

令和7年度 第1回渋滞解消推進本部会議 議事録

日 時：令和7年（2025年）7月14日（月）16：30～17：20

場 所：県庁本館5階 知事応接室

1 開会

【進行：土木部】

ただいまから令和7年度第1回熊本県渋滞解消推進本部会議を開催いたします。本日の司会を務めます、土木部監理課の植田です。よろしくお願いいたします。お手元の資料に沿って進めさせていただきます。

また、本日の説明はお手元のタブレットを利用して行います。説明の際は事務局にて画面共有を行い、自動でページを進めますので、操作する必要はございません。それでは、開会にあたり、本部長の木村知事よりご挨拶を申し上げます。

2 挨拶

【木村知事】

皆さん、お疲れさまです。今日、少し遅い時間にすみません。報道機関の皆さんも含めて、この時間しかなかったので、大変失礼いたしました。渋滞解消推進本部について、これは県庁内各部局が一丸となって、迅速かつ強力に、このハードとソフトの両面から渋滞解消に向けて頑張っていこうということで、進めております。渋滞対策を熊本市圏全体で一体となって進めていくためにですね、私ども熊本県が汗をかいて、熊本市や周辺の市町とのトップ会談を開催して、情報共有、そして方向性の一本化を進めてまいりました。

皆さんご承知の通り、昨年12月、年末に大西市長とのトップ会談、正確に言うと熊本県・熊本市調整会議の場において、3年間で30箇所の交差点改良などを実施し、渋滞解消に向けて取り組むこと、そして、また、1万人の時差出勤を目指すなど、大きな方向性を具体的な施策とともに、県と市が連携して事業を取りまとめました。

また、昨年度3月に開催された第2回本部会議では、いわゆる「セミコンテクノパーク周辺」、いわゆる熊本市以外の地域の対策についても、しっかりと方向性や具体策をお示したところでございます。

今日は、今年度第1回ということで、前回会議から3カ月が経過しましたので、それぞれ、今の取り組みの進捗状況や、具体的な箇所などを含めた、具体的な案件の共有をしっかりと行い、県民の皆さまに向けて渋滞対策や渋滞解消に向けた具体的な取り組みが進んでいることを示してまいりましょう。県民の皆さまが見える不満である渋滞問題の解消に向けて、国や関係市町村、そして、また、警察や交通事業者の皆さまとともに連携を密にし、関係機関が一丸となって強力に推進していきたいと思っております。どうぞ、今日は忌憚のない意見交換をよろしくお願いいたします。

3 議題

【進行：土木部】

ありがとうございました。

それでは次第に従いまして、まずこれまでの振り返りについて、事務局より報告いたします。

○ これまでの振り返り

【事務局】

事務局です。それでは、本日の会議の報告事項は、1 ページに記載の2 点となっております。まず、事務局から、「これまでの振り返り」について説明いたします。

2 ページをお願いします。

昨年6 月に「渋滞解消推進本部」を設置し、6 月と今年3 月の2 回にわたって本部会議を開催しました。内容については、上段の箱囲みですが、まず、渋滞解消に向けた取組みを、組織横断的に迅速かつ強力に進めていくこと。次に、都市圏の各周辺市町や民間企業などとの、連携の重要性が明らかになったことから、都市圏の各市町とのトップ会談を実施していくこと。次に、渋滞対策については、「短期・中期・長期」の取組みを効率的かつ段階的に進めていくこと。次に、渋滞対策の着実な実施を確認するとともに、各施策等の前倒しや、新たな対策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こと。としています。

3 ページをお願いします。

こちらの表は、昨年12 月の第2 回「熊本県・熊本市調整会議」で熊本市と具体的な対策及び目標を共有したものです。道路施策・公共交通施策では短期・中期・長期それぞれの施策を強力に推進、その他の施策では時差出勤など「オールくまもと」で渋滞対策に取り組んでいくことを確認いたしました。

4 ページをお願いします。

こちらの図は、只今述べました、熊本市と連携して実施する対策に加えて、周辺市町と実施する渋滞対策の取組み方針の位置図です。

たとえば、上部の薄いオレンジ色のエリアで示している「セミコン周辺エリア」と「都市圏東部エリア」において、30 箇所の交差点改良や信号制御の最適化、公共交通の利便性向上や利用促進に取り組んでいます。

