

第 1 9 回 高速交通ネットワーク整備推進特別委員会資料

目 次

I 高速交通体系に関する件

1 高規格幹線道路等の整備（道路整備課）	1
2 航空路線の利用促進（交通政策課）	27
3 熊本空港の運営の民間委託とアクセス改善（交通政策課）	35

II 熊本都市圏交通に関する件

1 熊本都市圏交通の現状（交通政策課、都市計画課、道路整備課）	48
2 熊本都市圏交通施策の主な取組み （交通政策課、都市計画課、道路整備課、交通規制課）	49

I 高速交通体系に関する件

1 高規格幹線道路等の整備

〈道路整備課〉

(1) 高規格幹線道路の整備

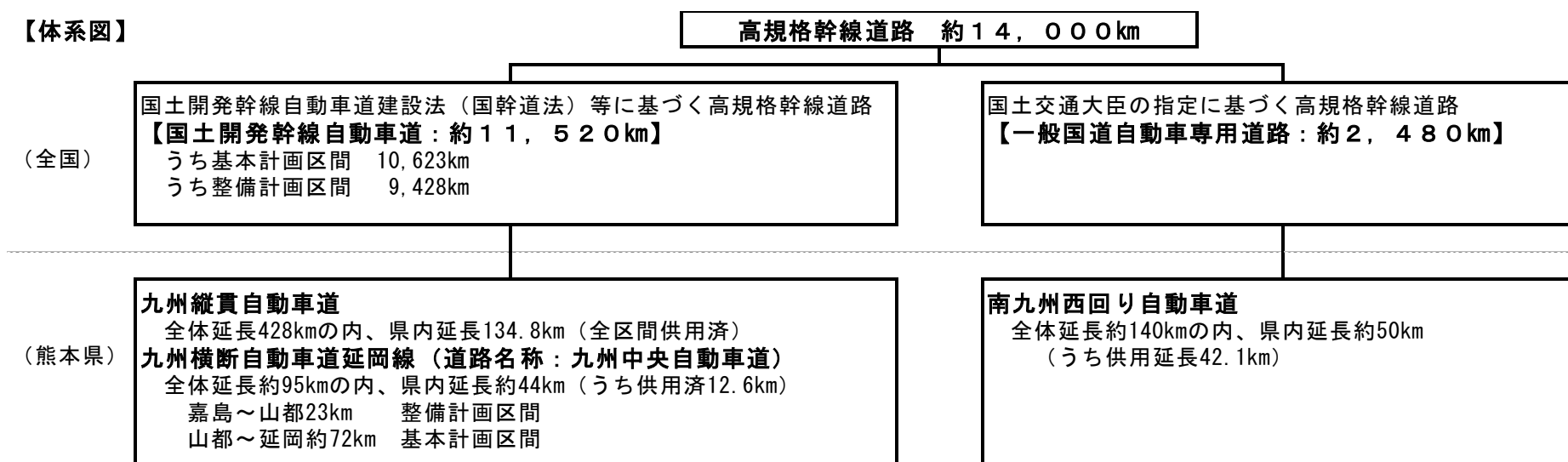
1) 高規格幹線道路の概要

高規格幹線道路は、国土の普遍的開発を図り、産業の立地・振興及び国民生活圏域の拡大を期するとともに、産業発展に不可欠な基盤となる全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路である。

高規格幹線道路には、国土開発幹線自動車道建設法に基づいて高速道路株式会社及び国土交通省により整備が進められる国土開発幹線自動車道（高速自動車国道）と、国土交通大臣の決定に基づいて国土交通省により整備が進められる一般国道自動車専用道路がある。

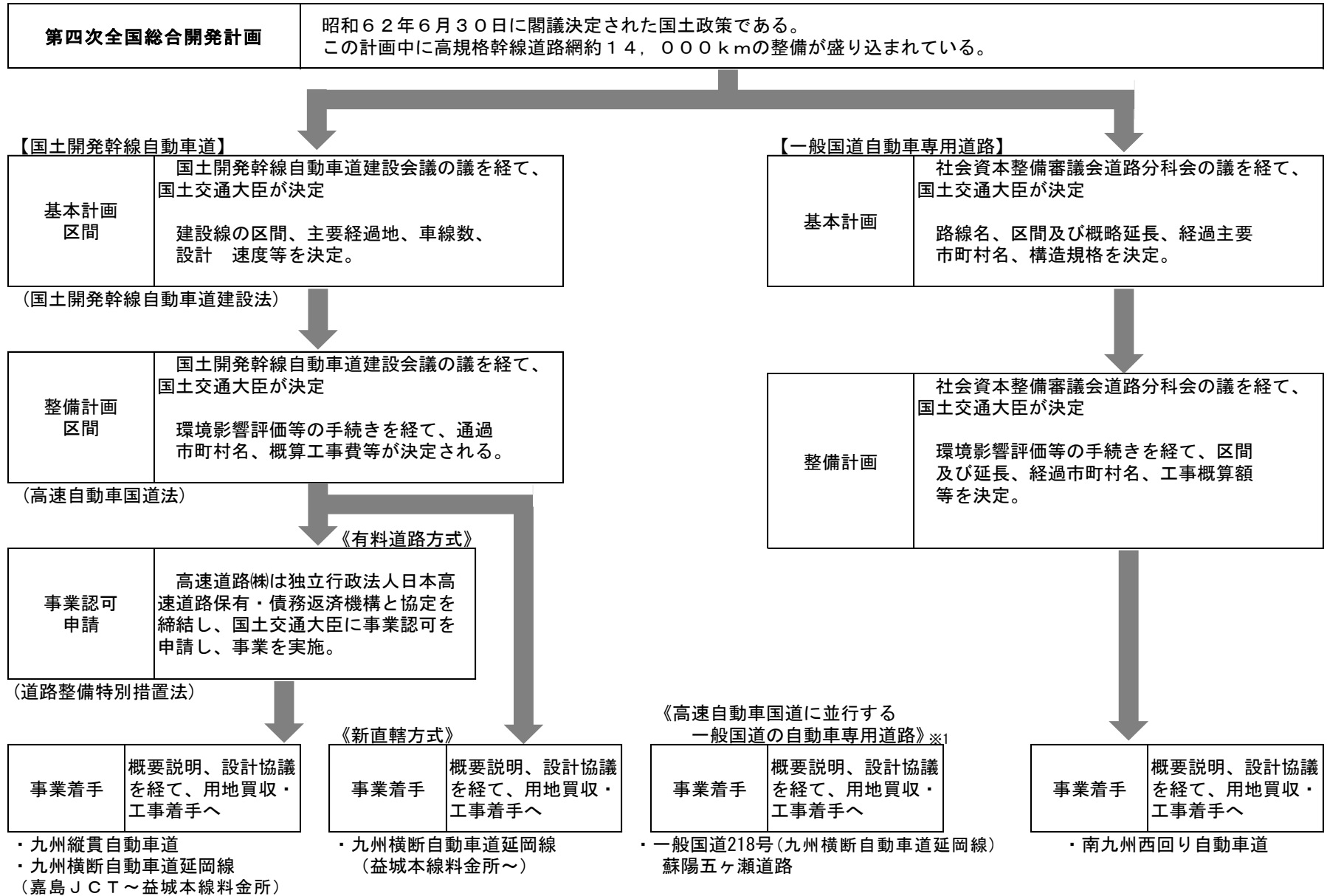
なお、平成15年度から、高速自動車国道を国と地方の費用負担で整備する「新直轄方式」が導入され、現在、全国34区間（834km）において同方式で整備が進められている。

【体系図】



※令和4年11月30日現在の供用延長 全国：12,219 km（／約14,000 km≒87%） 県内：189.5 km（／約228.8 km≒82.8%）

2) 整備手順



事業着手	概要説明、設計協議を経て、用地買収・工事着手へ
------	-------------------------

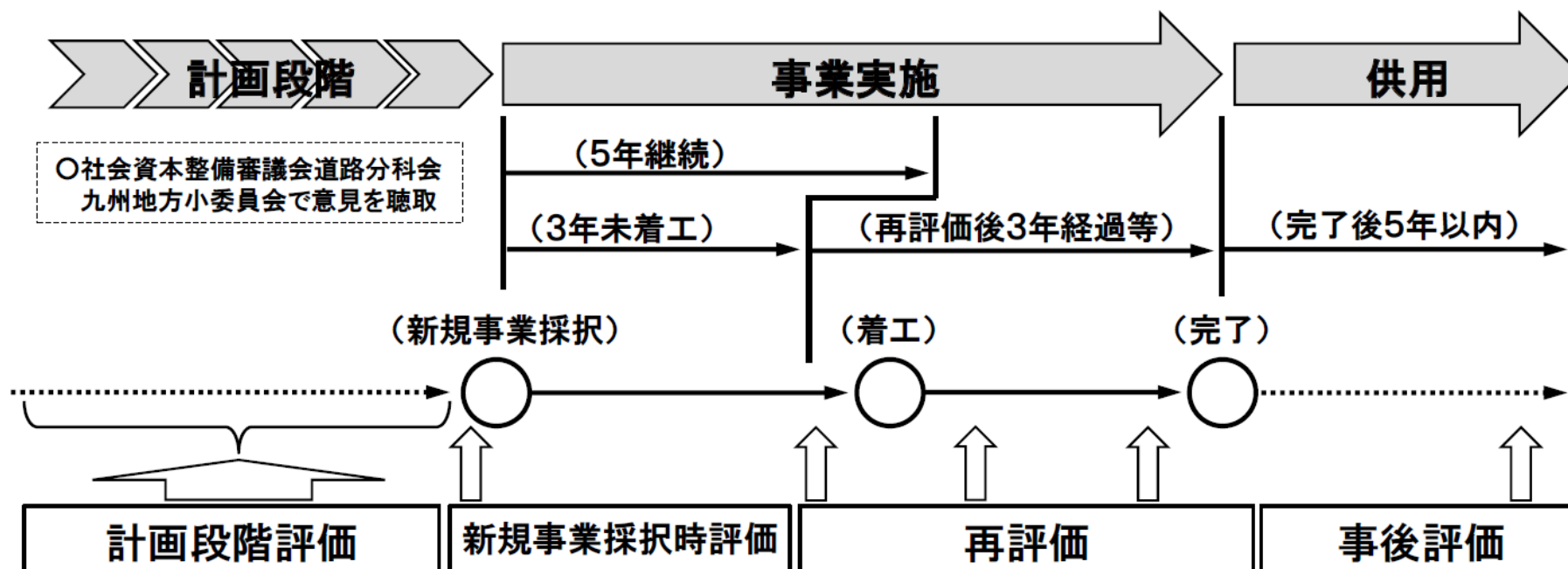
- ・南九州西回り自動車道

※1) 高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路：

一般国道のバイパスを、高速自動車国道との二重投資を避けるために自動車専用道路として整備し、高速自動車国道の機能を当面代替することが可能な路線

3) 事業の流れ (平成24年度～)

<事業進捗と事業評価の流れ(公共事業(直轄事業等))>



【計画段階評価】

公共事業の効率性及び実施過程の透明性の一層の向上を図るため、政策目標を明確化した上で、複数案の比較・評価などの事業評価を行うもので、平成24年度から本格導入。

【新規事業採択時評価】

新規事業の採択時において、費用対効果分析を含め、総合的に実施するもの。

【再評価】

事業継続に当たり、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には、事業を休止したり中止するもの。

【完了後の事業評価】

事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて、適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討するもの。

4) 経過

年 月 日	経 過
S 6 2. 6. 3 0	第四次全国総合開発計画決定（閣議決定）→高規格幹線道路網約14,000kmを位置付け
S 6 3	南九州西回り自動車道 事業着手
H 7. 7. 2 7	九州縦貫自動車道 人吉～えびの間開通（暫定2車線）
H 8. 1 2. 2 7	第30回国土開発幹線自動車道建設審議会開催 九州横断自動車道延岡線（道路名称：九州中央自動車道） 御船～矢部間の整備計画、矢部～延岡間の基本計画を承認
H 1 0. 4. 2 0	南九州西回り自動車道 八代JCT～八代南IC間（6.6km）開通（暫定2車線）
H 1 0. 1 2. 2 5	九州縦貫自動車道 人吉～えびの間（22.3km）4車線化決定 九州横断自動車道延岡線（道路名称：九州中央自動車道） 御船～矢部間（23km）に施行命令
H 1 1. 3. 2 4	九州縦貫自動車道 益城熊本空港インターチェンジ 供用開始
H 1 1. 4. 1 4	九州縦貫自動車道 八代～人吉間 4車線化完成
H 1 3. 4. 2 6	九州縦貫自動車道 えびのPA～えびのIC間（2.5km）4車線化完成
H 1 3. 1 0. 6	南九州西回り自動車道 八代南IC～日奈久IC間（5.4km）開通（暫定2車線）
H 1 4. 7. 2 7	九州縦貫自動車道 人吉IC～加久藤トンネル熊本側入口間（9.4km）4車線化完成
H 1 5. 4. 2 5	国と地方の費用負担で整備する「新直轄方式」に関する法案（高速自動車国道法改正案）成立
H 1 5. 1 2. 2 5	第1回国土開発幹線自動車道建設会議 九州横断自動車道延岡線（道路名称：九州中央自動車道） 御船～矢部間の新直轄方式決定
H 1 6. 1 2. 1 1	九州縦貫自動車道 人吉～えびの間 4車線化完成
H 1 7. 2. 2 7	南九州西回り自動車道 日奈久IC～田浦IC間（8.8km）開通（暫定2車線）無料
H 1 7. 1 0. 1	道路関係四公団が民営化され、高速道路(株)及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構発足
H 1 8. 2. 7	第2回国土開発幹線自動車道建設会議 九州横断自動車道延岡線（道路名称：九州中央自動車道） 御船～山都間の新直轄方式と有料道路方式の事業区分が確定
H 1 9. 3. 5	南九州西回り自動車道 水俣IC（仮称）～県境間 都市計画決定

H 1 9 . 1 0 . 2 0	九州横断自動車道延岡線（道路名称：九州中央自動車道） 御船～山都間で新直轄方式による着工
H 2 1 . 4 . 2 9	南九州西回り自動車道 田浦 I C ～ 芦北 I C 間（8 . 0 k m）開通（暫定 2 車線）無料
H 2 6 . 3 . 2 2	九州中央自動車道 嘉島 J C T ～ 小池高山 I C 間（1 . 8 k m）開通（暫定 2 車線） おいけたかやま
H 2 6 . 3 . 2 9	九州縦貫自動車道 宇城氷川スマートインターチェンジ 供用開始
H 2 8 . 2 . 2 7	南九州西回り自動車道 芦北 I C ～ 津奈木 I C 間（7 . 7 k m）開通（暫定 2 車線）無料
H 2 9 . 7 . 9	九州縦貫自動車道 城南スマートインターチェンジ 供用開始
H 3 0 . 2	九州中央自動車道 蘇陽～高千穂間 計画段階評価完了
H 3 0 . 1 2 . 1 6	九州中央自動車道 小池高山 I C ～ 山都中島西 I C 間（1 0 . 8 k m）開通（暫定 2 車線）無料
H 3 1 . 3 . 2	南九州西回り自動車道 津奈木 I C ～ 水俣 I C 間（5 . 6 k m）開通（暫定 2 車線）無料
H 3 1 . 3 . 2 4	九州縦貫自動車道 北熊本スマートインターチェンジ 供用開始
R 1 . 8 . 1 0	九州縦貫自動車道 人吉球磨スマートインターチェンジ 供用開始
R 1 . 9 . 4	社会資本整備審議会 道路分科会 第 35 回国土幹線道路部会 南九州西回り自動車道 八代南 I C ～ 日奈久 I C 間を含む全国 8 8 0 k m を 4 車線化の優先整備区間に選定
R 1 . 9 . 1 1	九州中央自動車道 矢部～蘇陽間 計画段階評価（第 1 回目）
R 2 . 4	九州中央自動車道 蘇陽五ヶ瀬道路 新規事業化
R 3 . 9 . 1 3	九州中央自動車道 矢部～蘇陽間 計画段階評価（第 2 回目）
R 4 . 1 . 1 7	九州中央自動車道 矢部～蘇陽間 計画段階評価（第 3 回目）
R 4 . 1	九州中央自動車道 矢部～蘇陽間 計画段階評価完了
R 4 . 4	九州中央自動車道 矢部清和道路 新規事業化

5) 路線別内訳

《九州縦貫自動車道》

概 要	・ 国土開発幹線自動車道（高速自動車国道）で、全体延長 4 2 8 kmのうち県内延長 1 3 4. 8 km（全線供用済） ・ 日本道路公団（当時）が施行。
現 状	○九州縦貫自動車道 ・ 県内区間：全線完成 4 車線供用済 ○宇城氷川スマートインターチェンジ ・ 連結許可：平成 2 1 年 6 月 3 0 日（申請者：氷川町） ・ 事業期間：平成 2 1 年度～平成 2 5 年度 ・ 県内初のスマートインターチェンジ：平成 2 6 年 3 月 2 9 日供用開始。 ○北熊本スマートインターチェンジ ・ 連結許可：平成 2 3 年 3 月 1 日（申請者：熊本市） ・ 事業期間：平成 2 3 年度～平成 3 0 年度（当初：平成 2 7 年度） ・ 平成 3 1 年 3 月 2 4 日供用開始。 ○城南スマートインターチェンジ ・ 連結許可：平成 2 4 年 4 月 1 7 日（申請者：熊本市） ・ 事業期間：平成 2 4 年度～平成 2 9 年 6 月（当初：平成 2 7 年度） ・ 平成 2 9 年 7 月 9 日供用開始。 ○人吉球磨スマートインターチェンジ ・ 連結許可：平成 2 6 年 8 月 8 日（申請者：人吉市） ・ 事業期間：平成 2 6 年度～平成 3 1 年度 ・ 令和元年 8 月 1 0 日供用開始。

