

第 9 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12月8日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

## 第9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12月8日(火曜日)

午前9時59分開議

午前10時56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 湊上 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)

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59分開議

○高野洋介委員長 おはようございます。

ただいまから、第9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。

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 着座にて失礼いたします。

委員会開会に当たりまして、本委員会の付託案件の概要につきまして御説明申し上げます。

第1に、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、議会開会日の冒頭で知事が申し上げましたとおり、有識者や経済界等から幅広く意見を聴くための検討委員会を12月11日に開催いたします。

詳細につきましては後ほど御説明いたしますが、検討委員会が出された意見や今年度実施している継続調査の結果を踏まえながら、事業化の判断に向けた検討を進めてまいります。

次に、阿蘇くまもと空港につきましては、2023年春の新ターミナルビル完成に向け、旧国内線ターミナルビルの解体工事が順調に進

んでおります。国内線の旅客数も徐々に回復してきておまして、引き続き感染拡大防止対策を進めつつ、熊本国際空港株式会社や航空会社等とともに、コロナ禍により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。

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、11月20日に第4回の検討会を開催いたしました。

熊本市を中心とした新たに必要な道路ネットワークについては、段階的にステップアップを図る必要性を委員の間で確認をいたしました。また、短期、中期対策については、効果の検証を行いながら、国や熊本市と連携を図り、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。詳しくは担当課長から説明申し上げます。御審議のほどよろしくお願いたします。

○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、簡潔でお願いいたします。

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 道路整備課です。よろしくお願いたします。

本委員会の資料につきましては、全体で68ページとなっており、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、よろしくお願いたします。

まず、Iの1の高規格幹線道路等の整備に

ついて説明いたします。

7ページをお願いいたします。

高規格幹線道路の九州横断自動車道延岡線、いわゆる九州中央自動車道です。

現状の欄の2つ目の丸の2ポツ目、蘇陽五ヶ瀬道路につきましては、今年度事業化されており、今月5日に山都町において中心くい打ち式が開催されました。

中心くいとは、道路計画線の中心に打つ目印ぐいのごとく、これから道路整備の基準となる測量作業に本格的に着手するに当たり、開催されたものでございます。

次に、12ページをお願いいたします。

地域高規格道路の中九州横断道路です。

現状の欄の1つ目の丸の4ポツ目、大津熊本道路の合志―熊本間です。

本区間につきましても、今年度事業化されており、今説明しました中心くい打ち式が今週末の12日に合志市において開催される予定となっております。

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。

10月の本委員会後の主な活動内容について説明いたします。

まず初めに、①の九州中央自動車道です。

アンダーラインの1つ目ですが、10月12日に、中央提言活動として、知事、議長、宮崎県知事、民間経済団体により、財務省、国土交通省に対して提言活動を行いました。

次に、一番下の11月10日ですが、東京で、知事、議長、九州横断道路建設促進議員連盟、地元期成会による建設促進大会を、中九州横断道路の大会と合同で開催いたしました。

例年は、それぞれ別に大会を開催しておりましたが、今年は、コロナ対策のため、合同という形で開催させていただきました。参加いただいた先生方におかれましては、早朝にもかかわらず御出席をいただき、誠にありが

ありがとうございました。

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です。

10月から11月にかけて行った要望のうち、上から2つ目のアンダーラインでございますが、10月22日に、期成会の皆様により、財務省、国土交通省、県選出国會議員への要望活動が行われました。

1つ飛びまして、11月11日ですが、東京で、熊本、鹿児島両県の協議会、期成会及び議員連盟による建設促進大会を開催しました。

次に、20ページをお願いします。

③の中九州横断道路です。

1つ目のアンダーラインですが、10月12日に、熊本、大分両県の協議会として、両県知事を筆頭に、副議長、民間経済団体の皆様と、財務省、国土交通省、県選出国會議員に提言活動を行いました。

1つ飛びまして、11月10日の建設促進大会につきましては、先ほど説明しました九州中央自動車道の建設促進大会と合同で開催しております。

以上が建設促進活動になります。

今後も、コロナウイルスの状況を見ながら、各路線の早期整備に向けて要望活動に取り組んでまいりますので、引き続き委員の皆様様の御支援、御協力のほどをよろしく願いいたします。

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。よろしく願いいたします。

資料、続きまして26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。

空港の旅客者数の状況でございます。

4月から10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150万

6,000人減の40万5,000人、対前年度同期比で言いますと21%ということで、新型コロナウイルス感染症の影響による減便、欠航により前年度を大きく下回っている状況でございます。

続きまして、下の27ページをお願いいたします。

上段の表の部分、今回、新たに追記をさせていただきます。

こちら、4月から10月までの国内線の月別の実績をまとめているものでございます。

前年比、表の最下段に記載をしておりますが、徐々に回復してきておりまして、一番少なかった時期はゴールデンウィーク前後の5月、3.7%という数字でございますが、10月につきましては、対前年度比で39.7%ということで、4割弱まで回復している状況でございます。

