

第 7 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28年9月27日

開会中

場所 第3委員会室

第7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28年9月27日(火曜日)

午前9時59分開議

午後0時5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 増永慎一郎
委員 前川 收
委員 小杉 直
委員 岩中伸司
委員 岩下栄一
委員 荒木章博
委員 鎌田聰
委員 池田和貴
委員 渕上陽一
委員 高木健次
委員 緒方勇二
委員 前田憲秀
委員 松村秀逸
委員 大平雄一
委員 中村亮彦

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 小牧裕明
交通政策課長 藤井一恵
交通政策課政策監 内田清之

土木部

部長 手島健司
道路整備課長 上野晋也
道路保全課長 長井英治
都市計画課長 宮部静夫
審議員兼
鉄道高架推進室長 森博昭
警察本部
交通部長 奥田隆久
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 岩永千夏
政務調査課主幹 池田清隆

午前9時59分開会

○森浩二委員長 ただいまから、第7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3名の傍聴の申し込みが
あっておりますので、これを認めることといたします。

今回は、今年度最初の委員会でありますので、一言御挨拶を申し上げます。

おはようございます。改めまして、委員長の森でございます。

本委員会には、高速交通体系に関する件、熊本都市圏交通に関する件の2件の調査事件が付託されております。

ことしは、熊本地震の影響で6月議会を省きましたので、今回が初めての委員会になるかと思いますけど、執行部のほうが最初ですので、初めての方もいらっしゃいますので、より詳しくうまく説明をしていただきたいなと思っております。

今回の地震で、高速交通体系がこれは本当に見直されるべきだなど痛感しましたので、

この委員会がよりよい委員会になりますようにお願いします。

今年度の委員会活動は、これから約半年間となります。委員の皆さん方を初め執行部の皆さん方の御協力をいただき、増永副委員長とともに、本委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

簡単ではございますが、御挨拶とさせていただきます。（拍手）

それでは、副委員長からも一言御挨拶をお願いします。

○増永慎一郎副委員長 おはようございます。副委員長をさせていただきます増永でございます。

先ほど委員長がおっしゃいましたように、震災で半年間の委員会ということでございますが、委員長を補佐しながら一生懸命頑張っていきたいというふうに思っております。御協力よろしくお願いします。（拍手）

○森浩二委員長 次に、執行部を代表して、島崎企画振興部長から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。よろしくお願いいたします。

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。

今回が本年度初めての特別委員会でございますが、森委員長、増永副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、高速交通ネットワーク整備に係る諸問題について御審議いただきます。執行部といたしましても一生懸命取り組んでまいりますので、御指導のほどをよろしくお願い申し上げます。

熊本地震の発生により、本県の重要な社会基盤である高速交通ネットワークにつきまし

ても、甚大な被害を受けたところでございます。地震発生以降、国、関係機関の御協力も得ながら復旧を進めておりますが、今後も本格的な復旧・復興に向け最大限取り組んでまいります。

それでは、本日御審議いただきます付託案件について、概要を説明させていただきます。

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、南九州西回り自動車道の芦北インターチェンジから津奈木インターチェンジ間7.7キロメートルが、本年2月27日に供用開始いたしました。

次いで、政令市移行に伴い、県から熊本市に引き継いだ熊本西環状線については、いよいよ花園工区の供用開始が本年度末に予定されております。

このように幹線道路の整備も着実に進んでおります。今年度も整備が促進されるよう、引き続き要望活動などに積極的に取り組んでまいります。

また、熊本地震による被災状況ですが、現在でも益城熊本空港インターチェンジから嘉島ジャンクション間が、50キロメートル規制の対面通行となっておりますので、一日も早く完全復旧できるよう、国やネクスコ西日本に要望してまいります。

次に、航空路線の利用促進につきましては、平成27年度の国内線旅客数は316万人、国際線旅客数は7万人で、国内線、国際線を合計した旅客数は323万人となり、過去最高を記録いたしました。

特に、国際線につきましては、台湾高雄線が10月に、香港線が12月に定期便が就航し、阿蘇くまもと空港開港以来初の国際線3路線となり、国際線旅客数も大きく伸びたところです。

しかしながら、熊本地震により、ソウル線

と香港線の2路線が現在も運休しておりますので、関係機関と連携を密にし、早期の路線再開に向けて全力で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。

本年3月に、県も主要構成員である熊本都市圏総合交通計画協議会において、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を示した都市交通マスターplanを策定したところです。今後は、同プランで示した将来像を実現するためのアクションプランの策定に取り組んでまいります。

また、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、引き続き交通ネットワークの強化に取り組んでまいります。

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。御審議のほどをよろしくお願ひいたします。

○森浩二委員長 本日出席の執行部関係部課職員については、配付資料の中の名簿によって紹介にかえさせていただきます。

それでは、議題(1)執行部から事業概要等の説明を受け、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。

○上野道路整備課長 よろしくお願ひいたします。

申しわけございませんが、着座にて説明をさせていただきます。

お手元の本委員会資料につきましては、全体で60ページとなっておりますので、特筆すべき項目はアンダーラインを引いております。説明は主な事項についてさせていただきます。

それでは、資料の1ページをお願いしま

す。

I. 高速交通体系に関する件です。

1の高規格幹線道路等の整備について、まず(1)高規格幹線道路の整備について御説明いたします。

高規格幹線道路は、全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路で、ページ下側の体系図にありますように、1つは、左側の高速道路株式会社及び国土交通省により整備される国土開発幹線自動車道であり、熊本県内では完成済みの九州縦貫自動車道と九州横断自動車道延岡線がございます。

もう一つは、右側の国土交通省により整備される一般国道自動車専用道路であり、熊本県内では、南九州西回り自動車道がございます。ちなみに、県内での供用延長は、右下に記載しておりますとおり約173キロメートルで、供用率は約75%でございます。

2ページをお願いします。

高規格幹線道路の整備手順を示しております。

3ページをお願いします。

これは、国が行う直轄事業の流れをあらわしております。

まず初めに、新規で事業に着手する場合は、計画段階評価という事業評価が行われます。計画段階評価とは、下のほうにありますように、公共事業の効率性及び実施過程の透明性の一層の向上を図るため、直轄事業において環境影響評価等の手続前の計画段階に政策目的を明確化し、複数案の比較などの事業評価を行うもので、平成24年度から本格導入された制度でございます。その後に新規事業採択時評価を行い、事業化という流れになってまいります。

4ページをお願いいたします。

昭和53年以降の経過について、県内の高規格幹線道路の整備状況を中心に、一覧表で示しております。

5ページをお願いいたします。

本年2月27日には、南九州西回り自動車道の芦北インターから津奈木インター間の約7.7キロメートルが、新たに開通しております。

6ページをお願いいたします。

次に、高規格幹線道路の路線別内訳を御説明いたします。

まず、九州縦貫自動車道です。県内延長は134.8キロメートルで、既に4車線で全線供用されております。

現状の欄をごらんください。

九州縦貫自動車道は、今回の熊本地震で大きな被害を受けております。本震直後は熊本県内において全線通行止めになり、特に益城熊本空港インターから嘉島ジャンクション間につきましては、のり面崩壊や橋梁損傷等の甚大な被害が発生しました。

しかし、国とネクスコ西日本さんの懸命な復旧作業のおかげで、発災から15日ごろ、4月29日には、最後まで通行止めが続いていました益城熊本空港インターから嘉島ジャンクションまでが、対面通行の片側1車線で速度制限つきでありますが通行可能となり、全線復旧いたしました。

2つ目の丸、宇城氷川スマートインターにつきましては、県内初のスマートインターとして、平成26年3月に供用開始されました。

3つ目の丸、北熊本スマートインターにつきましては、平成23年度から事業化されておりますが、事業主体の熊本市は、用地の取得難航により平成27年度の完成が困難な状況となり、事業期間を平成30年度まで延伸されております。現在、都市計画決定の手続等が進められております。

4つ目の丸、城南スマートインターにつきましても、熊本市が事業主体であり、平成24年度から事業化されておりますが、用地境界確定や工事手続などに不測の時間を要し、平成27年度の完成が困難な状況となり、事業期間を平成29年6月まで延伸されております。

現在、用地は100%取得済みであり、工事推進中と聞いております。

5つ目の丸の人吉球磨スマートインターにつきましては、平成26年度から鋭意事業を進められております。事業主体の人吉市は、専従のスマートインター整備室を設置し、錦町から職員を2名派遣してもらい、計5名の体制をとっておられます。現在、精力的に用地買収に取り組んでおられ、早期供用開始に向け事業を推進されております。

7ページをお願いします。

今後の取り組みの欄をごらんください。特に、九州縦貫自動車道の早期完全復旧を、国やネクスコ西日本に要望してまいります。また、各スマートインターの早期完成に向け、地区協議会のメンバーとして、技術的なレベルや情報提供等を積極的に行い、市・町の取り組みを支援してまいります。

8ページをお願いします。

次に、九州中央自動車道です。

嘉島町から延岡市までの約95キロメートルのうち、県内延長は約44キロメートルです。嘉島ジャンクションから料金所までの約0.9キロメートルは、西日本高速道路が整備を行い、また料金所から山都までの区間は、新直轄方式により国が整備中であります。

現状の欄をごらんください。今回の熊本地震による被害は特にはないと聞いております。

1つ目の丸、嘉島から山都までの約23キロメートルのうち、嘉島ジャンクションから小池高山インターまでの1.8キロメートルが、平成26年3月に供用開始されました。

また、小池高山インターから矢部インターまでにつきましては、国が整備を進め、追加インター3カ所につきましては、国、県、御船町、山都町で連携を図りながら進めているところでございます。

2つ目の丸の山都から県境までの約21キロメートルにつきましては、蘇陽から高千穂間

において、事業化に向けた計画段階評価手続が進められております。

今後の取り組みの欄ですが、小池高山インターから北中島インター間につきまして、平成30年度供用に向け、予算の確保等を国に求めていくとともに、北中島インターから矢部インター間につきましては、沿線自治体とともに、用地買収等に対し可能な限り積極的支援を行い、早期の開通見通しの公表を国に求めてまいります。

また、蘇陽から高千穂につきましては、現在行われている計画段階評価の早期完了を国に求めてまいります。

9ページをお願いします。

次に、南九州西回り自動車道です。

一般国道の自動車専用道路で、八代市から鹿児島市までの約140キロメートル区間のうち県内延長は約50キロメートルで、合併施行方式で整備された八代ジャンクションから日奈久インター間を除き、国で整備が進められております。

