

第 12 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6月18日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第12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6月18日（水曜日）

午前9時58分開議

午後0時1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（15人）

委員長	橋口海平
副委員長	松村秀逸
委員	前川 收
委員	岩中伸司
委員	藤川隆夫
委員	池田和貴
委員	高木健次
委員	前田憲秀
委員	高島和男
委員	中村亮彦
委員	城戸 淳
委員	坂梨剛昭
委員	南部隼平
委員	立山大二郎
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 坂本弘道

交通政策課長 牧野記大

空港アクセス鉄道

整備推進課長 宮原尚孝

土木部

部長 菰田武志

道路都市局長 奥山和弘

道路整備課長 大和勇紀

首席審議員兼都市計

画課長

高橋慶彦

警察本部

交通部長 合瀬勝彦

交通規制課長 大藪 浩

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 都 富 真 一

政務調査課主幹 内 布 志保美

午前9時58分開議

○橋口海平委員長 おはようございます。

ただいまから、第12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3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、明瞭に御発言いただきますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、最初の委員会の開催に当たり、御挨拶を申し上げます。

改めまして、委員長の橋口でございます。

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

いずれの付託事件も、本県に関わる重要な事項だと思っております。これからの熊本の発展、また、渋滞解消など、大きなテーマがあると思っておりますので、この委員会でしっかりと議論を重ねて、よりよい方向に導けるように努めてまいりたいというふうに思っております。

委員の先生をはじめ、執行部の皆様方の

御協力をいただき、松村副委員長とともに本委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

副委員長からも御挨拶をお願いいたします。

○松村秀逸副委員長 副委員長の松村でございます。

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

この1年間、円滑な委員会ができますよう、橋口委員長を補佐し、また、各委員の皆様方、そして執行部の皆様方、どうぞよろしくお願い申し上げ、御挨拶といたします。

○橋口海平委員長 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、富永部長から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）

○橋口海平委員長 1年間、このメンバーで審議を行いますので、よろしくお願いいたします。

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をいたします。

橋口委員長、松村副委員長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、高速交通体系や熊本都市圏交通に関する諸問題について御審議いただきます。執行部としましても、全力で取り組んでまいりますので、御指導のほどよろしくお願い申し上げます。

それでは、まず、本委員会の付託案件の概要について御説明いたします。

高速交通体系に関する件でございます。

九州の横軸として、本県のみならず、九州の一体的な発展を図るために不可欠な中九州横断道路の熊本環状連絡道路が、今年度、新たに事業化されました。

さらに、熊本西環状道路の池上工区においては、今年の秋に開通が予定されるなど、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、阿蘇くまもと空港についてでございます。

好調を維持している国際線につきましては、昨年度も復便や新規就航が飛躍的に進み、利用者数についても、前年度の23万人から倍増の年間48万人となり、2年連続で過去最高を更新しました。

今年7月11日には、本県初の中国本土路線である上海線の就航が決定しており、直行便による観光や経済面での交流が期待されます。

さらに、8月3日からは、台湾・高雄線が1便増便し、週4便の運航となることも決定しており、利用者の方にとって利便性がより一層向上いたします。

次に、空港施設につきましては、国際航

空貨物に対応するための共同上屋について、5月に開所式が行われました。今後は、大型または大量の貨物の取扱いも可能となるなど、阿蘇くまもと空港の機能強化は着実に進んでおります。

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。

令和4年12月議会で肥後大津ルートとすることを表明して以降、鉄道整備に向けた検討の深度化を進めてまいりました。具体的には、鉄道整備ルートの絞り込みや概算事業費の算出、費用便益分析、いわゆるB/C等の事業性調査を行っています。

今般、鉄道整備ルートの絞り込み案がまとまったことから、整備ルートや空港駅等の平面、縦断における概要をお示しいたします。

今後は、9月議会に向けて、概算事業費やB/C等の精査を行い、さらには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。

熊本都市圏の渋滞対策につきましては、今年3月14日に開催された第2回渋滞解消推進本部会議において、昨年12月の熊本市との第2回県・市調整会議において公表した具体的対策に加え、周辺市町との連携を含めた熊本都市圏全体の対策を公表しました。

また、先月8日には、官民連携による時差出勤等の取組の県民運動化に向けて、通勤行動変容や公共交通の利用促進に取り組む企業等を登録する熊本県渋滞対策パートナー登録制度を創設しました。

今年9月には、官民連携による1万人規模での時差出勤の取組を実施予定であり、

熊本県渋滞対策パートナー登録制度を主軸に、取組者数の拡大を目指してまいります。

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。

また、熊本都市圏3連絡道路につきましては、先月20日から、住民の皆様を対象に、地域と道路の課題についての意見聴取を開始しました。

この意見聴取は、本道路のルート帯決定をはじめとする計画の具体化にとって重要なステップであり、引き続き、熊本都市圏3連絡道路の早期実現に向け、国の協力をいただきながら、熊本市と連携し、取り組んでまいります。

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。

○橋口海平委員長 それでは、事業概要等の説明を求めた後、一括して質疑を受けたと思います。

委員会の運営を効率的に行うため、説明は、着座のまま簡潔にお願いします。

では、執行部から説明をお願いします。

○大和道路整備課長 道路整備課でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の本委員会資料につきましては、全体で75ページとなっており、資料の特筆すべき項目にはアンダーラインを引いております。

それでは、資料の1ページをお願いいたします。

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をいたします。

高規格幹線道路は、全国的な高速自動車交通網を形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す。

2ページをお願いいたします。

こちらは、高規格幹線道路の整備手順を示しております。

3ページをお願いいたします。

これは、国が行う直轄事業の流れをお示ししたものでございす。

4ページをお願いいたします。

県内の高規格幹線道路の整備状況を中心に、昭和60年以降の経過を5ページにかけてお示ししております。

6ページをお願いいたします。

5)の路線別内訳です。

まず、九州縦貫自動車道から御説明いたします。

表上段の概要欄にありますように、本道路の県内延長は134.8キロメートルで、既に全線4車線で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す。

現状の欄ですが、1つ目の丸の3ポツ目ですが、山都中島西インターから山都通潤橋インター間の10.4キロメートルが令和6年2月に開通しております。

また、2つ目の丸の2ポツ目と3ポツ目ですが、矢部清和道路及び蘇陽五ヶ瀬道路の整備がそれぞれ鋭意進められております。

今後の取組についてですが、事業中区間の整備推進及び清和一蘇陽間の早期事業化を国に求めてまいります。

8ページをお願いいたします。

南九州西回り自動車道です。

現状の欄をお願いいたします。

3つ目の丸の芦北出水道路につきましては、平成31年3月に水俣インターまでが開通しており、現在、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。また、鹿児島県側におきましても、出水インター側から工事の進捗が図られております。

今後の取組についてですが、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する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)の地域高規格道路等の整備についてです。

10ページをお願いいたします。

こちらは、地域高規格道路の整備手順をお示ししているものです。

11ページをお願いいたします。

4)に、地域高規格道路の平成5年以降の経過を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、先ほど冒頭の企画振興部長挨拶にもございましたとおり、中九州横断道路の熊本環状連絡道路が、今年度、新たに事業化されました。

この熊本環状連絡道路の新規事業化は、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り組みいただいた成果と考えておりまして、この場をお借りいたしまして、改めてお礼申し上げます。ありがとうございました。

13ページをお願いします。

5)の路線別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。

現状の欄をお願いいたします。

2つ目の丸、滝室坂道路につきましては、令和8年度の開通に向け、鋭意工事が

進められています。

その下の5つ目の丸ですが、大津熊本道路のうち、大津西から合志間におきまして、今年度から工事に着工する予定と伺っております。

また、合志から熊本間におきましても、調査設計や用地買収及び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、用地の先行取得など、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つ目の丸の熊本環状連絡道路ですが、先ほど申し上げましたとおり、今年度、新たに事業化されました。

その下の事業調整会議ですが、昨年度の当委員会でも御報告しましたが、今年2月に第3回事業調整会議を開催いたしました。

会議の中で、県と熊本市は、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いました。

今後の取組といたしましては、大津西インターから下硯川インター間の早期整備に向けた有料道路事業の導入及び事業中区間の早期整備を国に求めてまいります。

県としましても、有料道路事業に向け、地元自治体と連携し、取り組んでまいります。

また、関係者との調整に時間を要したため資料には記載しておりませんが、有料道路事業の導入をより円滑に進めるため、都市計画の手續に着手することとし、素案の説明会を7月29日から8月3日にかけて、熊本市、合志市、大津町においてそれぞれ開催する予定としております。

15ページをお願いいたします。

熊本環状道路です。

現状の欄をお願いいたします。

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、今年秋の開通に向け、鋭意工事が進められております。

2つ目の丸の3ポツ目ですが、植木バイパスの3工区の熊本西環状道路から玉名植木線間におきまして、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。

現状の欄をお願いいたします。

1つ目の丸は、国の施工区間となります。

2ポツ目ですが、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、今年度は、この工区3本目となります。網津長浜トンネルの工事に着手する予定と伺っております。

2つ目の丸は、県の施工区間になります。

2ポツ目ですが、大矢野道路において、用地買収及び工事を鋭意進めており、今年2月には新大矢野トンネルが開通したところでございます。

5ポツ目ですが、本渡道路Ⅱ期において、用地買収の早期着手に向けまして、調査設計を進めてまいります。

今後の取組の欄ですが、1つ目の丸、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つ目の丸の県施工区間につきましては、大矢野道路の用地買収及び工事に取り組むとともに、本渡道路Ⅱ期についても、用地買収の着手に向け、調査設計に取り組んでまいります。

17ページをお願いいたします。

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。

現状の欄をお願いいたします。

1つ目の丸の1ポツ目と2ポツ目ですが、大牟田市から長洲町のうち、三池港インター連絡路において、橋梁工事等が鋭意進められますとともに、荒尾道路におきましては、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、長洲町から玉名市におきましては、今年3月に第2回計画段階評価の審議が行われました。

今後の取組といたしましては、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。

18ページをお願いいたします。

これまで説明してまいりました県内における高規格幹線道路及び地域高規格道路の位置図を掲載しております。

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ページの現状欄をお願いいたします。

1つ目の丸の最後のポツですが、熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会において、先月総会を開催し、関係者一丸となって早期実現に取り組むことを確認いたしました。

2つ目の丸の3ポツ目と4ポツ目ですが、今年3月に2回目となる有識者委員会を開催し、地域と道路の現状、課題を踏まえた政策目標の設定や意見聴取の方法について議論いただきました。

