

# 熊本都市圏の道路網の現状と「10分・20分構想」への期待

## はじめに

“すべての道は、くまもとに通じる”というコンセプトの下、2021年6月に熊本県・熊本市は「熊本県新広域道路交通計画」を発表した。中でも、熊本市中心部から高速道路インターチェンジまでを約10分、熊本空港までを約20分で結ぶ「10分・20分構想（以下「本構想」という。）」への期待は大きく、渋滞緩和をはじめ、様々な方面での効果が見込まれている。

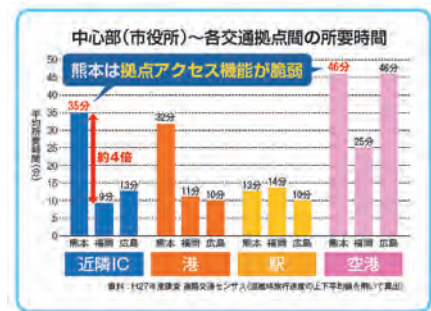
本稿では、熊本の道路事情の変化を振り返り、道路から見る熊本の現状と課題を整理する。そして、本構想実現による経済効果と地域の声をまとめ、道路と熊本経済の将来を展望する。

## 1 熊本の道路事情の変化と交通拠点へのアクセス性

- 熊本は他都市圏と比べ自動車専用道路の整備が遅れている。
- 熊本における交通拠点へのアクセス性の改善は喫緊の課題となっている。

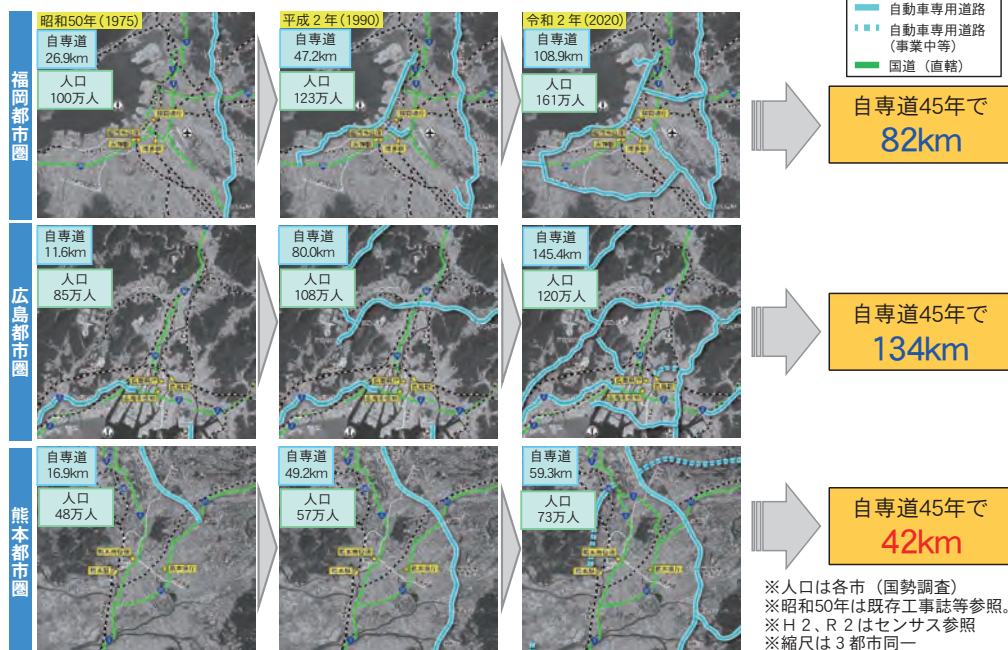
下の図表1は、熊本・福岡・広島各都市圏における自動車専用道路の延伸経緯を見たものである。1975年から2020年までの45年間で福岡は82km、広島は134km延伸しているが、熊本は42kmに留まっている。また、熊本では中心部から空港までの所要時間は46分を要し、特に近隣インターチェンジ（以下“IC”という。）までは福岡の約4倍（35分）を要する状況であり、交通拠点へのアクセス性の改善は喫緊の課題となっている（図表2）。

図表2 各交通拠点へのアクセス



資料：熊本都市圏の新たな3つの高規格道路「10分・20分構想」パンフレット

図表1 熊本・福岡・広島の自動車専用道路の延伸経緯



資料：第1回熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会資料（熊本県・熊本市）

## 2 人流・物流から見る熊本の現状と課題

- 熊本市内の通勤・通学手段は自家用車・オートバイが多い。
- 熊本市の平均旅行速度<sup>※1</sup>と主要渋滞箇所数は全国の政令指定都市でワースト1位。
- TSMC進出による人流・物流の増加を鑑みても道路整備の重要性は高い。

