

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

平成27年12月10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

平成27年12月10日（木曜日）

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 聰  
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4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。

まず初めに、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、御挨拶及び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。

初めに、森委員長、山口副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、さきの本委員会管外視察につきまして大変お世話になりました。私は、知事の代理で九州知事会関係の会議に出席しておりましたので参加できませんでしたが、大変充実した視察であった旨報告を受けております。同視察で得られました情報につきましては、今後の事業推進に役立てまいります。

それでは、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、それぞれの路線において着実に整備が進められているところでございます。引き続き、各路線の早期整備に向けて要望活動等を行ってまいります。

次に、航空路線の利用促進についてでございますが、台湾高雄線は12月25日に就航し、当日はチャイナエアラインとの共催で就航記念式典及びレセプションを開催し、台湾側の関係者とともに、県議会や経済界等から300名近くの御参加をいただき、今後の台湾との交流づくりに向けた機運を大いに高めることができました。

また、香港線につきましては、11月13日の熊本香港事務所開所記念友好式典に先立ち、知事が香港航空の孫副総裁を表敬訪問し、路線定着及び熊本－香港間の交流拡大に向けたPR等を一緒に行っていくことを確認いたしました。

就航日である12月14日には、台湾高雄線と同様に、香港航空との共催での就航記念式典及びレセプションを予定しております。

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まいります。

なお、現在、行政・交通事業者等で構成される熊本都市圏総合交通計画協議会で、おおむね20年後の熊本都市圏の目指すべき都市交通体系となる都市交通マスターplanを策定中であり、本日、その内容を御報告することしております。

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

お願ひいたします。

○森浩二委員長 ありがとうございました。

それでは、議題(1)執行部から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。  
では、執行部から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。申しわけございませんが、着座にて御説明させていただきます。

お手元の資料で、前回、9月の委員会資料から変更した箇所を中心に、簡潔に御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。

Iの高速交通体系に関する件につい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でございます。アンダーラインのところですが、本体工事につきまして、西日本高速道路に確認しましたところ、先月契約が締結され、工事に着手したとのことでございます。今後工事が本格化すると思われます。

続きまして、6ページをお願いいたします。

上段の今後の取り組みの欄の1つ目の丸の宇城氷川スマートインターチェンジでございます。インターへのアクセス道路のうち、未供用の氷川町道吉本本山線につきましては、氷川町では秋ごろまでの完成を目指して整備を進めておりましたが、最後の1名の地権者との交渉が難航してしまって、ようやく先月末に用地取得ができたとのことでございます。

氷川町では、登記ができ次第速やかに追加工事に着手され、今年度内の完成を目指すと

聞いております。このアクセス道路が完成すれば、国道3号からの利便性が向上し、周辺へのさらなるストック効果が期待できると考えております。

続きまして、少し飛びますが、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記載しております。

主な活動内容について御説明いたします。

まず初めに、九州中央自動車道に関する要望活動でございます。

去る10月22日に、熊本、宮崎両県による建設促進協議会の主催のもと、中央提言活動として、東京において国土交通省、財務省、県選出国會議員及び自由民主党に要望活動を行いました。

続きまして、南九州西回り自動車道につきましては、次ページに記載しておりますとおり、10月から11月にかけて4回要望活動を行っております。その中で、11月12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、東京において国土交通省及び自由民主党へ建設促進の要望を行っております。

続きまして、中九州横断道路についてですが、こちらも10月から11月にかけまして熊本・大分両県合同期成会と本県の推進期成会による要望を、国土交通省、財務省、建設国會議員に行いました。

続きまして、18ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路についてでございますが、11月の18日から19日にかけまして、促進期成会主催のもと、国土交通省及び県選出国會議員に、建設促進の要望を行っております。

最後に、有明海沿岸道路（Ⅱ期）につきましても、去る10月7日から8日かけて、熊本県期成会主催のもと、国土交通省、財務省、建設国會議員に要望を行いました。

このほか、さまざまな機会を捉えまし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りいたしまして、来年度の予算獲得、そ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ますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、19ページをお願いいたします。

前回の委員会でも御説明させていただきましたが、公共事業に対する県民の理解を深める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さまざまな方法でPRを行っております。

11月11日には、土木部及び農林水産部共同で策定いたしましたストック効果の事例集を、県のホームページ上で公表するとともに、記者発表を行いました。

また、11月12日から27日までの期間で、熊本駅前の森都心プラザで、ストック効果のパネル展を開催いたしました。

さらには、19日から12月の3日までは、熊本県民交流会館パレアでも同じように展示をいたしました。

このように今後も道路整備の必要性を訴えていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

以上で、道路整備課の説明は終わります。

○藤井交通政策課長 交通政策課でございます。

21ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進について、国内線の振興についての現状のところでございます。

全般のところでございますが、阿蘇くまもと空港では、現在8路線39便が就航しております。これは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により、8路線42便が8路線39便となっております。

平成27年4月から国内線旅客数は10月末現

在で、対前年同期比8%増の188万人となっております。

個々の動きについてですが、東京線の4月から10月までの7カ月間の利用者数は129万人で、対前年同期比106%。同じ期間で、大阪線の利用者数は32万人で、対前年同期比118%。また、名古屋線の利用者数は16万人で、対前年同期比110%となっております。

24ページをお開きください。

こちらは、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。先ほど説明しました利用率の詳細を記載しています。表右下、4月から10月までは、旅客数は、対前年同期比107.9%となっております。

