第　15　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８年３月11日

開　会　中

場所　第　３　委　員　会　室

第15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８年３月11日(水曜日)

午前９時59分開議

午前11時31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　収

委　員　岩中伸司

委　員　藤川隆夫

委　員　池田和貴

委　員　髙木健次

委　員　前田憲秀

委　員　髙島和男

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　都冨真一

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　おはようございます。

ただいまから、第15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、発言の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向け、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、付託事件の審査に入ります。

まず、富永企画振興部長から総括説明をお願いいたします。

○富永企画振興部長　おはようございます。

委員会の開会に当たりまして、執行部を代表して御挨拶を申し上げますとともに、本委員会の付託案件の概要について御説明いたします。

まず、高速交通体系に関する件でございます。

南九州西回り自動車道の芦北出水道路について、先月16日に令和10年度の開通見通しが公表されました。

また、熊本都市圏３連絡道路について、複数のルート帯を令和８年度中にお示しできるよう、熊本市と連携し、調査を加速します。

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、今月31日から、新たに台湾の航空会社スターラックス航空による熊本―台中線が週３便で運航を開始いたします。このことにより、熊本と台湾をつなぐ路線は、台北、高雄、台南に加え、４路線となります。

台中市は、新たにＴＳＭＣの工場建設が開始されるなど、観光のみならず、ビジネス需要も期待できるポテンシャルの高い路線であると認識しております。

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が進められておりますが、2025年度末までに工事が完了し、３便同時に受け入れることが可能となる見込みです。

今後も、熊本国際空港株式会社と連携し、更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。

来年度は、鉄道事業許可に向け、事業主体となる第三セクターの設立を予定しており、本定例会において設立に必要な経費等に係る予算を提案しております。

今後も引き続き、国への財政支援の要望や事業化に向けた手続を着実に実施し、取組を進めてまいります。

次に、空港ライナーについてでございます。

近年の利用ニーズの増大や空港アクセス鉄道整備の進捗状況も見据え、空港ライナーについては、今年夏頃をめどに有料化し、安定的な運行と利便性の向上を図ってまいります。

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、今月５日に開催された熊本都市圏総合交通計画協議会において、パブリックコメントを踏まえた案が承認され、策定されました。

引き続き、関係機関と連携しながら、実行計画となるアクションプランの策定を進めてまいります。

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は、令和８年度以降の新たな計画策定を進めてまいりましたが、パブリックコメントの手続や市町村及び事業者等との最終的な協議を経て、年度内に策定する予定としております。

今後、次期計画に基づき、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す取組を推進してまいります。

都市圏の渋滞対策につきましては、前回の委員会でも御報告させていただきましたが、昨年の12月に令和７年度第２回渋滞解消推進本部会議を開催し、これまで実施してきました交差点改良の整備効果や１万人のオフピーク通勤の成果を報告しました。

特に、１万人のオフピーク通勤では、データを用いた効果測定を実施した結果、混雑する朝の通勤時間帯に交差点の交通量が最大で約３割減少するなど、一定の効果が確認できました。

引き続き、都市圏の渋滞解消に向けた取組の推進を図ってまいります。

以上、概要を御説明いたしましたが、詳しくは担当課長から説明を申し上げます。

御審議のほどよろしくお願いいたします。

○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、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２ポツ目ですが、１月22日に、坂本パーキングエリアのスマートインターチェンジ設置に向け、計画的かつ効率的な準備検討を進めることを目的とした第１回準備会が関係機関により開催されました。

県といたしましても、国の調査状況を踏まえながら、関係機関と連携し、取組を支援してまいります。

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３ポツ目ですが、芦北出水道路につきまして、先ほど企画振興部長からも説明がありましたが、先月16日に水俣インターチェンジから出水インターチェンジ間の令和10年度開通の予定が国から発表されました。

引き続き、本道路の一日も早い全線開通に向け、取り組んでまいります。

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。

20ページの現状の欄をお願いいたします。

最下段になりますが、現在、意見聴取結果の分析を進め、第３回有識者委員会の準備を進めますとともに、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、また、工事中や供用後の住民生活や自然環境への影響、事業費や施工性、構造条件など、仮想的にルートを想定しながら、多角的な視点から様々な技術検討を実施しております。

21ページをお願いいたします。

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、有識者の助言をいただいた上で政策目標を設定し、合理的かつ実現可能な複数のルート帯案を令和８年度にお示しできるよう、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。

23ページをお願いいたします。

(3)の建設促進活動です。

各路線の要望活動を記載しております。12月の本委員会以降の主な活動内容について御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。

１月19日に、宮崎県宮崎市におきまして、九州中央３県議員連盟の総会が開催されました。総会には執行部も同席させていただき、熊本県、大分県、宮崎県の３県における高規格道路の進捗状況や各県の取組等について共有させていただきました。

25ページをお願いいたします。

続きまして、③の中九州横断道路です。

26ページをお願いいたします。

１月19日の九州中央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様でございます。

また、２月６日に、知事と期成会会長の合志市長によりまして、国土交通省に有料道路事業導入による早期整備について要望活動を行いました。

27ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路です。

２月18日に、有明海沿岸インフラ整備３県議会連絡会議により、九州地方整備局に要望活動が行われております。

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向けて取り組んでまいりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

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29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。

空港の旅客数の状況につきまして、昨年度までの数字を記載してございます。前回と同様でございます。

おめくりいただきまして、30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。

昨年４月から今年１月までの期間でございますけれども、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、就航便数が増加いたしましたことから、前年度に比べますと、10か月平均で約1.5倍、おおむね月間４万人から６万人前後の数で推移をしている状況でございます。

31ページをお願いいたします。

続いて、国内線の振興の状況についてでございます。

現状でございますが、昨年４月から今年１月までの有償旅客数は、対前年度比97.7%でございまして、今年度運休しております中部線を除きますと、対前年度比は102.2%となっております。

また、参考４という表を記載してございますが、こちら、個別の路線別の旅客数と利用率でございます。

東京線につきましては、羽田・成田線合わせまして77.8%、大阪線が73.7%、名古屋線が84.3%、全体で77.8%という利用状況でございます。

おめくりいただきまして、32ページをお願いいたします。

下段に記してございます今後の取組の４つ目の丸でございますけれども、昨年の３月30日以降の夏ダイヤから、ＡＮＡによる熊本―中部線が運休となってございましたけれども、今年３月29日以降の夏ダイヤから、ＦＤＡが同区間を新たに１日２便で運航することを決定いたしました。これによりまして、国内線は８路線、週38便となる見込みでございます。

名古屋路線につきましては、経済面などで深い結びつきのある東海地方を結ぶ重要な路線と認識してございまして、愛知県や中部国際空港株式会社、それから熊本国際空港株式会社と連携をしながら、路線の認知度の向上ですとか利用促進に取り組みまして、路線の安定化を図ってまいります。

33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。

このページと次のページで国際線全般の現状について記載をしてございます。

おめくりいただきまして、34ページをお

願いいたします。

国際線の最近の動きについてでございます。

資料下から２つ目の丸でございますけれども、前回の委員会でも御報告いたしましたタイガーエア台湾が、昨年12月23日から、台南線、それから高雄線を各路線週２便の連続チャーター便として運航を開始してございます。

また、最後の丸でございますけれども、冒頭部長から言及ありましたとおり、スターラックス航空が、今年３月31日から、台中線を週３便の定期チャーター便として運航することが決定をいたしてございます。

35ページをお願いいたします。

参考１という表でございまして、こちら、国際線全体の運航状況を記載してございます。

２月17日時点ということでございますけれども、この３月31日からの就航が発表されておりますスターラックス航空の台中線を反映した数といたしましては、全体で６路線、週44便となってございます。

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、43ページをお願いいたします。

こちら、空港の施設整備につきましての記載でございます。

資料下から２つ目の丸でございますけれども、熊本国際空港株式会社では、国際線の受入体制の拡大のため、出発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実施しておりますけれども、2025年度、今年度中に供用開始をいたしまして、３便同時での受入れが可能となる見込みでございます。

資料飛びまして、46ページをお願いいたします。

こちら、阿蘇くまもと空港のＰＲについて記載してございますけれども、一番下の丸でございますが、阿蘇くまもと空港、こちらの空港の魅力向上、それから国内外からの熊本への誘客促進を図るため、期間限定ということで、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昨年10月15日から今年３月15日までの期間限定で開催をしておりますけれども、国内外から反響をいただいておりまして、空港の活性化にもつながっていると認められますので、今年６月30日までキャンペーンの期間を延長することを発表いたしてございます。

資料飛びまして、51ページをお願いいたします。

こちら、ＪＲ豊肥本線を活用した空港ライナーの運行についてでございます。

現状の最後の丸でございますけれども、この空港ライナー、県内外の空港利用者にとって重要な空港までのアクセス手段として定着していると認められる状況でございます。

その下、今後の取組でございますけれども、近年の利用ニーズの増大、それから空港アクセス鉄道の整備の進捗状況も見据えまして、安定的な運行の確保に向けて、今後の運行方針を整理することといたしておりました。

