報告事項１

第４次熊本県建設産業振興プラン（素案・概要）

【計画期間】令和6年度～令和10年度

１　策定の背景

○　県内建設産業は、社会基盤整備をはじめ、災害への対応など「地域の守り手」として不可欠な存在。また、広域幹線道路ネットワークの整備や半導体関連産業の集積地域を含む熊本都市圏の渋滞対策、防災・減災、国土強靭化対策などを支える重要な産業

○　その一方、生産年齢人口の減少や技術者の高齢化に伴い、人材確保や技術・技能の承継など、「担い手の確保・育成」が喫緊の課題

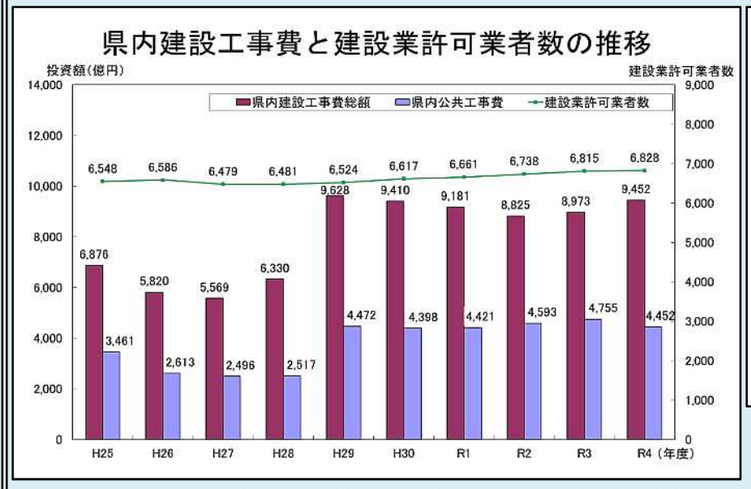
○　また、限られた人員と実労働時間の短縮の動きの中において、建設産業が多様な人材から選ばれるよう、建設DXへの取組みなどによる「生産性向上」や業務体制見直しによる「働き方改革」の推進が不可欠

２　県内建設産業の現状

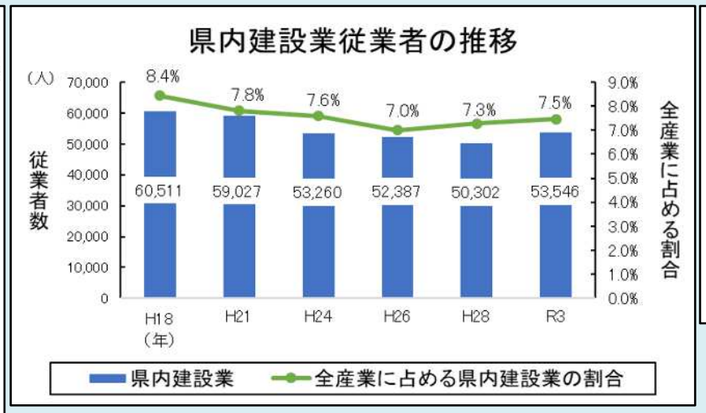
○　県内建設工事費と建設業許可業者数の推移
- 熊本地震や令和2年7月豪雨災害、国土強靭化対策等の影響により、H29年度から急激に増加
- 建設業許可業者数はピーク時（H11年度：8,327者）から約18%減少しているが、H28年度以降は増加傾向にある

○　県内建設業従業者の推移
- H18年～H28年にかけて約1万人減少しているが、H28～R3年にかけては、約3,200人増加し、持ち直しの動きも見られる
- 全産業に占める割合は近年7%台で推移

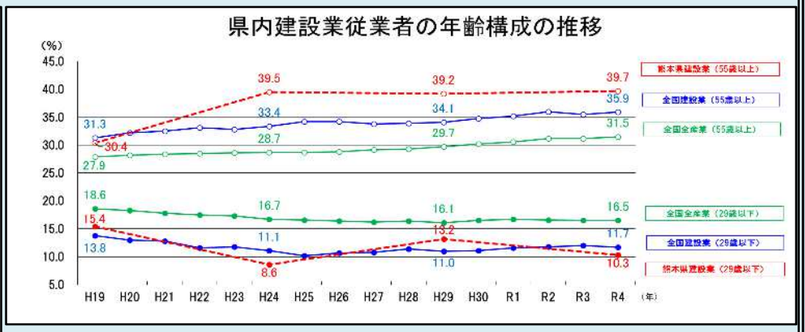
○　県内建設業従業者の年齢構成の推移
- 県内建設業従業者は、55歳以上の割合が約40%と全国平均の約36%を上回り高齢化が進行
- また、29歳以下の従業者の割合は、約10%と全国平均の約12%を下回っている



出典：建設総合統計年度報（国土交通省）、建設業許可業者数（県土木部監理課）



出典：経済センサス（総務省）



出典：建設業就業構造基本調査（総務省）、労働力調査（総務省）

３　課　題

※「地域建設産業のあり方検討委員会（熊本県）」報告書－熊本県の建設企業の現状に関するアンケート調査－（一般財団法人 建設業情報管理センター）

（１）人材の確保・育成について

○技術者、技能労働者ともに、約8割の事業者で「不足」又は「やや不足」と回答

⇒生産年齢人口の減少や技術者等の高齢化に伴う、人材確保や技術・技能の承継が必要

○建設業に対するイメージについて、約4割の県民が「良い」又は「どちらかというと良い」と回答している一方、約2割は「悪い」又は「どちらかというと悪い」と回答。また、残りの約4割は「特にない」と回答

⇒更なる建設産業への理解促進が必要

（２）生産性向上や働き方改革について

○技術者、技能労働者ともに、約8割の事業者で「不足」又は「やや不足」と回答【再】　○建設業就業者における年代別ボリュームゾーンは高齢化

⇒限られた人員と実労働時間の短縮の動きの中において、生産性向上を図るためには、ICT施工や遠隔臨場等の建設DXの推進が必要

○毎月勤労統計調査によると令和5年の1人平均月間出勤日数は、全産業と比べて約2日（約1割）多い。また、実労働時間数は、約37時間（約3割）長い

⇒人材確保や技術・技能の承継に課題がある中において、若年層への入職促進や継続就業につなげるためには、他産業でも導入が進んでいる「完全週休2日制の実施」、「現場技術者等の負担軽減」等による働き方改革の推進が必要

４　前プランの取組実績

○将来の建設産業を支える人材の確保・育成
- 週休2日試行工事の導入
- 建設企業魅力発見フェアや建設産業ガイダンスの開催　など

○生産性の向上等による技術と経営に優れた建設産業
- ICT活用工事の導入
- 技能振興センターの整備　など

○「地域の守り手」として地域に貢献する建設産業
- 格付や総合評価落札方式の適切な実施
- 専門工事業の分離発注の実施　など

5　第4次プラン策定の趣旨

○　県内建設産業は、社会基盤整備や災害への対応はもとより、広域幹線道路ネットワークの整備や半導体関連産業の集積地域を含む熊本都市圏の渋滞対策、防災・減災、国土強靱化対策など“地域を守り”“熊本の未来をつくる”本県の重要な産業

○　その一方、生産年齢人口の減少や技術者の高齢化に伴い、人材確保や技術・技能の承継など、「担い手の確保・育成」が喫緊の課題となっている

そのため、「第４次熊本県建設産業振興プラン」では、「地域を守り、未来をつくる建設産業の持続・発展」を基本目標に、「人材の確保・育成」・「生産性向上と働き方改革」・「持続可能な建設産業の育成」に取り組むこととし、県内建設産業団体や関係機関と引き続き緊密に連携しながら、目標の実現に向けて着実に取組みを進めていく

6　対　象

○ 県内に主たる営業所を置く建設企業が主な対象

7　計画期間

○ 令和6年度（2024年度）から
令和10年度（2028年度）（5か年間）

8　基本目標・取組みの方向性

〔 基本目標 〕

地域を守り、未来をつくる建設産業の持続・発展

CIVIL ENGINEERING KUMAMOTO Pref.

