

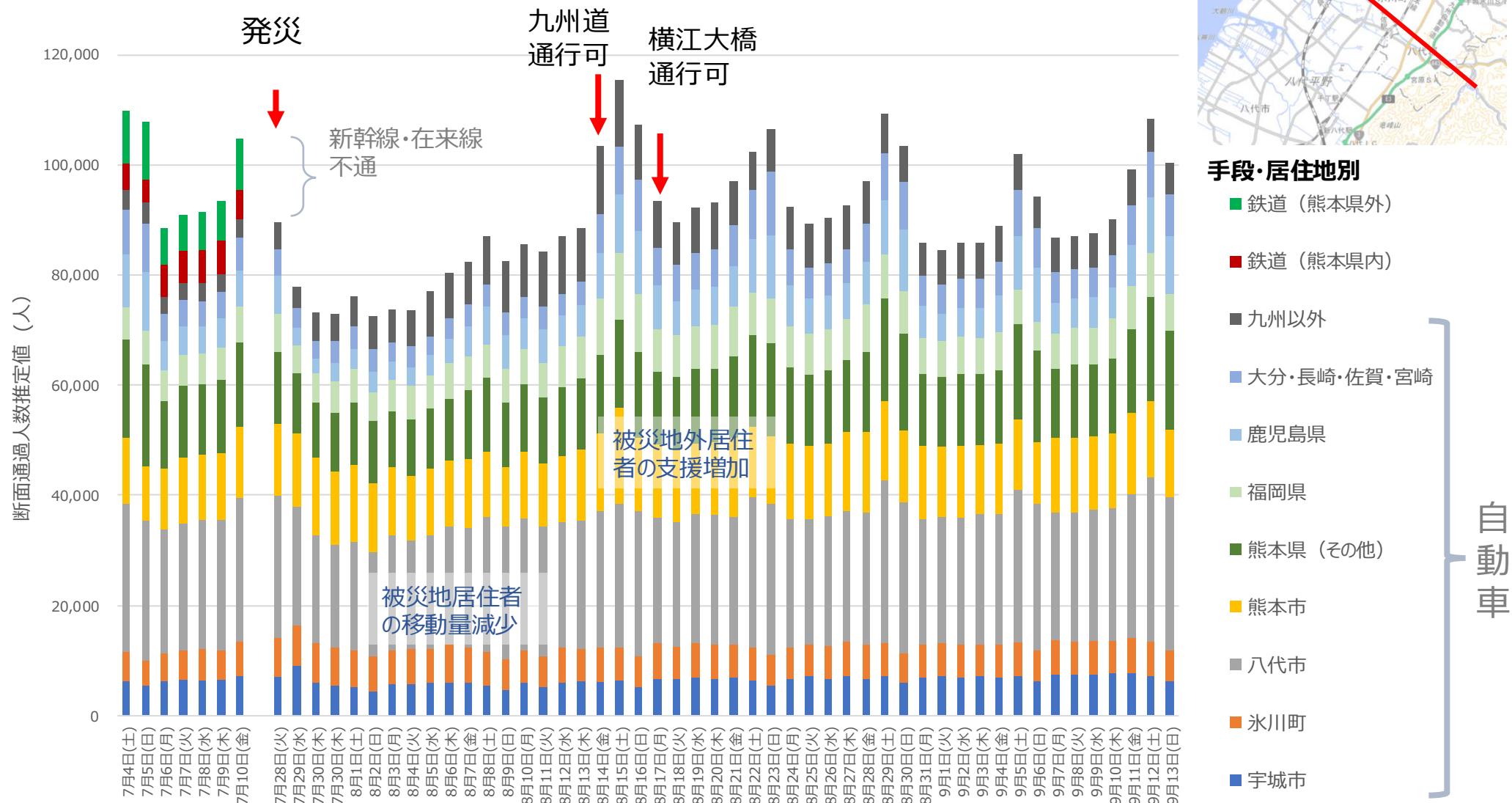
令和8年熊本地震：被災地支援・復旧復興・ 強靱化に関する学術的所見（第二次） 参考資料

土木学会土木計画学研究委員会

令和8年熊本地震対応特別プロジェクト実行委員会

1. 被災地の特定断面を通過する人流の手段・居住地・年齢別の推移：
携帯電話基地局の運用データから推計した人流データの活用例
2. 商用車プローブデータによる貨物車流動の変化の分析例

八代市-氷川町断面の通過人数の 手段・居住地別推定値の推移 (速報値)



