第　7　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６月28日

開　会　中

場所　第　3　委　員　会　室

第７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６月28日(金曜日)

午前９時59分開議

午前11時25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)「第１回 熊本県渋滞解消推進本部会議」の開催結果について

(4)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	緒 方 勇 二
副委員長	楠 本 千 秋
委　　員	前 川 　 收
委　　員	藤 川 隆 夫
委　　員	鎌 田 　 聡
委　　員	池 田 和 貴
委　　員	髙 木 健 次
委　　員	増 永 慎一郎
委　　員	髙 島 和 男
委　　員	中 村 亮 彦
委　　員	本 田 雄 三
委　　員	坂 梨 剛 昭
委　　員	南 部 隼 平
委　　員	住 永 栄一郎
委　　員	斎 藤 陽 子
委　　員	星 野 愛 斗

欠 席 委 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	富 永 隼 行
交通政策・統計局長	森 山 哲 也
首席審議員兼交通政策課長	坂 本 弘 道
空港アクセス鉄道整備推進課長	猪 原 英 次

土木部

部　長	宮 島 哲 哉
道路都市局長	菰 田 武 志
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	内 田 義 朗
交通規制課長	井 上 賢 二

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐	川 中 誠 一
議事課主幹	平 江 正 博

午前９時59分開議

○緒方勇二委員長　それでは、ただいまから第７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、本日の委員会に１名の傍聴の申出がありましたので、これを認めることといたします。

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申し上げます。

最初の委員会の開催に当たり、一言御挨拶を申し上げます。

改めまして、委員長の緒方でございます。

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。いずれも本県の発展につながる重要な課題であり、創造的復興や経済の活性化を実現する際に、根幹となる大切なテーマでありますので、この委員会において、執行部の皆さん方と建設的な意見

を交換しながら、しっかり取り組んでまいりたいと考えております。

委員会の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、楠本副委員長とともに、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申し上げます。

それでは、副委員長からも、一言御挨拶をお願いしたいと思います。

○楠本千秋副委員長　おはようございます。副委員長の楠本です。

ただいま緒方委員長からお話がありましたように、本委員会に付託されました案件は、本県の社会基盤、経済発展に大変重要なテーマだと認識しております。

この１年、委員長を補佐し、委員会運営がスムーズにいきますよう努めてまいりますので、各委員の皆様、そして執行部の皆様にはよろしく御協力賜りますようお願いしまして、挨拶とします。よろしくお願いします。

○緒方勇二委員長　続けて、最初の委員会でございますので、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紹介に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～交通規制課長の順に自己紹介）

○緒方勇二委員長　１年間このメンバーで審議を行いますので、よろしくお願いいたします。

次に、執行部を代表し、富永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。

○富永企画振興部長　おはようございます。委員会開会に当たりまして、執行部を代表して御挨拶を申し上げます。そして、本委員会の付託案件の概要について御説明いたします。

緒方委員長、楠本副委員長をはじめ、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。

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。

高規格道路の整備につきましては、今年度、中九州横断道路の大津道路が事業化されました。さらに、滝室坂道路について、令和８年度の開通見通しが公表されるなど、本県の高規格道路整備は着実に進展しています。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、阿蘇くまもと空港と空港アクセス鉄道についてでございます。

阿蘇くまもと空港につきましては、現在第２期工事が行われており、今年の秋には、航空利用者に限らず、どなたでも利用できる飲食店や公園などの施設から成る、そらよかエリアが開業する予定です。

国際線については、現在、台北線、ソウル線、香港線合わせて週23便が就航しており、令和５年度の利用者数は約23万3,000人と過去最高を記録しました。国内線利用者数も、310万2,000人となり、コロナ前の平成30年度と比較して95％と概ね回復いたしました。

また、空港アクセス鉄道については、先月行った国の施策等に関する提案・要望活動において、地域産業構造転換インフラ整備交付金の対象化など、空港アクセス鉄道の整備及びＪＲ豊肥本線機能強化に対する最大限の財政支援を要望しました。引き続き、事業化に向けて、鉄道概略設計調査や環境アセスメン

トなどの取組を進めてまいります。

次に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

熊本都市圏における定時性や速達性の確保のため、新たな高規格道路３路線の早期実現に向け、住民参加型の道路計画検討を進めるなど、国や熊本市と連携し、取り組んでまいります。

熊本都市圏では、都市圏交通の目指すべき将来像を示した新たな都市交通マスタープランの策定に向けた作業に着手しております。本年度は、昨年度実施したパーソントリップ調査の結果を基に、現況分析や将来予測などを進めてまいります。

また、県では、熊本都市圏における渋滞解消を図るため、庁内関係部局が一体となって、課題解決に向けた取組を迅速かつ強力に推進するために、６月５日に熊本県渋滞解消推進本部を設置しました。今後は、渋滞解消に向けた取組を着実に実行していくとともに、その過程を県民の皆様にお示ししてまいります。

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。

○緒方勇二委員長　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。

それでは、執行部から説明をお願いいたします。

○奥山道路整備課長　道路整備課でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の委員会資料につきましては、全体で68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ございます。

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ページをお願いします。

こちらには、高規格幹線道路の整備手順をお示ししております。

３ページをお願いいたします。

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、５ページにかけて、県内の高規格幹線道路の整備状況を中心にお示ししております。

６ページをお願いいたします。

5)の路線別内訳でございます。

まず、九州縦貫自動車道から御説明します。

表の上段の概要の欄にありますとおり、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３ポツ目ですが、嘉島から山都間のうち、山都中島西インターから山都通潤橋インター間の10.4キロ

メートルが今年の２月に開通いたしました。また、２つ目の丸の２ポツ目ですが、山都から延岡間のうち、矢部清和道路が今年度から用地買収に着手する予定と伺っております。

今後の取組の欄です。２ポツ目と３ポツ目ですが、事業中区間の整備推進及び清和～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鋭意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、開通見通しを早期に公表していただくよう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ございます。

10ページをお願いいたします。

地域高規格道路の整備手順をお示ししております。

11ページをお願いいたします。

4) の平成５年以降の経過についてお示ししております。

12ページをお願いいたします。

一番下の行ですが、中九州横断道路の大津道路が今年度新たに事業化されております。大津道路の事業化は、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取組いただいた成果と考えております。ありがとうございます。

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。２つ目の丸の滝室坂道路ですが、先月17日に、令和８年度内の開通予定が公表されております。

５つ目の丸ですが、大津熊本道路のうち、大津西から合志間が今年度から用地買収に着手する予定と伺っております。また、合志から熊本間につきましても、調査設計、用地買収が進められており、昨年度から鋭意工事が進められております。

