

第 10 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3年3月12日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

## 第10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3年3月12日（金曜日）

午前9時58分開議

午前10時45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）

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 皆様、おはようございます。時間前ではありますが、皆さんおそろいですので、始めさせていただきます。

ただいまから、第10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 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い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。

まず、熊本天草幹線道路の宇土―三角間につきましては、来年度の事業化に向けた新規事業採択時評価に2月26日に着手されております。

また、新たな広域道路交通計画の策定につきましては、広域的な道路交通の今後の方向性を定める新広域道路交通ビジョンの素案を作成し、今月19日からパブリックコメントを実施することとしております。

次に、空港アクセス鉄道の整備でございます。

昨年12月11日に第1回空港アクセス検討委員会を開催し、各分野を代表する委員の皆様

から多数の御意見をいただきました。今月18日には第2回を開催することとしており、新型コロナウイルスによる交通、観光への影響や県内への波及効果について御意見を伺うこととしております。

今年度実施中の継続調査については、調査項目の追加によりまして委託期間を5月まで延長したいと考えておりますが、調査結果は、昨年度と同様に、6月議会で報告させていただくことを予定しております。

今後は、継続調査の結果や空港アクセス検討委員会での御意見を踏まえて、引き続き実現に向けた検討を進めてまいります。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

県内路線バス事業者5社は、本年4月から共同経営を開始し、バスの効率性、利便性向上に向けた取組の実施を予定しております。既に事業者から国に対して認可申請が行われており、認可が得られれば全国初の取組となる見込みでございます。

県としましても、持続可能でかつ利便性の高いバス路線網の構築に向け、引き続き事業者や熊本市と連携してこの取組を推進してまいります。

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 道路整備課です。よろしくお願いいたします。

本委員会の資料につきまして、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。

13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。

昨年の12月12日に、合志市において、現地での測量作業着手に当たり、中心杭打ち式が開催され、現在、調査、設計が実施されております。

次に、16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つ目の丸の熊本市から宇城市三角町は国施行区間になりますが、3ポツ目の宇土市上綱田町から宇城市三角町間について、先月2月18日に第3回目の計画段階評価も開催され、南ルート帯とする対応方針案が示されました。

その下になりますが、先ほど企画部長の挨拶にもありましたとおり、2月26日に来年度の新事業化に向けた新規事業採択時評価の手続に着手されております。

なお、3月10日に手続の一環である九州地方小委員会が開催されており、今後本省の事業評価部会での審議も予定されております。

次に、19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。

12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。

なお、活動の多くが新型コロナウイルスの影響により中止や要望書提出のみとする対応となっております。

まず、①の九州中央自動車道です。

20ページをお願いいたします。

一番上の1月20日の熊本・宮崎合同提言活動は要望書提出のみ、2つ目の1月27日に予定されていた熊本、大分、宮崎の九州中央3県議員連盟総会は中止、3つ目の2月22日の期成会要望は要望書提出のみとなっております。

次に、22ページをお願いいたします。

④の熊本天草幹線道路です。

中ほどのアンダーラインの12月8日の期成会要望につきましては、人数を制限して実施しております。

なお、要望に出席いただいた中村五木前天草市長におかれましては、去る12月31日に急逝されました。期成会会長として、本渡道路や大矢野道路の整備促進、さらには宇土一三角間の事業化に向けた活動など、多大なる御尽力をいただきました。謹んで御冥福をお祈りいたします。

次に、⑤の有明海沿岸道路です。

23ページをお願いいたします。

1番上の12月に予定していた荒尾・玉名地域整備促進期成会による要望は中止となっております。

今後も、コロナウイルスの状況を見ながら、可能な限りの機会を捉えて要望活動に取り組んでまいりますので、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、25ページをお願いいたします。

新たな広域道路交通計画の策定についてです。

これは、本県の広域的な道路整備の基本方針である熊本県広域道路整備基本計画を見直すものです。

別添資料の1を御覧ください。

熊本県新広域道路交通計画の策定状況について説明します。

番号1の(2)のとおり、計画主体は県と政令市である熊本市、(3)の計画の期間は、おおむね20年から30年間としております。

番号2の本計画の構成については、広域的

な道路交通の今後の方向性を定めるビジョン（基本方針）と、そのビジョンに基づいて具体的なネットワーク計画等を示した計画の2部構成となっております。

番号3に、計画の策定主体と熊本県版の策定の流れを示しております。

左図のとおり、県と政令市が県単位の計画を、各地方整備局が地方ブロック単位の計画を策定することとなっております。

熊本県版の策定の流れについては、右図のとおり、現在基本方針となるビジョンの素案を取りまとめ、来週の19日から広く県民の皆様の御意見を伺うパブリックコメントを実施することとしております。