〔 取組みの方向性 〕

◆人材の確保・育成

～ 熊本を守り、未来をつくる人材を確保・育成します ～
社会基盤整備をはじめ災害への対応、さらには地域の雇用・経済に欠かすことのできない建設産業の担い手確保のため、建設産業への理解促進を図るとともに、若者をはじめ多様な人材の確保・育成に取り組みます。

◆生産性向上と働き方改革

～ 生産性向上と働き方改革を進め建設産業の可能性を広げます ～
限られた人員と実労働時間の短縮の動きの中において、建設産業が多様な人材から選ばれるよう、建設DXへの取組みなどによる生産性向上や業務体制見直しによる働き方改革に取り組みます。

◆持続可能な建設産業の育成

～ 技術と経営に優れ地域に貢献する建設産業を育成します ～
良質な社会資本を提供できる技術と経営に優れた建設産業の育成並びに地域の安全・安心を担う「地域の守り手」として積極的に活躍する建設企業を育成します。

9　主な取組み

基本目標	取組の方向性	取組方針	主な取組項目
地域を守り、未来をつくる建設産業の持続・発展	1 人材の確保・育成	(1) 建設産業の理解促進	・小中高生及び保護者を対象とした現場見学会、魅力発見フェアの開催 ・【新】災害活動等の情報発信の強化 ・SNS等を活用した建設企業の魅力の発信強化
		(2) 多様な人材に対応した受入環境等の整備	・【拡】女性や外国人などの受入・育成環境の整備 ・建設現場の安全対策の強化、労働災害の防止
		(3) 入職促進につながる接触機会の創出	・【拡】工業系高校に加え小・中学校及び普通科高校等との接触機会創出支援 ・建設産業ガイダンスや魅力発見フェアの開催 ・高校在学中における各種資格取得に対する支援
		(4) 技術者・技能者の育成	・【拡】若手職員の技能向上の取組みに対する支援 ・【新】総合評価落札方式における担い手育成タイプの試行 ・県建設技術センターによる技術者等の育成 ・県立高等技術専門校による技能者の育成 ・【拡】技能振興センター（技能検定試験会場等）の活用 ・【拡】建設キャリアアップシステムの活用
	2 生産性向上と働き方改革	(1) 建設DXへの取組みによる生産性向上	・【拡】ICT活用工事の推進 ・【新】遠隔臨場やWEB協議等の推進 ・【新】オンラインによる電子契約や電子納品の導入 ・【新】建設業許可・経営事項審査における電子申請の推進 ・電子入札システム等の導入促進 ・新技術・新工法の取組みに対する支援
		(2) 業務体制見直しによる働き方改革	・【新】完全週休2日制の推進 ・【拡】工事関係書類の簡素化など現場技術者等の負担軽減・作業効率化 ・【新】時間外労働上限規制適用に対する取組みの促進 ・発注・施工時期の平準化や適切・柔軟な工期の設定
	3 持続可能な建設産業の育成	(1) 地域の守り手として持続するための環境整備	・各地域における公共投資予算の安定的・継続的な確保 ・県内企業への発注促進、分離発注による専門工事業の育成 ・県発注工事の工事成績等の適正な評価や優良工事表彰等の実施 ・発注者・受注者間の意見交換の実施 ・災害協定に基づく活動に関するルールづくり(広域支援活動) ・BCP（事業継続計画）策定の促進
		(2) 経営の効率化及び経営基盤の強化	・企業合併・事業承継等に対する支援 ・経営相談や融資制度等の活用促進
		(3) 持続可能な社会の実現に向けた取組みの促進	・【新】SDGsの取組みの促進 ・建設企業の社会貢献活動の評価 ・熊本県リサイクル製品認証制度により認証された製品の普及促進
		(4) 適正な市場環境づくり	・総合評価落札方式の適切な運用 ・ダンピング対策などの透明で公正な市場環境づくりの推進 ・適正な元請下請関係の構築、不良不適格業者の排除

（凡例）【新】・・・新規の事業　【拡】・・・継続事業の拡充

報告事項２

令和６年７月２日
都市計画課

渋滞解消推進本部（第１回）の開催について

○　６月５日に熊本都市圏の渋滞解消に向けた取組の推進を目的とした「第１回 熊本県渋滞解消推進本部会議」を開催しましたので報告します。
○　会議では、都市圏（セミコンテクノパーク周辺を含む）の交通状況や短期･中期･長期等の渋滞対策、公共交通の利用促進等について報告し、今後、組織横断的に取り組みを迅速かつ強力に進めていくこととされました。
○　知事からは、都市圏の各市町村や民間企業などとの連携の重要性や、大西熊本市長と渋滞に関する会談の機会を設けることが提案されました。

○第１回 熊本県渋滞解消推進本部会議について

日　　時　令和６年６月５日（水）8：40～　9：30
開催場所　県庁本館５階　知事応接室
会議内容　・推進本部の取り組みについて
　　・公共交通の利用促進について
　　・意見交換

【第１回 熊本県渋滞解消推進本部会議での議事内容】

○推進本部の取り組みについて

・熊本市内の主要渋滞箇所等が 3 大都市圏を除く政令指定都市の中でワースト１位。
・セミコンテクノパーク周辺においても通勤交通が集中し渋滞が発生。
・推進本部では、既存施策の連携や前倒し、新たな対策などの実施方針を明らかにする。また、本部会議で打ち出された方針について、現在改訂中の「都市交通マスタープラン」や「熊本都市圏総合交通戦略」に反映する。
・道路や公共交通などの各施策は、各々を組み合わせ、連携することが重要。また、短・中・長期のソフト、ハード対策を効率的かつ段階的に進めていく必要がある。

○公共交通の利用促進について

・環境に配慮した住みよい暮らしの実現のためには、公共交通の利用促進が不可欠であり、過度な自動車依存からの脱却を目指す社会の実現に向け、自家用車から公共交通への利用転換を進めたい。
・現状として、県民の皆様の公共交通の利用に対する意識が低く、運転士不足等に伴う供給面の問題もあるなど、乗り越えるべき課題は大きいと認識。
・このため、県民あげて公共交通利用促進を図る施策を強力に推し進めていきたい。

