市	
	有明海沿岸道路	熊本市⇔鹿児島市	
	熊本都市圏北連絡道路	熊本市⇔高速 IC	
	熊本都市圏南連絡道路	熊本市⇔高速 IC	
熊本空港連絡道路	熊本空港⇔高速 IC		

一般広域道路	路線名	連絡する区間等	道路の機能
	国道57号	熊本市⇔大分市	九州東進作戦に資する道路
熊本延岡道路	熊本市⇔延岡市		

ネットワーク図

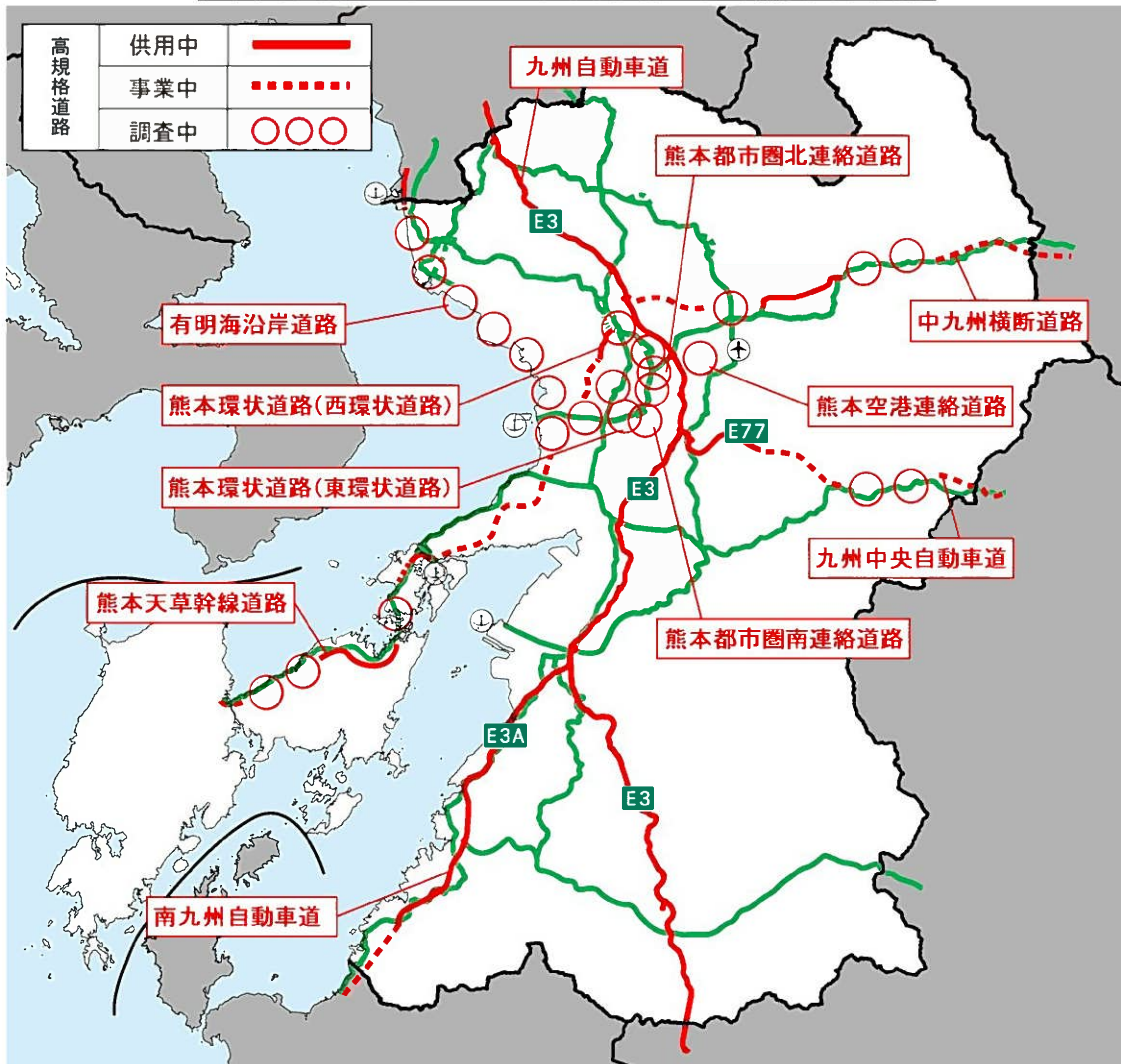




基本方針に資する道路として選定した「高規格道路」については、以下のとおり。

高規格道路	路線名	起点	終点
	九州自動車道	福岡県北九州市	鹿児島県鹿児島市
	九州中央自動車道	熊本県嘉島町	宮崎県延岡市
	南九州自動車道	熊本県八代市	鹿児島県鹿児島市
	熊本天草幹線道路	熊本県熊本市	熊本県天草市
	中九州横断道路	大分県大分市	熊本県熊本市
	熊本環状道路(西環状道路)	熊本県熊本市	熊本県熊本市
	熊本環状道路(東環状道路)	熊本県熊本市	熊本県熊本市
	有明海沿岸道路	佐賀県鹿島市	熊本県熊本市
	熊本都市圏北連絡道路	熊本県熊本市	熊本県熊本市
	熊本都市圏南連絡道路	熊本県熊本市	熊本県嘉島町
	熊本空港連絡道路	熊本県益城町	熊本県熊本市

広域道路ネットワーク計画図(高規格道路)

