

第 12 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6月28日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第12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6月28日(月曜日)

午前9時58分開議

午前11時39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(15人)

委員長 増 永 慎一郎
副委員長 橋 口 海 平
委員 前 川 收
委員 藤 川 隆 夫
委員 鎌 田 聡
委員 池 田 和 貴
委員 内 野 幸 喜
委員 前 田 憲 秀
委員 松 村 秀 逸
委員 末 松 直 洋
委員 高 島 和 男
委員 大 平 雄 一
委員 中 村 亮 彦
委員 島 田 稔
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 小金丸 健

交通政策課長 清 田 克 弘

空港アクセス整備推進室長 猪 原 英 次

土木部

部長 村 上 義 幸

道路都市局長 宮 島 哲 哉

道路整備課長 森 裕

都市計画課長 山 内 桂 王

警察本部

交通部長 平 木 敏 史

交通規制課長 内 田 義 朗

事務局職員出席者

政務調査課主幹 近 藤 隆 志

政務調査課主幹 植 田 晃 史

午前9時58分開議

○増永慎一郎委員長 おはようございます。

ただいまから、第12回高速交通ネットワーク整備推進特別委員会を開催します。

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、これを認めることにいたします。

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、おはようございます。今年1年、委員長を務めさせていただきます増永慎一郎でございます。

非常に、これから先の熊本の未来に、大事な委員会だというふうに思っております。1年間、皆様方の力を借りながら、県政発展のために重要な審議ができるものと思っております。どうか1年間、皆様方の御協力よろしく申し上げます。

副委員長からも、一言御挨拶をお願いします。

○橋口海平副委員長 皆さん、おはようございます。副委員長の橋口です。

この1年、円滑な委員会運営が行われますよう、増永委員長を補佐し、精いっぱい努めてまいりたいと思っておりますので、委員各位並びに執行部の皆様方の御協力をよろしく申し上げます。

○増永慎一郎委員長 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いたします。

自席からの自己紹介とし、後列の審議員ほかについては、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～空港アクセス整備推進室長の順に自己紹介）

○増永慎一郎委員長 ありがとうございます。

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、高橋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。

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

着座にて失礼いたします。

増永委員長、橋口副委員長をはじめ委員の皆様方におかれましては、高速交通体系や熊本都市圏交通に関する諸問題について御審議をいただきます。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いたします。

初めに、新型コロナウイルス感染症の影響についてでございますが、公共交通利用者の回復が見られず、本県の交通事業者においても厳しい状況が続いております。

これにつきましては、交通事業者に対する支援として、昨年8月に続き、2度目となる公共交通応援事業の予算案を本定例会に上程させていただいております。

県としましては、県民の皆様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、支援を行っていきたく考えておりま

す。

それでは、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。

幹線道路ネットワーク等の整備につきましては、今年度、熊本天草幹線道路の宇土―三角間が事業化されました。

また、九州中央自動車道の矢部インターまでの区間について、令和5年度の開通見通しが公表されました。

県が進める熊本天草幹線道路においても、本渡道路の令和4年度開通など、全力で取り組んでまいります。

さらに、今後20年から30年の広域的な道路交通の方向性を示す熊本県新広域道路交通計画を、今月15日に公表いたしました。

この計画は、熊本都市圏の渋滞緩和を図るとともに、平常時や災害時を問わず、安定的に人や物の流れを確保するための道路ネットワークを表したものです。

今後、国や関係自治体等と連携を図りながら、早期の事業化に向けて段階的にステップアップを図ってまいります。

次に、空港アクセス鉄道の整備についてでございます。

空港アクセス鉄道の整備に向けた取組につきましては、令和元年度調査で課題が確認された費用便益分析、いわゆるB/Cの精度向上や県民負担の最小化に向けた事業費縮減のための継続調査を昨年度実施いたしました。

調査結果の概要につきましては、一般質問において知事が答弁申し上げたとおりですが、詳細につきましては、後ほど御説明いたします。

今後は、この調査結果に加え、県議会の皆様や空港アクセス検討委員会での議論などを踏まえ、実現に向けてしっかりと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。

県内の路線バス事業者5社は、本年4月から、全国初の取組となる共同経営を開始し、バスの効率性、利便性向上に向けた取組を実施しております。

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

○増永慎一郎委員長 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、簡潔にお願いします。

では、執行部から説明をお願いします。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。

お手元の本委員会の資料につきましては、全体で65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ページをお願いします。

I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、ページ下側の体系図にありますように、2つに区分されます。1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ページをお願いします。

こちらには、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。

4ページをお願いいたします。

昭和53年以降の経過について、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。

次に、6ページをお願いいたします。

5)の路線別内訳です。

まず、九州縦貫自動車道から御説明します。

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。

現状の欄ですが、1つ目の丸の嘉島から山都間のうち、3ポツ目になりますが、山都中島西インターから矢部インター間につきましては、令和5年度開通の見通しが公表されました。

次に、2つ目の丸の山都一延岡間のうち、矢部一蘇陽間について、一昨年度、計画段階評価に着手されています。また、蘇陽五ヶ瀬道路が、昨年度新たに事業化されております。

今後の取組の欄です。

1つ目の丸の嘉島一山都間のうち、令和5年度開通見通しが発表された山都中島西インターから矢部インター間について、一日も早い開通を国に求めてまいります。

また、2つ目の丸の山都一五ヶ瀬間のうち、矢部一蘇陽間の計画段階評価の完了と早期事業化、蘇陽五ヶ瀬道路の事業促進を国に求めてまいります。

8ページをお願いいたします。

南九州西回り自動車道です。

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ページをお願いいたします。

(2)地域高規格道路の整備です。

次の10ページには、地域高規格道路の整備手順を示しております。

12ページをお願いします。

経過についてです。

一番下の記載になりますが、令和3年3月30日に、熊本天草幹線道路の宇土から三角間について、新規事業採択時評価が実施され、今年度事業化されました。

県議会や地元期成会、県選出国会議員の皆様が一丸となっていたいただいた成果と考えており、この場をお借りしてお礼申し上げます。

次の13ページをお願いします。

5の路線別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す。

中九州横断道路につきましては、後ほど御説明いたします新広域道路交通計画において、熊本環状道路の一部としていた環状連絡道路と熊本地震からの創造的復興の一環として整備された北側復旧道路を、新たに中九州横断道路の一部として位置づけを行いましたので、御報告いたします。

それでは、現状の欄をお願いいたします。

1つ目の丸の熊本環状連絡道路ですが、昨年度から国が調査に着手されており、中九州横断道路として位置づけさせていただきました。

2つ目の丸の4ポツ目ですが、大津熊本道路の合志から熊本間が昨年度事業化されており、現在、調査、設計が進められております。本年度から、地元の設計協議に着手される予定です。

3つ目の丸の昨年10月に開通した北側復旧

道路ですが、中九州横断道路の一部として位置づけさせていただきました。

4つ目の丸の滝室坂道路につきましては、現在、トンネル工事を促進中です。

その下の丸の竹田阿蘇道路につきましては、一昨年度事業化され、調査、設計が進められており、本年度から用地買収を進められる予定です。

今後の取組としまして、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、14ページをお願いいたします。

熊本環状道路です。

概要の欄をお願いします。

本道路は、熊本西環状道路、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す。

現状の欄ですが、1つ目の丸の熊本西環状道路については、現在、池上工区で橋梁工事等を促進中です。

2つ目の丸の国道3号植木バイパスでは、3工区につきまして、令和4年度開通見通しが公表されました。

3つ目の丸の国道3号北バイパスですが、令和4年度開通の見通しが公表されました。

これらの道路が開通することで、熊本西環状道路と熊本北バイパスが直結することとなり、渋滞緩和に寄与することが期待されます。

15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まいります。

続きまして、16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す。

現状の欄をお願いします。

まず、1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、用地買収、調査及び工事が進められております。

3ポツ目の宇土三角道路ですが、今年度、

新たに事業化されております。

2つ目の丸は、県の施行区間になります。

2ポツ目の大矢野道路については、調査、設計を進めており、早期の工事着手に向け、今年度から用地買収に着手しております。

一番下のポツの本渡道路については、来年度の開通に向け、第二天草瀬戸大橋の工事など、急ピッチで進めています。

今後の取組の欄ですが、国施行の熊本宇土道路及び宇土道路、宇土三角道路につきましては、整備促進を国に求めてまいります。

また、県施行区間につきましては、本渡道路の令和4年度の開通とともに、切れ目なく事業が推進できるよう、しっかりと取り組んでまいります。

17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す。

現状の欄ですが、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、全線の国直轄による整備を国に求めてまいります。