《九州横断自動車道延岡線（道路名称：九州中央自動車道）》

概 要	・ 国土開発幹線自動車道（高速自動車国道）で、全体延長約 9.5 km（嘉島町～延岡市）のうち県内延長約 4.2 km ・ 嘉島 JCT～益城本線料金所までの約 0.9 km は、西日本高速道路(株)が事業主体 ・ 益城本線料金所～山都間は、新直轄方式適用区間として国が事業主体 ・ 矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路は、高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路として国が事業主体
現 状	○嘉島～山都間（約 2.3 km） ・ 嘉島 JCT～おいけたかやま小池高山 IC（L＝1.8 km）：平成 26 年 3 月 22 日開通（暫定 2 車線） ・ 小池高山 IC～山都中島西 IC（L＝10.8 km）：平成 30 年 12 月 16 日開通（暫定 2 車線） ・ 山都中島西 IC～<u>山都通潤橋 IC</u>（L＝10.4 km）：工事促進中（令和 5 年度開通予定） ・ 追加 IC 3 箇所（連結許可：平成 21 年 6 月 30 日） ①小池高山（県）②上野吉無田（御船町）③－1山都中島西（山都町）③－2<u>山都中島東</u>（山都町） ○山都～延岡間（うち県内延長：約 1.9 km） ・ 矢部～蘇陽間：令和 4 年 1 月計画段階評価完了 ・ 矢部清和道路（延長 10.3 km）：令和 4 年度事業化、調査設計促進中 <u>令和 4 年 12 月 10 日：中心杭打ち式（山都町）</u> ・ 蘇陽五ヶ瀬道路（延長約 7.9 km、うち県内延長約 4 km）：令和 2 年度事業化、調査設計促進中 令和 2 年 12 月 5 日：蘇陽側の中心杭打ち式（山都町）
今後の取組み	・ 宮崎県や沿線自治体等と連携を図りながら、一日も早い開通を国に求めている。 ○嘉島～山都間（整備計画区間） ・ 山都中島西 IC～矢部 IC（仮称）間：一日も早い開通を国に求めている。 ○山都～五ヶ瀬間 ・ 矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路：整備推進を国に求めている。 ・ 清和～蘇陽間：早期事業化を国に求めている。

《南九州西回り自動車道》

概 要	・一般国道３号の自動車専用道路で、全体延長約１４０km（八代市～鹿児島市）のうち県内約５０km。 ・事業主体：国（八代ＪＣＴ～日奈久ＩＣ間は国と日本道路公団（当時）の合併施行）。
現 状	○八代日奈久道路（延長１２．０km）：供用済（暫定２車線） 八代南ＩＣ～日奈久ＩＣ間（延長５．４km）のうち約４km ・令和元年９月４日に開催された社会資本整備審議会 道路分科会 第３５回国土幹線道路部会で、４車線化の優先整備区間に選定 ○日奈久芦北道路（延長１６．８km）：供用済（暫定２車線） 日奈久ＩＣ～田浦ＩＣ（延長８．８km）：平成１７年２月２７日開通（暫定２車線） 田浦ＩＣ～芦北ＩＣ（延長８．０km）：平成２１年４月２９日開通（暫定２車線） ○芦北出水道路（延長約２９km、うち県内延長約２１km）：事業中 芦北ＩＣ～津奈木間ＩＣ（延長７．７km）：平成２８年２月２７日開通（暫定２車線） 津奈木ＩＣ～水俣ＩＣ間（延長５．６km）：平成３１年３月２日開通（暫定２車線） 水俣ＩＣ～県境間（延長８．５km）：用地買収及び工事促進中
今後の取組み	・鹿児島県や沿線自治体等と連携を図りながら、一日も早い開通を国に求めている。 ○芦北出水道路 ・水俣ＩＣ～県境間：開通見通しを早期に公表するよう国に求めている。

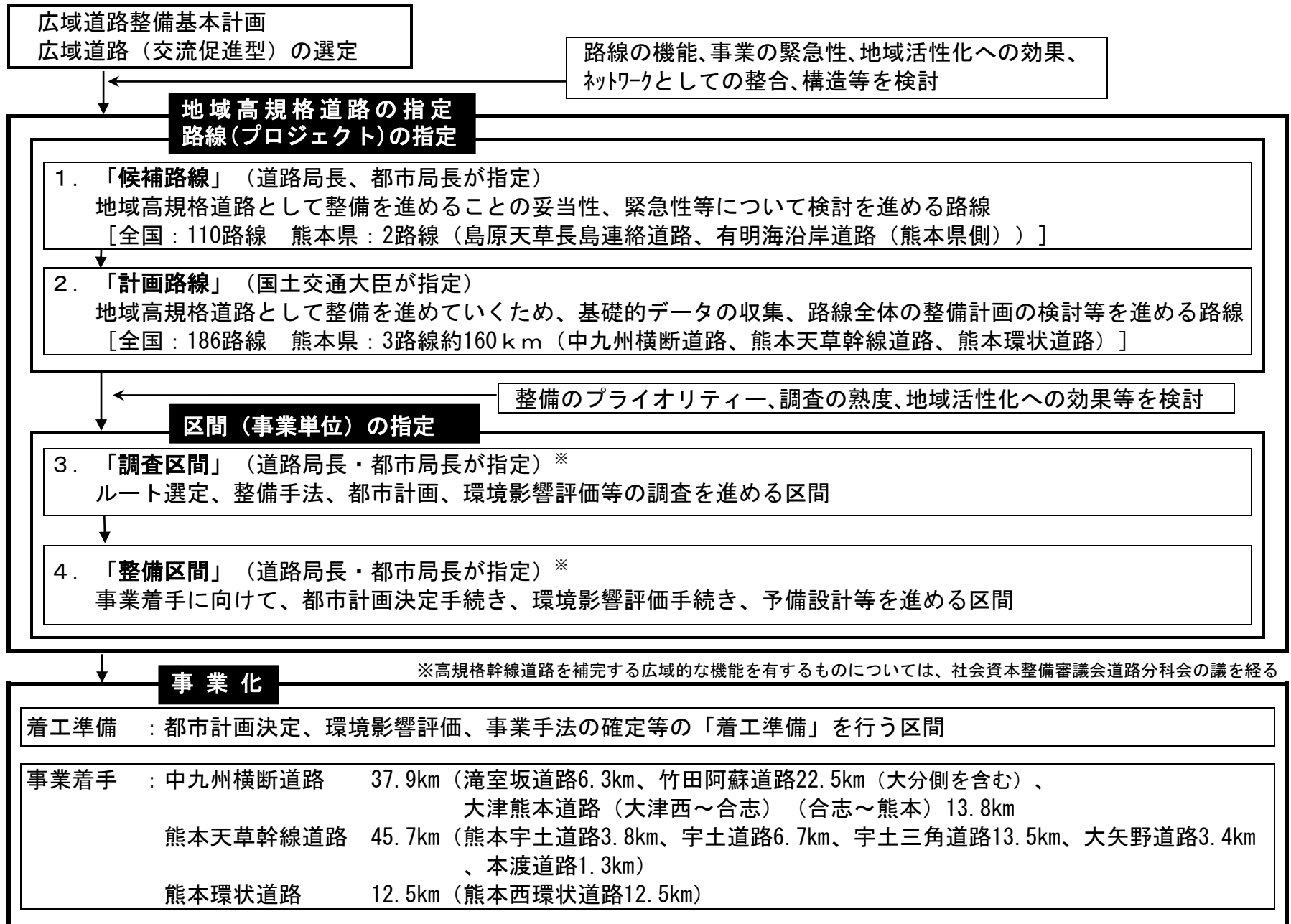
（２）地域高規格道路等の整備

１）地域高規格道路の概要

地域高規格道路は、全国的な高規格幹線道路網と連携して、地域の連携による「地域集積圏」の形成、集積圏相互の交流の促進、交通拠点等との連結を図るために整備する道路で、自動車専用道路又はそれと同程度の機能を有する質の高い規格を有し、概ね60km/h以上の高速サービスを提供する道路である。

九州の中心に位置する熊本の地理的特性を踏まえた、“すべての道はくまもとに通じる”という考えを実現するためには地域高規格道路の整備が必要である。

2) 整備手順



3) 事業の流れ（平成24年度～）

- ・国が事業主体の場合は、3ページの高規格幹線道路と同じ事業の流れとなる。

4) 経過

年 月 日	経 過
H 5. 1 2	熊本県広域道路整備基本計画策定
H 6. 1 2	計画路線指定（中九州横断道路、熊本環状道路、熊本天草幹線道路）候補路線指定（島原天草長島連絡道路）
H 10. 6	熊本県広域道路整備基本計画見直し、候補路線指定（有明海沿岸道路Ⅱ期）
H 11. 4	一般県道砂原四方寄線（熊本西環状道路）花園工区（延長4.1km）新規事業化
H 14. 5. 1 7	熊本天草幹線道路 松島有料道路（延長3.3km）開通（暫定2車線）
H 17. 4	一般県道砂原四方寄線（熊本西環状道路）池上工区（延長4.6km）新規事業化
H 18. 4	熊本天草幹線道路 三角大矢野道路（延長3.7km）新規事業化
H 19. 9. 8	熊本天草幹線道路 松島有明道路（延長10km）開通（暫定2車線）無料
H 21. 4	熊本天草幹線道路 宇土道路（延長6.7km）新規事業化
H 25. 4	中九州横断道路 滝室坂道路 計画段階評価完了
H 25. 5	中九州横断道路 滝室坂道路（延長6.3km）新規事業化
H 25. 5	熊本天草幹線道路 本渡道路（延長約1.3km）新規事業化
H 25. 5. 2 9	中九州横断道路 熊本市～大津町間 計画段階評価（第1回目）
H 26. 6. 3 0	中九州横断道路 熊本市～大津町間 計画段階評価（第2回目）
H 26. 7.	有明海沿岸道路（Ⅱ期）大牟田市～長洲町間 計画段階評価 完了
H 27. 4	三池港IC連絡路（延長2.7km）新規事業化
H 27. 4. 1 7	有明海沿岸道路（Ⅱ期）大牟田市～長洲町間 都市計画決定
H 27. 9. 1 5	中九州横断道路 熊本市～大津町間 計画段階評価（第3回目）
H 29. 3. 2 6	一般県道砂原四方寄線（熊本西環状道路）花園工区（延長4.1km）開通（暫定2車線）

H 2 9 . 6 .	中九州横断道路 熊本市～大津町間 計画段階評価 完了
H 3 0 . 5 . 2 0	熊本天草幹線道路 三角大矢野道路（延長3.7km）開通（暫定2車線）無料
H 3 1 . 4	中九州横断道路 竹田阿蘇道路（延長22.5km）新規事業化
H 3 1 . 4	熊本天草幹線道路 大矢野道路（延長3.4km）新規事業化
R 2 . 1 . 1 4	中九州横断道路 熊本市～大津町間（延長約14km）都市計画決定
R 2 . 3 . 1 6	中九州横断道路 大津熊本道路（合志～熊本）（延長9.1km）新規事業採択時評価
R 3 . 4	熊本天草幹線道路 宇土三角道路（延長13.5km）新規事業化
R 3 . 6	熊本県新広域道路交通計画策定
R 4 . 4	中九州横断道路 大津熊本道路（大津西～合志）（延長4.7km）新規事業化
R 4 . 4	一般県道砂原四方寄線（熊本西環状道路）砂原工区（延長3.8km）新規事業化

5) 路線別内訳
《中九州横断道路》

概要	【熊本市～大分市：概略延長120km（熊本県内約60km）】 ・熊本と大分を結び、交流・連携機能を持つ九州の循環型高速ネットワークの一部を形成するとともに、九州における本県の拠点性を高める上で重要な幹線道路。 - 事業区間：滝室坂道路（延長6.3km（うちトンネルL=4.8km））（事業主体：国） - 竹田阿蘇道路（延長22.5km（大分県側を含む））（事業主体：国） - 大津熊本道路（大津西～合志）（合志～熊本）（延長13.8km）（事業主体：国）
現状	○熊本北～下硯川間（熊本環状連絡道路）（延長約3km）：調査区間 ・令和4年度より国による計画段階評価を進めるための調査に着手。 ○熊本市～大津町間（延長約21km）：うち整備区間13.8km ・計画段階評価：熊本市～大津町間21kmについて、計画段階評価の手続きが完了 ※平成25年5月29日（第1回目）、平成26年6月30日（第2回目） 平成27年9月15日（第3回目） ・環境影響評価：熊本市～大津町間（九州縦貫自動車道から国道325号までの約14km）について、令和2年1月14日環境影響評価書の手続きが完了 ・都市計画手続：熊本県都市計画審議会の議を経て、令和2年1月14日都市計画決定。 ・大津熊本道路（延長13.8km） （合志～熊本）（延長9.1km）：令和2年度に事業着手 令和2年12月12日：中心杭打ち式（合志市） 令和4年7月22日都市計画変更 令和4年9月15日～27日に用地説明会。現在調査設計促進中 （大津西～合志）（延長4.7km）：令和4年度に事業着手 令和4年10月22日：中心杭打ち式（大津町） ○北側復旧道路（延長11.9km）：令和2年10月3日開通 ○滝室坂道路（延長6.3km）：整備区間 ・事業着手：平成25年度 ・平成28年10月19日、20日に地元説明会を開催。 ・平成30年6月に滝室坂トンネル工事本格着手。現在トンネル工事促進中。 ○竹田阿蘇道路（延長22.5km）：整備区間 ・事業着手：令和元年度 ・令和元年11月17日：中心杭打ち式（大分県竹田市）。現在調査設計、用地買収促進中。 ・令和4年12月11日：着工式（大分県竹田市）
今後の取組み	・熊本北～下硯川（熊本環状連絡道路）：計画段階評価の早期着手・完了を国に求めていく。 ・大津熊本道路（大津西～合志）（合志～熊本）、竹田阿蘇道路：整備推進を国に求めていく。 ・大津～大津西間：早期事業化を国に求めていく。 ・滝室坂道路：開通見通しを早期に公表するよう国に求めていく。

《熊本環状道路等》

※平成24年4月1日、熊本市の政令市移行に伴い、熊本西環状道路は熊本市が事業主体となった

概 要	熊本環状道路【熊本市 概略延長約 30km】 ・熊本都市圏の自動車交通の分散導入を図り、都市圏交通の円滑化、定時性、都市活動の活性化に寄与する環状機能を有する幹線道路。 構成路線：熊本西環状道路（一般県道砂原四方寄線 延長約 12.5km）：（事業主体：市（平成23年度まで県）） 国道3号植木バイパス（全体区間5.6kmのうち熊本環状道路構成延長0.9km）：（事業主体：国） 国道3号熊本北バイパス（延長7.6km）：（事業主体：国） 国道57号熊本東バイパス（延長9.7km）：（事業主体：国）
現 状	○熊本西環状道路（一般県道砂原四方寄線 整備区間：延長約9km、調査区間：延長約3km） ・花園工区（延長4.1km）：平成29年3月26日開通（暫定2車線）。 ・池上工区（延長4.6km）：用地買収完了。工事を促進中。 ・砂原工区（延長3.8km）：令和4年度事業着手。現在調査設計促進中。 ○国道3号植木バイパス ・1工区：国道208号（熊本市北区植木町^{くらかけ}鞍掛）～国道3号（熊本市北区植木町^{かめこう}亀甲）間（延長3.7km）未事業化 ・2工区：（一）玉名植木線（熊本市北区植木町^{あぶみだ}鐙田）～国道208号（熊本市北区植木町^{くらかけ}鞍掛）間（延長2.3km） 平成23年4月22日に暫定2車線供用済 ・3工区：国道3号熊本北バイパス（熊本市北区四方寄町）～（一）玉名植木線間（熊本市北区植木町^{あぶみだ}鐙田） （延長約3.3km）用地買収及び工事を促進中。 （熊本西環状道路～国道3号熊本北バイパス間：令和4年度開通予定） ○国道3号熊本北バイパス ・国道387号（合志市須屋）～国道57号熊本東バイパス（熊本市東区新南部）間（延長5.8km） ：4車線で供用済。 ・国道3号（熊本市北区四方寄町）～国道387号（合志市須屋）間（延長1.8km） ：平成27年3月28日開通（暫定2車線）。 全線4車線化に向けて、平成27年度より工事を促進中（令和4年度4車線化完了予定）。 ○国道57号熊本東バイパス（9.7km） ・平成18年2月に6車線化完了。 保田窪交差点・保田窪北交差点の渋滞対策工事が令和2年6月21日完成。
今後の取組み	○熊本西環状道路 ・池上工区、砂原工区：着実な整備推進を市に求めていく。 ○植木バイパス ・3工区の事業促進と1工区の事業化を国に求めていく。 ○熊本東バイパス ・国・県・熊本市が連携して「国道57号（東バイパス）等、都市内交通円滑化に向けた検討」を進めていく。

