

第 13 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9月30日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第13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9月30日(火曜日)

午前9時58分開議

午前11時40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	立山大二朗
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13回高速交通ネットワーク整備推進特別委員会を開催いたします。

なお、本日の委員会に2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。

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。

国が進める中九州横断道路の熊本環状連絡道路において、本格的な測量に着手でき

る環境が整ったことから、来月4日に中心くい打ち式が執り行われる予定です。

さらに、熊本市が進める熊本西環状道路の池上熊本駅インターチェンジから花園インターチェンジ間が、来月19日に開通することが発表されました。

今後引き続き、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、路線ネットワークの拡大が続き、現在、6路線、週42便が就航しているところですが、韓国のソウル線について、冬ダイヤとなる10月26日以降、現在の大韓航空、アジアナ航空、それぞれ3便ずつの週6便から、大韓航空による週7便のデイリー運航となる予定です。

一方で、中国東方航空の上海線につきましては、機材繰りなど運航計画の総合的な見直しのため、10月26日からの運休が決定いたしました。同社からも、一刻も早い運航再開に向けて尽力すると伺っておりますので、熊本県としましても、空港運営会社と連携し、引き続き協議を行ってまいります。

次に、空港施設につきましては、国際空港貨物輸送のための共同上屋が5月に供用開始されたところですが、半導体関連貨物を中心に、徐々に利用が増えてきていると伺っております。

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。

空港アクセス鉄道に係る調査・検討結果の概要につきましては、事業費の精査や需要予測の精緻化、運行等に関するJR九州との協議を進め、その結果概要について、22日の本会議において知事が答弁いたしま

したが、その詳細については、後ほど別添資料により御説明いたします。

今回、事業性や運行形態について一定の整理ができたことから、今後は、いよいよ鉄道事業許可の取得や整備着手に向け、必要な手続を加速してまいります。

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いては、今年の7月に、令和7年度第1回渋滞解消推進本部会議を開催し、特に、セミコン周辺エリアや都市圏東部エリアにおける道路施策の取組状況や整備効果について報告しました。

また、公共交通施策については、行政だけでなく、民間企業においても車通勤の抑制や時差出勤の導入など、渋滞緩和に向けた取組が進められていることも報告しました。

直近では、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に、5月8日から8月29日までの約4カ月間で264社の企業等が参画し、時差出勤やテレワーク、公共交通機関の利用促進等に取り組んでおります。

さらに、今月9月の1カ月間を1万人のオフピーク通勤と題し、県及び熊本市職員、パートナー企業等の官民連携による1万人規模での時差出勤に取り組みました。今後、効果検証を実施することとしております。

また、セミコンテクノパーク周辺の渋滞解消に向けて、県で取り組んでいる大津植木線多車線化及び合志インターチェンジアクセス道路について、今月23日に着工式を開催しました。

橋口委員長をはじめ、御臨席いただきました委員の皆様におかれましては、御多用

の中、誠にありがとうございました。

今後も引き続き、国や地元市町と連携し、半導体関連産業の進出効果を県内各地に波及させるための道路ネットワークの整備を着実に進めてまいります。

以上、概要を御説明いたしました。詳しくは担当課長から説明を申し上げます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○橋口海平委員長 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。

○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させていただきます。

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。

まず、高速交通体系に関する件につきましては、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す。

14ページの現状の欄をお願いいたします。

1つ目の丸ですが、熊本環状連絡道路について、企画振興部長からも説明がありましたが、来月4日に中心くい打ち式を開催し、本格的な測量に着手すると伺っております。

2つ目の丸ですが、大津西インターから下硯川インター間について、県及び熊本市におきまして、7月29日から8月3日にかけて、有料道路事業導入に向けた都市計画

変更に係る住民説明会を開催し、延べ105名の方に御参加いただきました。

説明会では、渋滞緩和の観点からも早期整備をしてほしいといった御意見や、交通量の変化により騒音の問題が気になるといった意見をいただいたところでございます。

また、先週26日から、都市計画素案の縦覧を開始いたしました。

引き続き、都市計画変更の進めるとともに、有料道路事業導入による早期整備に向けてしっかりと取り組んでまいります。

15ページをお願いいたします。

熊本環状道路です。

現状の欄をお願いいたします。

1つ目の丸の2ポツ目ですが、熊本西環状道路のうち池上工区について、来月19日に開通することが発表されております。

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。

21ページの現状の欄をお願いいたします。

1ポツ目ですが、5月29日から先月31日にかけて、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実施いたしました。下の緑色の表に、意見聴取の実施状況について取りまとめております。

熊本県内の44自治体及び232団体の県内外の企業等に対して、ヒアリングによる意見聴取を実施しました。また、地域住民の皆様方に対しましては、郵送アンケートやオープンハウス、留め置き、ホームページ等により意見をお伺いしたところです。

これら様々な手法で意見聴取を実施したことによりまして、1万9,000件を超える多くの御意見をいただくことができました。

住民の皆様からは、渋滞解消の早期解消を求める意見や公共交通の利便性向上も重

要といった、現状の交通課題の改善を望む意見、早く3連絡道路を整備してほしいといった早期整備を期待する意見、一方で、人口減少下で新しい道路は不要、また、生活環境の悪化を懸念するといった御意見も寄せられました。

また、企業団体の皆様から、3連絡道路が業務拡大に寄与する、傷病者の搬送時間が短縮され、救命率の向上につながるといった波及効果に関する御意見もいただきました。

22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、アンダーラインはありませんが、意見聴取の結果について現在分析を進めておりまして、政策目標を設定した上で、目標を実現する複数のルート帯案の提示に向けて検討を進め、引き続き住民参加型の道路計画検討を進めてまいります。

24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。

6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。

7月11日に、建設促進協議会の総会を開催いたしました。

7月30日に、熊本、大分、宮崎の九州中央3県の知事によりまして、財務省、国土交通省及び自民党本部に対して、九州東西軸の強化の要望活動を行っております。

8月4日に、九州中央3県議員連盟の皆様により、九州地方整備局に対して要望活動が行われております。

また、少し下の段になりますが、8月21日には、同じく議員連盟の皆様により、財務省、国土交通省に対して要望活動が行われております。

御参加いただきました横断議連の役員の皆様におかれましては、お忙しい中、誠にありがとうございました。

8月20日には、熊本県と宮崎県及び両県期成会による建設促進地方大会を高千穂町で開催したところでございます。

25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。

7月22日及び8月5日から6日にかけて、熊本県建設促進期成会の会長である水俣市長のほか、沿線の首長、県議会議員の皆様により、九州地方整備局、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おります。

7月29日に、熊本、鹿児島両県、期成会、県南地域振興議員連盟により、財務省、国土交通省に対して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の中九州横断道路です。

6月24日に、熊本、大分両県の期成会会長、副会長である阿蘇市長、合志市長、竹田市長により、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おります。

7月30日の九州3県による九州東西軸の強化要望、8月4日及び21日の九州中央3県議員連盟の要望につきましては、先ほど御説明しました九州中央自動車道と合わせて実施されております。

8月8日には、熊本県と大分県の両県期成会による総会が開催されております。

27ページをお願いいたします。

④の熊本天草幹線道路です。

8月8日及び20日に、期成会の会長である天草市長のほか、沿線首長、県議会議員の皆様により、九州地方整備局、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おります。

28ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路です。

7月29日に、有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議の皆様により、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おります。

8月1日に、熊本県期成会の会長、副会長である熊本市長、荒尾市長により、熊本河川国道事務所に、また、8月4日及び19日から20日にかけて、九州地方整備局、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おります。

29ページをお願いいたします。

⑥の熊本都市圏3連絡道路です。

アンダーラインはございませんが、11月7日に、熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会として、国土交通省及び県選出国會議員に対して要望活動を行う予定としております。

以上が建設促進活動の内容となります。

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。

飛びまして、63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させていただきます。

64ページをお願いいたします。

①の大津植木線多車線化及び③の合志インターチェンジアkses道路につきましては、先週23日に菊陽町において着工式を開催いたしました。御参加いただきました皆様におかれましては、休日にもかかわらず御対応いただき、誠にありがとうございました。

引き続き、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取り組んでまいりますので、よろしくをお願いいたします。

道路整備課は以上でございます。よろしく申し上げます。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

前回の委員会からの更新箇所を中心に説明をいたします。

資料は、30ページをお願いいたします。

まず、航空路線の利用促進についてでございます。

こちらの30ページにつきましては、空港の旅客数の状況について、昨年度までの数字を記載してございます。数字自体は、前回と同様でございます。

続いて、31ページをお願いいたします。

上段に、直近の空港の月別旅客数を記載してございます。

4月から8月までの期間は、国内線につきましては、前年度とほぼ同程度のペースで推移をしている状況でございます。

一方で、国際線につきましては、就航便数が増加をいたしましたことから、前年度に比べますと、5か月平均で約1.6倍、おおむね月間4万人から5万人前後の数で推移をしているという状況でございます。

