

第 14 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12月11日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第14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12月11日（木曜日）

午前9時59分開議

午前11時44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59分開議

○橋口海平委員長 皆さん、おはようございます。

ただいまから、第14回高速交通ネットワーク整備推進特別委員会を開催します。

なお、本日の委員会に1名の傍聴の申出がありましたので、これを認めることといたします。

本委員会はインターネット中継が行われます。委員並びに執行部におかれましては、発言内容が聞き取りやすいよう、発言の際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。

国が進める南九州西回り自動車道の芦北出水道路において、熊本、鹿児島

またぐ橋梁の橋桁がつながり、今月7日に連結式が開催されました。

さらに、中九州横断道路大津熊本道路の大津西から合志間において、今月21日に着工式が開催され、今後、工事が本格化することとなります。

今後も引き続き、高規格道路の早期整備に向けて取り組んでまいります。

次に、阿蘇くまもと空港についてでございます。

国際線につきましては、現在、4路線、週37便が就航しているところですが、今月23日から、新たに台湾の航空会社タイガーエアによる熊本—台南線、熊本—高雄線がそれぞれ週2便就航いたします。

台南線は、熊本県にとって初の路線であり、また、台湾路線初のLCCによる運航となることから、熊本から台湾への選択肢がさらに広がります。

次に、空港施設につきましては、現在、熊本国際空港株式会社において、国際線の受入体制の拡大のため、出発荷さばき場ベルトコンベアの改修やチェックインカウンターの増強について、2025年度中の供用開始を目指し、取組を進められています。

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。

空港アクセス鉄道の運行形態について、上下分離方式を採用したことから、現在、整備主体となる第三セクター等の設立に向け、法人形態や収支採算性の検討を進めています。

また、今月21日から23日には、大津町、益城町において、都市計画素案に係る住民説明会の開催を予定しています。

今後も引き続き、鉄道事業許可申請に向け、国への財政支援の要望や必要な事務手

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。

都市圏交通の将来ビジョンである都市交通マスタープランについては、先月開催しました熊本都市圏総合交通計画協議会において、その素案の内容について御審議いただきました。

今後、パブリックコメントを実施した上で、今年度中に新たなマスタープランを策定することとしております。

また、本県にとって望ましい公共交通の姿を示す熊本県地域公共交通計画について、現行の計画は今年度末で計画期間の満了を迎えることから、現在、令和8年度以降の新たな計画策定を進めております。

人口減少が見込まれる中でも、将来にわたって安定的かつ継続的に利用できる公共交通を目指し、市町村や事業者等と協議しており、年度内に次期計画を策定することとしております。

都市圏の渋滞対策については、先月、木村知事と熊本市の大西市長とのトップ会談を実施し、渋滞対策の取組状況などについて、トップ同士で忌憚なく意見交換を行いました。

来週18日には、令和7年度第2回渋滞解消推進本部会議の開催を予定しており、渋滞対策の今後の取組などについて協議し、分かりやすく県民の皆様に情報を発信していきたいと考えております。

また、本年9月には、1万人のオフピーク通勤と題し、熊本県渋滞対策パートナー登録事業者を中心に、官民連携による1万人規模での時差出勤等の取組を実施することができました。

引き続き、都市圏の渋滞解消に向けた取組を推進してまいります。

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いたします。

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72ページとなっております、変更した箇所を中心に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。

それでは、資料の6ページをお願いいたします。

九州縦貫自動車道についてでございます。

現状の欄をお願いいたします。

最下段の丸、1ポツ目ですが、坂本パーキングエリアにおいて、国土交通省からスマートインターチェンジの必要性を確認され、先月5日に国直轄による準備段階調査に着手されることが発表されました。

県としましても、国の調査の状況を踏まえながら、関係機関と連携し、取り組んでまいります。

8ページをお願いいたします。

南九州西回り自動車道についてでございます。

現状の欄をお願いします。

3つ目の丸の3ポツ目ですが、企画振興部長からも説明がございましたが、芦北出水道路につきましては、熊本、鹿児島

境をまたぐ境川橋の橋桁がつながり、今月7日に連結式が開催されております。

13ページをお願いいたします。

中九州横断道路です。

こちら、現状の欄をお願いいたします。

5つ目の丸の2ポツ目ですが、大津熊本道路の大津西から合志間につきまして、今月21日に着工式の開催が予定されております。

14ページをお願いいたします。

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の有料道路事業導入に向けまして、先月10日に熊本県都市計画審議会の議を経まして、先週5日に都市計画決定をいたしました。

引き続き、早期整備に向けた有料道路事業の導入を国に求めてまいります。

19ページをお願いいたします。

熊本都市圏の新たな高規格道路です。

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、現在、5月20日から8月31日にかけて実施いたしました地域と道路の課題に関する意見聴取の結果について、分析を進めております。

この分析と併せまして、技術的な観点から、渋滞緩和効果や地域産業への波及効果に加え、工事中や供用後の住民生活や自然環境への影響、さらに、事業費や施工性、構造条件などについて、仮想的にルートを想定しながら、多角的な視点で検討を行っております。

表の下には、意見聴取の方法や回答状況をまとめております。

県内外の企業や住民の皆様に対して、様々な手法で実施した結果、合計で1万9,153件に上る回答をいただくことができました。

22ページをお願いいたします。

上の表に、回答者の内訳をまとめており

ます。

10代から70代まで幅広い年代の方から御回答いただき、男女ともほぼ半々と、偏りなく御意見をいただくことができたと考えております。

下の表には、地域と道路の課題に関するアンケート結果を示しております。

交通混雑が発生し、日常的な移動に時間がかかる、時間が読めないと感じるとの設問には、約9割の方がそう思う、ややそう思うと、また、空港から観光施設あるいは観光施設間のアクセス性が悪いと感じるとの説明につきましても、8割の方がそう思う、ややそう思うとの回答をいただいたところでございます。

これらの回答を踏まえ、今後、有識者委員会の助言をいただいた上で、政策目標を決定してまいります。

23ページをお願いいたします。

今後の取組の欄でございますが、2つ目の丸の1ポツ目ですが、政策目標を決定した上で、技術的検討も踏まえ、合理的かつ実現可能な複数のルート帯の案の提示に向けまして、引き続き検討を進めてまいります。

25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。

9月の本委員会以降の主な活動内容について御報告させていただきます。

まず初めに、①の九州中央自動車道です。

10月9日に、期成会、沿線議会期成会、民間協議会合同によりまして、熊本河川国道事務所に対して、また、9日から10日にかけて、熊本、宮崎両県期成会、沿線議会協議会、民間協議会合同によりまして、九州地方整備局及び国土交通本省、財務省及び県選出国會議員に対して提言活動が行われております。

また、10月23日に、東京におきまして、熊本県、県議会、九州横断道路建設促進議員連盟、九州中央自動車道建設促進期成会合同によりまして建設促進大会を開催し、国土交通省、県選出国會議員に要望活動を行いました。

御参加いただきました皆様におかれましては、早朝から誠にありがとうございました。

そして、11月4日には、熊本、宮崎両県の協議会として、熊本県副知事、宮崎県知事、副議長、民間経済団体の皆様と、財務省、国土交通省及び自民党本部に提言活動を行っております。

また、来年1月19日には、九州中央3県議員連盟の総会が宮崎市で予定されているところでございます。

26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。

10月1日に、地元の県議會議員の皆様と期成会によりまして、九州地方整備局に、また、10月7日から8日にかけて、期成会により、財務省、国土交通省及び県選出国會議員に対して要望活動が行われております。

10月22日には、熊本、鹿児島両県、両県期成会、県南振興議員連盟の皆様によりまして九州地方整備局に対する要望活動を行いますとともに、11月5日には、熊本、鹿児島両県、両県期成会、県南振興議員連盟により建設促進大会を開催し、財務省、国土交通省、両県選出国會議員に対して要望活動を行っております。

27ページをお願いいたします。

③の中九州横断道路です。

10月9日に、期成会により、熊本河川国道事務所、また、同日9日に、熊本、大分両県の期成会により、九州地方整備局に対して要望活動が行われております。

10月14日に、熊本、大分両県協議会とい

たしまして、両県知事を筆頭に、県議会副議長、民間経済団体の皆様と、財務省、国土交通省及び県選出国會議員に提言活動を行っております。

11月6日から7日にかけては、知事、熊本市長により、国土交通省、県選出国會議員に有料道路事業の導入についての要望活動を行っているところでございます。

28ページをお願いいたします。

11月7日に、熊本、大分両県期成会により、財務省、国土交通省、県選出国會議員への要望活動が行われております。

また、12月25日には、熊本県と大分県、熊本、大分両県期成会主催による初の開催となります、中九州横断道路広域シンポジウムを竹田市で開催を予定しているところでございます。

来年1月19日に行われます九州中央3県議員連盟の総会につきましては、先ほど御説明いたしました九州中央自動車道と同じになります。

次に、④の熊本天草幹線道路です。

10月25日に、天草市におきまして、熊本天草幹線道路の早期完成を求める天草島民集会在開催されております。

また、11月26日から27日にかけては、期成会により、国土交通省及び県選出国會議員に対して要望活動が行われております。

29ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路です。

11月4日に、東京におきまして、熊本県、県議会、有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議熊本県議員連盟、有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会合同によります建設促進大会を開催し、国土交通省、県選出国會議員に対して要望活動を行いました。

