

# 生活都市くまもとを支える 都市基盤整備に係る要望

令和5年（2023年）6月

熊 本 市



熊本市政の推進にあたり、日頃から御理解、御高配を賜り深く感謝申し上げます。

未曾有の災害となった「平成28年熊本地震」から7年が経過する中、本市では、被災した方々の生活再建を最優先に、復興を下支えする地域経済の活性化や防災、減災のまちづくりなど、復旧・復興の加速化と未来への礎づくりに全力で取り組んでまいりました。

国におかれましても、発災当初からこれまで、被災者の生活支援に係る迅速な対応をはじめ、国庫補助制度の創設や拡充等、被災自治体の財政負担軽減のために様々なご支援を頂いたところです。

この結果、がけ崩れ等で被害を受けた宅地の復旧工事が令和三年度で全事業が完了したほか、液状化被害を受けた地区の対策工事についても、昨年度末にすべての地区の本体工事が完了するなど、復旧・復興は着実に進んでいると実感しております。

また、国内における感染確認がされて以降、本市へも深刻な影響を与えていた新型コロナウイルス感染症については、本年5月8日から感染症法上の位置付けが変更され、新たな局面を迎えたところです。

本市においても引き続き感染症対策に注力するとともに、本市が目指す「上質な生活都市」の実現に向け、こどもを核としたまちづくりの推進はもとより、TSMC進出を好機とした都市基盤整備など、国の動きに呼応した取組も積極的に展開していく必要があると考えております。

国におかれましては、本市が取り組む各種施策の推進に是非とも御理解をいただき、令和6年度予算編成等に向けて、特段の御支援、御協力を賜りますようお願い申し上げます。



令和5年（2023年）6月

熊本市長 大西一史

## 生活都市くまもとを支える都市基盤整備に係る要望

- ・半導体関連企業進出支援に対する財政支援 【経済産業省】 … P 1
- ・地域公共交通維持のための支援 【国土交通省】 … P 4
- ・九州中央の広域交流拠点都市にふさわしい魅力ある都市空間の形成を支える道路ネットワークの早期実現 【国土交通省】 … P 7
- ・公共交通を基軸としたまちづくりに必要な予算の確保 【国土交通省】 … P11
- ・熊本港の耐震強化岸壁の早期完成に向けた継続的な予算の確保 【国土交通省】 … P14
- ・自転車活用推進計画の事業に対する支援強化 【国土交通省・経済産業省】 … P17
- ・まちなかウォークアブル推進に対する支援 【国土交通省】 … P19
- ・路線バス事業者への支援 【国土交通省】 … P21
- ・世界に認められた熊本地域の地下水保全対策への支援 【環境省・国土交通省】 … P23

# 半導体関連企業進出支援に対する財政支援

【経済産業省】

## 提案・要望内容

- 1 半導体の安定供給のためのサプライチェーンの強靱化に向け、半導体及びその製造装置、部素材等の生産拠点整備事業に対する支援を継続するとともに、要件の緩和等により、幅広い企業規模や業種のサプライヤー等に対する支援をお願いしたい。

## 現 状

- 台湾積体回路製造（TSMC）の進出計画を契機とし、県内外の半導体関連産業における熊本への新たな設備投資の動きが活発化しており、半導体関連企業の立地件数は、2021年度に前年度比約3倍に増加し、2022年度も高水準を維持している。
- 2023年度も引き続き、県内への新たな設備投資に関する問い合わせが寄せられているとともに、地場企業においても、半導体関連需要の増大に伴う事業拡大や新規参入の動きがみられる。
- 本市では、2021年12月に市長をトップとする「半導体関連産業集積推進本部」を設置し、半導体関連産業の更なる集積と波及効果の拡大等に取り組んでいる。また、2023年3月には、民間事業者による産業用地整備事業の企画提案の募集を開始するなど、半導体関連企業をターゲットとした立地環境の整備や誘致活動を進めており、その中で、半導体の生産拠点はもとより、半導体製造装置や部素材の製造業、運送業、関連サービス業など、多様な業種の施設等の整備に関する検討状況や投資意向を確認しているところ。

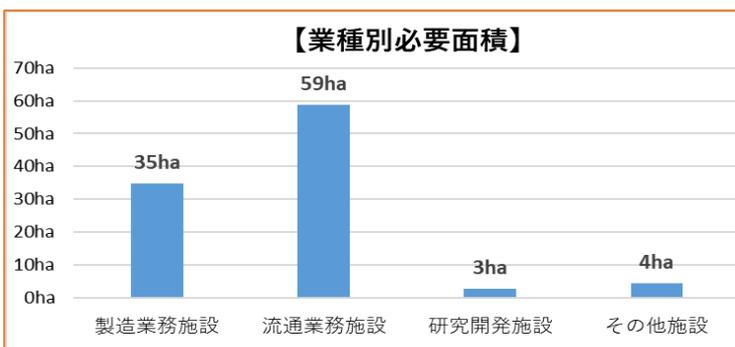
## 課 題

- 国においては、高性能な半導体の生産施設等の整備を支援する特定半導体基金事業や、パワー半導体などの従来型半導体、半導体製造装置及び部材の生産施設等のうち投資規模が大きいものの整備を支援する安定供給確保支援基金事業を行っているが、サプライチェーンの強靱化に資するものであっても、事業の規模等によっては支援が得られない状況にある。
- 半導体の安定的な供給のためのサプライチェーンの強靱化に向け、関連企業の積極的な投資を後押しするためには、現行の基金事業を継続的に実施するとともに、投資規模などの支援要件を緩和し、本市をはじめ熊本連携中枢都市圏において新たな生産拠点等の整備を検討している幅広い規模や業種の企業を支援する必要がある。