次に、表の下の参考を御覧ください。

1つ目の丸の1ポツ目ですが、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おります。

一番下のポツになります。本年度から、県内において工事に着手される予定となりました。

19ページをお願いいたします。

(3)の建設促進活動です。

19ページから23ページに、昨年度実施した要望活動を記載しております。

23ページをお願いいたします。

今年度予定している要望活動を記載しておりますが、現在まで、コロナウイルスの影響により、期成会総会の書面開催や要望活動の延期、要望書の提出のみの対応を実施している状況です。

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、オンライン形式による要望の実施など柔軟に対応し、県内の道路整備の必要性をしっかりと国に訴えてまいりたいと考えております。

次に、29ページをお願いいたします。

新たな広域道路交通計画について説明します。

平成30年3月の重要物流道路制度の創設を契機として、全国的に検討が進められ、本県においても、国・県道の管理者である国、県、熊本市が連携して策定を進めてまいりました。

また、県境をまたぐ広域的な道路ネットワークについて、隣県との調整を進め、整理した内容について熊本県幹線道路協議会に諮り、熊本県新広域道路交通計画を策定し、今年15日に公表しました。

今回の計画は、平成5年に策定し、平成10年に見直した熊本県広域道路整備基本計画から20数年ぶりに策定するもので、計画期間をおおむね20年から30年間とし、策定の主体は県と熊本市となっております。

本計画は、広域的な道路交通の基本方針を定めた交通ビジョンと、平常時、災害時及び人流、物流の観点を踏まえた交通計画で構成しています。

ここで、別添資料1をお願いいたします。

まず、資料表面の第1部、新広域道路交通ビジョンについてです。

県の地域特性や将来像、交通の課題等を整理し、有識者等の意見を伺い、取りまとめた素案について、本年2月の定例会の当委員会で御報告した後に、3月19日から4月18日にパブリックコメントを実施しました。

パブリックコメントでは、6名の方々から12件の御意見をいただいております。主なものとしては、熊本は道路整備が遅れており、早く道路整備を進めてほしいという御意見や熊本市圏の渋滞解消、熊本天草幹線道路等の早期整備、災害に強い道路ネットワークの構築

等に関する御意見をいただいております。

いただいた御意見を踏まえて、資料右下の第3章、広域的な道路交通の基本方針にありますように、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つの観点により、広域的な道路交通の基本方針を定めています。

次に、資料の裏面をお願いいたします。

第2部、新広域道路交通計画についてです。

先ほど御説明しました第1部交通ビジョンで定めた基本方針の実現に向け、第2章、広域道路ネットワーク計画、第3章、交通・防災拠点計画、第4章、ICT交通マネジメント計画の3つの計画として取りまとめています。

まず、資料左側の第1章、新広域道路交通計画について記載していますが、ビジョンで定めた各基本方針に基づき、150分構想、90分構想、10分・20分構想、ダブルネットワーク構想の4つの構想を位置づけています。

次に、資料上段中央部の第2章、広域道路ネットワークにつきましても、三角形の図にありますように、広域道路を赤色の高規格道路、緑色の一般広域道路、灰色の構想路線の3つの階層に分類しています。

その右側には、おおむね時速60キロ以上のサービス速度を目指す高規格道路、おおむね40キロ以上のサービス速度を目指す一般広域道路、広域道路としての役割が期待されるため、今後必要な検討を行う構想路線を位置づけています。

それぞれの区分に応じ、黒文字で記載している既計画道路のほか、新たに赤文字で記載している道路を、広域道路ネットワーク路線として位置づけております。

今回計画に位置づけた広域道路ネットワーク路線は、先ほど御説明した4つの構想を実現するために盛り込んでいます。

まず、九州各県を結ぶ高速道路ネットワークの形成として、150分構想の実現に向けまし

ては、事業中の九州中央自動車道や中九州横断道路等を位置づけました。

次に、地域や拠点間を連絡する道路ネットワークの形成として、90分構想の実現に向けましては、事業中の熊本天草幹線道路や南九州自動車道等を位置づけました。

次に、熊本都市圏における円滑な交通ネットワークの形成として、10分・20分構想の実現に向けましては、事業中の熊本西環状道路などのほか、熊本都市道路ネットワーク検討会で取りまとめた熊本市中心部と高速道路インターや空港等をそれぞれ10分、20分でつなぐイメージを具体化するため、熊本都市圏北・南連絡道路と空港連絡道路を高規格道路として位置づけました。

最後に、災害に強い道路ネットワークの形成として、ダブルネットワーク構想の実現に向けまして、有明海沿岸道路等を位置づけました。

また、4つの構想の実現に向け、既存構想路線のほか、八代・天草シーライン、阿蘇山都道路、阿蘇高千穂道路、有明海沿岸連絡道路を新たな構想路線と位置づけ、さらなる機能強化を図ることとしています。

これらを取りまとめたものが資料中央の新広域道路ネットワーク計画図であり、その右側には熊本都市圏の拡大版を掲載しています。

その他、資料の左下になりますが、交通計画には、広域的な防災機能を担う道の駅の整備等を盛り込んだ第3章、交通・防災拠点計画、自動運行補助施設の整備等を盛り込んだ第4章、ICT交通マネジメント計画を位置づけています。

九州の中心に位置する地理的優位性を最大限に発揮し、全ての道は熊本に通じるという考えの下、今回策定した熊本県新広域道路交通計画の実現に向け、国や熊本市をはじめとする関係自治体と連携を図りながら、広域道路ネットワークの整備に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。

○清田交通政策課長 交通政策課でございます。

資料戻りまして、31ページのほうをお願いいたします。

2の航空路線の利用促進について御説明いたします。

(1)空港の旅客者数の状況でございます。

令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響による運休や減便などのため、国内線が、前年度に比べて約231万人減の84万9,000人、国際線は、令和2年3月11日以降、全路線運休が継続しているためゼロ、全体で前年度の25.9%となっております。

33ページをお願いいたします。

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、現在、8路線、1日に38便が就航しております。しかし、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、ジェットスター関西線が運休したほか、ほかの路線でも一部減便等が続いている状況でございます。このため、令和2年度は、各路線とも旅客数が前年度に比べ大幅に減少しております。

路線ごとの詳しい数値については、資料下段の参考4に紹介のとおりでございます。

次の34ページをお願いいたします。

下のほうの2)、今後の取組についてでございます。

1つ目の丸でございますが、既存路線の復便、また、増便や新規路線の誘致にも取り組んでいきます。

次に、2つ目の丸になりますが、今後も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することとしております。

なお、ここで、申し訳ありません、本日追加させていただいた資料の説明をさせていただきます。申し訳ありません、右上に別添資

料3と記載のあるA4の1枚紙をお願いいたします。

締切りの関係で、ちょっと資料に間に合わなかったものです。

フジドリームエアラインズによる熊本—静岡線の開設が決定されたことについての御報告です。

資料の真ん中辺りから概要を記載しておりますが、来月7月16日から、阿蘇くまもと空港と富士山静岡空港を毎日1往復運航するというものです。

県としましては、新型コロナウイルスの動向にも留意しながら、フジドリームエアラインズや空港会社、そして静岡県とも連携して、路線の振興と定着に取り組んでまいります。

次に、35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)現状でございますが、全般と記載され、丸が9つほど並んでおりますけれども、その中で下から2つ目の丸を御覧いただければと思います。

新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、昨年2月に台湾・高雄線、3月に香港線が運休し、国際線は全て運休しております。

その下の丸ですが、現在は、新型コロナウイルス感染症収束後のインバウンド需要の取り込みなどを見据え、イベントや旅行博などへの協力、出展などのプロモーションを実施しております。

参考1の表から次のページにかけては、国際線各路線の状況を御紹介しております。

37ページをお願いいたします。

中ほどの2)、今後の取組についてでございます。

1つ目の丸ですが、熊本国際空港株式会社や関係機関と連携し、まずは既存路線の運航再開に努めることとしております。

次に、2つ目の丸ですが、新規就航に向けた協議も適宜進めていきたいと考えております。

次に、3つ目の丸ですが、運航再開等の取組に当たっては、相手国の水際対策等の情報収集に努め、県民の安全、安心を最優先に進めてまいりたいと考えております。

38ページをお願いいたします。

(4)航空物流機能の状況についてでございます。

1)現状でございますが、新型コロナウイルス感染症の影響による路線の運休や減便などのため、大幅に航空貨物は減少しているところであり、令和2年度の取扱量は約5,220トンとなっております。