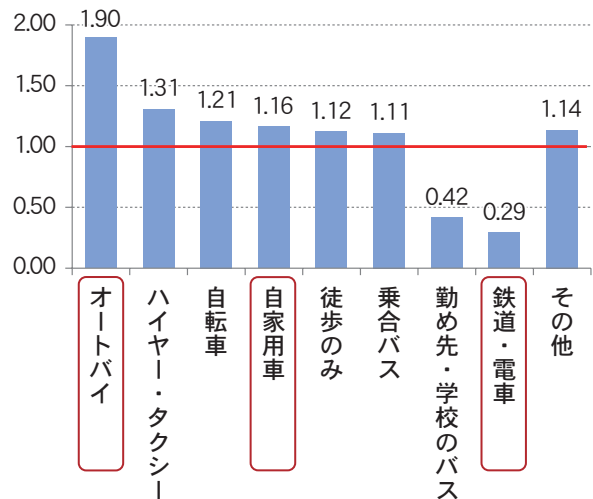
### (1) 熊本市の通勤・通学手段

図表3は、2020年における熊本市への（市内での発着含む）通勤・通学手段の全国平均に対する特化係数<sup>※2</sup>である。鉄道・電車が0.29と特に低い一方で、自家用車は1.16となっている。際立つのはオートバイの高さであり、全国平均（1.00）の約2倍の1.90となっている。

※1：旅行速度とは、移動に要した時間あたりの速度であり、算出する際の所要時間には信号待ちや交通渋滞による停止を含む。

※2：特化係数とは、本件では「熊本市の通勤・通学手段別構成比／全国の通勤・通学手段別構成比」で算出され、1.00を上回ると全国に比べ特化している（比較優位）。

図表3 熊本市への（市内での発着含む）通勤・通学手段の特化係数（対全国）

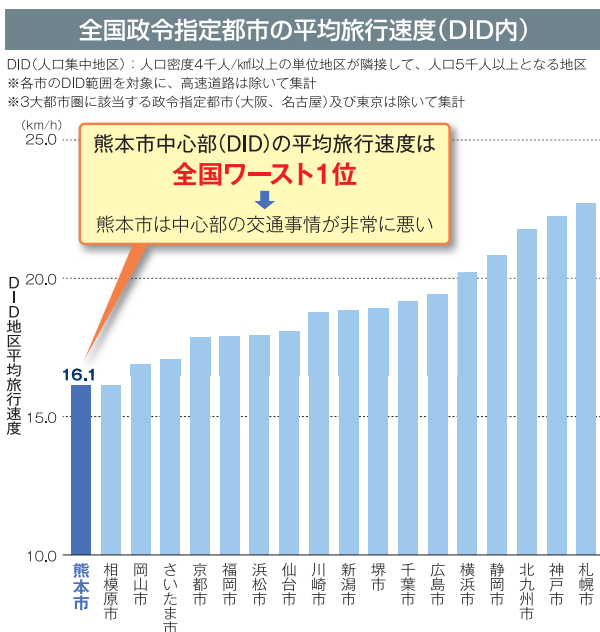


資料：「令和2年国勢調査」より当研究所作成

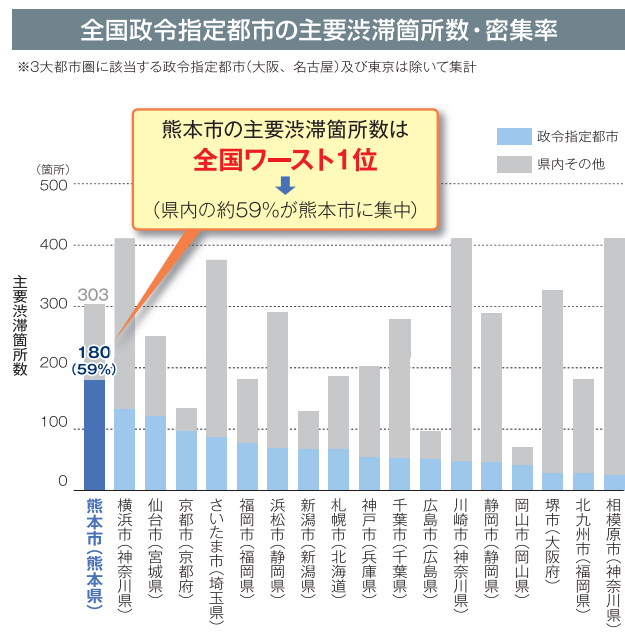
### (2) 熊本市の慢性的な交通渋滞

その渋滞状況であるが、熊本市は、平均旅行速度および主要渋滞箇所数、県内での密集率（その都市の主要渋滞箇所数の県内に占める割合）が3大都市圏を除いて全国の政令指定都市でワースト1位という状況となっている（図表4）。