熊本県渋滞解消推進本部

推 進 本 部

【本部長】知事
【副本部長】副知事
【構成員】土木部長、企画振興部長、デジタル戦略局理事
県警本部長、知事公室長、商工労働部長、
県央・県北広域本部長

※幹事会は課長級を想定

【幹　事　会】
（とりまとめの場）

知事公室	企画振興部	商工労働部
知事公室	交通政策課 空鉄課 ﾃﾞｼﾞﾀﾙ戦略推進課	企業立地課
県警本部	**土 木 部**	**広域本部等**
交通規制課 総務課	監理課 道路整備課 道路保全課 都市計画課◎	県央･県北広域本部 総務部 土木部

【テーマ】
○熊本都市圏における渋滞対策などの着実な実施
や前倒し、各施策の連携、新たな対策などの推進
○渋滞対策の情報発信

【熊本都市圏渋滞対策】

＜熊本都市圏総合交通戦略（アクションプラン）協議会＞

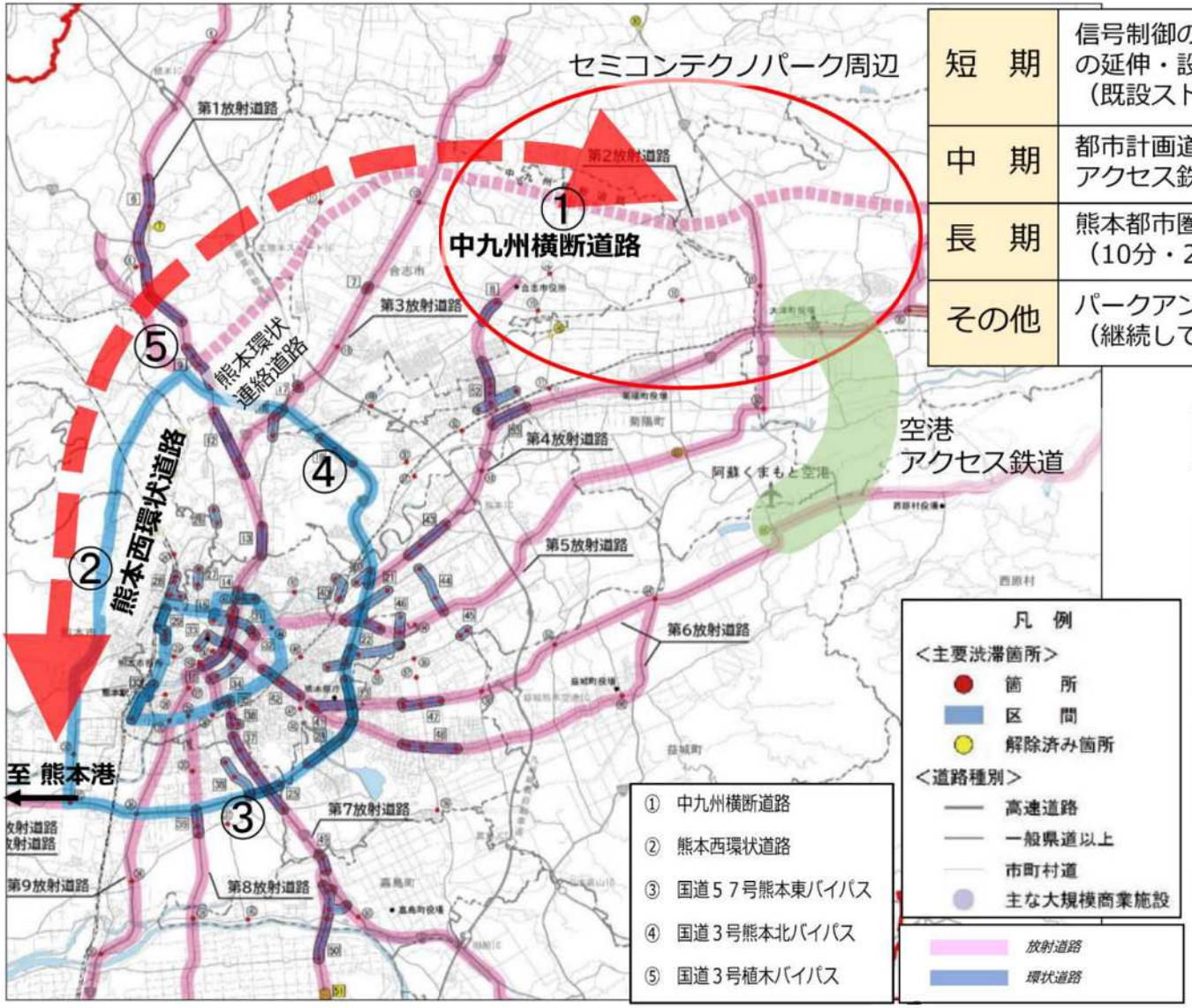
	国	県警	県	市	関係市町村	NEXCO	交通事業者
道路 公共交通 ＋α・・・	●現行の都市交通戦略に位置づけられた短期・中期・長期の各施策を着実に実施 ・長期：３連絡道路等の新たな道路ネットワーク整備 ・中期：都市計画道路の整備 ・短期：信号制御の高度化等のソフト対策渋滞緩和に即効性 がある「ピンポイント渋滞 対策」等（既存ストックを有効活用） ・その他：公共交通への利用転換に資する取組み 都市交通戦略はR8に改訂予定						

＜菊池南部の渋滞対策検討の場＞

県	関係市町村	警察	交通事業者	関係企業
●菊池南部地域における渋滞状況の把握 ●渋滞・交通アクセス対策部会の取組み事業（大津植木線多車線化、セミコン通勤バス、時差出勤等）との連携・協力 ●交通事故防止への取組み ●関係機関との情報共有				

推進本部の取り組みについて

- 短期・中期・長期のソフト、ハード対策について、主な渋滞箇所を段階的に減らしていく取り組みを効率的に進める。
- 熊本都市圏における渋滞対策などの着実な実施や前倒し、各施策の整合・連携、新たな対策など、施策の内容や進捗、並びにこれらの実施方針を明らかにし、わかりやすく情報発信していく。



短　期	信号制御の高度化等のソフト対策や右折レーン左折レーン等の延伸・設置など渋滞緩和に即効性のあるハード対策など（既設ストックの有効活用）
中　期	都市計画道路等の整備・公共交通ネットワークの形成（空港アクセス鉄道の整備、JR豊肥本線の機能強化等）など
長　期	熊本都市圏３連絡道路等の新たな道路ネットワーク整備（10分・20分構想）
その他	パークアンドライドの実施、通勤バスの利用などの啓発（継続して行う取り組み）

短期施策の事例

○右折レーンの延伸等

（写真：益城町道）

報告資料３
球磨川流域復興局付・河川課

緑の流域治水の推進と五木村･相良村の振興について

１　「緑の流域治水」の主な取組状況

（１）新たな流水型ダムの環境アセスメントの進捗状況

・流水型ダムについては、国において、法と同等の環境アセスメントの手続きが進められている。「配慮レポート」「方法レポート」「準備レポート」「評価レポート」の4段階で進められ、現在、3段階目の「準備レポート」が公表されている。