現状の欄をごらんください。

今回の熊本地震での被害は特にはないと聞いております。

県内の整備状況ですが、3つ目の丸の芦北出水道路の芦北インターから津奈木インターまでが、本年2月27日に供用開始しましたので、これまでに36.5キロメートルの区間が暫定2車線で供用されております。現在は、津奈木インターから県境までが整備中です。

今後の取り組みですが、日奈久インターから水俣インターにつきましては、平成30年度の開通見通しが公表されました。鹿児島県や沿線自治体等と連携を図りながら、一日も早く開通を国に求めてまいります。

10ページをお願いします。

続きまして、(2)地域高規格道路の整備です。

地域高規格道路は、高規格道路と一体となって地域の連携・交流を促進する自動車専用

道路、もしくはそれと同程度の規格を有し、おおむね時速60キロメートル以上で走ることができる道路でございます。「すべての道は熊本に通じる」という考え方の実現に向け、地域高規格道路の整備を進めているところで

す。

11ページをお願いいたします。
地域高規格道路の整備手順を示しております。

12ページには、事業の流れと経過を記載しております。

事業の流れにつきましては、国が事業主体の場合は、3ページの高規格幹線道路と同じ流れになります。

13ページをお願いします。

路線別の内訳について御説明いたします。

まず、中九州横断道路です。熊本市と大分市を結ぶ延長約120キロメートルの地域高規格道路で、県内延長は約53キロメートルとなっております。熊本と大分を結び、交流・連携機能を持つ九州の循環型高速ネットワークの一部を形成し、本県の拠点性を高める上で重要な幹線道路でございます。

現状の欄をごらんください。

1つ目の丸の熊本市から大津町につきましては、第3回の計画段階評価が昨年9月に実施され、北ルート帯という対応方針（案）が示されました。現在は、事業化へ向けて環境影響評価などの諸手続が行われております。

2つ目の丸の阿蘇大津道路ですが、平成12年度に一旦事業に着手されましたが、平成22年度から事業が休止されております。

3つ目の丸の滝室坂道路につきましては、現在道路の予備設計や地質調査等の委託業務関係を中心に進められております。

4つ目の丸の阿蘇から竹田につきましては、平成27年度から計画段階評価を進めるための調査が始まりました。

今後の取り組みといたしまして、熊本から大津までの早期事業着手及び滝室坂の早期整

備を国に強く求めてまいります。

続きまして、14ページをお願いいたします。

次に、熊本環状道路です。

熊本環状道路は、熊本西環状線、熊本環状連絡道路、植木バイパス、熊本北バイパス、熊本東バイパスで構成される約33キロメートルの道路です。なお、熊本西環状線と熊本環状連絡道路は、平成24年度から、熊本市の政令市移行に伴い、県から熊本市に事業主体を引き継いでおります。

現状の欄をごらんください。

1つ目の丸の熊本西環状線ですが、花園工区、池上工区の2つの工区で事業を展開しており、花園工区は平成29年3月、池上工区は平成30年代前半の供用開始に向け事業を進められております。

4つ目の丸、国道3号熊本北バイパスについてですが、昨年3月、四方寄町から須屋間の1.8キロメートルが暫定2車線で開通しており、引き続き国はこの区間の4車線化に向けて事業を進められております。

15ページをお願いいたします。

今後の取り組みといたしましては、各事業主体に整備促進を求めてまいります。

続きまして、16ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路です。

熊本天草幹線道路は、熊本市から天草市を結ぶ約70キロメートルの地域高規格道路で、熊本市から宇城市三角町までの国施行区間約32キロメートルと、三角町から天草市港町までの県施行区間約38キロメートルに分かれております。

現状の欄をごらんください。

1つ目の丸、熊本市から三角町までの国施行区間といたしましては、熊本宇土道路及び宇土道路として、用地買収と工事が進められております。

2つ目の丸、三角町から天草市までの県施

行区間のうち、大矢野バイパスにつきましては用地取得が完了し、平成29年度供用開始に向け工事を進めております。

本渡道路につきましては、今年度は橋梁部の設計を推進し、用地買収に着手していくこととしております。

今後の取り組みといたしまして、国の施行区間ににつきましては、事業の促進を求めていくとともに、県施行区間ににつきましては、大矢野バイパスの平成29年度供用に向け、事業費の確保と着実な業務執行に努めてまいります。

続きまして、17ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路（Ⅱ期）です。

有明海沿岸道路（Ⅱ期）は、有明海、八代海沿岸地域の交流・連携の促進を目的とした循環型のネットワーク形成を図り、熊本市と佐賀市を最短で結ぶ重要な道路です。

現状の欄をごらんください。

大牟田市から長洲町につきましては、平成26年7月に事業化に向けた計画段階評価が終了し、平成27年4月には都市計画決定を行ったところです。

今後の取り組みといたしましては、全線の地域高規格道路としての位置づけの明確化と、国直轄による整備を国に求めてまいとともに、大牟田市から長洲町の新規事業着手を求めてまいります。

さらに、参考として記載いたしました福岡県側で実施されている有明海沿岸道路事業及び連絡会議について、御説明いたします。

昨年2月に、現在開通している大牟田市の三池港インター入り口交差点付近で、地盤高が低くたびたび冠水が発生していることから、同インターの災害発生時の機能を確保するため、荒尾市方面へ約2キロメートル、有明海沿岸道路の三池港インター連絡路として、新たに整備することが国から示されました。

このことは、有明海沿岸道路（Ⅱ期）の着手に向けて、大きな伸展につながるものであると捉え、さらに長洲町そして熊本市までと、国直轄による全線整備に向けて、これからも引き続き強く訴えてまいります。

また、今年2月に、有明海沿岸の熊本県、福岡県及び佐賀県の各県議会の議員により、有明海沿岸道路等のインフラ整備を促進し、沿線地域の成長・発展を図るため、有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議が設立されました。今後の有明海沿岸道路（Ⅱ期）の着手に向けて、大きな力をいただいたいと思っております。

18ページをお願いいたします。

最後に、（3）の建設促進活動でございます。

18ページ以降につきましては、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、有明海沿岸道路

（Ⅱ期）に関して、昨年度と今年度に実施してまいりました要望活動を記載しております。

今年度につきましては、地震の影響で書面決裁や中止等もありましたが、各路線等も期成会等の年度初めの総会は開催されております。その中で、19ページの③中九州横断道路につきましては、今年度最初の大会と要望を行いましたので、御報告をさせていただきます。

20ページをお願いいたします。

③中九州横断道路の上から2番目に記載しておりますとおり、5月31日に東京で、熊本県、県議会、九州横断道路建設促進議員連盟、中九州横断道路熊本県側期成会の合同による建設促進大会を開催いたしました。知事、議長、県選出国會議員、議員連盟の皆様方、沿線の首長様に多数御出席いただき、盛会に開催することができました。

早朝にもかかわらず御出席をいただき、大変ありがとうございました。国交省からは森

道路局長を初め幹部の皆様に御出席をいただき、熊本県の熱意はしっかりと伝わったのではないかと思っております。

最後に、22ページをごらんください。

これは、昨年度から新たな取り組みとして始めましたストック効果のPR活動の写真です。写真②にありますように、今年度の第1弾として、8月の後半に、県庁地下通路展示ブースでパネル展を開催いたしました。ことしも積極的にストック効果を広く県民の皆様にお知らせするために、PR活動を行ってまいりたいと思います。

これから予算獲得に向け、全国的に要望活動は活発になってまいります。本県といたしましても、昨年同様、委員皆様のお力をおりいたしまして、チーム熊本として各路線の早期整備に向けて精力的に活動してまいりますので、御支援をよろしくお願ひいたします。

道路整備課は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○藤井交通政策課長 24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します。

（1）阿蘇くまもと空港の旅客者数についてですが、平成27年度の国内線旅客数は、平成26年度に比べ約10万8,000人増の316万人、国際線旅客数は約1万8,000人増の7万人となり、ともに過去最高を記録しました。合計した旅客数も323万人と過去最高となり、全国で第10位の旅客者数となっています。

しかしながら、4月に発生した熊本地震の影響により、28年4月から8月までの旅客数は、国内線で前年度に比べ約20万7,000人減の109万人、国際線で約1万4,000人減の1万人となっております。これは地震による航空機の減便に加え、観光地が被災し観光客が減少したことなどによるものと思われます。

下の表、棒グラフは、旅客数の過去10年間の推移です。国内線、国際線ともに過去最高を記録し、今年度もゴールデンウィークの予約が好調な中での地震発生となりました。

25ページをお願いいたします。

国内線の振興についてです。

現状、路線数ですが、現在、毎日7路線38便が就航しています。熊本地震では、国内線ターミナルビルが大きく損壊し全面閉鎖となつたため、本震があった4月16日から全便が欠航となりましたが、旅客の導線確保など応急措置を行い、4月19日からは離発着便の一部が再開され、その後6月2日から全ての便の運航が再開されたところです。

各路線の動きですが、先ほども申し上げましたが、8月までの旅客数は、全ての路線で前年度を下回っております。個別に申しますと、東京線で88.6%、大阪線で72.1%、名古屋線で75.8%、沖縄線、これは観光需要を中心でございますので影響を大きく受けておりますが、69.1%となっております。

26ページお開きください。

参考-2の表は、9月1日現在の阿蘇くまもと空港の定期便の就航状況を示しています。米印にありますように、国際線の中で、残念ながらソウル線、香港線が運休中です。

27ページですが、参考-3、就航路線、国内線の推移を示しています。表の右から2列目、平成27年度はJALの減便、ジェットスター・ジャパン——JJPの関西線、中部線の運休等があり、現在7路線38便が就航しています。

28ページをお願いいたします。

参考-4として、(1)に、国内路線別の旅客数の実績、29ページには、28年4月から8月までの路線別の旅客数実績を記載しています。

30ページをお願いいたします。

今後の取り組みについてですが、引き続き各航空会社等と連携を図りながら、路線の維

持・振興に取り組みますとともに、既存路線の増便や新規路線の誘致活動に取り組んでまいります。

(2)国際線の振興についてです。

現状でございますが、先ほど部長の挨拶の中でも申し上げましたとおり、昨年度は10月に台湾高雄線、12月には香港線の定期便が就航したこと、ソウル線と合わせて初めて国際線3路線が就航し、旅客数も7万人を突破したところです。しかしながら、地震によりまして一時的に3路線とも運休し、そのうち台湾高雄線について6月3日から運航を再開しています。