続きまして、32ページをお願いいたします。

国内線の振興についてでございます。

まず、現状ですが、令和7年4月から8月の有償旅客数は、対前年度比で99.9%という数値でございます。

下に、参考の4として、個別の路線別の旅客数と利用率を記載してございます。

東京線につきましては、羽田、成田線合わせまして77%、大阪線が71.2%、名古屋線が83.4%、全体で76%という利用状況でございます。

33ページをお願いいたします。

今後の取組といたしまして、4つ目の丸にアンダーラインを引いてございますけれども、熊本一名古屋線につきましては、今年の3月30日以降の夏ダイヤから、ANAの中部便、これが運休、それからFDAの小牧線が一部減便となっておりますけれども、このうちFDAの小牧線につきましては、今年10月26日以降の冬ダイヤから、1日3便に戻すということが決定しています。引き続き、中部路線の早期復便というところを進めてまいりたいと考えています。

続きまして、34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。

こちらの現状ですが、最近の動向につきまして、下線を引いてございます。

まず、資料の一番下の丸のところでございますが、6月の委員会でも御報告いたしました香港航空につきまして、まず、この時点ですけれども、夏ダイヤ期間中の香港線の全便欠航を決定していたという状況でございます。

続きまして、35ページをお願いいたします。

資料一番上の丸ですけれども、中国東方航空が、7月11日から上海線を週3便で新規就航し、8月20日以降は週2便で運航してきたというところでございます。

ただ、飛びまして4つ目の丸ですけれども、今月10日に、中国東方航空から、10月26日から当面の間運休することを決定したということで伺ってございます。エアラインからは、運休の理由といたしまして、機材繰りなどの運航計画の総合的な見直しのためというふうに伺ってございます。

一方で、同社からは、一日も早い運航再開に向けて尽力するというふうに伺ってい

ますので、熊本県といたしましても、空港運営会社と連携をいたしまして、引き続き協議を行っていく方針でございます。

1つ上に戻りまして、2つ目の丸ですけれども、8月3日から、チャイナエアラインの高雄便が週3便から週4便へと増便をしております。

また、3つ目の丸ですけれども、10月26日から、大韓航空のソウル線、これが週3便から週7便のデイリー運航で増便をするということを決定しております。

一方、一番下の丸ですが、アジアナ航空のソウル線につきまして、10月26日から運休するということが決定をしております。

加えまして、委員の皆様事前に説明させていただきましたけれども、香港航空の香港線につきましては、本年6月から、先ほど申し上げたとおり、夏ダイヤの期間中全便欠航となっておりますが、冬ダイヤも継続して運休するということが決定されてございます。

その下の参考1の表で、国際線全体の運航状況を記載してございます。

資料上は9月25日時点の数値となっておりますが、10月26日からの大韓航空のソウル線の増便、それから、中国東方航空の上海線、アジアナ航空のソウル線、そして今回の香港航空の香港線の運休を反映した数といたしましては、全体で、今後冬ダイヤ以降運航するものといたしましては、2つの国、地域、4路線、それから5社、週37便という数字になってまいります。

航空路線の利用促進につきましては以上でございます。

資料飛びまして、38ページをお願いいたします。

その他ということで中段に記載をさせていただいておりますが、その2つ目の丸に下線を引いておりますけれども、今年1月

に引き続きまして8月に、タイ国際航空、それからタイベトジェットエアなどを訪問いたしまして、新規就航に向けた前向きな意見交換を実施したところでございます。

また、資料飛びまして、42ページをお願いいたします。

こちら、空港の施設整備について記載をした箇所でございます。

一番下の丸に下線を引いておりますけれども、国際線の受入体制、現状2便同時というところが限界でございますが、3便同時受入れに拡大するために、出発の荷さばき場のベルトコンベアの改修、それから、チェックインカウンターの増強を、2025年度中の供用開始を目指しまして取組を進めているところでございます。

また、資料飛びまして恐縮ですが、57ページをお願いいたします。

これまで航空、空港の関係を説明させていただきましたけれども、続きまして、都市圏の交通体系の関係でございます。

今後の取組として、中段のところ熊本県地域公共交通計画について言及をしております。

令和8年度以降の新たな熊本県地域公共交通計画を今年度中に策定することとしてございまして、現在、地域公共交通の利便性の向上などに向けまして、具体的な取組の方向性について、市町村、交通事業者、それから有識者の皆様と議論をしているところでございます。

今後、計画の骨子案をまとめまして、この後、10月に開催をいたします県地域公共交通協議会で協議を行う想定でございます。

また、年内を目途に計画の素案を取りまとめまして、この協議会での協議、それからパブリックコメントの手続を経まして、年度内に次期計画を策定することとしてございます。

飛びまして、資料の69ページをお願いいたします。

交通渋滞の解消に向けた取組のうち、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言及させていただいてございます。

5月8日に、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、通勤行動変容や公共交通の利用促進に取り組む企業など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いたしました。

そして、5月8日から8月29日までの4か月間で、計264社の企業の皆様等に御参画いただきまして、時差出勤やテレワーク、公共交通の利用促進等の取組を進めさせていただいてございます。

また、今年9月1日から本日の30日までの期間、この1か月間を1万人のオフピーク通勤と題しまして、県、それから熊本市の職員、さらにはパートナー企業の皆様方と、官民連携による1万人規模での時差出勤の取組を実施しているところでございます。

なお、この1万人のオフピーク通勤の取組を受けまして、県庁では、先行して7月から県職員の積極的な時差出勤などに取り組んできてございます。

ちなみに、7月は、1日平均で全体の44%に当たる1,383人、それから、8月は、全体の48.3%に当たる平均1,482人が、時差出勤やテレワークに取り組んだという状況でございます。

今後、この9月の1万人のオフピーク通勤の取組につきましては、効果測定、こちら外部委託いたしますけれども、データに基づく効果検証を実施いたしまして、皆様にきちんと見える化という形で成果をはっきりとお示しをし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ございます。

資料の46ページをお願いいたします。

(3) 空港アクセス改善について御説明いたします。

47ページをお願いいたします。

今年度の主な取組の経過でございます。

4つ目の丸ですが、JR豊肥本線の輸送力強化に向けて、県と沿線自治体によるJR豊肥本線輸送力強化促進協議会を設立し、第1回協議会を開催いたしました。

次の丸ですが、関係町村におきまして、6月議会で公表しました整備ルートの絞り込み案に係る住民説明会を開催いたしました。

次の丸です。先週22日の代表質問において、概算事業費や需要予測、B/C等の調査・検討結果について知事が答弁いたしました。その詳細につきましても、後ほど別添資料で御説明をさせていただきます。

48ページをお願いいたします。

今後の取組でございます。

4つ目の丸ですが、今後、関係町村におきまして、都市計画素案の説明会の実施を予定しております。

次の丸ですが、鉄道事業の許可申請に向け、整備主体となる第三セクターの設立を予定しております。

続きまして、概算事業費や需要予測、B/C等の調査・検討結果につきまして御説明させていただきます。

恐れ入りますが、右上に別添資料と記載のあります阿蘇くまもと空港アクセス鉄道に係る調査・検討結果についての資料をお願いいたします。

資料1ページをお願いいたします。

1、調査、検討の趣旨、概要でございます。

(1) 調査、検討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という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や半導体関連産業の集積等により、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によって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まいりました。

(2) 調査、検討の概要でございます。

今回は、概算事業費や運行形態、需要予測、B/C等について御説明いたします。

2ページ、運行形態に係るJR九州との協議でございます。

令和4年11月に、肥後大津ルートに関する確認書を取り交わして以降、直通運転を基本とし、上下一体方式に加え、下部分は県が設立する第三セクターが運営し、上部分はJR九州が豊肥本線と一体的に運行を担う上下分離方式を検討してまいりました。

これまでのJR九州との協議の結果、空港アクセス鉄道の運行形態については、JR九州が第二種鉄道事業者として豊肥本線と一体的に運行を行う上下分離方式を採用する方向で協議が調いました。

また、空港アクセス鉄道における効率的なダイヤ設定による快速運行を実現するため、空港アクセス鉄道の開業に合わせて、豊肥本線輸送力強化のための整備も、両方で協力して行うことといたしました。