続きまして、25ページをお願いいたします。

台湾高雄線につきましては、週に3便の定期便が10月25日から就航しております。

香港線については、来週月曜、12月14日から週に2便の定期便が就航する予定でございます。

26ページをお開きください。

先ほど部長が申し上げましたとおり、10月25日の初便運航には、チャイナエアラインと共に就航記念式典及びレセプションを開催いたしました。皆さんに御参加いただき、今後の台湾との交流づくりに向けた機運を大いに高めることができました。

また、経済団体などや県内各地域と一緒にになって、台湾高雄市での国際食品見本市や国際旅行展に出展するなど、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。

別添資料がございます。詳細を御説明申し上げますので、別添資料をお願いいたします。資料1でございます。台湾高雄等との経済交流等につきましてです。こちらも変更点をアンダーライン入れております。1ページの一番下、先ほど申し上げましたが、熊本商工会議所が高雄食品見本市などに出展してい

ます。食品関連企業4社が出展し、その後具体的な商談を開始しております。

次に、2ページをお願いいたします。

その他のところですが、12月14日から、高雄市政府と共同制作カレンダーの記者発表と定期便就航のPRを行います。MOUを結んでおります高雄市政府、熊本県、熊本市が連携して共同制作したカレンダーを記者発表し、あわせて高雄便就航のPRを行う予定でございます。

来年のことございますが、2月3日から、国際課を中心に台湾高雄市での日本物産展への県内企業の参加を求めてまいります。高雄市の百貨店、漢神アリーナショッピングプラザに行きまして、日本物産展に出展をしていただきます。県内企業20社が参加予定でございます。

3ページをお願いいたします。

市町村の動向でございます。山鹿市、菊池市が、合同による高雄市旅行会社へのアプローチを、11月24日から行っております。

人的交流についてでございます。こちらにつきましては、前回岩下委員のほうから、大学生の交流などまさに将来担う若者たちということをお話をいただきました。その点ちょっと調査させていただきまして、これまでの取り組み等も含めて記載をさせていただいております。

7月17日から、熊本大学による台湾高雄市等の大学訪問が実施されております。こちらに記載されておりますように、平成20年に南台科技大学と大学間交流、また国立高雄第一科技大学とは平成21年に部局間交流協定を締結しております。また、新たに国立高雄応用科技大学との協定に向けて協議中でございます。この協定が結ばれますと交換留学につながる可能性があって、既に実績も出てきておるところでございます。

次に、4ページをお願いいたします。

8月17日から熊本大学と国立高雄第一科技

大学の分野での交流が行われております。こちらは短期留学ではございますが、熊本大学がそちらの大学から学生9名を受け入れ、合宿型の演習等による交流を始めております。また、26年度にもそういった実績がございました。

あと、11月17日から南阿蘇交流団による台湾実践大学との文化交流が行われております。高校生3名を含む南阿蘇村の長野岩戸神楽保存会が実践大学を訪問し、現地大学生との交流を実施しております。

この点につきましては、今後とも幅広い交流に向けまして、大学側とも連携しながら、現地の台湾当局とも連携をとりながら、働きかけををやっていきたいと思っております。

それでは、本資料26ページにお戻りください。

香港線の2つ目の丸でございます。11月13日、先ほど部長も申し上げましたが、「くまもと香港事務所」開所記念友好式典に先立ち、香港航空を訪れました。そこで孫副総裁と、今後の交流拡大に向けてPR等を一緒に行っていくことを確認いたしました。

また、12月14日、来週には就航記念式典及びレセプションを予定しております。

その他新規路線、一番下でございますが、10月に2便、中国福建省から熊本へのチャーター便が実施されております。

28ページをお願いいたします。

参考-2はソウル線の月別利用状況、参考-3は平成27年度熊本～台湾高雄線の月別利用状況を示しております。これは、定期便になりましたのでこういった表を新しく追加させていただいております。定期便運航を開始した10月の利用者は724人で、利用率は76.4%となっております。

29ページをお願いいたします。

参考-4、チャーター便の就航実績、10月25日までのチャーター便を含めて利用者数を記載させております。トータルで1万4,354

人となり、対前年度同期比178.5%となりました。

今後の取り組みをごらんください。台湾線のところですが、観光面では、チャイナエアラインや台湾高雄及び県内の旅行会社などと連携し、定期チャーター便でのノウハウを生かしながら、引き続き観光客誘致を進めています。

こちらの表には記載しておりませんけども、具体的には定期便就航を記念いたしまして、台湾への旅行者に対しまして、通常6名以上の団体に支援しており、1人当たり5,000円の助成を、期間限定でございますが、冬場はオフシーズンといいますか、旅行者が余りふえない時期でございますので、2人以上として実施させていただこうと考えております。旅行会社の旅行商品と一緒に宣伝されると思います。

実施期間は、12月から1月の2カ月でございます。ぜひともこの機会を利用して、県民の皆様に暖かい台湾を楽しんでいただきたいと思っておるところでございます。

30ページをお開きください。

9月に開所いたしました香港事務所を核として、農林水産物の輸出促進を初め、県内企業のアジア展開支援や熊本観光のPRなど積極的に取り組み、路線需要の拡大を図ってまいります。

30ページの下のほうでございますが、阿蘇くまもと空港の貨物取扱状況を示した表がございます。取扱量は前年比98.6%で推移しております。

33ページをお願いいたします。

こちら、阿蘇くまもと空港の施設整備、活性化に向けた取り組み等の現状の中の、阿蘇くまもと空港のPRというところになります。その中で、本年10月には韓国・大田広域市におきまして開催されました国際交流ダンスフェスティバルに、熊本県の小中高生を中心としたチームを派遣し、熊本県や国際線の