その議論を踏まえまして、先月20日から、住民の皆様や企業の皆様へ、地域と道路の課題に関する意見聴取を開始いたしました。

21ページの今後の取組の欄をお願いいたします。

2つ目の丸の1ポツ目ですが、意見聴取

の結果を分析した上で政策目標を設定し、複数のルート帯案の提示に向け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、昨年度実施した要望活動を記載しております。

続きまして、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。

4月23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は、それぞれ8月4日と8月21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16日と5月29日に、協議会と期成会、それぞれの総会が開催されております。

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29日に熊本県側期成会の総会が開催されております。

6月3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、その後、国土交通省、県選出国会議員の皆様への要望活動を行いました。早朝から御参加いただいた議員の皆様、誠にありがとうございました。

8月4日及び21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、先ほど御説明いたしました九州中央自動車道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30日に期成会の総会が開催されています。

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21日と5月27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います。

また、荒尾・玉名地域の期成会により、6月4日に九州地方整備局に、また、翌日の5日に、財務省、国土交通省及び県選出国會議員に対して要望活動が行われています。

34ページをお願いいたします。

その他国等への要望です。

6月2日から4日にかけて、県全体の要望活動として、関係省庁、自民党本部に対して国の施策等に関する提案活動を行っています。

飛びまして、69ページをお願いいたします。

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施工する事業について御説明いたします。

T SMC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10月に創設されました地域産業構造転換インフラ整備推進交付金を活用し、整備を進めています。

図にございます緑色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、青文字の①から⑥が市、町で事業を進めているものです。

70ページをお願いいたします。

県で進めている事業について御説明いた

します。

①の大津植木線の多車線化につきましては、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、令和4年度に事業化し、6車線化も可能な幅員で計画を進めています。

②の大津植木線・原水2工区につきましては、大津植木線と交差する町道南方大人足線と菊陽空港線において、円滑な交通を確保するため、令和5年度に事業化し、立体交差する計画を進めています。

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、国道57号菊陽バイパス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として、令和4年度に事業化し、4車線で整備する計画を進めています。

①の大津植木線の多車線化及び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、現在、今年度の工事着手に向けまして、調査設計と用地買収を進めています。

また、②の大津植木線・原水工区につきましては、大津植木線と菊陽空港線の交差点において、菊陽空港線側の取付工事に着手しております。

今後の取組といたしましては、セミコンテクノパーク周辺の交通渋滞解消に向け、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て取り組んでまいりますので、よろしくお願い申し上げます。

道路整備課は以上です。よろしくお願いいたします。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

資料、ちょっとお戻りいただきまして恐縮ですが、35ページ、お願いいたします。

簡潔に説明させていただきます。

資料35ページ、航空路線の利用促進についてでございます。

空港の旅客数の状況につきましては、昨年度、国内線利用者数、対前年度比で3.6%増の約321万人となっております。過去最高であった平成30年度と比較をいたしまして、約98.8%まで回復をしてくているというところでございます。

一方、国際線の利用者数につきましては、冒頭富永より説明をいたしましたけれども、約48万人となっております。こちら、過去最高の令和5年度と比較しますと、約2倍ということで、過去最高を更新いたしております。

国内線、国際線合わせますと約30万人ということで、前年度比10.8%増、過去最も多かった平成30年度比で6.7%増となっております。こちら、過去最高を更新しているという状況でございます。

続きまして、36ページ、お願いいたします。

こちら、阿蘇くまもと空港の令和6年度の月別旅客数、それから足元の定期便の就航状況を参考で記載をいたしてございます。

続いて、37ページ、お願いいたします。

阿蘇くまもと空港の国内線の振興について、現状でございますけれども、7路線、それから、1日37便が就航しております。昨年4月から今年3月までの有償旅客数は、対前年度比104.9%となっている状況でございます。

参考4に、阿蘇くまもと空港国内線の路線別の旅客数を記載してございます。

令和6年度の旅客数、利用率を表の左の欄に記載をしておりますけれども、東京線につきましては、羽田線、成田線合わせまして75.2%、それから、大阪線につきましては71.8%、名古屋線が62%、全体で7

3.3%という利用率でございます。

続きまして、38ページをお願いいたします。

下の欄、2)で今後の取組と記載をしてございますけれども、2行目の丸、新規路線の誘致に向けて、こちら、引き続き熊本国際空港株式会社と連携をいたしまして、チャーター便の造成に取り組み、定期路線の就航につなげていきたいと考えてございます。

また、今年3月30日以降の夏ダイヤから、熊本―名古屋線のうち、ANA中部線の運休、それからFDAの小牧線の一部減便、さらにはジェットスターの熊本―成田線については、1便減便という状況になってございます。

いずれの路線も、本県にとって重要な路線と考えてございますので、早期復便に向けた要請、それから協議をしっかりと行ってまいりたいと考えてございます。

続きまして、39ページをお願いいたします。

次に、国際線の振興についてでございます。

こちらのページにつきましては、国際線全般についてのこれまでの動きを記載してございます。

個別の路線の状況につきましては、次のページ以降で説明をいたします。

40ページ、お願いいたします。

参考1という表で、国際線全体の運航状況を記載いたしてございます。それぞれの路線の詳細は、以下のページに記載してございますけれども、まとめて40ページのまゝ説明をさせていただきます。

現在、ソウル線、それから、釜山線、台北線、高雄線、香港線の5路線、週39便が就航してございます。また、今年7月11日から就航する中国の上海線、それから8月3日から増便をいたします台湾・高雄線を

含めると、6路線、週43便となる予定でございます。

路線ごとの状況でございますけれども、まず、韓国線でございますが、ソウル線のティーウェイ航空、こちらは週7便のデイリー運航をいただいているところでございます。アジアナ航空が週3便、それから大韓航空が、今年3月30日より週7便から週3便という形でございますが、運航いただいているというところでございます。また、釜山線のイースター航空、こちらデイリー運航ということでございます。

続きまして、台湾線ですが、こちら、台北線のスターラックス航空、週7便のデイリー運航、それから、チャイナエアラインが週5便となっております。また、高雄線は、チャイナエアラインが現在週3便となっておりますけれども、今年8月3日より1便増便いただきまして、週4便という形で就航予定となっております。

また、いろいろお騒がせをしております香港線につきましては、現在、週4便の運航となっておりますが、エアラインからは、7月以降、10月25日までの夏季スケジュールの期間中について、全便欠航するとの連絡を受けてございます。

理由としましては、日本へのインバウンド客、これが激減をしているというふうに伺っているところでございます。こちら、引き続き、我々の香港事務所等を経由しまして情報収集をしっかりと進めるとともに、熊本の魅力をきちんと正確に発信をしていくことが大事だと考えてございますので、その発信、インバウンド需要の拡大に向けた取組を継続して行ってまいりたいと考えてございます。

最後に、中国線でございますが、紹介しておりますとおり、上海線の中国東方航空、今年7月11日から週3便で就航の予定をいただいております。

資料43ページをお願いいたします。

今後の取組、1つ目の丸でございますけれども、熊本国際空港株式会社と連携をいたしまして、既存路線の増便、それから、東アジア、東南アジア、これを中心としたさらなるネットワークの拡大に向けた新規路線の誘致を進めてまいりたいと考えてございます。

また、2つ目の丸でございますけれども、国際線の課題、きちんとエアラインを飛ばしていただくためには、アウトバウンド側もきちんと利用促進を図っていくことが重要と考えてございますので、県内の旅行者、それから報道機関の皆様とも連携をしながら、きちんとPRをしていく、積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。

次に、航空物流機能の状況について説明いたします。

阿蘇くまもと空港における航空貨物の取扱量につきましては、次の44ページにグラフも載せておりますので、併せて御覧いただければと思いますが、コロナ禍前、ほぼ横ばいというところではございましたが、コロナ禍で大幅に減少し、その後、今回復に転じてきているものの、まだコロナ禍前の水準には届いていないという状況でございます。

この阿蘇くまもと空港を通じました貨物の取扱量の増大に向けまして、これまで空港側で様々なインフラ整備を行っていただいております。また、和牛ですとか柑橘、それからイチゴを、それぞれ台湾や香港に輸出する取組を行ってきているところでございます。

そして、現状の一番下の丸でございますけれども、今年5月、国際航空貨物に対応するための上屋、こちらを供用開始ということになってございまして、開所式も開催をいたしましたところでございます。

これに、今後、大型貨物、それから大量の貨物の取扱いも、こちらの設備によって可能となってきますので、空港機能の強化が進んでいるものと認識をしてございます。

続いて、44ページ下の片括弧の今後の取組の欄でございます。

1つ目の丸でございますけれども、T S M Cの進出に伴いまして、この航空貨物によるさらなる物流の需要の拡大を見据えまして、今後も、こちらも引き続き、熊本国際空港株式会社、それから関係機関などと連携をしまして、国際航空貨物の輸送拡大を図ってまいりたいと考えてございます。

また、2つ目の丸でございますけれども、フルサービスキャリアが就航している香港、ちょっとこの後欠航という形になりますけれども、その復便も含めて進めていくということ、それから、韓国への航空貨物の輸送体制の実現に向けまして、熊本国際空港株式会社、それから、エアライン、物流事業者等との協議に、きちんと取り組んでまいります。

そして、47ページをお願いいたします。

46ページからの空港の施設整備について言及をしてございますけれども、こちらの47ページ、今年3月、一番下の欄でございますけれども、国際路線の拡大に合わせまして、旅客ターミナルの手荷物の搬送用のベルトコンベア、こちらの位置を示したものが次の48ページに位置をお示ししております。

こちらの赤でお示しをしているところに、ベルトコンベアの延伸を行ってございます。これによって、複数社着陸をしまして、荷さばきをする、もしくは離陸に向けた用意をするといったところのこの荷物の搬送への対応というのに設備を追加したという状況でございます。

飛びまして、51ページをお願いいたしま

す。

2)今後の取組についてでございます。

国際線のさらなる拡充、それから旅客数への増加にきちんと対応していくことが重要だと考えてございますので、ハード、ソフト、その両面において、空港機能の強化、こちらを熊本国際空港株式会社と緊密な連携の下に進めてまいりたいと考えてございます。

まず、空港関係については以上でございます。

続きまして、55ページの資料、お願いいたします。

空港へのアクセスの一翼を担っております空港ライナーの運行の現状について記載をしております。

昨年の利用者数、約15万人というところまで上がってきてございまして、過去最高の利用者数となっております。

今後も、こちらも引き続き、空港ライナーの安全運行、それから定時性の確保に努めて、事業者を含め、皆様と取り組んでまいりたいと考えてございます。

資料、飛びまして63ページをお願いいたします。

こちら、本委員会の付託事項の2つ目でございますが、熊本都市圏交通に関する件のうちの熊本都市圏交通施策の主な取組について言及をした部分の一部でございますけれども、公共交通機関の利用の促進についてでございます。