・県では、公聴会で述べられた意見や、事業者である国土交通省九州地方整備局から提出された一般意見の概要及び事業者見解、関係市町村長、県審査会等の意見を踏まえ、4月12日に「準備レポート」に対する知事意見を述べた。

・その後、5月21日に、国の「流水型ダム環境保全対策検討委員会」が開催され、提出した44項目の知事意見には「全て対応する予定」との事業者(九州地方整備局)の見解が示された。今後、知事意見や一般意見等を踏まえ、「評価レポート」が作成・公表される予定。

（２）球磨川流域治水協議会について

令和6年5月28日　第9回球磨川流域治水協議会　開催

出席者：知事、九州地方整備局長、九州農政局長、
九州森林管理局長、熊本地方気象台長、
球磨川流域市町村長
議　題：「球磨川水系流域治水プロジェクト」の
取組状況報告　等

（３）くまもと防災ウィークについて

・県民の防災意識向上のため、令和2年7月豪雨の発災日である7月4日を含む、6月30日～7月6日を「くまもと防災ウィーク」と設定。

・7月4日には、県庁各部局が一体となり被災地の創造的復興へ向けた取組みを加速するため、令和2年7月豪雨復旧・復興本部会議(第14回)を開催。

・期間中、県内6箇所でパネル展を開催するほか、県政テレビ・SNS・新聞広告等、様々な媒体を活用し、豪雨からの創造的復興の進捗状況や「緑の流域治水」の取組み等を集中的に発信。

「緑の流域治水」のパネル展

在熊TV5局制作の早期避難を呼びかける
テレビスポット（5/29～9/30）

【裏面あり】

（４）球磨川水系県管理河川について

・球磨川水系県管理河川では、5月末までに約20万㎥の土砂掘削完了。

・御溝川（人吉市）では、令和6年度中の完了に向けて二次放水路を整備中。

・その他、河川改修、宅地かさ上げ、遊水機能を有する土地の確保・保全など13河川で事業推進中。

柳橋川（多良木町）　河川堆積土砂掘削

御溝川（人吉市）　二次放水路（分流施設）

２．五木村・相良村の振興について

・4月18日、知事就任後最初の自治体訪問先として、五木村と相良村を訪問。五木村長・議長等、相良村長・議長等より、両村の要望や課題等について御意見を伺った。

・知事は、ダム問題で翻弄されてきた五木村・相良村にしっかりと寄り添っていくという決意を改めて示した。

知事による五木村・相良村訪問（4/18）

＜五木村＞

・4月21日、「五木村の新たな村づくりの方向性に関する村民集会」が開催され、村長から「流水型ダムを前提とした村づくりに向けて、新たなスタートラインに立つべきであると判断した」との表明がなされた。

・5月27日、村及び村議会から知事に対し流水型ダムを前提とした「“ひかり輝く”新たな五木村の早期実現に向けた地域振興に関する要望書」が提出された。

五木村・村議会による知事要望（5/27）

＜相良村＞

・4月18日の知事訪問時に、相良村振興策について村長から改めて支援の要望がなされた。併せて村長は『「緑の流域治水」は、国、県、流域市町村の総意として進められている』との認識を示し、国、県に村民への丁寧な説明を求められた。

・6月29日～30日、「緑の流域治水（河川整備計画関連）の取組みに関する村民説明会」が村内4地域で開催され、国土交通省及び県から取組みを説明した。

・引き続き、国・県・村が一体となり、村民の皆様の御意見を十分お聴きしながら、時間的緊迫性を持って両村の振興に取り組んでいく。

報告事項４

「水俣湾環境対策基本方針」に基づく水俣湾の環境調査結果及び水俣湾埋立地の点検・調査結果（令和５年度）

令和６年（2024 年）７月２日
環境保全課・港湾課・都市計画課

１　水俣湾の水質等の水銀調査結果・・・・・・・・・[環境保全課]

（１）調査の趣旨

平成１３年（２００１年）３月１４日付けで策定した「水俣湾環境対策基本方針（水俣湾魚介類の安全確認後の対応について）」に基づき、中長期的視点から水俣湾の環境状況を把握するため、平成１３年度（２００１年度）から毎年、水質、底質、埋立地周辺地下水及び魚介類の水銀含有量等について調査を実施している。

（２）調査項目、調査時期等

調査項目	調査対象	調査時期等
水　質	湾内　2地点	R5.6、8、10、R6.2（年4回）
底　質	湾内　3地点	R5.10（年1回）
地下水	埋立地周辺　2地点	R5.8、R6.2（年2回）
魚介類	湾内　2魚種	R5.7（年1回）

（３）調査結果

ア　水質及び地下水ともに、全ての調査において総水銀は検出されなかった。

イ　底質については、総水銀は３地点全て「水銀を含む底質の暫定除去基準」を超えなかった。

ウ　魚介類については、「魚介類の水銀の暫定的規制値」を超えなかった。

調査項目	令和５年度結果	基 準 値
水　質	総水銀:0.0005mg/L 未満	環境基準 0.0005mg/L 以下
底　質	総水銀:2.0～4.0ppm	水銀を含む底質の暫定除去基準 25ppm 以下
地下水	総水銀:0.0005mg/L 未満	環境基準 0.0005mg/L 以下
魚介類	(カサゴ) 総水銀：0.27ppm ﾒﾁﾙ水銀：0.20ppm (ササノハベラ) 総水銀：0.14ppm ﾒﾁﾙ水銀：0.11ppm	魚介類の水銀の暫定的規制値 総水銀：0.4ppm 以下 ﾒﾁﾙ水銀：0.3ppm 以下 （注）暫定的規制値とは 魚種ごとに総水銀含有量の平均値が 0.4ppm を超え、かつ、メチル水銀含有量の平均値が 0.3ppm を超えるものをいう。

（４）今後の対応

令和６年度（２０２４年度）も、同様の調査を予定している。

２　水俣湾埋立地の点検・調査結果・・・・・・・・・[港湾課・都市計画課]

（１）点検・調査の趣旨

水俣湾埋立地の点検・調査は、「水俣湾環境対策基本方針」に基づき、埋立地の安全性の確認と必要な補修を把握することを目的として、平成１３年度から毎年実施している。点検・調査の内容は、「水俣港埋立地管理補修マニュアル（令和５年９月改訂）」による。

（２）点検・調査項目、調査時期等

点検・調査項目	調査対象	調査時期
水質検査	埋立地護岸前面海域（6 地点） 埋立地内地下水（2 地点）	R5.10～R6.3 （年１回）
地盤調査	埋立地全域の地盤高測定(約 58ha、93 箇所)	
構造物変状調査	護岸・岸壁・物揚場・水路の変位・劣化 損傷及び鋼材の腐食状況調査等（約 5km）	