PRを行っております。

続きまして、35ページをお願いいたします。

今後の取り組みのところでございます。空港の利便性や快適性がさらに向上するよう、空港ビルディング（株）を初め関係者と連携の上、国際線ビルの増改築など、阿蘇くまもと空港の機能強化に向けて取り組んでまいります。

情報でございますが、昨日、空港ビルから連絡がありまして、国際線が3路線になることから、熊本空港ビルディングにおいて、外国人旅行者の利便性向上とさらなる経済効果を取り込むため、免税手続一括カウンターというものを検討されておりましたが、手続がかなり進んでおりまして、来週の月曜日から、国際線ビル1階に、消費税の免税手続一括カウンターが開設されることになりました。御報告でございます。利便性が向上するものと思っております。

続きまして、空港駐車場を経営している空港環境整備協会は、駐車場の拡張につきまして、国土交通省と協議を進められております。来年ゴールデンウィーク前の供用開始を目指して、協議を進められていると情報が入っております。

続きまして、阿蘇くまもと空港のPRでございますが、空港の利便性向上協議会におきまして、12月、来週になると思いますが、国際線ターミナルビル前の降車場、ここがちょっと渋滞しているという話がございますので、マナーアップキャンペーンを実施して、ルールどおりに乗降場、降車場を使っていただくような取り組みを進めてまいります。

41ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港へのアクセス改善のところですが、アクセス改善を図るため、空港ライナーの試験運行等を行っております。運行開始から本年10月までの延べ利用者数は約27万人弱となりました。

本年度4月から8月までの利用者数は5万5,145人であり、1日当たりの利用者数は257人となっております。本年9月23日には445人の方に御利用いただきなど、運行当初から最も多い数値を記録するなど、定着化が図られております。

43ページをお願いいたします。

乗り継ぎの円滑化と、公共交通機関利用促進策でございますが、27年4月に導入されました「くまモン」のICカード、正式名熊本地域振興ICカードでございますが、カードの販売枚数は順調に推移しております、10月末現在で、本年度の目標である5万枚を突破いたしました。

交通政策課は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○松永都市計画課長 都市計画課です。

A3横の別添資料の2をごらん願います。少し時間をいただきまして、熊本都市圏の都市交通マスタープラン（素案）の概要について御報告いたします。

まず、パーソントリップ調査について御説明いたします。

この調査は、熊本市とその周辺の5市6町1村に居住する人々の1日の動きを把握することを目的として実施するもので、これまでに3回実施されています。今回は、平成24年の秋に調査をいたしまして、約4.3万世帯、約9.7万人分のデータを収集いたしました。

次に、その下ですけれども、都市交通マスタープランについて御説明いたします。

都市交通マスタープランとは、おおむね20年後、平成47年になりますけども、20年後の都市構造を見据えた上で、都市交通に関する各種の施策を、パーソントリップ調査で収集したデータ等を分析して提案するもので、策定主体としては行政、交通事業者及び学識経験者で構成される熊本都市圏総合交通計画協議会となります。なお、県と熊本市は、協議

会の共同事務局となっております。

次に、その下ですけれども、都市圏交通の主な課題としては、熊本都市圏北東部地域における人口増加や大規模事業所等の立地によりまして、今後とも熊本市との放射及び双方向の交通需要が大きいこと。また、公共交通利用者の減少と高齢者交通の増加に伴う交通動態の変化や交通事故の増加が挙げられます。このため、将来の人口減少及び超高齢化を見据えまして、高齢者を含む都市圏住民の安全、安心な移動手段を確立していく転機を迎えていると考えられます。

次に、右側に移っていただいて、交通計画の対応方針について御説明いたします。

基本的な方針としては、公共交通に関する住民意識等の転換を図っていくとともに、関係市町村の広域的な連携のもと、交通体系の再構築を行っていくことで、利便性と効率性を兼ね備えた交通体系のベストミックスを目指していくこととしています。

具体的には、右下の枠内の図に示していますように、市街地部から郊外までの、地域ごとの交通特性に応じた交通手段の分担と連携を行っていくこととしています。

例えば、市街地部や周辺部では、公共交通を主体といたしまして、郊外部では自動車交通を主体としつつ、コミュニティ交通の充実を図っていくことを交通体系の方向性としています。

なお、この図の中では、公共交通に関するものを茶色系で、また自動車交通に関することを青色系で着色しています。

次に、2ページをごらん願います。

ただいま御説明いたしましたキーワードである転換、連携及び再構築について具体的に御説明いたします。

まず1つ目の転換としては、公共交通に関する住民の意識の転換を始めとして、既存インフラである道路空間の利用に関する配分の転換、さらには公共交通を公共サービスの一

つとして位置づけた上で、これを持続的に維持していくための制度の転換を提案しています。

次に、2つ目の連携としては、住民の交通動態等を踏まえ、行政区域の枠組みにとらわれない関係市町村の広域的な連携や、熊本都市圏が目指している多核連携型都市構造の土地利用形成を進めていくための都市交通施策との連携、またコミュニティ交通等の地域交通を持続的に維持していくための住民との協働連携を提案しています。

最後に、3つ目の再構築についてですが、これは転換と連携を前提として、交通体系の再構築を図るもので

まず、バスネットワークの再編として、幹線と支線に分けるゾーンシステムの導入により、市街地中心部の団子運転解消等の運行効率化を図るとともに、幹線区間にバス優先レーン等の導入を促進していくことで、定時性の向上を図るもので

