

第15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） 29
- 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、空港アクセス鉄道整備推進課）
. 41

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） 52
- 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） 53

令和8年3月11日

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

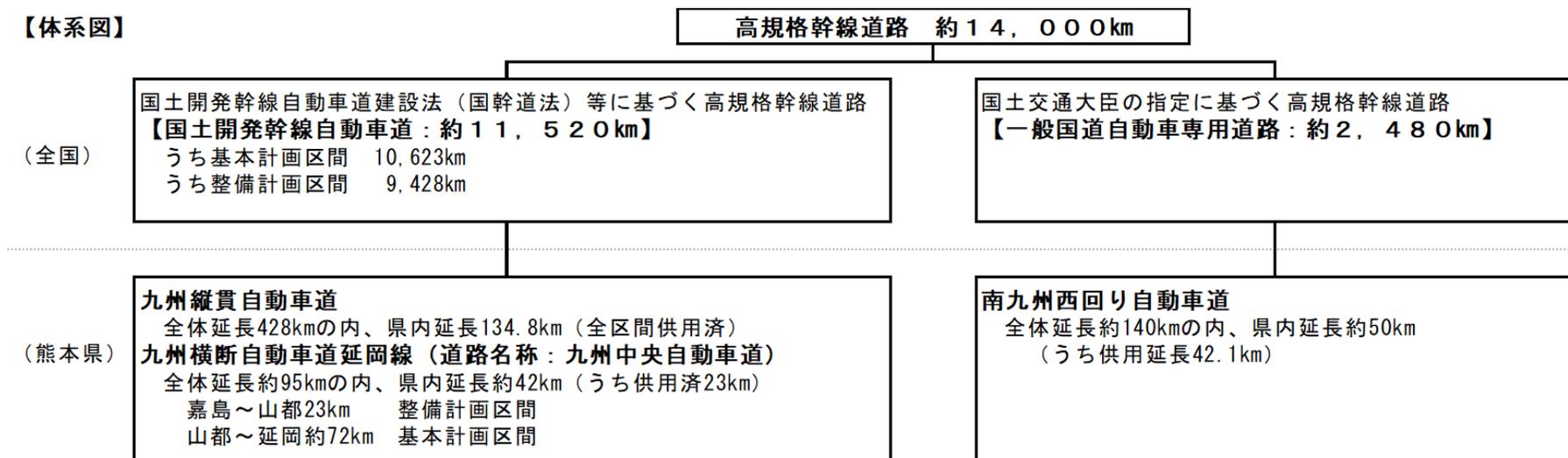
1) 高規格幹線道路の概要

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。

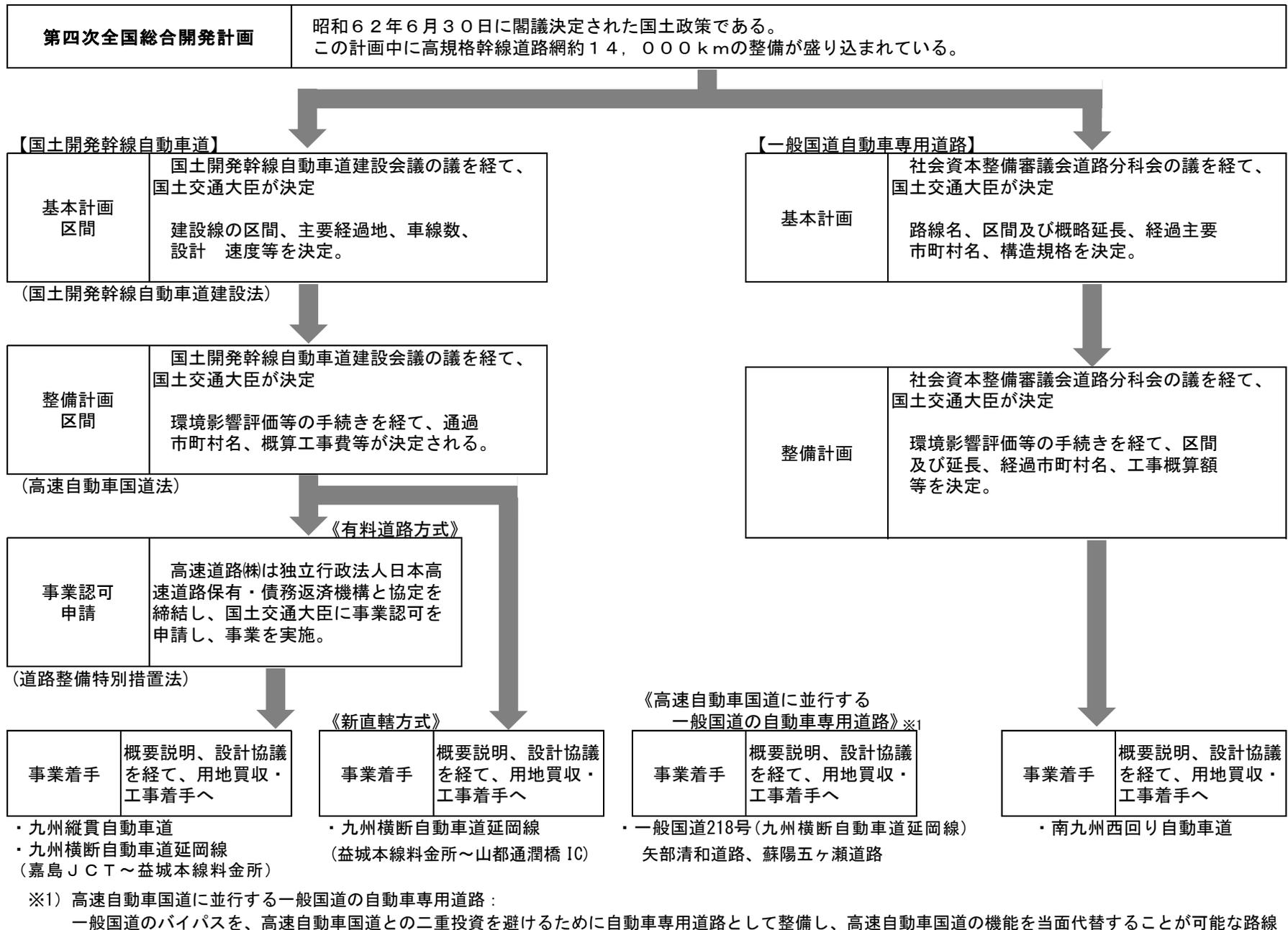
なお、平成15年度から、高速自動車国道を国と地方の費用負担で整備する「新直轄方式」が導入され、現在、全国34区間（834km）において同方式で整備が進められている。

【体系図】



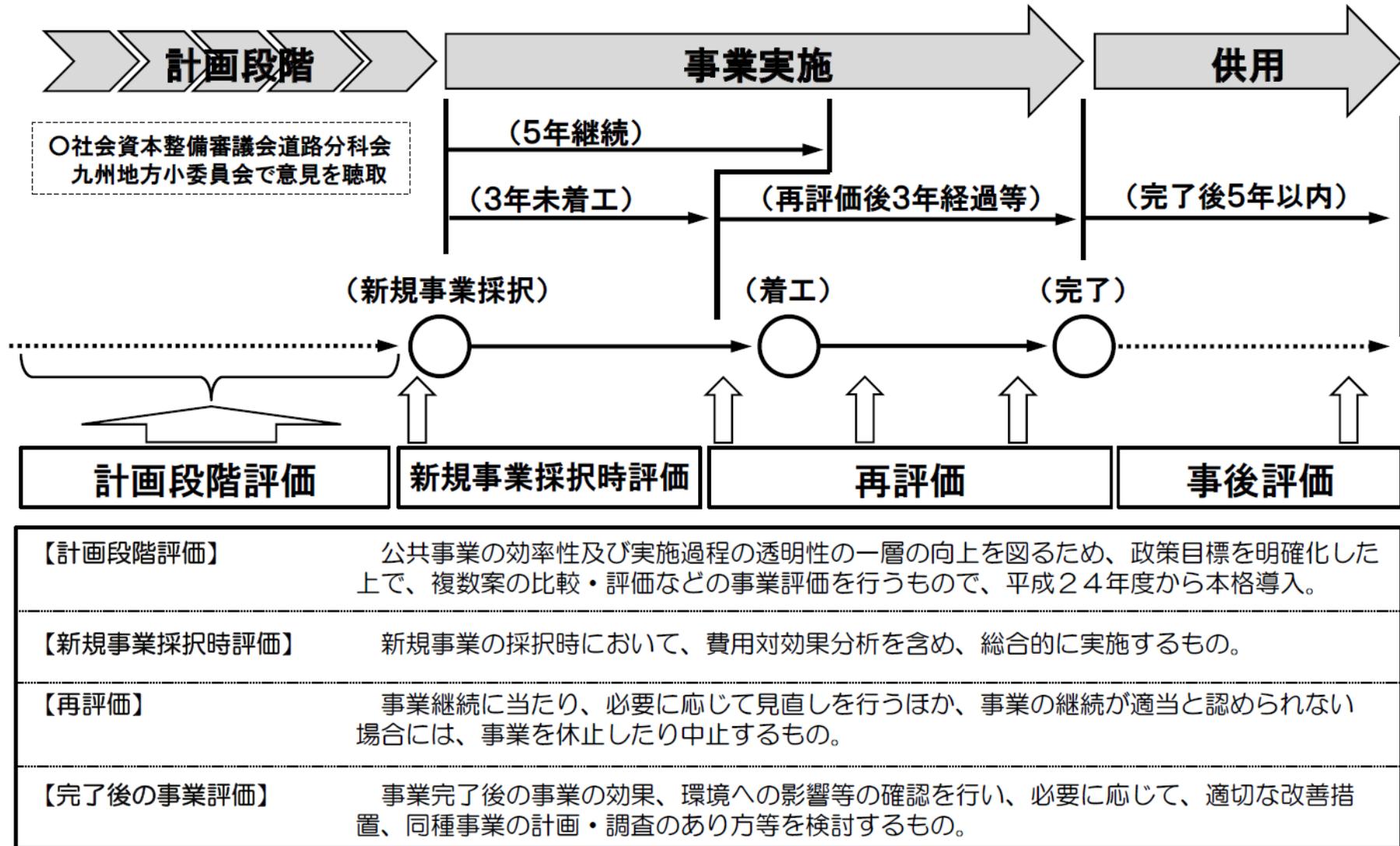
※令和8年2月25日現在の供用延長 全国：12,338 km（／約14,000 km≒88%） 県内：199.9 km（／約226.8 km≒88.1%）

2) 整備手順



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)) >



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

H19. 10. 20	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
H21. 4. 29	南九州西回り自動車道 田浦IC～芦北IC間（8.0km）開通（暫定2車線）無料
H26. 3. 22	九州中央自動車道 嘉島JCT～小池高山IC間（1.8km）開通（暫定2車線）
H26. 3. 29	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
H28. 2. 27	南九州西回り自動車道 芦北IC～津奈木IC間（7.7km）開通（暫定2車線）無料
H29. 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
H30. 2	九州中央自動車道 蘇陽～高千穂間 計画段階評価完了
H30. 12. 16	九州中央自動車道 小池高山IC～山都中島西IC間（10.8km）開通（暫定2車線）無料
H31. 3. 2	南九州西回り自動車道 津奈木IC～水俣IC間（5.6km）開通（暫定2車線）無料
H31. 3. 24	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
R1. 8. 10	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
R1. 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IC～日奈久IC間を含む全国880kmを4車線化の優先整備区間に選定
R1. 9. 11	九州中央自動車道 矢部～蘇陽間 計画段階評価（第1回目）
R2. 4	九州中央自動車道 蘇陽五ヶ瀬道路 新規事業化
R3. 9. 13	九州中央自動車道 矢部～蘇陽間 計画段階評価（第2回目）
R4. 1. 17	九州中央自動車道 矢部～蘇陽間 計画段階評価（第3回目）
R4. 1	九州中央自動車道 矢部～蘇陽間 計画段階評価完了
R4. 4	九州中央自動車道 矢部清和道路 新規事業化
R6. 2. 11	九州中央自動車道 山都中島西IC～山都通潤橋IC間（10.4km）開通（暫定2車線）無料

5) 路線別内訳

《九州縦貫自動車道》

概 要	<ul style="list-style-type: none"> ・国土開発幹線自動車道（高速自動車国道）で、全体延長428kmのうち県内延長134.8km（全線供用済） ・日本道路公団（当時）が施行
現 状	<ul style="list-style-type: none"> ○九州縦貫自動車道 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・連結許可：平成21年6月30日（申請者：氷川町） ・事業期間：平成21年度～平成25年度 ・県内初のスマートインターチェンジ：平成26年3月29日供用開始 ○北熊本スマートインターチェンジ <ul style="list-style-type: none"> ・連結許可：平成23年3月1日（申請者：熊本市） ・事業期間：平成23年度～平成30年度（当初：平成27年度） ・平成31年3月24日供用開始 ○城南スマートインターチェンジ <ul style="list-style-type: none"> ・連結許可：平成24年4月17日（申請者：熊本市） ・事業期間：平成24年度～平成29年6月（当初：平成27年度） ・平成29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 <ul style="list-style-type: none"> ・連結許可：平成26年8月8日（申請者：人吉市） ・事業期間：平成26年度～平成31年度 ・令和元年8月10日供用開始 ○坂本PAスマートインターチェンジ（仮称） <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年12月5日：国による準備段階調査着手 ・令和8年1月22日：関係機関による第1回準備会開催

《九州横断自動車道延岡線（道路名称：九州中央自動車道）》

<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国土開発幹線自動車道（高速自動車国道）で、全体延長約95km（嘉島町～延岡市）のうち県内延長約42km ・嘉島JCT～益城本線料金所までの約0.9km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
<p>現状</p>	<p>○嘉島～山都間（約23km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・嘉島JCT～小池高山IC（L=1.8km）：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=10.8km）：平成30年12月16日開通（暫定2車線） ・山都中島西IC～山都通潤橋IC（L=10.4km）：令和6年2月11日開通（暫定2車線） ・追加IC3箇所（連結許可：平成21年6月30日） <ul style="list-style-type: none"> 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山都中島東（山都町） <p>○山都～延岡間（うち県内延長：約19km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・清和～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10.3km）：令和4年度事業化、調査設計、用地買収促進中 令和4年12月10日：中心杭打ち式（山都町） ・蘇陽五ヶ瀬道路：令和2年度事業化、調査設計、用地買収及び工事促進中 （延長約7.9km、うち県内延長約4km） 令和2年12月5日：蘇陽側の中心杭打ち式（山都町） 令和5年11月26日：蘇陽側の着工式（山都町）
<p>今後の取組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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く。 ・矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路：整備推進を国に求めていく。 ・清和～蘇陽間：早期事業化を国に求めていく。

《南九州西回り自動車道》

<p>概 要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道3号の自動車専用道路で、全体延長約142km（八代市～鹿児島市）のうち県内約51km ・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）
<p>現 状</p>	<p>○八代日奈久道路（延長12.0km）：供用済（暫定2車線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八代南IC～日奈久IC間（延長5.4km）のうち約4km <p>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</p> <p>○日奈久芦北道路（延長16.8km）：供用済（暫定2車線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） <p>○芦北出水道路（延長29.6km、うち県内延長21.8km）：平成5年度事業化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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）：工事促進中（令和10年度開通予定） <p>令和7年12月7日：境川橋（仮称）連結式（水俣市）</p>
<p>今後の取組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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く。 <p>○芦北出水道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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く。