また詳細につきましては、追って別添の資料にて御説明をいたします。先に本体資料を説明させていただきます。

資料62ページをお願いいたします。

こちら、公共交通機関の利用促進についてでございますけれども、資料上段、今後の取組という箇所で、下線は引いておりませんけれども、今年度末で計画期間が満了する熊本県地域公共交通計画の次期計画を策定することとしております。

こちらにつきましても、後ほど別添の資

料にて計画の素案の概要について説明をいたします。

また資料飛びまして恐縮ですが、74ページをお願いいたします。

こちら、交通渋滞解消関係のうち、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でございます。

現状の一番下の丸でございますけれども、９月に実施をいたしました１万人のオフピーク通勤につきましては、官民合わせて１日平均１万687人御参加いただいたということで、前回の委員会で御報告をさせていただいたところでございますけれども、その内訳としましては、熊本県職員が1,467人、熊本市職員が1,398人、民間企業が7,822人となってございます。

75ページをお願いいたします。

一番上の丸でございますけれども、この取組につきましては、外部委託による効果測定の結果、混雑する朝の通勤時間帯に交差点の交通量が最大で約３割減少するなど、一定の効果を確認してございます。

今後の取組でございますけれども、９月の１万人のオフピーク通勤において、データに基づく効果検証にて一定の効果が確認できましたので、引き続き官民連携で取組を継続してまいります。

また、検証結果につきましては、県のデータ連携基盤、こちら、具体的には、様々なオープンデータを地図上に表示するダッシュボードがございまして、そちらで主要渋滞箇所の交通量ですとか、県がどういった渋滞対策を打っているのかということを可視化、見える化を図りまして、県民の皆様に発信していくことを考えてございます。

それでは、先ほどちょっと後ほど説明すると申しましたけれども、阿蘇くまもと空港ライナーにつきまして、右上に別添資料１と記載してございます阿蘇くまもと空港ライナー検討資料について説明をいたします。

まず、(1)の空港ライナーの現状についてでございます。

空港ライナーは阿蘇くまもと空港を核といたしまして、周辺地域の活性化と創造的復興を目指す大空港構想の下、空港利用者を対象に、空港から最寄りの鉄道駅でございますＪＲ肥後大津駅までの間を無料で移動できる空港サービスとして、平成23年に試験運行、それから、平成29年から本格運行ということで実施をしてまいりました。

このような状況がございまして、(2)の空港ライナーの課題でございますけれども、１つ目の利用者数の増加に対応した輸送力の強化を図る必要があること、特に、混雑時間帯等におきましては積み残しも発生している状況でございますので、輸送力の強化が必要ということでございます。

また、２つ目の物価・人件費上昇の中でも、安定運行するための経費確保が必要であるということ、さらに、３つ目の令和16年３月開業を目指しております空港アクセス鉄道開業を見据えました公共交通としての再定義、これは、これまで空港サービスとして位置づけておりましたところから、ＪＲ豊肥本線を利用していただきまして、その上で空港にアクセスいただくという、公共交通として再整備をするということでございますけれども、その機能の充実と持続可能性を高める運用の見直しを行う必要があると考えてございます。

このため、空港ライナーにつきましては、今後の安定的な運行に向けて、今年夏頃を目途に有料化するとともに、更なる利便性の向上を実現しまして、好調な需要に対応できるよう取り組んでまいります。

なお、運賃につきましては、資料に記載してございますけれども、利用者に対するアンケートの結果などを参考にいたしまし

て、まずは１人当たり片道200円から始めるということを想定しているところでございます。

続きまして、熊本県地域公共交通計画の改定について、右上別添資料２と記載しております熊本県地域公共交通計画(素案)概要版を御覧いただければと思います。

こちら、現行の熊本県地域公共交通計画の計画期間が今年度末で満了いたしますので、次期計画を策定することとしてございます。

前回、この委員会におきまして御報告をいたしました計画の骨子に基づきまして、このたび計画の素案を取りまとめましたので、御報告いたします。

前回の骨子の内容から、計画の位置づけですとか、対象地域、計画期間、目指す公共交通網の姿、目指す将来像に変更はございません。

また、その下の計画の目標についてでございますけれども、10年後の公共交通２倍、それから交通空白地ゼロを目指しまして、まず、この計画期間５年間でどこまで目指すのかというサービス水準の目安、具体的な数値を今回入れさせていただいてございます。

右下の地図で、赤線で示しているのが都市圏を高頻度で結ぶ都市圏幹線、それから、緑色で示しているのが地域の拠点間を結ぶ地域幹線でございますけれども、足元では、運転士不足などによる減便、それから路線廃止など、サービス水準が下がっているというこの流れを反転させまして、さらに輸送頻度を高めるべく、まず、それぞれ令和６年度に比べて最低でも1.3倍まで引き上げるということを設定させていただいてございます。

また、右側の同じく地図で、一部水色の線でお示しをしている箇所、それから、各市町村の域内で運行されておりますコミュニティー交通につきましては、その運行形態が多様であること、また、中には事前予約が必要なデマンド型について、前日までに予約しないと利用できないといったケースがあるとも承知をしてございますので、１時間、60分以内でアクセスできる水準を確保することを目標として設定をしているものでございます。

なお、地域によって公共交通の実情、それぞれ当然異なりますので、路線別のサービス水準につきましては、来年度以降、県が支援する形で、市町村、事業者、それから住民の皆様を巻き込む形で協議をしまして、この計画の目標も意識いただきながら設定をしていく、決定をしていく想定でございます。

続きまして、裏面をお願いいたします。

計画の基本的な方針と目標達成のために実施する施策事業を記載してございます。

こちらも、内容に大きな変更はございません。

まず、スクールバスなど、交通以外の分野の輸送資源も含めました既存の資源の最大限の活用を図った上で、それでも足らざるものについて、各モードの利便性の向上、運転士の確保、自動運転技術の検討導入など、積極的な投資を行いまして、供給力、それから持続可能性を引き上げること、併せて必要な体制整備や財源の確保の調査研究にも取り組んでいくという、この３つの方針を掲げてございます。

また、その下では、計画の達成状況を評価する指標といたしまして、５年間のＫＰＩを設定してございます。ここも、具体の数値を今回入れさせていただいてございます。

このうち、公共交通の利用者数につきましては、先ほど申し上げましたサービス水準を1.3倍に引き上げることを念頭に、最低限達成すべきものとして具体の数値を設

定してございます。

また、公共交通に対する公的資金投入額につきましては、県のみならず、国や市町村の投資額も含めておりますけれども、こちら、サービス水準を同一水準に引き上げることを念頭に、こちらも最低限必要な金額はこのレベルではないかということで設定をしてございます。

また、一番下の公共交通の県民満足度につきましては、減便、それから路線廃止が生じたこと、さらには、令和６年度におきまして、県内バスにおける全国共通ＩＣカードの利用停止が発表されたという事情もありまして、令和６年度の数値、18.6%と非常に低い数値になってございます。

こちらは、本計画に基づきまして、サービス水準の引上げのほか、利便性の向上など積極的に取り組むことで、満足度も着実に何とか引き上げていきたいという考えでございます。

以上が計画の素案の内容でございます。

今後、３月16日に開催予定の熊本県地域公共交通協議会における計画の最終案の承認をもちまして、年度内に次期計画を策定する予定でございます。

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47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。

資料おめくりいただきまして、48ページをお願いします。

今年度の主な取組の経過について御説明させていただきます。

その下、資料49ページを御覧ください。

１つ目の丸でございますが、昨年12月、大津町、益城町におきまして、都市計画素案に係ります住民説明会を実施いたしました。説明会には、大津町、益城町合わせて454名の方に御参加をいただきました。

説明会では、都市計画決定案の鉄道のルートをお示しいたしまして、住民の皆様方からは、騒音や振動といった環境への懸念などについて御意見をいただいたところでございます。

今後も、事業の推進に御理解、御協力をいただけますよう、引き続き丁寧な説明に努めてまいります。

２つ目の丸でございますが、県民の理解を深めるための各種広報活動といたしまして、県立図書館や県庁の地下の展示ケースでのパネル等の展示、また、新聞広告の掲載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ます。

おめくりいただきまして、50ページをお願いいたします。

次に、今後の取組でございます。

１つ目の丸ですが、来年度は、鉄道事業許可に向け、事業主体となります第三セクターの設立を予定しており、今定例会におきまして、設立に必要な経費等に係る予算を御提案させていただいております。

一日も早い鉄道整備につながりますよう、引き続きスピード感を持って取り組んでまいります。

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　都市計画課です。

53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。

今年度中の新たなマスタープランの策定に向け、これまで取組を進めてまいりました。

56ページをお願いいたします。

上から２つ目の丸をお願いします。

昨年の12月末から本年の１月末にかけて、新たな都市交通マスタープランの素案に対するパブリックコメントを実施し、公共交通の利便性の向上や交通弱者の都市交通の在り方に関する御意見など、20名の方から63件の意見が寄せられました。