3ページをお願いいたします。

需要予測等に係る主な前提条件です。

右側の前回調査結果である令和4年度からの変更箇所を御説明いたします。

運行形態は、先ほど申し上げましたとおり、上下分離方式としています。

運行本数ですが、普通列車は、1日当たり片方向47本、快速列車は、1日当たり片方向14本で設定しております。

空港駅から熊本駅までの想定運賃は、片道950円で設定しています。

想定される国庫補助事業については、空港アクセス鉄道等整備事業費補助等としております。

事業費の積算価格は、直近の令和7年4月価格により試算を行っております。

4ページ、調査結果の概要です。

概算事業費は、物価高騰などの影響により増加し、空港アクセス鉄道整備が約610億円との試算結果となりました。また、豊肥本線輸送力強化が約60億円との試算結果となりました。

B/Cは、快速運行の設定による所要時間の短縮や、所要時間短縮等による需要予測の増加により、開業から30年のB/Cは1.21となりました。

空港駅から熊本駅までの所要時間は、普通列車で約48分、快速列車で約39分となりました。

需要予測は、開業予定の2035年で、1日当たり6,500人との試算結果となりました。

5ページをお願いします。

概算事業費に係る前回調査結果との比較です。

まず、空港アクセス鉄道整備に係る事業費の増加要因です。

物価、人件費について、前回調査の令和3年4月価格から令和7年4月価格で再算定し、4年分の物価高騰が大きく影響して約160億円の増加となり、増加要因の約8割を占めております。

2つ目に、鉄道設計の深度化を行いました結果、信号場やトンネル等の各種構造を精査したことにより、約30億円の増加となりました。

3つ目に、車両費、運行システム改修費について、快速運行など将来の運行計画を想定した必要車両数の見直しなどにより、約10億円の増加となりました。

次に、豊肥本線輸送力強化に必要な事業費です。

空港までの快速運行の実現や豊肥本線の効率的な運行ダイヤの設定により、利用者の利便性を向上させるためには、東海学園前駅での行き違い化や武蔵塚駅、原水駅での同時進入化などの実施が必要と考え、それに係る費用は約60億円を見込んでおり、空港アクセス鉄道の開業までの実施を想定しています。

豊肥本線輸送力強化の実施に関する事業スキームにつきましては、国やJR九州等関係機関と協議の上、活用できる国の財政支援メニューを考慮しながら検討してまいります。

6ページ、需要予測とB/Cに係る前回調査結果との比較でございます。

需要予測やB/Cが向上した主な理由です。

1点目は、JASMをはじめとした最新の企業進出や住宅等の開発状況、今後の市町村におけるまちづくり計画等に基づく鉄道沿線における従業人口や居住人口の増加見込みを、需要予測の計測モデルに反映したことにより、需要やB/Cの向上につながりました。

2点目は、これまでの需要予測の計測モデルでは反映できていなかった、熊本を来訪される方の道路交通渋滞に左右されずに定時に運行する鉄道の価値であります時間信頼性について、県独自のアンケート調査を実施し、需要予測の計測モデルに反映す

ることができたことから、鉄道分担率が向上し、需要やB/Cの向上につながりました。

3点目は、豊肥本線の輸送力強化を行うことで、より利便性の高い運行ダイヤの作成が可能になり、快速列車の導入や所要時間の短縮を反映したことで、需要やB/Cの向上につながりました。

今回、事業性や運行形態について整いましたので、今後は、鉄道事業許可の取得や整備着手に向け、必要な手続を進めてまいります。

空港アクセス鉄道整備推進課からは以上でございます。

○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。

53ページをお願いいたします。

熊本都市圏総合都市交通体系調査の概要でございます。

2つ目の丸をお願いします。

現在、熊本都市圏では、令和5年度に実施しましたパーソントリップ調査の結果を基に、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、今年度中の新たな都市交通マスタープランの策定に向けて取り組んでおります。

54ページをお願いいたします。

今年の6月に、熊本都市圏総合交通計画協議会第6回委員会を開催し、新たな都市交通マスタープランの基本的な考え方や骨子案について御審議いただきました。

今後の取組につきましては、引き続き、協議会において、現行のマスタープランの検証を行いながら、都市圏の将来像の実現及び課題解決に向けた提案施策の検討を進めてまいります。

また、12月から来年1月にかけてパブリックコメントを実施し、県民の皆様からの

御意見を踏まえた上で、今年度中の新たな都市交通マスタープランの策定に向けて取り組んでまいります。

67ページをお願いします。

5番の渋滞解消推進本部についてです。

県では、昨年6月5日に、熊本都市圏の渋滞解消を目的に、渋滞解消推進本部を設置しております。

68ページをお願いいたします。

1つ目の丸をお願いします。

今年の3月に開催しました令和6年度第2回推進本部会議では、昨年末の県・市調整会議で示した対応策に加え、周辺市町を含めた都市圏の渋滞対策の方向性や具体的対策を示しました。

2つ目の丸をお願いします。

冒頭、企画振興部長から説明がありましたとおり、7月に令和7年度第1回渋滞解消推進本部会議を開催し、特に、セミコン周辺エリアや熊本都市圏東部エリアにおける渋滞対策の取組状況や整備効果について御報告させていただきました。

また、セミコン周辺の企業においては、既に車通勤の抑制や時差出勤などの取組が進められており、今回、行政だけでなく、民間企業の取組も含めて、県民の皆様が着実に進んでいることを発信することができました。

最後に、今後の取組についてです。

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や民間企業と連携しながら、都市圏全体で取組を進めてまいります。

また、これら取組の方針や内容については、引き続き、渋滞解消推進本部などにより、県民の皆様に分かりやすく情報発信してまいります。

都市計画課からは以上です。

○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質疑に入ります。何かありませんか。

○前川収委員 まず、64ページをお願いします。

大津植木線多車線化並びに合志インターチェンジアクセス道路の着工式が9月23日に行われました。私も同席しておりましたけれども、知事から事業主体として御挨拶をいただきまして、力強く令和10年度中の完成を目指すということを明確に我々の前で、それはもちろんマスコミも一般の皆さんもいらっしゃる前で明確に御挨拶をいただきまして、大変力強い思いを持ったところでございます。

私は、いつもこの席で質問させていただいておりますけれども、合志インターチェンジアクセス道路が令和10年度中に完成するのであれば、合志インターチェンジまでですね、中九州横断道路がつながってなければ、その合理性がないんじゃないかという話をさせていただきながら、北熊本ジャンクション・インターチェンジからこの合志インターチェンジアクセス道路がつながってくる合志インターチェンジまで、ぜひ、令和10年度中に、県と合わせてですね、国交省のほうでも完成させてもらいたいというお話を、あらゆる機会を通じながら、お話させていただいております。

そこででありますけれども、大体、県も、令和10年度中に終わらなければならないということであれば、残された期間は、今年も含めれば、あと4年間ということになりますから、まずは予算配分で、どの程度の事業費が必要で、それをどう配分していくかということ、もう目の前に見えている状態にありますから、その配分もできるんだろーと思えます。当然やっていかなければならないと、やっていただかなければ困ると思えますが、一方で、国交省のほ

うだってもう既に工事に入っていますから、合志インターチェンジ、今、片側2車線の有料道路という形で都市計画決定をしていただく手続をやっているわけでありますから、そこはもう織り込みながら工事は進んでいくんだろーというふうに思いますが、予算配分から見た実現性、国交省の現状予算が幾らだったか忘れましてけれども、中九州横断道路に入れてある予算ですね。それをちょっと分析すれば、大体どの程度あればできるということが分かってくると思えますが、それは予測ですから、確定ではありませんけれども、しかも事業主体は県じゃなくて国交省の皆さんでありますから、それを県が先行してどうするということは言えないことはよく分かってはいますが、どのような状況にあるかということ、まず第1点、教えていただければと思います。

○大和道路整備課長 道路整備課でございます。

中九州横断道路の予算につきましては、今年度当初予算で、大津熊本道路の合志から熊本間で約69億円、さらに大津西から合志間で約8億円ということで、合わせますと約77億円程度が措置されております。

これに加えまして、先ほど委員から御指摘ありました有料道路事業の予算、これを上乗せすることで、さらに整備の加速化が図られるものと考えております。

また、滝室坂道路が、令和8年度の完成に向けまして、今進められております。その区間におきましても、今年度当初予算で63億円。そこも含めまして、予算については十分国のほうで措置していただけるものと考えているところでございます。

県としても、引き続き、有料道路事業化による予算の上乗せが必要ですし、また、国土強靱化予算の追加もしっかり見据えな

がら、国に対して要望を行っていきたくて考え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 ありがとうございます。

まずは、やっぱり県が、令和10年度中という高い目標でありますけれども、目標設定をいただいているわけですから、それを着実にクリアできるように御努力をいただくと同時に、そこまでだけではだめなんです、国交省の皆さんにも、こうやって我々も頑張っておりますという前提の中で、渋滞解消に向けた取組をしていただければなというふうに思っております。