（３）点検・調査結果

ア　埋立護岸前面海域（６地点）及び埋立地内地下水（２地点）を採水し調査した結果、総水銀は検出されなかった。

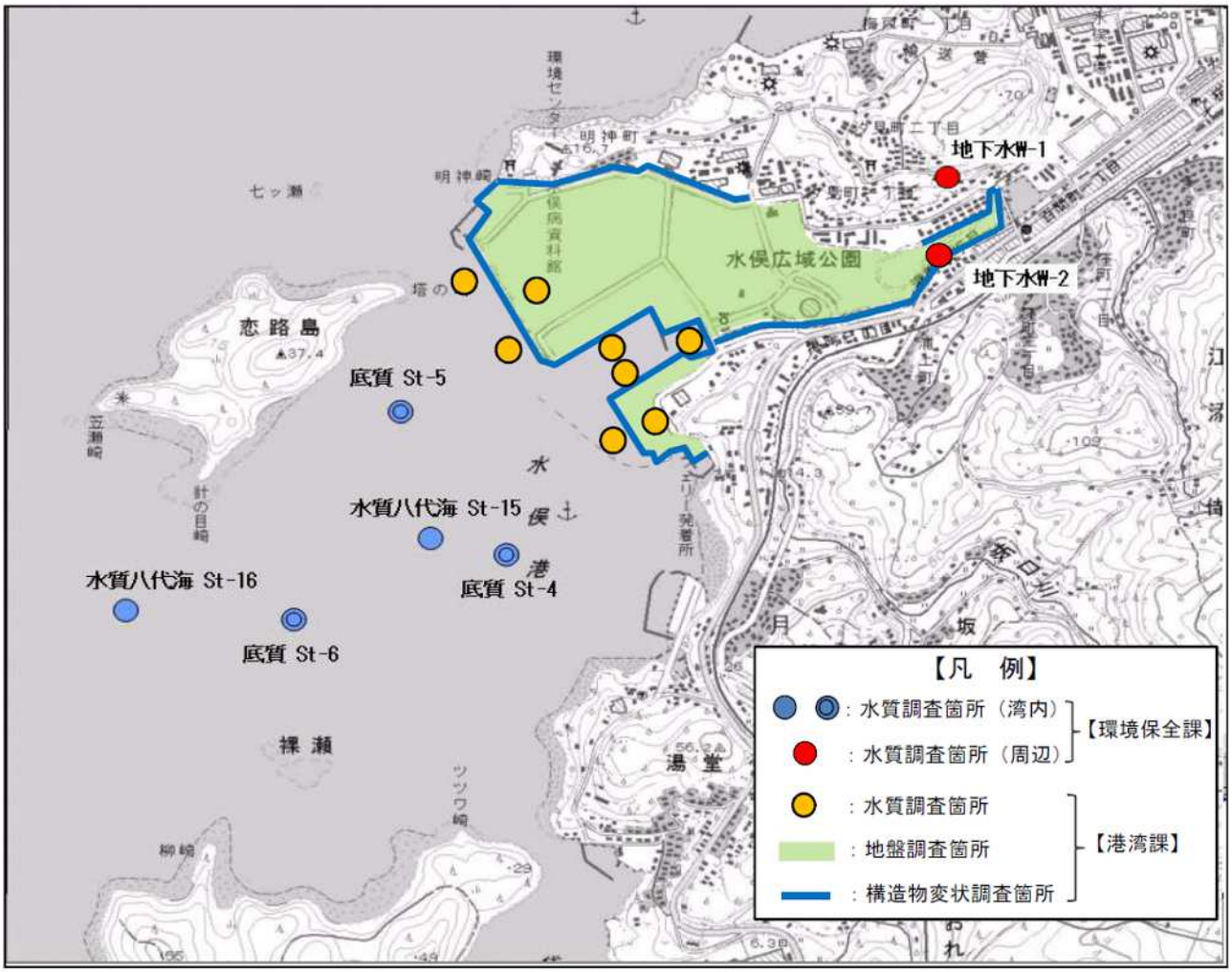
イ　埋立地全域での地盤高測定の結果、異常な沈下及び陥没は見られなかった。

ウ　埋立地外周施設(護岸・岸壁・物揚場)及び水路における変位・劣化・損傷及び鋼材の腐食状況調査の結果、構造に影響を及ぼすような変状等は見られなかった。

点検・ 調査項目	令和５年度結果	基 準 値
水質検査	総水銀:0.0005mg/L 未満	環境基準 0.0005mg/L 以下
	アルキル水銀:不検出	環境基準 検出されないこと
地盤調査	エプロン部: 前年度からの差：最大 25mm 埋立部: 前年度からの差：最大 24mm 排水路: 前年度からの差：最大 18mm	前年度から 200～300mm 以上の沈下がないこと
構造物 変状調査	施設の安全性、機能上の問題なし。また、緊急に補修が必要となる箇所なし。	目視点検し、安全性、機能上の問題がないこと
	防食管理電位：最大約-850mV	防食管理電位が-800mV 以下であること

（４）今後の対応

令和６年度（２０２４年度）も、同様の点検・調査を予定している。


地下水W-1
地下水W-2
水俣広域公園
恋路島
底質 St-5
水質八代海 St-15
底質 St-4
水質八代海 St-16
底質 St-6
【凡　例】
：水質調査箇所（湾内）
：水質調査箇所（周辺）
【環境保全課】
：水質調査箇所
：地盤調査箇所
：構造物変状調査箇所
【港湾課】

図：水俣湾の調査箇所

建設常任委員会報告資料　5①
令和６年６月議会　危機管理防災課・港湾課・交通政策課

特定利用空港・港湾指定に係る国の関係市町村説明会について

１　特定利用空港・港湾指定の概要

この取組みは、自衛隊・海上保安庁が、国民保護や大規模災害等の緊急性が高い場合や訓練等に、民間の空港・港湾を円滑、迅速に利用できるよう、国が「特定利用空港・港湾」に指定し、民生利用を主としつつ、艦船・航空機の利用にも資するよう必要な整備等の促進を図るもの。

令和６年４月１日に、以下の５空港及び 11 港湾が指定された。

福井県、熊本県、鹿児島県及び沖縄県における空港・港湾については、指定に向けて引き続き協議が行われている。

【指定済の空港・港湾】　　※（　）は管理者

道県名	空港	港湾
北海道	―	留萌港（市）
		石狩湾新港（組合）
		釧路港（市）
		苫小牧港（組合）
		室蘭港（市）
香川県	―	高松港（県）
高知県	―	高知港（県）
		須崎港（県）
		宿毛湾港（県）
福岡県	北九州空港（国）	博多港（市）
長崎県	長崎空港（国）	―
	福江空港（県）	
宮崎県	宮崎空港（国）	―
沖縄県	那覇空港（国）	石垣港（市）

２　国から県及び関係市町村への説明等

（１）これまでの経緯

・特定利用空港・港湾指定の取組みに関して、昨年 10 月及び 11 月に国から本県へ概要説明があり、その中で、熊本空港、熊本港及び八代港を対象施設として検討している旨の説明を受けた。
・本県からは、この取組みの理解を得るために、これまで国に対して丁寧な説明を求めてきた。
・このような中、その一環として、去る６月 12 日（水）及び 13 日（木）に国から関係市町村（熊本市、八代市、大津町、菊陽町、西原村、益城町）に対して説明会が開催された。