《熊本天草幹線道路》

概 要	【熊本市～天草市 概略延長約 70km うち国施行約32km、県施行約38km】 ・熊本都市圏と天草市を結び、熊本環状道路と連絡し県土の横軸となる高速交通ネットワークであるとともに、天草地域の観光など地域活性化を支援する幹線道路。 事業区間：国道57号 熊本宇土道路（延長3.8km）、宇土道路（延長6.7km）、宇土三角道路（延長13.5km）（事業主体：国） 国道266号 大矢野道路（延長3.4km）（事業主体：県） 国道324号 本渡道路（延長約1.3km）（事業主体：県）
現 状	○熊本市～宇城市三角町（事業主体：国）：計画路線。うち事業箇所は整備区間。 ・熊本宇土道路（延長3.8km）：用地買収、調査設計及び工事を促進中。 - 事業着手：平成9年度 ・宇土道路（延長6.7km）：用地買収、調査及び工事を促進中。 - 事業着手：平成21年度 ・宇土三角道路（延長13.5km）：調査設計促進中。 - 事業着手：令和3年度 - 令和4年2月12日：中心杭打ち式（宇城市） ・熊本市西区中島町～南区海路口町間（延長約4km）：調査区間 ○宇城市三角町～天草市港町（事業主体：県）：計画路線。うち事業箇所は整備区間。 ・三角大矢野道路（延長3.7km）：平成30年5月20日開通 ・大矢野道路（大矢野町登立～大矢野町上間 延長3.4km）：調査・設計及び用地買収を推進中。 - 事業着手：令和元年度 ※令和4年12月定例県議会に新大矢野トンネル工事の契約議案を提案。 ・松島（有料）道路（延長3.3km、県及び道路公社が整備）：平成14年5月17日開通 ・松島有明道路（延長10km）：平成19年9月8日開通 ・本渡道路（天草市港町～志柿町間 延長約1.3km） - 事業着手：平成25年5月、事業認可：平成28年9月12日 - 令和4年5月21日に本渡道路上部工桁連結式を開催（天草市） - 令和4年10月22日の「熊本天草幹線道路の早期完成を求める天草島民集会」において、 （仮称）第二天草瀬戸大橋の橋名を「天草未来大橋」に決定。
今後の取組み	○熊本市～宇城市三角町（事業主体：国） ・熊本宇土道路及び宇土道路、宇土三角道路：整備推進を国に求めていく。 ○宇城市三角町～天草市港町（事業主体：県） ・大矢野道路：調査・設計、用地買収及び工事を推進する。 ・本渡道路：令和4年度の開通に向け、舗装・安全施設工事等を推進する。（※令和5年2月25日開通予定） ・「天草市志柿町区間」の新規事業採択を国に求めていく。

《有明海沿岸道路》

概 要	【熊本市～佐賀県鹿島市 概略延長約 8.5 km】（うち熊本県内区間約 3.0 km） ・有明海沿岸地域の域内各拠点を有機的に結び、交流・連携の促進を目的とした循環型ネットワークの形成を図る幹線道路。 事業区間：三池港 IC 連絡路（延長 2.7km、うち県内区間 1.9km）
現 状	○大牟田市～長洲町（延長約 9 km）：候補路線 ・平成 26 年 7 月に計画段階評価が終了し、ルート帯を示す対応方針が決定。 ・都市計画決定：平成 27 年 4 月 17 日 ・三池港 IC 連絡路（大牟田市～荒尾市）（延長 2.7km）：調査・設計、用地買収及び工事を促進中。 令和 4 年 1 月 22 日：着工式（荒尾市） ・令和 4 年 12 月 13 日：第 1 回熊本県有明海沿岸道路連絡調整会議
今後の取組み	○有明海沿岸道路（熊本県側）全線 ・期成会等と連携して、全線の国直轄事業による整備を国に求めている。 ○大牟田市～長洲町（延長約 9 km） ・三池港 IC 連絡路（大牟田市～荒尾市）の整備推進を国に求めている。 ・都市計画決定区間である「荒尾市～長洲町間」の新規事業化を国に求めている。

高規格幹線道路、地域高規格道路 位置図

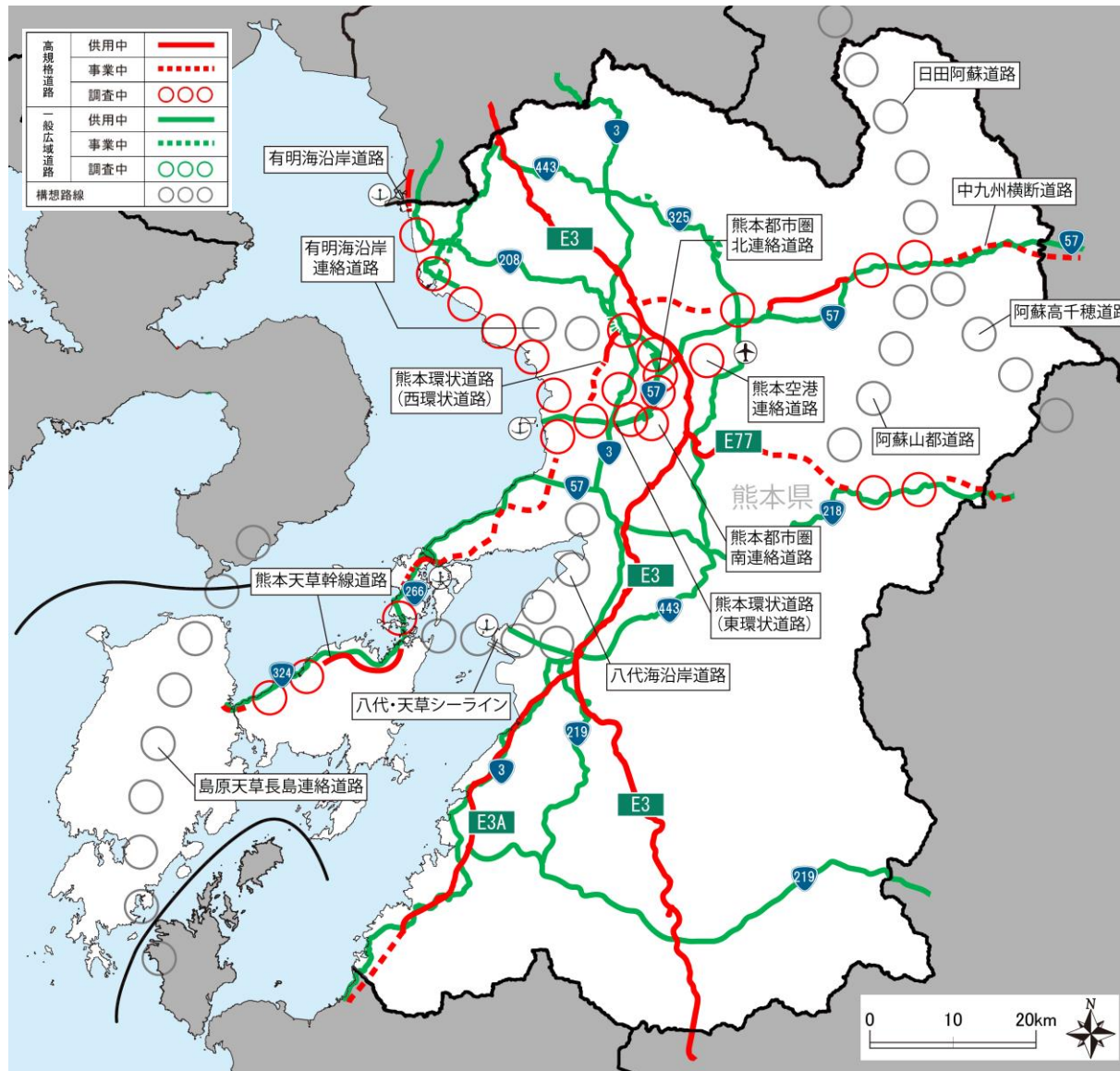


《熊本都市圏の新たな高規格道路（北・南、空港連絡道路）》

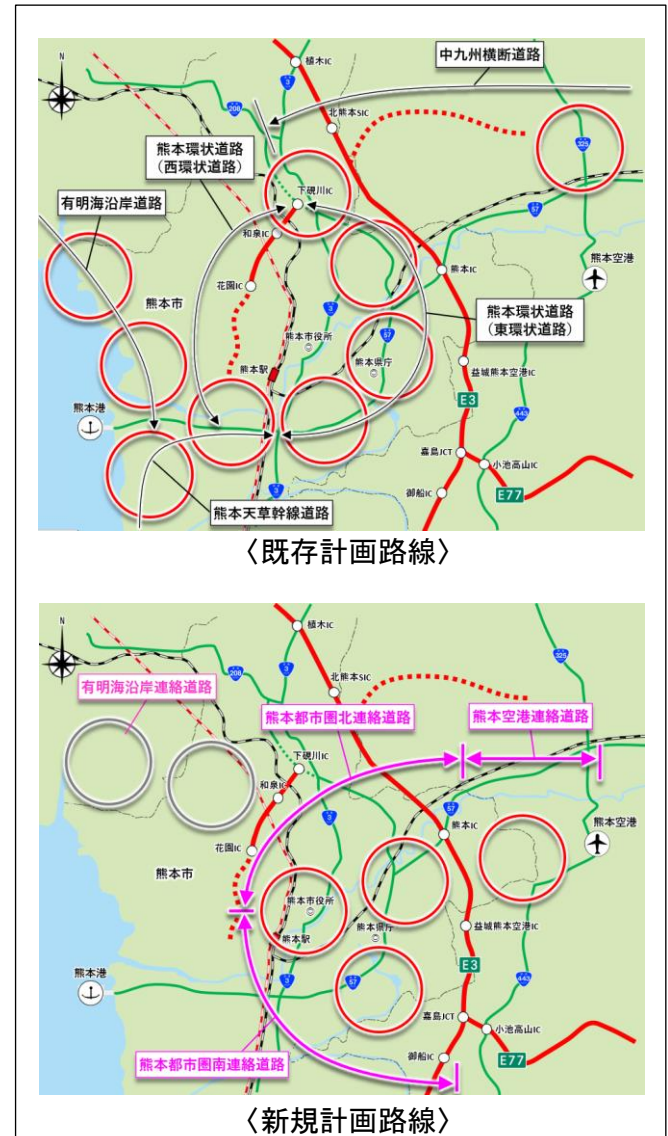
概 要	令和3年6月に策定した「熊本県新広域道路交通計画」において、熊本都市圏における定時制や速達性を確保し、熊本市中心部と高速道路ICや空港とをそれぞれ10分・20分で繋ぐ「10分・20分構想」の実現に向け、「熊本都市圏北連絡道路」「熊本都市圏南連絡道路」「熊本空港連絡道路」を新たな3つの高規格道路として位置付け。
現 状	○「熊本県・熊本市調整会議」（R3.11.24）における合意 （出席者）熊本県：蒲島知事、小早川県議会議員、田嶋副知事、木村副知事 熊本市：大西市長、原口市議会議員、深水副市長、中垣内副市長 （合意内容） ①県と熊本市は、熊本都市圏における渋滞解消という喫緊の課題解決のため「熊本都市圏の新たな高規格道路3路線」の計画実現に向け、連携して取り組む。 ②早期に事業効果を発揮させるため、有料道路事業制度の活用を含め様々な視点から検討を進める。 ③県と熊本市が中心となって建設促進活動に取り組み、熊本市周辺の自治体や経済界と連携して進めていく。 《経緯》 R1(2019). 6.27：第1回「熊本都市道路ネットワーク検討会」（発足） 〃 . 8.28：新たな道路で描く未来の都市づくりシンポジウム（国際交流会館） 〃 .10.29：第2回「熊本都市道路ネットワーク検討会」 〃 .12.25：第3回「熊本都市道路ネットワーク検討会」 R2(2020). 3.24：令和元年度第1回熊本県幹線道路協議会（NW検討会の成果を報告） R2(2020).11.20：第4回「熊本都市道路ネットワーク検討会」 R3(2021). 3. 1：令和2年度第1回熊本県幹線道路協議会（新広域道路交通計画ビジョン審議） R3(2021). 6. 4：令和3年度第1回熊本県幹線道路協議会（新広域道路交通計画審議） 〃 . 6.15：熊本県新広域道路交通計画策定・公表 〃 .10.26：第1回熊本都市圏道路検討部会 〃 .11.24：熊本県・熊本市調整会議 R4(2022). 3. 4：第3回熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会（11/5第1回、1/20第2回） R4(2022). 8.27：熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会設立総会 〃 .10.27：第5回「熊本都市道路ネットワーク検討会」

	○機運醸成等の取組み ・ 県民・市民の機運の醸成を目的に、県・熊本市連携により熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会を開催。住民や企業へのアンケート調査の実施及び経済波及効果を算出。（計3回開催：R3.11.5、R4.1.20、R4.3.4） ・ 経済界と行政が一体となり、高規格道路3路線の早期実現に向けた建設促進活動等に取り組むことを目的として、「熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会」を設立。（R4.8.27） ○計画の具体化に向けた取組み ・ <u>計画の早期実現に向けた今後の進め方等について議論を進めるため「第5回熊本都市道路ネットワーク検討会」を開催。（R4.10.27）</u>
今後の取組み	・ 国の協力を得ながら県と熊本市が連携し、最も効果的で効率的なルートや構造となるよう検討を深め、計画の具体化に取り組むとともに、<u>地域との合意形成を図りながら進めるための準備を行っていく。</u>併せて、計画の早期実現を図るため、有料道路事業制度等の活用を含めた事業手法についても幅広く検討を進める。 ・ 8月に設立した「熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会」等において、熊本都市圏の新たな高規格道路に関する県民の理解を深め、機運醸成を図るとともに、計画の早期実現に向け国に強力な支援を求めるなど、建設促進活動を実施していく。

熊本県新広域道路交通計画 広域道路ネットワーク図（令和3年6月策定）



熊本都市圏拡大図



(3) 建設促進活動

令和4年度の要望活動等

① 九州中央自動車道建設促進に関する主な活動

令和4年度

- | | |
|-----------|---|
| 5月12日(木) | 九州中央自動車道建設促進期成会要望 |
| ～13日(金) | 主な出席者：山都町長他
要 望 先：財務省、国土交通省、県選出国會議員他 |
| 5月20日(金) | 九州中央自動車道建設促進期成会総会 |
| 5月26日(木) | 熊本県、九州横断道路建設促進議員連盟による要望
主な出席者：熊本県知事、議員連盟、県土木部長
要 望 先：財務省、国土交通省 |
| 7月 8日(金) | 九州中央自動車道建設促進協議会総会 |
| 8月 8日(月) | 九州中央3県(熊本・大分・宮崎)による九州東西軸の強化の要望
主な出席者：熊本県知事、大分県知事、宮崎県知事、県土木部長他
要 望 先：財務省、国土交通省、自由民主党本部 |
| 8月17日(水) | 九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟による九州地方整備局等要望
主な出席者：九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟、県土木部長他
要 望 先：九州地方整備局、西日本高速道路㈱他 |
| 8月23日(火) | 九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟による国交省等要望
主な出席者：九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟、県土木部長他
要 望 先：財務省、国土交通省 |
| 8月25日(木) | 九州中央自動車道建設促進地方大会(コロナの影響により延期)
(九州中央自動車道建設促進期成会(熊本県)、同(宮崎県)と共催)
主な出席者：熊本県知事、宮崎県知事、県議會議員他 |
| 10月18日(火) | <u>熊本県、議会、九州横断道路建設促進議員連盟、九州中央自動車道建設促進期成会(熊本側)</u>
<u>合同による大会及び要望</u>
<u>主な出席者：熊本県知事、議長、議員連盟、山都町長他沿線首長、県土木部長他</u>
<u>要 望 先：国土交通省、県選出国會議員他</u> |
| 11月11日(金) | <u>九州中央自動車道建設促進中央提言活動</u>
<u>主な出席者：熊本県副知事、宮崎県知事他</u>
<u>要 望 先：財務省、国土交通省、自由民主党本部</u> |

- 1月26日(木) 九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟総会
主な出席者：九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟、国土交通省他
- 1月頃(予定) 九州中央自動車道建設促進期成会要望
主な出席者：山都町長
要 望 先：国土交通省、県選出国會議員
- 2月頃(予定) 九州中央自動車道建設促進熊本・宮崎合同提言活動
主な出席者：山都町長、御船町長、議員連盟他
要 望 先：九州地方整備局、国土交通省、県選出国會議員

② 南九州西回り自動車道建設促進に関する主な活動

令和4年度

- 5月13日(金) 南九州西回り自動車道建設促進協議会総会
- 5月20日(金) 南九州西回り自動車道熊本県建設促進期成会総会
- 7月20日(水) 南九州西回り自動車道建設促進要望(熊本・鹿児島両県、期成会、議員連盟)
主な出席者：熊本県副知事、鹿児島県知事、議員連盟他
要 望 先：財務省、国土交通省
- 7月21日(木) 南九州西回り自動車道熊本県建設促進期成会要望
主な出席者：水俣市長他沿線首長、県議会議員他
要 望 先：九州地方整備局
- 8月 3日(水) 南九州西回り自動車道熊本県建設促進期成会要望
～4日(木) 主な出席者：水俣市長他沿線首長、県議会議員他
要 望 先：国土交通省、県選出国會議員他
- 10月26日(水) 南九州西回り自動車道建設促進要望(熊本・鹿児島両県、期成会、議員連盟)
主な出席者：水俣市長他沿線首長、議員連盟他
要 望 先：九州地方整備局
- 10月31日(月) 南九州西回り自動車道熊本県建設促進期成会要望
主な出席者：水俣市長他沿線首長、県議会議員他
要 望 先：九州地方整備局
- 11月10日(木) 南九州西回り自動車道熊本県建設促進期成会要望
主な出席者：水俣市長他沿線首長、県議会議員他
要 望 先：国土交通省、県選出国會議員
- 11月11日(金) 南九州西回り自動車道建設促進大会・中央要望(熊本・鹿児島両県、期成会、議員連盟)
主な出席者：熊本県副知事、鹿児島県知事、議員連盟、沿線首長他
要 望 先：財務省、国土交通省、県選出国會議員