続いて、(2)国内線の振興についてでございます。

現在、熊本空港、8路線で1日当たり38便が就航しておりますが、これは、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、本年10月末までの夏ダイヤにつきましては、38便ではなく40便運航をしていたところですが、10月末からジェットスターの関西線、こちらが運休、あとANAの中部線、これが2便あったものが1便減便となったため、マイナス2で38便というところがございます。

国内線の各路線の現状につきましては、下に書いてございますとおり、例えば東京線で、昨年度比で言うと20.9%、大阪線で24.5%と、非常に厳しい状況が続いております。

続きまして、31ページをお願いいたします。

緊急事態宣言のため、4月から5月にかけて大幅に需要の落ち込みはあったものの、先ほどの月別で御説明しましたとおり、徐々に数は回復してきているような状況でございます。

今後も、感染拡大防止対策を進めつつ、路線のプロモーション、民間航空会社や空港会社とともに、減少した旅客数の回復に向けた取組を引き続き推進をしてまいります。

続きまして、32ページをお願いいたします。

(3)国際線の振興についての1)現状でございます。

全般と書かれている幾つか丸が続く中の一番下の丸部分、アンダーラインを引いてございますが、国際線、現在全て運休をしているところではあります。路線各国で開催されるイベントや旅行博などに協力、出展することで、現在、できる範囲でプロモーションを実施しているところでございます。

次に、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をいたします。

ページ飛びまして、42ページをお願いいたします。

2)今後の取組でございます。

11月現在の運航便数、国内線では通常の約7割、国際線は、先ほど申し上げましたとおり、全て運休をしており、厳しい経営環境が続いております。

そのような中、県としましても、熊本国際空港株式会社が感染拡大防止対策として実施をいたしましたサーモグラフィーの導入、こちらを助成させていただくなど、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、必要な取組を今後も進めたいと考えております。

続きまして、44ページをお願いいたします。

図表を置かせていただいております。現在の熊本空港の全体図でございます。

旧国内線ターミナルビルの解体工事や来年の春完成予定の5階建ての約800台収容可能な立体駐車場の建設など、こちらにつきましては、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

ころであります。

45ページ、46ページにつきましては、10月の状況ではありますが、各工事の状況の図を掲載しておりますので、お時間ある際に御覧いただければと思います。

続きまして、51ページをお願いいたします。

(3)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の3番目の丸でございます。

先ほど部長からも申し上げましたとおり、空港アクセス鉄道につきましては、県民の一層の理解を得るため、有識者や経済界などから成る空港アクセス検討委員会を開催し、幅広く意見を聴きながら検討を進めるとしておりましたが、本議会の冒頭でも知事が申し上げましたとおり、第1回の委員会の開催を決定しましたので、この後、別添の資料を使いまして概要について御説明をさせていただきます。

別添資料1の第1回空港アクセス検討委員会、こちらについてお願いをいたします。

両面になっているものでございます。簡単に説明をさせていただきます。

検討委員会の目的につきましては、熊本空港への新たなアクセス整備の推進に向け、BRTを含む他交通モードとの比較など、鉄道延伸案の是非ですとか、新型コロナウイルスによる交通・観光業界への影響、鉄道整備による経済波及効果、こういったものに関しまして、有識者等から幅広く意見をお聴きし、事業の推進を図ることを目的としております。

2番についてでございます。

第1回の開催につきましては、今週の金曜日、12月11日に熊本テルサにて開催を考えております。

委員のメンバーは、11名でございます。裏面に名簿をつけておりますので、御覧いただ

ければと思います。

有識者として、お二方、慶応大学の加藤先生は、交通経済が御専門であり、熊本空港のコンセッション方式導入のため国が設置をした審査委員会の委員長も務められています。もう一方は、熊本大学の円山先生です。円山先生は、交通計画が御専門の方であります。そのほか、記載させていただいておりますとおり、交通事業者、空港関係者、経済団体、観光関係、行政、プラスオブザーバー、このメンバーで考えております。

表の面にお戻りください。

2番の第1回目の協議の内容としましては、検討会の設置の趣旨ですとか空港の現状、これまでの検討経緯や昨年度の詳細調査の結果、そして、今年度続けております継続調査の検討状況、こういったものを予定しております。

この委員会につきましては、来年度にかけて複数回の開催を予定しておりますが、具体的なスケジュールにつきましては、今後、検討委員会の委員の皆様の見解も踏まえながら検討してまいりたいと考えております。

最後に、3番、備考でございます。

本検討委員会、全て公開を予定しております。

検討委員会の資料は当日、会議の概要につきましては後日、県のホームページに掲載することで、県民の皆様の理解促進につなげてまいりたいと考えております。

また、当特別委員会の委員の皆様に対しましても、会議の概要につきましては、速やかに情報提供させていただければと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

高速交通体系につきましては以上となります。

○宮島都市計画課長 都市計画課でございます。よろしくお願いいたします。

54ページからが熊本都市圏交通に関する件

でございます。

前回から変更のありました箇所を中心に御説明いたします。

資料の60ページをお願いいたします。

ページの中ほどでございますが、将来の熊本都市道路ネットワークの検討につきましては、11月20日に、国、県、熊本市、学識者や経済界とともに第4回検討会を開催しました。

