

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

平成27年9月29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

平成27年9月29日（火曜日）

午前10時0分開議

午前11時8分閉会

本日の会議に付した事件

- 1 高速交通体系に関する件
- 2 熊本都市圏交通に関する件
- 3 付託調査事件の閉会中の継続審査について
- 4 その他

出席委員（16人）

委員長	森	浩	二
副委員長	山	口	裕
委員	山	本	秀久
委員	小	杉	直
委員	岩	下	栄一
委員	鎌	田	聡
委員	池	田	和貴
委員	内	野	幸喜
委員	高	木	健次
委員	増	永	慎一郎
委員	緒	方	勇二
委員	前	田	憲秀
委員	楠	本	千秋
委員	岩	田	智子
委員	高	島	和男
委員	大	平	雄一

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	島	崎	征夫
交通政策・情報局長	福	島	誠治
地域振興課長	横	井	淳一
交通政策課長	藤	井	一恵

土木部

部長 猿 渡 慶 一

道路整備課長 宮 部 静 夫

道路保全課長 高 永 文 法

都市計画課長 松 永 信 弘

審議員兼

鉄道高架推進室長 森 博 昭

警察本部

交通部長 高 山 広 行

交通規制課管理官 荒 木 健 司

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 春 日 潤 一

政務調査課主幹 池 田 清 隆

午前10時0分開会

○森浩二委員長 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いたします。

なお、本委員会に5名の傍聴の申し込みがあつておりますので、これを認めることといたします。

それでは、島崎企画振興部長に、執行部を代表しての挨拶及び概要説明をお願いいたします。

○島崎企画振興部長 企画振興部長の島崎でございます。

委員会開会に当たりまして、執行部を代表して、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、有明海沿岸道路「三池港インターチェンジ」連絡路の中心杭打ち式が9月13日に開催され、さらには9月15日に、中九州横断道路の熊本市－大津町間

における3回目の計画段階評価が行われました。このように、それぞれの路線において整備が進められているところでございます。

次に、航空路線の利用促進についてですが、国内線の4月から8月末までの利用者数は、対前年度同期比7.5%増の130万人と、新4カ年戦略に掲げる平成27年度末の目標値である300万人を突破した前年度を上回る水準で推移しております。

なお、10月25日からジェットスター・ジャパンの中部線運休等が発表され、これから年度末にかけての動向に留意するとともに、引き続き航空会社と連携し、路線振興を図ってまいります。

ソウル線につきましては、5月末から韓国で発生した中東呼吸器症候群（MERS）により、アウトバウンドに影響がりましたが、7月には回復傾向が見られました。

台湾線につきましては、10月25日の初便就航に向けて、台湾との交流づくりなど積極的に経済界と連携し、準備を進めております。

また、香港線につきましては、交渉しておりました香港航空から、12月14日から週2便の定期便を就航させるとの連絡があり、定期便の就航が決定したところです。

今後、路線のPR等について、香港航空や県香港事務所等と連携し、環境整備を図ってまいります。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

阿蘇くまもと空港へのアクセス改善や公共交通機関の利用促進などを進めながら、交通ネットワークの強化に取り組んでいきます。

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ので、御審議のほど何とぞよろしくお願いいたします。

○森浩二委員長 それでは、議題(1)執行部からの事業概要の説明を受け、その後質疑を

受けたいと思います。

説明につきましては簡潔にお願いします。また、着席にてお願いします。

では、執行部からの説明をお願いします。

○宮部道路整備課長 道路整備課でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の資料で、前回、6月の委員会の資料から変更した箇所のみ簡潔に御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。

それでは、Iの高速交通体系に関する件につきまして御説明申し上げます。

まず、5ページをお願いいたします。

九州縦貫自動車道の現状の欄の4つ目の白丸の城南スマートインターチェンジのところでございます。熊本市に確認しましたところ、地権者からは用地取得の同意は得られていたものの、用地の多くが登記上の地図と実際の農地面積に誤差があることが判明したために、現地での立ち会いや登記上の地図の修正等に約1年間時間を要してしまい、平成27年度の完成が困難となってしまったところでございます。

現在の状況は、用地は98%取得済みでございまして、1人残すのみというふうに聞いております。また、現在は、付帯工事につきまして着手しているということを聞いております。

熊本市は、スマートインターチェンジの事業期間の延伸について、現在国と協議中でありまして、熊本県としましても、熊本市に対し地区協議会等を通じて技術的助言や情報提供を行い、引き続き支援してまいります。

続きまして、11ページをお願いいたします。

中九州横断道路でございます。

現状の欄の2つ目の白丸、熊本市一大津町間のところですが、今月15日に念願であった

第3回目の九州地方小委員会が開催され、3つのインターを含むルート帯についての対応方針（案）が示されました。示されたルート帯は、大津町と合志市の北部を經由して、九州縦貫自動車道と接続する北ルート案でございました。

今後は、国において、このルート帯に基づき、詳細な道路の位置や構造が検討され、その後環境影響評価が行われます。あわせて、都市計画決定の手続に入りますが、これらの手続が完了した後、国において新規事業採択時評価が行われ、事業化されることとなっております。県としましては、一日も早く事業に着手できるよう国と連携をとりながら取り組んでいくとともに、引き続き国に対して要望活動を行ってまいりたいと思います。なお、この内容につきましては、Ⅱの熊本都市圏交通に関する件の47ページのほうでも記載しております。

続きまして、15ページをお願いいたします。最下段をお願いいたします。

今月13日に、「有明海沿岸道路『三池港IC連絡路』中心杭打ち式」が、荒尾市にある荒尾競馬場跡地で開催されました。式には、熊本、福岡両県から知事や議長そして県選出国会議員、県議会議員、沿線自治体の首長ら約230名が出席されました。お忙しい中御出席いただきまして、本当にありがとうございます。

熊本県内で工事が始まるということは、今後有明海沿岸道路（Ⅱ期）としても大きな弾みがつくものと期待しております。しかし、荒尾でとまることがあってはならず、まずは長洲町までの早期事業化、そして熊本市までの直轄事業の全線整備を引き続き国に求めてまいります。

続きまして、16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掲載しております。

主な活動内容について抜粋して御説明をいたします。

まず、①の九州中央自動車道についてでございますが、去る8月28日に熊本、宮崎両県の促進期成会共催で、建設促進地方大会を宮崎県の高千穂町で開催されました。熊本、宮崎両県から約600名の方に参加していただき、盛会のうちに終了をいたしました。大変お世話になりました。

