

第 17 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4年6月14日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

第17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4年6月14日（火曜日）

午前9時59分開議

午前11時36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 橋口海平
副委員長 松村秀逸
委員 前川 收
委員 藤川隆夫
委員 城下広作
委員 鎌田 聡
委員 高野洋介
委員 増永慎一郎
委員 高島和男
委員 大平雄一
委員 中村亮彦
委員 池永幸生
委員 島田 稔
委員 南部隼平
委員 堤 泰之

欠席委員(1人)

委員 高木健次

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・統計局長 清田克弘

交通政策課長 坂本弘道

空港アクセス

整備推進室長 清塘文夫

土木部

部長 亀崎直隆

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 西村 博

交通規制課長 堤 信二

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 松本泰明

議事課主幹 平江正博

午前9時59分開議

○橋口海平委員長 ただいまから、第17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。

今回もインターネット中継が行われますので、委員並びに執行部におかれましては、発言内容が聞き取りやすいように、マイクに向かって明瞭に御発言いただきますようよろしくお願いいたします。

議事に先立ちまして、さきの補欠選挙で当選され、議長指名により新たに本委員会の委員に堤委員が選任されましたので、御紹介いたします。

○堤泰之委員 堤です。よろしくお願いいたします。(拍手)

○橋口海平委員長 本委員会に1名の傍聴の申込みがっておりますので、これを認めることといたします。

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、委員長の橋口でございます。

本委員会には、高速交通体系に関する件、熊本都市圏交通に関する件の2件が調査事件として付託されております。

両事件とも、この熊本にとって、とても大

事な案件だと感じております。道をつないだり、渋滞解消、そういったものをこの委員会で議論しながら、一刻も早く前に進めていきたいと思っておりますので、御協力のほどよろしくお願いいたします。

また、委員の先生方をはじめ、執行部の皆様方の御協力をいただき、松村副委員長とともに本委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

副委員長からも御挨拶をお願いしたいと思います。

○松村秀逸副委員長 副委員長の松村でございます。おはようございます。

ただいま委員長からもお話がありました、委員会に付託されました2件の調査事件は、本県の社会基盤と経済発展に関わる大変重要なテーマと認識しております。

この1年、円滑な委員会運営を行えますよう、橋口委員長を補佐し、精いっぱい努めてまいりたいと思っておりますので、委員の先生方、執行部の皆様方には、よろしくお願い申し上げます。

○橋口海平委員長 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、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)

○橋口海平委員長 1年間、このメンバーで審議を行いますので、よろしく申し上げます。

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 座ったまま失礼いたします。

委員会開会に当たりまして、執行部を代表して御挨拶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。

橋口委員長、松村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いただきます。執行部としましても、全力で取り組んでまいりますので、御指導のほどよろしくお願い申し上げます。

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、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、昨年11月に引き続き、4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、県民の生活や経済活動に必要な不可欠な交通事業の継続が図れるよう、支援を行っていきたいと考えております。

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、中九州横断道路の天津熊本道路のうち、天津西から合志間及び九州中央自動車道の矢部清和道路が事業化されました。

また、国道3号植木バイパスの一部区間と熊本北バイパス4車線化の区間について、今年度開通が予定されております。

今後も、事業のさらなる推進を国に要望してまいります。

県が進める熊本天草幹線道路においては、本渡道路の今年度開通に向け、しっかり取り組んでまいります。

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、現在、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に委託を行い、原水ルートと肥後大津ルートの追加調査を行っております。

引き続き、スピード感を持って検討を進め、年内には議会及び空港アクセス検討委員会に調査結果をお示ししたいと考えております。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

熊本都市圏で慢性化している交通渋滞の解消を図るため、新たな高規格道路3路線の早期実現に向け、国や熊本市と連携し、取り組んでまいります。

また、熊本都市圏総合交通戦略に基づき、公共交通と自動車交通の最適な組合せによる交通施策についても、引き続き、国や熊本市との役割分担の上、持続的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願いいたします。

○橋口海平委員長 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。よろしく願いいたします。

お手元の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、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いたします。

高規格幹線道路は、全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路で、ページ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の2路線がございます。もう一つは、右側の一般国道自動車専用道路で、熊本県内では南九州西回り自動車道がございます。

2ページをお願いいたします。

こちらには、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62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。

5ページの一番下の記載になりますが、九州中央自動車道の矢部清和道路が今年度新規事業化されました。

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。

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

7ページをお願いいたします。

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

現状の欄ですが、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年度の開通が予定されております。一日も早い開通に向け、引き続き、地元期成会等と連携し、取り組んでまいります。

次に、2つ目の丸の山都から延岡間のうち、1ポツ目及び2ポツ目になりますが、今年1月に矢部から蘇陽間の計画段階評価が完了し、矢部清和道路が今年度新たに事業化されております。

なお、5月11日には、山都町道の駅「清和文楽邑」において、新規事業化決定のセレモニーが開催されました。

今後の取組の欄です。

1つ目の丸の嘉島から山都間のうち、令和5年度の開通が予定されている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つ目の丸の山都から五ヶ瀬間のうち、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路の整備推進及び清和から蘇陽間の早期事業化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。

現状の欄をお願いいたします。

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) 地域高規格道路等の整備です。

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。

11ページをお願いします。

4) 経過についてです。

12ページが一番下の2行の記載になりますが、中九州横断道路の大津熊本道路のうち、大津西から合志間と熊本西環状道路の砂原工

区が今年度事業化されました。

先ほど御説明しました矢部清和道路と大津熊本道路の2路線が同一年度に新規事業化されたことは、県議会や地元期成会、県選出国會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ページをお願いいたします。

5) 路線別の内訳について御説明いたします。

まず、熊本市と大分市を結ぶ中九州横断道路です。

現状の欄をお願いします。

上の丸の熊本北から下硯川間の熊本環状連絡道路について、今年度より国において計画段階評価を進めるための調査に着手されています。

2つ目の丸の4ポツ目ですが、大津熊本道路のうち、合志から熊本間について、現在調査設計が進められており、併せて都市計画変更の手続を行っているところです。

また、大津西から合志間については、今年度、新たに事業化されております。4月26日に、事業化決定のセレモニーが大津町生涯学習センター文化ホールで開催されました。

4つ目の丸の滝室坂道路につきましては、現在、トンネル工事が進められています。

その下の丸の竹田阿蘇道路につきましては、現在、調査設計及び用地買収が進められており、今年度から工事に着工される予定と伺っております。

今後の取組としまして、事業化されている区間の整備推進とともに、熊本環状連絡道路における計画段階評価の早期着手、そして、大津から大津西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、2ポツ目の池上工区で橋梁工事が進められています。

また、3ポツ目の池上工区につながる砂原工区が、今年度新たに事業化されております。

2つ目の丸の国道3号植木バイパスでは、熊本西環状道路と熊本北バイパスの間0.9キロメートルが、今年度開通予定となっております。

3つ目の丸の国道3号北バイパスですが、全線の4車線化に向け工事が進められており、植木バイパスの開通と合わせ、今年度、4車線化の完了が予定されています。

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になり、渋滞緩和に寄与することが期待されます。

今後の取組ですが、各事業主体に対し、事業推進などを求めてまいります。

続きまして、15ページをお願いいたします。

熊本市と天草市を結ぶ熊本天草幹線道路です。

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、昨年度から事業着手されており、現在、調査設計が進められています。

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、調査設計及び用地買収を進めており、今年度工事着手の予定です。

一番下のポツの本渡道路については、今年度の開通に向け、第二天草瀬戸大橋の工事な

どを進めています。

5月21日には、本渡道路上部工桁連結式を天草市において開催したところであり、開通に向けて工事を着実に進めてまいります。

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、整備推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、大矢野道路の調査設計、用地買収とともに工事を進め、本渡道路については、今年度の開通に向け、橋梁工事など全力で取り組んでまいります。

16ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路についてです。

現状の欄をお願いいたします。

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。

3ポツ目ですが、三池港インター連絡路について、今年1月22日に着工式が開催され、県内で初めての工事に着工されました。

今後の取組としましては、1つ目の丸の有明海沿岸道路全線について、国直轄による整備等を国に求めてまいります。

2つ目の丸の大牟田市から長洲間について、三池港インター連絡路の整備推進、荒尾から長洲間の新規事業化を国に求めてまいります。

18ページをお願いいたします。

熊本都市圏の新たな高規格道路です。

概要の欄をお願いします。

昨年6月に策定しました熊本県新広域道路交通計画において、熊本都市圏の定時性や速達性を確保するために、10分・20分構想を掲げて、そのイメージを具体化するために、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。

現状の欄をお願いいたします。

1つ目の丸ですが、昨年11月に、知事、市長、両議長出席の下、県市調整会議を開催し、以下の3点について合意しております。

1点目として、計画実現に向けて連携して取り組むということ、2点目が、有料道路事業制度の活用を含め検討すること、3点目が、県、市が中心となって建設促進活動に取り組み、熊本市周辺自治体や経済界と連携して取り組むことでございます。

次に、2つ目の丸の機運醸成の取組についてですが、県と熊本市の連携により経済効果等検討会を設置、開催し、住民や企業へのアンケート調査の実施や経済波及効果を算出しております。

今後の取組欄をお願いいたします。

1ポツ目ですが、県と熊本市の合意を踏まえ、有料道路事業制度等の活用検討を行い、早期事業化につなげてまいります。

また、2ポツ目になりますが、構想の実現に向けて、県や熊本市、周辺自治体及び経済界から成る要望団体を設立し、国に強力な支援を要望するなど、熊本都市圏高規格道路の計画の実現に向けた取組を進めてまいります。

20ページをお願いいたします。

(3)の建設促進活動です。

20ページから24ページに、昨年度実施した要望活動を記載しております。

25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。

これまでの主な活動内容について御説明します。

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、5月12日から13日にかけて、期成会長の山都町長により、財務省、国土交通省及び県選出国會議員に対して要望活動が行われております。

アンダーラインの2つ目ですが、5月20日に期成会の総会が開催されております。

アンダーラインの3つ目ですが、5月26日に、蒲島知事と九州横断道路建設促進議員連盟の前川会長と役員の皆様で、財務省と国土

交通省に要望活動を行いました。

本来であれば、熊本県、県議会、九州横断道路建設促進議員連盟、中九州地域高規格推進期成会の合同による建設促進大会を開催する予定としておりましたが、コロナ禍のため、現時点ででき得る要望活動を実施させていただきました。

御参加いただきました横断議連の皆様におかれましては、お忙しい中、誠にありがとうございました。

また、アンダーラインにはございませんが、8月に予定されております九州中央3県議員連盟による九州地方整備局及び財務省、国土交通省要望につきましては、それぞれ8月17日と8月23、24日に予定いただいております。

26ページをお願いいたします。

②の南九州西回り自動車道です。

アンダーラインの1つ目と2つ目ですが、5月13日と5月20日に、協議会と期成会、それぞれの総会が開催されております。

27ページをお願いいたします。

③の中九州横断道路です。

アンダーラインの1つ目ですが、4月5日に、熊本、大分両県期成会の会長、副会長である阿蘇市長、合志市長、竹田市長により、財務省、国土交通省及び県選出国會議員に対して要望活動が行われております。

アンダーラインの2つ目ですが、5月26日に期成会の総会が開催されております。

アンダーラインの3つ目の5月26日及び8月予定の九州中央3県議員連盟の要望につきましては、先ほど御説明しました九州中央自動車道と同じになります。

28ページをお願いいたします。

④の熊本天草幹線道路です。

アンダーラインの部分ですが、4月14日に、期成会の要望活動としまして、天草市長、宇土市長、宇城市長、上天草市長、苓北町長により、国土交通省及び県選出国會議員

に対して要望活動が行われております。

29ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路です。

アンダーラインの1つ目と2つ目ですが、5月19日と6月2日に、熊本県期成会と荒尾・玉名地域整備促進期成会が、それぞれの総会を開催されております。

最後に、⑥その他国等への要望です。

アンダーラインの部分ですが、5月26日から27日にかけて、県全体の要望活動として、関係省庁、自民党本部に対して、国の政策等による提案活動を行っております。

今年度も、コロナウイルスの影響により十分な要望活動ができるか不透明な部分がありますが、可能な限り機会を捉えて効果的な要望活動を行い、県内の道路整備の必要性をしっかりと国に伝えてまいりたいと思います。

今後も委員の皆様のお力添えをいただきながら、予算の獲得、各路線の整備推進に向けて取り組んでまいりますので、よろしく願いいたします。

道路整備課は以上でございます。

○坂本交通政策課長 交通政策課でございます。

31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申し上げます。

まず、(1)の空港の旅客数の状況についてでございます。

令和3年度は、前年に引き続きまして新型コロナの影響による運休、減便などのため、コロナ前と比較しますと、依然利用者数は低迷している状況でございます。

ただ、国内線に関しましては、前年度に比べて51万人増の約135万8,000人で、率にすると前年比159.9%という状況でございます。

国際線につきましては、令和2年3月以降、全便運休しているため、0人という状況でございます。

おめくりをいただきまして、33ページをお願いいたします。

まず、(2)国内線の振興についてでございます。

阿蘇くまもと空港、現在、8路線、1日当たり40便が就航をしております。

就航の状況は、御覧のとおりでございます。

続きまして、34ページをお願いいたします。

下段の2)今後の取組についてでございます。

まず、1点目といたしまして、既存路線の復便はもちろん、増便、新規路線の誘致にも取り組んでまいります。

2点目といたしまして、今後も感染拡大防止対策を進めつつ、運営会社KKIACや航空会社等と連携しながら、減少した旅客数の回復に向けた取組を推進してまいります。

また、3点目といたしまして、昨年度新たに就航しました静岡線につきまして、運航会社のフジドリームエアラインズをはじめ、静岡県、空港会社と連携、協力し、双方向での利用促進や路線の認知度向上を図ってまいります。

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す。

1)現状でございますが、下線を引いております部分でございます。

令和2年3月、全路線運休後も、航空会社と関係性の維持、それから、運航再開に向けたパートナーシップ強化ということで、知事から各社に対しまして親書をお送りしております。

また、コロナ収束後のインバウンド需要の取り込みなどを見据えまして、路線各国で開催されるイベント、旅行博にでき得る限り協力、出展するなど、プロモーションを実施しております。

それから、最後でございますが、ティーウ

エイ航空から韓国・仁川線の1便の減便の運航計画が示されました。

それから、運航再開が未定となっております韓国・大邱線については、会社のほうから当面復便の見通しが立たないという意向が確認をされたため、現状、枠内に示していますとおり、ソウル線、高雄線、香港線の国際線3路線という状況で整理をさせていただいております。

おめくりをいただきまして、ちょっとページ下でございます。37ページをお願いいたします。

国際線の今後の取組でございます。

まず、1点目といたしまして、KKIACと連携をいたしまして、既存路線の運航再開に努めつつ、今般、TSMC進出、このチャンスを生かしまして、新規路線、熊本・台北線、これの実現を図ってまいりたいと考えております。

2点目に、感染収束後の将来的なインバウンド需要の取り込みを見据えまして、訪日旅行需要の高い地域などをターゲットに、新規路線就航に向けた協議も、適宜チャンスを見逃さず進めていきたいと考えております。

また、3点目といたしまして、これは、日本のみならず、各国の水際対策の状況、それから航空会社の動向、少しずつ始まっておりますけれども、そういったものに対しての情報収集に努めるとともに、全体といたしまして、県民の皆様の安全、安心を最優先に考慮しながら、路線誘致を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、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す。