### 参考 1 熊本県内における半導体関連産業の動向



熊本県内への半導体関連産業の立地件数（新設・増設）は、2021年度に前年度比約3倍に増加し、2022年度も高水準を維持

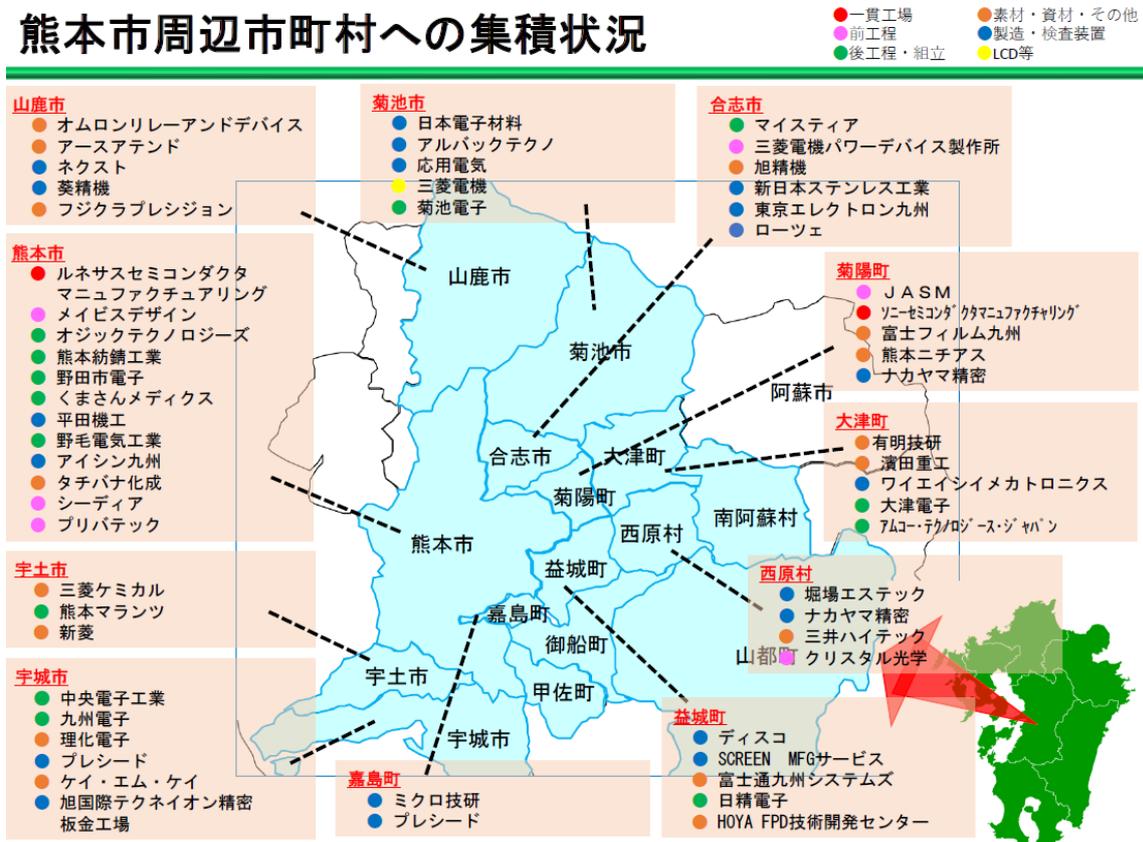


全国の半導体関連産業の本市に対する事業用地ニーズは、101ha

(半導体関連産業動向調査(R4年7月実施)他)

## 参考2 熊本市周辺市町村への半導体関連産業集積状況

### 熊本市周辺市町村への集積状況



熊本市周辺市町村には半導体関連産業が多く集積。

今後も同地域への集積を促すことで、サプライチェーンの強靭化をはじめ、地域経済の更なる活性化等が図られる。

# 地域公共交通維持のための支援

【国土交通省】

## 提案・要望内容

- 1 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少や、燃料費高騰等により危機的な状況となっている地域公共交通に対し、運行サービスを維持するための財政支援を引き続き講じていただきたい。

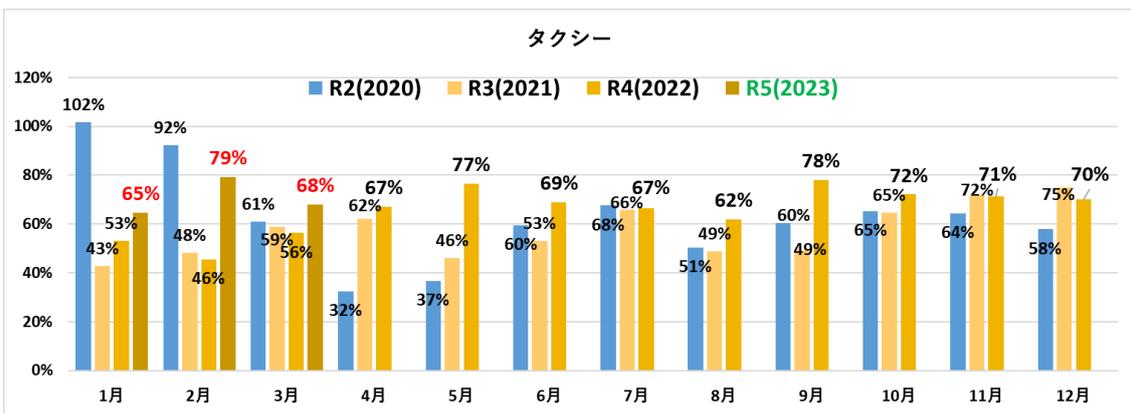
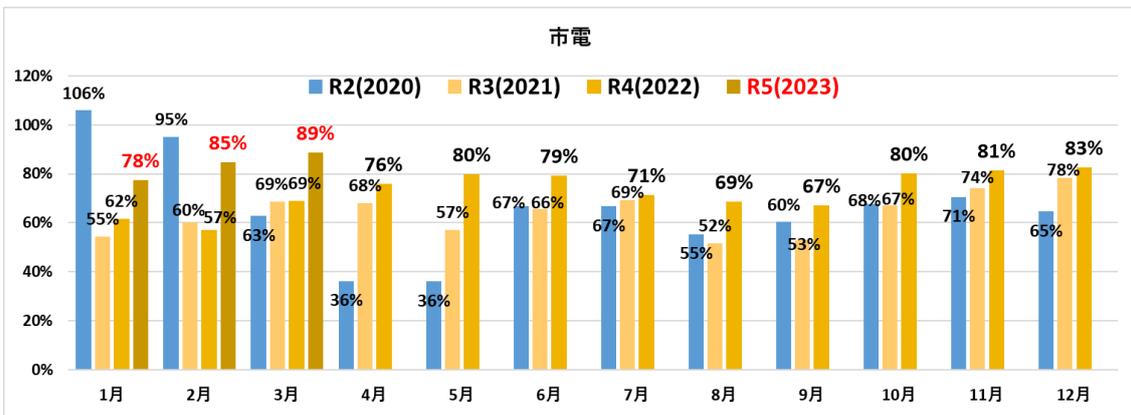
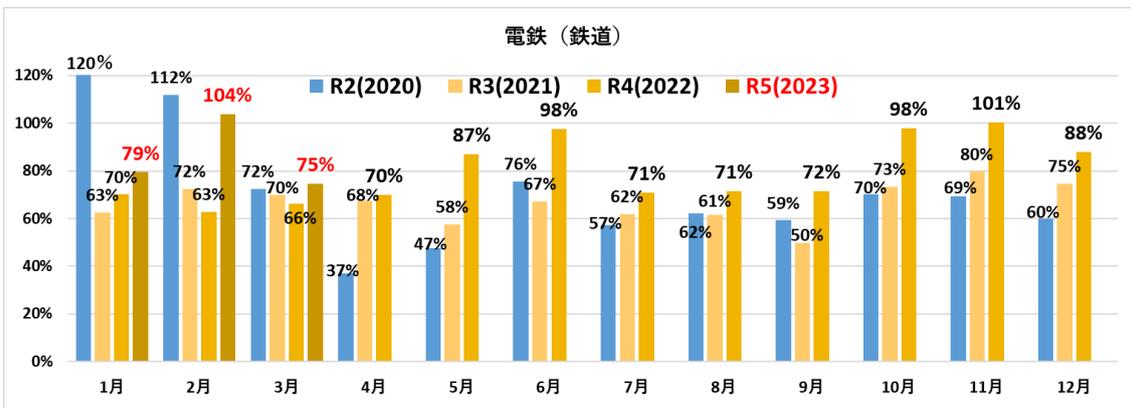
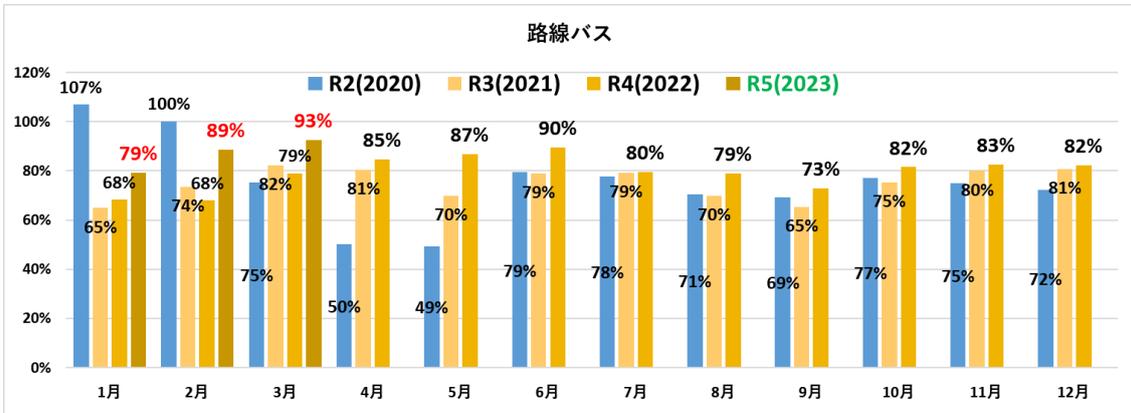
## 現 状