それぞれの路線を簡単に申し上げますと、ソウル線、これはこれまで延べ40万人を超える利用があつておりましたが、昨年度はいわゆるMERSの影響があつたものの、利用者数は3万4,000人を超え、利用率も26年度を上回りました。しかしながら、韓国は地震のない国でございます。地震の影響により、アシアナ航空では夏ダイヤの10月29日までの運休が決定しております。

31ページをお願いいたします。

台湾高雄線につきましては、昨年6月に県議会、熊本市、熊本市議会、県内経済界の皆様と「オール熊本」で、チャイナエアラインへのトップセールスを実施し、定期便化が決定。定期チャーター便に続く形で、10月25日から定期便の運航が始まりました。熊本地震では一時運休後、台湾も地震のある国でございますので、地震後の観光地の情報、道路等の情報を出しながら、チャイナエアライン、高雄市政府、高雄旅行社等に働きかけまして、その結果、6月3日から定期便の運航が再開されたところでございます。

また、6月10日から12日までの3日間、被災した熊本へのお見舞いと復興に向けた応援に、高雄市長、台南市長、中華航空会長がこの路線を利用して来熊され、今後のさらなる交流を確認したところで、大変勇気づけられ

たところでございます。

香港線につきましては、大手旅行会社からの送客協力などにより、香港航空が定期便の就航を決定、蒲島知事が香港航空の孫副総裁を表敬し、今後PR活動を一緒に行っていくことを確認しました。

香港線定期便就航日である12月14日には、台湾高雄線と同様に香港航空との共催で記念式典、レセプションを開催し、香港側の関係者、県議会、経済界などと一緒に、香港との交流づくりに向けた機運を高めることができました。しかしながら、4月に発生した地震により、香港も余り地震がない国でございますので、夏ダイヤの10月29日までの運休が決定されていました。

ここで、資料にはございませんが、追加して御報告をさせていただきます。

香港航空の日本支社から冬ダイヤ、10月30日から3月25日に関しましても、運休を継続させていただくとの連絡がございました。ただ、現在も熊本便は、旅客状況が好転すればすぐ再開できるよう、鹿児島空港に就航しております。これも継続され、冬ダイヤ期間中いつでも再開できる態勢で臨むとのことでございました。このため地震のない香港でも、大変難しい面もございますが、旅行会社等への正確な情報発信など取りうる手段を総動員して、早期再開を目指してまいりたいと考えておるところでございます。

一番下のところでございますが、その他新規路線につきましては、一番下にありますように、27年2月に4便、10月に2便、中国福建省から熊本へチャーター便が実施されました。

32ページをお開きください。

阿蘇くまもと空港の国際線旅客数の推移です。緑の線が定期便、点線がチャーター便の旅客数で、青線がそれらを合計したものです。

33ページ、34ページでございますが、これ

は各路線、チャーター便の月別利用状況をお示しております。

ソウル線につきまして、一番上の行が利用実績、2行目が対前年同期比、3行目が通常の利用率、一番下の行が140人乗り換算という数値を記載しています。これは飛行機の利用の頻度に応じて航空会社が機材の大きさを変えることから、利用率を単純に算出しても比較できない状況にあるため、ソウル線の場合、通常の機材である140人乗りの機材に固定して算出したものでございます。利用実績等は表のとおりでございます。

34ページをお願いいたします。

香港線につきましても、利用状況は74.2と記載されています。

済みません、1つ数字の訂正をさせてください。

33ページでございます。台湾高雄線の実績数字のところで、合計欄が5,669となっておりますが、7,598に訂正をお願いいたします。8月分が算入されておりませんでした。申しわけございません。

続きまして、35ページをお願いいたします。

今後の取り組みについてです。

現在、熊本地震により2路線が運休しております。熊本の復興のためにも皆様に来ていただくことが力になります。早期の路線再開に向け関係機関とも連携し、あらゆる対策を講じて取り組んでまいります。

ソウル線、香港線、運休中の路線に関しましては先ほど申し上げましたが、正確な情報発信、視察ツアーや誘客プロモーション活動に積極的に取り組みたいと思っております。

香港、高雄線についても、利用率のアップのために、ビジネス需要等を取り込むなど、観光面とビジネス面、両面から力を入れていきたいと考えております。

36ページをお開きください。

その他新規路線につきましても、引き続き

航空会社と協議を進めてまいりますとともに、インバウンドチャーター便にも働きかけを進めてまいりたいと考えておるところであります。

37ページをお願いいたします。

航空物流機能の強化、現状についてですが、貨物取扱量はここ数年減少傾向であります。平成27年度は、前年に対し約300トンの減少となりました。これは使用機材の小型化などの複数の要因によるものと思われます。熊本地震の影響に関しましては、4・5月の貨物取扱量は減少したものの、6月以降は前年度並みに回復傾向となっております。

今後の取り組みについてですが、今後も熊本地震からの復興に向けて、航空機貨物に対する県内事業者のニーズを把握、それに合ったダイヤ、機材の提供を航空会社に働きかけてまいりたいと考えております。

38ページをお願いいたします。

空港の施設整備、活性化に向けた取り組み等についてでございます。

空港設備等について御説明します。

まず、国が管理する滑走路などの基本施設につきましては、熊本地震による被害は軽微で運用にも支障がなかったため、地震直後から搜索救難、災害派遣、人命救助等を目的とする航空機、ヘリなどの受け入れ拠点として運用が行われました。

この基本施設の整備につきましては、本年度エプロンの拡張のための調査・設計など、国において実施されます。

また、空港環境整備協会が管理します駐車場につきましては、平成27年度から拡張工事、入り口ゲートの新設工事、事前精算機の設置工事が実施され、本年4月20日から供用が開始されております。

この拡張により、駐車可能台数が266台増加し、また、拡張した駐車場の供用開始とあわせて、入場後30分の無料化がされております。

また、県、益城町において、空港南側、県道堂園小森線側から新しいアクセス道路を整備し、3月30日から供用開始をしております。

空港ビルディングが管理しますターミナルビルにつきましては、先ほども申し上げましたが、地震により大きく損壊したため、4月16日朝から閉鎖、その後ターミナルビルについて旅客導線が確保される応急補修が行われ、19日から一部供用が再開されました。

国内線ターミナルビルの被害状況としましては、一部天井の落下、また、主に5期にわたる増築部分がございますので、軸体の損傷が大きゅうございました。壁、床の損傷など多くの箇所が損傷し、現在も一部飲食店、搭乗待合室などの立入禁止区域が残っている状況でございます。

また、国際線ターミナルビルは、給排水施設などの損傷が見られましたが、5月10日に復旧工事が完了しています。

阿蘇くまもと空港が広域防災拠点として対応できるよう、自衛隊輸送機が複数機駐機可能な駐機場——エプロン、これを昨年3月に完成しておりますけれども、今回の熊本地震におきましては、全国の県警ヘリの活動拠点として活用され、発災直後の救助活動等に寄与したところでございます。

参考-1は、熊本空港の施設概要です。

39ページをお願いします。

直轄事業の概要です。

本年度はエプロン拡張等、あと誘導路改良が実施されますが、平成28年度事業費は11億2,000万円余、県は4分の1程度を負担しております。

空港経営改革についてですが、空港運営を民間に委託することができるようにする民活空港運営法が成立し、25年7月25日に施行、基本方針も同年の11月1日に告示されました。基本方針などに基づき、国が持つ滑走路などの基本施設、民間が持つ空港ターミナル

や駐車場と一緒に民間に委託する検討が、各地で進められております。

本県としましては、民間委託第1号の仙台空港や手続が開始された福岡空港など、他の国管理空港の状況等も踏まえ、阿蘇くまもと空港にとって望ましいと思われる民営のあり方について、熊本空港ビルディングなどと連携しながら検討しているところでございます。

空港周辺環境についてですが、周辺市町村、住民代表との意見交換の場として、阿蘇くまもと空港周辺環境整備協議会を設置し、航空機騒音監視体制の強化・充実を図っております。

40ページをお開きください。

阿蘇くまもと空港のPRですが、41ページの下に絵がありますように、「あそらくん」を活用したPRに努めています。また、40ページのアンダーラインにもありますように、本年8月5日には、被災した熊本を応援するため、韓国、台湾、熊本の子供たちによる国際交流キッズダンスが開催され、国際文化交流を行うとともに、ソウル線、高雄線のPRなどを行っております。

参考-4は、整備協会の環境対策事業の交付状況を記載しています。

41ページの参考-5は、空港周辺における航空機騒音監視体制をまとめています。

42ページをお開きください。

今後の取り組みについてですが、被災した国内線ターミナルビルの応急復旧については、来年1月末をめどに、立ち入り禁止区域となっている箇所が使用できるように、空港ビルによって順次復旧工事が行われる予定でございます。

本格的な復旧につきましては、甚大な被害を受けた空港を初めとした益城町、西原村、熊本市東部地区の創造的復興を推進するグランドデザインとして、ターミナルビルの今後の姿を含め、周辺地域の可能性を最大化する

大空港構想NextStageを年内をめどに策定することとしております。その中でお示したいと考えております。

このため、本定例会において、阿蘇くまもと空港の創造的復興の観点から、復旧・機能強化等に係る調査・検討に要する経費を1,300万円計上しているということでございます。

43ページをお願いいたします。

九州新幹線の運行状況です。

(1)列車本数等については、熊本駅停車は121本、週末125本——括弧内でございます。熊本—博多間と熊本—新大阪間は、片道1時間当たり3~4本程度の運行となっています。他の駅は表のとおりでございます。

(2)新幹線の利用状況ですが、開業5年目となる27年度の熊本—博多間の利用客数は999万人、対前年度比4%増の利用状況となりました。また、熊本—鹿児島中央間の利用者数も509万人となり、前年度比2%増となっています。

(3)熊本地震に係る被災状況ですが、4月14日の前震により、熊本駅付近で6両全車両が脱線、その他路線設備や駅舎の損傷が多数発生し、全線で運休しました。その後、4月20日の午前に一部区間で運行を再開し、27日午後には全線で運行を再開しております。なお、7月4日始発からは、運行本数も通常ダイヤと同本数に戻っております。

