

第 4 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

令和元年12月5日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

## 第4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

令和元年12月5日(木曜日)

午前10時0分開議

午前11時27分閉会

本日の会議に付した事件

高速交通体系に関する件

熊本都市圏交通に関する件

付託調査事件の閉会中の継続審査について

出席委員(16人)

委員長	高木健次
副委員長	緒方勇二
委員	前川 收
委員	岩下 栄一
委員	鎌田 聡
委員	小早川宗弘
委員	田代国広
委員	前田 憲秀
委員	河津修司
委員	松村秀逸
委員	高島和男
委員	大平雄一
委員	中村亮彦
委員	吉田孝平
委員	島田 稔
委員	南部隼平

欠席議員(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 山川清徳

交通政策・情報局長 内田清之

首席審議員兼交通政策課長 重見忠宏

土木部

部長 宮部静夫

道路都市局長 村上義幸

道路整備課長 亀崎直隆

首席審議員兼都市計画課長 坂井秀一  
警察本部

交通部長 古庄幸男

交通規制課管理官 坂本昌弘

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 松本浩明

政務調査課主幹 植田晃史

午前10時0分開議

○高木健次委員長 皆さん、おはようございます。

ただいまから第4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。

それでは、付託事件の審査に入ります。

山川企画振興部長から、総括説明をお願いします。

○山川企画振興部長 委員会開会に当たりまして、本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

第1に、高速交通体系に関する件でございます。

空港のコンセッションにつきまして、先般、新ターミナルビル建設中に運用する国内線別棟ビルの運営開始日が4月7日に決まるなど、順調に手続が進んでいる状況です。

本定例会において、来年4月の運営会社による空港運営開始に向け、運営会社に対する県の出資金を予算計上しており、今年度中に県からの出資及び非常勤取締役の派遣を行うことで、県と運営会社との強固で実効性の高い連携体制を構築したいと考えております。

また、国際航空路線につきましては、来年3月18日にラオス線が就航することとなりました。熊本国際空港株式会社や庁内関係部局を初め旅行会社とも連携し、ラオスでの広報活動による熊本の認知度向上や国内向けのラ

オス観光情報の発信など、路線の利用促進と安定化にしっかりと取り組んでまいります。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

将来の熊本都市道路ネットワークにつきましては、10月29日に第2回目の検討会を開催するなど、新たな将来ビジョンの具体化に向けて検討を進めております。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしましたましたが、詳しくは各課長から御説明申し上げます。御審議のほどどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

○高木健次委員長 それでは、付託事件に関する事業概要等の説明に入ります。

まず、事業概要等について説明を求め、その後、質疑を受けたいと思います。

説明につきましては、着座のまま、簡潔にお願いします。

では、執行部から説明をお願いします。

亀崎道路整備課長。

○亀崎道路整備課長 道路整備課でございます。

着座にて説明をさせていただきます。

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会の資料につきましては、変更した箇所を中心に簡潔に説明をさせていただきます。

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、よろしくお願ひいたします。

まず、1の1の高規格幹線道路等の整備について御説明申し上げます。

12ページをお願いいたします。

地域高規格道路の中九州横断道路です。

現状の欄の1つ目の丸、熊本市から大津町間についてでございます。

米印のところでございますが、再来週の12月18日に、熊本県都市計画審議会の開催を予定しております。

これは、熊本市の九州縦貫自動車道から大津町の国道325号までの約14キロメートル区間について、現在手続を進めております中九州横断道路の都市計画案と環境影響評価の評価書について、都市計画審議会で審議していただくことになっております。

なお、都市計画審議会の答申を受けまして、その後は国土交通大臣への同意協議を行いまして、その後に都市計画決定の告示及び環境影響評価の評価書の公示を行うという手続になってまいります。来年度の事業化に向け、引き続きしっかりと進めてまいります。

次に、4つ目の丸の竹田阿蘇道路です。

竹田阿蘇道路については、今年度事業化されておりますが、去る11月17日に、中心くい打ち式を大分県竹田市で開催しました。

中心くいとは、測量の目安となるくいであり、これからの現地での測量作業の着手に当たり開催したものです。

次に、15ページをお願いします。

熊本天草幹線道路です。

現状の欄の2つ目の丸、宇城市三角町から天草市港町の5ポツ目、本渡道路についてでございます。

10月26日に天草市で開催された熊本天草幹線道路の早期完成を求める天草島民集会におきまして、令和4年度に開通予定ということを公表いたしました。令和4年度の開通に向け、今後とも工事を推進してまいります。

次に、少し飛びますが、18ページをお願いいたします。

各路線の建設促進活動について記載をしております。

9月の本委員会の後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。

アンダーラインのところですが、10月8日に、九州中央自動車道建設促進中央提言活動として、議長、宮崎県知事、山都町長ほか沿線首長、民間経済団体により、財務省、国土

交通省に対して提言活動を行いました。

また、11月29日には、県、議員連盟、期成会が合同で、財務省、国土交通省に蘇陽一五ヶ瀬間の新規事業化などの要望を行いました。

19ページをお願いいたします。

②南九州西回り自動車道です。

10月から11月にかけて行いました要望のうち、アンダーラインの3つ目の11月5日と6日のところでございますが、南九州西回り自動車道熊本県建設促進期成会の皆様と、国土交通省、県選出国會議員に建設促進の要望を行いました。

また、その下でございますが、11月22日には、熊本、鹿児島両県の協議会、期成会及び議員連盟が合同で、南九州西回り自動車道建設促進大会を開催し、その後、財務省、国土交通省、県選出国會議員に建設促進の要望活動を行いました。

次に、20ページの③中九州横断道路をお願いいたします。

アンダーラインの1番目でございます。

10月23日に、熊本、大分両県の協議会として、両県知事を筆頭に、議長、経済界の皆様と、財務省、国土交通省、県選出国會議員に提言活動を行いました。

1つ飛びまして、11月13日には、中九州・地域高規格促進期成会により、財務省、国土交通省、県選出国會議員への要望活動を行っております。

また、11月29日には、県、議員連盟、期成会が合同で、財務省、国土交通省に大津一熊本間の新規事業化などの要望を行いました。

また、その下の、これは先週11月30日でございますが、中九州横断道路「竹田阿蘇道路」阿蘇地域整備促進決起集会在阿蘇市で開催されました。

この大会は、阿蘇の道を考える女性の会の主催で開催されたもので、滝室坂道路や竹田阿蘇道路の整備に期待する地元の熱意が、出席いただいた国土交通省の方々に伝わったも

のと考えております。

そして、一番下になりますが、12月15日には、中九州横断道路の熊本一大津間について、事業化実現総決起大会の開催が合志市で予定されております。

次に、21ページの④熊本天草幹線道路でございます。

先ほど説明しましたが、10月26日に、熊本天草幹線道路の早期完成を求める島民集会在開催されております。

以上、各路線の建設促進活動になります。

今後とも、建設促進に効果的な機会を捉えて要望活動を行っていきたいと考えております。引き続き、道路の必要性、予算の確保を訴えて事業推進をしてみたいと思っておりますので、委員皆様の御支援をよろしくお願いいたします。

以上で道路整備課の説明を終わります。よろしくをお願いいたします。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

26ページをお願いいたします。

2、航空路線の利用促進について御説明いたします。

(1)空港の旅客者数の状況でございます。

阿蘇くまもと空港のこし4月から10月までの旅客者数は、国内線で、前年度に比べて約6万1,000人増の191万1,000人、対前年度同期比103.3%、国際線で、前年度と比べ約1万1,000人減の8万7,000人、同じく88.4%、合計で約5万人増の200万人、同じく102.6%となっており、前年度の旅客者数を上回っているところでございます。