- 路線バスは、市民の日常の移動手段の中心となっており重要な交通手段であるが、モータリゼーションの進展等により、利用者が大きく減少していることに加え、近年の深刻な乗務員不足もあり、多くの路線で廃止・減便が行われている。
- 加えて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年4～5月の輸送人員は対前年比5割以下に減少。その後も度重なる感染拡大に伴う移動自粛等の影響により輸送人員の減少が長期化し、感染拡大前と比較して約7割～8割の利用状況が継続した。
- 直近では第8波の収束等により、感染拡大前と比較して約9割まで利用者が回復してきたが、これまでの利用者減少や昨今の燃料、物価高騰等の影響により交通事業者の経営は大変厳しい状況にある。
- 路線バス以外の公共交通についても、同様に依然として厳しい状況が続いている。

## 課 題

- 本市においては、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金等を活用し運行費助成や利用促進策等を行ってきたが、公共交通事業者の経営状況は厳しい状況が続いており、公共交通の維持・確保に係る自治体の財政負担が大きくなっている。
- 市民の日常生活に欠かせない移動手段を維持・確保するためには、公共交通事業者に対する継続的な財政支援が必要。

## 参考1 新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用者の状況（2019年同月比）



## 参考2 公共交通事業者に対する本市の支援状況

年度	事業名	対象事業者	通常分	コロナ対応分	合計
令和2年度 (決算)	地方バス路線維持費助成	路線バス事業者	411百万	363百万	774百万
	交通事業会計繰出金	交通局	389百万	251百万	640百万
	熊本市電「臨時急行バス」運行経費	貸切バス事業者	—	44百万	44百万
	熊本市タクシー事業者感染防止対策支援事業補助金	タクシー事業者	—	11百万	11百万
	熊本市地域鉄道緊急支援事業補助金	地域鉄道事業者	—	25百万	25百万
	熊本市航路事業者緊急支援事業補助金	フェリー事業者	—	16百万	16百万
	合計		800百万	710百万	1,510百万
令和3年度 (決算)	地方バス路線維持費助成	路線バス事業者	468百万	476百万	944百万
	交通事業会計繰出金	交通局	404百万	304百万	708百万
	熊本市地域鉄道緊急支援事業補助金	地域鉄道事業者	—	29百万	29百万
	熊本市航路事業者緊急支援事業補助金	フェリー事業者	—	18百万	18百万
	合計		872百万	827百万	1,699百万
令和4年度 (予算) ※最終予算	地方バス路線維持費助成	路線バス事業者	506百万	200百万	706百万
	交通事業会計繰出金	交通局	454百万	349百万	803百万
	公共交通事業者燃料費高騰等支援事業（燃料高騰分）	路線バス、フェリー、 タクシー事業者	—	83百万	83百万
	公共交通事業者燃料費高騰等支援事業（事業継続分）	地域鉄道、フェリー事業者	—	42百万	42百万
	公共交通利用促進事業	路線バス、交通局 地域鉄道	—	50百万	50百万
	合計		960百万	724百万	1,684百万
令和5年度 (予算) ※当初予算	地方バス路線維持費助成	路線バス事業者	918百万	58百万	976百万
	交通事業会計繰出金	交通局	512百万	174百万	686百万
	合計		1,430百万	232百万	1,662百万

# 九州中央の広域交流拠点都市にふさわしい魅力ある 都市空間の形成を支える道路ネットワークの早期実現

【国土交通省】

## 提案・要望内容

- 1 九州の発展をけん引する熊本都市圏における新たな高規格道路  
3路線の計画実現に向けた最大限の支援
  - ・熊本都市圏北連絡道路、熊本都市圏南連絡道路、熊本空港連絡道路の早期実現に向けた必要な調査・検討において、幅広い知見での助言や高度な技術的協力などの最大限の支援、及び所要額の確保
- 2 台湾積体電路製造（TSMC）の進出効果を最大限発揮し、熊本が日本経済の安全保障の一翼を担うために必要な広域道路ネットワークの着実かつ迅速な整備
  - ・以下4路線の国直轄による早期実現
    - ①中九州横断道路（熊本北～下硯川）の利便性向上に資するIC設置及び早期事業化、中九州横断道路（合志～熊本）の整備促進
    - ②熊本宇土道路の整備促進
    - ③有明海沿岸道路（熊本県側）の早期事業化
    - ④国道3号植木バイパス事業中区間（3-1工区）の早期完成、未事業化区間（1工区）の早期事業化
  - ・国直轄事業と連携し相乗効果を発揮する熊本西環状道路の早期整備に向けた所要額の確保
- 3 主要渋滞箇所の早期解消など市内一円で発生する慢性的な交通混雑の緩和のための更なる連携強化
- 4 重要インフラ等の機能維持
  - ・長寿命化や防災・減災のために必要な「国土強靱化のための5か年加速化対策予算」の別枠での確保及び当初予算での措置