先週の５日に、熊本都市圏総合交通計画協議会第８回委員会を開催し、それらの意見を踏まえたマスタープランについて御審議をいただきました。

無事委員の皆様から御承認いただくことができましたので、本委員会をもって新たな都市交通マスタープランの策定となりました。

続きまして、その下の新たな都市交通マスタープランの概要についてを御覧ください。

前回の特別委員会において、新たなマスタープランの素案について、別添資料を用いて御説明をさせていただきましたが、今回、改めてマスタープランの概要を御説明させていただきます。

まず、将来交通計画の目標としまして、都市圏交通の将来像、公共交通の利便性を高め、利用者を増やして渋滞を減らし、誰もが移動しやすいまちの実現のため、少し見にくくございますが、下の表で示す年間の公共交通利用者数を２倍にすることや主要な渋滞箇所を半減することなど、具体的な数値目標を設定しております。

次の57ページをお願いします。

将来交通計画策定の方針になります。

これは、地域ごとの交通特性をより細やかに分類し、時間帯に応じた公共交通と自動車交通のスマートな選択を推進することとし、左側に地域ごと、右側に時間帯に応じたスマートな交通手段の選択を示しております。

左側の地域ごとの選択では、市街地部や周辺部、郊外部、それぞれの地域における移動について、交通手段をうまく使い分けることを示しております。

右側の時間帯に応じた選択では、自動車交通が集中する朝のピーク時間帯において、上段には、積極的に自動車から公共交通へ転換を図ることを示しており、下の図では、自動車の利用時間帯の分散を推進することを示しております。

次に、58ページをお願いいたします。

最後に、交通ネットワークの将来像になります。

上段は、公共交通と自動車交通を一体的に捉えて、都市構造や交通需要に応じて役割を分担しながら、これまでの放射８方向の基幹公共軸と２環状11放射の骨格幹線道路網を基本に、将来の骨格となる交通ネットワークの構築を目指すこととしています。

左側に公共交通ネットワーク、右側に道路ネットワークを示しております。

少し分かりにくいですが、左側の公共交通では、濃いピンク色で空港までのアクセス鉄道を、右側の道路ネットワークでは、赤の大きな丸で３連絡道路を示しており、今回、これらについても新たな交通ネットワークの将来像に追加しております。

新たな都市交通マスタープランの概要については以上になります。

少しページをおめくりいただきまして、60ページをお願いします。

マスタープランの実行計画によるアクションプランになります。

ページ中段の今後の取組をお願いします。

先ほど御説明しました新たな都市交通マスタープランを基に、来年度、令和８年度に新たな熊本都市圏総合交通戦略、アクションプランの策定を目指しております。

また、そのアクションプランの実効性を高めるために、新たにモニタリングの機関を設置し、施策の進捗管理や効果検証を行うこととしております。

ページが飛びますが、73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。

下から２つ目の丸をお願いします。

前回の特別委員会でも御紹介しておりますが、昨年12月に令和７年度の第２回渋滞解消推進本部を開催し、交差点改良の整備効果や１万人のオフピーク通勤の成果をデータや映像を用いて具体的に示し、渋滞対策が確実に進んでいることを確認しております。

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の質疑に入ります。何かありませんか。

○前川收委員　別冊説明資料の熊本空港ライナー検討資料の中で、口頭であられましたけれども、現在の空港ライナーの課題ということで、①②③、丸で３つ示していただいておりますし、その中の③の中に、空港アクセス鉄道の開業を見据えた公共交通としての再定義ということが大前提として言われております。

当然だと思っていますけれども、その中で200円というお話が口頭で出たと思います。この200円というのは、もちろん決定ではありませんし、根拠がよく分からないんですけれども、基本となる部分として、アクセス鉄道が開業したときに、大津から空港までの料金が幾らになるのかということは非常に大きな部分だと思っていまして、今取りあえず200円で始めて、だんだん変化していくのかどうなのかというところは、ちょっとおっしゃっていただいておかないとよく分からない。

もちろん、料金分かってないでしょう、まだ。大津から空港までＪＲの鉄道で行ったときにどうなるか、出来上がった鉄道で行ったときにどうなるかということが前提にはなっているんでしょうけれども、その時点でまだ分かってないということが大前提だと思いますので、その点についての考え方というのをぜひ教えていただきたいと思います。

それともう１つ、これは49ページですね。同じくアクセス鉄道の話なんですけれども、49ページで、アクセス鉄道が進みながら、今、令和16年３月開業を目指してという口頭での話がございまして、当然それに向けてしっかり取り組んでいただきたいというふうに思いますし、今年度、50ページは、新たに事業主体となるべく第三セクターをつくるというお話がありました。これは、あくまでアクセス鉄道を整備していくための多分第三セクターになる、事業主体ですからね、なるんだろうと思います。

ちょっと疑問があるのは、疑問というか、私が分からないだけかもしれませんが、ＪＲ豊肥線の輸送力強化に向けた取組も同時進行でやっていただいていますね。空港の鉄道ライン、アクセス鉄道とは別にと言うとおかしいんですけれども、アクセスは新規路線、新しい鉄道を引くと、鉄道を引くということで、アクセス鉄道の準備が第三セクターによって行われるということはよく分かります。

同時に、豊肥線の輸送力強化をやっていく、全線を複線化は難しいけれども、複線化に近いような形を幾つか、ハード整備も含めてやろうという話でありまして、これは同時進行だと私は思っていますけれども、この部分は、同時進行で仮にあるとす

れば、事業主体はどうするのかとか、事業費はどうなるのかとか、いわゆるアクセス鉄道の中で話が進んでいる部分と比べると、随分まだそちらのほうが見えてないというふうに思っていますし、それはＪＲがやることですと言い切ってしまえればそれでいいと思いますが、過去の経緯を見ても、今、熊本駅から豊肥線の大津駅までの電化化されている、上の電化、あれは、ＪＲに今、県が第三セクターか何かつくって、設置した後貸しているんですね。今も利用料を頂いているというふうに思っていますけれども、そういう経緯も含めて考えれば、そちらのほうの事業主体であったり、事業費であったりというものをどうお考えになっていらっしゃるのか、そのことをお尋ねしたいと思います。どっちからでもどうぞ。

○橋口海平委員長　まずは交通政策課長。

○牧野交通政策課長　交通政策課でございます。

まず、今回、空港ライナー、有料化に当たってのこの200円の考え方についてお尋ねをいただきました。

まず１つは、利用者の方に対しましてアンケートを取って、その中で、有料化しても乗りますかという問いに対しまして、大体６割の方が乗るという回答をいただきました。

その中で、具体的な金額について、その６割の方にお伺いをしたところ、最も多かった水準というのが、一旦まず200円というところが出てきたというのが１点でございます。

加えまして、将来的なアクセス鉄道の整備、これはあくまでも、将来、まだこれから整備まで時間がありますので、あくまでも現時点での試算ということでございますけれども、アクセス片道460円というところ、それから、今、既存の路線バス、阿蘇方面に行くバスでございますけれども、空港から肥後大津駅までを利用される方はあまりいないと正直聞いておりますが、そこの区間が、現状400円という形でございますので、それに比べると、まず200円というのはかなり低廉に多分受け止められることが多いかと思いますけれども、これまで空港サービスとして無料で実施をしてきたものを、今回有料化に踏み切るということで、これは大きな方針転換だというふうに認識しておりまして、利用者の方に対する周知、それから、将来的なアクセス鉄道に向けて、リムジンバスのみならず、この肥後大津駅から経由して利用できるというこのルートを、引き続き定着をして皆さんにも使っていただけるようにしていくと。

そこの部分から、まずはその200円でどれほどこの利用者が変わってくるのかというところの状況を見ていきたいというところがございまして、まず、今回、この設定から始めさせていただけないかということで、調整案を今回説明させていただいた次第でございます。

今後、もちろんアクセス鉄道の整備に向けて、現時点の試算でもそれに比べるとかなり安い水準となってございますので、今後、その利用状況をきちんとフォローしていきまして、動向を見まして、必要に応じてその辺りの運賃の見直しというのも引き続きやっていくという考えでございます。

まず１点、交通政策課からは以上になります。

○宮原空港アクセス鉄道整備推進課長　私のほうから、豊肥本線の輸送力強化についてのお話をさせていただきたいと思います。

今回、新線整備につきましては、第三セ

クターを設立させていただくという考えを示させていただいたのですが、この輸送力強化につきましては、現在、ＪＲ九州と国の活用できる支援メニューがどういったものがあるかということも含めまして、事業主体ですとか、あと資金スキーム、こちらのほうはまだ引き続き協議をさせていただいているところでございます。