これまでの振り返りにつきまして、事務局からの説明は以上でございます。

○ 現在の進捗報告及び今後の取組み

【進行：土木部】

ありがとうございました。次に「現在の進捗報告及び今後の取組み」に移ります。

まず、「セミコン周辺エリア」、次に「都市圏東部エリア」、そして「熊本都市圏全エリア」について、各部より報告いたします。

では、6 ページから、土木部より順に報告をお願いします。

【土木部長】

土木部です。6ページをご覧ください。

まず、「車の『流れ』を良くする取組み」について、「セミコン周辺エリア」および「都市圏東部エリア」の短期対策のうち、交差点改良19箇所についてご説明いたします。

3月の推進本部におきましては、①から④の4箇所の交差点について対策内容を報告しておりました。今回、残る15箇所についても概ね対策内容を決定したところで、今回、いくつかの対策内容についてご説明いたします。このうち、⑪の県道辛川鹿本線 菊陽町光の森七丁目交差点については、すでに今年4月に対策は完了しておきまして、③番と④番の「熊本大津線 合志市竹迫北交差点」と「竹迫交差点」も年内に完了する予定です。残る交差点についても、早期完了に向けて取り組んでまいります。

7ページをご覧ください。

先ほど述べました、⑪「県道辛川鹿本線の菊陽町光の森七丁目交差点」について、お話しさせていただきます。こちらの交差点では、新たに道路用地を取得せず、既存のゼブラ帯を活用して右折レーンの延伸を行っております。右側の平面図および下段の写真で示しておりますが、青線部分が施工前の状況で、赤線部分が施工後の右折レーンの範囲となります。具体的には、平面図で示しております通り、これまで30mだった右折レーンを80mに延伸しております。

8ページをご覧ください。

施工後の状況写真です。延伸前は、最大5台程度が滞留できる延長でございましたが、延伸したことによって最大13台程度滞留できるようになりました。これにより、これまで直進車の阻害となっていた右折待ちの車両による影響が改善されております。

9ページをご覧ください。

次に、熊本大津線にあります「合志市竹迫北交差点」についての内容でございます。本交差点は合志市役所から約2kmほど北側に位置しており、通勤時間帯にはセミコン方面に向かう車両が多い交差点となっております。

今年の5月から右折レーンの延伸工事に着手しており、年内の完了を予定しております。これにより、右折車両による直進車の阻害が改善され、滞留待ちが大幅に減少すると予測しております。こちらも、20mだったものを80mに延伸するという計画でございます。短期対策の交差点改良の説明については、以上になります。

【県警本部長】

10ページから、県警察より御説明いたします。

県警察では、渋滞対策の1つとして信号制御の最適化等を推進し、これまで、信号機の集中制御化及び光ビーコンや車両感知器の整備を行って参りました。スライド左下の「交通管制システム構成図」をご覧ください。これは現在行っている信号制御のシステムを表したものです。このシステムは、光ビーコンや車両感知器でリアルタイムな交通状況のデータを収集し、そのデータを警察本部にある交通管制センターのコンピュータで分析することにより、最適な信号制御を集中制御式信号機に指令しているものになります。また、渋滞情報として、交通情報板やカーナビゲーションへ情報提供することで、交通流の分散にも寄与しています。

スライド右上は、令和5年度の整備状況とその効果を示したもので、前回の会議の中で御説明したのですが、図にある3つの路線を対象として、通過時間を最大で約37%短縮させることができました。

昨年度は右下の図に示していますように、セミコン周辺の対策エリアに信号機の集中制御化、光ビーコン、車両感知器を新たに整備し、現在運用を開始していますので、このエリア内におきましても同様の信号制御の最適化が実施されているところであり、また、整備効果の検証については、現在実施中であり、まとめ次第、改めて説明したいと考えております。

次に11ページ、今後の取組みについて御説明いたします。

1点目は「令和7年度対策エリアの整備」です。昨年度までは図面中央の青色で示した対策エリア内において重点的に整備を行って参りました。本年度はエリアを拡大し、この外周部分のピンク色で示した対策エリアにおいて整備を行って参ります。

2点目は「交通渋滞対策支援システムの導入」です。これは民間が所有するデータにより交通の状況が把握可能なシステムを導入し、渋滞対策が必要な交差点のデータを抽出・分析しながら、渋滞解消に活用していくものです。このシステムは、令和8年1月の導入に向けて諸準備を進めているところです。

3点目は「信号制御の最適化の実施」になります。昨年度は、セミコン周辺エリアの3路線において実施しましたが、本年度は熊本都市圏の渋滞解消を目的として「国道3号、通称白山通り、国道325号等」において、信号調整による信号制御の最適化を業務委託して実施することとしています。こちらは、年度内を目途に検証結果をとりまとめる予定です。

県警察におきましては、今後も関係機関と連携しながら、渋滞解消に向けて鋭意取り組んで参りたいと考えております。以上です。

【土木部】

土木部でございます。12ページをお願いします。

12ページからはバス停の整備による交通の円滑化でございます。整備予定10箇所のうち、国道387号にございます「熊本電鉄」の御代志駅付近の「再春医療センター前」の2箇所を現在整備しておりまして、年内の完了を予定しております。残りの8箇所ににつきましては、現在、設計中ですが、早期完了に向けて引き続き取り組んでまいります。