次に、②南九州西回り自動車道でございますが、去る7月29日～30日に東京において、国土交通省本省、県選出国会議員の先生方への建設促進の要望活動をいたしております。

次に、17ページをお願いいたします。

中九州横断道路につきましては、7月11日に菊池市において、菊池地域道路整備推進協議会の主催のもと、西村国交副大臣を招いて早期整備推進総決起菊池大会が開催されました。また、8月17日～18日には、3県議連により国土交通省へ要望をしていただきました。

このような一連の活動を通じて、このたびの第3回目の計画段階評価にたどりついたものと思っております。これもひとえに多くの県議会の皆様方に熱心な活動をしていただいたおかげだと思っております。大変お世話になりました。

次に、熊本天草幹線道路でございますが、沿線の首長、県議の皆様、経済界など多くの皆様に、7月13日に九地整、そして翌14日に国交省の本省及び県選出国会議員の先生方へ要望を行いました。

18ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路（Ⅱ期）につきましては、荒尾・玉名地域整備推進期成会と県議の皆様とともに、7月7日から9日にかけて国交省及び県選出国会議員の先生方へ要望を行いました。

そのほか、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

お力をおかりしまして、来年度の予算獲得として各路線の早期整備に向けて、精力的に要望活動を行ってまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

また、新たな取り組みといたしまして、インフラ整備によるストック効果を幅広く県民にお知らせするために、さまざまなPR活動を行っております。

⑥のその他国等への要望等のところに下に記載しておりますが、まず第1弾として、来年天草五橋が開通50周年を迎えるということから、現在仮設しております新天門橋がよく見える三角の西港の龍驤館というところで、9月3日からパネル展を開催しております。世界文化遺産登録を受けた三角西港での展示ということもあり、多くの観光客に今見ていただいているところでございます。

また、県庁におきましても、新館のロビーで、10月1日から15日まで、ストック効果のパネル展を予定しております。加えて、各地域振興局やゆめタウン光の森においても展示を予定しております。

さらに、明日ですが、30日の熊日新聞の紙面において道路事業の広報を行います。ぜひお目を通していただければ幸いです。

このように今後さまざまな機会を捉えて、道路整備の必要性を訴えていきたいと思しますので、よろしくお願いいたします。

以上で道路整備課からの説明を終わります。

○藤井交通政策課長 交通政策課でございます。

20ページをお開きください。

航空路線の利用促進についてのところの国内線の振興について、現状、全般のところを申し上げます。

阿蘇くまもと空港では、9月1日現在、8路線42便が就航しております。アンダーライ

ンでございますが、このうち天草エアライン、熊本－天草線と熊本－伊丹線の2便については、新機材ATRによるパイロットの実機訓練を実施するため、8月24日から1月下旬まで一時的に運休となっております。

また、10月25日の冬ダイヤから、ジェットスター・ジャパンの中部線の運休などやJALの東京－羽田線の減便により、8路線39便となる予定でございます。

平成27年4月からの国内線旅客数は、8月末現在で、対前年同期比7.5%増の130万人となっています。

個々の動きに少し触れさせていただきます。

東京線、平成27年4月から8月の利用者数の91万人で、対前年同期比106%となり、平成26年10月26日から、ジェットスター・ジャパンが成田線を運航開始したことにより利用者増となりました。

なお、JALは、昨年10月から、羽田空港における日本－中国の国際線の発着枠を暫定的に利用し、羽田便を1便増便していましたが、中国線の需要回復を受け、当該発着枠を冬ダイヤから中国線として利用することとなったため、10月からの当便を減便することとなりました。

大阪線の平成27年4月から8月の利用者数は23万人で、対前年同期比118%となっております。また、名古屋線利用者数は12万人で、対前年同期比111%となり、ジェットスター・ジャパンが関西線と中部線の運航を開始したことで利用者増となっております。

なお、ジェットスター・ジャパンは、先ほど申し上げましたとおり、同社の収支改善に向けた路線ネットワーク全体の再構築の中で、冬ダイヤ、10月からの中部線の運休、関西線が1便減便される予定でございます。

21ページをお願いいたします。

参考－2は、阿蘇くまもと空港の定期便就航状況を示しております。先ほど申し上げま

した※印のところが、天草エアラインの運休の状況でございます。

22ページをお開きください。

参考－3は、阿蘇くまもと空港の就航路線の推移です。一番右になりますが、冬ダイヤのところで42便から39便になるということを示しております。

23ページでございます。阿蘇くまもと空港の国内線路線別旅客数を示しております。旅客数、利用率の変化を示しております。

24ページをお開きください。

今後の取り組み、国際線の振興についてでございます。

現状。ソウル線につきまして、25ページ、1つ目のアンダーラインのところですが、先ほど部長も申し上げましたが、本年5月末から韓国において広がったMERSにより、インバウンドはほとんど影響ありませんでしたが、アウトバウンドは予約の取り消しなど大きな影響がありました。しかしながら、7月には回復傾向が見られます。

台湾線につきまして、皆様のおかげによりまして定期便化が決定しました。10月25日の初便就航に向けて準備を進めております。

また、経済、工業団体等が開催するセミナー等に参加し、台湾高雄市等の情報提供を行い、台湾との交流づくりに向けた取り組みを積極的に行っております。

詳細を御説明しますので、別添資料をごらん願います。

2枚紙だと思いますが、「台湾高雄等との経済交流等について」というペーパーでございます。

6月議会以降の主な動きについて御説明申し上げます。

まず、経済交流等につきまして、熊本県工業連合会等におきまして、8月18日、台湾セミナーの開催、ジェトロと共同の主催でございますが、台湾から台湾の全国組織でございます台湾電子設備協会、その常務理事が参加

されております。

また、9月2日、セミコン台湾への出展。

9月4日、私も参加しましたが、グローバル企業立地セミナーということで、本県のPRとともに企業誘致活動を実施しております。

また、その際、熊本県工業連合会と台湾電子設備協会の間で交流協定を締結されております。協定項目といたしましては、人的交流、ものづくり関連の受発注情報の提供、技術交流及び業務連携への支援でございます。