続いて、27ページをお願いいたします。

(2)国内線の振興についてでございます。

1)の現状の路線数でございますが、12月1日から乗員不足により一時運休しておりました天草エアラインの伊丹線1便が復便しましたため、8路線38便が8路線39便になってご

ざいます。

また、国内線の各路線の旅客数につきましては、対前年度同期比で申し上げますと、東京線で100.8%、大阪線では115.8%、名古屋線では96%、沖縄線で105.3%という状況でございます。

28ページをお願いいたします。

こちらは、阿蘇くまもと空港の定期便の就航状況でございます。

国際線の状況につきましては、後ほど御説明をいたします。

30ページをお願いいたします。

こちらは、国内線の4月から10月の旅客数を表にまとめてございます。

32ページをお願いいたします。

(3)国際線の振興についての、1)現状でございます。

33ページをお願いいたします。

上から3番目の丸でございます。

こちらは、ソウル線の現状でございます。

ティーウェイ航空は、8月19日から運休しておりましたが、日韓関係の悪化の影響を引き続き受けておまして、冬ダイヤ期間である来年の3月28日までの運休が決定しております。

また、エアソウルも、冬ダイヤから運休しているところでございます。

また、その下の大邱線につきましても、ソウル線と同じく、運休している状況でございます。

34ページをお願いいたします。

一番上の丸でございます。

こちらは、台湾線の現状でございます。

台湾に本社を置きますエバー航空が、10月29日から11月14日まで、合計5往復のインバウンドチャーター便を運航しております。

また、上から3番目の丸でございますが、チャイナエアラインが、9月13日と16日に、熊本と台北間で合計2往復のインバウンド、アウトバウンド双方向のチャーター便を運航

しております。

その他、新規路線の現状でございます。

一番下の丸でございますが、熊本への定期直行便の就航計画を発表しておりましたラオス航空に対して、10月21日に国からの許可がおりました。来年3月18日に就航予定となっております。

続きまして、36ページから37ページにかけて、参考の2から4でございますが、今年度のソウル線、大邱線、台湾高雄線、香港線の月別利用状況でございます。

利用率につきましては、各表の一番右下の欄に記載しております。

ソウル線で平均70%、大邱線で45%、台湾高雄線で76%、香港線で73%となっております。

38ページをお願いいたします。

国際線振興に係る今後の取り組みについてでございます。

一番下の丸でございます。

ラオス線につきまして、ラオスを初めとした東南アジア地域との交流拡大に向け、ラオスはもちろんのこと、隣接するタイ北部からの誘客も視野に入れて取り組んでまいります。

具体的には、現地における熊本の認知度向上や現地旅行会社との連携によるインバウンド対策や、国内向けには、ラオスの観光情報の発信、旅行会社との連携、各種助成事業などのアウトバウンド対策に取り組んでまいります。

続いて、40ページをお願いいたします。

3、熊本空港の運営の民間委託とアクセス改善についてでございます。

まず、(1)空港の運営の民間委託についてでございます。

41ページに移っていただきまして、2)今後の取り組みの部分でございます。

県と熊本国際空港株式会社との連携につきましましては、別添でお配りしております資料で御説明をいたします。

恐れ入りますが、別添資料1をごらんください。

空港コンセッションにつきましては、7月から運営会社によるビル運営が開始され、来年4月の滑走路や駐車場を含む空港全体の運営開始に向けて、順調に手続が進んでいる状況でございます。

そうした中で、将来にわたる県と運営会社との連携体制につきまして、これまで協議、検討を進めてまいりましたが、県議会からの御意見も踏まえ、できるだけ強固でかつ実効性が高くなるよう、運営会社に出資し、非常勤取締役を派遣することで、空港運営に直接的に関与できる体制を構築していきたいと考えております。

県からの出資金につきましては、11月補正予算に計上しておりますが、出資金総額128億8,000万円に対する2%相当の2億5,760万円でございます。これは、県からの取締役の派遣に当たり、地元企業と同等の比率となっております。

また、空港及び周辺地域の活性化に向けて、連携、協力して取り組んでいく事項を整理しましたパートナーシップ協定を来年4月に運営会社と締結する予定でございます。

加えて、県だけではなく、周辺市町村と運営会社との連携も非常に重要でございますので、周辺市町村が直接空港との意見交換ができる場として、まだ仮称ではございますが、「阿蘇くまもと空港地域連携連絡会議」を設置いたしまして、空港と周辺市町村の顔の見える関係をしっかりと構築してまいりたいと考えているところでございます。

本資料に戻っていただきます。

43ページをお願いいたします。

(2) 空港の施設整備、活性化に向けた取り組み、1) 現状の部分でございます。

一番下の丸でございます。

熊本国際空港株式会社が11月8日に公表したものでございますが、現在の国内線ターミ

ナルビルは、来年4月6日の最終便離発着後に閉館をいたしまして、翌日4月7日に国内線別棟ビル及び別棟ビル西側の機能展開用地に整備される物販・飲食店舗用のサテライトビルが供用開始されることとなっております。

飛びまして51ページをお願いいたします。

2) 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。

今年度の利用者数は、10月末の段階で7万1,628人、対前年同期比116.5%であり、利用がさらにふえている状況でございます。

高速交通体系については以上でございます。

○坂井都市計画課長 都市計画課でございます。

資料の54ページをごらんください。

ローマ数字Ⅱ、熊本都市圏交通に関する件で、前回から変更のありました箇所を中心に御説明いたします。

資料の59ページをごらんください。

4) 将来の熊本都市道路ネットワークの検討についてでございます。

国、県、熊本市、学識者、経済界で構成し、将来の新たな道路ネットワークについて幅広く検討する検討会について。

一番下段の白丸になります。

第2回検討会を10月29日に開催いたしました。検討会では、後ほど御説明いたしますアンケート結果の報告、そして、熊本市を中心とした新たな道路ネットワークを考えていく上での将来ビジョンを委員間で共有したほか、交通課題解決に向け、段階的な取り組みのイメージを共有しました。

資料の60ページをごらんください。

段階的な取り組みイメージを表現しております。

一番上段の新たな道路ネットワークの構築までには、長期間が必要となります。このため、中期には、都市計画道路や立体化などの

対策、短期には、ソフト対策や交差点改良など、既存ストックを有効活用した対策を取り組みのイメージとすることを共有化しました。

今後の取り組みといたしましては、熊本市を中心とした新たな道路ネットワークを考えていく上での将来ビジョンを具現化するための検討に入り、今後第3回検討会を開催する予定でございます。

それでは、ここでアンケート調査の結果を別添資料2で御説明いたします。

ページは用紙の右下に表示しております。

3ページをごらんください。

左側の①シンポジウム会場アンケートは、8月28日に開催したシンポジウムで寄せられました172票、また、右側の②WEBアンケートは、インターネット上で回答いただいた808票、合計980票のアンケート回答をいただきました。

6ページをお願いいたします。

ここでは、回答者の年齢や住所などの属性の集計結果を表示しております。

7ページをお願いいたします。

黒四角の道路が担うべき役割を問うアンケートでは、公共交通の利便性向上や中心部の混雑緩和など、日々の生活の中での動きとなる項目を重視する傾向が見られました。

8ページをお願いいたします。

黒四角の強化すべき区間を問うアンケートでは、環状道路や中心部の幹線道路など、日々の生活の中での動きと、熊本空港や高速道路と中心部を結ぶ、中心部と交通結節点のつながりを重視する傾向が見られました。

最後に、9ページをお願いいたします。

これは、具体的な強化区間として、出発地点と目的地点を入力していただいたもので、熊本空港や熊本インターチェンジと熊本市付近や熊本駅を結ぶ線が重なっております。このようなルートの強化が望まれている意見が多かったようでございます。

