

# 令和6年度第2回「渋滞解消」推進本部会議 議事録

日時：令和7年（2025年）3月14日（金）16：00～16：50

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、第2回熊本県渋滞解消推進本部会議を開催いたします。

お手元の次第に沿って進めさせていただきます。

それでは、開会にあたり、本部長の木村知事よりご挨拶をお願いいたします。

## 2 挨拶

### 【木村知事】

皆さん、お疲れ様でございます。第2回渋滞解消推進本部ということで、年度末の議会も、ちょっと一段落したところで集まっていただきました。渋滞解消推進本部では、全庁一丸となって、関係各課がハード・面ソフト面の両方から、交通渋滞対策に取り組んでいるところでございます。

また、交通渋滞対策を、この熊本都市圏全体で一体となって進めていくために、私たち県では、まず、昨年7月に熊本市長とトップ会談を行って、8月に県市調整会議をしました。その上で、9月から10月にかけて、「合志市」「菊陽町」「大津町」「嘉島町」「益城町」の各首長さん方と、トップ会談を行い、情報共有、意見交換を重ねて参りました。その結果、まず、昨年の12月末に異例の年に2回目の県市調整会議を開催して、熊本市との間で、3年以内に30ヶ所の交差点改良の実施、そして、1万人の時差出勤などを目指すという具体的な目標を定めて、県と熊本市が連携して取り組む、短期の加速化対策、そして、中期・長期の対策を示しました。そして、もちろん周辺の市町とも、意見交換を重ねて、今日に至っているところでございます。

今後は、今日、発表いただく、交通渋滞解消に向けた各部局の取り組みをしっかりと着実に推進していく必要がございます。都市圏の渋滞解消を目指すためには、熊本市のみならず、周辺の市町との連携も重要でして、先ほど申し上げましたように熊本市と年末に一定の合意を得た後のですね、周辺市町との調整具合、また、その全体図を本日ご紹介いただければと思っております。

県民の皆さんの見える不満でありますこの渋滞問題、この交通渋滞解消に向けて、国や関係市町村とも一緒になりながら、そしてまた、今日、参加いただいている県警本部、また、各交通事業者とも緊密に連携して、熊本都市圏一丸となって渋滞解消に向けた取り組みを着実に進めていきたいと思っておりますので、改めてここで皆さん決意を新たにいたしましょう。よろしく申し上げます。

### 3 議題

#### 【進行：土木部】

ありがとうございました。それでは議事に入ります。

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】

事務局の土木部でございます。先ほどの知事の方からご挨拶ありました内容と幾分か、重複する点はございますが、よろしくお願ひいたします。それでは、事務局からこれまでの振り返りについてご説明いたします。

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、第1回の本部会議を開催いたしました。内容につきましては、上段の箱囲みの方に記載しておりますが、渋滞解消に向けた取り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、都市圏の周辺市町や民間企業などとの連携の重要性から、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、左下でございます、短期、中期、長期の取り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することを第1回会議で確認いたしました。

3ページをお願いいたします。渋滞解消に向けて、地域ごとの交通課題やニーズを把握するため、関係自治体とのトップ会談を実施しております。表にお示したものは、その結果を取りまとめたものです。熊本市とは「自動車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」をキーワードとして、市の東部・北東部エリアをターゲットに、交差点改良や公共交通の利用促進に向けた取り組みを実施することなどを確認しています。また、周辺の自治体とも幹線道路の混雑や公共交通の脆弱性など、それぞれが抱える交通課題について意見交換を行っています。そして、表の最下段になりますが、昨年12月に、熊本県・熊本市調整会議の第2回目を開催し、具体的な対策と目標を共有しております。

4ページをお願いします。こちらの図は、ただいま述べました、県市調整会議で示した渋滞対策の取り組み方針の位置図です。短期の加速化対策については、薄いオレンジ色でエリアを示していますが、交差点改良や、信号制御の最適化などの取り組みを、上側のセミコン周辺では、企業進出や宅地開発による交通量への対応として16カ所で、右側の東部エリアでは、空港と中心部のアクセス改善が急務との認識から14カ所で、それぞれ進めて参ります。また、公共交通の輸送力強化と基盤整備などにも取り組みます。

