

第 10 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7年3月12日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第10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7年3月12日（水曜日）

午前9時58分開議

午前11時50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

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

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

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 ただいまから第10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、中九州横断道路の天津道路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、1月19日

に中心くい打ち式を開催しました。

また、熊本天草幹線道路の大矢野道路において工事が着実に進捗しており、先月24日に、新大矢野トンネルの貫通式が執り行われました。

さらに、昨日、国の社会資本整備審議会九州地方小委員会が開催され、中九州横断道路・熊本環状連絡道路の新規事業採択時評価及び有明海沿岸道路・長洲町から玉名市間の第2回計画段階評価の審議が行われました。

このように、県内の高規格道路の整備は大きく進展しており、引き続き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ますが、2月3日から熊本—高雄線が約5年ぶりに週3便で復便しました。これにより、国際線全体では5路線、週43便となり、今年度当初の3路線、週23便から大幅にネットワークの拡大が進みました。

また、空港施設につきましては、12月に新たに約200台分の駐車場の供用を開始したほか、そらよかビジターセンター内に、レンタカーの総合窓口やアウトドアカー、キャンプグッズ等のレンタルショップも開設しました。

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。

環境アセスメントにつきましては、1月21日に方法書に対する知事意見を受領いたしました。今後、環境調査を進め、知事意見での内容に留意した準備書の作成を進めてまいります。

また、鉄道整備に向けた検討深度化につきましては、引き続き、需要予測や費用便益分析、いわゆるB/C等の精度向上に向け、調

査、検討を進めてまいります。

今後も、鉄道事業許可申請に向け、必要な手続を着実に実施し、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は、12月26日に開催された熊本市との第2回県市調整会議において、今後の都市圏の渋滞対策の方向性や具体的対策を公表しました。

概要としては、3年以内に30カ所の交差点改良等を実施するなど、10年以内に主要渋滞箇所約80カ所の改善に向けて取り組むこと、経済界を巻き込み、時差出勤の取組を1年以内に1万人規模まで拡大し、県民運動として定着させること、公共交通の利便性向上や利用促進に資する取組、輸送力強化や基盤整備等を進め、10年以内に全ての移動手段のうち、公共交通が占める割合を2倍にすることなどです。

また、既に取り組んでいる渋滞対策として、セミコンテクノパーク周辺地区において、信号制御の最適化に向けた車両感知器の設置や信号機の集中制御化等の準備を進めており、一定の効果を確認しております。

今後も、熊本都市圏で連携して着実に対策を講じてまいります。

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。

○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。

す。

お手元の本委員会の資料につきましては、全体で69ページとなっております。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、1月19日に中心くい打ち式を開催しました。今後、工事着手に向けた測量や調査が進められます。

14ページをお願いいたします。

1行目の丸の熊本環状連絡道路です。

資料への記載が間に合っておりませんが、昨日、国の社会資本整備審議会道路分科会の九州地方小委員会において審議が行われ、令和7年度の事業化に向けた手続が進められております。

その下の事業調整会議ですが、先月26日に第3回事業調整会議を開催しております。会議の中で、県と熊本市により、大津西から下硯川間について、早期整備の観点から、接続する九州縦貫自動車道と同水準の管理水準、料金水準で有料道路事業を導入していただくよう提案を行っております。

16ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路です。

現状の欄をお願いします。

2つ目の丸の2ポツ目ですが、大矢野道路につきまして、先月24日に新大矢野トンネルの貫通式を開催しております。引き続き、用地取得、工事を推進してまいります。

17ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路です。

こちら資料への記載が間に合っておりませんが、2つ目の丸の長洲町から玉名市間に

おいて、昨日、国の社会資本整備審議会九州地方小委員会が開催され、2回目の計画段階評価が審議されております。

23ページをお願いいたします。

(3)の建設促進活動です。

各路線の要望活動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、①九州中央自動車道です。

24ページをお願いいたします。

1月21日に、大分県大分市において、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、大分県や宮崎県における高規格道路の進捗状況や各県の取組等について共有をさせていただいております。

25ページをお願いします。

③中九州横断道路です。

26ページをお願いいたします。

1月21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でございます。

2月3日から4日にかけて、知事、熊本市長、合志市長により、国土交通省及び県選出国會議員に対して要望活動を行っております。

④熊本天草幹線道路です。

12月17日に、期成会の会長であります天草市長のほか、沿線首長により、国土交通省及び県選出国會議員に対する要望活動が行われております。

1月25日に、天草市において、熊本天草幹線道路の早期完成を求める天草島民集會が開催されております。

27ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路でございます。

2月20日に、有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議により、九州地方整備局に対する要望活動が行われております。

2月25日には、荒尾・玉名地域の期成会に

より、財務省、国土交通省及び県選出国会議員に対する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。

⑥熊本都市圏3連絡道路でございます。

2月3日から4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に対する要望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、県内の道路整備の必要性をしっかりと国に訴えてまいりたいと考えております。

次に、中九州横断道路と一体となって道路ネットワークを構成するセミコンテクノパーク周辺で県が整備を進める事業について御説明いたします。

ページ飛びまして64ページをお願いいたします。

現在、TSMCの進出を契機とした企業集積に伴う新たな交通需要に対応するため、将来の基幹となる道路ネットワークの中から、大津植木線の多車線化や合志インターチェンジアクセス道路等を優先し、令和5年12月に創設された地域産業構造転換インフラ整備推進交付金を活用し、整備を進めております。

下の図にございます緑の文字で記載している①から⑥が県で事業を進めているもので、青の文字で記載している①から⑥が市町で事業を進めているものでございます。

65ページをお願いいたします。

県で工事を進める事業について御説明いたします。

①の大津植木線多車線化につきましては、令和4年度に事業化しており、セミコンテクノパーク周辺の東西方向の道路整備を目的とし、6車線化が可能な幅員で拡幅する計画の下、事業を進めております。

②の大津植木線原水2工区につきましては、令和5年度に事業化しており、大津植木線上で交差する町道南方大人足線及び菊陽空港線との交差部において円滑な交通を確保するため、立体交差化の計画の下、事業を進め

ています。

③の合志インターチェンジアクセス道路につきましては、令和4年度に事業化しており、国道57号と中九州横断道路の合志インターチェンジを結ぶ南北方向の道路整備を目的とし、県道新山原水線から北側を4車線化する計画の下、事業を進めております。

この①、②、③の事業につきましては、令和6年2月に都市計画決定し、同年9月に都市計画法に基づく事業認可を取得しております。現在、調査設計と用地買収を進めております。

④の一般県道新山原水線につきましては、令和3年度に事業化しており、国道57号とセミコンテクノパークを南北に結ぶ道路で、菊陽町と連携して整備を進めております。令和4年3月に都市計画決定し、6月に都市計画法に基づく事業認可を取得しております。現在、令和8年度の開通を目指して工事を進めております。

⑤の一般国道387号につきましては、熊本市方面からの4車線の道路が2車線に絞られるボトルネック箇所を4車線化する計画の下、事業を進めております。

⑥の追加インターチェンジアクセス道路につきましては、中九州横断道路の合志インターチェンジと大津西インターチェンジ間に検討している新たなインターチェンジと企業集積地を直接結ぶ道路整備を目的とし、事業を進めております。

⑤、⑥につきましては、令和5年度に事業化しており、現在調査設計を進めております。

今後の取組としまして、セミコンテクノパーク周辺の交通渋滞解消に向けて、短期集中的に整備を推進してまいります。

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。よろしくお願いたします。

道路整備課は以上でございます。

○坂本首席審議員兼交通政策課長 交通政策課でございます。

恐れ入ります。資料30ページにお戻りいただきたいと思っております。

航空路線の利用促進について御説明をいたします。

まず、旅客数の状況につきまして、直近の数字について、31ページ、参考2の表を御覧ください。

昨年4月から本年1月までの月別の旅客数の実績でございます。国内線については、前年度をやや上回る程度のペースで推移しております。また、国際線については、本年度の冬ダイヤから就航便数が大幅に増加したことから昨年度を大きく上回る状況にあり、1月については、過去最高の月間5万6,000人ということになりました。このまま順調に推移すれば、国際線の年間40万人を大きく上回ると見込んでおる状況でございます。

続きまして、32ページをお願いいたします。

国内線の現状について、先ほど申し上げましたとおり、4月から本年1月までの旅客数の比較は、前年比104.6%でございます。

参考4の路線別の状況でございます。

左側、令和6年度1月までの利用率、東京線が74.5%、大阪が71.7%、名古屋が60.6%、全体では72.6%という状況でございます。

それから、33ページの最下段の下線を引いております名古屋線につきまして、3月30日の夏ダイヤから、ANAの中部国際空港便が残念ながら運休という形、FDAの小牧空港便が一部減便となっております。本県にとっては、東海地方等をつなぐ路線は重要と考えておりました、空港運営会社と連携しながら、早期復便を働きかけてまいりたいと考えております。