土木学会土木計画学研究委員会令和8年熊本地震対応特別プロジェクト実行委員会とNTTドコモ が共同で作成

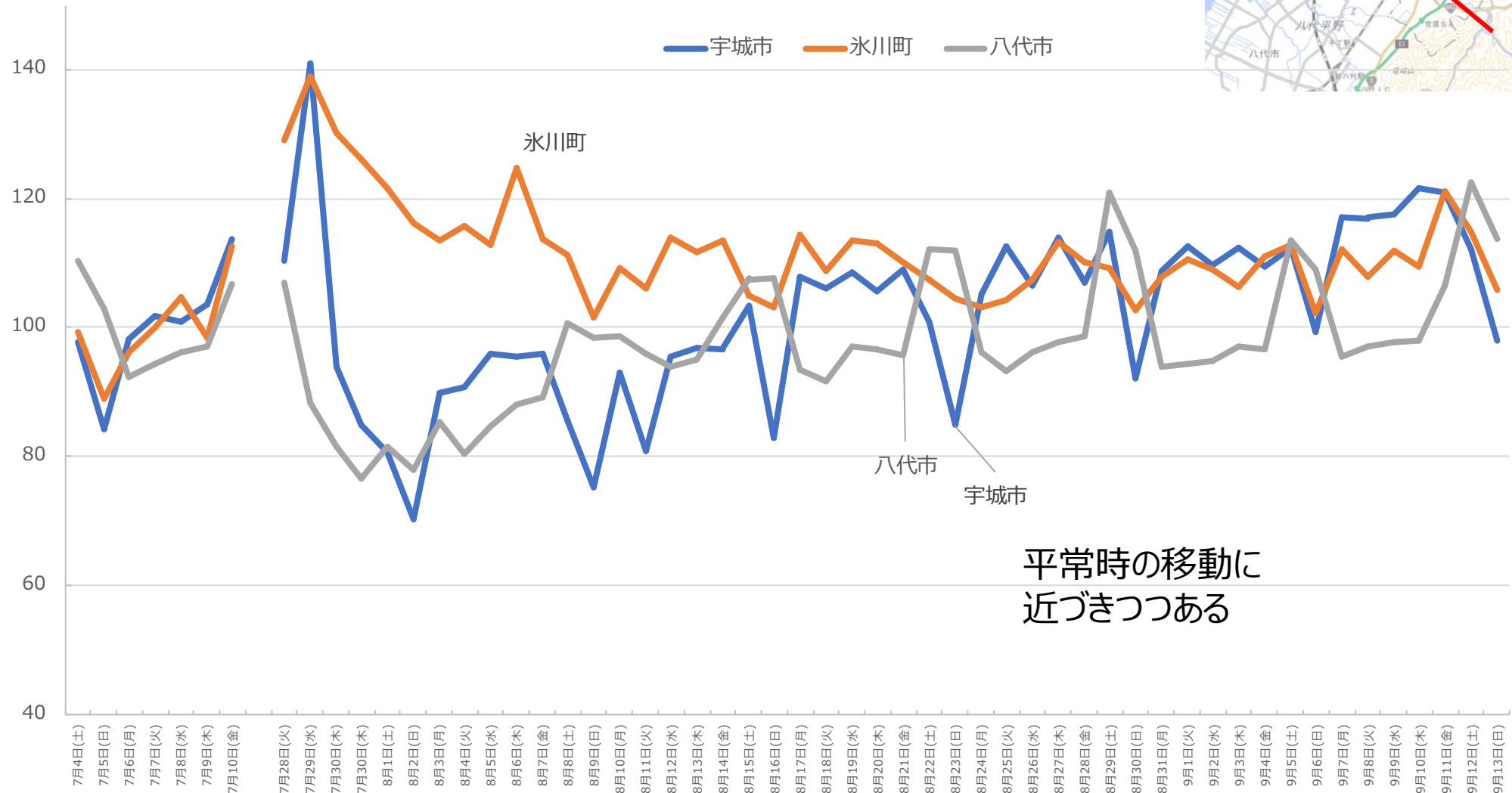
本分析データは、NTTドコモが基地局の運用データをもとに推計しています。位置情報の利用同意を得た運用データのみを対象とし、非識別処理・集計処理・秘匿処理の厳格な手順を行うことで、プライバシーを保護しながら安全な人流統計データを作成しています。

人流データによる断面分析のポイント

- 被災地に適切な**観測断面**を設定すると、その通過交通量から避難・支援・復旧などの交通状況の変化を把握可能
 - 河川沿いに観測断面を設定すると橋の通過車両の**台数**はトラフィックカウンター等で観測容易
- 携帯電話による人流データでは、通過交通を**人単位**で把握可能
 - 鉄道等での移動量も把握可能
 - 台数単位の観測では特定が難しい居住地・年齢別にも把握可能
- 前頁の分析では、新幹線・在来線の不通による自動車への転換、被災地の居住者の日常移動の減少・回復、被災地外居住者の支援移動の増減、九州道の復旧による効果等が把握できている

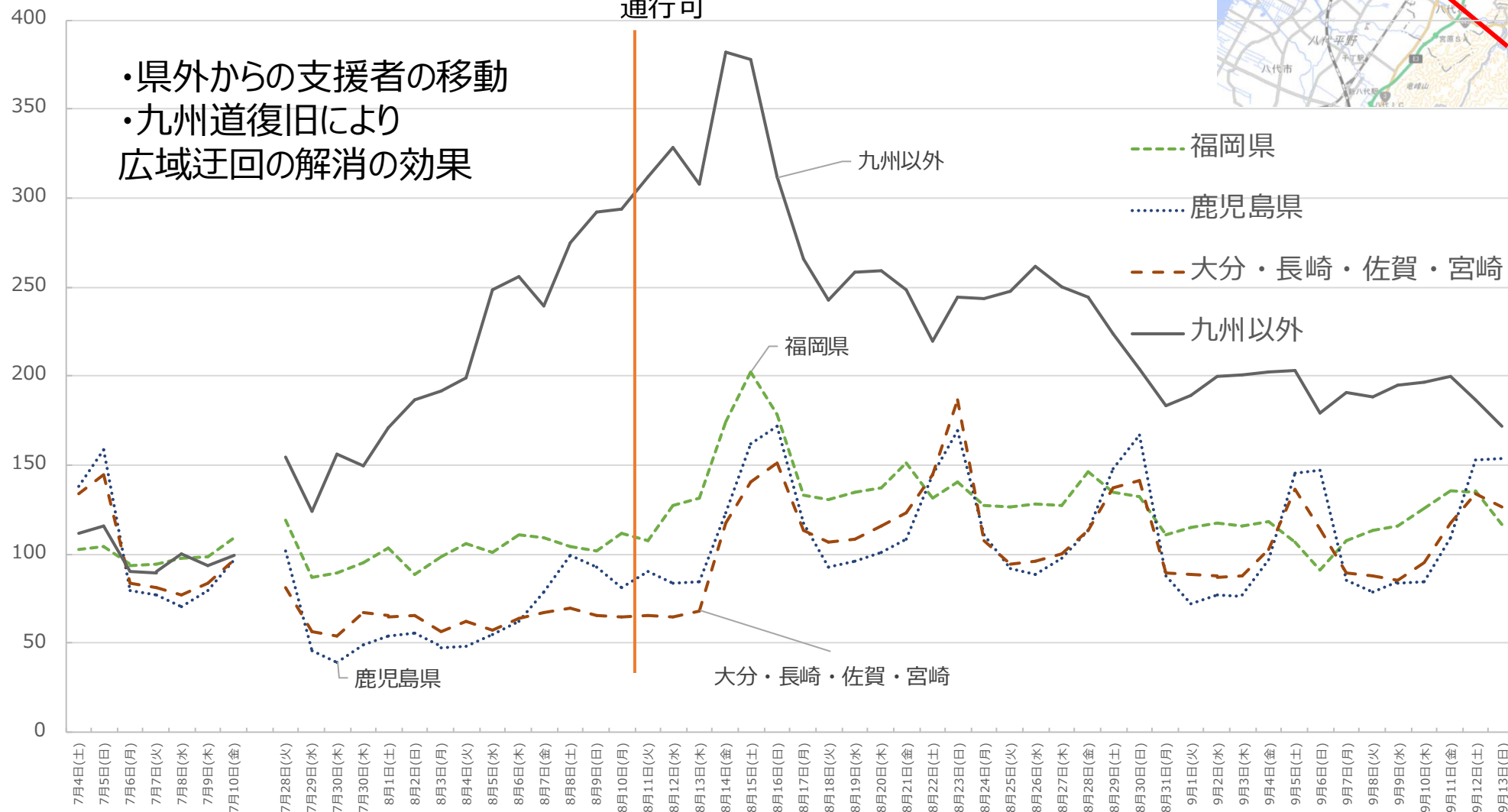
八代市-氷川町断面の居住地別自動車通過人数の 平常時と比較とした推移：主要被災地居住者