(2)熊本商工会議所等でございます。

本日9月29日13時半から、台湾経済セミナーが開催予定でございます。台湾への輸出実績のある企業による事例報告等が予定されております。

また、11月3日、高雄食品見本市への出展予定もでございます。

次のページをごらんください。

8月～9月にかけてまして、東京エレクトロン、JNC、プレシードなど、既に台湾と取引のある誘致企業等を訪問し、ビジネスによる交流状況を調査するとともに、熊本－高雄線の活用に向け情報提供を積極的に行っております。

その他、9月14日、例えば阿蘇地域の商店街が高雄市の旅行社へ、みずから来ていただけるように、PR活動が行われました。

また、8月31日、宇城市の蘭の栽培農家が、蘭を通じた交流を広げる動きを始めております。

市町村動向等です。

大津町民生委員児童委員約50名が、高雄市福祉部門等を訪問する視察研修が行われております。また、9月1日から、農業委員会も視察研修を行われました。

(2)八代市でございます。八代市は8月10日、八代市と台湾基隆港務株式会社において友好交流確認書の締結が行われております。

次のページをごらんください。

山鹿市でございます。8月24日から台北市と高雄市で開催された旅行商談会に参加されました。

11月ごろには、市議会による高雄市等の表敬訪問も予定されております。

また、(4)でございます。町村議長会におかれましても、11月に高雄市視察研修を予定されております。

青少年交流でございますが、8月7日からグローバルジュニアドリム事業として、県内の小中学生25名が、台北市、高雄市を訪問し、現地との交流を深めております。

その他、県内の交通事業者である熊本電鉄や九州産交グループが、みずから台湾の旅行社を訪問し、積極的に観光客誘致のための取り組みを行われております。

最近の動きを簡単に御説明申し上げましたが、今後も経済分野などさらに交流が活発化するように積極的に取り組んでまいります。

それでは、資料を戻っていただいて、25ページにお戻りください。香港線のところでございます。

香港線につきましては、香港の大手旅行会社から熊本への送客についてぜひ協力したいとの申し出があり、航空会社との協議を重ねるなど環境整備を進めておりましたところ、9月9日に交渉していた香港航空から、12月14日から週2便の定期便を就航させるとの連絡があり、定期便の就航が決定いたしました。

27ページをお願いいたします。

参考－2でございます。熊本－ソウル線の月別利用状況です。

一番上の行が利用実績、2行目が対前年同期比、3行目が通常利用率、一番下の行が140人乗り換算の数値を記載しています。前回も御説明しましたが、飛行機の利用頻度に応じて航空会社が使う機材が変わることから、利用率を単純にするということで、ソウル線の場合は、通常の機材である140人乗りの機

材を固定して計算しております。

一番右側の欄をごらんください。7月以降、MERSの影響からの回復が見られ、平成27年度4月から8月までの利用実績は1万4,089人、対前年比118.7%となっております。利用率は61.5%ですが、140人乗り換算しますと78.6%となります。

参考－3、チャーター便就航実績でございます。全てが台湾便でございます。対前年同期比232.7%となっています。利用者数は1万3,058人となり、対前年同期比195.8%です。

28ページをお開きください。

今後の取り組みについてです。

香港線については、12月14日からの定期便就航が決定されたことから、香港航空や香港及び県内の旅行社、今月開所しました香港事務所等と連携し、路線PRを積極的に行ってまいります。

29ページをお願いいたします。

航空物流機能の強化についてです。

参考－1、阿蘇くまもと空港の貨物取扱状況についてですが、取扱量は毎月ほぼ横ばいで推移しており、昨年度と同様の動きとなっております。

飛びまして、34ページをお開きいただきますでしょうか。

阿蘇くまもと空港の施設整備及び活性化に向けた取り組み等について、今後の取り組みでございます。

本年10月25日から台湾高雄線の定期便化に合わせ、国際線ターミナルビルへの航空会社共用のチェックインシステムや外貨両替機の導入が進められております。

40ページをお開きください。

都市圏公共交通ネットワークの整備の中の、阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善のところでございます。

JR豊肥本線を活用した空港ライナーの試験運行を行っておりますが、1日45便の運航

だったものを、4月1日から1日54便の運航に変更し、利便性向上を図っております。運航開始から本年8月末までの延べ利用者数は25万287人となりました。本年度4月から8月までの利用者数は3万8,224人であり、1日当たりの利用者数は238人となっております。

42ページをお願いいたします。

公共交通機関利用促進策、乗り継ぎ円滑化のところでございます。

平成27年4月に、県内のバスや電鉄電車に、「熊本地域振興ＩＣカード」、通称「くまモンのＩＣカード」が導入されましたが、本年8月から同カードが熊本市電においても利用可能となりました。

交通政策課からは以上でございます。よろしくをお願いいたします。

○森鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室です。

44ページをごらん願います。

J R鹿児島本線等連続立体交差事業について御説明いたします。

45ページをごらん願います。

まず、田崎迂回路については、高架橋工事に伴い8月23日に、仮踏切のある平面道路へ交通を切りかえております。

次に、段山陸橋につきましても復元整備を完了し、9月13日に、仮設の平面道路から陸橋へ交通を切りかえております。

今後も、この交通切りかえに伴います交通状況の把握に努めまして、適宜対応をしてみたいと思っております。

鉄道高架推進室の説明は以上です。よろしくをお願いいたします。

○森浩二委員長 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。

○高木健次委員 11ページでも17ページでもいいんですけども、中九州横断道路についてお伺いいたします。

この件は先般の一般質問でも質問をさせていただきましたけれども、いわゆる中九州高規格道路、これが先月の9月の15日に計画段階評価が終了し、北ルートの選定をしたということで、これは非常に知事初め執行部の皆さん、県議会のこれまでの運動が功を奏したというんですか、実ったということで大変喜んでおります。

ただ、このルートは、皆さん御承知のとおり、私の地元の合志市を東西に横断する、地元にとりましても何といいますか、大きないろいろな環境を変えるルートではないのかなというふうに心配する面もあります。

そしてこの中には、インターチェンジを合志管内に2カ所つくるということでありますので、非常に環境が著しく変化するのかなという感じもしますが、これから早期実現に向けていろいろな調査、あるいはアセスメント等の事業が待っているというふうに思っておりますけれども、そこは今言ったように心配する点もありますので、その辺の調査あるいはアセスですね、これはやっぱり国・県・地元の市としっかりと協議をして進めていかなければ、非常に難しい問題も出てくるのかなという感じがいたします。