県としましても、整備の加速化を図るため、引き続き、用地取得など沿線自治体と連携、協力しながら、一丸となって取り組んでまいります。

14ページをお願いいたします。

１つ目の丸の１ポツ目と２ポツ目ですが、熊本環状連絡道路につきましては、昨年度、計画段階評価及び都市計画決定の手続が完了しております。

その下の事業調整会議ですが、熊本県内における中九州横断道路の現在の状況の情報共有及び早期整備に向けた協力体制の確認を図ることを目的とし、国土交通省、熊本県、熊本市で中九州横断道路事業調整会議を開催しております。

今後の取組としまして、熊本環状連絡道路の早期事業化及び事業中区間の早期整備を国に求めてまいります。

15ページをお願いいたします。

熊本環状道路です。

現状の欄をお願いします。

１つ目の丸、２ポツ目ですが、熊本西環状道路の池上工区において、令和７年度開通に向け、鋭意工事が進められております。

また、３ポツ目の砂原工区においては、今年度から用地買収に着手する予定と伺っております。

２つ目の丸の３ポツ目ですが、植木バイパスの３工区の熊本北バイパスから玉名植木線間において、鋭意工事が進められております。

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、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。

１つ目の丸は、国の施工区間になります。

１ポツ目と２ポツ目ですが、熊本宇土道路、宇土道路において、調査設計、用地買収及び工事が進められております。

２つ目の丸は、県の施工区間になります。

２ポツ目ですが、大矢野道路について、調査設計、用地買収及び工事を鋭意進めております。

５ポツ目ですが、昨年度事業化された本渡道路Ⅱ期について調査設計を進めております。

今後の取組の欄ですが、１つ目の丸の国の施工区間につきましては、整備推進を国に求めてまいります。また、２つ目の丸の県の施工区間につきましては、大矢野道路の調査設計、用地買収及び工事に取り組むとともに、昨年度から事業に着手した本渡道路Ⅱ期につきましては、調査設計に取り組んでまいります。

17ページをお願いします。

熊本市と佐賀県鹿島市を結ぶ有明海沿岸道路についてです。

現状の欄をお願いします。

１つ目の丸の２ポツ目ですが、大牟田市と長洲町間のうち、荒尾道路が昨年度事業化され、調査設計が進められています。

今後の取組としましては、事業中区間の整備推進及び未事業化区間の早期事業化を国に求めてまいります。

19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。

20ページの今後の取組の欄をお願いいたします。

１つ目の丸の１ポツ目及び２ポツ目ですが、令和４年８月に設立した熊本都市圏３連絡道路建設促進協議会において、県内市町村の協力を得ながら周知活動を行うことで、県民の皆様の理解を深め、機運醸成を図るとともに、計画の早期実現に向け、国に強力な支援を求めるなど、建設促進活動を実施してまいります。

21ページをお願いいたします。

１つ目の丸ですが、国の協力を得ながら、熊本市と連携し、最も効果的で効率的なルートや構造となるよう検討を深め、検討の具体化に向け、全力で取り組んでまいります。

その下の１ポツ目ですが、企業ヒアリング等を踏まえた地域、道路の課題の整理や複数のルート帯案について引き続き検討を行い、住民参加型の道路計画検討を進めてまいります。

23ページをお願いいたします。

(3)の建設促進活動です。

23ページから28ページにかけて、昨年度実施した各路線の要望活動等を記載しております。

29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。

まず初めに、①の九州中央自動車道です。

５月13日に期成会の総会が開催されております。また、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、それぞれ、７月22日と８月22日に予定いただいております。

30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。

５月24日、５月27日に協議会、期成会それぞれの総会が開催されております。

31ページをお願いいたします。

③の中九州横断道路です。

５月23日に、熊本県、県議会、九州横断道路建設促進議員連盟、中九州・地域高規格道路推進期成会合同によります建設促進大会を開催し、国土交通省、県選出国会議員の皆様に対し、要望活動を行っております。御参加

いただきありがとうございました。

また、５月27日に期成会の総会が開催されております。

７月22日及び８月22日に予定されております九州中央３県議員連盟の要望活動につきましては、先ほど御説明しました九州中央自動車道路と同様でございます。

32ページをお願いいたします。

④の熊本天草幹線道路です。

５月23日に期成会の総会が開催されております。

33ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路です。

５月30日と６月14日に、熊本県期成会と荒尾・玉名地域整備促進期成会それぞれの総会が開催されております。

34ページをお願いいたします。

⑦その他国等への要望です。

５月22日から24日にかけまして、県全体の要望活動としまして、関係省庁、自民党本部に対し、国の施策等に関する提案活動を行っております。

35ページをお願いいたします。

最後に、道路整備によるストック効果のＰＲ活動でございます。

一覧表下段の部分ですが、６月１日から２日にかけて、グランメッセ熊本においてＰＲ活動を行っております。

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。

道路整備課は以上です。よろしくお願いいたします。

○坂本交通政策課長　交通政策課でございます。

資料36ページをお願いいたします。

まず、航空路線の利用促進についてです。

旅客数の状況につきまして、先ほど部長の御挨拶にもありましたが、令和５年度実績は、国内線が対前年比118.2％と、310万2,000人でございます。国際線については、ソウル線、台北線、香港線の就航により、旅客数は23万3,000人と、過去最高の数字となっております。

37ページをお願いいたします。

上段が月別の旅客数の推移、下段に路線ごとの定期便の就航状況を記載しております。御参照ください。

次に、38ページをお願いいたします。

国内線の状況でございます。

現在、８路線、１日40便運航されており、令和５年度の年間の路線別の利用率を左の①の欄に掲載をしております。羽田線で約70％、大阪線で約65％、全体で申し上げますと概ね70％程度と、コロナ前の水準にほぼ戻っている状況でございます。

39ページをお願いいたします。

下段、今後の取組につきまして、最後の丸でございますが、熊本国際空港株式会社と連携し、チャーター便の造成等に積極的に取り組みまして、将来的な定期路線の就航につなげたいと考えております。

おめくりいただきまして、40ページをお願いいたします。

次に、国際線の状況でございます。

最近の動向といたしまして、下のほうに下線を引いておりますが、チャイナエアラインの台北線が、今年の３月から正式に週５便に増便をされております。香港線につきましては、香港エクスプレスが３月から運休をされましたが、反対に、香港航空につきましては、３月から週３から週４便に増便をいただいております。

41ページをお願いいたします。

上段に全体としての国際線の状況を記載しております。

現在、ソウル線がティーウェイ航空のデイリー運航、台北線がスターラックス航空が同じくデイリー運航、チャイナエアラインが週

５便、そして香港線については、香港航空が週４便運航となっており、トータルで週23便の運航となっております。

ここから43ページまで、それぞれのこれまでの路線の経緯等を掲載しておりますので、御参照ください。

44ページをお願いいたします。

続きまして、国際物流機能の状況について、現状でございます。

令和４年度からコロナの影響が少なくなってきたことから回復に転じ、令和５年度の航空貨物取扱量は8,501トンという状況でございます。

下段の今後の取組でございますが、ＴＳＭＣ進出に伴い、阿蘇くまもと空港における物流環境の大きな環境変化が予想されることから、引き続き、熊本国際空港株式会社や関係機関と連携しながら、国際貨物輸送の実証事業、国際貨物上屋の緊急整備にも取り組み、阿蘇くまもと空港の航空貨物の輸送拡大を図ってまいります。