次に、定時性や速達性にすぐれた鉄軌道の結節・延伸を図ることで、自動車からの転換を促進していくとともに、鉄道新駅の設置により、公共交通の利用圏域の拡大を図るもので

また、郊外部におけるコミュニティ交通を、隣接市町村の連携により充実していくことで、公共交通空白地域の減少を図るもので

さらに、道路空間の再配分として、公共交通と一体となった道路整備や、主要な環状道路における交差点の立体化による渋滞解消を図るもので

次に、3ページをごらん願います。

交通ネットワークの将来像についてですが、左側の図が公共交通のネットワーク図になります。多核連携型都市構造の形成を支援し、中心市街地と地域拠点とを連絡する放射8方向の基幹公共交通軸を形成していくこととしています。この基幹公共交通軸について

は、交通需要が高いことから、公共交通の定時性、速達性及び輸送力の強化を図ることで、自動車利用からの転換を促進していくこととしています。

青色の軸が主として既存の鉄軌道を活用した交通軸で、紫色の軸が路線バスによる交通軸、また緑色の細い線が主な支線となるバスをあらわしています。

次に、右側の図が道路ネットワーク図ですが、放射方向の交通需要への対応や主要な渋滞箇所の解消を図るため、2環状11放射の道路ネットワークの形成を引き続き進めていくこととしています。

赤色で着色していますのが、具体的な提案箇所となっています。なお、この提案内容については、左上の枠の中に記載していますように、今後各施策の事業実現性等について、関係機関と協議調整を行っていく必要があります。

次に、4ページをごらん願います。

提案されている施策の展開で、期待される効果について整理しています。一番上の表と棒グラフは、公共交通利用者の推計値です。現状のバス利用者は1日約10万人、鉄軌道利用者は1日約5万6,000人で、公共交通利用者の合計は15万6,000人となっています。このまま推移した場合の将来推計値としては、人口の減少に伴い、今後とも減少していくことが推計されていますが、施策が実施された場合は、鉄軌道の利用者が増加することで、公共交通全体の利用者も増加する推計となっています。

また、中段には、都市圏住民の通勤・通学についての効果を、また下段には道路混雑解消の効果について整理しています。

次に、右側で、今後の取り組みについて御説明いたします。

マスタープランで提案された施策について、優先順位や整備手法等を検討した上で具体的に取り組んでいくための実行計画なるア

クションプランを、次年度以降関係機関と連携して策定していくこととしています。その後、P D C Aサイクルに基づき、施策の進捗管理や事業効果の検証を行っていくことになります。

最後の5ページをごらん願います。

これは、ただいま御説明いたしましたマスタープランの施策体系図で、左から課題、情勢の変化、対応方針、主要施策となっています。一番右側の主要施策では、上のように道路施策を、下のように公共交通関係の施策を整理しています。

この施策の中で、上から2つ目の道路の部分改良と3つ目の道路空間の再配分、及び一番下のコミュニティ交通の充実が今回新たに提案する施策で、それ以外の施策については、これまで過去3回のマスタープランの中でも提案されていた施策となります。

以上が都市交通マスタープラン（素案）の概要です。今後は県民へのパブリックコメントを実施した上で、本年度末までに協議会としてのマスタープランを取りまとめる予定です。都市計画課からの報告は以上です。

○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。

○増永慎一郎委員 中央自動車道の件についてちょっとお伺いしますけど、平成30年度に北中島インターまで供用開始ということで、今取りつけの県管理の国道また県道あたりの改修をされていますが、何か見た目で見ると、間に合うのかなという感じがするんですけど、その辺ちょっと話を聞かせていただけませんか。

○宮部道路整備課長 私が確認しているところでは、今のところ順調に進んでいるというふうに聞いております。県から国に対して、

本線につながる部分を委託しているところもあるんですが、それも逆に国のほうから、県のほうでと、言われているくらい順調に進んでいるというふうに聞いております。

以上でございます。

○増永慎一郎委員 何というか、できているけど使えないという部分も一部何か話を聞いているんで、そういう話がおくれているんじゃないかという話に多分なっているんじゃないかというふうに思っております。要は、中央自動車道ができるということは、地元のためには非常にいいことでもありますけど、またプラスでそういった取りつけの道路がよくなるということは、やっぱり地元の人たちが何というか、プラスアルファで利益を享受されるような形でございますので、もし早めにそういったところで通れるような形になれば、先に供用をぜひ開始していただきたいというふうに、これは要望をしておきます。要望です。

○池田和貴委員 道路整備課に引き続いてちょっとお尋ねしますが、19ページのほうに、道路整備によるストック効果のPR活動をやっていただいておりますけど、これ非常に私すばらしいことだというふうに思うんです。今まで少しこの辺が足りなかったような気がするんですが、これをやってみた評判というか、ほかの評価とか、そういうのはどういう感じでしょうか。

○宮部道路整備課長 まず、このストック効果事例集をつくりまして、ホームページにも掲載しております。また、先ほど御説明しましたように、いろんなところで展示といいますか、やっております。その結果、我々も現場に行きまして、ごらんいただいた方々とお話しすることもあるんですが、今までこんなに道路ができて変わったのかと。具体的な事

例を出させていただきますと、道路ができたことによって工業団地に進出を決められたとか、あと道路ができることによって農産物の出荷量が上がったとか、そういうような話を聞きました。

やはり我々としては、道路ができるまでは一生懸命実はPRしたんですが、これからはやはり道路ができると効果といわれる事後評価、事後効果というのもPRしていかなければならぬんだというのを、我々としても反省したところでございます。非常にいい効果です。

