

第 8 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10月1日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

## 第8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10月1日(木曜日)

午前9時58分開議

午前11時15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 渕上 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 高橋 太 朗

交通政策・情報局長 内田 清 之

交通政策課長 小川 剛 史

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58分開議

○高野洋介委員長 皆さん、おはようございます。

ただいまから、第8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。

まず、前回6月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いたします。

(企画振興部長、交通政策課長の順に自己紹介)

○高野洋介委員長 それでは、付託事件の審査に入ります。

まず、高橋企画振興部長から総括説明をお願いいたします。

○高橋企画振興部長 本委員会の付託案件の概要説明に先立ち、最近の道路、公共交通の動向について御説明申し上げます。

まず、熊本地震で甚大な被害を受けた阿蘇へのアクセスルートについてでございます。

8月8日に、阿蘇への重要なアクセスルートの一つであるJR豊肥本線が全線開通いたしました。また、10月3日には、国道57号北側復旧ルート及び現道部が全線開通いたします。各種要望をはじめ、委員の先生方には、大変お世話になりました。

鉄道と道路の開通によって、阿蘇地域への

アクセスは飛躍的に向上いたします。通学路利便性回復はもとより、地震で大きな影響を受けた阿蘇地域をはじめ、熊本全体の観光、経済にとっても大変重要な意味を持つと考えており、期待をいたしております。

次に、新型コロナウイルス感染症の公共交通への影響についてでございます。

本県の公共交通機関については、徐々に通常運行に戻りつつありますが、県をまたぐ航空便、高速バスといった交通機関については、減便が続いている状況にあります。

利用者の激減など大きなダメージを受けております交通事業者に対しましては、8月補正予算で議決いただきました公共交通応援事業で協力金を支給するなど、県民の生活や経済活動に必要な交通事業の継続が図れるよう支援を行っております。

最後に、令和2年7月豪雨についてでございます。

国道219号やJR肥薩線、肥薩おれんじ鉄道及びくま川鉄道が甚大な被害を受けております。被害状況につきましては、後ほど担当課長から御説明をさせていただきます。引き続き、国や沿線自治体と連携して、復旧、復興に全力で取り組んでまいります。

では、本委員会の付託案件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。

空港アクセス鉄道の整備につきましては、6月定例会で御説明しましたとおり、昨年度の調査で確認された課題の解決やさらなるコスト縮減に向けて、継続調査を実施しております。

有識者の方々や経済界の方々からなど、幅広く意見を聞くための検討委員会につきましては、豪雨災害からの復旧、復興の状況に加え、新型コロナウイルスの状況等も見極めながら、可能な限り早期に開催したいと考えています。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

熊本都市圏交通につきましては、熊本都市圏総合交通戦略に基づき、公共交通施策と自動車交通施策を組み合わせた対策を段階的に実施しております。

本定例会には、熊本都市圏の渋滞対策に要する経費を提案しており、着実に都市内交通の円滑化、渋滞緩和に取り組んでまいります。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしました但、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。

○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、簡潔をお願いいたします。

それでは、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。

本委員会の資料につきましては、全体で64ページとなっております、変更した箇所を中心に簡潔に説明させていただきます。

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、よろしく御願いたします。

まず、Iの1の高規格幹線道路等の整備について御説明いたします。

13ページをお願いいたします。

地域高規格道路の熊本環状道路です。

現状の欄の一番下の丸、国道57号熊本東バイパスについてです。

保田窪交差点、保田窪北交差点につきまして、国が、今年1月から、右折レーンの延伸

や交差点内の誘導カラーの舗装といった渋滞対策を実施されております。6月21日に完成しております。

なお、この渋滞対策は、熊本都市道路ネットワーク検討会で議論しております短期対策として取り組まれたもので、既存ストックでの対応も事例になります。

次に、15ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路です。

現状の欄の1つ目の丸の3ポツ目になりますが、宇土市上綱田町から宇城市三角町間につきましては、事業化に向けて計画段階評価が進められております。8月から10月にかけて、ルート帯やインターチェンジの位置を検討するための意見聴取が行われております。

次に、18ページをお願いいたします。

各路線の建設促進活動について記載をしております。

6月の本委員会後からの主な活動内容について説明いたします。

コロナ禍や7月豪雨の影響により、要望活動を中止したり、要望書提出のみとするなどの対応を余儀なくされている状況でございます。

まず初めに、①の九州中央自動車道路でございます。

アンダーライン1つ目ですが、7月3日に、九州中央3県、熊本、大分、宮崎の議員連盟の皆様と、九州中央自動車道と中九州横断道路の整備促進を訴えるために、九州地方整備局等への要望活動を行いました。

次に、7月6日の要望と8月28日の地方大会は中止、9月24日の要望は、要望書の提出としております。

次に、19ページをお願いします。

②の南九州西回り自動車道路です。

こちらは、7月から8月に3つの要望活動を予定しておりましたが、いずれも中止としております。

次に、20ページの③中九州横断道路をお願

いいたします。

アンダーライン2つ目の7月3日、それから、7月6日、9月24日の要望につきましては、先ほど説明いたしました九州中央自動車道と同じになります。

次に、21ページの④熊本天草幹線道路をお願いします。

8月20日から21日に、期成会の皆様と、例年よりも人数を制限した上で、九州地方整備局、国土交通省、県選出国会議員への建設促進の要望活動を行いました。

次に、⑤の有明海沿岸道路です。

アンダーライン2つ目と3つ目ですが、8月13日と9月4日の要望については、要望書の提出としております。

以上が建設促進活動となります。

例年のような要望活動ができない状況ではございますが、コロナウイルスの状況を見ながら、可能な限り機会を捉えて要望活動を行ってまいりますので、引き続き委員の皆様のご御支援、御協力をよろしくをお願いいたします。

道路整備課は以上です。

○小川交通政策課長 交通政策課でございます。

続きまして、25ページをお願いいたします。

2番、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。

令和元年度について、前回は速報値でございましたが、8月に国から確定値が公表されましたので、改めての御報告となります。

最終的に、国内線で、前年度に比べ約9万5,000人減の315万9,000人となり、国際線との合計で約18万7,000人減の327万3,000人となっております。

本年度4月から8月までの旅客者数につきましては、国内線で、前年度に比べまして約

114万8,000人減の21万9,000人、対前年度同月比16%と、新型コロナウイルス感染症の影響による減便により前年度を大きく下回っている状況でございます。

また、御存じのとおり、国際線につきましては、本年3月11日より全便欠航が続いている状況でございます。

続きまして、26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。

国内線と各路線の旅客数につきましては、対前年度同期比で申し上げますと、東京線で15.5%、大阪線19.6%、名古屋線で18.6%、最後に沖縄線で5.4%という、非常に厳しい状況でございます。