そこを早くつなぐこと、それから、県の2つの路線を早く造ること、それだけで終わるわけではもちろんありませんけれども、周辺環境にとっては相当変わってくるなという思いも持っておりますので、一日も早くあの渋滞のストレスから、周辺住民の皆さん方も巻き込んでいるわけですから、そこをしっかりと考えて早くやっていただければと思いますし、JASMEの次の展開という前提の中には、渋滞の状況等と地域社会の考え方というんですかね、それも勘案するという話もあっておりますから、それらのこともしっかりと考えて取組をしていただければと思いますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

それと、アクセス鉄道についてでありますけれども、代表質問の中でお答えをいただきましたまして、610億円ということで、非常に工事費はかさんできておりますけれども、結果としてB/Cが前よりもよくなって1.2を超えてきたということでもありますので、より実現性が高まっているというふうに思っています。

そもそもこの事業については、3回の知事選で議論になった事業でありまして、蒲島さんのとき2回だったと思ひます。それ

で、去年の知事選でももちろん議論があって、選挙によるいろんな議論があった中で、こういう事業で進んできているわけありますから、ぜひ早く前に進めてもらいたいというふうに思っておりますが、いつも気になるのが、もちろん予算のことなんですけれども、610億円に上がってきた部分をどう負担していくかという部分については、これは、先に言わなきゃいけなかったんですけれども、別添資料の3ページに、これまでどおりJR九州が既存路線で生じる増益分から3分の1を負担するというものでありまして、JR九州にとっては、豊肥線の在来線は、大津までの区間はまさにドル箱路線で、東京都内よりも混んでいるぐらいにたくさんお客さんが乗っているという状況を伺っておりますので、そこはそれで大丈夫でしょうけれども、もう一回確認しておきたいのは、残りの3分の2の事業費をどうやって負担していくかという枠を、もう一回教えてもらえればと思ひます。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 空港アクセス鉄道の整備費の負担に関しましては、先ほど委員おっしゃりましたとおり、3分の1をJRが既存路線の根元受益から負担をいただくということで、あと残りの3分の2をどうするかということかと思ひますけれども、私どもとしましては、まず国に最大限の財政支援を求めていくということで、これまでも機会あるごとに国に要望をしまひました。

その手法といたしましては、国による地域産業構造転換インフラ整備推進交付金での支援ですとか、あと、考えられますのは、空港アクセス鉄道等整備事業費補助でも最大限の補助をいただきたいとか、そういったスキームで国とは協議を粘り強く行っているところでございますので、その点

につきましては、まず引き続き国に最大限の財政支援を求めてまいり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。

○前川収委員 これまでは、3分の1をJRが、残りの3分の2を、3分の1ずつ県とそれから国に御支援いただきたいという表現でありましたけれども、今はそういう表現じゃなくなったなというふうに思っています。それは別に国が3分の1以上やってくれても県は何にも困ることはないわけですから、よりベターだというふうに思っていますけれども、その部分をやっぱり戦略的にやっていかなければならないということが1つと、もう一つは、仮に国の部分が3分の1までいかななくても、じゃあその時点でこの事業は終わるのかと、やめるのかという、そういった大きな判断というのが必要だとは思いますが、これまで私がこの中で皆さんと議論して、皆さんからお伺いしてきた内容によれば、それは事業としてはやっていけると、やるということをお伺いしておりますが、新たにこの新しい1.21というB/Cが出てきた状況が1つと、それから工事費が610億円まで膨らんでいるというこの状況の中で、これはもう部長にぜひお答えいただきたいんですけども、事業費がどういう状況になるか、また、どういう状況を目指すかということが1つと、それと、仮に昔議論があった3分の1国庫補助というものが達せなかったというときにはどうするのか、そのことについて改めてお考えを聞いておきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

○富永企画振興部長 御質問ありがとうございます。

空港アクセス鉄道の財源をどのように確保していくかということにつきましては、

もう既に今課長からも説明がありましたとおり、まずは国による最大限の財政支援を求めていく。特に、地域産業構造転換インフラ整備推進交付金、この日本の産業構造をしっかりと地方から発展させていく。このシリコンアイランド九州を実現して、この熊本のTSMC進出、半導体産業進出というのを最大限生かすというこの交付金を取りに行くということ、そして3分の1の財政支援、これをしっかりと実現を目指していくということは、引き続き全く変わっておりません。

その上で、今回、JR九州との協議、そして事業費の精査が進んでいく中で、この空港アクセス鉄道の事業が、事業として非常に優れたものであるということが整ってまいりましたので、国による財政支援、これはもう最大限求めていきつつ、財源の確保の方法というのは、様々な形もありますので、例えば、民間の企業の皆様のお力をお借りするとか、あるいは市町村の皆様としっかりと協議していく、そして県も最大限努力していくという形でしっかりと財源を確保して、この空港アクセス鉄道の事業をしっかりとやっていくということが必要だというふうに考えておまして、そういう覚悟でやっているところでございます。

以上です。

○前川収委員 もちろん、国から新しいこの鉄道等々に御理解をいただいて、しっかりと取り組んでもらいたいと思っておりますけれども、最終的には不転の決意でやるということもしっかりと県民の皆さん方に言っていないと、財政が原因でできないということになってはならぬ、それは将来を考えればですね、そう思っておりますので、しっかりと頑張ってください。

以上です。

○高島和男委員 別添資料の5ページでございます。今お話があったように、事業費が200億円増したということでございますけれども、ちょっと確認しておきたいことがあったのは、前回のこの委員会の中で、空港の駅がターミナルビルから120メートル離れたところに造りますよと。それは、空港利用者だけじゃなくて、東海大学の学生さんたちの利用者もあるだろうということだったかと思えます。

そういう中で、答弁の中で空中回廊、もしくは地下の連絡通路あたりを考えていきたい、利用者の利便性を考えていきたいということだったと思うんですが、この200億円のプラスの中に、そういった利用者の利便性向上に向けた120メートル間の移動について、何らかの事業費が含まれているのか。どうも見る限りにおいては含まれていないと思うんですが、その後、この利用者利便性についての移動の件に関しては、どういった議論がこの間なされているのか、教えてください。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 ただいまの御質問についてお答えいたします。

まず、この610億円の中にその連絡通路の分が入っているかどうかにつきましては、その費用は入っておりません。

これまでどのような議論をしてきたか、空港駅の位置も含めてになるかと思えますけれども、まず、前回、私のほうからは、費用もかさむということも踏まえながら御説明させていただいたかと思えますけれども、その後内部でもまた引き続き検討は行いまして、前回は空港のより近くにとということで、例えば空港の施設の下ですとか、空港により近い横づけとか、そういったお話が出たかと思えますけれども、整備方法につきましては、やはり既存の建物の支柱杭

ですとか、あと駐車場にも基礎杭が入っているなどして、地下もなかなか複雑な構造になっておりまして、それを避けて深い工法を取ったといたしましても、もしくはもう少し上げてやるとしても、一回そこを開けまして、さらに新しく杭を打つなどという複雑な工法が必要になる。また、さらには、空港敷地内に駅を設ける場合には、やはり一旦開削をしまして、穴を開けて、そこから横に空港の施設を造るとか、そういった、地下の作業だけではなくて、地上においても開削して工事をするなど、かなりの年数がかかると思いますが、そういったことで現在の駐車場の施設の利用にも支障があると考えております。

そういったことを考えますと、やはり空港敷地内に駅を設けるといのは、かなりの費用や困難な工法を取ったりすることと考えておりまして、そういったことも踏まえますと、現在案として予定しております空港南側の駅に関しましては、やはり考えておりますのは、将来の——今回の鉄道の開業効果の周辺地域への広がり、将来の発展性を考えますと、周辺の臨空テクノパークにも企業等が進出しておりますし、空港利用にとどまらない一般交通の需要ということで、空港敷地内ではなく、敷地外に設けることにより、周辺の方々の需要をさらに喚起できるという観点もあるかなということ、さらに空港の敷地外に設けますことで、一般利用の方と空港利用の方の交通の分散も図れると、そういったことも考えております。

以上のことを考えますと、その後も引き続き御意見を踏まえて検討いたしましたけれども、空港駅の位置につきましては、やはり建物の直下ですとか隣接ではなく、現在の案の位置が、増嵩する事業費、そして確保しなければならないB/C、その上でも利便性を確保しなければならないという