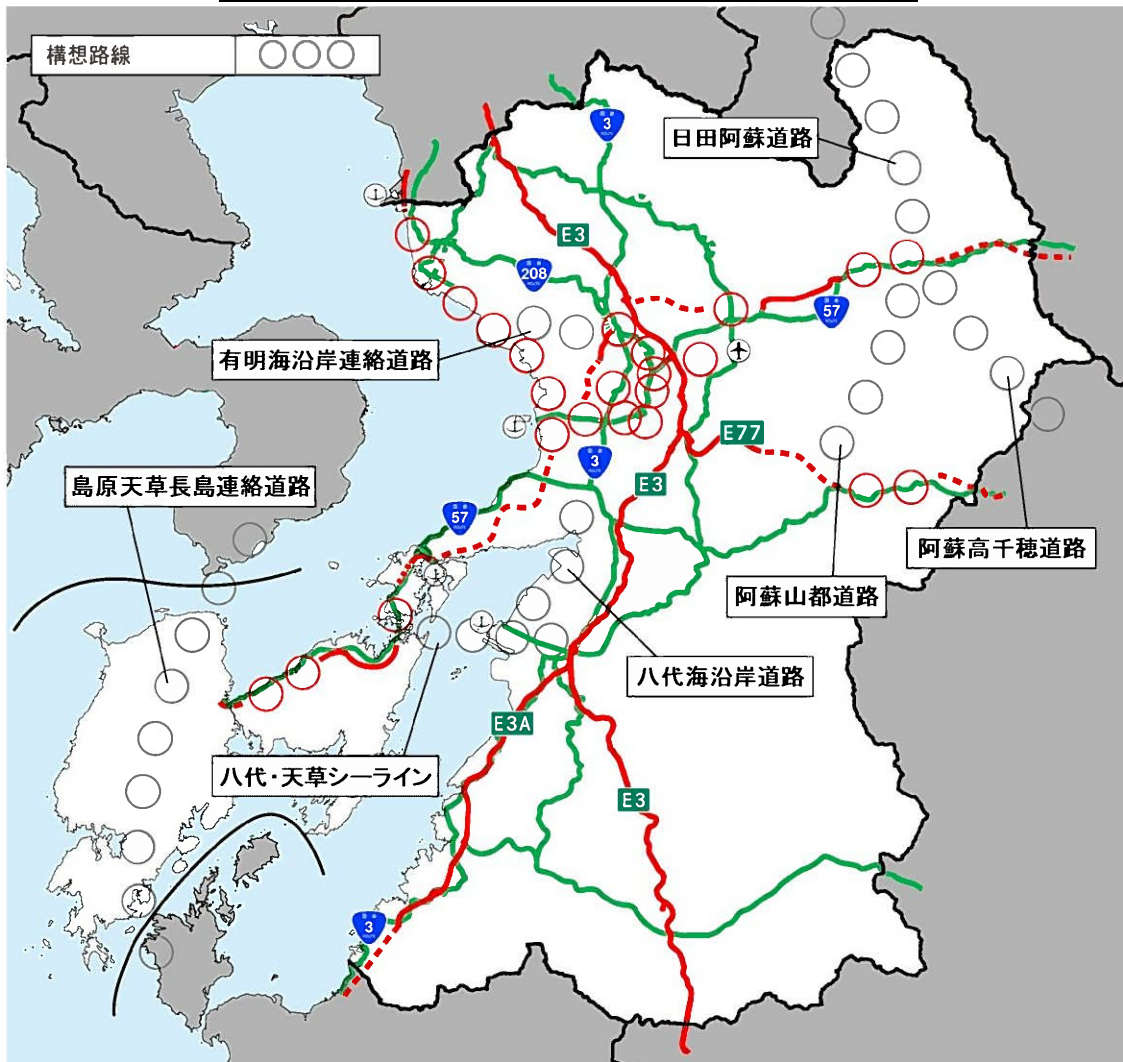




また、高規格道路及び一般広域道路以外で、広域道路としての役割が期待されるため、今後、地域の実情に応じて必要な検討を行う「構想路線」は、以下のとおり。

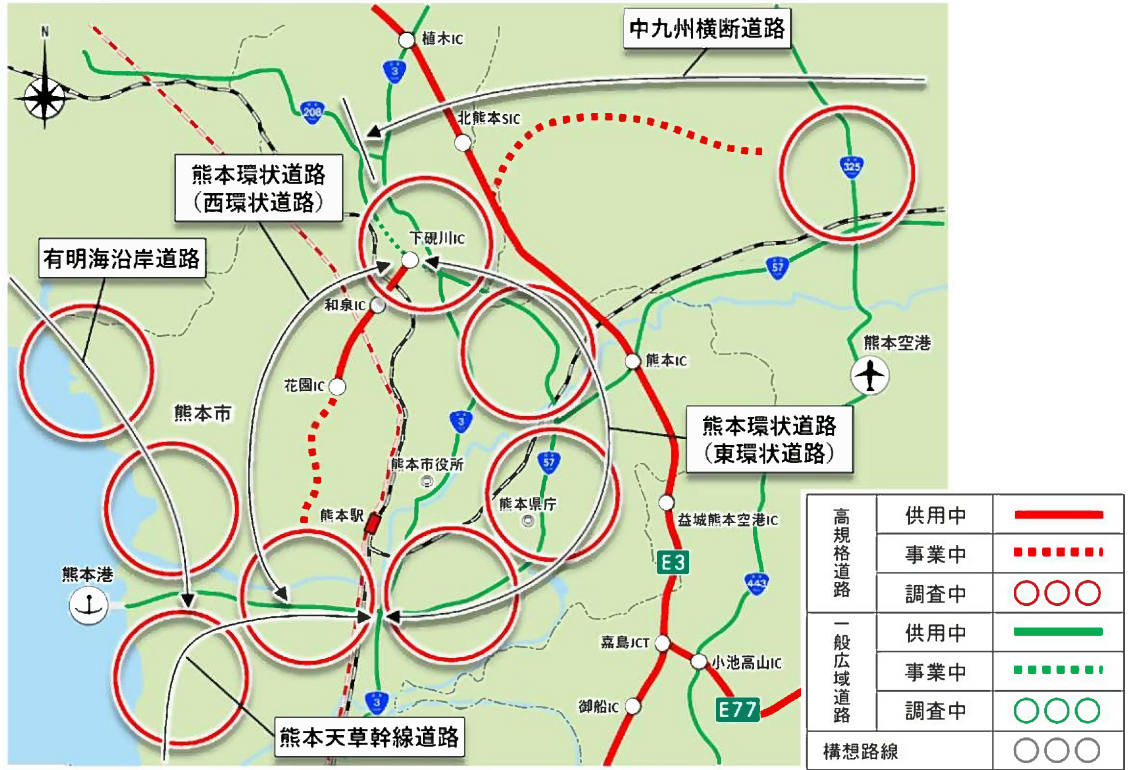
	路線名	期待される主な役割
構想路線	鳥原天草長島連絡道路	広域観光周遊ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保
	八代・天草シーライン	周遊型観光ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保
	八代海沿岸道路	重要港湾へのアクセス機能の強化 災害時におけるリダンダンシーの確保
	日田阿蘇道路	広域観光周遊ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保
	阿蘇山都道路	周遊型観光ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保
	阿蘇高千穂道路	広域観光周遊ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保
	有明海沿岸連絡道路	循環型高速交通ネットワークの構築 災害時におけるリダンダンシーの確保

