新しいくまもと創造に向けた基本方針

「新しいくまもと創造に向けた基本方針」は、新型コロナウイルス感染症による危機を乗り越えるとともに、2つの災害からの創造的復興を熊本の発展につなげ、地方創生を実現するため、重点的に推進する主な取組みの方向性を明らかにしたものです。
この基本方針のもと、「県民総幸福量の最大化」の考え方を継承しながら、国・市町村・企業・民間団体・県民の皆様と一丸になって取組みを進めます。そして、50年後、100年後を見据え、熊本の更なる発展につなげていきます。

取組みの方向性と実現に向けた施策

令和2年7月豪雨からの創造的復興	新型コロナウイルス感染症を踏まえた対応	熊本地震からの創造的復興	将来に向けた地方創生の取組み
【施策1】被災者・被災地域の1日も早い復旧・復興に向けた取組み	【施策1】感染症対策の体制強化	【施策1】くらし・生活の再建	【施策1】次世代を担う人材の育成
【施策2】県内全域で取組む災害に強い郷土づくり	【施策2】持続可能な社会の実現	【施策2】創造的復興の推進	【施策2】若者の地元定着と人材育成
	【施策3】持続可能な経済活動の実現		【施策3】安全安心な社会の実現
			【施策4】魅力ある地域づくり

※□の施策の中で道路整備を推進します。

基本目標

- 愛する地域で誰もが安全・安心に住み続けられ、若者が"残り・集う"持続可能な地域の実現を目指すとともに、県内全域においても災害に強い郷土づくりに取り組む
- 感染症拡大防止と、大きな打撃を受けた県経済や県民生活の回復とのベストパランスを図るとともに、社会の変容を好機と捉え、熊本の更なる発展につなげる
- 熊本地震からの創造的復興の総仕上げに向け、残された課題を確実に解決し、熊本の更なる発展につなげる
- このような情勢下においても着実に進めていく必要のある施策に、優先順位を見極めながら取り組み、地方創生の実現につなげる

基本理念

熊本地震と令和2年7月豪雨からの創造的復興を両輪に、新型コロナウイルス感染症による社会の変容を見据え、持続可能な「新しいくまもと」を創造する

幹線道路ネットワーク等の整備 ～すべての道は、くまもとに通じる～

九州の横軸・縦軸のリダンダンシーの確保と循環型高速交通ネットワークのミッシングリンク解消を図るため"すべての道はくまもとに通じる"という考えのもと、九州中央自動車道・南九州西回り自動車道・中九州横断道路・有明海沿岸道路等の幹線道路ネットワークの整備を促進します。
また、国道3号及び国道57号の渋滞解消や、「90分構想」の実現に向けた熊本天草幹線道路の早期整備にも取り組んでいます。

※90分構想：熊本都市圏と県内主要都市を90分以内で結ぶ県内幹線道路の整備。県内で90分以内が達成できていない都市は天草市(旧本渡市)のみ。

「九州の循環型高速交通ネットワークに向けて整備が進んでいます」

有明海沿岸道路(三池港IC連絡路)
着工式
令和4年1月22日

中九州横断道路 大津熊本道路(大津西~合志)
中心杭打ち式
令和4年10月22日

熊本天草幹線道路
本渡道路(本渡港IC～瀬戸IC)
令和5年2月25日開通

九州中央自動車道 矢部清和道路
中心杭打ち式
令和4年12月10日

中九州横断道路 竹田阿蘇道路 着工式
令和4年12月11日

熊本天草幹線道路 大矢野道路 着工式
令和5年2月4日

九州中央自動車道 山都通潤橋IC付近
(令和5年2月時点)

南九州西回り自動車道 水俣IC
平成31年3月2日 開通

凡例
- 高速自動車国道
  - 供用中
  - 整備計画区間
  - 新直轄区間
- 一般国道自動車専用道路
  - 供用中
  - 事業区間
  - 計画区間
- 地域高規格道路
  - 供用中
  - 整備区間
  - 調査区間
  - 計画路線
  - 候補路線