図表4 熊本市の渋滞状況



資料：全国道路・街路交通情勢調査(H27)



資料：国土交通省資料(H30)

### (3) 慢性的な交通渋滞から生じる経済損失

熊本の慢性的な交通渋滞から生じる経済損失は様々に及ぶ（図表5）。2021年度に計3回開催された「熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会（以下「検討会」という。）」によると、渋滞により様々な時間が奪われる損失を金銭評価した場合、住民1人あたりの経済損失額は熊本市民で年間約17～24万円（平均所得の5.8～8.1%）、熊本県民で年間約13～17万円（平均所得の4.9～6.4%）と試算された。

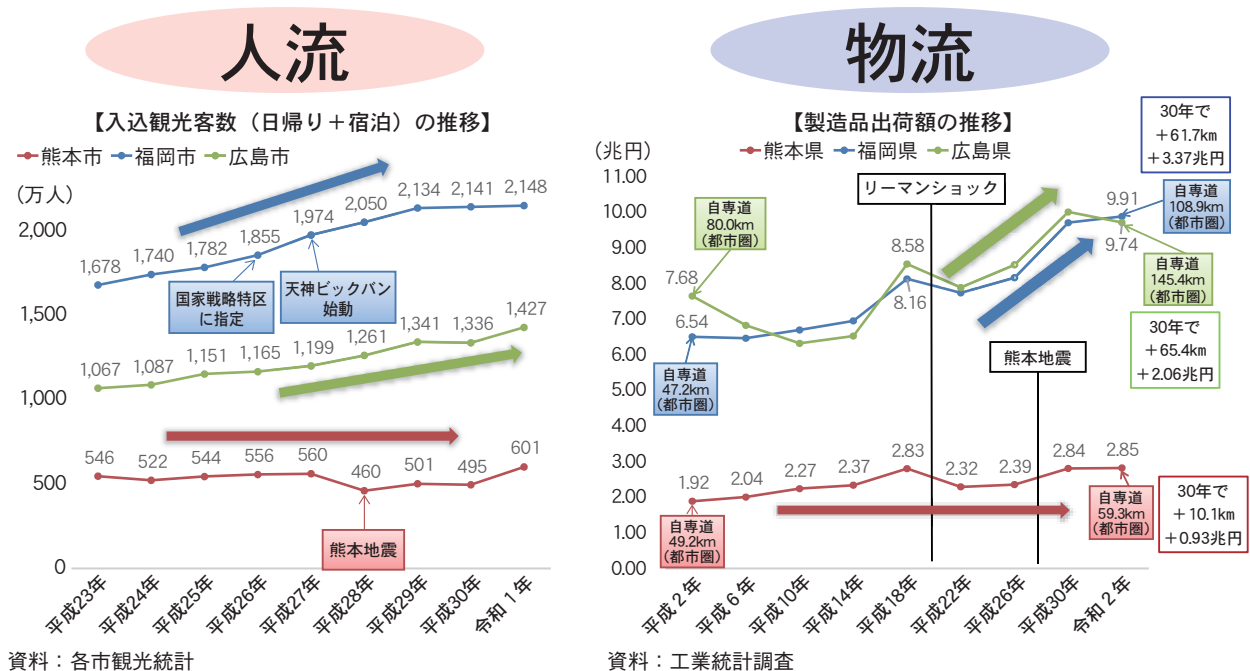
図表5 経済損失の全体像

<b>物流</b> ➢ 物流拠点へのアクセス性の低さ、渋滞の多さによる時間的な損失 ➢ EC利用の増加による配送時間の増加	<b>産業全般</b> ➢ 全国ワースト1位の渋滞状況 ➢ ミッシングリンクの存在	<b>観光</b> ➢ 交通拠点へのアクセス性の低さ ➢ 熊本は、福岡と比較して、空港～熊本駅周辺の移動時間が長い ➢ ため、活動時間が制約。 ➢ 滞在時間不足による消費が抑制。
<b>医療</b> ➢ 搬送時間短縮への課題 ➢ 搬送中の振動・揺れへの課題	<b>災害</b> ➢ 輸送ルート・代替ルートの少なさ ➢ 防災拠点機能の弱さ	<b>企業誘致</b> ➢ 輸送時間の長さや時間の不確実性
<b>技術の進展</b> ➢ 自動運転普及による技術導入の遅れ	<b>市民生活</b> ➢ 日常生活での移動に伴う渋滞損失	<b>地球環境</b> ➢ 走行速度の低さによるCO <sub>2</sub> 排出量の増加