## 5 地方創生を支える公共事業道路関係予算の安定的な総額確保

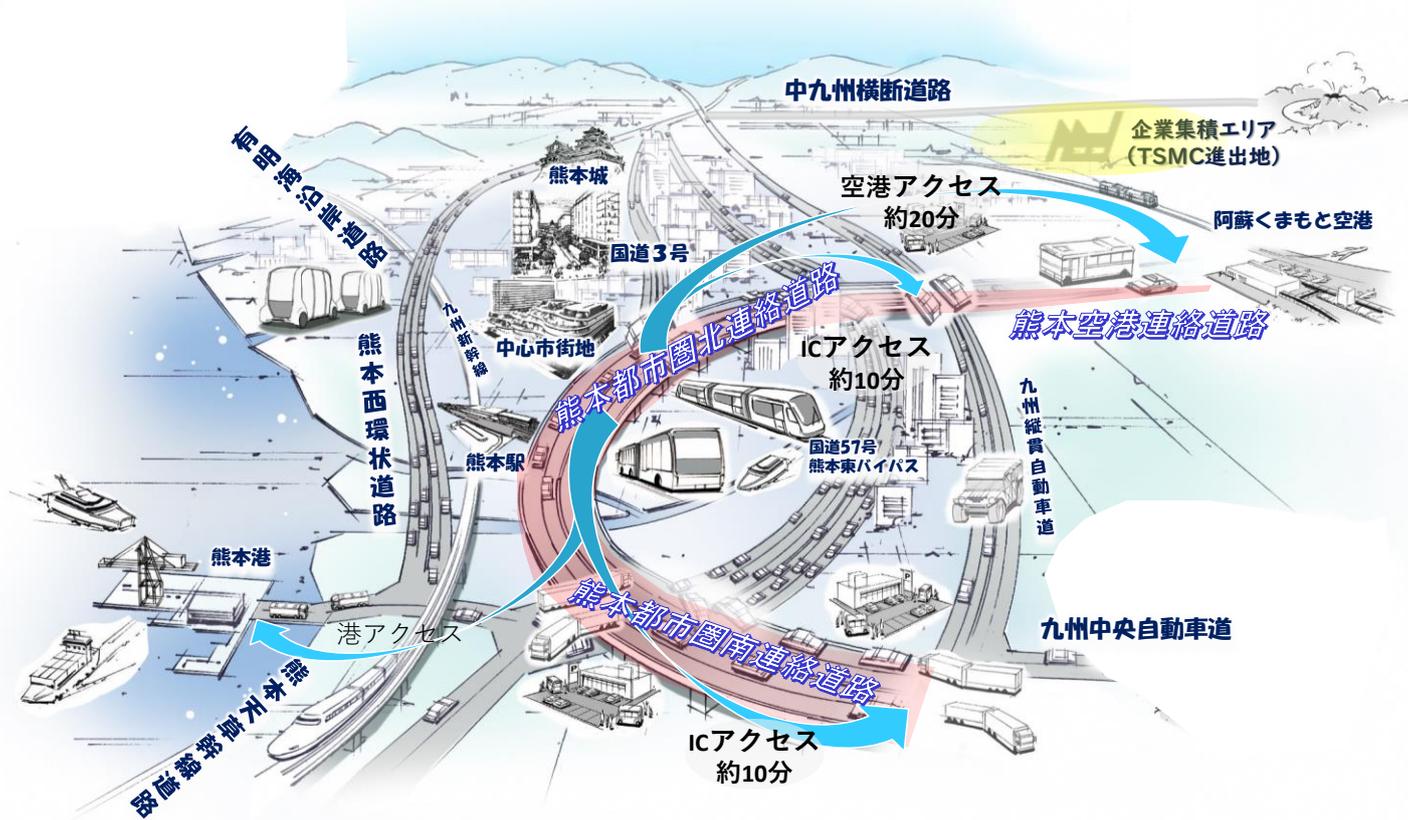
### 現 状

- 市内中心部での平均旅行速度は三大都市圏を除く政令指定都市でワースト1、さらに、全国旅客数トップ10位及び九州主要空港において、市内中心部までの移動時間も全国ワースト1であるなど、交通渋滞が常態化しており、市民生活をはじめ経済活動にも深刻な影響を及ぼしている。
- 道路ネットワークの基盤である「2環状11放射道路網」において、未だに連携しきれていない環状・放射道路ネットワークが存在しており、平成28年熊本地震では幹線道路の度重なる不通等を経験した。
- 令和3年6月に、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化などの新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据え、「熊本県新広域道路交通計画」を策定した。
- 世界的半導体企業である台湾積体電路製造(TSMC)の熊本都市圏進出が公表され、今後、半導体産業及び関連企業等の集積の加速化が見込まれる。

### 課 題

- 九州中央の広域交流拠点都市として、九州各地からの交通需要を受け入れることが可能となる新たな広域道路ネットワークを着実かつ迅速に実現し、地域経済の発展を目指す必要がある。
- 誰もが快適に移動できる都市空間として、定時性・速達性が確保された道路ネットワークや都市交通の整流化等の形成を目指すため、2環状11放射道路網の整備を促進する必要がある。

- 着実な交通混雑の解消に向け、交差点の改良や安全対策による身近な道路環境の改善で、都市内交通を円滑化する必要がある。
- 一方、橋梁等重要インフラ施設の効率的な維持管理や土砂災害・冠水被害の回避、無電柱化の推進等、誰もが安全・安心で快適に利用できる道路空間の機能を維持する必要がある。
- これらの課題解決のための事業実施に向けて、計画的かつ着実に事業を推進するための財源を確保する必要がある。



～都市交通の将来像～



# 公共交通を基軸としたまちづくりに必要な予算の確保

【国土交通省】

## 提案・要望内容

- 1 電停バリアフリー化の整備や交通結節点の機能強化について、事業の推進に必要な予算（社会資本整備総合交付金）を確保していただきたい。

## 現 状

- 本市では、過度に自家用車に依存しない「誰もが移動しやすく暮らしやすい都市」の形成を目指しており、中心市街地と15の地域拠点をつなぐ8軸を基幹公共交通軸と位置づけ、各軸の基幹公共交通の定時性・速達性・輸送力等の機能強化を進めることとしている。
- 特に、市電（路面電車）については優れた機能を有していることから、更なる利便性向上のため、路線の延伸に向けた取組や電停のバリアフリー化などを進めている。
- 世界的半導体企業である台湾積体回路製造（TSMC）の熊本都市圏進出が公表され、今後半導体産業及び関連企業等の集積の加速化が見込まれる。
- 空港アクセス鉄道の整備により、新たな公共交通ネットワークが構築される予定である。

## 課 題

- 本市の公共交通利用者はピーク時の3割まで減少しており、今後高齢者の増加が見込まれる中、公共交通サービスの維持が課題となっている。
- さらに、本市の主要渋滞箇所数や自動車の平均速度は、政令指定都市（三大都市圏除く）でワースト1位を記録するなど、慢性的な交通渋