事業費につきましては、以前お示しさせていただいた60億円というプロジェクトございまして、その費用について国と協議する中で、どういった国の支援をいただけるような活用メニューがあるかどうか、そういったことも協議しながら、事業者につきましても検討してまいりたいというふうに考えております。

以上です。

○前川收委員　200円というのは私も妥当な金額だろうというふうに思っていますが、あくまで、今お話があったとおり、これで固定化するということよりも、まずは200円から始めるという形からやってもらわないと、ずっと令和16年まで200円で引っ張っていって、アクセス鉄道ができました、倍以上になりましたと言っちゃうと、これはちょっとやっぱり不合理だと思いますので、そこはしっかり考えながら運用していただければと思いますので、よろしくお願いしたいと思います。

それから、輸送力強化、ＪＲ豊肥本線の輸送力強化に向けた取組が、アクセス鉄道と比べると――これはもう同時進行でやっていっていただいて、アクセス鉄道が開業するときには、既にこちらも一緒に開業するという形ができないと、熊本駅から直接空港まで乗り入れていくという前提から見れば、非常にそこは時間がかかってしまったり、いろんな不具合が出てくるというふうに思っていますので、私たちから見れば、一緒にやるべき事業だというふうに思っています。

ただ、今お話がございましたとおり、相手様もいらっしゃる話ですから、きちっと将来が見えてないということでありますけれども、取組から見れば、ちょっと遅れているんじゃないかというふうに――イメージとしてですよ。アクセス鉄道と比べればですね。そういうイメージを私は持ちました。そういう印象を持ちました。

ですから、そこはやっぱり急ピッチに進めていただきながら、同時進行で、これは財政負担のことも含めて――ＪＲが100％やってくれればありがとうございますという話ですけれどもね。どういう話になるかよく分かりませんけれども、そこはしっかり詰めていただいてやっていただかなければなりませんし、スピード感は、皆さんの世界ではスピード感はあるのかもしれませんが、こちらに伝わってきてないという部分もございますし、多くの県民の皆さんも期待されている向きがたくさんあるというふうに思いますので、しっかりその内容についても詰めていただきたいというふうに思います。

以上です。

○橋口海平委員長　ほかにございませんか。

○前田憲秀委員　空港ライナーについて、私も御質問をさせていただきたいと思います。

部長の最初のお話でも、安定的な運行と利便性の向上というお話がありました。ですから、安定的な運行ということで、１つ案として200円という金額が出たのかなと思います。

別添の資料でも、今年度は17万人程度の利用を見込むということなので、単純計算

で、200円で計算すると3,400万ですね。今は15万人利用で、予算は5,000万ほどで、県の負担が７割、3,500万ぐらいだったでしょうか。地元自治体などが負担していますけれども、その割合は200円になっても変わらないという感じなんですかね。

○牧野交通政策課長　交通政策課でございます。

現在の空港ライナーの運営でございますけれども、委員おっしゃっていただいたとおりでございまして、予算は、大体規模としては5,000万円程度でございまして、そのうちの７割程度を県が負担していると。その他、地元の大津町と、それから熊本国際空港株式会社と、それからＪＲ九州に一部負担をいただいて運営しているという状況でございます。

今後、運行によりまして、この有料化によって収入が入ってくるわけでございますけれども、その残る部分といいますか、その負担、運営に係る経費につきましては、引き続き現状のその負担割合というのを堅持して運行を継続していく予定でございます。

以上です。

○前田憲秀委員　私、個人的には、アンケートの結果は200円、まあ反対する人は少ないかと思いますが、300円でも利用する人は利用するんじゃないかなという思いはあります。

300円で17万人だったら、5,100万の収入になるわけですよね。そこは、先ほども議論があったように、200円で統一でずっとというよりも、そこはしっかりと考えていただきたいなと。安定的な運行というのが大前提なので、そうだとは思いますけれども、そこの運賃設定はしっかりやっぱり検討していただきたいなと思います。

そして、もう一つの利便性の向上ということでお尋ねなんですけれども、せっかく有料化をして、今まで全額県が７割負担だったのが、ある程度収入が入ってくるわけなんですが、例えばＭａａＳ、富永部長が得意なＭａａＳ、モビリティー・アズ・ア・サービスですかね。よくうたわれて、最近感じるのは、交通事業者ごとだとか行政ごとだとか、九経連では九州ＭａａＳなんていう言い方をしますけれども、一体どれを使ったらいいんだという印象がものすごくあるんですよね。

そこで、空港ライナーを利用した人は感じると思うんですけれども、例えば、最終便で着いて間に合うだろうか、やっと間に合ったと、積み残しはないんですけれども、寒い中あそこのバス停で待っとかないといけないわけですよね、並んで。そういうときに、例えばスマホのネットで予約が完了して、どうしても間に合わないときは変更ができるだとか、そういったオンラインのサービスみたいなのは、この有料化と同時に、利便性という意味では検討はないのかなと思うんですけれども、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、運賃につきまして、300円でも利用するのではないかという点につきましては、引き続き、今後の利用者の方の動向も見ながら、そこの部分は探ってまいりたいと思います。

その上で、利便性についての御意見を頂戴したところでございます。

ＭａａＳの利用で、まずどれを使ったらよいのかというところにつきましては、今回、地域公共交通計画の中でも、一部、先ほど説明の中で言及はいたしませんでしたが、電子チケットの造成の販売数の目標も

掲げているところでございます。

実際、今九州の中では、やはり九州ＭａａＳというのが様々な事業者の方も参画する形で今運営されておりまして、やはり極力そのアプリが複数にわたるということではなくて、このアプリを持っておきさえすれば、九州の圏域内では公共交通、どれも乗りやすくなるんだ、１つの決済でいけるんだという環境がまずもって望ましいと考えておりますので、我々といたしましては、まず九州ＭａａＳの中でそういった利便性の向上を図っていきたいというのが１つございます。

その上で、この空港ライナーの利便性の向上ということで、委員御指摘のとおりで、今御提案いただきました、最終便に例えば並んで待っている方がいると、ぜひそのＭａａＳとかそういったものでネット予約できないかというところであります。

今回、その空港ライナーにつきましては、コンペを事業者の方に行いまして、その中で企画提案をいただくと、それに合わせて利便性の向上を図るということ。

それから、朝夕の混雑時間帯につきまして、やはり輸送力が足りていない部分がございますので、そこの部分の増強を図るということで利便性を引き上げていきたいという考えでございます。

ネット予約に関しましては、恐らくまた別のシステムを構築する費用ですとか、その辺りも出てこようかと思いますので、その辺りは事業者の方ともいろいろ相談、協議しながら、利用者の方の――お金を頂くことになりますので、利便性が引き上がるように、我々としても取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上です。

○前田憲秀委員　ありがとうございました。

ぜひ、いろんな意見を出し合っていただいて、有料化にして今まで県が負担していた分を埋めるぐらいの感覚じゃなくて、せっかく有料化で収入があるのであれば、それをまた有効に、利便性がさらに向上するように使えるような、そういう議論をぜひしていただきたいなと思っています。

そして、アクセス鉄道が開通後は、やはりＪＲに乗って移動されるわけですね。先ほどもちょっとあった交通系ＩＣカードの問題は、これはずっと続いてくるんじゃないかと思います。

例えば、最近議論になった、水前寺駅とか南熊本駅で降りて、市内の渋滞解消といったら、降りたら降りたで別なカードを使わないといけないわけですよね。そういった話も必ず出てきます。

そして、別添でも説明があった、10年間で公共交通利用者を２倍にするというような、そこは相当な努力、意識変換が必要だと思います。バス事業者のドライバーの問題、そして、今、ふだん車を運転して移動している人の意識改革、様々な問題が出てくるので、10年間というと、長いようですぐ来るんじゃないかと思いますので、一つ一つしっかりとテーブルで議論していただくことを切に望みますので、よろしくお願いいたします。もう要望で結構です。

○橋口海平委員長　ほかにございませんか。

○岩中伸司委員　すみません、ちょっと非常識な質問になると思いますが、今、空港ライナーを有料化するという、まあこれはこれでいいんですけれども、アクセス鉄道が開通をして、空港まで肥後大津からそのまま鉄道のレールで行くようになってからでも、この空港ライナーというのが存在するのかというのは、非常に私は疑問がある

んです。何か特別――道路を通っていくのがいいのか、レールを引くとすれば、もうそれで空港までは行くわけですから、何で空港ライナーがずっと継続をされていくのかなという話になるんですかね。

○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、アクセス鉄道を開業した後の取扱いということでございますけれども、空港ライナー、基本的には、現時点で運行している中で、当然アクセス鉄道が整備されるまでの間は休まず運行していくということでございますけれども、その後、当然、開業後というのは、そこはまた役割分担も出てまいりますし、そこについては、当然そのときの状況をきちんと踏まえた上で適切に運行するのかしないのかという判断を、そこできちんと行ってまいりたいと考えてございます。