検討会の取りまとめとしましては、まず1点目のポツでございますが、長期対策につきましては、計画策定に向け段階的なステップアップが必要であることを確認しました。

昨年度までの道路コンセプトの段階から、本年度は、次の段階となります構想段階にステップアップしております。現在、この構想段階において、新たな広域道路交通計画への位置づけを行うための検討を進めているところでございます。

2点目は、コロナ情勢下での自動車などの交通状況の変化を、3点目は、短期対策は効果の検証を行いながら実施し、また、国、県、熊本市の連携が重要であることなどを確認、共有したところでございます。

次に、先ほど申しました新たな広域道路交通計画への位置づけにつきまして、補足して御説明させていただきます。

大変恐れ入りますが、委員会資料の25ページをお願いいたします。

この図は、現行の計画になります。

現在、この計画を約20年ぶりに全国的に見直すこととされているのが、新たな広域道路交通計画でございます。長期対策となる熊本市を中心とした新たな道路ネットワークにつきましても、この計画の一部として位置づけることが重要になります。

何度も資料が飛び、恐れ入りますが、別添資料の2をお願いいたします。

この資料は、国が設置した検討会におきまして、新たな広域道路ネットワークの中間取

りまとめとして示されたものでございます。

これに基づいて検討を進めている中で、今回の新型コロナウイルス感染症などの社会の変化による交通特性の把握、分析や今年の7月豪雨災害の教訓から、災害に強い強靱な広域道路ネットワーク構築といった必要性も高くなっております。

また、これには、県を越える道路ネットワークもあることから、隣接する県との調整も必要となります。引き続き、国や熊本市と連携を図りながら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、資料の61ページをよろしくお願いたします。

(2)公共交通機関の利用促進につきまして御説明をいたします。

下の段の今後の取組でございます。

現在、バス事業者の5社につきましては、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するために、共同経営準備室、こちらを設置しているところです。

先月11月27日に、独占禁止法の特例法が施行されたことから、速やかに共同経営が実施できるよう、同室で進められているあるべきバス路線網の実現に向けた取組、この検討や共同経営計画の作成等について、県としましても引き続き必要な支援を行ってまいりたいと考えております。

続きまして、62ページをお願いいたします。

一番上の丸でございますが、熊本におけるバス交通のあり方検討会、こちらの検討成果を踏まえました県全体の持続的な公共交通網の確保、維持に向けたマスタープランとなります熊本県地域公共交通計画、こちらの骨子が、同じく先月11月に熊本県地域公共交通協議会で承認をされました。

計画につきましては、年度内の策定に向けて、引き続き検討、協議を行ってまいりたいと考えております。

私からは以上です。

○寺本交通規制課長 県警交通部交通規制課でございます。

資料は67ページをお願いいたします。

信号機の運用改善の現状の欄、2つ目の丸に記載の10月28日に実施しました社会実験について簡単に御説明します。

資料に社会実験の概略図を記載しておりますが、実験を行った交差点は県立劇場前の交差点です。

ここは、特に夕方の時間帯に歩行者、自転車がが多く、それが原因で右左折する車両がスムーズに通行できない、また、右左折車両と歩行者などが接触する交通事故も懸念されておりました。

そこで、警察官の交通誘導により、人と車を分離した信号機の運用、いわゆる歩車分離式の信号運用を行い、安全確保や渋滞状況の変化について実験を行ったものです。

結果として、歩行者等と車両の交錯はなくなったことから、安全性は増し、若干の渋滞解消効果も認められたものの、それぞれの待ち時間が長くなるなどのデメリットも見られました。

今後の取組としてですが、今回の社会実験について、道路管理者との検討会を実施することとしておりまして、また、地域住民の方々の意見等を踏まえ、歩車分離式信号機の導入の可否について判断することとしております。

県警としましては、この交差点以外にも、各種要望や交通状況を把握し、交通の安全と渋滞の解消という観点から、引き続きよりよい信号機の運用に努めてまいります。

以上で説明を終わります。

○高野洋介委員長 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。

質疑はございませんか。

○前川収委員 将来の熊本都市道路ネットワークの検討について、渋滞問題ですね、この点について御質問させていただきたいと思えます。

ただいまいただきました説明によりますと、11月に行われた検討会の中で、段階的にステップアップを図るということでお話をいただきました。

実は、これまで、皆さん、この上にも絵を描いてありますが、つまり、いろんなアクセスをしていかなければならない道路計画というのかな、矢印は青い線ですね。60ページの上のほうにあります絵の中の矢印の青い線、これは放射状に幾つかの大事な重要ポイントに対するアクセスで、目標とすべき時間というのが、10分とか20分とか、いろいろ書いてありますね。その絵はずっと見てきたわけでありまして、速くなればいいなどはみんな感じていたとは思いますが、具体的にこの——ここは道路ですからね。この道路をどういう手法で造るのかというのが、全く我々には伝わってこなかったわけですね。