ちょっと質問でも申し上げましたけれども、北熊本スマートインターチェンジが(ok)られているということで、溝上委員長の発言もありましたけれども、これはスマートインターはスマートインター、中九州は中九州というすみ分けをきちんとやっていかないと、それを混同すると非常に大きな問題に発展をします。

この辺の県が考えている何といいますか取り組み、それと――一応そちらのほうからお聞きをしたいと思います、土木部長。そんなら宮部課長に。



○宮部道路整備課長 まず、中九州の横断道路につきましては今後の取り組みにつきましては、この間ルート帯が示されました。そのルート帯を受けまして、まず今から——事業主体は国土交通省になりますので、国土交通省が、ルート帯という2年で1キロぐらいの幅で図面が示されております、その中からルートを今から決定していくんですが、その中ではやはり具体的な地形等を見ながらルート設定をしていく。その中の一つとして、先ほど委員がおっしゃられました環境影響評価等をやっていくというふうになると思います。

環境影響評価をするに当たっては、動植物それと文化財等々、いろんなその地域にあるものをしっかりと見まして、それをできれば回避していく、できなければそれをうまく活用していくというか、保存していくというような格好で、いろんな配慮をしながらやっていかれるというふうに思っております。

それとあわせて、今回がこのルートにつきましては4車線の20キロ以上ということになりますので、都市計画決定も絡んでまいります。そういうもろもろの手續を国が主体となってやってはいかれるんですが、その中では当然、都市計画決定というのは県決定でございますので、県のほうも一緒になってやっていくということになると思います。

本会議の答弁でも部長のほうが申し上げたとおり、国と緊密な連携をとりながら、積極的に県のほうも関与しながら全力で取り組んでいきたいというふうに思っております。

また、スマートインターにつきましては、熊本市のほう为国と協議をしながら現在取り組んでおられます。そこにつきましては、まだ我々の中で、今後どのような取り組みをされるかということについては、今鋭意協議中ということで、まだ示されておられませんので、我々としてもそれを聞きながら検討して、できることはやっていきたいというふう

に考えております。

以上でございます。

○高木健次委員 いろいろ環境等については国と県・市、地元の市町村あたりとしっかりと協議を進めていくというふうな話でありましたけれども、本当にこれは大きな問題ではないかなと思います。

それと、スマートインターチェンジですね、これは県のほうも協議会の一員として入っとるわけですから、やっぱりスマートインターはスマートインター、この中九州横断道路は中九州横断道路としての区別をした方法を、きちんと熊本市のほうにも進言をしてほしいというふうに思います。

いろいろと協議を進めてしっかりとやっていくということですので安心はしておりますけれども、それは何回も申し上げますけれども、しっかりとお願いをして取り組みをしていただきたいというふうに思います。

以上です。

○森浩二委員長 ほかに質疑はありませんか。

○増永慎一郎委員 28ページ、高雄線の定期便化についてちょっとお伺いをいたします。

10月の25日から定期便になるわけでございますけど、今定期チャーターということで県も一生懸命頑張っていて、きちんと乗員も向こうに送らなければいけないと、そういう意味ですね、これも一生懸命頑張らなければいけないということで、助成等もしながらやられているわけでございますけど、25日からは定期便になるということで、旅行会社あたりもどこでも参入できて、いろんな旅行プランとかもできるという話を聞きました。ただ、そういうことになって、値段が少し今よりも上がってくるのではないかという話がござい

1点目は、そのことについてどう思われるか。

また、もう一つは、助成等はそのまま続けていけるのか。

以上2点、ちょっとお聞きしたいと思えますけれども。

○小金丸政策監 今御指摘いただいた件についてお答えいたします。

まず、1点目の価格の面ですが、価格につきましては現在、チャイナエアライン本社と今やりとりをしている最中で、まだ正式には発表をされておられません。しかしながら、私どものほうからは航空会社に対して、いわゆる低廉な料金で県民が使いやすいように、また海外のお客さんも熊本にどんどん来れるように、そういった料金体系になるように現在要望を続けております。

あわせて、熊本－高雄線が10月25日から就航ですが、同時に10月26日から高雄－福岡線も就航することになっております。これはチャイナエアラインのほうが、実は熊本と福岡の回遊性をさらに高めるためにということで、熊本には飛ばない別の日を福岡に飛ばすということになっております。

それで、今度は週3日しか熊本からは出ておりませんが、例えば熊本から高雄に出発して、熊本には飛んでいない日に帰ってきたいという場合には、高雄－福岡を使うことも考えると。逆に、外国人の場合も同様ということで、そういった往復の適用を会社のほうで考えられておられますので、その料金につきましては、一応航空会社のほうから往復割引の適用になるような話もいただいているところですので、さらに使いやすいような利用も含めていきたいと思っております。

2点目のお尋ねでございますが、利用促進に関しましては、これまでも定期チャーターで皆様に御利用いただけたような利用促進策、例えば6名以上の団体につきましてはお

1人当たり5,000円の助成をすとか、あるいは阿蘇くまもと空港を利用いただいた場合には駐車場の支援をすとか、そういった部分については引き続き早期に検討いたしまして、適用していきたいというふうに考えております。

○増永慎一郎委員 せっかく定期便になったわけですので、それぞれ執行部の皆さん方も御苦労されていると思いますので、ぜひこれはずっと続くようお願いをしたいと思います。

もう一つは、団体6人からの5,000円の助成というのは、その6人はどういうところから出ているのか、ちょっとお聞きしていいですか。

○小金丸政策監 お答えします。

明確な基準というのは正直ないところでございますが、やはりどちらかといいますと、2名ですと、ある程度よく行かれるパターンになっているかと思います。あと、いわゆる企業で社員の方が御利用いただくとか、そういったものを想定すると、やはり6名以上が適当ではないかということで、これまでもアジアナ線で6名を長年、10年以上適用してきたものですから、高雄線も同様の基準で適用させていただいているところでございます。