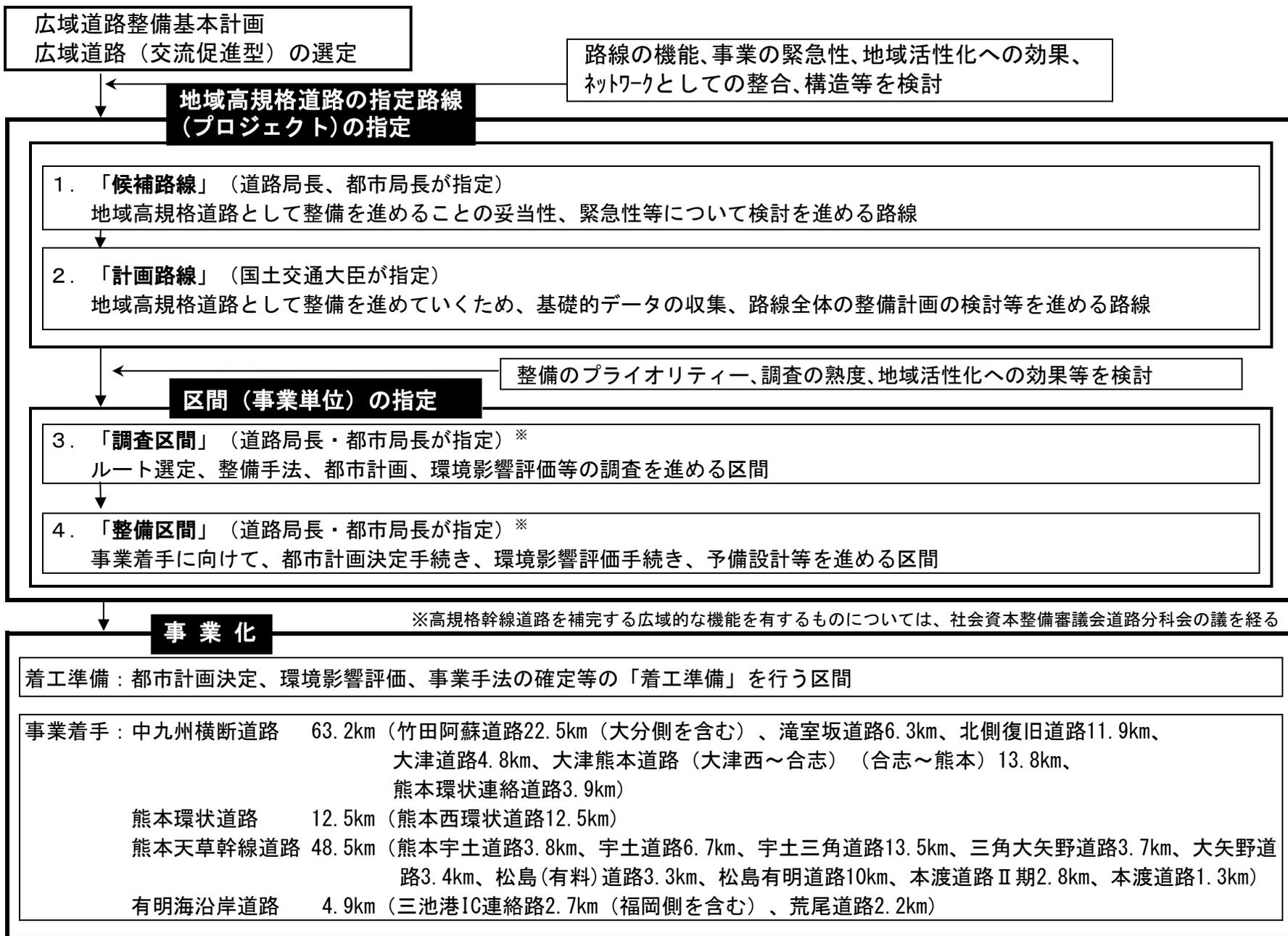
(2) 地域高規格道路等の整備

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 I C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.	4	中九州横断道路 大津熊本道路（合志～熊本）（延長9.1km）新規事業化
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
R 4.	1 2. 1 5	中九州横断道路 熊本北～下硯川間（熊本環状連絡道路）計画段階評価（第1回目）
R 5.	2. 2 5	熊本天草幹線道路 本渡道路（延長1.3km）開通
R 5.	4	有明海沿岸道路 荒尾道路（延長2.2km）新規事業化
R 5.	4	熊本天草幹線道路 本渡道路Ⅱ期（延長2.8km）新規事業化
R 5.	6. 1 9	中九州横断道路 熊本北～下硯川間（熊本環状連絡道路）計画段階評価（第2回目）
R 5.	1 2. 4	有明海沿岸道路 長洲町～玉名市間 計画段階評価（第1回目）
R 6.	2. 2 0	中九州横断道路 熊本北～下硯川間（熊本環状連絡道路）（延長約4km）都市計画決定
R 6.	4	中九州横断道路 大津道路（延長4.8km）新規事業化
R 7.	4	中九州横断道路 熊本環状連絡道路（延長3.9km）新規事業化

5) 路線別内訳
《中九州横断道路》

<p>概 要</p>	<p>【熊本市～大分市：概略延長120km（熊本県内約60km）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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：竹田阿蘇道路（延長22.5km（大分県側を含む））（事業主体：国） 滝室坂道路（延長6.3km（うちトンネルL=4.8km））（事業主体：国） 大津道路（延長4.8km）（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） 熊本環状道路（延長3.9km）（事業主体：国）
<p>現 状</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○竹田阿蘇道路：令和元年度事業化、調査設計、用地買収及び工事促進中 （延長22.5km、うち県内延長約5.6km） <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年11月17日：中心杭打ち式（大分県竹田市） ・令和4年12月11日：着工式（大分県竹田市） ○滝室坂道路（延長6.3km）：平成25年度事業化、工事促進中（令和8年度開通予定） <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年6月：滝室坂トンネル工事本格着手 ・令和5年6月18日：滝室坂トンネル貫通式（阿蘇市） ○北側復旧道路（延長11.9km）：令和2年10月3日開通 ○大津道路（延長4.8km）：令和6年度事業化、調査設計促進中 <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年1月19日：中心杭打ち式（大津町） ○大津熊本道路（延長13.8km） （大津西～合志）（延長4.7km）：令和4年度事業化、調査設計、用地買収促進中 令和7年度から工事着手予定 <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年10月22日：中心杭打ち式（大津町） ・令和7年12月21日：着工式（合志市） （合志～熊本）（延長9.1km）：令和2年度事業化、調査設計、用地買収及び工事促進中 <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年12月12日：中心杭打ち式（合志市） ・令和5年9月24日：着工式（合志市）

現 状	<p>○熊本環状連絡道路（延長3.9km）：令和7年度新規事業化、調査設計促進中</p> <ul style="list-style-type: none">・令和5年度：計画段階評価完了※令和4年12月15日（第1回目）、令和5年6月19日（第2回目）・令和6年2月20日：都市計画決定・令和7年10月4日：中心杭打ち式（熊本市） <p>○「大津西IC～下硯川IC」間</p> <ul style="list-style-type: none">・都市計画手続：有料道路事業導入に向け、都市計画手続きに着手 （令和7年7月29日～8月3日にかけて、県及び熊本市において、計6回の住民説明を開催 延べ105人参加） 熊本県都市計画審議会の議を経て、令和7年12月5日都市計画決定 ※熊本市区間についても、同日都市計画決定 <p>《事業調整会議》</p> <p>中九州横断道路の現在の状況の情報共有及び早期整備に向けた協力体制の確認を図るため、事業調整会議を開催</p> <ul style="list-style-type: none">・令和6年3月6日：第1回熊本県中九州横断道路事業調整会議・令和6年4月25日：第2回熊本県中九州横断道路事業調整会議・令和7年2月26日：第3回熊本県中九州横断道路事業調整会議 <p>【県・熊本市からの提案事項】</p> <p>《提案》○中九州横断道路の早期整備が必要であり、「大津西IC～下硯川IC」間について、接続する九州縦貫自動車道と同水準の管理水準・料金水準で有料道路事業を導入して頂くよう提案する。</p> <p>○なお、有料道路制度の導入については、県と熊本市で協力し、県民・市民の理解促進に向けた対応を実施する。</p> <p>○また、中九州横断道路の一日も早い全線供用に向け、有料道路事業導入に伴う都市計画手続き等、地元自治体などと連携し、取り組んでいく。</p> <p>【今後の進め方】</p> <p>○国、県、熊本市にて情報共有を図りながら、引き続き早期開通に向け事業を推進する。</p> <p>○県、熊本市からの提案事項を踏まえ、国が有料道路事業を前提とした計画の検討を進める。</p>
今後の取組み	<ul style="list-style-type: none">・「大津西IC～下硯川IC」間：早期整備に向けた有料道路事業の導入を国に求めていく。・滝室坂道路：令和8年度内での1日も早い開通を国に求めていく。・竹田阿蘇道路、大津道路：整備推進を国に求めていく。

<p>概要</p>	<p>熊本環状道路【熊本市 概略延長約 30km】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>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9.3km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）</p>
<p>現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○熊本西環状道路（一般県道砂原四方寄線 整備区間：延長約12km） <ul style="list-style-type: none"> ・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）：令和7年10月19日開通（暫定2車線） ・砂原工区（延長3.8km）：令和4年度事業化、調査設計、用地買収促進中 ○国道3号植木バイパス <ul style="list-style-type: none"> ・1工区：国道208号（熊本市北区植木町鞍掛～国道3号（熊本市北区植木町亀甲間（延長3.7km）未事業化 ・2工区：（一）玉名植木線（熊本市北区植木町鏡田）～国道208号（熊本市北区植木町鞍掛間（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（熊本市北区植木町鏡田）（延長約3.3km）工事促進中 （熊本西環状道路～国道3号熊本北バイパス間（延長0.9km））：令和5年2月5日開通（暫定2車線） ○国道3号熊本北バイパス <ul style="list-style-type: none"> ・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） 令和5年2月5日：全線4車線化完了 ○国道57号熊本東バイパス（9.7km） <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年2月23日：6車線化完了 ・令和2年6月21日：保田窪交差点・保田窪北交差点の渋滞対策工事完了
<p>今後の取組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○熊本西環状道路 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・国道57号（熊本東バイパス交差点）立体化など、交差点改良等による交通円滑化に向けた検討を国に求めていく。

《熊本天草幹線道路》

<p>概 要</p>	<p>【熊本市～天草市 概略延長約 70km うち国施行約32km、県施行約38km】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>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）</p> <p>国道266号 大矢野道路（延長3.4km）（事業主体：県）</p> <p>国道324号 本渡道路Ⅱ期（延長2.8km）（事業主体：県）</p>
<p>現 状</p>	<p>○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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熊本宇土道路（延長3.8km）：平成9年度事業化、調査設計、用地買収及び工事促進中 ・宇土道路（延長6.7km）：平成21年度事業化、調査設計、用地買収及び工事促進中 令和5年4月23日：笹原トンネル貫通式（宇土市） 令和6年7月21日：糖塚山トンネル貫通式（宇土市） ・宇土三角道路（延長13.5km）：令和3年度事業化、調査設計、用地買収促進中 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 <p>○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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（延長3.4km）：令和元年度事業化、用地買収、工事推進中 令和5年2月4日：着工式（上天草市） 令和7年2月24日：新大矢野トンネル貫通式（上天草市） ・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Ⅱ期（延長2.8km）：令和5年度事業化、調査設計推進中 令和6年12月1日：中心杭打ち式（天草市） ・本渡道路（延長1.3km）：令和5年2月25日開通
<p>今後の取組み</p>	<p>○熊本市～宇城市三角町（事業主体：国）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>○宇城市三角町～天草市港町（事業主体：県）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大矢野道路：用地買収及び工事を推進する。 ・本渡道路Ⅱ期：調査・設計を推進する。

《有明海沿岸道路》

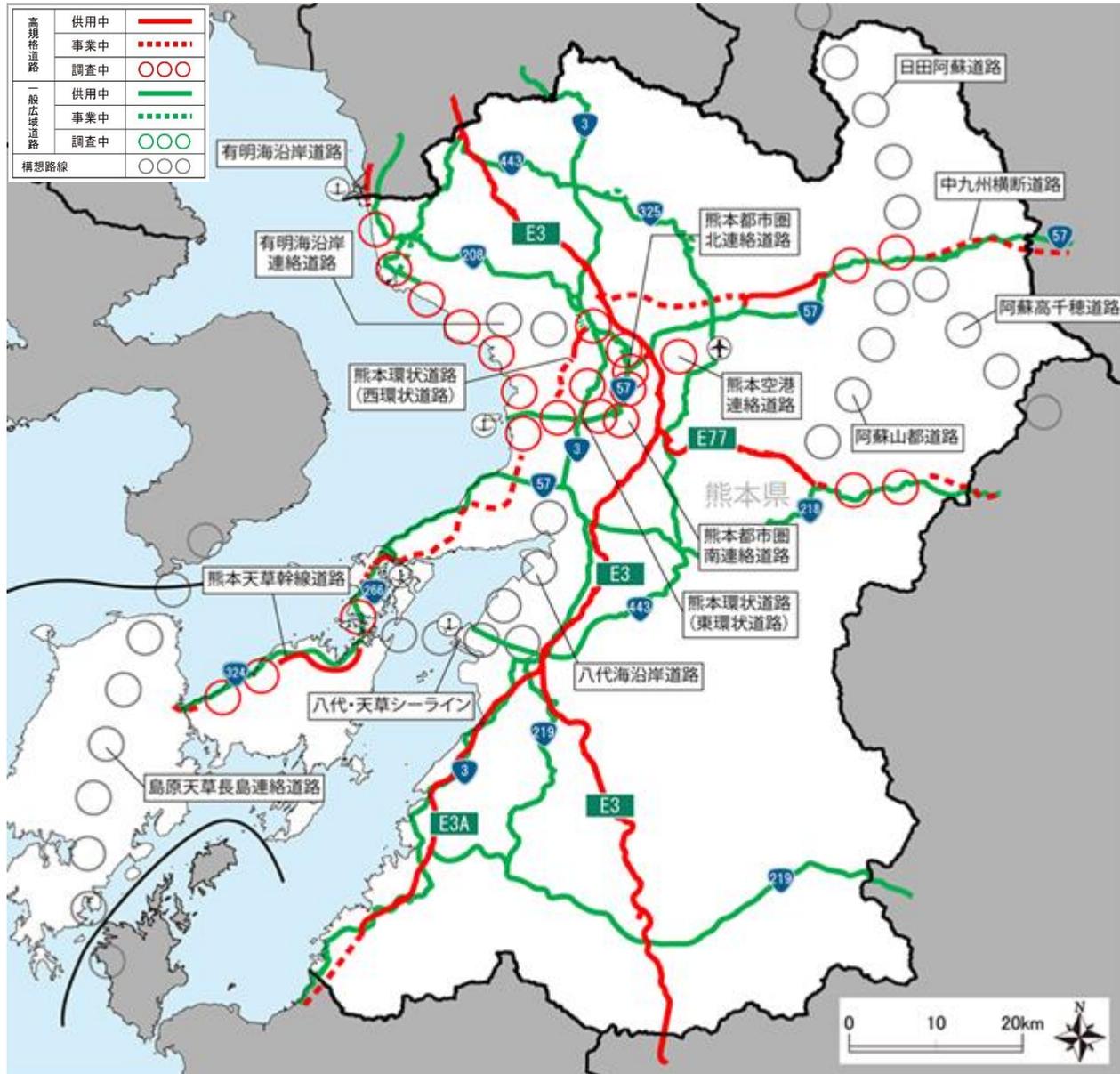
<p>概要</p>	<p>【熊本市～佐賀県鹿島市 概略延長約85km】（うち熊本県内区間約30km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有明海沿岸地域の域内各拠点をも有机的に結び、交流・連携の促進を目的とした循環型ネットワークの形成を図る幹線道路 事業区間：三池港 IC 連絡路（延長2.7km（福岡県側を含む）） 荒尾道路（延長2.2km）
<p>現状</p>	<p>○大牟田市～長洲町（延長約9km） 平成26年7月：計画段階評価完了 平成27年4月17日：都市計画決定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三池港 IC 連絡路：平成27年度事業化、調査設計、用地買収及び工事促進中（延長2.7km、うち県内延長約1.7km） 令和4年1月22日：着工式（荒尾市） ・荒尾道路（延長2.2km）：令和5年度事業化、調査設計、用地買収促進中 令和6年2月12日：中心杭打ち式（荒尾市） <p>○長洲町～玉名市 令和5年12月4日：第1回計画段階評価を実施 令和7年3月11日：第2回計画段階評価を実施</p> <p>《連絡調整会議》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・令和5年2月22日：第2回熊本県有明海沿岸道路連絡調整会議
<p>今後の取組み</p>	<p>○大牟田市～長洲町（延長約9km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三池港 IC 連絡路：整備推進を国に求めていく。 ・荒尾道路：整備推進を国に求めていく。 ・荒尾市～長洲町：早期事業化を国に求めていく。 <p>○長洲町～玉名市 ・計画段階評価の早期完了を国に求めていく。</p> <p>○玉名市～熊本市 ・国と県・熊本市で周辺の幹線道路計画との機能分担の検討を進めていく。</p>

《熊本都市圏の新たな高規格道路（北・南、空港連絡道路）》

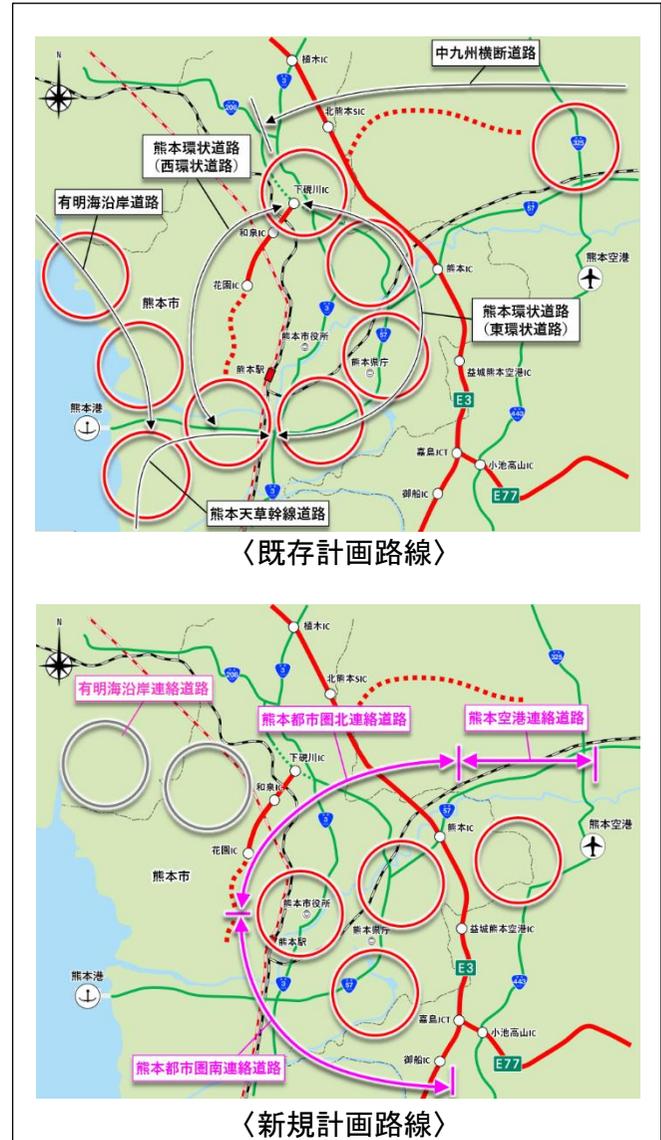
<p>概 要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年6月に策定した「熊本県新広域道路交通計画」において、熊本都市圏における定時性や速達性を確保し、熊本市中心部と高速道路ICや空港とをそれぞれ10分・20分で繋ぐ「10分・20分構想」の実現に向け、「熊本都市圏北連絡道路」「熊本都市圏南連絡道路」「熊本空港連絡道路」を新たな3つの高規格道路として位置付け。
<p>現 状</p>	<p>○「熊本県・熊本市調整会議」（R3. 11. 24）における合意 （出席者）熊本県：蒲島知事、小早川県議会議長、田嶋副知事、木村副知事 熊本市：大西市長、原口市議会議長、深水副市長、中垣内副市長 （合意内容）</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 <p>《経緯》</p> <p>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」</p> <p>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」</p> <p>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</p> <p>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」</p>