続きまして、34ページをお願いいたします。

国際線の状況でございます。

最近の動向として、一番下、下線を2カ所引いておりますが、昨年12月19日から韓国のイースター航空が釜山線をデイリー運航、そして、部長挨拶にもありましたとおり、チャイナエアラインの高雄線が週3便、月水土で5年ぶりに運航を再開しております。

35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。

2月から高雄線が加わったことにより、現在、ソウル、釜山、台北、高雄、香港の5路線、週43便となっております。

ここから37ページまでの各路線のこれまでの経緯につきましては、説明を省略させていただきます。

そして、37ページの一番下のところに、その他で下線を引いております。さらなる国際線ネットワーク拡大の足がかりをつくるために、1月にはタイの航空会社2社を訪問し、就航協議等を行ったところでございます。

引き続き、就航路線の安定就航、増便、それから新規路線の開拓に空港運営会社と連携して取り組んでまいります。

続きまして、38ページをお願いいたします。

航空物流機能の状況につきまして、下線を何本か引いておりますが、まず、12月に、初めての畜産物貨物として和牛を台湾に輸出しております。また、同12月に、空港内、制限区域内でございますが、約1,500平米の国際航空貨物上屋の整備に着手しており、3月末には竣工予定でございます。また、本年1月には、かんきつ「ゆうばれ」でございますが、これを台湾に初輸出し、イチゴ「ゆうべに」を香港に初輸出しております。

引き続き、国際貨物の輸送環境整備、それから、輸出品目等の開拓に努めてまいりま

す。

続きまして、42ページをお願いいたします。

下線を引いておりますが、10月に第2期オープンの際、そよかエリア内にオープンした店舗等について、開業状況を記載しております。

また、3つ目の丸で、駐車場につきまして、昨年12月20日から、以前、空港運営会社の仮事務所があった場所に、新たに218台収容の駐車場が整備されました。

43ページの図面に、その箇所、それから、昨年秋から増設しました国際線の増強箇所について図面で記載をしております。

航空路線、空港関係は以上でございます。

最後に、少し飛びまして恐縮でございます。59ページをお願いいたします。

59ページの中段下部に下線を引いておりますが、公共交通利用促進に関して、バス、それから電鉄電車のキャッシュレス決済環境について、先般システム移行の整備が完了し、2月24日から新たにクレジットカード等のタッチ決済が本格導入されている状況でございます。

交通政策課は以上です。

○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す。

恐れ入りますが、ページを戻りまして、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をいたします。

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。

まず、6つ目の丸ですが、前回の本委員会御報告しました熊本県環境影響評価審査会での方法書の審議につきまして、その後、本年1月21日に知事意見を受領いたしました。

事業による環境への影響について適切に予測、評価できるよう、今後環境調査を進め、知事意見での内容に留意した環境影響評価準備書を作成してまいります。

次の丸ですが、県民の理解を深めるための各種広報活動としまして、熊本駅構内において、広報広告の掲出を行っております。

下段、今後の取組について御説明いたします。

まず、1つ目の丸、空港アクセス鉄道の事業化に向けた検討深度化の継続実施です。具体的には、鉄道概略設計調査として、さらなる設計検討や需要予測等の精度向上などに向け、引き続き取組を進めてまいります。

次に、JR九州との協議です。空港アクセス鉄道の整備や運行等の計画などについて詳細協議を行うとともに、JR豊肥本線の輸送力強化に向けた協議、検討等を実施してまいります。

次に、国との協議です。引き続き、最大限の財政支援の要望や事業化に向けた検討等について協議してまいります。

次の4つ目の丸以降は、鉄道ルート等の公表関係の予定についてでございます。

空港アクセス鉄道は、令和9年度の整備着手を目標に、令和5年度から概略設計調査等を進めておまして、鉄道事業許可申請を令和7年度中に考えております。

この申請に必要なルート、概算事業費、需要予測、費用便益分析等について、今年度末までに一連の検討を完了するように進めてまいりました。しかし、豊肥本線沿線においては、今なお急速に企業進出や開発計画等が進んでいるため、費用便益分析、いわゆるB/Cや収支試算の基となる需要予測について、このような状況を可能な限り正確に把握し、反映させる必要があり、その対応に時間を要しているところでございます。

このため、鉄道ルートの絞り込み案につきましては、本年6月頃を、概算事業費は、本

年発表される物価を考慮し、需要予測と合わせて、本年9月頃に順次公表し、鉄道事業許可申請については、本年12月頃の申請を目指して進めてまいります。

なお、令和9年度整備着手に向けたスケジュールに影響はありません。

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。

まず、ただいま説明がありました空港アクセス鉄道に関連しまして、前回の本委員会で、県民総合運動公園アクセス改善対策実証事業の最終報告を行いました。その中の常設駐車場整備の進捗状況などについて御説明します。

別添の資料1をお願いします。

熊本県民総合運動公園の駐車場整備についてです。

下の概要図にありますように、新たな駐車場をパークドーム横の国体道路を挟んだ南側に計画しております。

まず、上段の箱書きですけれども、駐車場規模についてですが、本公園では、これまでの実証事業結果を踏まえ、新たに1,000台規模、来園者数でいいますと、約2,400人相当の駐車場を増設します。このことにより、駐車場台数は、これまでの約3,400台の1.3倍となる約4,400台となり、駐車場の分散化により、駐車場不足の改善や交通混雑の緩和を図ります。

今後の手続でございますが、これまでに都市計画法に基づく駐車場区域を追加する都市計画案の住民説明会や公告縦覧が終了したところであり、年度内の熊本市都市計画審議会への付議を予定しております。

なお、これまでの説明会や縦覧を通して、特に反対等の御意見は出ておりません。

来年度、都市計画決定や事業認可の取得後、速やかな事業着手を目指し、取り組んで

まいります。

次に、別添の資料2をお願いします。

本資料では、熊本都市圏交通施策の主な取組の部分ですが、都市交通マスタープラン策定に当たっての中間報告概要を説明します。

1 ページを御覧ください。

前回調査した平成24年と今回調査しました結果と比較した変化について、(1)から(5)まで概要としてまとめております。

詳細について、次の2ページから説明いたします。

2 ページを御覧ください。

まず、(1)の外出行動の変容についてでございます。

上段の左側の図では、外出率が88.5%から79%へ減少し、また、その右側の図では、移動回数についても減少しているということを示しております。

下の段、左側の図ですが、総トリップ数、つまり、都市圏全体の累計移動回数ですが、これも前回より約15%減少しております。

原因として、右のほうに示しておりますが、インターネットの普及やコロナ禍の影響などを理由に、外出自体が減少してきているという理由が挙げられております。

3 ページを御覧ください。

(2)の車依存の進行についてですが、上段のグラフは、自動車分担率が64.4%から67.3%に増加する一方で、公共交通の分担率は5.9%から5.2%に減少しております。

また、下の段、左側のグラフですけれども、65歳以上の高齢者の自動車分担率が61.8%から74.2%と大きく増加し、右側のグラフでは、高齢者の免許保有率が増加するなど、高齢者の車利用が増えていることが分かっております。

4 ページを御覧ください。

(3)の公共交通のサービス低下、利用低迷についてでございます。

まず、上の段左のほうは、JRの利用者数

になります。利用者は増加傾向にあり、特に豊肥本線の混雑率の増加が顕著となっております。

続いて右のほうですが、これは熊本電鉄になりますけれども、営業走行キロは増加したものの、利用者が減少しております。

下のほうに移りまして、左の図ですが、こちらは市電になります。営業走行キロは減少しましたが、利用者数は維持されております。

右のほうはバスになりますが、営業走行キロ、利用者ともに前回調査時から約3割も減少しております。

5ページを御覧ください。

(4)の熊本都市圏北東部の急速な開発について分析しております。

左上のグラフは、都市圏全体では0.4%の人口増加となっておりますが、その一方で、下のほうのグラフ、こちらは都市圏北東部では5.2%も増加しているということになっております。

右のほうの図は、居住人口の増減を示しておりますが、都市圏北東部や東部で著しく人口が増加しております。

また、この下のほうの図では、人口増加しているエリアにもかかわらず、道路網密度が薄いところがあり、道路整備が追いついていない地域があるということも分かってきております。

6ページを御覧ください。

(5)の慢性化する交通渋滞についてでございますが、まず、朝のピーク率が12%から14.3%に増加しております。右のグラフで分かるのは、送迎についても、朝ピークにおいて全体の約7%も占めているということが分かっております。

