

第 7 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2年6月16日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

## 第7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2年6月16日(火曜日)

午前9時59分開議

午後0時21分閉会

本日の会議に付した事件

高速交通体系に関する件

熊本都市圏交通に関する件

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 高野 洋 介  
副委員長 山口 裕  
委員 前川 收  
委員 岩下 栄 一  
委員 鎌田 聡  
委員 田代 国 広  
委員 淵上 陽 一  
委員 前田 憲 秀  
委員 松村 秀 逸  
委員 高島 和 男  
委員 大平 雄 一  
委員 中村 亮 彦  
委員 松野 明 美  
委員 島田 稔  
委員 城戸 淳  
委員 南部 隼 平

欠席議員(なし)

議長 池田 和 貴

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

企画振興部

部長 山川 清 徳

交通政策・情報局長 内田 清 之

首席審議員兼交通政策課長 重見 忠 宏

空港アクセス整備推進室長 猪原 英 次

土木部

部長 上野 晋 也

道路都市局長 村 上 義 幸

道路整備課長 森 博 昭

都市計画課長 宮 島 哲 哉

警察本部

交通部長 平 良 俊 司

交通規制課長 寺 本 和 宏

事務局職員出席者

政務調査課主幹 植 田 晃 史

政務調査課主幹 小 田 裕 一

午前9時59分開議

午前9時59分開議

○高野洋介委員長 皆様、おはようございます。

ただいまから、第7回高速交通ネットワーク整備推進特別委員会を開催いたします。

なお、本委員会に1名の傍聴の申込みがっておりますので、これを認めることといたしました。

今年度最初の委員会開催に当たり、一言御挨拶を申し上げます。

改めまして、委員長の高野洋介でございます。

本委員会には、高速交通体系に関する件、熊本都市圏交通に関する件の2件が調査事件として付託されておりますが、いずれも本県の発展につながる重要な課題であり、今回の新型コロナウイルス感染症の感染拡大による本県経済への深刻な影響の低減及び早期回復、また、熊本地震からの復旧、復興、経済の活性化を実現する際にも根幹となる大切なテーマであります。この委員会におきまして、執行部の皆様と建設的に意見を交換しながら、しっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

委員の先生方をはじめ執行部の皆様の御協力を頂き、山口副委員長にはしっかりと支え

ていただきまして、本委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしく願いをいたします。

次に、副委員長からも一言御挨拶をお願いいたします。

○山口裕副委員長 おはようございます。副委員長の山口でございます。

この1年、円滑な委員会運営に努めてまいりますので、高野委員長とともに頑張っております。

委員の皆様、そして執行部の皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

○高野洋介委員長 ありがとうございます。

それでは、審議に入りますが、今年度最初の委員会でございますので、まず初めに、執行部、幹部職員の自己紹介をお願いします。

自席からの自己紹介とし、後列の審議員ほかにつきましては、お手元にお配りしております職員名簿により代えさせていただきます。

それでは、順次お願いいたします。

（企画振興部長、土木部長～交通政策課空港アクセス整備推進室長の順に自己紹介）

○高野洋介委員長 1年間、このメンバーで審議を行いますので、よろしくお願いいたします。

次に、執行部を代表し、山川企画振興部長から挨拶及び総括説明をお願いいたします。

○山川企画振興部長 委員会開催に当たりまして、本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

高野委員長、山口副委員長をはじめ先生方におかれましては、高速交通体系と熊本都市圏交通に関する諸問題について御審議いただきます。執行部としましても、全力で取り組んでまいりますので、御指導のほどよろしく

お願い申し上げます。

現在、新型コロナウイルス感染症の影響により、本県の公共交通機関においても、利用者の激減など、大きなダメージを受けております。

コロナウイルスの影響については、まだ見通しがつかない面がございますが、県内交通事業者の事業継続の状況を注視するとともに、必要に応じて支援等の取組をしっかりと行ってまいります。

本題ですが、まず高速交通体系に関する件でございます。

高規格幹線道路等の道路ネットワークの整備につきましては、九州中央自動車道や南九州西回り自動車道、中九州横断道路等において工事の進捗が図られる中、今年度、新たに九州中央自動車道の蘇陽一五ヶ瀬間及び中九州横断道路の合志一熊本間が事業化されました。

また、県が進める熊本天草幹線道路の本渡道路においては、令和4年度の開通に向けて第二天草瀬戸大橋の橋梁工事を全力で進めており、本県の幹線道路整備は大きく前進しております。

引き続き、国や沿線自治体と連携して、幹線道路ネットワークの整備に取り組んでまいります。

空港のコンセッションについては、4月1日に熊本国際空港株式会社による空港全体の運営が開始され、4月7日には国内線別棟ビルの供用が開始されるなど、本格的に民間委託がスタートいたしました。

今後、新型コロナウイルス収束後の反転攻勢の時期を捉え、空港の活性化に向けしっかりと取り組んでまいります。

空港アクセス鉄道の整備に向けた取組につきましては、昨年度、具体的なルートを選定や需要予測、事業採算性等について詳細調査を実施いたしました。

調査結果の詳細につきましては後ほど御説

明申し上げますが、試算した3ルート4案について、事業費は消費税抜きで437億円から561億円と算出されました。事業採算性については、国から事業費の3分の1の財政支援を受ける場合は採算性ありとの結論が出ました。

一方で、需要予測や費用便益分析の算出に当たっては、課題も確認されています。

今年度は、昨年度の調査結果を踏まえ、事業費の縮減や需要予測の精度向上について、引き続き調査検討を進めてまいります。

また、県民の皆様の理解をさらに促進するため、本年度、有識者や経済界等から成る検討委員会を設置し、様々な御意見を頂きたいと思っております。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

将来の熊本都市道路ネットワークにつきましては、昨年12月に公表しました熊本市を中心とした新たに必要な道路ネットワークの機能イメージについて、国や熊本市と連携を図りながら、熊本県の新たな広域道路交通計画への反映に向けて取り組んでおり、また、熊本都市圏総合交通戦略の施策についても、しっかりと進めていきます。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしましたでしたが、詳しくは各課長から御説明申し上げます。御審議のほどよろしくお願い申し上げます。

○高野洋介委員長 それでは、事業概要等の説明を求めた後、一括して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、簡潔にお願いいたします。

では、執行部から説明をお願いいたします。

森道路整備課長。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。

す。よろしくお願いいたします。

着座にて説明させていただきます。

お手元の本委員会の資料につきましては、全体で67ページとなっております。

資料の特筆すべき項目にはアンダーラインを引いております。主な事項について説明をさせていただきます。

それでは、資料の1ページをお願いいたします。

1の高速交通体系に関する件でございます。

まず、(1)の高規格幹線道路の整備について御説明いたします。

高規格幹線道路は、全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路で、ページの下側の体系図にありますように、二つに区分されます。一つは、左側の国土開発幹線自動車道で、熊本県内では九州縦貫自動車道と九州横断自動車道延岡線がございます。もう一つは、右側の一般国道自動車専用道路で、熊本県内では南九州西回り自動車道がございます。

2ページをお願いいたします。

こちらは、高規格道路、高規格幹線道路の整備手順を示しております。

3ページをお願いします。

これは、国が行う直轄事業の流れを表しております。

続きまして、4ページをお願いいたします。

昭和53年以降の計画について、県内の高規格幹線道路の整備状況を中心に示しております。

5ページをお願いいたします。

一番下の記載ですが、令和2年3月16日に、九州中央自動車道の蘇陽五ヶ瀬道路について、新規事業採択時評価が実施され、今年度事業化されております。

次に、6ページをお願いいたします。

5)の路線別の内訳です。

まず、九州縦貫自動車道から御説明いたします。

表の上段の概要欄にありますように、本道路の県内延長は134.8キロメートルで、既に4車線で全線供用されております。

7ページをお願いいたします。

嘉島町から宮崎県延岡市に至る九州横断自動車道延岡線、いわゆる九州中央自動車道でございます。

現状の欄でございますが、一つ目の丸の嘉島から山都間のうち、三つ目のポツになりますが、山都中島西インターから矢部インター間において、現在工事が進められております。

次に、二つ目の丸の山都一延岡間のうち、矢部から蘇陽間につきましては、昨年度計画段階評価に着手され、蘇陽五ヶ瀬道路につきましては、先ほどの説明のとおり、今年度、新たに事業化されております。

今後の取組の欄です。

山都中島西インターから矢部インター間について、開通見通しの早期公表を国に求めてまいります。

また、矢部から蘇陽間につきましては、計画段階評価の完了と早期事業化を、蘇陽五ヶ瀬道路につきましては、事業促進を国に求めてまいります。

8ページをお願いします。

南九州西回り自動車道でございます。

現状の欄をお願いします。

3つ目の丸の芦北出水道路のうち、水俣インターから県境間において、用地買収や工事が進められております。

今後の取組でございますが、水俣インターから県境間について、開通見通しの早期公表を国に求めてまいります。

9ページをお願いします。

(2)の地域高規格道路の整備でございます。

10ページをお願いします。

地域高規格道路の整備手順を示しております。

11ページをお願いします。

4)の経過についてです。

一番下に記載しておりますとおり、令和2年3月16日に、中九州横断道路、大津熊本道路の合志一熊本間について、新規事業採択時評価が実施され、今年度事業化されております。

次に、12ページをお願いします。

5)の路線別の内訳について御説明いたします。

まず、熊本市と大分市を結ぶ中九州横断道路でございます。

現状の欄をお願いします。

一つ目の丸の4四つ目のポツでございますが、先ほど説明のとおり、大津熊本道路の合志から熊本間が本年度事業化されております。

三つ目の丸の滝室坂につきましては、現在トンネル工事を促進中でございます。

その下の丸の竹田阿蘇道路につきましては、昨年度事業化され、現在調査設計を促進中でございます。

今後の取組の欄でございますけれども、事業化されている区間の事業促進と大津町から合志間の早期事業化を国に求めてまいります。

次に、13ページをお願いいたします。

熊本環状道路でございます。

概要の欄にありますように、本道路は、熊本西環状道路、熊本環状連絡道路、国道3号植木バイパス、熊本北バイパス、国道57号熊本東バイパスで構成される道路でございます。

現状の欄でございますが、一つ目の丸の熊本西環状道路につきましては、現在池上工区で用地買収及び工事を促進中でございます。

二つ目の丸の熊本環状連絡道路につきましては、本年度から国による調査に着手されま

す。

三つ目の丸の国道3号植木バイパスでは、北バイパス側の3工区において、用地買収及び工事を促進中でございます。

四つ目の丸の国道3号北バイパスですが、全線の4車線化に向け、工事が進められています。

14ページをお願いいたします。

今後の取組ですが、各事業主体に対し、事業の促進などを求めています。

なお、一番下に記載しておりますように、国、県、熊本市が連携して進めている国道57号東バイパス等の都市内交通円滑化に向けた検討につきましては、後ほど都市計画課のほうから説明いたします。

15ページをお願いいたします。

熊本市と天草市を結ぶ熊本天草幹線道路でございます。

現状の欄をお願いします。

まず、一つ目の丸は、国の施行区間になりますが、1ポツ目の熊本宇土道路と2ポツ目の宇土道路においては、用地買収、調査及び工事が進められています。3ポツ目の宇土市上網田町から宇城市三角町間については、昨年度計画段階評価に着手され、今年の2月12日の第2回計画段階評価において、複数のルート帯の案が示されています。

二つ目の丸は、県の施行区間になりますが、2ポツ目の大矢野道路については、昨年度事業化し、現在調査設計を推進中でございます。

一番下のポツの本渡道路につきましては、第二天草瀬戸大橋の工事等を推進中でございます。

今後の取組の欄でございますが、国施行の熊本宇土道路につきまして、整備促進を、また、宇土―三角間につきましては、計画段階評価の完了と早期事業化を国に求めています。また、県施行の本渡道路につきましては、令和4年度の開通に向け、橋梁工事等を

推進してまいります。

16ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路の熊本県側についてでございます。

現状の欄でございますが、大牟田市から長洲町については、平成27年4月に都市計画決定を行っております。

今後の取組としましては、地域高規格道路としての位置づけの明確化と全線の国直轄による整備等を国に求めています。

次に、表の下の参考を御覧ください。

一つ目の丸の1ポツ目になりますが、平成27年2月に、三池港インターから荒尾市までを有明海沿岸道路の連絡路として新たに整備することが国から示されています。

五つ目と六つ目のポツになりますが、ボーリング調査の結果、道路整備に影響を与える可能性のある軟弱層が確認されたため、昨年度から追加のボーリング調査を実施されており、引き続き今年度も継続する予定であります。

