

熊本県・熊本市連携での交通渋滞対策 ～「自動車1割削減、公共交通利用2倍、渋滞半減」の実現に向けて～

熊本県企画振興部交通政策・統計局 交通政策課 課長補佐 松田 英生
(共同発表者:熊本県土木部道路都市局 都市計画課)
(共同発表者:熊本市都市建設局交通政策部 交通企画課)

1.背景と目的

- 熊本都市圏の交通渋滞は慢性化しており、県内の主要渋滞箇所は令和6年12月時点で**285箇所**。
- うち、熊本市の主要渋滞箇所は174箇所と、県内の約6割が集中しており、主要渋滞箇所数は3大都市圏を除く政令指定都市で**ワースト1位**である。

更には

- 半導体関連企業の集積に伴い、熊本都市圏の交通渋滞はさらに深刻化。

そこで

県・市連携での道路交通と公共交通を組み合わせた交通渋滞対策をスタート



2.取組み内容



県・市連携で共通の方向性を設定・合意・実施!



①熊本県渋滞解消推進本部会議の実施

- 庁内の関係部局が一丸となり、時間的緊迫性をもって対策を推進するため「熊本県渋滞解消推進本部」を設置。
- 県としての交通渋滞対策の方向性等について検討。

第1回本部会議：R6.6.5
第2回本部会議：R7.3.14
第3回本部会議：R7.7.14



熊本県渋滞解消推進本部会議資料はこちらからご覧いただけます。↑

②県・市トップ会談等の実施

- 渋滞対策の取組みの方向性について認識を共有。
- 「自動車1割削減、公共交通利用2倍、渋滞半減」をキーワードに、道路、公共交通、その他施策のそれぞれについて短・中・長期の視点で目標値を定めた。

第1回トップ会談：R6.7.18
県市調整会議①：R6.8.19
県市調整会議②：R6.12.26



熊本県・熊本市調整会議資料はこちらからご覧いただけます。↑

③官民連携の取組み（時差出勤等）

- 官民連携のソフト対策として、交通量の分散・抑制による交通渋滞の緩和を目指し、時差出勤や在宅勤務等の取組みを実施。
- 令和7年度は、“時差出勤の県民運動化”を目指し、1万人規模での時差出勤を実施する。

第1弾（県・市）：R6.9
第2弾（官民連携）：R7.9



1万人のオフピーク通勤についてはこちらからご覧いただけます。↑

3.取組み成果

今後10年を目途とした、県・市連携でのハード・ソフト両面での渋滞対策の方向性を両者で合意!

【道路施策】

- 3年以内に30箇所の交差点改良等の実施。
- 10年以内に約80箇所の主要渋滞箇所の改善に向け取組みを強力に推進。

【公共交通施策】

- 公共交通の利便性向上や輸送力の強化に取り組み、10年以内に公共交通分担率2倍を目指す。

【その他施策】

- 官民連携での交通渋滞解消に向けた取組みとして、「熊本県渋滞対策パートナー登録制度」を令和7年度に創設。
- 令和7年度に、1万人規模での時差出勤を実施と併せて、データに基づく効果測定を行う。
- ⇒令和6年度の県・市による約4,000人規模の時差出勤の取組みで渋滞緩和に一定の効果があることを確認したため、取組みを拡大して実施。



熊本県渋滞対策パートナー登録制度 (R7年6月～)

概要

- 官民が一体となった交通渋滞解消に向けた取組みの県民運動化に向け、令和7年5月8日に「熊本県渋滞対策パートナー登録制度」を創設。
- 創設に際して、知事、大西熊本市長、笠原熊本経済同友会代表幹事の3者で記者発表を行い、広く取組みを周知。
- 交通渋滞の解消を目的とした取組みを行う民間企業等に「渋滞対策パートナー」として登録いただくことで、取組みの拡大を図り、渋滞の解消を目指すもの。

対象の取組み

- 交通量の分散に向けた取組み
 - 時差出勤等 ※交通量の分散は主に朝ピーク時間帯(7:30～8:30)を想定
- 交通量の抑制に向けた取組み
 - テレワークの推進、公共交通機関の利用促進、独自の通勤バス運行等
- 公共交通サービスの提供の取組み
 - 鉄道、バス、シェアサイクルなどの公共交通サービス提供等

取組みのメリット

- 制度の名称・シンボルマークの利用
- 熊本県渋滞対策パートナー登録制度
- 県によるパートナーの周知・広報
- 地域課題の解決に向けた社会貢献

264社の民間企業等が申請 (R7年8月29日時点)

4.まとめ

◆半導体関連産業の進出を契機として、県・市の連携がより強化されたことにより、課題や取組みを両者で詳細に共有することが実現し、対策のスピードを一気に加速させることが可能となった。

◆共通の目標となるキーワードを掲げ、具体的な「取組みの方向性」を県・市のトップ同士で確認したことで、役割分担が明確となり、各組織内では部局横断での効率的な施策の実施が可能となった。