○池田和貴委員 おっしゃるように、何かややもすれば、道路をつくることが目的化したような感じにとられてしまうんで、本来はストック効果をどのように発揮していくかということが、そういう社会資本のインフラ整備には重要だと思うんですけど、そういったことも含めて、住民の方々にそういうことを知っていただくことによって、さらに道路整備に対する大切さとか、そういうのを改めてわかっていただけると思うんで、今後ともこういった活動は積極的にやっていただきたいということを要望しておきたいと思います。

以上です。

○森浩二委員長 ほかに。

○鎌田聰委員 都市計画課に。パーソントリップ調査から今回都市交通のマスタープランということで、素案が示されておりまして、これが全て実現していけばかなりの効果が出てくるだろうというふうには期待はしておりますけども、（笑声）これは前回からの多分積み残しも含めてあると思いますので、前回からの積み残しというのがどういう部分なのかということとあわせて、あと、これは県がいろいろ言っても、事業をしていくところは熊本市であり、近隣の行政区であり、特にま

た東バイパスの交差点改良は国ということになってくると思いますけれども、これはマスターplanまではそれぞれ行きましょうということになるかと思いますが、それからのアクションplanですたい、実際やっていく上でのアクションplanというのは、どこがどう決めて、どこが主体的に進めていくのかということを教えていただきたいと思います。

○松永都市計画課長 まず、1点目の積み残し、先ほど説明しましたように、過去3回、最初は昭和48年、次が59年、9年というふうにやっているんですけども、いろんな施策が提案されていまして、大きく道路と公共交通2つに分けますと、道路については、例えば東バイパス、菊陽バイパス、これは昭和48年ですね、あとは西回り自動車の道路、今熊本市がやっていますけども、あとは植木とか、そういうところのバイパスとか、いろんな道路を提案されていますけども、大体順次、順調に完成してきています。

ただ一方で、公共交通に関する施策というのも、これはいろんな提案がされていたんですけども、具体的に実現したのは、JRへの新駅の設置、例えば東海学園であるとか、今は崇城大学前であるとか、あとは新水前寺駅、昔は弓削駅といったのが今は光の森駅とか、そういうふうな新駅設置が順次完成している分、あとは公共交通に関連するんですけどもいわゆる連続立体交差、今これはまだ事業中で、もうやがて完成を迎える。ただ、そのほかの特に電車関係のいろんな施策とか、バスの問題とかはなかなかできなくて、ただバスについては熊本市さんが一生懸命なって路線バスの再編、いわゆる都市バスに代表されるバス網再編やっていますし、今からゾーンシステムをやろうとしていますので、全体でいきますと、道路については順次やっているけれども、公共交通がなかなか実現していなかったというのが実態です。

今委員おっしゃいましたように、アクションplanというか、今からつくっていくんですけども、具体的にどういう組織、形態でつくっていくのかについては、まだ共同事務局の熊本市とも協議していません。まだマスターplanつくっているので。ただ、基本的には同じような形で、熊本市が一番キーパーソンになるもんですから、やっぱり熊本市と県のほうと、あとは周辺の関係市町と連携した組織をつくった上でやっていくのかなあというふうに考えています。

○鎌田聰委員 メーンはそういうことでぜひ熊本市に頑張っていただくように、県としては金が出せれば出していただきたいんですけども、なかなか難しい部分もあるかと思いますが、そこがはまらないと、特に公共交通の部分はなかなか前に進んでいかないと思いますし、道路にしても全面的に熊本市ですから、そこがやっぱり問題意識持っていたかないと、熊本市に移管した道路の整備が非常におくれているような状況もありますので、そこはしっかりと取り組んでいかなければなりません。

特に、東バイパスの連続立体の話はずっと出ておりましたけども、今回の一つの目玉でもあるかと思いますので、そこは何としても実現していただきたいと思います。それは国への働きかけということにかかってくると思いますので、熊本市だけに任せんじやなくて、やっぱり県がきちんとそういった調整をやりながら、これからアクションplanというのができますので、それが本当、絵に描いた餅——言い方は失礼ですが、そうならないように頑張っていただきたいと思います。

以上です。

○小杉直委員 関連してよかですか。松永審議員に、鎌田委員に関連してちょっとお尋ね

ばってん、2ページの右下の絵ですたいな、大体どこの場所をイメージしてつくってあつとですか。

○松永都市計画課長 一応東バイパスなんですけども、東バイパスは実は、現実に昭和40年代に6カ所ぐらい立体交差の都市計画決定がされています。このうち1カ所、国道3号の近見に、今は熊本港線という形で一応できていますけども、残り5カ所ができていません。

どこというイメージじゃなくて、こんな感じの立体交差のイメージということで、残りの5カ所を立体交差していきましょうと、その一つの模式図としてそこに上げております。

○小杉直委員 現実的には、例えばここは北保田窪交差点かな、国体道と東バイパスの交差点、非常にここは渋滞しておるのは御承知のとおりですが、県民の人からも、何で立体交差にしないのかということはちょくちょく御意見を賜るわけですが、そこを例に例えた場合に、予算を含めた、あるいはこの推進を含めたところの県のかかわりというとはどういうふうになるわけですかね、これはプランはつくってありますけども。

○松永都市計画課長 なかなか難しいお話で。先ほど鎌田委員がおっしゃったように、基本的に熊本市は政令市になっていますので、市内の国県道に関する道路事業は熊本市が主体的にやっていくということで、県としては直接関連はないんですけども、やはり県としても、東バイパス相当通過交通も入っていますし、周辺市町村からの流入もあるもんですから、やっぱり広域的な関係も出てくるということで、県としても熊本市を支援しながら応援して国に要望活動をやる、調整をやるというふうなことになるかと思いますけど