御参加いただきました皆様には、早朝か

ら誠にありがとうございました。

30ページをお願いいたします。

⑥の熊本都市圏3連絡道路についてです。

11月6日から7日にかけては、知事、熊本市長、民間経済団体と、国土交通省及び県選出国會議員に要望活動を行っております。

⑦のその他国等への要望活動につきましては、11月4日、5日、7日にかけては、県全体の要望活動として、関係省庁、自民党本部に対して、国の施策等による提言活動を行っております。

以上が建設促進活動となります。

今後とも、委員の皆様のお力添えをいただきながら、県内の道路整備の必要性をしっかりと国に訴え、予算の獲得、各路線の整備推進に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。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

資料31ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進についてでございます。

まず、31ページ、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おります。前回と同様でございます。

32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10月までの期間では、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。

また、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、7か月平均で約1.7倍、おおむね月間4万人から6万人前後の数値で推移をしているという状況でございます。

続きまして、33ページをお願いいたします。

国内線の振興についてでございます。

現状でございますけれども、令和7年4月から10月の有償旅客数は、対前年度比で99.2%という状況でございます。

その下、参考4の表で、個別の路線別の旅客数と利用率を記載してございますけれども、東京線につきましては、羽田、成田合わせまして78.1%、それから、大阪線が74.1%、名古屋線が84.3%、全体で77.4%という数値になってございます。

資料35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。

こちらのページでは、国際線全般の現状について記載をいたしてございます。

資料36ページをお願いいたします。

国際線の最近の動きでございますけれども、資料上から3つ目の丸でございます。冒頭部長より言及もございましたけれども、タイガーエア台湾が、12月23日から、台南線、それから高雄線をそれぞれ週2便の連続チャーター便として運航することを決定いたしております。

次に、その下、4つ目の丸から最後の丸まででございますけれども、いずれも10月26日の冬ダイヤからの増便、運休の情報をまとめて記載をいたしてございます。

まず、アジアナ航空のソウル線でございますが、10月26日から運休となっております一方、大韓航空のソウル線につきましては、同日から週3便から週7便、デイリー運航に増便という形になってございます。

また、その下の丸でございますが、香港航空の香港線につきましては、本年6月から欠航していたところでございますが、10月26日以降の冬ダイヤにつきまして、引き続き運休という状態になってございます。

一番下の丸でございますけれども、中国

東方航空の上海線、こちらも運休ということになってございます。

今後の対応といたしましては、国際状況もございまして、慎重に見極めながら航空ネットワークの拡大に努めてまいりたいと考えてございます。

参考1の表で、国際線全体の運航状況も記載してございます。

本日時点で、12月23日から就航が発表されておりますタイガーエア台湾の台南線、高雄線を反映した数といたしましては、全体で5路線、週41便ということでございます。

40ページをお願いいたします。

今後の取組の2つ目ということで下線を引いてございますけれども、路線の維持を図っていくためにはインバウンドのみならず、アウトバウンドの利用促進も重要と認識しておりまして、令和7年11月から、本県から初めて海外旅行に出かける方を応援するためのパスポートの取得支援、それから、本県の就航地から乗り継ぎ便を利用いただくトランジットで海外に行かれる方を応援するキャンペーンを実施中でございます。

今後も引き続き、国際線の課題でありますアウトバウンド、熊本から海外に出国される方、旅行に行かれる方の利用促進につきまして、県内の旅行会社、それから報道機関と連携しながら、積極的に取り組んでまいります。

航空路線の利用促進につきましては以上でございます。

44ページをお願いいたします。

空港施設の整備の状況でございます。

今年11月でございますけれども、旅客ターミナルの1階に新たに「ドラッグストア マツモトキヨシ」が開業している旨記載をしております。

47ページでございます。

阿蘇くまもと空港のPRということで記載をさせていただいておりますが、上から7つ目の丸でございます。

今年7月26日から12月14日まで、台湾の桃園国際空港において、熊本県、それから阿蘇くまもと空港をPRするイベントが開催されております。これは、昨年10月に両空港間で連携協定が締結されたことを契機に、今回初めて開催されたものでございます。

次の丸でございますけれども、今年11月22日から24日まで、阿蘇くまもと空港におきまして、台湾と桃園国際空港をPRするイベントが開催されております。これは、桃園国際空港で開催された、先ほど言及したイベントと同様に、両空港間の連携協定を契機に開催されたものでございます。

その次の丸でございますが、今年10月15日から来年3月15日まで、空港の魅力向上ですとか、国内外から熊本への誘客促進を図るということで、期間限定で空港の愛称を「阿蘇くまモン空港」に変更いたします「カモン！くまモン！阿蘇くまモン空港キャンペーン」を開催中でございます。

阿蘇くまもと空港の様々なエリアにくまモンの装飾ですとかフォトスポットの設置、特に今回の取組では、空港入り口の立て看板の1つや滑走路側のサインの下に阿蘇くまモン空港と表記するなど、空港を訪れた瞬間からくまモンを感じていただけるような空間を演出しているという状況でございます。

続きまして、資料の51ページをお願いいたします。

空港ライナーの運行についてでございます。

空港ライナーにつきましては、空港利用者の増大に伴い、利用ニーズも高まっている状況でございますが、令和6年度には過去最高の利用者数を記録しておりますけれども、今年度も利用者の増加傾向は続いておりまして、10月時点で9万2,000人余りが利用されており、1日当たりの利用者も、前年度を上回っているという状況でございます。

空港までのアクセス手段として定着をしているということも踏まえまして、安全輸送や定時性の確保に向けて、さらなる取組を進めてまいりたいと考えてございます。

71ページをお願いいたします。

交通渋滞解消の関係のうち、時差出勤、それからテレワークなどの通勤行動変容の促進について記載しています。

今年5月に、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て、通期行動の変容、それから公共交通の利用促進に取り組む企業の皆様等を登録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て、5月8日から9月30日までの約5か月間で、275社の企業等の皆様に御参画いただきまして、時差出勤、テレワーク、公共交通機関の利用促進等の取組を実施したところでございます。

また、9月1日から9月30日までの1か月間を1万人のオフピーク通勤と題しまして、県、熊本市の職員、パートナー企業等の皆様の官民連携による1万人規模での時差出勤などの取組をしてきたところでございます。

11月25日時点の速報値ですが、官民合わせて1日平均1万687人が時差出勤、テレワークに取り組みまして、うち県職員につきましては、1,467人が取組を実施してきたところでございます。

本取組につきましては、現在、効果検証の関係を外部委託してございまして、データに基づく効果検証を進めているところでございます。検証が完了次第、結果を分かりやすい形で県民の皆様にご公表、発信をしてみたいと考えてございます。

続きまして、別にお配りをしています、右上に別添資料1と記載をしています熊本県地域公共交通計画(骨子)を御覧いただければと思います。

熊本県地域公共交通計画、こちら、既存の現行の計画がございますけれども、計画期間が今年度末で満了いたしますことから、令和8年度以降の新たな計画を策定することとしておりまして、現在、地域公共交通の利便性の向上などに向けた具体的な取組の方向性について、市町村や交通事業者、有識者が参画いたします熊本県地域公共交通協議会において議論しているところでございますけれども、このたび計画の骨子を取りまとめましたので、御報告いたします。

まず、上段の1つ目のダイヤのマークの部分でございますけれども、この熊本県地域公共交通計画、本県にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするマスタープランといたしまして、国の地域公共交通活性化法などにに基づき、県、市町村、交通事業者などと協議の上、策定をするものとなっております。

本県の公共交通を取り巻く環境につきましては、皆様御承知おきのことと思っておりますけれども、現計画を策定した5年前と比較しても、大きく変化しているという状況でございます。

令和3年に全国に先駆けましてバス事業者5社による共同経営推進室が発足をいたしまして、路線バスの重複区間の最適化、それから共通定期券の導入など、生産性、利便性の向上を図られてきた一方で、やはり運転士の不足がさらに深刻化をしているというところ、それに伴いまして交通空白地も発生をしている、半導体産業の集積に伴いまして、熊本都市圏を中心とした渋滞の深刻化といったところも新たな課題として直面しているということでして、行政や

それぞれの交通事業者の方、その垣根を越えて連携して取り組む必要性がますます高まっていると認識しています。

そこで、2つ目のダイヤのマークの部分でございますけれども、令和3年策定した現計画、この期間満了に伴いまして、次期計画におきましては、現計画において不足をしていた各モードに求められるサービス水準の設定、それからモード間の連携、さらには、供給力の強化、利便性の向上に向けた行政による投資方針の観点を明確化するほか、くまもと新時代共創基本方針や総合戦略に位置づけられた渋滞の解消、地域の移動手段の確保、さらには交通連合の実現に向けた検討などの取組を反映いたしまして、新たに計画として取りまとめることを考えているところでございます。

計画の骨子の概要を説明いたします。

まず、対象地域でございますけれども、県内全域ということで、計画期間を令和8年からの5年間でございます。

次に、将来の地域社会のビジョンと目指す公共交通網の姿でございますけれども、基本方針、総合戦略に記載された、それぞれ、こどもたちが笑顔で育つ熊本、世界に開かれた活力あふれる熊本、いつまでも続く豊かな熊本とひもづける形で、あるべき交通網の姿を掲げてございます。