今後の取組、63ページの中段に記載をしてございますが、熊本県地域公共交通計画、こちら、国の地域公共交通活性化法に基づきまして、熊本県の公共交通の現状分析、それから施策について取りまとめた計画でございますが、こちら、現行の現計画の期間が今年度までとなっておりまして、

これまで、この計画に基づきまして、個

別の施策事業、事業者の皆様であったり、市町村の皆様方と協調してやってまいりましたけれども、来年度以降の新たな計画を今年度中に策定をすることとしてございますので、こちらもきちんと取り組んでまいりたいと思います。

続いて、飛びますけれども、75ページをお願いいたします。

こちら、交通渋滞の解消の箇所のうちの時差出勤、テレワークなどの通勤行動変容の促進についての記載でございます。

現在、交通渋滞解消のソフト対策の一環といたしまして、時差出勤による交通量の分散、それから、テレワーク、通勤における公共交通の利用促進ということで、交通量の抑制に取り組んでいるところでございます。

その取組の一環としまして、昨年9月には、県、それから熊本市合同で職員の時差出勤、テレワークの取組を実施しております。

また、先月8日でございますけれども、官民連携による時差出勤などの取組の県民運動化に向けまして、通勤行動の変容ですとか公共交通の利用促進に取り組む企業の皆様等を登録いたします熊本県渋滞対策パートナー登録制度を創設し、県内事業者200社の登録を目標に、今取り組んでいるところでございます。

さらに、今年9月には、官民連携で1万人規模での時差出勤、この取組を実施したいと考えてございまして、熊本県渋滞対策パートナー登録制度、これを主軸に、県民の皆様、取組者数をどんどん増やしていきまして、拡大を進めていきたいと考えてございます。

交通政策課は以上でございます。

○宮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。

52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。

1) 空港アクセス鉄道の整備の現状でございます。

下から5つ目の丸の下線の部分ですが、令和4年12月議会におきまして、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まいりました。

53ページをお願いします。

今年度の主な取組の経過でございます。

2つ目の丸ですが、国の施策等に関する提案・要望活動において、鉄道整備を地域産業構造転換インフラ整備推進交付金の対象とするなど、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。

次の丸ですが、今般、整備ルートの絞り込み案がまとまりましたので、後ほど別添資料で御説明いたします。

下段の今後の取組でございます。

4つ目の丸ですが、関係町村におきまして、整備ルートの絞り込み案に係る住民説明会を本年7月に実施する予定です。

次の丸ですが、概算事業費や需要予測、B/C等につきましては、本年9月頃に公表できるよう、引き続き取組を進めてまいります。

別添資料の説明をさせていただきます。

それでは、整備ルートの絞り込み案につきまして御説明いたします。

恐れ入りますが、右上に別添資料と記載のあります空港アクセス鉄道に係る鉄道概略設計調査結果概要の資料をお願いします。

資料の1ページをお願いします。

1、調査の趣旨、概要でございます。

(1)調査の趣旨でございますが、阿蘇くまもと空港へのアクセスは、自動車での移動が主であり、朝夕のラッシュ時には想定時間内に空港に到着できない事態が発生しております。

こうした状況の中、今後、国際航空路線の拡充等により、空港利用者の大幅な増加が予想されますが、熊本市中心部と阿蘇くまもと空港が鉄道でつながることで、熊本都市圏の都市機能が一層向上し、半導体関連企業の円滑な企業活動にも資することから、空港アクセス鉄道は重要なインフラであると考えております。このため、肥後大津ルートによる鉄道整備の具体化に向け、調査、検討の深度化を進めてきたものでございます。

(2)調査概要でございますが、今回は整備ルートの絞り込みについて御説明をいたします。

2ページをお願いします。

整備ルートの概要図です。

今回、整備ルートの絞り込みを行い、鉄道ルートの幅を、令和4年度の公表時の青色の破線の約1.5キロメートルの幅から、赤色の約500メートルの幅に絞り込んでおります。

3ページ、整備ルートの縦断イメージ図です。

左の肥後大津駅から平面で分岐した後、盛土構造により緩やかに上昇し、高架橋に移行いたします。高架橋で国道57号や白川などの上空を通過した後、高遊原台地はトンネル構造で整備し、阿蘇くまもと空港に至るルートとしております。

4ページをお願いします。

分岐部、肥後大津駅付近の概要図です。

分岐部では、事業費や工期に大きく影響を与えるような大型物件、いわゆるコントロールポイントを極力避けるルートとし、肥後大津駅周辺の既存施設等への影響を最

小限にとどめることとしております。

5ページ、中間部付近の概要図です。

中間部では、単線であります鉄道の速達性を確保するため、列車の行き違いを行う施設を整備いたします。なお、大津町において、中間駅構想も検討されております。

また、環境アセスメントの知事意見等を踏まえまして、地下水への配慮等、環境対策を検討してまいります。

最後、6ページをお願いいたします。

終点、阿蘇くまもと空港付近の概要図です。

空港駅は、開業効果の周辺地域への広がりや将来の発展性が期待できる空港南側敷地外の地上に整備することとしております。

駅ホームの位置やターミナルビルへの接続につきましては、利用者の利便性を第一に、空港管理者等の関係機関と構造や設備等の諸条件を調整した上で、今後具体化していくこととしております。

空港アクセス鉄道整備推進課は以上です。

○高橋首席審議員兼都市計画課長 都市計画課でございます。

57ページをお願いいたします。

2の熊本都市圏交通施策の主な取組について御説明いたします。

(1)都市交通マスタープラン等の概要でございます。

2段目を御覧ください。

熊本都市圏では、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として、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アクションプランを平成30年11月に策定しておりま

す。

59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についてでございます。

交通計画の策定に当たっては、パーソントリップ調査を反映することが必要であります。平成24年の調査から約10年が経過し、道路や交通結節点整備などの進展により、都市圏交通の状況に変化が生じています。

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、関係行政機関、学識経験者、交通事業者、経済団体等で構成される協議会で、今年度を目標に、新たな都市交通マスタープランの策定に取り組んでおります。

中段の主な取組を御覧ください。

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いたしました。

一番下の丸印、昨年12月11日には、熊本都市圏総合交通計画協議会第5回委員会を開催し、現況分析結果等の途中経過を報告しました。

主な内容につきましては、前回調査、平成24年から人口は僅かに増加しているものの、総トリップ数、都市圏全体の累計移動回数は減少傾向にある、総トリップ数の低下にもかかわらず、朝のピーク時間である7時から8時台にかけてのトリップ数は前回調査からほぼ変化がなく、渋滞の一因となっていることが分かっております。

60ページをお願いします。

今後の取組についてでございます。

パーソントリップ調査から得られたデータを基に、将来の都市圏の交通需要予測を行いながら、交通事業者や関係市町村などへのヒアリングを行い、課題解決に向けた提案施策の立案を行ってまいります。

また、土地利用計画との整合を図りながら、今年度を目標に、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。

続いて、2)熊本都市圏総合交通戦略アクションプランについて御説明いたします。

段落の2つ目の丸印を御覧ください。

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、実施時期等を明記し、相互連携の下、進捗管理を行うことにより、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。

61ページを御覧ください。

ページ中段の推進体制、進捗管理の3つ目の丸、新たな都市交通マスタープランの策定に合わせて、都市交通戦略アクションプランについても、令和8年度を目標に改定を目指してまいります。

少し飛びますがけれども、73ページを御覧ください。

5)渋滞解消推進本部の取組について御説明いたします。

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、昨年6月5日に渋滞解消推進本部を設置いたしました。

それから約1か月後の7月18日には、熊本市の大西市長とトップ会談を開催しました。

ここでは、県、市が共通の認識の下、自動車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍をキーワードに、国とも連携しながら、渋滞解消に取り組んでいくことを確認しております。

最下段の丸印、昨年末の12月26日には、第2回の熊本県・熊本市調整会議を開催し、3年以内に行う短期対策として、交差点改良や10か所のバスベ이의整備、信号制御の最適化などを実施、10年以内に行う中期対策として、主要道路ネットワーク整備

などを国、県、熊本市で連携し、主要渋滞箇所80か所の改善に向けて取り組むことを公表しております。

74ページを御覧ください。

上段の丸印、今年3月14日には、第2回の渋滞解消推進本部会議を開催し、昨年末の熊本県・熊本市調整会議で示した対策に加え、周辺市町村を含めた都市圏の渋滞対策の方向性や具体的な対策を公表しました。

具体的には、先ほど御説明しました3年以内の30か所、10年以内の80か所に加え、セミコン周辺における合志市、菊陽町、大津町が行います道路整備や益城町が行います市街部における道路や交通広場の整備、都市圏南部エリアにおける慢性的な渋滞への対策も進めていくことを追加しております。

最後に、今後の取組を御覧ください。

熊本都市圏における渋滞対策については、熊本市を含む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。また、これらの取組の方針や内容については、渋滞解消推進本部などとの会議などにより、県民の皆さんに分かりやすく情報発信していきます。

都市計画課からは以上です。

○大藪交通規制課長 交通規制課でございます。

続きまして、資料の71ページにあります信号制御の高度化について説明したいと思います。

県警察では、熊本都市圏の交通渋滞に対応するために、交通データをリアルタイムに収集するための光ビーコンや、車両感知器を設置し、収集した交通データを基に算出した最適な信号周期による制御指令が可能となる集中制御式信号機の整備拡大を行うことで、信号制御の適正化に努めております。

また、交通渋滞などの交通情報を、交通情報板やカーナビを通じて情報提供することで、交通流の分散を促して、交通の円滑化も図っております。

今後の取組につきましては、交通流の変化に的確に対応するために、光ビーコンなどのデータや交通流監視カメラの情報などを活用しながら、さらに最適な信号機制御となるような見直しに努めてまいります。

続きまして、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72ページをお願いいたします。

新交通管理システムUTMSとは、光ビーコンなどを活用して交通量の最適な管理を行うシステムでありまして、サブシステムである交通情報提供システム、公共車両優先システムなどを整備することにより、交通の安全と円滑を向上させるものです。

まず、交通情報提供システムについてですが、カーナビや交通情報板などを通じてドライバーに渋滞や目的地までの旅行時間などの情報を提供することにより、交通流の分散を促し、交通の円滑化を図るシステムです。

次の公共車両優先システムにつきましては、路線バスや路面電車の定時性の確保と利便性の向上を図り、マイカーから公共交通機関への転換を促すことを目的としたシステムでありまして、進行方向の信号機の青時間を延長するなどの優先整備を行うものであります。