その後、意見を反映したビジョン案に基づき、具体的な広域道路のネットワークを含めた計画案を作成し、国、県、熊本市等で組織した熊本県幹線道路協議会での議論を経て計画を策定することとなります。

裏面をお願いいたします。

ビジョンの素案の概要となりますが、実際は約60ページの冊子版になります。

番号1の目指すべき将来像、番号2の広域的な道路交通の課題等を踏まえ、番号3のとおり、広域道路ネットワーク、交通・防災拠点、ICT交通マネジメントの3つの観点からそれぞれ基本方針を示しております。

引き続き、国や熊本市、隣接県と連携し、可能な限り早い時期に計画を策定し、お示したいと考えております。

道路整備課は以上です。よろしくお願いいたします。

○小川交通政策課長 交通政策課でございます。

続きまして、27ページをよろしくお願いいたします。

2番の航空路線の利用促進について御説明いたします。

(1)の空港の利用者数の状況でございます。

す。

昨年4月から1月までの利用者数につきましては、国内線で、前年度に比べまして約203万4,000人減の70万5,000人、対前年度同期比26%と、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、28ページをお願いいたします。

上の部分でございます。国内線の月別の利用者数の実績を表にまとめたものでございます。

御覧のとおり、11月まで徐々に回復をしてきておりましたが、GoToトラベル事業の全国一斉停止や年末年始の帰省の自粛要請、そして緊急事態宣言の再発令の影響を受けまして、1月の利用者は、書いてあるとおり、前年比で21%と大きく減少している状況でございます。

続きまして、(2)国内線の振興についてでございます。

国内線の各路線の利用者数につきましては、対前年度同期比で申し上げますと、東京線で25.4%、大阪線で28.5%、名古屋線で31.1%、沖縄線で6.6%と、こちらも厳しい状況が続いております。

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でございます。

ページ少し飛びまして、44ページをお願いいたします。

空港の施設整備の現状でございます。

下から2番目の丸でございますが、熊本国際空港株式会社により、1月15日に新旅客ターミナルビルの新築工事に着手をされております。当初の計画どおり、2023年春の完成に向けて準備が進んでいるところでございます。

46ページ、47ページにかけましては、12月の状況であります。各工事の状況の図を掲載しております。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、資料52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。

中段の今年度の取組の1つ目の丸でございます。

昨年度、詳細調査を受けた継続調査については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備機構と協定を締結し、現在調査を実施しておりますが、需要予測における調査項目の追加が必要となったため、調査委託期限を3月末から5月下旬に延長することを検討しております。

具体的な延長理由につきましては、これまで需要予測については、航空旅客622万人を前提としたこの基本ケースと新型コロナウイルスの影響による利用者の減を踏まえた応用ケース、この2つのケースのみを算出する予定であったことに加えまして、後ほど御説明いたします空港アクセス検討委員会において、委員から、需要予測にあつては、運賃設定や乗換え時間等の変更による影響も分析すべきと指摘を受けたことを受け、調査項目を追加するものです。

なお、調査期間は2か月延長となりますが、調査結果は、今年度と同様に、6月議会において報告させていただきたいと考えております。

3つ目の丸でございますが、空港アクセス検討委員会については、概要を下の段に掲載しております。

1回目については、昨年12月11日に開催をし、当日は、県から検討委員会の趣旨を説明した後、委員長に加藤慶應義塾大学教授が選出をされました。その後、県から、これまでの検討経緯等について説明をした後、活発な意見交換が行われ、全体的に空港アクセス鉄道は将来のためにも必要であり、早期実現を求めるとの意見が多数出されておりました。

委員からの主な意見につきましては、下か

ら5行目以降に記載をしております。

続いて、53ページをお願いいたします。

第2回目の委員会につきましては、来週18日に開催をしまして、新型コロナウイルスによる交通、観光への影響や鉄道整備による波及効果につきまして委員から意見を伺うこととしております。