こうした公共交通網を実現することで、資料の中央に記載してございますけれども、誰一人取り残されず、マイカーに頼らずに、行きたいときに行きたいところへ不自由なくアクセスできる社会の構築を目指したいということをやうたわせていただきたいと思います。

資料の左下の計画の目標ですけれども、次の計画では、全ての交通モードを熊本都市圏や高頻度で輸送するような路線、都市圏幹線と地域の拠点と拠点を結ぶような地域幹線、それから市町村の生活の移動の手

段として非常に重要なコミュニティー交通、この3つの類型に分けて、それぞれ求められるサービス水準を設定することとしてございます。

こうしたサービス水準を実現することを計画の目標として今回位置づけたいという考えでございます。

また、資料右下には、計画の目標達成に向けた進捗を図るために設定を予定しておりますKGI、こちら重要目標達成指標と言いますが、それから、KPI、重要業績評価指標、KGIのほうが中長期的な目標の進捗を図るもの、KPIについては、各年度、毎年度進捗を確認するものというイメージでございますが、記載をしてございます。

この中で、特に、公共交通のサービス水準をきちんと引き上げていくというほか、また、公共交通の分担率を2倍に引き上げるといこともうたいたいと考えてございます。

では、裏面をお願いいたします。

こちらには、計画の基本的な方針とその方針に基づき実施する事業の現時点でのイメージを記載してございます。

事業のイメージ、細々記載してございますけれども、方針としては3つでございまして、1つ目は、県内の既存の交通資源の総点検と最高効率での活用の追求ということで、県内の活用可能な全ての輸送資源を精査いたしまして、資源の共有、再配置をはじめとする最大効率での活用を追求したいということでございます。

方針の2つ目は、その1つ目の方針で実施してもなお足らざる部分について、交通基盤、人材、新技術などに対する投資を通じまして、公共交通の供給力、それから利便性を引き上げていくことをやってまいりたいと考えています。

最後、3つ目といたしましては、以上申

し上げた2つの方針に基づく取組を戦略的に推進するための必要な体制、それから財源の確保についても、きちんとこの計画期間中に検討を進めていくということでございます。

これらの方針に向けまして、公共交通の構築に向けて、記載のとおり、今後さらに検討を深めていきたいということでございます。

今後、パブリックコメントも踏まえつつ、また、協議会での検討を踏まえて、2月の定例会におきましては、計画素案の概要を報告させていただきたいと考えています。

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。

48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でございます。

49ページ、今年度の主な取組の経過につきまして御説明をさせていただきます。

資料50ページをお願いいたします。

1つ目の丸でございますが、本年10月、知事とJR九州の古宮社長が、空港アクセス鉄道整備及びJR豊肥本線輸送力強化に係る共同記者会見を行いました。

会見では、空港アクセス鉄道の運行形態は上下分離方式を採用することや、県とJRが協力し、JR豊肥本線の輸送力強化に取り組むこと等を報告しております。

次に、2つ目の丸でございます。

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。

続きまして、3つ目の丸でございます

が、県民の皆様の理解を深めるための各種広報活動としまして、JR熊本駅や熊本市中心部の街頭ビジョンでの広報動画の上映やJRの車両内や駅などでのポスター等の広告掲出などに取り組んでおります。

引き続き、県民の皆様への周知広報や機運醸成を図ってまいりたいと考えております。

次に、今後の取組でございます。

4つ目の丸でございますが、今月末に、関係町におきまして、都市計画素案に係る住民説明会を予定しております。

この説明会では、肥後大津駅から阿蘇くまもと空港までの鉄道のルートを経由するルートとしてお示しすることとしております。事業の推進に御理解、御協力いただけますよう、丁寧な説明に努めてまいりたいと考えております。

空港アクセス鉄道整備推進課は以上でございます。

○高橋首席審議員兼都市計画課長 56ページをお願いいたします。

都市圏交通の将来ビジョンでございます。

都市交通マスタープランについてでございます。

1つ目の丸をお願いいたします。

先月26日に、熊本都市圏総合交通計画協議会第7回委員会を開催し、新たな都市計画と都市交通マスタープランの素案について御審議をいただきました。

素案には、渋滞緩和の目標としまして、年間の公共交通の利用者数を2倍に増やすことや主要渋滞箇所を半減することを掲げ、その目的を達成するための提案施策を明示しております。

今後の取組といたしましては、今月末から来年1月末にかけてパブリックコメントを実施した上で、今年度中に新たなマスタ

ープランを策定することとしております。

なお、素案の概要につきましては、後ほど別添資料にて改めて御説明を差し上げます。

69ページをお願いします。

渋滞解消推進本部についてでございます。

1つ目の丸をお願いします。

県では、昨年6月に、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ました。

これまでの本部会議において、渋滞対策の取組状況やその効果などについて情報発信を行ってきました。

70ページをお願いいたします。

ページ中段、下線が引かれている箇所を御覧ください。

先月20日に、知事と熊本市の大西市長のトップ会談を実施し、交差点改良の取組状況や熊本西環状道路の開通状況、第二空港線の渋滞対策、1万人のオフピーク通勤の実施状況等について意見交換を行いました。

今後の取組としましては、冒頭企画振興部長からもありましたとおり、来週18日には、今年度2回目の渋滞解消推進本部会議の開催を予定しております。

渋滞対策の取組状況について、分かりやすく県民の皆様へ情報発信していきたいと考えております。

続きまして、別添資料2の交通マスタープランの策定状況についてを御覧ください。

本年度の策定を予定しております都市交通マスタープランについては、先日の熊本都市圏総合交通計画協議会において公表しました素案の概要について、改めて御説明させていただきます。

1ページをお願いします。

ここでは、ページ上段の①②で熊本都市

圏の都市交通マスタープランやパーソントリップ調査などの基本的な内容を記載しており、中段以降に、③都市圏交通の現状と課題について取りまとめてございます。

その③、熊本都市圏交通の現状と課題につきまして、(1)都市圏人口の動向では、計画の目標年次であります令和27年の熊本都市圏の人口は、令和2年と比較して約5万4,000人減少すること、(2)慢性化する交通渋滞では、県内には主要渋滞箇所が多数存在しており、その中でも熊本市は3大都市圏を除く政令指定都市ではワースト1位であること、右側の(3)公共交通のサービス低下、利用低迷では、公共交通利用者数が約10年前の第4回PT調査に比べ減少していることについて記載しております。

2ページをお願いします。

ここでは、上段に、④将来交通計画、右下に、⑤モニタリングによる計画の推進について記載しております。

まず、④将来交通計画につきまして、(1)都市交通の将来像では、都市圏の成長とともに、公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、誰もが安易に移動しやすいまちへをコンセプトとすることとしております。

次に、(2)計画の目標では、年間の公共交通利用者数と公共交通手段分担率を2倍にすることや、主要な渋滞箇所数や渋滞に巻き込まれることで発生する損失時間を半減することなど、具体的な目標値を設定しております。

また、(3)将来交通計画の方針では、自動車やバスの流れをよくし、公共交通への転換を促し、交通を分散させる仕組みを公共交通施策と道路施策の両輪で進めていくこととしております。

右側の(4)主な提案施策では、先ほどの目標を達成できるように、公共交通、道路、それぞれの施策について記載しており

ます。

公共交通施策については、阿蘇くまもと空港アクセス鉄道や豊肥本線の輸送力強化、バスレーンの整備など、道路施策については、中九州横断道路や都市圏3連絡道路、セミコン関連の道路など、詳細については次ページに取りまとめております。

(5)提案施策に期待される効果では、これら施策が実現した場合の効果を定性的、定量的にそれぞれ示しております。

例えば、熊本駅から阿蘇くまもと空港まではバスでも鉄道でも行けるようになり、バスの時間は短縮されること、熊本市中心部からセミコンまでの自動車の所要時間が短縮されることについて記載しております。

最後に、(5)モニタリングによる計画の推進につきまして、都市交通マスタープラン策定後に、その実行計画としてアクションプランを策定します。より計画の実効性を高めるため、モニタリング機関を設置し、施策の進捗状況や効果検証を行うことについて記載しております。

3ページ、4ページにつきましては、先ほど御説明いたしました提案施策について、公共交通、道路、それぞれの施策とその位置図について示しております。

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。

別添資料の3をお願いいたします。

菊池南部地域における交通渋滞対策(令和6年度整備分)の効果検証結果について御説明いたします。

県警察では、菊池南部地域の交通渋滞対策として、信号機の集中制御化や車両の交通量などを自動的に収集する光ビーコン・車両感知器を整備することで、信号制御の最適化を行っております。

今回、1、概要に記載のとおり、令和6年度事業で整備いたしました信号機の集中制御化や光ビーコンなどの効果について、2、対象路線に記載しております5つの路線を選定しまして、検証を行っております。

検証期間、内容につきましては、3に記載のとおり、本年2月から9月までの間に、整備の前後における任意の1日を設定いたしまして、朝夕の時間帯において、往路、復路を実際に車両を走行させて、所要時間の平均値を比較しております。

次ページをお願いいたします。

検証結果は、地図を基に説明いたします。赤い線で示しておりますのが、今回検証しました5つの路線となります。

同路線における進行方向別、朝・夕の別ごとに、合計20種類の結果を吹き出し内に記載しております。

結果、全体を見ますと、20種類のうち6割に当たる12種類において、所要時間が短縮しております。しかし、残る8種類が増加したというような状況になっております。

整備エリアのうち、南部にあります国道57号、路線5ですとか、西部を南北に走ります路線4につきましては、所要時間がほぼ短縮しておりますけれども、中央部を東西に走ります県道大津植木線の路線1、そして、その路線に通じます路線2と路線3におきましては、朝の時間帯における所要時間の増加が目立つ結果となりました。