現 状	<p>○機運醸成等の取組み</p> <ul style="list-style-type: none">・ 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）・ 「10分・20分構想」に関するオープンハウス（パネル展示・アンケート調査）を実施。（R4. 12. 24）・ 「熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会」において国への要望活動を実施。（R5. 1. 26）・ 「熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会」の会員市町村の協力を得てパネル展を実施。（R5. 7月～10月）・ 「熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会」の総会を開催し、構成する市町村を熊本都市圏から県内全域へ拡大。（R5. 9. 3）・ 「熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会」において国への要望活動を実施。（R5. 11. 13、R6. 11. 6、R7. 2. 3、R7. 11. 7）・ 「熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会」の総会を開催し、早期実現に向けて取り組むことを確認（R7. 5. 11） <p>○計画の具体化に向けた取組み</p> <ul style="list-style-type: none">・ 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）・ 客観的な立場の方々から助言等をいただくため、「都市計画・交通」「産業・観光」「防災」「地域・市民参画」「環境」「都市デザイン・景観」などの様々な分野における有識者で構成する委員会を設置し、第1回熊本都市圏3連絡道路有識者委員会を開催。これまでの検討状況を共有するとともに委員会の今後の進め方について議論。（R5. 11. 30）・ 第2回熊本都市圏3連絡道路有識者委員会を開催し、地域と道路の現状・課題を踏まえた政策目標の設定や意見聴取方法について議論。（R7. 3. 25）・ 住民の皆様や企業の皆様へ、地域と道路の課題に関する意見聴取を実施。（R7. 5. 20～8. 31）・ <u>意見聴取結果の分析を進め、第3回有識者委員会の準備を進めるとともに、技術的な観点から、渋滞緩和効果や地域産業への波及効果、また、工事中や供用後の住民生活や自然環境への影響、事業費や施工性、構造条件など、仮想的にルートを想定しながら多角的な視点から様々な技術検討を実施中。</u>
-----	--

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7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7年度

- | | |
|----------------------|--|
| 4月23日(水) | 九州中央自動車道建設促進期成会総会 |
| 7月11日(金) | 九州中央自動車道建設促進協議会総会 |
| 7月30日(水) | 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 4日(月) | 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、西日本高速道路株 |
| 8月20日(火) | 九州中央自動車道建設促進地方大会
(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:熊本県副知事、宮崎県知事、県議会議員他 |
| 8月21日(木) | 九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟による国土交通省等要望
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 9日(木)
~10日(金) | 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、宮崎県側沿線首長他
要 望 先:熊本河川国道事務所、九州地方整備局、財務省、国土交通省、県選出国会議員 |
| 10月23日(木) | 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)
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、山都町長他沿線首長、県土木部長他
要 望 先:国土交通省、県選出国会議員 |
| 11月 4日(火) | 九州中央自動車道建設促進中央提言活動
主な出席者:熊本県副知事、宮崎県知事、副議長、民間経済界、県土木部長他
要 望 先:財務省、国土交通省、自由民主党本部 |
| <u>1月19日(月)</u> | <u>九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟総会</u>
<u>主な出席者:九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟他</u> |

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7年度

- | | |
|--------------------|---|
| 5月16日(金) | 南九州西回り自動車道建設促進協議会総会 |
| 5月29日(木) | 南九州西回り自動車道熊本県建設促進期成会総会 |
| 7月22日(火) | 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 |
| 7月29日(火) | 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、沿線首長他
要望先：財務省、国土交通省、県選出国会議員 |
| 8月5日(火)
～6日(水) | 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：財務省、国土交通省、県選出国会議員他 |
| 10月1日(水) | 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 |
| 10月7日(火)
～8日(水) | 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：財務省、国土交通省、県選出国会議員他 |
| 10月22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：津奈木町長、鹿児島県側沿線首長、議員連盟他
要望先：九州地方整備局 |
| 11月5日(水) | 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：熊本県知事、鹿児島県知事、議長、議員連盟、沿線首長、県土木部長他
要望先：財務省、国土交通省、県選出国会議員 |

③ 中九州横断道路整備促進に関する主な活動

令和7年度

- 5月29日(木) 中九州・地域高規格道路推進期成会(熊本側)総会
- 6月3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
- 6月24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
- 7月30日(水) 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4日(月) 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㈱
- 8月8日(金) 中九州・地域高規格道路促進期成会総会(熊本・大分両県)
- 8月21日(木) 九州中央3県(熊本・大分・宮崎)議員連盟による国土交通省等要望
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9日(木) 中九州・地域高規格道路促進期成会(熊本側)要望
主な出席者：合志市長他沿線首長
要望先：熊本河川国道事務所
- 10月9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、竹田市長他沿線首長
要望先：九州地方整備局
- 10月14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、副議長、民間経済界、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6日(木) 熊本県、熊本市による要望活動
～7日(金) 主な出席者：熊本県知事、熊本市長、県土木部長他

- 要 望 先：国土交通省、県選出国會議員
- 1 1 月 7 日（金） 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、竹田市長他
- 要 望 先：財務省、国土交通省、県選出国會議員
- 1 2 月 2 5 日（木） 中九州横断道路広域シンポジウム
（熊本県、大分県、中九州・地域高規格道路促進期成会（熊本・大分両県）と共催）
主な出席者：熊本県知事、大分県知事、両県議会議員、沿線首長他
- 1 月 1 9 日（月） 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）議員連盟他
- 2 月 6 日（金） 熊本県、熊本市、中九州・地域高規格道路推進期成会（熊本側）による要望活動
主な出席者：熊本県知事、合志市長、県土木部長他
要 望 先：国土交通省

④ 熊本天草幹線道路整備促進に関する主な活動

令和 7 年度

- 5 月 3 0 日（金） 熊本天草間幹線道路整備促進期成会総会
- 8 月 8 日（金） 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、県議会議員他
要 望 先：九州地方整備局
- 8 月 2 0 日（水） 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、県議会議員他
要 望 先：財務省、国土交通省、県選出国會議員
- 1 0 月 2 5 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
- 1 1 月 2 6 日（水） 熊本天草間幹線道路整備促進期成会要望
～ 2 7 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、県選出国會議員

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7年度

- 5月21日（水） 有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会総会
- 5月27日（火） 有明海沿岸道路「荒尾・玉名地域」整備促進期成会総会
- 6月4日（水） 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：九州地方整備局
- 6月5日（木） 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
- 7月29日（火） 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、県土木部長他
要 望 先：国土交通省、県選出国會議員
- 8月1日（金） 有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会要望
主な出席者：熊本市長他沿線首長
要 望 先：熊本河川国道事務所
- 8月4日（月） 有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会要望
主な出席者：熊本市長他沿線首長
要 望 先：九州地方整備局
- 8月19日（火） 有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会要望
～20日（水） 主な出席者：熊本市長他沿線首長
要 望 先：財務省、国土交通省、県選出国會議員
- 11月4日（火） 熊本県、議会、有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会合同による大会及び要望
主な出席者：熊本県知事、議長、
有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議熊本県議員連盟、
熊本市長他沿線首長、有明海沿岸道路「荒尾・玉名地域」整備促進期成会、
県土木部長他
要 望 先：国土交通省、県選出国會議員
- 2月18日（水） 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県議会連絡会議他
要 望 先：九州地方整備局

⑥ 熊本都市圏3連絡道路に関する主な活動

令和7年度

- 5月11日(日) 熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会総会
11月6日(木) 熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会要望
～7日(金) 主な出席者：熊本県知事、熊本市長、民間経済界、県土木部長他
要 望 先：国土交通省、県選出国會議員

⑦ その他国等への要望等

令和7年度

- ・県の「国の施策等に関する提案」(春季) 6月2日(月)～6月4日(水)
- ・県の「国の施策等に関する提案」(秋季) 11月4日(火)、5日(水)、7日(金)

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6年度の国内線旅客数は約321万人で、令和5年度比3.6%増、過去最高の平成30年度比98.8%となり、概ねコロナ前まで回復した。

○国際線旅客数は約48万人で、過去最高であった令和5年度比の約2倍となり、過去最高を更新した。

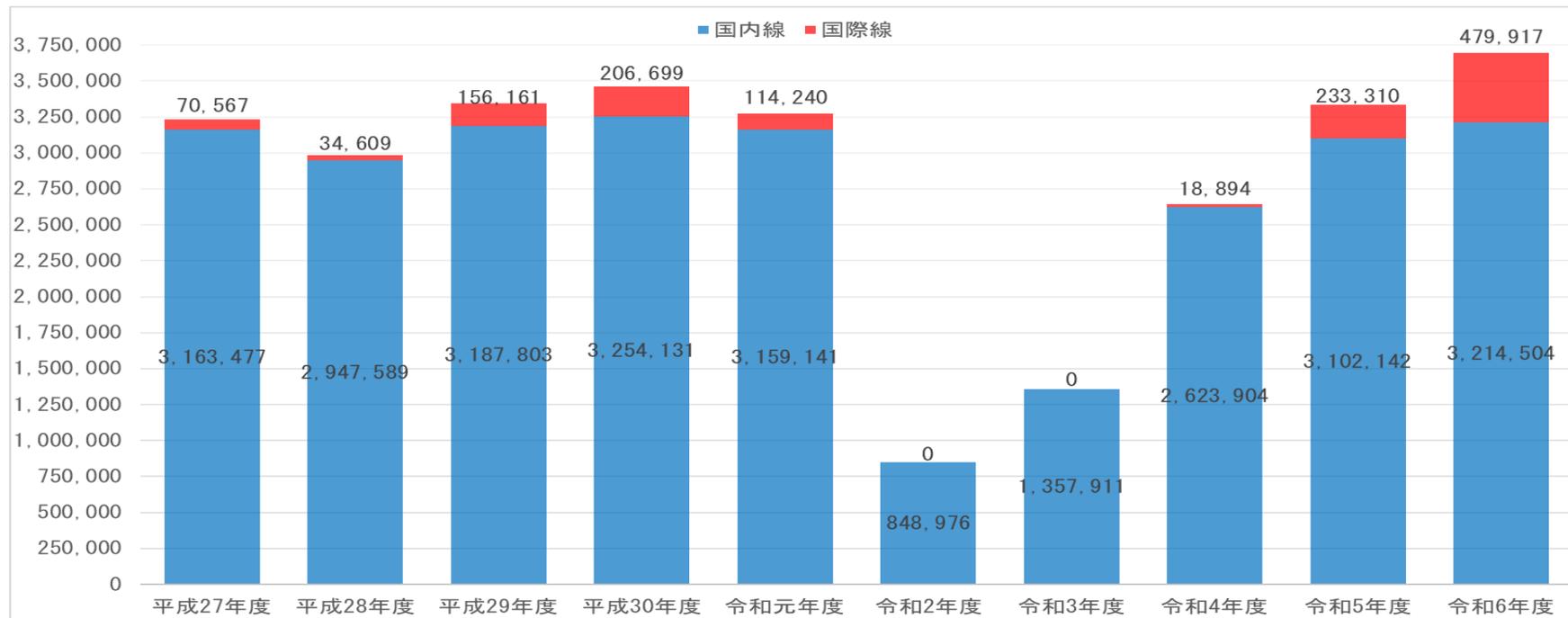
○合計は約370万人で、令和5年度比10.8%増、過去最高であった平成30年度比6.7%増で、過去最高を更新した。

【参考-1】 阿蘇くまもと空港旅客数の推移

(単位：人)

	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	令和4年度	令和5年度	令和6年度
国内線	3,163,477	2,947,589	3,187,803	3,254,131	3,159,141	848,976	1,357,911	2,623,904	3,102,142	3,214,504
国際線	70,567	34,609	156,161	206,699	114,240	0	0	18,894	233,310	479,917
合計	3,234,044	2,982,198	3,343,964	3,460,830	3,273,381	848,976	1,357,911	2,642,798	3,335,452	3,694,421

(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（令和7年4月～令和8年1月）

（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7年度	233,302	255,170	227,352	243,139	297,005	245,307	287,735	263,180	272,462	250,538			2,575,190
	令和6年度	229,974	261,542	230,039	245,309	289,851	258,956	288,323	293,104	282,722	255,427	246,818	295,816	3,177,881
	前年比	101.4%	97.6%	98.8%	99.1%	102.5%	94.7%	99.8%	89.8%	96.4%	98.1%	-	-	81.0%
国際線	令和7年度	52,753	50,209	46,062	40,663	50,313	46,072	58,840	54,591	58,100	60,140			517,743
	令和6年度	30,013	29,278	29,257	28,653	29,294	26,980	30,794	39,456	49,971	56,527	60,437	65,176	475,836
	前年比	175.8%	171.5%	157.4%	141.9%	171.8%	170.8%	191.1%	138.4%	116.3%	106.4%	-	-	108.8%

（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	ANA	5（便/日）	1時間30分
			JAL	8（便/日）	1時間35分
			SNA	5（便/日）	1時間35分
		成田	JJP	2（便/日）	1時間40分
	大阪	伊丹	ANA	6（便/日）	1時間05分
			JAL	4（便/日）	1時間05分
			AMX	1（便/日）	1時間25分
	名古屋	中部	ANA	2（便/日）【運休中】	1時間15分
			FDA	2（便/日）※3/29～新規就航	1時間20分
		小牧	FDA	2（便/日）※3/29～3→2	1時間20分
沖縄	ANA	1（便/日）	1時間30分		
静岡	FDA	1（便/日）【季節運航】	1時間25分		
天草	AMX	1（便/日）	20分		
合計		8路線	38（便/日）		
国際線	韓国	ソウル	ティーウェイ航空 アジアナ航空 大韓航空	7（便/週） 0（便/週）※10/26～運休（3→0） 7（便/週）※10/26～3→7	1時間40分 運休 1時間45分
		釜山	イースター航空	7（便/週）	1時間25分
		台北	スターラックス航空 チャイナエアライン	7（便/週） 5（便/週）	2時間30分
	台湾	高雄	チャイナエアライン タイガーエア台湾（*）	4（便/週） 2（便/週）	2時間40分
		台南	タイガーエア台湾（*）	2（便/週）	2時間40分
		台中	スターラックス航空（*）	3（便/週）※3/31～新規就航	2時間30分
	香港	香港航空	0（便/週）※10/26～運休（4→0）	3時間30分	
	中国	上海	中国東方航空	0（便/週）※10/26～運休（2→0）	2時間10分
合計		6路線	44（便/週）		

*タイガーエア台湾は連続チャーター便、スターラックス航空は定期チャーター便として運航。（航空会社ごとに呼称が異なるが、ともに「特定の期間・区間で計画的に連続して運航する貸し切り航空便」をいう。）

合計の路線数及び便数は、令和8年2月17日時点で発表されているものを反映したものを反映したものを。（交通政策課調べ）

(2) 国内線の振興

1) 現状

○阿蘇くまもと空港発着の（国内線）は、現在、1日あたり7路線37便あり、令和7年4月から令和8年1月の有償旅客数は、対前年度比97.7%となっている（今年度運休している中部線を除くと、対前年度比は102.2%）。

【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7年度（R7.4～R8.1）①		令和6年度（R6.4～R7.1）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	1,877,280	77.8%	1,871,880	74.5%	5,400	100.3%
羽田線	1,720,421	77.2%	1,699,849	73.7%	20,572	101.2%
成田線	156,859	85.8%	172,031	83.0%	▲ 15,172	91.2%
大阪線	480,613	73.7%	450,403	71.7%	30,210	106.7%
伊丹線	480,613	73.7%	450,403	71.7%	30,210	106.7%
名古屋線	114,336	84.3%	213,336	60.6%	▲ 99,000	53.6%
中部線	-	-	115,535	57.6%	▲ 115,535	-100.0%
小牧線	114,336	84.3%	97,801	64.5%	16,535	116.9%
沖縄線	85,755	84.7%	82,678	82.1%	3,077	103.7%
静岡線	2,826	65.8%	3,267	67.1%	▲ 441	86.5%
天草線	8,051	32.6%	9,597	36.3%	▲ 1,546	83.9%
臨時・チャーター便等	6,329	76.0%	4,086	72.9%	2,243	154.9%
合計	2,575,190	77.1%	2,635,247	72.6%	▲ 60,057	97.7%
合計（中部線除く）	2,575,190	77.8%	2,519,712	74.0%	55,478	102.2%