高速交通体系については以上でございます。よろしくお願いいいたします。

○宮部都市計画課長 44ページをお願いいたします。

熊本都市圏交通に関する件のうち、熊本都市圏交通の現状について御説明をいたします。

申しわけございませんが、説明に入る前に、資料の修正をお願いいたします。

44ページの中ほど、(1)の利用交通手段等

の状況のところですが、1つ目の白丸の2行目の一番右側のところに、「公共交通は約4割減少して」というふうに記載しております。この4割を6割、約6割に修正をお願いしたいと思います。

それともう一つ、その下段ですが、2つ目の白丸のところの右側、「バスの利用者は約3割減少している」というふうに記載しております。この3を7に修正のほうをよろしくお願いしたいと思います。申しわけございません。

それでは、説明に入らせていただきます。

熊本都市圏におきましては、熊本市と周辺市町村との結びつきが高いことから、熊本都市圏全体の交通の状況を把握し、対策を講じる必要があります。このため、熊本市を初めとする5市6町1村を対象として、第4回目となるパーソントリップ調査を平成24年度に実施いたしまして、現状分析等を行ったところでございます。

まず、利用交通手段等の状況ですが、左下のグラフの紫色で示すとおり、第4回、平成24年ですが、自動車交通への依存度が約64%と高くなっている反面、公共交通のバス利用者は約6%と依然として低い状況にございます。特に、バス利用者は、右側のグラフでございますが、青色の線でございますが、この30年間で約7割減少してございます。今後とも公共交通の利用を進めていく必要があります。

続きまして、45ページをお願いいたします。

熊本都市圏の渋滞状況ですが、熊本市内の環状道路や周辺市町村方面への放射道路において、交通渋滞が発生しております。特に、朝のピーク時間帯などに渋滞が恒常化しております。今後とも道路整備を進め、渋滞緩和に努めてまいります。

46ページをお願いいたします。

高齢社会における新たな状況変化といたし

まして、左下のグラフに示すとおり、高齢者の移動割合が増加しております。今後とも大幅に増加していくことが考えられます。そして、その移動手段としましては、自動車の利用が多いことから、右のグラフに示すとおり、事故総件数は減少しているにもかかわらず、高齢者による事故が増加傾向にございます。このため、高齢者の安全・安心な移動手段の確保について今後とも進めていく必要があります。

47ページをお願いいたします。

熊本都市圏交通施策の主な取り組みについて御説明いたします。

まず、都市交通マスターplanの概要についてですが、冒頭の部長挨拶にもございましたとおり、高齢社会における新たな変化を踏まえ、望ましい都市交通体系を提示し、おおむね20年後の実現を目指すハード面及びソフト面の各種交通施策を、都市交通マスターplanとして平成28年3月に策定いたしました。

対応方針としましては、これまでのようには、全ての地域や過度に自動車利用に依存してきた交通体系を見直し、住民意識の転換や関係市町村の広域連携のもと、地域特性に応じた公共交通ネットワークや道路空間の再構築により、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図ってまいります。

48ページをお願いいたします。

その整備方針としましては、多核連携型の都市構造の形成を支援するため、地域間の交通需要に的確に対応するとともに、地域間連携を支える放射8方向の基幹公共交通軸や2環状11放射道路網の形成を目指していきます。

49ページをお願いします。

アクションプランの策定についてでございますが、都市交通マスターplanで提示した将来像を実現するために、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となるアクションプランの策定に、今年度から取り組んでまいります。

都市計画の説明は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○藤井交通政策課長 49ページ下、公共交通機関の利用促進についてということでございますが、先ほども宮部課長からの説明ございましたけど、公共交通機関の利用促進を進めていくこととしておりまして、50ページから具体的なものを現状として書いておりますので、50ページをお願いいたします。

まず、現状でございます。

阿蘇くまもと空港へのアクセス改善ということで、空港リムジンバスの定時性・速達性の確保や利便性向上、JR豊肥本線を活用した空港ライナーの試験運行等を行っております。

空港リムジンバスの利便性向上では、定時性を向上させるため、公共交通機関の利用促進を活用しております。

豊肥本線を活用した空港ライナーの試験運行ですが、平成23年10月から肥後大津駅と空港間で実施しており、現在1日54便で運行、延べ利用者数は33万8,307人となりました。

表にありますとおり、平成27年度は1日当たりの利用者数が257人となり、運行開始当初より目標としてきた1日当たりの利用者200人を、初めて全ての月で達成したところでございます。

本年度4月以降の状況ですが、熊本地震の影響もあり、4月から8月の1日当たりの利用者数は205人となっております。運行事業者によりますと、予想以上に利用者数は戻ってきているとのことでございました。

51ページに、空港ライナーの地震発生直後の利用状況を記載していますが、ライナーも航空機の運航再開に合わせて、4月19日から全便の運行を再開しております。

このほか、スマートエアポートの展開として、阿蘇くまもと空港や肥後大津駅の電子掲示板——デジタルサイネージなどを活用した情報発信等の取り組みを行っています。

また、バス路線網の再編につきましては、事業者や行政、市民等で構成される熊本市公共交通協議会に本県も委員として参画し、検討を行っています。

52ページをお願いします。

今後の取り組みについてですが、引き続き空港リムジンバスの定時性・速達性の向上に向けた検討を支援し、空港ライナーの空港アクセス利便性を高めていくとともに、利便性の高いバス路線再編に向けた取り組みを支援してまいります。

公共交通機関利用促進策については、一部都市計画課が所管する施策もありますが、まとめて説明いたします。

(1)ノーマイカー通勤運動の強化では、各交通事業者と連携しながら、バス・電車利用のPRなど、公共交通機関の利用促進に取り組んでいます。

乗り継ぎ円滑化についてですが、53ページにありますように、ICカードにつきまして、平成27年4月に県内のバス、電鉄電車に、地域振興ICカード、通称くまモンのICカードが導入され、8月には同カードが市電においても利用可能となりました。

また、全国相互利用型カードが、県内のバス、電鉄電車の利用ができるシステム、片利用機能が本年3月に導入され、乗り継ぎの円滑化が図られたところでございます。

なお、28年8月末現在のICカード発行枚数は15万枚となり、導入2年目の目標を達成しています。県議会での附帯決議を踏まえて、両者の利便性向上に取り組んでいるところでございます。

(3)パークアンドライドについては、熊本都市圏10カ所、黒石駅等で実施しております。平成28年8月末現在、駐車可能台数495

台で供用中であり、コンビニエンスストアなどのポスター掲示など、周知・広報を行っています。

また、実施箇所の拡大を図るため、JR豊肥本線沿線の駐車場の状況調査を行い、可能性を検討しています。

今後の取り組みでございますが、利用促進につきましては、関係機関への取り組み支援、情報発信等を引き続き行ってまいります。

以上です。よろしくお願ひいたします。

○森鉄道高架推進室長 55ページをごらんください。

交通結節点改善、熊本駅周辺整備についてでございます。

まず、概要の欄に記載しております連続立体交差事業の事業区間におきます熊本地震発生後のJR鹿児島本線等の運行の再開状況について御説明いたします。

4月14日の地震発生に伴いまして運休をしておりましたが、運行の安全が確認された区間から順次運行を再開し、4月21日には、事業区間内の全区間について運行を再開しております。

次に、熊本駅周辺で整備を進めておりますJR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。

事業区間は、鹿児島本線約6キロ、それから豊肥本線約1キロであり、予算ベースでの平成27年度末の進捗状況は約85%でございます。

現状といたしまして、昨年3月に上り線全線約6キロ、下り線の北側の約4キロの高架切りかえを完了し、これにより13カ所の踏切を解消しております。今年度は、残りの熊本駅部の下り線約2キロ、それから豊肥本線約1キロの高架橋工事を進めてまいります。

今後の取り組みでございますが、平成29年度末に、残る駅区間を高架に切りかえまし

て、平成30年度末には新熊本駅舎を完成させ、事業を完成させる予定でございます。

56ページに、工事の状況や今後の取り組みを記載しておりますので、御参考お願ひいたします。

鉄道高架推進室の説明は以上です。よろしくお願ひいたします。

○上野道路整備課長 57ページをお願ひいたします。

続きまして、(3)交通渋滞の解消についてでございます。

熊本都市圏におきましては、国道3号や国道57号東バイパスなど幹線道路への交通負荷の集中が、交通渋滞の主な原因となっております。そのため、熊本都市圏中心部への交通の分散流入を図るため、環状道路や放射道路等の骨格幹線道路網の整備や、それに接続する都市内道路網の整備が必要となっております。

現状の欄をごらんください。

骨格幹線道路網等の整備についてですが、熊本都市圏の交通渋滞対策として、環状道路や放射道路の骨格幹線道路網の整備を促進しております。具体的には、先ほど御説明いたしました道路のうち、熊本都市圏内を通過する道路について、現状の欄に再掲いたしております。

59ページをお願ひいたします。

今後の取り組みの欄をごらんください。

骨格幹線道路網等の整備につきましては、今後も熊本都市圏の交通渋滞の解消に向け、国、県、市町村で連携を図りながら、骨格となる幹線道路網やそれにつながる都市内道路網の整備を促進してまいります。

説明は以上でございます。

○荒木交通規制課管理官 続きまして、58ページ(2)の信号機の運用改善等について御説明いたします。

県警察といたしましては、道路の新設や改良に合わせまして、より一層の渋滞緩和と通過交通の安全性を確保するため、右折車両がたまって交通流を阻害しないよう、右折車両の台数に応じて、右折車両に対する青信号の秒数を増減させる信号機の右折感応化や、信号機に右折矢印、左折矢印などを設けることで、交通流に応じて現示といいます信号機が示す通行権をふやし、交通流の整序化を図る信号機の多現示化などの運用改善に努めているところでございます。

また、路線バスや路面電車の進行方向の信号機を優先的に制御する公共車両優先システムを導入し、公共交通のよりスムーズな運行も図っております。

このほか、必要な交通情報板や旅行時間計測端末装置の整備を推進し、交通の円滑化を図っているところであります。

熊本地震による交通安全施設の被害状況ですが、県内で、信号機の柱、信号灯器等の傾き、交通情報板、車両感知器等の損壊など、約500カ所について被害が発生いたしました。これら被害箇所につきましては、復旧可能なものから順次復旧させているところでございます。

今後の取り組みといたしまして、資料の59ページをお願いいたします。

(2)の信号機の運用改善等につきましては、交通状況を踏まえた信号機の改良や大規模イベント、ゴールデンウィーク、旧盆期等における交通流の変化に応じて最適な信号制御となるよう、信号機の弾力的な運用及び改善を図ってまいります。