5ページお願いします。こちらは、これまでに、熊本市と合意した施策を体系的に示したものです。左側の「車の流れを良くする取組み」と、右側の「車から公共交通への転換を促す取組み」を両輪で、関係機関や交通事業者とも連携して進めて参ります。中段には、概ね4～10年の中期対策として、主要渋滞箇所80箇所の改善、公共交通の分担率2倍という目標も掲げています。また、右下のピーク時の交通を分散する取り組みについては、時差出勤や在宅勤務の取り組みを、企業を含むオール熊本による県民運動として定着できるように、広く働きかけを行うこととしております。

6ページをお願いします。こちらは、国、県、熊本市、NEXCO西日本、警察、交通事業者等で構成しています「熊本県交通渋滞対策協議会」との連携についてです。協議会の役割としては、渋滞対策の効果が発揮できるよう整備方針の調整や、事業の実施期間の調整等を担っており、都市圏の渋滞解消に向けて、こちらの協議会とも連携を深めて参ります。

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、「車の流れを良くする取組み」、次に「車から公共交通への転換を促す取組み」、そして「ピーク時の交通を分散する取組み」について、各部より報告いたします。

では、7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】**

土木部でございます。7ページから16ページまでが「車の流れを良くする取組み」を、短期・中期・長期の順に説明する資料となっております。

まず、短期の信号制御と連携した、交差点改良でございます。

左側の位置図に、青丸と赤丸で改良箇所を示しております。このうち、県で取り組む青丸の19カ所につきましては、右側の一覧表に記載しております。表の上段4箇所でございますが、対策欄の方に対策方針を決定しているということで示しております。これは、右折レーンの延伸などでございます。残る15カ所につきましても、早期に対策方針が決定できますよう、現在、検討を進めているところでございます。

8ページをお願いします。8ページは、県が行う交差点改良の取組みスケジュールでございます。上の2行、県道熊本大津線の合志市役所から北の方2キロほどといったところに、③の竹迫北交差点と、④の竹迫交差点がございますが、こちらにつきましても、令和7年度の早々に工事に着手して、年度内に工事完了、効果の検証までを行う予定としております。3行目、4行目につきましては、第2空港線の縦貫自動車道から空港方面に向かった、①の安永交差点、②の平田交差点でございます。現在、測量設計及び関係機関協議を進めておまして、できる限り早期に工事に着手して参りたいと考えております。残る交差点の⑤番から⑯番の15カ所につきましては、検討中の対策方針のパターンに応じた実施スケジュールの、目安として、下3行に示しております。上から順にパターン1は、単純な右折レーンの延伸など、比較的簡易な工事。パターン2は、右左折レーンの設置など、道路敷地内であっても路側擁壁の設置や車線の切り換えを伴う工事を想定しております。パターン3はさらに用地買収を伴うものといったことで、想定したものでございます。これにつきましても、3年以内のできる限り早期の完了を目指して参ります。

9ページをお願いします。ここからは今回、工事に着手する2つの渋滞ポイント、竹迫北交差点と竹迫交差点を例に、交差点改良の内容とその効果について説明して参ります。こちらは、竹迫交差点になりますが、渋滞の状況をドローン映像により分析して参りま

す。前面のモニターの方をご覧ください。画面上側の熊本市方面から、画面左側のセミコンテクノパークに向かう右折車両が、右折レーンに入りきらず、後続の直進車両が発進できなくなっている状況が分かります。このように、右折レーンの長さが不足しているといった状況が見てとれます。

それでは、10ページをお願いいたします。次に、このページの映像で2つの交差点の対策として、右折レーンの延伸を行った場合の交通シミュレーションについてご説明して参ります。前の9ページと南北が逆になっておりますが、白丸の③が竹迫北交差点、④が竹迫交差点でございます。上の映像が対策前で、下側がそれぞれの交差点で、セミコンテクノパーク方面へ向かう、南側の右折レーンを延伸した対策後のシミュレーションになります。資料の赤枠の区間に着目して、渋滞緩和の効果を見て参ります。前面のモニターをお願いいたします。黄色のポイントが、車の流れを示したものでございます。黄色の点々がぐっと集まってくるところが詰まっているという状況で、対策前に比べまして、下側の対策後の方が、車の流れが良くなっている様子が分かります。