18ページをお願いいたします。

(3)の建設促進活動でございます。

18ページから22ページにかけまして、昨年度実施した要望活動を記載しております。

めくっていただき、23ページをお願いいたします。

23ページから、今年度に予定している要望活動を記載をしておりますが、現在まで、コロナウイルスの影響により、期成会の総会を書面による開催としたり、要望活動を延期したりしている状況でございます。

今後、要望活動に対する国の対応状況を見ながら、効果的な要望となるよう柔軟に対応し、県内の道路整備の必要性や予算確保をしっかりと国に訴えてまいりたいと考えております。引き続き委員皆様の御支援をよろしくお願いいたします。

次に、28ページをお願いいたします。

新たな広域道路計画の策定について説明い

たします。

平成30年4月の重要物流道路制度の創設を契機として、新たな広域道路ネットワークを幅広く検討し、全国的に広域道路整備基本計画を見直し、新たな広域道路交通計画を策定するものでございます。

ここで、別添えの別添資料1のほうをよろしくお願いいたします。

国においては、今年3月に専門家による検討会を設立され、新たな広域道路ネットワークの在り方について議論されています。

この資料は、今月8日に、検討会において中間取りまとめとして公表された内容でございます。

県としましても、この中間取りまとめの内容等を踏まえ、国や熊本市と連携し、今年度の計画策定に向け、しっかりと取り組んでまいります。

道路整備課は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

30ページをお願いいたします。

2、航空路線の利用促進について御説明をいたします。

(1) 空港の旅客者数の状況でございます。

令和元年度は、前年度に比べ、国内線で約9万2,000人減の316万2,000人、国際線で約9万2,000人減の11万4,000人、合計で約18万4,000人減の327万6,000人となっております。

31ページをお願いいたします。

(2) 国内線の振興についてでございます。

阿蘇くまもと空港では、1日に8路線40便が就航しておりますが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、複数の路線、便が減便されている状況でございます。

また、各路線の旅客数につきましては、対前年度同期比が、東京線で95.5%、大阪線で

は103.8%、名古屋線で95%、沖縄線で99.2%という状況でございます。

少し飛びまして、35ページをお願いいたします。

2) 今後の取組についてでございます。

新型コロナウイルス収束後の反転攻勢の時期を捉え、熊本国際空港株式会社や航空会社等と連携しながら、減少した旅客数の回復に向けた取組を推進してまいります。

36ページをお願いいたします。

(3) 国際線の振興についてでございます。

1) 現状でございます。

新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、3月11日以降、国際線は全て運休しているところでございます。

個別の路線についてでございますが、37ページをお願いいたします。

上から4番目の丸でございます。

こちらは、ソウル線の現状でございます。

昨年の日韓関係の悪化の影響を受けまして運休しておりましたソウル線については、エアソウルが3月16日から週2便で、さらに、ティーウェイ航空が4月17日から週4便で運航再開する予定でございましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、6月30日まで運航再開が延長されることとなっております。

なお、資料にはございませんが、エアソウルにつきましては、昨日連絡がありまして、7月28日まで運休が延長されております。

続きまして、38ページをお願いいたします。

上から5個目の丸でございます。

こちらは、台湾線の現状でございます。

こちらについても、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2月25日から7月31日まで高雄線が運休となっております。

その下、香港線につきましても、同じく3月11日から6月30日まで運休となっております。

40ページをお願いいたします。

参考1は、国際線の旅客者数の推移を示してございます。

続いて、41ページから42ページにかけて、参考2から4でございしますが、こちらは、令和元年度のソウル線、大邱線、台湾・高雄線、香港線の月別利用状況でございます。

42ページをお願いいたします。

中段の2)今後の取組についてでございます。

国際線につきましては、全路線が運休となっているところでございますが、熊本国際空港株式会社と連携して、まずは既存路線の運航再開に努めてまいります。

また、運航再開及びその後の取組に際しては、日本及び海外各国の水際対策、渡航制限等の動向把握に加えまして、県民の安心、安全を最優先に進めてまいります。

続いて、44ページをお願いいたします。

(4)航空物流機能強化についてでございます。

令和元年度の航空貨物取扱量につきましては、約1万5,500トンと、平成30年度とほぼ同程度となっております。

45ページをお願いいたします。

3、熊本空港の運営の民間委託とアクセス改善についてでございます。

まず、(1)空港の運営の民間委託についてでございます。

下から3番目の丸でございます。

県と運営会社の連携につきまして、2月28日に出資を実行し、3月13日には、県から交通政策・情報局長が取締役に就任いたしました。

次の丸でございますが、4月1日には、運営会社による滑走路や駐機場、駐車場などを含む空港運営事業が開始され、4月7日には、国内線別棟ビルの供用が開始されております。

また、一番下の丸でございます。

路線誘致や観光振興などの幅広い分野において、県と運営会社が相互に緊密な連携と協力を図ることを目的として、4月14日にパートナーシップ協定を締結したところでございます。

続いて、46ページをお願いいたします。

2)今後の取組でございます。

熊本国際空港株式会社の取締役会等を通じて、公共的かつ広域的な観点から空港運営に地域の意見を反映させていくとともに、パートナーシップ協定に基づき連携した取組を進めることにより、コンセッション方式の導入による空港の活性化の効果を、地域振興や観光振興などの様々な分野に波及させてまいります。

続いて、49ページをお願いいたします。

空港周辺環境につきましては、周辺市町村及び住民代表の方々との意見交換の場として、阿蘇くまもと空港周辺環境整備協議会を設置し、航空機騒音監視体制の強化、充実を図っているところでございます。

参考3、4は、その状況を記載してございます。

続いて、50ページをお願いいたします。

中ほど、2)今後の取組でございます。

一般財団法人空港振興・環境整備支援機構から熊本国際空港株式会社に引き継がれた環境対策助成事業の運用が円滑に進んでいくよう、関係市町村と連携して調整してまいります。

続いて、51ページ、(3)空港アクセス改善、1)空港アクセス鉄道の整備につきましては、後ほど別添資料でまとめて御説明をさしあげたいと思います。

続きまして、52ページをお願いいたします。

一番下のほうですが、2)JR豊肥本線を活用した空港ライナーの運行についてでございます。

令和元年度の利用者数につきましては、新型コロナウイルス感染拡大の影響により3月の乗車実績が減少したものの、年間ベースでは11万8,000人余となり、過去最高を記録しております。

高速交通体系については以上でございます。

○宮島都市計画課長 都市計画課でございます。

55ページをお願いいたします。

2、熊本都市圏交通施策の主な取組について御説明いたします。

(1)熊本都市圏都市交通マスタープランの概要でございます。

都市圏の目指すべき将来像を実現していくための望ましい都市交通体系を示す熊本都市圏都市交通マスタープランを、平成28年3月に策定しております。

57ページをお願いいたします。

3)熊本都市圏総合交通戦略(アクションプラン)でございます。

都市交通マスタープランで示した将来像を実現するため、その実行計画としてアクションプランを平成30年11月に作成しております。

59ページをお願いいたします。

4)将来の熊本都市道路ネットワークの検討でございます。

現在事業中の道路整備が完了しても、熊本都市圏の交通渋滞が残るといった課題を解消し、熊本はもとより、九州全体の経済の発展に寄与する新しい熊本の礎をつくるため、国や熊本市とともに、熊本都市道路ネットワーク検討会を昨年6月に設置しました。

検討会におきましては、国、県、熊本市、経済団体及び学識者とともに、将来の新たな道路ネットワークの構想、計画等について、都市内交通の円滑化を踏まえつつ、あらゆる角度から幅広く検討を行っています。昨年度

は、中ほどのこれまでの取組にありますように、3回の検討会を開催しました。

60ページをお願いいたします。

熊本市を中心とした新たに必要な道路ネットワークとして、①熊本市中心部と北部、南部の高速道路インターチェンジのアクセス強化を図るインターチェンジアクセス、②熊本市中心部と空港、港といった広域交通拠点の人や物の流れの効率化を図る空港・港湾アクセス、③熊本市中心部を通過する国道3号の道路空間を再編し、広域的な交通を分担の3つの機能イメージを共有しました。

今後の取組ですが、国や熊本市と連携を図りながら、道路ネットワークの長期対策は、熊本県の新たな広域道路交通計画への反映に向けて取り組んでいきます。また、短期対策や中期対策につきましても、着実に進めてまいります。

都市計画課の説明は以上でございます。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

61ページをお願いいたします。

(2)公共交通機関の利用促進につきまして、一部都市計画課が所管する施策もございますが、まとめて御説明をいたします。

全体の方向性として、既存の鉄軌道の利便性向上やバス網の総合的な整備を図るとともに、公共交通機関の利便性向上及び公共交通アクセスの充実に取り組んでまいります。

このため、新幹線熊本駅と阿蘇くまもと空港を高速交通の両輪として機能させた上で、都市圏公共交通ネットワークの整備、交通結節点改善、公共交通機関利用促進策等を推進いたします。

1)バスの利便性向上についてでございます。

熊本におけるバス交通のあり方検討会の検討成果として、バス事業者5社は、独占禁止法特例法の施行後に共同経営の枠組みに移行

し、会社間の垣根を越えて路線再編や利用促進等の取組を実施していくことを確認しております。

今後の取組でございますが、4月にはバス事業者による共同経営準備室が設置されております。同室で進められるあるべきバス路線網の実現に向けた取組の検討や共同経営計画の作成等について、必要な支援を行ってまいります。

62ページをお願いいたします。

また、県全体の持続可能な公共交通網の確保、維持に向け、マスタープランとなる熊本県地域公共交通計画の策定に取り組んでまいります。

その他、バスロケーションシステム、交通系ICカード、パークアンドライド等の取組を行っております。62ページから64ページにかけて記載してございます。

続きまして、恐れ入りますが、別添資料3の新型コロナウイルス感染症の公共交通への影響のほうを御覧ください。横のカラーのものになります。

まず、公共交通機関の運行への影響でございますが、外出自粛要請が出された3月以降、各交通モードで運休、減便が実施されました。

宣言解除後も利用者の回復には時間を要すると考えられ、航空便は減便が続いておりますが、新幹線については、6月13日から通常ダイヤに戻っております。

次に、公共交通機関の利用状況への影響です。

まず、緊急事態宣言解除前の状況につきましては、表にまとめておりますとおり、外出自粛により公共交通機関の利用が激減したところと見られます。対前年同時期比で、国内線がおよそ90%減少、九州新幹線が93%の減少となっております。

次に、3の緊急事態宣言解除後の現在の状況でございます。

鉄道、路線バスの利用は、学校再開による通学利用等により増加傾向にございます。

航空便、新幹線については、少しずつ利用者が回復している状況でございます。

裏面をお願いいたします。

今後の見込みでございます。

国の基本的対処方針で、外出自粛の段階的緩和の目安が示されております。7月末までを移行期間とし、3週間ごとに段階に分けて緩和される見込みです。今週末19日からは、県をまたぐ移動については全面的に自粛解除となる予定です。

下段の丸でございますが、公共交通の今後の方向性といたしまして、3密を回避した運行など、感染予防と事業活動の両立が求められております。

県としましては、交通事業者が事業継続できるような事態をしっかりと注視するとともに、必要な場合に支援を行ってまいります。

交通政策課からは以上となります。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。

65ページをお願いいたします。

(3)の交通渋滞の解消についてでございます。

熊本都市圏におきましては、幹線道路への交通負荷の集中が交通渋滞の原因となっております。都市圏中心部への交通の分散流入を図るため、環状道路や放射道路等の骨格幹線道路網の整備や、それに接続する都市内道路網の整備を進めています。

まず、1)の骨格幹線道路網等の整備についてです。

骨格幹線道路網の整備につきましては、先ほど説明いたしました道路の中で、熊本都市圏内を通過する国道3号熊本北バイパスなどを再掲しております。

66ページをお願いいたします。

中ほどの今後の取組でございますが、今後

も熊本都市圏の交通渋滞の解消に向け、国、県、市町村で連携を図りながら整備を促進してまいります。

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。

○寺本交通規制課長 県警交通規制課の寺本と言います。

引き続き、66ページをお願いいたします。

熊本都市圏の渋滞解消に向けた県警交通規制課の取組を御説明いたします。

2)の信号機の運用改善等についてでございます。

現状として、現在、道路の新設や交差点改良等による交通流の変化に応じた信号機の運用改善や、路線バス等を優先的に制御する公共車両優先システム、PTPSを導入し運用しているほか、交通情報板の活用やカーナビゲーションへの交通情報の提供により、ドライバーの自律的な分散による交通渋滞の解消を図っております。