（交通政策課調べ）

【参考－５】 阿蘇くまもと空港の就航路線（国内線）の推移

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
路線数	8	8→9	8	8	7	8
便数	40	38	40	40	37	38
動き	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関西線路線廃止 (4/1) ANA中部線1便減 (3/26) JJP成田線1便増 (3/26)	FDA静岡線季節運航	ANA中部線2便運休 (3/30) JJP成田線1便減 (3/30)	FDA中部線2便開設 (3/29) FDA小牧線1便減 (3/29)

※合計の路線数及び便数は、令和8年2月17日時点で発表されているものを反映したもの。（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。
- 新規路線の誘致については、熊本国際空港株式会社と連携し、チャーター便の造成に取り組み、定期路線の就航に繋げる。
- 地方間を結ぶ静岡線については、令和6年1月9日からGWやお盆、年末年始の季節運航となっているが、定期運航の再開に向けて、認知度向上及び利用促進等のためのPR等を、運航会社のフジドリームエアラインズや静岡県、各空港運営会社と連携・協力し取り組む。
- 昨年3月30日以降の夏ダイヤからANAによる熊本－中部線が運休となっているが、今年3月29日以降の夏ダイヤから、FDAが同区間を新たに1日あたり2便運航することが決定した。名古屋路線は経済面などで深い結びつきのある東海地方を結ぶ重要な路線であるため、愛知県や中部国際空港（株）、熊本国際空港（株）と連携しながら、路線の認知度向上や利用促進に取り組み、路線の安定化を図る。
- 熊本－成田線については、令和7年3月30日以降の夏ダイヤから1便減便となったが、アジア圏以外からのインバウンド需要を取り込むにあたって重要な路線であるため、熊本国際空港（株）と連携しながら早期復便等に向けた協議を行う。

(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。
- 新型コロナウイルス感染症の影響を受けていた期間中は、知事から各社に対して親書を送付するほか、路線各国で開催されるイベントや旅行博などに出展するなど、コロナ収束後のインバウンド需要を見据え継続した活動を実施した。
- 令和4年4月、韓国・大邱線について、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路線となった。
- 令和5年1月からティーウェイ航空のソウル線が運航を再開し、また、令和5年9月からはスターラックス航空、チャイナエアラインによる台北線が新規就航した。スターラックス航空は、10月29日から週7便のデイリー運航となり、また、チャイナエアラインは12月から週2便から週4便に増便した。香港線については、香港エクスプレスが令和5年11月から週3便で運航を再開。また、香港航空が令和5年12月から週3便で新規就航した。
- 令和6年2月27日から3月26日までの約1カ月間、チャイナエアラインは、臨時便を1便追加し、週5便で運航した。さらに、臨時便を令和6年3月31日から定期便化し、週5便体制の運航とした。
- 令和6年3月、香港エクスプレスは、令和6年10月26日までの運休を決定した。
- 令和6年3月、香港航空は、令和6年3月25日から週3便を週4便に増便した。
- 令和6年10月27日から、スターラックス航空は、台北線の機材を大型化した。
- 令和6年11月7日から、アジアナ航空は、ソウル線を週3便で運航を再開した。
- 令和6年11月24日から、大韓航空は、ソウル線を週7便（デイリー）で運航を再開した。
- 令和6年12月19日から、イースター航空は、釜山線を週7便（デイリー）で新規就航した。
- 令和7年2月3日から、チャイナエアラインは、高雄線を週3便で運航を再開した。
- 令和7年6月、香港航空は、夏ダイヤ期間中（～10月25日）の香港線の全便を欠航とすることを決定した。

- 令和7年7月11日から、中国東方航空は、上海線を週3便で新規就航した。※8/20以降は週2便
- 令和7年8月3日から、チャイナエアラインは、高雄線を週3便から週4便へ増便した。
- 令和7年10月26日から、アジアナ航空は、ソウル線を運休とした。
- 令和7年10月26日から、大韓航空は、ソウル線を週3便から週7便に増便した。
- 令和7年10月26日から、香港航空は、香港線を運休とした。
- 令和7年10月26日から、中国東方航空は、上海線を運休とした。
- 令和7年12月23日から、タイガーエア台湾は、台南・高雄線を各路線週2便の連続チャーター便(*)として運航を開始した。
- 令和8年1月20日、スターラックス航空は、3月31日から台中線を週3便の定期チャーター便(*)として運航することを決定した。

*航空会社ごとに呼称が異なるが、ともに「特定の期間・区間で計画的に連続して運航する貸し切り航空便」をいう。

【参考－１】国際線の運航状況

路線		航空会社	運航状況
韓国線	ソウル	ティーウェイ航空	R5. 1. 5～ 運航再開（毎日１便）
		アジアナ航空	R6. 11. 7～ 運航再開（週３便）、R7. 10. 26～運休
		大韓航空	R6. 11. 24～運航再開（毎日１便）、R7. 3. 30～減便（週３便） R7. 10. 26～増便（毎日１便）
	釜山	イースター航空	R6. 12. 19～ 就航（毎日１便）
台湾線	台北	スターラックス航空	R5. 9. 1～ 就航（毎日１便）
		チャイナエアライン	R5. 9. 18～ 就航（週４便）、R6. 3. 31～増便（週５便）
	高雄	チャイナエアライン	R7. 2. 3～ 運航再開（週３便）、R7. 8. 3～増便（週４便）
		タイガーエア台湾	R7. 12. 23～ 就航（週２便）※連続チャーター便(*)
	台南	タイガーエア台湾	R7. 12. 23～ 就航（週２便）※連続チャーター便(*)
	台中	スターラックス航空	R8. 3. 31～ 就航（週３便）※定期チャーター便(*)
香港線		香港航空	R5. 12. 2～ 就航（週３便）、R6. 3. 25～増便（週４便） R7. 10. 26～運休
中国線	上海	中国東方航空	R7. 7. 11～ 就航（週３便）、R7. 10. 26～運休
2国・地域	6路線	6社	週44便

※合計の国・地域数、路線数、航空会社数及び便数は、令和8年2月17日時点で発表されているものを反映したものの。

*航空会社ごとに呼称が異なるが、ともに「特定の期間・区間で計画的に連続して運航する貸し切り航空便」をいう。

(韓国線)

○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。
- ティーウェイ航空のソウル線について、令和5年1月5日から週3便で運航が再開し、2月3日からは週4便に、3月1日からは週7便のデイリー運航となった。
- アジアナ航空が、令和6年11月7日からソウル線を週3便で運航を再開した。
- 大韓航空が、令和6年11月24日からソウル線を週7便（デイリー）で運航を再開した。
 - ※令和7年3月30日からの夏ダイヤにおいて、週3便（火・木・日）に減便。
 - ※令和7年10月26日からの冬ダイヤにおいて、週7便（デイリー）に増便予定。
- イースター航空が、令和6年12月19日から釜山線を週7便（デイリー）で運航を開始した。
- 令和7年10月26日から、アジアナ航空は、ソウル線を運休とした。
- 令和7年10月26日から、大韓航空は、ソウル線を週3便から週7便に増便した。

（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。
- 令和5年1月、知事がチャイナエアライン本社及び高雄支店を訪問し、台北線の新規誘致及び高雄線の復便に向けた協議を実施するとともに、阿蘇くまもと空港新旅客ターミナルビル開業日（3月23日）の台北線のチャーター便を依頼した。
- 阿蘇くまもと空港の新旅客ターミナルビルが開業する令和5年3月23日に、チャイナエアラインによる台北線のチャーター

便の運航が決定した。

- 令和5年2月、チャイナエアライン台北支店を訪問し、台北便の新規誘致について、高雄市政府を訪問し、高雄便の復便に向けて協議を実施した。
- 令和5年3月23日、阿蘇くまもと空港の新旅客ターミナルビルの開業日にチャイナエアラインによる「熊本ー台北」チャーター便が催行された。
- 令和5年3月24日から4月9日にかけて、スターラックス航空による「熊本ー台北」チャーター便（4往復）が催行された。
- 令和5年5月15日、開業日のチャーター便に続き、第2弾となるチャイナエアラインによる「熊本ー台北」チャーター便が催行された。
- 令和5年6月2日、スターラックス航空による「熊本ー台北」線の定期便就航が同社から発表され、熊本初となる「熊本ー台北」線の定期便が9月1日から新規就航した（週5便）。
- 令和5年9月18日、チャイナエアラインによる「熊本ー台北」線の定期便が新規就航した（週2便）。
- スターラックス航空の「熊本ー台北」線について、10月29日から週7便（デイリー運航）に増便された。
- 令和5年12月3日、チャイナエアラインによる「熊本ー台北」線が週2便から週4便に増便された。
- 令和6年2月27日から3月26日までの約1カ月間、チャイナエアラインは、臨時便を1便追加し、週5便で運航した。
- 令和6年3月31日から、チャイナエアラインは、臨時便を定期便化し、週5便体制の運航とした。
- 令和6年10月27日から、スターラックス航空は、台北線の機材を大型化した。
- 令和7年2月3日から、チャイナエアラインは、高雄線を週3便で運航を再開した。
- 令和7年8月3日から、チャイナエアラインは、高雄線を週3便から週4便へ増便した。
- 令和7年12月23日、タイガーエア台湾は、台南線・高雄線を各路線週2便の連続チャーター便(*)として運航を開始した。
- 令和8年1月20日、スターラックス航空は、3月31日から台中線を週3便の定期チャーター便(*)として運航することを決定した。

*航空会社ごとに呼称が異なるが、ともに「特定の期間・区間で計画的に連続して運航する貸し切り航空便」をいう。

(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。
- 令和5年2月、香港エクスプレス本社及び旅行社を訪問し、香港線の復便に向けた協議を実施した。
- 令和5年4月、香港エクスプレス本社及び旅行社を訪問し、香港線の復便に向けた協議を実施した。
- 令和5年5月、香港の航空会社及び旅行会社を訪問し、新規就航に向けた協議を実施した。
- 令和5年7月及び8月、香港の航空会社及び旅行会社を訪問し、新規就航に向けた協議を実施した。
- 香港エクスプレスの定期便が令和5年11月1日から週3便で運航再開した。
- 香港航空の定期便が令和5年12月2日から週3便で新規就航した。
- 香港エクスプレスの定期便が、夏ダイヤ期間（令和6年3月31日～10月26日）運休となった。
- 令和6年3月、香港航空は、令和6年3月25日から週3便から週4便に増便した。
- 令和7年6月、香港航空は、夏ダイヤ期間中（～10月25日）の全便を欠航とすることを決定した。
- 令和7年10月26日から、香港航空は、香港線を運休とした。

（中国線）

- 令和7年7月11日から、中国東方航空は、上海線を週3便で新規就航した。※8/20以降は週2便
- 令和7年10月26日から、中国東方航空は、上海線を運休とした。

（その他の路線）

- 令和7年1月、タイ国際航空及びタイベトジェットエアを訪問し、新規就航に向けた協議を実施した。
- 令和7年8月、タイ国際航空及びタイベトジェットエア等を訪問し、新規就航に向けた前向きな意見交換を実施した。

2) 今後の取組み

（全般）

- 熊本国際空港株式会社と連携し、既存路線の増便や、東アジア・東南アジアを中心とした更なるネットワーク拡大に向けた新規路線誘致を進める。
- アウトバウンドの利用促進を図るため、令和7年11月から、本県から初めて海外旅行に出かける人を応援するためのパスポ

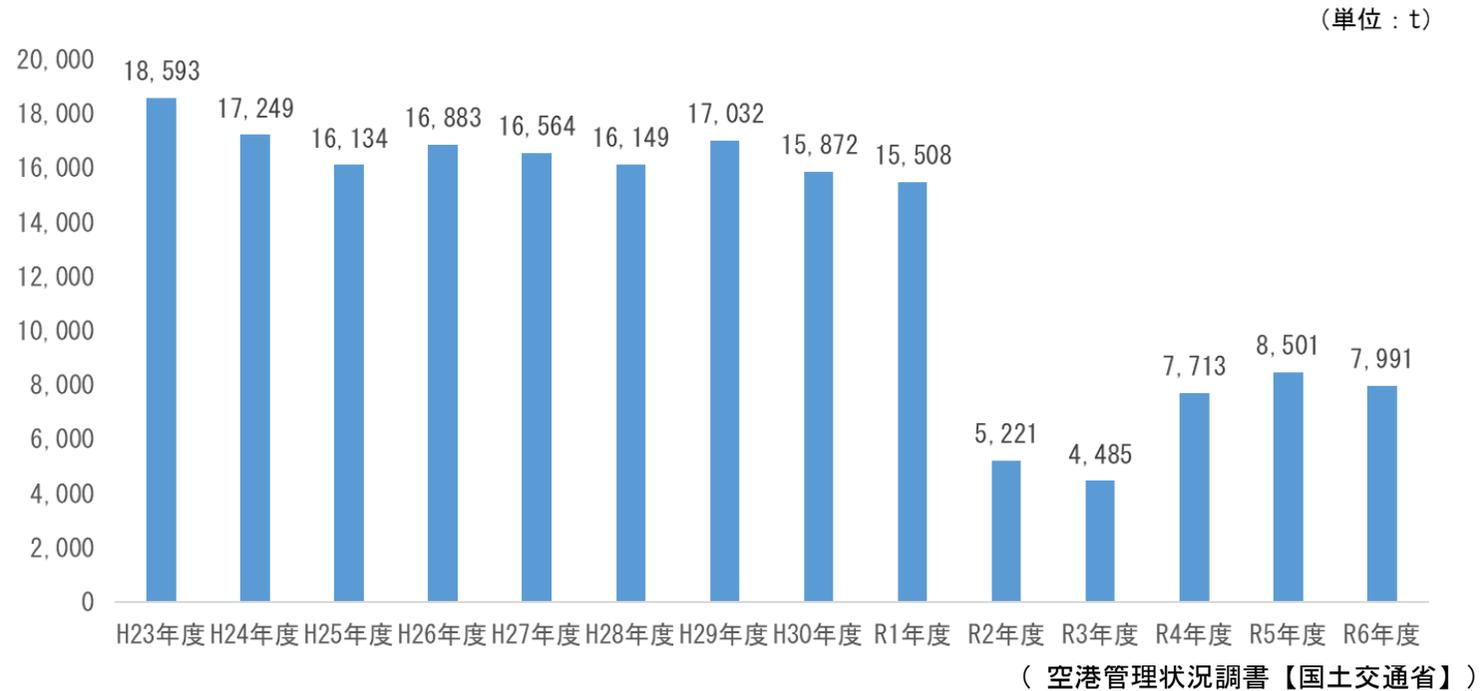
- ート取得支援や、本県就航地からの乗継便利用により海外に行かれる人を支援するキャンペーンを実施中。
- 国際線の課題であるアウトバウンドの利用促進について、県内旅行社や報道機関と連携しながら積極的に取り組んでいく。

(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について、コロナ前は、ほぼ横ばいで推移していたが、コロナ禍で路線の運休・減便が続き大幅に減少した。しかしながら、令和4年度以降はコロナの影響が少なくなったことから、回復に転じたものの、コロナ前の水準には届いておらず、令和6年度の航空貨物取扱量は約7,991トンとなった。
- 阿蘇くまもと空港貨物上屋における電子通関システム（NACCS等）の整備、空港ハンドリングの体制等の構築に取り組み、台湾へのチャイナエアライン定期便による航空貨物輸送サービスが可能となった。
- 令和6年11月、阿蘇くまもと空港において、初めて国際線定期便を利用した国際航空貨物輸送として、チャイナエアラインにより球磨焼酎酒造組合の球磨焼酎を輸出した。
- 令和6年12月、阿蘇くまもと空港に動物検疫を整備し、初めての畜産物貨物として、和牛（黒樺牛・株式会社杉本本店）をチャイナエアラインにより台湾に輸出した。
- 令和6年12月、阿蘇くまもと空港制限区域内に、新たな国際航空貨物上屋（建築面積1,500.6㎡）の建設工事に着手した。
- 令和7年1月、阿蘇くまもと空港に植物検疫を整備し、初めての農産物貨物として、カンキツ（ゆうばれ・JA果実連）をチャイナエアラインにより台湾に輸出した。
- 令和7年1月、阿蘇くまもと空港の香港便で初めての航空貨物として、いちご（ゆうべに・JA熊本経済連）を香港航空により香港に輸出した。
- 令和7年5月、国際航空貨物上屋が供用開始となり、開所式が開催された。
- 令和7年度において、阿蘇くまもと空港を利用した輸出入貨物を取り扱う「フォワード」を対象とした助成事業や荷主企業を対象とした輸出トライアル助成事業を実施している。