39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の1)現状についてでございますが、熊本地震以降のコンセッションに至る経緯を記載させていただいております。

そういった中で、一番下の丸になりますけれども、本年1月15日に、熊本国際空港株式会社は、新旅客ターミナルビルの建設工事に着手したところでございます。

次の40ページをお願いいたします。

2)今後の取組でございますが、熊本国際空港とのパートナーシップ協定に基づく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、様々な分野に波及させていくこととしております。

41ページをお願いいたします。

(2)空港の施設整備、活性化に向けた取組の1)現状でございますが、空港の施設整備を御紹介しており、一番下の丸になりますけれども、空港内の駐車場の整備が進められ、今年3月に新たな立体駐車場が供用開始をされたところでございます。

ページ飛びまして、44ページをお願いいたします。

空港周辺環境についてですが、1つ目の丸

のところで、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。

45ページをお願いいたします。

中ほどの2)今後の取組を御覧ください。

2つ目の丸ですけれども、熊本国際空港株式会社を引き継がれまし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。

続く46ページ以降の(3)空港アクセス改善につきましては、後ほど別添資料と併せて御説明いたします。

高速交通体系については以上でございます。

○山内都市計画課長 都市計画課でございます。

51ページをお願いいたします。

IIの熊本都市圏交通に関する件でございます。

次のページ、52ページをお願いいたします。

まず、2の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。

53ページをお願いいたします。

右側の図は、現在の整備方針である2環状11放射です。

これらの現在事業中の道路整備が完了しても、市街地の拡大の影響もあり、熊本都市圏の交通渋滞が残ることが予想されています。

このため、都市内交通の課題解決に向けた熊本都市道路ネットワーク検討会の議論を経て、新たな高規格道路を新広域道路交通計画に位置づけました。

この計画の実現に向けて、今後、ルートや構造等を決定していく必要があります。ルート等の決定後に、これらを2環状11放射に加え、熊本都市交通マスタープランを改定することを予定しております。

54ページをお願いいたします。

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。

1つ目の丸になりますが、都市交通マスタープランの実行計画として、アクションプランを平成30年11月に策定しております。

56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。

熊本都市道路ネットワーク検討会を設置し、国や熊本市、経済団体などとともに、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。

これまでの取組につきましては、検討会を4回開催いたしました。

右側の段階的な取組のイメージを御覧ください。

一番上段の長期的な取組は、新たに必要な道路ネットワークの構築になります。

その構築には期間を要するため、中期的には都市計画道路などを、短期的にはパークアンドライド駐車場の拡大などのソフト対策や交差点改良などを、国、県、熊本市の役割の下、持続的に取り組むこととしております。

57ページをお願いします。

今後の取組ですが、国や熊本市と連携を図りながら、熊本都市圏の渋滞解消をはじめ、交通円滑化に向けた対策を着実に進めてまいります。

都市計画課の説明は以上です。

○清田交通政策課長 交通政策課でございます。

58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ありますが、まとめて御説明いたします。

まず、1)バスの利便性向上についてです。

県内路線バス事業者5社が、今年4月から、全国初となる共同経営を開始いたしました。取組としましては、下のイメージ図を御覧ください。

まず、左側の図ですが、複数のバス事業者が運行している路線について、移譲を行うとともに、需給バランスを整え、効率化を図ります。

また、右側の図ですが、ダイヤ調整による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、どの便も同じくらいの待ち時間になるようなダイヤに調整することで、利便性を向上させようというものです。

一番下の丸でございますが、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及び輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実を目標とする熊本県地域公共交通計画を、今年3月に策定しております。

59ページをお願いいたします。

共同経営の今後の取組についてでございますが、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。

次の丸ですが、先ほど申し上げましたが、熊本県地域公共交通計画で策定しました計画につきまして、掲げまし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、推進してまいります。

交通政策課からは以上となります。

○森道路整備課長 62ページをお願いいたし

ます。

(3)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主な原因となっており、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、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、先ほど説明しました新広域道路交通計画で新たに位置づけた熊本都市圏北・南連絡道路等に加え、令和4年度の開通見通しが公表された国道3号熊本北バイパスや植木バイパスのほか、熊本都市圏内での取組を再掲しております。

次に、63ページをお願いいたします。

今後の取組ですが、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、新広域道路交通計画で新たに位置づけた道路をはじめ、骨格となる幹線道路網や、それにつながる都市圏内道路網の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。

○内田交通規制課長 交通規制課でございます。

64ページをお願いいたします。

信号機の運用改善等について御説明いたします。

県警察では、道路の新設、改良や交通流の変化に応じて、交通の安全確保や渋滞解消を目的に、信号機の改良や運用改善に努めております。

昨年10月には、横断歩行者の安全確保と渋滞解消を目的とした社会実験を、熊本県立劇場前交差点において実施いたしました。その結果、渋滞緩和に一定の効果が認められました。

2月県議会では、交通安全宣言が決議されておりますので、同交差点については、歩行者の安全がより確保できる歩車分離式信号の導入を進めてまいります。

今後の取組につきましては、交通流の変化に対応するため、交通流監視カメラや光ビーコンなどにより交通状況を把握した上で、信号機の改良や時間帯に応じた弾力的な信号制御に努めてまいります。また、信号機の集中制御を行うため、計画的にエリアの拡大を進めてまいります。

次に、65ページをお願いいたします。

交通管理システムの整備を計画的に進めることにより、交通情報提供システムや公共車両優先システム等の充実を図り、ドライバーへの最新の情報の提供や公共交通機関への定時運行への協力を引き続き行ってまいります。

今後も、県警察では、安全で快適な交通環境の整備に努めてまいります。

県警交通規制課からは以上でございます。

○増永慎一郎委員長 交通アクセス鉄道整備事業に関する事項を除いて、執行部から説明が終わりましたので、一旦ここで区切らせていただきまして、これまでの説明内容についての質疑に入りたいと思います。

何かございませんか。

○前川収委員 熊本県新広域道路交通計画というものを御公表いただいて、やっと、やっとと言うと失礼ですけれども、先の見通しというんですかね、こうやっていけば熊本都市圏の渋滞緩和や県内全域の広域道路の計画というのが目に見えてきたわけでありまして、大変ありがたいと思っております。

そこで、今最後に森道路整備課長からも説明があったとおり、現状でも、以前の計画で造っている道路が完結していないと、終わっていないという状況であります。加えて、新しい、都市圏だけで話をすれば、3つの路線、北連

絡道路と南連絡道路、それから空港連絡道路という、新たに新しい3路線というものの計画が、非常に構想段階でまだまだ先は見えないんでしょうけれども、見えてきたという形になって、このことが渋滞緩和に大きく寄与するということだろうと思いますが、多分これまでと同じ手法でこの道路計画を進めようとしても、これまでの経験でいけば、多分50年ぐらいかかるんじゃないかと。正直、今ある計画だって、もともとあったスタートラインから振り返って考えりゃ、どのくらいたっていますかという話、まあそういう意地悪なことは言いませんけれども、かかるんですよ。

なぜかかるかという、もう私が言うまでもない。これまでと同じ手法であれば、やっぱり同じように予算をしっかりと獲得しながらやっていくという方法しかないわけですね、同じ手法であれば。

そこで、私のほうからお願いと提案なんですけれども、手法を変えるという発想を持っていただきたい。というのは、財源も変えるということですよ。つまり、国にお願いをして、全ての予算を国、県、市町村で全て税金から賄っていくという今の道路整備のやり方じゃなくて、受益者からしっかりと、その受益を得た人たちからそれなりの料金を取るといって、いわゆる有料道路という方向を出していけば、これまでとは違う手法になるわけでありまして、その手法を取らない限り、私は、この計画というのは、特に都市圏の計画というのは、絵に描いた餅に終わってしまうんじゃないかなという危惧をいたしております。

そこで、まだ少し早いと思いますけれども、今せっかくこうやって新しい計画が公表されて、これから先に進んでいこうという話のときに、まだ早いと思われるかもしれませんが、整備の手法についての議論をしっかりやっていただかないと、今までと同じようにやっていきますというお話であれば、恐らくこれはできないですよ、そう簡単に。だって、まだ

今でも積み残している部分がたくさんあるわけですから、それができてその新しい計画をという話に多分なるんでしょう。まあ、同時並行でもいいでしょうけれども。そうになると、もう本当にどこまで時間がかかるか分からないという状況に陥ると思いますので、少なくとも都市圏の3路線、新しい3つの路線の優先順位をきちっと決めて、そして、どういう手法で造るかということについて、ぜひお考えを持っていただきたいと思っていますし、もう既にお考えだろうというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○森道路整備課長 今先生から御意見がございましたように、確かに今までの手法でいきますと、今回の都市圏内の道路につきましては、なかなかすぐというのは難しいかなと思っております。