③ 中九州横断道路整備促進に関する主な活動

令和4年度

- 4月 5日(火) 中九州・地域高規格道路促進期成会(熊本・大分両県)要望
 主な出席者:阿蘇市長、合志市長、竹田市長他
 要望先:財務省、国土交通省、県選出国會議員
- 5月26日(木) 中九州・地域高規格道路推進期成会(熊本側)総会
- 5月26日(木) 熊本県、九州横断道路建設促進議員連盟による要望
 主な出席者:熊本県知事、議員連盟、県土木部長
 要望先:財務省、国土交通省
- 8月 3日(水) 中九州・地域高規格道路促進期成会総会(熊本・大分両県)(コロナの影響により書面開催)
- 8月 8日(月) 九州中央3県(熊本・大分・宮崎)九州東西軸の強化の要望
 主な出席者:熊本県知事、大分県知事、宮崎県知事、県土木部長他
 要望先:財務省、国土交通省、自由民主党本部
- 8月17日(水) 九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟による九州地方整備局等要望
 主な出席者:九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟、県土木部長他
 要望先:九州地方整備局、西日本高速道路㈱他
- 8月23日(火) 九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟による国交省等要望
 主な出席者:九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟、県土木部長他
 要望先:財務省、国土交通省
- 10月13日(木) 中九州・地域高規格道路促進期成会(熊本・大分両県)・推進期成会(熊本側)合同要望
主な出席者:阿蘇市長、合志市長、竹田市長、県土木部長他
要望先:九州地方整備局
- 10月18日(火) 熊本県、議会、九州横断道路建設促進議員連盟、中九州・地域高規格道路推進期成会(熊本側)
 合同による大会及び要望
主な出席者:熊本県知事、議長、議員連盟、合志市長他沿線首長、県土木部長他
要望先:国土交通省、県選出国會議員
- 11月11日(金) 中九州・地域高規格道路促進期成会(熊本・大分両県)要望
主な出席者:阿蘇市長、合志市長、竹田市長、県土木部長他
要望先:財務省、国土交通省、県選出国會議員
- 11月15日(火) 中九州横断道路建設促進協議会による提言活動
主な出席者:熊本県知事、大分県知事、県議会副議長、県土木部長他
要望先:財務省、国土交通省
- 1月26日(木) 九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟総会
主な出席者:九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟、国土交通省他

④ 熊本天草幹線道路整備促進に関する主な活動

令和4年度

- 4月14日(木) 熊本天草間幹線道路整備促進期成会要望
主な出席者：天草市長、宇土市長、宇城市長、上天草市長、苓北町長他
要 望 先：国土交通省、県選出国会議員
- 7月26日(火) 熊本天草間幹線道路整備促進期成会総会
- 8月24日(水) 熊本天草間幹線道路整備促進期成会要望
～25日(木) 主な出席者：天草市長、上天草市長、苓北町長他
要 望 先：国土交通省、県選出国会議員
- 9月 5日(月) 熊本天草間幹線道路整備促進期成会要望(台風の影響により書面要望)
主な出席者：天草市長他
要 望 先：九州地方整備局
- 10月22日(土) 熊本天草幹線道路の早期完成を求める天草島民集会
- 11月10日(木) 熊本天草間幹線道路整備促進期成会要望
主な出席者：天草市長他
要 望 先：国土交通省、県選出国会議員
- 2月頃(予定) 熊本天草間幹線道路整備促進期成会要望
主な出席者：天草市長他沿線首長他
要 望 先：国土交通省、県選出国会議員

⑤ 有明海沿岸道路（熊本県側）整備促進に関する主な活動

令和4年度

- 5月19日（木） 有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会総会
- 6月 2日（木） 有明海沿岸道路「荒尾・玉名地域」整備促進期成会総会
- 7月26日（火） 有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会要望
主な出席者：熊本市長、荒尾市長、長洲町長
要 望 先：九州地方整備局
- 8月 3日（水） 有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会要望（コロナの影響により書面要望）
主な出席者：熊本市長、荒尾市長他
要 望 先：財務省、国土交通省、県選出国會議員
- 8月22日（月）
～23日（火） 有明海沿岸道路「荒尾・玉名地域」整備促進期成会要望
要 望 先：財務省、国土交通省、県選出国會議員
- 8月25日（木） 有明海沿岸インフラ整備3県（熊本・福岡・佐賀）議会連絡会議要望
主な出席者：有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議、県土木部長
要 望 先：国土交通省、県選出国會議員
- 11月14日（月）熊本県、議会、有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会合同要望
～15日（火） 主な出席者：熊本県知事、県議会副議長、県議會議員、長洲町長、県土木部長他
要 望 先：国土交通省、県選出国會議員
- 2月頃（予定） 有明海沿岸インフラ整備3県（熊本・福岡・佐賀）議会連絡会議要望・総会
主な出席者：有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議、県土木部長
要 望 先：九州地方整備局

⑥ その他国等への要望等

令和4年度

- ・ 県の「国の施策等に関する提案」（春季） 5月26日（木）～27日（金）
- ・ 県の「国の施策等に関する提案」（秋季） 10月18日（火）～19日（水）

⑦ 道路整備によるストック効果のPR活動

写真①



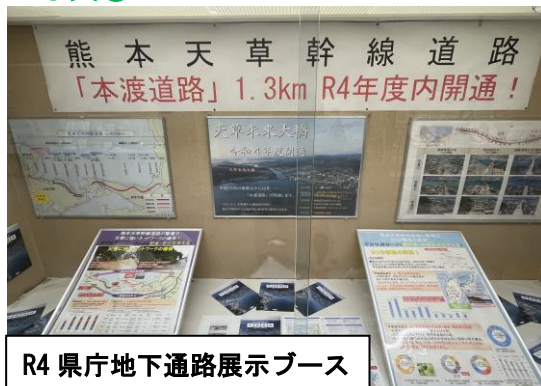
R4 熊本県立図書館

写真②



R4 グランメッセ

写真③



R4 県庁地下通路展示ブース

PR活動 一覧表

期 間	場所など
平成28年度 8月16日(火)～8月31日(水)	県庁地下通路展示ブース
11月11日(金)～11月25日(金)	県庁新館ロビー
11月28日(月)～12月12日(月)	くまもと森都心プラザ
平成29年度 8月16日(水)～8月31日(木)	県庁地下通路展示ブース
1月9日(月)～1月23日(火)	くまもと県民交流会館パレア
平成30年度 7月14日(土)	新市街アーケード
8月16日(木)～8月31日(金)	県庁地下通路展示ブース
令和元年度 6月13日(木)	グランメッセ熊本
9月17日(火)～9月30日(月)	県庁地下通路展示ブース
11月20日(水)、21日(木)	グランメッセ熊本
令和2年度 9月1日(火)～9月15日(火)	県庁地下通路展示ブース
10月3日(土)	新聞広告
3月7日(日)	新聞広告
令和3年度 7月6日(火)～7月21日(水)	くまもと県民交流会館パレア
9月10日(金)～9月30日(木)	県庁地下通路展示ブース
令和4年度 7月22日(金)～8月3日(水)	熊本県立図書館(写真①)
11月9日(水)、10日(木)	グランメッセ熊本(写真②)
12月1日(木)～12月28日(水)	県庁地下通路展示ブース(写真③)

2 航空路線の利用促進

〈交通政策課〉

（１）空港の旅客数の状況

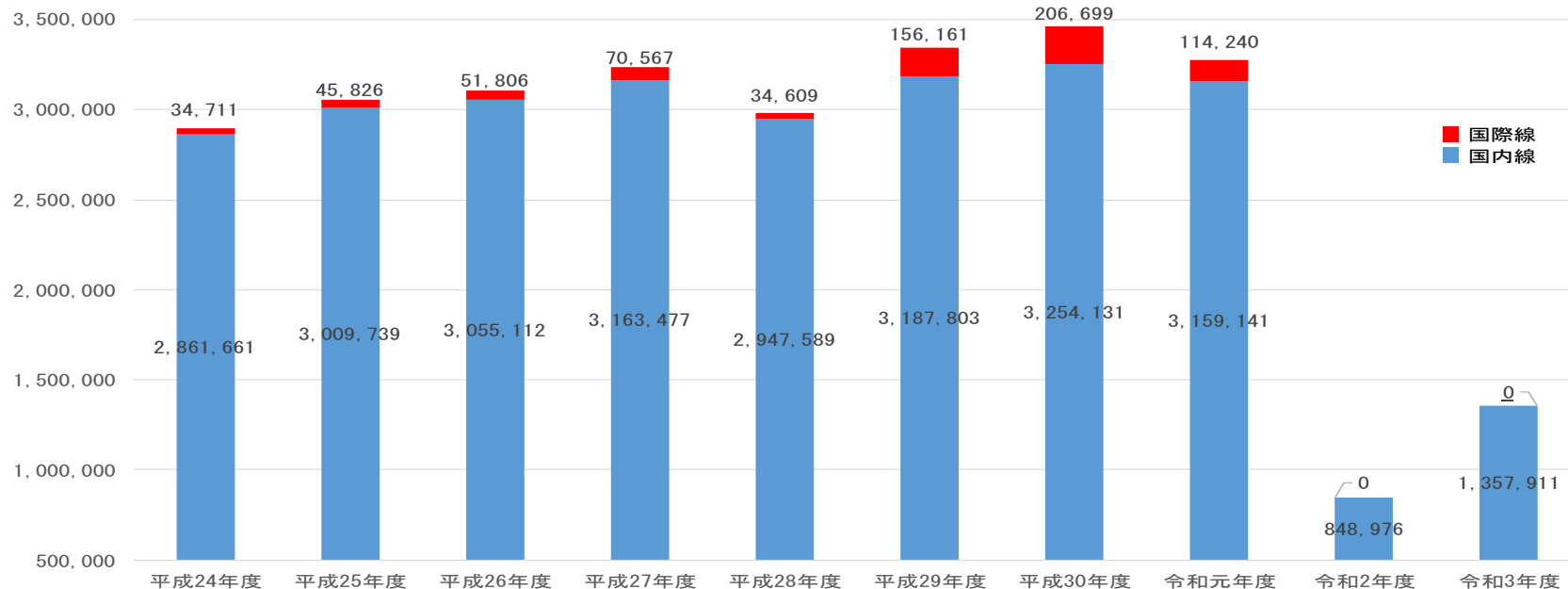
○令和３年度の旅客数は、新型コロナウイルス感染症の影響による運休・減便などもあったが、国内線は、前年度に比べて約５１万人増の約１３５万８千人（対前年度同期比１５９．９％）となった。コロナ前（令和元年）と比較すると、依然、利用者数が低迷している状況である。国際線は、令和２年３月１１日以降、全路線が運休している。

【参考－１】 阿蘇くまもと空港旅客数の推移

（単位：人）

	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
国内線	2,861,661	3,009,739	3,055,112	3,163,477	2,947,589	3,187,803	3,254,131	3,159,141	848,976	1,357,911
国際線	34,711	45,826	51,806	70,567	34,609	156,161	206,699	114,240	0	0
合計	2,896,372	3,055,565	3,106,918	3,234,044	2,982,198	3,343,964	3,460,830	3,273,381	848,976	1,357,911

（ 空港管理状況調査【国土交通省】 ）



【参考－２】 阿蘇くまもと空港の月別旅客数

(単位：人)

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
国内線	令和4年度	158,361	185,664	157,030	186,168	226,058	193,953	243,611						1,350,845
	令和3年度	90,195	67,800	65,291	95,625	100,463	75,452	119,726	171,679	186,495	136,441	74,908	152,105	1,336,180
	前年比	175.6%	273.8%	240.5%	194.7%	225.0%	257.1%	203.5%						-
国際線	令和4年度	0	0	0	0	0	0	0						0
	令和3年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	前年比	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(交通政策課調べ：有償旅客数のみ)

【参考－３】 阿蘇くまもと空港の定期便就航状況

	路線		航空会社	便数 (1便＝1往復)	所要時間
国内線	東京	羽田	A N A	5 (便／日)	1 時間 3 0 分
			J A L	8 (便／日)	1 時間 3 5 分
			S N A	5 (便／日)	1 時間 3 5 分
	大阪	伊丹	J J P	2 (便／日)	1 時間 4 0 分
			A N A	6 (便／日)	1 時間 0 5 分
			J A L	4 (便／日)	1 時間 0 5 分
		中部	A M X	1 (便／日)	1 時間 2 5 分
			A N A	3 (便／日)	1 時間 1 5 分
	名古屋	小牧	F D A	3 (便／日)	1 時間 2 0 分
			A N A	1 (便／日)	1 時間 3 0 分
		沖 縄	F D A	1 (便／日)	1 時間 2 5 分
		天 草	A M X	1 (便／日)	2 0 分
	合 計		8 路線	4 0 (便／日)	
国際線 ※1	韓国	ソウル	ティーウェイ航空 エアソウル	3 (便／週) 2 (便／週)	1 時間 3 0 分
			チャイナエアライン	3 (便／週)	2 時間 4 0 分
	台湾	高雄	香港エクスプレス	3 (便／週)	3 時間 3 0 分
			合 計	3 路線	1 1 (便／週)

※1：新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年3月11日以降全て運休。

(交通政策課調べ)

(2) 国内線の振興

1) 現状

○阿蘇くまもと空港では、昨年7月、新たに静岡線が開設され、10月には伊丹線が増便、今年4月から関西線の減便により、現在は、8路線40便/日となっている。

【参考－4】 阿蘇くまもと空港の路線別旅客数（国内線）

（単位：旅客数＝人、利用率・増減率＝％）

	令和4年度（R4.4～R4.10）①		令和3年度（R3.4～R3.10）②		旅客数比較（①-②） 対前年度同期比	
	旅客数	利用率	旅客数	利用率	旅客数	対前年度同期比
東京線	965,012	60.3%	450,815	50.9%	514,197	214.1%
羽田線	855,163	58.4%	397,573	49.4%	457,590	215.1%
成田線	109,849	79.9%	53,242	64.7%	56,607	206.3%
大阪線	235,778	49.8%	96,797	43.5%	138,981	243.6%
伊丹線	235,778	49.8%	96,797	43.5%	138,981	243.6%
名古屋線	101,931	47.3%	55,146	35.2%	46,785	184.8%
中部線	45,522	41.2%	24,718	30.8%	20,804	184.2%
小牧線	56,409	53.6%	30,428	40.0%	25,981	185.4%
沖縄線	27,377	46.2%	1,613	25.6%	25,764	1697.3%
静岡線	15,040	42.5%	6,844	38.4%	8,196	219.8%
天草線	5,091	29.4%	2,328	14.2%	2,763	218.7%
臨時・チャーター便等	616	61.2%	1,009	63.5%	▲ 393	61.1%
合計	1,350,845	56.2%	614,552	47.0%	736,293	219.8%

【参考－５】 阿蘇くまもと空港の就航路線（国内線）の推移

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
路線数	7	7	8	8	8	8
便数	39	39	39	40	38	40
動き	※H29年度の増減は無し	JJP関西線1便開設 (10/27) ANA中部線1便減 (10/28)	ANA中部線1便増 (10/27)	JJP関西線1便運休 (10/25) ANA中部線1便減 (10/25) ANA中部線1便増 (3/28) JJP成田線1便減 (3/28)	FDA静岡線1便開設 (7/16) JAL伊丹線1便増便 (10/31)	JJP関西線1便減 (4/1)

※路線数・便数は特に記載のない限り4月1日現在。

(交通政策課調べ)

2) 今後の取組み

- 阿蘇くまもと空港の更なる拠点性向上に向け、増便や新規路線の誘致活動に取り組む。
- また、昨年度、新たに就航した静岡線について、コロナの状況を踏まえながら、運航会社であるフジドリームエアラインズをはじめ、静岡県や空港会社と連携・協力し、双方向での利用促進や路線の認知向上を図っていく。

(3) 国際線の振興

1) 現状

(全般)

- 阿蘇くまもと空港の国際線については、平成15年のソウル線開設以降、台湾高雄線、香港線と路線が拡大してきたが、平成28年熊本地震により全て運休した。
- その後、いずれの路線も再開され、平成29年10月には阿蘇くまもと空港国際線の利用者数が累計100万人を突破した。
- 平成30年11月から新たに韓国・大邱線が就航した。この結果、平成30年度の国際線利用者数は、約20万7千人となり、過去最高を記録した。
- 令和元年、日韓関係の悪化を受け韓国路線が運休後、新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、令和2年2月に台湾高雄線、同3月に香港線が運休した。
- 運休後、航空会社と関係性の維持及び運航再開に向けたパートナーシップの強化を図るため、知事から各社に対して親書を送付。また、新型コロナウイルス感染症の収束後のインバウンド需要の取り込みなどを見据え、路線各国で開催されるイベントや旅行博などに協力・出展するなど、プロモーションを実施している。
- ティーウェイ航空から韓国・仁川線の減便(1便)の運航計画が示され、また、運航再開が未定となっていた韓国・大邱線については復便の見通しがたたないとの意向が確認されたため、国際線は3路線となっている。