以上がアンケート結果の主な内容でござい

ます。

都市計画課の説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

61ページをお願いいたします。

(2)公共交通機関の利用促進について、1)バスの利便性向上の部分の一番下の部分でございます。

バス・電車無料の日の実施について御説明をいたします。

9月14日の「サクラマチクマモト」開業に合わせまして、交通事業者が連携し、県内の路線バス及び市電、熊本電鉄の運賃を無料にするキャンペーンを実施いたしました。

当日のバス、電車等の利用者数は約25万人、前週比約2.5倍となりまして、また、熊本市中心部を訪れた人の約7割がバス等を利用した結果となりました。中心部の渋滞緩和についても、一定の効果が確認されたところでございます。

63ページをお願いいたします。

交通系ICカードの状況及び普及拡大に向けた取り組みについてでございます。

上から1つ目のポツでございます。

くまモンのICカードの累計発行枚数は、先ほどのサクラマチクマモトの開業効果によりまして大幅に増加いたしました。本年10月末に24万3,000枚を突破し、商業加盟店舗数も、795店舗と増加したところでございます。

資料の説明につきましては以上でございます。御審議のほどよろしく申し上げます。

○高木健次委員長 以上で執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入りたいと思います。

何かありませんか。

○前川収委員 空港コンセッションの話です

けれども、何ページだったですかね。別添資料でわかりやすいと思いますけれども、出資2%、2億5,760万円余を出資するというところで、その予算を今議会に提示してあるということでもあります。

私は、コンセッションによって民間の資金や知恵を使って、新しい熊本空港というのが非常に大幅にリニューアルされるということ、全く新しい形になっていくということ、大賛成であります。

そこには、やっぱり民間の知恵がしっかりあって、商業ベースにおける民間の活用というのが期待されているというふうに思っておりますが、一方で、空港が持つべき本来の公共交通機関、インフラとしての役割という部分、この部分を少し懸念をしておりました。民間が余りにも商業ベースに走り過ぎて、まあ不便ということにはならないかもしれませんが、ある一定程度の利用客の利便性を犠牲にしてまで民間企業の収益に充てるというようなことは、ないとは思いますが、あってはならないことだろうというふうに思っています。

そのためには、やっぱり公共機関たる熊本県が、この新しい熊本国際空港株式会社としっかり連携がとれる体制というものをつくってもらいたいし、また、我々県議会、県民の声が空港運営に反映できる確かな形というものをつくってもらいたいという思いを持って、以前もぜひ出資でもしたほうがいいんじゃないかという意見をこの場でも述べたことがございます。

それで、今回、このような形になったわけですが、ぜひその趣旨を忘れずに、さまざまなパートナーシップ協定であったりとか、それから、まだ仮称ですけども、空港地域連携連絡会議というものもつくって、地域住民の皆さんの声も取り入れていくという話にはなっていますけれども、最終的には、民間会社の意思決定機関というのは、やっぱり

取締役会ということ、最終的には株主の意向が非常に強く反映されるというのがいわゆる民間企業の特徴であり、そのことが逆にきちんとした運営にもつながると思っていますけれども、一方で、公共性というものの違いというものがあるわけでありますから、その違いをしっかりと埋める意味で、ぜひこの趣旨についてやっていただきたいというふうに思っております。

そこではあります、新たに取締役会に非常勤取締役を派遣いただくということですが、役員会の構成等々は、まあ民間会社の話になるのでよくわかっていらっしゃるかどうかわかりませんが、その構成等々について教えていただければというふうに思います。

○重見交通政策課長 新会社の取締役会の構成についてのお尋ねがございました。

まず、代表取締役が三井不動産出身の新原氏、それから取締役副社長が九州電力・田中副社長、それから取締役の九州産交ホールディングスの藤井取締役、それから三井不動産の久一取締役、そして双日の御出身の山口取締役、そして日本空港ビルディング御出身の小山取締役でございます。そして、今後、我々が取締役、非常勤ですが、派遣していくという形になります。

○前川収委員 今お話いただくと、取締役としては、お名前まではちゃんとわかりませんが、出身母体という形で見れば、産交は確かに熊本の会社でありますけれども、産交の母体ということになると、また熊本県ではない、HISですかね、が母体ということですので、やっぱり地場の熊本の意見を反映する取締役というのが、現行においては、これまでにおいてはいらっしやなかったのかなと。九電は、九州企業ではありますけれども、熊本という限定的な話にはなりにくいという

ふうに思います。

そういう話を聞けば、一段とやっぱり熊本県の人がしっかりこの取締役に入って、県の公共性というものの担保も含めて頑張っていたと、ということさらには重要になるというふうに思っておりますので、ぜひその実現に向けて、もう実現は間違いないんでしょうけれども、頑張っていたきたいというふうに思っております。

特に、来年4月から、別棟ビルが仮ターミナルということになって、相当やっぱり利便性の部分でいろんな苦情が出てくるんじゃないかなというふうに想像はしております。ただ、一時的な話とはいえ、何年かかかるわけでありまして、1カ月我慢してくださいという話じゃありませんので、何年か我慢してくださいという話になりますので、そういったところにも、しっかり住民の意見を聞きながら、反映していただけるようお願いいたします。

私からは以上であります。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。

○岩下栄一委員 一部報道にありましたけれども、航空機と阿蘇の火山灰の問題です。かつては、熊本は霧対策、熊本空港霧対策ということで、就航率が非常に落ちて、問題になって、やっと計器誘導装置で改善されました。でも、いまだに就航率は100%ではないという中で、火山灰ですね。火山灰が航空機の、いわゆるエンジンに吸い込むことによって飛行に支障がないのかどうかということは、どういふふうに把握されているかなと思ってね。バードストライクでよく航空機事故がありますね。ああいう似たようなことが起こりやせんかという、若干要らぬ心配かもしらぬけれども、あるわけですけども、阿蘇山の火山灰というのはすごいからですね、風向きによっては。そういう点をどういふふうに認識し

ておられるか、お願いいたします。

○重見交通政策課長 阿蘇山の噴火に伴う火山灰の空港への影響についての御質問でございます。

まず、実績というか、状況を申し上げますと、8月から10月の期間で、阿蘇山の噴火による火山灰の影響、これによりまして、国内線を運航する航空会社5社で、計32便がこれまで欠航しているという状況でございます。さらに、当日の欠航が原因での翌日の機材繰りへの影響を伴う欠航を含めると、35便というふうに聞いてございます。

火山灰の影響による運航の判断につきましては、まず航空会社が個別に判断することになっておりまして、ですので、結果、航空会社ごとにちょっと欠航の状況というのは異なっておりますが、引き続き、しっかり我々としても状況をウオッチしていきたい、注視していきたいと考えているところでございます。

○岩下栄一委員 最近、阿蘇山の活動が活発化しているし、その点を非常に心配しますけれども、昔「日本沈没」という映画の中で、阿蘇上空を総理が飛行するときに、墜落するんですね、飛行機が。そういう事故がありました。安全第一ですから、その辺はよろしくお願いしたいと思います。

ついでにもう1点よかですか、委員長。

ラオス航空ですけども、新しい路線を先方が希望してきたということで、大変よろしいことだと思いますが、私は、ここでもうちょっと慎重に見ていく必要があるんじゃないかなと思いますのが、ラオスからのインバウンドとかいろんなことを言われるけれども、ラオスというところは、御承知のとおり、最貧国であって、IMFの調査では、後発の発展途上国とも、要するに最貧国、貧乏な国だということで、そして、GDPは鳥取県の3

分の1とされているんですね。そういう貧乏な国とですね、貧乏人と突き放しちゃいけませんけれども、貧乏な国と交流してどういうメリットがあるのかなと、デメリットはないのかという点が1つですね。