今後の取組につきましては、先ほど御説明しましたとおり、今年度の継続調査結果について、6月議会において報告する予定としております。

高速交通体系については以上でございます。

続きまして、熊本都市圏交通に関する件でございます。

資料飛びまして、63ページをお願いいたします。

(2)の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。

1)バスの利便性向上でございます。

県内路線バス事業者5社が、今年4月から共同経営を開始予定でございます。先ほど部長からも申し上げましたが、現在事業者から国に対して認可申請が行われており、認可が得られれば全国初の取組となる見込みでございます。

取組としましては、下の左側の図を御覧願います。

複数のバス事業者が重複して運行しておりますこの4方面におきまして、路線の移譲を行うとともに、需給バランスを整え、効率化を図る取組が実施されます。

また、右側の図でございますが、併せて待ち時間の平準化による利便性の維持向上が図られます。

これは、現状のバス時刻のように、立て続けにバスが来た後、長時間バスが来ないような路線につきまして、どの便も同じぐらいの待ち時間となるようなダイヤに調整をすることで利便性を向上させようというものでござ

います。

続きまして、一番下の丸でございます。

県内全域で地域の実情に応じた持続可能な公共交通網を構築していくため、持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築、そして輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実、これらを目標とする熊本県地域公共交通計画を策定いたしました。

続きまして、64ページをお願いいたします。

共同経営の今後の取組でございますが、バス事業者は、電車通りにおける運行の最適化を図るための調整や利便性を向上させる新しい運賃・割引制度のサービス導入等を実施していく意向でございます。

県といたしましても、引き続き事業者や熊本市と連携してこの取組を推進してまいります。

次の丸でございますが、熊本県の地域公共交通計画につきましては、掲げた目標を達成するための施策、事業を、事業者や市町村と連携し、推進をしております。

最後に、中段の熊本駅白川口バス乗り場の整備でございます。

こちらは、別添の資料2を御覧いただければと思います。

熊本市は、熊本駅を熊本都市圏の公共交通ネットワークのサブターミナルと位置づけ、熊本駅白川口駅前広場の整備を進めておりましたが、この整備が3月20日に完了をいたします。

別添の資料の裏面をお願いいたします。

この広場内にはバス乗り場が整備をされ、4月1日に運用開始予定でございます。

主要の行き先ごとに7か所のバス停を設置をされ、液晶ディスプレイに時刻表やバスロケーションシステム、路線図など、効果的に情報を掲示することが可能なスマートバス停が導入されることとなっております。

また、熊本市におきましては、熊本駅、桜

町、通町筋の3つの拠点間の回遊性向上、中心市街地全体へのにぎわいの波及を目的としたまちなかループバスを運行予定でございます。

以上で説明を終わります。よろしく願いいたします。

○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。

何かございませんか。

○前川収委員 ただいま説明を聞きながら、まずは幹線道路の問題、広域ネットワークの中で杭打ち式が行われたとか、これまでずっと取組をいただいてきたものが、少しずつ事業化が進んでいき、形になってきたなということを実感いたしておるところでございます。中央道路のほうも中心杭打ち式がございましたし、また、中九州横断道路でも中心杭打ち式が行われまして、前に進んでいるという感触を得ているところでございます。

その中でありますが、前回の委員会の中でもお話をさせていただきましたけれども、この熊本市の渋滞緩和のための道路計画というものをつくらなきゃだめでしょうという話をずっとしてきたわけでありまして、それをどうやってやるのかというのは、いろんな議論があっても全然前に進んでなかったというのは、議論ばかりやって、検討、議論、検討だけで前に進まないという話をずっとやってきたわけでありまして、いよいよですけども、前に進む兆しが見えてきたというふうに思っています、それは先ほど御説明をいただきました新広域道路交通ビジョンというのを、19日からいよいよパブリックコメントに入るといことでありますけれども、この中に市街地の道路ネットワークも含めた路線網が入ってきて、その中から次の事業化を目指していくというような形での位置づけというものが取られてくるのかなというふうに思

