

要　望　書

産業振興につながる
熊本県内交通インフラ整備について

平成23年11月　日

熊本経済同友会
熊本商工会議所
熊本県工業連合会

ヒト・モノの流れの基盤である交通インフラに関しては、「産業振興」、「観光振興」、「暮らしやすさ」という観点から、これまで、地域高規格道路の整備や九州新幹線全線開業に伴う2次・3次交通アクセスの整備などについて調査・検討を行ない、その実現に向けて要望活動を実施してまいりました。

しかしながら、厳しい財政事情に伴う予算面の制約などにより、実現には時間を要している状況です。今後、熊本県が半導体・輸送用機械などにおける産業集積や産出額全国6位を誇る農業生産、さらには豊富な観光資源などの特性を活かして発展していくためには、九州の中央部に位置する地理的優位性なども踏まえ、交通インフラ網の整備・形成をスピード感を持って進めていくことが重要であると考えています。

このような認識のもと、今回、広域物流を必要とする県内企業を対象に「熊本県内交通インフラの現状」に関するアンケートやヒアリング調査を行ない、「物流機能の効率化」という観点を中心に、トラック、鉄道、海上、航空の各輸送手段別に企業ニーズや課題を集約するとともに、物流交通網の改善・整備の具体的な施策について検討してまいりました。

まずトラック輸送については、熊本市を縦貫する国道3号について、慢性的な渋滞を解消し、南北方向の交通流動をスムーズにするため、国道3号熊本北バイパス・植木バイパス、熊本西環状線及び熊本環状連絡道路の早期整備が強く望まれています。このため、現在、供用開始時期が未定となっている区間については、その時期を早期に明確化し、全線開通に向け速やかに整備を推進していただきたいと考えています。

また、上記に加え、暫定対策として、熊本市街地に流入する車両を代替ルートに誘導するための道路標識を速やかに設置することなどが必要です。

次に、熊本から大分方面への交通の要である国道57号については、阿蘇大橋～阿蘇立野間は既に4車線化されていますが、阿蘇立野～大津瀬田間が2車線であるため渋滞が慢性的に発生しており、定時性確保の面から早期4車線化が強く望まれています。このため、同区間4車線化の

供用開始時期を早期に明確化し、全線4車線化に向け速やかに整備を推進していただきたいと考えています。

さらに、大分、宮崎方面への物流の速達性向上や、熊本、阿蘇と別府、高千穂等の観光地をつなぐ広域観光圏の形成という面から、中長期的には、中九州横断道路、九州横断自動車道延岡線の整備も望まれます。

これらの道路整備は、物流の効率化や企業立地の更なる促進による熊本県の活性化はもとより、整備の進む東九州自動車道と併せ、九州の産業や経済の一体的発展、さらには防災や医療など市民生活の安全、安心という面からも重要であると考えています。

鉄道輸送については、大量輸送が可能で環境特性には優れているものの、速達性や輸送品質、中・近距離での輸送コストの点ではトラック輸送に劣る傾向にあります。加えて、便数が少ないため、鉄道輸送ニーズを持つ企業はあるものの、十分に利用されていない状況にあります。このような事情もあり、熊本駅発着の鉄道貨物は発送量よりも到着量が多く、空コンテナのまま発送されており、これがコスト増の一因ともなっています。

鉄道貨物の便数を増やすことは、関西以東の旅客ダイヤの過密さから困難であるため、まずは発着量平準化によるコスト低減を図り、鉄道輸送を促進することが必要です。このためには、トラック輸送から移行する際の助成措置が必要と考えています。今年6月、国によるモーダルシフト助成制度が導入されましたが、予算規模や応募期間などを考慮すると、その効果は極めて限定的であると思われることから、国による制度の拡充や熊本県独自の助成制度の導入が必要であると考えています。

なお、鹿児島県は県独自の助成制度を導入していますが、昨年度は鉄道コンテナ発送量の約4%が助成対象となっており、本県においても同様の効果が期待できるものと考えられます。

海上輸送については、国際コンテナ船が熊本港及び八代港から釜山港へ週1～2便就航しておりますが、便数が少なく利便性がよくありません

ん。また、輸出コンテナの半分程度が空コンテナという状況となっています。

熊本港及び八代港が、県産品の輸送を担う港湾として十分に機能を発揮するためには、企業の利便性向上につながる就航便数の増加が不可欠です。このためには、輸出コンテナの取扱量を増やすことが必要ですが、平成24年度予定の熊本港へのガントリークレーン設置により取扱品目が拡大できるという効果を最大限活用するためにも、当面の間、現在実施中のコンテナ貨物輸出助成措置を継続することが望まれます。

