

第2回交通渋滞実態調査について

1 目的

昨今の人口増加及び企業立地に伴い、町内全域で朝夕の通勤時間帯をはじめとして、交通渋滞が発生していることを踏まえ、交通渋滞状況の調査を実施し、渋滞状況を把握し今後の渋滞対策の基礎資料とすることを目的とする。

2 調査日程《天候》

令和5年4月17日（月） 菊陽町東部 《晴れ》

令和5年4月18日（火） 菊陽町西部、南部 《晴れ》

3 調査時間

朝 7：00～ 8：30

夕 17：30～19：00

4 調査方法

- (1) 右折状況計測（17日朝のみ15分間隔 7回測定）
- (2) 滞留長測定（15分間隔 各7回測定）
- (3) 渋滞状況撮影

5 調査箇所人員

- (1) 令和5年4月17日（月）

朝：渋滞調査箇所：9箇所、12名

渋滞状況記録：3班、6名

夕：渋滞調査箇所：10箇所、10名

計：渋滞調査箇所 19箇所、調査員延べ人数 28名

- (2) 令和5年4月18日（火）

朝：渋滞調査箇所：11箇所、11名

住宅状況記録：3班、6名

夕：渋滞調査箇所：10箇所、10名

計：渋滞調査箇所 21箇所、調査員延べ人数 27名

※2日間実績 【朝】渋滞調査箇所 20箇所、調査員延べ人員 35名
【夕】渋滞調査箇所 20箇所、調査員延べ人員 20名
【合計】渋滞調査箇所 40箇所、調査員延べ人員 55名

6 結果（※数値は7回の平均滞留長）

（1）通勤時間帯（7:00～8:30）

第1回目の滞留長と比較して、東部地区及び南部地区は、全路線で滞留長は増加しており、約1.2～5.8倍の増加率となっていた。特に菊陽空港線が5.8倍（44m→257m）、国道57号が3.5倍（199m→700m）、県道熊本菊陽線が3.5倍（216m→749m）、古閑原上堀川線が2.8倍（79m→219m）、南方大人足線が2.4倍（197m→466m）と大きく増加していた。

県道大津植木線については、原水工業団地等への出勤のため各路線から車両が集中する路線であるが、1.5倍（139m→211m）の増加と原水工業団地周辺の路線と比較して大きな増加は見受けられなかった。

滞留長のピーク時間については、全体的に早まっている状況であった。

西部地区は、新山武蔵ヶ丘線が2.6倍（140m→370m）の増加となっていたが、その他の路線は1倍前後であった。

（2）退勤時間帯（17:30～19:00）

東部地区及び南部地区の滞留長は、0.8倍～2.4倍となっていたが、県道大津植木線は5.2倍（89m→459m）、県道新山原水線は5.8倍（27m→156m）、南方大人足線は5.0倍（241m→1200m）と大きく増加であった。

西部地区は、新山武蔵ヶ丘線が2.0倍（87m→178m）の増加となっていたが、その他の路線は第1回目と比較して減少している結果となった。

（3）右折矢印信号

右折矢印信号については、大津植木線と南方大人足線の交差点は前回の時間（約15秒）から変わりはないが、大津植木線と古閑原上堀川線の交差点は約15秒から約19秒と長くなっていた。

7 考察

第1回目の調査と比較すると、東部地区、南部地区については、滞留長は全体的に増加傾向となっており、特に原水工業団地周辺道路の増加が顕著であった。

また、西部地区の道路については、大きな増加は確認できなかったものの、熊本市と菊陽町を結ぶ県道熊本大津線、新山武蔵ヶ丘線については、朝夕ともに増加している状況であった。

増加の要因としては、第1回目の調査時において、新型コロナウイルス感染症による蔓延防止措置期間であったため、セミコン関連企業がテレワークを実施していたことも影響しているのではないかと考えられる。

交通渋滞実態調査は今後も継続していくこととしており、渋滞対策として現在進めている南方大人足線の交差点改良事業や菊陽空港線延伸道路事業等の効果や課題の評価を行い、将来の渋滞対策に向けた取り組みに当調査データを活用していくこととする。

また、結果については、県や近隣市町村に情報共有しながら、将来を見据えた効果的な道路ネットワークの検討を一体となって行っていく必要があると考える。