7ページを御覧ください。

今後のスケジュールですが、今年度の現況分析などを踏まえ、今後、学識者等から成る熊本都市圏総合交通計画協議会に諮りなが

ら、課題解決の政策提案につなげてまいります。

また、土地利用の計画と整合を図りながら、令和7年度に都市交通マスタープランを策定する予定としております。

次に、別添資料3をお願いいたします。

委員会資料の渋滞解消推進本部についての取組状況を御報告いたします。

1ページを御覧ください。

関係自治体とトップ会談を実施しました。表は、その結果を取りまとめたものです。

熊本市とは、上の表の左側のほうですけれども、一番下に記載があるとおり、自動車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍とする目標や、右のほうの欄に移りましてけれども、熊本市東部・北東部エリアをターゲットに、交差点改良や公共交通の利用促進に向けた取組を実施することなどを確認しております。

また、下の表は、周辺の自治体首長からの御意見をまとめたものでございます。

幹線道路の混雑、公共交通の脆弱性を指摘する御意見が多数ございました。

2ページを御覧ください。

こちらの図は、昨年末に開催されました第2回目の県市調整会議で示した渋滞対策の取組方針の図面でございます。

まず、地域ごとに説明しますと、上のほうに、セミコン周辺エリア、上の真ん中、黒字で示しておりますけれども、その中で、加速化対策として赤字で示しておりますが、3年をめどに交差点改良や信号制御の最適化を16か所で実施するとともに、公共交通の輸送力強化と基盤整備などを行います。

次に、右のほうに都市圏東部エリアと示しておりますけれども、こちら、短期対策としては、交差点改良14か所などについて実施をしていきます。

短期の加速化対策としては、まずは、薄いオレンジの都市圏北東部から、セミコン周辺地域や都市圏東部地域で、地元自治体と連携

して、3年をめどに集中的に取り組むこととしております。

右側の都市圏東部エリアでは、空港と中心部のアクセス改善が急務との認識から、14か所の交差点改良箇所、それから信号制御の最適化などを進めてまいります。

3ページを御覧ください。

この表は、これまでに熊本市と合意した施策を体系的に表したものです。

左側の車の流れをよくする取組と右側の車から公共交通へ転換を促す取組を両輪で、関係機関や交通事業者とも連携して進めてまいります。

先ほどの短期対策をそれぞれ上段に記載しております。また、中段に、抜本対策として、今後4年から10年の間で主要渋滞箇所約80か所の改善、右の公共交通施策としては、公共交通分担率を2倍にするといった目標を掲げております。

さらには、道路の部分でいきますと、最下段に、長期として、3連絡道路なども早期実現に向けてしっかりと取り組んでまいります。

右側の最下段には、時差出勤の目標を掲げております。1年以内に1万人規模の取組を企業を含むオール熊本による県民運動として定着できるよう、広く働きかけを行ってまいります。

4ページを御覧ください。

こちらの図は、先ほど説明しました県と熊本市の渋滞対策取組方針の図に加えまして、現在の取組状況と周辺自治体が行っている対策を加えたものとなります。

例えば、セミコンパーク周辺エリアでは、赤いラインで示すような道路整備を合志市や菊陽町で取り組まれております。また、益城町でも、市街地部において道路や交通広場等の整備に取り組んでおられます。

また、一番下のほうになりますけれども、都市圏南部エリアでは、慢性的な渋滞に対応

するため、交差点改良などの短期対策に加え、道路ネットワーク整備に向けて、熊本市と協議を進めているところでございます。

このように、都市圏の渋滞対策は、熊本市に加え、周辺自治体とも連携して取り組んでいくこととしており、実務レベルでも協議を重ねているところでございます。

以上、本委員会に御報告させていただいた内容につきましては、3月14日に開催する第2回渋滞解消推進本部において、庁内横断的に議論いたしまして、その結果も併せて情報発信をしてまいります。

都市計画課からは以上です。

○井上交通規制課長 交通規制課でございます。

別添資料4のセミコンテクノパーク周辺における信号制御の最適化について説明いたします。

次のページをお願いします。

県警察では、県と連携し、セミコンテクノパークとその周辺を含む菊池南部地域の交通渋滞対策として、車両の交通量などを自動的に収集する光ビーコンや車両感知器を整備することで、信号制御の高度化を図ってまいりました。

今回、①概要に記載のとおり、令和5年度事業で設置した光ビーコンなどの整備効果について、中段②に記載の対象3路線で検証を行いました。

検証内容は、下段③に記載のとおり、令和6年5月から11月までの朝夕の時間帯において実際に車両を走行させ、信号調整による最適化を図る前と後の通過時間の平均値を算出して、それを比較したものであります。

次のページをお願いします。

それでは、路線ごとの検証結果を説明いたします。

まず、青色で示しました路線とその吹き出しを御覧ください。

青色の路線1は、東西に走る主要地方道及び県道であり、左端の日本たばこ産業交差点から右端にあります翔陽高校入口交差点までの間の6.6キロについて検証した結果、朝夕の時間帯で双方向ともに所要時間が短縮しました。最も短縮されたのは、吹き出しの中段記載のとおり、翔陽高校入口交差点向けの夕方の時間帯で3分17秒短縮しており、改善率はマイナス18.4ポイントでした。

次に、黄色で示しました路線とその吹き出しを御覧ください。

黄色の路線2は、南北に走る町道であり、北側のセミコン入口交差点から南側の南方交差点までの間の1.7キロについて検証しております。その結果、吹き出しの上段及び下段に下線で示しましたセミコン入口交差点向けの朝方の時間帯で1分22秒の短縮、改善率がマイナス16.2ポイント、南方交差点向けの夕方の時間帯で2分19秒の短縮、改善率がマイナス37.3ポイントで、今回の検証では最大の短縮となっております。

一方、セミコンパークへの出退勤の逆方向において、朝方7秒、夕方5秒、通過時間が延びていますが、これは、逆方向を優先的に流す信号制御を行ったからでございます。

最後に、緑色で示しました路線とその吹き出しを御覧ください。

緑色の路線3は、2本の主要地方道であり、日本たばこ産業前交差点から福原交差点までの4.2キロについて検証した結果、吹き出し中段の福原交差点向けの夕方の時間帯以外は全て短縮しております。

最も短縮されたのは、吹き出し上段に下線で示した福原交差点向けの朝方の時間帯で、1分18秒の短縮、改善率がマイナス13.2ポイントでした。

ほかに改善された時間帯、方向につきましても、1分前後の所要時間短縮となっている一方で、福原交差点向けの夕方の時間帯が延びている理由につきましては、先ほどの町道

と同様の理由でございます。

以上、検証結果を御説明しましたが、これは、現時点の交通環境下において、信号制御で実施可能な最大限の最適化だと考えております。

今後も、県警察としましては、道路管理者等と連携し、道路の改良等に応じて信号制御の最適化に取り組み、渋滞対策に取り組んでまいります。

交通規制課の説明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。

何かありませんか。

○前川収委員 まず、48ページです。空港アクセス鉄道の件について質問させていただきたいと思います。

ルート案の絞り込みがまだ公表できないという状況であり、その前提としての概算事業費や需要予測等も、今非常に激しい経済的な変化が地域に生じている中、より正確にしっかり予測をするということの前提で、全体への影響は出さないが、まだ確定はされていないというお話でありました。

確かに、非常に変化の激しい地域であるというのは、私も近所にいて実感をしているところです。それはそれで、全体に影響を出さないように、絶対お願いしたい。工事が遅れるようなことにはならないように、許可申請が遅れるようなことにはならないように、ぜひお願いしたいということが1つ。その点についてひとつ御答弁をお願いしたいと思います。

それから、もう一つは、同じ48ページに、JR豊肥本線の輸送力強化という話が出ております。多分これは、アクセス鉄道とは一体の話に、もう既になったなというふうに思っています。アクセス鉄道をより利便性を上げるという前提から見れば、既存の豊肥本線を