### 広域道路ネットワーク計画図(構想路線)

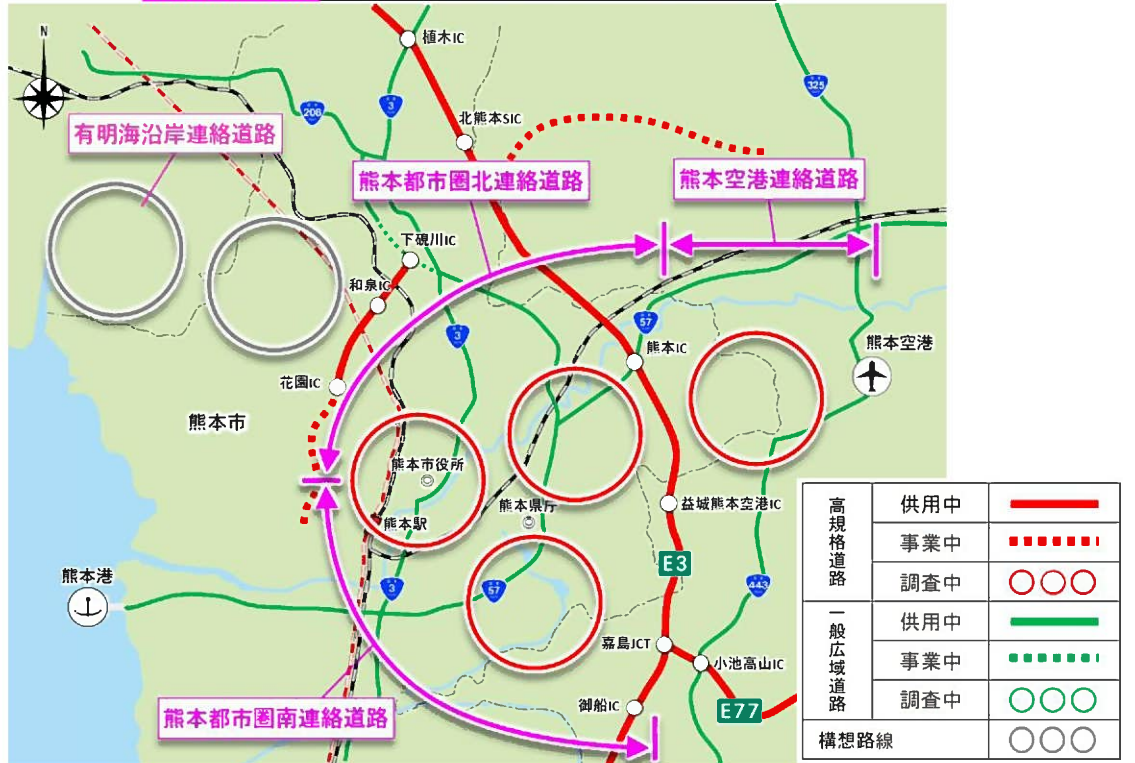


## 熊本都市圏拡大版

### 【既存計画路線】 広域道路ネットワーク計画図



### 【新規路線】 広域道路ネットワーク計画図



※既存計画路線については、供用中・事業中区間のみ表示

## 広域道路ネットワーク一覧

基本方針 分類・路線			九州各県を結ぶ 循環型高速交通ネットワークの形成	地域や拠点間を連絡する 道路ネットワークの形成	熊本都市圏における 円滑なネットワークの形成	災害に強い道路ネットワークの形成
高規格道路 11 路線	九州自動車道	北九州市 鹿児島市	●	●		●
	九州中央自動車道	嘉島町 延岡市	●			●
	南九州自動車道	八代市 鹿児島市	●	●		●
	熊本天草幹線道路	熊本市 天草市		●		●
	中九州横断道路	大分市 熊本市	●			●
	熊本環状道路(西環状道路)	熊本市 熊本市	●			●
	熊本環状道路(東環状道路)	熊本市 熊本市	●			●
	有明海沿岸道路	鹿島町 熊本市	●			●
	熊本都市圏北連絡道路	熊本市 熊本市			●	●
	熊本都市圏南連絡道路	熊本市 嘉島町			●	●
	熊本空港連絡道路	益城町 熊本市		●	●	●
一般広域道路 12 路線	国道3号	北九州市 鹿児島市		●		●
	国道57号	大分市 長崎市		●		●
	国道208号	熊本市 佐賀市		●		●
	大外環状道路	南関町 八代市		●		●
	玉名縦貫連絡道路	玉名市 南関町		●		●
	八代人吉道路	八代市 人吉市		●		●
	人吉芦北道路	人吉市 芦北町				●
	人吉西米良宮崎道路	人吉市 宮崎市		●		●
	熊本港連絡道路	熊本市 熊本市		●	●	●
	八代港連絡道路	八代市 八代市		●		●
	熊本天草道路	熊本市 天草市		●		●
熊本延岡道路	熊本市 延岡市		●		●	
構想路線 7 路線	島原天草長島連絡道路	未定	○			○
	八代・天草シーライン	未定		○		○
	八代海沿岸道路	未定		○		○
	日田阿蘇道路	未定	○			○
	阿蘇山都道路	未定		○		○
	阿蘇高千穂道路	未定	○			○
	有明海沿岸連絡道路	未定	○			○

●：該当する基本方針 ○：期待される役割

## 広域道路ネットワークの各基本方針とコンセプト

### 基本方針

### コンセプト

● 九州各県を結ぶ  
循環型高速交通ネットワークの形成



150分構想

● 地域や拠点間を連絡する  
道路ネットワークの形成



90分構想

● 熊本都市圏における  
円滑な交通ネットワークの形成



10分・20分構想

● 災害に強い道路ネットワークの形成



ダブルネットワーク構想

## 本計画のコンセプト

“すべての道は、  
くまもとに通じる”

「九州の中心に位置する地理的優位性を最大限に発揮し、

“すべての道は、くまもとに通じる”という考えの下、

広域道路ネットワークの整備を進めていきます」

### 第3章 交通・防災拠点計画

交通・防災拠点  
基本方針



交通・防災拠点  
計画

#### ● 主要な交通拠点における道路と各交通機関の連携強化

【交通・防災拠点の基本方針】(ビジョンより)

- ・ 「阿蘇くまもと空港」や「八代港」「熊本駅」「桜町バスターミナル」等、大きく進展する交通結節点のポテンシャルを最大限に活かすための、道路と連携した**モーダルコネクトの強化**

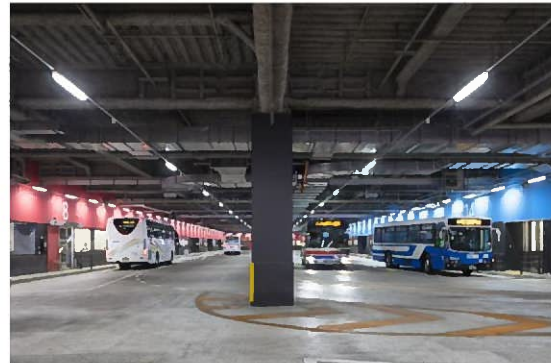
熊本都市圏の交通ネットワークの起点となる熊本駅白川口駅前広場・桜町バスターミナルが整備され、広域的な交通拠点としての役割を担うことが期待されている。

それぞれの立地条件やネットワーク上の特性を考慮するとともに、交通ネットワークの核としての機能を発揮できるよう、道路と連携した新たな移動手段の導入や道路空間の再構築等について検討し、モーダルコネクトの強化を推進する。

