

第 5 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6年2月22日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第5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6年2月22日（木曜日）

午前9時59分開議

午前10時59分閉会

本日の会議に付した事件

- (1) 高速交通体系について
- (2) 熊本都市圏交通について
- (3) 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 河津修司
副委員長 中村亮彦
委員 前川 收
委員 藤川 隆夫
委員 鎌田 聡
委員 池田 和貴
委員 高木 健次
委員 松村 秀逸
委員 竹崎 和虎
委員 本田 雄三
委員 南部 隼平
委員 堤 泰之
委員 斎藤 陽子
委員 杉 寛ミカ
委員 星野 愛斗

欠席委員(1人)

委員 増永 慎一郎

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

企画振興部

部長 富永 隼行
交通政策・統計局長 阪本 清貴
交通政策課長 坂本 弘道
交通政策課空港アク
セス整備推進室長 松村 浩介
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 奥山 和弘

都市計画課長 松田 龍朋

警察本部

交通部長 原田 聖哉

交通規制課長 山浦 隆之

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 松本 泰明

政務調査課主幹 近藤 隆志

午前9時59分開議

○河津修司委員長 おはようございます。

ただいまから第5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。

本委員会は、インターネット中継が行われます。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、発言の際にはマイクを自分の口元にしっかり向けて、明瞭に発言いただきますようお願いいたします。

それでは、付託事件の審査に入ります。

まず、富永企画振興部長から総括説明をお願いします。

○富永企画振興部長 おはようございます。

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。

まず、高規格道路の整備につきまして、九州中央自動車道の山都中島西インター―山都通潤橋インター間が、今月11日に開通しました。また、翌日の2月12日には、有明海沿岸道路の荒尾道路において、中心杭打ち式が開催されました。河津委員長はじめ、御臨席いただきました委員の皆様におかれましては、

御多用の中、誠にありがとうございました。

さらに、中九州横断道路の熊本環状連絡道路について、今月20日に、事業化に向けた都市計画決定の手続が完了いたしました。

今後も引き続き、高規格道路の早期整備に向けて取り組んでまいります。

次に、国際線の振興につきまして、チャイナエアラインは、12月以降、週4便で運航しておりますが、今月27日からは、臨時便を1便追加し、週5便の体制での運航となります。また、この臨時便が、3月31日からは定期便化することも決定しております。TSMCの本格稼働を目前にして、航空路線が充実することは大変喜ばしいことであり、今後も、さらなる航空ネットワークの拡大に努めてまいります。

次に、空港の施設整備につきまして、現在、阿蘇くまもと空港では、第2期工事が行われており、旧国際線ターミナルビルも完全に撤去されました。熊本国際空港株式会社は、先月、第2期エリアの名称をそらよかエリアに決定したことを公表し、エリア内の商業棟、そらよかダイニングには、新たに4店舗が順次オープンすることとなっており、どなたでも利用できる飲食店が充実いたします。

今後も、熊本国際空港株式会社と連携し、空港のさらなる利便性向上に努めてまいります。

以上、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。

○河津修司委員長 それでは、事業概要等の説明を求めた後、質疑を受けたいと思います。

委員会の運営を効率的に行うため、説明は、着座のまま、簡潔をお願いいたします。

では、執行部からの説明をお願いします。

○奥山道路整備課長 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64ページとなっており、変更した箇所を中心に御説明いたします。

なお、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、よろしくをお願いいたします。

それでは、資料の1ページをお願いします。

左下の枠囲みの中の九州中央自動車道についてですが、長年早期整備を要望してまいりました山都中島西インターチェンジから山都通潤橋インターチェンジ間の10.4キロメートルが、今月11日に開通しました。そのため、県内延長約42キロメートルのうち、供用済み延長が23キロメートルとなっております。

最下段の米印ですが、本日現在の県内供用延長は199.9キロメートル、供用率88.1%となっております。

資料の7ページをお願いいたします。

高規格幹線道路のうち、九州中央自動車道について、現状の欄、1つ目の丸の3ポツ目ですが、先ほど御説明しましたとおり、山都通潤橋インターチェンジまでが開通しております。

河津委員長はじめ委員の皆様には、開通式に御出席いただき、ありがとうございました。

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。

現状の欄でございますが、14ページをお願いいたします。

国に早期事業化を要望してまいりました熊本環状連絡道路については、先月17日の熊本県都市計画審議会の議を経て、今月20日に都市計画決定いたしました。

18ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路です。現状の欄をお願いし

ます。

1つ目の丸の4ポツ目ですが、本年度事業化された荒尾道路につきまして、今月12日に、中心杭打ち式が開催されました。委員長をはじめ委員会の皆様には、中心杭打ち式に御出席いただき、ありがとうございました。

今後、工事着手に向けた本格的な測量や調査が進められると国から伺っており、引き続き、早期整備を訴えてまいります。

24ページをお願いいたします。

(3)建設促進活動です。各路線の要望活動等を記載しております。

12月の本委員会以降の主な活動内容について御説明いたします。

まず初めに、九州中央自動車道です。

1月26日に、九州中央3県議員連盟の総会が開催されております。総会には、執行部も同席させていただき、現状等について説明をさせていただきました。

26ページをお願いいたします。

続きまして、中九州横断道路です。

27ページの4行目、1月26日の九州中央3県議員連盟の総会につきましては、九州中央自動車道と同様となります。

④の熊本天草幹線道路です。

1月25日に、期成会会長の天草市長ほか沿線首長により、国土交通省及び県選出国會議員に対し要望活動が行われております。

28ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路です。

2月14日に、有明海沿岸インフラ整備3県議員連絡会議により、九州地方整備局に対し、要望活動が行われております。

30ページをお願いいたします。

道路整備によるストック効果のPR活動でございます。

右側、一覧表下段の部分でございますが、2月15日から2月29日にかけて、県庁の展示ブースにおいて、PR活動を行っております。

以上が建設促進活動となります。

引き続き、県内の高速交通ネットワーク整備の必要性をしっかりと国に訴えてまいります。

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取り組んでまいりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