っておりますけれども、それで間違いないのかなというのが1つと、それから、ずっとこれまでいろんな道路関係、特に広域ネットワークについては、熊本県は本当にたくさんの路線を抱えている、国交省直轄でやっただいてるところだけでも、ぱっと数えればすぐ頭に浮かんできますけれども、何路線もあると。他県と比べると路線数がとても多いんですね、熊本は。それが九州の中心というゆえんだらうというふうには思いますけれども、そういう道路をしっかりと頑張っって前に進めてきていただいた土木部長が今回退職ということになられるわけでありましてけれども、これまでのそういった全体的な取組、それから、都市圏交通のとりわけ道路ネットワークについて、1年間部長として——その前からありますけれども、部長としてお取組をいただいているわけでありましてけれども、ここをやっと前に進めるところのスタートラインに着くことができたのかなという思いを持ってはおりますが、その思いについて部長にお尋ねをしたいというふうに思います。

○森道路整備課長 都市圏のそういった渋滞対応という形の問いでございますけれども、別添資料の裏面のほうを御覧いただけますでしょうか。

今回、交通ビジョンという形で基本方針を整理しておりますけれども、この中のまず2のところ、広域的な交通の課題という中の3ポツ目にありますけれども、熊本都市圏における交通渋滞の解消というのを、広域的な課題という形でまず捉えております。それを解消していくというような今回の基本方針の中には、広域道路ネットワークの中の3つ目に、熊本都市圏における円滑な交通ネットワークの形成という形で捉えております。

あと、2つ目のところにも、こういった地域や拠点間といいますか、交通拠点等がございますので、そちらへ連絡する道路ネットワ

ークの形成という形で捉えて、その辺の都市圏の課題を今後の広域道路の中に反映していくという形で、基本方針のほうは今のところこういった形で取りまとめているという状況でございます。  
以上です。

○上野土木部長 ただいま前川委員から、これまでの県の道路に対する取組ということでお尋ねをいただきました。

御質問の資料としましては、今、森課長が説明したページと、いわゆる計画的にはこの62ページにある熊本市を中心とした道路ネットワークの計画であるというふうに思っております。

この熊本市を中心とした道路ネットワークの計画につきましては、私としましては、この1年で目に見える形でお示しできなかったことは、とても残念で、申し訳ない思いでいっぱいでございます。ただ今、森課長が説明しましたように、広域道路計画への反映に向けて取り組んでいるという段階に来たところでございます。

この道路、まだまだいろんな、検討段階ということではございますが、私の思いとしましては、この道路はやはり熊本都市圏の将来を担う重要な道路になるのではないかとこのように考えております。

計画の中でいろんな機能が求められておりますけれども、定時性や速達性を備えるだけではなくて、例えば激甚化する災害に対応する防災に資する道路とかあるいは日々進化をしております高度な情報機能を有するスマート交通に資する道路とか、そういう道路になることを願っている次第でございます。

総じて申し上げます、全ての道は熊本に通じるという考えの下に、地方都市をリードするような道路になることを私自身も期待をしております。そのためには、これからも県民の皆様の理解が得られるような丁寧な説明を

行い、説明責任を果たしていく必要があるというふうに考えております。

先生方には、これまで同様、御支援、御指導を賜りたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○前川収委員 ありがとうございます。

まず、さっきおっしゃったように、説明が、結局広域道路計画策定のネットワークの中に、今お話があったとおり、都市圏交通による渋滞解消ということが盛り込まれ、盛り込まれていくことによって、今度は62ページのいわゆるイメージ図がありますけれども、青い線で、これはあくまでイメージですから確定的な話じゃないけれども、インターチェンジアクセス約10分とか、空港アクセス約20分とか、こういうものがつくられるためには、この計画、先ほどおっしゃった熊本県新広域道路交通ビジョンというものの中に盛り込まれていく、それが計画としてちゃんとうたわれて、国も認めていただいて、それを順次やっていくということ以外には、なかなか道路公社か何か県が独自につくるとか、または市と一緒にやってつくって別途やるとか、そういうことが仮に可能であっても、やっぱりこのビジョンの中には盛り込まれていなければならないということだというふうに思っています。

そこがなかなか、私だけが分かってなかったのか、誰も分かってなかったのかが分かりませんが、やっとその道筋が見えたということ、ここは大きく前進だと思います。

ぜひこの将来ビジョンの中に、渋滞解消のための、全国ワーストワンと言われているわけですから——3大都市圏以外はですね。ワーストワンと言われているわけですから、その汚名返上のためには、ぜひこの中に盛り込ませていただきたいというふうに思いますので、そこはぜひお願いします。

