

## 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、その状況を調査し、把握することによって、今後の渋滞対策の基礎資料とすることを目的とする。

### 2 日時及び箇所数《天候》

東部地区：令和6年4月22日（朝）9箇所 （夕）10箇所 《曇り時々雨》

西部地区：令和6年4月23日（朝）7箇所 （夕）7箇所 《曇り時々雨》

南部地区：令和6年4月23日（朝）4箇所 （夕）3箇所 《曇り時々雨》

※（朝）7:00～9:30 （夕）17:30～20:00

### 3 調査方法

（1）右折状況計測（22日朝のみ15分間隔 11回測定）

（2）交差点の滞留長測定（15分間隔 11回測定）

（3）渋滞状況撮影

### 4 結果（※滞留長は、前回調査との比較のため、朝7:00～8:30と夕17:30～19:00の時間帯に実施した7回測定の平均の延長にて算出）

#### （1）通勤時間帯

前回（第2回目）の滞留長と比較して、調査対象箇所20箇所のうち、増加が6箇所、減少が12箇所であり、全体で約+6%（各交差点で約-33%～+401%）の増加率となっていた。（各地区の詳細は次のとおり）

① 東部地区（9箇所）において、特に増加が大きかったのは、県道大津植木線（調査箇所①）であり、熊本市方面から大津方面への直進レーンの滞留長が+401%（211m→1,057m）であった。

また、国道57号（菊陽空港線交差点 調査箇所⑤）は、熊本市方面からの滞留長が+103%（367m→745m）と増加となった。その他の交差点は、約-29%～0%と減少していた。全体的には8:30頃を過ぎると通勤車両が減少したが、国道57号や南方大人足線は9:00以降に減少傾向となった。

② 西部地区（7箇所）において、高速道側道1号線（調査箇所⑦）が熊本市方面から+153%（32m→81m）、新山武蔵ヶ丘線（調査箇所④）が熊本市方面から+76%（33→58m）と増加していた。その他の交差点は-22%～+25%と大きな増減は無かった。8:30頃を過ぎると通勤車両が減少した。

- ③ 南部地区（4箇所）において、 $-33\% \sim 0\%$ と減少であった。8：30頃を過ぎると通勤車両が減少したが、国道57号は9：00以降に減少傾向となった。

## （2）退勤時間帯

前回（第2回目）の滞留長と比較して、調査対象箇所20箇所のうち、増加が5箇所、減少が15箇所であり、全体で約 $-25\%$ （各交差点で約 $-90\% \sim +262\%$ ）の増加率となっていた。（各地区の詳細は次のとおり）

- ① 東部地区（10箇所）において、 $-90\% \sim +3\%$ と全体的に減少傾向であった。
- ② 西部地区（7箇所）において、特に増加が大きかったのは、県道熊本菊陽線（竹迫踏切交差点 調査箇所①）であり、大津町方面からの滞留長が $+262\%$ （141m→511m）であった。また、県道熊本大津線は、武蔵ヶ丘北地区（調査箇所⑥）の交差点において、合志市方面からの滞留長が $+172\%$ （150m→408m）、花立地区（調査箇所⑦）の交差点において、大津町方面からの滞留長が $+68\%$ （189m→318m）と増加となった。その他の交差点は、約 $-52\% \sim +39\%$ であった。
- ③ 南部地区（3箇所）において、 $-63\% \sim -8\%$ と減少であった。

## （3）右折矢印信号

南方大人足線と県道大津植木線の交差点は、東西方向（熊本市→大津方面）の青信号時間が多少短くなっている一方、右折矢印信号時間が長くなっていた。また、菊陽空港線と国道57号の交差点は、第2回調査からほぼ変わらなかった。

町道古閑原上堀川線と県道大津植木線の交差点は、右折矢印信号時間が多少短くなっていた。