ページ飛びまして31ページをお願いいたします。

(3)番、国際線の振興についての1番、現状でございます。

全般の一番下の丸でございます。

3月11日以降、先ほど申し上げましたとおり、国際線は全て運休しているところでございますが、航空会社との関係性の維持及び運航再開に向けたパートナーシップの強化を図るため、知事から各社に対して親書を送付しております。

続きまして、飛びまして37ページをお願いいたします。

国際線振興に係る(2)今後の取組についてでございます。

運航再開に当たりましては、訪日誘客支援空港の認定による支援策などを積極的に活用しまして、航空会社、旅行会社及び関係機関と連携したプロモーションや航空会社への支援、こういったものを実施してまいります。

また、感染収束後の将来的なインバウンド需要の取組も見据えまして、熊本国際空港株式会社との連携の下、訪日旅行需要の高い地域などをターゲットに、航空会社と新規就航に向けた協議も進めまして、路線開設を目指

してまいります。

続きまして、38ページをお願いいたします。

中段部分のその他新規路線につきまして、当面、県の海外事務所、関係機関、現地アドバイザー等と連携しまして、オンライン会議、こういったものも活用しながら、各航空会社と協議を進めてまいります。

続きまして、熊本空港の運営の民間委託とアクセス改善について御説明させていただきます。

ページ飛びまして41ページをお願いいたします。

空港運営の民間委託の(2)今後の取組でございます。

コロナ禍により、9月現在の運航便数が、国内線では通常の約50%ほど、国際線は全て運休しており、厳しい経営環境が続いております。

そのような中、熊本国際空港株式会社においては、航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン、こちらに基づく対策を実施しながら空港運営を進められているところでございます。

県としましても、同社の感染拡大防止対策への助成など、感染拡大防止と地域経済や県民生活の回復のベストバランスを達成するために、必要な取組を進めてまいります。

続きまして、42ページをお願いいたします。

空港の施設整備の(1)現状でございます。

下段部分でございますが、新国内線ターミナルビルの供用開始に伴いまして、旧国内線ターミナルビルの解体工事が現在進められております。こちらについては、当初の計画どおり、2023年春の新ターミナルビル完成に向けて準備が進んでいるところでございます。

また、先月9月1日には、新国内線ターミナルビルの東側に、新しく496台及び144台収容の駐車場、こちらが既にオープンをしてお

ります。

なお、既存の空港駐車場では、約800台収容可能な立体の駐車場の建設が現在進められておりまして、こちらは今年度末の完成予定となっております。

飛びまして48ページをお願いいたします。

空港アクセス鉄道の整備でございます。

中段部分の今年度の取組でございます。

一番目の丸の昨年度の詳細調査を受けた継続調査につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構と協定を締結しまして、現在、調査を実施しているところでございます。

一方で、3番目の丸の有識者や経済界などから成る検討委員会につきましては、新型コロナウイルスの感染拡大や豪雨災害の発生を受けまして、開催時期を検討しているところでございます。

開催時期につきましては、冒頭、企画振興部長からも申し上げましたとおり、豪雨災害からの復旧、復興の状況に加えまして、新型コロナウイルスの状況等も見極めながらではあります、なるべく早期に実施したいと考えております。

高速交通体系につきましては、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。

別添資料の1をお願いいたします。

まず、1の将来の熊本都市道路ネットワークの検討につきましてでございます。

熊本市の道路交通は、3大都市圏を除いた全国政令指定都市で、渋滞箇所数や自動車の平均速度などがワースト1位であり、慢性的な交通混雑が発生している状況でございます。

この道路交通の課題を解決するため、熊本都市道路ネットワーク検討会を設置し、国、県、熊本市、経済団体及び学識経験者で、あ

らゆる角度から幅広く検討を行っています。

昨年12月に開催しました第3回の熊本都市道路ネットワーク検討会において、資料中段の図1のとおり、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を公表しました。

また、新たな道路ネットワークの構築には、期間を要するため、短期、中期の対策について、国、県、熊本市の役割分担の下、持続的な取組を行うこととしております。

そのイメージが図の2でございます。

次に、2、令和2年度の短期・中期渋滞対策の取組について御説明いたします。

これは、本定例会の補正予算に提案しています県が実施する短期・中期対策になります。

まず、(1)パークアンドライド駐車場の強化・拡大計画策定でございます。

左の図は、熊本都市圏を示したもので、周辺部から熊本市中心部に向かう自動車総量を縮減するため、自動車利用から公共交通へ乗り換える拠点の強化・拡大計画を策定するものでございます。

次に、(2)高度化光ビーコン等の設置でございます。

道路整備や信号制御改善などの交通処理能力向上に活用するため、交通管理者である県警と連携して、交差点の信号機周辺に、左の図で示しております高度化光ビーコンなどの車両感知器を設置します。

最後に、(3)都市圏の幹線道路ネットワークの構築です。

左の図のように、都市圏内の主な渋滞箇所集中する自動車交通を分散するのに有効な道路ネットワークについて、新設や既存道路の強化などを検討します。

これらの公共交通施策と自動車交通施策を組み合わせた実効性のある短・中期的な施策を、国や熊本市と役割分担しながら段階的に実施し、都市内交通の円滑化と渋滞緩和に全

力で取り組んでまいります。

都市計画課の説明は以上でございます。

○小川交通政策課長 交通政策課でございます。

続きまして、別になっておりますが、別添資料2の令和2年7月豪雨の被害状況等補足説明資料、こちらをお願いいたします。

本委員会の直接の付託事項案件ではございませんが、御存じのとおり、豪雨により甚大な被害を受けました鉄道、道路の状況について、この場をお借りして御説明をさせていただきます。

それではまず、1ページをお願いいたします。

J R肥薩線の被災状況でございます。

写真にありますとおり、球磨川第一橋梁、第二球磨川橋梁が流失をしたほか、鎌瀬駅一渡駅間で数多くの土砂流入、道床流出等が発生してございます。

J R肥薩線につきましては、地域の生活路線であるとともに、観光列車「SL人吉」などをはじめ、そういった数多くの観光列車が走る南九州の周遊観光には欠かせない鉄道でございます。J R九州に対しまして、一刻も早い復旧を県としてもお願いをしております。

続きまして、2ページをお願いいたします。

続きまして、肥薩おれんじ鉄道、こちらの被災状況でございます。

例えば、一番左下の写真でございますが、こちらが佐敷トンネルになりますが、御覧いただいで分かりますとおり、入り口も分からないぐらい非常に大きな被害、大規模な土砂流入等が発生しております。このほか、各地で築堤崩壊など、こういった被害も発生しております。