今後も、県警察では、光ビーコンなどを効果的に整備し、きめ細やかな交通情報をドライバーに提供することにより、交通流の分散を促すなど、安全で快適な交通環境の整備に努めてまいります。

交通規制課からは以上になります。

○橋口海平委員長 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。

○前川収委員 まず、14ページであります。熊本環状連絡道路が今回事業化されるということの中で、その下の事業調整会議という括弧書きの下の方に、提案ということで、中九州横断道路の早期整備が必要であり、大津西インターチェンジから下硯川インターチェンジについて、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に提案するというのでここに書いていただいております。

私は、もともと有料道路でやるべきだという話をこの委員会の中でも何回もやらせていただいているわけで、いよいよ具体的に有料道路方式というものが動き出すというふうに思いますが、非常に原則的な話で恐縮であります。なぜ、有料道路方式のほうを選びたいのか、やりたいのか。

それは、やっぱり県民の皆さん方にきちっとその部分の説明をしないと、有料だからいいんですだけじゃだめで、要は有料であればお金がかかるわけですから、有料道路化することに対するメリットについて、しっかり説明をしていただきたいということが1つです。

それから、2つ目は、熊本天草幹線道路、これも県工事分というところがまだ残っていて、国交省施工でやっていただいている宇土半島は、かなりのピッチで私は進んでいるように見えていますけれども、今、1号橋を渡った後の天草に入った部分、これが県でやらなきゃならない事業箇所になっていて、県で頑張っていただいております。既に、一部松島道路は、有料道路でやっていらっしゃいますね。今、大矢野トンネルは、その話がないわけでありすけれども、一部もう既に有料道路化して

ある天草道路についても、まあ、これはこれから、ここで即答というわけじゃないでしようけれども、有料道路化をするメリットがないのかなということを考えております。

歴史的に言えば、過去に天草五橋というのは有料でありました。5つの橋を架けていただいた、海に渡したあの橋は有料でありまして、もう回収しておられて今は有料じゃありませんけれども、そのことの検討はしてあるのかなのか、そのことについてお尋ねをしたいと思います。

それからもう1つ、70ページですね。セミコンテクノパーク周辺の交通渋滞について、様々県でやっていただいている事業や市町村のほうでやっていただいている事業、頑張っていただいております。

昨日の質問の中でも出ておりましたが、完成目標令和10年、これは市がやっている部分についても、10年度中に完成目標ということで言葉が出ておりましたが、同時に、私は、中九州横断道路の合志インターまでをぜひ令和10年度中につないでいただきたい。

その根拠は、今言ったように、この周辺整備の道路を令和10年度中に造りたいんだと、特に合志インターのアクセス道路も造りたいという話を、県はしっかり目標設定しながら頑張っているということを前提に、であれば、国土交通省もそれに合わせて御努力をいただきたいという話をしておりますが、なかなかやっぱりかなり広範囲になってきているという状況もありますので、現状の進捗状態は、今、ここで書いてはありますけれども、現状についてちょっとお知らせいただければありがたいというふうに思っています。まあ、具体的には、令和10年目標達成できますかという話です。

それと、最後に、アクセス鉄道の話を持ち

よっとさせてください。

今朝、新聞を見たら、今日議論される内容についてしっかり書いてありました。あららと思っておりましたが、先ほど説明を受けた中で聞けば、新聞のほうが詳しく書いてありましたね、さっきの説明よりも。

まあ、場所についていろいろここに書いてありますけれども、空中を通すか地下を通すかとか、200メートルとかですね。今日、今説明がなかったことまで新聞には書いてあったのでびっくりしまして、今日その説明があるのかなと思ったら、その説明はなくて、今でも新聞のほうが詳しいという状況になっています、説明の内容はね。

そこでであります、そもそもアクセス鉄道の議論をこの委員会の中でもずっとやってきました。アクセス鉄道でやる以上、空港利用者の利便性から見れば、新しい、まだあのときは空港ビルを造る前から話があっていたわけでありますから、空港ビルにどうアクセスさせるかということについてもこの中でお話をされていて、できれば直結できたが一番いいんじゃないかという話もある中でずっとやってきました。

ただ、今日出た結論から見れば、直接乗り入れることはなくて、ここに書いてあるとおり、敷地外と、空港南側の敷地外の地上という形に今話になっているということ。ある程度そこはもう確定的に、そこはもう文書で書いてありますから、説明文書の中にありますから、南側敷地外の地上という形になっております。

そこでありますけれども、なぜ敷地外になったのか。そもそもの議論で言えば、空港利用者の皆さん方のためには、よりこの空港のターミナルに近いところのほうがいいに決まっているわけですね。であるにもかかわらず、敷地外の空港南側ということになったというのは、いろんなマイナスもプラスも両方あると思うんですね。そこ

の説明をしっかりと言わないと、言ってもらわないと、私たちは、県民の皆さん方になぜこうなりましたという説明ができないことです。ただ県が決めたからそうなんですじゃなくて、様々検討を長い時間かけてやっていただいているわけでありますから、その検討の内容に照らしてこのような結論を導き出したということ、そのことについての説明をいただきたいと思っております。

以上です。

○大和道路整備課長 道路整備課でございます。

まず、委員から御指摘がありました中九州横断道路の有料事業化、そのメリットとしてということですが、中九州横断道路、皆様御承知のとおり、半導体集積に伴います物流の効率化、人流の円滑化のためには、どうしても早期整備が必要だと考えております。

そのために、最も有効な手法として、これまで検討を進める中で、有料道路制度というのも一つの選択肢だというふうを考えて、検討を進めてまいりました。

そのほかにも、定時性、速達性の確保ですとか、その後の維持管理等の多くのメリットがあります。その辺りも含めまして、しっかりと住民の皆様方に説明して、導入に向けて円滑に進むように努めてまいりたいと考えております。

次に、2点目の熊本天草幹線道路の有料化についてです。まず熊本天草幹線道路につきましては、これまでに、松島有料を含めまして、松島有明道路、そして天城橋を含みます三角大矢野道路、本渡の第2瀬戸橋の区間等々を整備を進める中で、それから切れ目なく整備を進めるために、現在、大矢野道路の整備、そして本渡道路から続きます本渡道路Ⅱ期の整備を進めていると

ころでございます。

これまで、その区間に有料を入れるかどうかという検討は行っていないところではございますが、確かに、委員御指摘のとおり、早期整備という観点から、中九州横断道路を有料でお願いをしているところでございますので、どのような対応ができるのか含めて、今後検討をさせていただければと思います。

そして、3点目のセミコンテクノパーク周辺で取り組んでおります大津植木線の多車線化及び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10年度の完成に向けて、今、精いっぱい取り組んでいるところでございます。

昨年の9月に都市計画事業認可を取得いたしまして、10月から用地交渉に着手し、昨年度末までに全ての地権者の方々、一旦の接触を終えております。

道路整備は、どうしても用地買収をしつかりと進めていく必要がございます、これまでに98名の地権者の方から御同意いただきまして、93筆、地権者ベースでいきますと、約2割の方々、25%近くの御同意をいただいておりますので、まずはしっかりと用地買収を進めて、工事着手につきましても、整った区間から着手できるように進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○菰田土木部長 委員からの御指摘、御意見、ありがとうございます。

今道路整備課長のほうがお答えしましたメリット、基本的にはそういうことではございますけれども、なぜ有料なのかといったところで、少し補足をさせていただければと思います。

道路の整備財源につきましては、公共事業の制約ある予算の中で事業を進めていくというのが一般的な整備かと思いますが、

有料道路化をすることに伴うメリットとしては、お金を借りて、その借りたお金ですらに整備が推進されます。当然、借りたお金ですので、返さなければなりませんけれども、それを頂いた料金の中からお支払いするということで、比較的集中的に整備できるので、整備期間が短縮できるというメリットがございます。

そういう意味で、先ほど道路整備課長が御説明しましたけれども、目的を達成するためには有料道路が有効であるという判断で、県や熊本市からも提案させていただいたところがございます。

以上でございます。

○宮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。

先ほど御質問いただきました今朝の新聞報道につきましては、今日の説明内容より詳しいじゃないかという御指摘、もったもかと思います。そこは大変申し訳ございません。その上で、空港駅の位置を南側にした理由ということでお答えさせていただきたいと思います。

それと、空港駅の具体的な場所ですとか、デッキで渡す、地下から渡すとか、そういった話はまさに検討中でございます、当然そこは、またお示しできる段階になれば御報告差し上げたいと思っております。

その上で、南側にした理由でございますけれども、まず積極的な理由とあと消極的な理由と2つあるとすれば、積極的な理由といたしましては、開業効果の周辺地域の広がりですとか、将来の発展性が期待できるのではないかということが1つでございます。

空港利用者にメリットをとどめることなく、通勤ですとか通学の需要等も想定しておりますので、周辺住民の皆様方の利便性

に資するのではないかとということが積極的な理由で考えております。

あと、消極的な理由といたしましては、空港施設の中には滑走路ですとか空港ビル、空港施設がございますので、その地下を掘ると、どうしても近くに寄せるとなると、地下駅という形になると思いますけれども、そこに寄せるとなりますと、やはり地盤沈下等に配慮した、きちっとしたより強固な工法でやる必要があります、トンネルを掘るにしましても、掘削しながら擁壁を補強していくようなシールド工法ということで、より工法的にも費用がかかるですとか、あと駅を設置するにしましても、開削して現状の駐車場に御迷惑をかける時間も長くなってしまうとか、そういった負の事情もございますので、そういった全体の事情を考慮いたしまして、今回の御報告とさせていただきます。

以上でございます。

○富永企画振興部長 ただいまの空港アクセス鉄道の説明に関して、補足申し上げます。

まず、空港アクセス鉄道は、空港のアクセスの課題を抜本的に解消するものであり、また、熊本都市圏の渋滞、これの解消にも資する極めて重要な事業であるというふうに考えております。

このため、空港アクセス鉄道の問題につきましては、この県議会場で、そしてこの委員会でもこれまで議論を重ねてまいりました。

今回の空港アクセス鉄道のルート線形の決定につきましても、この委員会場で発表したいというふうに考えておりましたが、我々がこれまで、その内容につきまして、この空港の運営会社ですとか、ＪＲ九州などの関係事業者ですとか、周辺市町村、そうした方々と協議をしており、情報

管理もしっかりとしてまいったところではありますが、残念ながら結果としましては事前に情報が出てしまったということで、大変申し訳なく思っております。おわび申し上げます。

その上で、ただいま申し上げました空港の場所につきましては、空港敷地外の南側ということと考えております。

こちらにつきましては、ただいま課長が申し上げましたとおり、周辺地域の開発の可能性を高めるというところに利点があるというふうに考えておりました、特に南側につきましては、東海大学が所在するですとか、あるいは現在は農地等が広がっているところではありますけれども、さらに今後そういったところの可能性ですね、開発する可能性、そういったところもあろうかというふうに考えておりました、発展の可能性を踏まえ、敷地外を決定いたしましたところでございます。

