

第 3 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9月19日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第3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9月19日（木曜日）

午前10時開議

午前11時9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時開議

○高木健次委員長 おはようございます。

ただいまから第3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。

まず、高規格幹線道路等の道路ネットワークの整備につきましては、先生方に御協力いただきながら、各種要望活動などを実施しております。引き続き、早期整備に向けた要望活動など、積極的に取り組んでまいります。

続いて、航空関係でございますが、路線につきましては、このところの日韓関係の悪化による韓国線の運休など、本県の国際線にも影響が及んでいます。

一方で、香港線においては、かねてより念願だった週3便化が7月から実現し、また、ラオス航空が阿蘇くまもと空港への路線就航計画を発表するなど、既存路線の増便や新規路線就航の動きもございます。

韓国線の再開に向けた取り組みを粘り強く継続していくとともに、既存路線の利用促進

と新規路線就航に向けた取り組みを進めてまいります。

空港のコンセッションに関しましては、7月1日から、空港の新たな運営権者である熊本国際空港株式会社による空港ビルの運営がスタートしました。

空港アクセス鉄道についても、関係市町村等の協力を得ながら、ルート選定における課題の抽出や過去の地質調査等の関係資料の収集、整理等、引き続き詳細調査を鋭意進めているところです。県庁一丸となって、時間的緊迫性を持って進めてまいります。

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の検討につきましては、熊本都市道路ネットワーク検討会を立ち上げ、6月27日に、国、県、市、経済界、学識者が出席のもと、第1回検討会を開催いたしました。また、8月28日には、新たな道路で描く未来の都市づくりシンポジウムを開催し、パネルディスカッションやアンケート調査などを実施しました。

また、熊本都市圏総合交通戦略の施策の一つでありました熊本桜町バスターミナルが、9月11日に開業いたしました。商業施設等と一体となって整備されており、今後、中心市街地の拠点機能の向上やさらなるにぎわいが期待されます。

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

○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。よろしくお願いいたします。

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、よろしくお願いいたします。

まず、I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。

5ページをお願いいたします。

下から3つ目でございますが、8月10日に、九州縦貫自動車道の人吉球磨スマートインターチェンジが供用開始いたしました。

次に、その下の9月4日でございますが、国土交通省で開催されました社会資本整備審議会道路分科会・第35回国土幹線道路部会におきまして、南九州西回り自動車道の八代南インターから日奈久インターの4キロメートルを含む全国880キロメートルが、4車線化の優先整備区間に選定されました。

これらは全て有料区間でございまして、この優先整備区間に選定されますと、財源の確保状況等を踏まえまして順次事業化され、今後10年から15年での完成を目指すこととされております。

次に、最下段の9月11日でございますが、九州中央自動車道の矢部—蘇陽間が計画段階評価に着手されました。

7ページをお願いいたします。

九州中央自動車道について、今申し上げましたとおり、矢部—蘇陽間が計画段階評価に着手されましたので、今後の取り組みの欄でございますけれども、この評価が早期に完了するよう、国に要望してまいります。

少し飛びますが、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、熊本市から大津間のアンダーライン部、環境影響評価でございます。

熊本市から大津町間の約14キロメートルの区間について、準備書の手続が完了し、8月8日より評価書の手続に着手しております。

評価書とは、準備書に対して出されました知事や一般の方々からの意見について、内容を検討し、必要に応じて準備書の内容を見直した上で作成されるもので、環境影響評価の最終段階の手続となります。

次に、少し飛びまして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。

本年6月の本委員会の後から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ございます。

7月24日に、九州の東西軸強化の要望として、熊本、大分、宮崎の九州中央の3県の知事により、財務省、国土交通省、自由民主党本部に対して要望活動を行いました。

次に、8月2日ですが、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の合同による建設促進大会と、国土交通省等への要望活動を行いました。

この大会におきまして、国土交通省幹部に矢部一蘇陽間の計画段階評価の早期着手を強く求めていただいたことが、9月11日の評価の着手につながったものと考えております。ありがとうございました。

次に、8月19日でございますが、九州中央3県、熊本、大分、宮崎の議員連盟の皆様と、九州中央自動車道と中九州横断道路の整備促進を強く訴えるために、九州地方整備局等に要望活動を行い、それから、1つ飛びますが、8月21日には、国土交通省と財務省に

要望活動を行いました。

1つ戻りまして、8月20日には、九州中央自動車道の建設促進地方大会を、熊本、宮崎両県により、本県の嘉島町において行いました。

19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。

アンダーライン部ですが、7月23日及び29日から30日にかけて、期成会の皆様と、九州地方整備局、国土交通省、県選出国會議員への建設促進の要望を行いました。

8月7日には、熊本、鹿児島両県の協議会、期成会及び議員連盟の合同で、国土交通省、財務省、県選出国會議員に建設促進の要望を行いました。

次に、20ページをお願いします。

③の中九州横断道路でございます。

7月24日の九州中央3県知事要望と、8月19日と21日に行いました九州中央3県議員連盟による要望については、先ほど九州中央自動車道で御説明したとおりでございます。

また、7月26日には、熊本、大分両県の期成会による総会が開催されました。

次に、21ページの④熊本天草幹線道路です。

8月7日から8日にかけて、期成会の皆様と、九州地方整備局、国土交通省、県選出国會議員へ建設促進の要望活動を行っております。

次に、⑤の有明海沿岸道路(熊本県側)でございます。

7月1日から3日にかけて、九州地方整備局及び県選出国會議員、国土交通省、財務省へ、荒尾・玉名地域の期成会の皆様と要望活動を行いました。

また、7月19日には、熊本県期成会の皆様と、国土交通省、財務省及び県選出国會議員へ要望活動を行いました。

最後に、8月21日でございますが、熊本、福岡、佐賀の3県の議員で設立されておしま

す有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議の皆様と、国土交通省及び県選出国会議員へ要望活動を行っております。このほか、さまざまな機会を捉えて要望活動を行っております。

これからも、委員皆様のお力をおかりまして、来年度予算の獲得、各路線の早期整備に向けまして精力的に要望活動を行ってまいりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