13ページをお願いいたします。

ここで、現在、整備中の「再春医療センター前」バス停の整備効果について、シミュレーション動画を用いてご説明したいと思っております。前のモニターをご覧ください。まず、動画の前に画面の上側がバス停整備前の状況、下側が整備後の状況という形で設定しております。時間帯は、朝8時頃を予定しております。黄色の点が一般車両、やや大きめのピンクの点が路線バスを表しています。差し棒で示しております交差点の右側の車列の状況に注目してご覧いただければと思います。それでは、動画をお願いいたします。

今、バスが停車している状況でございます。ここは、まだ信号が変わっておりません。次信号が変わって、車が動き始め、ピンクのバスがバス停に入ります。下側の方ですね、そうすると、後続車両がスムーズに流れている状況になっております。これで違いが確

認できます。シミュレーションではありますが、このような状況になっております。今、立ち上げている通り、整備の前後で、信号待ちの車がやはり半減しております。そういった意味で、バスによる混雑が少し緩和できるのではないかと期待しているところです。続きまして、14 ページをお願いいたします。

次に、セミコンテクノパーク周辺の短期・中期の道路整備についてご説明いたします。セミコン周辺エリアでは、国・県・市・町が連携して周辺道路の整備を短期集中的に取り組んでいるところです。県事業は、赤い線で示された8箇所です。市町事業は、青の実線で示された6箇所となります。また、画面の上側に赤の2本線で示されている中九州横断道路の整備を国において、鋭意進めていただいております。

このうち「Aの大津植木線 辻久保工区」、「Bの菊陽空港線」、「Cの大津植木線 多車線化」、「Dの合志インターチェンジアクセス道路」について、進捗状況および期待される効果を次のページからご説明いたします。

15 ページをお願いいたします。

まず、「Aの大津植木線 辻久保工区」です。本事業は、渋滞が発生している現状の交通を分散させるため、全体で延長約3.4 kmのバイパス整備に取り組んでいるもので、今年度内に全線の開通を予定しております。

16 ページをお願いいたします。

こちらは、整備状況を示した写真です。現在、工事を進めており、今後は舗装工事などを実施していく予定です。整備効果としては、現道を通過する交通の約5割がバイパス部に転換すると考えており、移動時間が約4分短縮するものと予測しております。

17 ページをお願いいたします。

次に、こちらは先ほどお話しした「Bの菊陽空港線」です。本路線は、県道熊本菊陽線とJR豊肥本線を高架でまたぎ、セミコンテクノパーク周辺と国道57号を結ぶ新たな縦軸となる道路の整備を進めております。交通渋滞が著しい箇所を、水色の実線で示しております町道南方大人足線等の交通の分散を図るものでございます。昨年度までに、用地の取得が完了しており、現在、道路改良や橋梁工事を施工中で、来年度の開通を予定しております。

18 ページをお願いいたします。

左側が整備前、右側が整備状況で、上段には平面図を記載しております。平面図で比較していただきますと、水色の実線で示している箇所の左側に、赤い実線で示した新たな道路を整備するもので、右下の写真が先月末時点の施工状況になります。現在、JRをまたぐ橋梁工事を進めております。

19 ページをお願いいたします。

次に、この「菊陽空港線」の想定される整備効果について、シミュレーション動画を用いてご説明いたします。前のモニターをご覧ください。ちょっと見づらくて大変恐縮ですが、画面の左側が整備前、右側が整備後ということになります。時間帯は朝7時半から8時頃です。黄色の点が車を表しております。この点が線のような状況になると、滞留していることを示します。

それでは、動画を流します。お願いいたします。

画面の上側と下側に、赤い矢印で囲っている箇所にご注目ください。上側の No. 1 は、大津植木線と町道の交差点で、J A S M の西側にあるコンビニエンスストアのところになります。整備前では、国道 57 号から大津植木線に進入する車両が最大で約 800m 滞留していますが、整備後は交通が分散し、約 200m まで減少することを想定しております。下側の No. 2 は菊陽町役場付近で、空港側から国道 57 号に進入する車両が最大で約 700m 滞留していますが、整備後は約 100m まで減少することを想定しております。

ちょっと違いが分かりづらかったかもしれませんが、青で表示しているところが、左側が整備前、右側の方に整備後ということで、滞留距離の長さに大きな違いが出ているシミュレーション結果となります。