も。

○小杉直委員 たしか新しい大西市長の公約とか、あるいはその後の政策の中でも、東バイパスと国体道路については立体交差をするというふうになっていたような気がすっとですたいな。すると、道路管理者側の市がそういうふうな発言とか政策をして、県がこれにマスターplanつくるというならば、その整合性と協力関係というとがどうなるかなあと。

例えば、教えてもらいたいのが、県民から問い合わせのあったときに何と答えときましょうか。あすこは立体交差をすべきですがということの質問がちょいちょいあるわけですたい。

○松永都市計画課長 これもまた非常に難しい質問ですが、先ほど言いましたように、県民の方から御質問あれば、要は、熊本市さんのほうが国に対して頑張っていっているので、県としても支援しているよというふうな形になるのかなと。それ以上なかなか、基本的に直轄事業になりますので、負担金を全て熊本市さんが負担されますので、そこまでなのかなと思っております。

○小杉直委員 もともと国体道路ができるときに、その当時から立体という話はたしかあつたわけですね。そして、周辺住民の方に聞き取りしたときに、いわゆるここに立体すれば、その周辺の住民の生活道路的な使い方が悪いと、だから反対という意見も結構多かったような気もしますけれどもね。

そんなら、繰り返しになりますが、道路管理者の市のほうに伝えたり、あるいは県もそれに対していろんな協力するというふうな考え方も持っておりますという程度の説明でいいですかね。

○松永都市計画課長 1点だけお話しますと、やっぱり国も、いわゆる国交省も県内相当地域的な、先ほどの御説明あわせて、いろんなバイパスであるとか地域高規格とか、いろんなものをやっていらっしゃいますので、その中でどうやって予算配分なり優先順位をやっていくのか、そのあたりも県の全体的な調整も出てくるかと思いますので、その点も踏まえながら県は対応していくことになるかと思いますけれども。

○小杉直委員 なかなか難しいな、説明することが。ありがとうございました。

○森浩二委員長 いいですか。

○小杉直委員 はい。

○森浩二委員長 ほかに。

○山本秀久委員 3点を返す。とりあえず、3点。物産展について20社が何か出るということになつたけれども、これは物産展を開くなれば、第一印象が大変重要であるということを考えとかぬと。ただ、何でも何でも持つていったらしいというんじゃないんだから、よく調査した上で20社に対して、台湾高雄市でやる場合は、どういうのが必要であるか前もって調査しといてやらぬと、これ第一印象が大前提になるから用心せぬと。

それはなぜかというたら、私が大連とハイ物産展、この2つを手がけたことがあった。そのときの印象から考えて、よく調査した上で持つていつとかぬと、何でもかんでもいいと思って持つたら大変なことになるからな。これはよっぽど注意して調査した上で、台湾はどれが必要、熊本の物産が必要であるか、それをよく調査しておいて持つていかぬと、前もってそれを注意しておく。

やっぱり第一印象が大事、大きく還元する

からな、そいつを注意してやってください。以上です。一つ要望しとります。

○森浩二委員長 よろしくお願ひします。

○高島和男委員 41ページです。空港ライナーの試験運行の件でございますけれども、毎年増加傾向にあるということで、1日の最高利用者数445人だったという報告でありますけれども、運行方針1日54便ということであります。当然、飛行機の発着の時間に合わせての時間帯だろうと思うんですけども、平成26年度の数値でいくと、1日当たりの利用者数が210名と、それを54便で割るわけですね。そうしますと、平均すると1便当たり4名とか5名とかという数字だろうと思うんですが、空港ライナーそのものが、大体何人乗りぐらいのものなんでしょうか。

○藤井交通政策課長 リムジンバスといいますか、小さなワンボックスカーでございまして、一応9名定員になっております。

○高島和男委員 それに乗りきらぬということはなかつですか。

○藤井交通政策課長 乗りきれないときもございますので、応援便をそのときは随時出るようにいたしております。できるだけ待たせないような形でやっていくというが必要でございます。

○高島和男委員 今後の取り組みとしては、試験運行をまだ引き続きやっていくということですけれども、23年度から大体4年ぐらいたつたわけですけれども、どのくらいの期間まだ試験運行をされるおつもりなのか。一定の効果が出て、検証をして、じゃ本格的に取り組むのかどうなのかという、もう少し詳しく今後の取り組みを教えていただきたい。

○藤井交通政策課長 高島委員御指摘ありましたけれども、本委員会におきましても、試験運行についてどこまでやるんだというふうなお話を伺っておりまして、今年度試験運行で蓄積したノウハウをもとに、例えば先ほどおっしゃいました時間帯に合わせて増便を行ったり、あと利便性を上げるために例えば乗降場所を移したりとか、いろんな手続きをやりながら利便性を高めるような取り組みを行っておりまして、今、空港全体のアクセスの中の検証とか、いろんなことをやっておりまして、その中で今後の方針といいますか、その辺を明らかにしていきたいと思っております。

今のところかなり効果が出ているといいますか、実を言いますと、航空路線の誘致にも大きな魅力の一つになりつつありますし、例えばジェットスター・ジャパンが昨年度こちらに就航したときも、やはりこの空港ライナーというのがアクセスとして便利だというふうな評判を得て、路線を引いていただいた経緯もございまして、そういった意味でいいますと、空港の一つのアクセスの向上につながっていると思っておりますので、そういった点も踏まえながら、今検証をやりながら検討を進めているところでございます。