以上で道路整備課の説明を終わります。よろしくお願ひいたします。

○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とし4月から7月までの旅客者数は、国内線で、前年度に比べまして約3万9,000人増の104万4,000人、対前年度同期比103.9%、国際線で、前年度と比べ約3,000人減の5万7,000人、同じく95.6%、合計で約3万7,000人増の110万人、同じく103.5%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。

1)現状の路線数でございますが、8月1日から、天草エアライン、伊丹線1便が乗員不足により一時運休しているため、8路線39便が8路線38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101.4%、大阪線では118.1%、名古屋線では96.3%、沖縄線で108.7%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に関しましてでございます。

国際線の状況につきましては、後ほど御説明を申し上げます。

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7月の旅客数を表にまとめてございます。

少し飛びまして32ページをお願いいたします。

(3)国際線の振興についてでございます。

1)現状の全般でございますが、下から2番目の丸でございます。

このたびの日韓関係の悪化を受けまして、韓国国内での訪日旅行のキャンセル及び自粛ムードの広がりによりまして、新たな予約が入らないなど、航空需要が急激に落ち込んでいることから、熊本線を含めた全国各地の韓国路線において、運休などの決定が相次いでいる状況でございます。

一方、その下の丸でございますが、ことし7月には、ラオス航空が熊本への定期直行便の就航計画を発表しております。

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。

先ほどの日韓関係の悪化の影響を受けまして、ティーウェイ航空は、8月19日から10月26日まで運休してございます。また、エアソウルも、冬ダイヤ、10月27日から運休する予定となっております。

また、その下の大邱線につきましても、ソウル線と同じく、8月19日から10月26日まで運休となっております。

続いて、34ページをお願いいたします。

中ほどの香港線でございます。

香港線につきましては、ことし3月31日から、香港国際空港の発着枠の調整及び機材繰り等により一時運休しておりましたが、7月20日から週3便での運航を開始しております。

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、ラオス航空

が、ことし7月25日に記者会見を行いました。熊本への定期直行便の就航計画を発表しております。

ワットタイ空港とルアンパバーン空港との間で、それぞれ週2便運航する計画とされており、現在、11月下旬の就航に向け、同社において、国等関係機関との協議が行われている状況でございます。

続きまして、36ページから37ページにかかまして、参考の2から4につきましては、今年度のソウル線、大邱線、高雄線、香港線の月別利用状況を記載してございます。

利用率につきましては、各表の一番右下の欄をごらんいただければと思います。

ソウル線で平均72%、大邱線で46%、台湾・高雄線で80%、香港線で82%となっております。

37ページをごらんください。

中ほど、2)今後の取り組みの部分でございます。

全般としましては、阿蘇くまもと空港の新たな運営権者である熊本国際空港株式会社との連携のもと、各路線の利用促進や増便、新たな路線誘致、アウトバウンドによる利用促進対策にも力を入れてまいります。

次に、一番下の丸でございます。

ソウル線、大邱線につきましては、航空会社との関係維持をしっかりと図りながら、できるだけ早期の運航再開に向けて、航空会社との協議を粘り強く継続してまいります。

38ページをお願いいたします。

中ほどの香港線につきましては、このたびの香港における抗議活動による影響が懸念されますが、関係機関と連携し、現地の情報収集に努め、動向を注視してまいります。

その他新規路線につきましては、一番下の丸でございますが、ラオス航空による熊本への定期直行便の就航が実現すれば、国内で初めて、かつ唯一のラオスとの定期路線となりまして、ラオスを初めとした東南アジア地域

との交流拡大も期待されるところでございます。就航実現に向けた同社と国等関係機関との協議をしっかりと注視してまいります。

次に、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の項目について御説明いたします。

まず、(1)空港の運営の民間委託についての現状でございます。

41ページに移りまして、4つ目の丸の部分でございます。

7月1日に、空港の新たな運営権者である熊本国際空港株式会社による現空港ビルの運営が開始されております。

少し飛びまして50ページをお願いいたします。

空港アクセス鉄道の整備の今年度の取り組みについてでございます。

下から2つ目の丸でございます。

本年度、詳細調査を行っているところですが、現在は、県庁内の関係34課で構成しますプロジェクトチームや関係市町村、関係機関の協力を得て、ルート選定において課題となるコントロールポイント、いわゆる支障となる物件等の抽出や、想定区域内における過去の地質調査等の関係資料の収集及び整理を行いまして、具体的なルート検討等を行っている状況でございます。

51ページをお願いいたします。

2) J R 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、8月末の段階で5万391人、対前年同期比115%となっており、さらに利用がふえている状況でございます。

53ページをお願いいたします。

空港ライナー利用者用にイオン大津店から無償提供されている駐車場敷地を活用しましたパークアンドライドにつきまして、ことしからネット予約システムを導入したところでございます。

高速交通体系については以上でございます。

す。

○坂井都市計画課長 都市計画課でございます。

資料の54ページをごらん願います。

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

54ページでは、1、熊本都市圏交通の現状をお示ししております。

55ページをごらん願います。

これからは、2、熊本都市圏交通施策の主な取り組みでございます。

前回から変更しました箇所といたしまして、少々飛びますが、59ページをごらんください。

最上段の4)将来の熊本都市道路ネットワークの検討について御説明いたします。

上から2番目の白丸になります。

令和元年6月に、熊本市を中心とした道路交通の課題を解消し、新しい熊本の礎をつくるため、国、県、熊本市等が一堂に会し、将来の新たな道路ネットワークの構想、計画等について、あらゆる角度から幅広い検討を行うことを目的に、熊本都市道路ネットワーク検討会を立ち上げました。

上から4番目の白丸になります。

第1回検討会を、6月27日に開催しました。熊本市を中心とする道路情勢や社会情勢、道路交通の現状や課題を、参加者で共有いたしました。

地域経済の発展のためには、新たな道路網の整備が必要であること、熊本市を中心とした新たな道路ネットワークの構築と、その実現に向けてステップアップしていくことを取りまとめ、参加者において認識の共有を図りました。