45ページをお願いいたします。

空港運営の民間委託について御説明します。

おめくりいただきまして、46ページをお願いいたします。

アンダーラインを引いておりますけれども、下から２つ目、今年の４月25日に、西日本初出店となるハンバーグ店が開業しております。また、先日発表がありましたが、仮ターミナルを改装したそらよかビジターセンターにおいて、肥後銀行がＳＤＧｓ教育テーマパークを10月に開設するということで発表されております。

47ページ、48ページは、空港の現状、それからそらよかエリアのイメージ図をつけておりますので御参照ください。

おめくりいただきまして、50ページをお願いいたします。

今後の取組につきまして、第２期エリア、そらよかエリア、この秋にオープンを控えておりますので、空港運営会社とともに、県民の皆様に利用していただけるよう、広く周知に努めてまいります。

それから、おめくりいただだいて、53ページをお願いいたします。

ＪＲ大津駅と空港を結ぶ空港ライナーの運行についてでございます。

令和５年度の利用者数、一番右の表の欄にございますが、年間13万1,000人ということで、コロナの影響を完全に回復いたしまして、１日当たりの利用者数とともに、過去最高となっております。引き続き、安全運行、定時性の確保に努めてまいります。

60ページをお願いいたします。

公共交通機関の利用促進についてでございます。

現在、県内路線バス事業者５社が、令和３年４月から、全国初となる共同経営に取り組んでいるところでございます。この共同経営では、これまで重複路線の効率化、最適化、あるいは待ち時間を平準化するダイヤ調整、市内の均一料金の導入等に取り組んでおる状況でございます。

61ページに移りますが、昨年度もバス・電車子ども無料の日の実施、あるいは新たな時刻表サービス、Ｍｙバス時刻表の提供を昨年９月から開始するなど、様々な取組を進めています。

62ページをお願いいたします。

交通ＩＣ系カードについての御説明でございます。

今年５月に、バス事業５社と熊本電鉄において、保守期限が迫りまして、かつ更新費用が非常に高額な全国相互利用カード、いわゆる10カードの片利用環境を取りやめまして、障害者、高齢者の割引、それから共通定期に今活用しております地域カード、くまモンのＩＣカード、それから今後のインバウンド需要の拡大を見据えたクレジットタッチ決済を

組み合わせた決済サービスに移行することを表明されました。

非常に厳しい経営環境の交通事業者をしっかり支援するとともに、利用者の皆様に対しまして、事業者、それから熊本市とともに丁寧な説明を行うことで、円滑な決済システムへの移行を進め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。

○猪原空港アクセス鉄道整備推進課長　空港アクセス鉄道整備推進課でございます。

ページお戻りいただきまして、51ページをお願いします。

(3)空港アクセス改善について御説明いたします。

1)空港アクセス鉄道整備の現状でございます。

下から４つ目の丸にありますとおり、令和４年12月議会において、空港アクセス鉄道は肥後大津ルートとすることを表明し、その後、鉄道整備に向け、路線線形の絞り込みなど検討の深度化を進めております。

一番下の丸でございますが、昨年12月に、環境アセスメントに関する配慮書及び都市計画における構想段階評価を公表いたしました。その後、本年１月に、熊本県環境影響評価審査会において、環境アセスメントに関する配慮書について審議をいただき、本年３月に知事意見をいただいております。

52ページをお願いします。

今年度の主な取組の経過で、直近の動きを御報告いたします。

２つ目の丸ですが、部長の説明でもありましたとおり、国の施策等に関する提案・要望活動におきまして、地域産業構造転換インフラ整備交付金の対象化など、空港アクセス鉄道の整備及びＪＲ豊肥本線の機能強化に対する最大限の財政支援を要望しております。

また、３つ目の丸ですが、県民の理解を深めるための各種広報活動としまして、阿蘇くまもと空港内での広報看板掲出などに取り組んでおります。

次に、今後の取組でございます。

１つ目の丸ですが、空港アクセス鉄道の事業化に向けた検討深度化を継続して取り組んでまいります。

具体的には、鉄道概略設計調査としまして、具体的な線形の絞り込みや需要予測、収支試算を行いますとともに、関連して、路線測量やボーリング調査などを実施いたします。また、本年３月に知事意見をいただきました環境アセスメントにつきましては、知事意見や住民の皆様からの意見を踏まえながら、方法書の作成や環境調査などに取り組んでまいります。

最後に、２つ目、３つ目の丸ですが、検討深度化と並行して、ＪＲ九州や国とも事業化に向けて、必要な協議を行ってまいります。

空港アクセス鉄道整備推進課は以上でございます。

○松田都市計画課長　都市計画課です。

54ページをお願いします。

ここからは、熊本都市圏交通に関する件でございます。

このページでは、熊本都市圏の交通の現状としまして、平成24年に実施したパーソントリップ調査によるデータを記載しております。

例えば、(1)の利用交通手段等の状況においては、記載のとおり、昭和48年度以降、自動車交通の割合は、大変大きな増加傾向にあり、また、バス利用者は約40年間で約７割減少しているというところになっています。

55ページをお願いいたします。

２、熊本都市圏交通施策の主な取組について御説明します。

(1)の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。

中段のアンダーライン部になりますが、パーソントリップ調査を平成24年に実施し、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。また、都市交通マスタープランで提示した将来像を実現するため、その実行計画として、熊本都市圏総合交通戦略を平成30年11月に策定しております。

57ページをお願いします。

熊本都市圏総合都市交通体系調査の概要でございます。

上段のアンダーライン部になりますが、前回の調査、つまり平成24年になりますが、それから約10年が経過し、道路や交通結節点整備などの進展によって、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、再度パーソントリップ調査を実施し、国、県、熊本市等々で構成される協議会で、令和７年度を目標に、新たな都市交通マスタープランの策定に取り組んでいるところでございます。

中段の主な取組の経過になります。

令和５年10月から11月にかけて、熊本都市圏５市６町１村の約50万世帯を対象に調査を実施しております。本年５月30日に、熊本都市圏総合交通計画協議会第４回委員会を開催し、現時点の調査結果を報告しました。

主な調査結果としては、外出率が前回の88.5％から79％に低下傾向にあります。新型コロナの蔓延に伴う生活様式の変化等が要因と考えられます。交通手段分担率は、自動車の利用が前回の64.4％から67％へ若干増加しております。年代別に見ると、60代以上の高齢者の増加傾向が大きいとなっております。同様に、交通手段分担率について、公共交通の利用率については、前回の5.9％から5.3％とほぼ横ばいで、依然として低い状況が続いております。そういった結果が分かってきております。

58ページをお願いいたします。

今後の取組でございますが、パーソントリップ調査から得られたデータを基に、都市圏の交通問題、課題について現況分析を行います。また、土地利用計画とも整合を図りながら、都市圏交通の将来予測を行い、令和７年度を目標に、都市交通マスタープランの策定作業を進めてまいります。

2)の熊本都市圏総合交通戦略について御説明します。

２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の事業主体、それから実施時期などを明記し、相互理解の下で進捗管理を行うことによって、計画的に施策を推進していくことを目的としております。

59ページをお願いします。

下段のアンダーライン部になりますが、新たな都市交通マスタープランの策定に合わせ、都市交通戦略についても、令和８年度を目標に改定を進めてまいります。

ページ飛びまして、68ページをお願いします。

渋滞解消に向けた取組になります。

６月５日に、熊本都市圏における渋滞解消を目的に、渋滞解消推進本部を設置しました。庁内関係部局が一体となって、課題解決に向けた取組を迅速かつ強力に推進していくこととしております。

都市計画課からは以上です。よろしくお願いします。

○井上交通規制課長　県警交通規制課でございます。

続きまして、66ページ、説明いたします。よろしくお願いいたします。

66ページ中段の信号制御の高度化等について御説明いたします。

県警察では、熊本都市圏の交通渋滞対策と

して、車両感知器の設置や集中制御式信号機の拡大により、信号制御の最適化に努めております。また、交通の円滑化を図るため、交通情報板やカーナビを通じて最新の情報をドライバーに提供し、交通流の分散を促しております。

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、車両感知器や交通流監視カメラなどにより交通実態を把握した上で、さらに最適な信号制御となるように努めてまいります。

次に、新交通管理システムの整備についてでございます。

資料の67ページ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や公共車両優先システムなどを整備することにより、渋滞の緩和と交通の円滑化を図っていくものでございます。

まず、交通情報提供システムについてですが、交通渋滞や事故情報などを交通情報板やカーナビを通じてドライバーに提供するシステムであり、今後も情報の収集や提供に必要となる車両感知器などを計画的に整備し、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いてでございますが、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ことにより、信号制御を行うものでございます。

以上のとおり、県警察では、今後も信号制御の高度化に取り組むほか、道路管理者と連携しながら、最適な交通管理を目指してまいります。

県警交通規制課からは以上でございます。

○緒方勇二委員長　それでは、第１回熊本県渋滞解消推進本部会議の開催結果に関する事項を除き、執行部からの説明が終わりましたので、これまでの説明内容についての質疑に入ります。

何かございませんか。

○前川收委員　41ページ、国際線の運航状況、空港の話なんですけれども、びっくりするぐらいたくさん乗っていただいて、とてもありがたいと思いますし、空港が新しくなった効果、それからＴＳＭＣの効果だと思います。週12便、85％の搭乗率というのは、１年前を振り返ると、もう本当にびっくりするぐらいの効果が出ているというふうに思ってまして、そのことにはとてもありがたく思っております。最近のニュースの中で、国際線の増便をしたいけれども、ジェット燃料が足りないということによって増便がなかなか難しいというお話を伺いました。それは、その物がないのか、流通のアクセスが悪いのか、ちょっとよく分からないんですけれども、そのことを説明してください。

それと、ＴＳＭＣが動き出すことにしたがって、国際輸送の部分もこれからしっかり取り組むということで、何ページに書いてあったか忘れましたけれども、そのことにもちゃんと書いてあります。

一方で、東京とかあの辺は、もうすごいダイヤが過密化してて、いつも夕方便は遅れてしまうというのが日常になっているというように思います。少し就航の幅を持たせるという意味で、以前から議論があった空港の利用時間の延長について、まだこの中には出てきてませんけれども、やっぱり具体的な取組を始めていかなければならない時期に来ているというふうに思ってます。

特に、空輸便を就航させるという意味においては、今の時間帯制限はとても窮屈だというふうに思ってます。周辺住民の皆さん方の御理解を得ることが当然大前提ではありま

す。けれども、昔と比べると、飛行機の騒音もかなり緩やかになってるという話も伺いますので、ぜひ、そのことについての思いが今どうなってるのか、そのことについてお尋ねをしたいというふうに思います。

それと、もう１つは、今度は道路の問題です。都市圏交通で今まで一生懸命頑張っていただいてますし、パーソントリップもやり直すということでありますが、以前のやってきた状態から見れば、びっくりするような結果が出てて、昭和48年度の第１回目のパーソントリップと比べると、自動車交通の割合は35.1％から64.4％ということで、あの時代からどんどんどんどん車利用が増え続けているというのが現状だろうと思います。

あの時代から道路改良がどんどん進んでたかなと思うと、ほとんど進んでないような雰囲気を私は感じております。結果として、公共交通機関のほうに移行してもらわなければならないのが、そうはならずに、車の交通量は倍になり、バスや市電なんかの鉄軌道なんかの公共交通は６割減ったと。当時から見れば、そういう結果が出ているわけであります。それはもう調査された結果であるというふうに思います。

今でもいろいろ語られてますけれども、例えば、今、車を使ってる皆さん方が１割公共交通を使っていただければ、熊本市内の渋滞は相当解消できるという何かデータもあるそうでありますが、これはなぜこうなったんですか、教えてください。

それと、もう１つは、道路整備課のほうですけれども、代表質問でも言いましたが、熊本市内の道路は、県道であっても市が管理しているというのは、政令市に移行したときに我々は全部知ってます。でも、県民のほとんどは知りません。県道何々線という言い方がそのまま残ってますから、県道は県が管理してるんだと思い込んでるんですね。何でやらないんですかと言われると、いやいや、あれは県道ですけど市の管理ですと言わざるを得ない。それは誰が管理していようが、それはどっちでもいいんです。やっぱりそこはちゃんと、使う側から見れば、管理者がどうだっていうのは関係ないわけでありますので、仮に市が管理している道路であっても、こういった調査は一緒にやられて、アクションプランも一緒につくっていって、そしてちゃんとやっていくという話をなさっているわけでありますから、進行管理についてやっぱり調整していかないと。道路改良、特に交差点改良についてやっていけば、かなり解消される部分があると聞いてますけれども、何かやってる形跡がほとんど見えないなというのが私の現状であります。現状、取組について教えてください。

○坂本交通政策課長　交通政策課でございます。

２点御質問をいただきました。まず１点目のジェット燃料の不足という状況についてでございます。

熊本空港につきましても、国際線の増便というのを、いろんな航空会社さんにお願いをしている、交渉しているところですけれども、そういった交渉過程の中で、やはりジェット燃料の不足の問題というのは、１つ、航空会社のほうからも課題として、なかなかそういう問題もあって増便に踏み切れないという話が交渉過程の中で事実あっております。これは、よその県ともコミュニケーションを取ると、やはり増便についてそういった国際航空会社のネックになっているという事実がございます。

これにつきまして、我々もいろいろと把握をした限りでは、やはり、石油の元売のいわゆるシステムといいますか、生産から流通に係るシステムが一旦コロナで非常に縮小された部分が戻り切ってないところに、こういった航空需要が非常に高まったというところ

で、燃料供給の構造的な問題であるという情報を得ております。

そういったこともありまして、現在、全国知事会におきましても、国交委員会のほうで取りまとめをして、早急に緊急要望するということで、今、調整を進めております。また、国におかれても、そういった特別な検討の体制を今取っておるという情報も得ておりますので、我々地方空港に対しても、きちんとそこはケアしていただくようにということで、しっかりと申入れ、要望をしてまいりたいと考えております。

それと、もう１点の運用時間の延長につきましてでございます。

これにつきましては、昨年の新空港構想の中でも、今後の発展を見据えると必要な課題だということで御意見をいただいて。ただ、そのためには、具体的な航空ダイヤの設定と地元の理解の２点が非常に重要でございます。

我々としては、地元の理解というのをきちんとやっていく必要があると考えておりまして、昨年末ぐらいから、これまでも、地元の関係の区長さんでありましたり、市町村でありましたり、そういった方々とミーティングをする機会がございますので、それを今複数回重ねながら、丁寧に御説明をしておるところでございます。まだ、いつまでといったそういったお尻を決めての議論ということではございませんけれども、熊本空港にとってそれが必要なんだということをしっかり地元の関係者の皆様方にも説明して、何とか実現をしていきたいなと考えております。

以上でございます。

○松田都市計画課長　都市計画課でございます。

委員御指摘の54ページで紹介した内容につきましてですが、昭和48年度のパーソントリップ調査、約50年ほど前になりますが、当時は、一家に１台の車から２台、あるいはそれ以上増えているような時代でございまして、その後、女性の社会進出も相まって、女性が車を利用する方々、増えている、あるいは、高齢者の方々も車を利用する割合、増えております。そういった社会的――一言ではなかなか申し上げにくいんですけれども、そういった社会状況変化、それと熊本都市圏については、当時と比べて非常に人口が拡大しておりまして、郊外のほうにおいても、かなり大きな拡大が見られた。公共交通に至りましては、昔は、路面電車についても、例えば熊大方面とか、川尻方面とか、いろんなところへあちこち四方八方ありました。それがどんどん廃止になったりして、バスについても、やっぱり車利用者が増えるのと相反して減っているような状況でございます。

最近については、人口については、まあまあ落ち着きを見せてはおりますが、熊本都市圏の特徴としては、やはり東部、北東部のほうへどんどん拡大傾向にある、あるいは、熊本都市計画区域においては、市街化調整区域の人口の伸び率がかなり大きくて、そういったところというのは、いわゆる公共交通というのは脆弱なエリアでございます。したがいまして、車の利用割合というのは必然として大きくなっているのかなというふうに感じております。

公共交通に関しましても、バスの運転手不足、あるいは、先だっても路面電車の便数を減らすというような、非常に環境が厳しい中にありまして、前回の調査と比べましても、若干減っているというようなところでございます。

だからこそ、今後、そういったことで巻き返しを図っていく必要があると考えております。特に公共交通については、大きくてこ入れしていくべきかとも感じておりまして、そういったところの議論を、今後策定する新しい都市交通マスタープランで、主に議論展開

していきたいというふうに考えております。

以上です。

○松田都市計画課長　もう１点、熊本市との連携についてでございますが、アクションプラン、都市交通戦略については、熊本市を含めた関係する自治体、そして交通事業者等々、事業の実施時期、いつまでにやるか、何をやるかというのを明確に示しております。

これについては、毎年進捗管理をやって、県のホームページ等々で公にしております。それについては、遅れている、あるいは進んでいる等の議論を毎年やっているところでございます。そういった公開することによって、お互い事業者、気を引き締めて目標達成できるよう、意見交換等をやっているところでございます。

それから、過去には、県と市では、例えば駅周辺整備事業、あるいは、今やっている益城の熊本高森線４車線化などは、県と市で協定を結んで、金銭的な面、あるいは実行計画、あるいは人事交流あたりをしっかりお互い目標を持って協定を結んでやってきております。過去こういったことをやっておりますので、さらにそういったことを参考にしながら、今後も積極的に県、市連携を図っていく必要があるかと思っております。

以上です。

○前川收委員　ジェット燃料については、もともとがないということですね。私は、熊本空港のインフラがちょっと脆弱で、だから滞ってるのかなと思いましたけれども。ぜひ、たくさん早く作ってもらえるように、もっと大きな話、全国で足りないということだと思いますので、ぜひそれはお願いをしてください。

それと、運用時間の延長についても、丁寧に地元の皆さんに話をしていただいているということであります。これも、非常に経済界からとても大きなニーズがあります。それから、さあ要るぞといったときに、さあ今からというのはもう間に合いませんので、あらかじめ事前に、予測をしながら始めるということが大切だというふうに思いますので、しっかり取組をやっていただければというふうに思っております。

それと、道路の話ですけれども、何でこうなったのかなというのは、さっき、もちろん車が増えてきたことは間違いないけれども、おっしゃってたとおり、そういや市電とか公共交通機関を活用しなきゃいけないねという話をしてた割には、経過としてはどんどんどんどん市電の路線は減ってきて、多分道路のほうに食われていったのかなというふうに――渋滞しないようになのか赤字なのかよく分かりませんけれども。熊大まで行ってた市電は行かないし、それから、あちこち川尻のほうまで行ってたのも行かなくなって、やってきたことだけ見れば公共交通機関に乗れなくなると、不便になるというようなことをやってきたように、客観的には見えてしまうという状況が、今あると思ってます。

さらに、市電の路線も減らしますとか、今のニュースでもそういう話もありますし、乗りやすくじゃなくて、乗りにくくなるようなＩＣカードの話なんかもあってますし、一方では、公共交通機関を使いましょうと言いながらも、一方では使う環境が悪くなっているというような感じがしてなりません。

それは、いつも問題になるのは、事業主体はどこなのかということ。事業者とその県との違いとかね。そういったものが一体感があまり見えてないんで、こっちで思ってても、やってることが違ってるじゃないかというジレンマをいつも感じております。

もちろん、それは機関が違うんだから、県が強制的にどうこうと言うことができないことはよく分かりますけれども、結局、市民も県民ですし、今回の10分・20分構想の中に

は、県内全ての市町村が加入していただいたんですね。都市圏交通のための10分・20分構想なのに、45市町村、全員市町村長が入って一緒に促進していきましょうということを言うってことは、やっぱり熊本市というのは、県全体にとってものすごく大きな影響があり、熊本市の問題という形で片づけることができないというのは、全ての皆さんの意識としては、しっかりあるということだと私は思ってます。

あれは、もともと最初は、県は、周辺の皆さん方にという話で進めてきたのが、市町村長側から、いや、俺たちも一緒にやりますよという話で増えてきたという経過を伺ってますけれども、それは本当に象徴的な話で、そういうことだと思ってます。

ですから、やっぱり、もちろん、いつトップ会談なさるのか分かりませんけれども、トップ会談だけで済む話じゃ全くありません。トップ会談は必要な話で、象徴的な話だけれども、やっぱり皆さん方がどこまで自分たちのことを意識をちゃんと持ってやっていっていただけるかということが大事だと思います。

計画をつくったり、アクションプランをつくったりというのは、前もちょっと何回も言ってるから言いにくいんだけれども、計画検討の段階は、もうとうに終わってるんじゃないですかと、早く実行しましょうというのが、今まさに、３大都市圏以外の政令市の中で最も渋滞率がひどいのが熊本県であるという結果を招いているんだと私は思っております。その辺の決意について、土木部長、さらに言ってください、何かあれば。

○宮島土木部長　まず、今委員のほうから御指摘がありましたとおり、この熊本都市圏の渋滞解消、これはまさに熊本市だけの問題ではなく、都市圏だけの問題でもない。これは、熊本県全体の問題だという認識をもっております。

さらに、近年の半導体産業の集積、こういったことを踏まえれば、さらにこの熊本都市圏の渋滞は悪化していくのではなかろうかといった不安の声を多く私どももいただいておりますし、この熊本都市圏の渋滞対策につきましては、これまで以上の危機感を持って、また時間的緊迫性を持って、関係者全て、これは道路管理者のみではなくて、交通事業者、さらには市民、県民の皆さんが同じ危機感を持って、一緒に取り組んでいくべき事項だというふうに認識しております。

そういった中で、早期実現に向けましては、切り札として３連絡道路を令和３年６月に、新広域道路交通計画に位置づけさせていただきました。その際、この計画期間は、約20年から30年というふうに位置づけておりましたが、まずそこからもう既に３年が経過しているということをしっかり私ども意識しながら、検討を進めているところでございます。

この間は、県議会の皆様の強力な力添えをいただきながら、３連絡道路の実現に向けての国への要望、それから、市民、県民の皆さんへの周知、そういったことを行うとともに、計画に位置づけた当時の構想段階から、さらに計画段階のほうにステージを上げて、昨年度からは、住民参加による計画の検討というところにステップアップをして、今、一生懸命、国の強力な力添えをいただきながら、市とともに、けんけんがくがくの議論を行っているところでございます。

この道路というのは、単に計画を立てて粛々とやるだけではなくて、やはり早期に効果が上がるような事業手法、そういったものを考えながら、併せて検討を行っているところでございます。

これまでの経緯とか、この社会情勢を踏まえると、まさにこの計画段階の検討というのは、私ども、今年が正念場というふうに考え

ております。さらに、精いっぱい力を合わせてやっていきたいと思っております。

熊本都市圏の渋滞課題に適用できる最も優位な概略計画を一日でも早く県民の皆様にお示しできるように、全力で取り組んでまいりたいと考えております。

ぜひ、変わらぬお力添えをよろしくお願いいたします。

○前川收委員　皆さん方、全体的な御努力いただいていることは十分私も分かっております。その成果として、高規格道路や地域高規格道路、これは先ほど説明がありましたように、目に見える形で進捗しておりますし、これはもう本当に一生懸命頑張っていただいているなということを感じてます。

それから、ＴＳＭＣ絡みの周辺道路も含めて、これも令和10年という目標設定までして、合志インターまでつなごうとか、６車線化やりますという話で、既に用地買収に非常にスピード感を持って頑張っていただいているということもよく私は理解できます。

見えてないのは熊本市内の部分なんですよ。見えてないのは、熊本市内の中がどうなるのかというのが、もちろん10分・20分構想については、構想としては見えてますけれども、形として見えてない。交差点改良、どこどこをどうしますというのは、ほとんど見えてないですね。そういうところがやっぱり非常に不安だということでありますので、ぜひそのことについて、しっかり取り組んでください。お願いします。答弁は要りません。

○鎌田聡委員　今のお話の中でもありました、渋滞解消に向けての１つ柱は、やっぱり公共交通への転換、道路整備も大事ですが、公共交通への転換と促進。で、先ほどのパーソントリップ調査でも低迷しているというお話がございました。

やっぱり利便性を上げていくためにも、今先ほどちょっと話がありましたけれども、ＩＣカードの問題ですね、非常に唐突感があって、この62ページにも記載されてます。令和６年５月にこれをやめるということをバス事業者が決定したという話でありますけれども、入れるときは、県とか、市とか、事業者がかんで議論して、そこに支援もしてやってきたんです。やめるときには、これは県と市はどのくらいこれにかんで、何か２年間ぐらい検討したという話は聞いております。事業者も、39億ですかね、29億ですかね、赤字出しているという状況の中で、12億という更新費用というのは、これは非常に重荷だと思います。重荷であるのならば、やっぱりそういったところに対します支援を、しっかりとやっていただきたいんです。この更新費用には支援はできないという――国の補助制度もあるみたいですけれども、そういったものがあるのならば、やっぱり県、市でしっかりと連携をしながら支援をして。先ほど申し上げましたように、利便性向上のために入れたということが、この経緯の中にありますから、この利便性を後退させることになりますので、その辺の経緯、いつ県が分かって、少しそういった支援をやるとか、検討は全くなされてないのかどうか、教えていただきたいと思います。

○坂本交通政策課長　この決済系システムの更新につきましては、バス事業者だけではなくて、これは、基本的には共同経営の枠組みの中には県、市しっかり入っておりますので、概ね２年ぐらい前から、その更新が課題になるというところには、きちんと担当レベルそれから課長、社長レベルでの議論の中で参画をしております。

非常に難しかったのが、過渡期の制度でありまして、このクレジットがどんどん伸びていく、そして10カードについて実際問題これだけの費用がかかるという中で、そして国に

もいろんな形で御相談をしながらという経緯は、県、市共に中に入って議論をしてきたという経緯はここで御説明をさせていただきます。

その上で、現実として来年３月末に保守期限を迎えるというところで、事業者として決断をしなければならないと。そういう流れの中で、鎌田委員が今、唐突とおっしゃいました部分につきましては、県、市の予算の措置と同様の段階で事業者が発表されたということではございますけれども、これまでのプロセスとしては、あらゆる選択肢、あるいは国の支援、県、市としての考え方、そういったものを踏まえて、最終的に事業者が判断をされたということでございます。

経過については、以上でございます。

○鎌田聡委員　この国の支援制度がないということも、検討の中でいろいろ国との対応もされたと思いますけれども、ただ、そうであるのならば、県と市で、どうか、いろいろこれから交通渋滞の対策本部をつくって、やっぱり一つの柱として、公共交通にできるだけ乗っていただこうという中で、利便性を損なわないような努力は非常にやってほしいと思います。費用が事業者にとっては高額で、県にとっても厳しいと思いますけれども、そういった支援はできないものなんでしょうか。財政的な、更新費用に対する。

○坂本交通政策課長　事業者が決断して今度クレジットカードという新決済を入れる。これにつきましては、国、県、市で協調しまして御支援をするという形で、今回の補正予算にも計上しております。あと、先般、市議会のほうでもいろんな議論がなされておりました。この先どういう形で、これが全国的にも動いていくかという部分の中で、コストの問題、それから将来性の問題、そして自治体あるいは国の支援、そういったものを今後注視していきながら、なるべくいい形で、この決済システム、キャッシュレス化の流れ、全体として進んでいくと思うので、最適解を事業者、県、市、あるいは国、それで見いだしていくものと考えております。

以上です。

○鎌田聡委員　なかなか、現行のＩＣを、更新費用を支援していくというのは厳しいという御判断でしょうけれども、今後、新しい決済システムについても、更新費用というのはかかってくると思います。そういった更新費用に対しても、やっぱりこれは補助が多分ないんじゃないかなと、この流れからいくと。やはりそういったものも含めて、新しいシステムを入れるのであれば、そういった、入れるときだけの支援じゃなくて、その後の継続的な支援を、ぜひ、それは県だけにとは申し上げません。国も含めて、そこは強く要望していただきたいと思いますし、そうしないとなかなかバス事業者が大きく黒字に転換していくというのは、やっぱり望めないと思っております。事業者目線での判断でしょうけれども、利用者目線でしっかりと、どういった支援が必要なのか、道路にはばんばんお金が必要ですから、使っていきますけれども、こういったシステムに対しての財政的な支援が非常に乏しいなと思っております。なかなかこの動きを、事業者ももう決断して進めてらっしゃるところですから、厳しいでしょうけれども、ぜひ、もう一回再検討していただいて、何とか支援ができないものかというふうに思っております。支援をしますという答弁はできないとは思いますが、ぜひ、利便性向上のために、県として汗をかいていただきたいということを申し上げておきたいと思います。

○坂本交通政策課長　我々といたしましても、実はこの更新費用という問題は、導入当

時に10年後に約12億という数字でございますけれども、この部分についてというのは本当に、大きな数字だなと思っております。今後の決済システムを考えていく中では、やはりそういった費用をいかに抑えていくようなシステムを導入していくか、そして、それに対して国、県、市も含めてどういった形で関わっていくかというのは、今後注視してまいりたいと思います。

以上です。

○髙島和男委員　先ほど、パーソントリップ調査の結果というのもお知らせがあって、特にバスの場合、40年間で７割減少しているということでございます。60ページに移りますと、バスの利便性向上ということで、バス事業者の共同経営で、需給バランスを、競合を解消したりとか、それと待ち時間をということでございます。どちらかというと、やっぱり厳しいバス事業者の経営を何とかしたいよねということでの実施というのが主体。今、利用者目線、利用者視点というのは、お言葉もありましたけれども、バスに乗らない人、乗ってもらいたい人の視点というのがどうしても私は欠けているんじゃないかなというふうに思います。というのは、もう個人的な話なんですけれども、コロナが終わって、いろんな会合の御案内をいただくようになって、私も町中までバスを利用するようにしてるんですよ。私の家からバス停までが約500メートルぐらいです。歩くと５分、あるいは６分ぐらいかかるんですね。

いろんなデータを見てみますと、乗らない理由というのは、バス停までの距離がやっぱり第一だそうですよ。ここ数年の間に相談を受けたのが、250メートルから500メートルぐらいの間隔にバス停があるんですけれども、そこにバス停を設けてほしいという相談があって、バス会社につないだところ、この数年で２か所やっぱりバス会社がつくったんです。

私は、そのパーソントリップはもちろん現状を把握するには大事だろうと思うんですが、乗らない人たちがなぜ乗らないかということの調査をすることも片方では非常に大事じゃないかなと思うんですが、その点いかがでしょうか。それはもうバス会社がするべきだということはよく分かるんですが、それを踏まえた上で。

○坂本交通政策課長　交通政策課でございます。

パーソントリップと非常に絡んでおりますけれども、我々交通政策課といたしましても、今、委員御指摘の利用される側に利用したくなるといいますか、利用することにプラスのことを感じていただく、そういった取組を、実は、ちょっと今まで県としてそういった啓発的なものに直接向き合ってこなかった面があるという状況ございます。

それで、今回６月補正におきまして、県として直接県民の皆様に公共交通というものについての便益、これはもうCO_2削減でありましたり健康でありましたり、そういった部分をまず幅広く周知するような仕掛け。それから委員御指摘のあった、乗らないのが、どうしたら乗っていただけるのか、そういった部分についても、いろんな形で今後深掘りをして、まず、事業者の体力の強化というのもございますけれども、乗っていただく方に対しての意識啓発というのも、しっかり今年度からやっていきたいと考えております。

以上でございます。

○髙島和男委員　要は、バス停の圏内から250メートルとか300メートル圏内の方で、乗らない方、やっぱり自家用車、自動車、乗用車を利用されている方が、なぜ乗らないかという、ハードルがあると思うんです。今、掘り下げるというお話があったので、そこのハー

ドルを低くしてやれば、じゃあバスに乗ってみようかということになるかと思います。ぜひそこらを少し調査をするということをしていただいて、県民が、市民が乗ろうよっていうような意識になっていただくような方向というか、そういうこともぜひ考えていただきたいと思います。
　以上です。答弁要りません。

○緒方勇二委員長　ほかに質疑ございませんか。

○髙木健次委員　企画振興部長のほうから冒頭に御挨拶があった中に、熊本県の渋滞解消推進本部、この設置、６月５日にということで、この説明書では68ページですかね。最後に渋滞解消推進本部のことで、いろいろこの中で、項目的に書いてあります。ちょっと私も来るときに東バイパスを来て、何でこんなに渋滞するんだろうなと考えたときに、保田窪の交差点とか、北バイパスと東バイパスが交差するところと、もうちょっと先に行ったら健軍の交差点、この辺の立体交差化ですよね。これをやると非常に渋滞がなくなるんだろうということを思うとですよね。３号線にしてもそうですよね。主要な交差点の立体交差、これは随分前から言われてきてますけれども、なかなかその辺の見通しのものが立たない。渋滞解消を今から積極的にやるということですけれども、中身に、やっぱりこの辺の詳しい、その辺を入れ込んでやっていかないと、渋滞解消、渋滞解消とただ言うだけでは、この解消にはつながらないと思うんですね。やっぱり、具体的にこの交差点を立体交差することによって、これだけの渋滞が解消するよという交差点の改良を、立体交差化するということのほうを、やっぱり前面に出して進めていかないと、この都市圏の渋滞解消は非常に難しいんじゃないのかなという感じがしておりますので、その辺も織り込んでいただきたいということで。
　それと、昨日の新聞でしたかね、この植木線バイパス、これも出ておりましたけれども、私にも地区の区長さんたちが、この協議会とか、結成の会をつくってやっているということを初めて知りました。この辺にしても、大津植木線、植木バイパスが10年かかってもまだそのままというような状況ですから、重点的にやるところをやっぱり積極的に進めるという、この渋滞解消対策の中に入れ込んでいってほしいというふうに思うんですよね。
　その辺で、これからの渋滞解消のこの推進本部、どういう中身でいくのか、そしてどういうことを盛り込んでいくのか、スケジュールとかそういうことがあったらちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○松田都市計画課長　都市計画課です。
　渋滞推進本部の今後の流れについては、後ほど報告事項で御説明いたしますけれども、先ほど、主に東バイパスの立体化について御指摘がございました。こちらについては、東バイパスは、立体化の都市計画決定が５か所、５つの交差点でなされております。それはまだ廃止もされておりませんし、計画上は生きております。
　一方で、３連絡道路等の議論も進んでいるところでございまして、国と、その辺の今後の必要性については、しっかり議論をしてまいりたいというふうに考えております。
　以上です。

○髙木健次委員　分かりました。じゃあ、またもう一度こっちのほうで詳しく。

○緒方勇二委員長　ほかに質疑はありませんか。

○本田雄三委員　御説明ありがとうございま

す。

66ページの信号制御の件でちょっとお尋ねです。

いろいろ感知方法等を駆使して、信号機の管制には努めておられると思うんですけれども、例えて言えば、免許センターから菊陽方面に行くときに、信号機が３か所ほどあります。赤信号に変わって１台も通らないけれども信号が赤信号に変わるわけですね。そういうことがしばしばあるものですから、この自動制御という観点で、対象車両がいなければ、信号をあえて変わらせないといけないのかなと思うところがございまして。そこだけではないんだろうと思うんですけれども、そこあたりの考え方を教えていただければと思います。

○井上交通規制課長　交通規制課です。

委員御指摘のとおり、信号の制御につきましては、集中制御式と単独制御式というのがございます。集中制御式につきましては、県警本部内にあります交通管制センター、こちらでリアルタイムで集中的に制御できるというような信号機でございます。一方で、単独制御につきましては、日や時間帯によって、制御の秒数だったり周期だったりというのをあらかじめ設定する必要がございまして、委員御指摘のとおり、車が１台も通ってないのに赤に変わったりというのも当然ございます。それをなくすために、今、県警としましては、集中制御式の信号機を計画的に拡大をして、その信号の間隔とかを、点という形じゃなくて、線だったり面だったりというような見方で制御できて、交通環境をよりよくするための対策として、今、計画的に行っているところでございます。

以上でございます。

○本田雄三委員　大体理解できましたが、スムーズな運行ができるように、なるべく早く取り組んでいただければと思います。よろしくお願いします。

○池田和貴委員　すみません、今のに関連してちょっとお尋ねをしたいんですけれども、集中的にシステムで、交通を信号と併せて制御していく、これは非常にいいことだと思うんです。例えば、先ほどから出ている渋滞については、やはり信号での渋滞というのが皆さん感じられると思うんですよね。

このデータ化されるということは、ここに、毎日、毎時間、毎分、データが蓄積されていくんですよね。毎日の交通のデータが分かるので、このいわゆるビッグデータをデジタル化で活用することによって、いろんなことが見えてくるんじゃないかと思うんですけれども。そういう連携というのは、いわゆる県警のこのシステムと、県庁の例えば土木とかそういったところとつないでいくような、そういう話し合いとか、そういうことをやっていこうとかという話はないのかなと思って。そういう計画はないのかなと思ってですね。

○内田交通部長　今お話がありましたビッグデータの件なんですけれども、うちのほうでは本年度も要求しておりますけれども、光ビーコンですとか、車両感知器、これを主要幹線に次々と増設しております。これはもちろん予算をいただいて行っている事業でございますが、これを設置することによって、より多くのデータが収集できますので、まさに県と連携して今やらせていただいているようなことになります。このビッグデータも、今は車両感知器ですとか、光ビーコンのデータに頼っておりますけれども、将来的には、現在、警察庁のほうでも、いわゆる民間のプローブデータ等が活用できないかという話もございまして、現在検討調査中でございます。そういうのもまた、信号機のいわゆる仕様書

等に入ってまいりましたら、うちの中央制御装置の更新の際に、そのような仕様書に変えていって、よりスムーズな最適化できるようなシステムに高度化していくということになります。

以上でございます。

○池田和貴委員　分かりました。いろいろ、県警さんが持ってるデータをどこまでオープン化できるかとか、いろんな課題があるんじゃないかと思うんですけれども、やはりデジタル化されることの一つのメリットは、そのデータの活用が進められるということだと思うんですね。これをやはり県庁と県警とのデータをうまく活用しながら、例えば渋滞の情報なんかも、リアルタイムで、定点観測なんかもずっとやっていって、それを公表していけば、どれくらい改善したかというのも目に見えて分かるようになるんじゃないかなと私はちょっと素人ながら思ってるものですから。ぜひそういったところを工夫しながらやっていただければと思っております。

以上です。

○緒方勇二委員長　ほかに質疑はありませんか。

ないですね。なければ、次にその他として、第１回熊本県渋滞解消推進本部会議の開催結果に係る説明をお願いします。

○松田都市計画課長　都市計画課です。

報告事項を御説明させていただきます。

１ページでございます。

第１回熊本県渋滞解消推進本部会議の開催結果について御報告いたします。

概要を上の枠囲みの中に記載しております。

２つ目の丸でございますが、都市圏、セミコンテクノパーク周辺も含みますが、これらの交通状況や、短期、中期、長期等の渋滞対策、公共交通の利用促進等について報告し、今後、組織横断的に取組を迅速かつ強力に進めていくということにしております。

知事からは、都市圏の各市町村や民間事業者などとの連携の重要性や大西熊本市長と会談の機会を設けることが提案されました。

この枠囲みの中段以降、下の部分については、具体的議事内容を記載しております。

２ページを御覧ください。

推進本部の体制になります。推進本部は、知事をトップに、両副知事をはじめ、土木部長、企画振興部長などで構成しております。

熊本都市圏の渋滞対策は、図の左下の熊本都市圏総合交通戦略協議会や右下にあります菊池南部の渋滞対策検討の場などの組織において、様々な検討がなされております。これらの組織と一体的に議論を進めてまいります。

３ページをお願いします。

推進本部の取組について御説明いたします。

短期、中期、長期のソフト・ハード対策について、主な渋滞箇所を段階的に減らしていく取組を効率的に進めてまいります。熊本都市圏における渋滞対策などの着実な実施や前倒し、各施策の整合、連携、新たな対策など、施策の内容や進捗並びにこれらの実施方針を明らかにし、県民の皆様に分かりやすく情報発信していきたいと考えております。

都市計画課からは以上です。

○緒方勇二委員長　説明が終わりました。何か質疑はございませんか。

ないですかね。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、引き続き審査を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）

○緒方勇二委員長　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になっております。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）

○緒方勇二委員長　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25分閉会

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