また、成長著しい東アジアの観光需要を取り込むため、フェリー等が寄航可能となる熊本港湾岸壁の機能向上及びふ頭用地の拡充を図るとともに、中長期的には大型船の就航が可能な水深の確保も必要と考えています。

航空輸送については、集荷が集中する夕方以降の機材大型化や便数増が求められています。しかし、搭乗客数の低迷から機材が小型化しているため、その対策としては人流の増加が不可欠です。このため、九州新幹線全線開業時の関西戦略と同様の観光プロモーションを関東に向けて実施するなど、搭乗客数増加に向けた取組みを行なう必要があります。

最後に、上記のような物流機能向上のための交通インフラ整備については、財政事情なども踏まえ、物流トータルの視点からバランスを考慮して取り組むことが重要となります。

このため、県内交通インフラ整備を統括する熊本県に、各インフラを所管する部署間の総合調整を行なう機能を整備することも必要ではないかと考えています。

以上のとおり、産業振興につながる熊本県内交通インフラ整備について、特段のご配慮を賜りたく強く要望いたします。

【要望事項】

産業振興につながる熊本県内交通インフラ整備について

1. トラック輸送

(1) 熊本県内縦軸（国道3号）

- a. 熊本北バイパス、植木バイパス、熊本西環状線、熊本環状連絡道路の早期整備
- b. 暫定対策として、熊本市街地に流入する車両を代替ルートに誘導するための道路標識の設置（国道3号近見交差点、国道3号植木バイパス入口等）

(2) 熊本県内横軸

- a. 阿蘇立野～大津瀬田間の早期4車線化
- b. 中長期的には、大分・宮崎北部方面への物流の速達性向上や観光振興の観点から、中九州横断道路、九州横断自動車道延岡線の整備

2. 鉄道輸送

　　トラック輸送から鉄道輸送への移行促進のための助成措置の実施

3. 海上輸送

(1) 海上コンテナ輸送

- a. 県内港湾での海上コンテナ利用促進のための助成措置の継続実施
- b. 中長期的には、利便性の良い港湾とするためのコンテナ船の増便への対応

(2) 国際フェリー等

- a. クルーズ船が寄航可能な熊本港湾岸壁の機能向上
- b. フェリーへの荷物積載のための熊本港湾ふ頭用地の拡充

熊本経済同友会

代表幹事 甲斐 隆博

代表幹事 大久保 太郎

インフラ整備部会

部会長 薬真寺 偉臣

熊本商工会議所

会頭 田川憲生

交通運輸部会

部会長 森 泰司

熊本県工業連合会

会長 足立國功

(参考)

熊本県交通インフラに関する意見・要望

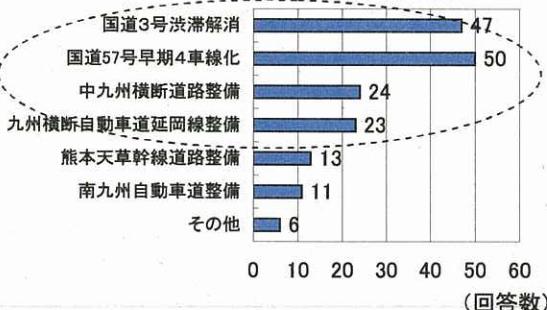
1. 広域物流を行なっている企業へのアンケート、ヒアリング調査結果

- [・アンケート:進出企業主体に39社(うち回答20社)
・ヒアリング:上記回答20社中の13社]

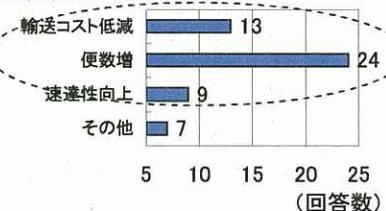
		企業からの主な意見	回答企業数
トラック輸送	国道3号の熊本市周辺の慢性的な渋滞解消	10	
	国道57号2車線区間(阿蘇立野～大津)の早期4車線化	4	
	中九州横断道路の整備	2	
	九州横断自動車道延岡線の整備	2	
鉄道輸送	輸送コスト低減(中部以西ではトラックよりコスト高)	2	
	利便性を高めるための便数増	2	
	速達性の向上	1	
	製品品質保持(振動対策等)	1	
海上輸送	国際コンテナ船の便数増(利便性、リスク回避)	6	
	国際コンテナ船の航路数増(利便性)	2	
	輸送コスト低減	2	
八代港	国際コンテナ船の便数増(利便性、リスク回避)	4	
	国際コンテナ船の航路数増(利便性)	4	
	輸送コスト低減	2	
航空輸送	集荷の集中する夕方以降の便数増	3	
	集荷の集中する夕方以降の機材の大型化	1	