熊本県の概況

1.地形と自然

熊本県の面積は、7,409㎢であり、全国では15位、九州では鹿児島、宮崎県に次く広さを有しており、県土の約63%が森林となっています。北部の地形は比較的緩やかですが、北東部に阿蘇火山、東部に九州山地が走り、西部は遠浅な有明海、八代海に面しており、天草諸島は大小120余の島々からなっています。
自然公園は、阿蘇くじゅう国立公園、雲仙天草国立公園、耶馬日田英彦山国定公園、九州中央山地国定公園、7つの県立自然公園があります。

2.歴史

火の山阿蘇で代表される熊本県は、「火の国」と呼ばれ7世紀末に肥後国となりました。近世にはいり、九州を平定した豊臣秀吉は、その属将の佐々成政を肥後国守としました。その後、肥後国は二分され、県北地域を加藤清正が、県南地域を小西行長が支配することになりました。関ヶ原の合戦によって小西行長が滅ぶと、球磨地方を除く領地と天草は加藤清正に与えられましたが、球磨郡相良領は相良氏が明治まで支配しました。その後、加藤氏の跡を受けて細川忠利が肥後54万石の領主として入国し、藩政が承継されました。明治4年の廃藩置県によって熊本藩は熊本県、人吉藩は人吉県となりました。その後、数次におよぶ変遷を経て明治9年に熊本県となりました。
現在、14市23町8村の45市町村で構成されています。

3.人口

熊本県の人口は、令和2年の国勢調査によると約174万人となっており、九州では福岡県に次く人口を有しています。また、高齢化率は31.1%と全国平均の28.4%を大きく上回っており、全国平均より3ポイント程高い高齢化率となっています。

4.産業

肥沃な大地と豊富な漁場に恵まれ、農林水産業が盛んです。中でも、い草、葉タバコ、ノリ、車エビ等の生産は全国でも上位を占めています。第二次産業は近年の企業誘致政策により、徐々に工業の地位が向上しています。中でも半導体関連（集積回路製造業及び半導体製造装置製造業）ではシリコンアイランドと言われる九州の中でも約55%（2018年）の生産額を示しています。第三次産業は、県内興生産の7割超（2015年）を占め、特に卸売業・小売業が盛んです。

5.平成28年熊本地震の概要

4月14日、熊本県熊本地方でマグニチュード6.5の地震（前震）が発生しました。さらに、4月16日、同地方でマグニチュード7.3の地震（本震）が発生し、これらの地震はいずれも最大震度7を観測しました。同一地域で震度7を二度観測したのは観測史上初めてのことです。
多くの人的被害や住家被害、公共施設にも甚大な被害が発生しました。特に南阿蘇村立野地区では、大規模な山腹崩壊による国道の寸断や阿蘇大橋の崩落が発生しました。
寸断された道路の復旧工事が国の直轄代行により行われ、令和元年9月に俵山トンネルルート、令和2年10月に北側復旧道路、そして、令和3年3月には国道325号新阿蘇大橋が開通し、阿蘇へのアクセスルートが全て回復しました。

6.令和2年7月豪雨の概要

7月3日夜、梅雨前線が九州北部地方まで北上し、九州では大気の状態が非常に不安定となり、7月3日から4日までの2日間で、7月の平均雨量約1か月分を超える激しい雨となりました。
特に、県南地域を流れる球磨川流域では線状降水帯が形成され、時間雨量30mmを超える激しい雨が7月4日未明から朝にかけて、8時間にわたり降り続けました。これにより10の橋梁が流失し、国道219号や県道等で土砂流入、路体流出などの甚大な被害が発生しました。
流失した10の橋梁と球磨川沿線の国道219号及び対岸道路（県道等）は、国による直轄代行工事が進められており、令和5年2月には、地域住民の生活道路である人吉市の西瀬橋が完全復旧するなど、創造的復興が目に見える形で進んでいます。