それと、これはあんまり大した問題じゃないかもしれませんが、ラオスは、ベトナム戦争のときに、一時ホーチミンが大本営みたいなやつを設置したところで、アメリカが相当空爆をして、その不発弾がまだたくさんあるとされているんですね。そういう危険性についてはどんなかなと。これからの課題だろうと思いますけれども、そういう点を、老婆心というか、年寄りなものだから、老婆心ながらちょっと申し上げておきますけれども、よろしく願いいたします。

○重見交通政策課長 まず、新規就航するラオス線、そして、ラオスという国に関する御質問でございます。

まず1つ、確かにラオスは、GDP、経済的な面で申し上げると、まだ途上国、後発途上国という位置づけでございます。

ただ、一方で、1つ御参考までに申し上げたいのは、当然、ラオスの方々に熊本、日本に来ていただくということもさることながら、まずはラオスという国が、タイとかと非常に近い、北部タイなどとは近接しておりますので、我々としては、そういったまずタイを初め東南アジア地域の方々も取り込んで、ぜひ熊本、日本に来ていただきたいと思っているところが大きいというふうに考えております。

それから、考えられるデメリットというところでございます。ここについては、済みません、正直に申し上げますと、現時点で我々、デメリットということを捉えてはおりませんが、ただ、当然、例えば国の文化も違えば、先方の対応とかもかなり我々の価値観とは違うという可能性はありますから、そこは十分

そういうことがあり得るぞというもとで、しっかり対応していきたいというふうに思っております。

それから、2つ目のラオスの、例えば不発弾などを初めとした危険な地域、危険な場所という御指摘がございました。

我々、確かに、実際にラオスに行った友好協会の方々から話を聞きますと、一部地域、不発弾などがあって、危険な地域があるというのは事実でございます。ですので、そういった部分について、あるということは我々自身もしっかり認識した上で、行かれる方には、その情報も含めて、今後お伝えしたいと思いますし、今後、我々、局長級が一回ラオスという国を訪れて、航空会社なり現地の政府の関係者と会うことにしておりますので、そういった中で幅広くしっかり情報収集もしていきたいというふうに思っております。

○岩下栄一委員 前回の委員会で田代副議長から、他の航空路線、タイのお客さんをラオスからというふうな話だったので、それだったら、タイのバンコクとかあるいはベトナムのハノイとか、あのあたりとの路線を模索されたらどうかと。東南アジアにはたくさんありますからね、都市が。クアラルンプールだってあるし、もっといい、条件がよければシンガポールだってあるし。

○重見交通政策課長 他の東南アジアの路線、例えばタイとかベトナム、マレーシアについても視野に入れるべきではないかという御意見かと受けとめましたが、我々、過去に、例えばタイの航空会社などにも、実際に路線誘致の関係で接触をしたことがあります。

当然、我々、今回、ラオス線をまず新規就航という形になりましたが、先生御指摘のように、東南アジア、今後成長する市場ということは事実でございますので、引き続き、そういった可能性のあるところにはしっかり当

たっていきたいというふうに考えております。

○岩下栄一委員 ありがとうございます。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。

○鎌田聡委員 済みません、県と熊本国際空港の連携の話ですけれども、やっぱりこのように連携をとってやっていくことは非常に重要なことだろうと思ひまして、これをしっかり進めていただきたいと思いますし、この中で、特に前々から懸念をいたしておりました周辺環境整備の問題ですね。やっぱりこういった騒音対策等につきましても、しっかりと周辺と県民と、そして、この新しい会社に求めていっていただきたいと思いますけれども、その中で、47ページですね。

空港振興・環境整備支援機構が環境対策で年々交付金を出してきて、これをそういった事業に使ってきたということでもありますけれども、結局これは駐車場の収益からということが、まあストレートにそうじゃないと思ひますけれども、そういったことで交付されてきたお金だと思ひますけれども、これを引き継いでやっていくということが48ページに書かれておりますけれども、実際お金は入ってくるんですかね。

○重見交通政策課長 まず、今後、今まで機構がやっていたその周辺環境事業というのは、SPC、新会社に引き継がれるという前提になっております。

そこでは、国の条件で、これまでと同等以上の支援をしっかりとすることというふうに盛られておりますので、その金銭的な部分を含めて、SPCがしっかり対応していくということになるかと思ひます。

今回、出資なり取締役派遣をいたしました、特にそのSPCと周辺地域で対立が最も先鋭化し得るのが、例えばその騒音問題とか

いう部分でございますが、そういう観点では、当然、県は、その地域のことあるいは公共的なことを考えた上でしっかり対応するという含めまして、今回出資なり役員派遣をすると決めたところでございまして、そういった環境事業についても、しっかり県とSPC、連携してやっていきたいと思っております。

○鎌田聡委員 しっかりとやっていただきたいんですけども、その財源が今までこの空整協から入ってきていたんですね。これがどうなるのかということをおちょっと教えてください。

○重見交通政策課長 財源につきましても、これまでと同等以上ということでございます、そこは、財源についても、しっかりSPCのほうが確保した上で、その環境事業に当たっていくということになっております。

○鎌田聡委員 確保はちゃんと、国からももらえるんですか。

○重見交通政策課長 今回、駐車場事業もSPCが実施することになります。その駐車場事業の中から、しっかりこれまでと同等以上の財源を確保することでございます。

○鎌田聡委員 そうすることで、しっかりとその点はやっていただきたいというふうに思ひます。

それともう1点いいですか。

アクセス鉄道のお話ですけれども、今年度は詳細な検討を行って、具体的なルートを、今検討を行っているということで前回から報告をいただいておりますが、今の検討状況ですね。ルートとか、あと事業費、この辺はどうなっているんですか。

○高木健次委員長 鎌田委員、何ページだったですか。

○鎌田聡委員 50ページです。

○重見交通政策課長 現在、空港アクセス鉄道については、従来から申し上げているとおり、調査を実施しているところでございます。

具体的には、現在何をやっているかということですが、まず詳細なルート検討、それから概算事業費の算出、それから運行計画、需要予測、事業の採算性などを、今トータルでやっているところでございます。

これについては、今年度をめどに今調査を委託して実施しているところですので、結果が出て、我々が十分精査した上で、今後時期を見て適切なときにお示しするという事になっております。

○鎌田聡委員 今年度をめどということでありましてけれども、ある程度のところでも、結構時間も経過しておりますので、大体のルートとか、大体の事業費は出ているんじゃないかと思っておりますけれども、年明け早々ぐらいには出していただいたほうが、これも一つ、これから県知事選挙もあるわけですが、この点も非常に議論になってきますし、県民の一番の、まあまあ大きな県の事業でもありますので、大きな関心事項だとして、また関心も持ってもらうなければならない事業だと思いますから、できるだけ早目に、まあまあ雑に出すといけませんけれども、きちんと検討した上で、しっかりとそういった時期も踏まえて出していただきたいんですけれども。

○山川企画振興部長 済みません、できるだけ急いでやろうと思っております。

ただ、それは、今委託している先は鉄道建設・運輸施設整備支援機構という、国のきちんとした格式のあるところということで、そ

れは、彼らがやっているほかの調査もそうであると思っておりますけれども、途中の段階で、何というか、煮詰まってないものを出すということは、ほかのケースでも恐らくそういうケースはないと思っておりますので、調査がやはり終了した後に、今課長からも申し上げましたように、それをかつ我々が精査した上でということになるかと思っております。ただ、急いでやろうと思っております。

○鎌田聡委員 今ありましたように、途中経過をいたずらに出す必要はないと思っておりますけれども、ただ、言いましたように、やっぱりこれも県政の重要な課題であって、そういった知事選の大きな一つの判断材料になってくると思っておりますし、そういったものをきちんと踏まえた上でやっていただきたいと思っておりますから、その時期もしっかりと見据えた上で取り組みをしていただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。