もうちょっと輸送力を強くしていかなければ、今でも満杯で、朝夕は、東京都市圏と同じ、もしくはそれ以上の混雑になっているという状況です。それだけ混雑しているということは、それだけ需要があるということで、ある面は、それをもっと伸ばすということも不可能ではないという状況から見れば、しっかり輸送力強化をやっていたかなければなりません。今回、一般質問でも出ておりましたけれども、その輸送力を強化するためのボトルネックは、やっぱり単線であるということです。豊肥本線を全線複線化しろと言ったって、それはもうべらぼうな話でありますから、そう簡単ではない。非常に厳しい話だと、短期的にはと思っています。質問でも出たとおり、菊陽町が沿線の区画整理事業の計画をなさってらっしゃいます。これはある面、我々にとってはとてもチャンスであって、区画整理でやれば、減歩方式で、どういう方式でやられるか分かりませんが、その用地が取得できる可能性もあるわけです。ただ、難しいのは、事業主体たるJRがどうするのか、熊本県がどうするのか、地元市町村がどうするのか。町村ですね、町になりますけれども、その辺の協議が加速化していかないと、このまま見ているだけであれば、恐らく事業用地がほかの用途に変わっていくということすらあり得る。つまり、鉄道で使えるところなのに、ほかの用途が入ってしまうということによって、事業は不可能になる。その後であれば、また用地買収をしなくてはならなくなるわけありますから、違う用途が確定すれば。その辺の協議をきちっとやってらっしゃるのか。それから、最終的にはJRと熊本県がこの事業に対してどういうスタンスで臨んでいかれることなのか、それもやっぱりきちっと協議していかないと難しいというふうに思います。その状況について教えてください。

それと、もう1点、道路の話ですけれど

も、65ページをお願いします。

セミコンテクノパーク周辺の道路整備について御説明をいただきました。

65ページの③番、合志インターチェンジアクセス道路。既に都市計画決定が終えて、事業認可も終わり、今調査設計と用地買収をやってらっしゃるということですが、合志インターチェンジアクセス道路の竣工予定、竣工目標が令和10年度中だというふうに私は伺っております。そのことをもって、中九州横断道路の熊本北ジャンクションから合志インターチェンジまでを、ぜひ令和10年までに完成させてほしい、というお願いを、陳情の場や、あちこちの場で、我々のお願いベースではありますけれども、お話をさせていただいているというのは、既に皆さん御承知のとおりであります。

中九州横断道路の状況、予算のつき方等々を見れば、非常に真剣にやっていたいている。だから7、8、9、10の4年間で、100億ベースで400億ぐらいつけば、期間はかかるかもしれませんが、全く不可能じゃないという状況が少し見えたのかなと私は思っています。あくまで私の個人的感想ですから、次の予算が、どうついていくかまでしっかり分かっているわけじゃありませんけれども、それに向けて努力をしていかなきゃというふうに思っています。

ただ、一方の合志インターチェンジアクセス道路のほうがどういう進捗状況なのか。現状の中、用地買収の状況は、私たちは分かりません。現状を見ると、用地買収はどんどんやっていたいているかもしれませんが、実際に工事が始まっているところはなかなか見えにくい。見えてないという状況で、令和10年という目標がちゃんとできるのか。そんな先の話じゃありませんから、その辺について、以上2点お答えください。

○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。

まず、1点目の御指摘でございます、公表が遅れたことについてでございます。

御説明しましたとおり、繰り返しにもなりますけれども、鉄道ルートと概算事業費、それと需要予測や費用便益分析、これを一連の検討を今年度末で完了するように取り組んでまいりました。

ところが、先ほども御説明しましたとおり、前川委員のほうからもありましたとおり、豊肥本線沿線の急速な企業進出とか開発計画、こういったものが鉄道事業許可申請までの間に、さらに時間をかけて、より適正に反映することが一番重要だと考えております。

現時点で公表しますと、中間値として報告しましても、最終的な数値ではございませんので、それが関係者に過度な期待を与えたりとか、不安を招くとか、そういったものが懸念されることもあります。そういったことで、きちっと公表を正確な時期に対応させていただいた上で、その鉄道事業許可に使用する正確な数値を公表して、そういったもので鉄道の事業性を確認していただきたいというふうに考えたところでございます。

目標どおり今議会で公表できなかったことに対しては、おわびを申し上げて、今後しっかり手続を進めていきたいと思っております。

冒頭に説明しましたとおり、この令和9年度の鉄道事業の整備着手、これについては遅れることがないように、今後も一生懸命取り組んでいきたいと考えております。

2点目のJR豊肥本線の輸送力強化についてでございます。

前川委員から御指摘がありました、菊陽町の区画整理地内においては、今後、その土地がどのように使われるかという具体的な配置がなされていくと思っております。

県議会の代表質問でも取り上げられました

とおおり、それが今後進められていく中では、前川委員が御指摘のとおり、どういったふうにその用地を使っていくかというのは、JR豊肥本線の輸送力強化において、JRが主体的に進めていただく必要があるが、どこが一番効率的にそういった施設の改良が求められるのかということも、令和7年度にさらに深掘りをしていきたいと思っております。

その中で、もちろん菊陽町、それから大津町、豊肥本線沿線、そして御指摘のあった熊本市とも含めて、沿線の市町村のまちづくりとか、あるいは豊肥本線をいかに使ってもらおうかというのは、2次交通の在り方にも非常に重要になってきます。2次交通というのは市町村が実施主体になるものですから、そういったところも総体的に含めて、しっかりとこれも検討していきたいと思っております。

以上でございます。

○奥山道路整備課長 道路整備課でございます。

合志インターチェンジアクセス道路の現状につきまして、今委員がおっしゃったように、現在、調査設計、それから用地取得を行っている段階でございます。

用地取得につきましては、昨年事業認可を取りまして、補償金額等の提示をしながらの交渉を10月から始めております。今年度内の用地の進捗は、合志インターチェンジアクセス道路につきまして、162名の地権者の方がおられまして、今年度内に約40名近くの用地の妥結を目指しているところでございます。

前回委員のほうからもお話あったように、この合志インターチェンジアクセス道路の令和10年度の完了目標でございますけれども、非常に交通量も多い中、現道の拡幅部分もございまして、渋滞に対する配慮もしながら工事を進めていかないといけないということで、確かに、非常にハードルは高いものだと考えておりますけれども、この合志インター

チェンジアkses道路と大津植木線の多車線化については、令和10年度の目標を立てておりますので、しっかりとその目標に向けて進めていきたいと考えております。

それから、中九州横断道路につきましては、現在、国のほうで熊本環状連絡道路の新規事業化に向けた手続を進めていただいております。熊本北から合志インター間と熊本環状連絡道路の延長を合わせますと約13キロございまして、約100億オーダーで事業費を投入していただいております。我々も、熊本市と沿線の市町村さんと一緒に、有料道路の事業の導入もお願いして、公共事業に有料道路事業費を上乗せして、とにかく一日も早い開通をお願いしているところでございます。

以上でございます。

○前川収委員 アクセス鉄道については、しっかりけつを守って、慎重にやることは大事ですけれども、だからといって遅れるということがないようにしっかりやってください。

それから、JR豊肥本線の輸送力強化、菊陽町の区画整理事業がどういうスケジュールで進んでいくかがとても気になるところであります。これは後でやったらもう絶対に駄目ですので、今のこの段階から市町村を、熊本市も含めた沿線のとにかく自治体の皆さん方と熊本県、それからJRがしっかり、主体はJRなんですけれども、JRに任せてもなかなか難しいところがあると思います。いわゆる行政間のしっかりと話し合いをやることも必要であります。

用地取得という前提から見れば、区画整理はとてもチャンスだと私は思っています。沿線の複線化の最も大きな弊害は用地取得だと思うんです。なかなかあの沿線で、住宅が全部張りついていますし、ほとんどその空き地がない。街なかは特にそうですけれども、そういう状況の中のところを全て用地で買えと言われても、お金が幾らあつたって、それは

お金だけじゃない問題がたくさん出てくると思います。それがいっぺんにちゃんとすきとできるというのが区画整理事業だと思っています。ぜひJRとの協議、それから市町村との皆さん方との協議も含めて、必要性も含めてですけれども、しっかり前に進む体制をつくっていただきたいと思っています。その準備がまだなかなか進んでないのかなという今の答弁のイメージではありましたが、部長、しっかりその点はやっていく覚悟、そういう腹案というんですか、頭の中には思いがあると思いますので、何かあれば出していただければと思います。

○富永企画振興部長 JR豊肥本線につきましては、輸送力強化、これは必要な課題だと考えております。そして、複線化というのが一つの選択肢であると考えていまして、それに当たりましては、まさに土地の取得、これが大きな課題ですので、その区画整理事業の実施というのが大きなチャンスだということです。そこでの連携をしっかり行いまして、後になって後悔するようなことのないように、そこは気をつけて、しっかりと町とあるいはJRと連携してしっかりやっていきたいと思っています。

○前川収委員 よろしくをお願いします。

あと、合志インターチェンジアkses道路ですけれども、相当なスピード感で中九州横断道路が進んでいるのが、だんだん実感として見えてまいりました。工事区間がどんどん増えていって、並んでだんだんだんだん工事をなさってらっしゃる感じが見えてきている。地元の方はみんなそう見えていると思います。