上から5番目の白丸になります。

シンポジウムを8月28日に開催し、230名の県民、市民の皆様に参加していただきまし

た。

シンポジウムでは、県立熊本北高校の生徒さんによる意見発表、熊本大学・円山准教授によります基調講演がございました。

パネルディスカッションでは、経済界、学識者、行政からのパネリストによります討論が行われ、スピード感を持って進めるために、県民・市民、経済界、行政の連携が必要との意見等がございました。

また、シンポジウムでは、参加者へのアンケート調査も実施しております。

今後の取り組みといたしましては、アンケート調査の結果を取りまとめた上で、第2回検討会を開催する予定でございます。

都市計画は以上でございます。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

60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でございます。

1)バスの利便性向上の部分でございます。

9月11日に、熊本桜町バスターミナルが開業いたしました。また、この開業に合わせまして、路線バスの行き先案内表示が、そちらの図にございますが、漢字と数字の組み合わせ表示から、アルファベットと数字の組み合わせに見直されて、例えばインバウンドなどの方にもわかりやすいような表示に変わっております。

61ページをお願いいたします。

交通系ICカードについてでございます。

くまモンのICカードは、本年7月末現在、累計発行枚数が22万5,000枚を突破し、商業加盟店数は507店舗となっております。

また、最下段でございます。

9月14日にオープンした桜町再開発の商業施設、サクラマチ・クマモトにおきましては、くまモンビレッジを初めとした150店舗

中140店舗において、くまモンのICカードの利用が可能となっております。チャージ機及び券売機も設置されており、9月15日から10月14日までは、施設内でのカード利用者にポイントプレゼント等の開業記念キャンペーンが展開されている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お願い申し上げます。

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

何か質疑はありませんか。

○前川収委員 2つ質問させてください。

1つは、順番は逆になりますが、59ページの将来の熊本都市道路ネットワークの検討についてということであります。

本委員会においてもさまざまな議論がなされておりまして、この都市圏道路の渋滞解消に向けたネットワークづくりをどうやっていくかという課題については、何十年も前から検討が繰り返されているという話がこの委員会の中でも出ました。

また新たなスタートが切られたかなというふうに思っていますが、やっぱりスタートするときは、残念ながら検討から始めざるを得ないんだろうと思いますが、ある面、また検討かという思いを私自身は持っておりまして、多くの県民もそういう、まあ検討せざるを得ないことはわかっていますが、また検討で終わるんじゃないかというような心配もあるわけですが、この皆さん方の行動でやっていかざるを得ない部分はわかりますが、それは検討から実行につながるという部分について、何か担保するような、まあ気持ちの話だけかもしれませんが、そういったものがあれば、ひとつ教えていただきたいというふうに思います。

それともう一つは、熊本空港のアクセス鉄

道についてでありますけれども、これもまたさまざまな調査が行われて、時間的な緊迫性を持ってルート選定をしっかりとやるということでもあります。

この話も、前この場で質問させていただいておりますが、熊本空港のコンセッションのビルの建設のほうが先になっていくわけで、既にかなり設計のほうも、詳細設計が進んでいるんじゃないかなと、これはわかりませんが、私は想像をいたしております。

その際に重要になるのは、アクセス鉄道が、熊本のコンセッションの新しい空港ビルにどうアクセスするののかという部分、これは、場合によっては、考え次第では、きちんと以前から検討をして、その考え方とか中身を織り込んでおかないと、手戻りというんですかね、空港ビルができました、鉄道が入ってくるけどどこに入れましょうかみたいな、そんな世界では困るわけですが、その内容の検討状況について、あの部分というのはそんなに大きく変わるようなところじゃないのかなと、どこからどう通ってきても、空港ビルにとにかくつながると、空港につながることは間違いないわけですので、例えば、地上2階部分に鉄道が入ってくるのか、フラットに平面になるのか、もしくは地下に入ってくるのか、私は全く想像だけで話しているわけで、よくわかりませんが、そのような部分についての内容が、わかる範囲で結構でありますけれども、わかっている部分で教えていただければと思います。

以上、2点です。

○坂井都市計画課長 今回の検討会でございますけれども、まず検討を始めてスタートを切らざるを得ないというところがございまして、まず1つは、道路を管理する、直轄の道路を管理されます国が入っているということと、それと、それ以外の熊本市が管理

する道路管理者、それで熊本市が入っているということ、それと、その周辺部を管理しています熊本県が一緒に入っているということと、ですから、3者が、都市圏でどういう課題があるかということについて、同じ共有化が図られているということがまず1つあると思います。

そういった点で、同じ方向を向いているということですから、どういった対処ができるかというのは、もう少し具体的に今後やっていけるんじゃないかというふうに思っております。

以上です。

○重見交通政策課長 ただいま、空港アクセス鉄道の空港での駅と、あと、新ビルが今後空港に建ちますが、それとの関係、手戻りがないようにということの御質問がございました。

まず、今まさに、空港アクセス鉄道については、詳細の検討をしております、具体的な路線、線形ですね。あと、それに伴って、当然、駅とかも形あるいは位置とかということも詳細に決まっていくと思っておりますが、まだ検討段階ではありますので、非常に流動的ではありますが、ただ、我々、当然、委員が御指摘のように、後から空港ビルができて、鉄道が全くそれまでわからなくて、途中で、例えば空港ビルの一部を大きく改造し直すとか、そういった手戻りというのは、それは非常に空港ビルにとっても大きな負担ですし、それは県民の方にもなかなか大きな混乱を来すという意味で、我々、新たな運営会社とは、しっかりそういった二重投資にならないような観点から、今我々がやっていること、スケジュールとかそういったものについても、しっかり情報共有を進めているところです。

それから、委員から、じゃあ具体的に駅のイメージはどんなものか、例えばビルの2階に着くのかあるいは地下なのかという部分が

ございました。

この部分については、率直に申し上げると、現時点でまだまだわからないというのが正直なところですが、ただ、我々、これまでも申し上げておりますとおり、空港アクセス鉄道については、基本的に高架構造を考えてございます。