今御提案がございましたような手法もしっかり検討して、また、それだけをするのか、後なのかというお話もございましたけれども、県としては、これは同時並行に進めていく必要があると思っております。

また、その手法につきましては、先ほどのこの交通計画自体は、幹線道路協議会という中で決定させていただきましたけれども、今回、まさにこの位置づけた道路をどう実施していくかという議論をするための熊本都市圏道路検討部会というのを設置しまして、メンバーとしましては、国土交通省の熊本河川国道事務所長、熊本県の土木部長、それと熊本市の都市建設局長、また、オブザーバーとして熊本県道路公社理事長、NEXCO西日本の高速道路事務所の所長というメンバーで、しっかり実現性に向けた検討をやっていくということで進めていき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 ぜひそういう、まあ検討をせざるを得ないのは分かっていますが、多分、

検討しますと言い出すと、検討だけでどのくらいかかるかをちょっと想像してしまうわけでありまして、本当に早めに決断をしなければいけないと思っています。

一番近くに見えている道路の中でいけば、福岡の都市高速道路、有料ですよ。しかし、早かったですよね。物すごいスピード感で、それでも何十年もたっていると思いますけれども、もう出来上がったんですかね、あそこは。ほぼ出来上がったような状態だと思えますけれども、あのような手法というのは、やっぱり今までと、普通と違う手法だと思っていますけれども、それは研究なさっていますか。

○森道路整備課長 手法につきましては、様々な手法を今検討しておりまして、先生がおっしゃいました福岡都市高速とか広島、そういうところも含めて、事業手法等を国、県、市で今検討しているところでございます。

○前川収委員 まあ、検討なしでは先には進めないというふうに思いますけれども、ぜひ具体的に、県民の皆さん方の御理解も得るという意味も含めて、しっかりアナウンスしてもらいながら前に進めていただければというふうに思っておりますので、よろしくお願います。

○内野幸喜委員 これは関係機関が協力して進めていかないといけないと思うんですけれども、今、熊本県では、一生懸命こうやって議論も出ていますが、熊本市と温度差があってはいけないと思うんですが、熊本市と今回新たな道路交通計画を策定したということですが、熊本市はどんな状況なんですか。そこをちょっとお聞かせいただければと思います。

○森道路整備課長 まず、ネットワーク検討会等でも、熊本市、国、県でしっかりこの計

画については議論をしてきておりますし、今回の新広域道路交通計画につきましては、前回は熊本県だけの策定でしたが、今回は、道路管理者ということで、熊本県と熊本市共同で策定ということになっております。つまり、この位置づけた道路につきましては、しっかり熊本市も事業を進めていくという意識の下、この計画を立てたというふうに理解しております。

○内野幸喜委員 分かりました。

○鎌田聡委員 熊本市とも十分連携を取っていただくということで、ぜひ、いろいろ課題は大きいと思いますけれども、頑張っていたきたいと思えますけれども、ただ、心配になりますのが、この間、都市圏交通の渋滞対策として東バイパスの立体交差とか、これは検討してきたやつが、そのことによってどうなるのか、そちらはそちらで進めていかれるのか、先ほど積み残した課題がまだあるという話がありましたけれども、これは積み残した課題だと思うんですけれども、その点をどう進めていかれるのか、教えていただきたいと思えます。

○森道路整備課長 今回の計画の中でも、例えば部分立体を想定しております東バイパスについても、当然、事業化を目指した路線として、今丸がついているところでございますので、当然ここも、今回の3路線と併せて、しっかり国と協議して、同時並行でここは進めていく必要があると考えております。

○鎌田聡委員 そこが非常にやっぱり渋滞箇所、もう何十年といますか、課題としてある場所でもありますから、やっぱりそこも併せてしっかりと、大変ですけども、進めていただきたいと思えます。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○藤川隆夫委員 フジドリームエアラインズが7月16日から再度就航するというので、大変ありがたい話なんですけれども、一度、7年前ぐらいだと思うんですけども、休航していて、結局利用者がいなくて止まったという経緯があると思います。

今回は、これは動き出したら継続してほしいので、県としてやれることというのをどのように考えているのかをちょっと教えてください。

○清田交通政策課長 委員御指摘のとおり、フジドリームエアラインが創業してすぐ熊本と静岡線を開設いただきました。ただ、そのときは、保有している機材が少なかったことですかあるいはちょっと認知度がまだまだ整ってなかったということもありまして、搭乗率が伸びずに、また、東日本大震災があって、あちらのほうに路線を優先的に振り向けたということで、熊本線はそんなに長く飛ばなかったという状況でございます。

今回は、既に熊本と小牧線がかなり長い期間飛んでおりまして、一定程度の認知度があるということと、やはり静岡と熊本で非常に地域と地域を結ぶということで、フジドリームエアラインズさん自身が地域を活性化したいという思いを持っておられて、県としてもそこは全く同じなので、観光での交流ですとか、あるいは企業さんも、自動車産業ですとかあるいは半導体産業、非常に似通ったところもありますので、そういうのを商工部ともちょっと事前調査でいろいろやり取りしながら、観光も併せて、前回のことがないように、定着と振興に取り組んでいこうということで考えております。

○藤川隆夫委員 今のでよく分かりました。

せっかく、2度目なので、これでぼしやん

となったときはなくなると思うので、できる限り県としてバックアップできるところはバックアップしながら、この路線の維持に向けて頑張っていたきたいと思います。よろしくお願いします。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○松村秀逸委員 15ページの東バイパスの都市交通円滑化に向けた検討ということでございますけれども、今後、県として、どういう思いを想定されて円滑化を決定されているのか。先ほど都市高速道の話も出ましたけれども、そういうことを目指していらっしゃるのか、放射化とか、その確認と、もう一点は、西環状連絡道路、ここについて、ちょっと地域からの要望が、九州縦貫道と下硯川のインターまでの間、その中で、乗り入れ口をぜひ地元から造ってほしいという要望が出ていますので、その辺も今後進める中でぜひよろしくお願い申し上げます。これは要望でございます。

以上です。

○森道路整備課長 まず、東バイパス部分立体につきましては、先ほども答弁しましたように、今回、当然、国のほうも、既存計画を含めて、熊本都市圏に求められる道路網について、交通量等の推計も今年着手するというふうに聞いておりますので、当然、その中で部分立体の在り方だったりというのも併せて検討されていくものと思います。

また、連絡道路につきましては、今回、中九州横断道路に位置づけさせていただきまして、まさに今から国が検討を進めていくところだろうというふうに想定しておりますので、今御要望なされたような乗り入れ口等、これから検討していくまさに入り口になると思いますので、タイミングとしては非常に、要望していくのは大事なことかなというふうに考

えております。

○松村秀逸委員 ありがとうございます。連絡道路については、よろしく願います。

それと、今、東バイパス、57号、これについて、部分立体という話が出ましたけれども、前にこれは連続立体化で質問させていただいたときに、その方向で進めるという答弁をいただいておりますけれども、ちょっと今そこが気になったのですが、その点いかがでしょうか。

○森道路整備課長 すみません、まだその方向性につきましては、国のほうも部分立体か全部立体化というのを出しているわけではございませんので、訂正させていただきます。まだ、具体的には決まっているようには聞いておりません。

○松村秀逸委員 都市計画道路の中では、ぜひ、やはり渋滞解消するためには、連続立体でないとなかなか思うような、特に地震等の災害があったときも、そういうときは連続立体であれば緊急車両等もスムーズに流れていきますし、そこら辺をまずもって県としては連続立体のほうを想定して検討していただきたいと思っておりますので、よろしく願います。

以上です。

○前田憲秀委員 先ほど藤川先生が言われたFDAの件ですけれども、私も、この御連絡をいただいて、喜ばしいことだと思ったんですが、同じように、当初静岡便が熊本から撤退したときは、今は高知だとか、結構路線が広がっています。そっちのほうに優先的に振り分けますということで熊本は撤退されたような記憶があります。

ですから、ぜひ維持をしていただきたいというのと、今ここで報告していただいているこの時間帯ですよ、路線の。これは、どう

いう人が利用するのかもしれないと把握をして、より利用者が多い時間帯にこれからも変更していくとかいうのも大事な議論じゃないかなと思っておりますので、そこは見守っていただきたいと思っております。