【参考】阿蘇くまもと空港の航空貨物取扱状況（H23～R6）



2) 今後の取組み

- TSMCの進出に伴い、航空貨物による更なる物流拡大、需要拡大を見据え、今年度も引き続き、熊本国際空港株式会社や関係機関等と連携しながら、国際航空貨物の輸送拡大を図る。
- フルサービスキャリアが就航している、韓国への航空貨物輸送体制の実現に向けて、熊本国際空港株式会社、航空会社や物流事業者等との協議に取り組む。
- 令和7年度から実施している県補助事業の活用促進、企業ヒアリング等により、福岡空港等からの移行を推進して参る。

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、空港アクセス鉄道整備推進課〉

(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5年3月23日、阿蘇くまもと空港新旅客ターミナルビルが開業した。
- 令和6年10月26日、阿蘇くまもと空港「そらよかエリア」が開業した。

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。

(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、国内線別棟ビルの東側に、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。
- 令和5年3月23日、新旅客ターミナルビルの供用が開始された。
- 新旅客ターミナルビル開業後、第2期工事に着手されており、旧国際線ターミナルビルを解体し、航空利用者に限らず、誰もが利用できる商業施設や「地域にひらかれた広場」が整備される計画であり、2024年秋頃には開業される予定。
- 県民の皆様から、お見送りの方など誰もが利用できる飲食店が少ないとの御意見をいただいていることから、熊本国際空港株式会社において、2024年秋頃の一斉開業ではなく、準備が整い次第順次店舗を開業していくことで進められており、12月2日に商業ゾーン第1号店（ポークたまごサンド提供店）が開業。
- 第2期エリア（商業棟、広場、別棟）の名称を募集し、投票を実施したうえで、第2期エリアの名称を「そらよかエリア」に決定。
＜各エリア名称＞商業棟エリア…そらよかダイニング、広場…そらよかパーク、別棟…そらよかビジターセンター
- 令和6年1月、そらよかダイニングに、日本初出店となる本格的なタピオカと台湾まぜそばの提供店や、西日本初出店となる岩手県のブランド肉を使ったハンバーグ提供店など、4店舗の飲食店が、2024年春以降、順次オープンすることが決定。
- 令和6年4月25日に、そらよかダイニングに格之進ハンバーグが開業。
- 令和6年10月1日にコンコース延伸・固定橋の増設工事が竣工し、6番スポットの供用を開始した。

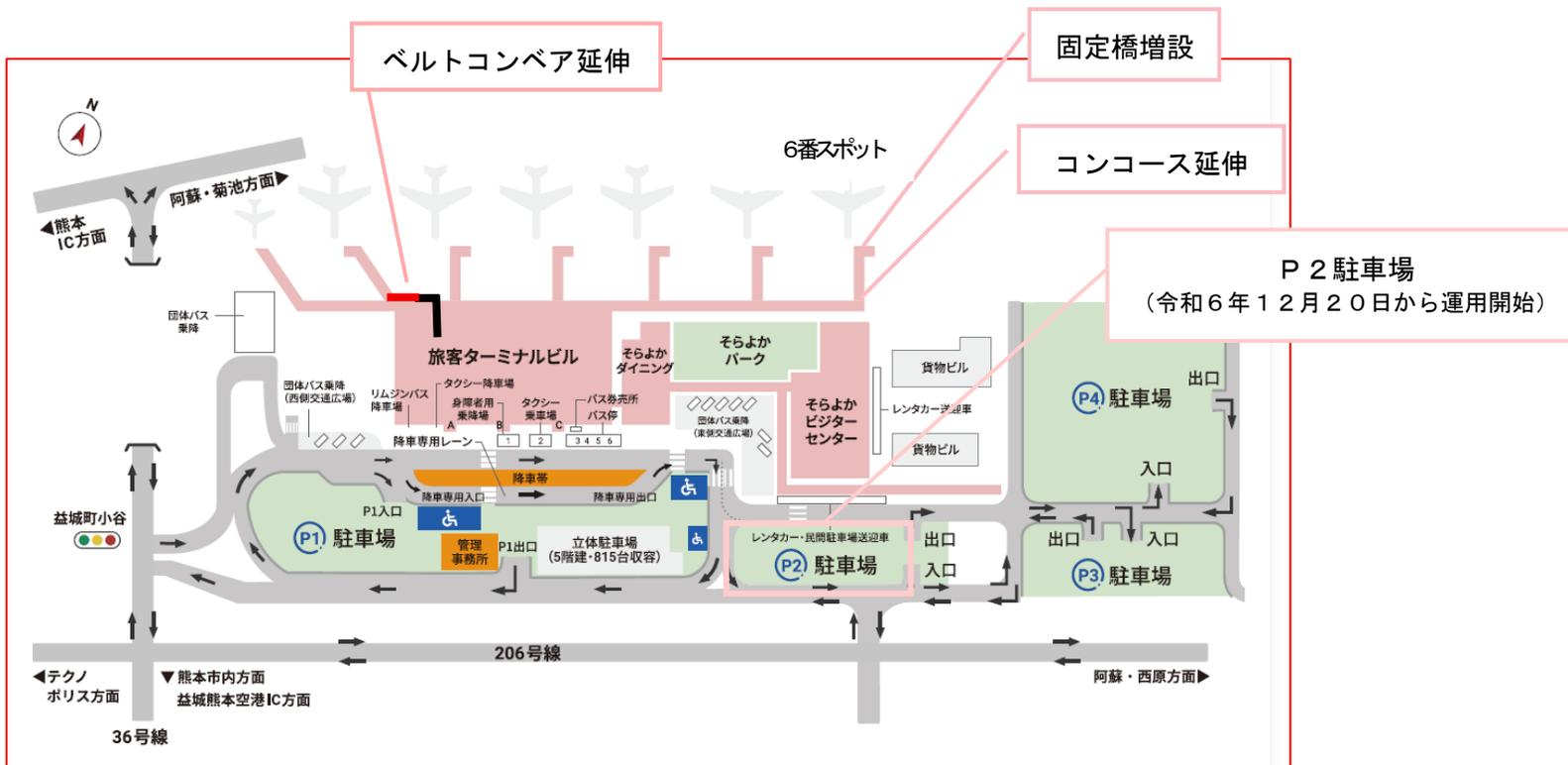
- 令和6年10月26日に「そらよかエリア」が開業。
- そらよかダイニング内店舗の開業日（10月以降）
 - ・令和6年10月4日 ロイヤルホスト
 - ・令和6年11月20日 菅乃屋
 - ・令和6年11月30日 「迷客夏 Milksha ft. 一流二事 1624」
 - ・令和6年12月25日 小型フィットネスジム「chocoZAP」
- そらよかビジターセンター内施設の開業日
 - ・令和6年10月26日 肥後銀行による「くまもと SDGs ミライパーク」（プレオープン）
 - ・令和6年12月10日 スポーツ自転車のレンタルショップ「しゃんりんかん」
 - ・令和6年12月10日 アウトドアカー&ギア（道具）のレンタル・販売 ショップ「アウトドアトラベラーズ」
 - ・令和6年12月10日 旅客ターミナルビル1階のレンタカー受付カウンターがそらよかビジターセンター内に移転
 - ・令和7年 3月29日 旅客ターミナルビル3階の国際線搭乗待合エリア内に「saryo ITOEN（茶寮 伊藤園）」が開業。
 - ・令和7年 4月 7日 肥後銀行による「くまもと SDGs ミライパーク」がグランドオープン
- 駐車場については、「そらよかエリア」開業による空港利用者増に対応するため、新たに218台収容の平面駐車場（P2）を整備し、12月20日から運用を開始。
- 令和7年3月、国際路線の拡大に合わせ、手荷物搬送用ベルトコンベアを延伸し複数社同時搬送に対応。
- 令和7年3月、国際線待合場の椅子の増設（370席→400席）
- 令和7年5月、国際航空貨物上屋が供用開始。
- 国際線の受入体制の拡大（2便同時から3便同時受入へ）のため、出発荷捌場ベルトコンベアの改修やチェックインカウンターの増強について、2025年度中に供用開始し3便同時受入が可能となる見込み。
- 令和7年11月、旅客ターミナル1階に「ドラッグストア マツモトキヨシ」が開業。

【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	11バース	・鉄骨造 地上4階建て 床面積 約37,800㎡ 投資総額 約195億円 (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㎡

【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
R5	37,309	市町村	33,463	・消防車両整備、公共施設に対する各種資器材の寄贈等
		県	3,846	・空港利用促進経費
R6	26,070	市町村	21,303	・消防車両整備、公共施設に対する各種資器材の寄贈等
		県	4,767	・空港利用促進経費、航空機騒音調査機器整備費

(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24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。
- 令和5年3月19日、新旅客ターミナルビル供用開始記念式典及びレセプション開催。
- 令和5年3月23日、新旅客ターミナルビル供用開始イベント(テープカット)開催。
- 令和6年10月26日、「そらよかエリア」開業記念式典開催。
- 令和7年7月26日から12月14日まで、台湾の桃園国際空港において、熊本及び阿蘇くまもと空港をPRするイベント「探そう!熊本の魅力旅 桃園空港×熊本空港 姉妹空港交流の旅」を開催中。
- 令和7年11月22日から24日まで、阿蘇くまもと空港において、台湾及び桃園国際空港をPRするイベント「台湾桃園国際空港×阿蘇くまもと空港提携台湾観光プロモーション」を開催。
- 令和7年10月15日から令和8年3月15日まで、空港の魅力向上や誘客促進を図るため、期間限定で空港の愛称を「阿蘇くまモン空港」に変更する「かモン!くまモン!阿蘇くまモン空港キャンペーン」を開催中。
- 令和8年2月20日、上記「かモン!くまモン!阿蘇くまモン空港キャンペーン」の6月30日までの延長が発表された。

2) 今後の取組み

- 空港の整備については、主に航空利用者向けのフードエリアや物販エリアが整備されている新旅客ターミナルビルに続き、令和6年10月26日に航空利用者だけではなく誰もが利用できる飲食店や施設が整備されている「そらよかエリア」がオープンしたところであり、県民に広く周知していく。
- 国際線の更なる拡充や旅客数の増加に対応するためのハード・ソフト両面における空港機能強化について、空港の運営主体である熊本国際空港株式会社との緊密な連携のもと計画的に推進していく。

(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、空港運営の民間委託により空港が大きく変わり、今後、空港利用者の大幅な増加が予想される中、ほぼ自動車のみ reliant 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、鉄道延伸、モノレール新設、市電延伸、BRTの4つの交通システムについて、定時性、速達性、大量輸送性及び早期実現性の比較検討を実施。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。
- その後、TSMCの進出決定等を踏まえ「三里木ルート」「原水ルート」「肥後大津ルート」について、改めて追加調査を実施し、令和4年9月議会で調査概要を報告。
- また、令和4年11月9日に開催した空港アクセス検討委員会では、有識者や関係者の意見として「肥後大津ルートが妥当」との結論を得た。
- JR九州とは、令和4年11月29日に、肥後大津ルートについて、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し、早期実現に向け協働して取り組んでいくことを確認。
- 追加調査概要や空港アクセス検討委員会における意見、肥後大津ルートに係るJR九州との確認書等を踏まえ、令和4年12月議会冒頭で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。
- 知事のルート方針決定の表明を踏まえ、同定例会で県議会におかれても「空港アクセス鉄道整備の早期実現に関する決議」を可決。
- 令和5年3月20日に開催した空港アクセス検討委員会において、ルート方針決定及び令和9年度の工事着手を目標に事業化に向けた準備を進めていく旨のスケジュールを報告し、早期実現に向けて関係者の機運を醸成。
- 令和5年12月12日に環境アセスメントに関する配慮書及び都市計画における構想段階評価を公表。令和6年1月17日の熊本県環境影響評価審査会での環境アセスメントに関する配慮書の審議を経て、令和6年3月11日に知事意見を受領。
- 令和6年8月13日に環境アセスメントに関する方法書を公表。令和6年11月29日の熊本県環境影響評価審査会での環境アセスメントに関する方法書の審議を経て、令和7年1月21日に知事意見を受領。

(今年度の主な取組みの経過)

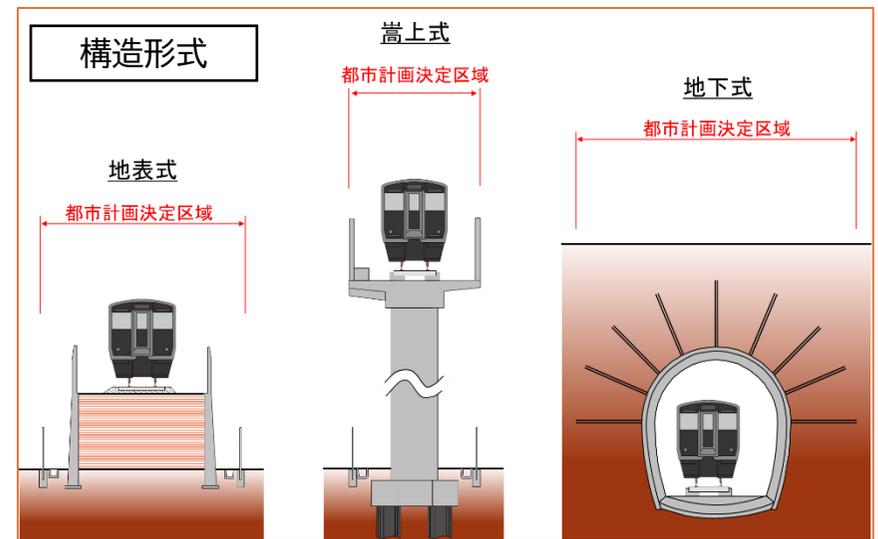
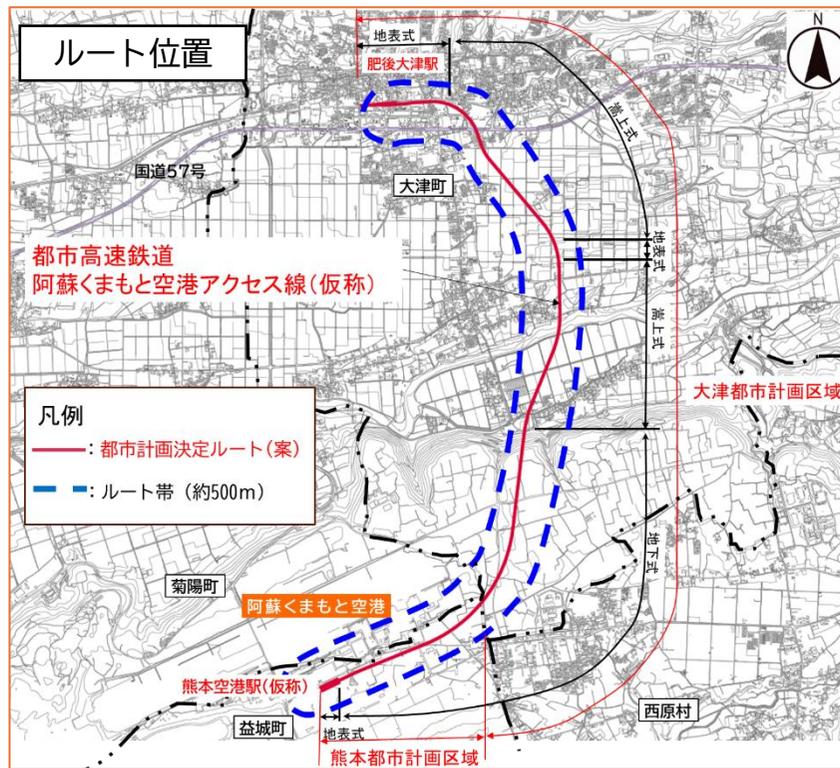
- 空港アクセス鉄道の事業化（鉄道事業許可）に向けた検討深度化の実施
- 国の施策等に関する提案・要望活動（上期）（R7.6.2～4）
- 整備ルート（絞り込み案）の公表（R7.6.18）
- JR豊肥本線の輸送力強化に向けて、県と沿線自治体（熊本市、大津町、菊陽町）による「JR豊肥本線輸送力強化促進協議会」を設立し、第1回協議会を開催（R7.7.18）
- 関係町村（大津町、菊陽町、西原村、益城町）において、整備ルート（絞り込み案）等に係る住民説明会を実施（R7.7.22～26）
- 概算事業費、需要予測、費用便益分析（B/C）等の公表（R7.9.30）
 - ・空港アクセス鉄道の運行形態は、JR九州が第二種鉄道事業者として豊肥本線と一体的に運行を行う「上下分離方式」を採用
 - ・空港アクセス鉄道における効率的なダイヤ設定による快速運行を実現するため、空港アクセス鉄道の整備に併せて、JR豊肥本線輸送力強化のための整備も両者が協力して行う

【概算事業費等】

概算事業費	所要時間		需要予測	費用便益分析(B/C)	
	空港駅～熊本駅	空港駅～肥後大津駅		30年	50年
空港アクセス鉄道整備 約610億円	普通 約48分	普通 約8分	約6,500人/日	1.21	1.43
豊肥本線輸送力強化 約60億円	快速 約39分	快速 約7分			