【参考－1】国際線の運休状況

路線	航空会社	運休期間
ソウル線	エアソウル	R1. 10. 27～未定
	ティーウェイ航空	R1. 8. 19～R5. 1. 4 (R5. 1. 5～ <u>運航再開</u>)
高雄線	チャイナエアライン	R2. 2. 25～R5. 3. 24
香港線	香港エクスプレス	R2. 3. 11～R5. 3. 25

(ソウル線)

- ソウル線(アジアナ航空)は、平成15年の開設から、熊本地震前まで延べ40万人(平成28年3月末)を超える利用があったが、平成28年4月の熊本地震によって運休となった。
- 知事トップセールス等の要望を行った結果、ティーウェイ航空は平成29年4月から週4便で定期便を就航。エアソウルも、平成29年4月からのチャーター便の運航を経て平成29年10月からは定期便化された。
- その後、ティーウェイ航空は週4便から7便に増便し、毎日運航が実現。エアソウルも週2便から3便に増便した。

- 令和元年、日韓関係の悪化により、ティーウェイ航空は同年８月１９日から、また、エアソウルも冬ダイヤ（１０月２７日）から運休した。
- ティーウェイ航空福岡支店を訪問し、復便に向けて情報交換を実施した。
- ティーウェイ航空及びエアソウル（韓国）を訪問し、水際対策緩和後のソウル線の復便に向けて協議を実施した。
- ティーウェイ航空本社と復便に向けたオンライン会議を実施した。
- ティーウェイ航空から運航再開（令和５年１月５日）の意向が示されたため、国等の関係機関と協議を実施している。

（台湾線）

- 台湾線については、平成２５年８月から連続インバウンドチャーター便が開始。平成２６年１０月から、台湾高雄から週３便の定期チャーター便が就航し、平成２７年６月には県議会、熊本市、熊本市議会、県内経済界と「オール熊本」でチャイナエアラインへのトップセールスを実施し、定期便化が決定した（平成２７年１０月）。
- 平成２８年４月に発生した熊本地震により運休となったものの、６月３日から定期便の運航が再開した。
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和２年２月２５日から高雄線が運休となった。
- 運休後は、現地アドバイザーによりチャイナエアライン高雄支店訪問や台湾国内で開催された旅行博への熊本県ブースの出展など、現地でのプロモーションに努めている。
- チャイナエアライン東京支店を訪問し、台北線の新規誘致及び高雄線の復便、国際航空貨物に関する意見交換を実施した。
- チャイナエアライン福岡支店を訪問し、台北線の新規誘致及び高雄線の復便に向けて協議を実施した。

（香港線）

- 香港線については、香港航空により平成２７年から週２便の定期便が就航。しかし、平成２８年熊本地震により運休。
- その後、高速交通ネットワーク整備推進特別委員会（平成２８年）や南九州３県議会観光振興議員連盟による香港訪問（平成２９年）の機会を活用した働きかけのほか、知事トップセールス（平成２９年）を実施。そうした取組みにより、平成２９年１１月から香港のＬＣＣである「香港エクスプレス」による定期チャーター便での熊本～香港間の直行便が再開され、平成３０年５月から週２便により定期便化した。
- 令和元年３月から香港国際空港の発着枠の調整及び機材繰り等により一時運休していたが、同年７月から週３便での運航を開始した。
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和２年３月１１日から運休となった。
- 運休後は、熊本国際空港株式会社とともに香港エクスプレスとのオンラインでの意見交換を実施したほか、香港上空を周遊する飛行体験イベントにノベルティグッズを提供するなど、現地でのプロモーションに努めた。

○水際対策緩和後の香港線の復便に向け、熊本県香港事務所と意見交換を行うとともに、香港エクスプレスとオンライン会議を実施した。

2) 今後の取組み

(全般)

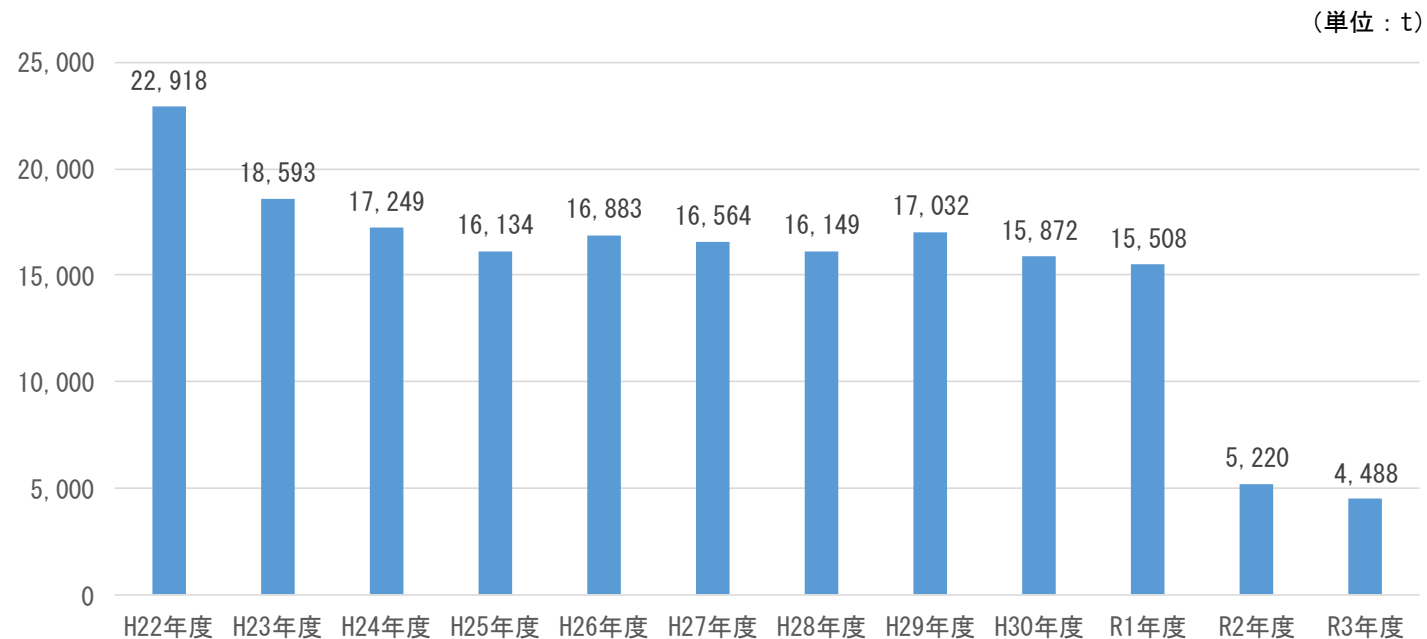
- 新型コロナウイルス感染拡大により、全路線が運休となっているが、熊本国際空港株式会社や関係機関と連携し、既存路線の運航再開に努めつつ、菊陽町へのTSMC進出を契機に熊本ー台北線の実現を図る。
- また、感染収束後の将来的なインバウンド需要の取り込みを見据え、熊本国際空港株式会社との連携のもと、訪日旅行需要の高い地域などをターゲットに航空会社と新規就航に向けた協議も適宜進め、路線開設を目指す。
- 運航再開や需要回復、また新規就航の取組みに当たっては、日本のみならず、路線各国の水際対策や、各航空会社の動向等について、情報収集に努めるとともに、県民の安全、安心を最優先に進める。
- 令和4年10月11日から日本の水際対策が緩和され、地方空港においても、今後、就航予定に応じ、準備が整い次第、順次、国際線の受け入れを再開するとされているため、国際線の運航再開に向けて、国の検疫等の体制整備、航空会社における地上作業スタッフの確保など、国際線の受入れ体制が整うよう、国や航空会社と協議を進める。
- 令和5年1月5日から熊本ーソウル線の就航に向け、国及びティーウェイ航空との連携に努める。

(4) 航空物流機能の状況

1) 現状

○阿蘇くまもと空港における航空貨物取扱量はここ数年はほぼ横ばいで推移している状況だが、新型コロナウイルス感染症の影響による路線の運休・減便などのため大幅に減少し、令和3年度の航空貨物取扱量は約4,488トンとなった。

【参考】阿蘇くまもと空港の航空貨物取扱状況（H22～R3）



(空港管理状況調査【国土交通省】)

2) 今後の取組み

○航空物流を取り巻く環境については、使用機材の小型化による積載可能量の減少や荷主側の生産・配送拠点の移転、輸送手段の変更等、複数の要因が重なっている状況。

○TSMCの進出に伴い、空港周辺地域での物流の変化も見込まれることから、令和4年度は、航空物流機能の強化に向けて、航空貨物に対する県内事業者のニーズの把握に係る調査や課題対応のための研究を、熊本国際空港株式会社や関係機関等と連携して進めていく。

3 熊本空港の運営の民間委託とアクセス改善

〈交通政策課〉

(1) 空港の運営の民間委託

1) 現状

- 震災で甚大な被害を受けた国内線ターミナルビル等の復興・機能強化については、阿蘇くまもと空港を熊本地震からの創造的復興のシンボルとして、十分な耐震性能を有する国内線と国際線が一体となったターミナルビルを新たに建設することが必要と判断。その実現に向け、平成28年12月定例県議会において、民間が持つ専門性、ノウハウ、資金を最大限活用するために、空港運営を民間に委託する「コンセッション方式」の導入を目指すことを表明。
- 国から優先交渉権者として選定されたMSJA・熊本コンソーシアムが、平成31年4月、空港運営のための特別目的会社「熊本国際空港株式会社」を設立した。
- 令和元年5月、国と熊本国際空港株式会社との間で、熊本空港特定運営事業等に係る公共施設等運営権実施契約が締結され、新会社による現空港ビルの運営が7月1日に開始された。
- 令和2年4月、熊本国際空港株式会社による滑走路や駐機場、駐車場などを含む空港運営事業が開始され、4月7日に、国内線別棟ビルが供用開始された。
- 4月14日、路線誘致や観光振興などの幅広い分野において、県と熊本国際空港株式会社が相互に緊密な連携と協力を図ることを目的として、パートナーシップ協定を締結した。
- 令和4年5月13日、熊本国際空港株式会社は、令和3年1月に建設工事に着手していた新旅客ターミナルビルの開業日を令和5年3月23日と公表した。
- 令和4年12月6日、熊本国際空港株式会社は、新旅客ターミナルビルに出店する30店舗（免税店1店舗を含む。）を公表した。

2) 今後の取組み

- 県としては、空港の発展を地域の活性化につなげていくため、熊本国際空港株式会社の取締役会等を通じて、公共的かつ広域的な観点から空港運営に地域の意見を反映させていくとともに、同社とのパートナーシップ協定に基づく連携した取組みを進めることにより、コンセッション方式の導入による空港の活性化の効果を地域振興や観光振興などの様々な分野に波及させていく。

- コロナ禍により、国際線の運休が継続しており、厳しい経営環境が続いている中、熊本国際空港株式会社では「航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン」に基づく対策を実施しながら、空港運営が進められている。県でも、令和2年度に同社が感染拡大防止対策として実施したサーモグラフィの導入を助成しており、引き続き感染拡大防止と地域経済や県民生活の回復のベストバランスを達成するために必要な取組みを進めていく。
- 創造的復興のシンボルである空港の新旅客ターミナルビルについて、熊本国際空港株式会社と連携し、県内外にPRする。

(2) 空港の施設整備、活性化に向けた取組み

1) 現状

(空港の施設整備)

- 国が管理する滑走路などの基本施設については、平成29年度に9番スポット、平成30年度に10番スポットの増設工事が行われ、機能強化が進められた。
- 阿蘇くまもと空港が広域防災拠点として対応できるよう自衛隊輸送機が複数機駐機可能な防災用駐機場(エプロン)を整備し、平成27年3月に完成した。熊本地震発生の際は、全国の県警ヘリの活動拠点として活用され、発災直後の救助活動等に寄与した。また、同駐機場に、県防災消防航空センターと県警航空隊基地を合築した「熊本県総合防災航空センター」を整備し、平成29年11月から供用を開始した。
- 県・益城町により空港南側(県道堂園小森線側)からの新しいアクセス道路を整備し、平成28年3月30日に供用を開始した。
- 令和2年9月1日、新国内線ターミナルビルの東側に、新たにP2駐車場(496台)とP3駐車場(144台)がオープンした。また、令和3年3月20日には、既存のP1駐車場に815台分収容可能な立体駐車場が整備・供用開始された。

【参考－1】阿蘇くまもと空港施設概要

(1)設置管理者 国土交通省(国管理空港) (2)供用開始日 昭和46年4月1日 (3)運用時間 14時間(7:30～21:30)

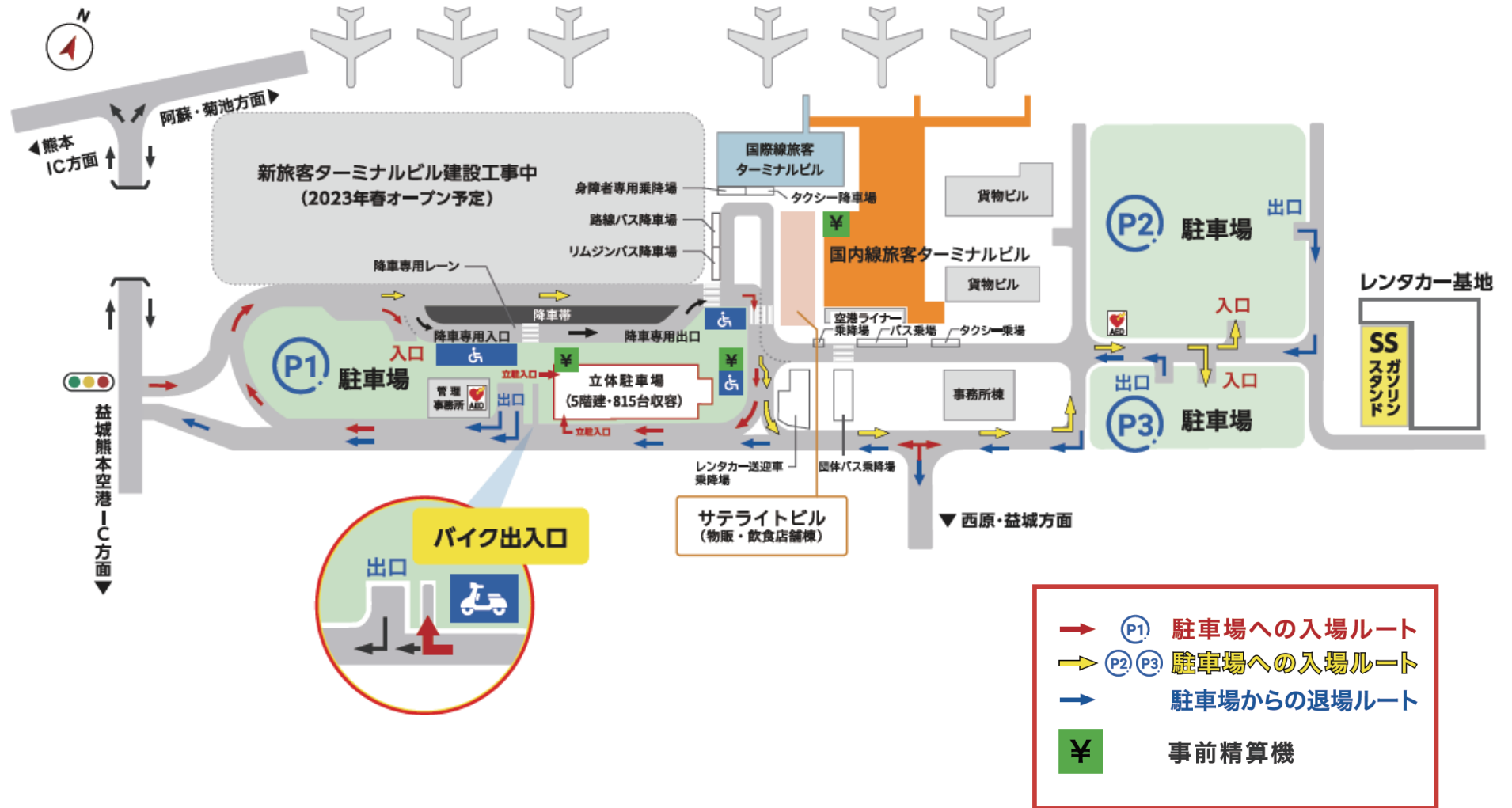
(4)施設の概要

管理面積	滑走路	エプロン	ターミナルビル
1,779,665㎡	長さ3,000m×幅45m	10バース	・国内線(別棟ビル) 鉄骨造平屋一部2階建 床面積 6,559㎡ ・国際線 RC一部鉄骨2階建 床面積 4,971㎡ (参考)旧国内線ターミナルビル:RC一部鉄骨3階建 床面積22,327㎡