同じ、FDAは、小牧便は、非常に私、便利がいいんじゃないかと思っております。ただ、コロナと震災以降、熊本からの、いわゆる中部圏に行く時間帯が遅くなっているんですよ。ですから、できればそこら辺の、もちろんこちら側の要望だけじゃだめなんだろうけれども、より熊本の人が利用しやすいような時間路線もやっていただきたいと思うんです。これは、もう要望で結構です。

すみません、道路の件で1点だけお尋ねですけれども、説明資料の30ページか別添資料の裏面のほう、裏面のほうが大きいかなと思うんですけれども、右側の先ほどからあっている広域ネットワーク計画図で、中九州横断道路の上のほうに線がずっと伸びて、208号辺りまで矢印が伸びているんですが、これは何か意味があるんですか。もともとは、北熊本サービスインターの下の赤い点々が高速道路までしか伸びていませんよね。中九州横断道路のこの矢印の計画が、208号線まで矢印が伸びる、これは何か意味があるんでしょうか。

○森道路整備課長 この拡大図のほうで見てよろしいですか。

○前田憲秀委員 はい、どっちでもいいです。

○森道路整備課長 今回、ネットワーク図の拡大図の上のほうを見ていただきますと、連絡道路が、下硯川インターのところ大きな丸があると思います。その上のほうに、中九州横断道路と黒色で矢印が引いてあると思います。この丸のところ、つまり連絡路までが中九州横断道路ですよということで位置づけておりますので、イメージとしましては、

下硯川と高速を結ぶ間が中九州横断道路として位置づけております。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。

そうすると、この熊本西環状道路とも中九州横断道路はがっちりつながる計画というふうに捉えていいんですかね。

○森道路整備課長 委員がおっしゃられたとおりの考えでございます。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。

先ほどの議論のとおり、ぜひ進めていただきたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

○増永慎一郎委員長 ほかにございませぬか。（「はい」と呼ぶ者あり）

○増永慎一郎委員長 それでは、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します。

○猪原空港アクセス整備推進室長 本資料の47ページをお願いします。

令和2年度の調査結果概要について御説明いたします。

令和2年度は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に委託し、令和元年度の詳細調査で課題が確認された費用便益分析、いわゆるB/Cの精度向上や県民負担の最小化に向けた事業費縮減のための継続調査を実施しました。

詳細は、別添資料2で御説明いたします。

恐れ入りますが、右上に別添資料2と書いてございます冊子をお願いいたします。

調査結果の原本は、専門用語も多く使用されていますので、内容を精査の上、ポイントを整理しております。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ことを、あらかじめ御了承いただきますようよろ

しくお願ひいたします。

では、表紙をめくっていただきまして、1ページをお願いいたします。

1、令和元年度調査結果の概要についてです。

令和2年度の調査結果を御説明する前に、昨年の6月議会で御説明しました前回調査の概要について、簡単に記載しております。

前回調査では、3ルート4案について検討を行っており、それぞれのルートについては図でお示ししているとおりでございます。

色分けをしているルートの詳細については、下段の表で比較を行っております。

それぞれ、国道57号沿線の密集市街地での構造形式を高架とするか地下とするかなどの違いがあり、概算事業費は、最も安いA1ルートで税抜き437億円、最も高いCルートで561億円でございます。

2ページをお願いします。

なお、令和元年度調査においては、幾つかの課題があり、調査、検討のさらなる深度化が必要とされておりました。

その課題の1点目としては、コスト縮減についてでございます。

駅舎やホーム形式の精査、技術革新による新技術、新工法の取り入れ等のコスト縮減等の検討が必要とされておりました。

2点目は、費用便益分析に係る課題です。

事業の効果測定に際し、空港アクセス鉄道の重要な目的である定時性の確保という便益が計測できないということや、費用便益分析と密接な関係になります需要予測において、前回調査の需要予測モデルを前提に算出すると、その利用者便益がマイナスという評価になる可能性があり、経済合理性上、著しく妥当性を欠くという課題が判明しまして、B/Cの算出に至りませんでした。

これらの課題に対応するためには、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とされておりました。

次に、2、令和2年度調査における路線検討・概算事業費についてです。

ここから、令和2年度の調査結果についての説明となります。

まず、(1)路線検討の内容につきましては、前回調査を踏まえ、特に事業性向上の観点から、建設コストの縮減の可能性について検討を行いました。

ルートについては、前回調査のBルートを基本に検討を行っております。

Bルートを選んだ理由としましては、枠囲みのおり、三里木駅周辺への影響や概算事業費、速達性の観点から判断したものでございます。

下段に記載の検討の視点としましては、①のとおり、橋梁やトンネルなどの構造見直しや線形の見直しによる整備延長の短縮化等によるコスト縮減を徹底的に検討しました。

また、②のとおり、新駅と周辺施設との接続など、利便性を踏まえつつ、ルートの一部を見直しました。

一方で、③のとおり、最新の耐震設計に基づく施工単価の反映や建設業の働き方改革に係る週休2日制の導入など、減少要因だけでなく、増加要因についても、令和元年度調査では判明しなかった要因を反映し、検討を行っております。

3ページをお願いします。

(2)概算事業費についてです。

概算事業費は、令和元年度のBルート、税抜き459億円と比較すると、435億円～450億円となり、10億円～24億円のコストを縮減することができました。

金額に幅がありますのは、幾つかのパターンを検討したことによるものですが、ルートについては、申し訳ございません、4ページをお開きください。

上段の図に記載しております黄色で表示している昨年度のBルート、この帯の範囲に全て収まっております。

なお、下段の図は、ルートの高低差が分かる縦断面図になります。

三里木駅と空港駅に約100メートル、白川と中間駅に約32メートルの高低差があります。

すみません、3ページにお戻りください。

(3)増減要素の詳細についてです。

まず、減少要因としましては、鉄道線形及び橋梁やトンネル等の構造工法の見直しによりまして、78億円～65億円の削減を図っております。

次に、増加要因としましては、最新の設計標準、耐震設計に基づく施工単価の見直しや週休2日制の導入、騒音、振動等に対する環境対策費等の深度化を図ったことによるものです。

減少要因、増加要因、いずれにつきましても、今後事業費に大幅な変動が生じないように、適切に深度化を行っております。

次に、(4)建設期間についてです。

建設期間につきましては、令和元年度調査の6年間から8年間に延びております。これは、先ほど御説明しましたとおり、働き方改革に伴う週休2日制の導入やトンネル部の工法見直しに伴います用地取得期間を反映したことなどによるものです。

では、1ページ飛ばしていただいて、5ページをお願いします。

3、需要予測についてです。

まず、今回の需要予測の前提条件について記載しています。この内容は、前回調査と同様でございます。

所要時間は、熊本駅から空港駅まで39分、運行本数は、1日片方向で49本、運賃は、熊本駅から空港駅まで800円としています。

次に、検討ケースについて、枠囲みに記載しておりますが、基本ケースにつきましては、前回調査と同様に、熊本国際空港株式会社が掲げます2051年度に航空旅客者数目標値622万人を基に算出しております。

さらに、基本ケースを基に、感度分析を3

パターン行っております。

感度分析とは、枠囲みの下に米印で記載しておりますとおり、前提条件が変化した場合の影響を把握するものです。

まず、感度分析①としまして、新型コロナによる航空需要減が、2051年度を含む将来にわたり影響を及ぼすケースについて試算しております。

国土交通省が定める鉄道プロジェクト評価マニュアルにおきましても、総需要が減少した場合の感度分析を行うよう記載されているところであります。

さらに、感度分析②としましては、運賃が上振れした場合、感度分析③として、運賃が下振れした場合についても算出しております。

次に、(2)需要予測結果についてでございます。

基本ケースにおきましては、航空旅客者が3,000人/日、一般交通利用者が2,000人/日の計5,000人/日となりました。

感度分析につきましては、①から③、それぞれ記載のとおりでございますが、コロナ影響の感度分析①におきましては、基本ケースを下回っており、感度分析②では、運賃が高くなることによる減少、感度分析③では、運賃が安くなることにより増加するという結果となりました。

次に、(3)主な増減理由についてでございます。

航空利用者の増加につきましては、冒頭に御説明しました、前回調査の課題である空港アクセス鉄道整備の大きな目的の一つであります定時性が評価される需要予測モデルを構築したことによるものです。

一般交通利用者の減少につきましては、令和元年度調査の課題を解決するため、調査を深度化し、経済合理性を欠く者を需要予測から除外したことによるものです。これは、今回の需要予測においては、乗換えに対する抵抗感や運賃等の費用などの精緻に反映したこ