- 空港アクセス鉄道整備及びJR豊肥本線輸送力強化に係るJR九州との共同記者会見の開催（R7.10.31）
 - ・空港アクセス鉄道とJR豊肥本線全体の利便性の最大化と効率的な事業運営を両者の共通目標に掲げ、本プロジェクトの早期実現を目指し、協力して取り組むことを報告
- 国の施策等に関する提案・要望活動（下期）（R7.11.4～7）
 - ・鉄道整備を地域産業構造転換インフラ整備推進交付金の対象とするなど、空港アクセス鉄道の整備及びJR豊肥本線の輸送力強化に対する最大限の財政支援を要望

○関係町（大津町、益城町）において、都市計画素案に係る住民説明会を実施（R7.12.21～23）



○県民の理解を深めるための各種広報活動の実施

- ・阿蘇くまもと空港内での広報看板掲出、広報動画上映等の継続実施
- ・阿蘇くまもと空港アクセス鉄道広報パンフレット作成（R7.10）
- ・JR熊本駅、熊本市中心部の街頭ビジョンでの広報動画上映（R7.10.1～R8.2.28）
- ・WEB広告配信（YouTube、Instagram等）（R7.10.1～R8.3.1）
- ・JR車両内や駅等でのポスター等広告掲出（R7.10.7～R8.3.1）
- ・県立図書館情報ギャラリーでのパネル等展示（R8.1.23～2.5）
- ・県庁地下1階通路展示ケースでのパネル等展示（R8.2.2～2.27）
- ・新聞広告の掲載（R8.2.7）



県立図書館情報ギャラリー



新聞広告

(今後の取組み)

- 事業主体（鉄道事業許可申請主体）となる第三セクターの設立（R8年度）
- 空港アクセス鉄道の事業化（鉄道事業許可）に向けた検討深度化の継続実施
 - ・鉄道概略設計調査（更なる設計検討や収支試算の精度向上）や測量調査等
 - ・環境アセスメントに関する準備書の作成及び都市計画案の作成等
- JR九州との協議（空港アクセス鉄道の整備や運行等の計画、JR豊肥本線輸送力強化に向けた協議・検討等）の継続実施
- 国との協議（最大限の財政支援の要望や事業化に向けた検討等）の継続実施
- 鉄道事業許可の申請

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6年度の利用者数は152,948人(前年比117%)で、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減から回復し、過去最高の利用者数となった。

【利用状況】

(単位：人)

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
年間 利用者数	21,401	50,897	62,758	77,007	94,606	84,452	97,788	112,659
1日当たりの 利用者数	116	138	171	210	257	230	267	308

年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
年間 利用者数	118,845	42,696	62,642	102,862	131,026	152,948
1日当たりの 利用者数	324	116	172	281	357	419

※ 運行時間：約15分

※ 運行本数：1日54便

※ 延べ利用者数：1,348,826人(平成23年10月~令和8年1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。
- 空港ライナーは、県内外の空港利用者にとって重要な空港までのアクセス手段として定着している。

(今後の取組み)

- 近年の利用ニーズの増大や空港アクセス鉄道整備の進捗状況も見据え、安定的な運行の確保に向けて今後の運行方針を整理。
※別添「阿蘇くまもと空港ライナー検討資料」により説明

II 熊本都市圏交通に関する件

1 熊本都市圏交通の現状

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。

〈交通政策課、都市計画課、道路整備課〉



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) 都市交通マスタープラン等の概要について

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、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。また、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「熊本都市圏総合交通戦略(アクションプラン)」を平成30年11月に策定した。

1) 熊本都市圏都市交通マスタープラン

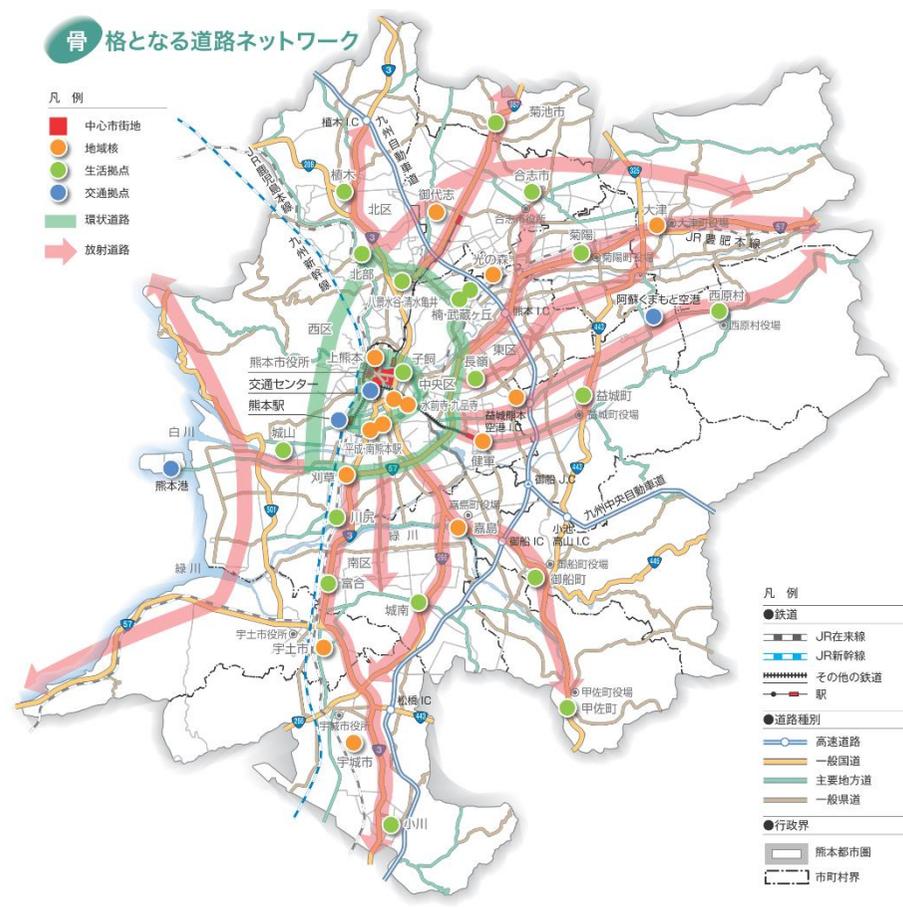
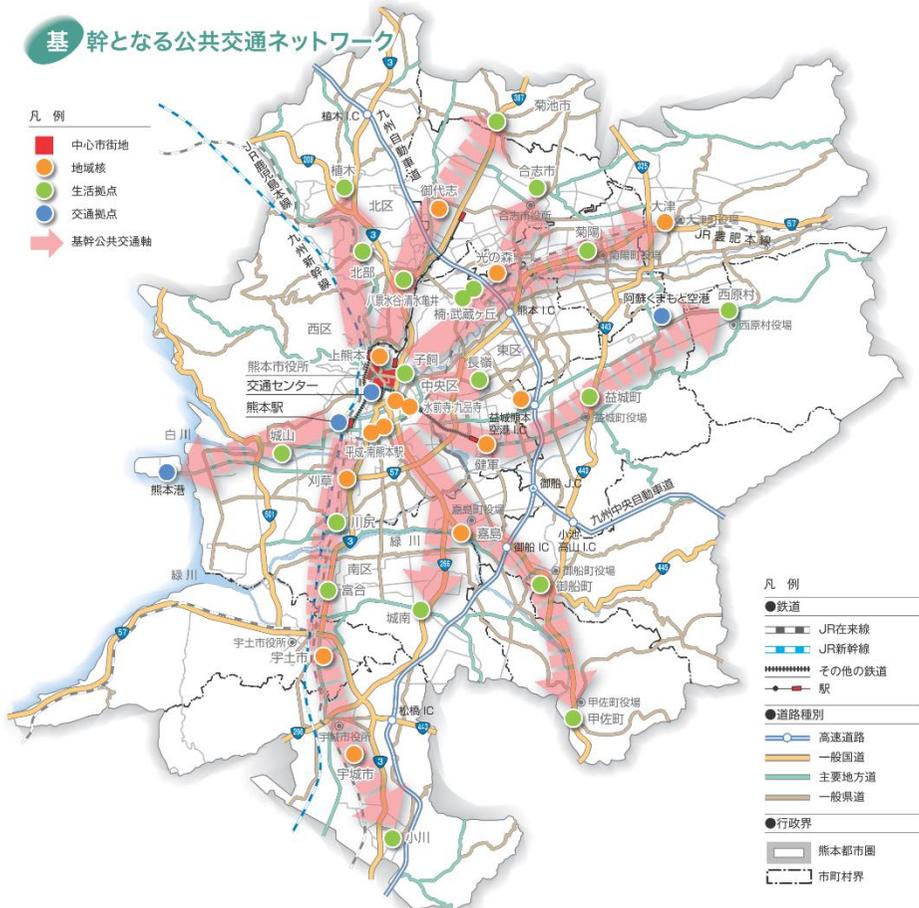
【将来交通計画の対応方針】

○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。



【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。



【熊本都市圏総合都市交通体系調査】

(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し、国、県、熊本市、関係行政機関、学識経験者、交通事業者、経済団体等で構成される協議会で、令和7年度を目標に、新たな都市交通マスタープランの策定に取り組む。

【スケジュール】



(主な取組みの経過)

- 令和5年10月～11月にかけて、熊本都市圏（5市6町1村：熊本市、合志市、宇土市、宇城市、菊池市、益城町、菊陽町、大津町、嘉島町、御船町、甲佐町、西原村）の約50万世帯を対象にパーソントリップ調査を実施。
- 令和6年5月30日に熊本都市圏総合交通計画協議会第4回委員会を開催し、調査結果（都市圏交通の現況）を報告。

【調査結果の概要】

- ・外出率は、前回（H24）の88.5%から79.0%に低下。新型コロナの蔓延に伴う、生活様式の変化等が要因と考えられる。
 - ・交通手段分担率は、自動車の利用が前回の64.4%から67.0%へと若干増加。年代別にみると、60代以上の高齢者の増加傾向が大きい。
 - ・同様に、公共交通の利用率については、前回の5.9%から5.3%とほぼ横ばいで、依然として低い状況。
- 令和6年12月11日に熊本都市圏総合交通計画協議会第5回委員会を開催し、現況分析等の途中経過を報告。
 - ・熊本都市圏では、前回調査（平成24年）から人口は僅かに増加しているものの、総トリップ数は減少傾向。
 - 令和7年6月27日に熊本都市圏総合交通計画協議会第6回委員会を開催し、新たな都市交通マスタープランの基本的な考え方や計画の骨子案について審議。

○令和7年11月26日に熊本都市圏総合交通計画協議会第7回委員会を開催し、新たな都市交通マスタープランの素案について審議。

○令和7年12月26日から令和8年1月26日にかけて、新たな都市交通マスタープラン素案に対するパブリックコメントの実施。

○令和8年3月5日に熊本都市圏総合交通計画協議会第8回委員会を開催し、パブリックコメントを踏まえた都市交通マスタープラン案について審議・承認されたことから、本委員会をもって同プランを策定。

(新たな都市交通マスタープランの概要)

【将来交通計画の目標】

○都市圏交通の将来像「公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、誰もが移動しやすいまち」の実現のため、年間の公共交通利用者数及び公共交通手段分担率を2倍にすることや、主要な渋滞箇所数及び渋滞損失時間を半減にすることなど、具体的な目標値を設定。

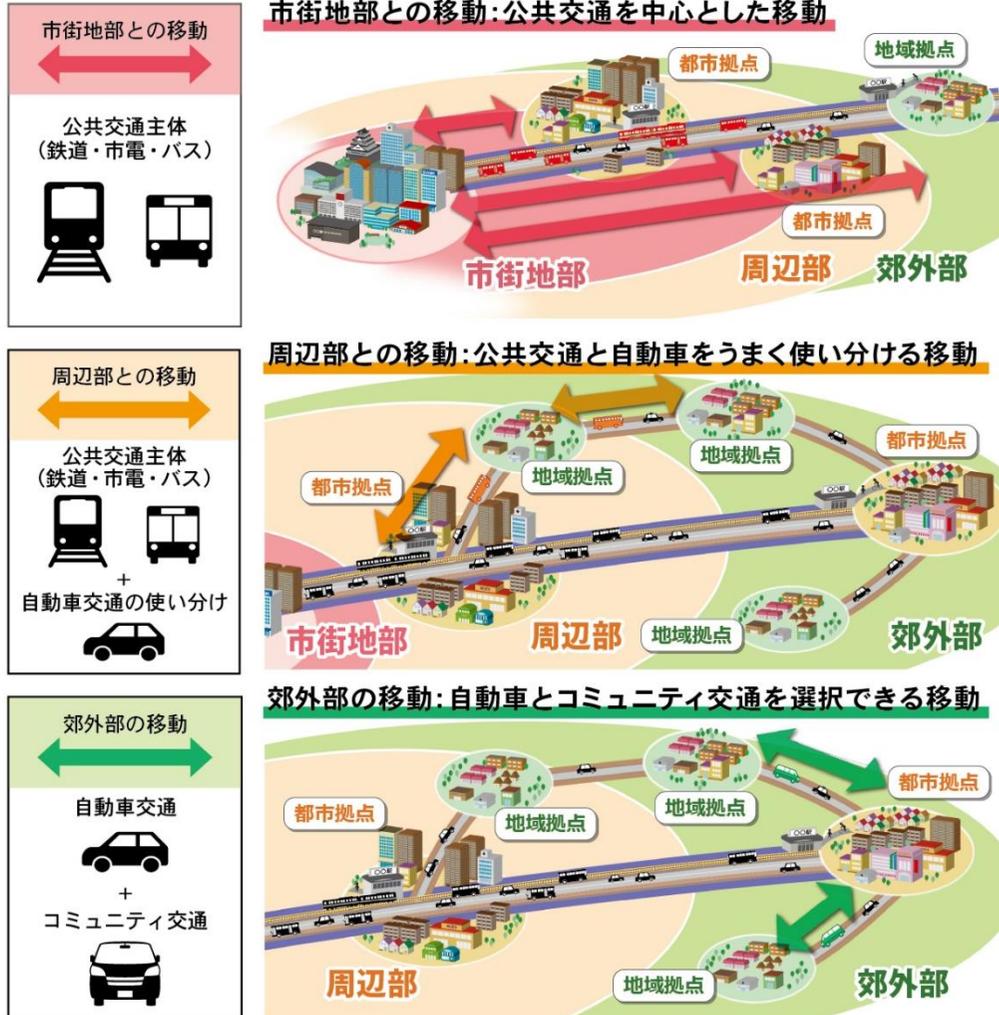
計画の目標

評価指数		現状 令和5年(2023年)	目標値
【目標】 公共交通手段の確保、定時性・速達性の確保、基幹公共交通軸の輸送力の向上	年間の公共交通利用者数(鉄道・市電・バス)	約5,095万人	2倍
	公共交通手段分担率	5.2%	2倍
【目標】 渋滞改善と旅行速度の向上	主要な渋滞箇所数	246箇所	半減
	渋滞に巻き込まれることで発生する損失時間*1	約257万時間/年	半減
	ピーク時における自動車の平均旅行速度	18.6km/h	20km/h以上
【目標】 拠点・都市との結節・連携	県内・県外主要都市との移動時間 (中心部との最大時間*2)	県外: 中心部～大分市 約182分	150分
		県内: 中心部～天草市 約128分	90分
	広域交通結節点や中心部との移動時間	道路: 中心部～IC 約28分	10分
		道路: 中心部～空港 約42分	20分
【目標】 土地利用との連携	居住誘導区域の人口密度*3	約63人/ha	維持
【目標】 温室効果ガスの削減	運輸部門における年間のCO2排出量 (2013年度比削減率)	約180トンCO ₂	27%減

【将来交通計画策定の方針】

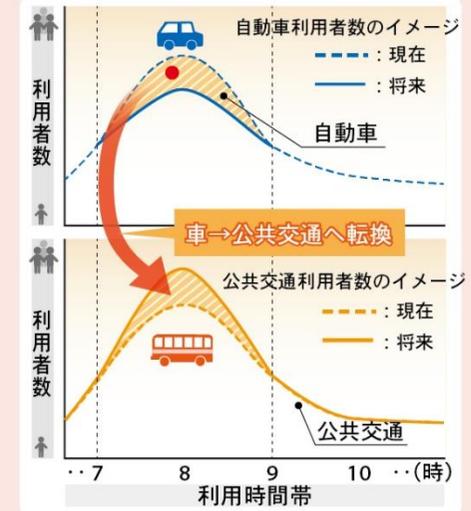
○地域ごとの交通特性をより細かに分類し、時間帯に応じた公共交通と自動車交通のスマートな選択を推進。