平常時（2026年7月4-10日）の自動車
利用者数を100で基準化した値



土木学会土木計画学研究委員会令和8年熊本地震対応特別プロジェクト実行委員会とNTTドコモが共同で作成

本分析データは、NTTドコモが基地局の運用データをもとに推計しています。位置情報の利用同意を得た運用データのみを対象とし、非識別処理・集計処理・秘匿処理の厳格な手順を行うことで、プライバシーを保護しながら安全な人流統計データを作成しています。

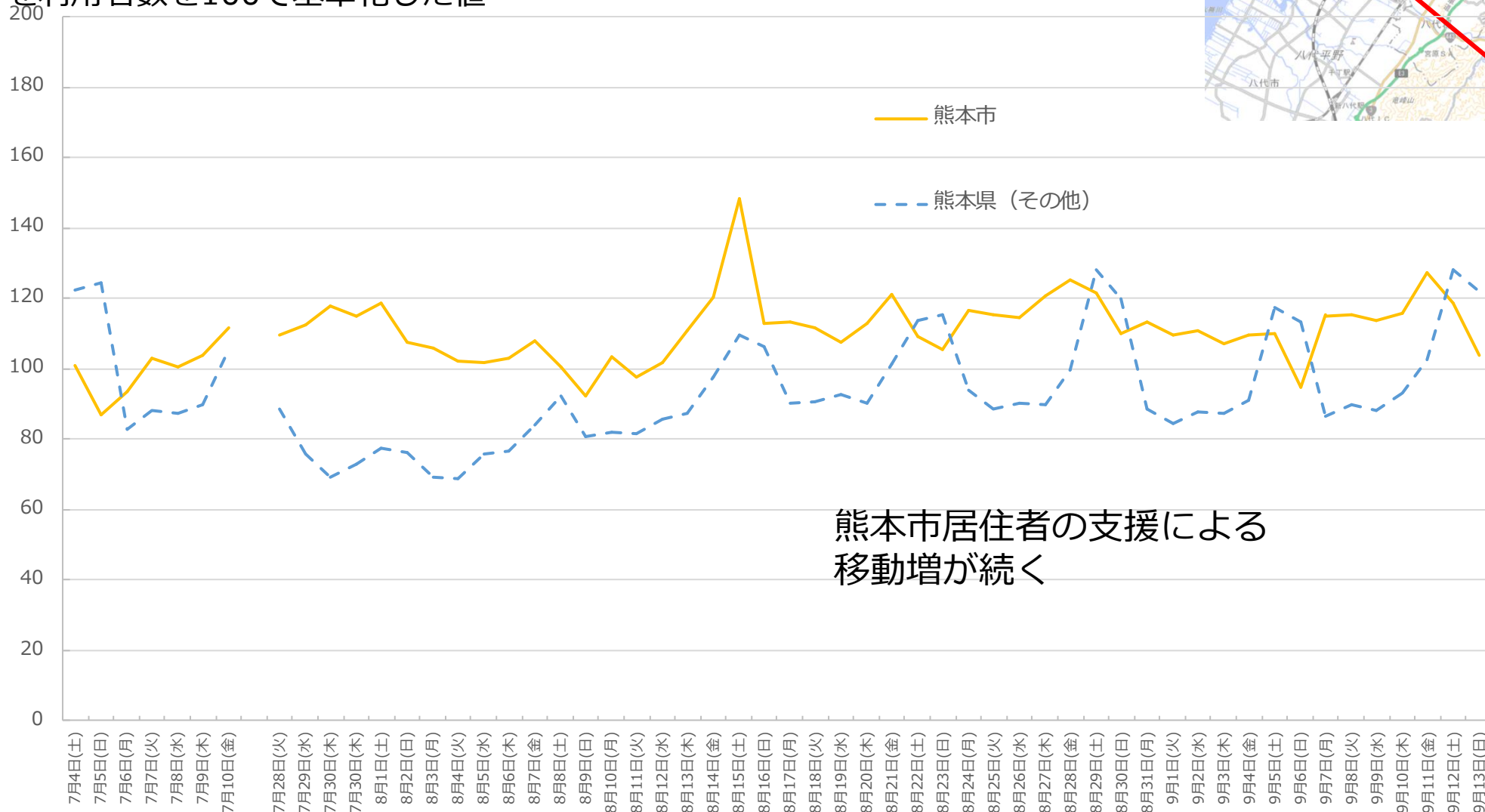
九州道
通行可

本分析データは、NTTドコモが基地局の運用データをもとに推計しています。位置情報の利用同意を得た運用データのみを対象とし、非識別処理・集計処理・秘匿処理の厳格な手順を行うことで、プライバシーを保護しながら安全な人流統計データを作成しています。