【平成28年熊本地震の概要】

	前震	本震
発生日時	平成28年4月14日21時26分	平成28年4月16日1時25分
震央地名	熊本県熊本地方	同左
マグニチュード	6.5	7.3
震度6弱以上を観測した自治体	震度7 益城町	益城町、西原村
	震度6強 なし	熊本市、菊池市、宇土市、宇城市、合志市、大津町、嘉島町、南阿蘇村
	震度6弱 熊本市、玉名市、宇城市、豊肥町、西原村	八代市、玉名市、上天草市、阿蘇市、天草市、和水町、菊陽町、御船町、美里町、山鹿町、本渡町
住家被害	約19万8,000棟超（うち全壊約8,600棟）	
被災公共土木施設（国・県・市町村管理）	約3,400箇所	

山腹崩壊により寸断された国道57号と崩落した国道325号阿蘇大橋付近

令和3年3月に開通した新阿蘇大橋

【令和2年7月豪雨の概要】(令和3年3月30日現在)

発生日	令和2年(2020年)7月3日～4日
主な被災地域	八代市、人吉市、芦北町、津奈木町、錦町、あさぎり町、多良木町、湯前町、水上村、相良村、五木村、山江村、球磨村など
被害規模	全壊 1490棟
	半壊 3098棟
	床上浸水 294棟
	床下浸水 427棟
道路被害箇	道路 1560箇所 517箇所
	橋梁 35箇所 343箇所

※道路及び橋梁の被害箇所数・被害額は、県と市町村の合計。

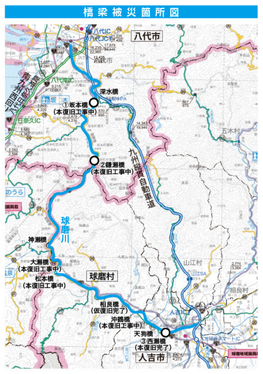
国道219号被災状況(球磨村)

国道219号復旧状況(R4.12月)

令和2年7月豪雨からの復旧

流失した10の橋梁と球磨川沿線の国道219号及び対岸道路（県道等）は、国による直轄代行工事が進められ、令和2年9月に西瀬橋（人吉市）、令和3年5月に坂本橋（八代市）、相良橋（球磨村）、鎌瀬橋（八代市）の仮復旧工事が完了し、一般車両の通行が可能となりました。
また、令和4年7月、球磨川橋梁復旧技術検討会において、流失した10の橋梁すべての復旧位置及び橋梁形式が決定し、12月には、坂本橋、鎌瀬橋、大瀬橋（球磨村）、松本橋（球磨村）、沖鶴橋（球磨村）について着工式が行われ、本復旧工事が進められています。
そして、令和5年2月(発生から2年7か月後)に西瀬橋の本復旧が完了すると、創造的復興が目に見える形で進んでいます。

橋梁被災箇所図



被災状況

①坂本橋(八代市)
②鎌瀬橋(八代市)
③西瀬橋(人吉市)

復旧状況

八代復興事務所より提供(R5.2月開通)

道路の現状

【道路網】

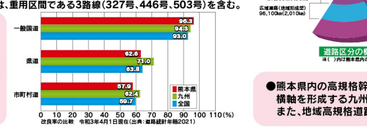
①現況　●熊本県内の道路は、42,568路線、26,213km
このうち県管理道路は、256路線、3,535km
（一般国道指定区間外：20路線、929km
県道：252路線、2,968km）

・熊本県内の道路　令和2年4月1日現在（出典：道路統計年報2021）

道路種別	路線数	実延長(km)	延長割合(%)	改良率(%)	主な路線
高速自動車国道	2	147	0.6%	100.0%	九州縦貫自動車道、九州中央自動車道
一般国道	23	1,252	4.8%	96.4%	
指定区間	3	323	1.2%	100.0%	3号、57号、208号
指定区間外	20	929	3.5%	95.1%	212号外
県道	252	2,968	11.3%	62.6%	熊本玉名線外
市町村道	42,291	21,847	83.3%	57.9%	
合計	42,568	26,213	100.0%	60.5%	
うち県管理道路	255	3,535	13.5%	69.3%	一般国道（指定区間外）、県道