（裏面あり）

（２）関係市町村説明会

１ 開催日：令和６年６月 12 日（水）対面方式、13 日（木）ＷＥＢ方式

２ 出席者：【　国　】内閣官房担当参事官、国交省担当課長、防衛省担当課長等

：【市町村】(6 月 12 日)熊本市副市長、八代市長、大津町長、西原村長

(6 月 13 日)菊陽町長、益城町長

：【　県　】知事公室長、土木部長等

３ 概　要：

１）国からの説明（説明内容は両日ともに同じ、説明資料は別添のとおり）

・インフラ管理者は、平素において自衛隊・海上保安庁の運用や訓練等による施設の円滑な利用について、関係法令等を踏まえ、適切に対応する。

・自衛隊・海上保安庁とインフラ管理者は、国民の生命・財産を守る上で緊急性が高い場合又は航空機の飛行や艦船の航行の安全を確保する上で緊急性が高い場合（武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態を除く）であって、当該施設を利用する合理的な必要があると認められるときには、民生利用に配慮しつつ、緊密に連携しながら、自衛隊・海上保安庁が柔軟かつ迅速に施設を利用できるように努める。

・今年４月１日に、既に全国の５空港・11 港湾を指定しており、熊本県においては熊本空港、熊本港及び八代港を指定したいと考えている。

・指定後には関係者間における連絡・調整体制を構築し、円滑な利用に関する具体的な運用のための意見交換を行うこととしている。

・国としては、地元自治体の理解を得た上で進めたいと考えている。

２）関係市町村からの意見

・有事の際の懸念など住民の不安払しょくのため、引き続き丁寧な説明をお願いしたい。

・正確かつ迅速な情報提供をお願いしたい。

・訓練実施の際には、事故防止や騒音等に万全の対策を取ってもらいたい。

※指定についての反対意見はなかった。

３）県からの意見

熊本港と八代港のインフラ管理者は県であるが、地元の理解が必要であることから、理解を深めるための取組みを継続的に行ってもらいたい。

（３）今後の県の対応

関係市町村の意見を伺いながら、引き続き国に対して丁寧な説明を求めていく。

建設常任委員会報告資料　５②
令和６年６月議会　危機管理防災課・港湾課・交通政策課

総合的な防衛体制の強化に資する取組について（公共インフラ整備）

空港・港湾に関する公共インフラ整備の取組の基本的な考え方

考え方

○　安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、南西諸島を中心としつつ、その他の地域においても、自衛隊・海上保安庁が、**平素から必要な空港・港湾を円滑に利用できるよう、インフラ管理者との間で「円滑な利用に関する枠組み」を設ける。**これらを、**「特定利用空港・港湾」**とする。

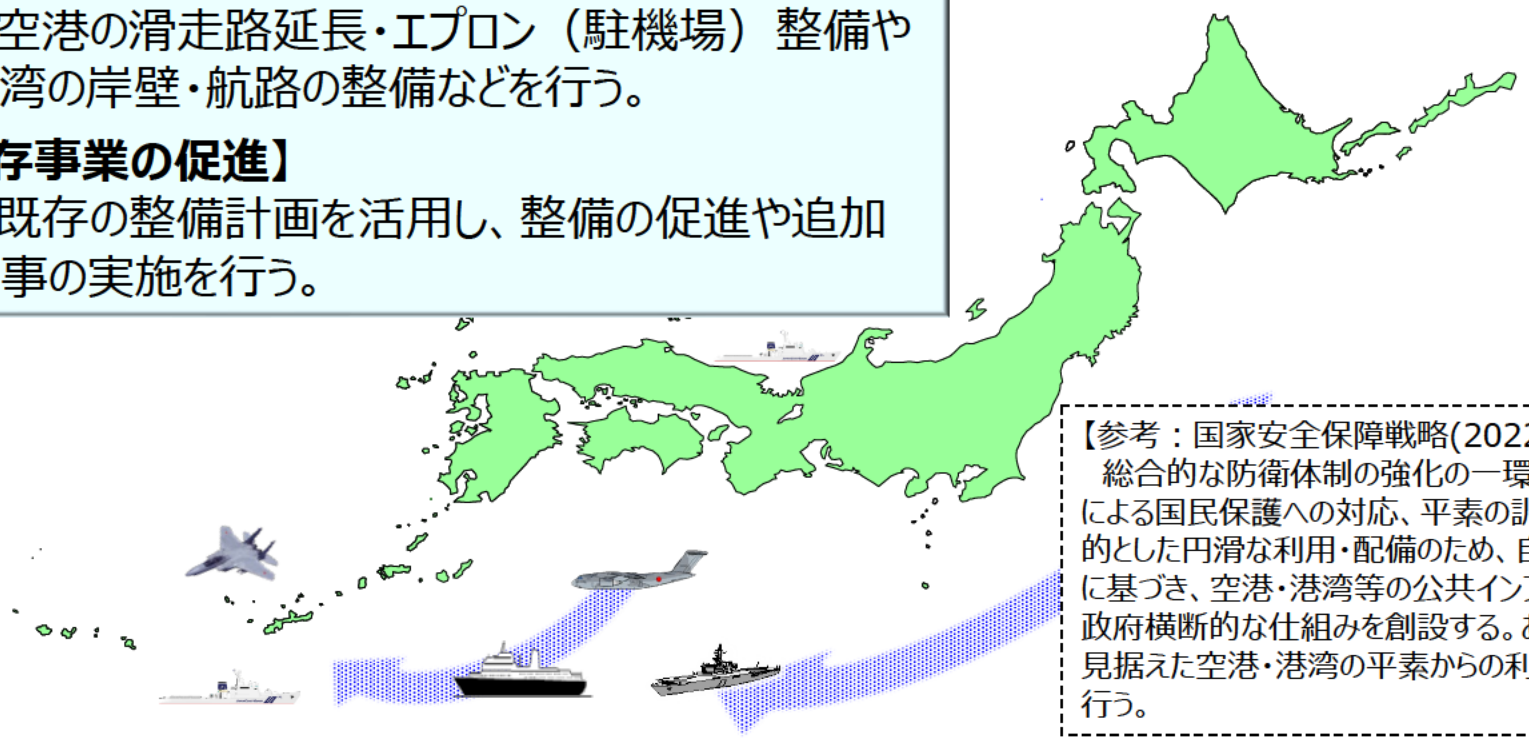
○　**「特定利用空港・港湾」においては、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の艦船・航空機の円滑な利用にも資するよう、必要な整備又は既存事業の促進**を図る。

【整備】

○　空港の滑走路延長・エプロン（駐機場）整備や港湾の岸壁・航路の整備などを行う。

【既存事業の促進】

○　既存の整備計画を活用し、整備の促進や追加工事の実施を行う。



【参考：国家安全保障戦略(2022年12月閣議決定)の記述】
総合的な防衛体制の強化の一環として、自衛隊・海上保安庁による国民保護への対応、平素の訓練、有事の際の展開等を目的とした円滑な利用・配備のため、自衛隊・海上保安庁のニーズに基づき、空港・港湾等の公共インフラの整備や機能を強化する政府横断的な仕組みを創設する。あわせて、有事の際の対応も見据えた空港・港湾の平素からの利活用に関するルール作り等を行う。