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。

資料は31ページからでございます。

航空路線の利用促進について、恐れ入ります、おめくりいただき、32ページをお願いいたします。

上段の参考－2の表で、今年1月までの月別の旅客数を記載しております。

まず、上段の国内線につきましては、これまで、おおむね月平均25万人程度の乗客数で推移をしております。また、国際線につきましては、ソウル線、台北線、香港線の3路線が順次就航しており、12月以降は、おおむね月平均2万7,000人程度で推移をしております。

このペースでいきますと、平成30年度が過去最高で20万6,000人でありましたが、その数字は何とかクリアすることができるのではないかと見込んでおります。

続きまして、33ページをお願いいたします。

国内線の利用率等の状況を記載しております。

現在、8路線、1日40便就航になっておりますが、本年度、本年1月までの状況といたしまして、おおむね全体でコロナ前の95%程度という状況でございます。

表の左側の1の欄に1月までの利用率を記載しておりますが、一番下の合計欄、全体で約69%となっております。

ちなみに、東京、大阪などの主要路線につきましては、ほぼコロナ前の搭乗率と同じぐらいの数字に回復をしている状況でございます。

続きまして、34ページをお願いいたします。

国内線の今後の取組について、アンダーラインを引かせていただいております。静岡線について、FDAの経営立て直しの一環として、今年の1月9日から冬期運休となっておりますが、ゴールデンウィークの期間、それからお盆の期間については運航するというところで決定しております。

最下段のチャーター便の取組について、申し訳ございません、資料には記載しておりませんが、直近、2月の8日と11日に、エアドゥ社による札幌千歳便のチャーター便を運航いたしました。熊本発はほぼ満席、全体で約75%ということで、まずまずの数字を収めることができました。

引き続き、実績を重ねながら、定期便への道を探っていきたいと考えております。

続きまして、35ページをお願いいたします。

国際線の振興でございます。

36ページに、恐れ入ります、表がございますので、こちらの方で総括的に御説明をさせていただきます。

参考ー1の表で、まず、韓国ソウル線につきましては、現在ティーウェイ航空が毎日デイリー運航を実施しております。搭乗率につきましては、現在もおおむね8割前後という高い数字を維持できております。

続きまして、中段の台湾台北線につきましては、スターラックス航空がデイリー運航、チャイナエアラインが月、木、金、日の週4便でございます。先ほど部長の御挨拶にもありましたが、さらに、火曜日について、今月27日から臨時便、3月末からは正式な増便として週5便で運航をいただけることが決定を

しております。こちらも搭乗率は8割前後で現在好調を維持している状況でございます。

続きまして、香港線につきましては、香港航空が火、木、土、そして香港エクスプレスが水、金、日、それぞれ週3便ずつ、合わせて月曜日を除く週6便で運航がされています。搭乗率につきましては、フルキャリアの香港航空が7割から8割程度、LCCの香港エクスプレスが8割から9割という水準を維持できております。

高雄線について、現在運休中でございますが、復便に向けてアプローチを継続しております。直近では、今週の高雄市のランタンフェスティバルに合わせまして、観光と交通の合同で高雄市を訪問して誘致活動を行っております。

ページ飛びまして39ページをお願いいたします。

航空物流機能の状況について、下段の今後の取組といたしまして、12月補正予算で計上させていただきました国際貨物用の上屋につきまして、整備主体である熊本国際空港株式会社との協議、調整を急いでおりまして、JASM生産開始前の本年秋までには整備を行うことを目指している状況でございます。

続きまして、41ページをお願いいたします。

空港の施設整備等について、下段のほうにアンダーラインを引いておりましたが、先ほど部長挨拶でもありましたように、新ターミナルビル東側の広場、それから商業棟エリアなど、第2期オープンエリアの名称、そらよかエリアに決定したことが先日公表されました。

商業棟のそらよかダイニングには、本格的なタピオカと台湾まぜそばの提供店、あるいは西日本初出店となるハンバーグ提供店など、4店舗の飲食店が今年の春以降順次オープンすることが予定されております。

県といたしましては、その他の店舗につき

ましても、できるだけ早期に出店が実現し、空港の利便性が向上するよう、熊本国際空港株式会社に働きかけてまいります。

なお、公共交通機関の利用促進につきましては、前回資料と変更ございませんので、説明は、恐れ入ります、省略させていただきます。

交通政策課は以上でございます。

○松村空港アクセス整備推進室長 交通政策課空港アクセス整備推進室でございます。

資料46ページをお願いいたします。

(3) 空港アクセスの改善について御説明いたします。

47ページの主な取組みの経過でございます。

4つ目の丸ですが、環境アセスメントに関する取組といたしまして、先月17日に、熊本県環境影響評価審査会におきまして、手続の最初の段階となります配慮書について御審議いただいたところでございます。