・自転車道は含まない。
・一般国道の数値には、有料道路区間や一般国道の自動車専用道路も含まれる。
・一般国道指定区間外の路線数には、重用区間である3路線（327号、446号、503号）を含む。

②整備状況
●熊本県内の道路改良率は、グラフのとおり。
熊本県内道路のうち、県道と市町村道の改良率が、全国及び九州平均を下回っています。



■高規格幹線道路

高規格幹線道路は、自動車の高速交通（80～100km/h）の確保を図る自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路として整備が進められています。

高規格幹線道路　約14,000km(全国)

国幹道法に基づく高規格幹線道路
国土開発幹線道路(高速自動車国道)
約11,520km(全国)
※九州縦貫自動車道、九州中央自動車道

国土交通大臣の指定に基づく高規格幹線道路
一般国道の自動車専用道路
約2,480km(全国)
※南九州西回り自動車道

◆高規格幹線道路の整備状況　令和5年3月5日時点
・本県と全国、九州比較

	計画延長(km)	供用延長(km)	供用率
全国	14,000	12,227	87.3%
九州	1,513	1,337	88.4%
熊本	226.8	189.5	83.6%

・本県における状況

路線名	延延長(km)	車内延長(km)	供用延長(km)	供用率
九州縦貫自動車道	428.0	134.8	134.8	100.0%
九州中央自動車道	95.0	42.0	12.6	30.0%
南九州西回り自動車道	140.0	50.0	42.1	84.2%
計	663.0	226.8	189.5	83.6%

■地域高規格道路

地域高規格道路は、高規格幹線道路を補完し、地域相互の交流促進や、広域交通拠点等への連絡強化を図るため、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（概ね60km/h以上のサービス速度）を有する道路です。

◆地域高規格道路の整備状況　令和5年2月25日時点
・本県における状況

路線名	延延長(km)	車内延長(km)	供用延長(km)	供用率
中九州横断道路	120.0	60.0	11.9	19.8%
熊本環状道路	30.0	30.0	4.1	13.7%
熊本天草幹線道路	70.0	70.0	18.3	26.1%
有明海沿岸道路	85.0	30.0	0.0	0.0%
計	305.0	190.0	33.0	17.4%

●熊本県内の高規格幹線道路の整備は、九州縦貫自動車道など縦軸の整備に比べて、横軸を形成する九州中央自動車道の整備が遅れています。
また、地域高規格道路の整備は、17.4%の供用率に留まっています。

計画的な整備による道路網の強靭化 ～災害に強い道路づくり～

1. 住みやすいまちの形成を図るため、公共施設や医療施設など都市機能を有する地域と周辺の居住地域を結ぶ道路整備を進めます
2. 児童生徒の安全確保のための通学路の整備を推進し、安心な日常生活を守り・支える環境を確保します
3. 企業の広域的かつ効率的な経済活動を支えるため、工業団地へのアクセス道路整備を進めます
4. 九州内外からの観光客増加を図るため、主要な観光拠点と交流拠点（空港・ICなど）を結ぶ道路整備を進めます

■荒尾長洲線(荒尾市)【バイパス整備】

■国道325号(山鹿市)【無電柱化の整備】

■国道325号(菊池市)【4車線化整備】

■熊本高森線(益城町)【4車線化整備】

■国道389号(天草市)【バイパス整備】

■新八代停車場線(八代市)【バイパス整備】

■国道219号(錦町)【交差点改良】

■三本松甲佐線(美里町)【道路防災事業】

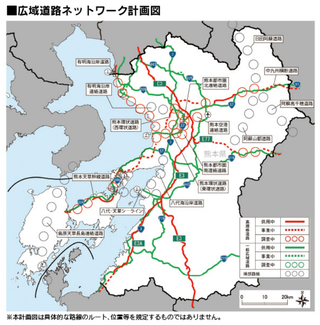
熊本県新広域道路交通計画

熊本県・熊本市では、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靭化などの社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据え、今後20～30年間の中長期的な視点で検討を行い、「熊本県新広域道路交通計画」を令和3年6月に策定しました。