熊本駅 白川口駅前広場の整備



桜町バスターミナルの整備



#### 道路と連携した快速バス等の導入

現在、熊本市では都心部に集中する自動車交通を適切かつ効率的に分散導入することを目的に熊本西環状道路の整備を実施している。

本道路の整備により、都心部での慢性的な交通渋滞の解消や中心部へのアクセス性向上等、様々な効果が期待される。

このような高規格道路等の整備による道路ネットワークの機能強化を見据え、快速バス等、道路と連携した新たな移動手段の導入を検討・推進する。

#### 道路ネットワークと連携した移動手段



出典：熊本地域公共交通計画

### 幹線道路における道路空間の再構築

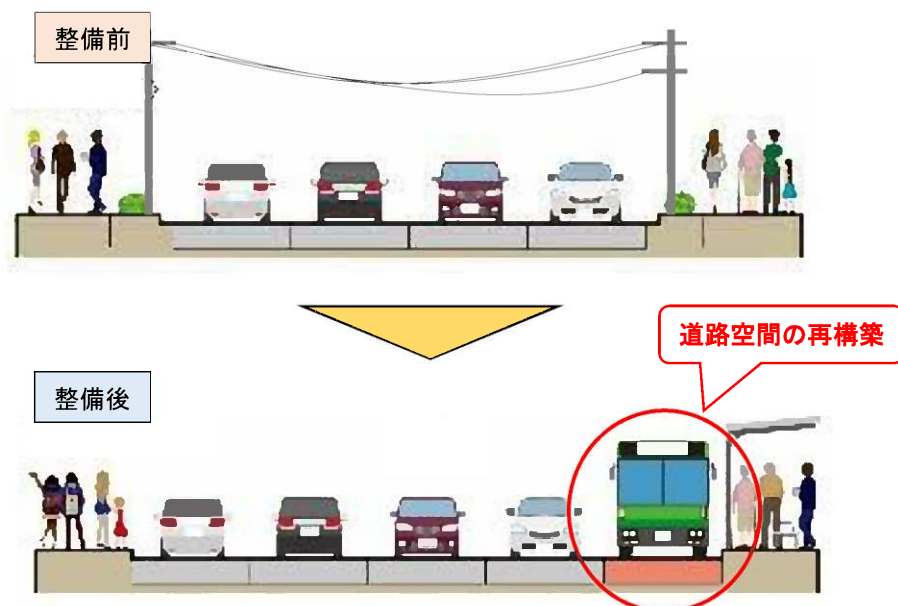
熊本市内にある市道本荘5丁目帯山9丁目第1号線(産業道路)は、阿蘇くまもと空港と桜町バスターミナルを結ぶ道路ネットワークの一部を形成するとともに、熊本都市圏都市交通マスタープランにおいて基幹公共交通軸に位置付けられるほか、緊急輸送道路にも指定されており、平常時および災害時を問わず、都市圏交通の主要な役割を担う幹線道路である。

しかしながら、日頃から慢性的な渋滞が生じ、市中心部に向かう路線バスのバス停間平均速度が6km/hと市内で最も遅い区間となっている等の課題があることから、既存の無電柱化事業による都市防災機能の強化と併せ、道路空間の再構築によるバス専用レーンを設置する。これにより、路線バスの定時性や快適性の向上を図るとともに、自動車交通から公共交通への利用転換による慢性的な渋滞解消を促進する等、拠点間の道路機能の強化を推進していく。

このように、各々の地域の特性や実情に応じ、既存道路を活用した道路空間の再構築を検討・推進していく。



### 道路空間の再構築によるバス専用レーンの設置例



【交通・防災拠点の基本方針】(ビジョンより)

- ・ 熊本都市圏の交通円滑化や交通選択肢の多様化(ベストミックス)により誰もが安心して移動できる社会の実現に向けた**交通結節点の充実・強化**

熊本駅白川口駅前広場の整備と交通選択肢の多様化に向けた取組

熊本市では、令和3年3月に完成した熊本駅白川口駅前広場の整備に合わせ、雨風を防ぐ上屋の設置や待合場所を設けるとともに、バス停・電停にデジタルサイネージ(電子看板)を設置し、運行時刻表、現在地情報、遅延・運休情報等をリアルタイムに市民や来訪者に情報発信する「スマートバス停」・「スマート電停」を導入することで、公共交通の利便性向上や交通結節点の充実を図った。

また、熊本市中心部に位置する熊本駅・桜町バスターミナル・通町筋の3拠点間の回遊性向上、中心市街地全体への賑わいの波及、公共交通利用者の増加を目的とした「まちなかループバス」の実証実験を行っている。

今後、地域の移動ニーズや採算性等の検証を実施しつつ、熊本市中心部の交通選択肢の多様化に向けたソフト対策による取組を推進していく。

スマートバス停の導入(熊本駅)



- のりば番号**
  - ・ 内照式で速くても見やすい表示
- バスロケーションシステム**
  - ・ バスの接近情報をリアルタイムで表示
- 当日時刻表**
  - ・ 直近2時間の時刻表を拡大表示
  - ・ 多彩な情報を循環表示
- 交通事業お知らせ枠**
  - ・ バスきたくまさんやICカードの利用方法等を掲載
- 路線図**
  - ・ のりばごとの行先や料金を路線図で循環表示
- 広告事業枠(当日外時刻表)**
  - ・ 広告費用を維持管理費に充当

まちなかループバス 実証実験(令和3年4月より)



出典: 熊本市 HP

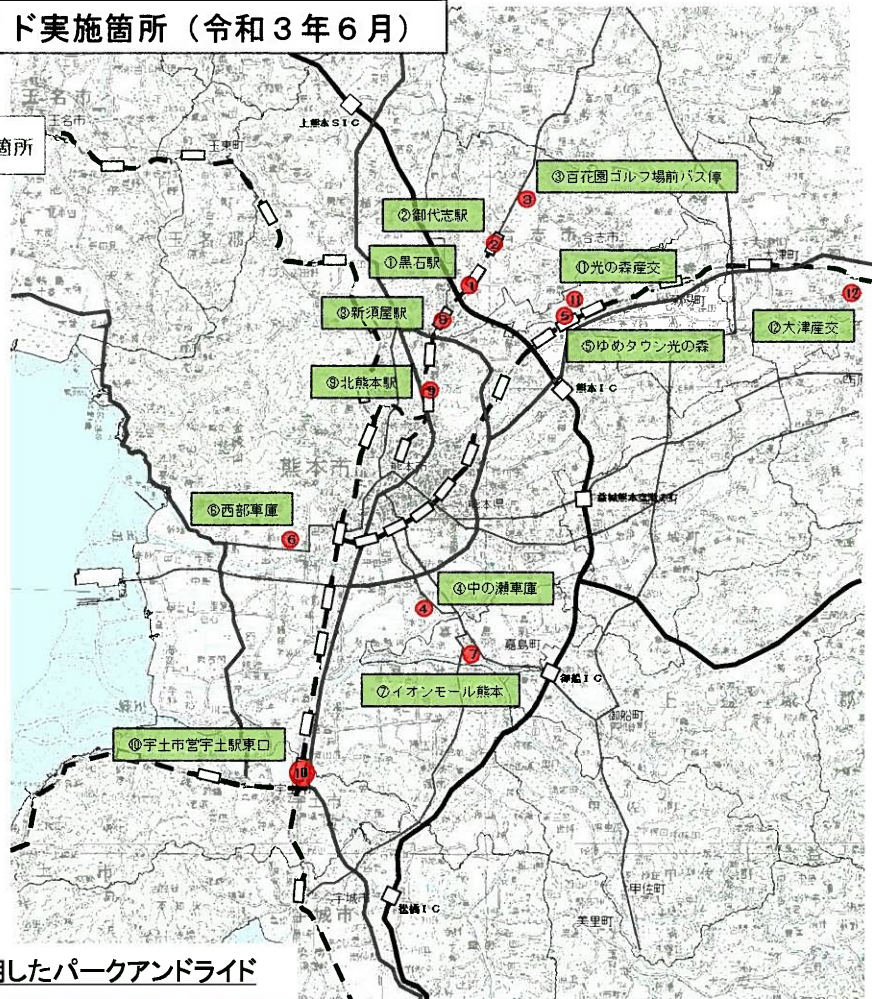
### パークアンドライド (P&R) の拡充

熊本県では、熊本都市圏における安全で円滑な交通の実現と地球環境の保全を図るために、中心市街地への移動手段を自動車から公共交通に転換し、交通渋滞を緩和するための施策として、パークアンドライドの取組を推進している。