また、空港敷地外で整備するに当たりましても、利用者の利便性の確保、これが極めて重要であるというふうに考えておりました、空港敷地外と空港のターミナルビルを接続するに当たっては、空中回廊または地下通路、こういったところでのアクセスが必要となりますが、なるべく空港の利用者の利便性、こちらに配慮した形での整備を進め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、高速道路有料化の話でありますけれども、私自身は、早く有料化すべきだと、そのほうがいいと。皆さんおっしゃらなかったけれども、現場感覚で言えば、多分あの場所を無料でそのまま開けてしまうと、みんなそこに乗っちゃって、普通の一般車両は全部そのいわゆる高速道路に乗って行って、そちらのほうで

渋滞が発生するんじゃないかなというのを、私自身はですね、あの地域に住む人間として感じておりましたので、有料化することによって片側2車線の4車線になる。なおかつ、急ぐ人は有料道路、高速道路に乗ってくださいと、急がない人はゆっくり下の道を走ってくださいということに、仕分け、目的が変わっていった、そのことによって一般道のほうの渋滞解消にもつながるということでもあります。

なおかつ、今おっしゃっていたとおり、道路を造るための原資ですね、これはどこだってお金がかかるわけでもありますけれども、その原資が、一般的な公共事業の原資でいけば、なかなかそれをしっかり取るというのは難しい。時間もかかる。それを、能動的に借入れをして、その上で利用料で払うという効率的なやり方ということが仮にできるのであれば、そちらのほうが良いというふうに私は思っておりましたので、そういったことも、できれば、単に有料化しますということの前提の中で、理由はこうこうですということをしっかり、丁寧に県民の皆さん方にちゃんと御説明をいただければなというふうに思っています。

さっきの、多分無料にすればみんな乗って高速道路が渋滞するんじゃないかという話なんかは、御説明にありませんでしたので、そういうこともぜひ加えてもらえれば――これは私の想像の話ですからね。根拠があるかないかはそちらでつくっていただかなきゃいけないと思いますが、そういう話してもらえればありがたいなというふうに思っています。

ということは、同様の理由で、なかなかやっぱり厳しい環境にある熊本天草幹線道路、天草の道を早く造らないといかぬと、もう大分長い間ある課題で、そこを頑張っていると思っていますけれども、なかなか進まないということから見て、今おっしゃ

っていたような理由で見れば、十分検討していく余地があるんじゃないかなというふうにも思います。

ただ、これは、もちろんしっかり説明責任を果たしながらやらなきゃいけないことではありますけれども、既に部分的には有料を導入してあるわけでありますので、何かちょっとちぐはぐに私は感じるんですね。松島道路は有料でやって、ほかは無料でやっている。何かあそこだけちょっと、1か所だけ何か料金所を造ってやって、天草側から熊本方面に向かっていけば、手前のインターチェンジで下りれば無料ですとかね。何となくどうなのっていうそんな感じもいたしておりますので、ぜひそこは検討していただければと思います。

それから、セミコンテクノの周辺整備については、令和10年度目標ということで、これから大変だと思います。もうちょっと進んでいるかなと思いましたがけれども、大変だと思いますけれども、この間、新聞でちょっとショッキングな話が出て、あれは事実とは違うということでありましたけれども、JASMの第2工場について、延期するという話があって、その後にJASM側からはそういうことではないという話がありましたけれども、いずれにしても、JASMだけじゃなくて、周辺住民の皆さん方にとっても、あの地域の渋滞解消というのは、非常に大きな課題であります。

ですから、これは、令和10年度中というのは本当に高いハードルで、ものすごいスピードだと思っています。思っていますけれども、ぜひそれをやり遂げていくということで頑張っていただければと思います。答弁は要りません。

それから、最後に、アクセス鉄道の話でありますけれども、空港アクセス鉄道という議論をしてきた流れの中から見れば、や

っぱりあらっという感じがあると思います。

まあ、費用対効果、それはお金は無尽蔵にあるわけじゃないから、そのマイナスの部分の理由も当然あるということだとは思いますが、これから先は、さっき部長もおっしゃったけれども、この場所になっても空港利用者の利便性は変わらない、例えばですよ、これはもう要望に近い話でありますけれども、200メートル、これは新聞情報ですけれども、200メートル離れるという話でいくなら、その200メートルを歩いていくのと。要は、空港利用者は、それなりの荷物を持っていらっしゃると思います。どこの空港でも、今は動く歩道的なものがあって、要するに歩かないで済むというか、まあ動く歩道も歩いていらっしゃる方もいらっしゃいますけれども、そういったことをしっかりと検討をしてもらって、空港利用者の利便性を落とさないこと、雨が降ってぬれましたということもないように、つまり、まあそれでも少し利便性は下がるとは思いますけれども、ターミナルに直結することとほぼ変わらないような条件をちゃんとつくっていくということが最低限の要件だと思いますので、ぜひそのような検討をしていただきたいというふうに思いますし、加えて、ターミナルから外に出した部分のメリットをこれからどう生かしていくか、よかったねと言われていく結果をやっぱりつくっていかなければいけないと思っています。

当然、周辺は非常に可能性のある地域だというのは、部長がおっしゃったとおりでありまして、私たちも、空港周辺というのは非常に大きな可能性がある地域だなということは感じておりますので、その可能性を生かすことを、これは企画振興部だけじゃなくて、全庁的な取組の中で、やっぱり駅が生きてきた、よかったねと、結論とし

てよかったねと言われるようなことを全体として取り組んでいただきたいというふうに思いますが、部長、いかがですか。

○富永企画振興部長 ただいまの御指摘は、極めて重要だと認識しております。

まず、今回、駅位置を決定いたしました、利用者の利便性、この確保をしっかりとやっていきたいというふうに考えております。

この空港、我々どもの計算ですと、空港の敷地の外に出るまでの距離が、直線距離で120メートルとなっております。また、空港の実際の駅の設計でありますとかターミナル側の設計によっては、約200メートル程度になることもあろうかと思いますが、直線距離で申しますと、120メートルを現在試算をしているところでございます。

その上で、その間をどう結ぶか。やはり駅に到着してから、空港の実際飛行機に乗るまで、それまでの時間的な距離、また、その移動の負担、そういったところを軽減するための措置、これはしっかりと考えていきたいというふうに考えております。

また、このたび、駅位置が空港南側の敷地、空港敷地外ということで、その場所を最大限生かす、こういったことを、これから全庁挙げてしっかりと検討してまいりたいというふうに考えております。

○前川収委員 頑張ってください。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○前田憲秀委員 御説明ありがとうございます。

アクセス鉄道について、私ももう1回確

認をしたいんですけれども、今日、報道で、一面でゴシックで旅客ビルと駅直結検討と書いてあって、私は、おおっとこの見出しを思ったんですね。

読んでみると、今御説明があったように、200メートルなのか、120メートルなのか、駅から空港ターミナルビルまで歩いてくださいなのか、エレベーターができるのかわかりませんが、そういう直結。私がイメージする直結は、やっぱりどうしても空港ターミナルビルの下というイメージだったんですね。

先ほど、消極的、積極的の説明がありましたけれども、まず消極的のほうから、これは予算的にも絶対無理だったんですかね。駅ビル下、もしくは私は道路の下ぐらいは可能なんじゃないかと思ったんですけれども、そういう結論なんですか。今しか言えないので、ちょっとお尋ねですけれども。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 駅の設置場所等については、内部で様々検討しておりますが、今回、空港の中に設置するというふうな場合には、概算の事業費的なことで申し上げますと、空港内に地下で申し上げますと、大体150億以上の差が出るかなというところで概算しております。そういったことも踏まえまして、今回、そういった理由も考えております。

○前田憲秀委員 もう1つ、そこで、白川を渡ってトンネルに入って、高遊原台地の中を上昇してくるわけですね。で、今の説明だと、南側に地上駅。私は、より深い、可能なところに深いところの地下駅であれば、その上昇分は削減できるんじゃないかと素人的にも思うんですけれども、それでも予算的にはとても無理だということではないんですかね。地下駅であればです

よ。上昇しなくていいということでしょう。（発言する者あり）そういう検討も行ったのかというのもお聞きしたいんですけれどもね。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 鉄道の勾配につきましては、おっしゃるとおり、国ですとかJR等がされている基準に基づきまして設計を行っております、その勾配でも上がってこれる線といいますか、そういったのを取りながら駅に至っておるところでございまして……。 （発言する者あり）

○前田憲秀委員 説明が悪かったですかね。

別添の3ページで、赤でずっと上昇しているじゃないですか、地上駅まで。私は、地下駅であれば、その上昇勾配は減るわけですから、それでもやっぱり予算的にはという、そういう判断をされたのかなと。空港ターミナルビルの下に駅というのは私も大変だと思うんですよ、もう既に建ってるわけですから。立体駐車場の下なんか、相当な基礎があるので、その下というのは非常に大変だと思うんですけれども、より深く、なるだけ空港ターミナルビルの下にというのは、これは勾配が低くなるわけですから、それでもやっぱり高くなるんですかね。これはもう今しか言えないので、ちょっとお尋ねなんですけれども。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進係長 今回の検討といたしましては、やはり空港の敷地の下に駅を設けること自体が、そういったより強固な工法を取ったりする必要がありますし、また、駅から上がってくる口を造るにしても、現在の空港施設に影響が出るというふうなことで考えておりますので、その勾配を深くしてというところでは

なく、もう空港施設の下に設けることが、それだけ今コストがかかるということで考えております。

○坂本交通政策・統計局長 私も昨年度やっておりましたので。

駅の場所につきまして、空港地下駅の場合であっても、今委員おっしゃったような、すごく深いところという形ではなくて、地下駅をボックスを地上から埋め込む、それがやはりコスト的にも時間的にも非常に合理的だということで、その部分を検討しております。東京の地下鉄のように、その深いところで造るというところについては検討はしておらず、全体として地下駅型のボックスを埋めるという形の比較検討をしております。

以上です。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。

じゃあ、次は、積極的なほうをお尋ねしようと思うんですけども、部長からも、周辺地域の開発、様々期待ができると。それは分かるんですけども、そもそもアクセス鉄道の目標は、先ほどからもあったように、利便性、速達性をいかに確保するか、で、いつまでできるのかというのは、今、ものすごく県民の皆さん方も注目するところだと思うんですね。その将来的な話は分かるんですけども、それは何かどうしても取ってつけたようなイメージがあります、アクセス鉄道としてですね。