今後の取組としまして、今後もこれらの取組を引き続き行うとともに、交通流監視カメラや車両感知器の情報、道路利用者の声などから交通状況を的確に把握し、時期や時間帯に応じた弾力的な信号機の運用などに努めてまいります。

また、信号機の高度化として、現在単独運用している信号機を、交通管制システムにおいて集中的に管理し、エリアごとに信号制御を行うといった信号制御の集中化を計画的に拡大するとともに、67ページに記載の新交通管理システム、UTMSの充実を図って、交通渋滞の解消と交通の円滑化を図ってまいります。

以上で説明を終わります。

○高野洋介委員長 空港アクセス鉄道整備事業に関する事項を除き、執行部からの説明が終わりましたので、一旦ここで区切り、これ

までの説明内容について質疑に入ります。何かございませんか。

○前川収委員 空港アクセスも一緒にやるのかなと思っていましたので、突然だったのであれですけども、14ページの東バイパス等都市圏交通円滑化に向けた検討を進めていくというお話でございました。

主に都市圏交通の話をしていただきたいと思いますが、昨年の委員会の中においても、様々な検討を行い、計画、いわゆるプランというものをたくさんおつくりになり、年次ごとに進んでいく予定だったのが、そのプランや計画をつくった割には、もうこれは何年前からか私よく覚えていません。もう数十年前から——10年じゃないですよ。もっと前ですよ。数十年前から、東バイパスも、それから3号線、水道町、あの辺も含めて、ずっと渋滞解消というのが叫ばれてきて、結果として、これまでつくられてきたプランや計画というのが、計画どおりにできてなかったからなのか、計画が悪かったのか、多分できてなかったんだろうと思います。余り改善が見られてない。北バイパス等々は国直でやっていただいています、なかなか先に進まないという状況があり、ここに来て都市圏都市交通マスタープランというのを平成28年——55ページであります、に策定されたということで、平成28年ですから、3年、4年前の話であります。今度は、この熊本都市圏都市交通マスタープランに基づくアクションプランというのが30年11月に策定されました。これはアクションですから、行動プランだというふうに思っておりますが、その後には今度は熊本都市道路ネットワーク検討会というものが、またこれは令和元年の6月につくられて、これは時系列で見ると面白いんですね。そして、60ページに、道路ネットワークの長期対策は、熊本県の新たな広域道路交通計画へ反映させて取り組むということになっ

ていまして、もちろん少しずつずれがあるということはよく私も承知していますし、計画そのものの趣旨が違うということも分かります。ただ、ぐるぐる回っているんですね、私から言わせればですよ。多分、一般県民の皆さん方の理解も、アクションプラン、マスタープランといろいろつくられるけれども、それが何か計画だけでぐるぐるぐるぐる回っていったら、結果として、県民が求めている都市圏交通の渋滞解消であったりとかという、いわゆる効果をどう出すかという部分についてつながってこないというのが、大変厳しい話であります。現状だろうというふうに思っています。もちろん、課題をしっかりと研究しながら、その課題を解消するための計画をつくり、それを実行するということがとても大切だというふうに思いますが、課題検討を行っている途中でもう違うステージに入っていくって、フェーズが変わっていくという状況で追いつかないというのが、これまでの長い取組の中での現状ではないかなというふうに私は思っています。

昨年の委員会で、もう検討の時期は終わったでしょうと、実行していただかなければいけないと、その要因としては、全国の政令市の中で3大都市を除いて最も渋滞がひどい、交通機能が麻痺している都市は熊本市であるというのが全国紙でも公表されたということ、そのこと的前提から考えれば、やっぱり、もちろん検討が必要なことは分かんじやないですけども、今までどれだけ検討してきましたかという話が当然あるわけでありまして、それをしっかりと実行に移すという時期にもう来ていますという話をしてきたつもりであります。

ここで、新しい土木部長、御就任いただきました。都市計画課長も道路整備課長も新しくなられまして、心機一転ということではないですけども、やっぱり物事を動かしていくためには、これまで歴代の部長さんたちも

しっかりと御努力をいただいたことについては敬意を表しておりますが、結果を出す部長としての取組、意気込みを聞かせていただければと思います。

○上野土木部長 委員御指摘のとおり、私も、熊本都市圏の交通問題につきましては、これまでもしっかりと取り組んできたところではございますが、やはり市民、県民の皆様が感じられていますように、渋滞をはじめ解決されていない課題があるということは、県としても大いに反省すべき点はあるというふうに考えているところでございます。

先ほど計画の策定の流れを前川委員のほうから御説明をしていただきましたけれども、都市計画課が取り組んでおりますこのアクションプランにつきましては、すぐ実行できるものとして、現在も事業実施をやっているものが並べられているところでございます。

それともう一つ、最後に御紹介をいただきました、新たな広域道路交通計画というものに関しましては、これは、国の主導の下、約20年ぶりに全国的に前回つくりました広域道路計画を見直して、今年度の策定を目指しているものでございます。

特に、今回の特徴といたしましては、先ほども道路整備課長からも説明がありましたけれども、別添資料の中に、新たな広域道路ネットワークの在り方というのが記載されてございますけれども、この中にありますように、都市内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路というのも、計画をするにあたっては考えていく必要があるというふうに示されているところでございます。

これらを踏まえまして、私ども、計画に携わる国、県、市でございますけれども、しっかりと今連携が取れておりますので、実効性のある計画を早期に策定するとともに、先ほど申しました短期・中期対策につきましても、併せて進めてまいりたいというふうに考

えております。今後ともよろしくお願いたします。

○前川収委員 部長のほうから、既存の計画の中身をお話をいただいたわけですから、後は実行あるのみでございますので、実は先週の金曜日、雨も降っておりました。夕方、私は、自宅から熊本市内の中心部に向けて車を走らせました。まあ、コロナの真っ最中であれば、割とずっとすいていたんですね。そんなに多分すいてないだろうと思ったら、先週の金曜日はすごい混雑しておりました。普通1時間ぐらいで行くところが、大体2時間かかってしまいました。雨も降っている金曜日の夜というのは、一番混む条件であります。コロナが徐々に収まってきて、人の意識も変わっていきながら——それは私の意識もそうではありますが、移動していくということであれば、一瞬忘れていたあの渋滞が瞬時によみがえってきて、ああ、やっぱり変わってなかったなということに気づいた、まあ気づいたというか、実感したということがあります。

いろんな課題があることも十分承知してはいますけれども、常に県民の皆さん方にこういうことをやりますということも提示していただきながら、その変化をしっかりつけていくということ、そして何よりスピード感をなさない、計画つくってやりよるときにはもう次のフェーズに入ってしまうということがあって、その計画そのものがもう使えない。さっきもちょっと話があったですね。計画をしていたら、この計画どおりやっても渋滞が残るといのが分かったというのは、やっぱりスピード感の問題だろうと思います。フェーズが変わるのも早いわけですから、そういうところをしっかりと、全庁挙げて連携で、国と市町村、県とそれから関連市町村とも連携していただいて、頑張ってください。

以上であります。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。

○田代国広委員 天草幹線道路についてお尋ねしておきたいと思いますが、細川知事時代に、御承知のように、県庁から90分構想ですかね、が言われまして、もうほとんどの自治体はその90分構想の中に入っておるようでございますけれども、残念ながら、それにつきまして、ただ一つといえましょうか、天草市がまだ90分構想に入っていないんですね。今、この道路整備が二つ完全にできれば、その構想に入っていたと思うんですけども、やっぱり地元の方はもちろんですけども、いわゆる空港のインバウンドを考えたとき、観光でいかに魅力ある観光を磨くかということをやっていくと思うと、こういった天草幹線道路も、そういった将来に向けての構想も含めて、私は早急に整備していく必要があると思うんですけども、と同時に、今これには載っていませんが、いわゆる天草の観光を考えた場合の松橋からの海上道路ですか、八代に向けての、そういった構想も山積みでございますけれども、県としては、今現在ここに載っております幹線道路の改良ともう一つの松橋から八代への海上ルートですかね……（発言する者あり）

○前川収委員 松島だろう。

○田代国広委員 松島と……。

○前川収委員 八代。何か聞いたことがある。

○田代国広委員 それを含めて、やっぱり天草の観光を考えると、そういった構想も必要じゃないかと思うんですけども、その点についてどういった認識を持っておられるのか、伺っておきたいと思います。

○森道路整備課長 まず、天草幹線道路につきましては、かなり観光地としても非常に重要でありますので、今現在、国のほうでは、熊本宇土道路とか宇土道路を事業展開されておりまして、新たなところで宇土市から三角間につきましても、計画段階評価で事業化を目指されておられるという形で、国のほうでもかなり事業のほうは展開されております。

それから、県の区間におきましても、本渡道路につきまして、令和4年度の開通という目標を立てまして、今、橋梁工事等をかなり全力で取り組んでおりますし、また、大矢野道路につきましても、昨年度事業化して、調査設計を進めるため、国、県両方で整備のほうをやって進めているという状況でございます。

それから、八代と天草を結ぶ道路につきましては、今、こういった広域道路ネットワークの検討等も進めておりますので、そういった中で、国等とも協議しながら、その辺の構想についても検討していきたいというふうに思っているところでございます。

○田代国広委員 今年、東北のほうに別件で視察に行ったんですけれども、東北のほうの道路の完成率がすばらしいんですね。宮城県仙台市は、ぐるっと仙台で100%完成したとおっしゃっていますし、東北自体が75%の進捗状況ができているということで、これは本当に熊本あるいは九州は道路網の整備が遅れているなということをつくづく感じます。

もちろん、それには我々も責任があるかもしれないけれども、もうちょっとやっぱりこれは国の予算が取れなければ達成できませんから、しっかり、まあうちの会長もおられますので、力を合わせてやっぱり国の予算をいかにして取るかと。それには、やっぱり全力で、我々も含めて、傾注していかなきゃならぬと思っておりますが、幸いと申しませうか、最近ではチーム熊本が有機的に機能い

たしまして、ある一定の事業量を取っておりますけれども、以前はやはり肥後の引き倒しと言っていたように、なかなかとっぺんの方々の足並みがそろわなかったのがこういった事態となったと思っておりますので、今後は、しっかりとチーム一丸となって、私たちも微力ですけども頑張っていきたいと思っておりますので、皆さんもぜひよろしく、様々な構想を打ち立てて頑張ってくださいと思います。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。

○鎌田聡委員 新型コロナウイルスの公共交通への影響ということで、今日示していただきまして、ほとんど90%減少しているということで、大変なやっぱり状況で、まあ仕方ない面もあったと思いますけれども、しかし、そういった中でも公共交通事業者は、利用がなくても止めることはできずに、バスを含めて、いろんなものを動かさざるを得ない状況があったわけで、そこがこれから元に戻るまでにはやっぱりちょっと時間はかかるというふうに思います。

そういう中で、やっぱり必死にこの状況を頑張ってきて、いまだ厳しい状況にある事業者に対して、この2次補正で地方への臨時交付金ですか、2兆円、あれが交通関係のところにも活用できるということでもありますから、ぜひ、こういった地域の中で、やっぱり道路網、非常に不十分なところもある中で、やっぱり公共交通網というのは非常に重要ですから、そういった事業者に対する支援というのをしっかりと考えていただきたいと思っておりますけれども、何か検討中ですか。

○重見交通政策課長 ただいま新型コロナウイルスによって各モード、全て多大な影響を受けております。先ほど御紹介したとおりでございます。

公共交通機関は、コロナが猛威を振るって来たときもずっと事業を継続していたという意味で、やはり公共交通機関としての重要な役割を担っていただいていたというところなんです。ただ、一方で、当然利用者数はかなり減少しておりますから、かなり事業経営が厳しいというのも事実でございます。

これまで、我々、こういった交通事業者については、国あるいは県が用意した支援策の活用などを御紹介ということをしてきましたが、やはりそれだけでは足りないというような状況でございます。

先ほど鎌田委員からもございましたとおり、臨時交付金、国の2次補正で上積みされました。その活用、あるいは国の2次補正のほうで国土交通省が感染症防止対策を取りながら事業をする事業者への支援というものも打ち出しておりますので、我々、県の臨時交付金あるいは国が用意したメニューの活用も視野に入れながら、状況を見て、しっかりそこは支援をしていきたいと考えております。

○鎌田聡委員 ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

交通事業者だけではありませんけれども、やっぱり非常にこの状況を見ても、50%どころか、90%という痛手を受けていますから、そういう条件にありますので、ぜひしっかりとした御支援をよろしくお願ひしたいと思ひます。