ですので、それがずっと三里木のほうから空港まで続いた場合には、高架で空港の駅の近くまでアプローチして、で、一番利便性を考えると、その高架構造、2階の部分から空港のビルの2階に行くというのが非常に利便性の観点からも自然、いいというふうには考えておりますが、ただ、いずれにしても、詳細な制度設計をしておりますので、そこはしっかり先生の御指摘も踏まえながら、しっかりその空港会社とも情報共有して、しっかり取り組んでいきたいと思っております。

○前川収委員 まずは都市圏交通の件ですけれども、過去にも検討をなさっていた、しかも、その過去にも検討会とかもつくっていらっしゃったように記憶しておりますが、そのときとの違いで今おっしゃいました、実効性のある機関が入っているということですが、前も入っていたんじゃないかなと私は思っております、そこに何か違いがよく見えないなというふうに思っていますので、その構成メンバーの中での違いというのがもしあれば、過去との違いがあれば、教えていただきたいというふうに思います。

それと、アクセス鉄道については、もう空港ビルの完成時期は決まっているわけでありまして、それに向けた準備が始まっているわけでありましてね。つまり、空港のアクセス鉄道というのは、もうある面、空港ビルの設計が固まった段階においては固まっておかないと、今おっしゃったように、手戻りになると、私も指摘しているように、手戻りになるわけでありまして。

あと3年ですかね、空ビルが建ち上がるのは、でき上がるのは、それまでにはでき上がっておると。そして、3年かかる建設の設計というのは、もっと前に当然やるわけですから、それから逆算すると、もうそろそろイメージじゃなくて具体的な話という部分に行かざるを得ない、まあ空ビルのほうのコンセッションとの整合をとるという前提でいけば、そんな時期に来ているのかなというふうに思っただけで質問したところでありました。

もちろん、ちゃんと打ち合わせをしていたらいいし、相手が民間企業になっていますから、なかなか先行して県から言うということも言えないかもしれませんが、いずれにしても、そこはもう結は決まっているというんですか、ゴールは、その空ビルが完成することによって、そこにゴールがもう見えるわけであるし、その完成するための設計というものについて、もうそこでゴールが示唆されてないといけないということになっているということも踏まえて、ぜひ鋭意頑張ってくださいと思います。そちらのほうは答弁はいいです。

○坂井都市計画課長 以前も検討会はございました。メンバーは、やはり国、県、市、それと経済界も入ってございました。その中で検討したんですけど、今回どこが違うかといいますと、例えば、渋滞箇所の数、政令指定都市、3大都市圏を除く政令指定都市の中でワースト1という状況とか、それと主要な駅から空港までの時間とか、そういうところを比べますと、これもワースト1ということで、どういう問題、どういう課題がはっきり出ているかというのは、国、県、市、経済界も、その課題がはっきり認識できているというところが今回は違うかなと思っております。

○宮部土木部長 今都市計画課長のほうから

御説明しましたけれども、実は、今回、整理した内容について、資料でいきますと、実は24ページのほうに、新たな広域道路交通計画というところを掲示しています。

今回、この検討会で出された理由につきまして、この新たな広域道路交通計画の中に位置づけていこうということで今考えています。

そういう意味合いで、さっき前川委員が言われました担保という意味合いで、実効のある担保と言われるものにはちょっと遠いかもかもしれませんが、基本的に、形としては、この広域道路交通計画、25ページに前回の、これは名前が広域道路整備基本計画というのを、当時、平成10年につくったんですが、これの今改定をやっております。この中に今回のメニューが織り込まれるという形になります。

そういう意味合いで、具体的に出てきたものを、これは私のほうで会長としてやっているんですが、熊本県の幹線道路協議会ですが、その中で一応位置づけていこうかなというふうに思っています。それが1点。

それと、先ほど都計課長が言いましたように、全国で3大都市圏を抜いてからワーストという形で、これにつきましては、実は、国土交通省の道路局の幹部の皆さんも、今回、非常に注目というか、問題視をされているところが、一つ前回とはちょっと違うのかなというふうに、私は肌感覚で感じています。

そういう意味合いで、国のほうが、本当に真剣に実は考え始めているということで、具体的に、今、周辺の環状道路といいますか、放射道路については、先ほどありました中九州横断道路とか中央自動車道とか、そういうものに対して着々と進んでいるんですが、それを受ける都市部の部分が、やはりちょっと不十分ということで、これについてが、非常に今喫緊の課題として、国、県、それと中心部である熊本市、これについては、本当に今最大の課題点ということで、今統一的な感覚

を持っていますので、これについては、私ももしっかりと取り組んでいきたいというふうに思っております。

○前川収委員 もちろん、そうやって今度は検討で終わりましたなんていうことにならないようにしてもらわなきゃならないというのは、もうみんなわかっていることであります。それはぜひやってください。

ただ、過去の検討が、検討に終わらずに実行されていけば、今のような都市圏内の交通のワースト1と言われるような状況は招かれてなかったんじゃないかと。つまり、やるべきことがやれてなくて、結果として、数値としてワースト1ということ招いてきたという点もあるわけですね、厳しい言い方ですけども。そのことは、やっぱり我々も含めて、皆さんもしっかり反省をして――過去に検討したというのは、必要だから検討しているはずですよ。必要だから。必要がないことは、あんなお金がかかることですから、そう簡単に検討はできてないはずですよ。必要だから検討した、検討したけどできてない、できてないでどうなったかという、主要都市圏、3都市圏を除いて政令指定都市の中では全国ワースト1の交通渋滞が頻発する、まあ車が通りにくい、我々の経済活動、社会活動も含めてですけども、非常に大きな支障が出る環境になってしまったということ、このことはやっぱり絶対に忘れずに、今回はしっかりとそのことをやり遂げていただきたいというふうに思っておりますので、よろしくお願いします。

以上です。

○鎌田聡委員 今の関連になりますけれども、同じような私も感覚でこの問題を捉えておりまして、今回は、それぞれがやっぱり問題意識を持って、同じ感覚で、国、県、市がやるということでもありますけれども、まあ前

からそうだったと思いますけれども、今回はやっぱりちょっと本気度が違うのかなというふうに思いますが、ただ、またさらにアンケートを実施するというような話、記載もありますけれども、大体この検討状況とか改善の方向性というのは認識があっているというふうに思いますが、どこに対して、どのようなアンケートをとられるのか、教えていただきたいと思っております。