空港・港湾における「円滑な利用に関する確認事項」の概要

○　インフラ管理者は、平素において自衛隊・海上保安庁の運用や訓練等による施設の円滑な利用について、関係法令等を踏まえ、適切に対応する。

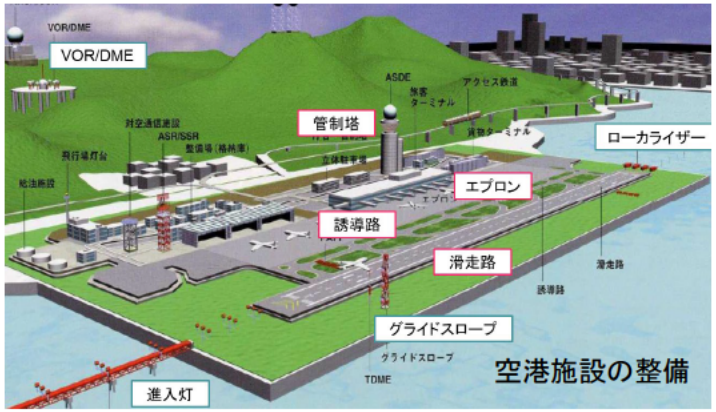
○　自衛隊・海上保安庁とインフラ管理者は、国民の生命・財産を守る上で緊急性が高い場合又は航空機の飛行や艦船の航行の安全を確保する上で緊急性が高い場合（武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態を除く）であって、当該施設を利用する合理的な必要があると認められるときには、民生利用に配慮しつつ、緊密に連携しながら、自衛隊・海上保安庁が柔軟かつ迅速に施設を利用できるよう努める。

○　上記の着実な実施に向けて、関係者間において連絡・調整体制を構築し、円滑な利用に関する具体的な運用のための意見交換を行う。

①民生利用のイメージ（空港）

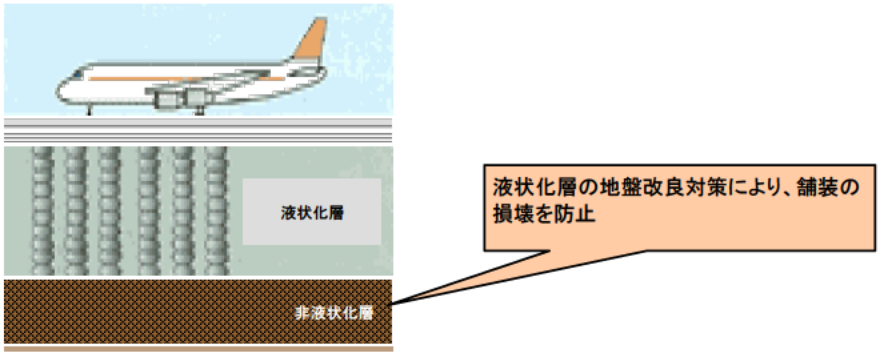
○　地域の玄関口となる空港の受入環境整備により、今後の航空需要の回復・増大に対応。
○　空港の防災・減災対策の推進、滑走路端安全区域整備等により、航空の安全・安心を確保。

空港における受入環境整備

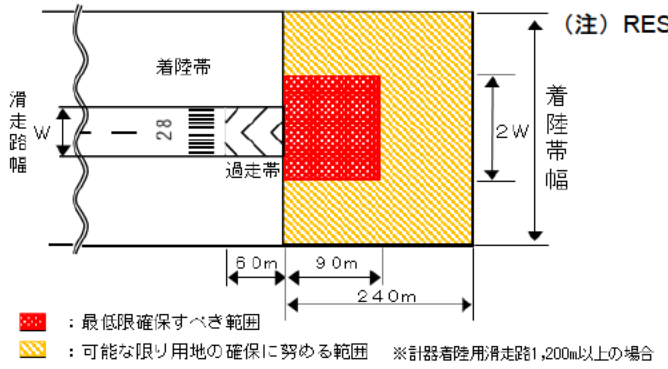


航空機の駐機状況（エプロン）

航空の安全・安心の確保



防災・減災（耐震対策等）
・RESAの長さおよび幅(国内基準_平成29年4月改訂)



オーバーラン等へ対応する滑走路端安全区域

①民生利用のイメージ（港湾）

○　岸壁、航路、防波堤等の港湾施設の整備により、フェリー・ＲＯＲＯ船、バルク貨物船等の大型化や貨物需要の増大への対応、大型クルーズ船等の受入環境の整備、船舶の航行安全の確保、災害時の港湾機能の確保等を図る。

（注）RORO船：トラックやトレーラーが自走で船に乗り込み、貨物を積載したまま運搬できる貨物用の船舶
バルク貨物船：小麦等の粉粒体や液体を個包装せずに輸送するバルク輸送に使用する船舶

船舶大型化等への対応

RORO船の荷役状況

クルーズ船の受入環境整備

大型クルーズ船やラグジュアリークラスのクルーズ船等の接岸に対応

船舶の航行安全の確保

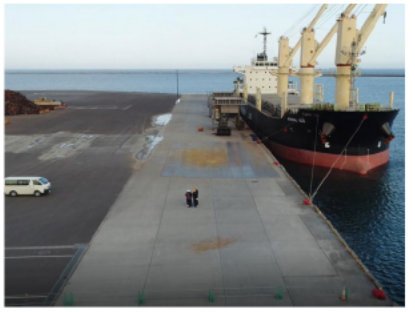
防波堤により荒天時の波浪等から港内静穏度を確保

災害時の港湾機能の確保

○大規模地震発生後の岸壁の状況

非耐震岸壁：
ひび割れ等発生

耐震強化岸壁：
異常なし



耐震強化岸壁の整備効果

②国民保護・災害派遣利用のイメージ

空港

○　空港の整備・利用により、短期間の島外避難を必要とする国民保護時の輸送能力を確保するとともに、災害派遣の救援部隊の派遣をより効率的に実施。

○　波浪等により船舶による避難が困難・遅延する場合においても、航空機による避難経路を確保。

港湾

○　大型船舶を用いることにより、国民保護時の輸送能力が向上する。

○　大型船舶の出入港が可能となることにより、災害時に大型船舶を用いた緊急物資輸送や医療支援等が可能になるとともに、大規模災害からの復興に際し、大量の建設資機材の搬入等が可能となる。

住民避難のイメージ
（国民保護共同訓練より）

被災者等空輸のイメージ
（防衛省災害対処に係る訓練より）

救援物資・車両の搭載
（防衛省災害派遣時の写真）

被災地での給水支援
（海上保安庁災害対応の写真）

③自衛隊・海上保安庁利用のイメージ

自衛隊

○　航空機を状況に応じて配置することにより、侵攻部隊に対し、より遠方で対応します。
○　状況に応じて必要な部隊を迅速に機動展開。併せて国民保護を実施します。
○　また、大規模災害発生時には、災害派遣の効率的な実施が可能となります。
○　上記の実効性を確保するため、平素から訓練等で空港・港湾を利用します。