ですから、前回の委員会で、私は、有料道路でもいいじゃないかということで切り口としてお話をしたつもりであります。ただ、その有料道路を造るにしても、どういう手法で造るのか。つまり、県が単独で造るのか、市が単独で造るのか、県市一体で造るのか、国の事業に乗せて造るのか、そういうのが全くこれまでの議論の中では見えてこなかったというふうに思いますが、今説明をいただいた中では、段階的にステップアップを図るというお話でありまして、そのステップアップしていく目標が、また先ほど御説明いただきました25ページの広域道路整備基本計画、これは現行計画がここに書いてありますが、25

ページにあります熊本県広域道路整備基本計画、この中には、先ほど説明いただきました中九州横断道路とか、それから九州横断道路ですね、中央道、これももちろんこの中に入っているわけでありまして、南九州西回り道路も入っています。そういった今現行進んでいる道路整備がこの計画の中に盛り込まれて、そして、それが段階的に進んでいくということで、そういう絵はずっと見えてきたわけでありまして、これまではどうやって造るのが全く見えてなかった、私からはですね。それが、今回、今の説明によると、段階的にステップアップするというのは、まずは新たな広域道路ネットワーク、つまり、この熊本県広域道路整備基本計画、平成10年に改定されている、これのニューバージョン、新しいものに今度はこの新しい道路を織り込みますということを目指しますというお話を今なさったのかなというふうに思っております。

そうすると、どうやってやっていくかというのが見えてくるわけでありましてけれども、この中にも書いてありますが、ぜひそれをしっかり盛り込んでいただいて、まあ優先順位とかを決めながら、かなり優先順位は高くなければいけないと思っておりますけれども、そうなるわけでありましてけれども、そうすると、じゃあ今度は道路の規格は何ですかという話が出るわけですね。今やっている高速道路だって、中九州だって、中央道だって、これは自動車専用道であることは間違いありませんが、いわゆる高速道路的な道路なのか、それとも平面交差で造る道路なのか、自動車専用道路なのかというのがちょっと分からないという部分があります。

今皆さん方で議論されている中で結構ですので、その議論されている中で目指している部分については、どういう道路を目指しているのか。この新たな広域道路ネットワークの中に織り込む、目指す、その道路の



形態は幾つかあるというふうに思いますので、それを教えていただければと思います。

○宮島都市計画課長 今委員の質問は、どのような道路を目指していくのかという質問でございます。お答えいたします。

今回検討中の新たな広域道路のネットワークにつきましては、熊本都市圏の慢性的な交通渋滞の解消が急務でございます。さらに、高速道路インターチェンジとのアクセス強化なども重要であるというふうに考えているところでございます。

このような現状を踏まえ、県としましては、より高い定時性を備えた道路ネットワークが必要であるという認識をしております。その検討を現在進めているところでございます。

○前川収委員 別添資料2の中にも、ここに書いてありますね。囲みの2番、道路ネットワークの階層と書いてありますけれども、1)が広域道路——仮称ですね。これは、高規格道路や上記の広域道路と重要な港湾を連絡する道路ですと書いてありますし、その下が、特定広域道路、これもまたもちろん仮称なんですけれども、ブロック都市間を連絡する道路ということで書いてあります。その下に、機能、役割ということで、広域道路はおおむね40キロ以上のサービス速度、これはあまり普通の道路と変わらないのかなというふうに思いますね。その次に書いてある。——これは、そちらの資料ですよ。特定広域道路、より高い定時性のおおむね60キロ以上のサービス速度と書いてあります。これが、恐らくいわゆる自動車専用道ということに、今の定義で当てればそうなるんだろうというふうに思っております。より高い定時性と今課長おっしゃったので、2)の特定広域道路を目指すということでもいいのかなと思いますが、もう一度お願いします。

○宮島都市計画課長 ここに書いてあります特定広域道路という名称は、現在仮称ではございますが、やはり現在検討している新たな道路につきましては、その機能、役割を踏まえて、より高い定時性といった機能を有する道路が必要であるというふうに県としましては考えております。

○前川収委員 なかなか言いにくい部分か、理由は分かりませんが、まあそう話を聞けば、これを目指してより高い定時性という言葉が何回も出てきていますから、このことだというふうに私は、私だけじゃなくてみんながそう思っていると思います。

そうすると、まあこれは両方仮称の話ですから、新たな広域道路ネットワーク全体もまだ確定してないという前提の話ですから、やっぱりこれをしっかり早く確定していただく、全国の計画の中にまず盛り込むということ、これがないと、夢物語を何十遍、何十年語ったって、——これまでが私はそうだったと思いますけれども、全然現実の前に進まないというのがこれまで何十年も繰り返されてきた。