次、20 ページをお願いいたします。

次に、「C の大津植木線の多車線化」と「D の合志インターチェンジアクセス道路」の整備についてでございます。

J A S M 前の「県道大津植木線の多車線化」と中九州横断道路をつなぐ、「合志インターチェンジアクセス道路」につきましては、令和 10 年度完成を目標に、今年度から工事に着手する予定です。また、大津植木線と交差する菊陽空港線と町道南方大人足線、合志インターチェンジアクセス道路、その 3 つの交差点につきましては、立体交差を計画しているところでございます。下の図は多車線化や立体交差の完成イメージになります。

次、21 ページをお願いいたします。

次に、「大津植木線の多車線化」および「合志インターチェンジアクセス道路」の想定される整備効果について、こちらもシミュレーション動画を用いてご説明いたします。前のモニターをご覧ください。画面の上側が整備前、下側が整備後になります。こちらは、時間帯を朝 8 時から 8 時半ごろに設定しております。見方はこれまでと同じで、黄色い点が車両を表しています。それでは、動画をお願いいたします。

画面の左右にあります 赤い丸印で囲った箇所にご注目ください。右側の No. 1 につきましては、国道 325 号と大津植木線の交差点になります。整備前は、空港方面からの車両が最大約 3000m 滞留しておりますが、整備後は 500m 程度に減少することを想定しております。

左側の No. 2 につきましては、大津植木線と大津西合志線の交差点になります。整備前は、合志方面からの車両が最大約 1900m ほど滞留しておりますが、整備後は約 100m に減少することを想定しております。また、国で取り組んでいただいております 中九州横断道路の整備が完了すれば、さらなる交通分散が図られ、セミコンテクノパーク周辺の渋滞緩和につながるものと考えられます。

次に、22 ページをお願いいたします。

次に、国で整備を進めていただいております 「中九州横断道路」についてご説明いたします。「中九州横断道路」は、セミコンテクノパーク周辺および熊本都市圏の渋滞対策に資する道路ネットワークの中心的な道路であり、現在、国において異例のスピードで整備が進められているところです。今年 4 月に「熊本環状連絡道路」が新たに事業化され、また、大津西インターから合志インター間の「大津熊本道路」では、年度内の工事着手が予定されています。半導体関連企業の集積による交通需要が高まっているこ

とから、特に大津西インターから下硯川インター間の早期整備が必要であり、この区間については、有料道路の導入を国に提案しております。

また、有料道路事業の導入に向けて、都市計画決定の変更素案の説明会を行う予定でございます。セミコン周辺エリアの車の流れを良くする取組みの説明については以上です。

【企画振興部長】

企画振興部です。23 ページをお願いします。

セミコン周辺エリアでの、「車から公共交通への『転換』を促す取組み」についてです。自動車から公共交通への転換を図り、セミコンテクノパーク周辺における交通渋滞の緩和を目的に、事業者等が取り組む公共交通の利用促進に対する取組みについての支援を、国の交付金を活用し令和5年度から行っております。これまで、J R 豊肥本線のPRイベントや、各種プロモーションなど、公共交通の利用促進に資する取組みで幅広くご活用いただいております。

【県北広域本部長】

県北広域本部です。24 ページをお願いします。

私からは菊池地域において、関係市町や企業、交通事業者と連携して取り組んでいる、「車から公共交通への『転換』を促す取組み」について報告します。

現在の進捗の一つ目は、セミコン通勤バスの運行についてです。資料左側をご覧ください。セミコン交通対策協議会事務局が実施主体となり、J R 原水駅からセミコンテクノパークまでの間を運行しています。現在の便数は、朝 27 便、夕方 21 便です。利用実績として、平成 27 年度から令和 6 年度までの年間利用者数を載せています。昨年度は 34 万人を超える方にご利用いただき、年々増加傾向となっております。令和 7 年 5 月の利用者数は 28,454 人となり、1 日あたり 1,423 人となっております。

次は、大津町通勤バスの実証運行についてです。資料右側をご覧ください。

大津町渋滞対策プロジェクトチームが実施主体となり、J R 肥後大津駅から本田技研工業までの間を実証運行しています。現在の便数は、朝 8 便、夕方 12 便です。利用実績として、令和 6 年 10 月から令和 7 年 5 月までの月間利用者数を載せています。概ね増加傾向となっております。令和 7 年 5 月の利用者数は 2,995 人となり、1 日あたり 157 人となっております。本実証運行につきましては、実証開始からおおよそ 3 年間は継続予定としています。

現在実施しているこの 2 つの取組みにより、1 日あたり約 790 台分の通勤自動車削減に寄与していることが推計されます。下段に今後の取組みを記載しています。セミコン通勤バスについては、本年 5 月から 8 月 8 日までの約 3 か月間、昼便の実証運行を実施しており、更なる利用者の増加が期待されるところです。