地域ごとのスマートな交通手段の選択

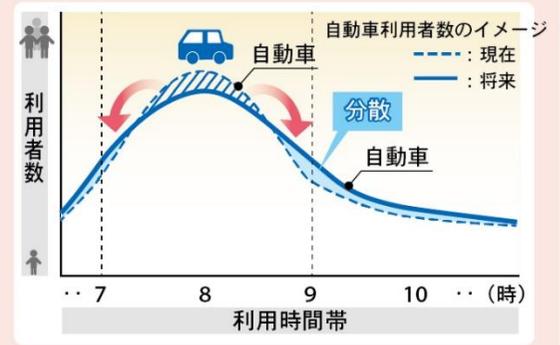


時間帯に応じたスマートな交通手段の選択

◆ 積極的な公共交通への転換



◆ 自動車の利用時間帯の分散を推進

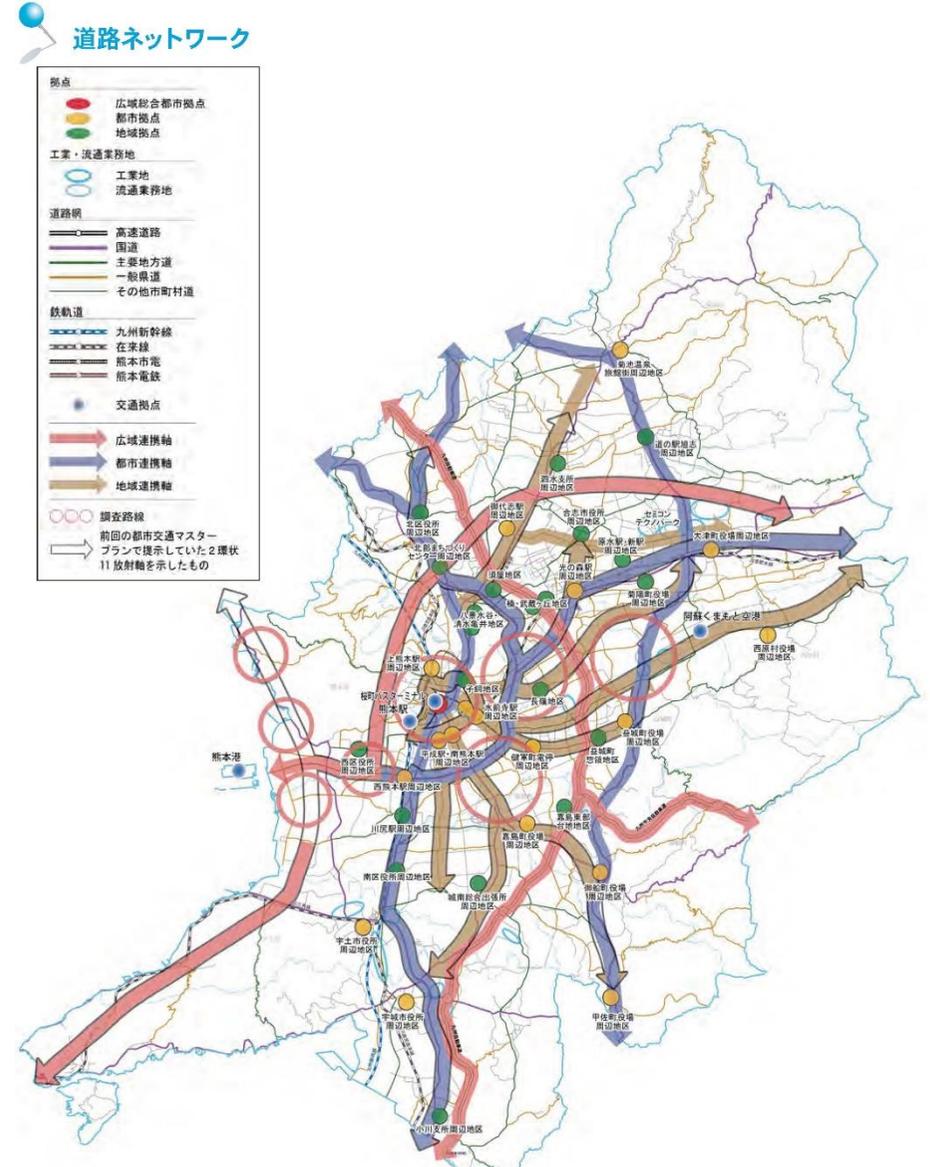
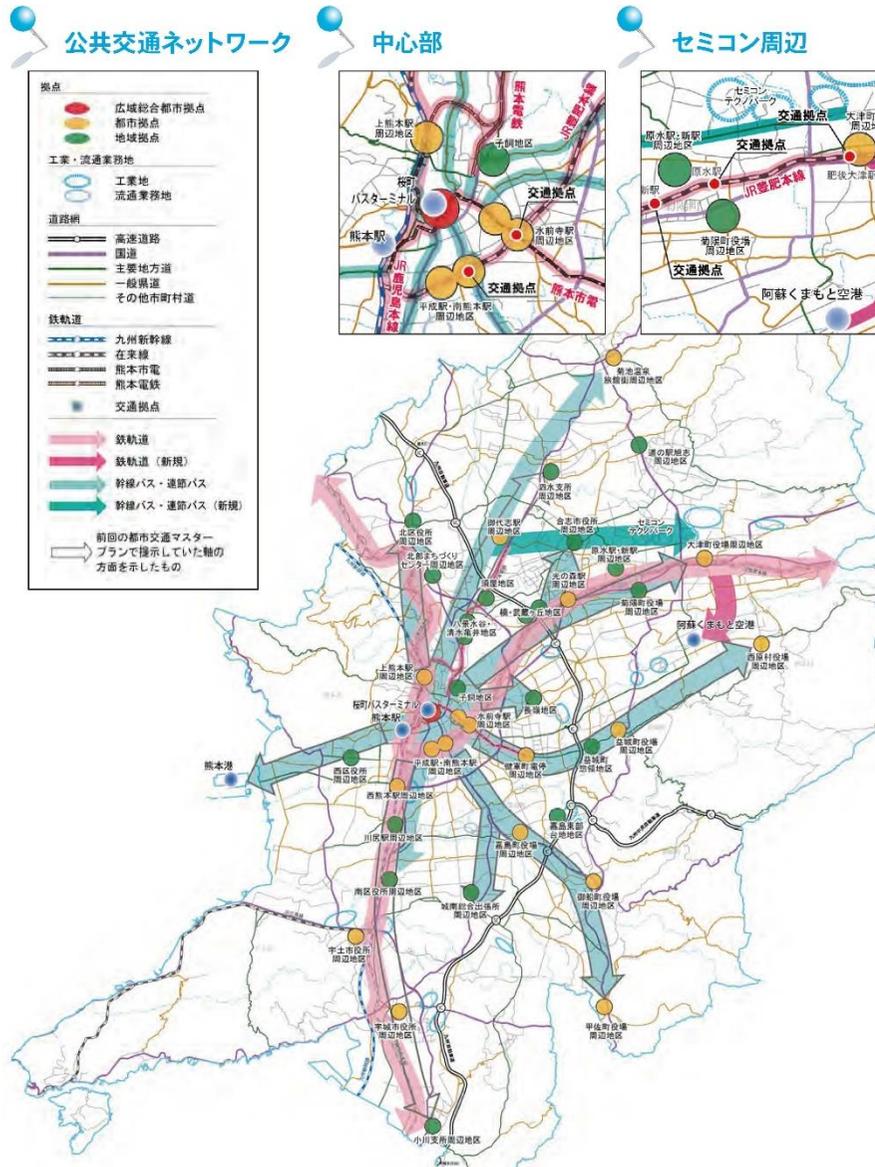


【交通ネットワークの将来像】

○公共交通と自動車交通を一体的に捉え、都市構造や交通需要に応じて役割を分担しながら、「放射8方向の基幹公共交通軸」と「2環状11放射の骨格幹線道路網」を基本に、将来の骨格となる交通ネットワークの構築を目指す。

＜公共交通ネットワーク＞

＜道路ネットワーク＞



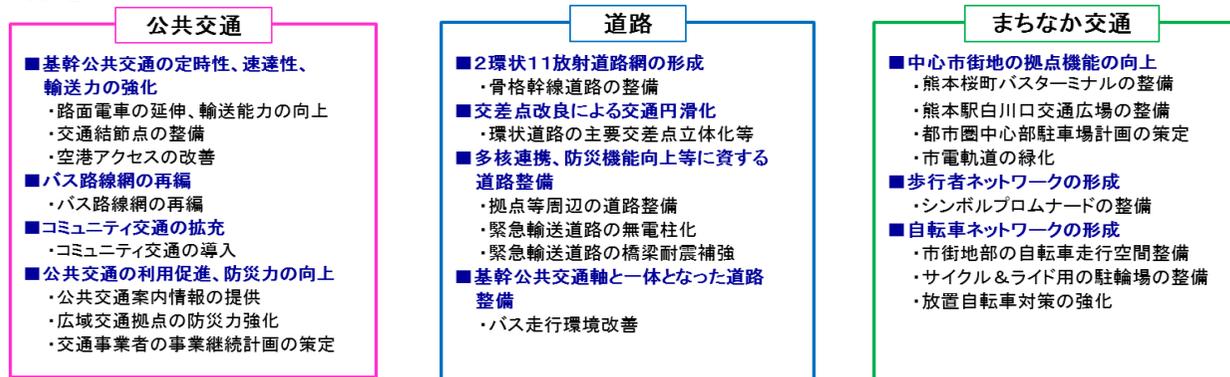
2) 熊本都市圏総合交通戦略(アクションプラン)について

- 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

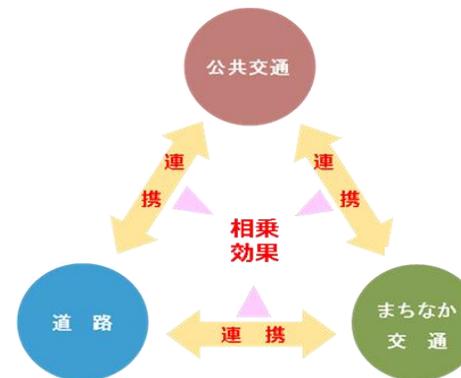
【基本施策の概要】



【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。
- 令和5年5月協議会を実施し、施策の進捗、成果指標について、中間の確認、評価を実施した。
- 熊本都市圏総合交通戦略に基づく施策について、進捗管理や効果の検証を行いながら着実に進めていく。

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

【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		策定										
2019年度							●			●*	△	△
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												

(今後の取組み)

- 今回策定した都市交通マスタープランをもとに、令和8年度に新たな熊本都市圏総合交通戦略(アクションプラン)の策定を目指す。
- アクションプランの実効性を高めるため、新たにモニタリング機関を設置し、施策の進捗管理や効果検証を行っていく。

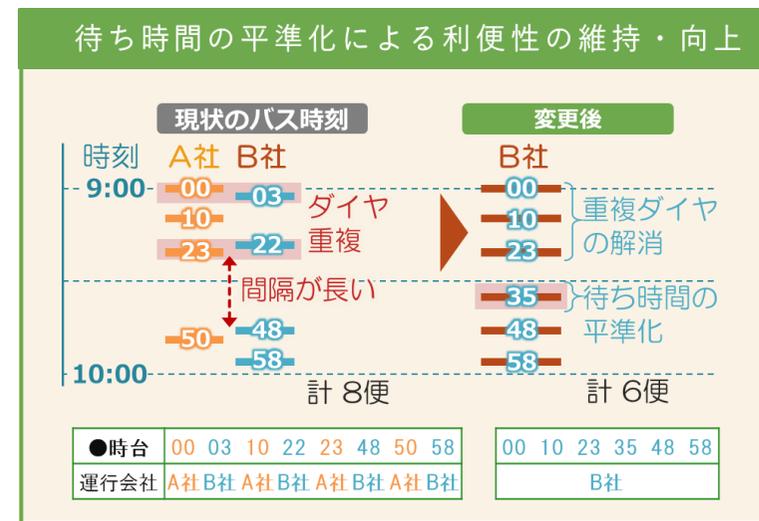
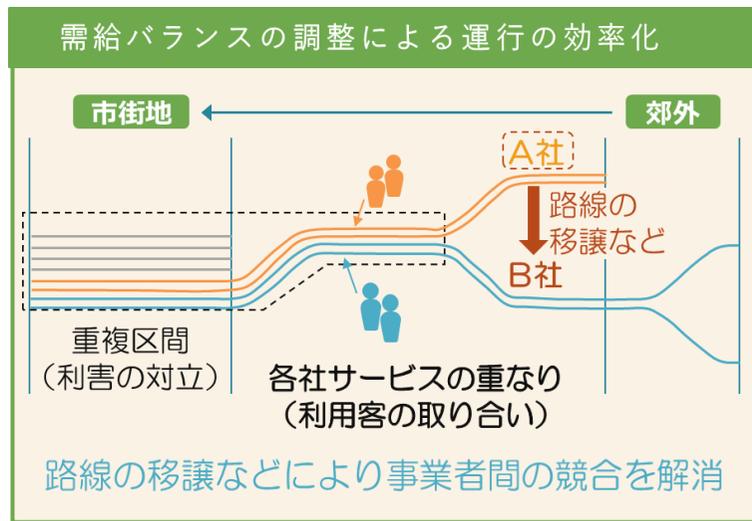
(2) 公共交通機関の利用促進について

- 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。令和5年10月からは、熊本市都心部においてバス運賃を180円均一とする均一運賃制を導入し、令和7年10月からは200円均一に改定している。



- 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。
- 新型コロナウイルスの影響で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）。

○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」の開業効果や共通定期の取扱い開始等により増加し、令和8年1月末現在で44万6千枚となった。商業加盟店数は3,307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。

○令和6年5月に、更新費用が高額な全国相互利用カードの片利用環境を取りやめ、障がい者や高齢者の割引き、通勤・通学定期といったきめ細かな対応が可能な「くまモンのICカード」を維持しつつ、今後のインバウンド需要の拡大を見据えたクレジットタッチ決済を中心とした新決済サービスを導入することをバス事業者等が決定し、11月16日から全国相互利用カードの利用が停止。令和7年2月24日に、県内のバス・電鉄電車にクレジットカード等のタッチ決済が導入された。

○令和6年10月から令和7年2月まで、渋滞の緩和や公共交通の利用促進、くまモンのICカードの普及拡大のため、オフピーク時（平日午前9時以降）に路線バス、電鉄電車、熊本市電を半額で利用できる「渋滞なくそう！半額パス」の実証実験を実施。

（今後の取組み）

○くまモンのICカードの普及拡大に向け、周知活動等を推進する。

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、クレジットカード等のタッチ決済導入、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10箇所（黒石駅等）でパークアンドライドを実施中。

○令和8年2月末現在、駐車可能台数394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、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。

○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、信号制御の高度化や新交通管理システム（UTMS）の活用により、円滑な交通管理に努めていく。

更に、熊本都市圏における渋滞解消を図るため、庁内関係部局が一体となって、課題解決に向けた取組を迅速かつ強力で推進するため、令和6年6月5日に渋滞解消推進本部を設置した。

周辺自治体との連携を深めながら、ハード・ソフト両面での対策に取り組んでいく。

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）

熊本県・熊本市調整会議を開催（令和3年11月24日）

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）

第5回「熊本都市道路ネットワーク検討会」を開催（令和4年10月27日）

熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会総会（令和5年9月3日）

熊本都市圏3連絡道路有識者委員会（令和5年11月30日）

熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会総会（令和6年10月22日）

熊本都市圏3連絡道路有識者委員会（令和7年3月25日）

熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会総会（令和7年5月11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）

令和5年2月5日：全線4車線化完了

○国道57号熊本東バイパス 事業主体：国

- ・平成18年2月23日：6車線化完了（延長9.7km）

- ・令和2年6月21日：保田窪交差点・保田窪北交差点の渋滞対策工事完了

○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（植木町鏡田）間（延長約3.3km）：工事促進中
（熊本西環状道路から国道3号間：令和5年2月5日開通）
- ・（一）玉名植木線（植木町鏡田）～国道208号（植木町鞍掛）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）：平成9年度事業化、調査設計、用地買収及び工事を促進中
- ・宇土道路（延長6.7km）：平成21年度事業化、調査設計、用地買収及び工事を促進中
- ・宇土三角道路（延長13.5km）：令和3年度事業化、調査設計及び用地買収を促進中

○中九州横断道路（熊本市～大津町間 延長18.6km）事業主体：国

- ・大津道路（延長4.8km）：令和6年度事業化、調査設計促進中
令和6年4月24日：事業化決定セレモニー（大津町）
令和7年1月19日：中心杭打ち式（大津町）
- ・大津熊本道路（延長13.8km）
（大津西～合志）（延長4.7km）：令和4年度事業化、調査設計、用地買収促進中
令和7年度から工事着手予定
令和4年10月22日：中心杭打ち式（大津町）
令和7年12月21日：着工式（合志市）
（合志～熊本）（延長9.1km）：令和2年度に事業着手、調査設計、用地買収及び工事促進中
令和2年12月12日：中心杭打ち式（合志市）
令和5年9月24日：着工式（合志市）
- ・熊本環状連絡道路（延長3.9km）：令和7年度新規事業化、調査設計促進中
令和7年10月4日：中心杭打ち式（熊本市）

○有明海沿岸道路（大牟田市～長洲町 延長約9km）

- 平成26年7月：計画段階評価完了
- 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）：平成27年度事業化、調査設計、用地買収及び工事促進中
令和4年1月22日：着工式を開催（荒尾市）
- ・荒尾道路（延長2.2km）：令和5年度事業化、調査設計促進中
令和6年2月12日：中心杭打ち式を開催（荒尾市）