そこで大事なものは、県は県としての目標設定をして、国にお願いしますと言っているのに、県のほうが遅れてしまったということでは、やっぱり私たちはおかしいと思います。

そこは絶対に守るという前提の中で、スケジュール感を持って、進捗管理もきちっとしていただきながら、何となくやっていたら絶対駄目です。年度ごとの進捗管理をきちっとやっていないと間に合わないと思います。

それは多車線化も一緒です。大津植木線とか、こちらのシンボルロードの多車線化も含めてですけれども、令和10年度という目標を掲げているわけですから、目標は目標として、それを守るための努力というのをしっかりやってもらいたいと思います。進捗管理は、どうやっているんですか。年次の目標とかつくっているんですか。何年までに用地を完了するとか、何年から実態的に着工するとか、工事に入るとか、整備に入るとか、それは、もうあと4年ぐらいしかないんですから。教えてください。

○奥山道路整備課長 合志インターチェンジアクセス道路と大津植木線の多車線化、これは、執行部の中でカラー工程という、延長を横軸とし、各区間の工事内容や用地の状況を見られるようにしております。

その後、いろんな状況の変化があったら、それをまた見直して修正をしていくという工程表をもって管理をしているところでございます。

委員のおっしゃるとおり、毎年度といたしながらも4年しかございませんので、そこはしっかりと重く受け止めて、今後も進めていきたいと思います。

○前川収委員 進捗管理をしっかりとやりながら、目標に向けて努力してください。お願いします。

以上です。

○緒方勇二委員長 はい。ほかに……

○鎌田聡委員 アクセス鉄道についてお尋ね

したいと思います。

今やり取りがあって、少し私が疑問に思うのは、要はB/Cとか収支採算性の問題です。あそこに企業の張りつき、人口の張りつきということ、そういったものを加味しながらということではありますが、空港アクセス鉄道そのものの収支にどれだけそこが影響してくるのかなという疑問も1つ持っております。あそこに人口が張りつくから空港までの利用が増えるということはちょっと考えにくいということが1つあります。

それと、ルートの絞り込みです。これは、今のような状況に関係なく、やれる話であつたらうというふうに思っておりますし、今年度中という話でありましたけれども、要は、環境アセスを含めて、そういったところの影響、ルートによる、地下水を含めたところへの影響というのをしっかりと出させていただいて、住民、県民含めて議論をしていく必要性があると思います。ルートは早めに出せたんじゃないかなというふうに考えておりますけれども、やっぱりルートも遅れるわけですか。

○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。

1点目の需要予測、収支との関係ですけれども、委員御指摘のように、空港から肥後大津駅間についての利用というのが、需要予測で我々推計するんですが、おっしゃったとおり、豊肥本線沿線、例えばセミコンテクノパーク辺りの企業の集積、それに従事される方が空港を利用される際には当然需要としてカウントされます。

ただ、豊肥本線自体には、周辺開発というのは非常に大きく影響してまいります。豊肥本線沿線を運営するJR九州の収支というのも、それによって大きく影響する。空港アクセス鉄道の収支と豊肥本線の収支というのも少なからず関係性がございますので、そうい

った意味合いにおいて、最新のデータをしっかりと正確に把握する、反映させるというのが必要だと考えております。

2点目のルート of 絞り込みですけれども、ルート of 絞り込みは、今作業をやっているんですが、これも、都市計画 of 決定 of 手続と併せて、環境アセスとも併せてやっております。その中で、今年 of 7月ぐらゐ of 夏場に、地元へ of 説明 of スケジュール工程を考へていまして、その直近 of 6月議会 with 公表が、やっぱり一番正確な絞り込み of 結果を公表できるということで、それもずらさせていただいたところでございます。

以上です。

○鎌田聡委員 1点目 of 採算性 of 部分、これは全く影響ないとは言いませんが、それだけ大きく空港利用者が人口集積で増えるのかなという疑問もあります。逆に増えるのであれば、豊肥線、今議論でありましたように、複線化を含めて、輸送力強化していこうというときに、大丈夫なのか、空港に行く人が乗れないような状況も含め、ちょっと考えられるというふうに思ひます。そういった不安も一方ではあるのかなと思ひております。せっかく空港利用者がきちんと乗っていただけるのがアクセス鉄道 of 目的だろうと思ひてますので、少しその辺を若干疑問に思ひております。

あと、アセス of 関係 with ルート of 絞り込みです。できるだけ早くということ with お願いをしたいと思ひますけれども、夏場ということ with ありますので、そこでしっかりと、やっぱりいろいろな不安を抱へている方もいらっしやいますので、議論ができるよう to お願いをしたいと思ひます。

急げということではなく、できるだけいろいろな手続をきちんと慎重に正確に出していくということが必要だろうと思ひますので、そういった対応をぜひお願いをしたいと思ひ

す。

それともう1点。

都市圏 of 渋滞対策の話です。様々な取組をやられていくということで、別添資料3 of 3ページ、交差点改良などいろいろな取組をやっていかれることになると思ひます。非常に不安に思ひているのが、公共交通へ of 転換、4～10年で公共交通分担率2倍ということで、これは非常に大きな目標です。高い目標だと思ひます。これをやることによって、渋滞解消につなげていく。非常に大切な重要な取組であろうと思ひます。一方で、公共交通 of 利用が減ってきているという状況と、あとは、その公共交通、バス、電車、運転手不足、これは便数が減便されたりしている中で、公共交通がきちんと今後機能していくのかという不安もあるわけであります。とりわけマンパワー、運転手不足のところについて of 対策が書いてありますけれども、具体的にどのように今後進めていかれるのかなと思ひておりますが。

○坂本首席審議員兼交通政策課長 御指摘 of 公共交通 of 強化、分担率を倍にするということで、これにつきましては、御指摘のとおり、非常に高い目標であるという認識はあります。ただ、今現状が熊本都市圏 with 5%ぐらゐ、これが、ちなみに、首都圏 of 非常に地下鉄等整備されたところ is もっと高いが、例えば広島であれば、やはり10%ぐらゐ of 分担率を今でも維持されている。やはりその形を目指したいなということで、これは交通事業者 of 共同経営推進室とともに利用者倍増ということ with 掲げておりますので、頑張りたいと思ひます。

ただ、やはり、御指摘 of マンパワー、それからいろいろな投資 of 部分、これについては、まずはできることとして乗っていただく。そういった取組から地道に始める。それと、運転手 of 確保につきましては、先般議決

いただきました2月補正予算でも、少しではございますけれども応援をしていく形で、何とかイメージアップと処遇改善、そういったものにつなげていく後押しができればと考えております。

非常に高い目標であるということは認識しておりますけれども、バス事業者、それから鉄道も含めまして、しっかりと目指してまいりたいというのが私の今の気持ちでございます。

以上です。

○鎌田聡委員 ぜひ頑張ってくださいという思いであります、マンパワーというのは非常に重要な問題で、非常に難しい問題でもあると思います。いろいろな手は今後打っていかれると思いますけれども、ぜひよろしくお願ひしたい。あとは、バスの利用率がかなり落ち込んでいるとお話ございました。共同経営で、運行やってらっしゃいますけれども、そのバスのルートも含めて、現状に合っているのかどうなのか、そういったものも含めて考えていかなければ、なかなか公共交通へのシフトというのも難しいかなというふうに思っております。ぜひそういったところも含めて、御対応いただきますようお願いしておきます。

○緒方勇二委員長 答えはいいですね。

○鎌田聡委員 はい。よかです。

○緒方勇二委員長 ほかにございませんか。

○南部隼平委員 関連して、すみません、ありがとうございます。

公共交通の関係で、少しお尋ねというか、先ほど鎌田委員からもありましたように、公共交通2倍ということで、これは、恐らく2000年ぐらいの計画にもこういう公共交通2倍

というのがあっていました。で、実際、なかなか難しく、それがどんどん減っていったという歴史があると思うんですけども、さらに、車への依存が増してきている中で、公共交通を倍にしていくというのは、先ほど言われたように、大変高い目標だなと。ただ、これを変えないと、恐らく渋滞というのは根本的になくなっていくのかなというふうに思っております。

そんな中で、先ほどは運転手不足の話があったんですけども、もう一つが利便性というところ。例えば乗り継ぎ運賃とか、そういったところも、今熊本市もいろいろ検討されていると思いますが、そういった利便性の確保というものを、特に私は北東部に地元がありますので、そういった方々からも、便数が減ったりとかということもありますので、そういう料金体系、そのあたりの話は何か新しいこととか、検討されていることがあれば教えてください。