観点からしますと、現時点での条件からすると、そういった案がベストではないかなというふうに今のところ考えております。

以上でございます。

○高島和男委員 空港の場所云々ということじゃなくて、今おっしゃるのは、もう南側で行きたいというのはよく分かるんですけども、その120メートル間をどうするんですかということをお尋ねしたんです。この前の答弁では、繰り返しになりますが、空中回廊、もしくは地下通路ですよねというようなことの答弁があったかと思えます。ですから、もう場所は云々ということではなくて、その移動をどうするんですか、そういうことを考えていらっしゃるかどうかということをお尋ねしたんです。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 その通路に関しましては、現在、空港施設管理者及び関係者と引き続き協議を行っているところでございますけれども、今のところ考えておりますのは、やはり誰にでも使いやすいような形で動く歩道を設けるとか、そういった工夫や工法が必要ではないかなと考えております。

○高島和男委員 あやふやっていますか、もう少しはっきりと、坂本さん、お願いします。

○坂本交通政策・統計局長 空港ターミナルと南側の駅の連結につきましては、一番気になるのが、やはり空港運営会社との協議でございます。

これについては、6月以降もかなりの頻度で空港側としてのお考え、それから我々として考えている利便性と、それを誰がどういう形でやっていくかというのを、これは国にも御相談をしています。可能性とし

ては地下を掘るのか、上から行くのかということが考えられ、敷地内を道路上で平面移動というのは難しいと思うので、そういった選択肢を、一番快適な方法かつ、利用者、空港利用者だけじゃない方も含めて、最適な、快適な移動手段ということで、今、特に空港運営会社と密に検討を進めております。

以上です。

○高島和男委員 そこをお尋ねしたかったんです。よろしくお願ひいたします。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○岩中伸司委員 空港アクセス鉄道、200億円、今度予算が増額になっているんですけども、まあお金の問題ではなくて、この空港アクセス鉄道を造るという前提にあるのは、今で言えば、空港ライナーで運送している資料が49ページに細かく、毎年度の利用者が確実に増えているということが報告をされています。

これは、これまでも資料の中で出されているんですけども、今後もどんどんライナーは大きくなっていくのですか、それともライナーはずっと無料でいくということで、私は、空港アクセス鉄道を造る前提となる、このライナーの利用客を増やさないといけないということで無料になっているのかなど。何年も前から今日まで続いているわけですので、これは質問でもちょっと触れたんですが、これはずっとこのまま無料で最後までいくということで理解していいですか。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。空港ライナーの件、お尋ねでござい

ます。

もともと空港ライナーにつきましては、大空港構想に基づきまして、肥後大津駅のところまでもこれは空港のエリアであるという発想の下、そこまでの送客、空港利用者の方をこれまで無料でお届けするというのを、県含め、ほかの事業者、自治体と一緒にやってきたというところがございますが、委員御指摘のとおり、それから、今お示しいただきました資料に記載のとおりでございますけれども、空港ライナーの利用者は増えてきているところがございます。今受けていただいている事業者の方も、非常に御努力いただいているんですが、大変な状況にあるということも伺っております。

今後、空港アクセス鉄道の整備が進んでいく中で、ここの空港アクセスをどれだけマルチに皆さんにいろんな選択肢で行っていただけるかというところの選択肢として、引き続きそこは維持しつつも、今のやり方で本当に持続可能なかというところも当然直面していると認識しておりますので、その在り方を今後皆さんと協議をしてやっていきたいというふうに考えてございます。

以上です。

○岩中伸司委員 当初、空港ライナーは、空港内の移動というふうな理解の仕方という説明を受けたんですけれども、あそこまでは6.8kmぐらいあるんじゃないんですか。私も、福岡空港では、バスに乗ってですね、あれ、どこへ行くのかなと、確かに県道か国道か通ってから乗降場所へ連れていったこともあったんですね。あんまりなかったんですけれども、これは距離は全く空港内なんですよ。肥後大津駅を空港内と理解せれってというのは、どういう感覚でそうなるのかなと。空港エリアとは、その感

覚が私はぴんとこないんですね。今でもきません。

ですから、そういう理解の仕方での、いわゆるアクセス鉄道を造るためにということが先行していったんじゃないかな、これまではというふうな、そういう思いもあるんですね。

本当に、これから肥後大津から空港まで行く人が、この勢いでどんどん増えていくのか、私は、どうもそれには納得いかないなというふうな思いですけれども、展望はありますか。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

今委員御指摘いただいたところにつきましては、もともと大空港構想自体は、そこも含めたこの地域発展のために、そういうビジョンを掲げて取り組んできたものでございますので、そこはちょっと委員と、すみません、なかなかちょっと御意見が違う部分もあるかもしれませんが、その発展を目掛けてやってきているということ、それから、国際線のネットワークにつきまして、直近ちょっと足元をネガティブなニュースが続いており、恐縮でございますけれども、さまざま県民の方々に、熊本から国際に対して、海外に対していろんなルートで出ていっていただく、その選択肢をやはりどんどん示していくということが我々の責務だというふうに考えております。

その中で、そのアクセス、空港に対しても、極力定時でいろんなツール使って行っていただけるような手段を用意することも、やっぱり空港の利便性であったり、県民の皆さんの満足度を上げていく上でも重要だと思っております。

御指摘のアクセス鉄道を念頭に置いて、無償で無理やり利用客を増やしているんじ

やないかというようなことはなく、そこはあくまでももともとの大空港構想に沿った形でサービス提供ということでこれまでやってきたんですけれども、ただ、そこは、委員御指摘のとおり、今のままで続けられるのかどうかというところは、きちんと一回立ち止まって見直す必要はあると思っていますので、その議論をきちんとこれからやっていきたいと考えてございます。

以上です。

○岩中伸司委員 私も、熊本空港を利用するときには、駐車場に止めて、そこから送迎していただいて空港まで行くというルートが一番今は多いんですけれども、空港内に駐車場も今度かなり幾つも増設されたというふうに報告を聞いています。それでも駐車場は足りないのかなというような思いでいますけれども、もっとやっぱり、本当に県民が利用するとき、JRを使って熊本駅へ行って、そして肥後大津から空港まで行くというのが便利なのか、それとも――これは県民が利用する場合のことで言っているんですけれども、海外から来る人は、それはもう全然違うと思うんですけれどもね。

県民は、私は、やっぱり自分の自家用車で行くというのが、もうかなりの人たちの常識になっているんじゃないかというふうな思いを持っていますので、そういう意見を言ったところです。答弁は要りません。言いたいのであればですが。

○牧野交通政策課長 その点につきましては、実際、現に報道番組のキャスターの方も、私は空港に行くときは車でいきますというふうに堂々とおっしゃられるぐらいになってしまっているところは、我々も反省というか、きちんとやっていかないといけ

ないという思いでいますが、やはり空港に向けてのその定時性、それからマイカーで行かざるを得ない方も中には当然いらっしゃると思うんですが、どうしても車の量が増えてくると、先ほどおっしゃっていた駐車場の話ですとか、様々な問題も出てまいりますので、これは極力公共交通で行けるんだと、これは安心して行けるんだと、時間にちゃんと着けるんだという信頼性を上げていくということも非常に重要だと思っております。

その観点でいくと、肥後大津駅まで来ていただくと、そこから空港ライナーで、結構定時性を高めるために非常に御努力を今いただいていますので、実は空港ライナー単品の定時性は結構高いものがあるものですから、そういう部分で時間までに安心して着けるんだというところもセットで、我々は、引き続きこのアクセス鉄道の整備に向けて、その間を埋めるものとして、きちんと位置づけをもう一度見直してやっていきたいと考えてございます。

以上です。

○前田憲秀委員 説明、ありがとうございます。

最初に、私は、今日、610億円に膨らみますという報告なんですけれども、22日の内野先生の代表質問で、610億円になる、それとB/Cも1.21に上がりますという知事の答弁、増えますということですね。我々はそれでしっかり理解をしたんですけれども、2日前の20日の日に、地元紙に610億円っていう発表がありました。1.5倍になるぞと。

前回のこの特別委員会のときも、委員会の日の朝刊だったかな、ルート幅500メートル以内というのが発表になったと思うんですけれども、そこら辺はどうなんですか。そんなもんなんですか、情報管

理みたいなやつは。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 事前に情報がマスコミのほうで出ているということの御指摘かと思うんですけども、こちらのほうといたしましても、かなりの情報管理には配慮をしているところでございますので、なぜそういうことが生じたかというのは、正直私も分からないところはありますけれども、そこのところは、これまでも情報管理を徹底しながらやってきたところでございますけれども、今後も徹底してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○前田憲秀委員 報道では、関係者への取材で分かったって書いてあるものですから、これは宮原課長への取材なのかなと勝手に思ったわけですけども、しっかりそこはですね、配慮というわけじゃないけれども、我々の立場もあると思うので、しっかりこれまで議論をしているので、注意をしていただきたいというのは、しっかり要望させていただきたいと思えます。