○高島和男委員 今のアクセスに関連して、49ページからでございますけれども、ちょっと今さらなんですけれども、ここにも記してあるように、空港までのアクセスは、従来自動車での移動が主であったということでありましてけれども、自家用車であったり、タクシーであったり、リムジンバスであったり、あるいは先ほど御報告があった豊肥線からの空港ライナーというのが大体主な移動手段だろうと思うんですけれども、ざっくり、割合的にどんなふうな感じなんでしょうか。

○重見交通政策課長 ざっくりでございますが、まず、現在鉄道はございません。鉄道は当然ゼロでございます。まずバスが26%、それから自家用車が48%、タクシーが大体9%、それからレンタカーが16%、その他が大体2

%程度ということでございます。

○高島和男委員 ライナーが。

○重見交通政策課長 その他でございます。

○高島和男委員 じゃあ、確認ですけれども、空港ライナーはその他の中に含まれているという。

○重見交通政策課長 そうでございます。

○高島和男委員 それでいきますと、今お話があった割合でございますが、豊肥本線を延伸した場合に、この今おっしゃった割合が、どういうふうなところがこの豊肥本線の延伸に係ってくる、加わってくると、見通し的にはどんなふうなんでしょうか。例えば自動車の48%を少し減らすんだとか、そういう観測的なものがわかるとれば教えてください。

○重見交通政策課長 我々、まず空港アクセス鉄道を今回検討しているのは、まさにアクセスを改善するためということでございます。例えば、第二空港線、朝夕のラッシュ時、非常に混雑してなかなか進まないという状況がございます。

現時点で、具体的にどのモードから鉄道に移行するかとか、具体的なものはちょっと持ち合わせておりませんが、ただ、当然、一般的に考えれば、自家用車というような車で空港に向かっている方々が、鉄道ができた場合には、そちらに多く移行するということは当然考えられるかなというふうに思います。

○高島和男委員 確かに、豊肥本線を延伸するという事は、もう本当に私も全然問題はありませんし、進めていかなければならないと思います。

一方で、今おっしゃったリムジンバスです

ね。26%というのは、4分の1を超えているわけでございますけれども、これは、この場でも議論があったかもしれませんが、なかなか途中で、言葉は不適切かもしれませんが、積み残しというか、乗れない人がいらっしやる。

私も、この前、第二空港線を走っておりましたら、時間帯はお昼前後だったと思うんですけども、あの畜産会館の前あたりのバス停で、随分やっぱりキャリーバッグを持っている方が並んでいらっしやる。これは大丈夫かな、乗れるのかなというような懸念を持ったわけです。

そういう意味で、リムジンバスを運営されている事業者さんと、そういった積み残しというか、乗れなかった人たちへの対応等々の話し合いというのはあっているのかというのをちょっとお尋ねしたいなと思います。

○重見交通政策課長 リムジンバス、現状、途中の駐車場で積み残し、乗れない方が出てきている現状はあります。我々、適宜、運行している主体とは情報交換を行っております。

今後ですけれども、まさに空港運営会社の構成員として産交も入っていらっしやるということで、今後、我々は、今鉄道の整備を目指しているところですが、当然、そのリムジンバスと鉄道の役割分担とか、それぞれのキャパシティーというような部分についても、今後しっかり意見を交換しながら考えていきたいというふうに思っております。

○高島和男委員 ぜひ、事業者さんとはしっかり連絡を密にとって、より以上に利便性が上がるような仕組みというのをつくっていただきたいと思います。

以上です。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。

○田代国広委員 先ほど老婆心という言葉が出ましたが、私は老婆に最短ということでありまして、分岐の問題でちょっといろいろと議論がございまして、鉄道アクセスですね。

これは、大津町では、これが決まった時点でかなりの反響がありまして、4月の県議選におきましては、いわゆる正当性、妥当性を実は私は訴えてきたんです。それは何かというと、やっぱり運動公園への交通アクセスは長年の県政の課題であったというような位置づけと、あそこで94万人の方々が利用されているわけですね、パークドームのときは、スタジアムで。そういった方々を思うと、やっぱりこの三里木からの分岐は妥当な政策だなと思って、そういった形で選挙のときには説明責任を果たしてきたと。

最近になって、どうも何か理由がいま一つで、納得できないというか、不満がやっぱりどうしてもあるんですね。それはなぜかということ、やっぱり分岐ということが最大のネックだと思います。

例えば、大津から直通にする場合、果たしてお客さんはどちらを選ぶかと。私は、熊本駅から乗るならば、三里木で乗りかえるよりも、そのまま大津から直接行くほうを選択するような気がするんですね。時間的には余り変わらないわけですから。果たして分岐を選ぶ理由があるのかと思ひましてね。そうなってくると、果たしてその分岐という政策が妥当かどうかという疑問がどうしても払拭できないんですよ。

と同時に、運動公園も、先般、ハンドボール開会前にちょっと行ってみたんですけども、休日だったから、若いお母さんたちが子供を連れて、ボールを持って遊びに来ておられるのを見たんですけども、杖なんかついているのは誰もいませんからですね。果たして、その運動公園の需要があるのかと、そういった不安がよぎりまして、依然としてこの問題を含めて、不安がどうしても払拭できな

いと思うわけですか。

実は、いろいろあったとはいかんですが、そういったわけでございますから、非常に費用対効果、先ほど鎌田先生が言われましたように、空港ライナーは11万人ですから、何十万人乗るならその採算が合うのか、費用対効果もすぐ出ると思うんですよ。そういったのが果たして可能かどうかですたいね。そういったところで精査して、やっぱりこの政策は間違いなかったと言えるような確信に近いものを得られないと、どうしてももろ手挙げて賛同できない、私どもも責任あるわけですからね、議決する以上は。費用対効果が最大の課題ですから、せいぜいその点をしっかりと精査して、自信を持ってお答えいただきたいと思ひます。

○重見交通政策課長 幾つか御指摘をいただきました。

まず、三里木で分岐するのが一つのネックじゃないかという部分、この部分については、確かに乗りかえが発生いたします。ただ、そこは、従来より申し上げているとおり、例えばソフト的な対策では、乗りかえがスムーズにいくように、対面で乗りかえられるように、おりたらずぐホームを渡って乗りかえられるようにするとか、あるいは待ち時間が少なくなるようにダイヤ、豊肥本線と空港アクセス鉄道のダイヤを極力近づけるというような取り組み、それから、当然、駅の構造的にも乗りかえがしやすいような、そういう利便性も考慮して、しっかりハード面でも考えていきたいというふうに思っております。

それから、2つ目は、運動公園の需要が果たして本当にあるのかという部分でございます。

この部分については、我々、当然、運動公園を利用する方、さらに運転免許センターが近くでございますし、これは、例えば鉄道が先かあるいはイベントが先かという話はある

ますが、鉄道でアクセスがしやすくなれば、当然そのイベントによりスタジアムとかを使っていたらという部分もございますので、その需要の部分については、我々はかなり希望的観測を持っておりますが、ただ、それについても、今年度の調査でしっかり需要について計算していきたいと思っております。

それから、3つ目の費用対効果の部分でございます。

これは、今年度、機構に今委託して、しっかり、かなり精緻に調査を行っておりますが、当然、この費用対効果についても、しっかり我々は出して、それは適切な時期が来たら、しっかりそれもお示ししたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○田代国広委員 運動公園があったからほぼこの答えになったと思うんですよ。ただし、ここで考えなければならぬのは、もっと空港のためにいかにこの線路が寄与するか、ここを第一義的に考えなきゃならぬと思うんですよ。