1) 現状でございますが、令和3年度、航空貨物取扱量4,488トンということで、コロナの影響による路線運休、減便のため、前年度に引き続き、大幅減少となっております。

次に、2) 今後の取組でございます。

下線部に記載しておりますが、TSMC進出に伴いまして、空港周辺地域での物流の変化、これも見込まれるということでございまして、今年度、航空物流機能強化に向けて、航空貨物に対する事業者のニーズ把握に係る調査、それから課題を洗い出しまして、それを解決に向けて取り組めるような調査研究、これを予算を確保いたしまして、KKIAC、それから関係機関と連携して進めてまいりたいと考えております。

続きまして、39ページでございます。

3、熊本空港の運営の民間委託とアクセスの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でございますが、下線部に記載してあります。

先日、会社のほうで5月13日に発表されましたが、新旅客ターミナル開業日、来年、令和5年3月23日と公表がなされております。

おめくりをいただきまして、今後の取組については40ページをお願いいたします。

2番目の丸、下線部でございます。

熊本地震からの創造的復興のシンボルとして位置づけております新旅客ターミナルビルについて、熊本国際空港株式会社と連携し、県内外にPRを行うため、今年度予算を確保しておりますので、積極的にアピールしてまいりたいと考えております。

それから、少し飛びまして45ページをお願いいたします。

(3) 空港アクセス改善についてでございます。

まず、1)の空港アクセス鉄道の整備の現状についてでございますが、平成30年度に、鉄道、モノレール、市電の3つの交通モードに対しまして比較検討を実施し、鉄道延伸が最も効果的かつ早期に実現できる可能性が高いということ、かつ運動公園のアクセス改善も図れる三里木駅からの分岐延伸ルートを軸に検討を進めてまいった経緯がございます。

おめくりいただきまして、46ページをお願い

いたします。

中ほどに、ルート追加検討ということで、括弧書きで下線部に記載をしております。

令和3年11月、TSMCの進出決定等を踏まえ、空港アクセス鉄道についても、三里木ルートに加えまして、セミコンテクノパークへのアクセス向上、さらには、県内全域の交通ネットワークの利便性向上につながるよう、原水ルート、肥後大津ルート、これにつきましても追加調査を実施し、効率的で効果の高いルートについて、改めて比較検討をするということといたしました。

それを踏まえまして、令和4年1月、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構と追加調査に関する協定を締結し、現在、鋭意調査を進めている状況でございます。

48ページをお願いいたします。

下段のほうにアクセスの今後の取組を記載しております。

委託中の追加調査につきまして、年内には調査結果をお示しできるよう、現在、スピード感を持って調査検討を進めている状況でございます。

また、併せまして、国に対し、整備費の3分の1の財政支援等の特別な配慮について、引き続き要望を強く実施してまいります。

高速交通体系について、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。

資料51ページをお願いいたします。

Ⅱ、熊本都市圏交通に関する件でございます。

次の52ページをお願いいたします。

まず、2、熊本都市圏交通施策の主な取組について御説明いたします。

(1)熊本都市圏都市交通マスタープランの概要でございます。

都市圏の目指すべき将来像を実現していくための望ましい都市交通体系を示す、熊本都市圏都市交通マスタープランは、パーソントリップ調査の結果を基に、平成28年3月に策定しております。

パーソントリップ調査とは、公共交通や道路整備などの交通計画策定に資するために実施するものでございます。

資料が飛びまして、56ページを先にお願いたします。

4)の熊本都市圏総合都市交通体系調査の概要でございます。

パーソントリップ調査は、前回の調査から約10年が経過し、道路や交通結節点整備などの進展により、都市圏交通の状況に変化が生じております。

このため、今後の交通施策に適切に対応するため、アンケート調査等により、都市圏の人の動きなど、交通の実態を把握するパーソントリップ調査を実施いたします。

戻りまして、54ページをお願いいたします。

3)熊本都市圏総合交通戦略(アクションプラン)についてでございます。

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。

次に、3つ目の丸になりますが、アクションプランは、都市圏交通に係る個々の施策につきまして、事業主体、実施時期等を明記し、相互連携の下、毎年関係者間で進捗管理を行いながら、計画的に推進することとしております。

55ページをお願いいたします。

右下の表は、施策の進捗管理表でございます。

施策の進捗管理は、国、県、関係市町村、県警及び公共交通事業者で構成された熊本都市圏総合交通戦略協議会において、短期施策及び本アクションプランの完了後に、成果指

標の達成状況を確認しながら評価することとしております。

表中赤線で囲っております今年度は、完了いたしました短期施策の成果を把握し、作業部会及び協議会において評価することとしております。

56ページをお願いいたします。

下の今後の取組についてでございます。

熊本都市圏総合交通戦略に基づく施策について、国や熊本市等と連携し、進捗管理や効果の検証を行い、着実に進めてまいります。

都市計画課からの説明は以上でございます。

○坂本交通政策課長 引き続き、交通政策課でございます。

57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含まれておりますが、まとめて御説明をいたします。

まず1点目、全体の方向性といたしまして、既存の鉄軌道の利便性向上や路線バス網の総合的な整備を図るとともに、公共交通機関の利便性、交通アクセスの充実に取り組んでまいります。

このため、新幹線熊本駅と阿蘇くまもと空港を高速交通の両輪として機能させた上で、都市圏の公共交通ネットワークの整備、交通結節点の改善、それから公共交通機関の利用促進、これを図ってまいります。

続きまして、1)バスの利便性向上についてでございます。

県内路線バスの事業者5社が、昨年4月から、全国初となる共同経営を開始いたしました。

最下段でございますが、共同経営の取組といたしまして、本年4月から、路線バスの利便性向上を目的とした共通定期、これを導入されている状況でございます。

おめくりいただきまして、58ページをお願いいたします。

下線部、共同経営の今後の取組といたしまして、昨年3月に策定した熊本県地域公共交通計画に掲げました目標を達成するために、事業者、市町村と連携して施策を推進してまいります。

また、本年度実施予定のバス・電車子ども無料(大人100円)の日、仮称でございますが、これに合わせまして、市町村を通じてイベント、商業、観光施設との連携を働きかけ、県下全域で公共交通の利用促進、それから地域活性化、これを図ってまいりたいと考えております。

交通政策課は以上でございます。よろしくをお願いいたします。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。

61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、熊本都市圏中心部への交通の分散流入を図るため、環状道路や放射道路等の骨格幹線道路網の整備やそれに接続する都市内道路網の整備を進めています。

まず、1)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、今年度開通が予定されている国道3号北バイパスや植木バイパスの一部区間のほか、熊本都市圏内での取組を再掲しております。

次に、62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

携を回りながら、新広域道路交通計画で新たに位置つけた高規格道路をはじめ、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。

○堤交通規制課長 県警察交通規制課でございます。

続きまして、資料の63ページ、2)の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。

このほかにも、交通の円滑化を図るため、光ビーコンで交通情報を収集し、カーナビや交通情報板を通じて最新の情報をドライバーに提供しているほか、効果的な信号機の運用を図るための社会実験を実施しております。

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、右折矢印の追加などの信号機改良、時間帯に応じた弾力的な信号制御となるよう、信号機の運用改善に努めてまいります。

また、信号機の集中管理を行うために、計画的にエリアの拡大を進めてまいります。

次に、新交通管理システムの整備についてでございます。

同じく、資料63ページ、3)をお願いいたします。

新交通管理システムUTMSとは、交通管制システムの中核をなすものであり、サブシステムである交通情報提供システム、公共車両優先システムなどを整備することにより、渋滞の解消と交通の円滑化を図っていくものです。