今後、パークアンドライドの利用拡大に向けた社会実験等を実施するなど、駐車場の拡大に向けた新たな取組を推進していく。

### パークアンドライド実施箇所 (令和3年6月)

● パークアンドライド実施箇所



### 商業施設等を活用したパークアンドライド



出典: 熊本地域公共交通計画



出典: 熊本県 HP

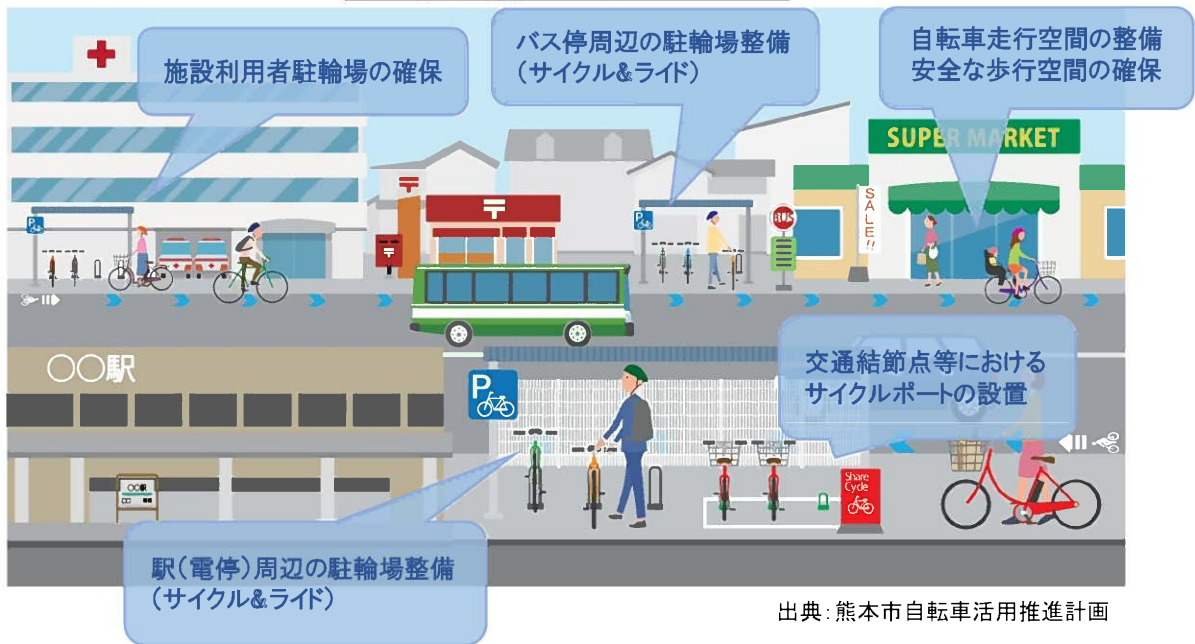
### サイクルアンドライド (C&R) の拡充等

熊本市では、熊本市自転車活用推進計画に基づき、自転車を自動車や公共交通と同様の「交通手段」の一つとして位置付けるとともに、多様な公共交通機関と連携することで、自転車の利便性向上を目的に様々な事業に取り組んでいる。

同計画に基づく自転車走行空間の整備や交通結節点周辺の駐輪場整備を進めることで、サービス施設への自転車利用を促進する。

また、中心市街地への自動車流入を抑制するため、駅やバス停等と隣接した駐輪場に自転車を止め、自転車と公共交通を乗り換えて移動するサイクルアンドライドの促進に向けて、交通結節点等における駐輪場整備を進めるとともに、交通事業者と連携して利用促進に向けた広報・啓発を行っていく。

### 地域拠点周辺の将来イメージ



### サイクルアンドライドの促進



## ● 主要な防災拠点における機能・連携強化

### 【交通・防災拠点の基本方針】(ビジョンより)

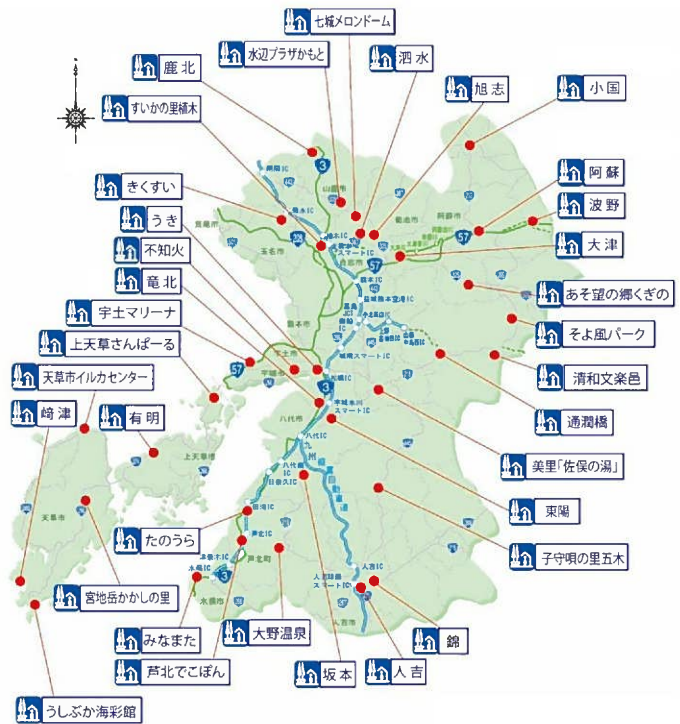
- ・ 災害発生時における避難場所や災害応急対策活動、物資輸送の拠点基地として「道の駅」や「空港」「港湾」等を活用するための機能・連携の強化

### 広域的な防災機能を担う道の駅の整備

県内すべての道の駅は、災害時に広域的な防災機能を担う復旧・復興活動の拠点となりうることから、国や市町村等と連携して積極的な展開を図る。

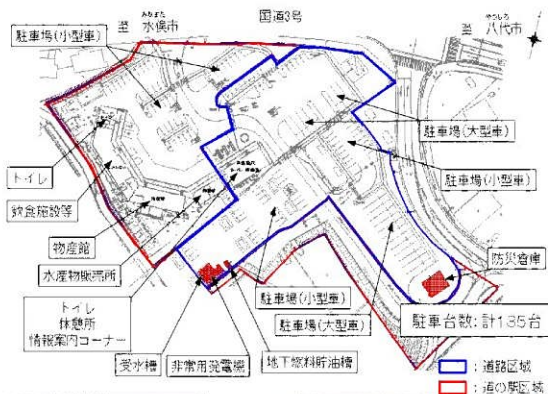
その際には、本計画で定める広域道路ネットワークを踏まえ、各地域にバランスよく配置され、災害時における広域的な活動拠点となるよう、防災施設(耐震化、無停電化、通信設備、貯水タンク、防災トイレ、防災倉庫等)の整備等も含めて調整を行っていく。

また、BCP(業務継続計画)の策定についても検討していく。



令和3年4月1日現在

### 防災施設の事例:道の駅「たのうら」

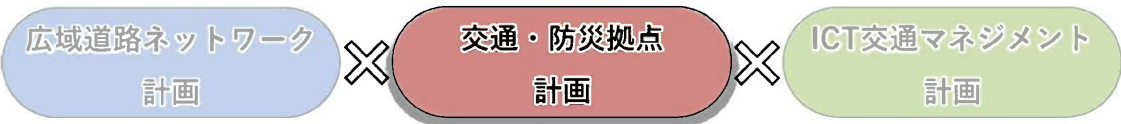


県内に存在する35の道の駅について、防災施設(建物(トイレ・情報休憩室)の耐震化、無停電化、通信設備、貯水槽、災害時の支援活動スペースとして使用可能な2,500m<sup>2</sup>以上の駐車場)の整備状況は、以下のとおりである。