それでは、11ページをお願いいたします。11ページは、具体的設計内容でございます。上側の竹迫北交差点では、現況の右折レーン20mを80mに延伸して参ります。下側の竹迫交差点では、現況右折レーン30mを110mに延伸して参ります。また、両交差点では、この後で、ご説明いただく信号制御の最適化にも取り組んでいただくこととなっております。一旦、土木部はここまででございます。

#### 【県警本部長】

12ページお願いします。警察本部からセミコンテクノパーク周辺における信号制御の最適化についてご説明いたします。県警察におきましては、セミコンテクノパーク周辺の渋滞解消に向けた取り組みとしまして、車両の交通量などを自動的に収集します光ビーコン、あるいは車両感知器の整備などによりまして、信号制御の最適化を図ってきたところでございます。今回、令和5年度事業で設置しました光ビーコンなどの整備効果の検証を図面上に、青、黄色、緑で着色しました3区間において、行ったところでございます。検証の方法としましては、令和6年5月から11月までの朝夕の時間帯におきまして、実際に車両を走行させまして、信号調整による最適化を図る前と後の所要時間の平均値を算出して、比較したところでございます。その結果がこの資料に記載の通りでございますけれども、青色で示しました区間につきましては、朝夕の時間帯で双方向ともに所要時間が短縮しているところございまして、最も短縮されましたのは、日本たばこ産業前から翔陽高校入口交差点に向かう方向の夕方の時間帯で、-18.4%の短縮となっているところでございます。また、黄色と緑の間につきましても朝方にセミコンテクノパークに向かう方向と、夕方にセミコンテクノパークから離れていく方向につきましては、いずれも所要時間が短縮されたところでございます。県警察におきましては、令和6年度予算におきましてもセミコンテクノパーク周辺における車両感知器などの整備、また信号機の集中制御化を集中的に進めております。また、令和7年度予算案におきましても、その外周の主要道路について同様の事業を計上しているところございまして、引き続き交差点改良などと連携しながらセミコンテクノパーク周辺、あるいは熊本都市圏の渋滞対策に取り組んで参りたいと考えております。

以上でございます。

### 【土木部】

13ページをお願いいたします。13ページは、短期の2つ目、バスベいの整備による交通の円滑化でございます。画面左上の図でございますが、バスベいが設置されていない片側1車線の道路では、交通量が多い時間に、バスが停留所に停車した際、後続車両の進行が滞ることとなります。そこで、下の図のように、バスベいを整備して、バス停車時の後続交通の流れをスムーズにすることとし、右側の地図の黄色のエリアで、まずは旧国道57号、現在、県道熊本菊陽線でございますが、ここの自動車学校阿蘇製菓前バス停や、国道387号の再春医療センター前バス停など、10ヶ所を選定してバスベいの整備を進めているところでございます。

14ページお願いします。次に、中期の道路ネットワークの整備の中から、セミコンテクノパーク周辺道路整備についてご説明いたします。このエリアでは、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むこととしており、県では、将来の基幹的な道路ネットワークの中から、黄色、または青の線で示す区間のうち、大津植木線や合志インターチェンジアクセス道路、国道387号など、緑の枠組みの6路線、市町では、青の枠組みの6路線の合わせて、12路線で事業を進めています。そして、これらの道路ネットワークの中心的な道路であります中九州横断道路につきましては、赤の2本線の区間の整備を国に鋭意進めていただいているところでございます。

15ページお願いします。15ページは、先ほどの12ヶ所の道路整備のロードマップでございます。上段の6路線につきましては県事業、下段の6路線が合志市、菊陽町、大津町が進めている6事業でございます。県事業の進捗でございますが、上から順にまず、No.1の菊陽空港線では、菊陽町と連携して整備をしているところでございます。すでにJR豊肥線を跨ぐ、橋梁上部工の製作に着手しておりまして、令和8年度には完成の予定としております。

次に、No.2の大津植木線多車線化と、No.4の合志インターチェンジアクセス道路につきましては、両事業とも令和10年度の完成を目標に、昨年9月に事業認可を取得して、現在、用地取得を進めているところでございます。また、今月下旬に、大津植木線多車線化と、菊陽空港線の交差部において、工事を発注する予定としております。