運行の状況ですが、7月13日から水俣一出水間、そして、8月8日から佐敷一水俣間で

既に運行を再開しておりますが、その他の区間につきましても、現在、復旧工事を進めております。

全線での運転再開は、会社からの御報告によりますと、11月頃を見込んでいるということでございます。

続きまして、3ページをお願いいたします。

くま川鉄道の被災状況でございます。

こちら、一番右側の写真を御覧いただければと思いますが、こちら球磨川第四橋梁になりますが、こちらも流失をしております。このほか、車両の浸水等の被害も受けております。

くま川鉄道につきましては、8月に開催されました取締役会において、鉄道による復旧に向けて進んでいくことを決議されております。

今後、災害に強いくま川鉄道として復旧することを目指して、関係市町村と協議を進めてまいります。

続きまして、4ページをお願いいたします。

現在、一部もしくは全線不通となっております各鉄道における代替輸送、こちらの状況でございます。

順番に、まず一番上の部分ですが、J R肥薩線につきましては、八代一吉松間で現在不通となっておりますが、J R九州におきまして、9月10日から、八代一坂本間、飛びまして、一勝地一人吉間で、それぞれジャンボタクシーによる代替輸送が行われております。また、先ほど申し上げました間、坂本一人勝地間につきましては、高校生の保護者団体が通学タクシーを委託という形で運行をしております。

なお、県は、この通学タクシーの運行委託費に対して、全額助成を行っております。

また、少し長距離になりますが、八代一人吉間を高速バスを利用して通学する生徒もお

りますので、そういった生徒に対しましては、バスの料金から通学定期の相当額を控除した額、こちらについて助成を行っております。

続きまして、中段、肥薩おれんじ鉄道につきましましては、現在、八代一佐敷間で不通となっておりますが、こちら、7月20日から貸切バスによる代替輸送を行っております。

最後に、下段部分のくま川鉄道につきましましては、こちらは、現在、全線不通となっておりますが、肥薩おれんじ鉄道と同様、7月20日から貸切バスによる代替輸送を行っております。

この2つ、肥薩おれんじ鉄道とくま川鉄道の代替輸送につきましましては、県から運行経費に対して助成を実施しております。

交通政策課からは以上になります。

○森道路整備課長 道路整備課です。

道路、橋梁の被災状況について説明いたします。

5ページをお願いします。

道路の被災状況でございます。

上の表に記載のとおり、のり面崩壊、路肩決壊、路面陥没といった被害は、8月19日時点の集計ではございますが、県分で516か所、約248億円、市町村分で1,667か所、約290億円となっております。

下の図につきましましては、発災直後、7月9日現在でございますが、国道、県道の全面通行止めの区間を示しております。

6ページをお願いいたします。

橋梁の被災状況でございます。

橋梁につきましても、流失、一部流失、損傷といった被害が発生しており、県管理橋で11橋、約248億円、市町村管理橋で23橋、約129億円の被害となっております。

7ページをお願いいたします。

被災した道路や橋梁のうち、球磨川に架かる10の橋梁及び兩岸の道路約100キロにつき

ましては、緊急かつ安全に復旧するため、高い技術力と機動力を有する国の権限代行として、復旧工事を実施していただいております。

現在までの復旧状況といたしましては、8月11日に、八代市から人吉間の球磨川沿いの啓開ルートの整備が完了し、緊急車両や地元車両に限って通行可能となっております。また、9月4日には、人吉市上薩摩瀬町にある主要地方道人吉水俣線の西瀬橋の仮橋設置工事が完了し、通行可能となっております。

8ページには、国の権限代行による災害復旧事業の位置図を掲載しております。

今後とも、国や市町村と連携して、一日も早い復旧に向けて全力で取り組んでまいります。

引き続きまして、国道57号北側復旧ルート及び現道部の開通について説明いたします。

別添資料の3をお願いいたします。

平成28年4月の熊本地震により、南阿蘇村立野地区において大規模な斜面崩壊が発生し、国道57号が寸断されました。

国は、災害復旧事業により、現道より北側に新たに北側復旧ルートの整備に着手され、震災から4年半という異例のスピードで整備され、明後日10月3日に開通の日を迎えます。

この北側復旧ルートは、自動車専用道路となっており、約13キロメートルのルートには、図にありますように、インターチェンジが、阿蘇側の起点、大津側の起点のほかに、二重峠トンネルを挟んで阿蘇市側と大津町側にそれぞれ1か所ずつ、合計4か所設けられております。

また、国道57号現道部につきましても、10月3日同日、大規模斜面对策事業の完成と合わせて開通いたします。

この道路の開通により、これまでミルクロード経由で最大約43分を要しておりましたが、約10分と、33分の大幅な時間短縮が図ら

れ、現道部の開通と合わせて阿蘇へのアクセスが飛躍的に改善されることとなります。

道路整備課は以上です。

○高野洋介委員長 以上で執行部からの説明が終わりまりましたので、質疑に入ります。

何かございませんか。

○前川収委員 まずは、様々な地域高規格道路等々の建設促進に向けた活動をやっていただいておりますが、コロナ禍ということで、なかなか直接的な行動が取れてないという状況でございます。

それは全国的な傾向だとは思いますが、コロナの状況をしっかり見極めながらではあります、やっぱりきちっと国に訴える部分は訴えなきゃいけないというふうに私は思っております。

ちゃんとしたそういった活動をやれば成果が出るということについては、身をもって体験してきたつもりでございますので、いよいよ熊本のレベルもレベル3ということで、コロナのレベルが少し下がったということでもありますし、既に国においては、10月1日から、今日からですね、東京首都圏もGOTキャンペーンの対象ということになっているわけですから、注意をすることは当然であります、そこであまりちゅうちょせずに、これからしっかりこれまでできなかった部分も含めて取り組んでいただきたいというふうに思いますが、その点について、ひとつお気持ちを聞かせていただければというふうに思います。

それから、次は——続けていいですか。

○高野洋介委員長 どうぞ。

○前川収委員 都市圏交通の件なんですけれども、お話がございましたとおり、3大都市圏を除く政令市で一番交通渋滞がひどくて、

県民が困っている、もしくは外からお見えになった人も含めてですけど、熊本の渋滞はひどいですねという話をずっと受けているわけでありまして。

それで、ちょっと気になるのが、短期と中期の取組については、今お話がございましたとおり、パークアンドライドや光ビーコンによるいわゆる信号操作等々をしながら、しっかりその短期、中期でできることはやっていくということで、当然そこは取り組んでいただきたいと思いますが、問題は長期なんですよ。