　以上です。

○岩中伸司委員　鉄道が開通したら、またそこで関係者がいろいろして、続けるのかどうなのかということを判断するわけですね。

　以前、空港ライナーというのは、無料というふうなことでずっときたんですけれども、これは、サービス、空港内の移動だというふうな認識というふうな答弁がいつかあったような感じがするんですが、そうだったですね。

○牧野交通政策課長　交通政策課でございます。

　委員御指摘のとおりでございます。大空港構想の考えの下でいきますと、やはりその空港のエリアというのは、肥後大津駅までも含むものであって、空港とともに地域の発展もしていくという考えでしたので、そこまではもう空港のエリアというふうに捉えまして、その間の輸送を無料で行ってきたというものでございます。

○岩中伸司委員　当時、そのことを聞いて、７キロ近くもあるところが空港内のサービスでというのは、本当上手なことを言うなというふうな思いで――失礼ですけれども、そんなことを思ったんです。

　ただ、私は、これはあくまでもレールで行くならそれが便利になるし、そういう部分もあると思うんですけれども、もう１つ、ここの48ページにアクセス鉄道整備の云々と書いて、今では610億円かかるんですけれども、それプラス60億ということで、それがずっと右側のほうに、需要予測で約１日に6,500人利用するということの数が記載されていますけれども、これはどこで検討されてきた6,500人ですか。１日に6,500人が利用するアクセス鉄道にしたいというふうなことは。

○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。

　この6,500人といいます数字は、私どもがアクセス鉄道の概略設計を進めていく中で、需要予測として算出したものでございます。

　以上です。

○岩中伸司委員　だとすれば、この6,500人が利用するような状況というのは、ちょっと行ってみたんですけれども、鉄道ができたら、空港利用者の64%が鉄道で行く形になるんですね、あの数を計算していけば。

　空港利用者が通るルートですが、国内線、国際線、先ほど報告では、369万4,000人というふうなことですから、結局6,500人も利用すれば、空港へ64%が鉄道で行く

と。

私たちの常識では、熊本空港の場合は、車が――熊本市内だけに限れば別ですけれども、県内から来る人はほとんど車で来るのが多いという前提に立つので、こんなにやっぱり64%も肥後大津から鉄道で行くようになるのかなというふうな、私はそんな感じを持っているんですが、どうですか。

○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。

この6,500人という人数でございますけれども、こちらは、全てが空港を利用する方というわけではなくて、付近の通勤の方ですとか、学生の方ですとか、あとお見送りの方とか、いわゆる一般交通としての利用をされる方々も含めたところの数字でございます。

以上でございます。

○岩中伸司委員　私は、細かなところまでは分かりませんので、まあそういうことで理解をさせていただきます。

○橋口海平委員長　ほかに。

○髙木健次委員　関連して、空港ライナーの件で質問いたしますけれども、代表質問で私のほうも何か有料に肩入れしたようなことを言いましたけれども、ただ、大変利用されている方も、とても好評、喜ばれるということで、どんどんどんどん利用者が増えていることでありますので、大変この有料化というのはよかったなというふうに思っております。

ただ、今、空港から大津駅までという大きな、ＴＳＭＣの第２工場も来年の稼動とか目指しておりますので、非常に今でも台湾あるいは外国からのＴＳＭＣ関係の方が空港に大分来ておられると思うんですね。

空港から、じゃあＴＳＭＣ、セミコンパークのほうに行くのにどうするかという、非常に不便な面があるんじゃないのかなと。大津駅から続けてＴＳＭＣ関係、セミコンテクノパークのほうに延長すれば、非常に利用者も増えるんじゃないかなという思いがいたします。

それと、今、９人乗りのジャンボタクシーですかね、これを利用しているということですけれども、僕は、せっかくだったら大型バスの運行をして、やっぱりそれなりの体制を整える必要があるのかなと。

確かに、ＴＳＭＣのほうに今どんどんどんどん、サプライチェーンを含めて、企業がどんどん入ってきて、非常に利用客も多いと思うんですね。この運行をすれば、ＴＳＭＣまで。だから、その辺の考えはないのか、それが１つ、最初にお尋ねしたいと思います。

○牧野交通政策課長　交通政策課でございます。

空港ライナーにつきましてお尋ねいただきました。

まず、ルートの関係でございます。

ＴＳＭＣの第２工場までの延長とか、そういったことの考えはないのかという御意見でございます。ありがとうございます。

空港からの一旦まずこれはアクセスということで、空港ライナー、やらせていただいているところもありますので、一旦今回はまず空港までででございますけれども、当然、ＴＳＭＣの第２工場に行かれる方とか、そのまま空港からダイレクトに行かれたほうが利便性が高いというところもあろうかと思いますので、その状況はよくよく見ながら進めてまいりたいと思います。

今、肥後大津駅、それから原水駅のほうからセミコンのほうに通勤される方に対しての二次交通の提供をしているところでご

ざいまして、そこの通勤ルートは引いている部分はあろうかと思いますが、一方で、多分その方々が今度海外に出張されるときには、空港へよりスムーズに行かれるという需要も一定程度あると思いますので、その辺りは引き続きニーズを見ながら、また、その地元、それから事業者の方とかと連携しながら、ネットワークとかに関しては検討してまいりたいと考えてございます。

また、輸送力の強化ということで、現状ジャンボタクシーという形態で、ちょっと足りない部分のときには２便、３便と応援便を出していただいて、今運行している状況でございます。

今後、輸送力の強化、極力積み残しを出さないという方向でやっていく必要があると考えてございますので、一足飛びに大型バスかというと、いろいろそこはまた、有料化もしますので、需要をよく見なければなりませんけれども、その辺りも事業者の方からの御提案もいただきながら、例えばマイクロバスだとか、そういうところも、別にジャンボタクシーに制約かけることなく、様々な輸送手段で、どういったところまでできるのかということを事業者の方と相談しながら、協議しながら進めてまいりたいと考えてございます。

以上です。

○髙木健次委員　延長するということは、今の時点ではまだなかなかそこまでいってないのかもしれませんけれども、今後やっぱりすぐそういうことで計画をしないと、後で後手後手になっても仕方ないしというふうに思っていますし、原水駅からＴＳＭＣのほうにはバスを通勤者に提供しているということで、非常にその辺もいいと思うんですけれども、せっかくだったら、もうそのバスも利用して空港から直線で行くような形もやってもいいんじゃないのかなと。これはもう試行的にやってもいいだろうしですね。その辺はちょっと研究をしていただきたいというふうに思っております。

大変あの辺も渋滞をしておりますので、何台もバスとか出すというようなことよりも、一本化してその辺の計画もお願いしたいというふうに思いますので、しっかりとよろしくお願いしておきます。

以上です。

○橋口海平委員長　ほかにございませんか。

○藤川隆夫委員　ちょっと国際線の話になりますけれども、空港の件でちょっとお尋ねします。

まずは、国内線が38便で、国際線が44便という形で、国際線のほうが多くなっています。そういう中で、この前ちょっと高雄に行ったときに、実は国際線のほうでやっぱりかぶってしまったときに、荷さばきとか何かは今回ちょっと拡張していただいておりますし、受付も拡張していただいておりますけれども、実は保安検査場が、行ったときに、やっぱりあの時１か所しか開いてなくて、今２か所あると思うんですけど、その件について山川さんともちょっと話ししたんですけど、やっぱり航空会社がそこは責任を持っているので、今検討はしているという話ではあるんですけど、そういうような意味において、混んだときの保安検査場の在り方もちょっと考えなきゃいけないし、また逆に、44便あるということは、なかなか向こうから入ってこられる方の入国審査、これも結構詰まっているという状況を聞いておりますので、その部分をやっぱり――この間も、帰ってきたときに、２ブースぐらいしか開いてなかったよ

うな気がするんですけれども、この部分も含めて、これは人の手配等が必要になってくるというふうに思います。その部分に関しては、今後やっぱり改善していかなきゃいけないだろうと思っております。

その部分のことと、もう１つ、グランドハンドリングの件で、本当に現状これで足りているのかどうかという問題がどうなっているのかというのを、まずそこを教えていただけばと思います。

○牧野交通政策課長　交通政策課でございます。

まず、出国時、それから入国時のこの混雑に対する対応ということで御質問いただきました。

まず１点、委員御指摘のとおり、一時期ちょっと便がふくそうする時間帯につきましては、出発便、それから入国の際にかなり混雑が生じているということは認識をしてございます。

我々、空港会社に確認をいたしてございまして、やはり委員御指摘のとおりでございますが、出発のピーク時間帯にはかなり列をなしている、一方で、手荷物検査のところに、御指摘のとおり、２レーンありますけれども、現状１レーンしか開いていないという状況でございます。

こちらのレーン、保安検査の部分につきましては、空港会社、それからエアライン等で負担をする形で対応を取っておられるということでありますけれども、空港会社も何とかそこの混雑の解消が必要だということで、一旦まずそこの検査員の増員ということを３月１日から始めていただいてございます。