新たな計画の中に盛り込んでいただいて、国の事業、もしくは県の事業、市の事業か、これはどうなるか事業主体は分かりませんが、いずれにしても具体的な事業メニューの中にしっかり乗せ込むということ、それはとても大切でありまして、ぜひそのことを、新たな広域道路ネットワークの中の位置づけをきちんと取るということ、それをまず目指していただき、その中でより具体性の高い計画をつくっていただいて、その盛り込まれた後は、我々も一体となって、県民一体となってやっぱりその運動をしていかなければならないと思います。

現に、今、我々は、中九州であろうと、九州中央道であろうと、南九州西回りであろうと

と、天草道路であろうと、全部その道は、いわゆる前のこの道路ネットワーク、名前は何でしたっけ、今ある、まだ改定される前の熊本県広域道路整備基本計画、この前提は広域道路ネットワーク、国がつくっている広域道路ネットワークの中に位置づけられた熊本県の道路ネットワークと、広域道路整備基本計画ということになるわけでありますから、現状の今のアクセスの様々な道路の話というのは、どこにも位置づけられてない、何も無い、根拠がね。造る根拠が全くない状況の中でありますので、早くその新たな広域道路ネットワークの中に盛り込んでいただき、そして、より具体性のある計画というものをつくっていかなくちゃならない。そして、早く計画段階評価とか、この後どういうステップになっていくかは私も、新しくまた変わってくるかもしれませんが、現状で言えば、早く計画段階評価に入れていただくと。そういった目標の見える、的が見える、そういう計画、形をつくっていただきたいというふうに思いますが、新たな広域道路ネットワークは、いつごろ——これは国の話だから返事はできないかもしれませんが、大体聞いていらっしゃる話として、もう何年か前からこの話は私も伺っていましたが、どうなっていますか、現状は。

○宮島都市計画課長 新たな広域道路ネットワークの位置づけの時期でございますが、現在、これまで進めていく中で、先ほども少し説明させていただきましたが、今回の新型コロナウイルスなど、社会の変化による交通特性の変化も生じておりますので、これらの分析、さらには7月豪雨災害の教訓を踏まえた、災害に強い道路ネットワークの観点からの検討も行う必要が生じております。

また、これによる隣県との調整も必要でございますので、検討に少し時間をさらに要しているといった状況でございますので、大変

申し訳ありませんが、現時点でいつまでということが明言できない状況でございます。どうか御理解をお願いしたいと思います。

○前川収委員 長くなってすみません。じゃあ、できる限り早くですね。熊本県だけで決めるわけじゃないので、できる限り早くその計画がまとまるように、しっかり市やそれから国と協議をしながら、同一歩調で前に進んでいただきますようお願い申し上げます。

それから、今やれることを短期的な計画の中でやっていただいております、少しずつですけれども、抜本的にはちょっとないみたいですが、効果は出ているようですから、今の道路の計画というのは、相当時間がかかるというのは誰でも分かっていることでありますから、その間をどうやって埋めるかという部分についても、しっかり前に進めていただきますようお願い申し上げます。

以上です。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。

○鎌田聡委員 第1回の空港アクセス検討委員会についての御説明をいただきまして、12月11日に開催をされるということで別添資料の説明もいただきましたけれども、この中で、検討委員会の目的として、鉄道延伸案の是非ということで記載がされておまして、BRTを含む他交通モードとの比較ということで書かれておりますけれども、今回の第1回の中では出ておりませんが、そういった比較材料も県のほうから示すということでよろしいでしょうか。

○小川交通政策課長 交通政策課です。

御質問いただきました、他モードとの比較に際して、どのようなものを出すのか、事務

方のほうから出すのかということにつきましては、これはもちろん今後検討していくことにはなりますが、当然、委員の方々に御参考となるような資料につきましては、出せることを検討していきたいと考えております。

これは、当然、既存のこれまでの調査結果を改めて分かりやすくお示しするということも含めて、検討していきたいと考えております。

以上です。

○鎌田聡委員 BRTを含むということでありましたけれども、もちろんそのBRTも含めてと、あとは今議論になっておりましたけれども、新たな広域ネットワークで空港アクセス約20分という絵も出ておりますので、こういったものも含めて、やっぱりきちんと検討材料としては出していただいて、しっかりやっぱり比較をして議論していただくということは重要だろうと思っておりますので、幾つかのやっぱり選択肢もあると思っておりますので、しっかりとその辺は示していただいた上でやっていただくということによろしいでしょうか。

○小川交通政策課長 今御質問いただきましたとおり、幾つかの他モード、こういったものはしっかり委員の皆様方に御議論いただけるように、我々事務局方としても、しっかり検討してまいりたいと思っております。

○鎌田聡委員 今回が第1回ですけれども、これはいつぐらいまでのスケジュールで、どういうふうに結論づけしていくのか、そして、それを受けてどうやっていくのかということをちょっと教えていただきたいんですけども。

○小川交通政策課長 御質問ありがとうございます。

本検討会につきましては、まず第1回は今

週の12月11日に開催ということで、具体的なスケジュールにつきましては、まだ第何回までですとか、例えば2回目をいつぐらいかというのは今後検討してまいりたいと思っておりますが、先ほど御説明いたしましたとおり、少なくとも来年度にかけて複数回開催したいと思っております。