資料：熊本県・熊本市「熊本県新広域道路交通計画」（2021年6月）他、各種資料より検討会作成

また、福岡・広島は近年人流・物流も伸びているのに対し、熊本はどちらも横ばいの状況となっている（図表6）。今後、熊本はTSMC進出により物流・人流が大幅に増加することが見込まれるため、早急な道路整備が求められる。

図表6 熊本・福岡・広島の人流・物流



### 3 「10分・20分構想」実現による経済効果と熊本の未来

#### (1) 熊本県新広域道路交通計画と「10分・20分構想」

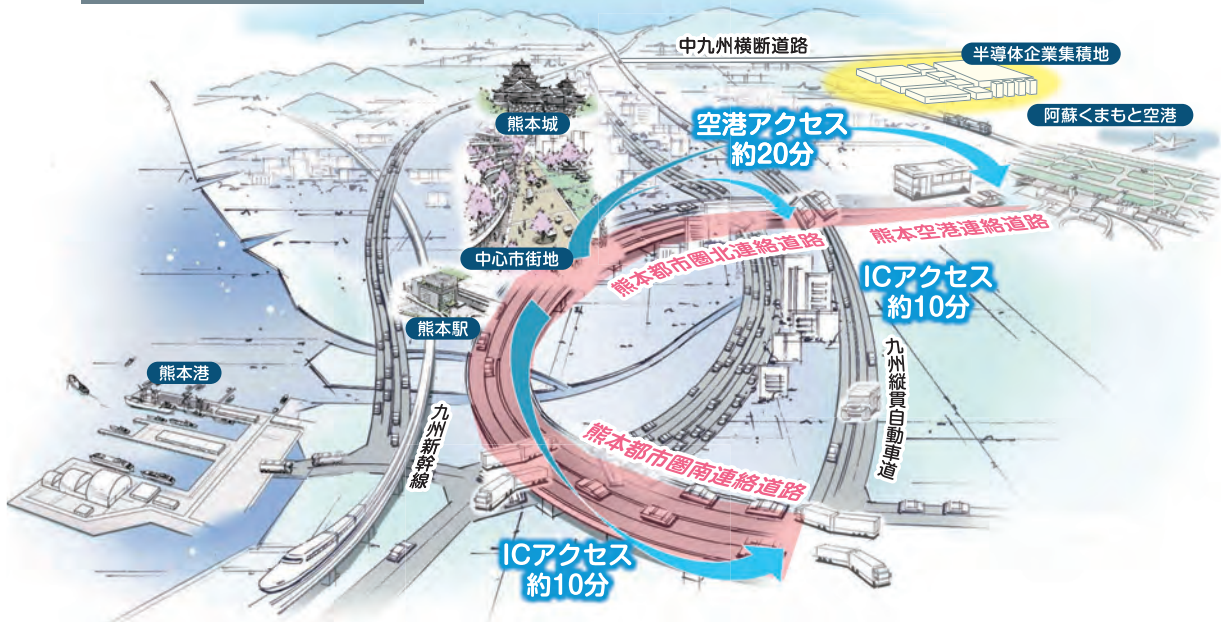
➤ 熊本市中心部から高速道路インターチェンジまでを約10分、熊本空港までを約20分で結ぶ「10分・20分構想」を熊本県・熊本市が発表。

このような熊本の道路網の現状を踏まえ、熊本県と熊本市は2021年6月に「熊本県新広域道路交通計画」を策定した。同計画では、熊本市中心部から高速道路インターチェンジまでを約10分、阿蘇くまもと空港までを約20分で結ぶ「10分・20分構想」を掲げ、「熊本都市圏北連絡道路」「熊本都市圏南連絡道路」「熊本空港連絡道路」を新たな高規格道路として位置づけた（図表7）。

図表7 「10分・20分構想」のイメージ図

## 未来の熊本を築く 10分・20分構想

「10分・20分構想」のイメージ図



資料：熊本都市圏の新たな3つの高規格道路「10分・20分構想」パンフレット

#### (2) 構想実現による経済波及効果

➤ 本構想の実現による熊本県下への経済波及効果は年間約1,500億円と試算。

検討会において試算された、本構想の実現による熊本県下への経済波及効果は年間約1,500億円となった（図表8）。また、災害発生時の売上減少が抑制される効果は約3,600億円となり、平常時・災害時共に安全・安心に寄与する道路としても期待が高まる。