○高島和男委員 できれば、次回でも結構ですけど、そういうもう少し詳しい検証というか、途中段階でも結構なんで、教えていただければと思います。

以上です。

○森浩二委員長 ほかに。

○岩下栄一委員 台湾高雄線の運行で、青少年の人的交流が活発化しておりますことは、さっきの説明でよくわかりました。大変御苦労であったと思います。

一つ気づくのは、熊本大学が前面に出ておりますけれども、熊本には御承知のように崇城大学とか学園大学とかいろいろ私立大学もございますので、私立大学を前面に引っ張り出していただくようにお願いしたいと思います。

特に、相手方は理科系のところが多いみたいでありますけれども、崇城大学ももちろん自然科学理科系でございますので、多少そういう私立大学も前面に引っ張り出す配慮をお願いしたいと思います。

それから、交通政策課の仕事じゃないかも知れないけれども、先方から、高雄から随分若い人たちがやってくるけれども、熊本に来たばってん大したところじゃなかったて言われたくない。やはり下宿とかアパートとか寄宿舎とか、熊本における生活の基盤というものを、的確に整えていただきたいというふうに思いますね。

熊本に行ったばってん、何か、あそこは何なか、あら田舎でて言われたらね、身もふたもない。（笑声）熊本はよかったです、人もいいし全てよかったですと言われたいから、親日派、台湾はですね、ふやすこともちょっと大きな課題でありますから、よろしくお願ひします。どなたか。

○藤井交通政策課長 御指摘ありがとうございます。熊本大学のことが、動きが中心に見えてしまいましたが、熊本大学を中心に県の大学コンソーシアムもあります。コンソーシアムとしても、留学生の目標を掲げながら取り組んでいくところもございますので、他の大学に対してもしっかりと働きかけを行ってまいりたいと思います。

あわせて、環境づくりにつきましても、コンソーシアムのほうでもそういった留学生をふやすということで、宿舎とかいろんな議論されていると思いますので、そういった御意見があったことも申し伝えたいと思います。

よろしくお願ひいたします。

○森浩二委員長 よろしいですか。

○高木健次委員 説明書の35ページなんですが、今後の取り組みで空港整備が載っておりますけれども、国際線ターミナルが26年度の補正予算で、今年度中に改修工事が始まるということですが、まだまだ国際線のターミナルを見ると、他県に比べれば、熊本県は特に何かおさまっていような気がするんですね。

それで、韓国そして台湾、香港が12月14日就航するということで、ますます外国人の観光客も含めて国際線のターミナルビルの利用度というのは非常に高くなってくるのかなという感じがしますけれども、国際線ビルの増改築など、阿蘇くまもと空港の機能強化に向けて取り組んでいくとありますが、壁の修復等も非常に大切でしょうが、やっぱり拡張、あるいは規模を大きくするとか、きちんととしたそういう計画をしないとこれから対応できないのかなと。入国審査、あるいはいろんな外国人が入ってきてからのそういう手続等に支障を来すのかなという感じがしますけれども、国際線ターミナルの増改築、この計画というか、スケジュール的なものがあるんですかね、そこを教えてください。

○藤井交通政策課長 御指摘のとおり国際線ビルは、本格的な改修というのは開港以来、やっておりません。こういった初めて3路線が就航するというのを踏まえましても、また今後新たな新規対策としましても、エプロンの拡張を国に要望しておりますけど、それに合わせた形で増改築の必要性というのは感じております。前回本会議でも、知事が本格的な改修を目指したいと発言しております。国際線ビルが国の管理部分と、県の空港ビルディングが管理する部分がございますので、

そういうことを踏まえながら、関係機関と協議を進めているところでございます。

エプロン要望についても、できるだけ早く実現したいということで、先月行いました国の政府提案でも、知事、議長を初め積極的にやつていただいておりますので、その進捗も踏まえながら、拡張計画についてやっていきたいと考えているところでございます。

あわせて、外壁のほうは本年度、補修が実施されます。あわせて、C I Qの体制なども、昨年度から要望しまして増員してもらったりとか、今できる範囲ではいろいろ実現化はしているんですけども、おっしゃるとおり、全体の拡張ということについては、大変意識を持って今詰めているところです。できるだけ早く着手できるような展開を図っていきたいと考えているところです。

○高木健次委員 これは拡張を含めて、できるだけ早急な対応をしていかないと、日本に入国される外国人から不平不満も出るんじゃないかなと。我々もそうですが、外国行って、入国管理とか審査のときに並ばされて、1時間待ったりとかいうところもあるようですので、その辺では早急な注意が必要じゃないかなというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それともう一つ。国際線ターミナルビルのその下に、マナーアップキャンペーンとありますが、そこは国内線と違って駐車するスペースとか、その辺がお粗末な感じで、車を放置してちょっと行ったりとか、迎えにいつたりとか、そういうことがよくあってるんじゃないかなと思いますけれども、この辺の整理というのを考えていかなければ、こういうマナー違反であそこの前が見苦しい状態になるんじゃないかなという感じがしますけれども、今度は駐車場関係についての相談です。

○藤井交通政策課長 駐車場につきましては大変利用者がふえておりまして、渋滞といいますか、なかなか入れるのに、あいているところを捜すのが大変だという話も聞きます。そういったところも踏まえまして、現在私どもも要望しまして、空整協のほうで今度拡張という話が、今協議が進められております。

それとあわせまして、駐車場の南側のほう、一番奥になりますが、そちらのほうから道路が、益城町のほうからちょうど延びてきています。そこが完成しますと、来年4月以降になると思いますけども、完成しますと、入ってくる入り口が2方向からになるというのも計画されておりまして、今後私どもとしてもできるだけ渋滞緩和、駐車場内とあわせて降車場の緩和につながるようにと考えております。