といたしますのも、今回、第1回の事務局方から出す資料の中でも、当然これまでの検証の経緯ですとか、直近で言うと、昨年度の調査結果は当然お示ししようと思っておりますが、今年度の継続の調査の結果を当然お示しをした上で、委員の皆様にも御議論いただきたいと思っております。

そうすると、前回のこの委員会の場でも御説明させていただきましたが、現在調査をしております、昨年度の調査もそうでしたが、皆様に分かりやすく資料を整理する時間というものも恐らく頂戴させていただかなければいけないかなと思っておりますので、そういった資料も含めて、皆さんと御議論させていただきたいと思っておりますので、そういった点も含めて、現時点では、来年度にかけて複数回ということを検討しております。

以上です。

○鎌田聡委員 そういった検討する材料を、ここに令和2年の継続調査の検討状況というふうにありますけれども、まだこういうふうな4つの案で概算事業費がこうなりましたよという説明しか私たちももらっていませんので、それ以降の検討状況は多分説明できないんじゃないかなと、——現時点です。思っておりますので、やっぱりしっかりとした検討状況というか、材料として示していただく必要もありますし、先ほど申し上げましたような他ルートとの比較というのも、やっぱり幾つかの選択肢を示していただいた上でやっていただきたいと思っておりますので、拙速では

なくて、しっかりとした議論をこの検討委員会でやっていただくようお願いしておきます。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。

○田代国広委員 最近、ここで議論することが、何か不毛な議論やってるみたいになってきたんですよ。というのも、御承知のように、全日空も日本航空も数千億円の赤字を出しておるようでございまして、先般の新聞では、家族も社員も期待しておる期末手当、いわゆるボーナスが、全日空においてはゼロ査定なんですね。ゼロ回答。労使が合意しております。また、日本航空は80%減ですよ。このように、航空を取り巻く環境は極めて今厳しいんですよ。しかも、当然原因はコロナですけれども、そのコロナがいつ終息するか全く見えない。——しかも、終息したからといって直ちに原状回復できるかも分からない。——そういった状況の中で、この問題を議論すること自体が、どうも私はもう無意味というか、できないような気がするんですよ。

そしてまた、社会、御承知のように、コロナで今大変なんですよ。自衛隊が出動しておりますし、まさに国難といったことを考えると、この議論そのものが、これが終息して、そして航空業界が原状回復した段階で改めてこの議論をするのが私は正しい判断のような気がするんですけども、そういった意見があったということを知事に伝えてもらえますか。

○小川交通政策課長 貴重な御指摘をありがとうございます。

当然、今、全世界、コロナの状況に見舞われておまして、我が国も、いわゆる第3波と言われるような状況が見られているところでもあります。

当然、我々県としましても、そのコロナの対策については万全を期していきたいと思っております。

ただ、一方で、この空港のアクセス改善につきましては、長年の県の課題というところもありました。こういった中長期的な課題につきましては、ぜひとも、今日お集まりの委員の皆様、そして県民の皆様も含めまして、議論をさせていただきたいなと思っております。

そのための第一歩として、今週、検討会も開催をさせていただきます。当然、公開で、資料や議事録も即時公開をさせていただいて、こういった厳しいコロナの状況というのは我々も重々承知しておりますが、まずは広く議論をさせていただきたいと思っておりますので、御理解賜ればと思っております。

ありがとうございます。

○田代国広委員 私は、知事に伝えてくださいとあって、あなたに答弁を求めたわけではありませんが、11日は、検討委員会ですか、開催されます。どういった前提で検討されるのか、こういった状況の中で検討委員会の方々も大変苦慮されると思うんですよ。私は注目しておりますけれども、やっぱり現状をしっかり見極めて、他の自治体から見れば、いささか違和感を持っておられはしないかと思えますし、心配しています。とにかく、このことを知事には申し上げてください。

○小川交通政策課長 貴重な御意見ありがとうございます。

当然、委員の御指摘含めて、様々な御意見は、我々として受け止めさせていただいて、当然知事にも適時情報の報告等はさせていただきますので、引き続き御意見いただければと思います。

どうもありがとうございます。

○前川収委員 旧ターミナルビルが解体されていまして、2023年を目途に建設が進むというお話であります。

以前の委員会の中で、今造るときに、このアクセスをどうやって導入していくかということ design に織り込んで造るべきだという議論があったというふうに思っていますが、今の計画、これは新会社がつくった計画だと思いますが、新会社の計画の中においては、軌道としてアクセスが出てくるということを前提とした設計になっているかどうかだけをちょっと教えてください。

○小川交通政策課長 御質問ありがとうございます。

現在、建設が進んでいる新ターミナルのビルとの関係でございますが、こちらにつきましては、当然、2023年春の開業というところと、今、皆さん含めて議論をお願いしておりますこの空港アクセス改善、なるべく——当時は、その間を短くするようというところで検討を進めてまいりましたが、どうしてもそこは時間的な差が生じてしまうものかなと考えております。