図表8 本構想実現による経済波及効果



※1：熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会において、統計値とアンケート結果を乗じて試算した需要増加額を産業連関分析して算出

※2：日常、主に使用する道路において、1年間通行止めが発生したと仮定した場合の売上減少抑制効果を算出

資料：図表7に同じ

### (3) 県民・事業者・学生の声

➤ 県民・事業者・学生へのアンケートの結果、本構想への期待は非常に高い。

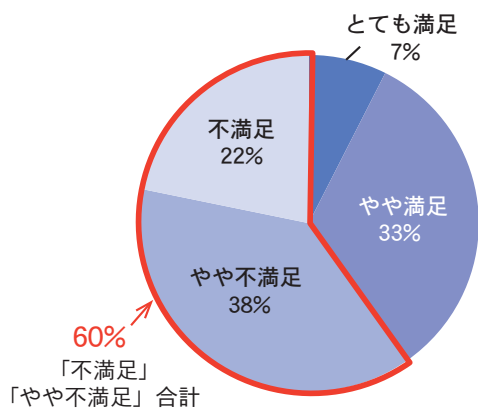
#### ① 県民アンケート結果

熊本の交通課題等に関する意見を収集するべく、検討会は2021年12月に県民・事業者・学生向けアンケートを行った。

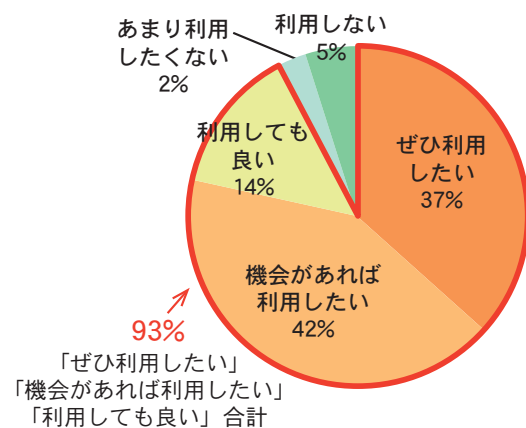
県民アンケート（回答者数10,986人）の結果の中で、「日常の道路利用における満足度」では「不満足」「やや不満足」合計で6割を占めた（図表9）。また、満足しない理由には「渋滞が多い」「通行ルートを選択肢が少ない」「道が狭い」などの意見が上位を占めている。それらの裏返しとして、「本構想の利用意向」は約9割となり（図表10）、「本構想への期待」としては「渋滞緩和・移動時間短縮」が約9割と突出して高い結果となった（図表11）。また、「観光促進・交流促進」「交通事故減少」など他の項目への期待も一定程度見られた。