### 県内の道の駅一覧

駅名	所在地	耐震化	無停電化	通信設備	貯水槽	駐車場
小国	小国町					
波野	阿蘇市	●	●	●		●
旭志	菊池市	●	●			●
大津	大津町	●	●	●	●	●
坂本	八代市	●			●	●
不知火	宇城市	●				●
有明	天草市					●
鹿北	山鹿市	●	●	●	●	●
七城メロンドーム	菊池市					●
泗水	菊池市	●	●			●
さくすい	和水町	●				●
清和文楽邑	山都町					●
通潤橋	山都町					●
竜北	氷川町	●	●	●	●	●
錦	錦町	●				●
たのうら	芦北町	●	●	●	●	●
子守唄の里 五木	五木村	●				●
宇土マリーナ	宇土市	●				●
阿蘇	阿蘇市	●		●	●	●
みなまた	水俣市	●				●
うき	宇城市	●	●	●		●
そよ風パーク	山都町					●
大野温泉	芦北町	●				
美里「佐俣の湯」	美里町					●
上天草さんぱーる	上天草市					●
うしぶか海彩館	天草市					
あそ望の郷くぎの	南阿蘇村					●
水辺プラザかもと	山鹿市	●	●		●	●
すいかの里 植木	熊本市	●				●
芦北でこぼん	芦北町	●				
崎津	天草市	●	●		●	●
天草市イルカセンター	天草市					
人吉	人吉市					●
宮地岳かかしの里	天草市	●			●	
東陽	八代市	●	●		●	●

●: 整備済



## 交通・防災拠点計画(とりまとめ)

### ● 主要な交通拠点における道路と各交通機関の連携強化

#### モーダルコネクト強化



#### 交通結節点の充実・強化

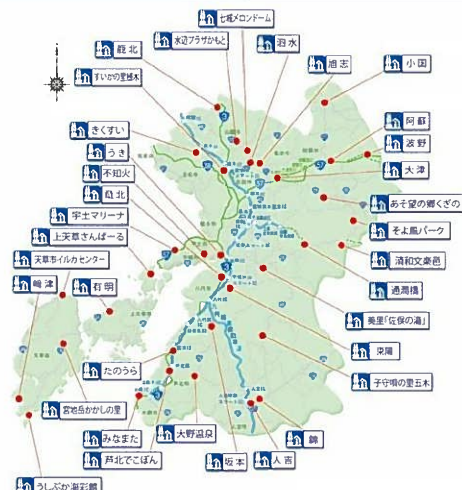
##### 交通選択枝の多様化に向けた取組



### ● 主要な防災拠点における機能・連携強化

#### 「道の駅」等の 防災機能・連携の強化

##### 広域的な防災機能を担う 道の駅の整備



## 第4章 ICT交通マネジメント計画

ICT交通マネジメント  
基本方針



ICT交通マネジメント  
計画

### ● 自動運転社会を見据えた道路施策の検討

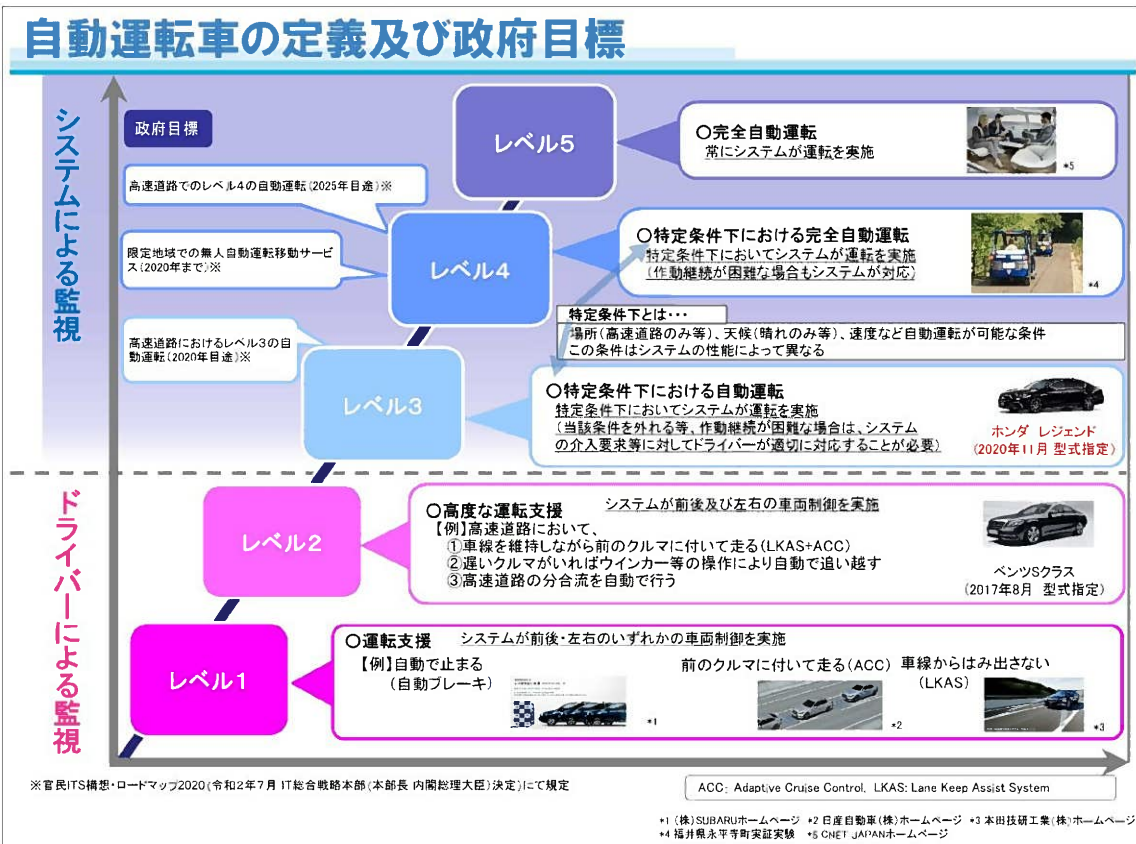
【ICT交通マネジメントの基本方針】(ビジョンより)

- ・ 自動運転社会の到来を見据えた、新たな技術とインフラ整備の連携による 交通マネジメントの高度化等

### 交通マネジメントの高度化に向けた施策の検討・推進

令和元年5月、自動運転車の公道走行に関する規定の整備を含む道路交通法の改正がなされ、令和2年4月1日から施行されたことから、国内で高速道路上でのレベル3の自動運転が解禁された。

自動運転システムは、現在、実証実験の枠組みの中で研究開発と社会実装が進められており、人間による運転よりも安全かつ円滑な運転や運転負担の大幅な軽減が期待されることから、今後急速に普及していくことが予想されている。