新たな道路ネットワークの構築の、ここはまだ検討ということになっています。大変皆さん方が努力なさっているところで申し訳ないんですけど、多分、短期、中期は、ずっと追い駆けっこをしながら回っていくような、抜本的な対策には多分ならないんじゃないかな。これまでだってこれはやってきているわけですね、短期的、中期的な対策というのは。それで今の状態ということになっているわけでありまして、この長期的な新たな道路ネットワークの構築というものを、早く検討段階を終わらせて実施段階に入っていかなきゃいかぬというふうに思っています。それしか抜本的な対策ということにはならないというふうに思います。

そこで、これは提案というか、もう既に検討はなさっていらっしゃると思いますが、熊本市も政令市になっているわけでありまして、都市高速という概念を持っていただいて、つまり有料道路で渋滞解消をしていくということ、これをやっぱり発想の中にしっかり位置づけて取り組むべきだろうというふうに思います。

福岡においては、福岡市は既に都市高速道路網というのが、まだ全部じゃないかもしれぬけど、ほぼ達成してしまっていて、福岡はとても便利な都市になっていると、全国でも有数な住みたい地域、便利な地域ということにな

っているわけでありまして、多分今のままで中期、短期の対策だけで終われば、まあ終わらないつもりでしょうけど、短期、中期であれば、恐らく渋滞解消には抜本的にはならないと思います。

そうしたら、熊本市は、渋滞が多くて住みにくい地域と。熊本市がそうなると、熊本県も結果としてそうなるわけでありまして、そういう全体的な部分にとっても大きく影響するというふうに思っていますが、有料道路、都市高速という概念について、現在検討がなされているのかどうか。そして、それがいつごろまでに、やっぱりこれも長期だから時間かかるんですけど、時間がかかるということは、早く始めないと効果が出ないということです。いつまでも検討というのをずっと続けてきたって、昔から、ずっとこの委員会で、私、言い続けてきておりますが、そろそろ検討は終わって、実行の段階に入ってほしいということを言い続けてきておりますけれども、その点について、ぜひ気持ちを聞かせていただきたい。

前部長は、今年度中にはその計画をつくるというお話をこの委員会の中でおっしゃったことを、私の質問で答えたわけですから、さっき南部先生もたしか一般質問で御発言いただいておりますけれども、それを、言質を取ってどうこうということは言いたくありませんが、そのくらいの意気込みでやっぱりやっていただきたいというふうに思っています。

それから、アクセス鉄道についてですけれども、コロナウイルスでこれだけ需要が落ちていること、これは誰も想像し得なかったわけでありまして。ただ、じゃあずっとこのままですかと言われたら、私は決してそうじゃないと思います。必ずこのコロナウイルスは、我々は克服していくということですね。ですから、長期的な計画、やるべき計画を、コロナのせいで、コロナだからということではやっぱりやらないとか逃げるということは、私は

できないと思っただけでありまして、当然、需要は、目標需要を持っているわけですから、新会社が、それに向けた努力を続けていくということになるわけでありまして、その需要が満たされたときに、果たしてその周辺にある道路環境、もしくは公共交通環境というのが、まさしく脆弱なまま、今の状態というままではいけないというふうに思っただけでありまして、むしろ、このコロナがある時期に、少しお客さん、まあ視点はやっぱり今後お見えになる乗客の皆さんですから、空港で見ればね。それから、県民も含めて、いろんな人が動いていく中であって、今は少ないかもしれないけど、今のままだということではないという意識を持って、検討をぜひ進めていただきたいというふうに思います。

有識者を含めた検討委員会がいつ開かれるか、期待感を持ってずっと待っておりますが、まあ7月豪雨もあったことはよく分かりますけれども、もうそろそろやっぱり次のところを見てやらなきゃいけないと思っただけでありまして、部長、いつ頃開かれる予定か、腹の内を教えてください。腹の内は言えない話かもしれませんが、その心づもりを。ずっとというわけにはいかぬでしょうから。

○森道路整備課長 1点目の建設促進活動についてお答えいたします。

委員の御指摘のとおり、コロナの状況によりまして、これまでなかなか例年のような形での取組というのができないという状況でございます。

ただ、今後、来年度の予算獲得とか各路線の整備促進におきましては、非常にそういった活動というのが重要と。これまでも、そういう形で、予算の確保、それなりに勝ち得てきたというふうに思っておりますので、今後、コロナの状況も多少緩和してきているという状況もございまして、今後、議会在終りました10月、11月にかけて、各路線

のいろんな要望活動を実施していきたいということで、いろんな議員連盟の方々とか期成会の方々とも御相談しながら、今まで行えなかった活動をしっかりやって、予算獲得等を進めていきたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願ひいたします。  
以上です。

○宮島都市計画課長 新たな道路の取組についてでございますが、まず、委員御指摘のとおり、新たな道路につきましては、昨年の道路ネットワーク検討会のほうでビジョンを提案させていただいたところでございますが、この検討会の始まりといいますのが、先ほど御説明しました、全国政令市ワースト1の道路事情ということ、それに加えまして、現在、都市交通マスタープラン等でも表現しておりますが、現在取組中の中・短期的な道路のみでは、将来にわたって抜本的な道路渋滞の改善には至らないと、そういった前提条件の下、検討を進めて提案したものでございますので、委員御指摘のとおり、この新たな道路については、必要不可欠なものという認識をしております。

2点目の有料道路の可能性でございますが、こういった都市高速を造る場合、幾つか方法がございまして、福岡のような有料道路方式のほか、直轄の手法とか、様々な手法がございまして、その手法の選択に当たりましては、有料道路も選択肢の一つとして、現在検討を進めているところでございます。

今後の取組につきましては、冒頭述べましたように、この道路は非常に重要な道路という認識の下、緊迫感を持って進めるべきという認識をしておりますので、先般、次期検討会の開催に向けての議論も国、市と行ったところでございますし、できるだけ早く開催して、ステップアップできるように努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○高橋企画振興部長 アクセス鉄道の検討委員会について御質問いただきました。

検討委員会につきましては、本会議でも、自民党を代表して松田先生から御質問いただいております、知事は、復旧、復興の状況を見極めながら、可能な限り早期に開催したいということで述べておるところでございます。

私ども部局としては、なるべく早く開催したいというところで、内部的にはいろいろ詰めたり、有識者の先生をどうしようかとかということで議論はしているところなんですけれども、復旧、復興の状況を見極めながらということでございます。

恐らくは復旧、復興のプランが多分出てくるとは思いますけれども、それを見据えながら、例えばそれが終わった後にできるかどうかとか、そういったところを考えながら、できる限り早く開催していきたいというふうに考えております。