八代市-氷川町断面の自動車での居住地別通過人数の 平常時と比較とした推移 (速報値)

平常時 (2026年7月4-10日) の自動車
利用者数を100で基準化した値

八代市・氷川町・宇城市
以外の熊本県居住者



熊本市居住者の支援による
移動増が続く

土木学会土木計画学研究委員会令和8年熊本地震対応特別プロジェクト実行委員会とNTTドコモが共同で作成

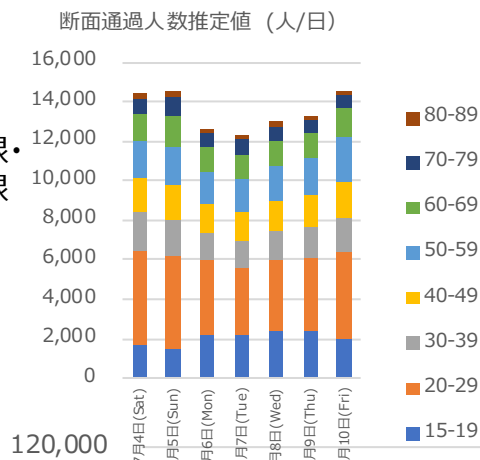
本分析データは、NTTドコモが基地局の運用データをもとに推計しています。位置情報の利用同意を得た運用データのみを対象とし、非識別処理・集計処理・秘匿処理の厳格な手順を行うことで、プライバシーを保護しながら安全な人流統計データを作成しています。

八代市-氷川町断面の 通過人数の年代別推定値 の推移 (速報値)