○坂本首席審議員兼交通政策課長 公共交通の利便性の向上ということで、これは、共同経営推進室の取組に、我々も入って毎月議論をしており、その中でも、まずは、ダイヤの例えば信頼性の確保であったり、できることをやっていくという部分と、もう一つは、運賃面でも何がしかの乗り継ぎに対しての部分、それから、先般180円の均一運賃の導入を共同経営でしましたけれども、そういったものを今後どう展開していくのか。いわゆる料金で乗っていただく方の需要を増やす、そういった取組というのは常に共同経営推進室、熊本市、我々という形でミーティングをして、次年度に向けた計画づくりを今しているところでございます。

以上です。

○南部隼平委員 はい、ありがとうございます。

パーソントリップの調査ですね、マスタープランの先ほど報告がありましたけれども、例えば、通学とか、そういったところでもかなり車の利用が多いという結果が出ておりました。例えば、そういった学生向けのサブスクだったりとか、そういったものも含めて、これは予算措置が必要なんで、なかなかハードルが高いんですけども、そういったことも含めて、しっかり利便性の向上も併せて公共交通の施策として考えていただければと思います。

要望でいいです。

○池田和貴委員 すみません。先ほどから、道路整備や空港アクセス道路についての議論があつてんですが、やはり、この渋滞や混雑解消するにはハード整備をしなきゃいけないというのは、まさにそのとおり。王道だと思ふんですが、ただ、ハードを整備する時間がかかるので、その間やっぱりソフト整備、ソフトでやれることをやるということをいろいろ試していただいていると思っております。

その中で、今日、別添資料の4で、セミコンテクノパーク周辺における信号制御の最適化について御報告をいただきました。これで見ると、いわゆる光ビーコンや車両感知器の整備効果を3路線について検証していただいたもの。やはり信号制御によっても、抜本的な解決にはならなくても、改善ということができたということが分かったということは、これはすごいことじゃないかなというふうに思っております。

ただ、やはり道路の状況は、例えばここがすいていると思ったら人がそちら側に流れていく。あとは、例えば大きな工事が始まるとか、今先ほどからずっと話があるように、この地域は、年々いろんな企業が進出してきてりとかして、刻々と変わっている状況なので、そういう意味では、今回5月と11月に調

査をしていただいたこの結果もずっと一緒とは限らないんです。で、いわゆる信号制御やソフト対策でこの効果を維持するためには、やっぱりその都度、今後も調査をやりながら、その傾向だとか、そういったものを見ながらやっていくことが必要ではないかなと私自身は感じています。

そういう意味で、今回やられて、今後、去年の5月と11月にやっていただいた結果を御報告いただきましたが、今後これを継続していくようなお考えはあるのか。それとも、今回やったことを受けて、次どうしようと考えてらっしゃるのか、ちょっとその辺があれば教えていただきたいなと思います。

○内田交通部長 今、池田先生からお話がありました件につきまして回答させていただきます。

引き続き検証していくかという点ですけども、これは、もちろん道路状況は日々刻々と変化しております。今後も、実際に車を走らせたり、または、これからはデータが取れるようになりましたので、そういうところを併せて検証していきたいと思っております。

そして、来年度は、また新たにこのエリアの周辺にも、信号制御の集中制御化を広げてまいります。そうしますと、またその路線につきましても、検証が必要になってまいります。現時点、既にこの周辺の道路につきましても、車を実際に走らせてまして、どの程度現在通過時間がかかっているかなどの調査を、行っております。

ですから、また設置されました後も引き続き検証を行いまして、いつ、どういふとこまで言えませんけれども、確実に、そのまま放置することなく、検証は繰り返し行っていきたいと考えております。

以上です。

○池田和貴委員 はい、ありがとうございます。

した。

今後も検証を続けていくということで、ぜひこれはやっていただきたいというふうに思います。

そのときやっぱり重要だと思うのは、先ほど申し上げましたように、抜本的な解決にはハード整備をなるべく早くやっていくということ。ハード整備をやりながら、なるべく交通渋滞を起こさないようにするとかということも必要だと思うので、そういう意味では、土木部の人たちとのいわゆる情報の共有と連携というのが、周りは気づかないんですけども、それが、この辺を少しでも渋滞をさせないで整備していくとか、そういうことにもつながってくるんじゃないかと思うんです。そういう意味では、土木部との今後情報の連携の在り方、そういうものが私は本当に大事になってくると思うんです。後は土木部サイドからも、こういうとこやってくれないとか、多分要望も出てくるんじゃないかと思って、双方向の連携を私は進めていったほうがいいんじゃないかと思うんですが、これはすみません、都市計画課長、今私はそう思ってるんですけれども、どう感じられてますか。

○松田都市計画課長 都市計画課です。

土木部としましては、これまでも県警さんと一緒に取り組んできました。これからは、それ以上に密に連携してまいりたいと思います。

さらには、今回、市町村道とか国道もございます。それぞれの道路管理者との橋渡し、あるいは一緒になって、道路管理者同士も情報共有しながら、県警さんと一体となって取り組んでいきたいと考えております。

以上です。

○池田和貴委員 はい、ありがとうございます。

ぜひそこは、今都市計画課長がおっしゃっ

たように進めていただきたいと思います。

市町村の話が出てきましたけれども、私も天草の経験から言うと、天草瀬戸大橋が大変混んでいたときには、いろいろ市民の人から、信号をこういじればいいじゃないか、ああいじればいいじゃないかと、地元からはそういう話が出てくるんです。そういうときに、こういうふうにやっていますとか、きちんと検証した結果をもって説明するというのも、今後道路整備をしていく中で大事になってくると思います。そういう意味では、道路管理者の県が市町村の皆さん方にもそういう情報を共有しながら、住民の人たちにも情報を発信できるようにやっていただきたいと思います。これはもうデジタル化の効果の一環だと思うので、ぜひそこはお願いしたいと思います。

これは要望でございます。

○緒方勇二委員長 ほかに質疑……

○高島和男委員 別添資料の1でございます。

運動公園の駐車場の整備について、1点だけ確認をさせていただきたいと思います。

駐車場の確保といいますか、見通しがついたというような御説明だったと思います。

今後の手続等、まだこれからだと思うんです。この青囲みの下の段の計画案を見て、ちょっと不安に思ったので、1点だけ確認したいんです。出入口、これは1カ所だけになっておりますけれども、いろんな大会、いろんなイベント、開始時間、終了時間等々を考えると、ここの1カ所だけの出入口で本当にできるのかなど。特に南側から、これは左折になってますけれども、開始時間等で随分混雑はしないかなということ、これから計画としては、まだ出入口、ほかも設ける予定ですか、考えますということであればそれでいいんですけれども、その確認だけ1点お願い

したいと思います。

○松田都市計画課長 都市計画課です。

これまでの実証事業の結果として、大規模イベント時の入庫時ではなくて、出庫されるときに非常に混雑するということが一つ分かっております。

今回の駐車場は、これまでの実験実証の結果、1,000台規模で、まずはそういった大規模なイベント時には対応できるのではないかと。それと、今までのメインの駐車場ではなく、駐車場をほかに分散させることで、出庫時のさらなる分散案を図られるのではないかと考えており、この規模、この配置にしております。

御質問の出入口についてですが、この青の中では、この交差点が1つあります。そこを表示しておりますけれども、出口は、さらに南側のほうにも実は1カ所設ける予定にはしております。

ただ、これについては、これからまた詳細設計を行ってまいります。先ほどから県警さんとの連携を密にという説明もしましたが、これについても、県警さんに御相談しながら、信号の在り方、あるいは出入口の在り方についてもアドバイスをいただきながら計画立てていきたいと思っております。

以上です。

○緒方勇二委員長 よろしいですか。

○高島和男委員 結構です。

○斎藤陽子委員 すみません、ちょっと関連してのお尋ねです。ここの混雑というのは、非常に問題で、ずっとみんなで考えていただいていると思うんです。既に、100%の全ての施設を稼働してしまうと渋滞をするというところで、稼働も100%の施設、例えばサッカー場とラグビー場と全部を貸し出す、テナ

スコートとかを貸し出すと、やっぱり渋滞するというので、ある程度貸出しのほうでコントロールをされているというようなのも聞いているところになります。

そういった中で、駐車場をある程度予約の段階で振り分けていただいているというようなところも一部聞いているところはあるんですけども、大規模イベントに限らず、様々な皆さんが御利用されるときに、そういった工夫等もされているというふうに聞いています。これからやっぱりそういったところとの利用者との連携みたいなのも必要なのかなと。