審査会におきましては、生態系や地下水等への影響に留意することなどを求める意見があっており、今後、これらを基に、知事意見が取りまとめられる予定となっております。

次に、5つ目の丸、県民の理解を深めるための各種広報活動の実施についてです。

4つ目、5つ目のポツでございますけれども、これまで実施してまいりました取組に加えて、今年1月には、JR熊本駅、熊本市中心部の大型街頭ビジョンにおきまして、広報動画の上映や列車内でのポスター掲出を実施したところでございます。

引き続き、肥後大津ルートの実業化に向け、必要な取組を着実に進めてまいりたいと考えております。

空港アクセス整備推進室は以上です。

○松田都市計画課長 都市計画課です。

54ページをお願いいたします。

熊本都市圏総合都市交通体系調査について説明いたします。

上から2つ目の丸でございますが、10月から11月にかけて、熊本都市圏の5市6町1村の約50万世帯を対象にパーソントリップ調査を実施し、現在、調査票の集計作業を進めているところでございます。

回収率は、目標とする25%を大きく上回る票数を、約35%となっており、これは、前回調査、平成24年度になりますが、これと比較しても遜色なく、直近のほかの都市圏調査と比べても高い数字となっております。

今後は、年度内に、得られたデータを基にした都市圏の交通現況の把握を行ってまいります。

都市計画課の説明は以上でございます。

○河津修司委員長 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 14ページの中九州横断道路の熊本北一下硯川間の熊本環状連絡道路についてでありますけれども、先ほどの御報告のように、本年2月20日に都市計画が決定したというお話でありました。非常に急ピッチに事業を進めていただいていることに敬意を表したいというふうに思います。

都市計画決定以降のスケジュールが、この後どうなっていくのか。都市計画が決定しましたから、実施設計等、それから実施設計が進められれば、もう用地買収に入っていくのかなというふうに思いますが、この後の環状連絡道路のスケジュールを教えていただきたいというふうに思います。

といいますのは、中九州横断道路、とりわけTSMC絡みで考えていくと、環状道路にアクセスしないと、なかなかその効果が出ないということ。それはもう私だけじゃなく

て、皆さん御承知のとおりでありますから、ここが非常に肝の部分で、そこが今後どうなるかというのがとても大切な部分だというふうに思いますので、ぜひその後のスケジュール感を教えていただければありがたいというふうに思います。

それともう1つ。都市計画課長。パーソントリップ、10年ごとにやっていただくという話で、54ページですね。回収率もよくて、10年ごとのパーソントリップということであります。もちろんしっかりと現状についての把握をしていくということは大事ですけども、10年前のパーソントリップの結果がどう反映されていきながら、10年がP D C Aサイクルの中で回っていないような気がして仕方ないんですね。途中で止まっている。回り切れてない。つまり、ドゥーがいかないですね。プランはできてもドゥーができてない。だから、ドゥーができてないままで次の調査、次の調査というのが10年サイクルであればそうになっていく。もちろんパーソントリップをやっていったほうがいいに決まっていますけれども、その辺はどうお考えなのか。

つまり、ハードのほうでやろうとすれば、それは当然10年サイクルで完結することが難しいことはよく分かっていますが、これは3回回せば30年たっているわけですね。30年ぐらいではやっぱり何とか完結しとかなないといけないし、30年前から、そのパーソントリップの結果をどう反映されてきたのかなというのが、ハード整備の部分では、少し見えにくいなというふうには思っています。

それから、ハード以外の、ソフトの部分での渋滞対策、これも大切な部分だろうと思いますが、そちらのほうはかなり反映されているのかなと思いますので、10年前のパーソントリップの結果をもって、今どういう取組がなされていて、今度のパーソントリップの調査結果に対しては、その行ったことがどう反映されているかということが、まだこれは回

収した後ですぐは見えてないとは思いますが、分かる限りで御説明いただければと思います。

○奥山道路整備課長 まず1点目の熊本環状連絡道路についてでございますけれども、都市計画決定手続きが終わり、国による新規事業化を待っているという状況でございます。

事業化された後は、設計が進められ、用地のラインが出て、用地買収、それから工事ということになるかと思います。

今、国では、大津熊本道路が事業化されて、それが熊本環状連絡道路によって熊本西環状道路まで繋がることで、非常に大きな役割を果たす区間でございます。

我々も、早期事業化の要望を重ねてきております。工事着手まで早く進むように、引き続き、国のほうに働きかけていきたいと考えております。

以上でございます。

○松田都市計画課長 都市計画課です。

まず、1点目の今の熊本環状連絡道路についての手続面での補足説明をさせていただきます。

現在都市計画決定しておりますが、あくまで概略設計での都市計画決定になっております。いわゆる道路の上幅での都市計画決定でございますが、今御説明があったように、今後、事業化されて、詳細設計をされます。そうすると、細かな構造物の図面が出来上がりますので、それに合わせて、今度は都市計画の変更をされます。連絡道路は熊本市域にございますので、決定権者は熊本市になりますが、今後、変更手続の中で、同じように住民説明会をやられて、いろんな意見を賜りながら、都市計画の変更手続をされると。それで、その後、用地買収等の実際の手続に入っていくということになります。

それから、2点目のパーソントリップ調査

でございますが、今年度まででパーソントリップ調査票の集計を行い、現況の分析をやりまします。来年度、再来年度、令和7年度に向けて、マスタープランの策定をするわけでございますが、その次のステップとして、都市交通戦略、いわゆる実行計画を策定してまいります。これは、事業主体がいつまでに、どこをやるかという明確な実行計画になってございまして、前回のパーソントリップ調査に基づいた都市交通マスタープランにおいても、この都市交通戦略を策定しております。