また、降車場で車を離れられて置かれている方がいらっしゃるのは、これは最近海外のテロの話でありますけれども、空車で置かれるというのはよくないという話も出ておりますので、そういった点も踏まえまして、きつとしたマナーアップキャンペーンをしたいと考えております。

あわせて、空整協のほうにはまだ、これはこれからのお話でございますが、駐車場の例ええば30分無料化してもらえれば、そこに置かなくて、空港を降りてくる方を待つて家族が迎えられるとか、そういった体制ができないかなども、今お話を、要望といいますか、そういうことができないかなどの話も進めているところでございます。いろんな意味で駐車場というのは大変利便性の問題につながりますので、御指摘を踏まえながらいろいろ調整していきたいと思います。

○高木健次委員 第2は、それは地方創生が呼ばれる中で、熊本もやっぱり国際化、国際線化をしていかないと、生き残れないのじやないかなという感じが非常にしますから、こ

の辺はできるだけ早急に計画をしていただければありがたいなと思います。

以上で終わります。

○増永慎一郎委員 ちょっと関連して。今の降車場の件なんですけど、実は、いつもとめている方が結構同じパターンが多いという話で、まず企業の方々、それから政治家、いわゆる議員さんとか首長、そういった公用車が多いという話も出ているんです。だから、そういった部分は私たちもやっぱりきちんとと考えなければいけない。

特に、11月あたりは県議会視察、また議員さんたち、首長さんたち視察とか多かったもんで、そういう話が出ておりましたので、それは議員内でもいろいろ話をしなければいけないなというふうに思っている次第でございますので、これは何というか、報告という形で……。 (笑声)

○藤井交通政策課長 よろしくお願ひします。

○森浩二委員長 いいですか。

○緒方勇二委員 空港利用の拠点性向上のためにちょっとお尋ねしますけど、ようやく30万人超えをして、このたび香港線や高雄線も。そのときに、空港ライナーもだんだんふえてきたんだなというふうに、これよくわからせていただきましたが、とりわけ県南地区から熊本空港利用の数というか、把握されていますか。

というのが、人吉・球磨を例にいけば、すべからく鹿児島空港なんですね。だけれども、肥薩線利用されて、九州横断特急で行かれる方はたくさんおられますね。豊肥線に当然入って大津を通り抜ける。バスで行かれる人も、新水前寺駅で乗りかえもできるんですが、その結節点ですね。公共交通網の空白地

域の解消に向けて、やっぱり流れをつくっていただいて、先ほど高雄に行くにしても2人以上に5,000円とかいうこともありますけど、要は空港を利用していただくための、とりわけ肥薩線なんか赤字路線ですし、しかしながら非常に便利がよくて利用が多いんです。人吉駅の駐車場の整備もされて、たくさん車とめられて行かれるようになりました。

そのことも考えれば、医療機関の利用者も当然それ利用されていますし、高速バスと鉄軌道と、JRにすれば新幹線をそのまま利用されて、関西圏とかいうふうに当然考えるのかもしれませんが、空港との連携ですね、その辺現時点で何かお考えがあれば、もしくは今後考えていただきたいなあ、というふうに思うんですが……。

いずれにしても、人吉・球磨の各議会はすべからく鹿児島空港利用ですから、本当にそういうことを考えて、台湾高雄線等いろいろ今後利用増、流れをつくっていただきたいなあと、これは要望させてください。何かお答があれば……。

○藤井交通政策課長 空港全体といいますか、県内全体からの空港アクセスについてはそれぞれ特徴がございまして、例えば県北の福岡空港利用の問題、それをどこまで熊本空港に持ってこられるかと。確かに、県南は鹿児島空港のほうが圧倒的に利用が多うございます。近うございますし、またバス一本で、そのまま行けますので、かなり利便性高いということで、なかなか難しい面があります。ただ、そういった御指摘がありましたように、こちらに向かわれる方々いらっしゃるというのも事実でございますので、そういった点を踏まえながら検証をしていきたいと思います。

ただ、一番思っておりますのは、費用対効果も含めて、いかに今こちらの空港に利便性として、こちらのほうに向けられる範囲とい

うのを重視しながらまずはやるんですが、今私どもとしては、鹿児島空港、今回国際線ができましたので、例えばデイリーで、御質問にもありましたように、鹿児島空港とうちの空港が連携できるとしたら、この間のうまいアクセスができないものだろうかなという意見も一部には受けております。

そういうものも検証しながら、検討の中で例えば球磨地方のアクセスのあり方というのもいろいろ議論していきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

○緒方勇二委員 であればですね、よけいに、こないだも南九州の3県の観光議員のあのときもですが、孫会長も言われましたけども、要は鹿児島入りの熊本出、とかいう話も当然出てくるわけです。週に全日ある。だけども、私たちにすれば、熊本空港の利用をどういうふうに流れつくるかなといったときに、新たにつくってくれじやなくて、今あるものをどう生かすのか。

犠牲にするのは時間だけですから、そのところの流れの仕組みを、こういうルートがあつてと、私ほとんど知られてないんじやないかなという気もいたしますので、その辺、肥薩線利用で九州横断特急で行けば、往復のたしか3,600円ですよ、熊本市内まで、熊本駅とか。ですから、そこにちょっと助成でも、PRでもされて、空港アクセスもこういうふうにできていますよという周知が、私はもっとされたほうがいいのかなというふうにいつも感じております。よろしくお願ひいたします。

○藤井交通政策課長 御意見ありがとうございます。御意見踏まえまして検討させていただきたいと思います。

○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 ほかに質問はありませんか。なければ、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）

○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。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○森浩二委員長 なければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

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