その上で、今度はそれが盛り込まれた後は

手法の問題が出てくると思うんですね。例えば、どういう手法でそれを造るのかということ、造りましょうというところまでは基本計画の中に織り込まれました。後は、例えば国の事業だけでやるのかとか、もしくは県と市が合同で国の力をいただきながらやるのかとか、そういう事業手法については、それが盛り込まれた段階で、より早くできる方法について今からも考えておいてほしいと思っていますけれども、そういったことをしっかり前に進めてもらえるようお願いを申し上げたいというふうに思っております。

事業というのは、毎年毎年、この委員会も一部変わってきますし、説明される皆さん側、執行部も必ず人事が、毎年少しずつですけれども、変わっていくわけでありましてけれども、やっぱりその願いとか思いとか、やらなきゃならないことはつながっていかなくちゃいけないということがとても大事だと思っています。あの人がいたからできました、あの人がいなくなったらできませんというのでは行政の仕事はできませんので、この間部長がしっかり頑張っていたことには心から敬意を表したいというふうに思いますが、ぜひそのことをしっかりまた後を継いでいただく皆さん方にもお伝えをいただきたいということと、その継続性を維持していくために何が必要かということ、情報共有ですよ。いわゆるこういう計画でこうやってやろうと思っているんですよということを、我々はもちろんですけれども、多くの県民、市民の皆さんにも共有していただきながら、共感を得ながらやっていくということがとても大事だというふうに思いますので、ぜひ御努力をよろしく申し上げます。

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 52ページ、空港アクセスにな

りますけれども、今年度の取組で調査をやられてきて、先ほど説明いただきましたけれども、需要予測における調査項目の追加が必要ということで、またその期限が延長されるということでもありますので、まあ内容については先ほどお聞かせいただきました基本ケースとコロナでの落ち込みの応用ケースと、それと追加されたのが運賃と乗換え時間を織り込んだ需要予測ということになると思うんですけれども、これは基本ケースに入っていたんじゃないかなど。違うんですか。運賃とか乗換えとかを別としたのが基本計算の622万だったのか、それは全く織り込まずに、今度新たに需要予測をされるのか、そこをちょっと教えてください。

○小川交通政策課長 調査につきましてはですが、内容追加前の調査につきましては、今御質問ありました運賃の部分につきましては、一定の金額で需要予測のほうを進めておりました。

ただ、この12月の検討委員会の中で委員の方から、運賃が例えばどのぐらい上がるか、どのぐらい運賃が下がれば利用者がどのぐらい増えるか、こういうものを幾つかパターンを考えながらすると、その検討が将来的には必ずプラスになるのではないかという御指摘もありまして、今回調査内容を追加させてもらったところでございます。

以上です。

○鎌田聡委員 運賃は400円だったでしょう。違いますか。結局、幾ら設定して、乗換え時間どうしたやつで今度また需要予測されるのか、そこを教えてくださいと思います。

○小川交通政策課長 交通政策課です。

運賃は、おっしゃられるとおり、今のリムジンバスの利用料金とJR豊肥本線の利用運

賃、ここを考慮して同額になるような金額、なので、リムジンバスを使った場合の運賃と今需要予測をしているそのアクセス鉄道の運賃プラス豊肥本線の部分、ここの運賃を同額とするような運賃、ですので400円ということで、こちらで考えておりましたが、ここを少しその運賃の上げ下げを想定して、今後需要予測を進めてまいりたいと思っております。ちょっと具体的な運賃設定は、これから検討してまいりたいと考えております。

以上です。

○鎌田聡委員 じゃあ、その上げ下げで幾つかパターンつくってやるということなんですね。

○小川交通政策課長 はい。

○鎌田聡委員 あと、時間はもう大体出ているってことでしょうか？

○小川交通政策課長 交通政策課です。

乗換えの時間も、ここはちょっと具体的な設定をどうするかというのは今後検討になりますが、三里木駅で今の検討ですと乗り継ぎが発生をしますので、ここがどういった利便性が向上するかという部分、ちょっと手法については今後検討してまいりたいと思っておりますが、そういったところも踏まえて考えてまいりたいと思っております。