○坂井都市計画課長 この前のシンポジウムの際に、参加者の皆様にアンケート調査をしたというところで、まずはどういう職種の方ですか、運送業とかにかかわっている方ですか、何歳ぐらいの人なんですかというのをアンケートがありまして、その後、例えば熊本中心部から空港へ行く方面の道路が必要ですか、そういう道路はどのルートが重要と考えますか、そういったアンケートでございました。

一応、それで大体アンケートの集計を行いまして、今後の第2回の検討会等に役立てていきたいなと思っております。

あと、シンポジウムとか第1回の検討会の中でどういった意見が多かったかといいますと、やはり多かったのは、高校生の皆様の発表の中でもありましたけれども、例えば、福岡都市圏と比較した場合、インターチェンジから街中まで行くのに、福岡と比べてやっぱり時間かかっちゃいますよね、そういう意見が割と多かったです。で、周辺から市内、市内から周辺部に行く時間、熊本市内から空港に行く時間、それが読めない。幅が広いものですから、短時間で行けるときもあるし、長時間かかっちゃうときもあるということで、時間が読めないものですから、早く空港に行かないといけません。そういったことで、例えば熊本市内で経済活動をする上で時間が限られてしまう、そういった意見が多うございました。

以上でございます。

○鎌田聡委員 まあ、そういう問題認識は、多分もう既につかんでいらっしゃる話だと思いますので、そこもうまく、まあそこはきちんとやっぱり生かす必要があると思いますけれども、それと、このもともとの今回のやつの検討会の出だしが、東バイパスの話かなと思っただけですけども、実際どうなんですか、もう都市圏全体を検討にかけるんですか。対象道路はどういうルート。

○坂井都市計画課長 まず、都市圏の交通を考えます実行計画になりますアクションプランを昨年つくりました。その中で、東バイパスの立体交差とか、そういった点をどういふふうに具体的にやるかというのが、なかなか答えがそのときは見出せなかった状態でした。

ということで、ただ、国、県、市が一緒になって、東バイパスも含めたところの都市圏について検討していくテーブルをつくりましょうということについては合意がとれましたので、その延長線でこの検討会等を立ち上げたところでございます。

○鎌田聡委員 じゃあ、もう都市圏全体の道路を検討していくという組織ということで理解はいいんですね。

○坂井都市計画課長 スタートは東バイパスを含めた都市圏の話でございましたので、東バイパスだけではもうおさまりませんので、都市圏全体で今捉えたところでございます。

○鎌田聡委員 県の取り組みとして、パーソントリップ調査とかアクションプログラムとかプランとかつくってきていますので、その中できちんと都市圏の道路のやっぱり渋滞箇所とか、そういうのははっきり出てきていま

すし、それは大きく変わっていないと思いますので、先ほどの話からありますけれども、もう検討は大体わかっているだろうと思います。渋滞箇所も全てつかんでいらっしゃると思いますから、それからどう改善させていくのかということで、時間的緊迫性を持って県としても取り組んでいただくようお願いしておきたいと思います。

で、もう1点いいですか。

済みません、ちょっと話は変わりますけれども、国際線の関係ですね。33ページ。

日韓関係の話がありまして、ティーウェイ航空が10月26日まで運休ということでありましてけれども、10月27日以降は大丈夫なんでしょうか。

○重見交通政策課長 ティーウェイ航空側から、運休が確定的に今伝えられているのは、いわゆる10月26日まで、夏ダイヤ期間となっております。

ただ、では、10月27日以降のその冬ダイヤについて、飛ぶのかという部分については、正直な話を申し上げますと、全くの白紙というふうに聞いておりまして、現時点で飛ぶとも飛ばないともというお話は受けていません。

ただ、我々としては、先ほども申し上げたとおり、可能な限り早く戻ってきていただく、再び運航していただくというために、今一生懸命先方とお話なり協議をしているところでございます。

○鎌田聡委員 なかなかこれは難しい問題だろうと、相手がある話だからですね。難しい話だろうと思いますけれども、ぜひ、粘り強く書いてありますので、よろしくお願ひしたいと思いますし、あと、この36ページですか、7月までのソウル線とか大邱線の状況を書いてありますが、これはインのほうで落ち込んでいるんですか、アウトのほうで落ち込んでいる。

○重見交通政策課長 例えばソウル線、4月から7月の表を見ていただくと、4月は75.3%だったものが67.3%まで落ちていると。確かに、さらに減少傾向にあります。これについては、そもそもほとんど、ほとんどというか、圧倒的にインとアウトの割合で言うとインバウンド、韓国からのお客様が多いというそもそもの状況がございましたが、この減少は、ほとんど韓国側、インバウンドのほうと厚く思っていてよろしいかと思えます。

○鎌田聡委員 やっぱり影響は非常に、航空線イコール県内の経済のほうにも大きくやっぱり影響してまいりますので、これはこの前も質問で申し上げましたけれども、やっぱりこれはなかなか国、国の話で難しいと思えますけれども、やっぱり状況はしっかりとこれは政府にも伝えていただいて、何とか冷静にどうか対応できないものか、これは熊本だけじゃなくて日本国内全体、特に九州が大きな打撃を受けておりますので、そういう状況はぜひ対応していただきたいと思えますので、まあ航空線のほうは粘り強く、よろしく願いたいと思えます。

○田代国広委員 もとに戻るばってん、都市交通の件で。

○高木健次委員長 何ページですか。

○田代国広委員 都市圏交通に関する件。

私から言わせれば10年前にできておくべき案件だと思うんですよ。今さらしていきますなんて。なぜならば、人口減少の中に入りましたんですよ。これを今から検討してつくっていく。最低でも10年はかかると思うんですよ。で、その20年後の人口動向、こういったものもしっかりと踏まえて検討されているのかあるいはされるつもりなのか。人口減少