2. 熊本経済同友会 会員へのアンケート調査結果 (会員240社、うち回答64会員)

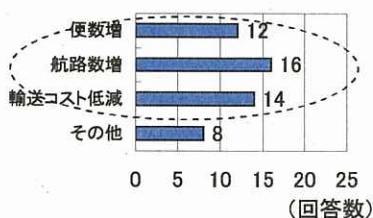
熊本県内で優先整備すべき道路(複数回答)



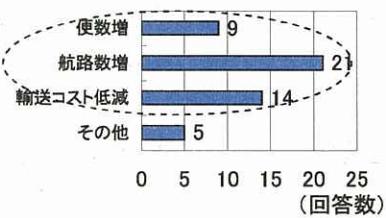
鉄道輸送での要望事項



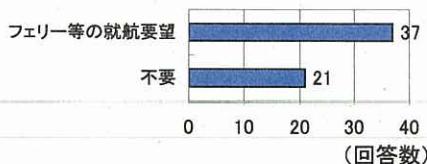
【熊本港】海上コンテナ輸送での要望事項



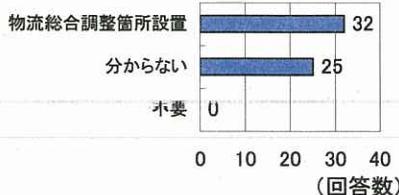
【八代港】海上コンテナ輸送での要望事項



熊本港へのフェリー就航可否



自治体の物流機能強化



業種別、輸送手段別の輸送量内訳(2010年9月調査、県内20社)

単位:トン／月、(%)

業種	トラック輸送	鉄道輸送	海上輸送	航空輸送	合計
業種 A (1社)	21,451 (70)	3,378 (11)	6,021 (20)	0 (0)	30,850 (100)
業種 B (2社)	24,224 (100)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	24,224 (100)
業種 C (2社)	18,650 (78)	3,750 (16)	1,600 (7)	0 (0)	24,000 (100)
業種 D (3社)	132 (76)	0 (0)	0 (0)	42 (24)	174 (100)
業種 E (1社)	23,612 (99)	139 (1)	0 (0)	27 (0)	23,778 (100)
その他 (11社)	9,923 (54)	860 (5)	7,726 (42)	0 (0)	18,509 (100)
合計 (20社)	97,992 (80)	8,127 (7)	15,347 (13)	69 (0)	121,535 (100)

※製品輸送では、トラック輸送が殆どを占める

熊本県外へ製品輸送する際の道路利用形態

地域	道路形態	企業数	備考
	一般道路	10	コスト優先(博多、門司港までの輸送を含む)
九州内	高速道路	2	精密機器、IC半導体製品など リードタイムや製品品質を優先
	九州外	4	長距離輸送でリードタイム優先