とによるものでございます。

6ページをお願いします。

4、事業採算性について御説明いたします。

事業採算性とは、下段の(2)で記載しておりますが、少し補足して先に説明させていただきますと、営業主体である鉄道事業者が、企業として料金収入などにより長期的に採算が成立するかどうかを判断するものでございまして、開業後40年以内に累積資金収支が黒字化するかどうかは鉄道事業許可の際の採択基準とされております。

では、まず(1)収支計算の主な前提条件について御説明いたします。

建設期間、資金計画、収入、支出の前提条件については、記載のとおりでございます。

資金計画のうち、補助金につきましては、ケース①として、現行の補助制度を前提としたケース、ケース②として、現行補助制度の上乗せや新たな補助事業の創出、創設等により、総事業費の3分の1の国補助が実現したケースを算出しております。

なお、収入のうち、JRからの拠出金につきましては、平成31年2月のJR九州との同意を踏まえ、空港アクセス鉄道の開業後、JR九州の既存路線で生じる増益額の一部を、総事業費の3分の1を上限に拠出いただくことで試算をしております。

次に、(2)事業採算性の検討結果についてです。

表の上段、ケース①につきましては、現行の補助制度により、国、県それぞれ18%を補助する場合がございますが、この場合、いずれのケースにおいても、累積資金収支は黒字化いたしておりません。

下段、ケースの②は、国、県それぞれ3分の1を補助する独自スキームを前提とした場合がございますが、基本ケースの場合は開業33年後に、コロナ影響の感度分析①では37年後に、運賃上振れ感度分析の②では30年後に黒字化し、運賃下振れの感度分析③において

のみ黒字転換しないとの結果となりました。

7ページをお願いします。

事業採算性についての結論を記載しております。

ケース①につきましては、いずれのケースも、鉄道事業の採択基準とされている40年以内の累積資金収支の黒字化には至りませんでした。

欄外に記載しておりますとおり、黒字化のためには、補助金などの追加の資金確保が必要となってまいります。

ケースの②につきましては、基本ケース及び2つの感度分析において、40年以内の累積資金収支の黒字化が可能であり、採算性は確保される結論となりました。

累積資金収支の推移についてグラフ化したものも掲載しておりますので、参考で御覧いただければと思います。

8ページをお願いします。

費用便益分析についてでございます。

費用便益分析とは、道路と同様に、投資を超える効果、便益が得られるかを判断するものでございまして、鉄道の場合、鉄道整備によって派生する便益と費用を計算して定量的に分析するものです。事業の社会的意義や効率性を確認するためのものであり、鉄道事業許可の要件とはされていませんが、国が予算化をする際の評価指標とされております。目安としましては、30年、50年、いずれにおいてもB/Cが1以上であることが必要とされております。

今回の調査においては、鉄道プロジェクト評価マニュアルに基づき算定を行い、前回調査の課題であった定時性、時間信頼性の便益を計測し、利用者便益のマイナスを改善いたしました。その結果、基本ケースにおきましては、30年で1.04、50年で1.22と、いずれも1を超えております。

コロナ影響の感度分析①、運賃上振れの感度分析②、運賃下振れの感度分析③につつま

しては、それぞれ記載のとおりでございますが、コロナ影響の感度分析①において、30年で見た場合のみ0.97と、1をわずかでございますけれども下回る結果となっております。

下段の参考につきましては、ここまで御説明しました3つの項目、需要予測、事業採算性、費用便益分析について、それぞれの検討ケースごとに改めて整理をした表でございます。

9ページをお願いします。

6、空港アクセス鉄道整備に伴う波及効果についてです。

今回調査においては、鉄道プロジェクト評価マニュアルに基づき、利用者への効果など、費用便益分析として算出したことを、今御説明申し上げましたその費用便益分析とは別に、併せまして、建設効果や税の増収効果など、数値化可能な波及効果を算出するとともに、空港アクセス鉄道整備により期待される様々な効果、いわゆる定性的な効果につきましても整理を行いました。

なお、鉄道プロジェクト評価マニュアルにおきましても、費用便益分析などの定量的な指標の算定等のみに注力することは避けるべきであり、むしろ鉄道の多種多様な役割、整備効果を踏まえ、十分な検討をすべきであるとも記載されております。波及効果を整理することは、重要な視点と考えております。

(2)数値化可能な波及効化について御説明します。

数値化可能な効果は、県の産業連関表を用いまして、初期効果を632億円、毎年発生する効果を990億円と試算しております。

具体的な効果については、下段に記載のとおりでございます。初期効果とは、工事に伴う各産業への波及効果を試算したもの、毎年発生する効果とは、沿線の開発が進み、人口の定着や企業の進出があった場合の波及効果や税収効果、環境負荷低減効果を試算したものでございます。

10ページをお願いします。

空港アクセス鉄道整備により期待される効果、いわゆる定性的な効果について整理をしています。

まず、空港及び空港周辺地域への交通アクセス改善についてでございます。

空港利用者だけでなく、空港周辺地域、空港周辺施設のアクセスが向上いたします。

2点目は、運動公園及び周辺地域の交通アクセス改善についてでございます。

これにより、運動公園でのイベント開催数の増加も期待されるところでございます。

このほか、新たな観光ルートの形成、観光誘客の促進、企業立地の促進、高齢者、障害者の方々の外出機会の増加、災害発生時の空港拠点性の向上、渋滞の緩和、環境への効果などが期待されます。

11ページをお願いいたします。

7、今後の検討課題について記載しております。

今回の調査結果につきましては、ここまで御説明しましたとおりでございますが、今後、鉄道事業許可の申請までには、記載しているようなより詳細な調査、検討が必要となることも調査報告書に明記されております。

まず、(1)土木工事等に関する検討課題として、設計や施工計画の深度化のほか、環境アセスメントの実施や交通結節機能等を踏まえた駅の有効活用等の検討が必要になります。

次に、(2)需要予測や収支採算性に関する検討課題として、B/Cと収支採算性のバランスを見極めた最適な運賃の設定や新型コロナウイルスが空港利用者に与える影響を見極めていく必要がございます。

最後に、(3)需要の拡大に向けて、駅周辺の開発可能性など、様々な対応について検討していく必要があります。

以上が調査結果でございますけれども、本資料に戻っていただきまして、47ページをお願いいたします。

ページの下段に下線を引いておりますが、第2回目の空港アクセス検討委員会を3月18日に開催いたしました。その概要について記載しております。

第2回目は、委員から、新型コロナウイルスによる交通、観光への影響及び鉄道整備による県内への波及効果について意見聴取を行いました。

48ページをお願いします。

委員からの主な意見でございますが、委員からは、新型コロナウイルスによる影響はあるものの、アクセス鉄道は、10年、20年、30年の息の長い話であることも考慮する必要がある、また、鉄道のように大きなインフラは大きな固定費がかかるため、需要想定はしっかり検証する必要がある、ほかにも、鉄道を造るリスクだけでなく、鉄道を造らないまま航空旅客が増えるリスクについても、公平に検討することが重要などの意見がございました。

最後に、今後の取組についてでございます。

第3回の空港アクセス検討委員会を、7月の中旬に開催する予定としております。

内容につきましては、本日御説明しました調査結果について、検討委員会委員の皆様へ御説明し、検討結果に対する御意見をいただくこととしております。

あわせて、今回の調査は、国、県、それぞれ3分の1を補助する事業スキームを前提としているため、県としましては、今後、国に対し、財政支援などの特別な配慮を継続して要望してまいります。

空港アクセス改善については以上でございます。

○増永慎一郎委員長 以上で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 ただいま説明をいただきまし

て、また、深度を深めた調査をやっていたということでありまして、結果を見れば、ほとんどの、まあいろんなケースの想定はありますけれども、費用便益、B/Cも共に1.0を超え、それから、償還できるというような形を、もちろんケースによって違いますけれども、想定いただいたということだというふうに思っております、一步前に進んだなという実感を私自身は持っておるところであります。

そこで、これまでもいろんな議論があったわけではありますが、もう一回しっかり元に戻って考えていただくと、この路線の必要性というのは、そもそも空港がコンセッションによって新しく造り変えられ、その航空会社が今までの需要の約2倍の620万人を超える旅客を受け入れるということ、それを旨とするというこの前提で、それではどうするかという話になってきたわけで、もちろん需要予測をこの場でどんなに議論したって、将来のことがきちっと分かる人は世の中には誰もいないわけですから、それはなかなか、議論はしなきゃいけないけれども、水かけになってしまっただけで、いつまでやってもその結論は出ないという状況になる可能性が非常に高いというふうに思いますが、現在の科学的な手法を用いて、今ある知見の中でなさったこの需要予測に基づいて考えていけば、先ほどのお話のとおりでありまして、なかなかいい結果が私は得られるものだというふうに思っています。