じゃないならば、もうもろ手を挙げて賛成するんですけども、20年後の人口はどうなっていくのか、その辺をやっぱり見越してこの事業は進めないと、つくった後で、もう2～3年たったらだめ、他の事業でも負の遺産ということが出ていまして、残されるか、将来にわたって。そこのところで一番心配なのは、人口の減少ですね。どういった形で利用になるのか。将来、つくったけれども、負の遺産じゃ意味がないわけですから。ここのところで訴えなきゃならないのは、やっぱり人口減少をどこまで抑えるか。

熊本市は、他の郡部と違って人口減少は少ないかもしれませんが、やっぱり郡部の方々も当然利用するわけですから、この問題を検討するに当たっては、最も大事なものは、やっぱり人口の形態だと思います。この点をどう考えておられますか。

○坂井都市計画課長 都市圏の総合交通戦略、アクションプランをつくるに当たって、推計値がございまして。パーソントリップ調査を以前やっております、そのデータが基礎になっております。そのデータで20年先の交通を予測するのでございましてけれども、それについては、人口減少等を踏まえた上で推計値を出して、将来、例えば今計画している道路ができた場合、完成した暁にどういう交通渋滞が発生するかという予測をしておりますので、将来の人口を予測した上で推計値を出しております。

以上でございまして。

○田代国広委員 関連して、空港へのアクセス。

今回の代表質問あたり、一般質問でも、大変この問題が取り上げられまして、大なり小なり、ある程度の期待と同時に不安みたいなものが感じられておるような気がいたします。私自身も、今の段階では極めて不安のほ

うが多いんですね。多くの県民の方々も、やっぱり不安を持っておられるようです。

やっぱり分岐するということは、そういう利便性が低くなるわけですから。確かに、運動公園を利用する方にとっては、確かに有効な政策だと思えるんですけども、空港を利用される方にとって、果たして分岐したこのアクセスが有効な手段として歓迎されるだろうかというのを大変危惧いたします。よく二兎を追う者は一兎をも得ずと言いますからですね。

しかも、先ほど前川先生おっしゃったように、乗降口ですね、空港への、これはやっぱり最大のキーポイントになると思うんですよ。乗降口の利便性が高まらないとした場合には、もうむしろ空港ライナーにほとんどまさるようなアクセスにならないような気がするんですよ。

非常に私は心配しておるので、先般申しましたが、今、その精査中と申しますか、非常に検討されておるようで、採算面ではね。採算が合わなければ、もういけないわけでございますから、その辺のところをしっかりと検討していただきたいと思いますが、これをつくった場合の年間の運行経費、大体どれぐらいかかる見込みなんですか。

○重見交通政策課長 ただいま委員から、空港アクセス鉄道が実現した場合の年間の経費、いわゆるランニングコストのことかと思いますが、これについては、済みません、現時点でまずルートが詳細に決まっていないので、具体的にその金額、今手元にないというのが正直なところでございます。

ですので、これは繰り返しになりますが、今年度、詳細調査をして具体的なルートが本当に固まっていく。当然、ルートが決まれば、その後に運行計画と申しまして、例えば運行ダイヤであるとか、あとは運行の本数とか、それに伴ってどれだけの運転士さんが必

要かとか、そういったものがその後ようやく決まって、そこからお金をはじくという作業の順番になりますので、現時点で年間の経費、ランニングコストが幾らですと、この時点で申し上げる数字は、手元に、済みません、ございません。

○田代国広委員 ランニングコストがわからないならば、プラスの経費も、費用対効果もわからないわけですよ。そのランニングコストですか、それはやっぱり緊急にちゃんと精査しなければ、費用対効果は出ないんじゃないですか。

○重見交通政策課長 昨年度、我々、概略の調査、これは平易な言葉で言うと、あらあらの調査ということになりますが、こちらでは、当然、その収支、採算性を計算しております。

まず、三里木ルートを我々今回選んで、それを調査しておりますが、三里木ルート、昨年度の調査によると、まず1日の需要が6,900人でございました。

そのときに、まず端的に結論から申し上げますと、例えば運行のための人件費であるとかあるいは動力費だの、いわゆる電気代ですね。こういうものについて賄える、年間収支の採算性は賄えるという結果となったところではございます。

○田代国広委員 この議案を議論して、最終的にはその結論が出るんですね。我々は、議案に対して賛成するならば、何百億と使うわけですから、それに対する革新的なものがないと、要望したままでは賛成できません。したがって、私たちが納得できるようなやっぱり形、課題と申しますか、もちろんそういったのを目指して頑張っておられるんでしょうけれども、もう一度よろしく願いしておきます。

○高島和男委員 航空路線の国際線について、ちょっとまた戻りますけれども、2つの路線が運休になってちょうど1カ月がたったわけですが、韓国の方々が利用していた、例えばホテルであったり、ゴルフ場であったり、相当な打撃があっているんじゃないかと思うんですけれども、そういった施設等々に聞き取りであったり、そういった調査をされたのであれば、教えていただきたいと思えます。

○重見交通政策課長 御指摘のとおり、県内、韓国からのお客様は非常に多かったわけです。今回の運休に伴う調査につきましては、商工労働部などが実際に各旅館あるいはホテルに聞き取り調査を実施したところでございます。

その概要を申し上げますと、やはり旅館、ホテルごとに、どこのお客様を受け入れているかというのでかなり違うという実態がございます。

例えば、韓国のお客様にかなり依存しているようなところでは、やはり苦しい、影響が大きいと答えられるところもあれば、あるいはかなり受け入れるお客様を分散されて、ある意味リスクヘッジになっていたんだと思いますが、そういう旅館なりホテルについては、それほどの影響はないと回答されている方もいらっしゃるようで、状況としてはケース・バイ・ケースだということにはなりません。

ただ、当然、飛行機が飛んでいたとき、飛んでいなかったときを比べると、それは影響があるというのは確実にございますので、そこは先ほども申し上げましたけれども、しっかりと飛んできてもらおう、飛んでいただくということのために、しっかりと粘り強く対応していきたいと思っております。