熊本地震被害への対応につきましては、平成29年度内に被災した交通安全施設の復旧を完了させるとともに、道路復旧工事などによる交通流の変化に応じた交通安全施設の整備、信号機の運用改善及び交通情報の提供に努めてまいります。

次に、新交通管理システムの拡充について

でございます。

資料の60ページをお願いいたします。

新交通管理システムとは、ドライバーに対して必要な情報をリアルタイムに提供することにより、交通流を積極的に管理していくシステムで、高度交通管制システムを中心として運用しているものです。そのサブシステムとしましては、交通情報提供システム、公共車両優先システムなどがあり、その整備充実を図っているところであります。

(1)の交通情報提供システムにつきましては、交通情報板等による交通情報提供に加えまして、個々のドライバーに渋滞情報や旅行時間情報など必要な交通情報を、カーナビ等を通じて提供するシステムで、平成12年4月から運用を行っております。

(2)の公共車両優先システムは、先ほど信号機の運用改善等で少し触れましたが、公共車両の定時制の確保と利便性の向上を図り、マイカーから公共交通機関への利用転換を促すというシステムです。これは、路線バスや路面電車の通過情報を、光ビーコンといいます車両を感知する機器で収集いたしまして、進行方向の信号機を優先制御するというもので、県警察では路線バスと路面電車に導入しております。

そのうちの路線バス優先システムは、平成14年から3カ年をかけて主要地方道熊本高森線、国道3号など3区間14.5キロを整備し、路線バスの円滑な運行を図っているところでございます。

次に、路面電車優先システムについては、平成23年に熊本駅前電停と辛島町電停間、上熊本駅電停と辛島町電停間の2区間で運用を開始し、路面電車の定時制を確保しているところでございます。

今後の取り組みといたしましては、交通情報提供システムのさらなる整備拡充を図り、きめ細かな情報を提供することにより、交通流の自律的な分散を促すなど、今後とも安全

で快適な交通環境の整備に努めてまいります。

県警察交通規制課からは以上でございます。

○藤井交通政策課長 別冊、熊本地震の被害状況等補足説明資料をお願いいたします。

本委員会の直接の付託事項案件ではございませんが、地震により甚大な被害を受けました阿蘇方面への公共交通、道路網等について御説明いたします。

1ページをお開きください。

南阿蘇鉄道についてです。

南阿蘇の方々の生活路線で、近年は海外の方々にも人気のトロッコ列車も運行しておりました南阿蘇鉄道につきましては、熊本地震により立野地区を中心に甚大な被害を受けました。

写真にありますように、立野橋梁や第一白川橋梁の損壊、犀角山トンネル内には亀裂が多数生じ、土砂崩れによる路線埋没箇所も多数発生しました。

現在の運行状況でございますが、被害の少なかった高森一中松駅間で、7月31日から運転が再開されたところです。

中松一立野間につきましては、現在国が予備費2億100万円を活用し、国直轄で地質・地盤調査等を実施されており、年度内には復旧工法等が決定される予定で、現時点では全線復旧時期については未定でございます。

2ページをお願いします。

JR豊肥本線の被害状況でございます。

肥後大津一豊後荻間において、特に立野一赤水間で甚大な斜面崩壊、そして土砂流入、落石等が発生しました。

運行状況につきましては、4月19日に熊本一肥後大津間で、7月9日に阿蘇一豊後荻間で運転を再開しています。現在は、肥後大津一阿蘇間で運転を見合わせておりますが、この区間では、崩落した阿蘇大橋付近を中心に

道路・砂防・治山事業と一体で復旧を進める必要があり、JRと国・県が連携して、まずは斜面安定化対策等の工事を進めているところでございます。

なお、現時点では、全線復旧時期は未定でございます。

公共交通については以上です。よろしくお願いします。

○上野道路整備課長 続いて、資料の3ページをお願いいたします。

国道57号の阿蘇大橋地区でございます。

本箇所は、熊本地震の本震により大規模な斜面崩壊が起こり、高範囲にわたり崩れ落ちており、通行不可能な状況でございます。現在、国直轄事業で災害復旧が行われており、現道につきましては、専門家による技術検討会の意見を踏まえながら、年内をめどに無人化施工で、斜面上部の不安定土砂の除去や斜面中部に土どめ盛り土の設置工事が行われております。

さらに、国は現位置の北側に位置する別ルート、北側復旧ルートを計画し、地元説明会を行い、各種調査、測量、設計及び関係機関との諸手続を開始いたしております。

また、北側復旧ルートに計画されておりますトンネルにつきましては、発注手続が7月に開始されております。ただし、完成時期は未公表でありますので、国に対しては一日も早い完成をお願いしてまいりたいと思います。

続きまして、4ページをお願いいたします。

国道325号の阿蘇大橋でございます。

この箇所も国道57号と同じく、本震による大規模な斜面崩壊により、阿蘇大橋が落橋しております通行不可能な状況でございます。

阿蘇大橋の復旧に当たりましては、活断層対策など高度な技術が必要であるため、道路法に基づき、国の直轄代行事業として災害復

旧事業を実施されております。

本箇所の専門家による技術検討会が設けられており、架けかえ位置について現位置の下流側に決定され、橋梁形式につきましては、3径間のP Cラーメン橋に決定をされました。

この阿蘇大橋も完成時期は未公表でございますので、国に対しては一日も早い完成をお願いしてまいりたいと思っております。

最後に、5ページをお願いいたします。

主要地方道熊本高森線の俵山ルートでございます。

この箇所も熊本地震の本震により、約10キロメートルにわたり、トンネル2本及び橋梁6橋を含む甚大な被害を受けており、通行不能な状況でございます。

俵山ルートの復旧に当たりましては、全国で初めて大規模災害復興法に基づき、国の直轄代行事業として災害復旧事業を実施されております。6月末に、トンネルの補修工事は年内の完了を目指とし、トンネルと旧道を活用して、阿蘇地区の東西方向の迂回路強化を図ることが公表されております。

この俵山ルートの完成時期は未公表でございますので、国に対しては一日も早い完成をお願いしてまいりたいと思います。

いずれの道路も阿蘇地域の経済活動や生活基盤を支える重要な道路でありますので、国に対して早期に供用ができるようお願いしてまいりたいと思います。

道路整備課は以上です。よろしくお願ひいたします。

○森浩二委員長 以上で執行部からの説明は終わりましたので、質疑に入りたいと思います。何かありませんか。

○荒木章博委員 それじゃ、最初に3つぐらいお尋ねをしたいので、ちょっと教えていただきたい。

24ページの航路の利用促進ということで、藤井課長から今お話をあったんですけど、これ全国で10位ということで、非常に功績を上げている。それと、全国10位というんですから、熊本県民に対する還元ですね、要するに東京あたりから熊本にすっと、格安の料金で来られるけど、熊本から東京に行くとかなり高いんです。行きだけ買えば5万円近くするからですね。

そういうものの、これだけの10位の熊本県に対して、ある程度航空会社にも交渉をする権限はあると思うんです。そういうことを今までされたことがあるのかということを聞きたいということが1点です。

それと、アシアナについては10月29日、香港便も今運休ですかね。

○藤井交通政策課長 はい。

○荒木章博委員 これは、めどはどういうふうな形でたっておられるのか、その対策。そしてアシアナまで行って、訪問してまたお願いをしたり、機運を盛り上げたり、韓国との交流、それはどういうふうにやられておるのか、2点目をお尋ねします。

それと、43ページの、JRが一部上場ですかね、福島局長、今度一部上場したんですね。一部上場ですね。だから、そういうふうに本年度なるやに聞いていますので、そういったときの県民に対する還元ですよね、そういうことを、その3つをまずお尋ねしたい。

○藤井交通政策課長 3点お尋ねがあったと思います。

第1点目ですが、東京行きの航空運賃をもっと安く、と交渉をしたことがあるかということだと思いますが、それにつきましては、そういう価格の交渉をしたことはございません。ただし、各路線それぞれ今見ていただきましたが、航空各社がパッケージツアーや

てもホームページでできますように、自分たちの営業努力の中でやられておりまして、各路線それぞれ動いていると思っております。

今回地震がございましたので、特別割みみたいなものも各社やっていただきまして、ボランティアの方であるとか、そういった方々が来やすいような環境はつくられたかと思っていいるところでございます。ただ、価格の交渉をしたことはございません。

また、第2点目、アシアナ航空、ソウル線につきましての交渉、現状、対策ということだったと思います。御存じのとおり、韓国も地震のない国で、このあいだ震度5とございましたけれども、かなり地震を怖がられる国民性といいますか、そういうところでなかなか再開のめどが立っていない状況でございます。

ただ、アシアナ航空に対しては、まず熊本支店がございました。ただ、運休が決定された後福岡支店に統合されました。それに対して働きかけを行いまして、何しろ本社と一回ゆっくり話したいという話もぶつけております。

また、運休継続の可能性が高いと——現状ですね、ということを聞いておりますが、本社からは正式な連絡が入っておりませんので、先ほどのような話が、香港航空と同様のお話はできておりません。

今後も引き続き、路線再開に向けまして交渉をしていきたいと思っておりまして、福岡支店、また各チャンネルを通して働きかけを伸ばしているところでございます。

ただ、対策でございますけども、その中で香港線、台湾線にもそうですが、DVDなどをつくって、会社に、熊本はこういう道路状況、観光地の状況でございますというのを、6月に補正予算いただきましたので、その分でつくった分をお渡しして、正確な情報発信に努めているところでございます。

3点目、JRが一部上場ということで、何

か県民に対する還元という話でございましたが、これは民間企業でございますので、私どもとしては何か県民に還元してくれと言ったことは、発言はしておりません。

ただ、私もこないだインタビューを受けたんですけども、やはりJRが上場されるに当たって、今鉄道部門、ローカル線は不採算部門的な書き方をされておりますが、地方にあっては必ず必要な路線であるということを強く申し述べておりますが、この路線の維持に向けましても、国会答弁でもございましたように、維持して努力していくということをございますので、そういった点をやはり県民の重要な生活の交通、また観光でも重要でございますので、ぜひ維持していただくようお願いしているところでございます。