○高野洋介委員長 ほかにございませぬか。

○田代国広委員 信号機とは直接関係ないんですけども、関連してちょっとお伺ひしたかったのは、免許証ですね。免許証の保有者の推移、例えば、少子化ですから、免許証を取る人が少なくなってきたと思うんですよ、以前よりかですね。一方では、高齢化で、車に乗れないとか亡くなったりして免許証を返

納するしか仕方なくなる。そういった免許証の保有者の推移なんかは分かりますか。

○高野洋介委員長 寺本課長。その前に、田代委員、今回は高速交通ネットワーク整備なので、免許証はまた別のところで言ってもらえればと。次から注意してください。今までは聞きますので。

○田代国広委員 信号機とは関係ないと断つたたい。

○高野洋介委員長 関係のあることをまず議論をする場でございますので。

まずは寺本課長、お願ひします。

○寺本交通規制課長 運転免許人口の推移について、令和元年は約118万4,000人おったんですけれども、平成30年、これは118万9,000人という形で、若干減っておるというところになっております。

免許人口の推移として、65歳以上の高齢者の人口、これについては、昨年、令和元年度末なんですけれども、31万6,000人という形で一応推移しておるというところにはなっております。

○田代国広委員 今、極端に減ってきてよるといふわけでしょう、免許保有者がですね。ということは、すなわち今後の交通体系にも関連してくるんですよ、免許保有者が少なくなるということは。したがって、そういった免許証の保有上の推移、十分今後 頭に置きながら、やっぱり交通政策も考えていくべきじゃないかと思ひましたので、聞いたわけでありませぬ。

どうもありがとうございます。

○松村秀逸委員 14ページの今後の取組についてちょっとお尋ねいたします。

一つは、まず中九州横断道路については、今年度から事業化に向けて御努力をいただき、本当にありがとうございました。

この中九州横断道路と西環状との間の連絡道路、これが事業化に向けて今後進めていくということでございますけれども、見通しとして大体何年ぐらい事業化にかかるのか、もし分かれば教えてください。

○森道路整備課長 それにつきましては、本年度、国のほうによる調査に入ることにはなっておりますけれども、もし今後がどういった形で進んでいくかというところは、まだちょっと情報としてはないという状況でございます。

○松村秀逸委員 見通しとしてはまだ、県としては何年ぐらいかかるか分からないということですね。

○森道路整備課長 そうですね。まずは今年度から調査に入ることですね。

○松村秀逸委員 もう一つ、植木バイパスの3工区が今大変進んでいるんですが、全体的に舞尾交差点あたりで第2工区から先がまだ事業化になっておりません。今後進めていただくということでございますけれども、これはできるだけ急ぐ——事業化に向けての見通しというのは、どういうお考えをお持ちか、何年ぐらいをお考えか。

これを、1工区、2工区、3工区通じて初めてこの3号線の交通渋滞の解消ができると思うんですけれども、3工区の工事が終わるころにはぜひ事業化を進めていただきたいというのが地域の思いでございますので、ぜひそこら辺の見通しがあれば教えてください。

○森道路整備課長 現在、この植木バイパス

につきましては、北バイパス側の3工区、そちらのほうを今重点的に整備のほうをされておるという状況でございます。まずはそちらを全力で早期完成に向けて取り組まれると思いますので、今のところは、1工区をいつから取り組むかというようなところはまだはっきりとしておりませんが、県としましても、そちらの1工区の早期事業着手に向けて国のほうへ要望はしてまいりたいと思います。よろしく願いいたします。

○松村秀逸委員 ぜひできるだけ早くなるように、よろしく願いします。

以上です。

○淵上陽一委員 今の件は、多分熊本市と国でやられていることだろうというふうに思っておりますけれども、しっかり県のほうで後押しをやってくれということだろうというふうに思いますので、私からもよろしく願いしたいと要望しておきます。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。——なければ、次に、空港アクセス鉄道整備事業に係る説明をお願いいたします。

猪原空港アクセス整備推進室長。

○猪原空港アクセス整備推進室長 皆さん、本資料の方に戻っていただきまして、51ページをお願いいたします。

まず、空港アクセスに係る現状について記載しております。

この現状に記載しています内容は、次の令和元年度調査結果の内容と重複しますので、ここでは説明を省略させていただきまして、別添の資料にて令和元年度の調査結果について説明させていただきたいと思っております。

恐れ入りますが、右上に別添資料2の1と記載してございます冊子をお願いいたします。

令和元年度の調査結果になります。

調査委託先でございます独立行政法人鉄道・運輸機構から3月27日に提出された調査報告書、これが1,000ページを超えるような、専門用語も多く使用されているものでございます。その調査報告書の内容を精査の上、ポイントの整理をしております。用語等も、一部分かりやすく言い換え、補足を行っておりますので、あらかじめ御承知おきいただきたいと思っております。

表紙をめくっていただきまして、1ページをお願いします。

今回の調査の概要でございます。

(1)調査の目的及び内容です。

平成30年度までの調査におきまして、三里木ルートが整備効果があると結論づけたことを受けまして、今回の調査では、三里木駅を起点とした複数のルート案を検討しました。その結果を基に、概算事業費、需要予測を行うとともに、便益計測、収支採算性を検討しております。

(2)過年度調査のレビューです。

今回の調査結果に入る前に、過年度調査の経緯を簡単に記載しています。

平成17年度から19年度にアクセス改善に向けた検討を行った際には、事業採算性が見込めないこと等から、平成20年度に検討を凍結いたしました。その後、10年間で空港を取り巻く環境は大きく変化しています。

例えば、航空機の乗降客数や訪日外国人数、これがかなり増加をしております。空港運営事業の民営化による今後の路線拡大も予想されております。

一方で、リムジンバスは、渋滞による遅延が恒常化し、定時性、速達性の確保が困難な状況であります。また、空港の利用者の増加によりまして、積み残しも発生しております。

さらに、熊本地震により甚大な被害を受けた空港を創造的復興のシンボルとする大空港

構想Next Stageを策定しまして、その柱の一つとして空港アクセス改善を明記しております。

これらの状況を受け、平成30年度に空港アクセス改善に向けた検討を再開し、鉄道以外の交通システム導入の可能性も視野に入れた比較検討を行いまして、定時性、速達性及び大量輸送性に優れた鉄道が最も効果的であるということを確認しまして、豊肥本線から分岐する場合は、中間駅の需要が取り込める三里木ルートが総じて整備効果があると結論づけました。

2ページをお願いします。

前提条件の整理です。

今回の調査に当たりまして、前提とした事項を記載しております。

まず、(1)路線選定の主な検討条件です。

起点駅は三里木駅としまして、県民総合運動公園付近に中間駅を設け、終点である阿蘇くまもと空港へ向かうルートを複数検討しました。可能な限り最高速度で運転可能な設計で、当然ながらコストや施工性に留意した上で検討を行っております。

次に、(2)鉄道線形の主な検討条件です。

列車編成は、豊肥本線と同様に、通常は2両、最大4両を前提とし、列車の最高運転速度を時速95キロメートルとしております。

次に、(3)構造物の規格等です。

整備方式は、豊肥本線と同じく単線を前提としておりますが、平地部は高架橋を基本とし、必要に応じ、橋梁、トンネル、土構造物を造ります。

代表的な構造物である高架橋と山岳トンネルの断面図については、その下に図示しているとおりでございます。

3ページをお願いします。

路線検討地域の特徴でございます。

(1)重要コントロールポイントの整理及び当該地の現状ということで書いております。

路線検討に当たりましては、支障すると社

会的影響等が大きい建物や場所、高額な工事費を要する建物、さらに場所、これらをコントロールポイントと呼んでおります。このコントロールポイントに配慮した線形計画を行いました。

主なコントロールポイントは枠囲みに記載しているとおりでございます。三里木駅から空港にかけて配慮すべき様々な施設がございます。

4ページをお開きください。

主なコントロールポイントを地図に落としたものでございます。

上から順にですが、三里木駅周辺の密集市街地、そして、運動公園付近では医療・福祉施設、空港周辺ではダムや自衛隊、空港施設などがあります。

なお、縦横に赤い線が入っていると思います。これは高压送電線になります。高压送電線も主なコントロールポイントの一つであり、エリア内に縦横合計3本の送電線が走っております。

5ページをお願いします。

路線検討でございます。

このページに書いております(1)から(3)を考慮した上で、検討すべき3ルート4案を抽出いたしました。

まず、(1)コントロールポイントですが、先ほど御説明しました様々なコントロールポイントについては、極力避ける案を検討しております。

(2)中間駅につきましては、航空写真に赤囲みをしているエリア内で、整備の容易性あるいは運動公園、免許センターからの距離等、いずれも利便性にも配慮した位置を検討しております。

(3)終点駅につきましては、同じく航空写真に赤囲みをしているエリア内で、整備の容易性、新空港ターミナルビルへの利便性や動線に配慮した位置を検討しております。

6ページをお願いします。

今回検討した4案を地図に落としているものでございます。

今回は、具体的なルートをお示しすると、用地の問題など社会的な影響が大きいことから、幅を持たせたルート帯という形でお示ししております。

色が重なって分かりにくい部分がありますが、青がA1及びA2ルート、黄色がBルート、赤がCルートを示しております。

ここに大きな図面を用意しておりますけれども、3ルート共に三里木駅から分岐しまして、そして白川を渡って総合運動公園付近に中間駅を設置します。そして、阿蘇くまもと空港に至るまでにAルートとBルートとこのCルートというふうに、登り口が若干異なりますけれども、そういったイメージで捉えていただければというふうに思います。

7ページをお願いします。

6ページと重ねて御覧いただきたいと思うんですけれども、ルートはA、B、Cの3種類ですが、Aルートは、国道57号沿線の密集市街地を高架で通すかあるいはトンネルで通すかで、2つの案に分けて検討しております。

まず、A1ルートは、平成30年度の調査結果に構造が最も近いルートで、全長は約9.3キロメートルです。平成30年度のルートも、この青い部分の中に含まれます。

A2ルート、これは、A1ルートのうち、国道57号沿線の密集市街地への影響を考慮しまして、高架からトンネルに変更したルートでありまして、全長はA1ルートと同じ9.3キロになります。三里木駅周辺の土地利用が進んでいることを踏まえまして、密集市街地への影響を最小化するために検討した案でございます。

トンネル案とすることで既存の施設への影響が少なくなるため、施設移転や営業補償を抑え、工事工程の短縮も図ることができること、さらに、白川を渡る際に高架で白川に下

りなのですが、高低差が少なく、走行性が良くなるという利点もあったところから検討したものでございます。

次に、Bルートでございますが、A1ルートの一部をトンネル化したことで、鉄道の延長の短縮が可能になったことから、全長を9キロと最も短くしたルートでございます。

次に、Cルートでございます。空港施設等への影響を抑えるために検討したルートでございます。全長は10.7キロと最も長くなっております。

次に、それぞれのルートの比較でございます。

利用者への影響のうち、走行性については、急曲線の割合が少ないA、Bルートが高評価となりました。

速達性につきましては、熊本駅から空港駅までの所要時間は、乗換え時間を含んでA、Bルートは39分、Cルートは40分で、A、Bルートが高評価となっております。

事業期間につきましては、国道57号沿線の密集市街地において、高架に比ベトンネルの方が施工期間の見通しが立てやすいことから、地下を通るA2、B、Cルートが高評価になりました。

最後、協議や用地交渉の難易性につきましては、地下を通るA2、Bルートが高評価となり、次に、地下を通るものの、鉄道の延長が長いCルートが次に高い評価となりました。

8ページをお願いいたします。

縦断イメージです。

左側が三里木駅、右側が空港になります。

ここに書かれています赤い線、これが空港アクセス鉄道を表しています。この赤い線が鉄道のレールの高さの位置というふうに見ただけであればいいと思います。上の段がA1ルート、下の段がA2、B、Cルートです。

上と下で大きく異なる点は、左側の道路交差部とございますが、その部分、国道57号沿

線ですけれども、そこを、地面を示す黒い線がありますが、そこの上を通るか下を通るか、つまり上の段は地面の上を高架で通過しております。下の段は、地面の下をトンネルで通過する案となっております。

その後、白川を橋梁で渡りまして、中間駅から空港まで勾配を上がるというのは、全てのルートで構造的に同様の形になります。

9ページをお願いします。

5、駅部の構造検討でございます。

三里木駅は、現状維持を前提に、地平駅としております。新たに設置します中間駅及び終点駅は高架駅としてございます。

ホーム形式につきましては、下の図を御覧ください。

三里木駅については、グレーで着色している現在のホームの隣に、黄色で着色しているホームを新設いたします。二つのホームの間にアクセス線が入り、両側に豊肥本線の上りと下りが入る形となります。これにより、アクセス線と豊肥本線の上り下り、どちらも対面乗換えが可能な構造にしております。