ですから、私は、もう200メートルなのか120メートルなのか分かりませんが、やっぱり雨風をしのげて、そして動く歩道っていうんでしょうか、そういうところまではしっかり検討していただきたいなと思いますけれども、重ねて、いかがでしょうか。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 その点につきましては、利用者の方の利便性を第一に、そういった観点も踏まえながら、これから関係者と調整しながら検討してまいりたいと考えます。

以上でございます。

○前田憲秀委員 じゃあ、最後、すみません。

アクセス鉄道の必要性を、我々も市民、県民にしっかり訴えますので、これができたらこうなるんですというのをしっかり訴えないといけないものですから、ここじゃないとできませんでしたみたいな感じじゃ、なかなか説得力がないんですよ。まあ、やむを得ない部分もあるんでしょうけれども、そこもしっかりと検討して、これからいいものやっぱり造っていただきたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

○池田和貴委員 じゃあ、すみません。ちょっと今関連してなんですけれども、できる前のイメージとして、空港の地下にあると、割と問題なくすつと行けるというイメージがあって、外にすると、ちょっと利便性が落ちるようなイメージがあって、そういうのは皆さん方から今意見出ていると思うんですが、すみません、私は全ての空港を回ったわけじゃないんですが、例えば福岡空港は、地下鉄で空港の下まで来ていますけれども、私からすると、結構歩くイメージがあるんですよね。羽田空港もそうですよね。羽田空港も、例えば、モノレールだと少し早いようなんですけれども、京浜急行を使うと割と歩いていく時間が長い。じゃあ、地上駅でいくと、伊丹空港のモノレールもありますけれども、伊丹空港のモノレールとじゃあ福岡空港と羽田空港と比

較したら、そんなに歩くイメージがあるかなと、私はそうはないんですよ。

まあ、何を言いたいかというと、やっぱりそういうことは分かりやすく説明をしていくことが大事なんじゃないかなというふうに思っています、私の拙い経験からするとそういったところもあって、もちろん下まで行って早く行けるところもあるかもしれませんが、そういうのを分かりやすく、また、いろんな、みんなが経験したことがあるようなことも含めて説明をすることは大事なのかなというふうにちょっと私は感じましたので、そこについてはちょっと私の意見として言わせていただきたいと思います。

というのは、これは関連で、すみません、先ほど前川委員のほうから有料道路の話がありましたので、天草のことも触れていただきましたので、ちょっとその件について。

確かに、分散効果というのはあると思うんですよ。今の有料道路で、無料部分から、下の一般道路から行く人と有料道路をそのまま行く人、これは多分数値で見れば分かると思うんですが、結構連休のときとか、上の有料道路を来ても、渋滞してなかなか出られないという苦情があるように、あれは、もし全部無料だったら、全部あそこに来て、かなり渋滞するんじゃないかなと私は実際感じています。

だから、ある意味、前川委員がおっしゃられたように、有料にすることによって早くできるというメリットと、その後、いわゆるその分散効果でスムーズな交通が期待できるというのは、私はすごく実感としてありますので、やっていただきたいと思います。あと熊本天草幹線道路ですね。本当、これは早く進めていかなきゃいけないと思いますので、早く進めていけるのであれば、そういったのも選択肢なのかなと

いうふうに思っています。

特に、今の2号橋から5号橋、この橋の区間をやるときには、やっぱりそこは検討課題かなと思っていますが、ただ、今の条例でいくと、有料道路は、料金徴収してから28年で無料にするという条例になっているんですよ、たしかね。（「30年」と呼ぶ者あり）30年か。30年で無料になるという条例になっているので、その条例ができたときの社会的な問題と今の実際の道路予算とかに関することを考えると、その条例も含めて考え直したほうがいいんじゃないかなというふうに私は考えています。

というのは、やはり松島有料道路も、20年過ぎると、地元からはいつ無料になつてやみたいな話が出てくるわけですよ。それは出てくるんですよ。ですから、今の現状を踏まえて、本当に無料でいくのか有料でいくのかというのも、併せて私は検討するほうがいいんじゃないかと思うんですが、そこについては、すみません、土木部のほうからちょっと御見解をいただきたいと思います。

○大和道路整備課長 ありがとうございます。

まず、有料道路の分散区間につきまして、先ほど前川委員からの御指摘もありましたし、今の池田委員からの御指摘も踏まえて、丁寧に説明をしていきたいと思っています。

有料、無料については、確実な早期整備のためには必要な財源として、先ほど部長からも述べましたように、公共事業とは別枠で予算を確保できるわけでございますので、その中で、実際にどれくらい、交通量ですとかそういったところも含めて、有料道路制度が活用できるかどうかを含めてしっかりと検討させていただければと思います。

以上でございます。

○池田和貴委員 ぜひ検討を進めていただきたいと思います。

やっぱりなるべく早く通してほしいというのが、少なくとも私が知る大多数の住民の皆さん方の希望だと思いますので、まず早くできる手法として考えていただければ、もう最初から説明を拒否するということではなくて、皆さん聞こうかなっていう気になっていただけるんじゃないかなというふうに思っておりますので、ぜひよろしくお願いしたいと思います。

すみません、ちょっともう1点聞いといていいですか。

○橋口海平委員長 はい。

○池田和貴委員 すみません、もう1点、これは県警の皆さん方にちょっと聞きたいんですが、資料が72ページ、新交通管理システムUTMSの整備の中で、今は、その交通情報提供システムAMISというので、いわゆる渋滞情報とかを平成12年から運用して提供しているということなんですよ。ですから、もうかなりの期間情報が蓄積してきて、その蓄積した情報があると思うんですよ。

とすると、この蓄積した情報って、解析すると宝の山なので、私が思うのは、もう平成12年からこの長い道路の情報があるのであれば、これを、今だったらいわゆるAIで解析をして、この時期だったら、例えば1年間の時期、また時間帯によって——これは平成12年ですから、もう24～25年ぐらいのデータがあるわけですから、そのデータで、いわゆる期間で、時間帯でどれくらい渋滞するとか、そういう情報ってここからできて、そのためには信号の制御ってこうしたほうがいいんじゃないかっていう

のは、AI使えば何かできるんじゃないかなって、ちょっとすみません、思ってしまうものですから、そういうことはできないのかなと思ってですね。ちょっとそこをお尋ねしたいと思います。

大藪交通規制課長 委員から御指摘のありましたビーコンなどから蓄積されているデータですけれども、これにつきましては、御案内のとおり、データ蓄積されておりまして、県警内でも活用しているところであります。

また、県警だけではなくて、県の道路交通政策ですとか、そういった際の検討の資料というような形でも照会依頼がっておりますので、その指定されたポイントにおける交通量、時間帯とかで区切って照会しているんですけれども、そういった照会には回答して活用しているところであります。

県警におきましても、AIにつきましてはその検討が、話には出ているんですが、詳しく本腰入れた検討まではまだ至っておりませんので、今後、そういったAIを使っでのそのデータの有効活用、これについても検討を進めていきたいと考えております。

○牧野交通政策課長 すみません、私、昨年度、デジタル戦略推進課にもおりましたので、ちょっと併せて、また、交通政策課の立場から今の件について。

非常に重要な御指摘だと思っております。県内に様々、警察の方も含めて、データ取っているものがございますので、これを使わないともったいないということもあると思いますし、県民の皆様も、今、実際どこまで手を打ってくれているのかというのを伝わり切れてない部分に御不満を抱かれているんじゃないかということも肌感として感じておりますので、きちんとそのデ

ータを解析、分析して使えるものは、総動員して皆さんにきちんと見える化をしていくということは重要だと考えております。そこについて、県警の皆様と連携をしてやっていきたいと思ひます。

○池田和貴委員 はい、分かりました。

今、県警さんと交通政策課のほうから、非常に前向きな答弁いただきましたので、ぜひやっていただきたいと思ひます。

すみません、私が記憶しているところによりますと、この天草の未来大橋が開通したときも、未来大橋が開通したのはいいんだけど、その先、天草地域に入ってからはいわゆる渋滞が出ないように、県警の方が、非常に能力のある、その信号制御とかの時間にスキルのある方がそこをしっかりと見張っていただいて、未来大橋ができた後も、市内で渋滞がしないようにというふうにやっていただいて、それで未来大橋もスムーズな運行ができて、今は本当天草の人たち、本当よかったね、あの橋ができてってというようなことになっているんだと思うんですよね。いわゆるストック効果が本当に非常に現れていた例だと思うんですが、そういう意味で、今言った、今までのいわゆる経験から踏まえて信号制御できるという人に代わっていくのが多分AIなんだと思うんですよね。

ですから、そういったものをやっぱり積極的にこれから先、牧野さんもおっしゃったように、やっていただければ大変ありがたいなと思ひますし、あとは、やっぱり今回の一般質問でもお話がありましたけれども、いかに変わったかとか、いかによくなったかとかっていうやっぱり情報を発信していくことが大事で、そうしないと、昔のデータがそのまま人間の脳の中には残っていますので、実際は改善されているのに、情報は昔のままで、まだ渋滞の世界4位と

か、そういうのだけが頭に残ってしまうというのがあるんですね。やっぱり知らせていくということは大事なのかなと思ひますので、ぜひ頑張っていただきたいと思ひます。すみません、もう回答とかは要りません。

以上です。

○岩中伸司委員 有料道路の関連じゃなくて、私は、空港アクセス鉄道に執行部の方とは真反対で、これは造るべきじゃないと一貫して言ってきましたけれども、先ほどちょっと、宮原課長だったか、これは410億円ぐらいかかる建設費用だと思うんですが、150億ぐらいプラスになるというのは、地下の駅を造る場合のことだけですか。ちょっと詳しく。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 私どもの試算は、空港のビルの真横ですとか、そういう空港施設の中に、地下につけると、そういう前提でございます。

○岩中伸司委員 より便利にするためには、そういうやっぱり費用がかかってくるということですね。私はそう思っているんですね。だとすれば、それをプラスしていけばまた150億円プラスになっていくという予算ですので、ああ、私の思うとおりになりよるなというふうな感じですけどね。

まあ、そのアクセス鉄道もそうですけれども、空港ライナーですね。これは、公共交通という位置づけでいいんですか。どなたか。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

こちら、空港サービスの一環という形で提供しているものでございます。

○岩中伸司委員 空港サービスの一環、そうしたら、空港アクセス鉄道も空港のサービスの一環になるんですか。

○牧野交通政策課長 交通政策の観点からお答え申し上げますけれども、あくまでも今の空港ライナーにつきましては、その敷地まで含めて、一体としてこれは空港エリアであるという発想の下でこれまでこの熊本県の空港整備、それから、その地域の発展に向けて取り組んできたものと考えています。そこまでを空港と含める概念の一環として位置づけてこれまで取り組んできたものでございますが、今回のアクセス鉄道は、空港までの利便性、速達性を確保するという観点から、そこは一番メインの柱と思っていますけれども、交通アクセスの手段でございますので、今回は完全に公共交通手段という形で整備するものと認識してございます。