ただ、この事業は、先ほど言いましたとおり、そもそも黒字化しないと補助事業にはならないということですから、黒字化することを前提に努力をしていかなければならないこと、これは当然だと思いますが、一方で、社会インフラとして考えたときに、例えば、先ほど都市計画道路とかいろんな道路、広域道路の話もありましたが、あの道路は、別に採算性はないわけですね。もちろん、費用対効果で見れば、経済効果が出るという結果は出

ていますけれども、黒字になんてならないですよ。そもそも料金を取らない道がほとんどです。この辺の道だって、全部そうなんですね。でも、社会の中でやっぱり必要なものというのは、公共事業として取り組んできたのが我々の歴史であり、今、そのことも考えれば、本当に倍になってくる空港にどうやってアクセスするのか、旅客の皆さん方をどう運ぶのかということは、社会全体で考えなきゃいけない公共のインフラ整備の一環として、先ほど言ったように、道路と同様の感覚を持ちながら議論をしていかないと、大変間違ってしまうというふうに思っています。

現に、今、JRの阿蘇くまもと空港駅、あそこから空港ライナーですか、無料でタクシーで空港まで送り迎えをなさっていらっしゃる。空港ライナーと言うのかな、そういう言い方だったと思いますけれども、それをやっているわけですね、現に。これは、採算性は取れませんよ、無料ですから。ただです。なぜそれが必要かというのは、さっきと同じように、道路アクセスというものが公共的に必要だというそもそもの概念に立って、その事業は今も続けていらっしゃるということから考えれば、私は、これから先、その費用便益であったりとか需要予測であったりということ、まあきちっとやってはいかなきゃなりませんけれども、それだけで議論をしていくのは非常におかしいような状況になるんじゃないかと。やらない理由をつくるだけの話ということになりかねないというふうに思っています。

そこで、最低限絶対に越えなきゃならないものが1つ、もう皆さんと共有して見えているわけですね。それは、JRは3分の1、もちろんいろんな手法はあるけれども、出すと言っていました。県も、当然、これは県の独自の判断で自ら手を挙げる以上、3分の1出すというのは、これはもう当然織り込んであるわけでありまして、問題は、国が補

助事業として3分の1、これまでどこにもやってなかったことをやるということが、全ての指標においてそれが前提にならないとなかなかできないというのが状況であります。

そこで、その3分の1というものをちゃんと取っていくということ、それができれば、もう造るという方向に向けてかじをしっかり切って前に行かなきゃいけないというふうに思っておりますが、その辺の動き、アクション、それから、戦略的なものをまずはお聞かせいただければと思います。

○高橋企画振興部長 御質問ありがとうございます。

今回の調査の結果でございますけれども、先生から御指摘いただきましたように、B/C、費用便益分析につきましては、1を超えてきているということだと思います。

これについて、どういう意味かということでも先生もお話がありましたけれども、投下した以上の便益があるということで、公共事業としてやる価値はあるんじゃないかなというふうにまさに思っております。

一方で、鉄道事業というのは、やはり道路とは若干違うところがございまして、黒字にならないと国は補助しないよということになってきてございます。こちらがまさに事業採算性のお話でありまして、国の補助制度がない、国3分の1、県3分の1、JR3分の1というところで初めて黒字化するということになってきているということでございます。

先生の御指摘も踏まえまして、やはり、まさに公共性、価値があるから、熊本にとって大事な事業であるからということをしかり国に訴えかけていって、通常より高めの補助を頂くということが基本的に大事だろうと思っておりますので、まさにこの事業の公共性、メリット、便益、こういったところをしかり訴えていくことで、国からの補助をどうか勝ち取れないだろうかということだろうと、

基本的にはそういうふう考えております。

○前川収委員 内々では、それなりに検討とか瀬踏みとか、ずっと交渉をやられているんだろうと思っておりますけれども、このようなことで結果としてその3分の1を取れないと、なかなか、ほかの費用をどっから持ってくるという話であれば別ですけども、やりにくいということではありますが、この種の事業をやるときに一番大事なのは、やりますという前提がないとだめですよ。例えば、3分の1国が補助してくれるならばやりますということであれば、なかなかこれは交渉は難しい。

基本的には、県は、これまでと同様の補助額であってもやりますという、そのくらいの覚悟をやっぱり持っていかなくちゃいけないというふうに思っておりますが、これは、最終的には、知事を含めた大きな政治判断ということになってくるんだというふうに思っておりますが、願わくば、ぜひそのことを踏まえて、まずは県の執行部のお考えをしかり固めてもらいたいというふうに思います。

もちろん、足らざる部分の調査とか、これから派生してくる部分をいろいろ調べたり、研究したりするのは当然だと思いますけれども、ずっと調査だけしていても仕方ないわけですから、ある程度の見込み、しかも、将来見込みというのは、その時点時点ですぐ変わっていくし、ある程度の見込みが立ったというこの状況の中で、今すぐ決断しろとは言いません。けれども、国交省との当たりも含めた形の中で、ある程度時期を見て決断をしていっていただきたいというふうに思いますので、どうぞよろしくお願ひします。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○鎌田聡委員 調査結果、今御説明いただきまして、B/Cが辛うじて1を超えている状況がありますけれども、その前提としてある

のが、空港利用者、2051年に622万という、今より倍に利用が増えるという数字なんですけれども、非常にこの可能性というのがどうだろうかと思いますし、このことを全て前提にしてしまった数字だから、なかなか厳しいんじゃないかと思うんですけれども、そこについて、そこはもう見直す必要もないし、その数字を変えた調査というのをやるつもりはないんですか。

○清田交通政策課長 今鎌田委員からお尋ねのありました622万人という需要予測のところなんですけれども、この内容につきましては、コンセッションを導入するときに、現在の熊本国際空港株式会社が手を挙げた中で、需要予測を出しております、その数値自体は県で判断するものではなくて、国がコンセッションを導入するに当たって、実現可能性をある程度厳しく見たものということで受け止めておまして、内容的には妥当性があるのかなというふうに思っております。

その上で、熊本国際空港会社としては、需要を今のまま前提として、ビルのほうも予定どおり着手もされておりますし、引き続きその実現に向けて努力をされていかれるというふうに聞いておりますので、現時点でこちらのほうを見直すと何か考えるとかいうことは必要ないのかなというふうに考えているところです。

○鎌田聡委員 非常にちょっとその点が危ういと思うんですね。これからやっぱり人口が減ってくる中で、これだけの利用者が今より倍になるということを、誰もなかなか需要予測はできませんけれども、なかなかそこは理解し難いと思いますので、そこはもう一回しっかりと、もう見直さないということでありましてけれども、しっかりそこは見えていかないといけないし、そこをきちんとやっぱり県民に説明していく必要はあると思いますので、

ただ単にそれは航空会社が出した数字ということだけじゃなくて、県としてもしっかりと自信を持って、この人数、やっぱり利用が増えますよということを書いていかなきゃいけないと思いますけれども、それはもうやるつもりはないんですか。

○清田交通政策課長 もちろん、コロナの感染状況ですとかあるいはワクチンの接種の状況、それに基づいた航空需要の変動というのは常にあるかと思っております。

それが、例えば今の時点で見込めること、見込めないこととかありますけれども、現時点では変更を見込む必要はないということですが、今後、そちらのいろんな要素、例えば、一方でコロナの影響が非常に長く続くこともあるかもしれませんけれども、一方で、ワクチンの普及が進んで、一説報道とかでは観光需要が劇的に増えるんじゃないかというような御意見もあるところですので、そういった需要ですとか、そういったものをしっかり見ていく必要があると思いますし、そちらのほうは空港会社のほうがより精緻に、直接的な利益に関わるものですから、一生懸命見込まれていると思いますので、そういったところは情報交換あるいは意見交換しながらしっかりと対応していきたいと思っております。

○鎌田聡委員 需要予測につきましては、ここでどうだこうだというのは、なかなか結論めいた話はできませんけれども、やっぱりしっかりとこの根拠は説明していただくと、これは重要だと思いますから、やっていただきたいと思いますし、併せて、財政の、事業費の確保の見通し、今国との話はありましたけれども、JRですよ。これは大丈夫なんですか、3分の1。見通せるんですか。