出典:国土交通省資料「自動運転車の定義および政府目標」

一方で、令和2年5月には自動運転車の運行を補助する施設を道路付属物として位置付ける内容の道路法の一部を改正する法律が成立し、電磁誘導線や磁気マーカーの設置等、インフラからの支援が可能となった。


### 中間とりまとめにおける政府目標の早期達成のための今後の方針

政府目標	一般道路の限定地域		高速道路の隊列走行	
	限定地域での無人自動運転サービス(レベル4) " (対象地域や範囲等の拡大)	2020年まで 2025年目途	後続車有人隊列走行システムの商業化 後続車無人隊列走行システムの商業化	2021年度まで 2022年度以降

#### ○自己位置特定のためのインフラからの支援




電磁誘導線による  
路車運携型支援




磁気マーカー  
によるバス停車に  
おける正着制御のためのインフラ  
からの支援

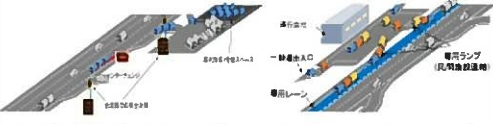
#### ○自動運転に対応した走行空間の確保



自動運転車が走行することを  
明示する路面標示の図柄の統一



ひたちBRTの事例(茨城県日立市)  
地域のニーズを踏まえ、専用空間に  
他車線からの進入を防ぐ  
分離施設等の構造




▲後続無人隊列の商業化までのイメージ  
▲後続無人隊列の普及時のイメージ

#### ○商業化普及時における専用の走行空間の確保

・一般車両との錯綜等の安全性の確保から専用の走行空間の確保

#### ○GPS測位精度低下対策のための支援

・自己位置特定のための位置標識及び位置情報を取得できるシステム  
・トンネル、高架下等GPS測位精度低下時における磁気マーカーの整備等



▲位置情報補正標識(ドイツ)

#### ○物流拠点の整備

・隊列形成・分離スペースを備えた物流拠点等の整備

#### ○合流支援施設の整備

・専用の空間が確保されるまで、合流部における合流支援システムやランプメータリング等の技術的制約的検証

出典:自動運転に対応した道路空間に関する検討会資料

国土交通省では、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの社会実装を目指し、全国で実証実験が行われている。

本県においても、芦北町にある道の駅「芦北でこぼん」を拠点として、自動運転に対応した道路空間の基準等の整備、地域の実情に応じた運行管理システムやビジネスモデルの構築に向けた長期の実証実験が行われた。



出典:国土交通省九州地方整備局資料

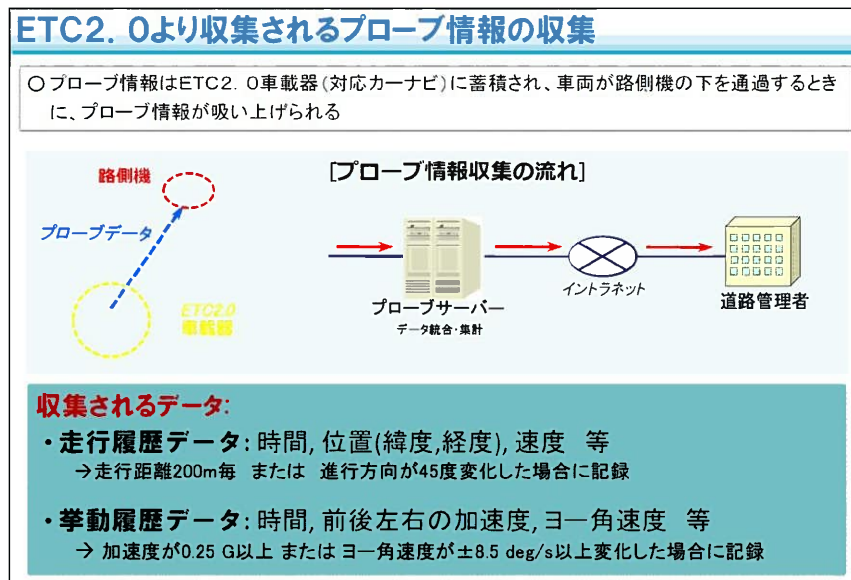
このような取組事例や自動運転技術の開発状況等について、今後も引き続き情報収集しながら、交通マネジメントの高度化に向け、自動運転社会を支援する施策を検討・推進していく。

## ● ICTを活用した道路情報の収集・活用等

### 【ICT交通マネジメントの基本方針】(ビジョンより)

- ・ ETC2.0 やプローブデータ等を活用した、都市部の渋滞対策をはじめとする計画的な道路整備や面的な交通マネジメントの検討等

近年、道路を賢く使う取組として、地域の渋滞対策や交通安全対策等において、ETC2.0 やプローブデータ等のビッグデータが活用されている。



出典: 国土交通省 HP

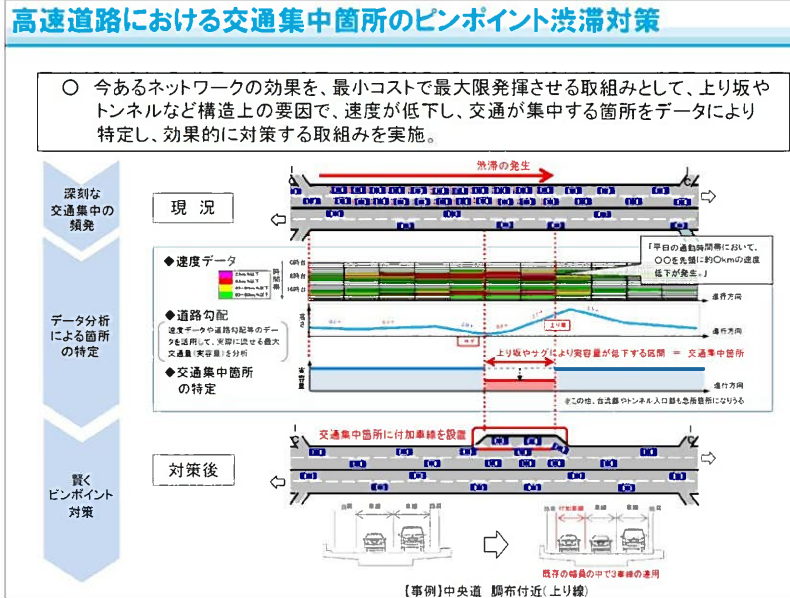
道路整備におけるビッグデータの活用事例として、交通が集中する箇所におけるピンポイント渋滞対策、交通事故の潜在的な危険箇所における速度抑制や通過交通進入抑制の対策等が挙げられる。

また、交通マネジメントにおけるビッグデータの活用事例として、災害時や観光シーズンにおける渋滞対策等が挙げられる。

### ビッグデータを活用した道路整備

既存の道路ネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取組として、構造上の要因で速度が低下し、交通が集中する箇所をデータにより特定し、効果的に対策する取組が実施されている。