また、これまでの通勤バスの運行結果を見ると、こうした取組みを長期間実施することで、取組み自体の認知度が上がり、利用者も増加していくことが認められます。そのため、関係機関とともに、今後とも継続的な運行に向けて、取り組んで参りたいと考えています。県北広域本部からの報告は以上です。

【商工労働部長】

商工労働部です。25 ページをお願いします。

商工労働部からは、セミコンテクノパーク周辺企業における渋滞対策に向けた取組みを報告します。令和6年8月よりセミコン周辺の渋滞対策を検討するため、関係行政機関・企業等による新たな協議体を設立し、月1回会議を実施しております。昨年8月の立ち上げ以降、これまでに9回会議を開催し、時差出勤や在宅勤務推進等のソフト対策、自社バスの運行や公共交通の利用促進などの渋滞解消に向けた様々な取組みが実施されております。本日は、これまでに実施されてきた取組みを紹介します。

まず、①セミコン3社（SCK, TKL, JASM）において時差出勤等の取組みを実施されており、ピーク時間（7：30～8：30）の通勤車を約4割に抑えられています。次に②として工事車両についても通勤時間帯を避けた形で運行するとともに、可能な限りバスで乗り合わせて現場へ赴くなどの対応を実施されております。最後に③JASMでは自社バスの運行や公共交通の利用促進を積極的に実施されており、従業員の車通勤率を約5割に抑えられています。参考までにJASM従業員の通勤手段分布を円グラフに示しております。その他、安全対策として生活道路などの通り抜け禁止エリアの設定なども実施しています。

今後も各種情報共有や意見交換を図りながら、引き続き渋滞解消や交通の安全性向上に向けて官民連携で進めて参りたいと思います。商工労働部からの報告は以上です。

【企画振興部長】

企画振興部です。26 ページをお願いします。

令和5年度と令和6年度にJR九州へ車両の増便・増結や駅施設の改良整備等の輸送力強化に関する要望を行いました。その結果、令和6年及び令和7年春のJR九州ダイヤ改正において、朝・夕通勤時間帯の編成両数が1～2両ずつ増え、さらに令和7年春ダイヤ改正では、豊肥本線の一部普通列車の運転区間が光の森駅始終着から肥後大津駅始終着に延長されるなど、輸送力の強化が図られました。

今週末の18日には、輸送力強化の実現に向けて県と沿線自治体の熊本市、大津町、菊陽町による「JR豊肥本線輸送力強化促進協議会」を設立します。同日の第1回会議では、豊肥本線の現状や課題、沿線市町のまちづくり等の取組みについて情報共有を図るとともに首長間における意見交換を行う予定です。このことにより、将来の豊肥本線を取り巻く二次交通やまちづくり等のあり方を踏まえ、輸送力強化の方向性について検討し、沿線市町としっかり連携し、豊肥本線の輸送力強化の実現に向け、取組みを進めてまいります。

27 ページをお願いします。次に空港アクセス鉄道整備についてです。

空港アクセス鉄道の整備に関する現在の進捗としまして、鉄道事業化に向け、ルートの絞り込み等の様々な設計調査・検討を行うとともに、関係機関との協議・調整を進めております。環境アセスメントに関しましては、令和6年度に熊本県環境影響審査会を経て方法書を公表し、知事意見を受領しております。本年6月の定例会では、鉄道線形の検討により整備ルートの絞り込み結果を公表しました。

今後の取り組みとしましては、資料には記載しておりませんが、今月末の 22 日～26 日にかけて大津町など 4 町村で、空港アクセス鉄道整備における事業概要や絞り込みルート内容の住民説明会を開催します。また、鉄道事業化に向けた設計調査検討は、今後も継続して進めるとともに、環境アセスメントに関する準備書の作成や都市計画決定手続き等を実施して参ります。

以上の取り組みを進めながら、令和 9 年度の整備着手に向け、鉄道事業許可等、関係機関との協議・調整を着実に進めて参ります。

【土木部長】

土木部です。28 ページをお願いします。

都市圏東部エリアにおける「車の『流れ』をよくする取り組み」について、交差点改良に関する説明でございます。第二空港線の九州縦貫自動車道の東側に位置し、県道益城菊陽線と交差する「安永交差点」につきましては、現在測量設計を進めております。年内の工事発注を予定しているところです。

交通量調査の結果、県道益城菊陽線側で渋滞が発生しているため、右折レーンを増設し、第二空港線に向かって二車線で右折が可能となるような計画をしております。この整備により、最大滞留時間が半分以上短縮されるものと予測しております。