○前川収委員 要望活動は、ぜひしっかり取り組んでください。もちろん、コロナの状況を見極めながらという前提条件、これはずっとついていくわけでありまして、あまりちゅうちょし過ぎるなという意味です。やっぱりやるべきはきちっとやらないと、来年度以降の事業に影響が出るということでありまして、そのPRはちゃんとアピールしていかなくちゃいかぬというふうに思っておりますので、よろしくお願ひします。

次に、長期の道路ネットワークのお話であります。課長おっしゃったように、方法論は幾つかあると思うんですね。例えば、おっしゃったように、直轄で、ただで、ただじゃないけど、負担金で造る方法、それが一番多分いいんでしょう。それができない場合には、いわゆる高速道路だという話にもなると思いますが、その前提となるのは、どこから

どこまでを新しい道路で結びますという計画がなければ、どうやって造るかはその次の話であって、必要論としてはどこからどこまでを、例えば東バイパスを高架化して、そこは有料にしましょうとか、途中で分岐して水道町まで行って、それから3号線のほうをバイパス的にまたつなぐ道路というような形、これは何十年もかかるかもしれません。ただ、始めないとできないですね。始めないと一生できない。そういう計画をしっかりとつけて、この道路は絶対必要ですということであれば、そのために財源論が出てくるわけね。それは、どうやって造るか、しかもどうやって早く造るかという話が出てくるわけでありますから、どこにどういう道を造るといふことの計画はもうできているんですか、財源論の前に。

○宮島都市計画課長 委員御指摘のルート帯の検討はどのように進んでいるかという点でございますが、現時点では、ビジョンのほうに掲げております3つのビジョン、1つ目が循環性の確保、もう一つが拠点間を結ぶ、3つ目が道路空間の再構築といったものでございまして、これは高速道路が止まったときに代替性が確保できるのかという観点と、あと拠点間、空港であるとか港であるとか、そういったところをいち早く結ぶことができるのか、3つ目は、道路空間の再構築ということで、特に町なかにおきまして、この高架道路と公共交通をどのようにリンクさせるのか、こういった観点がございます。これは一つのコントロールポイントになってきますので、こういった観点から今検討している段階で、現時点ではまだお示しできる状況でないというのが実情でございます。

○前川収委員 さっき、私は、口頭でイメージだけで話したけど、そんなにたくさんそのイメージが誰にでもあるわけじゃなくて、多

分みんなで話せば、ほとんどあまりずれないぐらいの感覚でここが必要だという話が、今現状においては出てくると思うんですね。

しかも、中九州もそうですし、もう延岡線もつながっています。それから、天草幹線道路もかなり進捗してきている状況で、市内の周辺の道路というのはかなり、まあⅡ期は別ですよ。湾岸Ⅱ期は別として、もう出来上がってきているわけですね。そこは、どこを起点にしているかという、ほとんどが熊本市内です。その道路ネットワークの起点は、ほとんどが熊本市内。その起点の部分の計画がないと——今はまだないわけですから、構想もないという状況ですから、今の、何といふかな、何とかポイントというのを幾つかつないでいくということの中で、これは誰がやるのか知りませんが、県なのか、政令市の市なのか、一緒に何か組織をつくってやるのかよく分かりませんが、いずれにしてもそういうイメージを早く出さないと、これこそ、これは去年から始まった、おととしから始まった議論じゃないですよ。もう何十年も前からずっとやっている議論なんです。それで、その財源論が出ると、ぱたっと止まるんです、この話は。絶対止まります。だから、財源論をまず言わずに、ここに必要だという話をして、その上で財源論という形をつくっていかないと、その計画なしで財源論というのを言い出すと、恐らく私はネットワーク構築はできないんじゃないかと思っておりますけれども、部長、いかがですか。

○上野土木部長 今委員がおっしゃいましたように、熊本都市圏の道路の構造を見ますと、やはり高規格幹線道路が周辺を形成しておりますし、九州縦貫道という形で。あとは、都市圏内におきますと、2環状11放射という道路もございます。

ただ、先ほどから出ておりますように、この熊本市中心部に向かう方向の交通により、

やはり各ポイントで渋滞が発生している。

ですから、この課題は、やはり熊本市中心部に向かっての渋滞の交通をいかに機能的にさばいて、今後考えていく新しい道路ネットワークによってこの負担を軽減していくかということが一番重要なことだと思っております。

そういう意味から、委員がおっしゃいましたように、各拠点というのが、おおむねその熊本都市の構造を見ますと見えてまいりますので、それらを国、県、市と共同して、どういうネットワークから具体化していくかというのを、今検討させていただいております。

今すぐということでお示しすることはまだできる状況ではございませんが、できるだけ早くその部分をまた明らかにすることによって、広く県民、市民の皆様にもその必要性等も私どもからも説明をしていく必要があるというふうに考えておりますので、よろしくお願ひします。

○前川収委員 2環状11放射かな、これはしっかりつくってもらわなきゃいけません、多分これが出来上がったからといって、今の渋滞解消ができるかという、できないですよ。つまり、その前につくられた計画であって、今の需要とは変わっているという、もちろん必要ないと言っているんじゃないですよ。きちっとつくっていくことが大前提。その上で新しい道路計画が必要だということですので、願わくば、前部長の発言のとおり、早く、年度内にでもお示しいただければと思いますので、よろしくお願ひします。

以上です。答弁は要りません。

○鎌田聡委員 すみません、関連で、都市道路ネットワークということで、今検討を進められているわけですが、そもそもこれはゼロからの検討じゃないわけで、今の意見

と本当同じような意見になりますけれども、パーソントリップ調査もやって、そしてアクションプランに基づいてこれは多分今進めている話だからですね。今ポイントの話もありましたけれども、どこをどう改善しなきゃならないというようなところは全て分かった上での検討だから、やっぱり早く、今の話じゃないですけども、描き——というか、そういったものもきちんと出した上で、それからやっぱり具体論に進んでいかなきゃならないと思いますから、だから、今までのその蓄積をしっかりと生かしてほしいんですね。パーソントリップ調査、アクションプラン、そして、この新たな広域道路交通計画に今後反映していくということなんでしょう。

この新たな広域道路交通計画にこの長期対策がいつ反映されるのか、そのスケジュール感だけちょっと教えていただきたいと思ひます。

○宮島都市計画課長 新たな道路計画のアクションプランへの反映につきましては、新たな道路の計画が具体化した後に、現況の2環11放射を基本とする道路ネットワークの計画に合わせまして、変更を行ってまいりたいと思ひています。

○鎌田聡委員 まあ、先ほどの話じゃないですけど、やっぱり年度内にと話で、非常に私も期待感を持っていたわけですが、少しちょっとその辺がどうなのかというような心配もございまして、ぜひ——まあ、いろんな状況もありました、確かにね。コロナの状況とか災害の状況、ありましたけれども、しっかりとやっぱりここは、先ほど言ったように、今までの材料が全部あるわけですから、あと検討課題というのもうはつきり浮き彫りになっているわけですから、しっかりとスピードアップをして取組を進めていただきたいと思ひますので、よろし