なお、全体的な工事工程につきましては、交通推計などを行いながら、現道交通への影響を最小化する手法も検討して参ります。

16ページをお願いします。最後に、16ページは、今、報告しました取組み以外の、主な道路施策の状況を記載したものでございます。上から順に、熊本市が進めております、熊本西環状道路 池上工区について、令和7年度秋ごろの供用予定と伺っております。また、県が進めております、熊本高森線の4車線化につきましては、あわせて自転車歩行者空間の整備を行っておりまして、令和7年度末に、3.8km全線を供用予定としております。その他、中九州横断道路や植木バイパスなど、整備が着実に進んでおります。また、熊本都市圏3連絡道路につきましては、市街地エリアの渋滞解消の抜本策となるものでございますので、現在計画の早期具体化に向けて、国の技術支援をいた

だきながら、熊本市とも連携して、ルートや道路構造、事業手法などの検討を、時間的緊迫性を持って取り組んでいるところでございます。

土木部からは以上でございます。

### 【企画振興部長】

17ページをお願いします。次に、車から公共交通への転換を促す取り組みです。交通渋滞の一因である、過度な自動車利用からの転換を図るため、公共交通の利用促進に繋がるプロモーションを実施しております。テレビやラジオ、街頭ビジョンでのCM放送やウェブページでの情報発信を行っています。昨年12月26日には、交通事業者や有識者を招き「みんなで乗ってみんなで支える くまもと公共交通新時代シンポジウム」を開催しました。当日は約200名の方が参加し、先進地域である、富山市の森前市長による「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」をテーマとした基調講演や交通事業者等によるパネルディスカッションを行いました。また、2月12日には、公共交通を体験利用した大学生とバス事業者が意見交換を実施しました。さらに、公共交通利用促進の取り組みに対する支援を実施しており、引き続き来年度も実施する予定です。

18ページをお願いします。豊肥本線を軸とした基幹交通及び2次交通の充実についてです。昨年11月に、JR九州へ車両の増便・増結や駅施設の改良整備等の要望を行いました。その結果、明日3月15日からの新ダイヤでは、朝通勤時間帯の構成量数が1～2両増え、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す。また、JR豊肥本線の駅施設の改良整備については、原水駅において、利用客の安全確保やバス等への乗り換えをスムーズにするため、ホーム拡幅工事や改札口の改良が実施されました。さらに、熊本市において、多くの乗車待ちが発生している新水前寺駅の高架下周辺にバス停を新設するための実証が行われております。今後も、JR九州や各自治体と協議を行い、さらなる利便性向上に取り組めます。また、シェアサイクル事業については、県では、2次交通の活性化、公共交通の利用促進を目的として、シェアサイクル事業に関する包括連携協定を、チャリチャリ様と締結をしております。今後、対象エリアの拡大に向けて、より一層チャリチャリと連携して参ります。

次に、19ページをお願いします。原水駅とセミコンテクノパークを結ぶ通勤バスについてです。セミコン交通対策協議会事務局が主体となり、このセミコン通勤バスを運行しており、平日には原水駅を6～9時に出発する朝便が24便、16～21時に出発する夕便が20便の計44便があります。明日からのJRダイヤ改正に合わせ、朝便が2便増便されます。また、菊陽町において、バス利用者の安全確保や利便性向上に資する原水駅北口バス転回広場の整備も行われております。中期の取り組みといたしまして、空港アクセス鉄道の整備については、鉄道事業化に向け、様々な検討・調査を行っております。今後も、資料で示しているスケジュールに沿って着実に事業を進めて参ります。その他、持続可能な公共交通の維持に向けて取り組みを検討・推進して参ります。

## 【県北広域本部長】

20ページをお願いします。県北広域本部の取り組みについて説明させていただきます。上段、現状と課題についてでございますが、菊地南部地域の工業団地等への通勤アクセスについては現状、右の図の緑線で示したセミコン通勤バス以外は、ほぼ自家用車となっております。そこで、JRと熊本電鉄という二本の鉄道が通るメリットを生かすため、赤線と青線で示します、新たな通勤バス路線を検討し、公共交通の利用促進を図る必要があります。