29 ページをご覧ください。

こちらは熊本地震からの復旧・復興を目指す 県道名では、「熊本高森線」ですが、「都市計画道路 益城中央線」の進捗状況となります。

上段の左側の写真の通り、震災前は渋滞が顕著に見られておりましたが、4 車線化による整備を行うことで、渋滞が改善されています。今年度末の全線供用を目指し、着実に事業を推進して参ります。

また、益城町では、4 車線化の整備に合わせて、バス停の近隣に駐輪場を整備することで、公共交通への転換を促進するサイクルアンドライドの取り組みも推進しております。都市圏東部エリアの取り組み報告については、以上です。

30 ページをご覧ください。

このページからは、熊本都市圏全エリアの取り組みについてご説明いたします。まず、「熊本都市圏 3 連絡道路」の取り組み状況についてです。

「10 分・20 分構想」を実現するため、現在、ルートや構造、有料道路制度の活用を含めた事業手法について、国のご支援をいただきながら、熊本市と連携して調査検討を行っております。計画の具体化に向け、今年の 3 月に第 2 回有識者委員会を開催し、地域と道路の現状課題を踏まえて、政策目標を設定するとともに、意見聴取方法について議論を行い、住民参加型の道路計画の検討を進めているところでございます。また、5 月 20 日から住民の皆さまを対象としたアンケート調査等による意見聴取に取り組んでおり、今後、その結果を踏まえて政策目標を設定し、ルート帯案の提示を行う予定としております。土木部からの説明は以上です。

【企画振興部長】

ここからは企画振興部です。31 ページをお願いします。

熊本都市圏全エリアでの、「車から公共交通への『転換』を促す取組み」についてです。公共交通への転換を図る上では、担い手の確保が急務であります。そこで県では、令和6年度より県内路線バス事業者5社が実施する、大型自動車第二種免許取得支援などの人材確保に関する取組みに対し、財政的支援を実施しております。

さらには、公共交通の利用前後のいわゆるラストワンマイルへの対応として、シェアサイクルの利用促進にも取り組んでおります。チャリチャリ株式会社と締結しました包括連携協定を基に、熊本都市圏におけるシェアサイクルのエリア拡大に努めており、特に今年度は、菊陽エリアでの本格運用や西熊本・はませんエリアへの拡大など積極的にサービス提供エリアを拡大いただいております。

また、令和7年中には運動公園・武蔵塚エリアへの拡大も予定されており、熊本市と菊陽町のエリアが接続される予定です。年々利用者も右肩上がりです。推移しており、自動車に頼らなくてよい交通体系の整備に向けて取り組んでまいります。

32 ページをお願いします。

県では、持続可能な公共交通の実現に向けて、「熊本県地域公共交通計画」を策定しております。現行計画は今年度で計画期間が終了となるため、次期計画の策定に取り組んでいます。次期計画では、「多様化する県民の移動ニーズを満たす、新たな公共交通体系の構築」を計画の基本方針とし、①公共交通に対する安定的かつ戦略的な投資の実現、②持続可能な交通サービスの運営主体・運営方法のあり方、③公共交通の利便性向上に向けた取組みの大きく3つの論点を基に策定を予定しております。利便性の高い公共交通を実現するためにも、行政の公的投資方針の明確化や、交通モード毎の最適な運営について議論を進め、公共交通の利便性を向上し、利用促進に繋げて参りたいと思います。次期計画は、令和8年1月を目途に最終案を取りまとめ予定としておりますので、次回の本部会議においては詳細をご説明できるかと思います。

土木部の熊本都市圏都市交通マスタープランの策定とも連携しながら策定を進めたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

33 ページをお願いします。

続いて、熊本都市圏全エリアでの、「ピークの交通を『分散』する取組み」についてです。熊本都市圏における交通は、午前7～9時の朝ピーク時間帯に集中しており、この時間帯の交通量を分散させ、交通渋滞を緩和することを目的として、昨年9月、熊本市と合同で時差出勤や在宅勤務への集中的な取組みを行いました。県・市合計で1日平均4,086名、県職員1,551名の方に取り組んでいただき、県庁通り入口交差点や神水交差点等の県庁付近の交差点では、県庁に向かう車線において、午前7時半～8時半の朝ピーク時間帯の交通量が時差出勤を実施しない場合と比べ約10%減少した他、朝ピーク時間帯の2km以上の渋滞発生回数も前年の同時期と比べ約50%減少したことが確認でき、時差出勤の取組みは渋滞緩和に効果があったと考えています。

県と熊本市だけの取組みでも渋滞緩和に効果が見られたことから、この時差出勤の取組みを民間企業や他の自治体等にも推進し、時差出勤の県民運動化を図ることとしました。

34 ページをお願いします。

時差出勤の県民運動化に向けて、5月8日に熊本県渋滞対策パートナー登録制度を創設いたしました。本制度は、時差出勤などの通勤行動変容の取り組みや、公共交通機関の利用促進など、主に「交通量の分散」、「交通量の抑制」、「公共交通サービスの提供」といった取り組みを行われている民間企業等を申請に基づいて渋滞対策パートナーとして登録し、取り組みの拡大を図っていくことで交通渋滞の解消を目指す取り組みです。