本計画では、九州中央自動車道・南九州西回り自動車道・中九州横断道路・有明海沿岸道路・熊本天草幹線道路等に加え、熊本都市圏における慢性的な交通渋滞など、喫緊の課題に対応するため、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3つの新たな高規格道路として位置づけました。

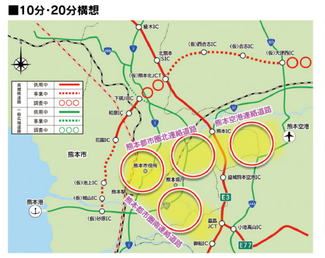
この「10分・20分構想」の早期実現に向けて県と関辺自治体、経済界等が一体となって取り組むため、令和4年8月に「熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会」を設立しました。今後、計画の具体化に向けて概略ルート案等の検討を地域との合意形成を図りながら進めて行きます。

■広域道路ネットワーク計画図



※本計画図は具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

高速自動車国道・一体的に機能する広域的な調路ネットワーク・サービス速度が概ね60km/h以上	●九州自動車道 ●九州中央自動車道 ●南九州自動車道 ●熊本天草幹線道路 ●中九州横断道路	●熊本環状道路（古閑代区間） ●熊本環状道路（車塚代道路） ●有明海沿岸道路	●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
広域道路のうち、高規格道路以外・サービス速度が概ね40km/h以上	●国道3号 ●国道57号 ●国道208号 ●大分環状道路	●玉名荒尾連絡道路 ●八代人吉道路 ●人吉球磨道路 ●人吉西米良西崎道路	●熊本港線道路 ●八代港線道路 ●熊本天草道路 ●熊本益城道路
広域道路としての役割が期待されるため、今後、地域の実情に応じて必要な検討を行う路線	●島原天草長島連絡道路 ●八代・天草シーライン ●八代海沿岸道路	●日田阿蘇道路 ●阿蘇山麓道路 ●阿蘇高千穂道路	●有明海沿岸連絡道路



10分・20分構想

熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会
会長挨拶(熊本県議長知事)

熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会
設立総会(令和4年8月27日)

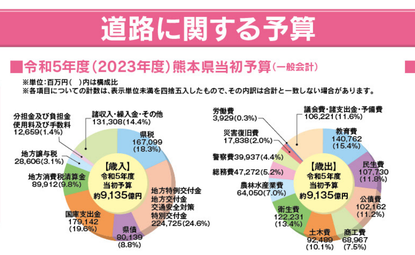
道路に関する予算

■道路予算の推移

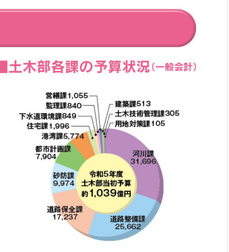
○本県の道路予算(工事費)は、令和5年度（2023年度）当初予算で約371億円。このうち、道路の新設や改築に係る改築系予算（改築系+直轄負担金）が約206億円(56%)。
○公共事業関係費の削減が続いたことや用財政再建による公共事業の縮減などから年々減少。
○財政健全化の取組みをスタートさせた平成13年度の前年度（平成12年度）に比べ半減。特に改築系予算は約6割の減。近年は横ばい傾向。

■令和5年度(2023年度)熊本県当初予算(一般会計)

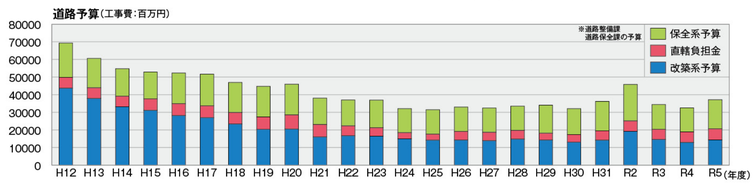
※単位：百万円(　)内は構成比
※各項目についての計数は、表示単位未満を四捨五入したものです。その内訳は合計と一致しない場合があります。