まず、交通情報提供システムについてですが、ドライバーに必要な渋滞や目的地までの旅行時間などの情報を、カーナビや交通情報

板などを通じて提供するシステムであり、今後も情報収集に必要な光ビーコンなどを計画的に整備することにより、快適な交通環境の構築に努めてまいります。

次の公共車両優先システムにつきましては、路線バスや路面電車の定時性の確保と利便性の向上を図り、マイカーから公共交通機関への利用転換を促すことを目的としたシステムであり、進行方向の信号機の青時間を延長するなどの運転制御を行うというもので、今後も、県警察では、きめ細やかな交通情報をドライバーに提供することにより、交通流の分散を促すなど、安全で快適な交通環境の整備に努めてまいります。

県警察交通規制課からは以上でございます。

○橋口海平委員長 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。

何かありませんか。

○前川収委員 まず、道路関係の地域高規格道路について、おさらいをずっと今日はさせていただいたような気持ちで聞いておりましたけれども、改めて聞いておきたいことが1つと、それからもう1つ、御提案も含めた質問をさせていただきたいと思います。

まず、地域高規格道路の路線別のそれぞれの進捗状況等の説明をいただきました。14ページ、熊本環状道路等と書いてありますけれども、現状のところの熊本西環状道路は、これは池上工区の買収と工事を促進中であり、砂原工区は、今年度事業着手ということになっていますね。

ここは、事業主体はたしか熊本市だったというふうに思います。それから、それ以外の丸ポツについては、ほとんど国が事業主体になっていらっしゃるということですね。それから、その下の熊本天草幹線道路、これも、宇土市三角までは、先ほどのお話があったと

おり、国直轄でやっていただくと。同じ高規格道路であっても、三角から天草に入っていて本渡道路は、今年度中に開通するということ、ここの事業主体は県になっていますね。

普通の人が見れば、同じ地域高規格道路なのに、事業主体が国だったり県だったりということになっているわけでありまして、それは非常に分かりづらい。なぜ国と県とその事業主体が分かれているのか。過去のいろんないきさつもあるかもしれませんが、ぜひそれをまず第1点教えていただければと思います。

○森道路整備課長 熊本天草幹線道路につきましては、前川委員がおっしゃいましたように、三角までは国の施工になっております。

これにつきましては、国道57号が国の直轄管理となっておりますので、57号の管理をされている国が三角まではされていると。それから、266号、324号につきましては、県が管理している国道でございますので、その関係で県のほうで幹線道路もやっているということで、国が直轄をしているところについては国が、県が管理しているところについては県がということで、今、事業のほうを分担してやっているところでございます。

○前川収委員 西環状はどうですか。

○森道路整備課長 西環状につきましては、これは熊本市がやっておりますが、もともとは熊本県が事業主体として事業を起こしたところでございます。政令市になったときに道路事業を移管したということで市がやっておりますが、これにつきましても、県が管理している事業のバイパス区間ということで県が事業を起こしまして、今、市が引き続きやっているということになります。

○前川収委員 分かっていてわざと聞いたのです。なぜかという、事業主体がどこになるかでその事業の進捗というのはものすごく差が出るというふうに私は思っています、やっぱり国直轄でやっていただいている事業というのは、それなりに、予算も含めて、マンパワーも含めて、非常に力があって、ずっと推進力もあって早く進んでいくというのがこれまでの実感ですよ。ずっと道路行政を見てきた流れの中で、実感として感じております。

そういった中で、次の質問であります、都市圏の新たな高規格道路、これは北線・南線、空港連絡道路、いわゆる10分・20分構想ということで、これから事業を進めていこうという構想段階に入ってきたというふうに思っております。

ここで大事なものは、前回は質問をさせていただきましたけれども、誰が事業主体になり得るのかということが、ものすごく大きなこれから先の進展の中で変化が出ると思います。この入り口を間違えると、大変なことになるというか、ほとんど進まないような状況になる可能性すらあるというふうに思っています。

先ほどの説明の中では、有料道路というお話もございました。これまでにあまり経験がない道路だし、いわゆる国直轄の道路の改修でもなさそうだと、今の話でいくとですね。要するに、国直轄の道路を変えていくということでもなさそうでありますから、しっかり皆さんに取り組んでいただかなければいけないというような思いを持っています。

前回は、今回事業主体はどこなのか早く決めようというような質問をさせていただいておりましたが、最近、この事業主体を誤ってはいけないという思いを強く持っております。とはいえ、事業は、しっかり前に進めていかなければいけない。そのためには、やはり県民の機運も必要です。

今、県と市は、連携しながらこういう構想段階の取組をさせていただいておりますが、これから先もっと前に進んでいくためには、多くの県民を巻き込んだ、または周辺の市町村の皆さん方にも御理解をいただいた、事業主体ではなくて、この事業を前に進めていくための推進母体というものが必要だというふうに思っていますが、その点についてお話いただければと思います。

○森道路整備課長 前川委員がおっしゃいましたように、県民、市民の機運醸成は大事なことだと考えております。

先ほどの説明と少しかぶりますけれども、知事、市長が出席しました調整会議の中で、県と熊本市が中心となって建設促進活動に取り組み、熊本市周辺の自治体や経済界と連携して進めるということを合意していただいたところでございます。

それを踏まえて、現在、県がリーダーシップを取って、熊本市としっかりこの設立に向けて調整をしているところでございまして、知事、市長が出るような協議会を8月目途に設置するように、今調整をさせていただいております。

また、今後、熊本都市圏の市町村長、または経済界、県・市議会議長など、幅広い方々に協議会に参加していただくように、今から取り組んでいきたいと考えております。

○前川収委員 ぜひ、県、市だけではなくて、国も交えて、しっかり協議会をつくっていただいて、その実現に迫っていただきたいと思います。

その中で、今の法律も含めたいろんな可能性をしっかりと見極めていただきながら、できれば大きな事業主体が前に出てきていただけるような形をぜひつくっていただければありがたいと思っています。

これは、多分今の頑張りが未来に向けての

ものすごく大きな変化になってくるのではないかとこのように思っていますので、ぜひ御検討をお願い申し上げます。

以上です。

○城下広作委員 確認の意味でお尋ねしたいと思いますが、これだけ熊本県で高規格道路の計画が多いと、全てが開通するまでには相当の金額や年数がかかるものと思います。

その高規格道路の中で、有料になったり、無料になったり、まあ無料が一番いいのですけれども、そのことによって財源がなかなか確保できにくいという理由があったりすると、これはいかがなものかと思うし、この有料と有料でないという、何かこの定義というのはどういうもので決まっているのですか。

例えば、天草などは、松島有料道路、200円払って、知十で降りる人は200円払って、途中から乗る人は無料、それと南九州西回りかな、八代のある程度のところまで行ったら有料で、そこから途中で乗ると無料とか。同じ高速道路でも無料と有料という感じで、まあスピードをお金で買うというような形がもともと目的で、昔は有料でそれを回収して、ある意味では納得していたのですけれども、最近では、いい道路でも無料でばんばん走らせて、大変ありがたい。中九もずっと無料でして、これの何か基準とかとなると、どういうものでどう決まっているのですか。

それが結果的には、先程、前川委員が言われたように、熊本市の都市圏の部分はちょっと有料にしようかみたいな流れがあるという、この辺が何を基準としてそのことを変えているのか、それをちょっと確認します。

○森道路整備課長 申し訳ございません。明確な基準となると、ちょっとこの場では難しいのですが、一般的な有料道路制度のメリット、デメリット、そこを踏まえて有料でやったり無料のままという事業があるかと思いま

す。

一般的に有料道路のメリットとしましては、有料道路事業費の活用による整備期間の短縮、これが一番大きいかと思っております。

また、有料道路にしますと、不要不急の車両混在が低減しまして、定時性や速達性が確保されると、また、徴収した料金により高レベルの維持管理水準が確保できるというような大きなメリットはございます。

ただ、デメリットとしましては、先ほど委員がおっしゃいましたように、利用者負担が増えることによって、一般道から有料道への転換が思ったほど進まない等のデメリットもございます。