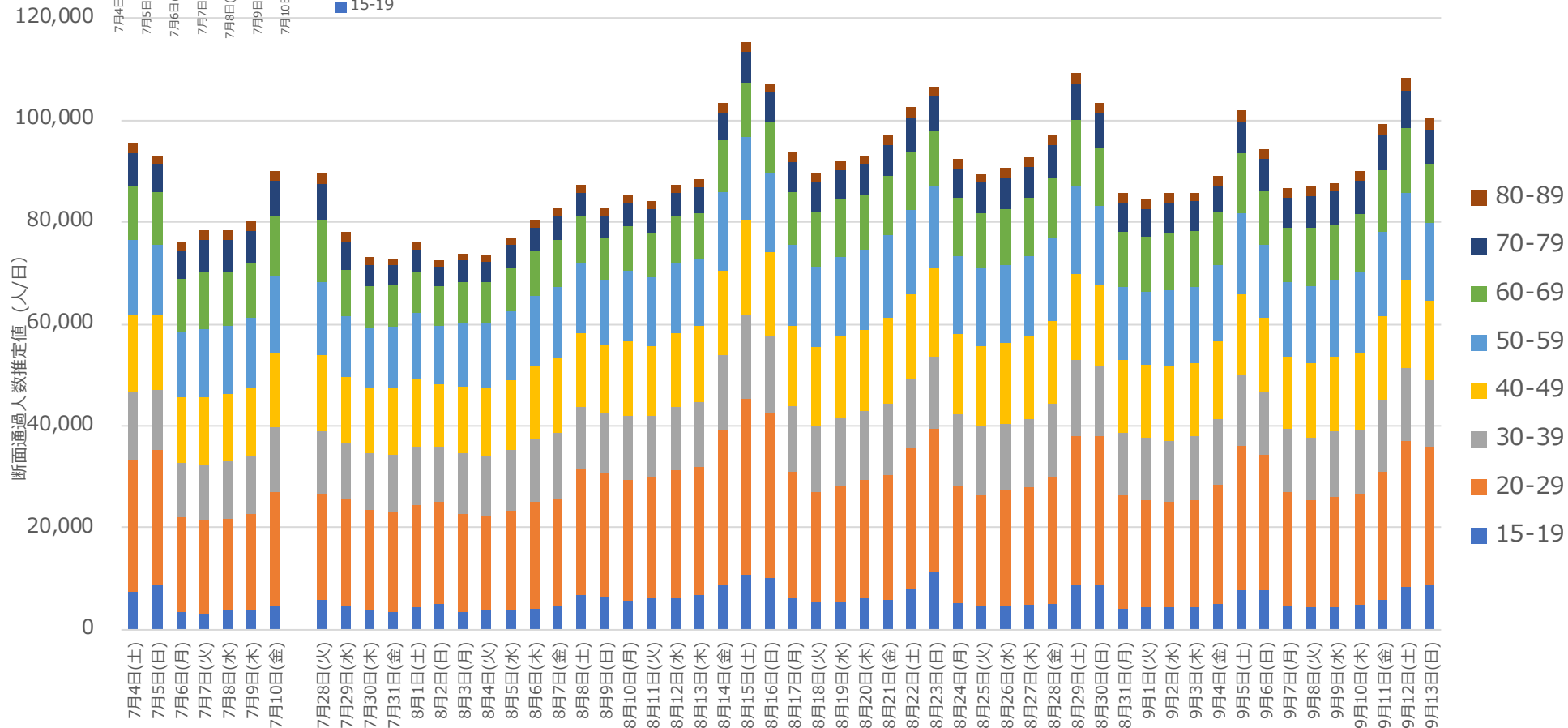


断面

新幹線・
在来線
合計



自動車利用

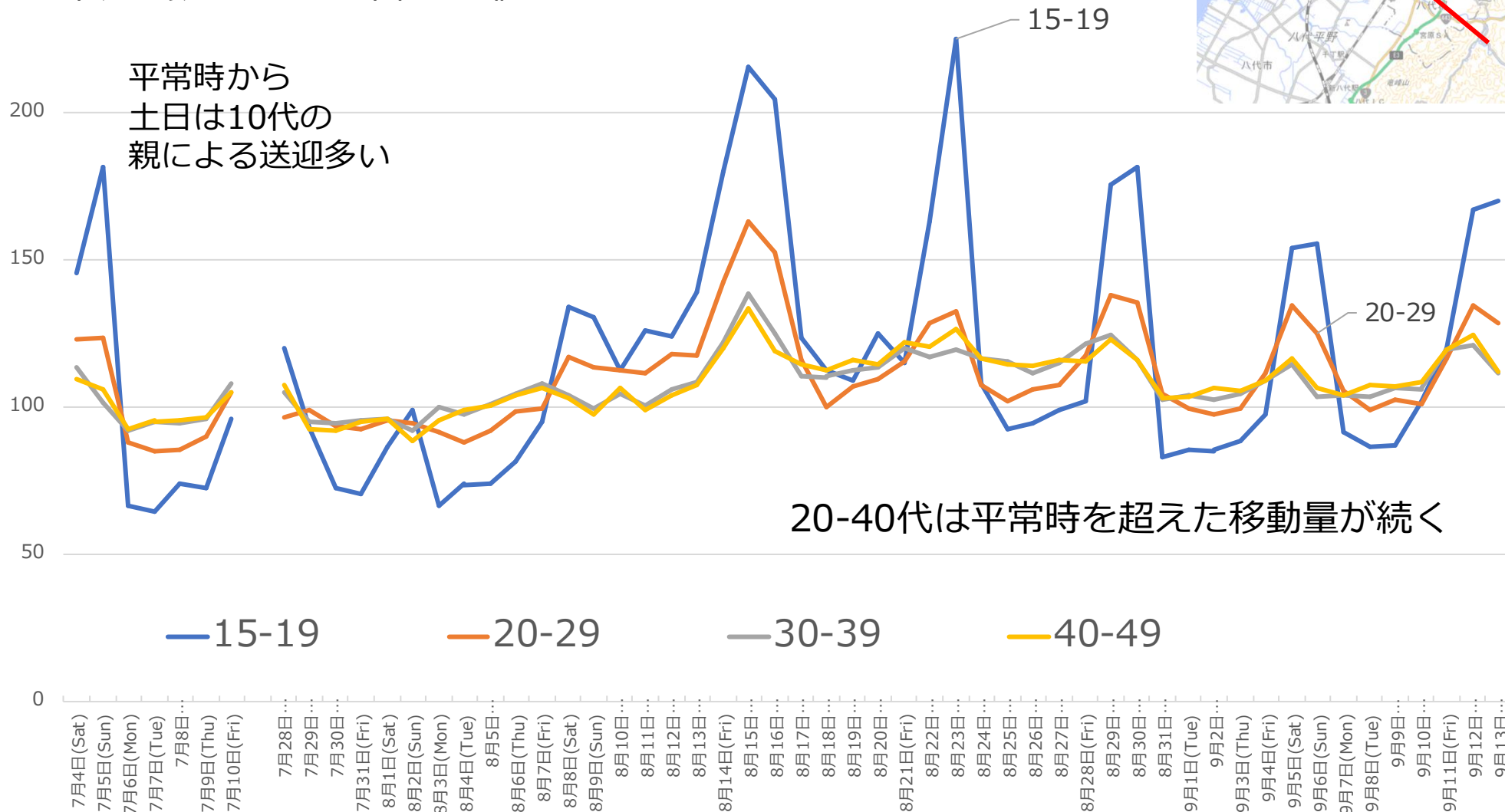


土木学会土木計画学研究委員会令和8年熊本地震対応特別プロジェクト実行委員会とNTTドコモ が共同で作成

本分析データは、NTTドコモが基地局の運用データをもとに推計しています。位置情報の利用同意を得た運用データのみを対象とし、非識別処理・集計処理・秘匿処理の厳格な手順を行うことで、プライバシーを保護しながら安全な人流統計データを作成しています。