増加の要因につきましては、明確に特定することは困難でありますけれども、これまで行っておりました信号制御の最適化ですとか交差点の改良、あと時差出勤の推進などによりまして、交通の量や流れ、これが変化するなど、様々な要因が影響したものと考えているところです。

特に、エリア、中央部にあります県道大

津植木線の交通量が増加していることが確認されますので、外周の路線が流れやすくなりまして、同路線のほうに車両が集中して負荷がかかり、所要時間の短縮につながらなかったものと考えているところです。

今後、TSMC第2工場の建設の進展によりまして、同路線にまた負荷がかかりまして交通量が増加することが懸念されますので、今後も同路線の交通状況の変化について注意深く確認し、必要な調整を図りながら円滑な流れを確保していきたいと考えております。

以上のとおり、県警察としましては、既存の機器に加えまして、今回新たに整備されました機器を最大限に活用しまして、道路管理者などと連携しながら、交通量の変化に応じたきめ細やかな信号制御の最適化を推進し、渋滞対策に取り組んでまいりたいと考えております。

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。何かありませんか。

○前川收委員 航空路線、それから空港アクセス等について少し質問させてもらいたいと思います。

まず、32ページですけれども、熊本空港の利用状況について御説明をいただきました。

軒並み対前年より伸びてくるだろうというような予測もいただきましたし、12月の20何日からは週40便以上ということで、国際線の利用も高まると、多くなるということだと思っています。

非常にこういうすばらしい業績、短期間でこのような業績が出てきているということについては、高く評価したいと思います

けれども、この後どういう戦略を持って空港の利用を進めていくのかということがとても大事だろうと思っていて、その戦略というのは、これだけ見てもよく分かるのは、まず、国際線については、明らかなインバウンド路線だという、先ほどお話もございました。そのとおりだろうと思います。

これは、アウトバウンドをバランスさせようと思えば、とても無理があるということでもありますから、ビジネス、それから観光を中心としたインバウンドであれば、インバウンドで私はいいと思うんですね。

台湾線がこれほど伸びているのは、この理由は私が言わなくても全員お分かりのはずです。T S M C、J A S Mが熊本に進出してきて工場が動いているということで、ビジネスとしても台湾とのつながりが非常に深くなっているという前提で、台湾線がこれだけがっとう伸びてきたということだと思っています。

韓国とは、そもそもですね、ゴルフを中心とした、これもやっぱりインバウンド路線でありますけれども、それなりにしっかりと人気もあるし、いっぱい来ていただいているということだと思います。

ただ、残念ながら、国際情勢の変化があると、どうしてもやっぱり難しくなってしまうところもあるでしょう。しかし、そうじゃなくて、そのことも含めてですけども、熊本空港はまだハブ空港と呼べるには至ってないと思っていますけれども、例えば東南アジアを中心とした主要経済都市というものもしっかり結びついていくという戦略を持ちながら、ターゲットをしっかりと持って路線の拡張をしながら、なおかつ誘客をしていくという、例えば、これは私の個人的な考えですけども、そういうものがかなり充実してくれば、ハブ空港的な役割というものも生まれてくるんじゃない

かなと思います。

そのハブ空港的な役割が生まれてくれば、長距離路線ですね、例えば太平洋を渡っていく北米ラインとかヨーロッパラインとか、それは簡単にはいかないんですけども、それも全く意味がないわけではないということだと思いますが、それはやっぱりまずその東南アジアの近郊の経済都市、観光都市等々とどうアクセスをつないでいくかということのほうが大事で、カナダのエドモントン空港さんが好意を持っていらっしゃることはありがたいけれども、そこを先にやれという話は、とてもじゃないけど無理だと私は思っています、用途が、需要がないということだと思いますので、そういった大きな戦略についてお話いただきたいということ、これが1つです。

それから、国内線についても、まだ伸びると思いますけれども、これは相手方の空港との関わりもあると思いますけれども、将来的に利用者を伸ばしていくということについては、やっぱり国内線ももっと充実させなきゃいけないし、国際線についても、今言ったように、現状においては韓国と台湾ということだけ、近隣のお隣さんだけという状況ですから、もう少し足を伸ばして、アジアのハブになれるような形を持って、それを戦略的に持っていらっしゃるのかどうなのか、そのことについて1つお尋ねしたいと思います。

それともう1つ、51ページ。これも以前から大空港構想の中で話をされているJR豊肥本線を活用した空港ライナーの運行ということについてでありますけれども、年々利用者数も伸びてきているということで、やっぱりそれだけニーズが高まった。それは、さっきの空港の利用が高まってインバウンドの皆さん方も多くなってくれば、そういったやっぱり公共交通の利用の度合いが高まるということを示した数字だ

ろうなというふうに私は思っております。

先ほど説明がありましたアクセス鉄道、これがいよいよ都市計画を前提とした説明会が始まるということでありまして、説明をいただいた内容でいけば、これから約10年間ぐらいではアクセス鉄道もつなげたいと、利用できるようにしていくということですね。

その目標設定を考えると、このアクセス鉄道と空港ライナーというのは、非常に相関関係が強いと私は思っておりまして、空港ライナーは大空港構想の中だから無料ですということ、これは、これまでその推移でおっしゃってきたことについて、それが間違っているとは思いません。しかし、やっぱりアクセス鉄道が現実的な話という形で見えてくる中であって、アクセス鉄道と空港ライナーと一緒に動くことは私はないんだろうと思います。それはあまり意味がない。片方はバスでただです、片方は電車ですと、同じところに目標があるわけですから、目的があるわけですから、そうなったら、やっぱり空港ライナーの運用の方針、これは無料かどうかということも含めて、ソフトランディングでそろそろ、要はアクセス鉄道に移行していく移行期という考え方をもちながら、この中身についても考えていかなければいけないんじゃないかなと私は思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

まず1点、今後の航空路線の戦略について、それから空港ライナーの運行の今後の在り方について御質問いただきました。

まず、航空路線の今後の戦略ということでもございましたけれども、今委員御指摘のとおり、現状、隣国とのネットワーク、路線が多くございまして、台湾、韓国を中心

に今飛んでいるという部分でございますけれども、御指摘のとおり、やはりそのウイングをより東南アジア方面の経済都市にも広げていくということで、利用者の皆様が熊本から東南アジアにも飛んでいただけるような、より広く、また、その特定の路線に頼ることなく、そのバランスも含めてやっていく必要があると考えてございます。

直近でも、タイ方面につきましては、働きかけを行っているところでございまして、何とかその新規の誘致にも結びつけたいというふうに考えていますけれども、そういったネットワークのバランスを広げていくということは、まず1つやりたいと考えています。

それと併せまして、既存路線の利用につきましても、基本インバウンド中心になっているというところがありますので、どうしてもインバウンド側のダイヤで設定されている部分もでございます。外から来られる方が使いやすいダイヤというところもございますけれども、当然、なかなかアウトバウンドで全部バランスを仕切るとするのは正直難しい部分もございまして、よりその路線を複数化していくこと、増便、例えば、今、週7便でデイリーで1日1便飛んでいただいているところも、2便、3便としていくことによってその選択肢がより広がってくるというところもあると思いますので、当然、その需要も喚起をしながら、既存路線を厚くしていく、ネットワークのバランスを広げつつも、既存路線を厚くしていくというのを続けていく中で、最終的には、御指摘いただいたとおり、北米路線、長距離路線も見えてくるというふうに考えておりますので、そういった形で取組を進めていきたいというのが当面の戦略でございます。

もう1点、空港ライナーの運行についてお尋ねいただきました。

御指摘のとおり、また、御紹介させていただいたとおり、利用者が年々増えているという状況で、今年度も過去最高を更新する勢いという状況でございます。

御指摘いただいたとおり、アクセス鉄道についても、かなり現実性を持って見えてきているという状況もございます。

また、この利用者が伸びている中で、現行、事業者の方、ジャンボタクシーで運行いただいておりますけれども、やはり無料ということもありまして、なかなか待つて並んでいただいても、その便に乗れず次の便を待つとか、よりこの輸送力を上げていかなければならない状況、また、委託を受けていただいている事業者の方も、かなりコストが厳しくなっているという部分もお聞きしています。

今後、その10年間のアクセス鉄道の関係、そして開業までのこの間をどうつないでいくかという工期、この点もきちんと整理をする必要があると考えていましたので、我々といたしましても、有料化も一つの選択肢として見据えた上で、今後、在り方を整理していきたいという考えでございます。

交通政策課は以上です。

○富永企画振興部長 私からも意気込みを発言させていただきたくて、すみません。

まず、阿蘇くまもと空港のさらなる発展ということでございまして、御指摘いただきましたとおり、阿蘇くまもと空港、ぜひ、九州において、さらに日本の経済において貢献できるようなハブ空港を目指していきたいというふうに考えております。

阿蘇くまもと空港、国際空港株式会社が設定しております620万人の今後の利用者数の目標、これを熊本県としてもしっかりと共有して、これを実現するために何ができるかということをしつかりやっていきたい