有料道路の活用に当たっては、それらのメリット、デメリットに加えまして、その路線ごとの特有のメリット、デメリットもしっかり踏まえて検討していく必要があると思えます。

今やっている無料だったり有料だったりするところにつきましては、そういうメリット、デメリットを踏まえて、県民の方に説明した上で事業を進めているものと考えております。

○城下広作委員 今の考え方で、おおむね今ある県内の道路で判断した部分は、おおむねいいという判断ですか。それとも、ちょっと考えなければいけない、財源等も厳しいから、これはちょっと考えたほうがいいと、そういう考えの変更とかはあるのか、ないのか。今までも十分考えられて、結果的にはいい状態だというような認識なのか、それはどうですか。

○森道路整備課長 県でやっている部分は松島有料道路だけでございますが、また、今後、高規格道路も、国も含めて、多くの新規事業箇所の考えが進められていくことが予想

されておりますので、今後の件につきましては、しっかりその事業主体、国であれば国とその辺はしっかり協議をしていきたいと思っております。

○城下広作委員 私も、国交省にそういうことでちょっと質問したことがありまして、あんまり無料にするから進まないのではないかとということもあるのではないですかと言ったり、かといってあんまりそんなことを言うと、一般市民からは、とんでもない話だと言われて、無料のほうがいいと。

だけど、何かそこにスピードを、対価として、また、事業を早くするという意味では、必ずしも全てが無料でという考えはいかがなものかと私は個人的に思っていますけれども、絶対無料がいいという人もたくさんいるから、それは一概には言えないのですけれども、この辺も、国と協議する中で、やっぱり早くということをやまず勝ち取ろうとすれば、そういう考えも持ち合わせるということも、場所によっては、道路によっては必要ではないかということは考えてもいいのではないかとというふうに、一応私は思っております。

○森道路整備課長 県としましても、今委員がおっしゃったような考え方をしっかり持っているところでございますので、しっかり進めてまいりたいと思えます。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○鎌田聡委員 先ほど議論になっておりましたが、高規格道路ですね。都市圏の北・南連絡道路、これからかなりまた時間を要すると思えますけれども、それぞれお話がございましたように、私の立場からもやはりしっかりと早く前に進めていただきたいという思いもございますので、今後、団体がつくられて機運を盛り上げようということでございます。

で、しっかりと取組を進めていただきたいと思います。

その上に立って、多分これはかなりまだ時間を要する話だと思いますが、都市圏の交通体系の話で、55ページですかね、都市交通マスタープランに基づいて、都市圏交通の様々な課題についてやられておりますが、またパーソントリップ調査を今年度やるというお話がございました。

その部分で、56ページに、さらにまた令和6年度以降に都市交通マスタープランを策定するというところでありますが、今やっているマスタープランがこれでどう変わっていくのか、また、前回のパーソントリップ調査から得た都市交通マスタープランをつくるまで、かなり時間、年数をかけてやったのですけれども、さらにまた調査をやるということになると、またさらに何かいろんな取組が遅れていく可能性もあると思いますけれども、この辺の兼ね合いを教えてくださいたいと思います。

○山内都市計画課長 都市計画課でございます。

今年度、パーソントリップ調査を実施して、令和6年度以降にマスタープランの改定を予定しているところでございます。

鎌田委員から御質問がありました、どこが変わってくるのかという話でございますが、このパーソントリップ調査は、平成24年に実施しまして、それから10年が経過しております。その間、交通結節点の整備等により交通実態が変わってきております。TSMCなどによる発生交通量も予測されておりますので、都市圏の交通の今の現状を把握して、それに伴うどういった対策が必要なのか、課題を抽出していくことになる基礎データだと思っております。それを基にマスタープランをつくっていくということになるかと思っております。

さらに、委員からありましたこの組替えで、今の施策が遅れるのではないかとという御質問でございますが、このマスタープランの中には、むしろアクションプランというのを平成30年度につくっております。それは、このマスタープランの実行を確保するための行動計画でございます。これは、国、県、関係市町村等でその進捗管理を行いながらやっているということで、令和4年度、そして令和8年度に、その成果目標を達成するかどうかを確認しながらやっていくということでございます。

それにつきましては、随時見直しもやっていくということで、そこについては、マスタープランもしくはアクションプランの中の進捗が遅れないようにやっていきたいと考えております。

以上でございます。

○鎌田聡委員 ちょっと心配したのが、前回の調査を平成24年度にやってから、都市交通マスタープランをつくるまでの年数とか、あとはアクションプランができるまでの年数というのはかなりかかったというような記憶がありますので、今回は現状を把握するという意味で今後やられると思いますから、それを踏まえたこの実行計画というのは、しっかりとまた早めにつくっていただきたいと思います。と、いろんな動きが変化をしているかとは思いますが、大きくそこまで変わっているかどうかはちょっと分かりませんが、今の課題にしっかりと取り組むということをやっていただきたいと思います。

そのことを申し上げて、1つずつ気になっておりますのが、14ページの下段に、東バイパスの課題、都市内交通円滑化に向けた検討を進めていくということがずっとあるんですけれども、この今の検討状況と改善状況、この辺はどうなっているのですか。

○森道路整備課長 国道57号東バイパス等につきましては、当然、高規格道路として新広域道路交通計画でも位置づけております。そういう中で、今回の高規格の3路線を含めて、その高規格道路をどう整備していくのか、そういう観点で、当然、渋滞緩和・解消という目的が3路線にありますので、それと併せて東バイパス等もしっかり検討しているところです。バイパスだけをやるという考えではなくて、全体的にどういうことをやれば渋滞等に効果があるかということ、国としっかり協議しているところでございます。

○鎌田聡委員 分かりました。

要は、新たな3路線で解消される部分は大きいと思います。ただ、現状の東バイパスの渋滞状況の改善に向けての取組、これもやっぱり一緒に必要になってくると思いますので、ここに向けた検討の具体化も、これは立体交差の6か所か何か所かありました。その検討もずっと進められてきてはいると思いますが、実現に至っておりませんので、そういったものも踏まえて、急ぐやつとちょっと時間をかけてやるやつ、そのことによって解消するやつ、ちょっと課題を整理しながら取組を進めていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○高島和男委員 31ページの交通政策課にお尋ねしたいと思います。

旅客数の状況ということで、令和3年度は、随分令和2年度から比べれば増えたということでございますけれども、この135万7,000人は、どうなんでしょう、ほぼビジネス客ということで理解していいのでしょうか。内訳をお願いします。

○坂本交通政策課長 国内線の利用状況につきましては、実は32ページに少し月別の動きがございますけれども、やはり大きいのは、

まず年末年始の状況として、行動の谷間といえますか、そういったところでの規制が動いたという部分が一番大きいと思います。

とはいえ、まだ40%位なのですけれども、今年度、各航空会社に状況を聞きますと、ゴールデンウィーク、いわゆるお休みの期間の人はかなり動いたと。ただ、その後、通常モードになると、やはり搭乗率はそこまで思ったよりも上がってないということで、まだまだやはりビジネスという意味では、我々の実感もそうなのですけれども、十分には戻り切っていない、あるいは今後、リモートでありますとか、そういった部分でどうなっていくのかという部分がございますので、ビジネスの部分が、JAL、ANAさん等航空会社に聞きますと、そこがまだ完全に戻っているという状況ではないというお話を聞いております。

○高島和男委員 といいますのが、この後の説明でもあったように、どうしてもインバウンド向けといいますか、今インバウンドが完全に止まった状態なものですから、さあオープンゲートが開いた、同時に行くよという心構えというか、そういう思いがあるのは十分分かるのですけれども、コロナがやっぱり落ち着いたとはいえ、それぞれの国情があって、中国のような国もあるわけですから、以前のようなインバウンドが戻るというのは、非常に長期間かかるのではないかと、フェーズもどんどん変わっていく中で増えていくのかなという思いがあります。

では、その間どうするかというと、国内の日本人の旅行客をどう熊本においでいただくということにも注力していく必要があるのではないかと思うのです。

それでいくと、国内向けの、例えば東京、大阪、名古屋、沖縄、定期便があるわけですが、こういった地域の旅行会社へのアプローチといいますか、国内の旅行客、そこ

ら辺へのアプローチというのは、現状どうですか。

○坂本交通政策課長 まさに委員から御指摘いただいたとおり、国際線を頑張るといっても、シェア的にも国内線は阿蘇くまもと空港では非常に多い状況でございます。その中で我々といたしましても、恐らくもう少しすると動き出すと思うのですけれども、いわゆるG o T o的な、まだ国のほうでも恐らく、昨年度の経済対策で確保されている部分というのが、今年度、この状況が悪くならなければ、そこのチャンスは広がっていくのかなという期待をしています。夏休みとか、それなりに動きはあるのかもしれませんが、それ以外の例えば秋でありましたり、平常時でもそういったお得な旅行の部分を利用して、しっかりと熊本に来ていただくように、これは非常に観光部門との連携、それから各旅行会社の仕掛けが重要になってくると思いますので、国際線もにらみつつも、やはり国内の動きというのは、非常に近いところが見えてきている気が我々としてもありますので、関係部局としっかり連携を取りながら、少しでも利用率が上がるような形で進めてまいりたいと考えております。

○高島和男委員 ありがとうございます。

といいますのが、最近の動向を見てみますと、どうしてもインバウンドというところに自治体が向いているような気がしてならないのです。

ところが、消費額でいくと、インバウンドは5兆円に対して、御存じのように日本人の消費額というのは、4倍、20兆円あるわけですから、そちらをまずは考えるべきだと思いますし、ぜひ、今課長おっしゃったように、国内向けの旅行会社にも積極的にアプローチをしていただいて、ぜひ熊本に日本人の観光客においでいただくような施策に取り組んで

いただきたいと思います。

以上です。

○前川収委員 空港の話で、関連とまでは言いませんけれども、来年3月23日に新しいターミナルが開業するわけでありまして、我々にとっては非常にうれしいニュースでありました。基本的には、地震で壊れたターミナルビルをもう1回造り直す、しかも、コンセッション方式で造り直し、40ページにも書いてありますが、創造的復興のシンボルという位置づけがあるわけです。

この3月23日に向けて、もちろんコロナの状況、その他いろいろ要因はあろうかと思えますけれども、県として何らかの大きなインパクトのあるようなことをやっていかなければいけない。

例えば、国際線で、台北路線がその日に開通しましたとか、T S M Cの関係もあるわけでありまして、国際旅客ターミナルだけではなくて、貨物ターミナルとしての役割も大きく変わったという、そういった何か、建物だけが変わったのではなくて、中身も変わりますということについて、新会社としっかり話をして、計画をつくってもらいたいというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○坂本交通政策課長 まさに前川委員御指摘のとおり、先週の知事答弁でも、創造的復興のシンボルということで、県としても先頭に立ってやっていくということで、今年度2月議会で予算を頂いたのですけれども、地方創生推進交付金を活用いたしまして、この新ターミナルビルをPRするための県としての予算も確保しております。

そういった部分を、当然、K K I A Cとしても、いろんな手だて、それから今後、ターミナルビルに派生する、例えばテナントのことでもありますとか、そういった部分が随時公表されていくと思いますので、そういった節

目節目のタイミングで、県の予算も連携し活用しながら、国際線の部分も、成果が見えてくる段階でタイミングを合わせながら、国内外に熊本空港は生まれ変わったのだ、よりよい素晴らしいものになったのだというものをしっかりとPRしてまいりたいと思います。ありがとうございます。

○前川収委員 新しくなりましたではなくて、もちろん新しくなるからそれはいいのだけれども、機能も変わりましたよと、前の空港からこう変わったということわざと言いたくて、国際線が、前の国際線のターミナルからすれば、全然別物に今度なるわけですからね。

それと、もう1つ我々が視点を持たなければいけないのは、貨物だと。貨物を熊本の優位性を図るためにどう生かしていくか。もちろん、路線によってその貨物も変わってくると思いますけれども、そういうものをしっかりと視点を持ってやってください。お願いします。

もちろん、新会社が基本的にはやられると思いますけれども、新会社のことですからみたいな話で終わってはならないというふうに思っていますので、ぜひよろしくをお願いします。

○橋口海平委員長 ほかにありませんか。

○高野洋介委員 前川先生の関連の関連みたいな感じなのですが、空港の駐車場に関してですけれども、今、P1が815台、P2が496台でP3が144台ですけれども、これは、将来的にこの駐車場の数で足りるというふうな想定をされているのか、まずお尋ねします。

○坂本交通政策課長 KK I A Cが運営会社にコンセッションされたときにも、そういつ

たアクセスの部分というのは、国からのオーダーのテーマの一つとして挙がって議論されている状況でございます。

足りるのかどうかという部分について、今の時点で、KK I A Cに今後増やす計画があるのかどうかという部分について、詳細なデータは持っていないのですが、いずれにしても、今空港のアクセスをどうしていくか、そして各移動モードというものを、将来的な600万人強を、30年後の中でどういったアクセスでしていくかというのは大きな問題です。

掲げた利用者の目標に対して、それが実効性がないということではいけないので、自家用車利用というものを少しでも抑えることによりまして、いろんな形での定時性とか、そういった我々が今考えている部分もありますけれども、現状路線があまり利用率が上がっていない状況ですので、足元としては顕在化しておりませんが、これが本当にフルに動いてきたときに、駐車場というものをどうしていくのか、その中でKK I A Cとして駐車場の確保についてどう考えていくのか、それは我々としてもしっかり考えていきたいと思えます。

○高野洋介委員 よく分からない答弁だったのですが、そういうのを聞きたかったわけではなくて、多分足りるか足りないか、まだ今のところ分からないのですよ。

P2とP3に関しては、多分、立体駐車をしようと思ったら、できるような造りにしてあるのでしょうか。P1に関しては、多分5階建てでしょう。あれから多分6階、7階というのは、非常に難しい部分があると思えます。

何が言いたいかということ、今からは多分P1を中心に、今もやっているのですが、P1から新ターミナルのほうに行かれますよね。そこは、別に多分雨とか雪とかはあ

んまり影響はないと思うのですよ。ただ、P 2、P 3に関しては、P 1が満車のときには、P 2、P 3から新ターミナルに行くときには、相当ぬれると思います。それで、一般の方は、車を止めてみんなで歩いて行かれますね。そこにはベビーカーもいらっしゃいますし、体が不自由な方もいらっしゃると。

だから、もしよければ、駐車場から新ターミナル、また、国際線のターミナルまで、ぬれない動線もぜひつくってもらって工夫をしないと、結局そこは熊本県民の方が基本的に使うわけですから、外からの観光客は駐車場は使わないですよ。だから、県民にも優しい駐車場という形にしてもらいたいと同時に、駐車料金に関しても、日帰りで遊びに来られる方、また、1泊、2泊、3泊で旅行に行かれる方といろいろ差別化を図っていきながら、基本的に駐車場というのは、飛行機を使う人が止める駐車場ですから、そこに一番重きを置かないと私はいけないと思いますので、これからもやっぱり検討も含めてやらなければいけないのではないかと思います。

ただ、空港に人が来れば、何百万人という目標を達成するとかではなくて、本当に利便性の高い駐車場を造ってもらいたいと思いますので、そういう計画はあるのですか。

○坂本交通政策課長 1つ、今のP 2、P 3の雨ざらしというか、そういったところで、直接的に何かそのためという話ではないのですけれども、先般、KKIACのほうで、あそこに屋根つきの太陽光をつけて、それで空港ビルに電力を供給するというのは、たしか2年後だったと思うのですが、2023年を目標にやるということで、その屋根をつけるのが目的ではないのですけれども、その部分に車が雨からぬれないような部分はできると。

それから、1つは、いわゆるアクセス鉄道の中でも、アクセス鉄道のところから空港の

ほうに向かう中で、そういった動線、全体的な空港利用者の動線というのを、雨であったり、移動ロスが少ないようにという部分は考えていく必要があると考えておりますので、そういった形で、もちろんKKIACとも意見交換をしながら、車で来られる空港利用者のいわゆる利便性、それから快適性、その確保に努めてまいりたいと考えております。

○高野洋介委員 分かりました。

何かあんまりすっきりしなかったのですが、あと最後に要望なのですけれども、熊本県特有の軽専用駐車場があるではないですか。これを、今P 1に入れているのか分かりませんが、軽専用の駐車場があるのに、軽車両が普通車で止めたら、普通車が止められなくなるのですね。というか、満車になってないのに普通車が止められないという場合もありますので、これから、今後、軽専用駐車場というのを設けるのであれば、それはやめてもらった方が。多分みんな困ったことがあると思うのですね。だから、そういった視点も入れて、自分が使うつもりで今後整備してください。

もう答弁要りませんので。大丈夫です。

○城下広作委員 その駐車場の問題で、これはちらっと聞いた話で、真実が分かりませんが、今確認したいと思います。

空港利用者は、飛行機を利用する方は、従来どおり有料、そして空港に今回はたくさんショッピングするところがあるから、一般の人をたくさん呼び込もうという目的もある。こういう人たちは無料で止めさせようという話があるように聞いたのですが、それはあるのかないのか、事実か事実でないのか、今からそういうことを考えるのか、そういう話があっているのかいないのか。

○坂本交通政策課長 すみません。今の時点

で県としてそういった話を聞いているのかと、具体的にその構想を会社のほうから聞いているのかということについては、我々としては把握してないというところがございます。

○城下広作委員 今の段階では、そのことで安心をしたいと。

ただ、仮にそういうことをやると、本当に飛行機を利用する方が逆に止められなくなって、空港はたくさんの方に来ていただく、買い物を楽しんでいただく、夕日の写真をばんばん撮ってもらいましょうと、そういう人がばんばん飛行機に乗らずにそちらに来ると、本当に飛行機で行こうという人が車を止められないという現象が必ず起こると思うのです。

これはよくよく考えないと、一般の方をたくさん入れるだけで宣伝してしまうと、そういう本来の空港の目的というのが、少し駐車場に関しては変わってくる可能性があるから、この辺は一応用心したほうがいいですよということを特に感じます。

○増永慎一郎委員 空港アクセスについて質問します。

まず、今、三里木ルートから原水ルート、また、肥後大津ルートに計画をしているということで、今年中にそれについては報告を受けるような話でした。

もともと三里木ルートに決まった経緯がありますね。例えば、運動公園に大量輸送できるとか。その決まった経緯に関して、三里木ルートではなくなった場合に、運動公園とかにどうやって人を輸送するかというのは、同時並行的に検討されているのか、お尋ねします。

○坂本交通政策課長 今の時点で、その追加調査につきましては、何と申しますか、3ル

ート、三里木に加えまして、原水、肥後大津というのを、いわゆる共通の物差しで、事業費であったりB/Cであったり、そういった部分を含めてきちんと比較をします。

そして、当然そこには、増永委員おっしゃるように、プラスの部分とマイナスの部分とそごが生じてくるというところは、当然比較検討の中で明らかにしていく必要があると思います。

そして、これは、その中である判断をした場合には、当然マイナスの部分にどう対応していくか、ここについても、当然、我々として、きちんと説明あるいは対応、そういったものを示していく必要があると考えております。まだ、どこにするという、決まった方針ということではございません。

○増永慎一郎委員 全然答弁が違います。

例えば、もともと三里木ルートを決めた要因の中に、運動公園等に大量輸送ができるということで三里木ルートが決まったわけですね。ところが、TSMCが進出するというところで、原水ルート、また、肥後大津ルートを検討するというところで、例えばそのお金の出方とかで、JR九州と国と協議をしながら、B/Cとかも考えながら最適なルート、一番の目的は空港までのアクセスですから、私はどこになっても構わないと思うのですよ。それはもう造るのが前提ですから。ただ、もし違うルートだった場合に、本来三里木ルートで運動公園までの大量輸送ができるという話だったので、もしそうではなくなった場合の検討も一緒に同時並行的にしておかないと、完全に遅れてしまうのです。これに決まりましたと、だから、その空港アクセス、例えば肥後大津ルートに決まりましたといった場合に、何かそれが決まった後に検討をして、なら運動公園まではどうするのかとかいう話ではなくて、もしこうなつた場合には、その運動公園までのアクセスはどうしようとかか、

何でやるのかとか、そういった検討を同時並行でしていかなければいけないと思うので、そういう検討はされているのですかという質問です。

○坂本交通政策課長 もちろん、当然、三里木ルートをお示ししたときの一つの大きな要素というのが運動公園のアクセス改善ということですので、仮にそれがなされない場合の次善の策というか、そういったものも当然我々としても今時点で考える必要があると考えておりますし、できるだけ早期にそういったものも併せてお示ししながら、ルート決定に至るようにしたいと思います。

○増永慎一郎委員 検討をされているのですかと聞いているのです。

○坂本交通政策課長 現時点でその具体的な検討をしているかという話につきましては、今の時点では、3ルートのその事業費の精査に注力していて、申し訳ございません、これからでございます。

○増永慎一郎委員 沿線というか、その運動公園とかをそれで利用して行けるといふふうに思っていた人がかなりいらっしゃるのですよ。私は、どのルートでもいいと思います。とにかく目的は空港に行くためのアクセス鉄道ですから、空港に行ければ一番いいわけですから、それが目的ですから。

ただ、さっき言ったように、要は、運動公園とかのアクセスをどうするかというのを、ああ、これでよかったねと思われた方がかなりいらっしゃるのですよ、大多数。だから、検討されてないのであれば、そっちの方面もちゃんと考えていく必要があると思うので、それはそれできちんと、もし運動公園を通らないルートだったら、運動公園までのアクセスをどうやるのだというような検討について

は、同時並行的にぜひやっていただきたいというふうに思いますけれども、どうでしょうか。

○坂本交通政策課長 御指摘のとおり、非常に大事なところですし、一度三里木ルートとしてプランを示した部分もございますので、そこはもう同時並行で、どういった対応ができるかというのを、真剣にスピード感を持って考えていきたいと思っております。

○増永慎一郎委員 さっきも言いましたけれども、三里木ルートを通して運動公園まで行けるといふふうに思われた方がかなりいらっしゃるわけですね。だから、そういったことも一緒に検討しながらじゃないと、違うルートになった場合に、多分県民の皆さん方に説明ができないと思っております。ですから、そういった検討も、同時並行的に是非よろしく願います。

○城下広作委員 もともと決めた3つの原則は、定時性、速達性、大量輸送です。それでルートはこれで決めたという、だけどTSMCが決まったから、その条件が変わったから、その3つにもう1つ、TSMCというか、いわゆるセミコンのアクセスという部分を入れておかないと、その3つで原則だと、もともと説明があったのに、この3つの形が今崩れたわけですよ。崩れているというか、速達性、大量輸送なんかはあったわけですよ。だから、これは3つだけじゃないという形にしておかないと、最終決定する理由がなくなるよ。だから、それもはっきりしておかないといけない。3つだけでずっと決めましたというなら、理由がなくなるよ。

今見直している部分は、いわゆるTSMCの進出によってこの部分を変えるということだから、我々のこの定時性、速達性、大量輸送ということを決めたということの経緯があ

ったから、そのことを万が一変えるとなったら、何かの理由をちゃんとつけておかないといけない。これは、ちょっと今から言い方を変えないといけないですよ。

○坂本交通政策課長 御指摘いただきました。

ちょっと経過的にこの資料をまとめている部分もございまして、確かに平成30年度の時点ではそういう整理だったということですので、今の追加検討の前提条件として、明確に我々としてのメルクマールといいますか、そういったものがきちんと分かるように資料の方も直したいと思います。申し訳ございませんでした。

○城下広作委員 だから、ルートは今から今年中に決めるというのだったら、その明確な項目は何が大事だという原則があって、こうやって考えて決定しましたということを知りやすく言うておかないと、今までこの3原則の部分で知りやすく頭に入っていたけれども、この形が崩れるから、そのことをちゃんと新しい文言で考えた方がいいのではないのですか。

○高橋企画振興部長 すみません。先生がおっしゃいました定時性、速達性、大量輸送性、これについては、私の理解は、そのほかの、例えばBRTですとかモノレールですとか、そういったものと比べた場合に、やはり定時性、速達性、大量輸送性で鉄道が優れるのではないかということで鉄道というものがまず選ばれて、さらに、ついでにということではありませんが、先ほど増永先生がおっしゃられた県民総合運動公園のアクセスの改善も図れるだろうということから三里木がいいだろうという結論に至ったというふうに私は理解しております。

今回、また新たな事象が発生して、ほかの

ルート、3ルートを並べますが、今度調査結果を示したいと思いますが、それについては、もちろんどれも定時性、速達性、大量輸送性が高いとは思いますが、それに加えて、例えばB/Cがどうだとか、採算性がどうだとか、そういったところを見ながら、最終的に議会にもお示ししながら、御意見をいただきながら決めていければなというふうに思っております。

○増永慎一郎委員 私がさっき言ったのは、何というか、三里木ルートでないといけない、大量とかではなくて、今度TSMCが来て、1兆円ぐらい投資をするのですよね。それが全体的に盛り上がって県内に波及していけば、原水ルートでもいいし、肥後大津ルートでも何でもいいのですよ。ただ、その三里木ルートがあって、当初の目的の中にそこまで大量輸送ができるというのがあったので、代替案とかいうのも同時並行的に考えていったほうがいいのではないですかという話をしただけの話で、別に三里木ルートでないとかめという話ではないですから。

ただ、TSMCが投資をするのに見合う鉄道ルートということであれば、どこでも構わないのですよ。例えば、三里木から引いて、大量輸送が目的だからということで、それで利便性はよくなるけれども、TSMCの投資額に比べて、それだけ三里木ルートが寄与するのか、どちらが県に利益を寄与していくのかということ考えたルートで全然構わないのですよ。

ただ、大きな前提の中に三里木ルートがあった、運動公園まで引っ張るといったことがあったから、代替案をやっぱり示しておかないと、説明が後でつかなくなるので、同時並行的にやってくださいという話をしただけなのですよ。

3原則は3原則でも要するに私は構わないのですけれども、何かこういう理由でという

のを理由づけした方が、T SMCが来る、こんなチャンスというのは、多分熊本県で今から先もないのではないかというふうに思っていますので、それが生かされるルートだったら別に構わないのですよ。ただ、三里木まで、三里木から出て運動公園までの輸送手段というのは、一番いいのは、こうぐるぐる回るのが一番いいのしょうけれどもね。

だから、将来的には、ここをぐるぐる回るルートあたりを検討できれば、T SMC絡みでできればいいのしょうけれども、さしより空港まで線路を引いて鉄道を通していくことが一番の目的なので、その辺を忘れないでくださいという話です。何か三里木を通せという話ではないですから、勘違いをしないでくださいね。

○中村亮彦委員 今増永委員がおっしゃったことは、どこでもいいということに関しては、私も同じ考えなのです。

さっき、定時性、速達性、大量輸送性の話が出ましたけれども、今回、また12月に結果が出るということなので、私もそれは見守りたいと思うのですが、結局は、その費用、それから需要予測、それとB/C、ここでどれが一番いけるかということ、まあ速達性も恐らく十分検討の中に入ると思うのですけれども、そういう中であって、前回の委員会するときも言いましたけれども、知事の説明が足りないのではないかというようなことを言いました。先ほど増永委員がおっしゃった運動公園の件に関しても、私はもうちょっと説明が要るだろうというふうに思っているのです。

空港アクセス鉄道が三里木にある程度決まりかけたときに、T SMCの進出が決まって、T SMCが決まってから、では今から状況が変わるから、あと2つの検討をやるということになったわけですね。

しかし、これは、熊本県民がその鉄道を利用する、あるいは熊本県に入ってきた方が鉄

道を利用するというような、住んでいる人や来訪者のために、広く熊本県民のために造る鉄道でありますから、T SMCありき、あるいはT SMCのための鉄道ではないですから。まあ、鉄道を造ったことによって、そのついでにT SMCの進出にも効果があったと。だから、こっちは私は後づけだと思うので、これが何か前に出てくると、さっきみたいな話になると思うのです。検討する理由は何なのだというにもう1回戻らなければいけない形になるわけですから。

だから、私は、そこは、ついでにT SMC効果につながったというふうな、そういう検討であってほしいと思っています。これはもう意見ですから、御答弁は要りませんが、そういうことだというふうに思います。

以上です。

○池永幸生委員 60ページにパークアンドライドのお話が出ていますけれども、T SMCといろんな交渉をする中で、3年間ぐらい協議された。こういったときに、やはり渋滞の問題が出てきたのではないかなど。黒石駅辺りに今造っていますけれども、全部熊本市に向かってのものです。ただ、T SMCが来ることによって人の流れが変わる、そういうときに、このパークアンドライド、これは本当に重要な形を持つのではなかろうかなど。1つの駐車場を造ることによって、そこに大型バスを何台か持っていき、そして輸送すると。

この渋滞というのは、本当、常時、毎時間やるのではなくて、朝夕だけなのです。そういったやつの解消のためにも、これを有効に、県営駐車場もあるわけですから、県が主導型でこういった形を考えることはできないでしょうか。

○山内都市計画課長 都市計画課でございます。

パークアンドライドの要望が企業側からあったと伺っております。場所がどこかというところは分かっておりませんが、TSMCに1,700人ぐらい従業員がおられる中で、渋滞対策に寄与するだろうというところでパークアンドライドという形になっております。

ただ、私もはっきり確認していませんが、そのパークアンドライドが、大型駐車場を使った後で企業に送るのか、あるいは原水とか三里木駅の近くにパークアンドライドを置いて、そこからまた運用するのかというところの輸送体系であったり、また、どの辺りから乗るのかと、まあJR豊肥線がありますので、駅で鉄道に乗って定期バスなどで企業のほうに行くような形になるのか、そういった形態がはっきりまだつかめていないところでございます。

そういった状況がございましたので、実際は、検討するに当たっても、どういった所に人が住むのか、もしくはそういった需要があるのか、そういうところをつかむ必要があると思っております。

以上です。

○池永幸生委員 1,700人という数は、TSMCだけです。ソニー、エレクトロンがあつて、関連会社があつて、それを含めると莫大な数字になるのではなかろうかと。その人たちを運ぶため、渋滞解消のためにも必要ではなかろうかなと思いました。

○橋口海平委員長 ほかに質疑はありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 なければ、質疑はこれで終了いたします。

次に、閉会中の継続審査についてお諮りします。

本委員会に付託の調査事件については、引き続き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にしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 異議なしと認め、そのようにいたします。

その他として、私から、1つ御提案があります。

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、委員会をそのために開催するのが不可能な場合もございます。

そこで、付託調査事件に係る閉会中の委員派遣の実施、目的、日時、場所等につきましては、委員長一任ということによろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 異議なしということですので、そのように取り計らわせていただきます。

ほかになければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午前11時36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