○高島和男委員 おっしゃるとおりだと思うんですけれども、今回の日韓関係の悪化で、やっぱり我が国のインバウンドが周辺のアジア諸国にかなり依存をしていると。関係が悪化して、これだけのやっぱり大打撃があると。周辺の中国であったり、韓国、台湾あるいは香港という国々が、なかなかやっぱりちょっと政情が、特に最近は不安定な要素が多いので、今重見課長がおっしゃったように、やっぱり依存するということじゃなくて、リスクヘッジ、分散をしておく必要がある。

その中で、今回のラオス便というのが出てきたのかなと思うんですけれども、この間、自民党でも勉強会をさせていただきました。ラオスの国情であったり、人口、経済状況等もお聞かせをいただきましたけれども、仮にこれが就航が決まると、向こうからのインバウンドというよりも、どちらかというところからのアウトバウンドに力を入れないと、この就航そのものがなかなか厳しいんじゃないかなと、私は個人的に感じたところであります。

今、なかなか難しいかもしれませんが、ラオス就航が決定したときに、アウトバウンドに対しての何らかの支援策であったり、そういう部分がもしも今構想の中にあるならば、お聞かせいただければと思います。

○重見交通政策課長 先生御指摘のとおり、ラオスが仮に就航した場合、我々として思っているのは、当然、アウトバウンドの方もいらっしゃると思いますが、ラオスという国自体が650万人程度の人口で、正直な話、マーケットとしてはそれほど大きくないという現状がございます。

ただ、一方で、ラオスから、例えばタイとかベトナムなどといった国々にラオス航空自身が飛行機を飛ばしておりますので、我々としては、例えばそういったベトナム、タイとか東南アジアの国々の方が、ラオス経由で熊

本あるいは日本に来られるというケースは大いにあり得るだろうというふうにまず考えているのが1点でございます。

その上で、ただ、一方で、当然アウトバウンドについても力を入れなきゃいけないというのは重々我々も承知しております、そういう観点では、例えば、これまでもほかの国際線で実施しておりましたが、例えば空港の駐車場、1日今駐車いたしますと800円かかりますが、これを熊本発着の国際線を使われる方には無料にしたりとか、あるいは片道2,500円の助成などを今他の路線ではやっておりますので、そういったような同様の支援で、アウトバウンドの方についてもしっかりと対応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 阿蘇地域の道路整備が順調に進んでいることは大変ありがたいことでもありますけれども、滝室坂ですね。全長6キロと。これは、今完成しているのは500メートルから600メートルということで、去年の6月ですか、波野神楽を呼んでにぎにぎしく起工式がありましたけれども、何か速度がちょっと遅いかなという感じがしますけれども、あと何年ぐらいかかるんですかね。見通しとか、滝室坂。

○亀崎道路整備課長 滝室坂道路につきましては、6月の時点では、避難坑で1,000メートル、これは20%、本体のトンネルについては350メートルということで、これは7%でございますが、今、掘削に入って、どんどんと進んでおります。

この3カ月、9月時点では、1,000メートルの避難坑が1,470メートルということで、470メートル進んでおります。また、本坑につきましても、350から600メートル、約250メートル進んでおまして、今のところ多少の水が出ているのは確認されておりますが、

掘削については影響を及ぼすものではないということで聞いております。

着工式から、いろんな機材を据えるために時間はかかりましたけれども、今、掘削に入ってから順調に進んでいるということでございます。

ただ、あと何年かかるかということにつきましては、前回は申し上げましたとおり、やっぱり水が出るという予想がされておまして、そこをどう乗り切るかということと、今発注されておりますのが1期工事でございます。全線一発で契約されてはございません。これは2期に分けて発注ということでございますので、現時点ではいついつと言うのはなかなか申し上げられませんが、我々としては、委員御指摘のように、一刻も早くということで、あそこは……

○岩下栄一委員 よろしく願います。

○亀崎道路整備課長 はい。雨が降った場合にはそういう規制もありますし、安定的に交通を確保するという意味では非常に大事だと思っております。我々も、早期整備を国には求めていきたいと思っております。

○岩下栄一委員 よろしく願いしておきます。

あと、ラオス航空ですけれども、これまで日本にあるいは熊本になじみが薄かったラオスでありますけれども、向こうからプロポーザルがあって、大変結構なことだと思うんですけれども、もともと社会主義国ですよ、ラオスは。しかも、旧日本軍が随分フランス相手に暴れ回った地域で、日本人に対する感情的なものが少しあるんじゃないかなと心配しているんですけれども、対日感情というのはいいんですかね、ラオスは。

○重見交通政策課長 これは、熊本ラオス友

好協会という団体がございます、そちらの事務局長さんからお聞きした話でございます。

まず、社会主義国と、そういう政治体制をとっているというのは事実でございますが、ただ、すごく極端な、いわゆるちょっと近づきにくいような国ではないというようなお話はまず聞いております。

それから、まず日本人に対するイメージですけれども、現地では非常に日本に対するイメージがいいというふうに伺っております、非常に日本人だとわかると好意的だと、すごく歓迎してくれるというお話を聞いてございます。

○岩下栄一委員 ほら、旧日本陸軍が大分暴れ回ったでしょう。それで、陸軍参謀で、戦後国会議員をした辻政信がラオスで殺されたんですね。まあ、行方不明になって殺されたらしいけれども、そういう土地柄だから、対日感情がどうかとちょっと思ったんですけれどもね。まあ、問題なければ結構です。

○田代国広委員 ラオス航空ですけれども、最初は福岡空港を希望したみたいなんですよね。ラオス航空は。ところが、福岡空港に断られたものですから、地理学的に熊本がいいということで熊本になったというふうに聞いておりますが、非常に私はこれを聞いたときうれしかったんですね。

というのが、先般、長崎で九州の正副議長会がございまして、懇親会が、まあ議長、副議長だけで懇親会をするんですけれども、ここで、福岡とか長崎の議長、副議長さんたちが東南アジアのことを話されるんですよ。非常に治安もいいと、経済も発展していると。そういう話を聞いて、私は全く無知だったものですから、聞いてしまったんですけれども、これから先、やっぱり東南アジアに熊本県も目を向けるべきじゃないかなというようなこと