と考えております。

現在、台湾と韓国を中心に、ビジネス、観光需要、これが非常に伸びているところでもありますけれども、これからしっかりと国際情勢やそれから地域の経済情勢、東アジアの経済情勢や東南アジアの経済情勢、そういったものも見極めながら、これからさらに中距離、長距離の国際線も展開できるように、しっかりと分析、それからしっかりと情報収集、そしてしっかりとコンタクトを取っていくこともやっていきたいと思っております。

東南アジアにつきましては、農業や産業の分野、エッセンシャルワーカーの人材交流、そういった部分におきましては、例えば、タイもそうですし、ベトナム、インドネシア、そういったところとの交流も極めて重要になってくると思いますので、東南アジアのそういったところもしっかりと念頭に置きながら、国際線の充実、これやっていきたいと思っております。

それから、国内線も極めて重要であります。東京、大阪の路線、これをさらに充実したものにしていきたいと思っておりますけれども、現在、物価上昇、そして航空燃料も上昇する中で、航空会社は、チケット代に上乗せが難しいというところもありますので、なかなか競争が激しいということも聞いております。

さらに、特にF D Aやジェットスターなど、こういった会社については、競争がある中で路線をしっかりと維持、充実していくために、県としても、プロモーションなどしっかりと連携してやっていきたいと考えております。

最後に、空港ライナーと空港アクセス鉄道、まさに空港アクセス鉄道ができるということが熊本空港のさらなる発展にとって極めて大事だと思っておりますので、現在、空港ライナーなども利用して熊本空港

を活用していただいている皆さんは、そういった利便性もしっかりと維持しながら、今後の完成時の姿を見据えながら、しっかり検討を進めていきたいと考えております。

○前川収委員 ありがとうございます。部長まで、意気込みまで添えていただき、ありがとうございます。

多分、一般の県民から見れば、こんなにやっぱり変わるんだと——内容が分かっている人はですよ。熊本空港がこれだけ活力ある空港になっているというのは、びっくりなさると思います。特に、県外の方と私はよくお話をする機会が多いんですけども、今、国際線が週40便飛んでいますよと言うと、みんな、ええってびっくりなさるんですね。それは、もちろん空港の皆さん方の御努力や皆さん方の御努力もあると思いますが、やっぱりTSMCが来たということは、非常に大きなインパクトだったろうなと思っていて、その効果というのは、非常にこういう部分も含めて出てきていると思います。

それで、昔のことを思い出すと、国際路線を維持していかなきゃならないので、乗っていただければ補助金出しますみたいな世界で、しっかり各種団体の皆さん方とかいろんな人たちにお願ひして、海外に行ってください、行ってくださいってお願いして、私たちもそういうチームをつくって、補助金も頂いて、海外に、無理やりとは言いませんけれども、かなりそうやってやってきたというのは、覚えていらっしゃる方もたくさんいらっしゃると思います。

やっぱりインバウンドがあるということが強みです。アウトバウンドを全部バランスさせるというのは、ちょっと熊本だけの市場で考えれば、非常に難しいと思っていて、県外からも熊本空港を使っていた

だくという話であれば別ですけども、まずはやっぱりインバウンドが来るとこのつながりをつくっていく、そのためには、安定的につなぐためには、ビジネス—観光もそうでしょうけれども、やっぱりビジネスの中でつながりをつくっていく。これは、もうまさしく台湾と熊本がそうなっているという現状を見据えながら考えていけばいいと思っていますので、それらについてしっかり頑張ってやってください。

北米路線は、いただく話はあるがたいとは思いますが、それを目指すということじゃなくて、やっぱり足元をしっかりとやるということじゃないと、後でアウトバウンドでバランスをさせてくださいって言われたら、みんなで北米に行ってくださいなんて言えないです。そう簡単ではない。そういうことも考えてしっかりやっていただきたいと思っています。

それから、やっぱり空港ライナーは、役割をしっかりと果たしてきているし、最初よりだんだん伸びてきたというのは、認知度も含めて、それなりの利用が増えていることはいいことだと思います。

ただ、やっぱり、ただであるがゆえにサービスが悪いというのは前から聞いておまして、結局乗せ切れないで出発なさると。それはあんまりいいことじゃないので、待つといてあなたまでよって行って、後はまた次の便に乗ってくださいって言われてしまうという、そういうこともあるということも聞いておりますので、別に高額の料金を取れと言うつもりはありませんが、将来アクセス鉄道に移行していくことを考えれば、ランディングしていかなくちゃいけない、合わせていかなくちゃいけないという時期に入ってきているんだなと思っていますので、ぜひ御検討をお願いします。御答弁は結構です。

○池田和貴委員 関連していいですか。

○橋口海平委員長 はい。池田委員。

○池田和貴委員 前川先生の質問に関連して、また、部長の御答弁もありましたので、それに関連してです。

熊本空港がハブ空港を目指して頑張っていきたいということと、東南アジアも含めていろいろ考えていきたいということ、これは、私、いいことだと思っていますし、進めていただきたいと思っていますんですが、もともとアクセス鉄道をやるときに、先ほどちょっと部長のお話にもありましたが、620万人乗客が増えるような空港にしていくのでアクセス鉄道も必要ですよというような話だったと思うんです。

そのとき、620万人の内訳が、当初、まだ山川部長が企画振興部長をされていたときだったと思うんですが、あのときしゃべられたとき、もともとは中国本土のいわゆる地方都市を路線でつないで620万人だったように私は記憶しているんです。620万人の内訳です。

ただ、当時とは大分違ってきて、当時、山川部長にも申し上げたんですけども、中国とは、いわゆる今回もありましたように、政治的リスク、社会的リスクもあって、中国路線をあまり重要視するのは、何かあったときのリスク対策も必要じゃないんですかということをお願いした記憶があるんです。

そういったことを考えると、その620万人の内訳が、多分今は――TSMCの進出もその当時は決まっていなかったもので、それによって大きく変わったと思うんですが、やっぱりそういったところも、まあ公に話をされているかどうか別にして、そのもともとの中の積み上げの部分ですよ。というのは、ある程度庁内の中でき

ちんと話をされて変わっていくのかということでは行われているかどうか、ちょっと聞きたいと思います

空港の利用者についても、今年度見ると、もう400万人を超えそうなので、そうすると、空港の利用者数からすると、多分ベストテンに入ってくるような気がするんですね。今までは、仙台空港が多分ベストテン、後は神戸空港がそれに次ぐ、で、熊本空港がそれに近いような感じだったと思うんですけども、そうすると、まさに本当に数的にも全国のベストテンに入って、九州では福岡、那覇、鹿児島に次ぐ4番目になるのかな。そういった意味では、非常にこれからも伸びていくと思いますので。

私が心配しているのは、空港の規模がその伸びに、空港の整備のスピードとその利用者の数、伸びていくスピードがきちんと整合しているかどうか。ということは、数が先に増えてしまうと、今の空港のキャパ、やっている機能でその増えた分をきちんと対応できるかどうか、そういうところも意識してやっていこうとされているのか、その辺も聞かせ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1点、最近の様々な国際情勢を踏まえた形での航空路線の戦略張りといいますか、そのこの庁内でのバランスの検討ということでございますけれども、この路線をどういうふうにして張って、実際、今、目標と掲げている622万人台まで持っていくのかということにつきましては、これまで、やはり中国のこの本土便も、事実としては念頭に置いた上で積み上げてきたというところでもあります。

これだけのリスクも今現状あるということ踏まえて、ここは慎重にやっていく必

要があると我々も認識をしてございますし、その上で、改めてその路線ネットワークをその時々、これはちょっと柔軟にということでございますけれども、熊本国際空港株式会社と連携をして、そのネットワークをきちんともう一回見直したりですとか、どこを狙っていくことによってさらに輸送力を上げていくのかということは、我々としても考えていきたいと。そこは、よくコミュニケーションを取ってやっているところですので、今後も引き続きやっていきたいという考えでございます。

もう1点、実際、空港施設の利用に応じて、設備の整備スピードが間に合っているのかという御指摘もいただきました。

その点、足元では現状、国際線がここまで伸びるベースというのは、かなり急速であった部分はありますけれども、空港会社においても、現状、今までは同じ時間帯に2便が降りるのが実はさばく容量としては限界だったものを、2025年度末までにベルトコンベアを延伸したり荷さばき場を改良する、また、カウンターも広げるということで、3便まで広げるという形で今努力をいただいております。

今後、さらに増えていくことを見据えれば、追加的な投資も必要になってくる部分はあるかと思っておりますので、そこは引き続き、我々からも空港会社に対しての働きかけ、コミュニケーションを取りながら、そこがきちんと追いつくようにというか、利用者の方に御不満を抱かれないように、我々としても取組を進めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

○池田和貴委員 ありがとうございます。

今の御説明で、庁内でもそういう環境の変化に合わせていろいろ対応していただい

ているというのがよく分かったので、今後も続けていただければと思っております。

ただ、1つ私が心配しているのは、もともとは熊本空港自体は県の関わりが非常に強かったので、県の意向というのは物すごくストレートに反映できたと思うんですが、いわゆるコンセッション方式になって、いわゆる民間、もう本当熊本県のいわゆるその株式の持ち分というのは1%か2%ぐらいなので、そういったところが県の考え方と民間としての考え方がきちんと整合していけるかどうかというのは、計画を立てられたときとはちょっと違うのかなとは思っているんです。その辺も踏まえて、いい関係をつくってやっていただきたいと思っております。