続きまして、中間駅につきましては、上り下りそれぞれにホームがある相対式と呼ばれる形式でございます。上りと下りをホームを分けることで、運動公園でのイベント開催時など、突発的に利用者が増加した場合にも、スムーズな人の流れが可能となります。

終点駅につきましては、くし形ホームと呼ばれる形式です。一つのホームの両側に車両が入る形でございます。突き当たりが改札などが入る駅舎になります。

なお、空港駅と空港ターミナルビルの接続につきましては、空港利用者等の利便性と安全性を考慮しまして、道路をまたぐ空中の連絡通路で新ターミナルビルに接続することを検討しております。

なお、実際の接続の形につきましては、今後、熊本国際空港株式会社と協議をしながら詰めていくこととなります。

10ページをお願いします。

運行計画の概略検討になります。

(1)所要時間につきましては、三里木駅から空港駅間の所要時間は、上り下り平均で約9分から10分と算出しております。

(2)ダイヤの検討ですが、豊肥本線の運行列車と接続を踏まえまして検討した結果、1日片方向当たり49本となっております。朝の5時台から翌24時台までの20時間の平均で、1時間片方向当たり2.5本となりました。これは、同じ空港の規模であります仙台空港アクセス線とほぼ同じ運行本数になります。

次に、7、工事工程の算出でございます。

独立行政法人鉄道・運輸機構が保有します過去の工事实績等を参考に作成したスケジュールでございます。

工程表のとおりですが、用地交渉の開始から開業までを6年と見込んでおります。ただし、実際に用地交渉を開始するまでには、欄外に記載していますように、基本計画の作成、環境アセスメント、鉄道事業の許可、施工認可等の手続が必要になります。

11ページを御覧ください。

8番、概算事業費の算出です。

A1ルートからCルートの概算事業費は表のとおりでございます。

消費税抜きで見ますと、平成30年度の調査結果に最も近いA1ルートが437億円です。一部をトンネルにしたA2ルートが493億円です。さらに、一部をトンネルとしたことで鉄道の延長が短縮できたBルート、これが459億円、最も延長が長いCルートが最も高い561億円となっております。

なお、今回の事業費は、営業補償は含めておりません。また、この事業費のうち、JRの豊肥本線との接続部分、これについては鉄道・運輸機構が参考値として算出したものでありまして、今後、JR九州や道路、水路の管理者などとの協議によって、または地盤状況の変化により、事業費は変動するものとい

うふうに考えております。

ここで、平成30年度に調査した概算事業費との比較について説明いたします。

恐れ入りますが、右上に別添資料2の2と書いてございます1枚の資料を御覧ください。

まず、1番、概算事業費です。

平成30年度の調査結果と今回の調査結果を比較しますと、構造が最も類似したルートであるA1ルートとの比較では、税抜きの金額で57億円増加しております。

(2)に、その主な増減理由を記載しております。

まず、①の土木費ですが、現地調査や既存の地盤データ等を踏まえまして、空港への登り口を高架からトンネルに見直したこと及び調査委託先であります鉄道・運輸機構が有する類似の工事例を参考に見直した結果、三里木駅付近において、在来線への影響を抑制するための仮設工事等、それらを追加したことによりまして、合計で39億円の増加をいたしております。

②設備費は、同じく鉄道・運輸機構が有する類似の工事例を参考にしたこと、電気設備、駅、軌道等を見直した結果、38億円の増加となりました。

③車両費ですが、これは、運行計画の変更により車両台数を見直し、12億円の減少をしております。

④用地費につきましては、ルート見直しに伴いまして整備延長が減少したことなどにより4億円減少し、それらの合計で57億円の増加となっております。

その下に、参考としてA1ルートとそれ以外のルートとの比較について記載しております。

A2ルート、これは、57号沿線の密集市街地を高架から地下トンネルに見直したことで、土木費が増加、用地費は減少し、合計で56億円増加しております。

Bルートは、A2ルートと同様の理由に加えまして、地下トンネルとしたことで鉄道延長が短縮できたということで、増加額が22億円にとどまりました。

Cルートは、A2ルートと同様の理由に加えまして、空港施設などへの影響を考慮したことで鉄道の延長が長くなりまして、合計で124億円増加いたしました。

元の別添資料の2の1の冊子に戻っていただきまして、11ページをお願いします。

9の需要予測でございます。

需要予測は、空港を利用する航空旅客等と、それ以外に通勤や通学や運動公園へのアクセスとして利用する一般交通利用者に分けて予測しております。

ルートについては、4案を抽出しましたが、運賃、駅の位置、それは4案とも同じ想定であり、所要時間の差も約1分と小さかったことから、今回の調査におきましては、委託期間と予算の都合上、所要時間の中間値でありますBルートに絞って算出いたしております。

前提条件として書いておりますが、まず航空旅客需要は、熊本国際空港株式会社が目標に掲げる、2051年度に622万人まで増加することを想定しております。

開業年次の予測を試算しました結果、航空旅客者は3,500人、一般交通利用者は4,000人、合計7,500人となりました。

これを駅別に見ますと、空港駅では4,800人、中間駅では2,700人となっております。

ここで、平成30年度に調査した結果との比較について説明します。

恐れ入りますが、再度右上に資料2の2と書いてございます資料の裏面をお願いいたします。

2需要予測について書いておりますけれども、平成30年度の調査と比較しますと、合計で600人増加しております。

内訳を見ますと、航空旅客者は1,700人減

少、一般交通利用者が2,300人増加しております。

駅別に見ますと、空港駅は1,200人減少し、中間駅は1,800人増加しております。

なお、平成30年度の概略調査は、空港からの目的地を市町村単位の大きな範囲で代表地点を設定し推計しておりましたが、今回の詳細調査におきましては、より具体的に目的地を細分化して推計しております。

(2)に、主な増減理由を書いております。

航空旅客者等の利用者が減少しておりますが、これは、今回調査が平成30年度調査に比べ推計上の目的地を詳細に区分したことで、空港沿線から離れた地域の需要が減少したことによるものです。

ここに例を示しておりますけれども、例えば空港から熊本市役所へ向かう場合、平成30年度の調査におきましては、推計上の目的地、これが区単位として新水前寺駅を代表地点として区分して鉄道需要として計上しておりましたけれども、今回の調査では、より詳細に区分したことから、手取本町というふうに区分され、リムジンバス等が選択されやすく、鉄道の需要としては計上されづらくなったということになります。

次に、一般交通利用者、これが増加しておりますけれども、これは中間駅の周辺住民の利用や空港近くに移転予定の東海大農学部キャンパスへの通学者を適切に見込んだこと等によるものでございます。

もう一度別添の2の1の冊子に戻っていただきまして、12ページをお願いします。

事業採算性についてでございます。

(1)、まず、今回の収支計算の主な前提条件について御説明します。

ルートについては、4つの案を抽出しておりますが、委託期間と予算の都合上、需要予測の試算等に用いましたBルートに絞り試算を行っております。

建設期間、先ほど10ページで御説明しまし

たとおり、6年間を想定しております。

次に、資金計画ですが、出資金につきましては、総事業費から人件費等の管理費、車両費を除いた額の20%を見込んでおります。

補助金につきましては、二つのケースに分けて試算しております。

まず、ケースの1は、現行の国の補助制度であります国土交通省の空港アクセス鉄道等整備事業と環境省のエコレールラインプロジェクトを使用した場合です。

中段の参考に記載しておりますが、国土交通省の空港アクセス鉄道等整備事業は、主として空港利用者の利用のために空港アクセス鉄道を整備する場合に、その一部を補助するというものでございまして、総事業費から管理費や車両費を除いた額の80%の18%以内が補助対象とされております。

一方、環境省のエコレールラインプロジェクトは、省電力化等に計画的に取り組む鉄道事業者に対して、車両新造の導入等に要する費用の一部を補助するものでございまして、車両等の約3分の1が補助されます。

次に、ケースの2でございまして、これまで我々が求めてきたもので、国と県が総事業費のそれぞれ3分の1ずつを補助することを想定したものです。

中段の参考にあるとおり、補助の上乗せや新たな補助制度の創設を想定したものでございます。

上の表にお戻りください。

資金計画のうち、借入金についてです。

これは、総事業費から先ほどの出資金及び補助金を除いた残りの金額になります。

次に、収入についてでございますけれども、運賃は、三里木駅—空港間を420円と想定しています。これは、空港からアクセス鉄道と豊肥本線を利用して熊本駅に向かう場合の運賃を、現在の同区間のリムジンバスと同価格、800円になるように設定したものでございます。

ただし、運賃については、今後、有識者等により専門的かつ客観的議論を踏まえまして、様々なケースで試算をしながら決定していくこととしております。

次に、J R九州からの拠出金につきましては、平成31年2月のJ Rの同意を前提に、空港アクセス鉄道の開業後、J R九州の既存路線で生じます増益額の一部を、総事業費の3分の1まで拠出いただくことを前提として試算しております。

支出につきましては、人件費、営業経費共にJ R九州の単価を用いて算出しております。

以上の前提を踏まえた検討結果は、(2)事業採算性の検討結果でございます。

採算性の有無につきましては、鉄道事業の採択基準とされております開業後40年以内に累積の資金収支が黒字化の観点から検討しております。

累積資金の収支黒字化転換年とは、枠囲みの下段にありますとおり、事業主体が借入金を返済していく中での累積資金収支が黒字転換に要する開業年からの年数でございます。

13ページをお願いします。

検討の結果、国、県の補助がそれぞれ18%のケース1では、単年度資金の収支は32年で黒字転換いたしますけれども、鉄道事業の採択基準とされております40年以内の累積資金の収支の黒字化には至らないという結果になっております。

真ん中にグラフを載せておりますが、青い線が単年度資金収支、オレンジの線が累積資金収支を表しています。

ケース1では、鉄道事業の採択基準とされている40年以内の累積資金の収支黒字化には至らないという結果になり、黒字化させるためには、不足分について行政からの上乗せ補助などが必要となります。

一方、国、県の補助をそれぞれ3分の1としたケース2の場合につきましては、単年度

資金収支、累積資金収支共に開業後2年で黒字転換することが可能であり、採算性は確保される、つまり鉄道事業許可が得られるという結論になっております。

ただし、グラフを一見しますと、累積資金が蓄積され、余裕がある経営ができるようにも見えますけれども、累積資金は将来の再投資費用として内部保留するものでございます。

14ページをお願いいたします。

11番、費用便益分析です。

費用便益分析とは、鉄道事業によって発生する便益、括弧に書いていますように、所要時間の短縮効果や交通費用の減少効果あるいはCO<sub>2</sub>などの排出削減効果、道路混雑の緩和効果などと、それと費用、建設投資額を計算しまして、定量的に分析し、事業の社会的意義や効率性を確認するためのもので、鉄道事業の許可要件とはされておられません、事業の予算化の判断に使用されている評価指標でございます。

今回の調査におきましては、国土交通省が2012年に定めております鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル、これに基づき費用便益分析の検討を進めております。そして、精緻かつ緻密な分析を行う中で、改善すべき課題が確認され、正確な分析ができず、具体的な数値の算出には至りませんでした。

それらの課題を次に記載しております。

便益の算出に係る課題と書いておりますが、①でございます。

事業の効果測定、便益の測定に当たりまして、本空港アクセス鉄道構想の重要な目的でございます定時性の確保、ここに括弧書きで書いていますけれども、つまり時間が読めるという効果でございます。そういう重要な価値が計測できないという点が1つでございます。

次に、②でございますけれども、現行の需要予測モデルに基づく予測結果、例えば、時

間、費用共に自動車利用のほうが有利であるにもかかわらず、自動車利用から鉄道利用へ転換する者が必然的に一定割合生じるといふ、経済合理性を欠くような結果が生まれるということが判明しております。

これを前提に機械的に算出しますと、本来、鉄道が整備され、鉄道を選択した方については、その方の便益は本来プラスになるはずの効果がマイナスになる可能性があります。経済合理性上、著しく妥当性を欠くなどがございます。

課題への対応でございますけれども、このような課題に対応するために、有識者等の専門的かつ客観的な意見を踏まえたさらなる検討が必要であり、今後、最新の技術、社会経済情勢の変化等を踏まえるとともに、地域の実情に即した評価を行うため、便益計測の手法や計測項目等の検討により、費用便益分析の精度を向上させる調査検討を継続することが必要であるとの結論になりました。