○増永慎一郎委員 実は家族で、例えば大人・夫婦2人と子供2人で行くときには4人じゃないですか。それで、6人引つかかるということは余りないんですよ。何というか、今盛んに子供に、安価で近い外国を知ってほしいということで、韓国がああいう情勢ですので、高雄便あたりを利用したいという話があります。ですから、何か家族あたりにも、子供は割引があるかもしれませんが、そういった配慮もせっかくなら——その6人という基準が何かわからなかったもので、せっか

くならそういうふうな形で何かいい方法を検討していただき、これは要望ですけど、そういうふうをお願いをして終わりたいと思います。

○森浩二委員長 いいですか。

○山本秀久委員 私は、南九州西回り高速道は済んでいるけれども、その済んだことに対してのまた繰り返しはちょっと、今後の参考になるためにも発言したいと思います。

私は、この西回り高速道は、ちょうど50年当選以来ずっと私は、西回り高速道の必要性は、これは九州の幹線道路だから、必ずこれは実現するように、ということをやった。それから31年かかった中に、何十年先のことを言われても答弁のしようがないまで言うた、そのときは、県の第1回目は。

質問されても答弁しませんと。何を言ってるか、必要だから言うんだから、答弁したくなきゃするなということを、私は発言はするということをやったら、その当時の県知事が、要望事項としてやってくださいと、いきさつから今度は西回り高速道というのは、芦北の県会議員だから言うのではないんだと。九州の大動脈としての西回り高速道というのは大変重要な役目を果たすんだから、そういうことを考えてやってくれよということをやって、31年かかってにせものが来たんだ。

4車線を持ってこいと言っていたけど、2車線しか来なかった。それはなぜかということ、八代まで来て、4車線来て、八代から九州の大動脈なんだから4車線を鹿児島まで引くのが普通じゃないのかな。そういう要望事項の活動の仕方が、いろいろ今聞いていると、要望活動事項がたくさんあるわけだ。そういうときに県の立場というのは何をやってたか。

芦北の県会議員だから言うんじゃないと。九州の大動脈としてこれは必要だということ

を考えてやったらどうなる。今入っている、八代から芦北に入っている道路が、あれが芦北から、水俣から、どちらからでもいいから人吉のほうに抜けるやつじゃないのかと、そういうことを考えたことはあるかということをやったわけだ。

それはなぜかと。今までずっと見てみると、ほとんど要望事項活動が多いわけ、市町村、県が、国土庁に対して。そういうことをうまくよく考えて、今後の道路の整備とか、いろんな問題に対して真剣に取り組まぬと、そういう格好になってしまうんだよ。

鹿児島なんか、熊本がまだ延びてこないうちに、部分部分の重要なところは仮設ででき上がっているわけだ。鹿児島見てこいと言ったんだ。難問題のあるところ4車線とか、そういうところの立体交差のところは全部でき上がっているわけだ。来たらさっとできるようにしているわけ。それが熊本県はなぜ、ずるずるずる下ってくるのを待っているような状態なんだ。

そのことを私は言いたいわけだ。これだけまだいろいろな問題が残っているんだから、それを参考として今後熊本県の道路事情いろんな面に考えていかぬと、熊本の発展性は期せない。言い出してから31年かかったんだよ。

あれ通ってみてわかったかな。八代から人吉のあの道路通った人はわかるだろう。あれだけの金を何でかけるか。橋梁とトンネルだけだよ。道路というのは橋梁とトンネルだけだよ、一番金がかかるんだ。その無駄な金をなぜ使うかということだ。それに言っておきたい、参考までに言っておくことを、頭において今後の道路事情は考えてください。

以上です。

○猿渡土木部長 済みません。おっしゃられるとおり、南九州西回り自動車道につきましては、人吉に向かう道路に比べて大変おくれ

ております。これは本当に申しわけないというふうに思っております。

まずは、早く鹿児島まで南九州西回り自動車道を通すということが大変大事だというふうに思っておりまして、確かに4車線必要であります。これは大動脈でありますので、4車線必要であることは十分に理解をしておるわけですが、まず通すことということでありまして、現在やっと、やっと芦北までつながっている、そして今年度中には津奈木までがつながると、そして30年度までには水俣までがつながるというようなことで、順次、一生懸命、まず早くつながるということを目指して頑張っていっております。

もちろん、4車線で当然必要になりますので、そこはあわせて要望していきたいと思っておりますので、今後とも御支援のほうをよろしくお願いいたします。

○山本秀久委員 今部長がそう言っていたことはありがたいけど、これは本当に九州の大動脈という観念性がなぜ欠けたかと、おれは。4車線がこうなっているなら、鹿児島は通じているんだよ、本当は。

あの無駄な橋梁とトンネルの道路つくるような金があるんなら、無駄な金があれば、それで今までの制度の裏があったんだ。あら利権と思うんだ。利権道路としか考えてないんだよ、二千何百億もつけて。そのときだったら熊本の副都心がないだろう。

もう一つつけ加えとくと、熊本は九州の中心でありながら、副都心を持たないんだ。だから、八代20万都市にせいて、そういう道路の必要性もあるから、そういう西回り高速道の整備というのは急いでやれと言ったのが、31年かかったんだよ。そしてにせものが来たんだ。そういうこと自体が、今から先これだけしていると要望活動が多い、要件が多いんだよ。だから、そういう二の舞をせぬように今後進めてください。

それだけを参考に言っておきます。

○森浩二委員長 いいですか。ほかに質疑はありませんか。

○猿渡土木部長 今おっしゃられたことにつきまして、十分に腹に据えまして、しっかりと要望していきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

○山本秀久委員 よろしく頼みます。

○池田和貴委員 今の山本委員の発言に関連してなんですけど、今山本委員がおっしゃられたように、将来を見据えた形でやっていくことは非常に大切なことだというふうに思います。そういった意味では、今後のいわゆる国全体の建設事業の発注状況も考えた上で、多分、新設のものというのはどんどん予算が減っていつて維持補修に流れていく、その中でどうやって要望をしているのを早く進めていくかということは、私、知恵を絞る必要があるんだと思うんです。

そういった意味で、もちろんこういった事業を進めるに当たっては、お金の問題と、あと工事をする箇所の用地が買えてないと、例えば急な経済対策に対応できないような状況があるので、今は用地の先行取得等は、前の基金があったものがなくなってやりづらいような状況になっていますけど、そこを今後考えていかないと、あのとき用地が、今の国の予算で用地を買っていくようだと、あのとき用地を買えなかったから事業ができなかったという話になってしまうので、その辺を私は検討する必要があると思うんですけど、その辺はどうお考えになられていますでしょうか。