※九州内の輸送では、コスト優先で一般道利用が多数

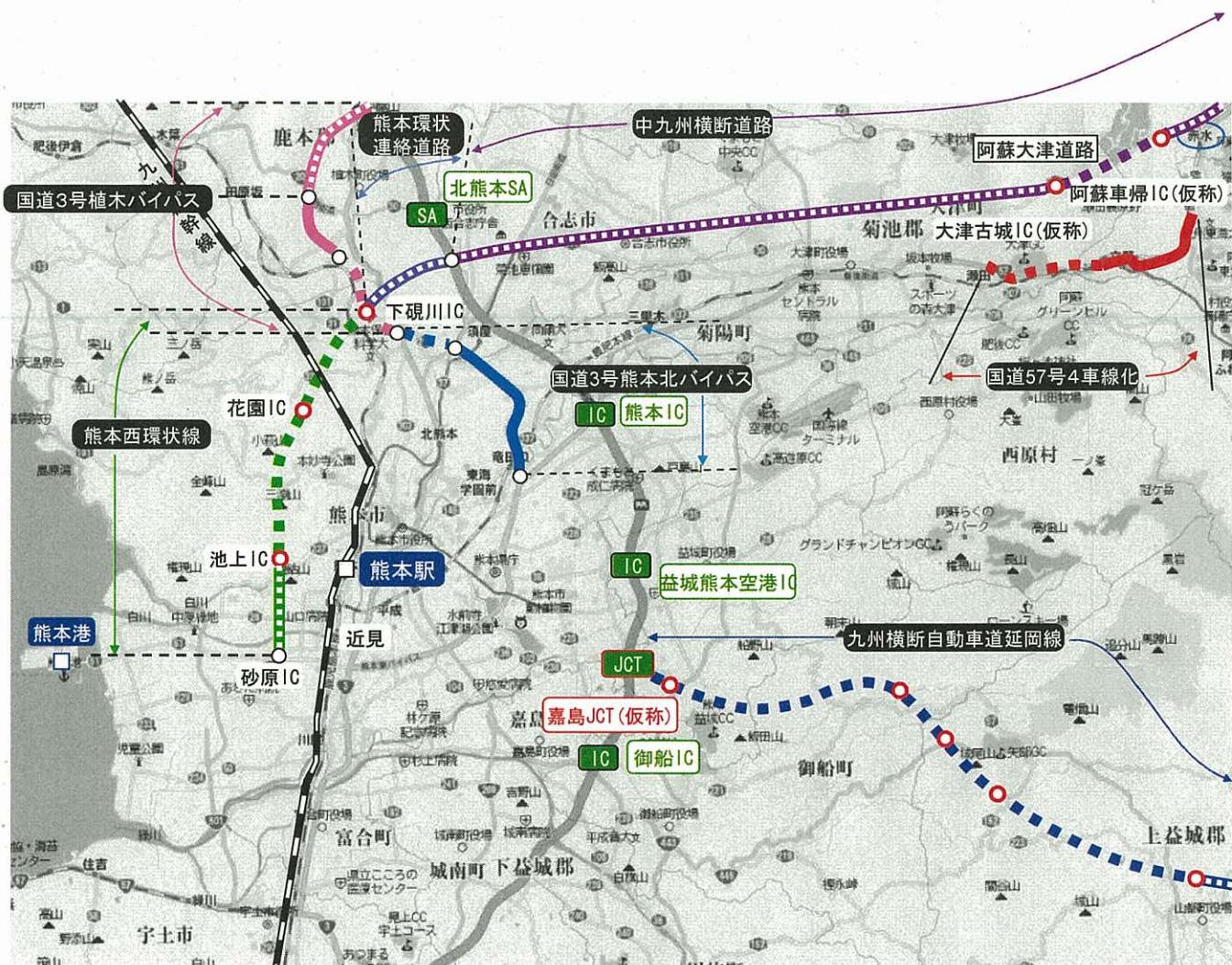
輸送量の道路別内訳

単位: トン/月、(%)

利用道路		全体輸送量
国道3号	他一般道路	
熊本市内利用 (再掲)		
60,922 (93)	55,716 (85)	4,268 (7)
		65,190 (100)

※一般道を利用している企業の製品輸送では、国道3号(熊本市内)を利用した輸送が約8割を超えており、このため国道3号の渋滞解消が求められている

熊本県内の道路整備（要望箇所）

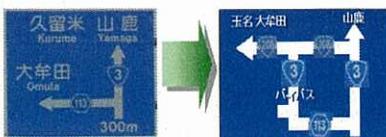


凡 例	
[要望区間]	
—	: 供用中
---	: 整備区間
-----	: 調査、計画区間

道路（国道3号代替ルート案内標示）



① 国道3号植木バイパスへ車両を誘導する道路標識の見直し



② 代替路へ誘導する道路標識の設置
(国道3号近見交差点)



鉄道輸送

モーダルシフト助成措置

国：荷主企業、物流事業者等によって構成される協議会が行なうモーダルシフト等推進事業計画に基づく事業に要する経費の一部を補助（H23年の補助金から適用）
 ・新規貨物及び増加分の輸送に係わる運行経費を補助
 （補助対象経費に補助率(1/2)を乗じて得た額以内）

県：助成措置なし

海上輸送

熊本港、八代港利用の潜在的ニーズ

- 熊本県コンテナ貨物輸出量のうち、熊本港・八代港は約12%、博多港55%
 （出典：国土交通省 平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査）
- 博多港輸出コンテナ貨物（農産品等除く）の後背圏：福岡県約68%、熊本県約22%
 （出典：国土交通省 平成17年全国貨物純流動調査）

熊本県内港湾のコンテナ貨物1TEUあたり輸出助成状況（新規分、[継続分]）

	H21	H22	H23	H24	H25
熊本港	熊本県		1万円〔5千円〕		検討中
	熊本市			1万円〔1万円〕	
	計	1万円〔5千円〕	2万円〔1万5千円〕	未定	未定
八代港	熊本県		1万円〔5千円〕		検討中
	八代市		1万円〔5千円〕		検討中
	計	1万円〔5千円〕	2万円〔1万円〕	未定	未定