なお、平成30年度に調査した結果との比較について御説明します。

恐れ入りますが、再度右肩に別添資料2の2と書いてございます裏面の下の段を御覧ください。

平成30年度調査におきましては、概略の需要予測結果を基に費用便益分析を算出しましたことから、1.5という数値が算出されております。

今回調査におきましては、調査を精緻に実施しましたが、先ほど御説明しましたとおり、課題等が判明したことにより、数値算出のためには今後の継続調査が必要との結論に至りました。

別添の資料2の1に戻っていただきまして、14ページをお願いします。

12、今後の検討課題です。

まず、(1)概略路線検討等に係る主な検討課題でございます。

①豊肥本線接続部の詳細な検討が必要にな

ります。

例として4点ほど挙げておりますけれども、まず、土木、軌道だけでなく、電気設備や旅客動線なども含めた切り替え施工手順の検討が必要になります。また、豊肥本線近接部での開削トンネルについて、JR九州と近接施工協議が必要となります。また、三里木駅における駅前広場の在り方と駅舎等に関する検討も必要になります。さらに、駅に近接する踏切の拡幅や運行本数増加に伴う検証も必要となってまいります。

次に、②終点駅での新旅客ターミナルビルとの接続についてです。

終点駅と旅客ターミナルとの接続位置や高さに関して、空港ビル管理者との協議が継続して必要となります。

次に、15ページに移ります。

③の運行計画でございますが、豊肥本線との接続検討に当たりまして、現在運休しています熊本一大分間の九州横断特急の運行が再開された後のアクセス線の接続に係る検討ダイヤの見直しが必要となります。

また、三里木駅ホームへの車両進入につきまして、JR九州と具体化に向けた検討が必要になります。

次に、④番、豊肥本線との接続部に係る概算事業費の精度向上についてでございます。

豊肥本線との接続部に係る概算事業費につきましては、今回調査では参考値として計上しているため、営業線の近接工事に伴う工事実績やシステム改修に係る費用について、今後JR九州との協議が必要になってまいります。

最後に、⑤番、コストの縮減策の検討でございます。

今回、調査結果として概算事業費の説明をしましたが、さらなる事業費の縮減ができないか、駅舎やホーム形式の精査、技術革新による新技術、新工法の取り入れ及びトンネル掘削土の有効活用など、引き続きコスト縮減

策の検討が必要と考えております。

次に、(2)需要予測に係る検討課題についてです。

需要予測は、費用便益分析と相互に密接に関係するものですが、有識者による専門的かつ客観的な議論を踏まえながら、次のような課題に的確に対応していく必要があります。

1点目は、費用便益分析に係る課題と同様に、空港アクセス鉄道が、自動車やバスと比較して、定時性(時間信頼性)に優れた交通手段である点を十分に評価できていないので、定時性を計測できる需要予測モデルの改善を図る必要がございます。

2点目は、空港利用者や県民運動公園で開催されるイベント参加者の出発地(居住地)や目的地、現状の交通手段等が詳細に把握されていないため、アンケート調査等を実施しまして、当該調査結果を反映した需要予測モデルを精緻に構築する必要があるところでございます。

3点目は、需要予測に用いる車の走行経費について、全国値を使用しておりまして、地域の実情に即した評価が十分にできていない点があるため、利用者の居住地等に応じた走行単位原単位を設定する必要があります。

最後に、(3)今後の対応についてです。

空港アクセス鉄道の整備実現に向けては、当該事業に多額の事業費を要することから、国からの手厚い財政支援を求める必要があります。

また、鉄道事業法に基づく事業許可を取得する必要があることから、今回の調査で整理した課題についての的確に対応し、空港アクセス鉄道整備計画の実現可能性を高めていく必要がございます。

そのためには、調査検討のさらなる深度化が必要であり、特に需要予測及び便益分析に係る課題につきましては、鉄道事業許可の判断基準とされる鉄道事業の収支採算性の確保に結びつくものであることから、有識者等に

よる専門的かつ客観的な議論を踏まえた対応が必要であると結論づけております。

今年度の具体的な取組を説明したいと思います。

今度は本資料の方に移っていただきまして、51ページをお開きください。

まず、昨年度の調査結果を受けました今年度の取組について説明します。

令和元年度の調査結果を受けまして、費用便益分析等については、学識経験者等による専門的かつ客観的な議論を踏まえた精度向上を図ります。

また、さらなる事業費の縮減に向け、構造、工法の精査を進めます。

さらに、国に対しましては、整備費の3分の1の財政支援等の特別な配慮を要望してまいります。

なお、県民の一層の理解を得るため、有識者や経済界などからなる検討委員会を設置しまして、幅広く意見を聞きながら検討を進めてまいります。

恐れ入りますが、最後に、右上に別添資料2の3と書いてございます1枚紙を御覧ください。

空港アクセス検討委員会(仮称)の設置についてでございます。

検討委員会の開催目的でございますけれども、今回の調査結果を受けて、さらなる調査が必要であることは御説明したとおりです。

今後は、これらの調査を踏まえ、事業化の是非についての最終的な判断をする必要があります。そのため、今年度の継続調査結果やBRTを含む各交通モードの比較検証の確認、空港アクセス鉄道の整備による経済波及効果等を熊本全体の今後の発展にどのように生かしていくのかなどについて、有識者等から幅広く意見を聞き、県民の理解促進を図っていく必要があると考えております。

2の検討委員会の内容及びスケジュール案についてですが、空港アクセス検討委員会

は、本年度から開催するものの、開催時期、開催回数につきましては、新型コロナウイルスや委員会の検討状況などを踏まえまして、適宜判断してまいります。

委員会の内容としましては、これまでの検討経緯の説明、空港等でのアンケート調査結果の報告、令和2年度の調査結果の報告を踏まえた上で意見を取りまとめ、結果につきましては随時県議会の高速交通ネットワーク整備推進特別委員会に御報告してまいります。

3、検討委員会構成メンバー(案)についてでございますけれども、有識者、交通事業者代表、空港関係者、経済団体、行政で合計10名程度を考えております。

いずれにしましても、コロナの状況を見極めながらの対応になりますが、県民の皆様にも御理解をいただけるよう、議会や検討委員会に報告した資料及び検討委員会の概要は、県のホームページ上に公表し、広く県民にも周知してまいります。

空港アクセス改善につきましては以上でございます。

○高野洋介委員長 空港アクセス鉄道整備事業に係る説明が終わりましたので、質疑に入ります。ありませんか。

○前川収委員 長い説明、ありがとうございました。

昨年1年かけて計画された去年の調査は、1,000ページに及ぶというお話でありましたけれども、現物はありますか。見せてください、ざっと。(資料を示す)それが結果ですか。

○猪原空港アクセス整備推進室長 はい、これが調査報告書になります。

○前川収委員 見たことなかったもので、一応ちょっと見たんです。それは質問じゃない。

ありがとうございます。

そのことを全部我々に読めと言われたって、とてもじゃないけど読んでも中身が分からないということだと思いますから、その内容をしっかり精査した上で、分かりやすく、それでも時間があれだけかかったわけでありますが、御説明をいただきました。

そこでであります、私個人的には、概算で出されていた工事費が一般的に上がっていくというのは、これは一般的にはやむを得ないというふうに思っています、上がってきた内容についての額は、私個人的には想定内という状況だったというふうに思っています。

問題は、新しいコンセッションの航空会社が目標としている空港利用、年間600万人以上の需要というのが、仮にきちっと目的達成されるとして、なおかつ国から3分の1の補助を得られるということの前提が取れば、需要予測から見れば、2年間で大体採算ベースに乗るというお話でありまして、これはえらい、私の想像以上に早く、一応ですよ、調査結果ですから、単年度収支が黒字が2年後、それから、累積資金収支も黒字転換が2年ということになるということで、非常に優良な事業ケースということに、仮にこのまま行けばなるだろうというふうに思っています。

国から3分の1の補助を受けられるかどうかについては、今現在進行中ですから、それは努力するしかないということですが、一方で、新会社が600万人を超える年間利用者にしていこうと、頑張っていこうというのが、コロナがなければ、私は、それは民間事業者が頑張って、自らの経営ですから、そこを目標としながら、自ら利益を出すために頑張るということで大体成り立つというふうに思っていたんですが、コロナがあったことによって、なかなかその空港の利用の予測が立ちにくいというふうに思います。

そこをお願いであります、もしケースがあれば教えていただきたいんですが、今されているケースの計算の前提でいくと、目標年数には600万人を超えるいわゆる新空港会社の計画というものが参考にされています。もしも、例えばですけれども、この計画が600万人が500万人になりました、400万人になりましたというケーススタディー、そういう場合に採算性というのはどの程度になるのか、全然まだ分からないと思いますけれども、できれば分かれば教えてほしいんですが、そういうものが参考値としてあれば、非常に我々が判断する、もちろん国の3分の1は大前提ですよ。なければ、どうせ赤字なんですから、だめで、もうできないと、多分無理だろうと思いますが、それが分かれば非常に想定しやすいというんですかね。もちろん、コロナ以降、何人になるかを的確に予測できる人は世の中に今はいないと思います。ただし、世の中がコロナの以前に戻るように努力しようということ、これは世の中の流れとして当然のことですから、コロナがあったからといって全てが変わることじゃなくて、コロナがあった後もコロナの前に戻るように努力をするということ、国際社会も含めてでありますけれども、それはそういう流れが必ず来ると思います。ですから、そういう柔軟な需要予測がもしできれば非常にありがたい判断基準、これは県民の皆さん方の御理解をいただくという前提の中にあるその基準になるんじゃないかというふうに思いますので、もしその数字があれば教えていただきたいし、ないならいとおっしゃっていただき、次の検討の中に加えていただければありがたいと思います。いかがでしょうか。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

まず、御質問、まず昨年度の試算は、空港会社が2051年で目標としております旅客者数

622万人、これを前提に試算したところでございます。

御質問の、まずその数字が縮小したときの数字を持ち合わせているかということについては、申し訳ありません、昨年度は、その622万人のみを前提に試算したところでございます。

ただ、一方で、現在コロナの影響があるというのは、これは事実でございます。ただ、基本的には、こういった鉄道の需要予測というのは、大きなトレンドで行うという大前提なので、基本的には、そのコロナウイルスのように一時的な要因というのは予測に大きく反映されないというふうに考えてはおりますが、ただ、一方で、当然、このような事態になっておりますから、そういった需要が落ち込むというような場合の対応についても、例えばですけれども、過去のSARS、MARSあるいは災害関係で言うと東日本大震災と、そういったような過去の類似事例から予想検証というのを想定するというものについても、先ほど申し上げた有識者の検討会議などの場で、専門的かつ客観的な意見を伺いながら検討を加えていく必要があるんだろうと思っております。

当然、検討に当たっては、需要が落ち込むという可能性がある一方で、当然V字回復という可能性も大いにあることから、我々としては、ちゃんと幅を持たせた検討をしっかりと行っていきたいというふうに考えております。

○前川収委員 ぜひそういう検討を、せっかく立ち止まるというお話でありますから、いろんな議論がしやすい検討をしていただきたい。

もう一つ、実はこれは前から考えていたんですけれども、熊本空港というのは、公共交通機関が非常に脆弱だというのは誰でも分かっていることでありまして、コンセッション

になる前から、先ほどの御報告にもございましたとおり、リムジンバスに乗っても定時性がないと、また、混んでいるときはリムジンバスからあふれてしまって乗れないという環境すらあるということですね。もしもアクセス鉄道をはじめとした何らかの施策を打たないまま、何もしない、現状のままで新会社が600万人を超える需要が成り立ったときに――それは今のアクセスで成り立つかはまた別な議論として、成り立ったときに、熊本県の都市圏をはじめとした公共交通機関もしくは車の道路の状態も含めてどうなるか、これは逆転の発想ですね。どうなるかということ、そのことも私はとても大事な部分だと思っております。いわゆる道路を造るときには黒字とか赤字とかは考えないんですね。必要な道路であれば、公共交通機関として道路は造ることになります。造った道路が、費用対効果が出れば黒字だということですが、その費用というのは税金でやっぱり造って、利便性の向上のために造っているわけですね。今、熊本天草幹線道路もそうですよ。全ての有料道路以外はみんなそうやって税金で造って、我々の生活、国民の生活の利便性を上げるために造るわけですね。