下段の取り組み概要についてです。右上の青線で示した路線、JR肥後大津駅発着の通勤バス実証については、本田技研工業熊本製作所や大津町等の5社によるプロジェクトチームが主体となり、本田技研工業や周辺企業の従業員をターゲットに、通勤バスの実証事業を行っているものでございます。現在、第3弾を昨年10月1日から実施中で、概ね3年間実施する計画で取り組んでおります。利用状況につきましては、徐々に利用者が増え、現在、1日平均が100人を超えており、通勤手段として浸透してきているところです。

次に右上の図の赤線で示しております。御代志駅～セミコン通勤バス実証についてです。今年度、熊本電鉄及び合志市とともに、合志市内通勤バス導入検討会を立ち上げ、検討を進めてきたものでございます。先月1ヶ月間、朝5便・夕6便を無料で運行いたしました。乗客数については、1日平均25人前後でした。今月中に検討会を開催する予定であり、利用状況やアンケート調査結果を踏まえ、今後の取り組みについて協議して参ります。

最後に、通勤時の幹線道路の利用推奨についてですが、交通渋滞に起因し、通勤車両が生活道路等を抜け道として利用し、住民生活に影響が出ていることから、幹線道路の利用と交通ルール・マナーの遵守について、管内市町及び企業に対し、協力依頼を行ったところでございます。

県北広域本部からは以上でございます。

## 【企画振興部長】

21ページをお願いします。次に「ピーク時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ることを目的として、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。実施期間は9月2日から30日の1ヶ月間で、合計4000人が取り組むことを目標とした結果、県・市合計で1日平均4086名、そのうち、県職員は1551名の方に取り組んでいただきました。

この取組みの効果を分析したところ、県庁入口交差点や神水交差点など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%減少したことが確認できました。減少した交通量は、前後の時間帯に分散し、午前6時半～9時半まで、1時間当たりの交通量が平準化されていることが分かりました。また、これらの交差点では、朝ピーク時間帯の2キロ以上の渋滞発生回数も、前年の同時期と比べ約50%減少しており、時差出勤の取組みが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り組みでも、渋滞緩和に効果が見られたことから、今後、この時差出勤の取り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行っていきます。

22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。年始の商工会議所・経済同友会の会合では、知事と大西熊本市長から協力依頼を行っていただき、力強い賛同をいただいたところです。

また官民が一体となり、この取り組みをさらに拡大するため、交通渋滞解消に取り組む企業等を登録する制度を創設する予定で検討を進めています。登録企業については、企業の名称や取り組み内容を県ホームページで公表し、渋滞解消に向けた取り組み等を対外的にアピールします。令和7年度中に200社の登録を目指す計画です。熊本都市圏の交通渋滞解消に向け、対策をより一層進めて参ります。

### 【商工労働部長】

23ページをお願いいたします。商工労働部からは、セミコンテクノパーク周辺におきます渋滞交通安全対策に関して、新たに立ち上げました協議体の取り組みについてご説明します。

左上の現状と課題のところに記載しておりますが、令和4年度から年に数回程度、企業と我々行政が共同で、渋滞や交通安全対策に関する情報共有を行ってきたところです。そうした中で、東京エレクトロンの開発棟とか、JASSEMの工場の建設が進んでいるというようなことも踏まえまして、従来以上に円滑な情報共有と実効性のある渋滞交通安全対策の実施が必要となりましたことを受けまして、右の取り組み概要のところですが、昨年8月、企業と工事業者さん、それから行政で新たな協議体を立ち上げまして月1回程度、現在会議を開催しています。今年の1月からセミコン交通対策協議会に、県警と本田技研工業さんと大津町を加えて、この協議会の企画会議として開催をしています。県からは企業立地課、交通政策課と道路整備課が参加をしております、それぞれのテーマに応じて関係する組織、例えばJR九州さんなども参加することになっております。構成団体については、資料左下が、広報きくよの記事を掲載しておりますが、赤く帯で書いてあるところに、構成団体名が書いてございます。