■土木部各課の予算状況(一般会計)



道路予算(工事費：百万円)



熊本県 土木部 道路都市局 道路整備課・道路保全課
〒862-8570
熊本市中央区水前寺6丁目18-1　TEL:096-383-1111(代)
ホームページアドレス:https://www.pref.kumamoto.jp/

R70 古紙配合率70%再生紙を使用しています
Leap to KUMAMOTO
©2010 熊本県くまモン

発行者：熊本県 土木部
所　属：道路都市局 道路整備課
発行年度：令和5年度(2023年度)4月

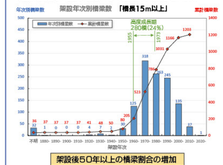
戦略的な維持管理・更新

県民生活の安全安心を確保するため、道路施設等について、計画的な整備や必要な耐震対策、戦略的な維持管理・更新を徹底します。これまでに、「橋梁」「舗装」「トンネル」「道路防災」について、道路ストック総点検の結果に基づいた各維持管理計画を策定し、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの縮減、予算の平準化を図っています。

熊本県橋梁長寿命化修繕計画の概要

■熊本県の橋梁の現状

架設後、長期間が経過した橋梁が多く、計画的な維持管理が必要。



■橋梁長寿命化修繕計画

(対策の目的)
橋梁が古くなうちに計画的に補修を行い、橋梁の長寿命化並びに補修等に係る費用の縮減を図り、道路網の安全性と信頼性を確保することを目的として策定。

(基本方針)
予防的保持・修繕・補強・記録のメンテナンスサイクルを確実に回す。
①点検　5年に一度、近接目視による定期点検を実施。
②診断　健全性を診断し、4段階で判定。
③措置　診断に応じて対策や監視を実施。
④記録　点検・診断・措置の結果を記録。

橋梁点検車による点検

近接目視点検

熊本県舗装維持管理計画の概要

(計画の概要)
・異常管理道路の舗装における維持管理業務を、長期的視点で投入、最低限のサービス水準の維持と維持管理コストの最小化に向けた行動指針を示すものとして策定。
・調査データから路線や区間によって異なる進行度合いを把握するとともに、すでに劣化が進行している区間について、重点的、効率的な舗装更新を実施する。

(対策の実施方針)
・調査結果に基づき、補修工法を選定し、トータルコストの縮減を図る。
・毎年度の調査及び舗装更新結果を蓄積し、計画を見直すシステムを確立する。
・ひび割れ部への シール材の注入による、きめ細やかな管理を通じた長寿命化を図る。

路面性状測定車

舗装補修(オーバーレイ等)

大規模補修(舗装打替え等)

トンネル維持管理計画の概要
県管理の153のトンネルについて、安全性を確保し適切な維持管理を行うために計画を策定。管理水準を適切に設定し長寿命化を図り、予算の平準化及びコスト縮減に取組んでいます。

トンネル点検

道路防災点検(熊本地震発生後)

道路防災施設整備・維持管理計画の概要
道路防災施設の整備(道路防災点検要対策箇所への対策)、維持管理(道路ストック点検「異常あり箇所」への対策)をしていく上で、効率的な整備及び維持管理コストの適正化を図るために策定。

セミコンテクノパーク周辺地域の整備

熊本都市圏北部に位置する菊池南部地域は、多くの企業が立地し、朝夕の通勤時間帯を中心に交通渋滞が発生しており、現在、都市計画道路菊陽空港線の整備など渋滞改善に向け様々な対策に取り組んでいます。
そのような中、令和3年11月、世界的半導体企業の新工場の建設が発表されました。

これを契機とした今後の企業集積により、更なる交通混雑が予想されるセミコンテクノパーク周辺の渋滞改善及び交流人口の増加に対応するため、基幹となる道路ネットワークの中から新たに県道大津植木線の多車線化や、中九州横断道路合志ICへのアクセス道路整備を進めるとともに、国道387号(須屋付近)の道路計画検討に取り組むことにしました。

大津植木線(JASM建設予定地前)
令和4年10月25日撮影