同様で考えれば、熊本空港が今のままのアクセスの状況の中でお客さんがばあっと増えるということになったらどうなるのか、そこがマイナス面として見えてこない、空港もしくはその他の新しい公共交通機関の必要性がなかなか見えづらいというふうに私はずっと思っていました。個人的には一番ベストだと思っています、今でも。軌道で通すのが、定時性も大量輸送性もあるからいいと思っておりますが、その前提となる判断の中で、空港にお客さんがいっぱい来る、600万人以上、620万人を目指すという改良をもう既に始めたわけですね。もちろん、需要予測は厳しいですよ。簡単ではない。でも、そうなったときに、今の空港の状況がどうなるのと。例え

ば、自家用車も車もない人たちが公共交通機関だけで行こうとすれば、JR本線の大津行きに乗って、肥後大津から空港ライナーで行くしか今はない。それと、リムジンバス以外には方法はないですね、今。車を持たない人、タクシー以外は。それがどうなっていくのか。もしくは、車で行っても、それは渋滞も含めてどういう状況になるのか、そういうやつももし——これは簡単ではないかもしれないけれども、やっぱり説得力というのは必要性の原資としてちゃんと見極めるということが必要じゃないかなと思いますが、検討を始める前にその資料があったら助かるんですけども、もしあれば教えてください。なければ、またそういうものもちょっと検討していただければありがたいなと思います。

○重見交通政策課長 まず、622万人を前提としたときに、今このまま何も改善をしなかった場合の状況については、すみません、現時点でそのデータというようなものは持ってございません。

ただ、一方で、先ほど御説明しました検討会議には、実は交通事業者にも入っていたかどうかと思っております、例えば考えられるのは、現行リムジンバスを運行されている会社とか、そういった現行で空港アクセスを担っている方とかいう者にも入っていただくことで、今、前川委員がおっしゃったような話についても、議論あるいは検討ができると思っておりますので、貴重な御意見としてしっかり検討を進めていきたいと思っております。

○鎌田聡委員 やっと額を聞かせていただきまして、60億から180億ぐらいアップということで、私も大体そのくらいになるだろうということで想定をしておりましたので、まあ知事選前に出していただきましたかったという話をずっとやってきたわけでありましてけれども、3月27日に鉄道・運輸機構からそれを出

されたということでありましてけれども、そもそもの業務委託契約書の期限というのは3月19日じゃなかったんでしょうか。その確認をお願いします。

○重見交通政策課長 鉄道・運輸機構との間の委託契約の提出期限は3月19日でした。

○鎌田聡委員 で、3月27日になった理由というのは、どういうことですか。

○重見交通政策課長 調査結果は、最終的には3月19日に、まず鉄道・運輸機構からこの調査結果案というものを我々受け取ったところでございます。その後、当然、我々、委託した主体としての責任がございましたので、完了検査というものを実際行っておりました。で、最終的に我々がその検査、チェックをして、完成物として頂いたのが3月27日というところでございます。

まず、なぜ遅くなったのかという部分でございまして、まず、我々県として、その鉄道の新線整備というのは初めての事案ということがあります。それから、先ほど御覧いただきましたけれども、機構からの報告書、これは1,000ページを超えるということで、分量的に非常に多いと、かつやはり内容もかなり専門的ということもございまして、我々、まずはそこは慎重かつ丁寧にしっかり検討してきた結果、精査に多少の時間を要してこの3月27日となったというところでございまして。

○鎌田聡委員 3月19日に出ていて明らかになつとけば、知事選の投票日が22日でしたので、その前に、まあこれは結果は別として、県民の皆さんにどういうものかお知らせすることはできたと思っておりますので、まあまあこれは終わった話ですから。

そういったことで、ぜひ御努力をいただき

たかったということと併せて、きょうの報告の中で、費用便益分析、B/C、これが出ていないということで報告をいただいたんですけども、それだけ期間かけて、時間かけてやっている割には、肝心なところが非常に抜けているなと思いますけれども、理由は何か先ほどございましたが、定時性の確保云々がありますけれども、定時性の確保というのは、この鉄道事業の肝だと思えますよね。そういったところの費用便益効果が出てないし、何か自動車のほうの優位性よりもマイナスに働くという、何かよく分かりませんが、これはB/Cを出してしまうと何かまずいようなことがあって隠しているんじゃないかなというような疑念さえ抱くんですけども、どういうことですか、これは。

○重見交通政策課長 B/Cを算出できなかった理由というのは、先ほど御説明をしたとおりというのが真実でございます。

繰り返しになりますけれども、まず、我々、B/Cと需要予測、これはもう密接に関連するものでございます。そのため、限られた時間の中で、我々で、入手し得るデータと手法、これを用いて算出を試みたところでございます。

その昨年度調査では、鉄道の便益を計測する上で、先生も御承知かと思いますが、我々の空港アクセス鉄道のこれは最大の重要な目的の一つである定時性という考え、これが技術的に反映できないということが分かったところでございます。このために、先ほど申し上げたとおり、今後、専門家の御意見等を踏まえて、しっかりB/Cを出すために継続調査をするというところでございます。

○鎌田聡委員 その定時性のところが出せないというのがちょっとよく分かりませんが、いずれにしてもこれから詳細検討の中で出していかれるということでもありますか

ら、しっかりとその辺を出していただきたいということと併せて、需要予測も、30年後の622万人ですか、非常にこの点についても、コロナ云々抜きにして、ちょっと非常にやっぱり厳しい数字だというふうに私は見ておりますので、それにコロナの状況が入ってきていますから。もちろん、需要予測を見直すということがこれから非常に重要だろうというふうに思っていますので、そういったことも含めて、しっかりとその辺も対応していただきたいということと、あと、JRが今回の数字を見て、もうやめたとか、そういう話は出してないんですか。今までどおりの、約束どおりですか。

○重見交通政策課長 我々、昨年度のこの調査結果、JRとは協議をしているところでございます。

ただ、一方で、我々、昨年、JRとの間で全体事業費3分の1の拠出を頂けるという合意をしているところですが、今回については、先ほども皆様に御説明したとおり、まずB/Cが出ていないということで、まだ不完全な調査結果という状態でございます。

ですので、JRに対しましては、我々、継続調査を実施していくので、その結果を踏まえてまたしっかり協議をしてほしいというお願いをしているところでして、JRからも、そのことは了解したというような言葉を頂いているところでございます。

○鎌田聡委員 じゃあ、まだこの数字に対しての態度というのははっきり、まあそういうふうに御了解いただいたと、継続調査することについてですね。そういうことだろうと思います。

あと、この前の一般質問の中での知事の回答の中では、一旦立ち止まって見直すということでありましたけれども、その後、マスコミ報道によりますと、中断とか凍結ではない

ということでありませけれども、私の理解としては、一旦立ち止まるということは、その先には、やっぱりいろんな今から検討を加えた上でBRTとの比較もやっていくということでありませけれども、どっちがいいかは別として、結果次第では中断であり、凍結がその先にあるんじゃないかと思ひます。その辺はどうなんですか。

○重見交通政策課長 この前の一般質問で、知事が、このアクセス事業について立ち止まるという答弁をいたしました。

まず、ここでお伝えしたいのは、この発言につきましては、鉄道事業自体を中断あるいは凍結するということではないというところでございます。

その上で、その前提に立ちまして、まず昨年の調査結果、これについては、きょう御説明したとおり、幾つかの課題が判明したこと、さらには、我々、昨年度調査は新型コロナウイルスが起きる前のものを前提としたものでありますから、昨年度の調査、そして現在の状況というのは、大きく事情が変化しているということがございますから、県民の皆様にもまずしっかりと議論いただくための調査検討に必要な、今回補正予算に予算を計上しておりますが、計上しているというところでございます。

アクセス鉄道の整備につきましては、当然将来の熊本の発展を見据えて我々取り組んでいるものでございますので、まずは議会、そしてさらに県民の皆様にも御議論いただいた上で、それを踏まえて事業化の判断をするということでございます。

○鎌田聡委員 事業化の判断、それを見据えてやるということ、ということは、やることもあり得れば、やらないこともあるということではないんですか。その先の話ですよ。

○山川企画振興部長 すみません、補足をさせていただきますと思ひます。

まず、私は、ずっと今まで先生方にスピード感を持って調査をするということをごさんご申し上げてきて、1年でできなかったと、やり終わらなかったということは、本当に力不足で申し訳ないと思ひています。

ただ、今お願いしたいことは、もう1年継続調査をぜひやらせてほしいということと、私は、この調査が終わらないと、先生方に本格的に御議論いただく状況にどうしてもならないと思ひています。ですから、そういう判断はその先にあるということだろうと思ひます。

○鎌田聡委員 じゃあ、いろいろな様相が、昨年1年間とその前年といろいろ変わってきていますので、改めてやっぱりしっかりと、需要予測も含めて、先ほどのB/Cもきちんと出していただいて、そしてやっぱり県民にしっかりと説明をする機会を設けていただいて、ぜひその後の判断というのは、やっぱりどうするのかと、中断や凍結も含めて、事業化も含めてぜひ結論を出していただきたいと思ひますので、ぜひよろしくお願ひします。

○高島和男委員 説明資料の30ページの旅客数の状況ということで御説明いただいた令和元年度、熊本空港の国内の旅客数というのは316万人、国際線のほうが11万人ということでありませけれども、先ほど前川委員おっしゃったように、コロナ後ということになりますと、また随分と落ち込むのではないかなというのは容易に推察されるわけですが、この国内線でビジネス客というのは大体何%ぐらいなんでしょうか。ざっくりで結構です。

○重見交通政策課長 すみません、手元に正確なデータがないのであれですが、当然熊本は観光県なので、観光客も一定割合いるのは

あれですが、ただ、半分を超える人がビジネス客だという相場観というか、感覚があります。

○高島和男委員 私は何かで見たんですけども、特に熊本―東京間はビジネス客が随分と多いというような数値を見たような記憶があります。

なぜお尋ねしたかといいますと、先週末、雑誌のインタビュー記事で、九州の世界のロボットメーカーの社長さんのインタビュー記事が出ていたんですけども、コロナ後、事業をどういう展開をするんですかという話の中で、これまで日本と中国で年間1,600回社員が往復していたそうです。1,600回。それを、今後は3分の1に減らすということらしいです。これはあくまでも国際的な話ですけども、恐らく企業というのは、当然のことながら、極力人との接触を減らしていくんだと、リモートになっていくんだというような動きというのは、なかなかやっぱり今度はそっちの方向に行くのではないかなという気がしてなりません。

そういう中で、今後、先ほど御説明あったように、需要予測に係る検討課題ということで、アンケート調査等々、精緻な数値を出していきたいということらしいんですが、その中には、やっぱり企業の動向というのはしっかりと注視をしておく必要があると思うんですけども、いかがでしょうか。

○重見交通政策課長 アフターコロナということで、当然企業の行動というのは変わるんだろうと思います。リモート勤務をしたりですね。ですので、仮にリモート勤務が主流になると、当然実際に動く方というのは減ることになり得ますが、その部分については、現時点ではなかなか誰も予想できないというのは事実だろうと思います。

ただ、そこについても、やはり先ほどの検

討会議とかで、専門家の方もいらっしゃいますので、しっかり会社がコロナ後にどういった動きをするのかということも踏まえて、我々、しっかりその需要予測なりの計測をして調査をしていきたいと思います。

○高島和男委員 わかりました。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。

○田代国広委員 この案件は、一昨年だったですかね、——当時私が委員長をしておったんですけども、今、ものすごく後悔しているんですよ。なぜかという、これだけの大事業を、広く、深く議論をせずに容認してしまった、それを大変今後悔しています。

なぜかという、それ以来ずっと考えてきたのは、やっぱり費用対効果ですね。果たして、その三里木から分岐で費用対効果が十分あるかと。私の結論は、費用対効果がまずだめだろうというふうになつています。特に確信したのが、今年仙台空港に行きました、管外視察で。仙台空港は、あそこは100万都市ですし、一応1日1万人の見込みで、それが7,000人で、年間7億か8億の赤字が出まして、それ以来10年近く赤字を垂れ流したんですけども、そこで県が、いわゆる上下分離方式と申しまして、施設を全部県が買い上げて借金を戻したんですね。ですから、今株式会社ですけども、それは使用料か何かで払っているみたいなんですけれども、その後、震災後急に需要が伸びまして、現在ではもうこれは1万人で黒字に転換しております。

仙台空港と熊本空港を比較した場合、雲泥の差ですよ。仙台空港は、駅から東北本線ですかね。ここの場合、豊肥線です。余りにもローカルで、豊肥線の需要というのは、私から見た場合、本当少ないんですよ。ここでもそうでしょう。豊肥線に乗られる方、おられ