以上です。

○鎌田聡委員 じゃあ、622万というのは、乗換えを想定しなくて出されとったということで理解しとっていいんですか。

○小川交通政策課長 この622万人という数字自体につきましては、空港の運営会社の予測の数値でございますので、その乗り継ぎ、もしくは直通というところ関係なく、この

622万人、将来の需要予測になりますが、こちらに基づいて我々も今調査を進めているところになります。

○鎌田聡委員 事業費も4ルートぐらいで、今からちょっとまたそこも精査が必要になってくると思いますし、これから調査項目もはっきりと精査をして調査していかなきゃならないと思いますので、先ほどの話じゃないですけれども、やっぱり県民の皆さんに今後はどういうメリット、どういうデメリットがあって、どういう状況なのかというのを正確に示していただきたいと思っております。

あと、それが2か月でできるかどうかちょっと心配ですけれども、じっくりやっていただいて、やっぱりできるだけ正確な数字を出していただいた上でいろんな検討をしていただくということが必要になってくると思いますので、ぜひそういうことでよろしく願いたいと思っております。

引き続き、バス利用の話、63ページですね。

共同経営がいよいよスタートするということですが、やっぱりそれぞれの競合路線をまとめていくというのは非常に重要だと思いますけれども、これはまとめることと併せて、新たな路線設定とか、その辺もやっぱり今後出てくるということで、それはもうちょっと後になるんですかね。どうなるんですか。

○小川交通政策課長 交通政策課です。

バス事業者5社による共同経営の計画ですが、今回は、御説明しましたその4系統、4方向の調整ということになりますが、今回の調整におきましても、片方の会社とそのバス路線を移譲することによって生み出されたそのバスの車両ですとかもしくは運転手さんを、一部ですが、今まで桜町のバスターミナルが終点になっていたところを、熊本駅の再

開発が進むということで、熊本駅にそのまま延伸するようなバス路線も一部設定すると伺っております。

そういうことで、新しい路線につきましても、今申し上げた一例もございますが、引き続きバス会社の中で検討されていくものだと承知をしております。

以上です。

○鎌田聡委員 なかなかそれぞれの利害を乗り越えてこういう状況、形が今出来上がりましたので、県民にとりましたら、いろんなやっぱり重複路線を解消して新たな本当に必要な路線を展開していく、そのために経営が維持されないといけないという問題もありますので、県としてもその辺をしっかりと支援していただきたいと思っておりますし、できれば財政的な部分で必要性があれば対応していただきたいと思っておりますので、その点は要望しておきます。

以上です。

○高野洋介委員長 ほかにありませんか。

○前田憲秀委員 63ページ、私もバスの共同運行についてお尋ねをしたいんですけども、4月からいよいよスタートということで、これは多分全国ニュースになると思います。ただ、全国に同じような、同じ規模で5社もバスが運営しているというのがあるかといえば、なかなかそれもまれなのかなという気がします。

前から言うように、熊本のやはり歴史もありますし、何で今の状態になっているのか、そういう意味では、しっかり県の関与といいますか、行政の関与が非常に重要だというふうに思っております。

そして、先ほど課長から説明があったこの待ち時間の平準化による利便性の維持、これは右側の図ですけれども、今もあったよう

に、同じ時間に同じバスが来る、確かにその光景はあります。でも、なぜそうなるかというと、始発と終点が全然違うわけですよ。ですから、始発の時間に合わせて様々なところから来ると中心市街地では一緒になると、それはもう当然分かっていらっしゃるのだと思うんですけども、以前も私お話ししたように、やはりバスの利用の仕方も、先ほどの交通渋滞にも絶対僕は関係してくると思うんですけども、1回ないし2回は乗り換えていただくと目的地に行くと、そういうイメージというのかな、そういう習慣、そういうバス体系になるんですというふうになればいいんじゃないかと思うんですけども、そこら辺は話は出ていますか。どうなんでしょう。

○小川交通政策課長 今、委員からバスの乗り継ぎについて御質問がございました。

よくこういった公共交通の整備で言われることについては、都市部につきましては、中心部に行くほどバス路線が重複をする状態がどうしても発生をしてしまいますので、一般的にはいわゆる副都心みたいなところにバスの乗り継ぎ拠点みたいなものを整備して、そこでなるべく利用者に負担がかからないように乗り継ぎをしていただく、こういったものがよく求められております。