○有明海沿岸道路（長洲町～玉名市）

令和5年12月4日：第1回計画段階評価を実施

令和7年3月11日：第2回計画段階評価を実施

○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）：令和7年10月19日開通（暫定2車線）

・砂原工区（延長3.8km）：令和4年度事業化、調査設計、用地買収促進中

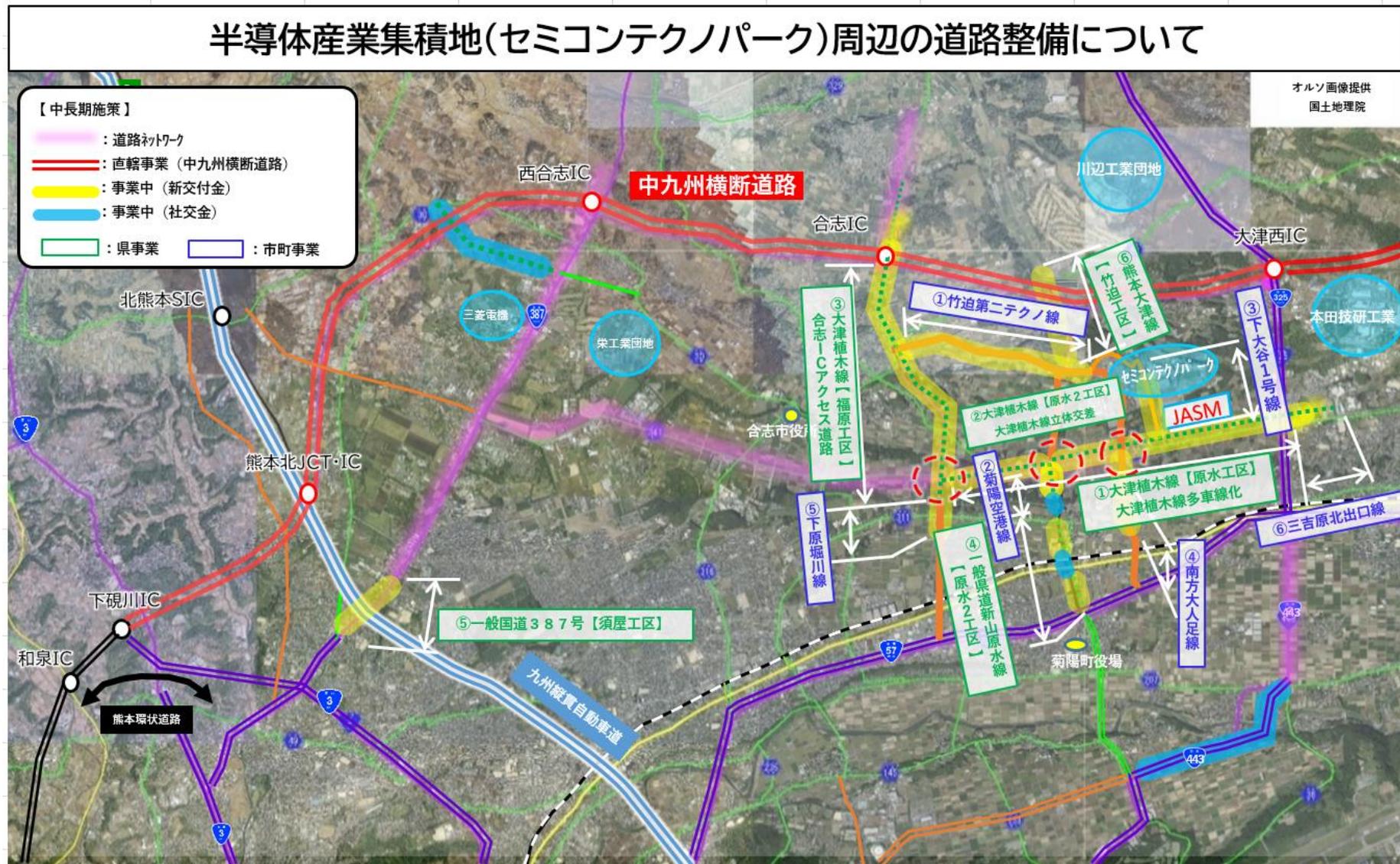
（今後の取組み）

○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) セミコンテクノパーク周辺の道路整備

(概要)

TSMCの進出を契機とした企業集積に伴う新たな交通需要に対応するため、将来の基幹となる道路ネットワークの中から、大津植木線の多車線化や合志インターチェンジアクセス道路等を優先し、令和5年12月に創設された「地域産業構造転換インフラ整備推進交付金」を活用し、整備を進めている。



(現状)

- ①大津植木線多車線化（大津植木線（原水工区））（延長約4.7km）
 - ・令和4年度事業化
 - ・令和6年2月20日：都市計画決定、令和6年9月9日：都市計画法に基づく事業認可告示
 - ・令和7年9月23日：着工式（菊陽町）
 - ・調査設計、用地買収及び工事推進中

- ②大津植木線立体交差（大津植木線（原水2工区））（立体交差）
 - ・令和5年度事業化
 - ・令和6年2月20日：都市計画決定、令和6年9月9日：都市計画法に基づく事業認可告示
 - ・調査設計、用地買収及び工事推進中

- ③合志インターチェンジアクセス道路（大津植木線（福原工区））（延長約3.5km）
 - ・令和4年度事業化
 - ・令和6年2月20日：都市計画決定、令和6年9月9日：都市計画法に基づく事業認可告示
 - ・令和7年9月23日：着工式（菊陽町）
 - ・調査設計、用地買収及び工事推進中

- ④一般県道新山原水線（都市計画道路菊陽空港線）（延長約1.2km）
 - ・令和3年度事業化
 - ・令和4年3月20日：都市計画決定、令和4年6月30日：都市計画法に基づく事業認可告示
 - ・工事推進中

- ⑤一般国道387号（須屋工区）（延長約0.8km）
 - ・令和5年度事業化
 - ・調査設計推進中

- ⑥追加インターチェンジアクセス道路（熊本大津線（竹迫工区））（延長約2.5km）
 - ・令和5年度事業化
 - ・調査設計推進中

(今後の取組み)

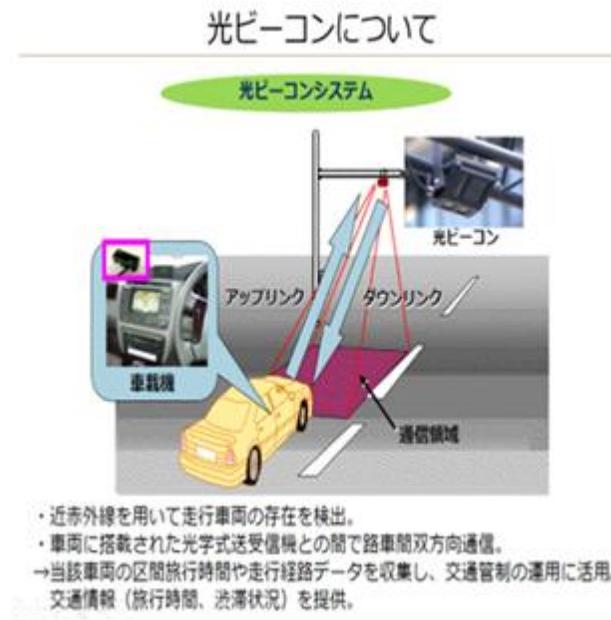
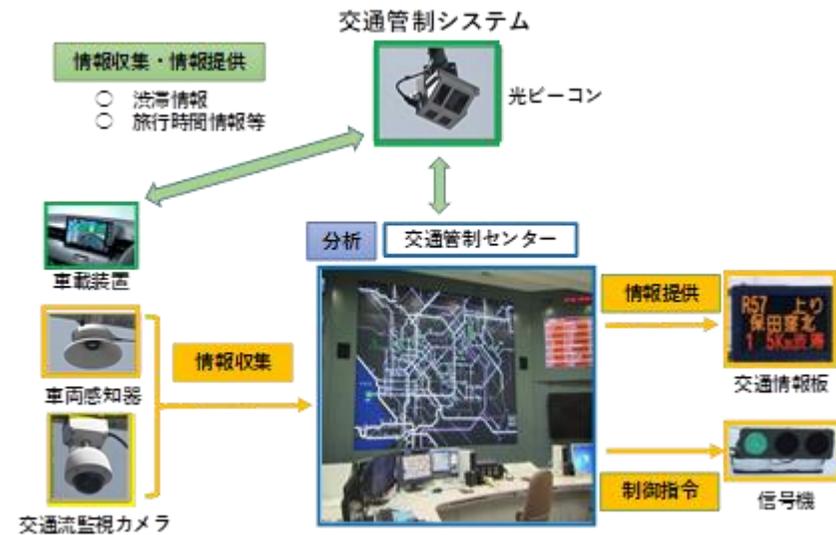
今後も、セミコンテクノパーク周辺の交通渋滞の解消に向けて、短期・集中的に整備を推進していく。

3) 信号制御の高度化等

(現状)

○熊本都市圏の交通渋滞に対応するため、交通データをリアルタイムに収集するための光ビーコンや車両感知器（以下「光ビーコン等」という。）を設置し、収集した交通データをもとに算出した最適な信号周期等による制御指令が可能となる集中制御式信号機の整備拡大を行うことで、信号制御の最適化に努めている。

○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、交通流の分散を促し、交通の円滑化を図っている。



(今後の取組み)

○交通流の変化に的確に対応するため、光ビーコン等のデータや交通流監視カメラの情報等により交通実態を正確に把握し、さらに最適な信号制御となるように努めていく。

4) 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、最適な交通管理を目指している。

【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個々のドライバーに必要な情報を提供することにより、交通流の分散を促し、交通の円滑化を図るシステムである。また、カーナビゲーション装置に交通情報をリアルタイムで提供する道路交通情報通信システム（VICS）もその一環であり、平成12年から運用している。

（今後の取組み）

○交通情報の収集・提供に必要な光ビーコン等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、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。

5) 渋滞解消推進本部

(現状)

○令和6年6月5日に、熊本都市圏の渋滞解消を目的に「渋滞解消推進本部」を設置。

- ・本部の目的 : (1) 渋滞解消に係る情報共有及び発信
(2) 課題解決に向けた取組の検討
(3) 取組の進捗管理
- ・第一回会議の内容 : (1) 推進本部の取組みについて
(2) 公共交通の利用促進

○令和6年7月18日に、熊本市の大西市長と「トップ会談」を開催。

- ・都市圏渋滞における課題や取組みの方向性について意見交換し、県市が共通の認識のもと、「自動車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」をキーワードに、国とも連携しながら、渋滞解消に取り組んでいくことを確認。

○令和6年8月19日に開催された「第1回熊本県・熊本市調整会議」で都市圏の渋滞解消に向けた取組みについて協議。

- ・信号制御と連携した交差点改良や、公共交通への利用促進に向けた取組みを着実に実施していく。また、抜本策となる道路ネットワークの強化等についても、引き続き、スピード感を持って進めていくことなどを確認。
- ・年内を目途に、周辺自治体を含めた渋滞対策の方向性や新たな対策を示すことを確認。
- ・まずは、すぐに実施できるものとして、9月2日から30日まで、県・熊本市合同で職員の時差出勤やテレワークの取組みを推進することを確認。
- ・期間中には県市合計で1日平均4,086人の職員が時差出勤やテレワークの取組みを実施した(目標値:1日平均4,000人)。取組んだ職員からは「渋滞が少なく通勤時間が短縮でき快適だった」という意見があった。
- ・県警の協力の基、交通量のデータ検証を行ったところ、午前7時30分~午前8時30分の交通量で、神水交差点などの県庁周辺の交差点において約10%の減少を確認。2km以上の渋滞発生回数についてもおおよそ半減していることを確認。

○令和6年9月~10月にかけては、熊本都市圏周辺市町とのトップ会談を実施。令和6年9月11日に嘉島町と菊陽町、10月3日に合志市、10月9日に大津町と益城町との意見交換を行った。各市町の渋滞箇所や今後の対策等について意見交換を行い、これまで各市町で行っていた渋滞対策を熊本都市圏全体で一体となって実施していく方向性を共有した。

○令和6年12月26日に開催された第2回「熊本県・熊本市調整会議」で、都市圏の渋滞対策の方向性や具体的対策を公表。

- ・3年以内に30箇所の交差点改良や10箇所のバスベイの整備等を実施、10年以内に主要渋滞箇所約80箇所の改善に向けて

取り組む。

- ・ 経済界を巻き込み「時差出勤」の取組みを1年以内に1万人規模まで拡大し、県民運動として定着させる。
- ・ 公共交通の利便性向上や利用促進に資する取組み、輸送力強化や基盤整備等を進め、10年以内にすべての移動手段のうち公共交通が占める割合（公共交通分担率）を2倍にする。【現状：5.3%（出典：第5回熊本都市圏パーソントリップ調査）】

○令和7年3月14日に開催された令和6年度第2回「渋滞解消推進本部会議」で、昨年末の「熊本県・熊本市調整会議」で示した対策に加え、周辺市町を含めた都市圏の渋滞対策の方向性や具体的対策を公表。

- ・ 3年以内に30箇所の交差点改良や10箇所のバスベイの整備等を実施、10年以内に主要渋滞箇所約80箇所の改善。（昨年末の県市調整会議）
- ・ セミコン周辺エリアにおける合志市、菊陽町、大津町の道路整備施策を追加。
- ・ 益城町、市街地部における道路や交通広場等の整備を追加。
- ・ 都市圏南部エリアにおける慢性的な渋滞への対策も進めていくことを追加。

○令和7年7月14日に開催された令和7年度第1回「渋滞解消推進本部会議」で、セミコン周辺エリアや都市圏東部エリアにおける渋滞対策の取組み状況を報告するとともに、シミュレーション結果などで整備効果を見える化。

- ・ セミコン周辺エリアでは、行政による対策に加え、周辺企業においても車通勤の抑制や時差出勤の導入など、渋滞緩和に向けた取組みが実施されていることを確認。

○令和7年11月20日に、熊本市の大西市長と「トップ会談」を実施。

- ・ 交差点改良の取組状況や熊本西環状道路の開通状況、第二空港線の渋滞対策、1万人のオフピーク通勤の実施状況等について、トップ同士で忌憚なく意見交換を実施。

○令和7年12月18日に開催された令和7年度第2回「渋滞解消推進本部会議」で、交差点改良の整備効果や、「1万人のオフピーク通勤」の成果をデータや映像を用いて具体的に示し、渋滞対策が着実に進んでいることを確認。

（今後の取組み）

○今後も渋滞対策については、熊本市を含む周辺自治体や民間企業とも連携しながら、都市圏全体で取組みを進めていく。



▲渋滞解消推進本部会議状況

6) 時差出勤・テレワーク等の通勤行動変容の促進

交通渋滞の解消のソフト対策の一環として、時差出勤による交通量の分散やテレワークや通勤における公共交通機関の利用促進による交通量の抑制により、交通渋滞の解消を目指している。

【時差出勤等の実施】

(現状)

- 交通渋滞の解消を目的とした、時差出勤等の通勤行動変容の取組みを実施。令和6年9月には、県・熊本市合同で職員の時差出勤やテレワークの取組みを実施し、一定の効果を確認した。
 - ・9月2日から30日まで、県・熊本市合同で職員の時差出勤やテレワークの取組みを推進。
 - ・期間中には県市合計で1日平均4,086人(うち県職員は1,551人)が時差出勤やテレワークの取組みを実施した(目標値:1日平均4,000人)。
 - ・県警の協力のもと、交通量のデータ検証を行ったところ、午前7時30分~午前8時30分の交通量で、神水交差点などの県庁周辺の交差点において約10%の減少を確認。2km以上の渋滞発生回数についてもおおよそ半減していることを確認(再掲)。
- 令和7年5月8日(木)には、官民連携による時差出勤等の取組みの県民運動化に向けて、通勤行動変容や公共交通の利用促進に取り組む企業等を登録する「熊本県渋滞対策パートナー登録制度」を創設。(知事、大西熊本市長、笠原熊本経済同友会代表幹事の3者による記者発表を実施)。
 - ・5月8日(木)から9月30日(火)までの約5か月間で、275社(従業員規模:約45,000人)が登録。各社で、時差出勤やテレワーク、公共交通機関の利用促進等の取組みを推進。
- 9月1日(月)~9月30日(火)の1か月間「1万人のオフピーク通勤」と題し、県及び熊本市職員、パートナー登録企業等の官民連携による1万人規模での時差出勤の取組みを実施。
- 9月のオフピーク通勤に向けて、7月からの県職員の積極的な時差出勤等の取組みについて呼びかけを行った。7月は1日平均1,383人(44.0%)、8月は1,482人(48.3%)が時差出勤やテレワークの取組みを実施した(目標値:30%)。
- 9月の「1万人のオフピーク通勤」では、官民合わせて1日平均10,687人(内訳 熊本県:1,467人、熊本市:1,398人、民間企業:7,822人)が時差出勤やテレワークに取組んだ。

○効果測定の結果、混雑する朝の通勤時間帯に、交差点の交通量が最大で約3割減少するなど、一定の効果が確認できた。

(今後の取組み)

○9月の取組みでは、データに基づく効果検証にて一定の効果が確認できたため、引き続き官民連携での取組みを継続していく。

○検証結果については、県の「くまもとデータ連携基盤」を通じて見える化を図り、県民へ発信していく。