海上保安庁

港湾施設等におけるテロ等の警戒、捜索救難・人命救助、国民保護等への対応及び必要となる補給、訓練等のために空港・港湾を定期的に利用します。

港湾施設等のテロ等警戒　　捜索救難及び人命救助

海峡等における警戒監視　　住民の避難及び救援

船舶への情報提供及び避難支援

※訓練時写真

利用する艦艇・航空機のイメージ（一例）

輸送艦（おおすみ型）

護衛艦（あたご型）

輸送機（C-2）

PFI船舶（はくおう）

戦闘機（F-２）

空中給油・輸送機（KC-767）

※訓練時写真

利用する巡視船艇・航空機のイメージ（一例）

大型巡視船
（ヘリ2機搭載型）

ガルフV

大型巡視船
（ヘリ搭載型）

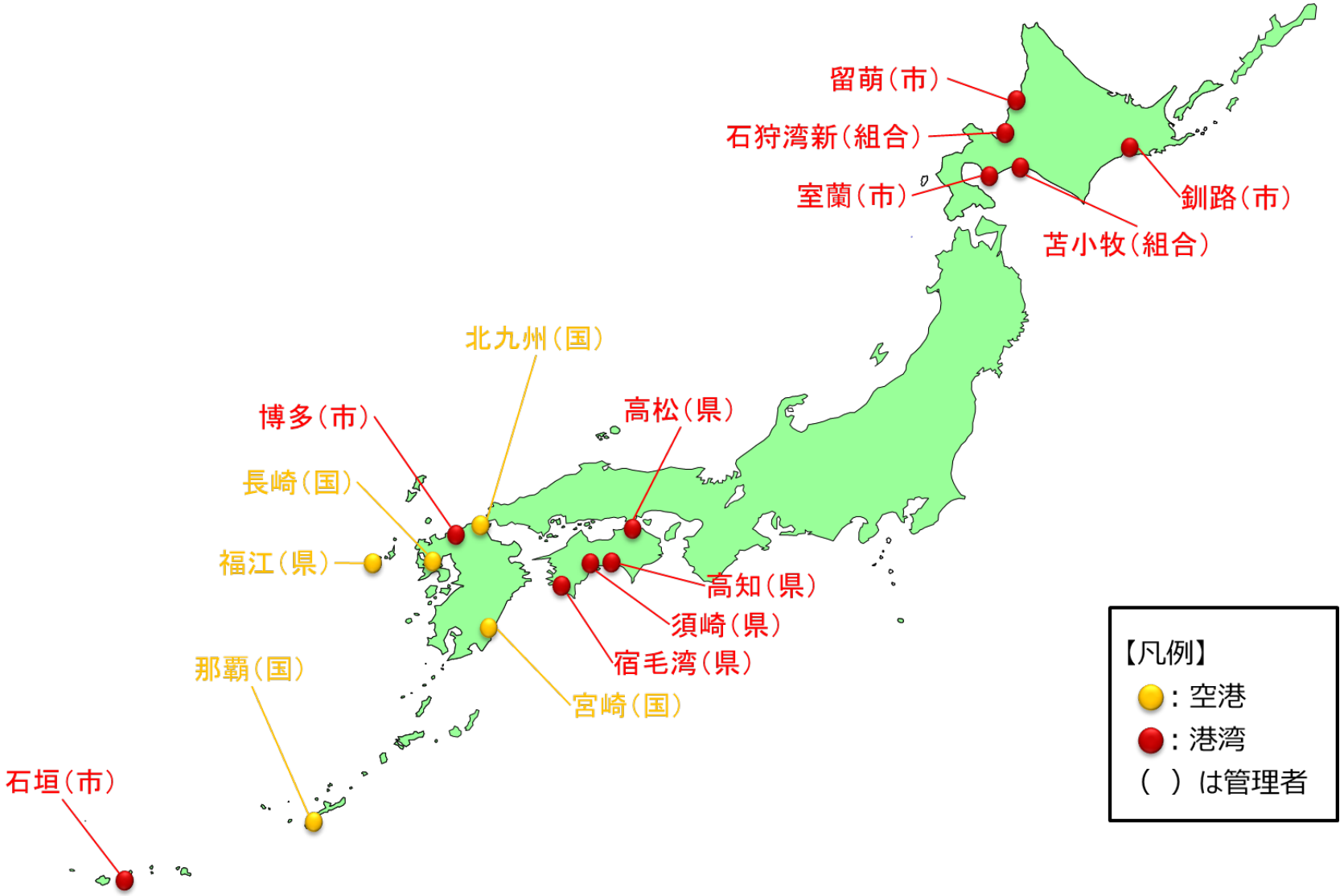
ファルコン2000

大型巡視船

ボンバル300

特定利用空港・港湾（令和６年４月１日時点）

○　以下の**５空港及び１１港湾について、インフラ管理者との間で「円滑な利用に関する枠組み」を設け**、令和６年４月１日の関係閣僚会議にて、**「特定利用空港・港湾」**とした。



よくあるご質問

Ｑ１　この取組は有事を対象とするものですか？

Ａ１　この取組は、平素における空港・港湾の利用を対象としたもので、武力攻撃事態のような有事の利用を対象とするものではありません。武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態における空港・港湾の利用調整については、平成16年に制定された武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律（特定公共施設利用法）等に基づき行われます。

Ｑ２　「特定利用空港・港湾」となることで、有事において、攻撃目標となるのではないですか？

Ａ２　「特定利用空港・港湾」は新たに自衛隊の基地や駐屯地を設置するといったことを目的とするものではありません。

また、自衛隊・海上保安庁は、これまでも民間の空港・港湾を利用してきています。今回、更なる利用の円滑化を図ることを目的として、インフラ管理者との間で、「円滑な利用に関する枠組み」を設けることとなりますが、そのような枠組みが設けられた後も自衛隊・海上保安庁による平素の利用に大きな変化はなく、そのことのみによって、当該施設が攻撃目標とみなされる可能性が高まるとはいえません。

むしろ、自衛隊・海上保安庁の航空機・船舶が必要な空港・港湾を平素から円滑に利用できるように、政府全体として取り組むことは、我が国への攻撃を未然に防ぐための抑止力や実際に対応するための対処力を高め、我が国への攻撃の可能性を低下させるものであり、ひいては我が国国民の安全につながるものです。

Ｑ３　「円滑な利用に関する枠組み」を設けることにより、「特定利用空港・港湾」を、自衛隊や海上保安庁が優先利用することになりますか？

Ａ３　「円滑な利用に関する枠組み」は、自衛隊・海上保安庁の優先利用のためのものではありません。あくまで港湾法や空港法等の既存の法令に基づき、関係者間で連携し、自衛隊・海上保安庁による柔軟かつ迅速な施設の利用について調整するための枠組みです。

Ｑ４　自衛隊による訓練において、どのくらいの頻度で「特定利用空港・港湾」を利用することを想定していますか？

Ａ４　それぞれの空港・港湾につき、多くとも年数回程度を想定しており、常に自衛隊の部隊が訓練を行っているようなことにはなりません。

Ｑ５　「特定利用空港・港湾」となることで、米軍も利用することになりますか？

Ａ５　この枠組みは、あくまで関係省庁とインフラ管理者との間で設けられるものであり、米軍が本枠組みに参加することはありません。