八代市-氷川町断面の**自動車**での年代別通過人数： 平常時と比較とした推移 (速報値) 49歳以下

平常時 (2026年7月4-10日) の自動車
利用者数を100で基準化した値



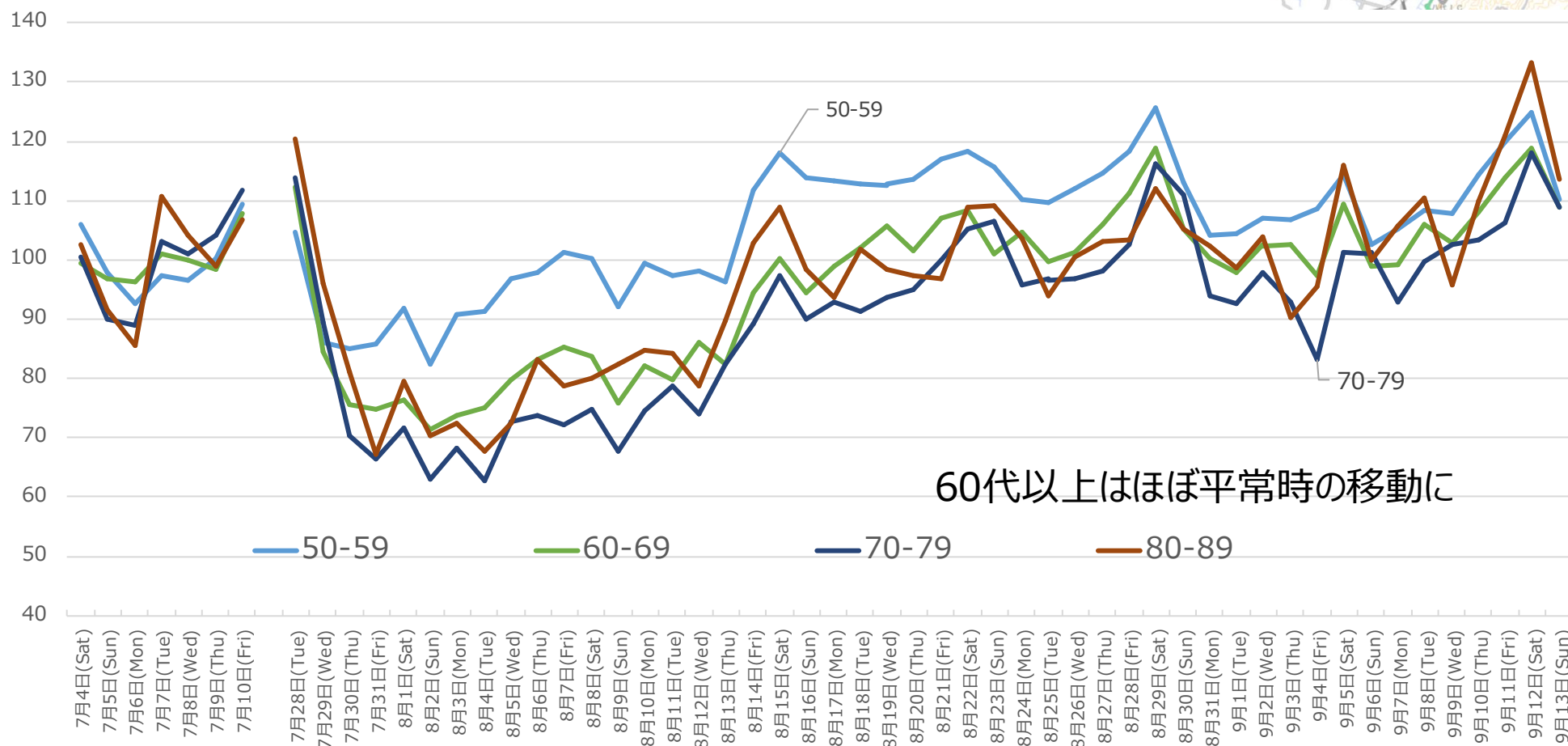
土木学会土木計画学研究委員会令和8年熊本地震対応特別プロジェクト実行委員会とNTTドコモが共同で作成

本分析データは、NTTドコモが基地局の運用データをもとに推計しています。位置情報の利用同意を得た運用データのみを対象とし、非識別処理・集計処理・秘匿処理の厳格な手順を行うことで、プライバシーを保護しながら安全な人流統計データを作成しています。

八代市-氷川町断面の**自動車**での年代別通過人数： 平常時と比較とした推移（速報値） 50歳以上



平常時（2026年7月4-10日）の自動車
利用者数を100で基準化した値



土木学会土木計画学研究委員会令和8年熊本地震対応特別プロジェクト実行委員会とNTTドコモが共同で作成

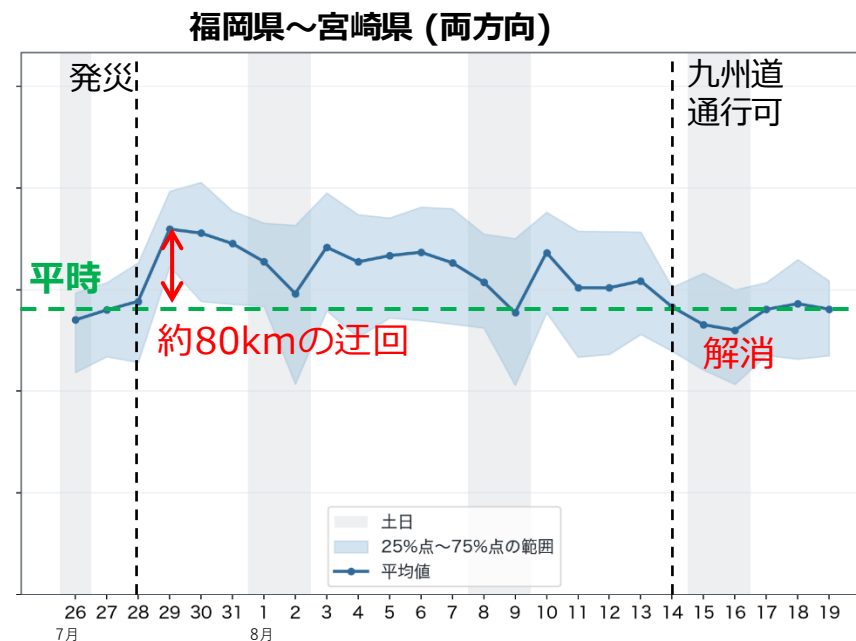
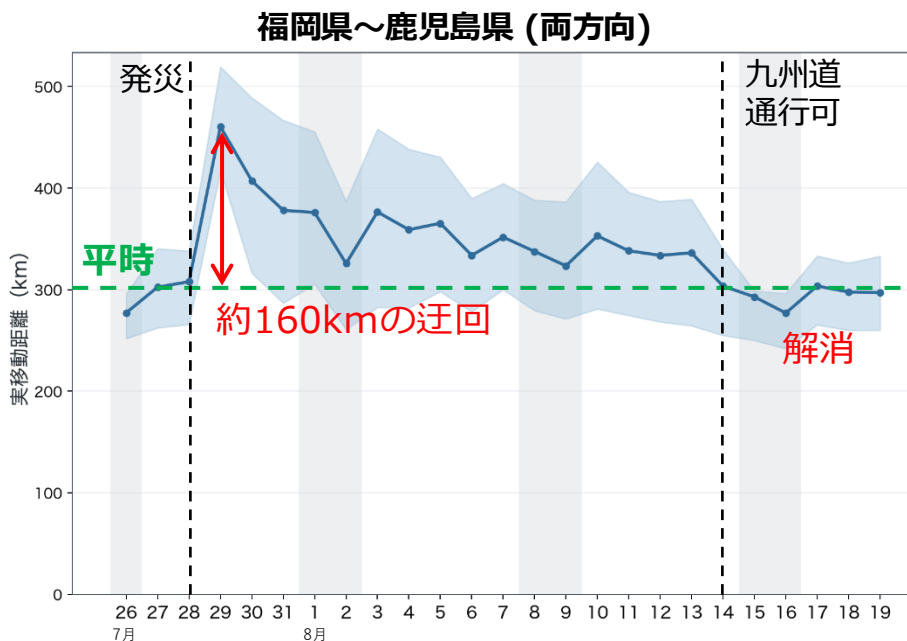
本分析データは、NTTドコモが基地局の運用データをもとに推計しています。位置情報の利用同意を得た運用データのみを対象とし、非識別処理・集計処理・秘匿処理の厳格な手順を行うことで、プライバシーを保護しながら安全な人流統計データを作成しています。