確かに、分岐することによって運動公園の利便性は多少上がるかもしれませんが、空港へのアクセスが、乗りかえるということでお客さんの理解が得られないならば、政策として失敗するかもしれぬと思うんですよ。むしろ大津から延伸したほうがスムーズで、恐らくお客さんは、飛行場に行かれる方はこちらのほうを選択すると思うんですよ。そう思うと、この分岐というものについては、私はやっぱり慎重にならざるを得ないような気がするんですけどね。

○前川収委員 私が今まで聞いてきた内容でいくと、豊肥本線が現状飽和状態にあるから、三里木だから分岐じゃなくて、どこでも、大津に仮に延伸していくにしても、大津から延伸するにしても、そこを分岐ということにな

るということでしょう。

○田代国広委員 ならぬ。

○山川企画振興部長 今のお話は、一言で申し上げると、恐らく直通か否かということだろうかと思います。

まず1つは、前川会長がおっしゃられたとおり、今は飽和状態にありますから、その三里木からとなると、少なくとも最初の段階では分岐をしないとイケないと、乗りかえをしないとイケないということになりますけれども、これについては、何度も先生方からも言われているとおり、直通が可能かどうかということは、我々しっかり勉強させていただきます。

ただ、最初は、JRさんが、大津方面の方々のまさに利便性が低下することを非常に心配してくださっていますし、我々もそうだと思いますから、最初は分岐をお願いします、乗りかえをお願いしますということを申し上げますが、しっかりとその直通ができるかどうか、できるとすれば幾らでできるのか、技術的にどういうものが必要なかということは、しっかり勉強させていただきます。それではよろしくお願ひしたいと思ひます。

○田代国広委員 大津で電化は終わるんですよ。ですから、全部あそこでおられるんですよ、お客さんは、大津で。したがって、飛行場行きのお客さんが乗っておれば、そのまま飛行場に行かれるんですよ。だから、直通で行くのに、それを青柳社長はそんなこと言っておられるじゃないですか、技術的にもそれがベストだと。直通で行けますから。あそこで全部おられるんですよ、豊肥線は、大津で。そして、自転車に乗りかえるんですよ。飛行場に行く人は、そのまま行けるわけなんですよ。大津で乗りかえないなら、そんなこと言いませんよ。

○山川企画振興部長 先ほど課長から申し上げますとおおり、まさに需要予測というものを精査にやっている最中で、できるだけ早くお示しできるようにしたいと思います。

しかしながら、1つだけ申し上げたいことは、我々は、昨年、概略調査、これはあくまで概略の調査でありますけれども、やはり運動公園の分だけ必ず利用者もB/Cも三里木からのほうが出るということでございますので、そこはまた精査して御報告申し上げます。

○田代国広委員 以前から、大津からの費用対効果は計算しているんですね。それは、合わないからできなかったんですよ。それが三里木で分岐して果たして合うかという、素朴な疑問じゃないですか。運動公園があるから合うという発想から、そういったことになったと思うんですね。大津からの延伸が、要するに分岐よりも劣るならばわかりますよ。しかし、列車だけで考えれば、私は、三里木で分岐するよりも、大津から直進したほうが、お客さんはそちらを選択するような気がするんですよ、選択リストは。

○山川企画振興部長 それについても、できるだけ、これも申し上げますけれども、先生方も東京に出張された際に乗りかえをよくやっていたらと思っておりますけれども、特に羽田から京急に乗って銀座方面に向かうときに、例えば泉岳寺だとかで乗りかえすることがよくあると思っておりますけれども、ああいうようなタイプの乗りかえが果たしてどれほど苦痛なのかということについて、私は、なれてしまえば全然何ともないのかなと思っておりますし、また、繰り返しになりますけれども、そういう乗りかえが最大限抵抗にならないことをしっかり工夫した上で、かつ将来の直通に向けた勉強はしっかりやらせていただきますということを申し上げたいと思います。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。

○前田憲秀委員 先ほどのお話は、もう質問はしませんけれども、泉岳寺でも乗りかえなくていいように今なっているので、三里木でも私は直通ができるということだけはしっかり訴えさせていただきたいと思っております。

済みません、私は、14ページの道路整備課さんでちょっと確認とお尋ねなんですけれども、熊本西環状道路、熊本環状道路、植木バイパス、北バイパス、東バイパス、これはもう非常に早急に、前向きに進めていただきたいことばかりなんですけれども、この中で特に西環状道路が、池上の工区、インターチェンジ、少し工期がおくれるという話を聞いたんですけれども、わかる範囲でよろしいので、現状を教えてくださいと思います。

○亀崎道路整備課長 今委員から、熊本西環状の池上工区がおくれるという話があるのではということですが、けさの新聞報道でありましたように、熊本市の再評価が昨日行われまして、事業内容、これは、今行っておりますのが池上工区4.6キロメートルでございますが、この事業期間につきまして、まず令和2年度の完成予定が、5年延びて令和7年ということになっております。

理由としては、工事工程精査の結果、5年間の期間延伸になったということですが、それにかかわるような内容とするのが事業費の増加でございます。これが60億円増加ということで、内容は、土砂掘削、こちらはトンネルや山切り等が発生しておりますけれども、約30万立米の土砂で想定していたものが、柔らかい岩盤が出てきたということが主な理由で、その掘削、運搬費でふえたということで聞いております。

以上です。

○前田憲秀委員 わかりました。

基本的には熊本市の事業でありますけれども、来年度は熊本駅周辺も大きく変わりますし、非常に重要なアクセスルートにもなると思っていますので、技術的なことも含めて、しっかりこれまで以上に事業促進を求めていただきたいと思いますというふうにお願いをします。

○亀崎道路整備課長 我々も、日ごろから、この道路、熊本市圏道路の中核をなす大事な道路という認識でございます。駅への池上道路が完成しますと、飛躍的に駅へのアクセスが向上するといった道路でございます。日ごろから、市に対しても、早く完成してくれということはおっしゃってありますし、きょう委員から御意見がこのように出たということも、伝えさせていただきたいと思っております。

我々も、引き続き、市と協議する中で、早期完成だけでなく、必要な技術指導、支援などもしながら、一日も早く道路が完成するよう取り組んでまいりたいと思っております。

以上です。

○前田憲秀委員 よろしくお願いいいたします。

○高木健次委員長 ほかに質疑ありませんか。

○前田憲秀委員 済みません、次43ページなんですけれども、先ほどから議論が出ています別棟ビルへの移転について。

以前も、床面積も少なくなるし、乗りおりも非常に、まあ不便はやむを得ないと思うので、雨の日の対策だとか、駐車場からスムーズに移動できるようにとかいうお願いはしたところなんですけれども、基本的にこれは新会社移行の上でのこの別棟ビルへの移行なんですけれども、今までいろいろ御要望とかお願いしたことは、どうなんでしょうか、新会社としては、何かこういうふうにやりますみたいな話はあるんですかね。

○重見交通政策課長 従来よりこの委員会の場でも、仮ビル、あの別棟ビルに関しての利便性などを低下させないようにと、御要望、御指摘をいただいております。

別棟ビルの運営というのは、新SPCがやっていくわけですが、その点については、この委員会の場でいただいた指摘なども含めて、しっかりSPCと共有しているところでして、そこについてはしっかりやっていただけるといふような話をいただいております。

○前田憲秀委員 しっかりやっていただければと、不便はもうやむを得ないと思うので、最小限でやってもらいたい。駐車場から結構あるんですよね。また、周辺の駐車場のワゴンでの送迎なんかもありますけれども、そこら辺の乗りおりも相当不便は想像されるので、それにリムジンバス、さまざまタクシーもありますので、そこは、例えば10分、20分早目に来てくださいという通知になるのかどうか、そこも情報発信はなるべく小まめにやっていただければなと思っております。