一方で、自由回答では財源確保を懸念する声や目先の渋滞対策を望む声も見られたため、それらの意見にも耳を傾けていく必要があるだろう。

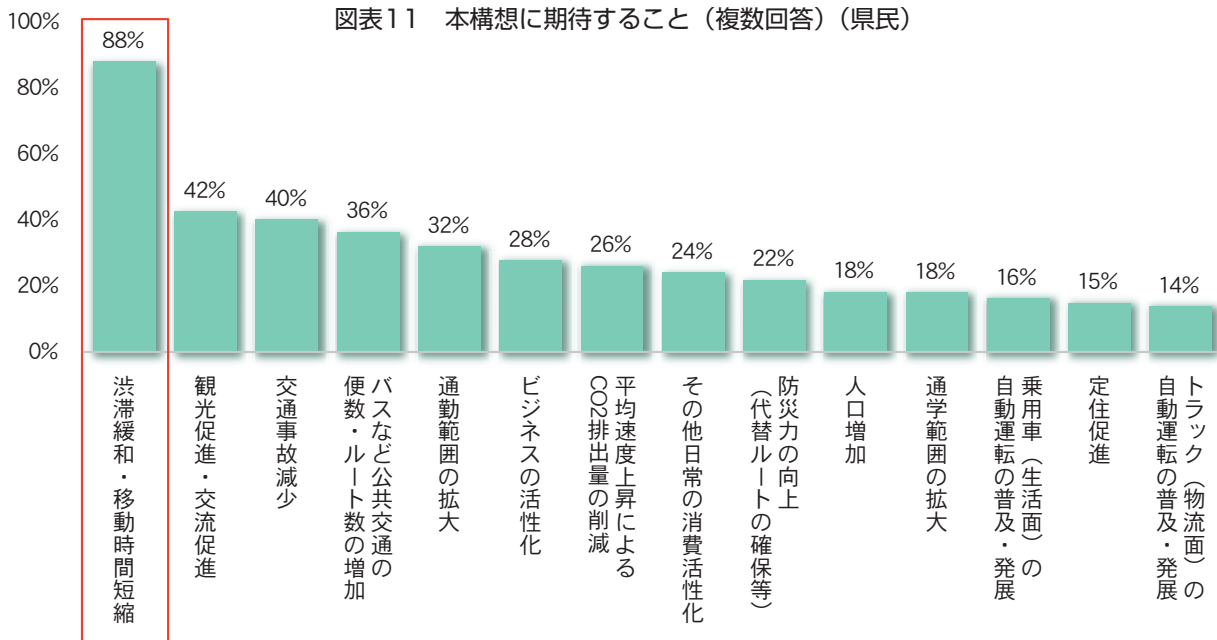
図表9 日常の道路利用における満足度（県民）



図表10 本構想の利用意向（県民）



図表11 本構想に期待すること（複数回答）（県民）

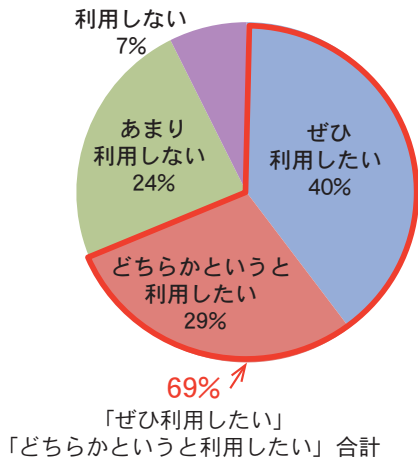


（図表9～11）資料：第2回熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会資料（熊本県・熊本市）

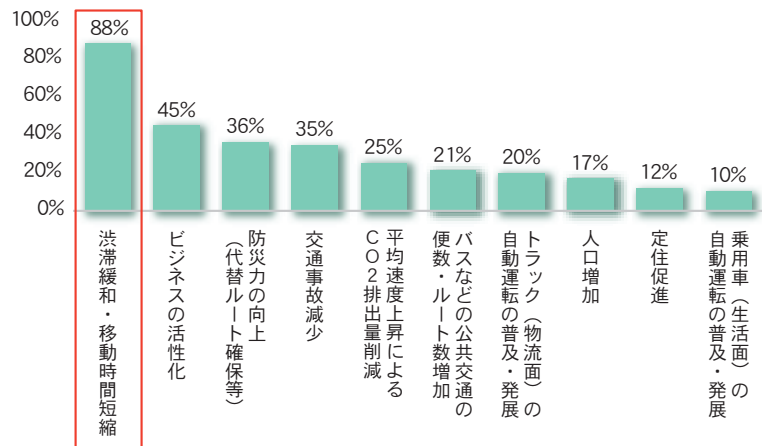
②事業者アンケート結果

運輸業・製造業を中心に尋ねた事業者アンケート（県内459社、九州内の県外97社）でも県民アンケートと同様、利用意向や渋滞緩和への期待が高い結果となった（図表12・13）。