以上です。

○岩中伸司委員 考え方は分かりました。

しかし、空港ライナーの場合は、これはかなりですね、2011年9月からスタートしているんでしょう。もうやがて14年です。これは全部無料。利用者は何万人とかということですが、それも空港利用者の3.5%弱ぐらいじゃないですかね。だから、やっぱりそこに専用のこのアクセス鉄道を引いていくということは、全く、これは私はまだ今でも造るべきじゃないという考え方を持ちながらこういうお尋ねをしているんですけれども、ぜひ空港ライナーを——今説明があったことを聞けば、空港のサービスとして進めるということで、理解できないことはないけれども、もう何十年もこれを続けていくことで、これで果たしてその人たちが有料になったとき乗るかなっていつも質問するんですけどね。そんな思いでい

ます。もうこれは答弁は要りません。私の気持ちだけちょっと言わせていただいて、黙っておるわけにいかぬなという、そういうことですから。

○牧野交通政策課長 すみません、空港ライナーの件、ありがとうございます。

今までの経緯としましては、今申し上げたとおり、空港サービスの一環という形で、無償でという形でやってきてございますけれども、御指摘いただいたとおり、利用者が非常に伸びてきておりまして、結局、そのアクセス鉄道ができるまでの間の肥後大津から空港までのアクセスをどう確保するのかと。今もちょっとリムジンバスもかなり混雑しているところございますので、そこをきちんと様々な手段で空港にたどり着けるというのを確保していく、これはやっぱり引き続き重要だと考えております。

その中で、今おっしゃっていただいた、無料でどこまでやるんだというお話は、ちょっと我々も、今の空港ライナーの在り方、かなりちょっと事業者の方に頑張っていて、足りない、混雑しているところは増便もしていただいて対応している部分がありますので、ここの部分の需要とか今の状況とかもきちんと精査をしながら、今後の在り方については、きちんと事業者含めて考えていきたいと考えております。

すみません。以上です。

○岩中伸司委員 その空港ライナーに空港サービスという形ですけれども、県の出費はどれぐらいになるんですか。

○牧野交通政策課長 空港ライナーに対する今県の出費でございますけれども、事業費としては5,200万円程度ということでございます。そのうち、県から出しているも

のが5,000万円ということでございます。

○岩中伸司委員 5,000万円以上県が負担していると、これまで。

○牧野交通政策課長 すみません、ちょっと訂正申し上げます。

3,600万円が県の負担分ということでございます。

○岩中伸司委員 これは、空港ライナーにこれまで負担したということではないんですか。空港全体のやつ。

○牧野交通政策課長 すみません、そこは年間の負担分ということで3,600万円でございます。

○高島和男委員 熊本都市圏3連絡道路についてお尋ねしたいと思います。

20ページから21ページにかけてありますけれども、先ほど部長の説明でもございましたが、住民の皆さん、企業の皆さんに意見聴取を開始したということで、5月の20日ですか、第1回なのか、これまで、これから続くのか分かりませんので、住民の皆さん、企業の皆さん、具体的にこういった方々と意見聴取されたんですか。地域とか。

○大和道路整備課長 今、意見聴取を行っている対象といたしましては、熊本都市圏ということで、熊本市とあと周辺の市町村の皆様方に無作為で郵送とかで意見をお伺いしていることと、その地域でオープンハウスということで、役場の窓口ですとか、そういったところに職員が出向きまして意見をお伺いする、また、これからは地域の企業の皆様に対しては直接お伺いして意見をお伺いし、皆様方の御意見を吸い上げる

という形で進めさせていただいているところでございます。

5月20日から開始して、8月末までの期間でその辺りの手続を進めまして、今後、その結果を取りまとめていきたいというふうに考えているところでございます。

○高島和男委員 じゃあ、今おっしゃったように、8月ぐらいまでをずっと継続してやっていくと。どれだけぐらいのサンプルが集まったらどうかこうかっていうようなことは、具体的にはないということでしょうか。

○大和道路整備課長 当然、サンプル数は多ければ多いほどいいと思っております。ちなみにまだ始めて1か月程度ですけれども、既に6,000名近くの方から御意見いただいております、これからまた引き続きその数を増やせるように、周知も含めて取り組んでいきたいと思っているところでございます。

○高島和男委員 その後で、今度は21ページのほうに今後の取組ということで記載をしてありますけれども、いろいろとやっぱり手順というか、進め方がこの一番下段のピンク色の図で書いてありますけれども、概略計画の決定というのは、大体これはいつ頃になるのか、お尻が決まっているのかいないのか、全くそういうのは予定していないのか、いつになるのかということも含めて、少なくともそのぐらいはあってしかるべきかなと思うんですが、いかがでしょうか。

○大和道路整備課 なかなかいつまでに何をやるかということを申し上げれるところまでまだ至っておりませんが、県、熊本市ともにできるだけ早くという目標で動いて

いるところでございます。そこは御理解いただければと思います。

もう1点、先ほど意見聴取につきましては、これで何回かということなんですけれども、今回、第2回目の有識者委員会を開きまして、1回目の政策課題等の意見聴取をしております。

今後、その結果を踏まえて、住民の皆さん方にできるだけ早くそのルート帯の案というものをお示しさせていただいた上で、改めてまた意見をお伺いし、最終的なルートの絞り込みに取り組んでいきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○高島和男委員 できるだけ早くという言葉が2回ほど出ましたけれども、やはり目標は定めておくべきだろうと思います。

この委員会でも、熊本県の道路が、とにかく遅々として進んでいないということは度々論議が交わされております。今のできるだけ早くという言葉を開けば聞くほど、また懸念が出てくるわけですね。この3つの南北と空港まで、10分・20分構想とうたっておるわけです。できた頃には、もう10分、20分のうたい文句が色あせるんじゃないかなと危惧しております。私は、ぜひ、もう少し目標を持って、掲げて、進めていただきたいなと思います。要望です。よろしくお願いします。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○高木健次委員 69ページなんですけれども、セミコンテクノパーク周辺の道路整備、この図面を見ると、私は、ちょっと以前からインターチェンジがこの大津西ICから熊本北ジャンクションまでの間に4か所できるというふうに話をちょっと聞いた

ことがあると思うんですね。

この熊本北ジャンクションは、右の方にICと書いてありますが、ジャンクションとここにIC、インターチェンジがもう1か所、これはできるんですね、間違いなく。それと、合志ICから大津西ICの間、JASMが来る関係で、企業等の利便性を図るためにもう1か所ここにスマートインターチェンジをとという構想もありましたよね。

これは、課長、インターチェンジ、もう1か所スマートインターは、これは計画に入っているのか。先ほどから話を聞いていると、令和10年度にも完成するというような話ですけれども、こういうところを入れ込めば、ちょっと10年度は無理じゃないのかな。あるいは、もうスマートインターは後づけになるのか、その辺も含めてちょっと話を聞かせてください。

○大和道路整備課長 御指摘のとおり、69ページの資料でいきますと、ピンク色で示している基幹的なネットワークの中から、まず黄色いところを優先的に進めています。その中で、令和10年度までを目標にさせていただいているのが、大津植木線の多車線化と合志インターチェンジへのアクセス道路、この2つの道路というのは、まず10年度という目標をしっかりと定めて取り組んでいるところでございます。

委員御指摘の追加インターチェンジにつきましては、ちょっと10年度という――まだ今検討の具体化に向けて取組を進めているところでございます、いつになるかお示しすることは難しいところでございますけれども、つなげられるように計画の検討等を今進めている段階でございます。

○高木健次委員 じゃあ、このスマートインターチェンジは、今の10年度以内の計画

の中には入っていないということですよね。

○大和交通政策課長 はい。

○高木健次委員 その後に計画をするということですかね。

○大和道路整備課長 継続して——今ももう既に検討を始めておりますので、10年度という目標は、あくまでも大津植木線の多車線化と合志インターチェンジへのアクセス道路、それに並行して、追加インターチェンジの検討を含めて着手まで進められればというふうに思っているところでございます。

○高木健次委員 じゃあ、先ほどの熊本北ジャンクションは、間違いなく10年度の計画に入れるということですね。入っているでしょう。

○大和道路整備課長 この熊本北ジャンクションインターチェンジにつきましては、今年度事業化されました熊本環状連絡道路と一体的に整備が進められるものと思っております。

ここににつきましては、冒頭前川委員から御指摘ありました、県では10年度までに取り組むんだから、国に対しても、委員からもそういったお話をいただいているところでございます。ここが10年度にできるかどうかと、私どもの立場から申し上げることではできませんけれども、ここも引き続きできるだけ早く整備を行っていただければというように要望をさせていただければと思っております。

○高木健次委員 大体分かりましたけれども、前川委員のほうからありました、J A S Mのほうからの、この前ちょっと新聞に

出た、渋滞がひどいからというような話も出てきました。そういうことならば、非常にやっぱり渋滞が激しいですから、ここはね。やっぱりインターチェンジ、計画しとってもなかなか事業化できないということは、ちょっとおかしいと思うんですよね。やるならば早くやらないと、ジャンクションのインターも、それとこのスマートインターも。そのための企業を集積したところにスマートインターという計画ですから、これは早めに計画出して、この地図に載せてくださいよ。地図上に、計画の中で。

でないと、先ほどアクセス道路の鉄道の件も出ていますけれども、僕もちょっと今日新聞見てあれと思ったんですけども、やっぱり計画は前もって前もってですね、我々にもやっぱり話をしてもらわないと、そのための特別委員会だと思うんですよね。ですから、後付けでそういうことがほかから出てくると、何だ特別委員会というふうな、意味がなくなるんですよね。この辺はしっかり肝に銘じていただいて、きちんとしたやっぱり対応をしていただかないと、ちょっとおかしいところも出てくるんじゃないのかなと。これは、今からのことについても大事なことと思いますので、私のほうからも指摘をしておきます。

委員長、以上で終わります。

○菰田土木部長 すみません、土木部でございます。高木委員、御意見ありがとうございます。

社会インフラの整備の中で熊本が課せられている道路、渋滞関係については、課題が非常に大きいというふうに思っております。

一朝一夕になかなか整備というのは進まないものだというふうな認識を持っているところで、そのためにも、県として、渋滞解消推進本部というものを設置する中で、

全庁的な取組、また、それを大きく市町村にも広げて、また関係機関にも広げて、車の流れをよくする取組や分散、転換という施策を様々組み合わせて取り組んでいこうと思っております。