一定程度ちょっと流れるようになってきているというふうには聞いておりますけれども、引き続き、我々としても、そこの状況を確認してまいりたいというふうに考えてございます。

また、反対に入国審査のほうでございますけれども、海外の方のレーン、御指摘のとおり、私もちょっと海外利用したときに、２ブースぐらいしか開いてないとかというのは見たりもしますけれども、どうしてもその辺り、入国審査のほうは国が中心となって人員を配置いただいている部分もございまして、その点また恒常的に、ずっと常に、例えば３便とか複数便が常にもうずっと降りてくるような状況であると、より人員を出しやすいという部分もあろうかと思いますが、まだちょっと現状申し上げると、まだまだ局所的な部分はございますけれども、一方で、利用者の方の利便、お待たせしていて、熊本にせっかく入国いただくのに印象が悪くなるというのも、これも極力避けなければいけませんので、その辺りに関して、人員の配置という、追加もちょっと配分できないかということにつきましては、例えば国に要望するなど、必要な対応は検討してまいりたいと思います。

○藤川隆夫委員　今、おっしゃったとおり、入国に関しては国のほうで、出るときの保安検査場に関しては航空会社等エアラインでということでありますので、ぜひそこはそれで進めていっていただければと思いますので、よろしくお願いします。

あわせまして、実は、貨物便、貨物の話ですけれども、今まで少しずつ、右肩上がりというまではいかないけれども、少しずつ今増えてきていると思います。

今44便飛ぶわけでありますので、やはり熊本県からあるいは台湾に物を出すに当たって、そこが空っぽのまま行ってしまうというのはもったいない話でありますので、できるだけ向こうに輸出できるものに関しては、そこに抱えてもらって出してもらうというほうが本当にいいんだろうなという

ふうに思っておりますので、この部分に関して、ある意味目標設定とか何か今されていないと思いますけれども、そういうような目標とか何かがあれば、ちょっとそこを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、ごめんなさい。先ほどグラハンの話もいただきました。グラハンの話は、すみません、失礼しました。

グラハンにつきましても、こちら、それぞれの航空会社と契約を結ぶ形で地上の人員を配置いただいているというところでございますけれども、どうしてもコロナ禍以降、人員を削減、削減といいますか、それぞれ企業努力といいますか、人員の中でちょっと人手不足というのが出ているのは、これは全国共通の課題でございます。

その中で、現状何とかその国際線の受入れに当たっての必要な人員は、エアラインとそれから空港会社の御努力によりまして現状何とかカバーしている状況でございますけれども、当然、この新たにさらに就航してくるという部分におきましては、これもまた、スポットだけでなく、本当はその会社の方からすると、恒常的に要るのであればもうちょっと人員をつけやすいんだけども、一定のダイヤだけだとちょっとなかなかつけづらいというようなお声も聞いているというふうに伺っておりますけれども、そこの部分は、ちょっと我々としても、新たな便がせっかく来ていただけるのに対応できないということでは、これはちょっと望ましくありませんので、ちょっとその点国もいろいろと検討会とか立ち上げて対応もいただいていますので、その辺りとも連携をしながら、対応は引き続き検討してまいりたいと思ってございます。

また、貨物便につきましては、現状、目標が、すみません、ちょっとあれなんですけれども、やはり熊本から海外に輸出をしていく、これだけ国際路線増えている中で、航空の腹の貨物の部分ですね、使わないのはもったいないというのは、もう本当に御指摘のとおりだと思ってございます。

その中で、今、県といたしましては、熊本から試しにまず、皆さんこれまで海外に出してなかった、もしくは別のところを経由していた方に、熊本から飛ばすとこれだけのルートで行きますよというのを、トライアルでやっていただけるような助成の事業を設けているところでございまして、まずはそこからきちんと、熊本から経由で外へ出すというルートを定着させていくということからまず取り組んでいきたいという考えでございます。

○藤川隆夫委員　貨物便に関しては、ぜひそれを進めていただきたいと思います。特に、九州の中央にありますので、できれば県南地域は、県南というか、九州の南のほうですね。鹿児島であり、宮崎であり、大分で、そういうところ、利便性の高いところに関しましては、プロモーションかけて、やっぱりそういう輸出につなげていってもらうということが大事かなというふうに思います。それをぜひやっていただければと。

あと、もう１点だけ、すみません。

先ほど前田先生からもありましたけれども、九州ＭａａＳの件なんですけれども、今、交通系を見ると、極めて不便な状況。

熊本市内においても、電車ではＩＣカード使えるけれども、バスでは使えないとか、様々な問題が起こっておりますので、ある意味この九州ＭａａＳというのを広げてもらって、これで九州全域どこでも、市電含めて乗れるような体制、あるいは様々な旅行の予約なり何なりができるような体

制ができるのは、本当一番利便性高いんだろうなというふうに思っておりますけれども、この部分に関しての、何といいますか、九州ＭａａＳに関しては、積極的にこれからプロモーションしていくのか、また、逆に言うと、熊本の中だけで１枚のカードで済むような体制にしていくのか、その付近は今現状どのように考えているのか、教えていただければと。

○牧野交通政策課長　交通政策課でございます。

まず、この県内の交通手段の決済手段ということでお尋ねをいただきました。

現状、全国共通ＩＣカード、県内バスにおきましては使えないという状況でございますので、御不便をおかけしているものと認識してございます。

一方、そのタッチ決済を導入しているところでもございまして、徐々に徐々にこの利用率というのは今のところ伸びてきてはいて、ようやく10%を超えてきたというところだと認識をしてございます。

その中で、１つ何かこれがあれば公共交通全て一発でいけるんだというものが、当然利用者の方々にとっては利便性が高いというふうに考えておりまして、今もってまず手元でそれが可能性として考えているのは九州ＭａａＳでございます。

今、県内でも、一部コミュニティ交通も含めて、路線バスにつきまして、例えばわくわく１dayパスといった形で、九州ＭａａＳでデジタルチケットを購入いただくと、それで基本的に路線バス等々全て乗っていただけるような仕組みはできておりますけれども、それがより皆様への周知であったりとか、もしくは日常利用される方において、より使っていただけるような流れにすることも大事だというふうに考えております。

直近、熊本市のほうでも、一部公表された情報でありますけれども、まず定期券につきましては、現状くまモンのＩＣカードしか載せられないものを、今、その携帯のアプリといいますか、スマートフォン上で定期券機能を載せて、なおかつ、これをもって、今まで区間定期券だったものが、200円の運賃の範囲だとか300円の運賃の範囲であれば、月額幾らでどこでも乗れますというような形を、来年度の導入に向けて今検討されているということでございますので、基本的にはまず九州ＭａａＳですとか、あまり複数のアプリは当たらないほうが利便性は高いと思いますけれども、九州ＭａａＳであったり、そういった定期券の機能で皆さんに御不便をおかけしないように、スムーズに乗っていただけるような環境をつくっていくということを進めてまいりたいと考えてございます。

○藤川隆夫委員　そういうことで、ぜひ進めていただければと思います。

実は、この間高雄に行ったときに、高雄市政府からもらったＩＣカードがあるんだけれども、これ1枚でチャージすれば地下鉄もＬＲＴもバスも全て乗れるというようなカードがあったもので、やっぱりそういうようなものが１枚あれば済むような世界をつくっていかなきゃいけないと思っていますので、まあ九州ＭａａＳが一番という話でありますので、ぜひそれを広めるような努力をしていただければと思います。よろしくお願いいたします。

以上です。

○前川收委員　ちょっと関連でいいですか。

○橋口海平委員長　はい。前川委員。

○前川收委員　39ページの今の国際空港の貨物の話なんですけれども、昨年、せっかく国際空港貨物上屋ということで、輸出入の取扱いがしやすい上屋を供用開始していただきました。

ただ、つい最近、ＪＡ益城の皆さん方が私のところにお見えいただいて、イチゴを輸出していると、台湾に出していると。じゃあ、益城ですから、益城の中に空港があるから便利でいいですねと言ったら、いや、福岡空港から出しているんだというお話をいただいて、あれ、何でという話をしたら、やっぱり検疫がまだ熊本はしっかり整備されてないと、ですから、やむを得ず――やむを得ずですよ、全く。福岡空港に行っているという話でありました。

ぜひそういう情報をしっかり集めていただいて、せっかくそのすぐ近く、益城というのは、空港も益城の中にあるんだから、益城の人たちのイチゴがわざわざ福岡回りで行くのというのは、誰が考えても疑問ですし、検疫をしっかりつくっていくということは大事だと思いますので、それは卵が先か鶏が先かという話、物がないと検疫は来ないとか、いろいろありますけれども、そこはしっかり頑張っていただきたいと思いますが、いかがですか。

○牧野交通政策課長　交通政策課でございます。

委員御指摘のとおり、貨物、せっかくお出しいただけるのに、その環境が整ってなくて、これまた県外に行ってしまうというのは、我々としては、きちんと考えなければいけないというふうに考えてございます。