くお願いいたします。

それともう1点。

アクセス鉄道になりますけれども、検討委員会の開催時期を今検討しているということでございますけれども、なかなか現状からしますと難しい状況もあると思いますし、あわせて、6月議会で、やっぱり立ち止まって検討するということを知事は言われたわけですから、ちょっとどこで立ち止まってなのかよく分かりませんが、しっかりやっぱり立ち止まった上で検討を進めていただく。

そのやっぱり検討の前提となるのは、鉄道・運輸機構が今継続調査をやっているわけですね。前回出していたいただいたルートを中心にまた検討されているわけですから、そこでの検討状況を見ないと、やっぱり検討委員会もなかなか検討しづらいと思いますので、まずは、継続調査が、いつまで、どうやるのかと、鉄道・運輸機構の、この辺のちょっとスケジュールを教えてくださいたいと思います。

○小川交通政策課長 ありがとうございます。

継続調査の内容ということでございますけれども、時期も含めてということでございます。

まず、継続調査につきましては、委員御指摘ありましたとおり、鉄道・運輸機構に現在調査をお願いしているところでございます。

期間につきましては、やはり年度末というところを目途にしまして、現在、専門的な知見も有しておりますので、調査をお願いしているところでございます。

あとは、検討委員会との関係ということで御質問をいただきました。

今回、御存じのとおり、昨年度の調査が、例えば定時性の確保という、そういった重要な便益がなかなか計測するのが難しいとか、こういった課題もございましたので、今年

度、引き続きそういった点も含めて継続調査をさせていただいているところでございます。

こちらにつきましては、先ほど申し上げましたとおり、鉄道・運輸機構に今お願いをして、調査を進めております。

検討委員会の時期は、先ほど部長からも申し上げますとおり、新型コロナウイルスの状況ですとか、豪雨災害からの復旧、復興、こういった状況を踏まえながら、なるべく早く開催できるように検討しております。

検討委員会のほうは、もちろんそういった今年度の継続調査で今調べていただいている部分というのもございますけれども、例えば、コロナが与える観光ですとか交通分野への影響、こういったところですか、BRTも含めた他モードとの比較、こういった部分も、有識者、経済界の方々を含めまして、幅広く議論していただくことを、現時点では想定しております。

そういった内容も含めながら、本年度は、継続調査と検討委員会、まだ時期が決まっておりますが、その2点を着実に進めさせていただければと思っております。

以上です。

○鎌田聡委員 検討委員会を私は急げとは言っていないので。

やはりいろんな材料が出てきた上で、そしてまたコロナの状況も踏まえた上でどうなのかということをしつかりと検討していただきたいと思いますので、そういったところで、まずはその鉄道・運輸機構の継続調査、これでしつかりとやっぱり——実際、調査して、さらに事業費がどうなのか、ルートがどうなのか、そういったものを、こちらはやっぱり急いで出していただいた上で、それをやっぱり検討委員会ではかけるべきだと思いますので、そのような段取りでぜひよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。

○田代国広委員 阿蘇くまもと空港駅に住む一人として、なかなか、はい、そうですかと言えるような状況にないのが私の今の心境です。

今日は質疑ですから、2～3お尋ねいたしますが、この負担割合ですね。国と県とJR、この負担割合は確実に担保されていくのかどうか。

もう一つは、JRが3分の1負担するとなっておりますが、その合意はぴしゃっと正式に文書化されておるか。

以上と、もう一つは、この事業採算性においては、採算性は担保確保されるところに書いてありますが、費用便益分析ですか、それによると、マイナスが出るようなことが書いてあってですね、ここで具体的な数値の算出に至らずと書いてありますように、極めて費用対効果的なものが明確な数字が出せない状況となっていると思うんですけど、そういった中で、これを積極的に進めていかどうかというような疑問を持っております。

それともう一点は、空港、これはアクセス鉄道ですから、熊本空港の効果、効率ですかね、インバウンド、熊本空港のために大きく寄与する鉄道だけにはならないと、基本的にはですよ。そう思うんですけども、残念ながら、この案では、運動公園とか免許センターとか、最近では東海大農学部とか、空港に直接利便性を与えないようなことが主たる目的になっている気がしてですね。本末転倒というか、極めて主たる目的である空港の活性化につながらないような気がしてならないんですよ。もっと言うならば、誰が乗っとだろうかと、そういう気さえしております。

特に、これを作ったからといって、福岡空港とか鹿児島空港を利用されている方が、こ

れを利用するというはまずあり得ません。新たな顧客の確保というのは、ほとんど限定的にしか考えられないんですよ。したがって、その空港の本当大きな効果が生まれるかどうかですね。どのような考えを持っておられるのか。

以上3点についてお尋ねしたいと思います。

○小川交通政策課長 ありがとうございます。

幾つか御質問をいただきましたので、お答えをさせていただきます。

まず1点、費用負担の点について御質問がございました。

こちら、皆さん御存じのとおり、平成31年2月に、JR九州と、この空港アクセス鉄道に対する基本的な方向性ということで同意を得ております。増益効果分の最大3分の1という数字でございます。

もちろん、最終的には、しっかり協定書と言われるそういったものを結んだ上で建設が進んでいくこととなりますが、大きな方向性、基本的な方向性としては、JR九州様から、全国にも例を見ない画期的な内容だと理解をしておりますが、確認をさせていただいております。

そういったものを含めて、では、国との関係はどうだったという御指摘もあると思いますが、こういったJR九州さんとの関係も含めながら、引き続き費用負担の面については検討を進めてまいりたいと思っております。

2点目のいわゆるB/C、需要予測なり、こういった部分の数字が果たしてどうなのか、一定の数字として高い確度があるのかという御指摘もございました。

こちらにつきましては、例えば1日の利用者7,500人という数字を前回の調査で試算をさせていただきました。先ほど申し上げましたとおり、一部重要な要素がなかなか反映で

きてないという課題もございましたので、こちら、ぜひ今年度の継続調査で、より精査、詳細な数字、確度の高い数字を出してまいりたいと考えております。

最後、3点目、空港のインバウンド効果といわゆるその中間駅との関係、こういった点について御質問がございました。

我々としては、当然、空港アクセス鉄道になりますので、空港からのアクセス改善というのがもちろん主目的ということではございますけれども、それとともに、長年の懸案であった、いわゆる総合運動公園周辺のアクセス改善、そういったものも図れるということで、いわゆる三里木駅ルートからの複数の案というものを今示させていただいて、検討を進めております。