以上です。

○荒木章博委員 JRが一部上場になるということで、還元というのは、お金を返してくれということじゃなくて、各JRの熊本にかかる路線についても十二分ないろんなイベント、そしてまた全国に発信する、JRを通じた全国に発信する還元を、私はやってほしいというふうに思うんです。

そういったものも含めて、藤井課長にもですね、ぜひこういうことも、還元というのはいろんな、やっぱり上場になったことによって、九州への旅行を含めた熊本という意識づけをやっていただきたいということを、ぜひ要望しておきたいと思っております。

2番目のアシアナの運休ということで、私も地震後韓国ほうに、民謡団を連れてパレードをやって、40万人を超す人たちに熊本を宣伝した。結構熊本というのは、頑張れという声があって、地震のことは余り知らない人たちもいるんです。そういったところで、また今月末はRKKさんほうと一緒に私も蔚山市ほうに、120万都市ですけど参って、市長から案内を受けてですね。この市長とい

うのは、今度大統領に出るんですけどね。

そういうたやぱり熊本が持っている、熊本市と蔚山市とが友好交流都市だし、熊本県もそういう友好の都市もあるわけですから、そういうところにやっぱり働きかけをして、熊本は安心だ安全だということを、乗り込んでいって——だからもう、地震後何か訪問されて、営業されたことがありますか。

○内田政策監 アシアナ航空本社には、実はすぐ本社のほうに訪問したいということで地震後お申し入れをしたんですけども、実はアシアナ航空さんが、日本の地方路線を、子会社のLCC化が必要——エアソウルと申しますけども、エアソウルのほうに10月から切りかえていくということで、今人事及び機材繰りを含めて大きな動きをしている途中なのでしばらく待ってほしいと、それが落ち着くまで待ってほしいということで、回答いただいたところでございます。

そこで、日本の総支社でございます東京にございます日本地域本部に伺いまして、本部長に熊本県の知事の親書もお届けしました上で、ぜひアシアナの体制が整いましたらすぐ、速やかに訪問をさせていただきたいということと、まず日本総支社のほうで、熊本線についての御配慮をお願いしたいという面についてお願いをしたところでございます。

あわせまして、アシアナ本部には行けないということではございましたが、直接に送客をしている、インバウンド送客をしている旅行会社につきましては、韓国に訪問しまして、旅行会社を担当が回らせていただいて、今藤井課長から申し上げましたが、熊本の観光地を、観光を紹介したDVDをお配りしたりとか、直接お話ををして、ぜひ熊本にお越しくださいと。我々も、アシアナ航空が再開したらぜひ伺いたいというふうにはお伝えしているという状況でございます。

以上でございます。

○荒木章博委員 もちろん、アシアナに営業されるのは大事だと思うんです。ただ、僕が言ったのは、友好都市を結んでいるところとのそれは回答がなかったんです。こういったところにも行って、熊本の観光は安全ですよ、安心ですよという、風評被害ではなくて、そういうことも訴えていくような形をさらにやいかぬと僕は言っているんだと。

もう一点は、マスコミを使うべきです。RKKさんはMBCと提携しているわけですよ、姉妹放送局ですか。そういうところに熊本を宣伝に売り込むんですよ。だから今回、今月末ですね、あさって夜の便で僕は行きますけど——あしたの夜の便か、そういうことで向こうとの、韓国で全土で放送してくれるんです。そしたら、KKTさんやらKABさんやら、韓国との要するにネットがあるわけでしょう。

だから、そういうテレビ局あたりともタイアップしてやられる。ただ、努力をしますということではなくて、どんなことをやるということをね。だから、メディアではメディアを使う。お願いしていく。そして、アシアナ航空には自分なりの人脈でいく。知事やらの人は人脈でいく。そして友好都市は友好都市でしていく。基本的なものはないじゃない、あなたたちは全然。じゃ、熊本への観光客もアシアナ便も香港便もそのまま、10月になるとまた継続、継続ですよ。やっぱりもっともっとそういうところを考えていくいただきたい。

前半戦はこれでまず終わります。

○前川收委員 道路の問題で、高規格幹線道路やその他、国が頑張って今つくっていただいている道路や、それから都市圏交通に係る幹線道路、さまざままだ工事の過程であるところがたくさんございまして、これから用地交渉して工事に入るというところもあるわけ

ですが、少し心配しているのが、先ほどの災害における説明にもございましたが、直轄代行事業で相当な路線を国交省に頑張っていただいて、今やっています。

そのことを考えると、いわゆるプロパー、既存路線とそれから災害路線ですね、今回災害によって新たな需要が生まれて事業をやらざるを得ない状況で、国にお願いしている部分が、重ねると、プラスすると相当な事業量になるというふうにも思っていますが、心配なのはプロパーの部分を少し削って、そして災害のほうに充てろというような思考になりますはしないかということが少し心配、懸念をしているところであります。

もちろん、国交省との交渉をされていると思いますが、我々としては、もちろん災害があったことは災害があったこととして、国交省にお願いしなくちやならない部分はたくさんあるし、とても感謝もしておりますけれども、プロパーの部分については、どうその災害が影響するのか、今までの計画にどういう影響が出るのか、その点について御答弁いただければと思います。

○上野道路整備課長 今、前川委員がおっしゃいましたように、確かに今回の地震で、高規格幹線道路等も含めまして大きな被災を受けたものですから、改めまして、逆に高規格幹線道路の重要性が増したものというふうに認識はいたしております。

その上で、災害復旧につきましては、国のほうも、九州地方整備局あるいは熊本のほうにも分室、災害対策分室をつくっていただきまして、まず先ほど申しました被災した道路についての専門的に復旧を行うという組織体制をとっていただいていることは、非常にありがたいというふうに思っております。

また、さらなる、特に今回九州の横軸あるいは縦軸といわれる高規格幹線道路につきまして、国のほうにもこれまで以上に必要性が

増したということで要望をいたしておりますので、そちらのほうの整備も今まで以上に加速されるように、国のほうにも求めてまいりたいというふうに考えております。

○前川收委員 基本的な考え方でいけば、それは予算は別枠だから、もしくは一部重なるというところもあるのかなとちょっと心配していますけども、予算の組み立て、枠立てはどうなっていますか。それは国のほうでは。

○上野道路整備課長 基本的には、御承知のように、熊本地震に対するまず7,000億の予備費というのが国のほうで予算化されておりますので、先ほど申しましたような災害復旧における部分につきましては、そちらの予備費のほうから災害復旧費として充当していただくということでございますが、委員がおっしゃいますように、これまでの高規格幹線道路の予算につきましては、それは災害とは別ということで、今後とも力強く要望をしてまいりたいというふうに思っております。

○前川收委員 少しは安心していますが、7,000億も今年度までですから、来年度以降の見通しがなかなか、多分皆さんも私も同じだと思いますが、見えていないという状況で、あくまで災害枠とそれから通常予算枠ということを分けて、国交省に考えていただかないと、これ一体になってしまった瞬間にどっちかが削れる、要するに総枠がかなり厳しくなるという話になるんだろうと思いますので、そこはぜひ検討して頑張ってください。我々も一緒になって応援していきたい、そういうふうに思っています。

それともう一つ、これ続けて済みません、よろしいですかね。

JRの件で、先ほど荒木委員のほうから一部上場、東証一部に上場するというお話がありましたけれども、公共交通機関もJRの役

割と、土地開発デベロッパー的な役割も一生懸命やっていただいて、それで地域振興には資する部分であると思いますが、少し気になつているのが、路線部分についての減免措置、皆さん御承知と思いますけども、線路には固定資産税の減免措置が今でも施されているというふうにも思っています、これはいわゆる民間会社になっていくわけですから、一定の整理は必要じゃないかなと思っております。

やめろと言っているんじやなくて、何でそれが必要なのか。もともと国鉄からずっと始まってきて、線路の減免措置というのが継続されておりましたから、その減免措置がこの後、いわゆる一般の会社になっているわけでありますから、資本主義で競争していくという話になって、競争性だけをとれば赤字路線全部やめますという話になる可能性があるわけで、そこに公益性をとらせる、公益性をちゃんと守らせるためには、公共交通機関として減免するという、そういう方程式なのかどうなのか私わかりませんけれども、会社の運営方針も含めてですけれども、その減免措置については誰も何にもまだ言っていませんね。会社の本質が変わるという部分については、税というのがあって、もちろんこれは利益を求めないと株主から怒られる会社になるわけですね。一部上場すると。東証一部だろうがどこだろうが、とにかく上場するということはそういう会社になるわけですから、その整合性はどうこれから整理されていくのか、ちょっとお考えがあればお聞かせください。

○藤井交通政策課長 済みません。ちょっと手元に税制の資料を持ってきてなかつたので済みませんが、今度の上場に関しまして、今まで受けた減免措置の中で、激変緩和措置ということで、3年間で減額されている措置も一部とられていたと思います。完全民営化に

伴う税制上の所要の措置ということで、事業税、固定資産税、都市計画税につきまして、主な特例措置について、28年度も同様に措置するとともに、30年度までに一定の激変緩和措置を設けるという形の国の制度が、今一応されているところでございます。

今まで3島特例とかでJR北海道とか、そういうところと同じような制度でやられていましたけど、上場ということに関して、この点が切り分けられて、JR九州に対してはそういう形で、制度を見直していくという方向が示されたところでございます。また、詳しいところはまた調べまして……。

○前川收委員 多分、それは国税の部分はそうなるんでしょうけど、地方税の部分もやっぱり議論を始めなきやいけないのかなと思っておりまして、多分それは国税の部分でしょう。地方税の部分はまた、これはそれぞれ議会でも諮らなきやならない案件があったと思っていますけれども。

○藤井交通政策課長 確認させていただきたいと思います。

○前川收委員 はい、わかりました。
以上です。

○森浩二委員長 よろしいですか。ほかに。

○岩下栄一委員 災害関連ですけれども、国道57号の代替ルートの引水から赤水までの道路ですね、これは随分阿蘇の人たちは期待しております。その見通しを、完成時期は未公表でございますけれども、若干の見通しをお話ししてほしいなと。

それと、赤水、引水とどちらも水がついりますけど、これは地盤的には大丈夫なんですかね。

○上野道路整備課長 御質問は、補足資料の3ページの57号阿蘇大橋の代替ルートの件でございます。このルートにつきましては全体で13キロございまして、この地図にございますように、トンネル区間が約4キロということで、国のはうも災害復旧事業の中でやるということで、通常よりも早いペースで現地測量、設計、あるいは地質調査、あるいは地元説明というのも、ある意味で同時並行的なやり方も含めて、一日も早い完成を目指して取り組んでおられます。