図表12 本構想の利用意向（事業者）

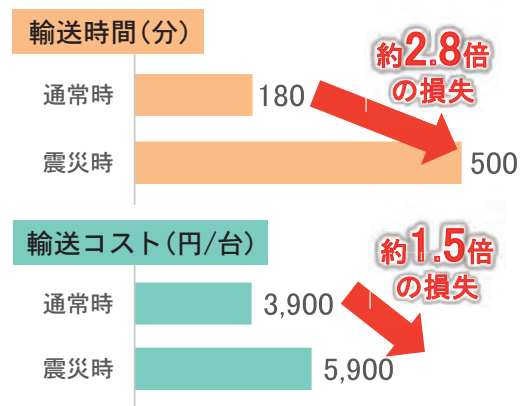


図表13 本構想に期待すること（複数回答）（事業者）



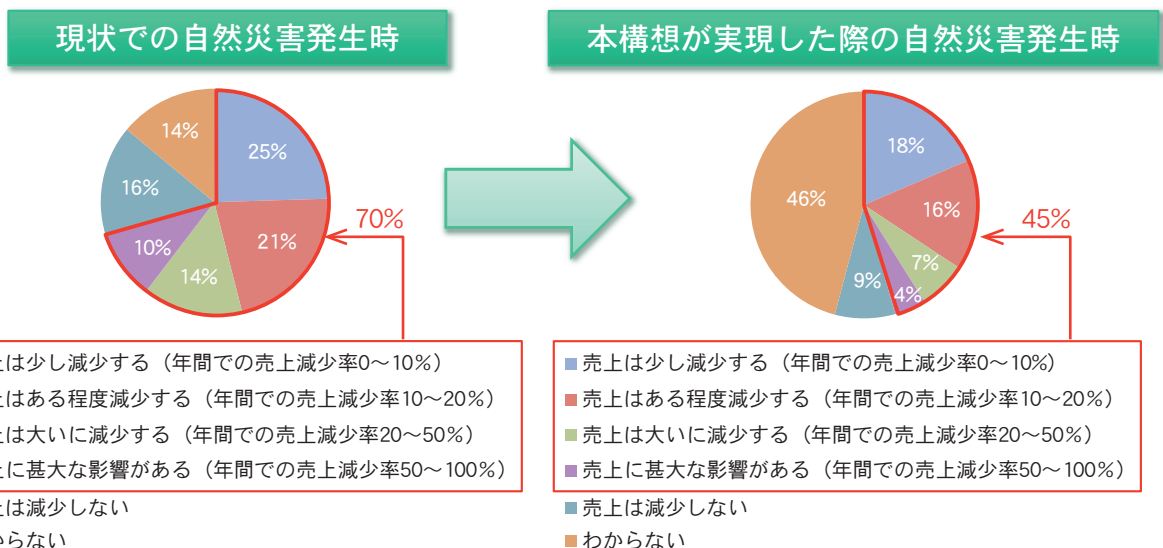
熊本地震発生後、九州自動車道（植木IC～八代IC）が一時通行止め（2016年4月14日1時～4月29日9時）となったことでの迂回交通による経済損失は、輸送時間で通常時の約2.8倍、輸送コストで約1.5倍と試算されている（図表14）。尚、本アンケートでは、災害により「売上が減少する」と答えた企業は「現状」の70%から「本構想が実現した際」では45%にまで減少している（図表15）。このように、本構想の実現により自然災害発生時の売上減少抑制効果も大いに見込まれる。

図表14 熊本地震発生後の輸送時間・輸送コストの変化



資料：第3回熊本都市道路ネットワーク検討会資料

図表15 災害発生時の売上減少幅

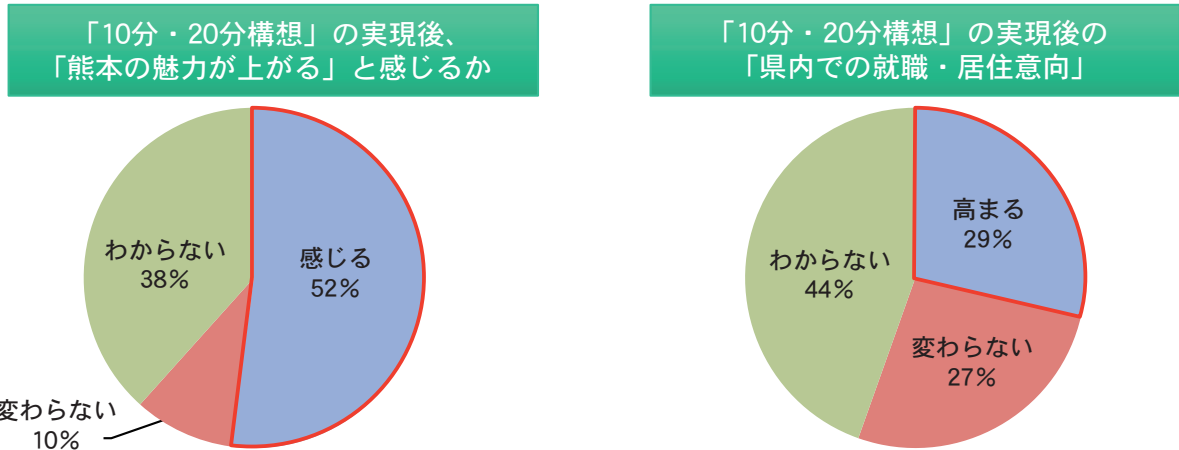


（図表12,13,15）資料：第2回熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会資料（熊本県・熊本市）

③学生（高校生・大学生等）アンケート結果

学生アンケートでは、主に県内の高校生から計4,210人の回答を得た。将来の熊本を担う若年層からも本構想への期待は高く、熊本の魅力向上、県内での就職・居住意向の向上に寄与すると考えられる（図表16）。