ただ、こちらにつきましては、当然、常に市街地になっているところに新しいバスの拠点をつくるとなると、なかなかハード上難しいところもありますので、これは将来の課題として、引き続きバス会社、そして市とも連携しながら、まちづくりと一体となって考えてまいりたいと思っております。

以上です。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。

ハードの整備となるとなかなか現実味を帯びませんが、同じバス停に様々なバス

が停車するんですが、バス停を少し拡充するなり、何か工夫ができるんじゃないかなと思うので、せっかく全国ニュースになると思われる共同運営がスタートする、共同経営がスタートするというので、それでこうなったというのをぜひお示しいただきたいなと思います。

これは改めて確認ですけれども、高橋部長が参加をされていらっしゃるんですか、この会議体というか、話し合いというか。

○高橋企画振興部長 もちろん、私も関与しながらやっておりますし、サポートしながらやっております。実際、バス事業者の5社の部長さんとももちろん面会もしていますし、話もしています。

○前田憲秀委員 部長も限られた期間だと思うので、言いたいことはがんがん言っていたいて、結果を残していただきたいと思しますので、よろしく願いいたします。

以上です。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。

○高島和男委員 すみません、52ページ、いま一度アクセス鉄道に戻っていただきたいと思えます。

今回の議会でも、一般質問で中村議員はじめ様々出たわけでございますが、その中の一つに要望として、このアクセス鉄道は県民全体に影響がある話で、波及効果もたくさんあるよという指摘があつて、要望として広報したほうがいいんじゃないかというお話だったと思うんですが、県民への広報ということに関しては、今何か御予定とか、こういう形でお知らせしていきたいというようなお考えがあればお聞かせください。

○小川交通政策課長 今、アクセス鉄道の県

民への周知、広報について御質問がございました。

我々としりしても、この空港のアクセス鉄道が、単なる鉄道整備だけではなくて、県内全体に大きな効果をもたらすということを考えながら進めております。

まさしくその県民への周知の一つとしりしても、昨年12月から始めておりますアクセス検討委員会があると考えております。

こちらについては、会議、当日は全て公開で行っておりますし、終わった後も、速やかに議事の概要ですとか資料についてもホームページ等で公表をしております。

引き続き、こういった検討委員会での御議論等を県民の皆様に幅広く周知をしてまいりたいと考えております。

以上です。

○高島和男委員 もちろん、このアクセス鉄道は、第一義としては、県民が熊本空港から出発をする、要するに空港の利用者、そしてまた熊本においでになる皆さん方の選択肢を増やすということが第一義であることはもちろんでございますけれども、私は、第二義として、検討委員会でもこの前の第1回でも議論が出たように、やっぱり運動公園、この利用というのも非常に大事な視点だと思うんです。空港を頻繁に利用する方は、まあごくごく限られた方々で、どちらかという運動公園にサッカーを見に行くとか、イベントがあったら行くよというような方々も非常にたくさんいらっしゃる。その皆さん方のためにもなるんですよというような広報も非常に大事だと思うんですが、それはいかがでしょう。

○小川交通政策課長 今、空港の利用者のみならず、その中間、いわゆる意見としては中間駅のお話をいただきました。

我々としりしても、まさしくこの中間駅、長年課題であった運動公園、そして免許センター

へのアクセス、こちらへも寄与すると考えておりまして、今度第2回の検討委員会を、先ほど申したとおり、来週予定をしております。その中の御議論いただく一つの中に、様々な波及効果について委員の皆さんに御意見等を伺おうと考えておりまして、当然その中でもこの中間駅についてはいろんな御議論をいただけたらと考えております。

以上です。

○高島和男委員 どうしてもやっぱり空港のアクセス鉄道という名称からいくと、そっちらばかりが先走っていくというようなことを私は懸念しております。じゃなくて、今の繰り返しですけれども、やっぱりスポーツ施設等々にも非常に効果があるんだと、こういうことを強く訴えていただきたい。そして、今まで不便だったのが利便性がよくなる、そしてまたデメリットが今度はメリットになるというようなことも踏まえながら、ぜひ県民への広く周知、そしてまた関心を持っていただいて、機運を少しでも醸成できるような形での広報に努めていただきたいと要望しておきます。