その中で、イチゴの関係、まさにその検疫の関係でございますけれども、そこの体制についても、どうしても熊本空港から出そうとするときに、時間がかかってしまうというお声を各方面からちょうだいをしてございます。

検疫の体制につきましては、どうしても国の関係してくる部分でございますけれども、今現状ですと、八代港まで一個一個イチゴをわざわざ持っていって、八代港の事務所で検査をした上でもう一回空港のほうに戻してくるといいますか、関係書類をわざわざ八代港湾へ取りに行かなきゃいけないということで、タイムラグが生じているというふうに伺ってございます。

そこの部分の対応につきましては、引き続き国の方々と相談、協議をしながら進めてまいりたいと、少しでも早く熊本から出していただけるような環境整備につなげていきたいという考えでございます。

○橋口海平委員長　ほかにございませんか。

○池田和貴委員　すみません。これは都市計画課になるのかな。60ページなんですが、都市圏総合交通のアクションプランについて、60ページのほうで、今後の取組で、アクションプランの実効性を高めるために、新たにモニタリング機関を設置し、施策の進捗管理や効果検証を行っていくというふうになっています。

その右上に、現在の施策の進捗管理表が載せられているんですけれども、このアクションプラン、この交通の計画というのは、すごく住民の人たちにとっても非常に大事ですし、今10年単位で考えていらっしゃいますが、今はデジタル化が進んできていて、いろんな情報ってもっと早く一般の人たちにもつながるし、取りに行こうと思えば幾らでも取れるような状況で、その中で、今後新たなモニタリング機関を設置しと書いてあるんですが、どのようにされていこうとされているのかなというのはちょ

っと疑問としてあったというのと、前、何度か私、この委員会の中でお話しさせていただいたんですが、県警さんが持っていらっしゃる交通量のいわゆるビッグデータ、エムシステムを含めて、たくさん交通量のデータというのはあるはずなので、それがうまくこういう計画とかそういうのとリンクしながらやっていく方法はないのかなというのをちょっと提案させていただきました。

いろいろ県警さんのほうからお話を聞いてみると、何か生データで出すとなかなか難しくて、加工しなきゃいけないというふうなお話も伺っていて、そこは大変だというお話も聞きました。

先ほど御報告もあったように、昨年の12月、１万人のオフピーク通勤の調査結果で３割削減したというのもあったんですけれども、あれもどういうふうに調べられたかというと、やっぱり実測して調べられたということなので、そういうのはすごく大事だとは思うんですが、ただ、今後を考えると、やっぱり計画の検証のデータというのは、わざわざ人間が介在するのをなるべく減らして、定期的にコンピューターやカメラとかそういうもののほうが、ずっとデータを取りながら、そういうものがリアルタイムでデータを見ながら、そして計画の進捗とかそういうのをやっていくような時代になっていくのかなと思っていますので、働き手の人間が減っていくので、そこはやっぱり今後考えなきゃいけないんじゃないかなと私はちょっと思うんですが、新たなモニタリング機関というのに、そういうデジタル化とか、そういうのはどういうふうに考えられているのかなと思って、ちょっと聞きたいと思います。

○高橋都市計画課長　都市計画課です。

今いただきましたモニタリング機関については、現在、その実行計画であるアクションプランの進捗状況を、行政機関だけではなくて、学識者、経済界、住民代表、様々な方の参画を予定して考えてございます。関係者が一体となってその計画を推進していくための組織を想定しております。

また、この機関がモニタリングを実施することによって、計画の着実な実効を図るとともに、その結果を関係機関や住民の方に分かりやすく情報提供する役割を担おうと考えております。

まだ、現在、どういう形でつくるかというのは、検討している最中でありまして、今委員がおっしゃったように、その成果をどういうふうに公表するか、判断していくかについては、委員からいただきました意見を参考にさせていただきながら、計画を進めさせていただきたいと思います。

それと、交通管理者の方とも、このマスタープランをつくるに当たっては、一緒に参画していただきまして、いろんな御意見をいただいてやっております。

今後、アクションプラン、特にモニタリングなんかについては、恐らくそういう形で御参画いただきながら、より客観的な形で、分かりやすく提供できるような形で進めさせていただくよう考えております。よろしくお願いします。

○池田和貴委員　ありがとうございました。

新たなモニタリング機関の御説明、今聞かせていただいて、分かりました。

ただ、そこの参加する人たちに提供するデータの話なんですね。そのデータが、やはりなるべく直近のまで分かりやすいデータとして提供して、そこでやっぱり議論してもらうということ、今までの推移も含めてというのが大事だと思うんですけれども、そのデータをつくるために、いわゆる

事務局の人たちが苦労して、もういろんなのを持ち合わせてつくるというのもそれはあるんだろうと思うんですけれども、できれば、通常データは刻々と記録されていっているわけですから、それを、人間があまり介在することなく、取り出してきて加工すれば、１日とか１週間とか１か月だとか１年だとかというので見れるようなそういう形をしていくと、さらにそのモニタリングの中の議論も深まってくるんじゃないかと思うので、そこの連携というのを今後やっぱりやっていったほうがいいんじゃないかなというふうに、私、思っているんですね。

今回、議会の中でも、ＡＩの活用についても質問がありましたけれども、ＡＩも急速に進展をしていっていますので、ある意味皆さん方が持っていらっしゃったようなノウハウとかそういったものも、もしかしたら代替、お手伝いしてもらうような時代もすぐ来るんじゃないかというのもあるので、そういう視点を持ちながら今後やっていかれたらいかがかなというふうに私は思うんですけれども、よかったら、土木部長、ちょっと何か。すみません、急にあれですけれども。指名して？しまって申し訳ありませんけれども。

○菰田土木部長　御意見ありがとうございます。

いろいろデジタル関係、どんどん進化しております。先ほど都市計画課長がお話ししましたように、新たなモニタリング機関といった形でこれからちょっと検討を深めていくような形ではあります。

新しい最新データを活用する中での施策への展開というのがやっぱり一番望ましいというふうに思いますので、いろいろ考えさせていただきながら取組を進めていければなというふうに思っているところでございます。

抽象的な表現で申し訳ございませんけれども、今後ともよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

○池田和貴委員　どうもありがとうございます。

今、先ほど言ったように、一般の人たちも、今までそういう情報を知るスピードって、以前に比べたら格段に上がっていると思うんですね。どっかに新しい道路ができて、そこが、例えば交通に関していくと、新しい道路が開通すると、そっちが進んで、そっちが早くなるとか、後は、ＳＮＳへの書き込みを見て、こっちはもうスムーズに行くよってなったらそっちへ行くとかですね。やっぱり移動も刻々と変わってくると思うので、そういうのも踏まえて議論の場に出していこうとすると、やはりデータというか、デジタル化の活用が私は必要になってくるんじゃないかというふうに思っていますので、ぜひそこはまだ、何というか、具体的な話をすることはできませんけれども、そういうのも考えながらやっていただければと思っておりますので、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。

○髙島和男委員　空港の施設について、説明資料の42ページから43ページにありますそらよかダイニングについてお尋ねしたいと思いますけれども、約２年ぐらいが経過したと思うんですね。ここにも記載されておりますように、日本初出店とか西日本初出店というふうにありますけれども、現在、それぞれ店舗の利用状況というのはどうなんだろうかと。当初の予定どおり、いや、にぎわっていますよとか、いや、ちょ

っと厳しいんですよなのか、そこら辺をお尋ねしたいと思います。

　といいますのが、私だけかもしれませんけれども、利用された方の評価があんまり思わしくないんですよ。実際どうなんだろうかなと思って、お尋ねしたいと思います。

○牧野交通政策課長　交通政策課でございます。

　すみません、今ちょっと手元にそらよかダイニングの利用状況というのが、すみません、ちょっと持ち合わせておりませんので、確認の上また説明に伺わせていただければと思います。

　店舗の数、種類というのは、引き続き空港会社の御努力により充実をしていただいているところと思ってございますけれども、一方で、引き続き、やはりどうしても当初から出国、もしくは新しく便に乗って出発する方々へのところにもともとのコンセプトとして軸足を置いてきた部分もございますので、多分そういった観点から利用者の方からまだまだ足りないといったお声があるということも認識をしてございますので、その点につきましては、空港会社と引き続き充実をさせていく、また、空港を目的地として来ていただく方も、やっぱり一定数増やしていくということが必要だと思ってございますので、その点は空港会社の方と連携しながらやってまいりたいと考えてございます。

○髙島和男委員　今、課長は、そもそもその利用者を対象にしたということでコンセプトというふうなおっしゃり方をされたと思うんですけれども、当初、ここで議論しとったときには、利用者だけではなくて、誰もが利用できることをコンセプトにしていたと思うんですよね。そういう意味では、見送る前に寄る、見送った後に寄る、送った人たちがですね、そういう人たちも、ぜひ気軽に寄っていただきたいということだったはずだと思うんです。