7月10日時点で、80社に申請いただいております。

35ページをお願いします。

本制度に登録いただいている企業の中から、一部取り組みをご紹介しますと、例えば株式会社肥後銀行様は、昨年度も県・熊本市合同の時差出勤に合わせて時差出勤やテレワークに取り組みましたが、その後も引き続き、熊本都市圏で働く従業員の朝ピーク時間の通勤者を30%削減することを目標に時差出勤等に取り組まれています。

また、九州産業交通ホールディングス株式会社様では、毎月第4金曜日を公共交通利用促進デーに設定し、従業員の公共交通の利用促進に取り組まれています。

具体的な内容については、県のホームページにて公開しておりますが、各社において様々な取り組みが行われており、これらの取り組みがさらに横に広がっていくことを期待しています。令和7年度は、200社の登録を目指しておりますので、皆様各所での呼びかけを引き続きお願いいたします。

36ページをお願いします。

令和7年度は、熊本都市圏を中心に官民含めて1万人規模で時差出勤の取り組みを実施していきます。具体的には、熊本県渋滞対策パートナー登録制度の登録企業を中心に、官民連携による、1万人規模での朝ピーク時間帯を避けた時差出勤の取り組みを9月に実施いたします。また、当該取り組みについては、データを用いた効果測定を実施し、取り組み結果の見える化を図ります。

結果については、整理ができ次第、皆様にお示しさせていただき、根拠ある渋滞対策として時差出勤を広く浸透させ、時差出勤先進県くまもとの推進を図ってまいりたいと思います。

37ページをお願いします。

効果検証結果の見える化として、「くまもとデータ連携基盤」に検証結果データを接続し、地図上に可視化することを検討しております。

7月からは、県庁内でも時差出勤の取り組みを今一度集中して取り組んでいただいておりますが、引き続き、熊本都市圏の交通渋滞解消に向け、ご協力をお願いします。

企画振興部からは以上です。

【事務局】

最後に事務局です。各部からの報告を踏まえ、渋滞解消に向けた取り組みを、庁内関係部局が組織横断的に連携し、引き続きスピード感をもって強力に推進して参ります。また、熊本市や周辺自治体とも連携し、渋滞対策の方向性を共有しながら、進捗管理や施策の連携などを図って参ります。

今後も、推進本部を通じて、取り組み状況などを県民の皆様に分かりやすく発信していきたいと考えております。

次第3の報告については以上となります。

【進行：土木部】

ありがとうございました。

本日の議題については以上です。

4 意見交換

【進行：土木部】

次に、次第4の意見交換に移らせていただきます。

各部からその他、ご質問やご意見等はございませんでしょうか？

【知事公室】

大変お疲れさまでございます。33ページの時差出勤について、お尋ねしたいのと、それとともに感想を述べさせていただきます。

私も7時半までの時差出勤に参加しておりまして、渋滞箇所が減ったことに加え、自分自身にも非常に効果があると感じております。運転が非常に楽になりました。それに加え、1日が長くなることで、楽しい夕方を過ごしております。

ひとつ、ここでお伝えしたいのですが、「時差出勤の県民運動化」というのは非常に良いキーワードだなと思っております。ただ、この先のページで目標200社に対して、現在80社という状況もございますので、200社を目指して、どのように今後、企業への周知を進めていくのか、その点を企画振興部長にお尋ねしたいと思います。

【企画振興部長】

時差出勤は非常に効果のある取り組みであります。この『渋滞対策パートナー』の取り組みを広げることによって、ぜひ200社、1万人規模での時差出勤の取り組みを進めていきたいと考えております。呼びかけについては、現在、「各種経済団体」や「熊本経済同友会」をはじめ、各種団体の会合において周知を図っております。また、それぞれ、主要な企業、あるいは、交通に関心を持っていただいている企業など、個別の会社への働きかけについても随時対応しております。私自身も取り組んでおりますし、担当課の方でも進めているところでございます。各部局におかれましても、関係する所轄団体や企業などの会合の場や個別のやり取りをする際に、さまざまな機会を捉えて周知にご協力をお願いしたいと考えております。ぜひ、200社以上の登録を目指して取り組んでまいりたいと考えております。

【進行：土木部】

ありがとうございました。他ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、両副知事からご意見をいただきたいと思います。まずは竹内副知事からお願いいたします。