空港ライナーについては、これは、すみません、私見ですけれども、少し述べさせてもらおうと、私が仕事で使おうとした場合、私、サラリーマンのときもいろいろ出張もしていたんですけれども、そのときってやっぱり一番重要なのは時間なんです。そのときに、幾ら無料だとしても、2便も3便も待たされるということになると、やっぱりそこは印象はよくないです。で、無償だけど2便待たんばいかなら、もうタクシー使おうかみたいな話になるわけですよ。

そう考えると、先ほど前川委員のお話もありましたけれども、まさにその使う側の満足度という意味では、やはりその交通を使っている部分の最優先度は何だろうかというところを考えるのも大事で、やはりその定時性ですとか、人が移動しようと思ったときに時間どおりにそこに移動できるということをきちんと担保するということが最優先だと思うので、まあ有償なのか無償なのかというのは別に、そういったところも踏まえて今後も考えていただければなと思っております。

以上です。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

ライナーについても御指摘いただきまして、ありがとうございます。

定時性がやはり利用時にとって一つ重要じゃないかと、そのときに、行って乗れないケースがあるというのは、これはかなりリスクだということは我々も認識しています。

現状、定時性に関しましては、ジャンボタクシーで運行いただいているところもありまして、運転士の方のこれはもう経験値でございますけれども、ちょっと渋滞がかからない箇所、細道も入りながらうまく何とか定時性を確保するということはやっているんですが、御指摘いただいたとおり、待たせるといいますか、そこに乗り切れないパターンで2便、3便待つというのは、やはりその点御不便をおかけしていると認識をしておりますので、そういった点も含めて、輸送力の強化と、一方で、当然車両を大型化すればするほど大きな道しか通れないところもあつたりしますので、定時性と輸送力、これのバランスというのと、利便性が皆さんにとってどうかということもよくよく考えながら、事業者の皆様等々と議論して、改善に努めてまいりたいと思います。

○池田和貴委員 ありがとうございます。

○高島和男委員 都市交通マスタープランについてお尋ねしたいと思います。

御説明では、今年度中に新たなプランを策定するというのでございました。

この資料によると、おおむね20年後を目指している、というのが冒頭に書いて

あるわけですが、確かに、その交通計画というのは、長期間時間軸が必要だというのはよく分かるんですけども、20年後といえますと、この部屋にいる大方の人は多分いないわけですね。そういう中で、こういうやっぱり長期の計画というのは、往々にして責任とか検証が曖昧になっていくんじゃないかと、私は、その結果が今日にあるのかなというふうに、個人的にこれは思っているところでもあります。

そうならないために、この2ページの下にあるモニタリングという機関が設けられているんだと思うんですけども、そういうことを含めて、そのモニタリングの機関がどういう役割を果たしていくのか、そして、この計画を形骸化しないためには、どのように担保するんだと、こういうふうにやるんだというようなことをぜひ御説明いただきたいと思います。

○高橋都市計画課長 確かに、次期マスタープランにつきましては、その前のマスタープランは大体おおむね20年の計画になっています。前回のマスタープランから10年たって、社会情勢の変化とか多々ございましたので、それを踏まえて、今回改めて、中間になりますけれども、見直しをかけていくと。

実は、今回の計画も、基本的には20年先を見越したところで計画を策定していますけれども、御指摘のとおり、今までの計画についても少し今回の中で反省をしまして、なぜうまく達成してないところもあるのかとか、そういう点もありましたので、改めてこういうモニタリング機関を設けて、きちんと毎年毎年検証しながら、さらには修正もかけていかないといけないと思いますので、その当たりをきっちり組織立てをしましてやっていこうと考えてございます。

具体的にどういう組織立てかというのは、今後策定しまして、次にアクションプランをつくりますので、その過程の中でどういう——余りにも会議体だけ普通につくっても意味がないものですから、おっしゃるとおり、実効性を担保するためにはどうというのが望ましいかと、もともと協議会がございますので、マスタープランをつくる策として、それをベースとしながらも実効性が担保できる形づくりをしていきたいと考えておるところでございます。

○高島和男委員 しっかり担保していただきたいというのが1つと、その責任をやはり明確にするためにも、私は、年次単位、今課長もおっしゃいましたけれども、年次単位でやっぱり進捗の公開をすることが私は大事だろうと思っています。そして、数値をきちんと指標にすることによって客観的な評価をする、これも大事なことだと思いますし、そして、我々議会に対しても、年に1回定期的な報告というものをぜひお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○高橋都市計画課長 ありがとうございます。

確かに、おっしゃるとおり、進み具合を県民、市民の方に見える形できちんと御報告する必要はあると思いますし、その辺りのやり方についても、今ちょっと並行して議論させていただいているところなのですが、またそれが決まりましたら、改めて御報告させていただきたいと思います。

○高島和男委員 ぜひお願いしたいと思います。

続けて、委員長、もう1点いいですか。

○橋口海平委員長 はい。

○高島和男委員 2ページのこの計画の目標でございます。

この一番上に、公共交通機関の利用を2倍にするということがまず書いてあります。そして、渋滞の解消を半減するんだということも記載をされておるわけですが、短絡的かもしれませんけれども、これに合わせて道路の整備も同時に進めていくわけですね。そして、なおかつ、人口減少は人口減少で進んでいくわけです。

渋滞箇所が減れば、道路整備が進めば、車の需要というのは私は増えるんじゃないかなと思っております。車の需要、便利になればです。渋滞も減る、道路整備も進むということであれば、なら車で行こうということになる。そうすると、公共交通機関に移行するというのは、ちょっと何か非常に相反するようなお話になりませんか、両立するのはちょっと難しいんじゃないかなというふうに考えたんですが、そこは課長はどんなお考えでしょうか。

○高橋都市計画課長 御指摘のとおり、この計画を策定する中で、様々な方々と御議論する中で、そういうお話もありました。道路を整備すれば、車はそっちをみんな使うんじゃないのか、もともと車社会なんだからと。

それは確かに一つの事実でございますけれども、今我々がしようとしているのは、そうではありますけれども、公共交通のほうにきちんと、バスとか電車、鉄道系にちゃんと転換して、そうやって、それと合わせ技で道路整備を進めていくということで、まずポイントとしましては、車も自動運転とかありますけれども、誰もがいつまでも車に頼った社会というのは、非常に厳しいと思います。

そのためには、どうしても公共交通が背

骨となって、きちんとしっかりした、都市の中にあることには進みませんので、そこら辺はちゃんとバランスを取りながら進めていこうという形で、特に今回は、公共交通をいかに増やしていくか、土台をきちんと固めていくかということに重きを置いて考えているところでございます。

○高島和男委員 2倍と半減と、非常にやっぱり難しい、高い目標を設定していらっしゃるの、私もしっかりとこの件は注視していきたいと思えます。よろしくお願ひしたいと思えます。

以上です。

○南部隼平委員 先ほどのマスタープランの状況について、2ページで、今高島委員が言われていた目標値のところ、公共交通2倍と渋滞の半減というところは、これはトップ会談でも市長、知事の共通認識として言われておりますので、非常にいいなというふうに思うんですけども、(5)の効果について、時間がですね、例えば熊本駅から熊本空港まで、今60分から80分が、55分から75分、5分しか短縮をしてない。

これは、公共交通の利用が2倍になって、もし、例えば——具体的にはアクションプランは来年ということですけども、例えばバスレーンを増設したり、そういったことで時間も短縮する。そして、恐らく、先ほど池田委員が言われた定時性の部分ですね。定時性の部分も幅が少し狭くなってくる。ある程度は定時性を保った上でできてくるんじゃないかなと思うんですけども、幅もあまり変わらず、時間も5分しか短縮しないということで、これはどういう意味なのかなと疑問に思ったので、質問させていただきます。

○高橋都市計画課長 まず、こちらの元の

数字、60分から80分というのは、令和5年に調査したときのトリップ調査に基づいて、それぞれのトリップで動いたときにどのくらいかかったかというのを表しています。

それと、次の55分から75分というのは、今提案させてもらっている施策をいわゆるネット上に載せたときに、どう変わって、車がどう進みやすくなったかというところを入れたところで計算しておりますので、ですから、5分しか変わらないんじゃないのかとおっしゃれば、そのとおりかもしれませんけれども、少なくとも全体的には時間は短縮されているというところで、その辺の表現についても、今検討はするんですけども、現状としてはこういう形での表現になっております。

○南部隼平委員 ありがとうございます。

目標値としても、非常に大変な目標であるというふうには、私ももちろん認識をしているところです。

この数字も、そういうふうにデータで示されたものということですので、ただ、20年——これは20年を想定しているのかちょっと分からないんですけども、20年でそのぐらいだと、なかなか渋滞解消ということには、なかなか県民の皆さんとしても時間がないんじゃないかなというふうに思いますので、ぜひ、車からの代替というところ、これは地域公共交通計画のほうでも今回新たにそういった都市圏の渋滞に関しても関わってきますので、ぜひ、部署を超えて連携をして、達成に向けて、先ほど言われた検証も含めて、頑張ってくださいと思います。要望でいいです。