を感じたんですよ。感じたところにそのラオスが決まったものですから、非常にうれしかったんですけれども、とにかく治安もいいし、岩下委員が心配されたようなことは彼らはないと言っておりますから、多分それは、そちらのほうにやっぱり今後、日中、日韓、日台、大事ですけれども、今後は東南アジアのほうにも視野を広げていく必要性も感じたんですけれども、いかがですかね。

○重見交通政策課長 ただいま御質問ございました。

まさに、まず経緯を申し上げますと、まず福岡空港を最初希望していたら、まあ発着枠の関係でちょっと。ただ、熊本が最終的に選ばれた理由というのは、まず九州の真ん中という地理的な位置がいいというのがありますが、もう1つ、例えば熊本から都市圏、東京、大阪とか名古屋、そういったところに飛行機が多く出ているということで、非常に乗り継ぎがいいという観点から、最終的に熊本が決定したというふうに聞いてございます。

その上で、まず東南アジアの重要性を、今先生からお話がございました。我々としても、全く同じでございます。先ほどもございましたが、もちろんラオスだけではなくて、その周辺国からのインバウンドのお客様を迎え入れるということも、非常に実現できる可能性が高いですし、あと、やはり今日韓路線がこのように運休というような事態になっているときに、やはりそのインバウンドのお客様を迎え入れる先、元というのを多様化しておくというのは非常に重要なことですので、そういった意味で、今回のラオス線は、その東南アジアなどのお客様を迎え入れることができるという点で、我々としても非常に喜ばしいことと思っておりますので、そこはしっかり就航が実現できるように頑張りたいということでございます。

○高木健次委員長 ほかに質疑はありませんか。

○前田憲秀委員 済みません、ほとんど関連になりますけれども、そのラオス線に関しては、11月末を目標に動かれているわけですよ。もうすぐ2カ月ぐらいなんですけれども、例えばコンソーシアム、新しい航空会社はどう思っているんですか。まずそれを。

○重見交通政策課長 ただいま、11月下旬で就航計画を彼らは立てて、国に実際に申請を出しているという状況です。

空港会社としてどう考えているのかというところでございますが、これについては、当然、ウエルカム、非常に歓迎すべきことという状況でございます。

○前田憲秀委員 さっき、一部先生からもいろいろあったように、岩下先生からもあったように、新しい航空会社が、日本で初めての定期路線を熊本でということであり、もう少し熊本県も、ラオスってどういう国なんだ、そういうアピールももう必要な時期なんじゃないかなと思うんですよ。11月末に就航して、新しく就航しましたと、もうすぐの話なので、そこは、先ほどの説明には、同社と国等の関係機関との協議を見守っていくという、それは当然そうなんでしょうけれども、もう少し県民に向けて、アウトバウンドの話もありましたけれども、アピールがあっついんじゃないかな。その機運が、またその新規就航路線に結びつけるということにもなるんじゃないかなと思うんですけども、どうですか。

○重見交通政策課長 ラオスについて、県民へもっと理解促進をしてはどうかという、そのとおりだと思います。

確かに、ラオス、なかなかなじみのない国

でございますので、ただ、就航計画上は2カ月先と、もうすぐだということで、その部分については、我々も、しっかり今後、県民の方に、ラオス便が来る可能性があるということとか、あるいはそもそもラオスってこんな国だよとかいうことの理解を進めていただくための何かしらの取り組みはしなければいけないというふうに思っております。

今回、この就航計画のお話があったとき、実際に旅行会社とかも関心を示しているところは数社ございます。当然、彼らも、就航が実現しそうだということであれば、旅行ツアーとかの商品をつくったりしますので、我々も、そういった関連する旅行会社なりと一緒にPRなどをしていきたいというふうに思います。

○前田憲秀委員 ぜひお願いします。例えば、新規就航が実現したとして、行ってみようというふうに、もうそういう計画を立てる時期なんじゃないかなと思うんですよ、2カ月前という。それはぜひお願いしたいなと思います。

それと、もう1点だけいいですか。これも重なりますけれども、アクセス鉄道の件で。

私は、固まる前に、まあ夢も含めて、しっかりお願いをしたいと思うんですけども、本会議の議論でもさまざまありました。乗り入れは今のところまだ考えていませんと、それはJRさんとの協議の結果とか、さまざまあると思うんですけども、そもそも三里木駅から分岐ということで、三里木駅にアクセス鉄道が直角でなんていうことはないですよ。

○重見交通政策課長 我々、現時点で考えているのは、直通乗り入れはまずしないということです。ただ、直通乗り入れはしないものの、利用者の利便性を考えて、対面ですばやく、簡単に乗りかえられるようにするという

ことです。ということは、線路と線路が向かい合わなければいけませんので、直角に入るということは想定しておりません。

○前田憲秀委員 それを聞いてちょっと安心しました。いわゆる、新幹線が開通する前の新八代駅のようなイメージを考えていいんですよね、今の御答弁はですね。

まあ、これは将来の夢の話ですけれども、今、羽田空港から京急線で都内に行くルートがあるじゃないですか。僕は、あれをイメージするんですよ。規模こそ、利用客も全然小さいですよ。で、京急蒲田で京急線に乗り入れるわけですけれども、今度、何か聞けば、品川―羽田間も大幅に減額になるという話を聞いています。特別料金の加算もなくなって。ますます利用者もふえると思うんですよ。都会では、いわゆる地下鉄と私鉄の相互乗り入れというのが、今盛んに行われているわけですよね。利害も違うし、営業計画も全然違うのが、そうやって相互乗り入れをして、お互いが相乗効果を出そうということなので、決して熊本のほうのアクセス鉄道も実現できないことはないと思うんですね。

ですから、これはもう答弁はできないでしょうけれども、まあ並行にホームはつけるということから、乗り入れは絶対にあるべきというふうに私は申し上げておきたいと思えます。じゃないと、利用する人のイメージが湧かないんですよ。大きな荷物を持ってホームを乗りかえて、また乗りかえるというのは、答弁はちょっとできないと思うんですけども、乗り入れだけは申しておきたいと思えます。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。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○高木健次委員長 なければ、質疑はこれで終了いたしたいと思えます。

次に、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にしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」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、本日の委員会はこれで閉会します。

大変御苦労さまでした。

午前11時9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