(5)新旅客ターミナルビルの概要

- ① スケジュール 2021年1月着工・2023年3月23日開業
- ② 構造規模 鉄骨造 地上4階建て
- ③ 延床面積 約37,500㎡
- ④ 投資総額 183億円

【参考－２】阿蘇くまもと空港全体図



(空港周辺環境)

○空港周辺市町村及び住民代表と空港周辺の環境等に関して意見交換を行う場として、平成１７年度に「阿蘇くまもと空港周辺環境整備協議会」を設置し、航空機騒音監視体制の強化・充実を図っている。

○また、（一財）空港振興・環境整備支援機構の環境対策助成事業を活用した空港周辺地域の環境整備等にも積極的に取り組んできた。なお、令和２年度以降は、熊本国際空港株式会社が事業を引き継いでいる。

【参考－３】（一財）空港振興・環境整備支援機構及び熊本国際空港株式会社の環境対策事業の交付状況

年度	交付決定額(千円)	区 分	交付決定額（千円）	主 な 事 業
H28	２８，３１０	市町村	１６，９６５	・ 消防車両整備、公共施設に対する放送設備の寄贈等
		県	１１，３４５	・ 空港利用促進経費、空港ライナー利用促進等
H29	４４，３１７	市町村	３３，８２６	・ 消防車両整備、公共施設に対する放送設備の寄贈等
		県	１０，４９１	・ 空港利用促進経費、空港ライナー利用促進等
H30	４３，３３９	市町村	２２，６０３	・ 消防車両整備、公共施設に対する放送設備の寄贈等
		県	２０，７３６	・ 空港利用促進経費、航空機騒音調査機器整備費、空港ライナー利用促進等
R1	５７，０５４	市町村	３７，４９４	・ 消防車両整備、公共施設に対する放送設備の寄贈等
		県	１９，５６０	・ 空港利用促進経費、航空機騒音調査機器整備費、空港ライナー利用促進等
R2	３９，３５４	市町村	３４，８０２	・ 消防車両整備、公共施設に対する放送設備の寄贈等
		県	４，５５２	・ 空港利用促進経費、航空機騒音調査機器整備費
R3	６，７３８	市町村	６，０６８	・ 公共施設に対する各種資器材の寄贈等
		県	６７０	・ 空港利用促進経費
R4	１４，８００	市町村	１４，１６８	・ 公共施設に対する各種資器材の寄贈等
		県	６３２	・ 空港利用促進経費

(阿蘇くまもと空港のＰＲ)

○「阿蘇くまもと空港」（愛称）については、平成１９年４月から使用を開始。また、平成２１年５月には、阿蘇くまもと空港のキャラクター「あそらくん」が誕生。

○阿蘇くまもと空港ＰＲ推進協議会等や熊本空港ビルディング(株)と連携し、国際線就航地と熊本の小学生らによる「国際キッズダンスフェスティバル」を平成２６年度から開催。

○平成２８年１０月に開港からの累計旅客数が１億人を突破し、阿蘇くまもと空港利用者利便向上協議会（事務局：国土交通省）主催で、平成２９年２月２６日に記念セレモニーが行われた。

２）今後の取組み

- 国内線別棟ビル運用期間及び新ターミナルビル工事期間中において、利用者の安全性や利便性が十分確保されるよう、引き続き、熊本国際空港株式会社等の関係者と連携して対応を進める。
- （一財）空港振興・環境整備支援機構から熊本国際空港株式会社に引き継がれた環境対策助成事業の運用が円滑に進んでいくよう、関係市町村と連携して調整する。

(3) 空港アクセス改善

1) 空港アクセス鉄道の整備

(現状)

- 現在、阿蘇くまもと空港へのアクセスは、リムジンバスを含めた自動車での移動が主であり、朝夕のラッシュ時には渋滞が発生し、想定時間内に空港に到着できない事態が多く発生。また、今後、空港運営の民間委託により空港が大きく変わり、空港利用者の大幅な増加が予想される中、ほぼ自動車だけに頼る現在のアクセスでは対応が不可能であり、新たな交通システムの導入が不可欠。
- そこで、空港アクセスの改善に向け、平成30年度に、過去に実施した調査検討結果を整理し、鉄道（豊肥本線の延伸）、モノレール（空港～熊本駅を結ぶ路線新設）、市電（健軍町電停～空港の延伸）の3つの交通システムについて、定時性・速達性・大量輸送性・事業費の比較検討を実施。
- 検討の結果、定時性、速達性及び大量輸送性に優れ、事業費を相対的に低く抑えることができ、採算性が見込める「鉄道延伸」が最も効果的かつ、より早期に実現できる可能性が高いとの結論に至る。熊本県民総合運動公園のアクセス改善を図れる三里木駅からの分岐延伸ルートを軸に検討。
- その後、鉄道延伸はもとより運行においても協力が不可欠であるJR九州と協議を行い、平成31年2月20日に鉄道整備に向けた基本的な方向性について、JR九州の同意を得る。

(令和元年度の調査検討概要：令和2年6月公表（三里木ルート）)

- 令和元年度は、平成30年度の概略調査結果を受け、三里木駅を起点駅とし、県民総合運動公園付近に中間駅を設け、阿蘇くまもと空港に至る複数ルート案を検討。
- 国道57号周辺市街地をトンネル構造とし、距離を短縮したルート（事業費459億円（税込504億円）、整備延長9.0km）について、コスト縮減の観点から更に調査を継続。

(令和2年度の調査検討概要：令和3年6月公表（三里木ルート）)

○令和2年度は、令和元年度の詳細調査を踏まえ、県民負担の最小化に向けた事業費縮減の観点などから継続調査を実施。（調査委託先：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構）

整備延長	概算事業費 (税込)	需要予測	事業採算性（累積資金黒字化）		費用便益分析（B/C）	
			現行補助制度	国・県1/3	30年	50年
約8.8～9.0km	477～493億円	5,000人	黒字転換しない	33年	1.04	1.22

※別途、新型コロナウイルスによる影響や運賃設定による感度分析を実施。

(令和4年度の追加検討に係る中間的な調査概要等：令和4年9月公表)

○TSMCの進出決定等を踏まえ、セミコンテクノパークへのアクセス向上、さらには、県内全域の交通ネットワークの利便性向上につながるよう、「三里木ルート」に加え「原水ルート」「肥後大津ルート」についても調査を実施。（調査委託先：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構）

ルート	整備延長	概算事業費 (税込)	所要時間 (熊本駅-空港駅)	需要予測	事業採算性(累積資金黒字化)		費用便益分析(B/C)	
					現行補助制度	国・県1/3	30年	50年
三里木	約8.8km	約490億円	約41分	約5,800人/日 (うち中間駅:約400人/日)	黒字転換しない	34年	1.01	1.18
原水	約9.1km	約530億円	約43分	約4,700人/日	黒字転換しない	黒字転換 しない	0.72	0.82
肥後大津	約6.8km	約410億円	約44分	約4,900人/日	黒字転換しない	36年	1.03	1.21

○整理すべき３つの課題への対応状況

①ＪＲ九州との運行形態及び費用負担の同意に向けた取り組み

- ・肥後大津ルートとする場合、空港アクセス鉄道と豊肥本線全体の利便性の最大化及び運営の効率化という目標を共有の上、空港アクセス鉄道の早期実現に向けて取り組むことを確認。

②国の財政支援（現行補助率１８％のかさ上げ）の実現に向けた取り組み

- ・地元経済界や県選出国會議員とともにオール熊本で、国土交通大臣に対し整備費の１／３の財政支援等の特別な配慮を要望。

③県民総合運動公園へのアクセス改善策の検討・整理【別添資料②のとおり】

（肥後大津駅ルートとすることを表明：令和４年１２月）

○追加検討に係る中間的な調査概要や第５回空港アクセス検討委員会における御意見、肥後大津ルートに係るＪＲ九州との確認書等を踏まえ、１２月定例会冒頭の議案説明要旨において、知事が「空港アクセス鉄道は『肥後大津ルート』とする」ことを表明。

（空港アクセス検討委員会の開催概要）

○第１回：令和２年１２月１１日（金）開催

（委員からの主な意見）

- ・県民の理解は重要だが、県外からの来訪者の視点にも立って考える必要がある。
- ・空港コンセッション時の目標である２０５１年の航空旅客６２２万人を目指すためにも、鉄道という大量輸送が必要。
- ・コロナ収束後、海外路線の誘致に取り組む際には、空港へのアクセスの悪さは大きなマイナス材料。
- ・鉄道案と他モードとの比較については、鉄道の優位性を分かりやすく開示していく必要がある。

○第２回：令和３年３月１８日（木）開催

（委員からの主な意見）

- ・アクセス鉄道は、１０年、２０年、３０年の息の長い話であることも考慮する必要がある。
- ・鉄道のように大きなインフラは大きな固定費がかかるため、需要想定はしっかり検証する必要がある。
- ・鉄道を造るリスクだけでなく、鉄道を造らないまま航空旅客が増えるリスクについても公平に検討することが重要。
- ・空港周辺地域や沿線地域が活性化すれば、既存航空路線の拡充、新規路線の誘致にもつながる。
- ・えがお健康スタジアムでのスポーツやコンサートの増加に期待する。現在はアクセスがネックで開催できない状況。

○第3回：令和3年7月15日（木）開催

（委員からの主な意見）

- ・ いかにより安定的な需要を増やすかが重要。空港利用者だけでなく、沿線に住む人、働く人を増やす必要がある。
- ・ 鉄道利用者増加のためには、駅からのバスの運行等、他モードとの連携も必要であり、コスト等も含めた検討が必要。
- ・ 鉄道は採算性だけでなく、道路等と同様にインフラとして考えることも重要。利益が出ないが公共財として必要な事業こそ行政が取り組む意義がある。
- ・ BRTは定時性・速達性が改善されるが、大量輸送性には限界がある。鉄道をメインとし機動性の高いバスを組み合わせるのがベター。接続バスは、長距離の輸送には不向きであり、輸送力の面でも着席性を考慮すると鉄道に比べて劣る。

（委員長総括）

- ・ 他モードとの比較検討については、BRTを含めて改めて比較しても、熊本における空港アクセス改善には、鉄道延伸が最も効果的かつ実現可能性が高いと考えられる。
- ・ 財源の不透明さを払拭する取り組みや、持続可能な経営のため、周辺地域の開発や利便性の向上など、鉄道利用者を増やす取り組みの検討が不可欠。これらの課題について県で検討後、改めて検討委員会で議論し取りまとめを行いたい。

○第4回：令和4年2月8日（火）開催

- ・ 県から「ルートの追加検討」について説明。

（委員からの主な意見）

- ・ TSMC進出により、空港アクセス鉄道の前提条件が変わったため、ルートの追加検討は必要。
- ・ 各ルートのメリット、デメリットをわかりやすく整理し、県民をはじめとした関係者に提示する必要がある。
- ・ 空港利用者の利便性確保、経済性、県内全域の交通ネットワークの利便性向上などを総合的に判断しルート決定すべき。
- ・ 単線である豊肥本線の輸送力を高める検討もすべき。
- ・ 三里木ルート以外になった場合は、県民総合運動公園のアクセス改善についても別途検討する必要がある。
- ・ スピード感をもって追加検討を行い、早急に空港アクセス鉄道を整備すべき。

（委員長総括）

- ・ TSMC進出という外部環境の大きな変化を考慮すると、ルートの追加検討は必要。
- ・ 一方で、鉄道の早期整備を期待する意見もあることから、委員会としての結論を早期に導くため、県には早急に調査結果をまとめていただきたい。

○第5回：令和4年11月9日（水）開催

- ・県から「ルート追加調査結果概要（中間報告）」について説明。

（ルート検討に係る委員からの主な意見）

- ・ 直通運転できるのは肥後大津ルートのみ。鉄道事業者としての一般論としては肥後大津ルートが素直。
- ・ 直通運転が可能な肥後大津ルートであれば、分かりやすい上、荷物の多い空港利用者にとってメリットが大きい。
- ・ 「熊本駅」や「熊本空港」が直行で結ばれることは、都市の格（グレード）を高める。
- ・ 外国人にとって乗り換えはストレス。直通で熊本駅まで行けることは分かりやすい。
- ・ 阿蘇観光への展開を考えた場合も、肥後大津ルートが望ましい。
- ・ 熊本駅に直行できることは、他県への移動や他空港との連携が行いやすくなる。

（鉄道整備の必要性等に係る各委員からの主な意見）

- ・ 定時性や速達性の点、また乗務員不足等の点からもバスだけでの対応は厳しい。
- ・ 九州新幹線開業時と同様に、公共交通によるアクセス手段が増えることで地域間を移動する人が増え、鉄道もバスも利用者が増えることが期待される。
- ・ 10分20分構想は構想段階。今鉄道を作らなければ、今後何十年も空港アクセスは悪いままの状態。
交通状況や空港周辺の発展、渋滞懸念を考えると、鉄道と高規格道路の両方を作ることは重要。
- ・ 2051年の航空旅客622万人の目標について、しっかり達成したい。新旅客ターミナルビルは、地域交流拠点の役割も果たすことで、航空旅客以外も取り込める。
- ・ 運動公園アクセス改善は、バスの機動性をうまく利用し、効率的な対応ができるのではないか。

（委員長総括）

- ・ 県の調査において優位な試算結果となっていること、JR九州からも「直通運転ができるのは肥後大津ルートのみ。鉄道事業者としては肥後大津ルートが素直」という意見をいただいていることに加えて、各委員の意見を踏まえると、本委員会の意見としては「肥後大津ルートが妥当」との結論。

(今後の取組み)

○J R九州と運営方法や費用負担等の詳細について協議

○国に対し、整備費の3分の1の財政支援等の特別な配慮を要望

○県民総合運動公園へのアクセス改善策の取り組みの推進

【参考－1】今年度の主な取組状況等

- ・令和4年 5月27日 国への施策等提案において、アクセス鉄道の整備に対する技術的協力と財政支援を要望
- ・令和4年10月 7日 経済5団体（熊本経済同友会、熊本商工会議所、熊本県中小企業団体中央会、熊本県経営者協会、熊本県商工会連合会）から県に対し、空港アクセス鉄道の早期実現に関する要望
- ・令和4年10月13日 令和4年度第1回 空港アクセス鉄道整備推進プロジェクトチーム会議（庁内PT）開催
- ・令和4年10月18日 地元経済界や県選出国會議員とともに、整備費の1／3の財政支援等の特別な配慮を国土交通大臣へ要望
- ・令和4年11月29日 J R九州と肥後大津ルートに関する確認書を取り交わし

【参考－2】R4.11.29 J R九州との確認書

- ① 空港アクセス鉄道と豊肥本線の接続は直通運転を基本として検討する。検討にあたっては、豊肥本線利用者の利便性維持を前提とする。
- ② 運営の方法については、確認書（三里木ルート）に基づく運行受委託方式に加え、上下分離方式により下部分については県が設立する第三セクター（以下「3セク」という。）が運営し、上部分についてはJ R九州が豊肥本線と一体的に運行を担う方式を検討する。
- ③ 整備費の負担については、整備費の1／3を上限にJ R九州が拠出するとした確認書（三里木ルート）と上記2で決定する運営の方法を踏まえ協議する。
- ④ 上下分離方式の場合、J R九州が3セクに支払う施設使用料の水準については別途協議する。なお、仮に上部分の運行で赤字が生じた場合の対応についても別途協議する。
- ⑤ ルート決定後の詳細調査による事業費や需要予測及び収支採算性の変動に対しても、双方誠意を持って協議する。

2) JR豊肥本線を活用した空港ライナーの運行

(現状)

○阿蘇くまもと空港へのアクセスを改善し、拠点性を高めるため、阿蘇くまもと空港駅(JR肥後大津駅)と空港を結ぶ「空港ライナー」を無料で運行(平成23年10月に試験運行を開始し、平成29年4月1日に本格運行へ移行)。

○令和3年度の利用者数は62,642人(前年比147%)で、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減が続いている。

【利用状況】

年度	H23年度 10~3月	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
年間 利用者数	21,401人	50,897人	62,758人	77,007人	94,606人	84,452人	97,788人	112,659人	118,845人	42,696人	62,642人
1日当りの 利用者数	116人	138人	171人	210人	257人	230人	267人	308人	324人	116人	172人

※ 運 行 時 間 : 約15分

※ 運 行 本 数 : 1日54便

※ 延べ利用者数 : 825,751人(平成23年10月~令和4年3月)

○ライナー利用者用にイオン大津店から無償提供されている駐車場敷地を活用したパーク&ライドについて、令和元年7月にネット予約システムを導入し、利便性を向上させた。

(今後の取組み)

○空港ライナーの運行により空港へのアクセスの利便性を高めるとともに、公共交通機関(JR豊肥本線+空港ライナー)を利用して空港へアクセスできることをPRし、一層の利用促進を図る。

○感染防止対策を徹底し、安全安心な運行に努める。

II 熊本都市圏交通に関する件

1 熊本都市圏交通の現状

〈交通政策課、都市計画課、道路整備課〉

熊本都市圏は、モータリゼーションの進展や市街地の急速な拡大により、熊本市と周辺市町村との結びつきが高いことから、熊本市のみならず周辺市町村も含めた熊本都市圏全体の交通の状況を把握し、対策を講じる必要がある。