引き続き、委員長、すみません。

○橋口海平委員長 はい。

○前田憲秀委員 今、高島委員の質問で、もう一回確認ですが、空中回廊なのか、地下通路なのか、その予算はこの200億円アップには入っていませんということで、もう一回確認ですけども、いいんですね。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 はい。

○前田憲秀委員 じゃあ、その予算がいたら、このB/Cにまた影響する、し得るんですか。そこももう一回確認ですけども。

も。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 その連絡通路の分が入ってきますと、B/Cには影響はいたします。

今のところ、その事業性を阻害するような大きな影響はないのではないかと見込んでおります。

○坂本交通政策・統計局長 この連絡通路につきまして、どのような事業としてやるかによって、鉄道事業の一環としてやるのか、空港としてやるのかを、もう少しきちっと整理をした上でまた御説明をする機会があるかと思えますので、今の時点ではそこはまだ、事業主体と事業手法がまだ決まっていないので、明確にはお答えできないということで、申し訳ございません。

○前田憲秀委員 分かりました。

まあ、コストのことだけのようですけども、私は、ベネフィット、効果も、地下通路を通して移動式の歩道にするのか分かりませんが、効果の評価というのもできるんじゃないかと思うんですよ、専門家じゃないので分かりませんが。

ただ、私は、前回も言ったように、もう絶対に地下に駅ができるものというイメージだったんですけども、課長からも軽く150億円かかるからできませんっていう答弁だったんですよね。まあ、それはそれとして、やはりこれだけのものを造るわけですから、利用してみようと思う機運はやっぱり高めていかないといけないと思うんですよ。

いい例で、関西万博も、最初はきんざん言われて、もう赤字じゃないかと言われていたけれども、昨日の報道では、もう目標値、愛知万博も超えて利益が出るという、これはやっぱりそのときそのときの機運醸

成もあったんじゃないかと思うんですけども、このアクセス鉄道も、今から鉄道を新たに引くということなので、それはもう大事業だと思うんですよ。その上で、しっかり効果というのも訴えていただきたいというふうに思っています。

で、もう1点ちょっと。別添資料の6ページで、鉄道の分担率というのが、熊本は、今回増えて18.4%という報告でした。よそも多くて、今度本委員会の視察で行く宮崎空港でも21%ということなんですけれども、これは、こんなもんなんですかね。もうちょっとあっていいんじゃないかと思うんですけども、そこはどうですか。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 こちらにつきましては、計算の結果でこういった数字が出てきたというのが一つの状況でございます。宮崎空港は21.2%と、確かにこの18%よりも多いじゃないかという御指摘ですけれども、私どもといたしましては、現在、車でこれだけ来られている中で、今回空港アクセス鉄道を整備することで、まずはこの18.4%には伸びるところに着目しております。宮崎と比べて低いということは確かにございますけれども、逆に言いますと、それほど空港アクセス鉄道によって過大な試算をした結果となっているわけではないということを、ある意味逆に確認したという意味でもございます。

将来的には、もっと需要が増えてきますと、これ以上の利用になっていければなどというふうな思いではおります。

以上でございます。

○前田憲秀委員 すみません。計算の結果というのもあんまり分からないんですけども、宮崎空港というのは、私の認識では、非常に鉄道は少ないんですよ。で、今

日のこの別添資料でも発表があったように、運行本数は47本、快速は14本と。1時間で割って3本なり、ピーク時には4本ぐらい運行されるんじゃないかと推測はされるんですけども、まあ編成の関係もあるのかもしれない。いわゆる、一度に乘れる人数ですよ。それからしても、18.4%というのはちょっと少ないんじゃないかなと。ここは3分の1ぐらい目指して頑張りますぐらいのほうが、整備をする一つの目標値としてはいいんじゃないかなというふうに思っておりますが。

○坂本交通政策・統計局長 前田委員の御指摘、非常に私もよく分かります。せっかく造るのであれば、やはり最大限の利用者確保という、それは我々もその思いでございます。

前提として、やはり、申し訳ないんですけども、福岡、羽田、ここというのは、やはり非常に公共交通の分担率が高いので、我々として、地方空港として、一定の自動車であったりあるいはリムジンバスであったり、そこがあるのはもうやむを得ないかなと思っておりますけれども、我々としても、この宮崎の20%というのは、一つの目指すべき姿かなという思いの下に事業を進めてまいりたいと思っております。

以上です。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。

もう長くなるので言いませんけれども、しっかりですね、私は、空港アクセス鉄道を推進してもらいたいという立場でしっかり議論をさせていただきます。その中でも、そうなんですか、ああなんですか、駅の位置にしてもですね。これは、やはり必要があるのかという県民、市民の皆さん方にもしっかり私も説明をしないといけない立

場なので、こんなふうに便利になりますよと、このように将来性がありますよと、そういうのをやっぱり出していただきたいというふうに思うんです。

B/Cなんていうような、本当厳しい数値をしっかりと精査しないといけないのもあるんでしょうけれども、やはりキーワード、わくわく感をしっかりだしてもらいたいなと思っています。

これはもう答弁要りませんが、先ほど空港ライナーの話もありました。年間5,000万ぐらい予算がついて、4分の3ぐらい県が出していますけれども、私、試算をしたら、利用数はずっと増えていきますと、1回320円ぐらい徴収したら、全然ペイできる数なんです。そして、大津駅から空港まで15分。で、今、御承知のとおり、ターミナルの前に着きますよね。帰るときも。これが120メートルになるかどうか分かりませんが、遠い駅に着いて、まあ速達でも7～8分という報告でしたけれども、そこから歩いて来て、そこら辺もですね、アクセス鉄道のほうがより便利になりますというのをやっぱりがんがん出していただきたいなと。これはもう要望で終わりますけれども、ぜひ頑張っていたきたいというふうに思います。よろしくをお願いします。

○高木健次委員 35ページなんですけれども、交通政策課。国際線の運行状況ということで、香港線が、7月以降、10月25日まで、夏ダイヤですかね、これが今全面欠航していますよね。これが、今日ちょっと聞いたんですけれども、冬の便も、3月25日までですかね、全便運休という知らせがあったということを知りましたが、非常に国際線も利用客が熊本空港も増えてきている状況の中で、大変痛いことだろうというふうに思います。

発端は、ある漫画家が7月に大きな災害が日本で発生するというような、熊本で発生するというような状況で、そのことで非常に香港の方たちが敬遠したというような形での報道も流れてきておりました。

ただ、このことは、非常にやっぱり問題であろうというふうに私は思います。今まで週4便で欠航していたものが、冬便まで3月いっぱい運休するということは、熊本の経済にとっても、また利用客にとっても、やっぱり来る人の利用と熊本から香港に直接行かれる方が非常に不便だろうなという感じがいたしますので、これは何とかやっぱり対策を講じなければいけないと思っていましたが、9月5日ですかね、空港側と執行部のほうと香港に行かれて協議しているということでもありますけれども、ただ、あと半年間また運休するということは、非常に大きな熊本にとってもマイナスだろうというふうに思いますので、このことについてどういう認識を持っておられるのか。一番いいのは、一日も早く再開をしていただくということが大事だろうというふうに思いますけれども、そのことについてちょっと局長の認識をお伺いしたいと。部長でもいいですけれども。

○富永企画振興部長 私が熊本国際空港株式会社と一緒に香港に行ってきて、香港航空に対して、しっかりと早期の復便、これをお願いしてまいりました。

反応としては、熊本—香港便、非常に重要な路線であるということで、努力はしたいということではありましたけれども、やはり向こうの中でも、どういった路線を重点的にやっていくかという計画もあるので、もう少し時間をいただきたいという状況にはなっております。

香港につきましては、香港の皆様がたくさん日本、特に九州、熊本にも観光に来て

いただいていますし、また、特に香港の中では、日本食ですね、非常にブームになっていて、熊本の農林水産物もしっかりと輸出も促進したいと思っている重要な箇所でありまして、そういった意味でも、この早期の香港航空の復便が必要不可欠だと思っておりますので、今後も最大限協議をしていきたいというふうに考えております。

○高木健次委員 部長が一生懸命香港に行ってそういうお願いをしてきたということですが、やっぱり冬の3月いっぱいまでという、これは非常にちょっとまた長いんじゃないのかなという感じがします。一日も早い復便と、また再度努力をさせていただきたいというふうにも思っております。

週4便が全然ないということは、本当に熊本県にとっても、利用者の方にとっても、一番、何ていいますかね、大変なことだろうというふうに思いますので、いろいろ——このことの発端は、こういうことで、ええっ、そういうことでやっぱり国民も——香港の方たちとは言いませぬけれども、反応するんだなと、災害に対してですね。どこどこで災害があるかもしれないという、その辺で国民の感情が動くというのも、今からはひとつやっぱりその辺も頭の中に入れとかんといかぬということで思いますので、しっかり、部長、またこの辺は対策を、さらなる対策をやっていただいて、香港にもう何回も行っても、何度でも行ってでも、やっぱりこの辺の再開はしてほしいというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