それともう1点なんですけれども、今、新しいボーディングブリッジが2つたしかつくられていると思うんですけれども、それ以外は基本的にタラップで搭乗するようになるんですかね。そこら辺はまだはっきりしないんですか。

○重見交通政策課長 基本的には、搭乗橋が減りますので、搭乗橋を使えるお客さんについてはその搭乗橋、そのキャパシティを超える分についてはランプバスということになります。

○前田憲秀委員 じゃあ、基本的にはタラップで搭乗する件数が多くなるということですかね。

○重見交通政策課長 大体半分半分だというふうに聞いております。

○前田憲秀委員 わかりました。

その上でも、雨の日だとか、相当不便を感じる部分があると思うので、そこはスムーズな人の流れになるように、ぜひ、そのためにも2%の出資もということだと思しますので、県民の意見として、しっかり代弁者としてやっていただきたいというふうに要望させていただきます。よろしくをお願いします。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。

○河津修司委員 今のその別棟ビル、仮のところに関連して、車の乗りおりの場所というのは、変わらない、今のままなんでしょうか。そうすると、民間駐車場からの送り迎えの乗りおりの場所というのは、一番遠くなるような気がするんですけども。

○重見交通政策課長 乗りおりの場所は、当然、当然というか、現在のビルのところではなく、別棟ビルのほうになります。ですので、変わると。

○河津修司委員 じゃあ、いいけど、そうじゃないととんでもない距離を歩かにかいかなうようになるので、雨の日なんか大変だなと思って。

○重見交通政策課長 仮の別棟ビルの近くに乗りおりする場所ができるので、そこまでというか、恐ろしく遠くなるということはないかと。

○中村亮彦委員 50ページのアクセスルートについて、ちょっとまた戻るんですけども、ぜひお聞きしときたいと思うのが、先ほどの課長の御説明によりますと、設計、調査が行

われて、それを精査して、そして、その後にルートを公表するというおっしゃったと思うんですけども、この公表のですね、今答えられるかどうかわからないんですけども、この公表の仕方なんですけれども、これを吟味して、それから公表するということになると、少し時間がかかると思うんですね。

その時間がかかる途中で、例えば道路みたいに、A案、B案、C案、東ルート、中央ルート、西ルートとか、それを一回出されて、その後に決められるのか、もしくはそのベストルートを一発で出されるのか、ここは今日のようにお考えになつとるのかというのをお聞きしたいんですが。

○重見交通政策課長 ルートについては現在調査中ですが、我々、可能性のある、さらに、例えば工期を短くできるとか、事業費を圧縮できるというような観点で、今複数のルートを検討しているところでございます。

その公表の仕方については、今後内部でよく検討しなければいけないとは思っていますが、一般的には、先生おっしゃったように、道路の複数案をまずは示すというようなことも考えられますし、むしろ現時点では、具体的にこう示す予定だということはちょっと現時点で言えないですが、そういう方法も当然あり得るというふうに思っております。

○中村亮彦委員 先ほどの直行の話も出ましたけれども、その直行のことについては、まだ含みを残していますから、いずれは直行になるかもしれないというふうなところでいくと、三里木駅から恐らく東側、いわゆる阿蘇側のほうに一回出されると思うんですけども、そのときに、三里木かいわいの市街地を抜けるんですね。やっぱり市街地を抜けて、抜けた後は、これは用地買収とか非常に難しいと思うんですけども、その辺の問題が解決して、そして東側を抜けて、その後はもう

ほとんど、言葉は悪いですけども、野っ原の中を抜けますから、そうなると、そんなに幾つもルート、このルート、あのルートというふうなのが、まあ三里木のところは大変だろうとは思んですけども、それを抜けてしまえば、もうそんなに幾つもルートを示す必要もないような気もするんですね。

できれば、できればなんですけども、幾つか複数ルートを示した上で、後でこれというふうに決めるんじゃないかと、できればベストルートを一発で出してもらったほうが、私たち地元としては、みんな協力したいと思っているんですよ、これにはですね。この鉄道事業、空港アクセスが来るのは楽しみにしている方もおられますし、また協力したいという姿勢があるのに、幾つか出して、やっぱりこれだというふうな出し方をしますと、少し混乱が起きるような気もするんです。だから、その辺のところは要望しておきたいというふうに思います。

○重見交通政策課長 ただいま先生の御意見は、しっかり受けとめたいと思います。

ただ、1点、複数示す可能性があり得るというのは、我々、今年度調査でコントロールポイント、いわゆる支障物件、どうしても避けなければいけない、例えば病院とか店とか、あるいは既にもう大きなマンションとか建っているというようなことも、今一個一個精査している状況でございまして、そういう意味で、コントロールポイントによってどうしてもルートが分かれてしまう、幾つか案が出てしまうという部分もございまして、そこも総合的に踏まえて、先生の御意見をしっかり踏まえて、今後の公表については考えていきたいと思っております。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。

○大平雄一委員 熊本都市道路ネットワーク

の検討委員会、第2回が開催されて、別添でアンケート結果が示されていると思うんですけども、この最後のページを見たときに、具体的な強化区間というところで、黒い部分が住民の方々が望んでおられるというような話だったと思うんですけども、当然このアンケート結果をもとに今後検討されると思うんですけども、この属性を見たときに、当然、その熊本都市圏道路というのは、熊本市の方だけじゃなくて、周辺市町村の方々も当然利用されるというところで、そういった方々の意見がどれだけ反映されるのかということと、その属性の中で買い物というふうに答えた方が44%ですかね。交通渋滞を考えたときに、恐らく通勤であったり、送迎であったり、業務であったり、こういった方々の意見をどれだけ集約するかということまで考慮されているのかなというところをお聞きしたいと思います。

○坂井都市計画課長 アンケートは2パターンでやっておりまして、まず、シンポジウムの会場に来られた方々、約200数十名いらっしゃいましたが、その方たちにも直接アンケートを配って回答をいただいております。

ただ、会場に来られた方たちは、割と交通に関して関心がある方というふうに思われます。そういう方たちだけでは多分不足するんだろうということで、もう少し幅広くWEBアンケートをやったところです。

WEBアンケートでは、属性を見ますと、熊本市外の方も相当数いらっしゃいます。そういう方たちからの意見もいただいたということで、年齢層も、本当各世代にわたって潤沢にとれたかなというふうに思っています。

以上です。

○大平雄一委員 利用される方の、要は買い物の方々は、当然朝夕は外して利用されているのかなという気がするので、そういったと

ころを、まあ結果は結果として検討していた  
だければと思います。

以上です。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。

○小早川宗弘委員 ちょっとアンケートに関  
連して、最近、私も、この中心部の道路は、  
極めて混雑しているなというふうな感想を持  
っております。特に、世界ハンドとか、イベ  
ントがこの秋のシーズンはいっぱいあるもの  
ですから、この前も八代からちょっと市内の  
ほうに来るときに、中心部、キャッスルホテ  
ルとかああいうときには、大体1時間10分ぐ  
らいで着くとぼってん、そのときはもう1時  
間40分とか、とにかく混んどるなというふう  
なことで。

で、このアンケートの調査結果、一番最後  
のページ、裏のほうですけれども、ずっと読  
んでみると、まさにこれはいい意見だと思  
うのが、道路の交通で書いてありますね、分  
類で。主な意見ということで、この右折レー  
ンがないので車が詰まるというのは、まさに  
何かそういう感じだだと思います。

それから、右折レーンがないので、それを見  
越してから、3車線あるなら1車線だけに  
みんな集中するんですね。ずらっと並んでし  
まう。意外と右折レーンを走って、うまいぐ  
あいに車線変更をしてひょひょっと抜けれる  
こともでくつとじゃなかろうかなと、それは  
走り方の問題かもしれぬですけれども、それ  
でも大分滞留している車を一気に流すことも  
可能ではなかろうかなというふうなことも思  
いますし、この信号の間隔の問題、この辺も、  
もう少しハード的な、長期的な整備を待たず  
に、今できることもやっぱりいろんなことが  
あるんじゃないかなというふうに思いますの  
で。