計画につきましては、当然、空港アクセスが、そもそもどのように、空港駅にアクセスするか、そういったところもまだ詳細は決まっていないところでもありますけれども、いずれにしても、なるべく手戻りがないように事業としては進めてまいりたいなと思っております。

申し訳ありません。具体的な乗り入れの方法については、まだ未定の状況です。

○前川収委員 あなた、今、当時はというお話をなさいましたが、知事が、確かにこの計画、立ち止まるという話は我々は認識しておりますけれども、急がなきゃならないという認識は変わってないんですよ、あの当時はと

今おっしゃったけど。

それは、当時も今も一緒ですよ。それぞれ認識の違いがあるかもしれないけど、あなた、当時と今が違うような言い方をしたらちょっと困りますよ。しっかりその計画がどう位置づけられているか、もちろんがちがちに設計されているわけじゃないと思うよ。でも、来たときに困らないような計画にはなっていると思うんだけど、そこはどうですか。

○内田交通政策・情報局長 御指摘賜りましてありがとうございます。

私、熊本国際空港株式会社の取締役として県から出させていただいております。

社内の取締役会議の中でも、今回のビル建設に当たりましては、当時、アクセス鉄道を想定したコンセッションの提案、提案書に沿ったビル計画、それから構内の計画どおりに進められておるところでございます。

以上でございます。

○前川収委員 はい、分かりました。

○高野洋介委員長 先ほど、田代委員が、この議論をどうのこうのと言われましたけれども、私委員長としては、交通アクセスに関しては、空港も含めて、しっかりとした議論は継続してしなければいけないというふうに思っておりますので、2月の特別委員会におきましても、しっかりこの議論は私のほうからはお願いしたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○高島和男委員 61ページでございます。

バスの利便性向上ということで、先ほど御説明の中にもありましたように、独禁法の特例法が先月27日に施行されたということで、今回の特例法の私は特徴というか、従来は自治体の立ち位置というのが、やっぱり事業者間の仲人的な役割だったと思うんですけれど

も、今回は、自治体も事業者の皆さん方と一緒にになって、輪になって、そして、そこで一緒に考えていこうやと、より深く関与するような形になったのかなと思うんですけども、先ほど御説明の中では、必要な支援を行うということだったと思うんですけども、今後のバス事業者5社が共同経営を進めていく中であって、もうちょっと具体的に県はどう関わっていくのかということをお教えください。

○小川交通政策課長 御質問ありがとうございます。

バスの共同経営についての御質問をいただきました。

こちらにつきましては、まず、今回の改正のポイントでありますけれども、従来のこの法体系ですと、バスの事業者間同士でダイヤの調整ですとか路線の再編を、直接2社同士なり、複数社で話し合って調整することが、いわゆる独禁法のカルテルに当たるということで、原則違反ということになっておりました。

そこを、今回、特例法が施行されましたので、バス事業者間で共同の計画を作成して、国土交通大臣の認可を得ますと、それが特例ということでバス事業者間で調整ができるという、まずこういった制度になっております。

我々県としましては、これまでも、この共同経営に対する予算的な御支援もそうですし、あとは人的な支援ということで、これは熊本市さんもそうなんです、県と市それぞれ担当が、その共同経営の準備室の皆さんと一緒に準備を進めてきたところでもあります。

今般、法律が施行されて、我々としても、この共同計画の認定を目指すべく作業を進めておりますので、今後もそういった支援をしっかりとさせていただきたいと、一緒に考えていきたいと思っております。

以上です。

○高島和男委員 おっしゃるとおりだと思いますけれども、今回のその特例法が、地域の基盤企業の共倒れを防ぐとか、やっぱり支えていくということが主な大命題だったと思うんですけども、やっぱり今回のその共同経営を機に、5社はもちろんですけども、ひいては県民の足の移動がより利便性が向上できにやいかぬというのが一番大事なところじゃないかなと思うんですね。

新聞等々の報道によりますと、今おっしゃったように、ダイヤの調整であったり、運行の移譲とか、再配分のことを今検討しているということのようなんですけれども、ただ単にそれだけではなくて、やっぱり定額制の乗り放題であったりとか、通しの運賃であったりとか、ああ、変わったよねと県民の皆さん方が、ああ、これならちょっと負のスパイラルから脱却して、私もそのバスに乗ろうよというような気持ちになるような新しい施策というものを、ぜひこれを機に導入していただきたいと思うんですけども、県のお考えとしてはいかがでしょうか。

○小川交通政策課長 御質問ありがとうございます。

今御指摘ありました、一例として、共通の定期券ですとか、あとはゾーン制の運賃ですとか、こういったものにつきましても、バス会社さんのほうで、今後の検討として今検討していると聞いております。