以上です。

○前川収委員 委員長、関連で1ついいですか。

○橋口海平委員長 はい。前川委員。

○前川収委員 熊本空港の香港線が運休になる、もしくは欠航から運休という形になるということで、より悪くなったと思いますけれども、全国的な傾向を教えてください。熊本空港だけがそうなっているのか、もしくは全国的にどういう傾向があるのかというのを、分かっていたら教えてください。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

委員御指摘いただきました全国的な動向でございますけれども、まず、その香港線の関係でいきますと、この香港航空、その他、ほかに成田線とか、福岡に飛んでいるものもあって、そちらは運航を継続されると聞いてございますけれども、ただ、中部線ですとか、それから仙台線、それから鹿児島線に関しましては、引き続き我々と同様に運休だという話も伝え聞いています。

その動向がきちんと戻り切っているのかどうかということについては、推測でしかないんですけども、香港航空の方としては、引き続きその需要の戻りがあるかどうかを確認したいということだと受け止めてございます。福岡空港に関しましては、引き続き運航するというふうに聞いてございます。

全体的な国際線のより大きな動向として申し上げれば、香港航空自体は、7月のそのうわさの影響だと直接的にはなかない言いはしませぬけれども、ただ、香港からの需要が現に減っていたということは事実でありますし、また、実はそれが韓国のほうにも飛び火をしたようにございまして、韓国のほうの路線も、例年に比べると、どうしても夏場は落ちるんですけども、それ

でもちょっと少し落ちたということは聞いてございますが、韓国につきましては、秋に向けてかなり予約が好調だと。直近のティーウェイ航空の予約状況も、内々聞く限りはかなりいい状態に入ってきているということも耳にしてございますので、来ていただけたところをきちんと確実にまず取り込んでいくということと併せて、それぞれの路線を維持していくためには、やはり県内の県民の方々にもアウトバウンドで使っていただくということが大事ですので、この2本を我々も引き続き努めてやっていきたいと考えてございます。

以上です。

○藤川隆夫委員 国際線の絡みで少しお話しさせていただきますけれども、今言ったように、香港便に関しては、今止まっています、それに関して、また再度運航に向けて今動いているという話があります。

ただ、上海便も今止まったままでありますし、これから、この中国路線を含めてですね、これは香港も同じだと思います、上海と。ある意味、この中国のほうの中の動向によって左右される部分が恐らくこれから先出てくると思います。特に、あの尖閣に関しては、領空、領海、もう日常的に侵犯されている状況であり、何が起こるか分からない状況をかの国は抱えているわけでありまして、これから国際線、ある意味誘致するに当たって、こちら側からのアプローチも当然やらなきゃいけない部分はあるかというふうに思っておりますけれども、私の考えとしては、向こう側からアプローチしてきたものに対してきちんと対応する、こちらからは、現状積極的に行ってしまうと、先ほど言ったカントリーリスクで、何もかもまた止まってしまう可能性すらあるというふうに思っておりますので、この部分はある意味慎重にやっぱりやって

いってもらいたいというふうに考えておりますので、この部分の認識について、もしよければ部長からお話いただけますか。

○富永企画振興部長 上海線につきましてでございます。

上海線につきましては、運航の計画の総合的な見直しにより運休という話を聞いているところでございます。

また、今御指摘のありました政治的な問題でありますとか、あるいはそういったことにつきましては、特に話は聞いてないところでございます。

一方で、非常に総合的にしっかり情報収集をやっていくということは大事ですので、そういったことにつきましても、県庁としてもしっかり情報収集をしながら、一方で、上海線も含め、ほかの国もそうですけれども、経済的なつながり、ビジネスとのつながり、文化交流など、さまざまなつながりがありますので、そういったことも含め、総合的に路線の誘致もあるいは展開もしっかりやっていきたいというふうに考えております。

○藤川隆夫委員 今言った形で動いてもらうのは結構ですけれども、先ほど言ったように、ある意味考えながらやっぱり誘致をやっていかないと、現在、タイのほうにも誘致活動をされているというふうに聞いておりますので、東南アジアを中心にこれからも恐らく広げていかれると思います、熊本国際空港がですね。それに対して、県としても、ある意味コミットしていかなくちゃいけない部分があるわけです。

そういう中において、先ほど言った部分もやっぱりちょっと頭の中に入れながら誘致活動をやっていくということは、私は極めて大事だろうと思います。何でもかんでも来てもらえばいいという話ではないとい

うふうに考えておりますので、その部分も考えながら、ぜひこれからの国際線のネットワークの強化に結びつけていただければと思いますので、よろしくをお願いします。

以上です。

○高島和男委員 すみません、再度アクセス鉄道に戻って恐縮なんですけど、別添の資料の3ページ、4ページで、前回の調査結果と今回の調査結果で比較しますと、快速が出てきたということがあるかと思うんです。

この委員会でも、度々この快速に対しての要望というのはあっていたと思うんですけども、JRとの協議、そしてまた運行状況も当然あるかと思うんですけども、快速が1日14本というのは、ざっくりいきますと、1時間に1本ぐらいかなというような本数なのかなと。もうちょっと増えたほうが利用者からすると利便性は上がるのかなと単純に思うんです。私も、乗るときは、やっぱり普通と快速で行く場合、快速が遅い時間の発車でも、やっぱり快速に乗るとというのが大方の方多いんじゃないかなと思うんですけども、何で1日14本なのかというのが1つ。

そして、もちろん快速ですから、主要な駅しか止まらないと思うんですけど、4ページを見ますと、普通が48分、快速が39分。僅かなのか、いや、9分ものか、そこら辺もうちょっと時間、快速は39分より短縮ができるものか、できないものか。JR九州とどういう協議をなされたのか、そこら辺を教えていただければと思います。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 ただいまの御質問ですけれども、今回、快速につきましては、1日片方向14本ということで、これは、いわゆるピーク時間以外のオフピークの時間を想定しております。ピ

ーク時間は7時から9時までを想定しておりますして、その時間はもう既に現在でも1時間当たり4本か5本ぐらいは、結構緊密にダイヤが詰まっている状況でございますして、それ以外の時間で1日14本片方向ずつ走らせるというふうな結果になっております。そういったことが1つの理由かなと。

あと、9分の時間短縮効果についてですけども、やはり私どもといたしましては30分台で、従来40分以上かかったところが30分台で行けるというところは、かなりのインパクトが持てるんじゃないかなと期待しておりますして、この39分と標準的な時間で書いておりますけれども、試算上は駅の列車の交換の度合いなどによって、これよりも速い便も中にはございます。

その辺りにつきましては、JRとずっと協議をしまして、豊肥本線の輸送力強化のお話もさせていただきましたけれども、まさに豊肥本線の輸送力強化を踏まえて、そういったことが実現できるということで、そこはJR九州さんとも協議しておりますして、不可能な数でもないというところは協議をしているところでございます。

以上です。

○高島和男委員 それは、協議は継続しながら、進めていただきながら、なお本数も増やしていただきたいし、時間の圧縮も、ぜひ引き続き御検討をよろしく願いしたいと思います。

以上です。

○中村亮彦委員 空港アクセスの話なんですけれども、先ほど費用が200億円上乗せになったというようなことで、これは当然の話であってですね、これは資料の3ページの一番下段にありますけど、これは、もう令和3年から令和7年、4年間の時間がたっています。その間には、物価の高騰、人

件費の高騰、建設物価なんかももちろん上がっているわけです。だから、これは上がることは予測できるんですけども、これによって私はB/Cひっくり返るんじゃないかって思ってたんですよ。やっぱり上がるのは上がるだろうなど。しかし、B/Cに関しては、逆転というか、飛躍的に伸びて1.21ということであります。

これは、もちろん需要予測があるからということでもありますから、私、1個確認したいんですが、需要予測も、これは上がったんですよ。4,900人から6,500人、これは4ページにありますけれども、1.32倍上がると。約30%ぐらい上がると。

この理由について、先ほどの説明では、速達性が確保できる、今高島委員の話にもありましたように、速達性が確保できるから利便性もこれで増すんだと、そのことによってこの需要予測は飛躍的に伸びたという説明だったと思うんです。これは確認させていただきたいんですが、もしほかに一ただ速くなったから1.32倍というのか、もしほかの理由があったら、理由というか、ほかの要素があれば紹介していただきたいと思うんですが。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 ただいまの御質問につきまして、やはり需要が増えた理由といたしましては、先ほど御説明いたしました周辺の開発等による人口の増、あと、鉄道を利用することによって、従来の自動車ではなく、定時に目的地に到達できるという時間信頼性、こちらをモデルに反映できたということ、そして、やはり速達、快速の運行というような、3つ大きな理由がありまして、需要というのは伸びております。