図表16 若年層からの本構想への期待



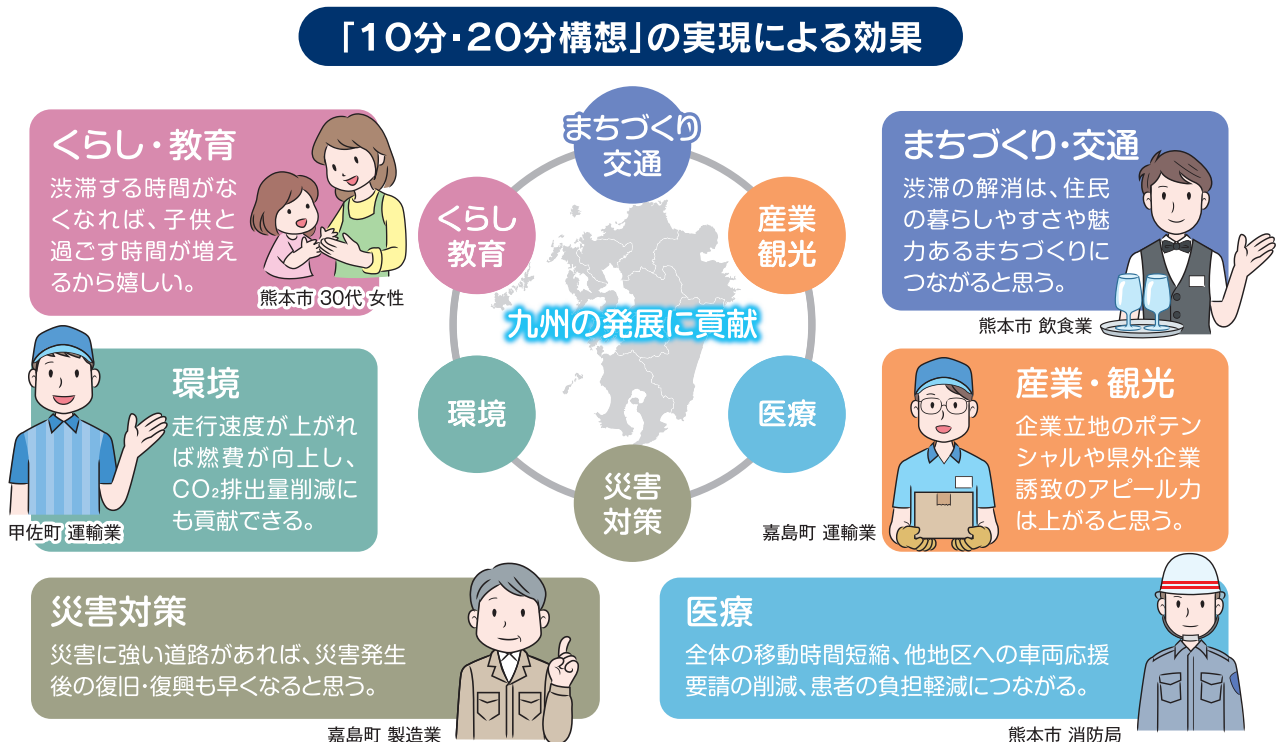
資料：第2回熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会資料（熊本県・熊本市）

4 おわりに

➤ TSMCの進出により人流・物流の観点からも、さらに本構想への期待が高まる。

本構想では、前述した経済波及効果（定量効果）のみならず、暮らし・教育、環境、災害対策、医療など様々な面での定性的な効果が見込まれる（図表17）。

図表17 「10分・20分構想」の実現による定性的な効果



資料：図表7に同じ

本県は、生産年齢人口の減少や生産性の低迷、エネルギー収支や観光振興など、あらゆる方面で課題を抱えている（図表18）。TSMC進出による人流・物流活性化への期待と更なる渋滞への不安が交錯する中で、地域経済の新たな大動脈として、本構想への注目は今後益々高まってくるであろう。

図表18 道路から見る熊本の課題解決



資料：第1回熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会資料（熊本県・熊本市）

本年8月には、本構想の早期実現に向け、県民および関係者の機運醸成を含めた建設促進活動に取り組むため「熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会」が発足した（図表19）。この機運醸成を後押しするには、まずは県民および事業者が「渋滞による損失がいかに大きい」を認識し、「本構想が生活の質向上や事業活動の活性化に寄与する」という未来志向を持つことが必要となろう。そして、未来志向がやがて住民参加の「声」となり、熊本の豊かな将来を築く原動力となることを期待したい。

図表19 建設促進協議会設立総会の様子



提供：熊本市

参考URL

熊本市. “熊本都市圏の新しい高規格道路「10分・20分構想」について”.  
[https://www.city.kumamoto.jp/hpkiji/pub/Detail.aspx?c\\_id=5&id=39800](https://www.city.kumamoto.jp/hpkiji/pub/Detail.aspx?c_id=5&id=39800) (参照2022-10-18)