商用車プローブデータによる分析のポイント

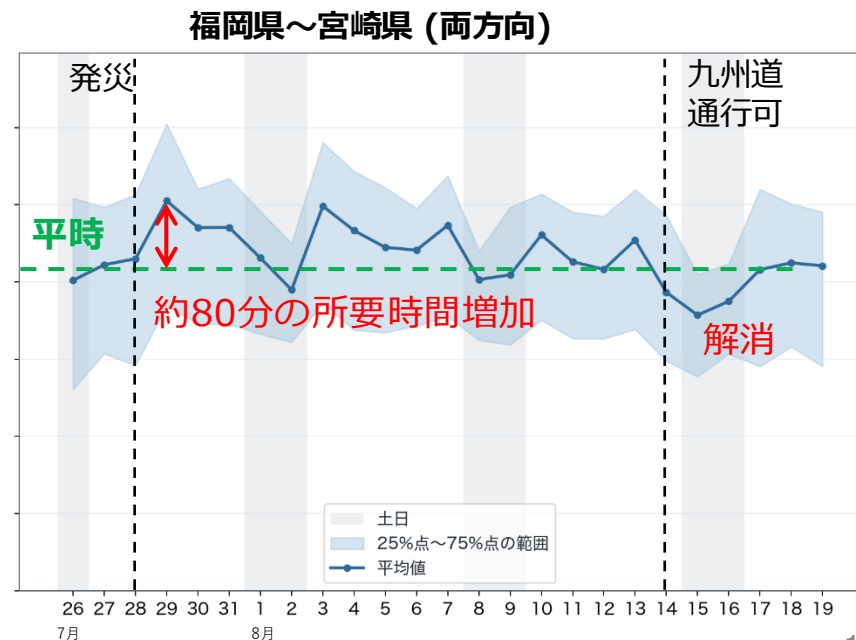
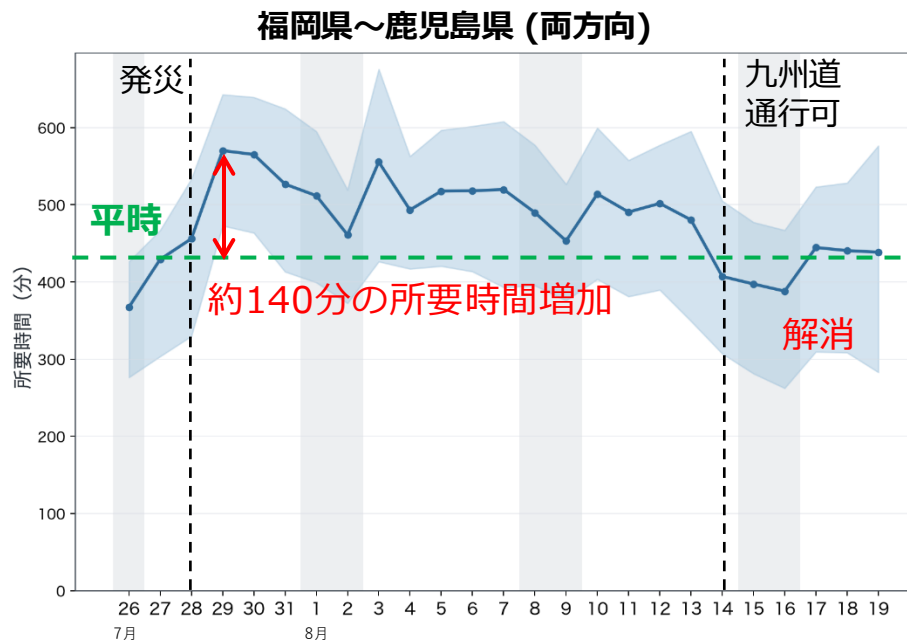
- 貨物車の流動に特化した移動軌跡情報を活用した多様な分析が可能
- 九州道の不通による広域迂回による走行距離・時間の増加と解消の傾向、トリップ長別の移動量の変化、経路別の断面交通量の把握など