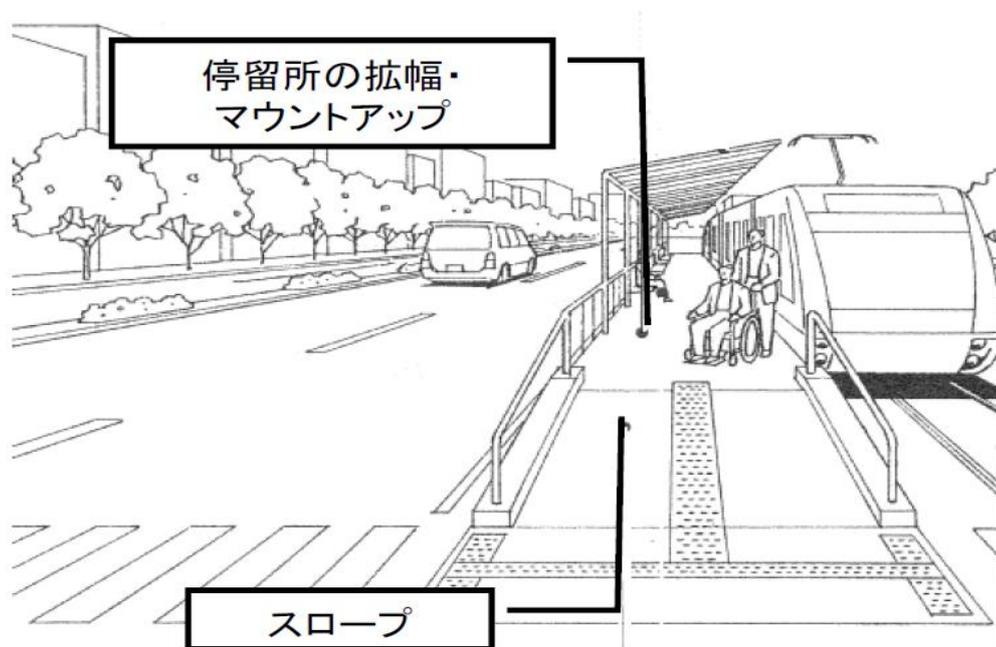
滞が発生しており、渋滞解消が喫緊の課題となっている。

- 空港アクセス鉄道の整備やT SMCの進出により社会環境が変化することで熊本都市圏における公共交通網への負荷がかかることが懸念される。
- これらの課題解決のためには、誰もが移動しやすい環境を構築し、自動車交通から公共交通への転換を促すことが重要であり、そのためには市電の既設電停のバリアフリー化の早期整備など、安全性・利便性の向上等を図る必要がある。また今後大きく変化する社会環境に対応するため、交通結節点の機能強化等を図っていく必要がある。

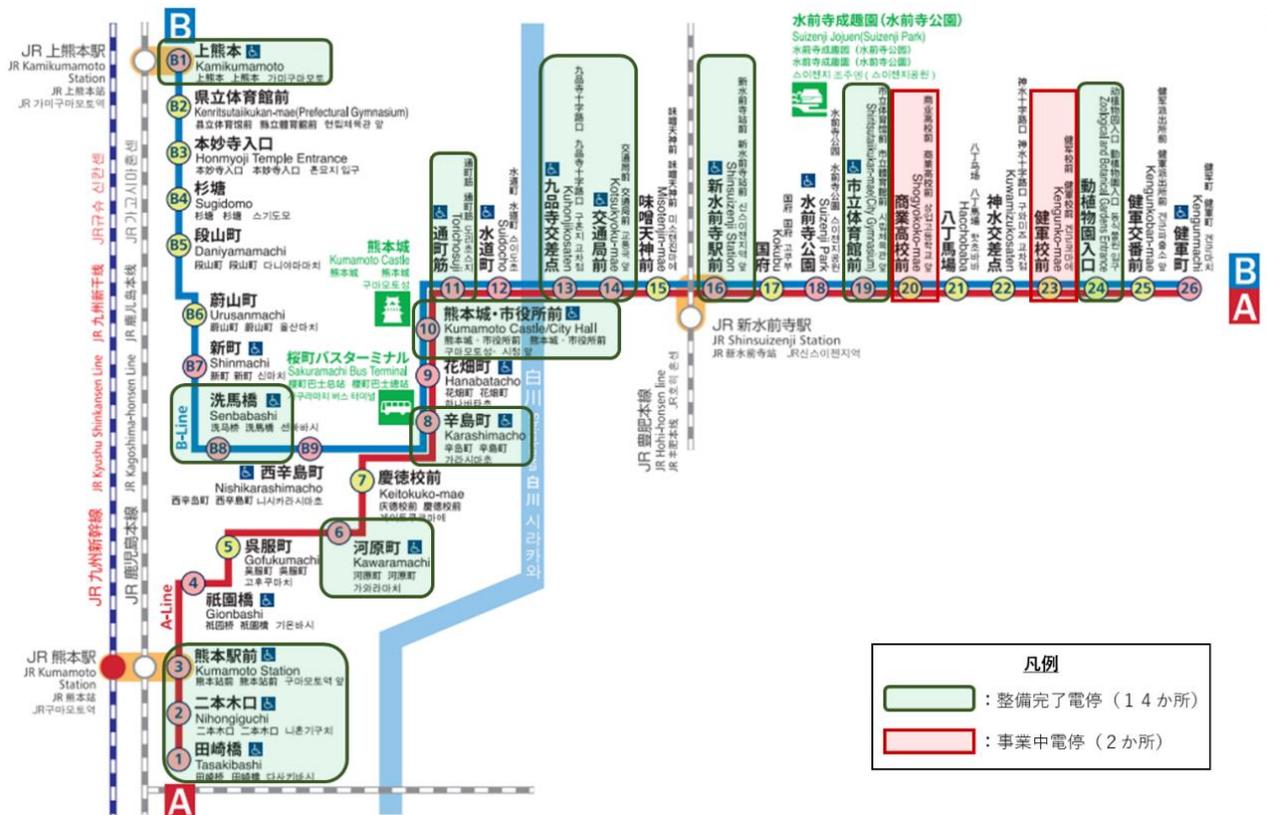
### 参考1 電停バリアフリー化

- ・ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（2006年制定、バリアフリー新法）に基づく整備を行う。

#### 【整備イメージ】



## 【路線図】



## 参考2 交通結节点機能強化

- 今後新たな交通需要を想定した課題の整理や対策の検討を行う。



要望担当課：都市建設局交通政策部移動円滑推進課 TEL096-328-2522

# 熊本港の耐震強化岸壁の早期完成に向けた 継続的な予算の確保

【国土交通省】

## 提案・要望内容

- 1 熊本港の耐震強化岸壁の早期完成に向けた継続的な予算の確保をお願いしたい。
- 2 港湾関係予算の総額確保をお願いしたい。

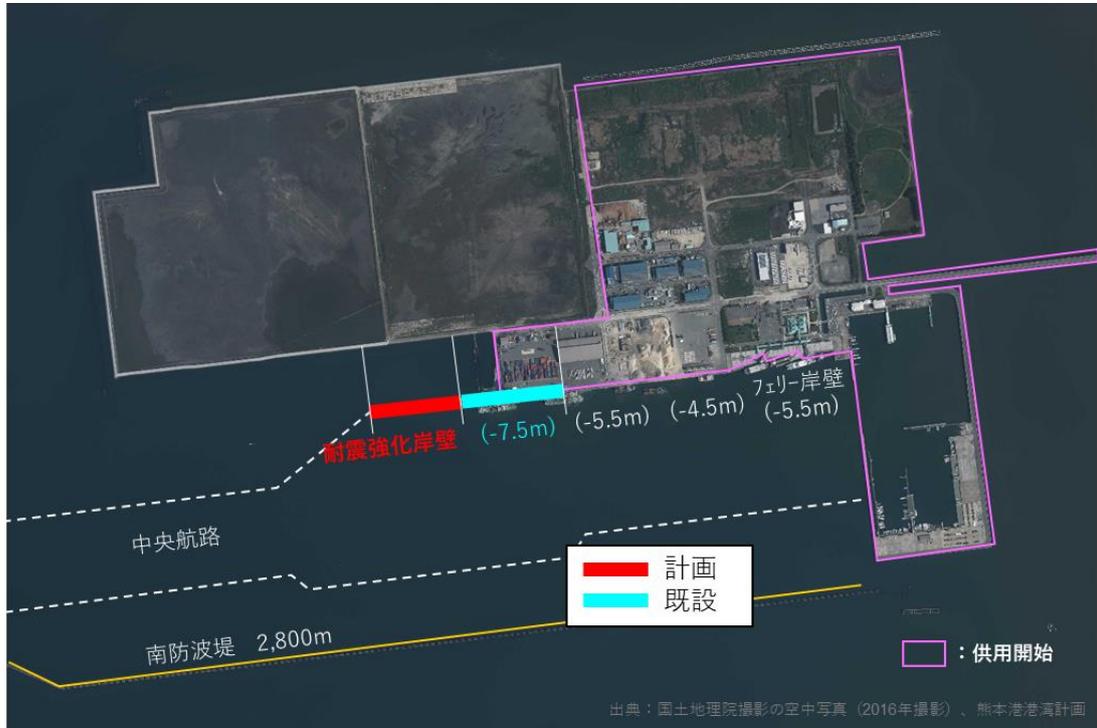
## 現 状

- 平成 28 年熊本地震においては、熊本港に耐震強化岸壁が整備されていなかったことから、緊急支援物資等を近隣他港からの支援に頼らざるを得ず、耐震強化岸壁の整備の必要性を再認識した。
- 令和 4 年 2 月に第 2 回熊本港利活用促進検討会を開催。熊本港関係企業、国、県、市が参加し、熊本港の「潜在的な物流需要」や「港湾機能強化の方向性」について確認した。
- 世界的半導体企業である台湾積体電路製造（T S M C）の熊本都市圏進出が公表され、今後半導体産業及び関連企業等の集積の加速化やそれに伴う物流量の増加が見込まれており、背後圏に立地する企業の物流拠点としての重要性が高まっている。
- 令和 5 年度に国の直轄事業として耐震強化岸壁整備が事業化された。
- 令和 5 年 4 月に熊本港と神戸港を結ぶ貨物便の「国際フィーダー航路」が就航し、熊本港の更なる利用促進が期待される。

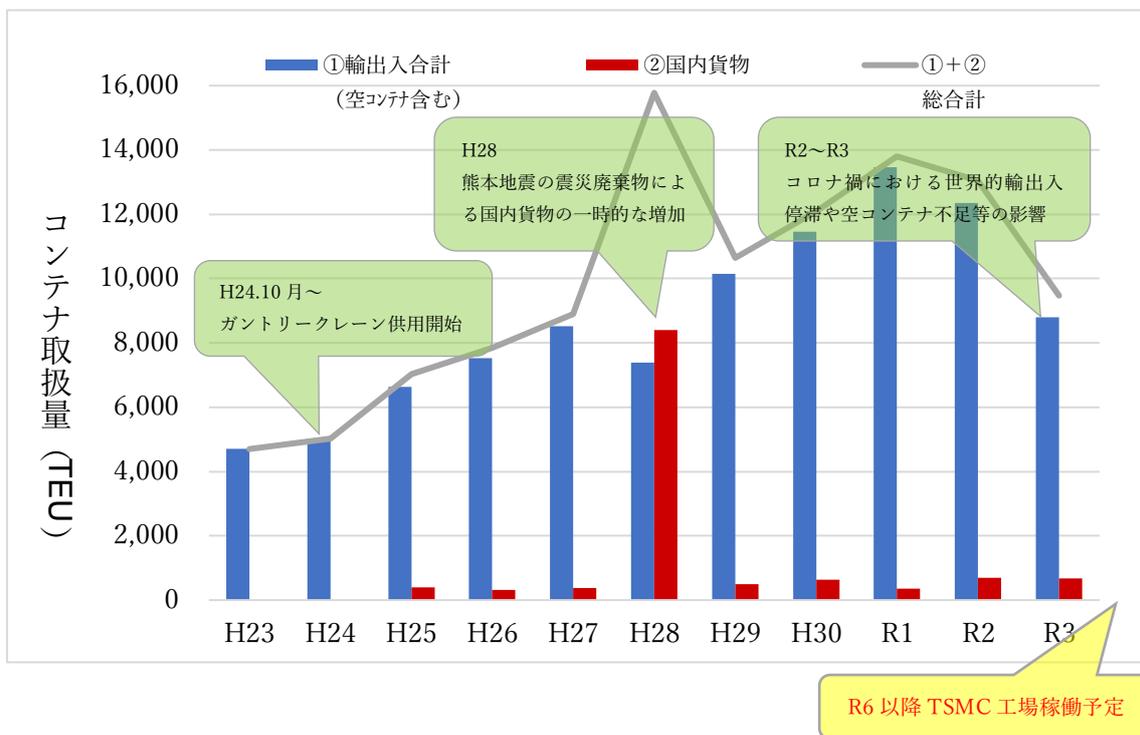
## 課 題

- 大規模地震等が発生した場合に、防災拠点及び物流拠点としての機能が停止する恐れがあり、住民生活及び経済活動への影響が大きいことから、耐震強化岸壁の早期完成が必要である。
- 南海トラフ地震等の他都市における大規模災害に備え、九州の広域防災拠点としての役割が果たせるよう、防災拠点及び物流拠点としての機能の強靱化を図る必要がある。
- 令和 6 年度より T S M C の工場が稼働予定であり、熊本港の物流拠点としての重要性がより一層高まる中、国内外からの半導体関連企業の進出が加速化している。耐震強化岸壁の早期整備により、新たな貨物需要への対応を行い、背後立地企業の輸送拠点として熊本経済の安定的な発展につなげる必要がある。

## 参考1 熊本港の整備状況



## 参考2 熊本港におけるコンテナ取扱量の推移



# 自転車活用推進計画の事業に対する支援強化

【国土交通省・経済産業省】

## 提案・要望内容

- 1 自転車通勤を推進するため、電動アシスト自転車購入補助や企業への交通安全教育に対する支援をしていただきたい。

## 現 状

- 自転車活用推進法第 11 条では、市町村に「市町村自転車活用推進計画」の策定が求められており、本市では令和 3 年 3 月に策定した。
- 本市計画及び国の「第 2 次自転車活用推進計画」では、取組として自転車通勤の推進を掲げている。
- 最近では、健康経営の観点や S D G s の施策として、自転車通勤を推進する企業が増えつつある。
- 本市も、交通渋滞の解消や 2050 年のカーボンニュートラルの実現に向け、自転車の利活用を一層推進していく。

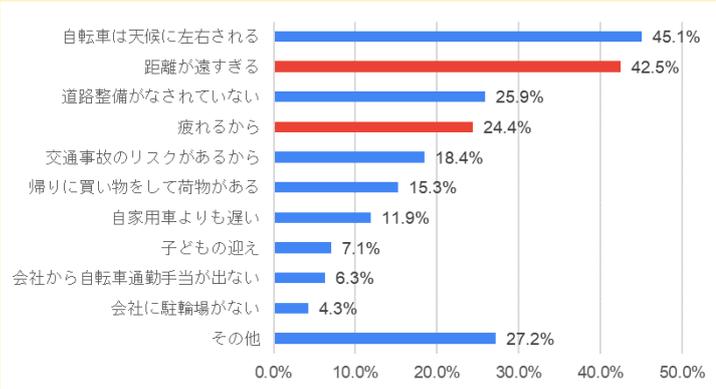
## 課 題

- 本市での通勤における自転車分担率は 12.7%であり、自動車分担率(59.9%)には及ばない。
- 本市は、大阪市、名古屋市を除く政令市の中で、自動車の平均速度はワースト 1 位であり、交通渋滞は長年の課題となっている。
- 自動車通勤から自転車通勤への転換には、移動が楽である電動アシスト自転車の普及が効果的だが、車両価格が高く、導入が進まない。(通勤で使用する自転車のうち、電動アシスト自転車は約 13%)
- 熊本市内での自転車事故件数が、令和 3 年・4 年と連続して増加する中、ほとんどの企業において、自転車通勤者への交通安全教育がなされておらず、自転車通勤者のヘルメット着用率も 10%と低調である。

## 参考1 自転車通勤に関するアンケート調査（R4.10 熊本県立大学と共同実施）

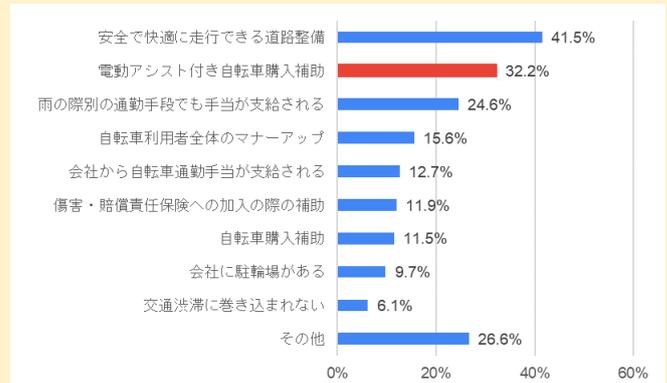
### ■自転車通勤をしていない人へのアンケート調査（537人）

Q. 自転車通勤をしない理由（n=537 複数回答）



距離が遠い、疲れるからの理由が多い  
→電動アシスト自転車でカバーできる可能性がある

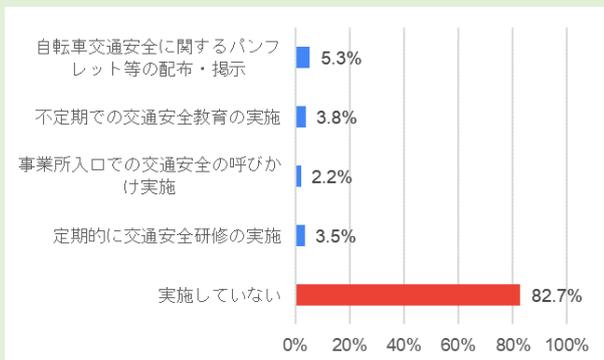
Q. 自転車通勤をしていない人が、自転車通勤を行う条件（n=537 複数回答）



電動アシスト自転車は高価なため、購入補助を希望している。

### ■自転車通勤を認めている企業へのアンケート（318社）

Q. 自転車通勤者への交通安全教育について（n=318 複数回答）



ほとんどの企業で交通安全教育がされていない



写真：熊本市での自転車通勤の様子

電動アシスト自転車の普及によって、自転車通勤に転換する可能性が高い。  
自転車事故を防ぐためにも、企業に交通安全教育を促していく。

# まちなかウォークラブル推進に対する支援

【国土交通省】

## 提案・要望内容

- 1 「居心地が良く歩きたくなる」中心市街地の歩行空間の拡充等に取り組む地方自治体の支援に必要な予算の確保をしていただきたい。

## 現 状

- 本市では、中心市街地を“車中心”から“人中心”の空間へ転換し、「昼も夜も歩いて楽しめる居心地の良い空間」の実現に向け取り組んでいる。
- 2021年3月、JR熊本駅前広場が完成し、同年11月、花畑地区においては道路から広場への転換を終え、花畑広場の供用を開始した。

## 課 題

- 今後、これらの拠点間と中心市街地の回遊性を向上させ、道路空間の再配分や民間による道路空間の利活用などを推進し、賑わい創出による地域経済の活性化を図っていく必要がある。
- 昼も夜も歩いて楽しめる居心地の良い空間の実現は、ゆとりある歩行空間により密接を防ぐなど、新しい生活様式の浸透、定着にも通じるものであり、その実現に向け予算を確保し着実に取り組んでいく必要がある。

## 参考1 ウォークブル都市の推進

(昼も夜も歩いて楽しめる魅力的で、災害にも備えた都市空間の創出)

### 居心地の良い空間づくり

- ・通りごとに魅力を高めるデザイン  
→ 専門家で構成されるデザイン会議（熊本市景観審議会専門部会）による監修
- ・熊本市光のマスタープランによる夜間空間の演出  
→ 街並みの情感、質感が洗練され、熊本市の顔（目鼻立ち）がより魅力的に伝わるまち
- ・まちなか再生プロジェクト  
→ 民間建築物の建替促進により、耐震性向上とともに、一体的なオープンスペースを創出



道路空間のリ・デザイン（花畑ポンプ場）



明八橋ライトアップ実証実験



※ 全29バースの  
バスターミナルに隣接

ひと・まち・みどりをつなぐ  
「パーク・ステーション」

### 民間による公共空間活用

・ほこみち制度等を活用した賑わいの創出



### 歩行空間の拡充

- ・道路空間再配分し道路空間を歩行者に開放  
→ 歩道拡幅、自転車走行空間
- ・新たな移動手段の導入（グリーンスローモビリティ等）
- ・駐車場配置の適正化



# 路線バス事業者への支援

【国土交通省】

## 提案・要望内容

- 1 公共交通の経営の安定化を図るため、地域の実情に沿った円滑かつ柔軟な共同経営に向けた取組に対し、引き続き支援を行っていただきたい。
- 2 路線バスの地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について、地域間の格差を解消し、より実態に即した方法で算定するよう見直しを行っていただきたい。

## (1) 共同経営に向けた支援

### 現 状

- 令和2年1月に熊本市に本社を置くバス事業者5社が、バス交通の維持・拡充や利便性向上を目的に、独占禁止法の特例法に基づく共同経営型への事業形態に移行することを確認した。
- 令和3年3月に全国初となる共同経営の認可を受けた。令和5年度も引き続き、バス事業者5社が連携した利用促進の取組や定時性向上に資するダイヤ改正の実施や検討などを行う予定であり、順次共同経営の取組を拡充する。

### 課 題

- 今後、上記共同経営に関する事業を実施する際は、共同経営計画の作成に関するノウハウや事業の検討や実施に対する財政的な支援が必要である。

## (2) バス補助地域間格差の解消

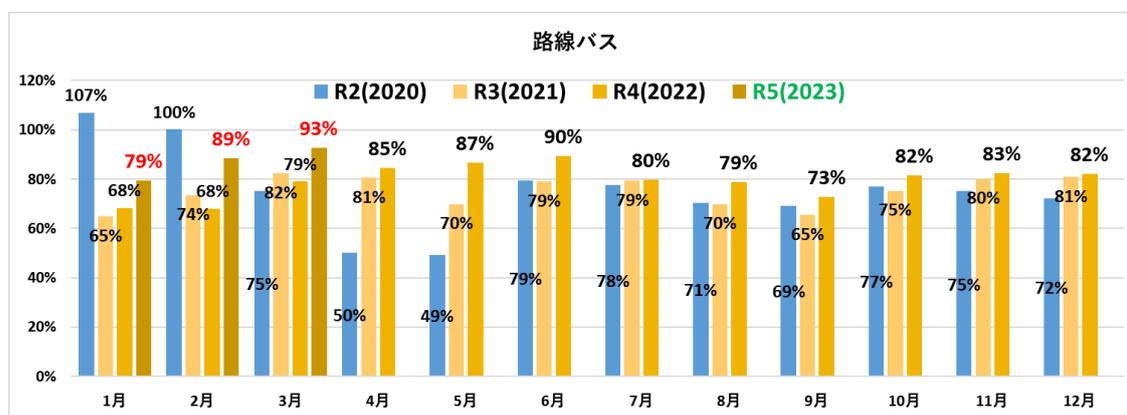
### 現 状

- 特に路線バス事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少や、燃料費高騰等により、大変厳しい経営を強いられている。
- 路線バスの地域間幹線系統確保維持国庫補助金は、地域区分（補助ブロック）ごとに定められた「地域キロ当たり標準経常費用」を上限に算出した補助対象経常費用を基に算定することとされており、本市は「南九州ブロック単価」が適用されている。

### 課 題

- 熊本都市圏を運行しているバス事業者の「実車走行キロ当たり経常費用」を基に算出される自社単価は、当該「南九州ブロック単価」を大幅に上回っている状況にあり、実質赤字系統であっても国庫補助の対象外となっている。

### 参考1 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の状況（2019年同月比）



### 参考2 令和5年度の単価の状況

- 南九州ブロック単価 298.05円
- 北九州ブロック単価 406.71円
- 熊本都市圏A社単価 434.86円
- 熊本都市圏B社単価 361.89円

# 世界に認められた熊本地域の 地下水保全対策への支援

【環境省・国土交通省】

## 提案・要望内容

- 1 半導体関連企業等の進出を踏まえ、地域における地下水保全対策を更に推進するための新たな財政支援制度を創設していただきたい。
- 2 アジア・太平洋地域のユースが各国の水問題解決に向けた議論を定期に行うための仕組みを創設していただきたい。

## 現 状

- 熊本市は、水循環基本法に基づく流域水循環計画である「第3次熊本市地下水保全プラン」に基づき、住民・事業者・行政が連携し、市域を超えた水源かん養林整備や、水田湛水事業等の水量保全対策に取り組んでおり、その効果として、減少していた江津湖の湧水量が近年増加傾向にある。  
また、2019年に地下水の硝酸性窒素による汚染防止を目的とする「熊本市東部堆肥センター」を整備し、水質保全対策にも取り組んでいる。
- 2022年4月に本市で開催された「第4回アジア・太平洋水サミット」では、アジア・太平洋地域における様々な水問題の解決に向けた連携を強化し、持続可能で災害に強い「質の高い社会」の実現を目指す「熊本宣言」が採択された。
- 同サミットでは、環境活動を行っている市民団体や民間事業者のほか、将来を担うユース（高校生）が水問題に関する研究活動を発表するなど、学習・活動してきた成果を、広く国内外に発信した。

■ 2023年1月に開催した同サミットのアフターイベントにおいて、高校生（ユース水守）を中心とした新たな地下水保全の仕組みづくりに取り組み始めたところ。

■ 一方で、このような中、大量の地下水採取を必要とする半導体関連企業等の熊本地域への進出により、工場稼働後の地下水量の減少や工場排水による地下水質への影響が懸念される。

## 課題

■ 次世代へ健全な水循環を継承していくためには、圏域を超えた住民・事業者・行政協働による様々な地下水保全対策を継続するための国による財政支援が必要である。

■ 将来を担うユースが、アジア太平洋地域の水問題に関わる様々な課題や取組を共有し、アジア・太平洋地域をネットワーク化し、地域の実情に応じた活動の発展に結びつけるための環境整備が必要である。

## 参考1 熊本市における地下水の質と量の保全の取組

	事業名	概要	予算額
			R5
1	地下水質監視経費(経常)	地下水の水質の調査を実施し、地下水の環境基準適合状況の把握及び地下水汚染地域の継続的な監視等を行う。	3,496
2	化学物質汚染調査経費	公共水域、地下水及び土壌におけるダイオキシン類の調査を実施し、ダイオキシン類の環境基準適合状況を把握する。	1,291
3	地下水浄化対策経費	地下水汚染地区において浄化対策を実施するとともに、その効果を把握するための調査を行い、地下水の環境基準達成を図る。	1,739
4	硝酸性窒素削減対策経費	熊本市硝酸性窒素削減計画に基づき、削減のための具体的な施策を実施する。	20,000
5	地下水位観測経費	地下水保全のため地下水位の状況を常に監視するとともに、収集されたデータを将来の地下水利用に関する予測調査を行うための解析等に活用する	4,086
6	水源かん養林整備経費	地下水の恩恵を最大限に享受している本市の責務として白川・緑川等の上流域である地下水かん養地域において、森林づくりを推進する。	49,400
7	白川中流域かん養推進経費	地下水量保全を目的に、本市の地下水に最も効果の高い白川中流域において、転作田を活用した地下水かん養事業を推進する。	51,800
8	節水対策経費	雨水貯留施設を設置する市民に対して助成金を交付する。また、学校や地域における節水学習会をとおし、節水型社会の構築を図る。	4,400
9	東部たい肥センター管理運営経費	東部地域の家畜排せつ物の処理を適正化することで、硝酸性窒素濃度を低減し、本市地下水を将来に亘り健全な状態で保全する。	135,366
10	広域水保全体制運営経費	公益財団法人「くまもと地下水財団」への負担金を交付し、地下水保全対策に関する熊本地域の連携を図る。	10,576
合計(単位:千円)			282,154

## 参考2 水田湛水事業の様子と江津湖湧水量の推移



令和3年度地下水かん養量・・・1,416 万 $m^3$   
 (熊本市民の生活用水使用量の約 91 日分)

## 参考3 水源涵養林整備事業



令和3年度地下水かん養量・・・685 万 $m^3$   
 (熊本市民の生活用水使用量の約 44 日分)

## 参考4 東部堆肥センターについて 整備費：16 億円



東部堆肥センターの処理状況推移

年度	2019	2020	2021
対象畜舎数	43軒	43軒	42軒
頭数	3,250頭	3,280頭	3,327頭
処理量	31,266t	29,722t	27,388t

## 参考5 新たな地下水保全の仕組み