ですので、空港のアクセス改善とその中間駅の周辺の利便性向上、こういったものも含めて、2つ含めて、今後も検討を進めてまいりたいと考えております。

以上です。

○田代国広委員 この割合負担ですね、費用の。負担は十分担保されていないわけですよ。決まってないわけでしょう。この大事な根幹をなす、今回はBルートで試算されていますから、500億を超える大事業をするのに、費用の負担の担保もまだされていないのに議論を進めていいかという、その疑問といいますか、不安といいますか、を禁じ得ないんですよ。

それと、やっぱりJRさんとも、500億ですから、その3分の1といえば100何十億超えるわけでしょう。それだけその利益が上がる保証があるのかと。なければ、県が負担者になってくるわけですね、当然ね。そうになると、本当にこの政策として、多くの県民がこれに対して不安を持っておられます。アンケート調査で示されたように、4人に1人は理解していますけれども、あの方々はこれに

不安を持っているんです。疑問を感じておられるわけですよ。そういった中に、事業費も十分担保されていない中で進めていいかという問題が1つ。

もう一つは、いわゆるコロナによって、この費用の採算性の前提は、熊本国際空港株式会社が想定しています622万人ですか、私から見れば天文学的数字に見えるんですけども、それを前提に採算を計算しているわけですよ。今後、コロナによって航空業界は、全く先行き不透明じゃないでしょうか。いつごろこれが改善されるのか、誰にも分かりません。

そういった中で、空港アクセス鉄道を、私は、やっぱりもう一遍立ち止まっていいんじゃないかと、そういう気がするんですけども、これは知事の判断でしたけれども、そういった疑問を持っておるんですよ。なかなか、はい、そうですかと言えないのが私の今の状況です。

○高野洋介委員長 今のは多分、田代委員の御意見だと思いますので、受け取っていただきたいと思います。

ただ、先ほど課長のほうもいろいろおっしゃいましたけれども、これから検討の精査を重ねていくということですので、またこの委員会でも活発なそういった議論を言っていて、これからまた新たな形で、いろんな形で進めていければと思いますので、それぞれの委員、個人的な御意見もあろうかと思いますが、全て熊本県民のためというふうに思っていて、執行部には取り組んでいただきたいというふうに思っております。

ほかにありませんか。

○前田憲秀委員 すみません、私も、今日は道路のことだけ質問しようと思います。

先ほど前川委員が質問して議論をされたネ

ネットワークの検討委員会は、私も、ぜひしっかり充実したものを早期にやっていただきたいというふうに思います。

そこで、別添資料の1で、課長が御説明された短期対策というのが2つあります。1つ目、パークアンドライド駐車場の強化、拡大ということで、自動車総量の縮減を目指すという御発言があったんですけども、具体的にどれくらい減って、効果がこれくらいあっているというのはあるんですか。

○宮島都市計画課長 パークアンドライドの現状の効果でございますが、現時点で県内にパークアンドライド駐車場が、これは熊本市圏でございますが、12か所設置をしております。その12か所において、契約台数が現在339台利用されているということで、現時点での効果は340台程度にとどまっておりますが、今後、このパークアンドライド駐車場の拡充を進めていく中で、さらにパークアンドライドの普及、さらには自動車交通の縮減を図っていきたいと、そういうふうに考えております。

○前田憲秀委員 すると、この自動車総量の縮減は、短期対策ですけれども、効果はまだ出てないということなんですかね。自動車総量の縮減ですよ、パークアンドの充実じゃなくて。ということでもいいんですか。

○宮島都市計画課長 わずかではございますが、340台程度の今縮減を果たしているという状況でございます。

○前田憲秀委員 確かに、パークアンドライドは、益城空港インター周辺、光の森、あそこにもできたなという印象はあります。ただ、やはり、先ほどからもずっと議論されているように、中心市街地、中心部の交通量が減ったという印象はなかなか持てないんです

よね。

だから、この短期対策で自動車総量が減ったら、もう道は造らなくていいんじゃないかなんてなったら困るのかもしれないんですけど、やはり目に見える形で、少しでもいいので、今駐車場の台数は増えたということなんですけど、やはり何かやっていただきたいなと思います。

毎回言いますけれども、この上のほうのイメージ図、これは具体的なルートを示すものではありませんってありますけど、中心部からインターまで10分、空港まで20分、これができたら本当にいいなと思うので、ここまで近づけましたというようなものは欲しいなと思います。

道路、都市高、本当ありがたい話なんですけれども、恐らく他の政令市のようにというわけにはもういかないんじゃないかと思うんですよね。であれば、以前も私言ったかと思うんですけど、外国のように、中心部に入る車は、偶数番号と奇数番号の車両規制だとか、入場料を取るだとか、何か熊本的なものもこの検討委員会の中で入れていただいてもいいんじゃないかなと。

今までのような、道路を造る、造らない、できない、なかなか先に進まないという印象が強いので、何か目に見えるようなものを勝ち取っていただきたい。そのためには、やっぱり検討委員会を早く立ち上げていただいて、活発な議論をがんがんやっていただくというのが大前提だと思うんです。そこをよろしくお願いしたいと思います。

それと、委員長、もう1点だけいいでしょうか。

○高野洋介委員長 はい、どうぞ。

○前田憲秀委員 本編の資料の14ページなんですけれども、今回、新しい事項では説明がありませんでした。今後の取組ということ

で、熊本西環状道路の池上工区の着実な事業促進を市に求めていくという項目がありません。

これは、話題にもなっています池上工区で、いわゆる傾きの被害が出ました。いわゆる、もうここは、地名のとおり池上ということなので、沼地というか、水がたくさんあるところなんですね。それを、果たして市の関係者というのはどれぐらい理解していたのか。聞けば、2月ぐらいから傾きも始まったという話も聞いております。市議会でも議論があったと聞いていますけれども、こちら辺のアドバイス、助言というのは、県のほうからはないものなんですかね。

○森道路整備課長 熊本西環状につきましては、今事業主体が熊本市となっていてございます。そのため、工事の関係などは、いろんな形で熊本市のほうで現地調査とかやられていますので、直接的に県のほうからこうしたがいいとかいう形でのアドバイスは、今のところはやっていないという状況でございます。

○前田憲秀委員 分かりました。

当初もお尋ねしたように、予定よりも5年ぐらい工期が遅れているんですよ。なおかつこういう問題が出て、私も専門家じゃないので分からないんですけども、やっぱり地中深く岩盤にくいを打ちつけたときに、何らかの水が出る、それは専門家としては分かるみたいな話も聞いたんですよ。