御指摘のとおり、目標を持って取り組むということは、我々としても本当に大事なことだと思っておりますし、それに向かって進んでいきたいと思っておりますので、今後ともいろいろ御意見いただければと思っております。御意見ありがとうございます。

○高木健次委員 私は、この栄工業団地という、この地図上にありますけれども、このすぐ近くに住んでいます。今、この中九州横断道路が、どんどんどんどん橋台、橋脚、進んでますよ。これを見ると、ああ、早いんだなという感じは持っていますけれども、やっぱりその、何ていいますかね、住民に対するアピールとしても、計画があるんだったら、早めにその辺も話をしておかないと、ええっ、何だ、後はって、こういうことだって出てくるんじゃないのかなと思いますから、しっかりこの辺はお願いしておきます。

以上です。

○藤川隆夫委員 道路とは関係ない話をさせてもらえればと思います。

道路に関しまして、私も熊本市民としては、さっきの高島委員がおっしゃいましたその3連絡道路、ある程度のどこどこまでにどういうふうにするっていうのは、やっぱり表に出したほうが絶対いいと思いますので、現状出せないかもしれませんが、次の会議とか、その次の会議でもいいですから、ある程度どこどこまでにはある程度のめどをつけるという話はやっぱり出すべきだと思うので、それはやっていただ

ければと思います。これは要望で構いません。

もう1点、これから話しするのは、航空路線の話をさせていただきたいと思っておりますので。

熊本空港の機能強化と、あとはネットワークをさらにこれからという話が出ており、その中で香港便が今度止まります。10月から再開と言っていますけれども、本当にそのような、まあ休止した理由は、新聞報道どおりだけなのか、もっと何かほかにあるのかという、ちょっとまずそれを1点。

あと、これから上海便が7月から動き始めます。そういう意味で、国際便、さらに増えてくるというふうに思っております。

現在の熊本空港の機能といいますかね、グランドハンドリング含めて、本当に一体どの程度までこの国際便、国内便もそれなりの便数あって、現在全部合わせると80便ぐらいあると思いますけれども、どこまでこの熊本空港としては機能的には可能なのか。ハード面、ソフト面含めて、ちょっと教えていただければと思います。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

まず、お尋ねいただきました香港便の事由でございますけれども、エアラインから確認をしている限りは、日本国内に対するインバウンドとしての需要の低下、激減、これが一番の理由だというふうに聞いております。

報道等では、日本のこのコミックス本の中に、間もなく、7月5日というようにしてありますけれども、東日本大震災の3倍ほどの巨大な波が押し寄せると。これが、インフルエンサー、現地の方だったり、風水師の方で広まっているというような報道も聞いているところでございます。

我々としては、その真因の部分は、やはり最後エアラインの御判断というところもあるものですから、それ以上のどこかというのはちょっとあれですけれども、香港事務所を現地に置いておりますので、そこも含めて情報収集もしてまいりますし、また、10月以降、現状の夏ダイヤいっぱいもう欠航されるということでもありますけれども、それ以降も、やはり皆様には飛び立っていただける、その選択肢をきちんと設けておくということは、これは重要だと思っておりますので、その復便といえますか、元にちゃんと飛ばしてもらえるように働きかけ、それから、現地の方に対して極力届くようなPRを引き続きやってまいりたいというふうに考えてございます。

もう1点、国際線の増便に向けた今のその空港の設備、キャパシティということでございます。

今、利用者の方々に御不便をおかけしているのは、特に、その複数の便が同じような時間帯に離発着する際の混雑ということでもあります。

同じ時間帯で、同時となりますと、今、必死にそのベルトコンベアの延伸ですとか、できることは全てやるという覚悟で、空港会社の方、言っているんですが、それは我々も一緒に協働してやってまいりたいと思っておりますけれども、その時間帯がまだちょっと空きがある部分に関してはですね、——あと、ネックになってくるのは、おっしゃっていただいたグラハンの人材がなかなかちょっと、これは全国的な問題でありますけれども、なかなか人材が足りてないという部分もありますので、ここは引き続き、国に必要ながあれば、当然その要望も合わせて、そのグラハン対策、人材対策を含めてやってまいりたいと思っております。

現状のキャパシティから言うと、複数便

というのがなかなか厳しいというのは正直ありますけれども、極力今対応いただいておりますので、極力今後のそのエアラインの拡張というのは、そういったところも見据えながら、空いているところに極力来てくださというアピールもしながら、それに対応できないところを見据えて、長期的にその設備をきちんと拡張していく、投資していくということも、空港会社と連携して検討してまいりたいと思っております。

○藤川隆夫委員 今のことである程度分かりましたけれども、やっぱりこれからさらに増やしていけば、同じような話、要は、相手先からすれば、相手先の都合のいい時間を選んでくる、そうすると、やっぱりこっち側サイドにおいては、もう複数に重なってくるというのは、もう当然これからあり得る話であります。

その分の対応は、これからもいろんな形でやっていただけるし、国に対しての要望もされるという話でありますので、ぜひそこはやっていただきたいと思います。

それで、もう1点、この上海便なんですけれども、知事がトッププロモーションをされての決まった話であろうかなというふうには思っているんですけれども、この上海便に関しまして、ここの熊本空港に入るに当たっての向こうの航空会社から等の条件等というのは何かあったかどうか、ちょっと教えてもらえればと思います。

○牧野交通政策課長 エアラインの関係、特に上海便の就航につきまして、個別事情にどうしてもなっております、上海便の話を含めて、他社であったりですとか、ほかの路線との関係で、これをしましたという話をしてしまうと、ほかの誘致の際にちょっと支障が出てしまいますので、すみませんが、ちょっとこの場ではお答えを差

し控えさせていただきます。

○藤川隆夫委員 分かりました。それはもう分かりました。

もう1点だけちょっと、これは、この委員会で言う話かどうか分かりませんが、外国の方々がたくさんこっちに入ってきている、航空便で入ってきている。その中で、オーバーツーリズムの問題が今いろんなところで出ています。それに関して、熊本においても、その件で様々な課題、問題等も今出てきていますので、それに対しての対応をもう今のうちからやっておかないと、観光地含めて全部のところでやっておかないと、様々な形で、いろんな形で不満等が恐らく噴出してくる可能性があるのです、しまいにはもう来なくていいみたいな話になってしまうと、これは駄目なんで、その分に関して、今現状で対策等を考えられているのであれば、教えていただければと思います。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

オーバーツーリズム対策に関して、これは観光部局と一体となってやっていかなければいけないと考えております。

少なくとも交通関係につきましても、様々なこの外国人の方々利用いただいていますし、そこに通勤時間とその観光に出かけていく時間がぶち当たったときに、やはりその利用者の皆様、それからインバウンドの皆様、御不満を感じられる部分もあるかと思っておりますので、そこは、その事業者の方々、また、並行して豊肥本線の輸送力強化等も今検討しているところでございますけれども、様々なその交通モードにおいて、皆様に極力快適に、とにかく公共交通の利便性を我々としては引き上げることをもって、マイカーに集中しないように、

分散化を図っていくということは、今の渋滞対策含めてですけれども、これは積極的に取り組んでいきたいと思ひますし、そのオーバーツーリズム対策という観点では、ちょっと観光部局と多分一緒にやっていくということになりますので、それは協調してやってまいりたいと思ひます。

○藤川隆夫委員 観光文化部と一緒にやれるということでもありますので、恐らくそこは連携を取っとかないと、こっちはこっち、こっちはこっちでやってしまうと、やっぱりうまくいかないと思ひますので。

もう様々な形で、今言ったように、文化が違うので、我が国の文化と違う方々がこちらに入ってくるわけなので、そこはやっぱりきちっと相手方に分かるような形で対応をぜひやっていただければと思ひます。よろしくお願いします。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○南部隼平委員 63ページなんですけれども、まずは一般質問のほうですね、地域公共交通計画について、今後の取組というところであります。

今年度、改訂していくということですが、御存じと思ひますけれども、熊本市も改訂の年度を今年度迎えるというところで、ただ、いろんな情報を聞くとというか、今の情勢を見ても、市電のいろんな問題があったりとかで、結構熊本市もいろんな大変な状況があるというところで、実際、この公共交通計画を県がつくる上では、熊本市との整合性とか、そういったものが必要だと思うんですけれども、そういった意見聴取であるとか、そういった状況を教えていただければと思ひます。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

地域公共交通政策の策定に当たって、これまた熊本都市圏の交通の利便性を上げていく上で、やはり熊本市と連携を密にしてやっていくということが重要だと考えております。

委員御指摘のとおり、本来であれば、県と市、同じ年に計画を改訂するというところでございましたけれども、市電等様々な御事情に、市のほうではちょっと1年遅らせるという話を聞いてございますが、我々としては、やはり今のその渋滞対策の根幹にある部分、やはり皆さんがちょっとどうしてもマイカーで出かけざるを得ない状況に陥っている、ここをどう解消いくのかという部分に1点ポイントがあると我々認識はしてございますので、やはりその公共交通の利便性を高める意味で、今後、その熊本の公共交通が、この計画上どうなっていくのかというのをきちんと明らかにした上で、市とそこは一緒に協調しながら、レベルアップ、利便性をどこまで引き上げられるか、それが今ちょっと事業者の方の人手不足等々ありますので、非常にもう公共交通、熊本は持つのか持たないかの瀬戸際にあると考えておりますので、まず県のほうで、今年、そのビジョンといいますか、今後どうするのか、どのレベルまでやるのかというのを我々で検討して策定した上で、ぜひそこに、市と常に密にコミュニケーションを取っておりますけれども、それを踏まえた上での議論、それから、ぜひ市にもそれに協調いただく形での内容にまとめていただくことをお願いしながらやってまいりたいと考えております。

○南部隼平委員 ありがとうございます。

熊本市が1年遅らせるという話がありま

して、どうしても熊本市がメインになってくるとは思うんですけども、ただ、地域公共交通計画というのは、本来であれば、市電とかそういう部分はもちろんあるんですけども、全体としてはしっかり取り組んでいかなくてはならないということだと思います。今、本当力強いお話もいただきましたので、ぜひリーダーシップを取ってやっていただきたいと思います。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 なければ、質疑はこれで終了いたします。

次に、議題2、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。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 異議なしと認め、そのようにいたします。

その他として、私から1つ提案がございます。

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については、本来、会議規則第81条により、委員会としてこれを議長に申し出ることとなっております。

しかしながら、緊急な委員会視察が必要な場合に、委員会をそのた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、場所等については、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）

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

続きまして、その他で何か。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 それでは、ほかになければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午後0時1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