【竹内副知事】

はい。ありがとうございました。先ほど、事務局の方から「県民の皆さんに分かりやすく引き続き発信していきたい」ということで、今回、シミュレーションの動画などを見てですね、かなり効果が実感できたところです。

こういった形で、やっぱりできる部分をどんどん見える形で皆さんにお示ししていくこと、そして、また先ほど話ありましたけれども、民間企業の皆さんも含めて、ソフト面でできることを引き続きしっかりと一緒に取り組んでいきたいと思います。また、しっかりと頑張っていきたいと思います。

【進行：土木部】

ありがとうございました。それでは、亀崎副知事からお願いいたします。

【亀崎副知事】

私からも、竹内副知事と同じで、今回、かなり見える化というか効果に着目してまとめてもらったと思います。バスベイひとつの設置でも効果があるということが、数字や視覚的なデータということで、信号制御もしかりでございます。やはり、こういう努力をやっていただきたいということを定量的に示していただくことが大事だと思いました。

そして、もう一つ、菊陽空港線に関する意見ですが、今回は、ハード面での初期の取組みとして、完成に向けて進んでいる状況ですが、やはりハード面の取組みは、ある程度、短期的な施策と比べて、もう少し大きな効果が期待できるということです。特に、そのようなハード面においては、J A S M前の大津植木線もそうですが、工程管理をぜひしっかりとお願いしたいと思います。少しでも前倒しできるように頑張ってくださいということです。

それと、もうひとつ、公共交通関連では、J R 豊肥本線についてですが、これは車両の増結だけでも、15%から16%の（定員数増加の）効果があるということで、この強化に向けた取組みが大事だと思います。また、時差出勤、セミコン関連の企業の皆さまや工事関係の業者の方々が、これだけ多くの人数が関係して努力していただいているということを、しっかりと数字で示していただいてありがとうございました。

最後に、時差出勤に関してですが、今回、県庁近郊でこれほど効果があるということが分かりました。渋滞対策パートナー登録制度では、今後200社を目指すという計画がございます。その中でふと思ったのが、登録いただいた業者を地図上にプロットすることで、おおよそどこに（登録企業が）集中しているかってのがわかります。そうすると、県庁では、県庁周辺の交差点で効果がありましたので、その（周辺における交通量の）状況を見ながら、9月の実証に向けて、そういった準備を進めながら、やっていることと、効果を確認しながら（取り組んで）いくと、皆さんにも、その制度の良さを理解していただけるのではないかと思います。いずれにしても、まだまだ様々な渋滞についての意見がありますので、ぜひみんなで、一体となり、一丸となって取り組んでまいりましょう。よろしくお願いいたします。

【進行：土木部】

ありがとうございました。最後に木村知事からお願いいたします。

【木村知事】

今日は、県の所管であるセミコン周辺エリアを中心に対策の取り組み状況をしっかりと確認することができて、ホッとしています。着実ではありますが、対策が進んでいることが示されたと思っています。具体的な箇所や、これまで取り組んできたものの成果、それぞれがちゃんと出ていたと思います。

セミコン周辺の企業におかれては、既に車通勤の抑制や時差出勤にしっかり取り組んでくださっていることが明らかになり、これは企業と連携して進めていかなければなりませんし、こうした企業が頑張っていることを、地元の住民の皆さまにもぜひ理解していただきたいと思います。企業もきちんと取り組んでいるのだということを周知するために、周辺の市町と協力して進めてください。

また、渋滞対策について、渋滞対策パートナー登録制度についてですが、現在 80 社の申請をいただいているとのことですので、ぜひ 200 社を目指して頑張っていきましょう。これは県庁の各部局がそれぞれ協力し、企業だから商工労働部に任せるだけではなく、それぞれの部局において業界がありますので、ぜひお力をください。よろしくお願いいたします。

ただ、熊本都市圏における渋滞解消に向けては、主要な渋滞箇所が集中しており、さらにその管理等々の権限を担っている「熊本市」との連携が不可欠ですので、今日のこの本部会議での内容をもう少し詰めた上で、来月にでも「熊本市長」とのトップ会談を再度実施させていただいて、熊本市側の動きもしっかりと議論していきたいと思っています。そのため、トップ会談の設定を担当の方、よろしくお願いいたします。

県民の皆さんの見える不満でありますこの渋滞解消に向けて、引き続き、わかりやすく丁寧に、このような形でオープンに情報を提供していきましょう。頑張って一緒に取り組んでいきましょう。以上です。

5 閉会

【進行：土木部】

ありがとうございました。今後も関係部局と連携し、熊本都市圏の渋滞解消に向けて取り組んでまいりますので、どうぞご協力をお願いいたします。

それでは、これもちまして、令和 7 年度第 1 回熊本県渋滞解消推進本部会議を終了いたします。本日はお忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございました。