

第 3 回

熊本県議会

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

令和5年9月29日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第3回熊本県議会高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

令和5年9月29日（金曜日）

午前9時59分開議

午前11時22分閉会

本日の会議に付した事件

- (1) 高速交通体系について
- (2) 熊本都市圏交通について
- (3) 付託調査事件の閉会中の継続審査について

出席委員(16人)

| | |
|------|-------|
| 委員長 | 河津修司 |
| 副委員長 | 中村亮彦 |
| 委員 | 前川 收 |
| 委員 | 藤川隆夫 |
| 委員 | 鎌田 聡 |
| 委員 | 池田和貴 |
| 委員 | 高木健次 |
| 委員 | 増永慎一郎 |
| 委員 | 松村秀逸 |
| 委員 | 竹崎和虎 |
| 委員 | 本田雄三 |
| 委員 | 南部隼平 |
| 委員 | 堤 泰之 |
| 委員 | 斎藤陽子 |
| 委員 | 杉 篤ミカ |
| 委員 | 星野愛斗 |

欠席委員(なし)

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

企画振興部

| | |
|-------------------|------|
| 部長 | 富永隼行 |
| 交通政策・統計局長 | 阪本清貴 |
| 交通政策課長 | 坂本弘道 |
| 交通政策課空港アクセス整備推進室長 | 松村浩介 |

土木部

部長 亀崎直隆

道路都市局長 宮島哲哉

道路整備課長 奥山和弘

都市計画課長 松田龍朋

警察本部

交通部長 原田聖哉

交通規制課長 山浦隆之

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 松本泰明

政務調査課主幹 近藤隆志

午前9時59分開議

○河津修司委員長 ただいまから、第3回高速交通ネットワーク整備推進特別委員会を開催します。

本委員会は、インターネット中継が行われます。委員並びに執行部におかれましては、発言内容が聞き取りやすいように、発言の際には、マイクを自分の口元にしっかり向けて、明瞭に発言していただきますようお願いいたします。

まず、前回の委員会以降に人事異動がっておりますので、自席から自己紹介をお願いします。

(企画振興部長自己紹介)

○河津修司委員長 それでは、付託事件の審査に入ります。

まず、富永企画振興部長から総括説明をお願いします。

○富永企画振興部長 委員会の開会に当たりまして、執行部を代表して御挨拶を申し上げますとともに、本委員会の付託議案の概要について御説明いたします。

まず、高速交通体系に関する件でございます。

高規格道路の整備につきましては、中九州

横断道路の熊本環状連絡道路において、計画段階評価の手続が完了し、現在、県及び熊本市において、都市計画決定に向けた手続に着手しております。

また、大津熊本道路の合志―熊本間において、先日、9月24日に着工式が開催されました。河津委員長はじめ御臨席いただきました委員の皆様におかれましては、御多用の中、誠にありがとうございます。今後も引き続き、高規格道路の早期整備に向けて取り組んでまいります。

次に、国際線の振興についてでございます。

今月、念願であった熊本―台北線について、スターラックス航空、チャイナエアラインのダブル就航が実現しました。両社とも、さらなる増便の計画を発表されるなど、好調なスタートを切っています。

また、運休が続いていた香港線については、香港エクスプレスが11月から、香港航空が12月から、共に週3便で就航する予定であり、非常によい流れとなっています。

今後も、運営会社である熊本国際空港株式会社と連携しながら、さらなる航空ネットワークの拡大に努めてまいります。

次に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

熊本都市圏においては、今月3日に、熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会総会を開催し、県内全ての市町村が参画し、早期実現に向けて、オール熊本で進めていくことを決議しました。

また、住民参加型の道路計画検討を進めるため、有識者委員会を設置し、計画の具体化に向けた取組を加速してまいります。

以上、概要を御説明いたしましたが、詳しくは担当課長から説明を申し上げます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○河津修司委員長 それでは、事業概要等の

説明を求めた後、質疑を受けたいと思います。

委員会の運営を効率的に行うため、説明は着座のまま簡潔にお願いします。

では、執行部からの説明をお願いいたします。

○奥山道路整備課長 道路整備課でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の本委員会の資料につきましては、全体で62ページとなっております、変更した箇所を中心に御説明いたします。

なお、変更部分につきましては、資料にアンダーラインを引いておりますので、よろしくをお願いします。

資料の13ページをお願いします。

中九州横断道路についてでございます。

現状の欄をお願いします。

1つ目の丸の1ポツ目ですが、熊本環状連絡道路につきましては、6月19日に第2回目の計画段階評価の審議が行われ、計画段階評価の手続が完了しております。

その下の2ポツ目ですが、先月10日に、都市計画道路中九州横断道路・熊本環状連絡道の計画案が国より示され、現在、県及び熊本市において、都市計画決定に向けた手続に着手しております。

今月13日から21日にかけて、沿線地域において、計8回の住民説明会を開催しており、述べ219名の方に御参加いただきました。

引き続き、早期事業化に向けて、都市計画決定の手続を進めてまいります。

2つ目の丸の4ポツ目ですが、令和2年度に事業化されました大津熊本道路のうち、合志―熊本間につきましては、先日、9月24日に、御代志市民センターにおいて着工式が開催され、本区間の工事が開始されました。

14ページをお願いします。

今後の取組の欄をお願いします。

1ポツ目ですが、熊本環状連絡道路につき

ましては、計画段階評価が完了しましたので、国に早期事業化を求めてまいります。

19ページをお願いいたします。

熊本都市圏の新たな高規格道路です。

現状の欄でございますが、20ページをお願いいたします。

9月3日に、熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会総会を開催しております。御参加いただきました皆様におかれましては、休日にもかかわらず御対応いただき、誠にありがとうございました。

機運醸成等の取組の5ポツ目ですが、今年の7月から10月にかけて、本事業を広く周知するため、パネル展を実施しております。

6ポツ目ですが、9月3日に開催した協議会の総会において、構成する市町村が県内全ての市町村に広がっております。

今後の取組の欄でございますが、21ページをお願いいたします。

1ポツ目ですが、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、さまざまな分野における有識者を選定し、第1回の有識者委員会をこの秋に開催し、計画の早期実現に向けた取組を進めてまいります。

23ページをお願いいたします。

(3)建設促進活動です。

各路線の要望活動を記載しております。6月の本委員会以降の主な活動内容について御説明いたします。

まず初めに、①九州中央自動車道です。

7月14日に、建設促進協議会の総会が開催されております。

8月7日に、熊本、大分、宮崎の九州中央3県により、財務省、国土交通省及び自民党本部に対し、九州東西軸の強化の要望活動を行っております。

8月8日には、九州中央3県議員連盟の皆様により、九州地方整備局に対し、要望書が

提出されております。

また、8月22日には、九州中央3県議員連盟の皆様により、財務省、国土交通省に対して要望活動が行われております。御参加いただきました横断議員連盟の役員の皆様におかれましては、誠にありがとうございました。

8月24日に、熊本県と宮崎県及び両県期成会による建設促進地方大会を開催しております。

11月2日には、東京において、熊本県、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合同により建設促進大会及び要望活動を予定しております。

24ページをお願いいたします。

南九州西回り自動車道です。

7月4日及び7月27日から28日にかけて、熊本県建設促進期成会の会長であります水俣市長のほか、沿線首長、県議会議員の皆様により、九州地方整備局及び国土交通省、県選出国會議員に対し、要望活動が行われております。

7月18日には、熊本、鹿児島両県期成会、県南振興議員連盟の皆様により、財務省、国土交通省に対して要望活動を行っております。

本日9月29日には、期成会会長であります水俣市長のほか、沿線首長、県議会議員の皆様により、九州地方整備局に対して要望活動が行われる予定となっております。

25ページをお願いいたします。

③中九州横断道路です。

6月28日に、熊本、大分両県期成会の会長、副会長であります阿蘇市長、合志市長、竹田市長により、財務省、国土交通省及び県選出国會議員に対し、要望活動が行われております。

7月25日に、熊本県と大分県の両県期成会による総会が開催されております。

8月7日の九州中央3県による九州東西軸

の強化の要望、8月8日及び8月22日の九州中央3県議員連盟の要望につきましては、先ほど御説明しました九州中央自動車道と併せて実施されております。

26ページをお願いします。

④熊本天草幹線道路です。

7月11日に、期成会の会長である天草市長のほか、沿線首長により、九州地方整備局に対し、要望活動が行われております。

7月19日には、期成会により、国土交通省及び県選出国會議員に対し、要望書の提出が行われております。

27ページをお願いします。

⑤有明海沿岸道路です。

8月3日に、熊本県期成会の会長、副会長である熊本市長、荒尾市長、長洲町長により、熊本河川国道事務所に対し、要望活動が行われております。

8月8日には、同期成会により、九州地方整備局に対し、要望書が提出されております。

8月21日には、有明海沿岸インフラ整備3県議員連盟の皆様により、国土交通省及び県選出国會議員に対し、要望活動が行われております。

8月21日、22日に、同期成会により、財務省、国土交通省及び県選出国會議員に対し、要望活動が行われております。

11月14日には、東京において、熊本県、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り建設促進大会及び要望活動を予定しております。

⑥その他国等への要望等です。

10月31日から11月2日にかけて、県全体の要望活動として、関係省庁、自民党本部に対し、国の施策等による提案活動を予定しております。

28ページをお願いします。

最後に、⑦道路整備によるストック効果のPR活動です。

一覧表下段の部分ですが、本年度は、6月20日にグランメッセ熊本において、8月3日から8月18日にかけて熊本県民交流会館パレオにおいて、PR活動を行っております。

以上が建設促進活動となります。引き続き、県内の道路整備の必要性をしっかりと国に訴えてまいりたいと考えております。今後も、委員の皆様のお力添えをいただきながら、予算の獲得、各路線の整備推進に向け取り組んでまいります。

道路整備課は以上でございます。よろしくお願いたします。

すみません。ここで訂正がございます。

13ページの熊本環状連絡道路について、都市計画決定に向けた手続を、国及び市と述べましたが、県及び市に訂正させていただきます。大変失礼しました。

○坂本交通政策課長 交通政策課でございます。

資料29ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進についてです。

まず、空港の旅客数の状況につきまして、昨年度国内線については、前年比2倍近くの262万4,000人となっております。

アンダーラインを引いておりますが、国際線につきましては、1月ソウル線の復便後、9月からは、スターラックスとチャイナエアラインによる台北線の新規就航、そして、香港線について、恐れ入ります、資料が追いついておりませんが、11月から、香港エクスプレス、そして12月から香港航空の就航が予定されております。

30ページをお願いいたします。

上段、阿蘇くまもと空港の月別旅客数を記載しております。

本年度に入りまして、概ね、平均いたしますと月間25万人程度の数字で推移をしている状況でございます。

31ページをお願いいたします。

国内線、現在8路線、1日40便就航しておりますが、表の下の左の欄、本年度7月までの利用率としましては、全体で66.4%と、昨年度に比較しますと15.4ポイントの上昇という状況でございます。

32ページをお願いいたします。

国内線の今後の取組につきまして、1点残念ながら静岡線につきまして、コロナ禍で大きな痛手を受けられましたFDAの経営改善の一環で、来年1月から、季節運航となることが公表されました。引き続き、静岡県とも連携しながら、早期に通常運航に戻るよう尽力してまいります。

また、新たな路線につきましても、チャーター便の造成等、積極的に取り組んでまいります。

33ページをお願いいたします。

国際線の振興につきましては、先ほど申し上げましたように、台北線が2社就航、スターラックス社につきましては、10月29日から、デイリー化を表明されております。

また、資料が追いついておりません。申し訳ございません。チャイナエアラインも、就航当日に、副社長のほうから、12月から週4便化を目指したいということを表明されております。

続きまして、34ページをお願いいたします。

ソウル線につきましては、現在ティーウェイ航空の仁川線がデイリー運航ということで、利用率につきましては、平均で、これまで73%と、引き続き好調な数字を保っております。8月については80%を超える状況というところでございます。

それから、台北線につきましては、35ページのアンダーラインでございますけれども、先ほど申し上げましたように、増便の予定もされることが決定しております。

続きまして、香港線につきましては、おめ

くりいただきまして36ページをお願いいたします。香港航空につきましては、12月から週3便、そして、今週発表されましたけれども、LCCの香港エクスプレスについても11月から週3便ということで表明をされております。

今後の取組につきまして、やはり、安定就航の鍵となるアウトバウンドの利用促進について、助成事業あるいは旅行社、メディア等と連携しながら、現地の魅力を伝える、そういった活動に引き続き取り組んでまいります。

37ページをお願いいたします。

航空物流機能の状況につきまして、昨年度の取扱いについては、国内のみでございますけれども、約7,700トンという状況でございます。

今後の取組といたしまして、国際航空貨物の輸送が実現できる体制整備につきまして、今年度実証実験を予定しております。また、いわゆる上屋等のハード整備の検討も含めまして、熊本国際空港株式会社と連携して取組を加速してまいります。

続きまして、おめくりいただきまして39ページをお願いいたします。

下線を引いておりますけれども、6月の委員会でも御意見をいただきましたが、新ターミナルの課題ということで、一般の方も利用できるような飲食店につきまして、現在空港運営会社のほうで前倒しでの開業を目指して、鋭意テナント交渉に取り組んでおられるところでございます。

ここで、空港関係で、恐れ入りますけれども、別添資料をお願いいたします。

別添資料①ということで、新大空港構想有識者会議及び構想策定についてというA4横の資料がございます。

おめくりいただきまして報告させていただきます。

有識者会議につきまして、左に記載の7名

の委員の皆様方に、6月それから8月の2回にわたって会議で御議論、御意見をいただいたところでございます。

2ページに、第1回の概要を簡単に写真入りでまとめております。

おめくりいただきまして、3ページに、第2回8月18日の会議の概要。ここで概ねの提言書の素案ということで、取りまとめをいただいております。そして、最終的に、8月末に提言をいただいたものが、4ページの概要でございます。

5つの提言ということで、下に記載しておりますけれども、主に本委員会に関連するところにつきましては、左の2つ、空港のさらなる機能強化、その項目につきまして、例えばアクセス鉄道の早期整備、あるいは運用時間の延長、国際貨物の実現などの御提言をいただいております。

左から2つ目の交通ネットワークの構築の提言として、渋滞解消に向けた道路整備、それから、一番下のポツでございますけれども、豊肥本線の輸送力強化などの御提言をいただいております。

裏面の5ページをお願いいたします。

提言を受けまして、現在、新たな構想の策定作業を進めております。骨格につきましてイメージを記載しておりまして、4つの骨格、空港機能の強化、産業集積、交通ネットワーク、街づくり、この4本の柱で、先ほどの提言を踏まえました新構想を、10月を目途に策定、公表できるよう、鋭意作業を進めている状況でございます。

有識者会議関連は以上でございます。

恐れ入ります。本体資料にお戻りいただきまして、交通政策課、最後、55ページをお願いいたします。行ったり来たりで申し訳ございません。

公共交通機関の利用促進ということで、バス利便性向上等の項目でございます。

現在、路線バス事業者5社で共同経営を行

っておりますが、アンダーラインを引いております。令和5年10月から、熊本都心部におけるバスの均一料金、均一運賃制度、180円ということで導入をされる予定でございます。市電と同一料金であり、既に運輸局の認可はいただいている状況というところでございます。

交通政策課は以上でございます。御審議のほどよろしくお願い申し上げます。

○松田都市計画課長 都市計画課です。

ページを戻りまして52ページをお願いいたします。

熊本都市圏総合都市交通体系調査について御説明します。

中段にスケジュールを示しておりますが、新たな都市交通マスタープランの策定については、令和4年度から検討に着手しており、本年度は、パーソントリップ調査やそれらの結果を基に現況分析を実施する予定としております。その後、令和7年度を目標に策定を進めているところでございます。

今後の取組でございます。

令和5年7月21日に、第3回熊本都市圏総合都市交通計画協議会を開催し、パーソントリップ調査に用いる調査票や今後のスケジュール等について協議しました。

10月から11月にかけて、熊本都市圏在住の約50万世帯の方々を対象としたアンケート調査を実施する予定としており、ホームページ等を用いた広報活動を展開しております。

ページが飛びますが、58ページをお願いいたします。

5)のパーク・アンド・ライドについてですが、自動車交通量の削減に向け、朝夕の通勤時間帯に集中する自動車交通を公共交通機関に乗り換えるパーク・アンド・ライドの利用促進に努めているところです。

一番下の丸を御覧ください。

本年度は、交通事業者等と連携して、益城

復興事務所、それから、益城町役場横のにじいろ駐車場などの駐車場を活用して、県道熊本高森線から快速バスを熊本市中心部に運行する社会実験を、昨年に引き続き実施予定としております。

今後は、社会実験の結果を踏まえ、関係機関と連携しながら、利用拡大に向けた取組を進めてまいります。

○松村空港アクセス整備推進室長 空港アクセス整備推進室でございます。

資料をお戻りいただきまして、44ページをお願いいたします。

(3) 空港アクセス改善について御説明いたします。

45ページの主な取組の経過で、空港アクセス鉄道の整備に係る直近の動きを御報告いたします。

まず1つ目の丸ですが、8月に、半導体関連産業の集積促進に関する社会資本整備に係る緊急要望ということで、道路整備や下水道関係などとともに、岸田総理大臣、斉藤国土交通大臣等への要望活動を行っております。

また、2つ目の丸ですが、県民の理解を深めるための各種広報活動といたしまして、阿蘇くまもと空港内での広報動画の上映などにも取り組んでおります。

下の今後の取組にありますとおり、引き続き、肥後大津ルートの実業化に向けた検討の深度化やJR九州、国との協議にも取り組んでまいります。

続きまして、恐れ入りますが、資料が変わりまして、別添資料②をお願いいたします。

昨年空港アクセス鉄道の整備ルートを肥後大津ルートと表明いたしました際、ルート決定に伴い整理すべき課題の一つとしておりました県民総合運動公園へのアクセス改善対策についてでございます。

この課題については、実証事業を行っていくことを報告しておりましたが、今般、中間

取りまとめとして、取組の状況と今後の方向性について御説明いたします。

1 ページをお願いします。

実証事業の取組の概要でございます。

まず、(1)の目的です。

実証事業は、公共交通アクセスが乏しいため、大規模イベント時に渋滞が課題となっておりました県民総合運動公園について、施設の設定・管理者である県が主体的にアクセス改善策の効果検証を行うこととしております。

実証事業は、(2)、(3)にありますように、令和5年2月から9月までの間に、ロアッ熊本のホームゲームを中心に、26回のイベントで実施しております。

(4) 実施内容を御覧ください。

今回の実証事業では、①の主催者等調整会議を随時開催いたしまして、関係者間で事前に混雑予測を共有しました上で、必要な対策を協議、検討しております。

対策といたしましては、②の自家用車以外での来場を促進するための対策と③の運動公園内に駐車する自家用車のスムーズな駐車、退出のための対策という2つの柱で、それぞれ箇条書きに記載しております取組を実証しております。

なお、参考といたしまして、右に、今回の報告までに要した経費を記載しております。

また、2ページには、それぞれの対策ごとに、実証事業の様子を写真で掲載しております。

おめくりいただきまして、3ページをお願いいたします。

2 実証事業の成果と課題です。

実証事業の取組ごとに、主な成果と課題を取りまとめております。

ここでは、ページ下のほうの四角囲み、総評により、総括的に御説明いたします。

まず、1つ目の丸でございます。

今回の実証事業では、シャトルバス、パー

ク・アンド・バスライド、二輪車の利用促進を積極的に呼びかけております。

ロアッソ熊本のホームゲームでは、観戦者の約3割の方々に自家用車以外での手段で来場いただくことができました。一方で、コスト面には課題があったと考えております。

次に、2つ目の丸ですが、臨時駐車場の確保や園内各所への警備員の配置について、枠外駐車や路上駐車の減少につながっております。一方で、臨時駐車場といたしましては、使用する多目的グラウンドが土のグラウンドであるということで、雨天時の使用が課題となっております。

3つ目の丸です。

臨時退出路については、メイン駐車場からラグビー場前の園内道路を通りまして、県道瀬田熊本線に退出を促すものです。夜間照明が十分でないなどの課題はありつつも、駐車場からの退出について、混雑解消に大変有効であったということを実証できたと考えております。

4ページの今後の方向性をお願いいたします。

対策の項目ごとにまとめておりますので、順に御説明いたします。

まず、(1)の主催者等調整会議につきましては、関係者間での情報共有というものは非常に有効であったということでございますので、取組を継続してまいります。

主催者から報告いただいております来園者見込数につきましては、対策の検討に大きな影響がございますので、正確な見込みを引き続きお願いしてまいりたいと考えております。

次に、(2)ですが、今後の対応を円滑にするために、実証事業を通じて得られたデータなどから、来園見込数の規模に応じた対策の内容や組合せなど、これをパッケージ化することについて検討してまいります。

(3)です。園内の駐車場には限りがございます。

ますことから、引き続き、パーク・アンド・バスライドなど、自家用車以外の来場手段の利用促進を図ることが必要です。また、イベント主催者との費用分担の在り方についても検討していく必要があると考えております。

(4)です。臨時駐車場として使用した多目的グラウンドにおきましては、先ほど御説明した課題を解決するために、排水機能の改良を行ってまいります。また、常設駐車場につきましても、増設に向けた検討を進めてまいります。

(5)は、対策として非常に有効であった臨時退出路を、より安全に運用できるよう、進入口や照明等の改善を行うこととしております。

(6)です。駐車場内での車両誘導等の省力化やリアルタイムでの駐車場情報の発信のため、ゲートの設置やアプリの導入等につきまして、可能性を探ってまいりたいと考えております。

最後に、(7)の周辺道路関係では、今回の実証事業で判明いたしました道路の渋滞箇所の対策につきまして、熊本市等の関係機関と連携して、検討を進めてまいりたいと考えているところです。

以上が今回の実証事業の中間取りまとめでございます。最終ページには、参考として、主な実証事業の実施日のデータを、昨年度との比較という形で記載しております。ポイントは、今御説明いたしました点と重複いたしますので、説明は省略させていただきます。

空港アクセス整備推進室は以上です。

○河津修司委員長 以上で、執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入ります。

何かありませんか。

○前川収委員 まず、13ページであります。中九州横断道路、熊本北から下硯川間の約4キロ、都市計画段階評価が終わりまし

た。このことによって、いよいよ前に進むな
ということでありまして、多分5年くらい前
までは、これを誰がやるのかすら決まってい
ないという状況だったかなと思いつなが
ら、非常に前に進んでいると実感するこ
うことができました。それから、昨日は着工式まで
ありまして、いよいよ中九州横断道路の工
事に入ること、大変ありがたく思ってお
ります。この間、本当に一生懸命お取組
みいただきました関係者の皆さん、国、
県、それぞれの市町村の皆さん方にも
心から敬意を表しておきたいというふ
うに思っております。

そこで、いよいよ着工してきたわけ
であります。以前からこの席でも何回か
議論してきましたけれども、中九州横
断道路をどういう形態の道路にするの
かが、もう発表されているのか、され
ていないのかよく分かりません。例
えば、有料道路にしたらいかがですか
という話を、私のほうからはこの委員
会でさせていただきました。路線も、片
側1車線じゃなくて、片側2車線の4
車線で造ってほしいという、という話
もしてまいりました。着工したわけ
ですから、有料、無料は、まだ県が
言う立場ではないのかもしれませんが、
その辺はそろそろ県民に告知してい
くべきだと思っております。それから、
車線数も、片側1車線なのか2車線
なのか、私は4車線だと思ってい
ますけれども、それをまだ公式には誰
もここでは言っていないのかなと思
ってまして。未定ではないと思ってい
ますが、まだ言えないのかなと思
いますが、そのところは、もう着工
までしたわけですから、やっぱり最
終的には事業主体である国が言うべ
きことだとは思いますが、ぜひ、ど
うなるのか。硯川まで含めて、教
えていただきたいというふうに思
うことが1点です。

それと、アクセス鉄道に絡んで
ありますけれども、今回の議会の中
においても、航空

貨物の扱いについて、非常にいろ
んな議論がありました。以前から
これはもうあった議論であり
まして、ぜひ航空貨物の実現を
させるべきだという話があり
ました。そのためにはというこ
とじゃありませんが、空港の
利用、活用を広げるために、
やっぱり空港の就航時間を
広げていくべきだという議論、
それから、積極的に空港の貨
物を受け入れていくべきだ
という話、そういったものも
あつていたわけですが、先
ほどの数字の説明をいただ
くと、令和元年のいわゆる
コロナ前という状況から
すれば、改築後、コロナが
まだはっきり終わったとは
思いませんけれども、半分
ぐらいいか貨物のほうは回
復をしていないというこ
とであります。

そこでちょっと質問なんです
けれども、例えば、令和元
年までの取扱量をそのまま
取り扱うとした場合に、
改築された新しい空港の
ハードの中で、足らざる
ものがあるのか。もしくは、
さっき建屋の話も少しお
話があつたと思ってい
ますけれども、いわゆる
改築されたことによって、
新しく建屋を造る、倉庫
を造るということが必要
なのか、もしくは、それ
は発展的に増やすため
に必要なのか、その部
分をぜひお答えいた
だきたいと思ってい
ます。

あわせて、アクセス鉄道
がうまくできれば、ア
クセス鉄道によって航
空貨物というものも、
結果として鉄道でつ
なぐということが
できるわけであり
ますが、そういった
見込みについて
教えていただ
ければと思
います。

○松田都市計画課長 都市計画課
でございます。

御質問の中九州横断道路の車
線の数に関する御説明をさ
せていただきたいと思
います。

中九州横断道路については、
せんだって、都市計画の
説明会を開催したところ
でございますが、熊本市
域については、決定権
者が熊本市、それ以外
のエリアについては、
決定権者が熊本県とな
りますので、私どもの
ほうで

やっております。

その説明会で素案をお示ししたわけですが、今回の決定の車線数については、4車線で都市計画決定をしております。そういったことで、住民の皆様方には、将来的には4車線というところをお示ししているところでございます。

○奥山道路整備課長 有料道路制度の活用についてでございます。

有料道路の活用により建設期間が短くなる、それと、不要不急の車両の混在が低減できる、そういうメリットがありますが、現時点で、中九州横断道路については、まだ国のほうから有料道路制度を活用するという発表はあっておりません。

他の事例を見ますと、最初から有料道路でやる、それから、有料道路と公共事業を併せてやる、それから、当初は公共事業でいって、途中から有料道路とするなど、色々なパターンがございます。

回答としましては、今のところ、まだ国の方からその発表はないという状況でございます。

○坂本交通政策課長 貨物の体制についての御質問でございます。

まず、この既存の貨物の量につきまして、現在の空港のハードで賄えるのかどうか。これにつきましては、国内の量が、1万5,000トンということで、国内の量でございますけれども、基本的には、今のANAさんでありますとか、JALさんでありますとか、そういったところの貨物のスペースで増えたとしても対応ができるというところで考えております。

ただ、今後、先ほどお話もありました国際貨物、あるいはいろんな物流の中で需要が増えてくるという中におきましては、これは、空港運営会社のほうでも、中期計画の中で施

設整備を今考えているところでございます。当然、上屋的なものが新たに必要になるということで、ただ、これにつきまして、今非常に動きが活発になっております。いろんな運送会社さん、あるいは航空会社さんも含めてニーズが高まっておりますので、運営会社とこの上屋の整備についても検討を加速して、対応できるようにということで今頑張っているところでございます。

○前川収委員 アクセス鉄道の貨物というのはどうですか。

○松村空港アクセス整備推進室長 空港アクセス整備推進室でございます。

アクセス鉄道で貨物を運ぶということにつきましては、現計画の中ではまだ検討できていないところでございます。今後、貨物の取扱量が増加していく状況でありますとか、そういったものの状況を見ながら、必要性等々につきまして、しっかり検討してまいりたいと思います。

○前川収委員 ありがとうございます。

まず、中九州横断道路については、4車線は、熊本市から大津西まで、今決まっている工事までは4車線とはっきりお話いただきましたから、安心をいたしました。

あとは有料化の話で、当然国のほうから、一番有効な手法を選んでいかれるだろうというふうに思いますけれども、下硯川は、北バイパスと、それから西回り道路、これは無料の道路ですね。それからのアクセスになります。それから、植木バイパスもそこに入りますね。そこで取るのかどうなのかというのはかなり微妙なところかなというふうに思いますが、いずれにしても、私はやっぱり有料化して、早く造ってもらいたいというふうに思っていますし、有料化しないと、逆に、一般の、あまり急がない人と言ってしまう方が

悪いんですけども、本当に急いで行く人たちのためを考えれば、そこで逆に渋滞が起きてしまうということになる可能性が高いと思いますので、ぜひ有料化の方向で、時期は別として、進めていただきたいと思います。

ただ、一般的に、もう着工したのに、どういう形になるのか、まだ分からないというのは、これは一般的なのかどうなのか、それは国交省さんとかの手法として、そういうこともあるのかということについては教えていただければありがたいなというふうに思います。

それと、アクセス鉄道の話は、まず航空貨物の分で、37ページの表を見ると、平成22年度というのは2万2,000トンということで、現状7,000トンの3倍ぐらいは扱っていたと、国際線の便も含めて。でも、施設的には、これまでの施設でこれはやってたわけでありまして、つまり、改築された新しい空港でも、その施設面の部分で、国際貨物も含めてですけども、私から見れば、2万3,000トン分のキャパは残されているのかなと思っていたんですけども、残されてなくて、造らなければいけないのか、どうなのか、そこをまたお答えください。

○坂本交通政策課長 端的に申し上げますと、これまでの部分につきましては、今有している国内貨物のスペース部分で賄えるというところでございます。今後、空港運営会社で計画している部分は、国際貨物になりますと、非常にいろんな条件が出てきますので、そういった部分を見据えた拡充というところでございます。

○前川収委員 以前、2万2,000トンというのは国内だけだったんですね。そもそもね。ということは、新しく国際貨物にも取り組みたいというのが大前提なわけですね。

○坂本交通政策課長 そういうことでございます。

○前川収委員 分かりました。ぜひ、せっかく造った立派な空港ですから、いろんな外のチャンスもあるわけで、アクセス鉄道と併せて、そういう物流効率というものも考えてやっていただければありがたいというふうに思います。

さっきのあれだけお願いします。

○奥山道路整備課長 中九州横断道路・大津熊本道路の新規事業採択時に、熊本環状連絡道路も含めて、有料道路事業の活用について、今後検討を行うと国から示されております。

県としましても、有料道路制度の活用は有効な手段の一つということで考えておりまして、今まさに国の中でしっかり検討がなされているという段階だと思います。そこについてはしっかりと注視して参りたいと思います。

○前川収委員 国で造ってもらって、有料になると、多分国じゃなくて高速道路会社のほうに、昔はたしか、中央道は、小池高山までを枝線を出して、そこは高速道路会社が造ったんですね。そこから先を国が造ったということで、今無料化ということになってますけれども、今回は国で着工したわけですから、国で造っても、途中で有料道路の会社に運行委託というのか、管理移管になるのか分かりませんが、それはできるんですか。

○奥山道路整備課長 先ほど申しましたとおり、例えば2車線を公共事業で先行して整備し、途中から4車線化するときには有料道路化しNEXCOさんが整備し、その管理をするということもあると考えております。ですから、途中から有料道路とすることは、現実的

には可能と考えております。

○前川収委員 有料化の利点というのですかね。あとは、工期短縮というお話も今までずっとあったわけでありまして、一般的な国交省の道路でやるよりも、無料の道路でやるよりも、有料化したほうが、早く財源的には確保できるというお話もあっております。それはあまり先に言わないほうがいいのかどうか、私はよく分かりません。細かなことは分かりませんが、一般的に造られているこれまでのスケジュールと、今現状で行くと、これ、有料じゃないのかなど。国交省が起工したわけですから、造り始めたわけですから、そう思わざるを得ない状況なんですけれども、ちょっと分かりづらいので、部長、説明してください、もう一回そこを。

○亀崎土木部長 この中九州横断道路、環状連絡道路、それと熊本西環状道路、これは都市圏の中で非常に大事な道路だと思っております。

そして先月は、中九州横断道路を基盤とした、JASSEMを含む半導体関連企業周辺の道路ネットワークの整備に係る緊急要望を実施したところでございます。

そういった意味では、一刻も早く整備していただくというのが一番大事なところでございまして、我々も国に対して要望するときには、有料道路の活用も含めて、要望しているところでございます。

有料道路の一番のポイントは、通常の事業でいきますと、日本全国、同じレベルの中で予算が配分されるということになるんですが、有料道路の場合は、その分オンされて、言い方は別ですけども、特急券をもらうような形になります。そういったことで、基本はそういうことで急いで事業を進めていただかないと、熊本港の整備にも関わってきますし、そういうつもりで我々は要望していると

ころです。

ただ、国も、どういうふうにしたほうが一番コストからして、早く供用できるかということで、災害復旧並みのスピードでこれは取り組んでいくというお考えを言われております。

そういうことで、国において一番有効な手法を取っていかれるのだろうということで、我々としては、まずは一般論としては、有料道路制度を活用した方が早くできるということで、そう申し上げております。

内容については、まだ具体的に我々も承知しておりませんが、結果として、一番早い方法をお願いしたいということで考えております。

○前川収委員 もう終わりますけれども、一般県民の皆さんから見れば、片側2車線の4車線の高速道路ができるという事実、これはもうきちんと分かったわけでありまして。その先に来るのは、それが無料なのか、有料なのか、これはやっぱり県民にとってはとても大きな違いが出てくると思います。一方で、おっしゃったように、早く造らなければならないという、TSMC絡みも含めたニーズもあるわけでありまして、県としては、有料道路を活用してほしいという御要望をこれまで私たちが含めてですけれども、やってきたということでもあります。

分かりました。じゃないと、突然有料になったというイメージを持たれるのは少し困るなど私自信が思っていてまして、やっぱり最初は片側1車線の2車線道路というイメージだったですね、地域高規格道路でいけば。それが片側2車線の4車線に大きくなったということ、そのことと併せて、有料化して、特急券というお話をなさいましたけれども、一日でも早く開通できるための手法ということで、そう表現されているわけですから、そのことは、少しずつやっぱりアピールしていかなく

ればいけないというふうに思っていますので、これからそういう取組もよろしく願います。

○高木健次委員 今前川委員の中九州横断道路に関連するんですけども、9月24日に着工式がありました、合志市で。ここに、合志一熊本間の延長9.1キロメートル、用地買収促進中と書いてありますが、先般ニュースで、用地買収が全て済んだというような報道をちょっと聞いたような感じがするんですけども、2〜3か月前に、ある地権者にちょっと電話をしたら、いや、まだ何の連絡もないというような返事もあったものですから。着工式ということは、用地買収はほとんど済んだ段階での着工式になるのか、経過を見ながらの着工式になっているのか、どちらか分かりませんが、その辺の用地買収の進捗状況について、これは地元でやるのか、たしか地元で、例えばこの場合は合志市、この区間は用地買収交渉ということに、ちょっと何か聞いたような感じもしますけれども、その辺の状況をちょっと教えてください。

○奥山道路整備課長 全体の用地の進捗率については、現段階で把握しておりませんが、熊本県と合志市で、これは仮称ですけども、合志インターと西合志インターの間については、しっかり国に協力するという事で、先行取得をしております。

熊本県が現在、御協力している区間については、進捗としては、面積ベースで約8割完了している状況でございます。

県のほうで先行取得をする分の8割でございますので、全体が終わっているということではないというふうに思います。

それから、全体の面積ベースでの割合はまた異なりますので、あくまでも県が今年度先行取得する分については約8割完了という状況です。

○高木健次委員 今奥山課長のほうからあったとおりでと思います。ここに書いてあることから見ると、促進中ですから、9.1キロメートルの中での合志インターから西合志インターまでが、大体地元がその交渉に入っているということで、この区間が80%が済んでいるというようなことでいいんですね。

○亀崎土木部長 もともとからしますと、熊本河川国道事務所と話す中で、事業促進のために、県も地元合志市も用地買収をぜひ協力したいということで実施しております。

全区間で分けますと、最初に事業化されたものが、熊本北ジャンクションから西合志インターチェンジを経て合志インターチェンジまでの区間があり、県と市が分担しておりますのが、阿蘇側の西合志インターチェンジと合志インターチェンジ間の3.6キロメートル、その西側を合志市が、東側を県が買収しております。

この前の着工式は、そのもう一つ手前のジャンクションから西合志の間の上生川というところの部分でございまして、そこは国が直接買収をやっているところでございます。

県が8割と申し上げましたのは、県が3.6キロメートルのうち2.4キロメートル区間を実施しており、国と協議をしながらやっているのですが、第1回協議で、今年4億円分、県が買収するとしていますが、第1回の7月の協議で示された部分について、8割が終わっているという状況です。

ただ、状況を聞きますと、今8割と申し上げましたが、皆さん事業の内容にかなり御理解をいただいた上で、第1回協議分の8割の方に契約をいただいたといった状況でございます。

したがって、今年度取得する分については、第1回、第2回と協議をしながら、次はここをお願いしますという形で、今年度県

が買収する部分を進めていくといったことになります。

○高木健次委員 今部長の答弁で大体分かりましたけれども、じゃあ、熊本—合志間ですよ、熊本から、その買収は、用地交渉はまだほとんど始まっていないということですね。

○亀崎土木部長 そこは、国の用地担当部署が用地取得に向け、用地交渉を重ねているというところで、その中に、この前着工式をした用地買収が終わっている部分があって、そのこの工事のための着工式をやったというところでございます。

○高木健次委員 大体分かりました。

先般、ちょっとニュースで、用地買収が終わったから着工式という報道があったものだから。まだ僕が聞いているところでは、この熊本—合志間はまだ用地交渉は終わってないという感覚を持っていたものですから質問したのですけれども、熊本—合志間は、今から交渉が始まるということでもいいんですね。

○亀崎土木部長 そういった御理解でよろしいかと思います。我々も事業を進めるときには、ここの工事を発注するという目標の下に、そのこの用地取得を重点的に進めて、その後、工事に入りながら、別の用地も並行して進めていく。どんどん工事をしながら用地も進めていくというのが一般的に早く進めるための事業手法でございますので、恐らく国もそういった手法で進めていくのだと考えております。

○高木健次委員 それで大体分かりました。えらく早く進んだなという感じがあったものですから。私に電話があったときに聞いたのが、熊本—合志間の地権者の方だと、今ちょ

っと場所を考えたらそういうことなのかなと。だから、まだ全然交渉というか、話し合いもありませんと、買収についての、そういうあれがあったものですから聞きました。これはこれでいいのですけれども、もう一つ、熊本から合志西間、大津までの間、13.8キロメートルですかね。この区間が、インターが3か所、合志西、合志、そしてスマートインター、3か所インターができると聞いておりますけれども、熊本のジャンクション、これにつなぐちょっと手前にもう1か所インターをつくるという話を聞いています。これはなぜかという、熊本のジャンクションでは、そこから高速道路に侵入はできないということで、やっぱりジャンクションの手前に1つないと、どうしても不便だということで、そういう経過になったんだろうと思います。これについては、あそこのインターのすぐ近く、ジャンクションのすぐ近くですね、熊本ジャンクションの。もう1か所インターができるということは、これはもう間違いないんですか。

○松田都市計画課長 先ほど御説明しました、せんだっての説明会で、しっかり住民のほうに示したところでございますが、熊本菊鹿線に接続する形でインターができるというふうに、図面をもって説明しております。

○高木健次委員 ということは、熊本—大津間に4か所のインターチェンジができるということですね。距離的に3点何キロか4キロメートルかになるか知りませんが、それだけ13キロメートルの間に4か所もインターができるということは、非常に便利になると思うんです。できればインターは造っていただいたほうが非常に助かるというふうに思っておりますので、4か所目のインターチェンジも極力造る方向で頑張っていただきたいというふうに思っております。

○河津修司委員長 ほかにはございませんか。

○藤川隆夫委員 33ページの国際線の就航に関してちょっとお尋ねをさせていただきます。

台湾・台北便並びに香港線、今既に仁川・ソウル線というのが就航しております。特に台北線に関しましては2社、香港も2社入ってくるという状況の中、今それなりに向こうから来る分には旅行客も乗せてもらえると思いますけれども、その中で、アウトバウンドの話が必ず出てくると思います。

アウトバウンドがやはり少なくなってくると、減便になったり、あるいは中止になったりというのが今までも起こっていますし、国内線においては、FDAが、静岡便が今度止まるという話。これは以前も一回就航した後には止まっていますので、やはりそういう意味においては、アウトバウンドをきちっとやっぱりやっぺいっていかないといけない状況にあるかと思っております。

これだけ来ると、一体どうやってアウトバウンドを確保していくのかなと、今極めて不安になっておまして、それに関しては、これから県のほうが旅行会社と共にやっぺいっていくという話は聞いておりますけれども、具体的にですね、これを見ると、県内の旅行会社というふうにししか書いてないので、果たして県内だけでいいのかという話。やっぺい鹿兒島であり宮崎であり大分であり、九州各県、要はデーリーで飛ぶわけだから、極めて利便性はよくなるので、そういう意味においては、九州各県のプロモートというの必要じゃないのかなというふうを考えておりますので、この部分と現在の利用率、搭乗率、それも併せてちょっと教えていただければなど。

○坂本交通政策課長 国際線の、まずアウトバウンドの割合といいますか、どのぐらいの

量があっているのかというところで、まずソウル線につきましては、復便は当初きつかったんですけども、今は大体10%ぐらいまでアウトは持ち直しております。最初2~3%から始まったんですけども、今は10%ぐらい。それと、台北線につきましては、スターラックス社さん、チャイナエアライン社さん、それぞれ聞き取りをいたしまして、スターラックス社さんでいきますと、9月—10月で大体15%ぐらいアウト、日本人の利用があると。チャイナエアライン社につきましては、今10月までの予約で3割ぐらいアウトバウンドの需要があるということで、非常にやはり、いろんなチャーター便で現地をメディア等も含めて紹介していただいた効果は、足元では現れているのかなと思っております。

ただ、委員がおっしゃるように、持続的なもの、それから、計算上は12月からは週11便という形になりますので、持続性という意味では、やはりアウトをしっかりとやっぺいっていく。今委員からも御指摘のありました九州各県につきましては、秋にはまた南九州3県でいろんな情報交換と観光の連携等も含めました事業をやっておりますので、そういった中でも、ある意味ライバルではあるんですけども、発着点が増えるということは、お互いにメリットはございますので、そういったものを観光セクションとしっかりと連携してまいりたいと考えております。

○藤川隆夫委員 今おっしゃったような形で、熊本にインして出るのが別の場合もあるし、逆のことも当然、福岡へ入って熊本からというのもあるでしょうし、やっぺい連携を取りながら、きちっとアウトバウンドを確保していくという活動をやっぺいっていかなくやっぺいけないし、場合によっては、熊本に入って熊本から出るという旅行商品、こういうようなことも考えながら、旅行会社あるいは航空会社ともに連携しながらやっぺいっていかないと、やっ

ぱりなかなか難しいだろうなというふうには思っております。あまりにも便数が急に増えてしまっているのです、そういう意味において大変心配しておりますので、ぜひ、今言った形でやっていっていただければと思います。よろしく願いいたします。

○鎌田聡委員 すみません。21ページですね。都市圏の3連絡道路の関係になりますけれども、秋に有識者委員会を開催して、計画の具体化に向けて取組を着実に進めていくということでございますけれども、やっぱり、併せて必要なのは、ここに書いてありますように、住民参加型でやっていてもらいたいと思います。この下の図にありますように、有識者委員会から助言をして、住民ともやり取りしていくということになりますけれども、実際、アンケートとかヒアリングなどをやると書いてありますけれども、これが住民にいつぐらいにどうなるのか、ちょっと教えていただきたいと思います。

○奥山道路整備課長 御質問のありました住民への情報提供や、ヒアリングでございますが、この住民参加型の道路計画検討というフローでございますけれども、国直轄事業で行われる計画段階評価に倣って、こういう流れで進めたいというふうに考えております。

アンケート調査につきましても、課題の把握や複数案のルート比較時など、複数回行う予定でございます。

○鎌田聡委員 かなり先になるんですかね。ずっと議論してましますけれども、なかなかこの計画が出て、話が出て、構想が出て、それから実現までにかなり年数を要するのは、やっぱり丁寧に進めることも重要なので、それはやっていただきたい。早めに住民の皆さん方に案を示していただきたいということで、ぜひその点について、できるだけ早く住民に知

らせていただきたいということ、あわせて、大体、住民に示すとき、複数案も今から検討されますけれども、ばくつとした概算の事業費というのも大体示していただきたいのですけれども、今のところ、大体幾らぐらいかかるか、予想でいいのですけれども。どんな感じですかね。

○奥山道路整備課長 大体のという数字も、なかなか今お示ししにくいところであります。非常に大きな事業費であることは間違いない状況でございます。ルートもしっかり今から詰めていく中で、道路の延長や構造なども決まっていきます。構造につきましても、盛土構造だったり、橋梁形式だったり、単価に大きな幅がございます。メーター単価に大きな差があります。

そういう中で、ざっくりいくらぐらいというの、なかなかお示ししにくい状況です。今御指摘いただきました21ページの右側にフローがございますけれども、今後、この有識者委員会や国から助言もいただきながら、熊本市とも一緒に進めてまいりますけれども、このルートの比較をするときには、ある程度このルート帯が決まり、構造の案が決まります。そうすると、おのずと、幅は持ってますけれども、建設費用も県民の皆様にもお示しできるようになっていくと思います。

○鎌田聡委員 やはり、この道路ができれば便利になりますし、それはいろんなものができれば、それはいいとなりますが、一方で、事業費がどのくらいなのか、費用対効果がどのくらいなのかということをやっぱり示した上で、住民のアンケートも含めてやっていてもらいたいと思います。大体の概算はもう頭の中に多分入っていらっしやると思いますが、できるだけ早い段階で、そういうことも住民の皆さんに示していただきたいというふうに思います。

それと、もう1点すみません。ちょっと疑問に思うのが、10分・20分構想でこれは始まっていますけれども、22ページの拡大図でこれはずっと示されています。たしか、10分は熊本市市街地からインターまでが10分、市街地から空港までが20分ということだったと思うんですけども、もしこのルートで行った場合に、これは10分、20分で行けるのかなと、ちょっと心配してるのですけれども、これは行けそうなんですか。

○奥山道路整備課長 このルートはまさに今からだんだん絞って参りますけれども、現実的に、設計速度を時速60キロだったり、構造によっては時速80キロにすることで、10分、20分が全く達成できないという状況にはないというふうに考えております。

○鎌田聡委員 すみません。私もざくっと計算して、熊本駅の西側から空港のほうに回って20分で行けるのかなとか、北連絡道路を通過して熊本インターまで10分で、なかなかこれは、かなりのスピードを出さないと行けないのかなというふうに見てますけれども、まあ、いずれにしても、10分、20分でやりたいという構想の下でやられてますので、そういうルートが、これは一応概念ということで今後出てくるという理解でよろしいのですかね。もうあくまでも10分、20分で作るということ。

○奥山道路整備課長 我々が進めている検討では、打ち出している構想の10分、20分は達成できるというふうに考えております。

○鎌田聡委員 分かりました。いずれにしましても、できるだけ早く検討を進めていただいて、先ほど言いましたように、ばくつとした事業費も出していただいて、複数案のルートも、そういったものを出す。出てこない

と、なかなか住民の意見も出しにくいので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

○河津修司委員長 よろしいですか。

○鎌田聡委員 はい。

○池田和貴委員 交通政策課にちょっとお尋ねをしたいと思います。

航空路線の利用促進で、31ページに、今の国内線のことは書いてあります。この中に関西国際空港は入ってないですね。熊本から関西国際空港の便がないということでありませう。

関西国際空港は、前はあったんですよ。32ページを見ると変遷が書いてあって、令和4年度、これは4月1日に廃止になっております。これはコロナ禍もあって、利用客が減ったんじゃないかというふうに思うのですが、関西国際空港、2022年度の空港利用者の数を見ますと、1位が成田で1,169万人、2番目が羽田で680万人、3位が関西国際で508万人、4位が福岡で225万人なんですね。ですから、海外からの国際線の利用からすると、圧倒的なトップ3があって、やっぱりこと熊本空港をつなぐということは、私は重要なことなんじゃないかと思うのですよ。それは、熊本県内のアウトバウンドの誘客にとっても有効ですし、県民からすると、海外から行こうとされる方の利便性の向上にもなるということだと思っております。

そういう意味では、関西国際空港を交通政策としてどういうふうに評価されているのか、今後、そこについてどう考えられているのか、そういったところをちょっとお聞かせ願ひたいなと思っております。

○坂本交通政策課長 交通政策課でございます。

池田委員御指摘のとおり、関西国際空港に

つきましては、平成30年から運休までの令和2年10月まで2年間、ジェットスター航空さんで、LCCさんですけれども、飛ばしていただいております。搭乗率については70%台ということで、地方空港にしては比較的頑張っていたところだと思います、我々としては。ただ、御紹介あったように、コロナで運休、そのまま廃止といいますか、引かれたということでございます。

我々としましても、今委員がおっしゃったように、国内でも、国際的につながる主要空港網、成田、関空、2大拠点ですけれども、そういったところとつながるとするのは、熊本県の方のアウトバウンドに対する意識としても重要な路線だと思っております。ただ、やはり主要空港に対する地方空港としての切り込みというのを、なかなか競争が厳しい中ではございますけれども、以前飛んでいたというこの部分。それから、今ジェットスターの成田線、非常に好調でございますので、そういった部分も含めまして、国内の中でも、そういった基幹空港との国際線につながるネットワーク、しっかり頑張っていきたいと考えております。

○池田和貴委員 分かりました。

廃止になったけれども、すごく重要だということで認識をしていただいているというのは分かりました。熊本も、運休になったときからは状況が変わったんですね。当然先ほどから話がありますけれども、JASMによる工場建設が始まった、コロナは明けた、いろいろ状況は変わってきていますので、やっぱり私はもう一回関西国際空港とのつなぎというのは考える必要があるんじゃないかというふうに思っております。ぜひそこは、いわゆる路線の営業を、例えば県でされているということであれば、そういったところも頭に置きながらやっていただければと思っております。よろしくをお願いします。

○竹崎和虎委員 6ページに記載があるんですけれども、私もちょっとこの委員会、初めて所属したものですから、そもそも論からちょっと聞かせていただきたいんです。スマートインターチェンジなんですけれども、スマートインターチェンジを整備することで、人流とか物流とか盛んになって、地域の活性化、また、防災機能の強化とか、渋滞解消にもつながると思うんですけれども、このスマートインターチェンジを整備する中で、事業区分であったり、また、手続、これは申請者、市町が書いてありますけれども、県の絡みを教えてください。

○奥山道路整備課長 ここに4つ、スマートインターが書いてございます。このスマートインターの流れといたしましては、まずは国のほうで準備段階の調査が行われ、そこが適地ということであれば、その後、地区協議会があり、国も入られていますけれども、そこに県が参加し、市町村と一緒に課題を整理して、最終的には高速道路の連結手続ということになって、事務的に進んでいくということになります。県としては、その地区協議会の中に入って、一緒に課題解決に向けた協議をする、そこに参加するという関わりがございします。

○竹崎和虎委員 恐らく、この事業のほうも、市町村主体でやるんですかね。そうだと思うんですけれども、9月8日に、国交省から、スマートインターチェンジの事業とか、そして、新規準備段階調査着手の箇所の発表があったんですね。これは熊本のところはなかったんですけれども、今、どこか、市町村と協議をされているところはあるんですか。スマートインターの整備について。

○奥山道路整備課長 今はございません。

○竹崎和虎委員 熊本都市圏交通についても先ほど10分、20分の話もございました。連絡道路もやっているであろうけれども、熊本インターから城南のスマートインターくらいまでですかね、その間にスマートインターをつくることで、渋滞解消にもつながるんじゃないかなと思うんですよ。もちろん先ほど言った10分、20分もありますけれども。その中で、今まではスマートインターを整備できる箇所というのが、おおむね3キロメートルから5キロメートル、インターからの間隔がないといけないと言われていたけれども、今回の発表を見ますと、久留米南スマートインター、これが新規の準備段階調査着手の箇所に選ばれているんですが、久留米インターから広川のほうに向かって1.2～1.3キロメートルしかないと聞いているんですよ。でも、そういうふうには要件緩和されて、短い距離でも造ることができるということだったものですから、ぜひ、熊本市さんであったり、都市圏の市町村さんに、造りませんか、県からも提言していただきたいと思うんですよ。要望的な質問になりますけれども、ぜひ、そういったのも含めて検討いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○本田雄三委員 すみません。アクセス鉄道関連でお尋ねをさせていただきます。

40、41ページに、空港の全体図をお示しいただいておりますけれども、ちょっと私も今回初めてこの委員会にいるものですから、前にもし出ていたら申し訳ございません。

今ルート等を選定中だと思うんですけども、この空港の敷地内における駅がどこに来て、線路がどうなるかくらいの表記というのが、駐車場とかを結構工事されるような雰囲気でご掲載してあるものですから、また工事がどうなるか分かりませんが、ある程度の概要というものはお示しいただくような状

況にはないということなんでしょうか。

○松村空港アクセス整備推進室長 空港アクセス整備推進室でございます。

委員御指摘の空港側の駅の位置でございますけれども、今これにつきましては、鋭意検討を進めているところでございます。利用者の利便性の向上の観点でありますとか、そういったところを踏まえて位置の選定を行っております。

中間部のルート等も含めまして、全体を検討している最中でございますので、今のところ、その位置については公表は控えさせていただいております。どうぞ御理解いただきますようお願いいたします。

○本田雄三委員 はい、分かりました。ただ、造ったものをまた壊さないといけないような無駄なことにならないようにだけはしていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○河津修司委員長 ほかに質問はございませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○河津修司委員長 なければ、質疑はこれで終了いたします。

次に、議題4、付託調査事件の閉会中の継続審査についてお諮りいたします。

本委員会に付託の調査事件につきましては、引き続き審査する必要があると認められますので、本委員会を次期定例会まで継続する旨、会議規則第82条の規定に基づき、議長に申し出ることとしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○河津修司委員長 異議なしと認め、そのようにいたします。

その他として、何かありませんでしょうか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○河津修司委員長 なければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午前11時22分閉会

熊本県議会委員会条例第29条第1項の規定によりここに署名する

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会委員長