昨年8月の立ち上げ以降、これまで5回会議を開催しておりますが、代表的な取り組みとして、朱書きしております企業による自主的な通行規制の実施についてご紹介をいたします。これは、これまでセミコンテクノパーク内の企業全体で、通勤時は幹線道路のみを通るように指定をして、生活道路は通行禁止道路として設定されておりましたが、それにプラスして、それぞれの各社ごとに独自の通行ルールを設けられておりました。こうしたことで、内容が複雑化している状況にあったため、この新たな、セミコン交通対策協議会企画会議という中で議論をいたしまして、通行指定道路と通行禁止道路を統一して、新たに住宅地などの進入禁止エリアも設けて、昨年12月からセミコン内企業全体での運用を開始されております。右下の図をご覧くださいといいのですが、赤く塗りつぶしたエリアは、ここは通り抜け禁止エリアとして運用がなされております。例えば中心の菊陽北小学校通学路というところと、南北に走る道路や東西に走る道路が

赤く塗っておりますが、こうした道路が通行禁止道路でございます。主に幹線道路になりますが、青く塗っている道路が通行指定道路として運用を開始しているという状況でございます。

今後も工事の進捗、いろいろ状況が変わってきますので、地域の声を反映しながら、必要に応じて素早く見直しを行って交通安全対策に、皆で取り組むようにしております。以上でございます。

## **○ 都市圏渋滞対策**

### **【進行：土木部】**

ありがとうございました。

次に、都市圏渋滞対策について、事務局よりご報告いたします。

### **【事務局】**

24ページをお願いいたします。次に、都市圏の渋滞対策について、事務局から説明いたします。都市圏の渋滞対策は、熊本市に加え、周辺自治体とも連携して取り組む必要がございます。こちらの図は、先ほど3ページでもご紹介した通り、昨年9月から10月にかけて実施した「合志市」「大津町」「菊陽町」「嘉島町」「益城町」とのトップ会談で出た、各市町それぞれが抱える交通課題です。

25ページをお願いします。こちらの図は、昨年12月に、県と熊本市で公表した渋滞対策の取り組み方針の図に、周辺自治体が取り組んでおられる対策を加えたものです。

例えば、セミコン周辺エリアでは、赤いラインで示しておりますが、道路整備を合志市や菊陽町、大津町で取り組まれておられます。また、益城町でも、市街地部において、道路や交通広場等の整備に取り組まれておられます。渋滞解消推進本部では、このような周辺自治体における渋滞対策の取り組みとも連携し効果を高めて参ります。

また、都市圏南部エリアにおいても、慢性的な渋滞に対応するため、交差点改良などの短期対策に加え、道路ネットワークの整備に向けて検討を進めて参ります。今後は、周辺自治体とも車の流れを良くする取り組みと、車から公共交通への転換を促す取り組みなどの渋滞対策の方向性をひとつにし、進捗管理や施策の連携などを行って参ります。また、渋滞対策につきましては、先ほど進捗報告でもありましたが、主な施策のロードマップ等を作成し、ホームページなどで県民の皆様に進捗を見える化し、広く周知して参りたいと考えております。

最後に、26ページ以降につきましては、渋滞解消推進本部に係る2月補正予算及び来年度の当初予算（案）を取りまとめたもので、参考資料とさせていただきます。説明につきましては以上でございます。

### **【進行：土木部】**

ありがとうございました。

次第「3 議題」については以上となります。

## 4 意見交換

### 【進行：土木部】

次に、次第「4 意見交換」に移らせていただきます。  
各部からご質問ご意見等はございませんでしょうか。

### 【知事公室】

ご報告ありがとうございます。私も以前バスの方の担当しておりましたが、14ページで道路サイドの方でバスベイの整備の方のご報告をいただきました。以前は、バスベイの整備は、交通事業者の責務になっていまして、バス事業者の方からのいろんな発案で、道路事業者の方にいろいろご相談をしてという形だったため、なかなか進まない、用地の問題があったりとか、資金的な問題もあったりしたのですが、今回、道路サイドの方で、取り組みいただけるということで、非常に何か期待をしております。本当ありがたいと思いますので、よろしくお願ひします。

### 【土木部長】

ありがとうございます。今もおっしゃられましたように、以前は、やはりバスベイ、それから（バス停の）上屋とかも、事業者側でというのが主流でございましたが、やはり公共交通を、どんどん普及していくためには、環境整備っていう中で、道路法でも、そういった上屋とかベンチとかを道路付属物として整備できるようになっていまして、熊本県の方では、近年は、より積極的にそういった環境整備をやっていこうということで今回載せております。