ますか。私はその近くにいますけれども、非常に豊肥線の需要というのは少ない。そういったことを考えると、非常に採算的に私はまず無理だと思いますし、もう一つは、この前提が、JR九州が3分の1負担することを前提にされていますよね、その費用対効果がですね。非常に危ないというか、そんな気がするんですね。黒字が出ればいいんですけども、出なかったら、いわゆる負担金が要るわけですから。そういった費用対効果の面と、もう一つは、政策的な合意、整合性ですね。この鉄道アクセスの最大の主たる目的は、熊本空港のインバウンドの拡大でしょう。三里木から分岐して、熊本空港のインバウンドになりますか。ほとんどならないような気がするんですよ。むしろ、あえて言うならば、私は大津町ですから、空港のインバウンドを考えるならば、大津駅から直通にしたほうが一番なると思うんですね。そういう意味では、整合性、政策の。

もう一つ、大津駅は阿蘇くまもと空港駅なんです。21年の3月に、県の主導で、JR九州の社長もお招きして除幕式もやりました。三里木駅をなぜ空港から引っ張ったのか。運動公園とかありますけれども、運動公園もそんなに私は乗らないと思いますよ。あそこに来る人は全部健康な方です。乗るならば高校生ですね、免許持ちませんから。そんなに需要はないと思うんですよ、三里木から運動公園までも。そういうことを考えると、まず仙台でもやっとなので、ああいうところから見れば全然条件が悪いのです。

したがって、そういった採算の面と、もう一つ、さっき言った整合性、政策の整合性、なぜ阿蘇くまもと空港駅があるのに、それを使わずに三里木分岐ですか。政策も整合性もないような気がするんですよ。インバウンドしかりですよ。空港のインバウンドを考えるなら、まず観光でしょう。観光ならば阿蘇じゃないですか、あそこからなら。阿蘇を考え

たとき、三里木駅ですか。当然阿蘇くまもと空港駅じゃないですか。そういった政策、整合性についてはどう考えておられるんですか。

それともう一つ、世論調査で、この選挙中ですね、知事選で、25%が支持されただけなんです。BRTが37%、どっちもだめだという形で、現状でいいという方が25%です。今、私もそちらにシフトしています。こういった数字についても、これは謙虚に受け止めて、私は対応してもらいたいと思います。

以上です。

○山川企画振興部長 すみません、御意見ありがとうございました。

幾つか頂いたと思いますけれども、まずインバウンドと政策的な整合性の話について。

これは、いま一度11ページの需要予測の結果を見ていただきたいんですけども、何度も申し上げていますように、この需要予測自体、さらに改善をやっていければと思っています。

ただ、今時点で分かっていることは、この表の一番下の部分ですけども、今回、詳細調査でより前回の概略調査と違いが出てきたのは、空港を利用する人が減って、中間駅を利用する人が多く伸びているというのが概略調査との違いの一番のポイントなんです。

ですから、そういう意味では、やはりこの中間駅、我々、最初から総合運動公園の改善を、空港のアクセスを改善するならば、必ず運動公園のアクセスをどうにも解決しないといけないという強い思いで三里木を選択したわけですけども、そういう意味では、今回、予断を持って調査したわけではありませんが、中間駅の評価というものの方がさらに上がったことによって、やはり中間駅を取らないほかの方式というのは、私はより遠くなったと思います。やはり三里木じゃないかということはあるのかと思います。

あと、BRTの話、世論調査のお話もいただきましたけれども、これについては、ちょっと技術的な観点から一言申し上げたいことがあります。あのときの世論調査というのは、アクセス鉄道というものについては、我々、今調査を終わってないということで不完全でありますけれども、一定程度、三里木から幾らで、何分でこれだけというものがありますけれども、一方、そのときのBRTという部分は、恐らく一人一人、投票している人、皆さんイメージが全く違う、いわば内実がないものだと思っています。

そういう意味では、あの世論調査自体には、私は、そういう技術的な観点からやや不公平な面もあるかなと思っておるんですが、委員がもしBRTの方もちゃんと精査せよという御意見でしたならば、我々は、今回説明の際何度も申し上げてきましたように、検討委員会等々の場でもやるつもりであります。

それと、費用対効果がないんじゃないかという話で、先ほど鎌田委員からも、ちょっと隠しているんじゃないかと思いたくなるという意見もありましたけれども、これについては、本当に我々、1年間で終わらせるつもりで一生懸命やってきたんですが、やはりルートを選定と概算事業費の算定、あと需要予測モデルをどう組み立てるかというものは、この2つを同時並行にやっていって、作業の順番的にはこの2つのデータがないと費用便益分析ができないものですから、そういう意味で費用便益分析に取りかかる時間が少なかったと。鉄道局のマニュアルでは、定時性というものを評価するには、定時性というのは運賃が下がる効果とは違って、例えば200円が100円の運賃に下がること、それは即座に計算上すぐにできるわけにありますけれども、定時性をどういうふうに数量化するかというのは、それはまた別途有識者の意見を聞いてくださいということになっております。それは分かっていたんですが、そこまでの作業に

至る時間的余裕がなかったというのが実情でございまして、それは、私、ちゃんと工夫していれば変な数字が出るとは全く思っておりませんので、ぜひ、遅れたことについては申し訳なく思っておりますけれども、もう一回B/Cのお時間を頂きたいと、便益分析もしっかりやっていきたいと思っております。

○田代国広委員 BRTを調査せよとは言っていないよ、私は。BRTみたいに非現実的な政策に否定されているんですよ、70%以上の方がこの政策を、県民がノーと言っているんですね。そういった政策を進めるということが本当にいいかと。一遍立ち止まって、知事は、先ほどああ言っていました、中絶とか凍結はしないとおっしゃっていますけれども、幸いと申しましょうか、コロナでここにきてぐっと減りまして、空港も開店休業でしょう。そういったときだからこそ、皆さんもう一回立ち止まって、できれば、私は大津の人間ですから、そういう大津からの延伸で、それだったら絶対アンケート調査をしてください。——5割前後の県民の方の理解が得られると思いますよ。

○高野洋介委員長 御意見でいいですか。

○田代国広委員 要望でよか。

○高野洋介委員長 わかりました。

ほかにございませんか。

○前田憲秀委員 私も端的に御質問しようと思うんですけども、もう質問は1つだけなんです、最後の別添2の3で、検討委員会（仮称）の設置ということで、具体的に10名程度ということですが、この委員会のメンバーもある程度の選定と、いつぐらいからやり始めて、どれぐらいの期間、月に1回だとか、そこら辺はもう決定しているんです

か。

○猪原空港アクセス整備推進室長 今の御質問ですけれども、先ほどからも話題になっていますコロナの影響というのが非常に大きくございます。これからある程度、我々、どういったメンバーかというのはここにお示ししているとおりなんですが、そういった方の人選あるいは会議の開催時期については、結論的に申しますと、まだ明確な、いつということは申し上げられないような状況でございます。

ただ、いずれにしても、できるだけ早く、そういった環境が整い次第、検討を始めてまいりたいというふうには思っておりますので、ここは一生懸命早くできるように取り組んでまいりたいというふうに思っています。

○前田憲秀委員 なるだけ早くそれは発表してもらえたらと思います。

ただ、短い期間でこれだけの報告の書類、またコロナ、様々な御苦勞もあったというふうに私も推察はいたします。

ただ、今日お示しいただいた、例えばルートを選考にしても、例えば速達性を言っている割にはほとんどの案が時間は一緒、例えばなんですけれども、お金はかかるけど3分の2ぐらいの時間で行くんですとかいう選択肢だったら、もう少し議論も進むと思うんですけれども、どうしてもこの事業費ありきの議論になっているのかなという気もしないでもないです。

そして、もうこれは要望にさせていただきますけれども、別添の2の1の9ページ、三里木駅、中間駅、終着駅のイメージの発表がありましたけれども、きょうの地元紙では、三里木駅は何かアクセス鉄道は車止めがあって、ここでストップのような感じです。私が以前から言っているように、必ずやっぱり相互乗り入れありきの議論は必要だというふう

にも思っております。

そして、あえて言えば、熊本市内から空港へのお客さんに乗せて、途中は通過する列車も必要ではないかと。そうしたら、必ず速達性の時間は短縮できる、そういう思いもあります。

それと、中間駅でこの離合、行き交うのは中間駅だけのようなんですけれども、例えば運動公園でイベントがあるときに、ここでお客さんに乗せて三里木方面に行くときに、空港からのお客さんは乗れないこともあるんじゃないかと。これは福岡でも私経験しましたけれども、ドームで野球があるときは天神駅で乗れませんからね、博多駅に行く地下鉄に。それぐらいのこともテーブルにものせていただきたい。

それと、空港の終着駅、これは宮崎空港も私行ったことがあります。比較的駅ビルに近いんですけども、改札から下りて搭乗口まで結構歩くんですよ、ビルの端っこから端っこまで。仙台駅もこの間高特で行きました。やっぱり結構あります。だから、極力、これは空港株式会社との話し合いになるんでしょうけれども、改札を出てすぐ搭乗口に行けるように。博多駅が今そうになりましたよね、地下鉄の終着駅が。エスカレーターができて、すぐ搭乗口に行けるようになる。ああいうわくわく感は、これはもう——どうなるかは別として、こういうことも考えられますというのは、大いにテーブルにのせて議論していただいていいんじゃないかなと思いますので、そういうこともぜひ検討課題に上げて、頻繁にできれば、希望ですけれども、月に1回とかじゃなくて、順次、今だったらリモート会議もはやっていますので、そういうのでまず選定も含めて、議論の場をしっかりと我々にもお示しいただければなという要望をさせていただきます。

以上です。

○松村秀逸委員 まず、先ほどから議論されています、費用対効果のことが非常に多いんですが、単純にそれは空港から三里木までの乗降客の数だけに限らず、これを造ることによって、今後計画されている東海大学もできる予定ですし、将来的な企業誘致、また熊本運動公園のイベントの数、いろんなものでやはり努力すべき点が結構、伸びる部分があるのかなと思うんです。

それと、熊本はやっぱり政令都市ということで一つ考えていただきたいのは、人口減少、どういう形で歯止めするかということ、やはりそういう交通アクセスがいいということによって熊本に住む人も増えてくると思うんです。やはり今若い人たちが福岡等に卒業後流れております。やはり熊本より福岡がいいんだという、利便性等で引っ張られている部分が非常に大きいと思うんですね、就職だけでなく。その部分を考えるならば、優良企業、今、県としても考えて、テクノポリス周辺に持っていきたいと、そういう考え、トータル的な発想ですと、単純な、そこだけにこだわると、大きな視点を間違えて、熊本の将来の発展に大きく影響すると思うんですね。今後、検討委員会もつくっていただいて、十分いろんな面でそこを検討していただいて、総合的な判断はしなきゃいけないです。

それと、コロナによる心配をされておりますが、私はインフルエンザで昨年亡くなられたのは1万人近くおられると。今年は4,000～5,000人と聞いております。コロナで亡くなられたのが日本でまだ800人か900人。それからすると、やはり余りコロナにこだわることなく、2年ぐらいの間に治療薬ができるというふうないろんな専門家の話を聞いておりますので、その間に十分議論して、体制をつくって、早めのやはり完成というのが熊本にとってはいいいと思うんです。

それともう一つは、経済効果対策。やは

り、経済が落ち込んだ中で、どうしても公共事業というのはある程度必要と思うんですね。そういうのをしながら熊本県の経済に役立てていただきたいなと思うところがございますので、ぜひしっかり検討していただいて、その中でプラス思考的な、建設的に、前向きに進めていただければと思います。

以上です。

○高野洋介委員長 御意見、御要望でいいですか。

○松村秀逸委員 はい。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。  
（「ありません」と呼ぶ者あり）

○高野洋介委員長 なければ、質疑はこれで終了いたします。

次に、閉会中の継続審査についてお諮りします。

本委員会に付託の調査事件については、引き続き調査を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）

○高野洋介委員長 御異議なしと認め、そのようにいたします。

その他として、私から1つ御提案がございます。

閉会中の視察の件についてですが、委員会で行う委員派遣は、本来、会議規則第81条により、委員会としてこれを議長に申し出ることとなっております。

しかしながら、緊急な委員会視察が必要な場合に、委員会をそのたびに開催するのが不可能な場合もございます。

そこで、付託調査事件に係る閉会中の委員派遣の実施、目的、日時、場所等につきまし

ては、委員長一任ということによろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○高野洋介委員長 御異議なしということでございますので、そのように取り計らわせていただきます。

ほかになければ、委員会はこれで閉会いたします。

午後0時21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