○宮部道路整備課長 今池田委員がおっしゃいました用地を先行して買っていくというこ

とですが、用地を買っていく上で先行取得で、国の予算を先に起債でいただいて買っていくという、用地の国債といわれるものを一種の手法としてございます。また、今申し上げられた県が先行して、国の事業に入っていく前に県が独自で用地を買っていくというふうなことも、手法としてあったかと思えます。

ただ、当時これが頻繁に使われた時期というのは、やはり土地代がどんどんどんどん右肩上がりをしている状況の中で、先行しておいたほうが、土地の物価上昇に比べて買ったほうが良いという判断のもとに出てきたものかなと、当時の経緯を調べてみますと、そういうふうな状況でございます。

ただ、現在はなかなか、先ほど話したかと思いますが、用地については今右肩上がりになっているところもあるかもしれませんが、まだもとのくらいにはまだまだというところもございますので、そこにつきましては制度のことも含めて、もう少し我々のほうで勉強させていただければというふうに思っております。

委員がおっしゃられたとおり、ただ要望だけではなくて、それは全国どこでもやっていますので、だったら我々がどうやったら知恵を出して他県と違うやり方、もしくはこの道路をつくることによってどれだけのメリットがあるか、言えば、ストック効果という言葉をよく使わせていただきますが、そのストック効果といわれるものをしっかりと国のほうにも説明をさせていただきながら、その利便性といいますか、それを訴えていきたいというふうに思っています。

以上でございます。

○池田和貴委員 わかりました。ぜひ頑張っていたきたいというふうに思います。

ただ1点、用地に関していうと、今高齢化といわれていますけど——人口減少ですね、

ということは、お亡くなりになられる方もふえてくるということだと思えます。きちんとそこで相続が発生すると、土地の取得というのは非常に煩雑になってくるんですね。一見、土地の価格自体はもしかしたら余り変わらぬとか、ちょっと下がっているかもしれないけど、事務コストというのは、多分それに合わせてふえていく可能性もあるので、そういったところも勘案した上で、どうやっていくのがいいのかということもぜひ考えていただきたいというふうに思います。

○宮部道路整備課長 今委員の御指摘はそのとおりだろうと思っています。我々も用地を担当する部署といいますのが、やはり事務的な、内部的なエネルギーというのが相当今は昔に比べればふえております。ただ、制度というのはなかなか変えられていないという状況もありますので、そこにつきましては我々も情報を地方から発信するということで、積極的に伝えていく中で、熊本県は熊本県のオリジナルの知恵を出しながら、ということを考えていきたいというふうに思っています。

以上。

○池田和貴委員 ぜひ頑張ってください。

○山本秀久委員 ちょっとつけ加えておくから。

さっきも申し上げたように、水俣までも今高速行っていないわけだ。一回鹿児島状況を見てごらん。ちゃんと部分部分ででき上がっているよ。10年前にできとるでしょう。だから、早く来ぬと、10年前に橋脚なんかついているけれども、困ると言っていたような状態だ。早く鹿児島を見てごらん。ちゃんと金の面倒くさいところは全部、いつでも来たらぱっとできるようにしてある。

そういう点で、10年ほど前からでき上がった。そういう点、連携したほうがいいん

じゃないか。

○森浩二委員長 いいですか。——ほかに。

○内野幸喜委員 済みません。ちょっと話題変わります。28ページの国際線の新規路線の件ですね。先ほど話がありましたけれど、これからポイントとなるのが週2便制度の向上ですね、週2便制ですね。さっき話があったように、26日から福岡－高雄間が就航すると。やっぱり各航空会社ともそういった週2便制を考えながら、戦略的に新規路線を開拓してみるというのはわかります。そうしたときに、熊本県としても、これから新規路線を開拓するためには、各県と協働しながら交渉していくというのが必要なんじゃないかなというふうに思いますけれども、その点は何か動きというのはあるんですか。

○小金丸政策監 お答えします。

新規路線に関しましては、既存の路線に関しましては、チャイナエアラインとか、就航していただいた航空会社とは、常に密に協議をさせていただいております。実は、高雄－福岡線につきましても、いわゆる福岡と熊本間の一番の結びつきといいますか、いわゆる人口の流動が多いというところもございまして、それを協議する中で先方のほうが選択されたというような状況でございます。

いずれにしても、私どものほうはやはり需要を考えたところで、熊本の、いわゆる九州の真ん中にあるというこの利点ですけども、これは海外の航空会社が、特に近ごろいろんな国で気づいていただいている点につきましては積極的にPRしながら、今後とも需要を喚起しながら路線等を考えていきたいと、そのように考えております。

以上。

○内野幸喜委員 私が言ったのは、例えば香

港線についても月、金ですね、残りの5日間については、鹿児島が3便、宮崎が2便、要するに週2便制というのはあるわけですね。さっき言った高雄線も、福岡が26日から多分就航すると。そうしたときに、各旅行会社が来て、例えば各県と協働をしながらどうですかと、そういう動きはとっているんですか。

○小金丸政策監 各県とは、特に香港線につきましては今度週2便でできますが、実はこれは既存の鹿児島路線、それから宮崎路線と別の曜日になっておりまして、この南九州3県を合わせますと、月曜から日曜まで全て毎日どこかの県を飛んでいる状況でございます。そういったことで、南九州3県の観光議連とか、そういった場においても、今後は引き続き協議をしながら、それぞれの都道府県ごとにメリットがあるような、そういった取り組みをしてまいりたいと思っております。

○内野幸喜委員 いいですか。だから、これから熊本単独でということではなくて、各県とも協力しながらということがやっぱり私は必要になってくるのかなと思います。そこはぜひ勉強しながらやっていただきたいなと思います。

それともう一つ。タイ線ですね、タイ、熊本－タイチャーター便という話がありましたよね。その後立ち消えになっていますけど――立ち消えになっているのか、交渉中なのかわかりませんが、状況についてちょっと教えていただければなと思います。

○小金丸政策監 タイのチャーター便については、御指摘のとおり今年度の5月の連休、それから昨年度の5月の連休、2回ほど計画がございましたが、全て流れております。理由といたしましては、やはりタイにおける政情不安、そういった部分等がございまして流