このため、県と熊本市が共同事務局となり、平成24年度に熊本市を含む周辺市町村の約12万世帯を対象としたパーソントリップ調査（第4回）を実施し、現状分析を行った。

（1）利用交通手段等の状況

○平成24年度の利用交通手段については、昭和48年度（第1回パーソントリップ調査時）と比べると、自動車交通の割合は35.1%から、64.4%と

約2倍に増大し、一方で、バスや鉄軌道の公共交通は約6割減少するなど、自動車交通への依存が顕著となっている。

○公共交通利用者のうち、特にバス利用者は約40年間で約7割減少している。

（2）熊本都市圏の渋滞の状況

○就業地や学校などが熊本市中心部に集中していることから、熊本市と周辺市町村間の放射方向の交通需要が多いことが特徴のひとつである。

○現況道路網では、国道57号東バイパスなどの環状道路や放射方向の主要幹線道路に渋滞が発生している。

（3）高齢者交通の大幅な増加

○高齢者交通は、平成9年（前回調査時）と比較して約2.5倍に増加。令和17年度には約3.3倍まで大幅に増加することが予測されている。

○近年、事故総件数は減少している一方で、高齢者が第一当事者となる自動車事故は増加傾向にある。



▲ 調査対象範囲（熊本都市圏）

2 熊本都市圏交通施策の主な取組み

〈交通政策課、都市計画課、道路整備課、交通規制課〉

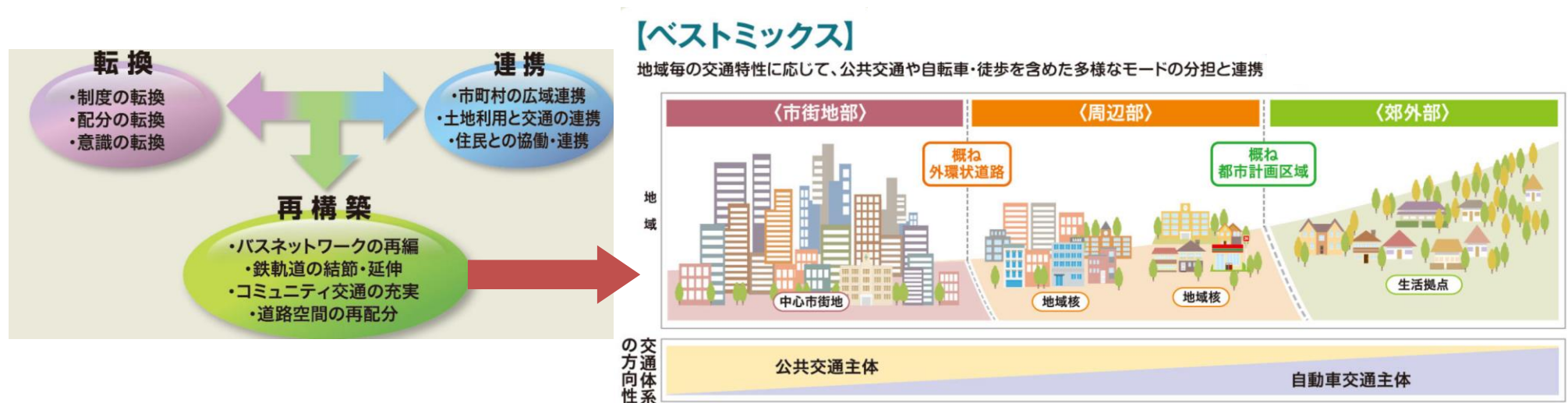
(1) 熊本都市圏都市交通マスタープランの概要

熊本都市圏交通の状況を踏まえた交通施策は、自動車への過度の依存をなくし、公共交通、自動車、自転車及び徒歩等による各移動手段が、適切に役割分担しつつ、バランスのとれた形で共存するよう、住民、企業、交通事業者及び行政が、それぞれの役割と責任のもと連携を図りながら取り組んでいく必要がある。

そのため、パーソントリップ調査（平成24年）結果をもとに、高齢社会における新たな変化を踏まえ、都市圏の目指すべき将来像を実現していくための望ましい都市交通体系を示す「熊本都市圏都市交通マスタープラン」を平成28年3月に策定した。

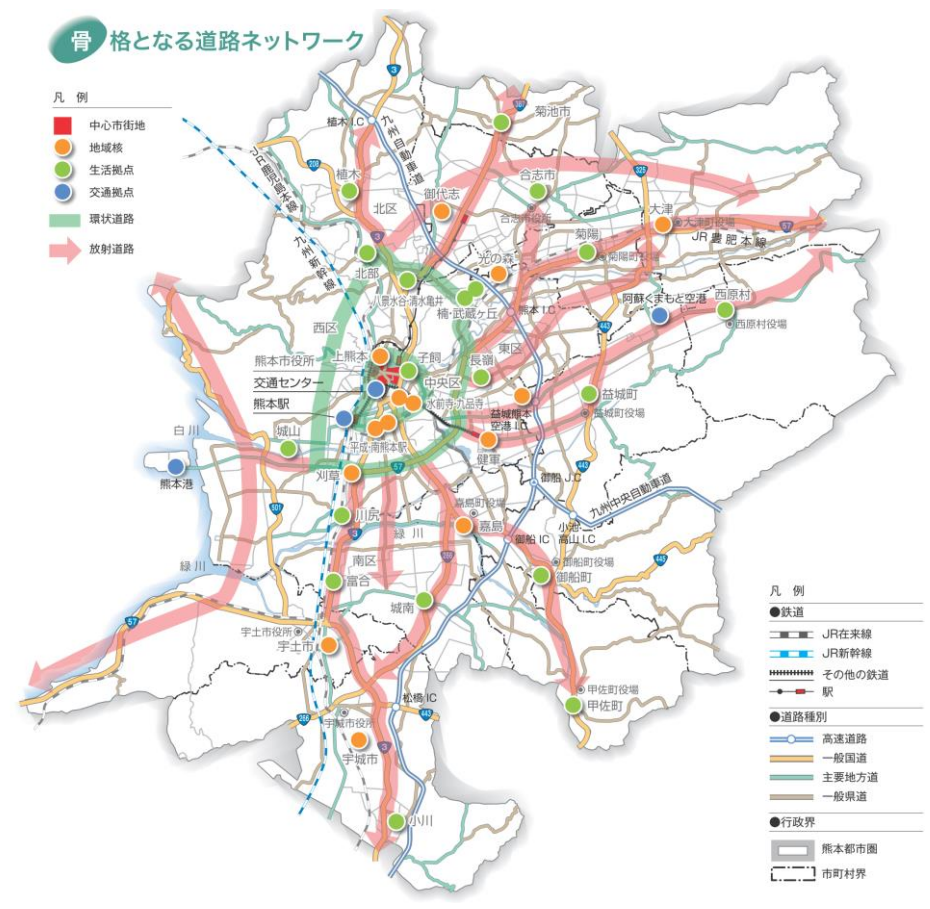
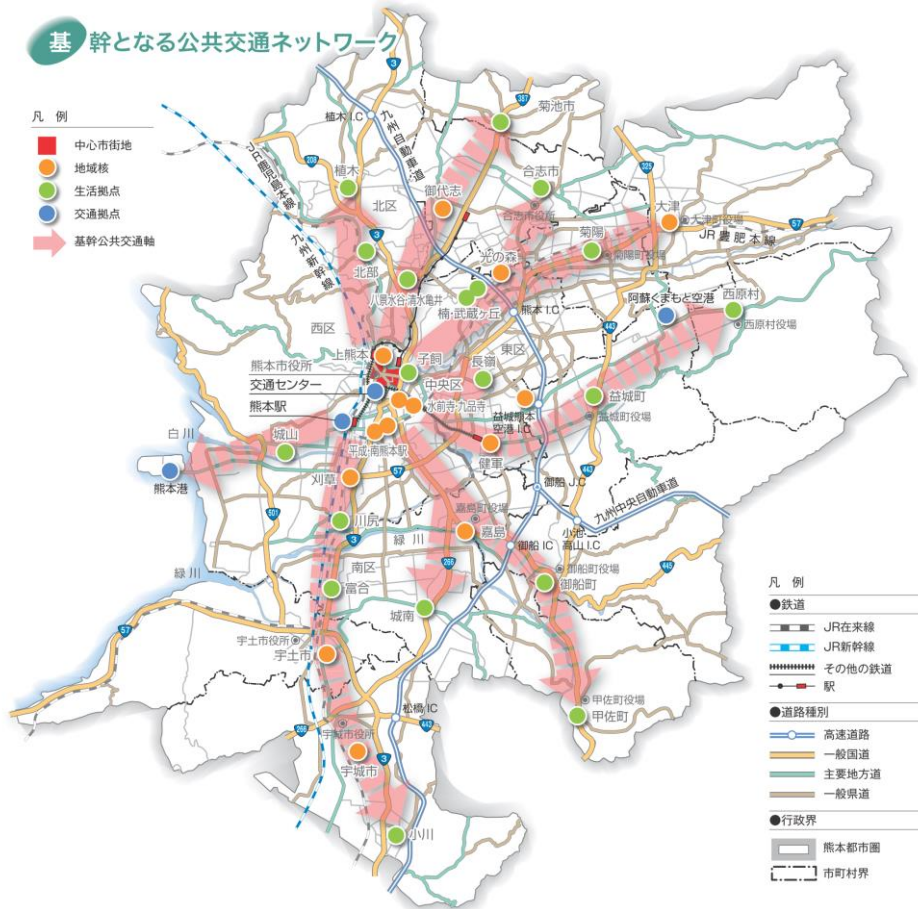
1) 将来交通計画の対応方針

○人口減少・超高齢社会等の社会情勢の変化に的確に対応するため、これまでのようにすべての地域が過度に自動車利用に依存してきた交通体系を見直し、住民意識の転換や関係市町村の広域連携のもと、地域特性に応じた公共交通ネットワークや道路空間の再構築により、利便性と効率性を兼ね備えた新たな交通体系（ベストミックス）の構築を図っていく。



2) 交通ネットワークの将来像

○「多核連携型の都市構造」の構築に向け、地域間の交通需要に的確に対応すると共に、地域間連携を支える交通ネットワークの将来像として、「放射8方向の基幹公共交通軸」や「2環状11放射の骨格幹線道路網」の形成を目指す。



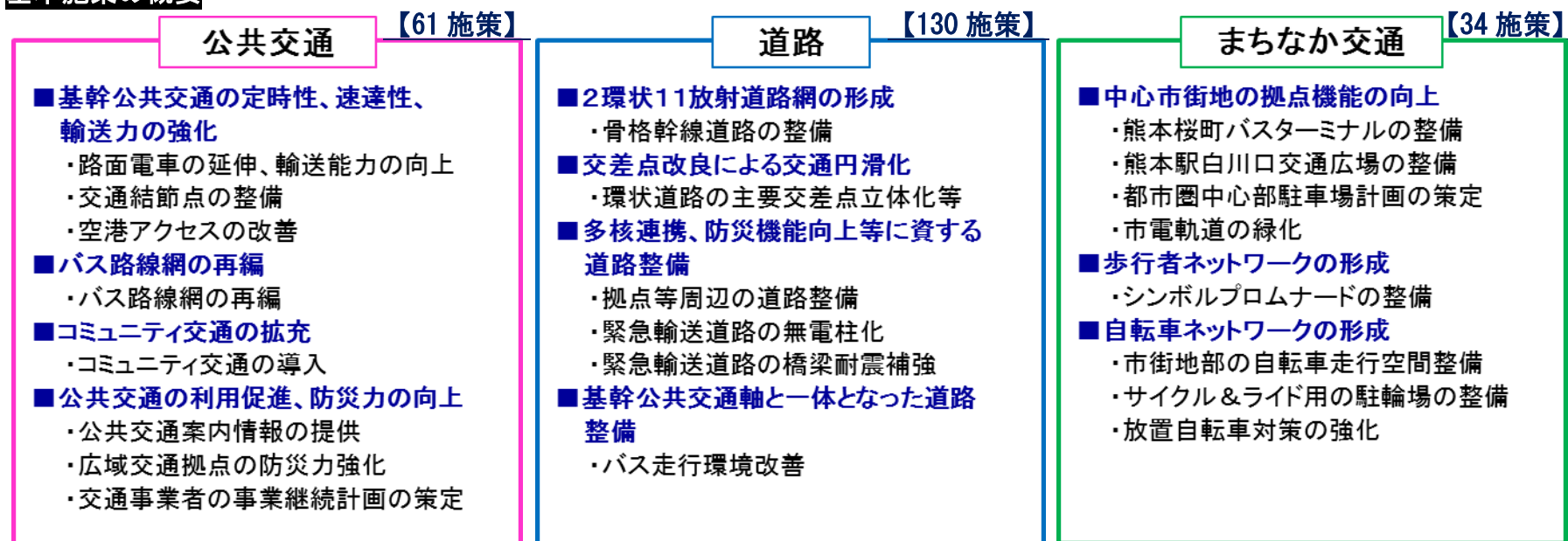
3) 熊本都市圏総合交通戦略(アクションプラン)について

- 都市交通マスタープランで提示した将来像を実現するため、その実行計画として、アクションプランを平成30年11月に策定した。
- 熊本都市圏における課題及び将来像を踏まえた上で、社会情勢の変化を的確に反映することや、熊本地震からの復旧復興及び防災機能強化を策定の視点とし、熊本地震発生から10年後の令和7年度までを計画期間とした。
- アクションプランは、都市圏交通に係る個々の施策の「事業主体」、「実施時期」等を明記し、相互連携の元、進捗管理を行うことにより、計画的に施策を推進していく。
- アクションプランの概要は以下のとおり。

戦略目標

- 公共交通**・・・持続可能で利便性が高く、災害時に早期に機能復旧する公共交通ネットワークの形成
- 道路**・・・都市圏内外の人流・物流、災害時活動を支援する骨格幹線道路網の形成
- まちなか交通**・・・高次都市機能を有する中心市街地等の拠点性・アクセス性及び防災性の向上

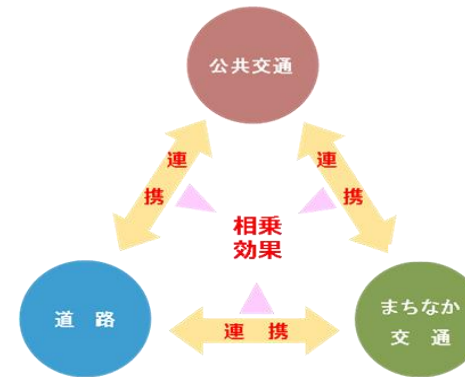
基本施策の概要



連携パッケージの概要

「公共交通」「道路」「まちなか交通」に位置付けられた各々の基本施策について、横断的・戦略的に組み合わせ連携することで相乗的に効果を発揮する施策をパッケージ化し、それらを一体的に推進する。

【連携パッケージのイメージ】



推進体制・進捗管理

国、県、関係市町村、県警及び公共交通事業者で構成する「熊本都市圏総合交通戦略協議会」(事務局:熊本県、熊本市)の体制を継承し、PDCA サイクルに基づき、毎年、進捗管理を行い、関係者連携のもと、目指すべき将来像の実現に向け取り組んで行く。

【施策の進捗管理表】

西暦	都市交通 マスター プラン (2015年～ 2035年)	Plan	Do (事業の実施)				Check			Action	作業 部会	協議会
		総合交通 戦略	短期	中期	中長期	以降	進捗管理 (施策)	成果指標 管理	評価	見直し・ 改善		
2015年度	策定											
2016年度												
2017年度												
2018年度												
2019年度		策定					●			●※	△	△
2020年度							●			●※	△	△
2021年度							●			●※	△	△
2022年度							●	●	●	●※	◎	◎
2023年度							●			●※	△	△
2024年度							●			●※	△	△
2025年度							●			●※	△	△
2026年度		次期戦略					●	●	●	●	◎	◎
以降												

記号の説明

- : 管理、評価の実施
- ※ : 必要に応じて実施
- ◎ : 開催
- △ : 必要に応じて開催

4) 熊本都市圏総合都市交通体系調査について

(概要)

交通計画の策定にあたっては、熊本都市圏の交通実態を把握するパーソントリップ調査の結果を反映する必要があるが、前回の調査から約10年が経過し、道路や交通結節点整備などの進展により、都市圏交通の状況に変化が生じている。

このため、今後の交通施策に適切に対応するため、アンケート調査等により、都市圏の人の動きなど交通の実態を把握するパーソントリップ調査を実施する。

(今年度の取組み)

令和4年7月7日(木)：熊本都市圏総合都市交通計画協議会 第1回委員会

(目的) 熊本都市圏の総合的な都市交通体系調査を関係機関と連携・調整しながら、検討及び協議する。

(委員) 県、熊本市、関係行政機関、学識経験者、交通事業者、経済団体

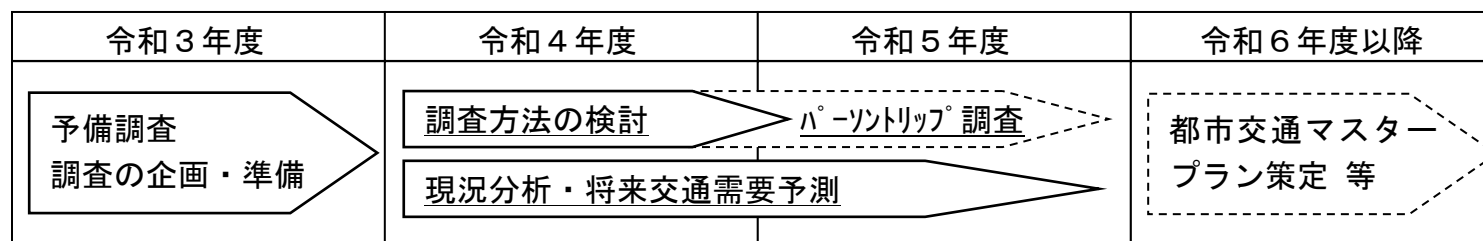
(意見) ①新型コロナウイルスが拡大しており、交通への影響が不透明なため、調査時期の見直しが必要。