○清田交通政策課長 今委員がおっしゃったようなところは、48ページの資料で、JR九

州との現時点での同意内容、こちらのほうでは、既存路線の増益効果の取扱いということで、JR九州は、既存路線の増益効果の一部を第三セクターに支出すると、その支出総額は事業費の3分の1を上限とするというふうになっておりまして、この点からは変更ございませんので。

ただ、より詳細な調査ができたということで、この内容に関しては、現時点でJR九州には御説明しているところですので、より具体化を図っていくに当たっては、JR九州さんとさらに協議を進めていく必要があるかなと思っております。

そのことが、この画期的なスキームを実現するというので、国に対しても訴える要素にもなるのかなと思っておりますので、しっかり協議をしていきたいというふうに考えております。

○鎌田聡委員 あくまでも今は同意となっていますから、きちんとその辺は書き物にしてやっていかなければ、なかなか判断に困る可能性もありますので。

あとは、やっぱり増益部分ということですから、すぐすぐ3分の1ぽんと出てくる話じゃないので、そういったところもしっかりとやっぱりJRさんとの話合いの中で詰めていっていただきたいというふうに思いますし、あと、もう1点、すみません。

あと、他ルートとの比較検討も出されるということで、私はそういう理解をしていたんですけども、いわゆるBRTを含めたところですね。その検討は——それは、アクセス鉄道は検討委員会ですら出されるんですか。ここでは出さないんですか。

○清田交通政策課長 今委員の御指摘のありましたほかの交通モードとの比較というのは、県民の理解を深めていただくためにアクセスの検討委員会のほうでお示しして、御理解の

参考にしていただければということで考えております。

○鎌田聡委員 ただ、そういったことも含めて、やっぱりここでも議論をして、他ルートは何を考えているんですか。バス、BRT、どこからのBRT。

○清田交通政策課長 これまでも、他ルートは、市電の延伸ですとかモノレールですとかというのもありましたし、これまでのBRTというような御意見もありますので、そういったものを含めて考えております。

○鎌田聡委員 この前もちょっと本会議で言いましたけれども、いろいろと、先ほど道路の話もありました。バスBRTの話もあります。いろんな比較材料も出していただいた上で、県民の納得性をしっかりと確認していただいた上でどうするかということで判断していただきたいと思っておりますし、今日の調査結果も、先ほどの話に戻りますけれども、やっぱりもともと需要予測がどうなのかということもしっかりと説明していく必要があると思いますので、少し、この前、本会議の中では、ほかの交通ルートとの比較とか直接乗り入れの話もしましたけれども、こういったことも検討していくということでありますので、しっかりと、あまり勇み足にならないで、いろんな可能性も提示した上で、やっぱりこれがいいんだという結論を出した上で進めていただきたいと思っておりますので、その点強く要望しておきます。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○高島和男委員 説明資料の48ページでございます。

検討委員会の本年3月の委員からの主な意見ということで、5点ほど書いてあります。

私も、この議事録を読ませていただいたんですけども、今JRさんという話が出ておりましたけれども、気になったのはやっぱり支社長の発言なんです。コロナ前の利用者数には戻らないという認識の下で経営を考えざるを得ないといったことであつたりとか、ビジネス客についてはコロナ前には戻らない、鉄道は厳しい状況が続くといったような、支社長御自身が懸念というか、不安の声を発していらっしゃるわけです。

議事録から文章とか文言だけを見ると、非常に慎重な言い回しに私ども受け止めたんですけども、実際、その会議に参加された高橋部長が、どういうふうな感触というか、受け止められたのか、支社長の発言ですね。そこをちょっと伺いたいと思います。

○高橋企画振興部長 検討委員会での赤木支社長の話でございます。

赤木支社長も、JR九州の人間でございますので、鉄道のプロということだと思います。そのプロの目線で見ると、そのプロの、何というか、専門家の議論に耐え得るような調査とか需要予測とか、しっかりしろということだろうと私は受け止めております。

ですので、今回、我々も、この需要予測やB/Cというのを、県で勝手に鉛筆なめてやっているわけではありませんで、鉄道のプロであります鉄道・運輸機構さん、こういったところにしっかり委託をして、しっかり調査をしていただいたということだと思っています。こういったものもしっかり調査しているよということを、これからJRに対してもしっかり説明していきたいというふうに思います。

○高島和男委員 しっかり説明するということでありまして、私もやっぱり気になるのは、JR九州さんが、コロナ禍で、この前発表されたように、連結赤字で189億円だということ

を発表されて、当日、青柳社長が、厳しい経営環境が続くと、鉄道事業を中心としたコスト削減とか、物流など新たな事業モデルの創出を進めるというような発言をされておるということを踏まえると、今現在基本的な同意を得ているということでございますけれども、今部長もおっしゃったように、この鉄道アクセスに関しては、JRとしての基本姿勢というのは、従来どおり変わらないというふうに考えていいんでしょうか。

○高橋企画振興部長 JRさんとの間では、同意をしておりますので、それを反故にすることはなく、しっかり守っていただけるものだというふうに考えております。

若干付け加えますと、御承知のとおり、これは開業後増益効果があつた部分から払うということでございますので、今足元が赤字だから払わないということとは若干違うかなというふうには思っております。

○高島和男委員 ぜひ、先ほど課長もおっしゃったように、この調査結果をしっかりとやっぱりJR九州とも共有しながら、また、協議をしっかりと深掘りを進めていただきたいと思います。要望です。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○前田憲秀委員 同じく、アクセス鉄道の件で。

熊本市内の住民でも、以前から言っているんですけども、比較的アクセス鉄道が開通したら利用するであろうという、まあ西南部地域、熊本駅周辺だとか、そういった人たちの話を聞くと、やはりどうしてもこの整備に500億かかるだとか600億だとかいう話があつて、ほとんどの人があれは大丈夫かという意見なんです。

今回、B/Cの結果が出たので、そういっ

た説明も私はしっかりしていこうと思うんですけれども、あとは、一般質問でもありました直通の乗り入れ、これはもう私は実現できないと意味がないと確信はしておるんですが、説明であった5ページに、需要予測のページなんですけれども、例えば、運賃が熊本駅から空港まで800円、これはリムジンバスにあえて合わせているんですか、出し方は。この料金設定。

○猪原空港アクセス整備推進室長 料金設定は、現在においては、基本ケースにおいては、リムジンバスに合わせまして、リムジンバスが熊本駅から空港までが800円でございます。今のJR豊肥本線の利用料金として、熊本駅から三里木駅までが380円になりますので、それを差し引いた420円で設定しておるところなんですけれども、このケース検討していますように、その料金を上振れした場合と下振れした場合と双方感度分析をして、今後、適切な運賃体系というのは検討していく必要があるというふうに思っています。

○前田憲秀委員 感度分析に上振れした場合、下振れとあると思うんですけれども、決して、アクセス鉄道ですから、空港から、例えば熊本駅の利用者というのが大多数を占めるんじゃないかと思うんですけれども、空港に620万人利用者を目指とする上での話であれば、800円じゃなくても、私は、利便性を考えれば、利用者も増えるんじゃないかなと思います。

そういったことも含めて、様々まだ、こうなれば利用するよなという要素はいっぱいありますので、例えば、中間駅を設けます、運動公園の利便性を向上しますといったら、空港から満車で乗ってきた、まあ電車なのか汽車なのか分かりませんが、どうするんですかとか、様々ありますよね。

そういったのも、これからずっと膨らんで

いく話なのでしょうけれども、もう少し、これができれば乗ってみたいという、そういうわくわくするような話も、もちろん採算性とかお金の面はきちんと押さえないといけないんですけれども、今度B/Cがきちんと出たということで、私もそれなりに勉強して、きちんと地元にも御説明はしようと思うんですけれども、そういったところもぜひしっかり発信をしていただきたいなというふうに思っております。どうでしょう。

○清田交通政策課長 今前田委員から御指摘がありましたように、やはり今後いろんな要素を加味しながら、中間駅の位置づけですとかあるいは三里木駅との接続の仕方ですとか、そういったものも研究しながら、最も三セクとしても効果があって、公共事業としても効果が上がるような手法を考えて、検討させていただきたいと思っております。

○前田憲秀委員 ぜひお願いします。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。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します。

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

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○増永慎一郎委員長 異議なしと認め、そのようにします。

その他として、私から1つ提案がございます。

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でよろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○増永慎一郎委員長 異議なしということでですので、そのように取り計らわせていただきます。

ほかになれば、本日の委員会はこれで閉会いたします。

どうもお疲れさまでした。

午前11時39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