そのほかに何かあるのかということでもありますと、自動車から鉄道に転換する理由といたしましては、現在、ガソリンの値段

とかも上がっておりまして、自動車によるコストというのも上がっておりますので、そういった効果というの、自動車から鉄道に転換する効果としては、試算上効いてきているのではないかなど。それが何%かというのちょっと分からないんですけども、そういった効果というのはあるかなというふうに把握しております。

以上です。

○中村亮彦委員 速達性と定時性に関しては、これは鉄道ですから、ほかの交通機関と比べて物すごく優れているから、それはそうだと思うんですよ。

で、1つ目におっしゃった人口増という話なんですけれども、これは、例えばですよ、この空港アクセス鉄道が大津ルートに決まったときには、既にもうTSMCの進出は分かってたんですね。決まっちゃったんです。で、このTSMCが進出してくるから、それに合わせて大津ルートを選ばれたと思うわけですね。ということになりますと、そのときにもう既に人口増が予測できたはず。で、それからTSMCが第1工場を稼働して、それから何か変わったからちょっと人口が増えるという、そういうお考えなんですか。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 おっしゃるとおり、TSMCの第1工場のお話は当時ありましたけれども、その後、第2工場のお話ですとか、それに伴いまして関連の企業等が集積をしてくるということによって、新規の住宅着工件数ですとか、働かれる方の人口というのが増えてきていると思ひまして、その人口増というのをこちらの需要増に反映しているというところになると思ひます。

以上です。

○中村亮彦委員 TSMCができて、また第2工場、あるいはそのサプライ企業もそこに張りつくというようなことで、働く人が多くなるからということであれば、であればですよ、例えば、その周辺地域、特に大津町に関しては、大津町がどう考えているかをしっかり尊重しながら、その住環境の整備ですよ。例えば、大津町は、その沿線に新駅を造ろうと計画をされております。これは、もうもちろん御相談もあられているかと思うんですが、だから、そういうところ、地元市町村のその意思をしっかりと尊重しながら、そして、それにプッシュ型でなくてもいいですから、それを応援する、そしていろんな協議を交わすというようなことをしっかりとやっていただきたい。

これは、例えば新駅ができるんだったら、じゃあそこに住環境の整備をやりたいと、あるいは商店街をやりたいとか、いろんなことがあると思います。そこはしっかりお話をしていただきたいと思います。

そこですすよ、そうしたら、先ほどの資料の中では、住民説明会、これを何か7月にされているということでありました。住民説明会で、何か主な意見があれば、主なものだけでいいですから、少し紹介をいただきたいと思います。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 住民説明会につきましては、7月下旬にかけてまして、関係の市町村におきまして行わせていただきました。

その中で出た主な意見としましては、まず、例えば、新しく線路が走るところに私たちの町にどういったメリットがあるのかとか、また別に新たなルート、お声が出たのは、大津駅ではなくて、大津駅からもう少し東側の瀬田駅との間に新駅を造って、大津町の運動公園から西原村を迂回したルート、そういった検討はできないのかと

か、将来の用地買収に関して、こういった補償があるのかとか、そういった様々な御意見をいただいたところでございます。

そういった御意見に対しまして、こちらといたしましては、現時点で考えておりますルート案につきまして、丁寧に御説明をさせていただきましたというところでございます。

以上です。

○中村亮彦委員 沿線の地区の皆さんには、最大の配慮をしていただきたいというふうに思っております。

これは、もちろんアクセス鉄道ですから、空港に行く鉄道なんですけど、その空港の近くの地域の方々におかれては、もう数十年も——空港ができてもう50年ぐらいいなりますけれども、数十年もずっと騒音に悩まされている。しかも、もう今、熊本空港からは、東側滑走路、こっち側からしか飛びませんから、ほとんどは。ということになると、もう東側の地区においては、それで悩まされとる。それに加えて今度は鉄道ということでもありますから、反対はされないにしても、その地域の皆さんの要望もしっかり酌み上げて、できれば、さっき60億円って予算ついてましたけれども、そういうのにも少し含んでいただいて、そして、求めることにはなるべく応えてあげて、そして、みんなが賛成する形でアクセス鉄道をつないでいただきたいと思います。もう大丈夫です。

以上でございます。

○池田和貴委員 ちょっと関連して。ごめんなさい。

○橋口海平委員長 はい。池田委員。

○池田和貴委員 すみません。今の中村委

員の質問にちょっと関連してなんですけれども、ちょっと説明がなかったから、私の勘違いかなと思うので、ちょっと確認だけさせてください。

需要予測が4,900人から6,500人に増えたということなんですけど、これは、私は、単純に、3ページにある運行本数が、49本から、普通47本、快速14本、合わせて61本に本数が増えたから単純に人数も増えたのかなっていうふうに私自身は思ってたんです。その説明はなかったんですけども、この本数が増えた分というのは、この需要予測にはあんまり影響しなかったってことですか。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 説明が不正確で、申し訳ございません。

おっしゃるとおり、本数自体も増えておりますので、その分の利便性といたしますか、そこも考慮した上での需要増でございます。

以上でございます。

○池田和貴委員 分かりました。

すみません、説明がなかったの、ちょっと確認をさせてもらったんですけども、本数がこれだけ増えていると、併せてやっぱり増えるのも当然だなと思えますし、また、中村委員がおっしゃったように、大体こういう新しい路線を引いたりとかする鉄道会社のビジネスモデルとすると、路線を引いて、その周りを不動産開発をして乗れる人を増やす、で、また、大体鉄道会社は、駅の前に自分たちの土地をお持ちのところが多いので、その不動産開発をしてやっていくっていうのが、これは多分鉄道会社のビジネスモデルだと思うんですね。

そういう意味では、その地域のTSMCの発展とか人口増とかって考えて、もとも

とその民間企業がやるビジネスモデルからすると、当然、これは、今後はこの開発に自らのお金を投じて増えていくっていうのは、私は当然かなと思っていますので、これが昭和のビジネスモデルなのか、令和は違うのかというのはまた別にしてですね、そういうことも含めると、大変希望が持てるんじゃないかなというふうに私自身は感じているところでありますので、ぜひ頑張ってお仕事を進めていただきたいと、私はこの地域の選出ではありませんけれども、そういうふうに思っております。

以上です。

○南部隼平委員 関連でいいですか。

○橋口海平委員長 はい。南部委員。

○南部隼平委員 すみません。ありがとうございます。

今のアクセス鉄道の、その豊肥線の輸送力強化についてちょっとお尋ねなんですけれども、今回610億円の総工費がかかって、プラス60億円というところでのB/Cだと理解していますけれども、そこで、この輸送力強化というのが非常に多分大事になってくるのかなと。実際、輸送、豊肥線自体がかなり混雑しているというところもあり、これが、いわゆるその熊本都市圏の渋滞とか、そういったところにも行く行くは解消にもつながっていくというところでは非常に大事かなと思っていまして、現状はこの行き違い、東海学園前駅と、あと同時進入とかありますけれども、例えば、ほかに市内の新水前寺とか、そういったところの機能強化であるとか、そういったほかに何か検討されているところ、特に町なかに関わるようなところで検討されているところはありますでしょうか。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長 今回御提示できましたところについては、東海学園前駅の行き違い化ですとか、武蔵塚、原水の同時進入施設にということで触れておりまして、そのほか、今検討中の事項で、まだどこというのは出せないんですけども、やはり単線区間に一部行き違い施設を造って、信号場といいますか、そういったところを整備することの想定はしておりますけれども、ただ、そこはJRとの協議の中でどこということでお示しできる状態にはないということで今回は示しておりません。検討中の事案というところでは、そういったところがございます。

以上でございます。

○南部隼平委員 ありがとうございます。

検討されているということで、やはり県民の方がより使いやすいというか、使っていただけるというのが、県民の理解を得るためには非常に大事だと思いますので、そういった意味で、街なかとのアクセスであったり、そういったところも、今回を機に、例えば二次交通の問題だったりとか、これになってくると、また熊本市との協議という話にもなってくるだろうし、バス会社であるとか、二次交通どうするんだという話にもなるだろうし、そういったところでしっかりトータルで考えていただいて、ただアクセス鉄道というだけではなくて、JRとの協議はもちろん一番大事なんですけども、そういったところも含めて、ぜひ御検討いただきたいと思います。答弁は大丈夫です。

○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。

その他として何かありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 ほかになければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午前11時40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