れているところでございます。

ただし、まだ主催者でありますH I Sさんにおきましては、これは全て今後取りやめたということではなく、時期を見送るという話になっておりますので、今後——県内の宿泊者は実はタイからは1万3,000人ほどございます。これはインドネシアが例えば2,000人ぐらいでかなり多い数でございますので、そこはまたH I Sさんとも連携をとりながら、チャーター便に移行してもらえよう、そういった取り組みを進めてまいりたいと思います。

○森浩二委員長 いいですか。ほかに質疑は。

○小杉直委員 45ページ、一番下のほうに「平成30年度末 熊本駅舎完成」と出とるですたいね。この駅舎の中に鉄道警察隊の場所について説明受けとるですが、その後変更はないですか。

○森鉄道高架推進室長 熊本駅の高架下の利用につきまして、今熊本市、J Rと一緒に協議のほうをやっておりまして、鉄道警察隊の話についても、どの部分に移設をやるかという形で、今協議のほうは進めておるところでございます。

○小杉直委員 いや、私がきちんと説明受けたつは、ちゃんと前面の角地に鉄道警察隊の位置があつて、治安上安全、安心上活動しやすい場所を図面で示してもろうとるがな。それが狂わぬならよかということばってん、ああたが説明聞いとつと、ちょっとあいまいな言い方しよるな。

○森鉄道高架推進室長 それを前提に協議のほうは進めておりますので……。

○小杉直委員 そんなら安心しました。

ほんならもう一件。さっき藤井交通政策課長から、るる台湾高雄との経済交流等について説明がありました。ちょっと切り口を変えて福島局長にお尋ねですが、既存のソウル線とかあるいは台湾線、香港線、そしてまた大型クルーズの寄港とか、場合によってはバリ島も云々とか話がありますね。非常に経済交流、経済効果のために、そうやって外国の観光客を呼び寄せることが今後活発になっていくわけですが、ああたたち、危機管理課長も知つとんなはったけんおたくに総合的にお尋ねするばってんか、全国的に外国人の凶悪犯罪がふえよるですたいね。

最近では、熊谷でペルー人が、本当にいたいけな子供さん含めた残忍な6人殺傷事件なんかあつたわけですが、どんどん今度は外国人はふえるし、また県外にきた観光客も熊本県に流入してくるというふうな見通しになるわけですが、こういう場合に必要に応じて、警察のほうには情報提供とかなんとかの交流は考えてござるですかな。

○福島交通政策・情報局長 今御指摘のとおり、外国人がどんどんこれからさらにふえていくということでございます。治安維持という観点での意味も非常に大事だと思っています。

しかし、私、4月に参りまして、この件に関して警察の皆様と情報交換等を行っておりませんでした。これは正直に申し上げます。今委員から御指摘もございましたので、今後密に情報交換をしてまいりたいというふうに思っています。

○小杉直委員 あとは要望にかえますけど、御存じでない方もおられるかもしれませんが、以前は天草に、中国の福建省から100人以上の密入国事件があつたですね。最近ではシリア難民を日本も受け入れるべきだという

ふうな動きが始まってきたり、今は熊本に来るとる外国人の観光客は富裕的な人が多いでしょうけれども、だんだんだんだんレベルが考えられるような人たちも、複雑な形で来る可能性がありますので、警察のほうもそれなりの情報収集をするでしょうけれども、行政のほうからも、皆さんが一生懸命頑張ってそういう成果を上げるわけですから、必要に応じて情報提供をして交流をしながら安全、安心に取り組んで、それにも配慮していただくようによろしく願いしておきます。

○森浩二委員長 いいですか。

○岩下栄一委員 高雄線に関連してですけれども、いろいろ経済団体の経済交流等が活発化してきている。そういう中で、お印程度に3番目に「青少年交流」とございますね。修学旅行の相互の交流とかいろいろふえていくとは思っています。

ただ、私どもが2年前に高雄に行ったときに、えらいばかでかい大学を訪問して、その学生さんたちと若干接触はありましたが、向こうの二十前後の若者に、熊本を含む日本に、共感というか憧れというか、そういうものを持っている人たちが多いということで、高雄あたりから留学生を熊本にどんどん呼び込むということもひとつ考えてほしいなと。

熊本県の大学協会あたりを集めて、交通政策課あたりで留学生誘致のいろいろ話し合いを進めてもらったらどうかなというふうに思いますね。県内大学には崇城大学や学園大学やら、中国からは随分来ているんです。だから、台湾の学生も中国にどんどん出ておりますので、むしろ日本に台湾の学生たちを引っ張るということを少し考え、これを機会に、高雄線の路線をきっかけに考えたらどうかなと思います。

○藤井交通政策課長 御意見ありがとうございます。

います。委員おっしゃるとおりでございます。済みません、紹介の仕方も悪かったんですけども、やはり子供たちからの交流というのは大変必要なことでございます。特に、今回セミナー、きょう行われるんですが、世界一の親日、台湾の魅力を再発見と。やっぱり経済界もそういう意気込みでやっていただいています。まさに経済を支えていく人材が大学にいるわけですから、そういった方々の交流も含めて、そういったことがさらにビジネスにもつながってくるような気がいたします。そういった意味からしましても、学生の交流の御意見を受けましたので、検討していきたいと考えております。

あわせて、私どもこういったことで、委員の皆様から意見いただくことで、さらに広がった展開ができるものと思っておりますので、今後とも引き続き御意見をいただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

○岩下栄一委員 世界一親日的な台湾というお話が今ありましたけど、私どもが行った何とか大学、えらいばかでかい大学の学生たちは、親日派より親中派のほうが多かったですね。中国本土のほうに行きたいという学生が非常に多かった。やっぱりこれから将来的に中国本土のほうが、今は問題あるけど、どんどん経済力をつけていけば、台湾から本土のほうに出ていく人が多いんじゃないかと思うんです。それをつなぎとめて、日本に人材を呼び込んでいくということは大事なことです。よろしくお願いいたします。

○森浩二委員長 返答はいいですね。ほかに質疑は。

○前田憲秀委員 都市圏交通についてちょっと内容をお伺いしたいと思います。

先ほどは、新たな取り組みとして空港の無



料シャトルバス、またＩＣカードの市電への利用が可能になったとあります。以前からも都市圏交通に関しては、自動車から公共交通機関へのシフトということで、皆さん方から御説明があつています。