ただし、13キロという距離もございますし、トンネルの工事というのも入っておりまして、ここでは完成時期というのは、いつになるというのは未公表というところになっております。

それと、水関係につきましては、以前、このルートの近くでは、阿蘇大津道路による水文調査というのも行われたデータがありますので、それらのデータも活用しながら、早期に地形状況あるいは地下水状況も把握しながら、現在早急に設計を進めて、工事にかかる準備をされているというふうに聞いております。

以上でございます。

○岩下栄一委員 阿蘇市民は、全く道路がないから生活ができない状態になっておるので、一日も早い開通をお願いしたいと思います。

もう一点いいですか。

○森浩二委員長 はい、どうぞ。

○岩下栄一委員 高架事業がどんどん進んで、大変結構なことだと思うんですけれども、高架によって踏切が不要になりました。踏切の跡はどうなるんですかね。道路ですかね。

○森鉄道高架推進室長 今現在、6キロのうち北側の4キロにつきまして、今高架のほうに切りかえております。そこにつきましては今まで踏切が13カ所ほどあったんですけども、それにつきましては踏切を除去しまして、一旦停止せずにというような形で、スムーズに通れるような形で切りかえております。

今後、29年度末には、残りの駅部の区間が、2キロの部分がまた高架に上がりますので、そうするとさらにあと2カ所の踏切のほうが除去されて、円滑な交通を確保していくという形になってまいります。

○森浩二委員長 いいですか。

○岩下栄一委員 はい。

○鎌田聰委員 今、阿蘇の57号線の話がございまして、先ほど、北側ルートということでこれから進められていくということではありますけども、先ほどJRの話もありましたJR豊肥線ですね、JR豊肥線がどのようなルートで今から活用されていくのか。というか、それ以前にJRは復旧できるのかどうか。やる気があるのかどうか。株式上場の話もありましたけども、鉄道事業が非常に厳しい状況でありますので、まず豊肥線を復旧するかどうかということと、あとルートについて教えていただきたいと思います。

○藤井交通政策課長 JR九州熊本支社の方とも、情報を常に共有させていただいているんですけども、そちらでは、豊肥本線の復旧については意欲を持っておられます。

あわせて、ルートにつきましては、何しろ治山事業と一緒にになった事業でございますので、その復旧に向けまして今いろいろされておりますが、その工事の進捗と並行しますので、どのルートという話はしたことはござい

ませんが、基本的には今のルートを目指されているものと考えております。

以上です。

○鎌田聰委員 まだ復旧をやるというはつきりした話はないわけですね。これからどうされるかということを、今意欲は示されてますけども、そういうふうに受けとめましたけども、あとルートは今の既存のルートでやるということで考えとつていいんですか。

○藤井交通政策課長 基本的にはどこかに変えるとかいう話を伺ったことは全くございません。

○鎌田聰委員 それで安全なのかどうなのかということですね、やっぱり考えていかなきやならないというふうに思いますし、復旧するのかどうかちょっとわかりませんけども、その辺もしっかりと見ていくて復旧していただかなければ、阿蘇からの通勤通学の足にこの豊肥線なっていますから、バスルートでは非常に長い時間大変な状況を今強いている状況でありますから、そこは強くJRさんに、ぜひ復旧してくれということでお願いをしていただくように、そこはお願いしたいと思います。

○岩中伸司委員 今の関連でいいですか、ちょっとお尋ねして。

今、JR豊肥本線の説明で、復旧をどうするかじゃなくて、この説明でいけば、復旧に向けて国と県とJRとで進めていくというのが大前提で、その時期がわからないと。いつ完了するかは未定ということの理解でいいんでしょう。ここを、豊肥線を打ち切って、大津までJRはやめたというか、そんな方向はないんですかね。

○藤井交通政策課長 おっしゃるとおりで、

基本的に今斜面の崩落止めの工事をJRがやる部分、国がやる部分、県がやる部分ということで協議しながら進めておりますので、そのとおり、おっしゃるとおりだと考えております。

○森浩二委員長 いいですか。

○岩中伸司委員 はいはい、いいです。

○森浩二委員長 ほかに。

○高木健次委員 42ページなんんですけど、空港施設の整備、今後の取り組みについて藤井課長にお伺いしますが、国内線、国際線ターミナルビルが、今回の地震で非常に被害を受けている状況で、国内線においてはまだ立ち入り禁止のところもあるということで、この復旧というのを進めいかなければならぬというふうに思いますが、県では大空港構想、NextStageということを計画、策定しておられて、これに取り組んでいくということでございますが、ここに書いてあるとおり、今定例会で1,300万でしたかね、調査費が計上されております。

このことは、要するに阿蘇くまもと空港の創造的復興の観点からのという調査費用だろうというふうに思いますが、創造的復興の観点ですね、この辺はどのようなことを想定されているのか、まずその辺をちょっとお伺いしたいと思います。

○藤井交通政策課長 阿蘇くまもと空港は、実際甚大な被害を受けまして、くまもと復旧・復興有識者会議、また経済団体のほうからも提言書をいただいております。こうした提言の中では、広域防災拠点としてどう機能強化を図るのかとか、アジアのゲート・ウェーとして国際線ターミナルビルの機能強化も含めてどう機能強化を図るのかと、いろんな

観点からいただいております。

そういうものを調査検討するために今回予算をさせていただきますが、何しろ空港というのは駅と同様に、熊本駅同様に、拠点性があるまさにゲート・ウェーでございます。その可能性をどう高めていくかという観点から、やはり創造的復興というのは空港のポテンシャル、人を呼び込む、またそういった方が、使いやすく利便性も高くなるといったところを含めてどう検討するかということが、創造的復興の観点だと考えておりますので、ポテンシャルをどう発揮できるかという視点を大事にしながら、創造的復興の観点で調査検討も進めてまいりたいと考えているところでございます。

○高木健次委員 創造的復興の観点というのは、防災拠点とか、また、人を呼び込む、いろいろなことがあろうかというふうに思いますが、先般の会議のときもちょっと私は申し上げたと思うんですが、地震の被害のただ復旧を図るというだけではなく、やっぱりここに列記してあるように、創造的な復興ですね。ということからすると、非常に経済界等あたりからも、この熊本空港は国内線と国際線が離れている、そういうことで非常に利便性が悪いというような指摘も受けているんですね。経済界からも、熊本空港の改革というのは早急に進めるべきだというふうな、非常に大きな意見も出ておりますが、こういうことからすると、ただ単に直して、例えば増築、増築というようなことじゃなくして、ある意味、大きな改革としてやっぱり新設の、新規の空港をつくるべきだというような意見も非常に多いと思うんです。

その場合、いろいろな費用面とか予算面があるでしょうけれども、この際その辺はしっかりと考えていかないと、このまま復旧してしまっても何にもならないと。39ページにもちょっと書いてありますが、民間委託で

すよね。空港の経営改革、この中にも福岡空港や仙台空港が民間委託ということで準備をしているということで、将来やっぱり熊本空港も民間委託等に運営形態を変えていくべきだというふうな構想だと思うんです。

そういうことからすると、民間委託する場合にも、今までの空港の施設機能ではどうしようもないのかなという感じがしますので、せっかく1,300万予備費——予備費じゃなくて計上をされておりますね、調査費で。しっかりとこの辺は何といいますか、熊本空港を、より、空の玄関口として、国際線、国内客一一インバウンド含めてしっかりと考えていくべきだということは非常に痛感しております。

ですから、その辺は今回の調査費計上とともに、しっかりと空港ビルディング株式会社、ここあたりとも協議をしながらやっていっていただきたいというふうに思っておりますので、どうかこの辺はしっかりと、ただ復旧、修理をしてそれで終わりじゃなくして、新設、新築も含めてこの検討をしていただきたいというふうに思いますが、最後に一言。

○福島交通政策・情報局長 今、高木委員からいろいろ御指摘、御要望ございました。我々今回の地震を踏まえまして、これを大きな機会と捉えて、50年後に向けてどういった空港がいいのかというのを、幅広く検討させていただきたいと思っています。

もともと、国内線のビルと国際線のビルを連結すると、国際線ビルを増改築するということで、昨年の9月議会で前川委員の代表質問で知事も答弁しております。そういうことで、もともとそういう構想もございましたので、それを踏まえ、今回地震で大きな被害を受けたということと両面合わせてしっかりと検討して、どういうものがいいのかしっかりと目指して、そのための手段としてどういった方法が一番適当なのか、今御指摘にもありました空港経営改革ですね、この辺もしっかりと

勉強しながら進んでいきたいというふうに思っております。よろしくお願ひいたします。

○高木健次委員 局長のほうから力強い御返答をいただきましたけれども、まさにこれは一つの転機かもしれないと思うんです。「災い転じて福となす」ということわざがありますけれども、これがいい機会になるのかなという感じもしますので、しっかりとその辺は今後取り組む姿勢で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 ほかに質問……。

○松村秀逸委員 15ページのところでお尋ねいたします。

災害における、当然阿蘇道路とか、こういうものについては最優先で復旧工事をやっていただきたいやいかぬのですが、国道57号線東バイパスのところで、主要交差点の交通渋滞緩和策を検討中ということで書いてありますが、どういう緩和策を考えていらっしゃるのか、ちょっとお尋ねしたいと思います。

○上野道路整備課長 15ページ一番下の、東バイパスの主要交差点の渋滞緩和ということのお話だと思います。東バイパスにつきましては、御承知のように、私も年代は覚えておりませんけれども、まずは植樹帯をなくしまして6車化ということで、まず交通容量の確保をされたというのが、国のはうで第1弾で行われております。

その後、主要交差点につきまして、最終的には立体化というのも考えられるんでしょうけれども、事業規模等々を考えますと、当面、現時点での平面の中でどのように考えていくかというのは、私ども国、県、熊本市の間で、渋滞対策協議会というものをまず設けております。

そういう中で、先ほど都市計画課の資料にもございましたけれども、ほとんどの都市圏の中の主要交差点が渋滞を起こしているということの一つとして、東バイパスもあるということでございますので、その中の具体的な改築方法としては、交差点部において、例えば右折レーンの長さが適当であるかとか、あるいは幅がどうだとかいうことを一つ一つ検証をしながら、対策を考えていくというふうなことを考えているところでございます。