　そういう意味で、利用者、まあ分析はまだしていないということでしたけれども、そういう方々がどれだけ利用されているのかということを、私は検証しておくべきだろうと思います。

　そして、なかなかやっぱり空港までかなりの時間、街中からすればかかるわけですから、わざわざ行くということになるならば、それだけやっぱり魅力がなからんと、非常にやっぱりにぎわいというのは創出できないと思いますので、現状がどうなのか、そして、運営会社として、それを踏まえて今後どういうふうに持っていこうとされているのか、そこら辺もぜひ今後の課題として御検討していっていただきたいと思います。

○牧野交通政策課長　交通政策課でございます。

　すみません、私の表現が一部よろしくない部分がありまして、失礼いたしました。

　きちんと、見送る方も含めて、空港として誰もが使い勝手のいいものにしていくということだと思います。

　その中で、現状、それから、今後のその打ち手につきましても、空港会社の方も、さらにその手荷物検査を受ける前のところの段階のこの店の種類も、今ちょっと増やす方向でいろいろ検討もいただいているというふうに認識をしてございますけれども、まず現状でそこの部分の利用者がどうなのかということと今後の打ち手につきましても、きちっと確認の上、また対応してまいりたいと思います。ありがとうございます。

○南部隼平委員　すみません、別添資料、県の地域公共交通計画に関連して質問させていただきます。

この公共交通計画に、今回、都市圏交通のほうも少し入りまして、非常に前回と比べると、割と渋滞の対策とか、そういったのも含めた上での計画になっているということで、非常にいいなと思っております。

その中で、直近熊本市のほうで発表がありました交通連合に関する話題が出ております。交通戦略部だったかな、熊本市がまたつくってということで、どこまで熊本市がやるのかというのは、ちょっと私もはっきり分かりませんけれども、こういった交通連合というのは、私も、非常に今後公共交通をさらに２倍にしていくとかという意味では、非常に大事だと思っています。

ここに、県としては、どこまで熊本市さんと連携が取れているのかとか、どこまで関わっていくのかというのは、現状の状況を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。

熊本市のほうで、今、交通連合、それから運輸連合という言い方をしているかもしれませんけれども、そういった形で検討を深められていることを承知してございます。

また、今、その交通連合に向けて、実際どういうところから始めていったらいいのか、もしくはそもそも組織の在り方ですとか、それによってどういうことがよくなるのかといったこと、そういった議論、県も参画をする形で現状進めておりまして、その点熊本市とも連携を取って進めているところであります。

今後も交通連合のこの議論を深めていくに当たって、我々としても、きちんと今回計画にも体制整備ということで位置づけさせていただいておりますし、県、それから市、それぞれ知事と市長のこの公約の中でもうたわれているものとも認識をしてございますので、その点は熊本市の関係部署とも連携して、引き続き取り組んでまいりたいと考えてございます。

○南部隼平委員　本当、交通連合ということで、非常にいい取組だと思うんですけれども、これは熊本市だけじゃなかなか難しいと思いますし、やっぱり都市圏で考えないと、これはもちろんＴＳＭＣ関連のああいったところの渋滞問題もありますし、ある程度県も主体的にというか、取り組む必要があるというふうに思います。

なかなかやっぱり業者、いろんな運輸業者の方々がメインにというのはなかなかなりにくい、それぞれ利害関係が絡むので難しいと思うので、そこはしっかり県としても主体的に取り組んでいただければと思います。要望です。

○橋口海平委員長　ほかにございませんか。

○髙木健次委員　49ページなんですけれども、交通アクセスのルートが資料に載っていますけど、大津町、益城町、関係町に12月21日から説明会があったと思うんですけれども、この構造形式って３つ出ていますけれども、地下式は、これももうトンネルですから、当然平地のほうではあまり関係ないと思うんですけれども、地表式とこのかさ上げ式、この辺についての説明もあったと思うんですね。

ただ、あそこは非常に農地が多くて、ほとんど農地、酪農家の方たちもたくさんおられるということで、様々な意見があったと思うんですけれども、どのような意見が

あったのか、その辺のお話をちょっと聞かせていただけますか。

○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。

12月の地元説明会に当たりましては、やはり委員がおっしゃられた、農業ですとか、畜産業、自営業の継続についての御不安の声、確かにいただいております。

そちらに対しましては、こちらとしても、今後また詳細な設計をしていくと思うんですけれども、できるだけ農地に影響を与えないような設計にして、雨水をできるだけ地下水に浸透させていくとか、そういった設計も心がけていきたいと考えております。

そのほかにも、やはり騒音ですとか振動への御懸念、あとはトンネルとして通るところの上部の土地の方のその土地の利用制限がどうなるのかとか、あと、今後、その水田を横切るような形で、地権者になられる方から、今後どういった保証があるとか、営農をどうやって継続していったらいいのかとか、代替地とか世話していただけるのかとか、そういった様々な御意見はいただきました。

説明会後でも、幾つか個別にもお電話をいただいたりしている方もいらっしゃいまして、そういったところも、きめ細かく御説明に直接伺ったりして説明をさせていただいております。引き続き、丁寧な説明に努めてまいりたいと考えております。

以上です。

○髙木健次委員　今様々な意見があったということですが、やはり一番心配なのは、農地がほとんどですから、地表式でいったら、非常に向こうに渡るのも大変、あといろいろな問題も出てくるんじゃないのかなという感じがして、この３つの絵を見たら、やっぱりかさ上げ式、高架式のほうが一番あの地域にとっては無難な選択じゃないのかなという感じもしますけれども、まあこれは今からまたそっちのほうで研究されると思うんですけれども、ただ、やっぱりいろいろな意見に対してはしっかりと丁寧にお答えやらなければ、非常に、今までなかったところに線路が通るわけですから、大変皆さんも不安なところがあると思うんですね。その辺をしっかりと説明なり、いろいろなことを通して地域住民の方が安心していかれるような、一番いい策を講じていただければありがたいというふうに思っております。その辺は何分よろしくお願いしておきます。

委員長、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、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31分閉会

――――――○――――――

○橋口海平委員長　執行部において、菰田

土木部長、高橋首席審議員兼都市計画課長が本年３月末をもって退職されます。一言ずつ御挨拶をいただければと思っておりますが、委員の皆様方、よろしいでしょうか。

（「はい、お願いします」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長　それではまず、菰田土木部長、よろしくお願いいたします。

（菰田土木部長、高橋首席審議員兼都市計画課長の順に挨拶）

○橋口海平委員長　お疲れさまでございました。

それでは、本年度最後の委員会でございますので、私のほうからも御挨拶させていただきます。

昨年の６月以来、松村副委員長はじめ委員の皆様方には、熱心に御審議いただきまして、本当にありがとうございました。

そしてまた、富永部長、菰田部長、合瀬部長をはじめといたします執行部の皆様方にも、円滑な審議に御協力いただきまして、本当にありがとうございます。

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会は、県民にとってとても関心が高い委員会だというふうに思っております。アクセス鉄道、中九州をはじめといたします高規格道路、また、熊本都市圏の３連絡道路、それと空港への路線、また、先ほどいろいろ議論のあった空港の中の利便性向上、こういったのは全て県民の皆様方に関心が高いものだというふうに思っております。

目に見えて進んだもの、また、目に見えないけれども、しっかりと議論して進んでいったもの、それぞれあると思いますが、全てこの熊本県の未来にとって大事なことだというふうに思っております。

来年からも、引き続き、皆様方、ここに残られる方は、この県民の未来に向けて引き続き頑張っていただくことを祈念いたしまして、そしてまた、３月末で退職されるお２人の方は、引き続き県政にも関心を持っていただいて、これからも頑張っていただくことを祈念いたしまして、御挨拶とさせていただきます。

１年間、どうもありがとうございました。(拍手)

松村副委員長のほうにも御挨拶をいただきたいと思います。

○松村秀逸副委員長　副委員長の松村でございます。

この１年間、橋口委員長とともに、副委員長を務めさせていただきました。

委員会の円滑な推進ができましたのも、委員の皆さん方、そしてまた執行部の皆さん方の御協力によって終わったこと、心から感謝申し上げます。

そしてまた、長年、菰田土木部長、高橋都市計画課長、本当にお疲れさまでございました。

引き続き、やはり地域に、皆さん、県政のいろんな今までのノウハウをしっかり、また退職された後でもよろしくお願いしたいと思います。本当にお疲れさまでした。

本県の高速交通ネットワーク整備推進がさらなる発展につながることと、そして、委員の皆さん、執行部の皆さんのさらなる御健勝を心から御祈念申し上げ、御挨拶といたします。

１年間、大変お世話になりました。(拍手)

○橋口海平委員長　ありがとうございます。本日は、これで終了いたします。

午前11時38分

熊本県議会委員会条例第29条第１項の規定によりここに署名する

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会委員長