②コロナ禍でも日常の交通実態を把握できる調査方法の検討や、各年度の検討手順の見直しが必要。

③より良い調査に向け、現行の都市交通マスタープランを検証し、調査に反映することが必要。

(検討結果) 令和4年度にコロナ禍での調査方法の検討や分析・予測を検討することで、次期都市交通マスタープランの策定期限への影響を軽減できるため、令和5年度に実施する。

【スケジュール】



(今後の取組み)

○熊本都市圏総合交通戦略に基づく施策について、国や熊本市等と連携し、進捗管理や効果の検証を行い、着実に進めていく。

(2) 公共交通機関の利用促進について

○既存の鉄軌道の利便性向上やバス網の総合的な整備を図るとともに、新たな公共交通ネットワーク等の施策に取り組みながら、「人や環境にやさしい」交通体系を図るため、公共交通機関の利便性向上及び公共交通アクセスの充実に取り組んでいく。

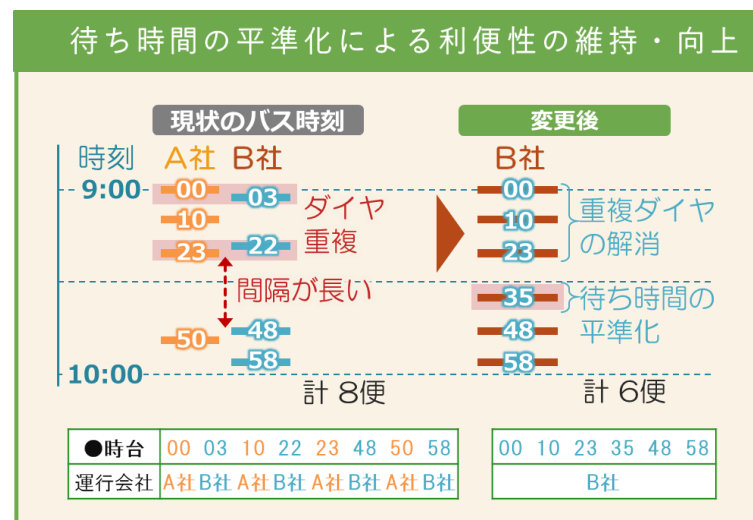
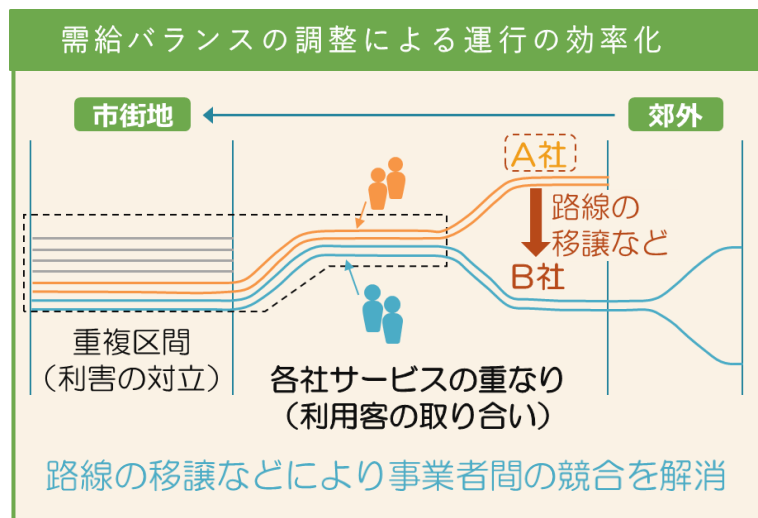
○このため、新幹線熊本駅と阿蘇くまもと空港を高速交通の両輪として機能させた上で、交通結節拠点となる熊本駅や阿蘇くまもと空港からのアクセスを向上させるなど、都市圏公共交通ネットワークの整備、交通結節点改善、公共交通機関利用促進策等を推進しながら、「自動車から公共交通機関へのシフト」を図っていく。

1) バスの利便性向上

【路線バス事業者による「共同経営」の実施】

○県内路線バス事業者５社が令和３年４月から「共同経営」を実施。複数のバス事業者が重複して運行している①旧３号線②川尻市道③産業道路・国体道路④旧５７号線の４方面について路線の移譲を行うとともに、需給バランスの調整による効率化と、待ち時間を平準化するダイヤ調整により利便性の向上を図っており、令和３年度は約３，３００万円の収支改善効果が見られた。

○令和４年１１月からは、「共同経営」第２弾として、県庁方面系統において路線の移譲・再編による輸送の効率化や、ダイヤ調整による「待ち時間の平準化」を実施している。



○さらに、国、県及び熊本市の財政支援を受け、共同経営の取組みとして、路線バスの利便性向上を目的とした「共通定期」を令和4年4月に導入。

○新型コロナの影響で3年ぶりの開催となった「バス・電車子ども無料（大人100円）の日」（令和4年11月5日（土）実施）では、市町村や商業・観光施設とも連携のうえ、公共交通の利用促進や県内各地域の活性化が図られた。

○県内全域で地域の実情に応じた持続可能な公共交通網を構築していくため、「持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築」及び「輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実」を目標とする「熊本県地域公共交通計画」を策定（令和3年3月）。

（今後の取組み）

○「熊本県地域公共交通計画」に掲げた目標を達成するための施策・事業を事業者や市町村と連携し、推進していく。

【熊本駅白川口バスのりばの整備】

○熊本市が進めてきた「熊本駅白川口駅前広場」の整備が完了。

○広場内にバスのりばが整備され、令和3年4月に運用を開始。主要行先ごとに7か所のバス停を設置。液晶ディスプレイに時刻表やバスロケーションシステム、路線図など、効果的に情報を掲示することが可能な「スマートバス停」を導入。

○熊本市は、熊本駅・桜町・通町筋の3拠点間の回遊性向上、中心市街地全体への賑わいの波及を目的とした「まちなかループバス」を試行運行。

2) 乗り継ぎ円滑化

【バスロケーションシステム】

○既存のバスロケーションシステムが熊本地震で損壊したことから、平成31年4月に、県内バス事業者5社により開発した新たなシステム「バスきたくまさん」の運用を開始。（導入費用にグループ補助金を活用）

○バスの運行情報についてスマートフォン等により時間や場所を問わずリアルタイムに確認できるとともに、主要なバス停等にはバスの運行状況を表示するモニターを設置。（令和2年までに県内57箇所）

○外国語表示は、英語に対応。



▲バスロケーションシステム

(今後の取組み)

○県民のみならず県外や外国からの観光客等にもバスロケーションシステムを広く周知し、路線バスの利用促進を図る。

【交通系ＩＣカード】

○平成２６年３月に、熊本市電に全国相互利用カード「でんでんニモカ」を導入。

○平成２７年４月に、県内のバスや電鉄電車に「熊本地域振興ＩＣカード（通称：くまモンのＩＣカード）」が導入され、８月から熊本市電においても利用可能となった。

○平成２８年３月に、県内のバスや電鉄電車においても、全国相互利用型カードが利用できるようになり（片利用機能の導入）、市電やＪＲの利用者、県外旅行者や外国人観光客の利便性が向上した。

*** 交通系ＩＣカードの状況及び普及拡大に向けた取組み**

- ・くまモンのＩＣカードの累計発行枚数は、「サクラマチクマモト」の開業効果等により大幅に増加し、令和４年１０月末現在で３０万４千枚となった。商業加盟店数は２，８６２店舗となった。
- ・通学定期券としてくまモンのＩＣカードの利用拡大を図るため、市内の県立高校新入生に対してチラシを配布。

(今後の取組み)

○交通系ＩＣカードの普及拡大に向け、広報活動を推進する。

３）インバウンド対策

○「熊本駅白川口駅前広場」において、熊本市が、多言語表示・ピクトグラム併記等のインバウンド利用に対応した案内サインを整備。日本語・英語の２言語表記を基本とするが、必要に応じて５か国語表記とする。

○「熊本桜町バスターミナル」において、桜町再開発事業者が、多言語表示・ピクトグラム設置等のインバウンド利用に対応した施設を整備。桜町再開発ビル内には多言語対応の総合観光案内所を設置。

○バス行先案内表示の見直し、バスロケーションシステムの英語表示、空港ライナーの案内表記や関連リーフレット等の多言語化、指さしシートの導入、交通系ＩＣカードの利便性向上、無料Ｗｉ－Ｆｉの整備等を実施。

○バス事業者が、バスの乗り方等を記載したチラシ（多言語表記）を空港のインフォメーションセンター等で配布・説明。

○バス事業者が、インバウンド専用のＨＰを開設。観光情報と併せて、バスの利用方法等を多言語発信。

4) ノーマイカー通勤運動の強化

- 公共交通機関への理解を深め、普段の交通手段として、バス・電車の利用をPRするために、平成8年度から、熊本都市圏の交通事業者や（一社）熊本県バス協会が主体となって実施する公共交通機関利用促進キャンペーンへの支援等を実施。
- 交通事業者による公共交通機関利用促進キャンペーンの実施を引き続き支援するとともに、関係機関等と連携した取組みについても支援を行っていく。

5) パークアンドライド

- 熊本都市圏の12箇所（黒石駅等）でパークアンドライドを実施中。
- 令和4年10月末現在、駐車可能台数481台で供用中。

（利用促進に向けた取組み）

- 県のホームページの更新（毎月更新）
供用中のパークアンドライド駐車場の契約状況等について毎月更新。
- 周知、広報
街頭及びマスメディアによる広報、コンビニエンスストア等でのポスター掲示。
- 実施箇所及び台数の拡大に対する取組み
実施箇所の拡大を図るため、可能性が高いJR豊肥本線沿線等において、駐車場の候補地をピックアップし、可能性を検討。また、現在実施中の箇所に対し、利用可能台数の追加を要望。
- グランメッセ熊本等の駐車場を活用し、快速バスを熊本市中心部に運行する社会実験を7月から9月まで実施。
- 利用促進に向けた取組みとして、引き続き周知・広報を行っていく。
- 実施箇所の拡大について、需要が見込まれるJR豊肥本線沿線の事業者等に対して、働きかけを行っていく。

▼パークアンドライドポスター



(3) 交通渋滞の解消について

熊本都市圏において、国道3号や国道57号東バイパスなど幹線道路への交通負荷の集中が交通渋滞の主な要因となっていることから、都市圏中心部への交通の分散流入を図るために、環状道路や放射道路等の骨格幹線道路網の整備やそれに接続する都市内道路網の整備を促進する。

また、新交通管理システム（UTMS）の活用により、的確な交通情報の提供、信号機の運用改善に努めていく。

1) 骨格幹線道路網等の整備

(現状)

熊本都市圏の交通渋滞対策として、環状道路や放射道路の骨格幹線道路網等の整備を促進している。

○熊本都市圏北連絡道路、南連絡道路、空港連絡道路

- ・新広域道路交通計画において、新たに高規格道路に位置付け（令和3年6月15日）

○国道3号熊本北バイパス 事業主体：国

- ・国道387号（合志市須屋）～国道57号熊本東バイパス（熊本市東区新南部）間（延長5.8km）：4車線で供用済。
- ・国道3号（熊本市北区四方寄町）～国道387号（合志市須屋）間（延長1.8km）：
平成27年3月28日開通（暫定2車線）。全線4車線化に向けて、平成27年度より工事を促進中（令和4年度開通予定）。

○国道57号熊本東バイパス 事業主体：国

- ・平成18年2月、6車線化完了（延長9.7km）。
保田窪交差点・保田窪北交差点の渋滞対策工事が令和2年6月21日完成。

○国道3号植木バイパス（延長約9.3km）事業主体：国

- ・国道3号熊本北バイパス（四方寄町）～（一）玉名植木線（植木町^{あぶみだ} 鑑田）間（延長約3.3km）：用地買収及び工事を促進中
（熊本西環状道路から国道3号間：令和4年度開通予定）。
- ・（一）玉名植木線（植木町^{あぶみだ} 鑑田）～国道208号（植木町^{くらかけ} 鞍掛）間（延長2.3km）：暫定2車線供用済。

○熊本天草幹線道路（熊本市～宇城市三角町 延長約32km）事業主体：国

- ・熊本宇土道路（延長3.8km）：用地買収、調査及び工事を促進中。
- ・宇土道路（延長6.7km）：用地買収、調査及び工事を促進中。
- ・宇土三角道路（延長13.5km）：調査設計促進中。
事業着手：令和3年度

○中九州横断道路（熊本市～大津町間 延長約21km）事業主体：国

- ・計画段階評価：平成25年5月29日（第1回目）、平成26年6月30日（第2回目）
平成27年9月15日（第3回目）

- ・環境影響評価：熊本市～大津町間（九州縦貫自動車道から国道325号までの約14km）について、令和2年1月14日、環境影響評価書の手続きが完了。

- ・都市計画手続：熊本県都市計画審議会の議を経て、令和2年1月14日都市計画決定

- ・大津熊本道路（延長13.8km）

（合志～熊本）（延長9.1km）：令和2年度に事業着手

令和2年12月12日：中心杭打ち式を開催（合志市）

令和4年7月22日都市計画変更。

令和4年9月15日～27日に用地説明会。現在調査設計促進中

（大津西～合志）（延長4.7km）：令和4年度に事業着手

令和4年10月22日：中心杭打ち式を開催（大津町）

- ・熊本北～下硯川（熊本環状連絡道路）（延長約3km）：令和4年度から国による計画段階評価を進めるための調査に着手

○有明海沿岸道路（熊本県側）（熊本市～福岡県大牟田市 概略延長約30km）

- ・大牟田市～長洲町（延長約9km）：平成27年4月17日、都市計画決定。

- ・三池港 IC 連絡路（大牟田市～荒尾市）（延長2.7km）：令和4年1月22日：着工式を開催（荒尾市）

○熊本西環状道路（一般県道砂原四方寄線 整備区間：延長12.5km）事業主体：市

- ・花園工区（延長4.1km）：平成29年3月26日開通（暫定2車線）

- ・池上工区（延長4.6km）：用地買収完了。工事を促進中

- ・砂原工区（延長3.8km）：令和4年度に事業着手。現在調査設計促進中

（今後の取組み）

- 今後も熊本都市圏の交通渋滞の解消に向けて、国、県、市町村で連携を図りながら、新広域道路交通計画で新たに位置付けた道路をはじめ、骨格となる幹線道路網やそれにつながる都市内道路網の整備を促進していく。

2) 信号機の運用改善等

(現状)

- 道路の新設、交差点改良や交通流の変化に応じて、信号機の改良や運用改善等に努めている。
- 公共交通の安全と円滑のため、路線バスや路面電車の進行方向の信号機を優先的に制御する、公共車両優先システム（PTPS）を導入している。
- 交通情報板の活用やカーナビゲーションへの情報提供等により、交通の円滑化を図っている。

(今後の取組み)

- 交通流の変化に対応するため、交通流監視カメラや車両感知器の情報及び道路利用者等の方からの意見・要望を踏まえた現地調査等により交通状況を的確に把握し、信号機の改良・高度化や時期・時間帯に応じた弾力的な信号機の運用改善に努めていく。
- 信号機の高度化として、交通管制システムにおいて各信号機を集中的に管理し、エリアごとに制御を行うための信号制御の集中化を計画的に拡大していく。

3) 新交通管理システム（UTMS）の整備

本県の新交通管理システム（UTMS）は、高度交通管制システムを中核とした情報通信技術を駆使したものであり、サブシステムとして交通情報提供システム（AMIS）、公共車両優先システム（PTPS）等の整備充実を図り、交通渋滞の解消と交通の円滑化を図っている。

【交通情報提供システム（AMIS）】

(現状)

- 光ビーコン等により収集した、個々のドライバーに必要な交通渋滞、交通事故、目的地までの旅行時間等の交通情報について、カーナビゲーションや交通情報板等を通じて提供するシステムであり、平成12年度から道路交通情報通信システム（VICS）による交通情報の提供を行っている。

(今後の取組み)

- 交通情報の収集・提供に必要な車両感知器や交通情報板等の計画的な整備により、交通流の分散・誘導を図り、交通渋滞を解消

するなど、快適な交通環境の構築を図る。

【公共車両優先システム（PTPS）】

（現状）

○路線バスや路面電車の定時運行を確保し、利便性を向上させることにより、公共交通機関への利用転換を促す交通システムであり、公共車両の通過情報を収集し、進行方向の信号機を優先制御（青時間の延長、赤時間の短縮）し、公共車両のより安全で円滑な運行を図っている。

* 路線バス優先システム

平成14年度から、「主要地方道熊本高森線」、「国道3号」、「国道266号～県道熊本浜線」（整備順）の3区間14.5kmの間を整備し、運用している。

* 路面電車優先システム

平成22年度に「熊本駅前電停～辛島町電停」と「上熊本駅電停～辛島町電停」間の2区間5.1kmを整備し、平成23年3月1日から運用している。

光ビーコンについて