この都市交通戦略は、毎年、進捗状況を、それぞれの実施主体から確認し、公表しております。それがチェックの部分ですが、それを定期的に見直して、しっかりと進捗が図られているかどうかを確認しながら見直しを行う作業をしております。

各事業主体、それぞれ予算面でのいろんな制約がございますので、当初思ったとおりに進んでない、あるいは、いろんな声を受けて進んでいるというところもございますので、定期的に見直ししながら進めているところでございます。

それから、パーソントリップ調査の結果の活用でございますが、これは、調査をやってすぐ全ての交通計画に当てはめて作業するの也有ありますが、その都度、細かな改良、交差点改良、あるいはバイパスを造ったり、そういった際も、このパーソントリップ調査の結果を生かしながら、将来交通予測をやって道路計画を立てるというふうに、しっかり活用をされているところでございます。

いずれにしても、今回つくる都市交通マスタープラン、そして都市交通戦略においても、しっかりと現場のほうで進められるように、各事業者間で調整を図りながら、効果的に実行していきたいというふうに考えております。

以上です。

○前川収委員 まず、14ページの中九州横断道路の延伸の熊本環状連絡道路についてありますが、中九州横断道路の地域と地域を結ぶ地域高規格道路という役割とは別に、この熊本環状道路がうまく繋がれば、熊本市内の渋滞緩和に大きく寄与する部分だというふうに思っています。これが繋がることによって、西回り道路とも北バイパスとも当然連結していくわけありますから、ぜひそのことの重要性も考えながら、この後は、例えば片側2車線の4車線で、中九州の大津までは造るという話がありますけれども、それを今度はこの環状道路ではどうするのか。まだ決定はしてないかなと思いますけれども、2車、2車の4車でいくのか。それから有料でいくのか、無料でいくのか。その辺のところもしっかり議論をしていただきながら、時間というのをしっかり意識してもらって、できれば大津につながるときには一緒にここもつながるというぐらいの時間的な部分をしっかり意識を持って頑張ってもらえればというふうに思っておりますので、よろしくお願いしたいと思います。答弁は要りません。

それから、パーソントリップについても、ずっと調査をしながら回していただけるんですけども。例えば、10分・20分構想というものが大きな構想としてあって、これが多分今考えている限りの中では、熊本市内の渋滞緩和の一番大きな決め手となるようなハード整備ということになるんだろうというふうに思いますが、それがパーソントリップとどう連携しながら動いているのかというのがよく見えない。事業主体も、もちろんこれからの話であります。こういった調査をしたから、やっぱりこういう道路が必要ですよという、さっきのPDCAの話のように回っていかねばいけないというふうに思っていますが。すみません。もう1回——例えば10分・20分構想と、そのパーソントリップ調査の相関性というんですかね、その辺について説明

していただければと思います。

○松田都市計画課長 10分・20分構想については、既に今ある都市交通戦略のほうに位置づけております。で、別途検討していくというふうな位置づけでございます。

今回パーソントリップ調査をやることで、前回よりも土地利用がいろんな面で進んでいて、現実に近い形で交通量予測ができることになります。

そこで、10分・20分構想が仮にできたとして、どういうふうに渋滞にうまく影響を与えるのか、そういったものを客観的に分析することになります。

いずれにしても、都市交通マスタープランにまた位置づけて、そういう細かな分析をやって、今おっしゃったように、10分・20分構想がどういうふうに渋滞に効果、働くかということを検証してまいります。

以上です。

○前川収委員 しっかり調査をしながらやっていっていただきたいとは思いますが、正直に言うと、皆さんの調査の時間軸と、それから実行していく時間軸があまりにも違い過ぎ。実行できていないところでまた2回目調査とか、10年ごとに調査が回っていくけれども、実際に工事完成させる、こういう計画でやりましょうというのが、完成できるのが、あまりにも時間軸が違い過ぎているというのが私の実感であります。もちろんそれはいろんな要因があって、簡単にできないということとはよく分かっていますけれども、そのことの意識をしっかり持って、せっかく調査して、計画つくって、そしたらしっかりやっていくということを、簡単にはいかないけれども、ぐるぐる調査は回りながら、実行はなかなかできてないという、そんなイメージに見えておりますので、ぜひ頑張ってください。答弁要りません。ありがとうございます。

○池田和貴委員 すみません、ちょっと関連してお伺いします。

これは、制度の問題なんですけれども、先ほど、都市計画の決定について御説明をいただきました。前川委員のほうからも、スピード感を上げてやっていくことが大事だということになりました。

そうすると、いわゆる予算面ですとか、あとは用地確保とかというのを併せて並行してやっていかなきゃいけないということになるんですね。ただ、設計ですとか、調査ですとか、その辺は予算や技術的な内容というのがあるんですが、用地の取得については、土地の所有者の方から譲っていただかなきゃいけないということで、我々の努力だけではどうしてもできないところがある。意見の相違があることも、それは考えられる。

そういうときに、制度上、収用という方法もあるんだと思うんですね。通常の公共工事の場合もありますし。あと、こういう都市計画が決定された後の収用というのは、どういう形で考えていくのか。そういうこともちょっと想定をしておかないと、実際にやろうとしても、用地を譲っていただけなくて、どうしてもそこだけ残ってしまうと、道路とすると、機能を果たせないというのも十分考えられるので、そういったことも、改めて、先に計画を立てるときには私は必要じゃないかというふうに思っているんですが、その辺の制度的なことはどうなっているのか、ちょっと教えていただけますでしょうか。

○松田都市計画課長 都市計画課でございます。

都市計画決定されると、都市計画上の事業認可を得ることが可能になります。そうすると、都市計画決定の幅を持って、土地収用法が適用され、一般的な手続よりもかなりスピーディーに進めることが可能になります。

今のところ、そういうふうなスピーディーな対応も可能とするために、熊本都市圏については、大体の道路においては都市計画決定をまず経て、事業実施するというふうなことで取り組んでいるところでございます。

以上です。

○池田和貴委員 分かりました。

そういうふうになっているということですね。はい。理解いたしました。ありがとうございます。

○藤川隆夫委員 関連でもう1件。

熊本環状道路の件、先ほど説明ありました。これは極めて大事な道路で、一刻も早く造らなきゃいけないと思っているんですけど、この部分に関しまして、先ほどありましたように、大部分が熊本市の部分になってくるといふふうに思っております。

熊本市でも都市計画審議会を行っておりまして、その中でさまざまな議論が行われていると思いますけれども、その部分がどうだったのか。そして、県と市がここをきちっと連携して、逆に言うと、県が市の尻をたたぐぐらいの勢いでやらないと、なかなか前に進まない部分があるというふうに考えておりますので、この県と市の連携の部分を含めて、ちょっと教えていただければと思います。

○松田都市計画課長 都市計画課でございます。

熊本環状連絡道路においては、いわゆる熊本都市圏の交通政策の中では2環状11放射の環状道路に接続する部分ということで、これは、県も市も非常に重要な路線であるという認識は持っております。

今回の熊本市の審議会においても、環状連絡道路が西環状道路に続くということで、非常にスピーディーに取り組むというふうな期待を持って都市計画決定されているところで

ございます。

以上です。

○松村秀逸委員 関連です。同じく下硯川間の熊本環状連絡道路について、まずは都市計画決定していただきまして、地元議員として御礼申し上げます。ありがとうございます。

そして、今後、早期事業化に向けて進めていくということでございますけれども、大体県としての見通しは、いつぐらいの事業化をイメージされているのか、もし分かれば教えていただければと思います。

○奥山道路整備課長 熊本環状連絡道路の事業化につきましては、ずっとこれまで、早期事業化の要望を重ねてきております。

先ほど、上幅、下幅という話がございましたけれども、都市計画決定手続きが完了したということで、県としましては、来年度の事業化を願っているところでございます。

○松村秀逸委員 ありがとうございます。

大変重要な道路ということで皆さん方も御理解されていますので、ぜひ、早期事業化に向けて、よろしくお願い申し上げます。

以上です。

○鎌田聡委員 すみません、47ページですね。

空港アクセス改善の取組ですけれども、現在、環境影響評価の審査会で配慮書の審議をされたということでございますけれども、住民意見がその前に出されてきていると思いますが、結構、どのくらい、どのような意見が出たのでしょうか。

○松村空港アクセス整備推進室長 資料47ページの住民意見の受付でございますけれども、具体的には、1件の意見が寄せられております。意見の内容の詳細については、今

後、その意見を踏まえた対応ということもございまして、概略といたしましては、鉄道構造物を設置することによって、農地に対する日照被害のことを心配される御意見でございました。こういった御意見も踏まえて、今後の対応を検討してまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○鎌田聡委員 まだ、これは……（「1月16日まで」と呼ぶ者あり）ですね。これからアセスのほうも、方法書とか、準備書とか、評価書ということで、それぞれで段階が上がっていくと思いますけれども、今現在では、概略設計もまだなんですよ。だから、ルートも確定していない中で、なかなか意見は、今後具体化したら出てくると思いますけれども、現在概略設計をやられていると思いますが、これはどのくらいのスケジュールで、どうなんですか。いつぐらいにこれは出てくるんですかね、ルートとかは。

○松村空港アクセス整備推進室長 ルートの検討に関しましては、昨年12月の方針決定以降、事務的に進めておりまして、関係機関との協議等々も随時行っております。

ルートの線形をお示しする段階につきましては、線形だけをお示しするというものではありません。事業費でありますとか、それに伴う需要予測、さらには収支計画、こういったものも含めて総合的にお示しすることが重要であると考えているところでございます。

部分的な公表ということをしていまして、過度の不安感とか期待感とかを招きかねないという心配もございまして、こういったものをそろえて、今のところ目標といたしましては、令和6年度の末頃を一つのめどといたしてお示しできればと考えているところでございます。

以上でございます。

○鎌田聡委員 じゃあ、6年度、来年度末をめどにやられるということですが、あとは、その環境アセスの手続きですよ。これがやっぱりある程度の、そういった、今概略設計で進めてらっしゃるルートとかが出てこない、なかなか意見も出しづらいと思いますので、そこの取組も——僕は急げとは言いませんけれども、ゆっくりいいんですけれども、じっくりと。これから、やっぱり環境問題に関しての——やっぱり地下水とか、先ほど農地への影響、さまざまな影響が懸念されますから、そういったルートと併せて、そういった住民の意見を聴いていく場面というのは、必ず説明会も含めて出てくると思いますから、その辺の手続きをしっかりと取っていただきたいというふうに思います。そういったことを踏まえて、県民の納得性を、まずこの事業を進めるに当たって、得られる手続きを精いっぱいやっていただきたいと思いますので、いろいろなことが決まれば、またこちらから、賛成か反対か分かりませんが、いろいろ懸念する事項もありますから、しっかりと議論もしてまいりたいと思います。ぜひ今後ともよろしくお願ひしたいと思います。

○高木健次委員 41ページ、空港の施設整備、活性化に向けた取組について、坂本交通政策課長にお尋ねしたいと思います。

第2期エリアに、今回名称を募集して、そらよかエリア、いい名前がついたと思います。大変喜んでおりますが、この活性化に向けた取組は、一つは、旅客機を利用する搭乗客とともに、県民が、市民が、親しみを持って空港に接してもらうという目的が非常に大きくクローズアップされたと思うんですが、このそらよかエリア、実は昨日、茶業振興会の懇談会にちょっと私も出席したんですが、その席でもありました。また、県民の

多くの方々から、空港へ行って、搭乗口に入っていないと、いろいろ良いレストランとか、有名なところが来ていると聞いているけれども、ラーメンにしてもそうですよね。入られないと、ゲートから。何か隔離されているみたいで、非常に不満というか、その辺の声をよく聞いたんですよね。

昨日、茶業振興会のところでもちょっと話が出たんですけども、その中に、今回、6月1日から台湾まぜそばの提供とか、ハンバーグ提供、これは岩手県のブランド肉を利用した店舗が入るということですが、熊本県のやっぱり農産物を提供して、熊本県の特徴とか、農産物、そういうものを、一生懸命自分たちは売りたいとか、食してもらいたいとか、また、お土産に持って帰っていただきたいという意見がたくさんあるけれども、そういうところがない。このそらよかエリアはよかったなと思いますけれども、このダイニングにあとどのくらいのスペースがあるのか。そして、主としてやっぱり県の農産物を販売とか、お土産にということの目的が非常に大きなあれだろうと思うんですよね。この辺の何か問題については、交通政策課長、何かいいアイデアはありますか。非常に、今まで、搭乗口のあのエリアにも入れない、食べたいけれども、そういう人たちの不満もいっぱいありまして、昨日の茶業振興会だけの話じゃなくして、いろいろな、酪農家とか、農業関係の方々たちの、非常に、不満というんじゃないにしても、希望がそういうところはたくさん聞いておりますので、その辺についてはいかがでしょうか。

○坂本交通政策課長 交通政策課でございます。

今御指摘の、一言で言いますと、地域の方の開かれた空港というコンセプトだと思います。これにつきましては、空港運営会社のほうでも、申し訳ございません、昨年度来の制

限エリア内の話は聞こえておりました。この第2期エリアの中で、商業棟の店舗というのももちろんですけども、広場という形で、ここはもう本当に、いろんなキッチンカーでありましたり、いろんな物産展等もできるスペースになるかと思っておりますので、そういった部分の中でしっかり地元の方が活用できるような方法を考えていただくように、会社に対しても、我々としても申し入れをしていきたいと思っております。

いずれにしても、そういった声がこの秋からなるべく聞こえなく、少なくなるよう、県としても精いっぱい調整をしていきたいと思っております。

以上です。

○高木健次委員 今お答えいただきました。これから一生懸命そういうことに取り組んでいくということですが、せっかくそらよかエリアの面積も非常に広くて、公園もある、子供たちもいっぱい来れるんだろうと思っておりますので、その辺に向けても、しっかりやっぱりこれは考えていかなければならないのかなというふうに思っております。

ビジターセンターもありますよね。結構広いエリアですから、いろいろな使い道があると思うんですけども、特に、本当に今、熊本県の農業も非常に課題が多く、酪農家なんかもとても苦勞してるんですよね。そういうことで、熊本の県産品をやっぱりこの空港で販売できる、あるいは提供できるというところをしっかりと頭に置いて、この辺に取組をしていただきたいというふうに思いますので、よろしくお願いしておきたいと思っております。

以上です。

○前川収委員 いいですか、関連で。

今高木委員がおっしゃったこと、ごもっともなことで、ぜひ、県産品を扱ってくれる県内の事業者が、この中で開業していただくと

いうことを、県としてはぜひお願いしてもらいたいと思いますし、会社の運営方針ですかね、設置方針というものの中でも、そういったものの位置づけをつくってもらおうと県民もとてもありがたいし、安心できるんじゃないかと思います。

ただ、搭乗エリアの中で見ると、ほとんど県内の事業者が、食堂等々も出しているから、それはそれでありがたいし、会社はそのことを望んでるんだろうというふうには思いますけれども、ちょっと聞いた話では、なかなか県内事業者の方は、人が集まらないとか、そういった、やりたいけどやれないというような条件もあるみたいで、テナント料もかなり高額になってるんだろうというふうに思います。そういったところはぜひ、今のお話のように、県内の事業者の方が県産品を使って食を提供するという趣旨から考えれば、少し県でお手伝いできるようなことも考えてもらえればありがたいなと思っております。いかがでしょう。

○富永企画振興部長 やはり、今お二人の委員から御指摘がありましたとおり、県産品をしっかりと作って、熊本の農林畜水産業を盛り上げていく、これに空港も貢献できるような取組をしっかりとやっていきたいというふうに考えています。

そして、やはり、まさに空港の待合エリアに入った中のエリアでは、今でもいろんな県産品、あか牛でありますとか、天草の魚とか、阿蘇のミルクとか、いろんなものが売ってあるところですが、やはり、御指摘がありましたとおり、いろんな値段のほう若干高いというところも多分あるかと思うので、そういったところも含めて、県民の皆さんにも楽しんでいただく、そして、熊本を訪れる国内外の皆さんにも楽しんでいただくような空港を、総合的に、しっかりいろんなエリアを生かしてつくっていききたいとい

うふうに考えています。

○河津修司委員長 ほかにございませんか。

○藤川隆夫委員 国際線の関係で。

極めて、すべての路線で堅調に推移しているというふうに聞いておりますけれども、大部分は恐らく観光なのかなと考えております。ただ、観光になってくると、途中でどこかで飽きられてしまって搭乗率が下がる可能性があるのも、逆にいうと、リピーターを増やす努力というのは当然やらなきゃいけない。また、アウトバウンドをどうするかという話が毎回出てきているというふうに考えておりますけれども、その両方に関して、これをそのまま堅調に維持していくための考え方、施策を今考えているのであれば、ちょっと教えていただければと思います。

○坂本交通政策課長 今御指摘いただいた、今は堅調だということは、我々としても常に、正直危機感を持って対応しております。半年後どうなのか、1年後どうなのか、そういった意味で、今、委員がおっしゃるように、底堅い需要という意味では、当然、インのリピーターもそうですけども、それと大事なのは、やはりアウトをしっかりと——アウトがインに比べて、爆発的にその割合というのはないんですけども。やはり、これは台湾のいろんな方からも聞いておまして、台湾を知ってもらいたい、そして、熊本の人に台湾を好きになってもらいたいという御意見が多うございますので、今非常にその現地の魅力を紹介するプロモーションというのを昨年秋からしっかりとっております。これにつきましては、ぜひ我々としては、来年度も継続して取り組んで、もしインが多少落ち込んだとしても、そこが、その路線の維持そのものにつながるような動きにならないように、しっかりとアウトバウンドの需要喚

起を継続して続けていきたいと思っております。

以上でございます。

○藤川隆夫委員 どちらにしろ、今言ったような形で、アウトもインもそれなりのものが乗っていてももらわなければ維持できないわけであって、やっぱりさまざまな工夫も当然これからもやっていかなきゃいけない。

その中で、台湾線に関しては、これから先、ビジネス客が増えてくれば、ある程度安定的なものになってくるというように考えております。ただ、よそのところに関しては、そう簡単にはいかないと思いますので、しっかり考えながら、ぜひインもアウトも対応できるような形でやっていただければと思いますので、よろしくお願いします。

以上です。

○池田和貴委員 すみません、ちょっと関連してなんですけれども、熊本は、T S M C、J A S Mが第2工場まで造るということになって、今第1工場を造るときの経済効果が、肥後銀行の子会社のほうで試算されたら、10年間で約7兆円。これは第2工場の分は入ってませんので、まだまだ広がってくると思うんですね。それで、いわゆる国の安全保障の地域として指定されて、ものすごく半導体のことで、経済的な需要が大きく増える、環境が大きく変わったというふうにしたときに、やはりその航空路線も、台湾便が一生懸命やっていたときに、本当に臨時便を飛ばすのも大変だったのが、もう今は週13便も来るようになったというぐらい、やっぱり環境は変わったわけですね。そう考えたときに、東京と熊本と、熊本と台北、これ、距離的に変わらないんですよ。時間的にも変わりません。そう考えると、航空路線をどうやって誘致していこうとか、そういった考え方も変わってもおかしくないのかなと思うところが

あるんですよね。

去年9月のときに、日本人の方の海外へ行くとかということを考えると、関西国際空港との便は必要なんじゃないかみたいな話もしたんですけども、それも台湾との環境を考えてみると、ただ単純にそういう日本の中から見ただけで関西とどうかということではなくて、いわゆる台湾の国際便をどう使って海外に行くとか。例えば、今は韓国・ソウルとのやつを使って海外へ行くとか、また、そういったところに来た人たちをどうこっちに連れてくるとか。やっぱりそういうふうに、今までなかった分、新しく増えたらちょっと考え方も変えなきゃいけないのかなと思ったりするんですけども、そういうのって、皆さん方の中で議論になってるのか、その辺、ちょっと教えていただければと思います。

そうしたときに、例えば、空港のキャパとして今はこれだけありますけれども、九州でいくと、福岡はもうほとんど新しい路線は入れないぐらいの状況ですから、そうすると、どこかが増やさなきゃいけない部分を代替するとしたときに、熊本としてどう考えるのかとか、その辺がどういう議論になっているのか、ちょっとその辺を教えてもらえればと思います。

○坂本交通政策課長 今、委員が御指摘いただいた件につきましては、我々、チャイナエアラインとこれまでいろんなトップセールスも含めてやっていく中で、チャイナエアライン社からも、例えば桃園を経由したトランジットハブ的な使い方というものもあるのではないかなというアドバイスをいただいたりもしておりました。

その頃は、我々も、そういう考え方もあるんだなと思っておりましたが、もう現実には、もう本当に、日に2便3便飛ぶかもしれないというような状況の中では、やはり、我々として、そういった、それから先という部分も

含めた戦略というのは、これは空港運営会社とも考えていかなければならない。あるいはその旅行社の方でも、実はそういった視点をお持ちで、桃園、チャイナエアラインを使つての、例えばアメリカだったり、そういったものが考えられないかというアイデア等、いろんな意見が出てきておりますので、まさにおっしゃるような形で、熊本は確かに、まだスロット枠に余裕がございますので、そういった部分も生かした多角的な海外展開というのは、空港運営会社と一緒に真剣に考えていきたいと思っております。

以上でございます。

○池田和貴委員 ありがとうございます。

そういった意味では、やっぱりもう一回、こういう新しい計画というか、そういったものを考える時期なのじゃないかと思ひますし、空の交通政策ですね、何か機関をつくったりとかして、そうやって考えることも検討していただければいいんじゃないかと思ひますので、よろしくお願ひします。

○河津修司委員長 ほかに質問はございせんか。

○竹崎和虎委員 39ページになるんですけれども。航空物流機能に関してなんですけど、先ほど高木先生、そして前川先生から、空港内での県産の農林畜水産物、こういったものを販売してはどうかというお話があったところなんですけど、海外へ売り出すのも一つの大きな課題だと思ひている中で、先ほど御説明の中で、秋までに上屋の整備をやっていくんだというお話がありました。そして、ここに記載されている国際貨物輸送の実証事業を重ねていっているということでしたけれども、今現在でどのような品目、商品を、どれぐらい運んだりしたか。実績であつたり、現況を教へていただければと思ひます。

○坂本交通政策課長 国際貨物につきましては、ようやく熊本空港で、少しですけれども、おなかに積める程度の通関体制が整つたということで実証をしております。

今年度、あるいは昨年度のチャーター便を使った実証につきましては、主に半導体企業に少しお願ひして、運ぶ部分を実証の中でやっていたという、ちょっと僅かな量を試験的にというのが現状ではございます。今、かなりいろんなところから、航空会社もそうですし、半導体だけではなくて、農産物も含めた、そういった輸送というのを、航空会社も、興味を示されているところでございますので、まず上屋の部分、国際上屋、ある程度のロットに耐え得る部分をしっかり造る部分と、当然、これは農林水産部の政策とも協議していかなければいけないんですけれども、農林水産物の輸出という部分についても、特に香港線あたりはターゲットになると考えておりますので、進めてまいりたいと思ひます。

現状ではちょっと半導体を試験的にというところでございます。

以上です。

○竹崎和虎委員 この委員会で、台湾のほうに視察でお邪魔したときも、その航空会社からも、熊本空港のほうのハードであつたり、ソフトであつたり、整備をよろしくお願ひしたいと、いろんな考えはお持ちだということ伺っておりますので、ぜひとも、今後も空港のほうの整備を進めていただきたいと思っております。恐らく、今お話をしたのは、カーゴ便でやられてると思うんですよ。そういった中で、やはり、県内の、特に私が聞いているのは水産物を取り扱う方々が、ぜひお試しで出したいんだというのがあるものから、寄り添つた形で、県としても進めていただければと思っておりますので、よろしく

お願いいたします。

要望です。

○河津修司委員長 ほかに質問ございませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○河津修司委員長 なければ、質疑はこれで終了いたします。

次に、議題3、付託調査事件の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）

○河津修司委員長 異議なしと認め、そのようにいたします。

その他として何かありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○河津修司委員長 なければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午前10時59分閉会

○河津修司委員長 なお、執行部において、亀崎土木部長が本年3月末をもって退職されます。一言御挨拶いただければと思っておりますが、委員の皆様、よろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○河津修司委員長 それでは、亀崎土木部長、お願いいたします。

（土木部長挨拶）

○河津修司委員長 私のほうからも、本年度最後の委員会でありますので、私からも一言御挨拶申し上げます。

昨年の6月から中村副委員長の御協力を得まして本委員会を進めてまいりましたが、委員の皆様方には熱心に御審議いただきまして、感謝申し上げます。

また、富永部長、亀崎部長、原田部長をは

じめ、執行部の皆様方には円滑な委員会運営に御協力いただき、厚くお礼を申し上げます。

本年度は、計4回の委員会審議を行い、大変実のある論議、活動ができたのではないかと考えております。特に、中九州横断道路や熊本都市圏の新たな高規格道路の整備、そして、国内のみならず、国際航空路線の振興や阿蘇くまもと空港の航空貨物物流機能の強化、空港アクセス鉄道の整備につきましては、今後、本県の発展に欠かせない重要な課題であり、県民の関心も非常に高いものとなっております。

執行部におかれましては、今後も本委員会の審議を踏まえていただきながら、着実に取組を進めていただきますようお願いしております。

最後に、各委員並びに執行部の皆様方のますますの御健勝、御活躍を祈念いたしまして、閉会に当たっての挨拶とさせていただきます。

続きまして、中村副委員長からも一言御挨拶をお願いします。

○中村亮彦副委員長 一言御挨拶を申し上げたいと思います。

この1年間、河津委員長とともに、副委員長として1年間務めを果たしてまいりました。ときには委員の皆様方の身勝手な意見にも対応し、そして、この1年間円滑にこの委員会を務めさせていただきましたこと、これは、委員の先生方はじめ、執行部の皆様方の御協力のたまものだと、心から、ここに改めて感謝申し上げたいと思います。

本県のこれからの交通ネットワークの整備推進、それから、今日ここに御出席の皆様方の御健勝を心から御祈念申し上げまして、御挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

○河津修司委員長 ありがとうございます
た。

本日はこれで終了いたします。お疲れさ
ました。

午前11時5分

熊本県議会委員会条例第29条第1項の規定
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