で、駐車場の混雑を一部見れるようにしてあるというふうに聞いているんですけども、そういったのもほとんど周知がされていないというふうに思います。知らない方が結構いらっしゃると思いますので、ぜひ、新しく拡大をされたときにも、事前に見えろとか、ある程度利用によってはコントロールするとか、そういった工夫もぜひ御検討いただきたいというふうに思っています。

以上です。

○松田都市計画課長 都市計画課です。

今の御質問ですが、今回の実証事業で、やはり、イベントの主催者側にも今後は御協力をいただきながら、例えば、パーク・アンド・バスライドの在り方や駐車場有料化も含めて、一緒になって取り組む必要があるというふうに考えております。

そして、情報の発信ですけれども、満車・空車情報についても、さらに充実していく必要があるというふうに考えておりますので、今回の新たな駐車場整備と併せて、今委員御指摘の点についても検討していきたいというふうに考えております。

以上です。

○緒方勇二委員長 いいですか。

○斎藤陽子委員 はい。

○緒方勇二委員長 ほかに質疑ございませんか。

○高木健次委員 先ほどの前川委員の質問にちょっと関連するんですけども、64ページです。セミコンテクノパークの周辺の道路整備ということですが、私もこのすぐ近くに住んでまして、自宅からもう300メートル、400メートルのところを今、中九州高規格道路の整備が始まっております。橋台を今造っているとところが主なんですけれども、橋台は買っている土地の中でやるものですから、さほど渋滞に関係してないです。ただ、これが、道路を横断するとか、そういう工事になると、非常にこの地域は、どこのポイントを取っても渋滞すると思うんです。

政審会でちょっと私も申し上げましたけれども、やっぱり工事に、国の事業、あるいは県の事業、市町村の道路整備が始まると、至るところで工事が早まってくる。非常に渋滞に拍車がかかってくると思うんです。

ですから、やっぱりこの辺はしっかり、政審会で申し上げましたとおり、県警のほうも、信号の調整とか、いろんなことをやっておりますけれども、それぐらいじゃ、とてもじゃないけれども、この解消にはつながらないと思うんです。その辺はしっかり、部長、これからの道路の整備状況については、いろんなことを勘案しながら計画をしていかないと、もうあっちこっちで道路工事が始まって、ここ通行止めだ、切り替えだとなると、大変その辺が懸念されるもんですから、そこをしっかりとつお願いしておきたいというふうに思っております。

それと、今、中九州横断道路も、ほかの県がする、市町村がする道路も、用地買収は、国がやる部分と県がやる部分、それから市町

村がやる部分と分かれていると聞きましたけれども、中九州横断道路の用地買収に関して、特に私は地元ですから、いろいろな地権者の方が要望に来られます。例えば、真四角の農地に道路が斜めにかかるのと、残地が出ます。これはもう基本的に買わない。買収しないということで、農家の実家が全部かかって、農業をしていかなければならないけれども、違うところで土地を求めて、あるいは自分の土地があっても、農振がかぶったり、調整区域だったら建てられないということで返事が来て、今買収の交渉で、ちょっとまだ話がついていませんという要望がものすごく多いんです。そういうところは、ちょっと今日も県北のほうと打ち合わせをするんですけども、その辺はしっかり対応してやらないと、困っている方が大分おられるんです。

農振区域が外れてないところにあるけれども、農振区域につながっていない部分でも、やっぱり駄目だと言われることで、この辺は、県も何とか対策をある程度考えてやらないと、土地は提供して協力したけれども、家も建てられない。そこを、ほかの利用する方に売ろうとしても、そこでも駄目だと。例えば工場に隣接したところを、工場が200平米残った部分を買いたいと思うんだけど、そこでも工場も建てられないという状況なんです。実際は。その辺はしっかり、何らか変えてやらないと、特典をつくってやらないと、非常に用地買収も難航するんじゃないのかなという感じがします。

随分前の話ですけども、東九州道路ですかね、みかん山で、その土地がかかった場合に、何年ってかかったですよ、裁判で。もちろん収用法とか代執行とかあるでしょうけれども、やっぱり地権者の身にも少しはなつて、その辺の対策をある程度考えてほしいということなんですけれども、その辺については、部長、いかがでしょうか。

○宮島土木部長 まず、工事期間中の現道交通への影響についての御心配という御意見をいただきました。

交通量そのものは1万台から2万台の道路でございますが、特にこの周辺は、工場群があるということで、朝夕のピーク特性が非常に卓越している。そこを通過する地元の皆さんも非常に困っているし、渋滞によって生活空間に通過車両も入ってしまうということで、二重三重に地元の方には迷惑かけているという実情をよく把握しております。

その上で、工事を行うに当たっては、やはり影響がゼロと言うことは、工事を行う以上はできません。ただ、そういった現状を踏まえると、私どもは、最大限の工夫をしなければいけないと思っております。

一方では、工事をとにかく短期間で仕上げていくという目標もございます。これを両立させるところが非常に難しいところではあるんですが、まずは、具体的な取組として、用地はあと4年、これ以内に仕上げる必要がありますので、全面的に展開していく必要があるんじゃないかと。そういった中で、現道交通に影響を与えないようにするためには、どういうネットワーク上の工程を組んでいくのか、これは交通解析等も行いながら、しっかり取り組んでまいりたいと思います。

中九州横断道路のピアがどんどん立ち上がって進捗が見えている一方、県が行っている県道整備が見えないというのは、ちょっと困ります。地元の方も不安に陥る可能性もございますので、ネットワーク上の工程を優先して取り組む部分、それと、現道交通に影響を与えない部分は早く用地を買って、工事が進んでいく姿を見せながら、かつ現道交通への影響を最小化する、このような取組をしていきたいと思っております。

そのためには、今、議員に御指摘いただきましたように、県だけで考えていくのではなくて、国、それから周辺の市町さん、そうい

ったところと工事情報を共有しながら、また、県警さんのほうにもいろんな御助言もいただきながら、現道交通への影響を最小化しながら、一生懸命取り組ませていただきたいと思います。

あと、2点目の、特に用地を取得していく中で、国が進める事業の代替地の問題について御意見をいただきました。

この点に関しては、中九州道路は国の事業ではございますが、私どもは、主体性を持って、深く関わっていくというのが基本スタンスでございます。そういう意味で、事業を推進するという観点と、あと、その事業によって影響を受ける方々のいわば生活再建、そういったものも主体的に関わっていこうというスタンスでございます。

一部、代替地がなかなか取得できてないという情報も得ておりますが、もっと私どものほうから国のほうにアプローチしまして、できるだけそういったお困りの状況というのを把握しながら、代替地を一緒に見つけるとか、場合によっては地元の市町さんにも協力をいただきながら代替地を見つける。それと、あと農振関係につきましては、やはり土木部が農林水産部と一緒に相談しながら、短期間で解決できるように、主体的に関わることで、協力をしていきたいと思っております。

以上でございます。

○高木健次委員 部長、その辺しっかり考えて取り組んでいただきたいと思います。

これは、松田都市計画課長のところも、ある程度農地等の農水とも関係あると思うんですけれども、非常に関係が深いものですから、松田課長、意見があつたら何か。

○松田都市計画課長 都市計画課です。

市街化調整区域の土地利用については、農

政サイドと我々都市側サイドでしっかり常日頃から連携して取り組んでいるところでございます。

特に、宅地化のニーズが非常に調整区域で高いということで、合志市さんにおいては、地区計画制度を活用して、いろんな宅地誘導策をつくってこられました。そういったところも、この中九州横断道路の用地の受皿となっていくと思っておりますので、まずは農政サイドと連携しながら、そして宅地誘導策としては合志市さんと連携しながら取り組んでいきたいというふうに考えております。

以上です。

○高木健次委員 よく分かりました。いろいろな御苦労もこれから出てくると思うんです。ただ、やっぱりその裏では苦しんでいる方もたくさんおられますので、その辺はしっかり県のほうの対応も、きちんとやってほしいというふうに思っておりますので、その辺しっかりお願いして、質問を終わりたいと思います。

以上です。

○藤川隆夫委員 今まで道路関係の話がたくさん出てきておまして、今度は国際線とか空港の話をお聞かせいただきたいと思えます。

国際線、43便まで大きく膨れ上がってきておりますけれども、さらに、先ほどの資料の中にタイのベトジェットの話があり、そして、あるいはカナダからの話があり、あるいは高雄便の増便の話も実は私も聞いております。そういう形で、いろんな形で今後増便されてくる中において、実は、空港の中の体制が、こないだちょっと行ったときに極めて脆弱というか、要は、スターラックスとチャイナがかぶっている時間がありまして、そのときにもう右往左往してて、このままだと、きちっと対応できないなという感じがありま