で、ここの道路が予定どおりできれば、駅周辺から北部方面に抜ける物すごい時間短縮の道路、一つ目に見える形なんです。市の中心市街地から外に抜けるという。ですから、そこもぜひ促進を求めていくという思いがあるから、何らかの形で助言、そういうのもしていただきたいなという思いがあります。ぜひ頑張ってくださいと思います。

○高野洋介委員長 要望でいいですか。

○前田憲秀委員 要望でいいです。

○高野洋介委員長 分かりました。  
ほかにございませんか。

○岩下栄一委員 阿蘇の北側復旧ルート、また、57号線、豊肥線、全部全線開通して、私も阿蘇出身者として、大変喜ばしく、うれしく思っています。心から関係各位に感謝を申し上げます。

なお、この二重峠も、地権者である山林地主であった栗原家が全部提供されたということで、これはもう本当に地域の協力もあってできたことで、大変素晴らしいことだと思っております。

そこで、物すごい交通が増えていますね。特に北側ルートは。今後、冬になり、雪害とか、雪が降ります、この辺りは。雪害対策あるいは交通事故対策も、早め早めに対しておかれたほうがいいと思うんですけども、その点についてどうですかね。

それと、JRですけども、世界に冠たる立野のスイッチバック、ああいうものが残されたことは大変ありがたいことでありますけれども、これは商工観光のエリアだと思っておりますけれども、ああいうものをもっと有効に活用して観光開発につなげていってもらいたいなと思いますので。

交通事故対策と雪害対策について、どういうふうに対応されているか。

○森道路整備課長 こちらの復旧ルートにつきましては、今までミルクロードを通っておりましたので、かなり標高の高いところまで上って下りるというような形で、かなり雪とか凍結とか、影響を受ける道路だったと思っています。

ただ、今回の復旧ルートにつきましては、約4キロのトンネルで抜くことで、標高的にも高くないところでできてございます。

ただ、そういった雪とか凍結について、安全に通行を確保するような形を十分取って、通行を確保していただくことについては、国のほうにも重々お伝えしていきたいと思しますので、よろしく願いいたします。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。

○中村亮彦委員 熊本空港の旅客数についてお聞きしたいんですけども、25ページの表を見ますと、減ってはいますけど、これは令和1年度の話ですから、令和2年度になると、次に見るときはどんと減つとるというような状況だろうと思うんですけど、それを踏まえて、29ページなんですけど、4月から8月の比較ですけど、もうほとんど20%を切つとるというような状況でありまして、この原因は新型コロナウイルス、それから減便ということではっきりしていますから、これを早急に元に戻すとか、こういうことは非常に難しいだろうと思うんですけど、ただ、少しずつ、まあこれから冬を迎えますからどうなるか分かりませんが、今のところは少しずつ人の移動も緩和されて、先月においては、Go Toキャンペーンに伴う今度4連休がありました。シルバーウィークですけども。シルバーウィークのときに、今後の見通しを占う意味においても、シルバーウィークのときの旅客数といいますか、人の動きが全国で相当あつとるわけです。新聞やテレビ報道等でも、物すごい動きがにぎやかだったというようなことでありまして、これは熊本空港でいえば、シルバーウィーク、どのような旅客数だったかということなんですけれども、できれば、直前のデータでいくと、5月のゴールデンウィーク、これが一番コロナでいうと最悪の時期だったというふうに思うんですね。

連休と大型連休を比べてみて、どれぐらい差があったのかということ、もしデータで出ればお聞きしたいと思うんですけど。

○小川交通政策課長 ありがとうございます。

阿蘇くまもと空港のこのコロナ禍における利用者の状況、こういった点について御質問がございました。

先生御指摘のとおり、コロナウイルスの関係でそもそも減便を各社しておりますので、もうそこでかなり利用者が、全員乗ったとしても下がっていると。もちろん、その一便一便でどれだけ乗っているかという、当然少ないという状況ではあります。

ただ、先ほど御指摘ございましたとおり、先般のこのシルバーウィークにつきましては、全国的に少し感染の拡大の状況が落ちてきたということもあり、先ほどから話題に出ております、少しずつ、例えばGo Toキャンペーンが東京も追加になるのですとか、まだシルバーウィークはその前の期間でありましたが、そういった少し好転材料もございまして、利用者数は、シルバーウィークについては少し増えてきているという話を聞いております。

今ちょっと手元で持ち合わせている数字を御紹介いたしますと、シルバーウィーク期間の阿蘇くまもと空港における1日当たりの利用者数、数字を申しますと、約4,000人ほどだという数字を聞いております。

この数字をどう理解すればいいかということなんですが、すみません、ちょっと今ゴールデンウィークの直前の数字は持ち合わせておりませんが、この4月から8月期の平均の1日当たりの利用者数が1,300人ぐらいという数字なんです。そうすると、3倍ぐらいの数字というのがあります。

ただ、一方、昨年度のシルバーウィークですと、大体8,000人ぐらいの利用という数字

もございますので、かなりこの直近と比べれば非常に戻ってきて、一部報道では満席の便もあったというような報道も出ているのは承知をしております。戻ってきておりますが、やはり昨年度の同時期のシルバーウィークと比べると、まだ半分ぐらいということになっております。

まずは、感染拡大防止のために、交通事業者もそうですし、空港そのものもしっかり感染防止対策を進めながら、そういった上で少しずつ需要が戻ってくれば、便数も戻ってきて、先ほどお話ありましたとおり、阿蘇の地域につきましては、いろんな、全線開通ですとか道路の開通も続いて、明るいニュースも増えてきておりますので、今後、もしかしたら好転してくるのではないかなと。

だんだん冬になってくるので、またコロナの状況がどうなるかというのが、引き続き注視しながらであります、数字として御紹介をさせていただきます。

○中村亮彦委員 目安を知りたかったから今少しお聞きしたんですけれども、これから熊本空港旅客者数、それともう1つ、利用者数、これもやっぱり増えていかねばならないというふうに思っています。

先ほども空港アクセスの話もありましたけれども、アクセスに関しても、これは地元では大歓迎ということで、非常に機運が高まっている状況でありますから、これを熊本県全体の機運を上げるということのためにも、この旅客者数の増加ということをしっかり目標に据えてやっていかねばと思います。

また、近いところで言いますと、新ターミナルビルの完成、そして熊本国際空港株式会社、これがスタートするわけでありましてけれども、しっかり展開有利にスタートできるように、それにも、まあコロナ対策も含めてですけれども、しっかり取り組んでいただきたいと思っております。

以上でございます。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。——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いたします。

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。

その他といたしまして、ほかにありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○高野洋介委員長 なければ、本日の委員会は閉会いたします。

お疲れさまでございました。

午前11時15分閉会

熊本県議会委員会条例第29条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