なかなかすぐできるかという、難しい部分あるかもしれませんが、実現に向けて、当然県も一緒に考えていきたいと思っております。

そして、最初に御指摘ありましたダイヤ調整、そういった路線の単体のみだけではなくて、全体のネットワークの再構築が重要だというような、まさしくおっしゃるとおりで

て、我々県としましても、最後に御説明をしました県全体のマスタープランの県全域の地域公共交通計画、こちらも、今並行して策定すべく作業を進めております。

その中には、いわゆる複数の自治体を走るような鉄道ですとかバス、こういった幹線のネットワークと、あとはその地域での、例えばコミュニティーバスですとか、デマンドタクシーですとか、こういったコミュニティー交通、これをいかに有機的につなぎ合わせて、運転士さんも少なくなっておりますので、そういった資源も総動員してネットワークを形成するかという、こういった観点で進めておまして、バスの共同経営もその中の方向性の一つかなと考えております。

引き続き、こういった観点から、しっかり進めてまいりたいと考えております。

以上です。

○高野洋介委員長 高島委員の最後の質問は、県民の利便性の向上ということだったです。そこに触れなければ質問に答えてないと思いますけれども、課長いかがですか。

○小川交通政策課長 ありがとうございます。

当然、そういった観点から、県民の利便性の向上につながるように検討してまいりたいと思います。

ありがとうございます。

○高野洋介委員長 高島委員、大丈夫ですか。

○高島和男委員 はい、ありがとうございます。

○前田憲秀委員 高島委員と同じところです。

小川課長も高橋部長もよそから来られて、

どう感じていらっしゃるかというのはじっくり聞きたいんですけども、ここではお話ししませんけれども、今カルテルのお話がありました。熊本は、歴史上、やはりこの地域にはこの色のバス、この地域にはこの色のバス、まさしくカルテル状態だったんです。だから、今、5社もやっぱり存続されているわけなので、まあそれがいい悪いは別として、昨年だったでしょうか、前山川部長がしっかりとこれは御尽力いただいたと思います。この共同経営というのに至ったというのだけは、私は物すごく評価をしたいと思うんですね。

でも、今ずっと議論がなされていたように、やはり市民、県民が何かこのバス路線で変わったというのは、本当に早急に必要部分ではないかなと思っています。

今でも、幹線じゃなくて支線に行けば、同じバスまたは違う色のバスが2台同時に行くんですよ。それは行き先が違うからかもしれないんですけども、そういう光景を見られていると思います。だから、抜本的に、例えば1回だけ乗換えすれば目的地に行けますとかいうバス路線網だとか、そういったのも大きな改革の議論をしていただきたいなという思いがあります。

この骨子を発表されたということですけども、高橋部長が中心に参加をされていらっしゃるんですかね。そこら辺何か感想ございますか、共同経営に関して。

○高橋企画振興部長 御質問ありがとうございます。お答え申し上げます。

バスにつきましては、私の印象としては、確かに5社で市電通りとかをいっぱい走っているなというか、同じ路線をたくさん事業者が走っているなという印象を持ったりとか、何か効率化できないだろうかと思ったりとか、そういう印象は持ったりはしております。

その中で、熊本県においては、5社が集まって、社長さん集まって、共同経営何とかしていこうということをやっておられるということで、そういう意味ではすごく画期的なと思いますか、先進的なことを検討されているんだという認識を持っております。

公共交通計画の骨子でございますけれども、もちろん私も関与して——まだ骨子でございますけれども、関与してつくっております。

その中で、やはり、今日御指摘ありましたとおり、県民の皆様、市民の皆様にメリットがあるというか、そこで、何といたしましうか、変わったなとまさに思っていただけのようなことができないか、これからしっかり考えていこうというふうに思っておりますので、御指摘ありがとうございます。

○前田憲秀委員 バス会社は、ドライバー不足を言われています。そして、利用者も減ってくるというんですけれども、これから高齢化社会でバスを利用しないといけないシチュエーションというのは必ず出てくると思うんですよね。そういうふうに仕向ける工夫もぜひやっていただきたいと思うのと、あと駅前が今度4月に新しいビルができて、移動のルートがまた変わってくると思うんですね。熊本駅に行くルートも、今のルートのままじゃとてもいけない。そういう路線網的なものも、しっかり移動していただきたいなと思います。

バス会社、それぞれの社長さんのどなたが中心になってやられているのか分からないんですけれども、やっぱり県の関与度合いというのは非常に重要だと思いますので、ぜひ頑張ってくださいなと思います。よろしくをお願いします。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。

○岩下栄一委員 ちょっと小さい話で恐縮ですけど、随分長いこと悩まされていた県立劇場前の交差点ですけれども、何か社会実験か何かで対応に着手されまして、ありがとうございます。

コロナが終息したら、今、熊本の文化界は、物すごい欲求不満なんですね。だから、どっといろんな、コンサートやら何やらかんやら、一気にどっと行われると思います。だから、その点を考慮して、県立劇場を利用しやすく、交通渋滞を解消していただきますようにお願いいたします。

○高野洋介委員長 要望でいいですか。

○岩下栄一委員 はい、要望です。

それと、類似の交差点が県下に大分あると思いますから、そういうところを順次改善していただきますようにお願いします。要望です。

○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きまして、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、何かありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○高野洋介委員長 なければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。



お疲れさまでした。

午前10時56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