以上です。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。

○南部隼平委員 33ページになるんですけれども、空港の国際線に関してちょっと御質問させていただきたいと思います。

昨日、国のほうで少しずつ国際線を増やしていくという話もあったんですけれども、今後そういう再開の動きがあるのかというのが1つと、もう1つ、正月に新聞報道でありました成都との新規路線開拓に向けてという話があったと思うんですけれども、その辺の進捗が何かあればと思って質問します。

○小川交通政策課長 今、熊本空港における

国際線の状況について御質問がございました。

こちらにつきましては、現在、御存じのとおり、全便国際線についてはストップ、止まっている状況になりまして、今後の見込みということにつきましては、現時点では止まっている状況が続いていると、なかなかいつ再開になるかというのは見えないというのが回答としてはさせていただければと考えております。

今止まっている状況ではありますが、その空港会社と当然事務的なオンラインミーティング等を通じてやり取りをしたり、そういったところではできるところを今進めているという状況になります。

また、2点目の年明けに報道がありました、まあ具体の都市名が出ておりますが、こちらにつきましても、引き続きエアラインというか、もしくは熊本空港株式会社、こちらのほうで事務的なやり取りは今後も続いていくということになりますが、現時点では大きな見通しというものはまだなかなか見通せないのかなと思っております。

以上です。

○南部隼平委員 再開、もちろん国もまだまだ難しいという状況なんですけれども、今ちょっとそこで問題になっていると思うのが、コロナウイルスで14日間待機ということで、結局そこがしっかり監視できていないんじゃないかというのが言われています。

熊本も、今後そういった形で再開する場合は、入ってきた方のコロナの対策というのは、もちろん準備はされていると思うんですけれども、そこを改めてしっかりやっていただきたいなと思っています。要望です。

以上です。

○高野洋介委員長 ほかにございませんか。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、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きましては、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。

（「はい」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、ほかに何かありませんか。  
——なければ、本日の委員会は閉会いたします。

午前10時45分閉会

○高野洋介委員長 なお、執行部において、上野土木部長が本年3月末をもって退職されます。一言御挨拶をいただければと思います。皆さんよろしいでしょうか。

（「はい。お願いします」と呼ぶ者あり）

○高野洋介委員長 それでは、お願いいたします。

（土木部長挨拶）

○高野洋介委員長 お疲れさまでございました。

それでは、本年度最後の委員会でございますので、私のほうからも一言御挨拶をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

昨年の6月から、山口副委員長の絶大なお力添えをいただきまして本委員会を進めてまいりましたが、委員の皆様、熱心に御審議いただき、誠にありがとうございました。

また、高橋部長、土木部長をはじめ執行部の皆様方には、円滑な委員会運営に際しまして、大変厚く御礼を申し上げます。ありがとうございました。

今年度は、コロナ禍ということで視察もできず、いろいろ皆様方にも大変不便な思いをさせたと思います。また、この経験は次の新しい熊本の創造的復興に向けて、必ず実のある委員会になったというふうに思っております。

これからも、一議員としてしっかりと皆様方を応援しながら、熊本の発展のために頑張っていきたいと思いますので、今後とも皆様よろしく願いをいたします。

本当に1年間ありがとうございました。（拍手）

それでは、続きまして副委員長からも御挨拶をお願いいたします。

○山口裕副委員長 この1年間、高野委員長の下、委員の皆様の協力も得ながら、無事にその任を果たすことができたことを喜ばしく思っております。

上野部長におかれましては、37年の県庁生活、お疲れさまでした。本渡でまずキャリアをスタートされたということで、多くの方が本渡で積んでいかれるのが土木部の習わしかなというふうに思っておりますけれども、その頃土地を大分買いあさったところだと思っておりますが、今後も事業を進めるに当たっては、皆様の献身的な努力が何よりも前提となりますので、どうぞ後輩の皆さんで頑張ってくださいたいと思いますし、また、上野部長にも、今後とも大所高所から御指導いただければと思っております。

委員会において、執行部の皆さんから本当に丁寧な説明をいただいたと思っております。この委員会に來まして、本当に勉強になりました。また、今後、県政の一員として頑張っていきたいと思いますので、よろしく願いします。

本当にありがとうございました。（拍手）

○高野洋介委員長 ありがとうございます

た。これで終了いたします。

お疲れさまでございました。

午前10時48分

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