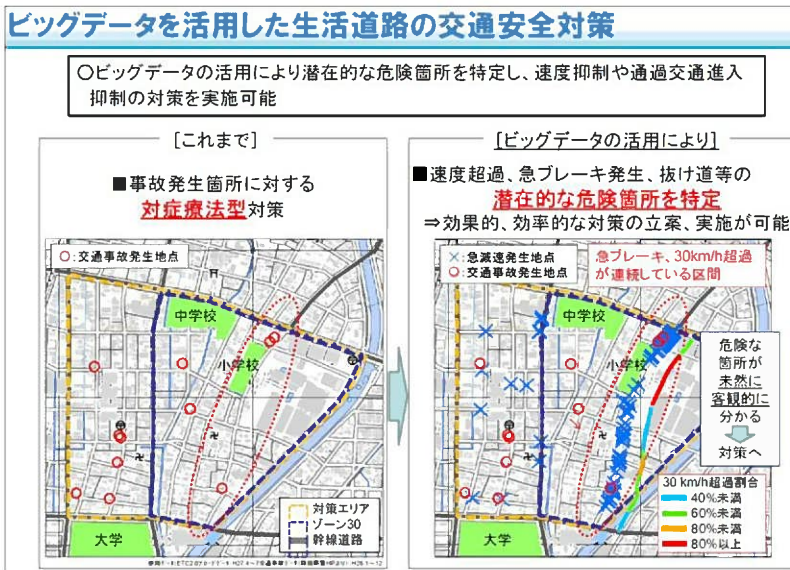
交通渋滞軽減のため、ETC2.0等のビッグデータを活用し、局所的な渋滞箇所や要因の特定を高度化しながら、車線数の変更や滞留長の延伸による道路空間の再構築等、交通渋滞対策への展開を検討・推進していく。



出典:国土交通省 HP

また、従来の交通安全対策は、実際に事故が発生した箇所における対症療法的な対策であったが、このビッグデータを活用することで、速度超過や急ブレーキの発生箇所等を事故発生以前に分析できるため、潜在的な危険箇所を特定することが可能となる。

交通事故削減のため、ETC2.0等のビッグデータを活用し、潜在的な危険箇所や要因の特定を高度化しながら、凸部（ハンプ）や狭さく等の物理的デバイスの効果的かつ効率的な設置等により、通過車両の速度抑制を図る等、交通安全対策への展開を検討・推進していく。



出典:国土交通省 HP

### ビッグデータを活用した交通マネジメント

令和2年7月豪雨の時には、九州自動車道や人吉市内の幹線道路において交通渋滞が発生したが、ビッグデータを活用することで、効率的かつ柔軟な迂回誘導の検討・調整が可能となった。

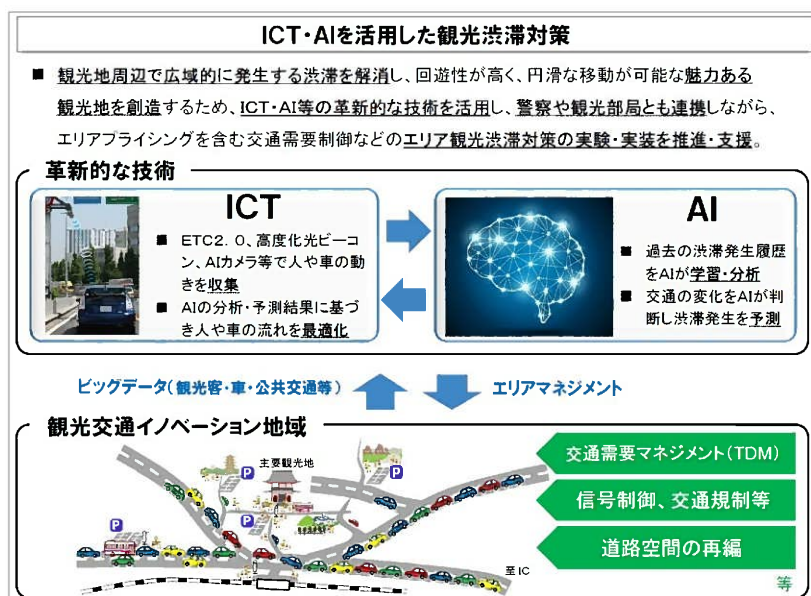
災害復旧活動、経済活動および日常生活への交通混乱の影響を最小限に留めるため、ビッグデータを活用し、ハードとソフトの両面から渋滞対策や交通量抑制を図る等、国や市町村等と連携し、さらなる展開を検討・推進していく。



出典：熊本県災害時渋滞対策マネジメント検討会資料

国土交通省では、観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消し、回遊性が高く、円滑な移動が可能な魅力ある観光地を創造するため、ICT・AI等の革新的な技術を活用し、警察や観光部局とも連携しながら、エリアプライシングを含む交通需要制御等のエリア観光渋滞対策の実験・実装を推進・支援している。

国の動向や先進事例を情報収集し、県内での移動円滑化や観光地等における回遊性向上のため、市町村等と連携した展開を検討・推進していく。



出典：国土交通省資料「ICT・AIを活用したエリア観光渋滞対策について」

【ICT交通マネジメントの基本方針】(ビジョンより)

- ・ 新たなモビリティ技術による、公共交通の利便性向上と利用促進等

**地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通**

熊本市においては、これまでに導入してきたコミュニティ交通の課題等を踏まえ、地域生活圏内等において行政機関、病院、スーパー、金融機関、観光地などを経由し基幹公共交通軸や地域拠点等に接続する、地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通の導入を検討している。

導入にあたっては、相乗りタクシーなどの制度やAI、ICT等の新技術の利活用について研究し、地域住民の意見を積極的に取り入れ、運行形態や運行車両等について検討を重ねながら、きめ細かな移動ニーズに対応した取組を推進していく。

このように、各地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通による公共交通の利便性向上策を検討・推進していく。

**AI オンデマンド交通**



出典:国土交通省HP

**公共交通のシームレス化に向けた新たなモビリティサービス**

現在、熊本市内の移動手段は、鉄軌道や路線バスのほか、タクシーや自転車といった多様な交通モードが共存しており、過度な自動車交通への依存から脱却するためには、これらの移動手段を効率的に組み合わせて移動のシームレス化を図ることが重要である。

今後、MaaS\*等の新たなモビリティサービスの展開を見据えて、AIやICT等の新技術を積極的に活用し、経路検索・予約・決済等の一元化や各種サービスの情報提供等の導入検討の取組を推進していく。

このように、各地域の特性や実情に応じた新たなモビリティサービスによる公共交通の利便性向上策を検討・推進していく。

**MaaSのイメージ**



出典:国土交通省HP

※ MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

広域道路ネットワーク  
計画



交通・防災拠点  
計画



ICT交通マネジメント  
計画

## ICT交通マネジメント計画(とりまとめ)

### ● 自動運転社会を見据えた道路施策の検討

自動運転社会を見据えた  
交通マネジメントの高度化等

交通マネジメントの高度化に向けた  
施策の検討・推進



○自己位置特定のためのインフラからの支援



電磁誘導線による  
路車連携型支援



磁気マーカー  
磁気マーカーによるバス停等における正着制御のためのインフラからの支援

### ● ICTを活用した道路情報の収集・活用等

ETC2.0や  
プローブデータ等の活用

ビッグデータを活用した  
道路整備や交通マネジメント



- 交通需要マネジメント(TDM)
- 信号制御、交通規制等
- 道路空間の再編

新たなモビリティ技術による  
公共交通の利便性向上

地域の特性や実情に応じた  
新たなコミュニティ交通



AIオンデマンド交通

公共交通のシームレス化に向けた  
新たなモビリティサービス