以上になります。

○岩中伸司委員 議論もされたんですが、空港ライナーの件についてお尋ねをいたし

ますけれども、空港ライナーは、これまでかなり事業として進められているんですが、なぜこれは無料で——当初はですね、試験運行というときに私も議員でいたので、試験運行で進めるのかなと思ったんですが、ここの51ページに説明されているとおり、本格運行へ移行したこの2017年4月1日以降でもこれは無料でやるということで、ある意味ではこれは非常に大問題。全国にこういう公共交通で無料でやっているところはどこかありますか。無料で運行している場所、御存じでしたら。

○牧野交通政策課長 委員御指摘いただきました点につきましてですけれども、空港の関係、今回、空港ライナーにつきまして、大空港構想ですね、空港の敷地のみならず、その周辺地域も含めたそこを広く空港と捉えることによって、利用者の皆様の利便性、それから地域の発展につなげていくということでございますけれども、その中で、空港サービスという位置づけでこれまで空港ライナーについては運行してきたところでございます。

その関係でいきますと、例えば、成田空港でも、ターミナル間を結ぶシャトルバスにつきましては無料で運行しているものもございまして、羽田空港のターミナルも同様でございますので、そういったものが、空港サービスの一環という形であれば、これも存在しているという状況でございます。

○岩中伸司委員 そうしたら、当初私も聞いたんですね。ターミナル空港として肥後大津駅も空港の中に含むという、極端に言えばですね、こういう感じで無料ができたとおっしゃったんですが、現実的には、アクセス鉄道ができたなら鉄道も無料に当然なるんですね。

○牧野交通政策課長 大空港構想の思想としては、そういったところを目指すということでこれまで取り組んできたところでございます。空港サービス、それからこの鉄道事業、当然事業費ですとか、これからのことも含めつつ、また、その輸送力、さらには利用者の方の利便性、今回の関係でいきますと、特に空港ライナーは肥後大津駅までの間を結ぶという形でやっておりますけれども、空港アクセス鉄道は、同区間、延伸はそういった形で進んでいくこととなりますが、基本的には、利用者の方々は、やはり熊本の中心部から公共交通として皆様、豊肥本線からさらにアクセス鉄道1本で乗られる。そういうところでいくと、比較対象としては、例えばリムジンバスと鉄道をどうするのかなど、そういう基軸できちんと捉え直す必要があると我々は感じておまして、今回、その在り方を整理するという話をさせていただいているところでございます。

○岩中伸司委員 理屈は分かるんですよ。おっしゃることは分からないでもないんです。それは当たり前かなという感じはするんですけれども、私は、この空港ライナーを利用されている人たちが、本格運行へ移ったときくらいには有料になるのかなという感じも持っていたんですけれども、依然として——この説明でも、51ページの最後のほうにも、空港ライナーの今後の問題についても、引き続き安全運行、定時性の確保に努めるということだけで、有料の一言もないんですね。

私は、やっぱりこれは、本当に、今の県、幾らぐらい負担をしているのかなと思うんですけれども、これまでトータルすれば結構——どこかに資料はあったんですけど。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

まず、令和7年度の県の負担ということで申し上げますと、協議会全体では5,000万円ほどでございますけれども、そのうちの3,700万円ほどを県が負担しているという状態です。

年々その委託費というのは増えてきていますけれども、毎年度、そういった形の負担が生じてきているというところでございます。

一方で、御指摘いただいたとおり、なかなかこれまで無料運行していた部分との整合性や、今後どうしていくのかという御指摘もいろいろ御意見いただいているところですが、これまでは空港サービスの一環としてあくまでもやってきた部分であるものの、このアクセス鉄道の整備がより現実性を持って我々としても捉えられるようになってきた部分もございますので、そういったものを全体として見渡したときに、今後空港にどうアクセスしていくのか、その位置づけとして、さらに空港アクセス鉄道ができたところを見据えたときに、利用いただく際のこの鉄道から1本で極力結んでいくようなルートとしての公共交通としていま一度見直すということも今話合いで考えていますので、有料化も見据えてきちんと議論していきたいと考えております。

○岩中伸司委員 有料化も見据えて検討していくということですが、先ほどから利用者側のことを言われました、2便、3便と遅れる場合もあるとか。

無料で利用している人が、そのことに対して文句を言ったり、とんでもないことだなと、ただで空港まで送っているのに遅れる何のって、タクシーで行くって、それは当たり前だと思うんです。

だから、これはもうスタートしたときから私はずっと疑問を持っていたんですけども、やっぱりきちんと有料で——ボランティアでやってるんじゃないんですよ。県民の大切な税金を使ってそういうことをやって、それに対してまた問題が山のように起きてくるということはやっぱりいかぬなと。

アクセス鉄道についても、本当は時間があればもっと聞きたいんですが、JRとの話がかなり進んできていると思うんです。本当に必要でそこがあるなら、JRに全部任せて、JRが営業すれば一番いいと思うんですけども、全部県がやっぱり費用を使ってやっているということなので、非常にこの問題については納得いかないところもあるなということ、また私も勉強し直します。よろしくお願ひします。

○牧野交通政策課長 岩中委員から毎度御指摘もいただいているところ、当然認識をさせていただきます。

その中で、利用者の方々から、無料でありながら様々なお声をいただくという状況もございますけれども、やはりきちんとサービスを提供する以上は、それ相応の責任を持ってやらなければいけないという部分もございますし、また、その一方で、事業者の方がかなり御努力をいただいて何とかこれまで維持してきたという部分もございますので、様々な事情ございますけれども、そういった御意見をいただきながら、よりよい方向に持っていきたいと、取り組みたいと思います。よろしくお願ひします。

○藤川隆夫委員 先ほどの都市圏の交通マスタープラン並びに都市圏の交通渋滞に戻るとは思いますが、この問題自体は、実は、トップ会談で大西市長と木村知事のほ

うでされてはいるものの、市の各課、各部の動き並びに議会の動き等というのがなかなか我々に見えてこない部分があって、大部分においてこの都市圏の渋滞の解消には熊本市の役割というのは極めて大きいというふうに考えておりますので、その部分が恐らく把握はあまりされていないと思うんですけれども、できればそのような情報をきちっとこの委員会の中に、別添でも構いませんので、熊本市議会並びに熊本市がどのような形で県と共同しながらこの渋滞解消あるいはマスタープランの計画を先に進めていくかというのが見えるような形にしてもらえればと考えております。

これは、何かあれば、また、要望という形でも構いませんけれども、お願いします。

○富永企画振興部長 まず、都市圏の交通渋滞の対策につきましては、熊本市との連携が重要であることは、これはもう言うまでもないことであります。

そして、熊本市と私も、直接相手方の局長、部長などともよく話をしておりますし、担当レベルで情報交換は適時やっております。

一方では、来週の渋滞解消推進本部などのそういう様々な機会においても、また、この県議会の場におきましても、熊本市の取組も含めて、県の渋滞対策がどのようなになっているか、その全体像をしっかりと示していくことが非常に分かりやすいと思いますので、いただいた御指摘もしっかりと踏まえて、情報連携をしっかりとすること、そして発信のほうも工夫していきたいと考えております。

○菰田土木部長 すみません。土木部でございます。

今、企画振興部長のほうからもお話あり

ましたとおり、土木部としても、熊本市の道路都市局と非常に連携は不可欠ということで、担当レベルもそうですけれども、各課長、部長レベルとも連携強化して進めています。

熊本市の渋滞対策については、やはり都市圏の、特に熊本市については、市の取組が不可欠でございます。郡部中心の県が幾ら頑張っても、それが改善するわけではございませんので、そういった意味では、どういう整備の在り方が効果として高いのか、どういう効率性が高いのかということも踏まえて、単純に県がやるだけ、市がやるだけではなくて、連携して取り組んでおりますので、その辺りも見せていきたいと思っております。

以上でございます。

○藤川隆夫委員 非常に県、市の連携というのはやっぱり極めて重要だし、逆に言うと、その市の動きが、さっき言ったように、ちょっとなかなか見えない部分があるので、議会の動きも全くよく分からない部分があるので、それを含めてぜひまた情報を我々のこの県議会のこの委員会の中で発信していただければと思いますし、これからも連携を強めながらこの都市圏の渋滞解消に努めていただければと思いますので、よろしく申し上げます。

以上です。

○高木健次委員 今の藤川委員の質問に関連するんですけれども、私は県北の地元、合志市にいますけれども、管内では特に渋滞だ渋滞だという話もして、国も県もあまり何もやってないような感じが受けられるところがあるんです。

ただ、僕らはやっぱり地元の県議として、いろんなところで、この渋滞は国も県も一生懸命やっていますよと、特に、先ほ

ど県警の課長からお話がありましたとおり、いろんなどころで調査もやっているし、どんどんどんいろんなどころの改造、改革をしながら進めてきていると。

そういうことからすると、この中九州横断道路が今整備に入っていますよね。これは、熊本市を含めて、この県北の渋滞も、いわゆるこのT SMCの進出によって渋滞に拍車がかかっているというような状況だとも思うんです。

ただ、県も一生懸命やっておられる。県北広域本部、合志市を含めて一生懸命頑張っておられるわけです。だから、どこに行っても、住民の方たちも渋滞だ、渋滞だと言われるけれども、ねぎらいも私はやってやらないといけない部分もあるんだと思うんです。至るところでそういうことを説明しながら一生懸命やっています。