す。

そういう中で、さらに増減を求めていく中で、やはり利便性をきちっと、来た方、あるいは出ていく方に対して対応がきちっとできていないと。熊本空港はなんしよっとやという話に必ずなってくるというふうに思います。今の現状、これからさらに増えたときの体制がきちっとできるのかどうか、あるいはカウンター自体を——この間見てたら、隣のFDAはあんまり使っていないので、そっち側まで延ばすとか、そういうようなことも含めて、ある意味いろいろ考えていかないと、恐らくこのカウンターだけではどうしようもなくなってくると思います。

もう一点は、実は、カウンターで荷物をチェックした後に、また持ち出して外から調べなきゃいけないという今の仕組み。これをもうちょっと、預けたらそのまま次にチェックできるような体制に、本当は変えたほうがスムーズにいくと思うんですけれども、現状は、チェックしてさらにもう一回入れ直さないといけないというような状況がある。そこを含めて、今の空港の業務、熊本県も2%の株主だけん、いろんなことを言ってから改善していってもらわないといけないと思いますけれども、これからの国際線の増便に対して、熊本空港の体制について、今どういうふうに考えてらっしゃるのか、教えていただければと思います。

○坂本首席審議員兼交通政策課長 今の藤川委員の御指摘、まさに現実のものとして、そのいわゆる就航に対して現場としてどうやっていくかというのが一つのポイントを迎えているかなという認識で、これは空港運営会社の山川社長ともよく話すんですけれども認識をしております。

現状、足元の中で、先ほど御指摘ありましたスターラックスさんが大型機を今使用していただいているので、そこと高雄便が重なる

ときは、実は私も乗ったことがあるんですけども、そこは少し厳しいなということで、足元で今できる対策については、空港運営会社のほうで、そうお金をかけずにやりくりできる、例えばバックヤードの荷物の部分を工夫するとか、そういった部分については、急ぎやる方向で検討するというところで考えていただいております。

また、今後の新規就航であったり、増便に向けた部分については、これはある程度の空港運営会社としても投資をイメージした部分になると思いますので、そこにつきましても、しっかりと我々も当然株主でございますので、就航の交渉の中で、そこが足かせになってなかなか先に進まないということが極力ないように連携をとって、また情報交換しながら、増便がさらにできるように頑張ってもらいたいと思います。

以上です。

○藤川隆夫委員 今のような形で、一つは人の問題も恐らく出てくるというふうに思っております。地上の係員も含めて体制強化しないと、現状恐らく対応できないと思います。ハード的には、さっき言ったようにカウンターの問題は当然出てくるというふうに考えております。その部分は空港会社と一緒に、県もある意味手伝いながら、そこは前に進めていってもらえればと考えております。

その中で、カナダとの話は今現在どうなっているのかというのが分かれば。

○坂本首席審議員兼交通政策課長 カナダのエドモントン空港との連携に関しましては、これまで過去2年程度関係を持っております。エドモントン空港の幹部の皆様も熊本においでいただいて、知事と面談をしたり、あるいは熊本のいいところを見てもらったりということで我々がアテンドをしております。直近では、アルバータ大学と熊大が非常に近

しい関係をお持ちですので、そういった部分も含めておいでいただいたところでございます。

まずは需要でありましたり、相互の関係性というのを深めながら、例えばチャーター便が飛ばせればということで、エドモントン側、それから熊本県とで、そこをまずは目指していこうということ。北米ということいろいろな課題はございますけれども、我々としても、せっかくのお話でございますので、チャーター便がなるべく早い段階で実現するようにという夢といいますか、目標を掲げながら、連携を深めていきたいと思っております。

以上です。

○藤川隆夫委員 ありがとうございます。

あと2つだけお聞かせいただきたい。1つが熊本空港の使用時間の件で、今延長を求めているかと思っています。それがどうなっているのかというのが1つ。もう1つは、当然アウトバウンドをきちっとやっていかないと、これは長く続かないというのはもう前から言っている話でありまして、台湾の台北・高雄便もそうでありますし、ほかのところもそうだというふうに考えております。その部分に関して、熊本だけでは恐らく大変厳しい状況があると思いますので、大分であり宮崎であり鹿児島であり、高雄便が飛んでるのは九州は福岡しかないの、そういうようなところを含めてのプロモーションとかなんかも含めて、どのような形でアウトバウンドを強化していくのか、その2点について教えてください。

○坂本首席審議員兼交通政策課長 まず、1点目の空港延長、これにつきましては、まず地元の皆さんとの丁寧な議論が必要だということで、昨年度後半ぐらいいから取り組んでおります。基本的には時間が九州各空港より1時間短いという話も含めて、地元にも、現状

1 周目の個別のミーティングを終えている形でございます。

今後また、空港運営会社と連携しながら、周辺の関係の方々、具体的には区長の皆様等とお話合いの機会を設けさせていただくとともに、あるいは、周辺自治体との協議会がございまして。空港も管制も熊本空港、国も入っていただく協議会もございまして、そういった部分で開催もしながら、今の熊本空港の、特にこの現状というのも地元の方にもしっかり理解をいただいて、そして地元の方のやはり騒音というものが一番心配でございましょうから、そういったものも丁寧に個別と全体とお話を聞きながら、なるべく早く大空港構想に掲げているプランが実現するように頑張りたいと思います。

それと、アウトバウンドについてでございます。

実は、委員御指摘のとおり、ロードファクター自体はかなり好調、8割、多いときは9割と、好調なんですけれども、やはりインバウンドが中心という現状でございます。台北あたりでも、今のところ10%を少し超えるか超えないかという、日本人の率がですね。そういったところで、我々としてもやはり今後そこを底堅くするにはどうしたらいいか、これにつきましては、委員御指摘の鹿児島であったり、あるいは宮崎、福岡はもちろんなんですけれども、便がどんどん、熊本が一番先を行っているんですけれども、それ以外も増えてはきておるので、例えば、我々も南九州の3県で空港関係もコミュニケーションを取っております。そういったイン、アウトの形とか、そういったものがもし可能であればやっていきたいし、あるいは、アウトバウンドを、そこに目的地だけではなくてトランジットしていく、そういった部分が、例えば桃園なり仁川であれば可能になりますので、大手キャリアに就航していただいております。そういった部分も含めて、新たな何か一歩を踏

み出して、アウトバウンドの率の向上、安定就航につなげていきたいと今構想を練っているところでございます。

以上です。

○藤川隆夫委員 構想を練って、きちっと結果に結びつけていただくようによろしくお願い申し上げます、それをお願いします。

以上です。

○緒方勇二委員長 ほかに質疑はありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○緒方勇二委員長 ないですね。はい、なければ、質疑はこれで終了いたします。

その他として何かありませんか。なければ本日の委員会はこれで閉会をいたします。

午前11時42分閉会

○緒方勇二委員長 なお、執行部において、宮島土木部長、内田交通部長が本年3月末をもって退職されます。一言御挨拶を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）

○緒方勇二委員長 それでは、宮島土木部長からお願いいたします。

（宮島土木部長、内田交通部長の順に挨拶）

○緒方勇二委員長 それでは、本年度最後の委員会でございますので、私から一言御挨拶申し上げます。

昨年の6月から、楠本副委員長の御協力をいただきまして、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をいただき、ありがとうございました。

また、富永部長、それから宮島部長、内田部長をはじめ執行部の皆様方には、円滑な委員会運営の上に御協力をいただき、厚く御礼申し上げます。ありがとうございました。

本年度は、計4回の委員会の審議を行い、先ほど宮島部長からもありましたように、感慨深い委員会でした。本当にたくさんの実のある議論をいただきまして、できたのではないかとこのように思っております。

とりわけ、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、今後の本県の発展に欠かせないものであります。重要な課題であり、県民の関心も非常に高いものと思っております。

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、着実に進めていただきますようお願い申し上げます。

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と御活躍を祈念いたしまして、閉会に当たっての御挨拶とさせていただきます。

この1年間、大変お世話になりました。
(拍手)

そして、楠本副委員長からも一言お願い申し上げます。

○楠本千秋副委員長 この1年、緒方委員長の下、各委員の御支援、御協力により、副委員長の務めを果たすことができたと思えます。

執行部の皆さんにも丁寧な答弁や説明、真摯に対応していただいたことを感謝申し上げます。

私事としては、初めての四国研修をさせていただいたことが心に残っております。ありがとうございました。

今後も、皆様におかれましては、健康に留意されまして、職務に励んでいただきますようお願いしまして、挨拶とします。

ありがとうございました。(拍手)

○緒方勇二委員長 それでは、これで終了いたします。お疲れさまでした。

午前11時50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