被災による広域物流への影響は解消

移動距離



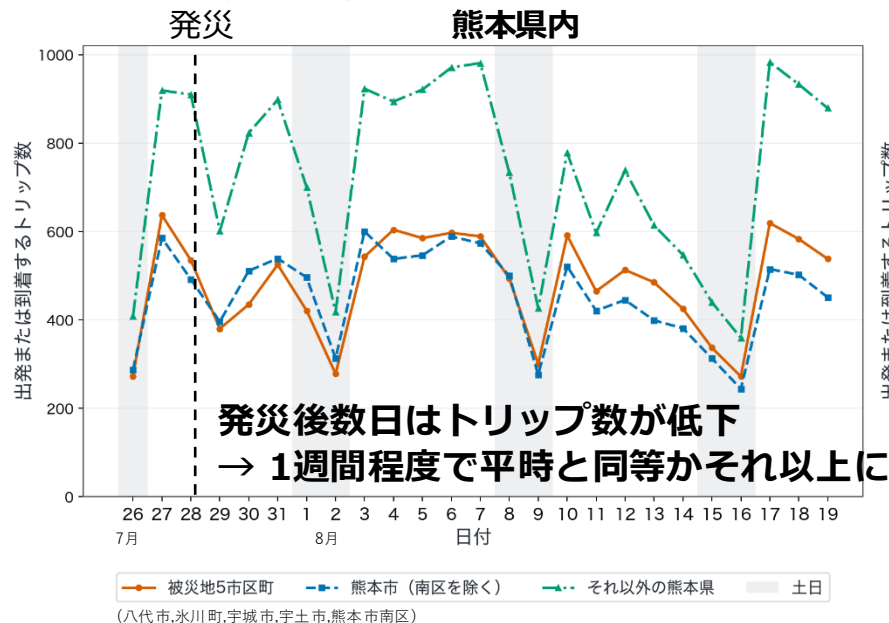
所要時間



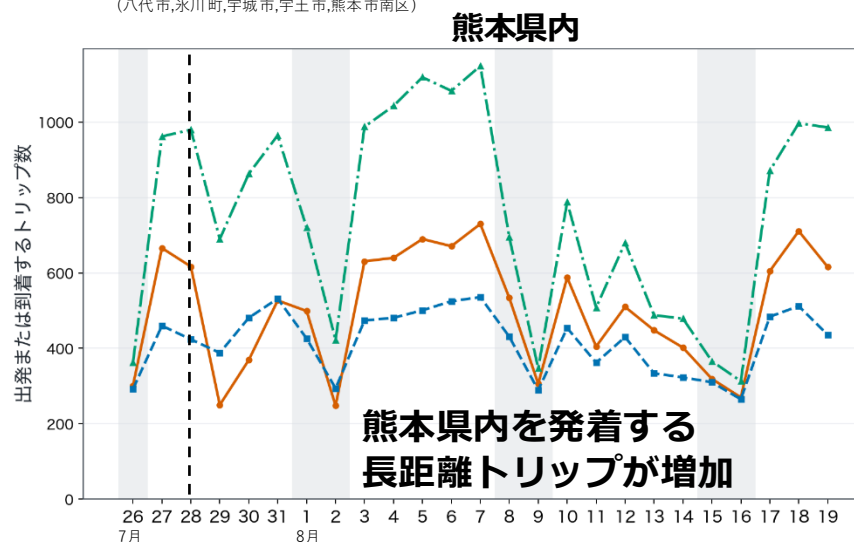
物流交通は熊本県内で増加傾向

※ 商用車プローブの生データを利用した拡大前トリップ数

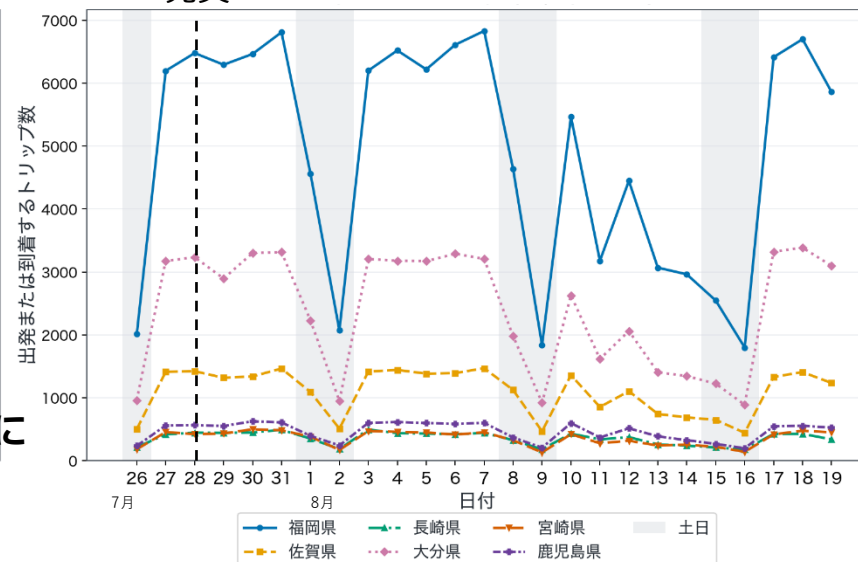
短距離トリップ (50km未満)



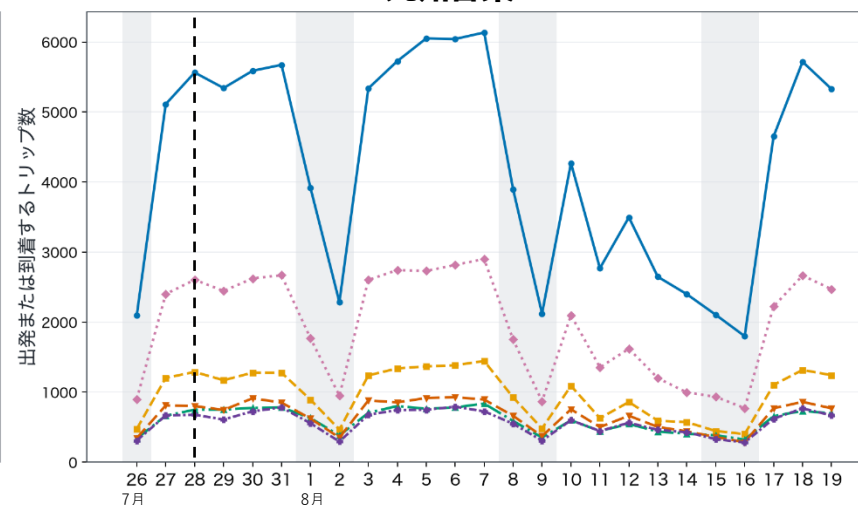
長距離トリップ (50km以上)



九州各県



九州各県



九州全体では、福岡県発着の長距離トリップが微増。
それ以外の発災後の顕著な変化はない

八代市-氷川町断面を通過した商用車の通過経路の推移（速報値）

※ 商用車プローブの生データを利用した拡大前トリップ数

- ・ 発災後は多くの物流交通が国道3号と県道14号に流入
(7/27比で、国道3号で最大1.7倍、県道14号で最大5.3倍の交通量)
- ・ 九州道と横江大橋の復旧以降は、平時と同程度に回復