例えば、合志インターまで、あと3年で開通しますとか、そういうことも含めて、一生懸命地元でもそういう話をしていますけれども、今までもやっぱり県とか国に対するその辺のねぎらいがあまり出てこない。何をやってるんだ、遅いぞ、遅いぞと。ただ、中九州横断道路の整備は、もう本当に急ピッチで進んでいますね。だから、これはしっかりと、今藤川委員の話でもありましたとおり、その辺の周知をしっかりと、何年度までにここまで完成しますよとか、こういう整備ができますとか。

菊陽から3本県道が上がってきますけれども、これは4車線化、3本とも。そして、それも立体交差。ある程度の皆さんは分かっている人もおられるけれども、分かってない人がほとんどなんです。これだけの大がかりな事業をやっているんですと、渋滞解消に向けてということをしかり県もアピールをしてほしいと思うんです。

だから、その辺は、県全体にこういうことをやっているということを知らしめる努

力というのもしてほしいと思うんです。その辺、どなたでもいいですけど。

○菰田土木部長 御意見ありがとうございます。

今言われるように、国、県、地元市町村を含めて、一生懸命道路施策や公共交通施策に取り組んでおりますけれども、その辺のPRが不足していることが、いわゆる県民の皆さんの不満とか不安とか、そういったものにつながっているというふうに思っております。

我々の広報の在り方を含めて、いろんな意味でやっていること、例えば立て看板を設置するとか、そういう努力もいろいろ検討して、周知に努めていきたいと思っております。

いろいろ御意見はあるかと思えます。我々でできることを一生懸命頑張ってまいりたいと思えますので、今後とも御支援のほどよろしくお願ひしたいと思えます。

○高木健次委員 関連して、大津植木線のバイパスが20日に開通します。これも、時間的には随分かかりました。本当に、こういう状況の中で県も頑張っていたいただいて、やっと20日に日の目を見ることが出来ます。こういうことを、20日に開通しますという看板も出ておりますけれども、ああいうのを地域の人たちは、見ている人もいてるけれども、分からない人ばかり。

ですから、初めて私も皆さんへのねぎらいを言っていますけれども、一生懸命やってもらって姿に大変感銘しておりますから、その辺皆さんどうぞ頑張ってくださいように、私からも願ひしておきたいと思っております。周知徹底を今まで以上にどんどんどんやってください。そういうことです。

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 すみません、ちょっと話が戻ります。説明資料40ページ、牧野課長。

アウトバウンドの利用促進を図るためという御説明がありました。簡単にもう少し内容を教えていただきたいと思います。

○牧野交通政策課長 アウトバウンドの利用促進ということで、当然、今、国際線の関係、もう大半をインバウンドの方に御利用いただいているという状況がございますけれども、相手方航空会社との協議の中でも、やはりその中でも、当然一気にバランスするのは難しいのは分かるけれども、より熊本からも出すように、人が乗っていただけるようにやっていただけないかという、いろんなお話を聞いているところでございます。

その中で、この11月から、本県から今回初めて海外旅行に出る方を後押しするというので、海外旅行に際して、パスポートを今回取って海外に行かれた方に対して、1人1万円の支援、それから、本県の就航地から乗り継ぎ便、トランジットで海外に行かれる際には、1人当たり5,000円を支援させていただく。それぞれデジタルギフトという形で支援させていただくキャンペーンを今実施させていただいているという状況でございます。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。

アウトバウンド、先ほど、前川委員、池田委員からもあったように、私も重要だと思いますけれども、今の時間帯からすれば、非常にこっちから向こうに行くという

のは、不便な時間帯なんですよ。

これは、例えば、今、熊本県民の人が福岡空港から仁川経由だとか、羽田からどっか海外に行く、そういう人たちを熊本からも行けるようにしようじゃないかという流れでいいんですかね。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

今現状、なかなかインバウンドのほうが主軸になっているところがあって、そちらのほうのダイヤを優先に組まれている事実は、確かに一面あると思っていますけれども、その中でもやはり福岡や羽田にわざわざ出て行かれるよりは、やはり熊本から皆さん海外に出ていただきたい、特に県民の方中心にとにかく行っていただきたいということで、今回、そういった取組を進めさせていただいているものでございます。

○前田憲秀委員 ぜひ取り組んでいただきたいのと、本県から初めて海外旅行なんてケチらないでですね、考えて熊本から海外に行ってみようじゃないかという人にも、やっぱり支援の幅を広げていただきたいというのがあります。

熊本から夕方の便で台北に向かって、そして深夜に欧米なり北米なりという路線も十分、商品でもあると思います。そういうのが充実してくれば、また向こうからこっちに来るルートも確保できるんじゃないかなと思っていますので、これは目標を持ってぜひやっていただきたいと思います。

特別委員会で10月に管外視察に行ったときに、宮崎県がたしかパスポートの取得の支援をやっていて、いいことだなと思っていたら、熊本もそういうことだったので、初めてとかあんまり条件をつけずに、皆さんが熊本から海外に行ってみようじゃないかというきっかけづくりになるようにです

ね。キャンペーンということなので、限りもあるんでしょうけれども、2段、3段といろいろ遂行してやっていただけたらと思います。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

すみません。ちょっと私、初めてというところを強調し過ぎましたけれども、例えばパスポートの期限が切れた方が今回取得をされるケースも対象に含んでおりますけれども、まずはやはり今まで特に行ったことがない方、熊本県、どうしてもパスポートの取得比率が10%ちょっとにとどまっているという部分もございましたので、まずその方々にパスポートを取っていただいて、外を向いていただくということの後押しをまずやってみて、その上で、その状況を見ながら、委員御指摘いただいたような、支援対象をさらに広げてはどうかというところも見据えてやっていきたいと考えてございます。

○前田憲秀委員 パスポートの取得率の話もありました。熊本県は非常に低いということで、若い人にはとにかく海外に行っていただきたいというのは別の部分での思いもありますし、しっかり温めて充実していただきたいなと思います。よろしく願います。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○星野愛斗委員 すみません。空港アクセス鉄道についてです。

49ページになりますが、これは以前お話があった、空港から熊本駅までの快速の時間が発表されてですね、地元で聞いた声で、そんなにインパクトがなかった、思ったよりはというところがありまして、あ

と、私が今住んでいるのが熊本駅の1個下の西熊本駅近くなんですが、大体車で行くと、普通40～50分ぐらいで行けるんですけども、ちょっと聞いたのが、空港まで直通でほんと1本で行ってしまえば、30分ぐらいで行けるんじゃないかというところで、それがないと、ダイヤの関係もあるので、やっぱりどうしても車を選んじゃうかなってというような声もあったので、何かそういう、もう少し直通で行けるような路線というのは、選択肢にあたりするのかなってというのが1点お聞きしたい。それから、32ページで、旅客数、これは非常に好調、特に国際線が非常に好調なんです、前々から話題に上がっていたところで、国際線の待合室のところ、もう座るところがないぐらいぱんぱんだというような話があったかと思います。それは、今、改善のめどは立ったのか、この2点をお聞きしたいと思います。

○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。

快速の時間設定につきまして、インパクトがまだ弱いんじゃないかという声でございまして、今回、この運行時間の試算に当たっては、現時点で特急が止まる駅、こちらに止まった前提ということで試算をしております、実際には、また、開業時点におきましては、JR九州と協議をいたしまして、さらなる快速といたしますか、そういったことも検討は確かに必要ではないかなという認識はございますので、事業の進捗の度合いによりまして、そういったところは御指摘を踏まえて検討してまいりたいと思っております。

現時点で申しますと、令和4年度においては普通便しかなかったものが、まずは快速を設定できたというところまで今来ておりまして、それをさらに快速化できる、高

速化できる取組につきましては、今後また検討していきたいと思っております。

以上でございます。

○牧野交通政策課長 交通政策課でございます。

空港の、特に国際線の利用が増えるに当たって、この待合の状況ということをお伺いいただきました。

待合のスペースにつきましては、本年の3月でございますけれども、待合場の椅子の増設も行って、何とか皆様が少なくとも立って搭乗まで待つことがないように取組を進めていただいております。今後、当然、路線がどんどん増えて、さらに利用が増えるということになれば、またその既存のキャパシティでは受け切れない部分が出てこようと思っておりますので、その点は、引き続き熊本国際空港と連携をして、利用者の方がきちんとそういった中でも安心して利用時間を過ごしていただけるような空間にするように、我々も働きかけをしていきたいと思っております。

○星野愛斗委員 ありがとうございます。

このダイヤについて、検討していただけたということ、前向きに検討していただきたと思います。

やっぱりこの公共交通、2倍のこの目標の中で、どうしても車かかっていうところがあると、やっぱりこの渋滞もなかなか解消されにくいですし、公共交通への移行というのもなかなか進まない。やっぱり速くて車なんかより全然便利だって思わないと、県民の方の意識の変容というのも起きないからですね。前向きに検討いただければと思います。要望です。

もう1つ、国際線の待合室、椅子を増やしていただいているということで、ありがたいと思っております。

やっぱり、これは、立っていたり、なかなか使いにくい、疲れるな、そういったことがあれば、やっぱりどうしてもお隣の福岡のほうに行かれてしまう、なかなか新幹線も今発達しているからですね、使われてしまうと思いますから、この熊本空港、ビジネスでも観光でも、使い心地のいい体験をしていただくことが今後にもつながると思いますので、引き続きこちらも改善を検討していただければと思います。ありがとうございます。

○橋口海平委員長 ほかにはございませんか。

（「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。

ほかになければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

お疲れさまでした。

午前11時44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