あと、加えまして、実は条例等で昨年度だったと思うのですが、例えばバス事業者が主体的にそういった環境整備を行うためのベンチ設置とか、そういったものの占用料をとっていたのですが、それを無料にするような条例の改定等にも取り組んでいるところでございます。

### 【進行：土木部】

ありがとうございます。他ございませんでしょうか。

### 【デジタル戦略局理事】

デジタル戦略局です。当局は直接的な取り組みにはなりませんけども、今後、蓄積されますデータの利活用について、検討していきたいと思っています。

また、22ページになりますが、1万人のオフピーク通勤の実現に向けて、県庁としてこれまで以上に貢献できるよう、例えば職員用パソコンの庁外利用。今使っているパソコンをそのまま庁外・自宅でも使えるようなシステムを、今構築しようとしておりますので、そういう新たな情報通信基盤を活用して、県庁のテレワーク環境をより改善することで貢献していきたいと考えております。

### 【進行：土木部】

ありがとうございます。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】

知事・亀崎副知事のリーダーシップと、それから全庁を挙げて、また警察本部のご協力もいただいて、熊本市とそれから関係市町と連携しながら取り組んできたことの見える化がしっかりできていると感じました。そして、将来にわたって計画的に取り組むところも、見える化ができておりますので、引き続き、皆さんと一丸となってしっかり取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

#### 【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】

今、竹内副知事からありましたように、ここまで庁内が連携して取り組んだというのは、過去にないのではないかというふうに思っております。よく、短い期間でここまで踏み込んで、まとめていただいたと思います。そういった中で、知事がいつもおっしゃっているように、ポイントはやはり短期、これまで中長期ってやはり計画的にやりましたが、短期をいかにやって早く結果を出して、県民の皆さんにその効果を実感していただくことが大事なことだと思っております。道路施策、公共交通施策という多角的なところから、非常によくまとまっているので、これを、来年度予算が今議会で議決された後には、4月からすぐにスタートダッシュが切れるよう、またこれから準備をお願いしたいと思います。

また、すでに取り組みを進めてもらっている施策については、1日も早く効果が発揮できるようこれもよろしく申し上げます。

もう1つ、先ほど企画振興部からありましたが、1万人のオフピーク通勤。単にこれ呼びかけるだけではなく、今回こういうデータとしてもちゃんと効果を示していただいたということ、さらに、この登録制度、これは環境の面からも非常に意味のあることだと思っております。よくこれもまとめていただいたと思っておりますので、これからもよろしく申し上げます。

その他ということで、実はこれ、最終の25ページ下の方に、その他と少し書いてありますが、(渋滞対策について)これがすべてではなく、まだまだ、行き着けなかったものを次々に可能な策は出して具体化していただければと思います。いずれにしても、今回、これはもう総力戦でやるということで、県だけではなく、関係する市町村あるいは、交通事業者の皆さんともしっかりと連携して総力戦で進めていきましょう。よろしく申し上げます。

#### 【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】

昨年12月の県市調整会議で県と熊本市との間で連携して取り組む具体的施策を取りまとめたところでありますけれども、今回はその周辺の市町ともこういう形で、25ページにあるように一体となって、熊本都市圏全体となって対策を取りまとめて意見交換できたことは大変有意義だったと思っています。今、亀崎副知事からもありましたが、とにかく取り組みを加速化して行って、盛り込めていない取り組みや、新たな取り組みにも随時チャレンジして行ってください。そして、また短期的な取り組みについて、特に、土木を中心に早速着手されているということですのでけれども、しっかりと進捗を管理して、県民の皆さんに常に早く渋滞緩和の効果を実感していただけるような、情報発信にもしっかりと取り組んでください。県庁一丸となって、やはりこれからも取り組んで参りましょう。

ともかく渋滞問題は、もう喫緊の課題、県民の一番の見える不満でございます。この解消に向けて、その取り組み過程、この推進本部をまた開催して、情報発信をしっかりとやっていきたいと思います。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て、熊本都市圏の渋滞解消に向けて取り組んで参りますので、ご協力をお願いいたします。

それではこれもちまして、第2回渋滞解消推進本部会議を終了いたします。本日はお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございました。