

第 9 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12月10日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第9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12月10日（火曜日）

午前9時58分開議

午前11時06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(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	高木 健次
委員	増永 慎一郎
委員	高島 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

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

政務調査課主幹 時吉 啓通

午前9時58分開議

○緒方勇二委員長 それでは、ただいまから第9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、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、熊本天草幹線道路の本渡道路Ⅱ期において、本格的な測量に着手できる環境が整ったことから、

今月1日に中心杭打ち式を開催しました。

さらに、中九州横断道路の大津道路において、来年の1月19日に中心杭打ち式が予定されるなど、県内の高規格道路の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、阿蘇くまもと空港についてでございます。

国際線につきましては、冬ダイヤからの就航が相次いでおり、熊本―ソウル線について、11月7日からアジアナ航空が週3便で、また、11月24日から大韓航空が週7便で運航を再開いたしました。また、新たな路線として、熊本―釜山線が韓国のイースター航空により、今月19日から週7便就航することが決定しました。さらに、来年2月3日から、コロナ禍で運休していたチャイナエアラインの熊本―高雄線の復便も決定しております。

これらにより、阿蘇くまもと空港の国際線は、台北線、香港線と合わせて週43便となり、国際線ネットワークの充実が進んでおります。

また、阿蘇くまもと空港につきましては、第2期工事が完了し、10月26日には、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なるそらよかエリアが開業し、記念式典が開催されました。

今後も、熊本国際空港株式会社と連携し、さらなる航空ネットワークの拡大及び空港の利便性向上に努めてまいります。

次に、空港アクセス鉄道についてでございます。

11月12日から13日に、国の施策等に関する提案・要望活動として、引き続き、地域産業構造転換インフラ整備推進交付金の対象化など、空港アクセス鉄道の整備及びJR豊肥本線の輸送力強化に対する最大限の財政支援を要望しました。

また、11月29日には、環境アセスメントに

関する方法書について、県環境影響評価審査会において御審議いただきました。引き続き、必要な手続を着実に実施し、事業化に向けた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。

都市圏の渋滞対策について、すぐにできる取組として、9月2日から30日まで、県、熊本市合同で、職員の時差出勤やテレワークの取組を実施しました。期間中には、県、市合計で1日平均4,086人の職員が取組を実施しました。

また、令和6年9月から10月にかけて、熊本市以外の熊本都市圏の1市4町ともトップ会談を実施しました。各市町の渋滞箇所や今後の対策等について意見交換を行い、これまで各市町で行っていた渋滞対策を、熊本都市圏全体で一体となって実施していく方向性を共有しました。

今後、年内をめどに、周辺自治体を含めた渋滞対策や新たな対策の方向性をお示しできるよう検討を進めてまいります。

以上、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、質疑を受けたいと思います。

委員会の運営を効率的に行うため、説明は着座のまま、簡潔にお願いいたします。

では、執行部から説明をお願いいたします。

○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66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13ページをお願いいたします。

中九州横断道路についてでございます。

現状の欄をお願いします。4つ目の丸の2ポツ目ですが、大津道路につきまして、本格的な測量に着手できる環境が整い、来年1月19日に中心杭打ち式を実施する予定としております。

16ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路でございます。

現状の欄をお願いします。2つ目の丸の5ポツ目ですが、本渡道路Ⅱ期につきまして、今月1日、天草市において中心杭打ち式を実施しております。

引き続き、国や地元自治体と連携を図りながら、90分構想の実現に向け、本道路の早期整備に取り組んでまいります。

24ページをお願いいたします。

建設促進活動です。各路線の要望活動を記載しております。

9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、①の九州中央自動車道です。

10月17日に、期成会、沿線議会期成会、民間協議会合同により、熊本河川国道事務所への提言活動が行われております。

また、同日17日から18日にかけて、熊本、宮崎両県期成会、沿線議会協議会、民間協議会により、九州地方整備局、国土交通省、財務省及び県選出国会議員への提言活動が行われております。

11月7日に、熊本、宮崎両県協議会として、両県知事、県議会議長、民間経済団体の皆様と財務省、国土交通省及び自民党本部への提言活動を行っております。

11月18日に、東京において、熊本県、県議会、九州横断道路建設促進議員連盟、九州中央自動車道建設促進期成会による建設促進大

会を開催し、国土交通省、県選出国会議員への要望活動を行っております。

25ページをお願いいたします。

最上段ですが、1月21日に、九州中央3県議員連盟の総会が大分市で予定されております。

②の南九州西回り自動車道です。

9月30日に、期成会、地元の県議会議員の皆様により、九州地方整備局への要望活動が行われております。

10月15日から16日にかけて、期成会により、財務省、国土交通省及び県選出国会議員への要望活動が行われております。

10月29日に、熊本、鹿児島両県期成会、県南振興議員連盟により、九州地方整備局への要望活動が行われております。

11月13日に、熊本、鹿児島両県、両県期成会、県南振興議員連盟による建設促進大会を開催し、財務省、国土交通省、県選出国会議員への要望活動を行っております。

26ページをお願いいたします。

③中九州横断道路です。

10月7日に、熊本、大分両県協議会として、両県知事、県議会議長、民間経済団体により、財務省、国土交通省、県選出国会議員への提言活動を行っております。

10月30日に、期成会により、熊本河川国道事務所への要望活動が行われております。

また、同日30日に、熊本、大分両県期成会により、九州地方整備局への要望活動が行われております。

27ページをお願いします。

11月6日に、知事、熊本市長、合志市長、大津町長、菊陽町長により、財務省、国土交通省、県選出国会議員への要望活動を行っております。

11月20日に、熊本、大分両県期成会により、財務省、国土交通省、県選出国会議員への要望活動が行われております。

来年1月21日に行われる九州中央3県議員

連盟の総会につきましては、先ほど御説明しました九州中央自動車道と同様となります。

28ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路です。

11月18日に、熊本県、県議会、有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議熊本県議員連盟、有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会によります建設促進大会につきましては、九州中央自動車道と併せて実施しております。

29ページをお願いいたします。

⑥熊本都市圏3連絡道路です。

10月22日に、熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会の総会を書面により開催しております。

11月6日から7日にかけて、知事、熊本市長により、国土交通省及び県選出国会議員への要望活動を行っております。

⑦その他、国等への要望です。

11月12日から13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、国の施策等に関する提案を行っております。

30ページをお願いいたします。

最後に、⑧の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ございますが、9月30日から10月15日にかけて、県庁地下通路展示ブースにおいて、11月6日から13日にかけて、熊本県立図書館において、11月20日から21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。

以上が建設促進活動となります。

委員をはじめ県議会の皆様には、多くの建設促進活動に御出席をいただいております。

高規格道路に係ります15か月予算は、ここ5年で312億から408億と100億近く伸びております。県内の高規格道路の整備が大きく加速しております。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ので、

よろしくお願いいたします。

道路整備課は以上です。

○坂本交通政策課長 交通政策課でございます。

資料31ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進についてでございます。

31ページは、昨年度までの実績数であり、前回と同様ですので、説明を省略させていただきます。

おめくりをいただきまして、32ページをお願いいたします。

まず、直近の旅客数の状況について、月別の数字を参考－2でまとめております。

4月から10月までの月別の実績は、国内線につきましては、前年度をやや上回る程度のペースで推移をしております。また、国際線につきましては、就航便数が大幅に増加いたしましたことから、昨年度を大きく上回る現在のところ月間3万人前後の数字で推移をしている状況でございます。

続きまして、33ページをお願いいたします。

国内線の状況、先ほど申し上げましたとおり、前年度と比較しますと、微増、101.4%の状況となっております。

参考－4の路線別の状況を御覧ください。利用率についてでございます。

東京線については73.3%、大阪線71.4%、名古屋線59.3%、全体としては71.6%の利用率という状況でございます。

続きまして、おめくりをいただきまして、35ページをお願いいたします。

次に、国際線の状況についてでございます。

最近の動向を下段のほうに下線を引いておりますが、まず、部長挨拶でもありましたとおり、大韓航空が11月24日からソウル便を週7便、いわゆるデイリー運航でございます

が、27年ぶりに運航を再開しております。また、台湾のチャイナエアラインが来年の2月3日から高雄線について、週3便、月水土を予定しておりますが、コロナで運休以来4年ぶりに運航を再開することが決定をいたしております。

続きまして、おめくりいただき、36ページをお願いいたします。

参考－1の表で、国際線全体の運航状況を記載しております。

現在、12月まででいきますと週40便、それから、2月からは高雄線が加わりまして、ソウル、釜山、台北、高雄、香港の5路線で週43便の運航となる見込みでございます。

ここから38ページについては、各路線のこれまでの経過を記載しておりますので、説明は省略をさせていただきます。

恐れ入ります、39ページをお願いいたします。

上段の今後の取組でございますが、コロナ前の既存路線については、復便、それから増便、こういったもののめどが立った状況でございますことから、今後はさらに、現在就航している路線の増便や、東アジア、東南アジアに向けたさらなるネットワークの拡大を空港運営会社とともに目指してまいります。

続きまして、航空物流機能の状況についてでございます。

下線部2か所引いておりますけれども、国際貨物輸送に必須である電子通関システム、NACCSと言いますが、この整備、それから空港の貨物のグランドハンドリング体制が整ったことから、まずは、チャイナエアライン定期便による台湾への国際貨物輸出が可能となりました。これを受けまして、11月の8日でございますが、初めての定期便による国際貨物として、球磨焼酎酒造組合さんの焼酎を台湾に輸出をしておる状況でございます。

40ページをお願いいたします。

今後の取組でございますが、台湾に加えま

して、香港、韓国にもフルキャリアの直行便が就航していることから、そういった国々へも含めまして航空貨物輸送体制の構築を目指してまいります。

それから、おめくりいただきまして、43ページをお願いいたします。

空港関係でございます。

下線部を引いておりますが、まず、10月から国際線の増便に対応するため、6番スポットの供用を開始しております。図にある一番右の黄色の欄でございます。

そして、そらよかエリア店舗として、ロイヤルホスト、それから肥後銀行のSDGsパーク、菅乃屋さん、フィットネスのchocoZAPさん、そういったお店が順次オープンをされている状況でございます。

また、資料にはちょっと記載をしておりますが、先日、12月2日に尾田栄一郎さんの書き下ろしによる『ONE PIECE』の壁画もお披露目がなされております。

また、駐車場に関してでございます。

43ページ下の図の赤枠で囲っております。新たに約200台収容のP4駐車場を整備いたしまして、12月中には完成、供用の予定でございます。

空港関係については以上でございまして、少し飛びまして、恐れ入ります、59ページをお願いいたします。

59ページの都市交通の公共交通機関の利用促進に関してでございます。

前回委員会でも御報告をいたしました、いわゆる交通系ICカードに関しまして、線を引いておりますが、11月の16日から、バス事業者等による機器更新の作業が開始されております。これに伴いまして、全国相互利用カード、いわゆるSuica、SUGOCA等でございますが、利用が停止をされております。3月の上旬までには新たな決済手段としてのクレジットカード決済をできるように進めておりますが、それまでの間は、現金また

はくまモンのＩＣカードでの決済となることになっております。

少しでも混乱が少なくなるように、利用者の皆様への周知、あるいは代替手段への移行促進について、熊本市、事業者と連携して取り組んでいるところでございます。

その一環といたしまして、オフピーク、休日にお得にくまモンのＩＣカードでバス、電車が利用できる半額パスの実証実験にも積極的に取り組んでいるところでございます。

交通政策課は以上です。

○森山交通政策・統計局長 空港アクセス鉄道整備推進課です。

本日は担当課長が欠席しておりますので、私から説明させていただきます。

47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。

48ページをお願いします。

今年度の主な取組の経過のうち、アンダーラインのある直近の動きについて御報告いたします。

5つ目の丸、国の施策等に関する提案・要望活動については、11月12日から13日にかけて、地域産業構造転換インフラ整備推進交付金の対象化など、空港アクセス鉄道の整備及びＪＲ豊肥本線の輸送力強化に対する最大限の財政支援を要望しております。

次の丸、先月29日に開催されました熊本県環境影響評価審査会におきまして、環境アセスメントに関し、どのような項目について、どのような手法で調査、予測、評価をしているのかという方法書を審議いただいております。審査会では、水質調査の地点の追加などの御意見をいただいております、今後、これらを基に知事意見が取りまとめられる予定です。

引き続き、必要な手続を着実に実施し、鉄道整備に向けた取組を進めてまいります。

7つ目の丸、県民の理解を深めるための各

種広報活動としまして、菊陽町や大津町での各種イベントを中心に広報活動に取り組んでおります。

恐れ入ります。別添資料をお願いします。青色の表紙になっているものでございます。

別添資料、県民総合運動公園アクセス改善対策実証事業最終報告書をお願いします。

令和4年度に空港アクセス鉄道の整備ルートを肥後大津ルートと表明した際、ルート決定に伴い、整理すべき課題の一つとしておりました県民総合運動公園へのアクセス改善対策に関する実証事業の最終報告となります。

この課題につきましては、本委員会で実証事業を行うということを報告し、昨年9月議会におきまして、中間取りまとめを報告しております。今般最終報告書を取りまとめましたので、実証事業の概要、結果、今後の取組の方向性について御説明いたします。

1ページをお願いします。

1、実証事業の概要です。

(1)背景・目的として、県民総合運動公園は、公共交通機関によるアクセス手段が乏しく、自家用車での来園者が多いこと、複数のスポーツ大会が重なる場合に、周辺道路で渋滞が発生していること、このため、県が主体的に実証事業に取り組み、今後の対策を検討するものです。

(2)の実施内容は、①主催者等調整会議の設置、②自家用車以外での来場を促進するための対策、③運動公園内に駐車する車両のスムーズな駐車、退出のための対策を実施しました。

(3)実施期間及び対象イベントは、令和5年2月から令和6年11月までの間、ロアッソ熊本のホームゲームなどを対象に、全部で71回実施しております。

2ページに、実証事業の結果です。

(1)パーク＆バスライドでは、ロアッソの試合で平均1,013人の利用がありました。課題として、実証事業では、県が負担した費用

をどうするのか、利用者増加のための周知が必要と考えております。

(2)シャトルバスは、ロアッソの試合で平均400人の利用がありました。課題として、パーク・アンド・バスライドと同様に、費用の負担の在り方、あるいは事前予約制や現金での支払いができないという周知が必要と考えております。

(3)臨時駐車場の確保、交通誘導警備員等の配置、駐車場の満空情報の発信では、枠外駐車や路上駐車の減少が確認できました。また、臨時駐車場として使用した多目的グラウンドにつきまして、雨天時の利用に課題があったため、排水改良工事を実施しております。

(4)メイン駐車場からの臨時退出路の運用は、ロアッソの試合日に平均253台が利用し、国体道路南北線への退出車両が減少するとともに、駐車場内の渋滞解消の所要時間の短縮が確認されました。

3ページをお願いします。

今後の取組の方向性です。

(1)運動公園のアクセス改善対策の継続実施です。

1 ポツ目では、主催者等調整会議を引き続き開催し、来園見込み者数に応じた対策を実施していきます。

2 ポツ目では、臨時退出路の運用を継続します。

それから3つ目ですけれども、交差点の改良や信号現示の改善等に関し、熊本市や県警と連携し、取り組んでまいります。

(2)のアクセス改善に関する実施方法や費用負担の在り方については、今後、関係者間で検討を進めてまいります。

それから、(3)の利便性が高く安定的に利用可能な駐車場の確保・管理の効率化につきまして、他自治体の事例等を参考に、引き続き検討していきます。

また、新たな常設駐車場の整備に向け、住

民説明会などの都市計画変更に向けた手続きに着手していきます。

空港アクセス鉄道整備推進課は以上です。

○松田都市計画課長 都市計画課です。

本文のほうに戻りまして、54ページをお願いいたします。

熊本都市圏交通施策の主な取組として、現在、熊本都市圏総合交通体系調査を実施しております。

中段にスケジュールを記載しておりますが、今年度は、現況分析、将来予測を行っているところであり、令和7年度に新たな都市交通マスタープランを策定することとしております。

55ページをお願いします。

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進めているところでございます。

ここには記載しておりませんが、明日、学識等で構成されます委員会を開催し、審議をしていただいた後、中間報告を公表する予定としております。

また、年度内をめどに、協議会の場で一般集計の結果等を公表してまいります。

ページが飛びますが、65ページをお願いいたします。

4)の渋滞解消推進本部の取組でございます。

下のほうの下線部でございますが、熊本市とともに実施した時差出勤等についてです。

県、市合計で1日平均4,086人の職員が時差出勤やテレワークの取組を実施しました。

また、令和6年9月11日に嘉島町と菊陽町、10月3日に合志市、10月9日に大津町と益城町の熊本都市圏市町とのトップ会談を実施しております。

各市町の渋滞箇所や今後の対策等について意見交換を行い、渋滞対策を熊本都市圏全体

で一体となって実施していくという方向性を共有したところでございます。

今後の渋滞対策につきましては、熊本市以外の周辺自治体とも連携しながら、都市圏全体で取組を進めてまいります。

都市計画課は以上でございます。

○緒方勇二委員長 以上で執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入ります。

何かございませんか。

○前川収委員 13ページをお願いします。

中九州横断道路、来年1月19日には大津道路の杭打ち式が行われるということで、順調に延伸しているなという感想を持っております。関連になりますけれども、中九州横断道路の合志インターチェンジまでのアクセス道路を県のほうで整備するという話を伺っております。この会議の中でもお話があったと思いますが、目標は、令和10年度中には開設したいというお話であり、私は、率直に、国交省、東京で、国交省本省の道路局長にも、県が令和10年に開設を目指すんだから、国としてもぜひその目的である合志インターまでの中九州横断道路を令和10年度中に開設できるように頑張ってもらいたいという願いを、皆さんがいらっしゃる前で何回かしたことがございます。

そこででありますけれども、まず、そのアクセス道路ですね、令和10年度中の開設見込みについて、現在の進捗状況を教えてください。

それから、同時に、中九州横断道路の合志インターチェンジまでの開設見込み。これは国交省の話でありますけれども、こうやってしっかり我々も運動をやっているわけでありますから、現状、そして見込みについて、教えてもらえればありがたいです。

それと、もう1件、空港の話でありますけれども、本当に国際線、飛躍的に、過去にな

いようなたくさんの増便が見られておりまして、大変ありがたいことだし、むしろ民間でやっぱり空港会社をやってもらってよかったなということとか。それから、TSMC効果というものが、よその地域から見れば明確に出ているなということを改めて感じているところであります。

そこで、皆さんもお感じになることがあると思いますが、熊本空港だけの原因ではもちろんありません。飛行機が遅れてくる、もしくは乗るのに1時間ぐらい待たされる、羽田が特にひどいんですけれども、熊本空港はそのあおりで、夕方便というのは大体遅れているような気がします。それはこちらで解消することは簡単ではないと思いますが、やっぱり羽田が多分満杯で、ちょっと遅れれば、玉突き事故みたいにどんどんどんどん遅れていくということになってるんだらうなということ最近特に感じております。その実態について、しっかり把握できていれば教えてください。

それと、もう1つ。これは貨物の話も含めてであります。これだけやっぱり飛行機がたくさん熊本空港に来てくれる、離着陸が増えていくということはとてもありがたいことです。その中で、以前もここで議論させていただきましたが、発着時間の延長については、もう以前から熊本空港の課題となってきたわけでありまして、その発着時間の延長については、今どういう取組がなされているか教えてください。

以上です。

○奥山道路整備課長 道路整備課でございます。

まず、合志インターチェンジアクセス道路についてでございます。

現在、令和10年度内の完成を目指して進めているところでございます。新たなインフラ交付金を活用し、しっかりと用地のほうも進

めさせていただいております。一部、文化財調査もございますが、令和10年度内完成を目指し、いろんな努力をして、文化財のほうの協力もいただきながら、しっかりと進めたいと考えております。

国が整備する中九州横断道路について、合志インターチェンジまでの完成を令和10年度までにということを、委員から東京で御発言いただきました。国からの発表はありませんが、県としても、昨年度から、用地の先行取得を実施しており、今年度も、108筆を県で支援するということです。現在、8割程度取得ができているということでございます。我々としましては、県としてできることをしっかりと協力した上で、国には、我々が目指す令和10年度に間に合わせていただければ一番ありがたいということで、今後の要望を行ってまいりたいと考えております。

以上です。

○坂本交通政策課長 2点御質問をいただきまして、まず1点目の全体的な便の遅れといえますか、運航状況でございますけれども、やはり、委員御指摘のとおり、特に主要空港、羽田の混雑を原因としました全体的な便の遅れというのが、特に天候であったり、そういったものが関係する場合に生じている状況は空港会社からも聞いております。

熊本空港は比較的定時性が保たれているという評価はいただいている空港なんですけれども、どうしてもそういった全体的な航空会社の機材関係の支障が出て、いわゆる運用時間を臨時にちょっと最終便を遅らせたりする運用という部分についても、昨年度、今年度ともやはり発生しているという状況ではございます。

こういった状況につきましては、主にANA、JAL、そういった航空会社のネットワーク担当の方、コミュニケーションを取っておりますので、全体の状況を引き続き把握し

てまいりたいと考えております。

それから、運用時間の延長についてでございます。

当空港、九州各県を見ましても、1時間短いという状況でございますので、そういったことも含めて、エアラインとの需要の問題、それから周辺地域の住民の皆様とのコミュニケーション。こういったものをいま取っておる状況でございまして、10月には、空港周辺の自治体の区長さんも交えました全体での協議会を開催いたしまして、いろんな御意見をいただきました。騒音の問題であったり、そういった部分も含めまして、まず丁寧に御説明をし、それから、空港運営会社とともに、周辺地域の区単位でスモールミーティングを今重ねながら、必要性について、御理解を得るように御説明を続けているという状況でございます。

以上です。

○前川収委員 まず、中九州横断道路であります。県も国も、しっかり御努力をいただきながら、前に進むように連携を取ってやっていただいているということについては今のお話で分かりました。もちろん、令和10年というのはかなり高めのハードルだということは私も十分分かった上で、しかし、やっぱり目標設定しながら言わないと、いつになるかわからないという状況ではやっぱり困るということであります。引き続き、これは都市圏渋滞解消対策にも直結する話だと思っておりますので、ぜひそのことは頑張っていただきたいというふうに思っています。

それからもう一つ、これは要望であります。都市圏渋滞対策という議題が我々のこの委員会の中にも入っています。TSMC周辺の大津とか菊陽とか合志も一部、菊池もそうでしょう。その辺ももう都市圏渋滞と言われれば全くその都市圏渋滞なんですね。ただ、この委員会の中では、その路線の進捗状況と

というのは報告されておられません。できれば、都市圏渋滞対策という前提で考えれば、それまで一括して話してもらわないと。T S M C絡みで中九州横断道路は頑張りますという話をしても、じゃあアクセス道路はどうなっているのという話が、直接私みたいに引っ掛けて言わないと言にくい状況でございますので、それがトータルで分かるような形をつくってもらえればありがたいです。

同時に、それは熊本西環状道路もそうですね。熊本市がやっている熊本西環状道路の状況とか。それらも完全に、あの一つ一つの路線が一つ一つで成り立っているわけじゃなくて、全部有機的につながりながら渋滞対策というのはやってらっしゃると思います。それらの情報も教えてもらいたいと思います。それは都市圏の渋滞対策という前提で考えれば、十分我々の議論の中に入ってくる問題だと思っております。委員長、ぜひ御検討をよろしくお願いしたいというふうに思います。

○緒方勇二委員長 はい、分かりました。

○前川収委員 それと、空港の問題ですけれども、広がって、後はアクセス鉄道が繋がれば、ほぼ熊本空港も完結するなというふうに思っておりまして、非常に頑張っていたいなと思いますが、やっぱり飛行機の定時性というのは、社会インフラ、交通インフラとしてはとても重要なことでありまして。羽田が原因だから仕方ないとじゃなくて、やっぱり県民もしくは熊本にお見えになる皆さんのニーズとして、しっかり定時性を保つということを言わないと、仕方ないでは済まないと私は思っています。何時に出て何時に着くというのは、我々の日常生活の中においては非常に重要なことでありまして、場合によっては、全部変えてしまわなければならない事態になることがあります。自然の悪天候があつて、便が飛ばなかったとか、それ

は防ぎようがないことかなと思います。熊本空港に関わらず、空港施設の課題としてその問題があるとすれば、それは我々としてもしっかりと訴えていかないと。それは熊本だけじゃないと思います。あまりにも最近ひどいなというのが目立っている。皆さんもよく乗られているからお分かりだと思います。そのことをしっかり問題意識を持って、必要な動きはやっぱりしてもらいたいと。仕方ないじゃなくて。各航空会社にもお願いせないかんし、羽田空港を運用しているところにも、それはやっぱり改善してほしいと言うのが当然のことだと私は思っています。そういう動きもやってもらえればと思います。

時間延長についても頑張ってください。

はい、以上です。ありがとうございました。

○緒方勇二委員長 ほかにございませんか。

○鎌田聡委員 すみません。48ページですけれども、今の渋滞の問題と非常に大きく絡んできますが、国へアクセス鉄道とJ R豊肥本線の輸送力強化ということで、財政支援を要望されておられます。アクセス鉄道の概算は幾らというのは分かって、国への要望事項というのは分かります。豊肥線の輸送力強化ですね。要は、やっぱり複線化だとか、あの辺の輸送力を強化していくために、事業主体はやっぱりJ Rだと思いますけれども、大体幾らぐらい見込まれて、国としての支援がどのくらい可能なのかということをやっと教えていただきたいと思いますが。

○坂本交通政策課長 豊肥本線の機能強化もセットで、先般要望をさせていただきました。その中で、当然部分複線化という非常に大きな課題もございます。それから、例えば、できるところで、同時進入という仕組みをつくることによって速くなる、行き違いの

施設を造ったりする。そういったいろんなやり方があるということで、事業費として、幾らかかるのかというのをJRと今検討している状況ではあるんですけども、やはり一定の投資はかかるということで、国に対しましても、ぜひお願いしたいということで要望しているところでございます。

国の補助金につきまして、やはりどうしてもJRが実施主体になりますと、これまでの補助金の中で制約があるという話も聞いております。そういったものについて、鉄道局を中心として、社会資本整備総合交付金という制度も含めまして、まず財源の問題とそれからJRの事業についてどういった制度が活用できるかというのを、事務的にも今協議を行っているところでございます。

以上です。

○鎌田聡委員 豊肥線の機能強化というのは、非常に、渋滞対策に寄与する問題でありますし、そしてまた一方で、道路整備もそうですけれども、この公共交通の充実というのは、やっぱり急ぎやらないかならないと思うんです。今、JRとの検討状況、今おっしゃられた同時進入だとか行き違いのところを含めて、どの部分を具体的に今から詰めていけるのか。全部やってしまうとなかなか時間的にも財政的に厳しいと思いますけれども、何かそういった検討は今されているんでしょうか。

○森山交通政策・統計局長 空港アクセス鉄道整備推進課のほうから答えます。

まず、先ほど金額の話がありましたけれども、国の要望に対しては130億円という数字を出しております。内訳がどうこうというのはまだ詳しく御説明できないんですけども、JRとの協議の中で出てきた数字です。

豊肥本線の機能強化ですけれども、現在既に豊肥本線が非常に混雑している状況です。

これは、空港アクセス鉄道は関係なく、TSMC等の進出によって動いている状況で、これについては、まずは車両の増結でありますとか、便を増やすとか、そういったことをお願いしている状況です。これに対してお金が幾らぐらいかかるかというものは私のほうでは把握をしておりません。

この先にあるのが、今、坂本課長からも説明しました。例えば行き違い、同時に進入できない駅がありますので、そこを同時に進入できるように改良するとか、あるいは一部複線化という新聞報道もありましたけれども、そういうことも考えられるということで、どういうものがあるかという玉出しをJRとはお話をしている途中で、実際それが幾らぐらいかかるかとか、誰がやるのかというところは、今後の協議になっていきます。そういった状況でございます。

○鎌田聡委員 まあ状況は分かりました。あと、今言われたように、車両を増やすとか、何か簡単にできるかどうか分かりませんけれども、そういったものも含めて、やっぱり全てを一遍にやってしまうことはもう不可能だと思いますので、できることからしっかりとJRと詰めていっていただきたいというふうに思います。

それと、もう1点、ちょっと渋滞関係で、65ページですね。熊本県と熊本市での調整会議で時差出勤とテレワークで取組まれたということで。1日4,000人ですか。非常に渋滞が減って快適だったという意見もあったということでございますけれども、実際渋滞が何か数値的に減ったのかどうなのか。そして、これを今後どう取り組んでいけるのか教えていただきたいと思います。

○坂本交通政策課長 時差出勤の9月の取組についてでございますけれども、いわゆる渋滞にどのように寄与したかということについ

て。10月に一度知事の定例会見の中で、3か所、保田窪北交差点、それから水道町の交差点、県、市連携ということで、浄行寺の交差点で、県警さん等の協力も得ながら、どのぐらい減ったのかというのを推計して、例えば保田窪北交差点で131台程度減少したであろうという、全体として7,000台のうちのその数字なんですけれども。そういった数字はできる限り把握をしている状況でございます。

今ちょっとその辺りを、また引き続き協力を得ながら、もうちょっと細かく分析をするという作業を事務的に進めている状況でございます。

ピーク時から職員に協力していただいたという事実はありますので、それが、じゃあ実際道路にどのように寄与したかということ、できる限り分かりやすく調査するように、今鋭意作業を進めているところでございます。

取組については、もちろん、経済団体からいろいろな協力するという御意見をいただいておりますので、広く広めていければなと現状考えております。

以上です。

○鎌田聡委員 じゃあ、もう県としては、これで一旦終わってということですかね。

○坂本交通政策課長 いえ、県庁自体につきましては、10月以降も、集計はしないけれども、引き続き取組を続けていただきたいという要請を、企画振興部として全庁的に出しておる状況でございます。

○鎌田聡委員 やっぱり時差出勤というか、テレワークという取組と併せて。この前も言ったかと思いますが、公共交通へのシフト、これもぜひ進めていただきたいと思いますので、その点も併せて継続的に取り組んでいただきますようお願いしておきます。

○緒方勇二委員長 要望でいいですか。

○鎌田聡委員 はい。

○緒方勇二委員長 ほかにございませんか。

○高島和男委員 コロナ以前は、この委員会でも度々、渋滞対策の一つとして取り上げられていたと思うんですけれども、街なか、中心部ですね。その渋滞対策についてちょっとお尋ねしたいと思うんです。といいますのも、コロナが一段落つきまして、街なかの大型百貨店がいろんな催し物、客足が戻ってきたという背景があります。もう皆さんも御存知のとおり、大甲橋から百貨店、左折するあのラインですね。そして、代継橋から3号線を上って行って百貨店に入るあの左折のライン。そして、銀座通りから籠町通りに入るあの近辺、大きく言ってこの3か所。やはりこの前までは大道産子市とか、いろんなああいいう人気のイベントになりますと、非常にやっぱり渋滞している。開店前が特に、当然あそこに手取交番もございますし、警察のほうでも重々状況は把握していらっしゃると思いますけれども、百貨店側と渋滞の解消ということで、何らかの意思疎通を図っていらっしゃるかどうかが、教えていただければと思います。

○松田都市計画課長 都市計画課です。

高島委員御質問の件でございますが、せっかく、熊本市長と知事との間でトップ会談を行いました、こちらについては、主に県、市で連携する取組として、市の縁辺部のほうの話題が多かったものでございます。

今委員御指摘のエリアというのは、熊本市の中心市街地のエリアになります。熊本市のほうでは、中心市街地については、中心市街地活性化基本計画にのっとって、いろんな渋

滞対策等もやられているところでございますが、先ほど御報告した都市交通マスタープランの策定に当たりまして、その中心部については、そのエリア、特化して調査、分析をしているところでございます。

委員がおっしゃった百貨店等の商業を起因とする渋滞についても、しっかりそのあたりを分析して、県、市で今、学識を交えた協議会を設置しておりますので、そのあたりから専門的な御意見をいただきながら、対策を検討してまいります。

その点については、来年度策定する都市交通マスタープラン、あるいはその翌年の都市交通戦略策定。令和8年度に予定しておりますが、そういったところに反映させていきたいというふうに考えております。

以上です。

○高島和男委員 マスタープランに、策定の中に反映していくということで、それはもうそれで結構ですが、そうなりますと、若干時間がかかっていくのかなということで、渋滞はやっぱり随時起こって発生していくわけでございます。

これはもう推測です。私たちがよくあの界限に行くときに、近辺の駐車場が百貨店との提携を解消しましたという看板が時々見るんですね。それは、推測ですけども、コロナでやっぱり客足が遠のいたということで、負担が生じるということで提携を解消されたんだろうと思います。しかしながら、やっぱり戻ってきたことによって、本来ならば駐車場も増やしたほうが百貨店としてはいいんじゃないかなと。そうすることによって、やっぱり渋滞するということになると、もうお客さんたちももう行かないと、客足が逆に遠のくということになるので、本来は、やはり提携をまた進めたほうがいいと思うんです。そこでお尋ねです。熊本県があそこの近隣に県営の委託している駐車場がございます。あそこ

は連携、提携というふうなお話はないんでしょうか。また、そういう方向性というのはいないんですかね。

○松田都市計画課長 御指摘の駐車場につきましては、企業局の所管になっております。民間の駐車場も含めまして、そういった渋滞対策とどう駐車場が連携できるかというの基本的には考えていくべきところでございますので、今おっしゃった点につきましては、熊本市のほうにしっかりお伝え申し上げたいというふうに考えております。

以上です。

○高島和男委員 確におっしゃるように、企業局ということで、範疇は違うかもしれませんが。渋滞解消ということが県の大きな命題でございますし、熊本市とぜひ連携を図っていただきながら、やはりあそこに市民、県民、買物に行くわけですから、ぜひ解消は目的を持って取り組んでいただきたいと思います。要望です。

○緒方勇二委員長 ほかに質疑ございませんか。

○池田和貴委員 すみません、43ページです。

そらよかエリアが開業をして、12月に200台入る駐車場が完成する予定ということであります。

実は、私の経験がちょっとあって、今年の10月ぐらいだったですかね。午前中の便だったんです。東京に行く予定があって、空港に車で向かいました。そのときに、1、2、3全て満車で、入り口のところで警備員さんが、全部いっぱいなので、今止められる民間の駐車場があと2か所あって、今のところは空いている。ここに回ってくださいみたいな話があったんですね。私は、そこに向かいま

した。幸いにも止められたんですけども、あと数台でそこも満杯になって、その後はどうなったんだろうなというのがまず一つ。もちろん、飛行機が到着すると、そこに乗っていた乗客の方の何人かはやっぱり駐車場に停めていたのが出ていくので、回転はしていきんだろうなと思うんですけども、そういう状況は、私がたまたまその1日だけだったのか、それともそういう状況が少し散見されるのかというのをまず聞きたいというのが一つ。

それと、そらよかエリアが開業したので、ここで飛行機に乗る人以外が集まるようなイベントとかがあると、やはりこれ、駐車場大丈夫かなという心配があります。

あと、熊本で大きなイベントがあったときに、全国から集まってこられるようなときに、その人たちが熊本から離れるときに、この駐車場の——そこはあんまり関係ないのかな。車では来ないので、そういう人たちは。そこは関係ないのか、まあ大丈夫かなというのがあって。ただ、先ほど前川委員もおっしゃったように、今後アクセス鉄道があったり、鎌田先生がおっしゃったように、公共交通に移管していくと、そこはまた減っていくと思うんですけども。その中で、どういうふうにこの駐車場のマネジメントとかを考えているのかなと、もし分かればそこを教えてくださいたいと思います。

○坂本交通政策課長 私の分かる範囲でお答えをいたしますけれども、確かに、この秋ぐらいの駐車場の状況として、以前よりも非常に止めにくくなったという日が増えているという、私もお話も聞いておりますし、空港からの統計でも、やっぱり一時的に全部詰まってしまうという状況が数件起きているという報告は受けております。

で、そういったときに、先ほど委員からもおっしゃったように、現場のその警備員の方

が、例えば民間に回す。あるいは短期間で止める人であれば、ちょっと無理してでも中に止め、実は私もそれを一度あっせんをいただいたんですけども、イベントのときに。そういった臨機の対応というのは現場の職員の方で努力はしていただいているところでございます。

ただ、全体的なキャパの部分につきましては、今回の200台もございますけれども、こういった形で敷地あるいはその周辺の土地も含めてやっていくかという部分につきまして、我々も空港運営会社ときちんと話をしながら、必要な対策を取っていただくように、引き続き協議を進めてまいります。

以上です。

○池田和貴委員 はい、分かりました。

先ほど前川委員がおっしゃったように、飛行機の離発着の時間で乗れたり乗れなかったりという、ここも問題ですけども、ある程度時間に行ったが、車を止められなくて飛行機に乗り遅れたとかという話もこれもまた同じように問題だと思うんですね。そこは、その方、どれぐらいの時間早く来るかということにも関係するんです。ただ、やはり車で移動せざるを得ないような環境であるからこそ、やっぱり駐車場のマネジメントというのは、これから知恵を絞って頑張っていただきたいと思います。

以上です。

○緒方勇二委員長 要望ですかね。

○池田和貴委員 はい。

○緒方勇二委員長 ほかに質疑ございませんか。

○南部隼平委員 アクセス改善対策実証事業について、運動公園の話ですけども、実証

実験のことでちょっとお尋ね。

私も実際ロアッソの試合とか、パーク・アンド・ライドを使って行かせていただきました。非常にスムーズにというか、もうバスもばんばん来るし、非常に快適にできたというところであったんです。今回実証実験を終わるということで、我々の地域としても、もちろんそういうチームとしても、これで終わってしまうんじゃないかというところで、非常に不安の声もありますし、実際、ここでは最後の3ページのほうに、継続実施ということで書いてあります。

もちろん、その費用負担等を、コストの部分は今から課題になってくるというふうに思います。今後、ロアッソ等、いろいろなイベントがあるときはもちろんなんですけれども、土日でも利用者が非常に多いというところもあります。そういう中で、駐車場の確保と、あと退出路を造るとか、そういったことは費用がなくてもある程度できるというところでやっていかれると思うんです。県としても、コスト面も負担等も、どこまで考えられているのか。できるだけ関係者にももちろん相応の負担もお願いしながらという形にはなると思うんです。そういったところはどういうふうに県としては考えておられるでしょうか。

○森山交通政策・統計局長 今後の取組についての御質問だと思います。

この今回やりました取組の中で、来客数に応じていろんなことをやるような、そういう一つのパターンを、この関係者調整会議の中で決めていくようなことができております。例えば、臨時駐車場も7つぐらいあるんですけれども、その人数によって、どこまでを造るかとか、パーク・アンド・バスライドも、何人以上のときに利用するか、そういったある程度の形ができましたので、今後もその形でやっていくことになると思います。

ただ、費用負担のところだけは、やはり今

回の実証実験は県で持ったところがありますので、そこは課題として残っております。県の執行部の中でいいますと、観光文化部のスポーツ交流企画課のほうで、ロアッソへの支援などやっておりますので、その予算を、どの程度今後も出していくことができるのかというような、その辺がちょっと、今予算の時期でありますけれども、その辺が課題になっているというところでございます。

○南部隼平委員 ありがとうございます。

もちろんチームとかスポーツだということもあるんですけども、やっぱり日頃使っている方、地域の方々というところの面も踏まえて、そのチームにも負担をしてもらうということはもちろんあると思います。県民運動公園ですので、そこはある程度の、県も相応の管理責任というか、そういうところもあると思いますので、その負担の部分もある程度配慮いただければというふうに思いますので。これは要望で。

○前川収委員 関連でいいですか。

この実証の結果を見ると、2ページですけれども、パーク・アンド・バスライドで、1試合当たり約490万円。しかも、その下のシャトルバスについても1試合当たり約120万円ということで見れば、1試合で610万円もかかっているというのは現実の数字としてあって、今までこれは県が負担してきたということだと思います。

実証でやってみたわけですから、これが効果的だということは分かっていると思いますが、この後は、駐車場の料金も含めて、今のお話もございますけれども、ある程度の受益者負担という概念を入れないといけなくなるんじゃないかなと思います。

例えば、運動公園を利用される方は県民全員が利用していいわけですから、いつも利用される方とあまり利用されない方ということで、

いつも利用される方の部分を税金で賄うということがいかななものか。

やっぱり受益者負担、自らがそこに行くためにはそれなりの費用を取ることが必要だと思いますし、これは同様に、パーク・アンド・バスライドとか駐車場とかシャトルバスとか、仮にやっていかれるとすれば、100%我々が税金で賄うということがいかなものかなというふうに私は思っています。公共施設であっても有料駐車場があってもおかしくないわけでありますから、一定程度の駐車場の料金であったり、そういったものを受益者のほうに、参加される方、そのほうに求めるという部分も必要でしょう。

それから、当然県が負担できる部分は公共性をもって負担する。それから、事業者である、これも営利事業でやっているわけですからね、ロアッソは。ボランティア団体じゃありませんから、これはやっぱり営利でやるプロスポーツですから、そこはそことしての負担というものをしっかりバランスを取ってお考えいただきたいというふうに思います。

以上です。要望です、これは。

○緒方勇二委員長 よろしいですか。

はい。ほかに質疑はございませんか。

○鎌田聡委員 関連でいいですか、すみません。

今話があったように、これを続けていくとなれば、やっぱり多額の費用を要します。費用負担の在り方を今後検討ということでありますけれども、ちなみに、1試合当たりでどのくらいの事業収入があるんでしょうか。そこに負担をできるのかです。

○森山交通政策・統計局長 ロアッソの事業収入ですけれども、手元にはございませんが、例えば3,000円とした場合、5,000人入ったとして、1,500万ですかね。ちなみに、こ

のパーク・アンド・バスライドは、今回実証実験では無料でしておりまして、駐車場は県で借りる、バスも県で動かすというふうな取扱いでやってます。シャトルバスは1,000円とか1,200円とか、利用者から負担を取ってやってるんですけども、その費用では回らなくて、ある程度県が出しているというような状況でございます。実証実験以外でもロアッソ自体がシャトルバスを出していたようなこともありますので、そこはやっぱり前川委員がおっしゃるように、ロアッソの営業の中で出していただく分は出していただくという方向で考えていく必要があるかなと思っています。

○鎌田聡委員 ぜひ、そういったことも含めて御検討をお願いしたいと思います。

それと、すみません、もう1点、このページの3ページの最後に、新たな常設駐車場整備に向けということで書いてありますけれども。これは、新しくこの敷地外で取るのか、今回臨時駐車場で使ってきた調整池とか、多目的グラウンドをこういうふうに常設駐車場にしていくのか、それを教えていただきたいと思っています。

○松田都市計画課長 都市計画課です。

新たな駐車場については、今回の実証事業を踏まえまして、やはり駐車場が不足することから、検証して提案しているところでございます。

主には、えがお健康スタジアム、それからパークドームといったメインの競技場に向かわれる方。あるいは、先ほどのロアッソの試合とか、大きなイベントのときに使われるような施設として捉えております。

そういったところで、これから都市計画の手続に入りまして、来年早々には住民説明会を開催するところでございますが、駐車場の場所については、今の公園区域以外の場所を

想定して今検討しているところでございます。

以上です。

○鎌田聡委員 ぜひ、中ではもう目いっぱいだと思うんですね。で、やっぱりそういったスポーツ施設を1つ潰してというのなかなか厳しいと思いますので、そういった形でやっぱり対応していただきたいと思います。やっぱり今、公共交通も非常に重要ですけども、やっぱり利用者のほとんどは車だと思うんですね。これで見てもやっぱりパーク・アンド・バスライドで13%ですか、と、シャトルで5%だから、2割弱の人ですから、いわゆるほとんどの方が車だと思いますので、そういった形で、いろいろ取組が大変ですけども、駐車場確保もしっかりと進めていただきたいと思いますので、よろしく願います。

○緒方勇二委員長 ほかに質疑はございませんか。

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としてよろしいでしょうか。

（「はい」「異議なし」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。

その他として何かありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○緒方勇二委員長 なければ、本日の委員会はこれで閉会します。

お疲れでございました。

午前11時6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