特に、以前からもあつた38ページのパーソントリップの報告では、例えば高齢者も自動車の利用割合が多いという実態がありますですね。反面、高齢者には自動車免許は返上していただいて、公共交通機関を利用させていただくという動きもある。これからずっとまた高齢化社会が続いてくると、自動車運転も危険、ままならない状況になれば、やっぱり自然と公共交通機関を利用する利用率というのは高まると思うんです。そこら辺はどういうふうにごらんになっていますか。

○松永都市計画課長 都市計画課ですけども、パーソントリップ調査を担当しております。

今委員御指摘の今後の高齢化社会に向けた公共交通の利用促進については、都市交通マスタープランを策定しまして、大きな課題の一つとして、高齢者社会になればどう交通手段を構築していくかということで考えているところなんですけども、ただ確かに委員御指摘のとおり、今回4回目なんですけども、これまでも公共交通への利用促進というのをずっとうたってもなかなかこれ進まない。実態として、どんどん利用者数が減ってくる、利用者数が減ったことによってまた便数も減らす、料金も上がると、そういう負のスパイラルでもってどんどん衰退してきているのが実態です。

だから、いろんな交通需要抑制政策とか転換政策もやってはきているんですけども、なかなかそれが効果があらわれていないというのが実態で、そういう実態を踏まえて今考えていますのは、何らかそのあたりの公共交通に関してのいろんな考え方を転換していかな

いと無理なんじゃないかということで、いろんなことを考えているところです。

具体的に言いますと、利便性が高まれば、自動車交通と同じぐらいに利便性が高まれば戻ってきてくださるのかな、そういうふうないろんなハード・ソフト面も含めて、公共交通の利便性を高める施策を、今後のマスタープランの中でも位置づけて、提案していきたいなというふうに考えています。

ただ、なかなか、日本みたいにマイカー社会になれた中で、公共交通への利用転換というのはかなり厳しいものがあるかもしれませんけれども、ただ将来を見据えた場合もそれは必要なことですので、何とかその実現に向けた方策を構築していきたいなと考えておるところです。

以上です。

○前田憲秀委員 マスタープランに掲げる計画非常に大事なんですけど、例えば県下全域でも言えるんじゃないかと思うんです。例えば都市部、熊本市中心部へというのもあれば、県下いわゆる人口が減っているところへの交通アクセスをどうするのか。これは今各地域地域で、いろんな交通事業者または地域ぐるみでそういう立ち上げも、いろんな話し合いが上がっているような話も聞きます。なかなか県の関与具合が乏しいという話も聞くんです。

まず具体的に上がってきたら、しっかりまた議論もさせていただきたいと思うんですけど、大枠のマスタープランを初めとした計画も大事ですけども、地域でいろいろ上がったこういうことをというのは、別な地域では一切考えられないようなことも出てくるんじゃないかと思うんです。

だから、そういったところでもしっかり耳を傾けていただく、ある意味では今までの考えをちょっと転換しないといけないような施策にもなる場合も出てくるんじゃないかと思

うので、それぞれの思いでやっぱり交通アクセスみたいな話は検討していただきたいなと思っております。要望で……。

○鎌田聡委員 関連して。パーソントリップ調査に伴いますマスタープランは、質問でもいつもやらせていただきまして、今年度内にマスタープランつくるということでございますけど、今お話ございましたように、公共交通の利便性をいかに高めるかというのが大きな課題になってくると思いますが、とはいながらも、都市圏交通といいますと、電車そしてまたバスということになりまして、一つは市電の今後の状況が——今どういう状況なのかということが、ひとつ聞かせていただきたいと思えますし……。

あとはバス網を、バス路線の再編のかかわりも県も入っていらっしゃると思えますけども、今までがやっぱり市でやったのを民間に路線をただ譲渡してただけだと思いますけども、これからここをいかに、パーソントリップで人の動きを把握しましたから、そこに向けてバス網を展開していくのかということになってくると思いますが、その辺のちょっと主な見通しを聞かせていただきたいと思えます。

○松永都市計画課長 まず、1点目の、都市圏交通の基幹となる軌道系については、委員御承知のとおり、基本的に熊本市さんのほうが路面電車、あとはJR九州、熊本電鉄さん、幸いにも地方都市の中でも3つの路線があるということで、当然全国の中でもまれな都市圏なものですから、そういう既存のストックをいかに生かしていくかということで考えているところです。

特に、路面電車については、御承知のとおり、熊本市さんのほうでいろんな延伸も含めて検討されているところですので、それも踏まえながら考えていかなければいけないかな

と考えています。

あと、バス網再編、これは企画部でもやっておられますけども、確かに御指摘のようにどんどんどんどん再編が進んでいくと、民間のほうが進んでいる状況ですけども、一方で熊本市さんのほうでも交通基本条例であるとか、交通ビジョンを出して、路線バスの再編については御意見のとおりです。

ただ、いろいろ課題もあります。採算性を重視すれば当然収支がいい都市圏のほうを重点にする、一方でそうなると郊外部が弱くなるといったことで、そうなってくると、先ほど前田委員も御指摘があったように、今度は地域の交通をどうするか、いわゆるコミュニティ交通と一般的にいつていますが、コミュニティバスとかデマンドタクシーだとか、そういうふうないろんな手段との組み合わせの中で、路線バスを構築していくネットワーク、そういった方向に少しずつシフトしていく必要があるのかなというふうに考えています。

以上です。

○鎌田聡委員 ほんなら、やっぱりこれまでの軌道系とかバスに移管するものは移管していくことも十分必要であろうと思うし、まず先ほど話ございましたデマンドタクシー、これに県としてどう支援、かかわっていくのか、この市町村も含めて取り組みは重要だと思いますので、非常に採算性も含めて難しいような面も出てくるかと思えますけども、地方創生の基本となると、やっぱり移動手段をどう——ほかにもいろいろありますけども、どうつくっていくのかということで、県の役割は非常に重要だと思いますので、しっかりとまた今後とも取り組みをお願いしたいと思います。

○森浩二委員長 いいですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○森浩二委員長 ほかになれば、質疑はこれで終了いたします。

次に、議題(2)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、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）

○森浩二委員長 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。ほかになれば、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午前11時8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