今、AI技術ですか、どういうふうに車を  
流すのかというの、信号のタッチも、なか

なか警察に言っても、そこいら10秒か20秒ぐ  
らい信号のタッチを変えますよとかいっても、  
なかなか現実には合わなかつたりしますの  
で、その辺も何か総合的に、今取り組める部  
分というのをしっかりとやっていただきたいな  
というふうに思います。その辺について、何  
か、どういう認識か。

○坂井都市計画課長 アンケート調査の一番  
裏の自由意見ですけれども、数的にはそんな  
多くはなかったんですけれども、割と現実を  
反映したところだろうなと思っております。

例えば、右折レーンとかのお話は、我々、  
作業部会の中でもよく出ております。例えば、  
熊本高森線でいきますと、3車線ある中で、  
一番外側はバスレーンになっております。真  
ん中のレーンは割とすいておると。それはな  
ぜかという、やっぱり右折車がおって通行  
を妨げるといところが何か所かあるもので  
すから、そういったところで真ん中の車線を  
どうしても伝っていくということで、道路の  
断面、持っている能力の断面をフルに使っ  
ていない状況だということでは考えております。

その部分で、幾らか交差点をちょっと改良  
すると効果が出る場所も幾らかあるという  
ふうに思っておりますので、その点は短期の  
対策として検討していきたいと思っております。

以上です。

○小早川宗弘委員 早くやってください。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。

○前川収委員 今の関連なんですけれども、  
ずっとアンケートとかやって、熊本市内の渋  
滞対策、頑張ってくださいしておりますが、ず  
っと資料を読んでいくと、60ページに、短期、  
中期、長期というところでイメージを出して  
いらっしやいますけれども、今おっしゃって

いるような右折、左折のそういった部分の短期のやつとか、中期で立体化、長期で新たな道路ネットワークの構築というのがありますが、さっき話があってちょっとびっくりしたんですけれども、西周り道路について、最近延長になったと、高規格というのが。来年度完成予定だったのが、5年延びたという話を今聞いて、来年完成予定の計画を、5年延びるといふのを今ごろ発表というの、私はどう考えても理解できないんですね。それは、来年開通予定のやつだったら、もうできないことは早くからわかっていたでしょう、それ。

それは熊本市がやっていたらいいこととはいへ、それはなぜそういうことを言うかと、今まで渋滞解消ができなかった理由は、計画して、それを実行するのに余りにも時間がかかり過ぎていて、西回り道路なんていうのは、たしか新幹線の開通時期に合わせて開通しましょうという計画がそもそもあったのに、それがおけているということ。

それから、熊本市内の状況を見て、新規のそういった渋滞解消につながるような道路の状況を見ても、例えば国体道路、つくりましたね。国体道路がつくられ、それから、空港線が2本ぐらいつくられた、それ以降何も変わってない。北バイパスは、もちろん国直でつくっていただいておりますけれども、そのスピード感の違いというのが、結果として全く渋滞解消につながらなかった。できたときは、もう次の渋滞に入っているということ、東バイパスでき上がりました、そうしたら、もう東バイパスもまたバイパスをつくらにやいかぬという状況になって、後手後手に回っているんじゃないかなというふうに思っています、もうこの際、今度の検討は——何回も検討ばかりだと言いますけれども、今度の検討は、やっぱりきちとした実効性の伴うものじゃないと、どんなに検討して、どんなに計画したって、さっきのように来年開通予定が今ごろ5年延びますなんて、そんな話は

普通あり得ないというふうに思いますけど、いかがですか。

○宮部土木部長 今前川委員がおっしゃられたとおりに思っています。

今回、私ども、国と県と市で、あとは経済界入れたところで今検討会をつくっておりますけれども、これに関して、やはり検討で終わらせるつもりは全くなく、もう実効性を伴ったものとして打ち出していきたいというふうに合意した上で、今進めています。

その中で、私ども熊本県としましては、アクションプランをつくりました。それで、今言われたいろんな事業メニューが実は入っています。そこをいかにコントロールしていくのか、工程を含めた上でしっかりとグリップしていくのかというのが、この我々熊本県の役割だというふうに認識しています。

そういう意味合いで、毎年毎年、今いろいろ工程会議、調整会議とかやっておりますけれども、その中でも、しっかりそこはやらせていただきたいというふうに思っています。

それとあわせて、今回、検討会で策定するもの、打ち出すものについては、もう本当に実現できるもの、そして実現させるというような強い意思を持って今回取り組んでいきたいと思っておりますので、ぜひ御支援をよろしくお願いいたします。

○前川収委員 頑張ってください。

○田代国広委員 15ページの天草幹線道路ですね。

県庁まで90分で行くという構想が、8自治体ですかね、かないまして、多くの自治体が90分で大体県庁に来るようになっておるようございまして、ただ、天草は、依然としてこの構想から取り残されておるといふことが、先般、要望活動に来られてわかったんですけれども、この構想は、やっぱり一日も早くし

てやるのが我々行政の務めだと思うわけですよ。

特に、国と県が事業をやるわけですが、国の関係ですね。トンネルを掘るようになってくるんですが、それが仮にできれば、相当時間の短縮になるという気がするんですよ。それができればですね。そうやって90分構想を実現するためには、時間的なものと、もちろん予算もあるわけですが、今後の見通しといいましようか、心構えと申しましようか、その点どう考えておられますか。

○亀崎道路整備課長 まず、天草幹線道路の全体像でございますけれども、今、県のほうで本渡道路、上島と下島を結ぶ部分でございますが、これを事業化して、今回、令和4年度の開通予定ということで公表しました。

こちらは、下島と上島を結ぶところが非常にやっぱり渋滞が発生しているということで、これは一つ大きな時間短縮に寄与すると考えております。

もう一つが、今委員がおっしゃいました宇土一三角間の道路、約12キロほどございます。これが、今、今年度から計画段階評価に国が着手したということです。

この57号の現道部分は、非常に災害が多い箇所でもございますし、定時性の確保あるいは行楽シーズン等では渋滞が発生するというので、この12キロ、非常にやはり時間短縮効果があると思っております。

我々県としましては、90分構想、おっしゃいましたように、一日でも早く時間短縮ができますよう、まず本渡道路は我々の事業主体でございますので、しっかりこれは頑張りたいと思います。

また、宇土半島のその12キロの部分、これも大きな鍵を握っております。国も、今、その気になって計画段階評価をやっていただいておりますので、我々も、これをぜひとも事業化していただきたいという思いでおります。

そのためには、しっかり要望活動を行うとともに、いろんな国に対しての協力もやってまいりたいと思っております。

以上です。

○田代国広委員 地元の方々、やっぱり一日千秋の思いで道路の完成を待っておられると思うんですよ。ですから、やっぱり見通しと申しますか、あらかじめ大体何年ごろにはでき上がりますよとか、そういった見通しができれば、やっぱり地元の方々にそういった声を届けていただければ、ある程度御安心なさると思いますので、大変財源は厳しいとは思いますが、国に働きかけながら、私たちもやらなきゃなりません、また一緒になってしっかりと対応して、一日も早くやっぱり90分構想の実現をしてやりたいと思いますので、よろしく願いしておきます。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。——ないようですので、質疑はこれで終了いたします。

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きましては、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。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○高木健次委員長 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）

○高木健次委員長 なければ、本日の委員会はこの閉会します。

大変お疲れさまでした。

午前11時27分閉会

熊本県議会委員会条例第29条の規定により  
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