○松村秀逸委員 予算の都合ということなんでしょうけど、もともとこの東バイパスにおきましては、立体交差というのをもともと計画してやったということでございますので、災害復旧は第一優先でございますけど、これによって今非常に交通渋滞が、国道3号線、この東バイパス、北バイパスというのが相当ひどうございます。

この緩和策というのは、今検討していただいているんですけど、できましたら交差点の立体化というのも将来のためにもぜひやっていただきたい。といいますのが、やはり交差点が多くなれば多くなるほど、なかなか信号調整だけでは交通渋滞の解消は今なっていないと思われますので、ぜひよろしくお願ひいたします。

以上でございます。

○森浩二委員長 ほかにありませんか。

○前田憲秀委員 1点だけ。37ページ、物流機能の強化について、藤井課長かと思いますけれども。

今後の取り組みのところに、航空物流を取り巻く環境ということで、使用機材が小型化になって、積載可能量の減少や荷主側の生産云々とあります。これは例えば、送りたいものが送れない状況になりつつあるというふうな捉え方なんですか、そこらへんを教えてい

ただきたいんです。

○藤井交通政策課長 航空機の小型化によりまして、運べる量というのが少なくなっていますが、今荷主さんからの要望にあわせた形でやってはいただいていると思います。

ただ、ここに書いてありますように、荷主側の生産・配送拠点、例えば熊本空港、IC関係ございましたけれど、一部生産拠点が海外に行ったりとかいう動きもあったので、それにあわせて減った分もあるかと思いますし、また、最近トラック輸送がふえているところもございましたように、そういう物流環境の変化によりまして物流が少し動いているところがございますので、できれば荷主さんたちの要望にあわせた形で、航空会社もあわせていただけるように、そういうニーズをつけないでいくという作業に取り組んでいきたいと考えております。

○前田憲秀委員 最初のほうに便数の報告がありました。例えば、便数がふえれば小型化になるのかなという認識があるんですね。乗る側としては、2時間置きとか1時間半置きに、東京便なら東京便が多数あるので乗りやすいと。ただ、航空会社のいろんな経営の都合もあるんでしょう、小型化になると。そうなると荷物は積めなくなるわけですね。その兼ね合いというんですか、飛行機の立つ間隔はあいたとしても、大型機であれば荷物も載せれるという、そこら辺の調整はやっぱりどうなんでしょうか、難しいんですかね。

○藤井交通政策課長 確かにおっしゃるとおり難しい面がございます。その分私どもとしても、こういう運びたい荷物があるという情報を的確に伝えていくことが大事だと思いますし、特になかなか、今いろいろ協定を結んで、海外の発出とかのルートもいろいろ検討されておりますが、なかなかうまくいっ

ていないという現状もございますので、委員の御指摘も踏まえまして、いろいろ検討してみたいと思います。

○前田憲秀委員 昨年、この委員会で、沖縄の物流の視察に行かせていただき、あそこまでの規模とは熊本はなかなかないと思うんですけど、何年か前にも深夜便が結局だめになつて、当初の予定が狂つたというのもありましたですね。熊本には農産物も含めて重機械というんですか、そういうニーズもないわけじゃないと思うんです。ですから、震災の影響で便数も減り、旅客数も若干減っているからということで、機材も小さくなつて運べる物流も少なくなったということがないよう、そこら辺はしっかりと見ていていただきたいなと思います。

例えば、荷物の総容積量というんでどうか、そういうデータはあるんですかね、以前よりも少なくなっているというのは。

○藤井交通政策課長 浩みません。ございません。

○前田憲秀委員 わかりました。ぜひそういうのもデータとしては必要じゃないかなというふうに思いますので、まずは荷主さん側の要望というのは、常に把握をしていただきたいというふうに要望して、終わります。

○荒木章博委員 今高木委員からも話がありましたように、空港はある程度大規模改修をして、今日まで至って地震が起きたと。だから、カウンターのところをかなり広げたり、外壁のほうをきちんとしたり、かなりの予算でやっているんですね。そういう中で、今はまだ営業ができていないところの改修工事もあるかと思うんです。

だから、やっぱりきちんとして、さっき高木委員が言われたように、僕は賛成だと思う

んですよ、将来に向けてきちんとした空港を作っていくということは。そういう場合には、きちんとしたビジョンを持ってやらないと、何億円も使って大規模改修をした、そしたら壊れた、だからまたいろんな改修をやる、そしてまた計画を立てるんじゃなくて、やっぱり一つの一体性を持ったやり方をやるべきだと思うんですが、それが1点です。

2点目が、空港ライナー。私も久しぶり、1年ぶりにこの委員会に帰ってきたんですけど、空港ライナーの是非というのは、特に郡部の議員さんには、こんなの必要じゃないんじゃないのかという意見も——池田委員じゃないですよ、そういう強い意見が出たのも事実なんです。

そういった中で、50ページだったか、1日205人まで上がってきた。数千万円の年間予算をかけていますけど、タクシー会社と協定をしてやっていますけど、こういった中で205人まで持ってきたということは、あのときやめると、来年から必要ないというようなことを、執行部はどうにか突破してこれまで伸びてきたと思うんです。

だから、やっぱり今後もこれにめげることなく、数字に出るもんだから、やっぱり広報、宣伝あたりというのは、もっとやられるべきじゃないかなというのが2点目です。

それと、54ページに、パークアンドライドというのはよく、しょっちゅう使われる言葉ですね。私もイタリアに行ったときに、ミラノに行ったときも、ものすごい駐車場があって、そこから地下鉄というのが通って、交通渋滞を軽減しているんだということで僕はびっくりしてですね。

これだけ、ヨーロッパあたりは面積が狭いのに、日本もそうですけれども、そういったことに取り組んでいく、パークアンドライド、今現地を探しているということですけども、いつごろ——今5つあるんですかね、ちょっと僕あれしたんですけど、5つぐらいあ

るんですかね。その中であと何個ぐらいふやして、どういう体系で交通混雑を解消されようとしているのか。

ただ計画をしていく、考えていきたいということじゃなくて、そこを具体的にどういうやり方で、何年度にどういうふうに何台ぐらいという目標というのがあると思うんですね、そこをちょっとお尋ねします。

○藤井交通政策課長 1点目、2点目が私になります。3点目は別の課で答えていただきます。

1点目、これから改修は一貫性を持って、諸ビジョンを描きながらということでございます。高木委員もおっしゃいましたように、これまで5期にわたる工事をやって、古いところでは45年たってきているという中で、今後建てかえが必要だという時期も迎えていたと。あわせて国際線を見れば、前川委員への答弁にありましたように、つなごうという動きもあったと。そして、この地震によって軀体の部分が大きく傷んだという中にありますて、やはりこれをどう考えて、単純にその改築だけでいいのかというところを慎重に考えながらやっていかなければいけないと思っておりますので、皆様方の御意見も踏まえながら、しっかり検討していきたいと考えておるところでございます。

空港ライナーについては、利用者がかなり定着しているといいますか、ネットで交通の検索をいたしますとライナーが出てくるような形で、かなり定着しております。あわせて、利用者も使っていただいていますし、インバウンドの方にも使っていただいているような状況もございまして、宣伝をしっかりやれというお話をございましたけれども、航空の機内誌とか、あとは4カ国表記のチラシなども配りながら、海外の路線にも宣伝するなどやっておりますが、御指摘も踏まえて、そういう宣伝活動はしっかりやっていき

たいと考えているところでございます。

○宮部都市計画課長 3点目のパークアンドライドのことの御質問に対しまして、お答えさせていただきたいと思っています。

まず、パークアンドライドにつきましては、現在10カ所でやっております。そのうち、まず現在のパークアンドライドの定義といいますか、そこにつきましては、まず熊本都市圏に位置すること、それと月決めで契約であること、それと3つ目が通勤通学のためのサービスを利用されていること、それと4つ目が稼働状態が適宜把握ができることというような、こちらのほうで定義を設けまして、そこで現在やっているところでございます。

その中で現在、熊本都市圏の中では10カ所、その定義に合うところということで登録させていただいて、熊本県のホームページ等で、その状況を今お示ししているところでございます。

先ほど委員のほうからの御質問等がありましたJR豊肥本線の中で調査を行いまして、その中で可能性が高いところが、実は我々のほうでピックアップしておりますのが今4カ所ございます。まず、光の森駅、それと三里木駅、それと原水駅、それと肥後大津駅、この4カ所の駅が、やはりパークアンドライドとして適合するのではないかということで現在思っておりまして、そこに位置します個人経営の駐車場に対しまして、やはり経営者の同意が要りますので、そういう方々と適宜今現在交渉をやっているところでございます。

御質問がありましたように、何年後にどのくらいのということは、具体的目標といいますか、それに対しましては、我々パークアンドライドにつきましては限界があるのではなくて、先ほど申し上げました条件に合うところであれば、そこはできれば少しでも数多く登録をさせていただきたいというふうに思つ

ておりますので、そこにつきましては順次積極的に働きかけまして、パークアンドライドにつきましてはやっていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

○荒木章博委員 パークアンドライドも非常に名前が先行して、熊本は10カ所ですか、実際やられているということで、あと4カ所を一つに目標にして取り組んでいくということですので、それもまた積極的にお願いしたいと思います。

それと、空港ライナーも非常に伸びておりますので、あのときはもうやめれと言われて、何か執行部も非常にたじたじされて……。私はぜひこれは——私は熊本駅ですから、よく利用するもんですから、そういうことでぜひ、私たちもみずから利用促進を宣伝しながら図っていくということが大切だと思います。

委員長、引き続き……。県警本部のほうにちょっと。

UTMSとかPTPS、60ページ、それと58ページの右折感應化というのが今、このPTPSというのはこれだけの路線を県警のほうで取り組まれて、右折感應というのは、信号を制御をしながら、右車線が多いところは自動的に秒数をふやしていく、これは大変な効力があるということなんですね。

そういった中で、一つ私からのお願いもあるんですけど、熊本駅周辺というのは道路網が変わってしまって、駅舎、駅ビル、そういう改築、そういうのがじゅんじゅん盛んになってきておるもんだから、交通体系とか右折ラインの取り組みというのは、体系ラインが変わっていっていると思うんです。そういった中でこの右折感應化の対応というのは、田崎市場のほうに行く右折ライン、小学校のほうから、これが大渋滞を今起こしているのが事実なんですね。

ちょっと離れますとトンネルがありますて、そしてまた向こうの先のほうになりますと、城山のほうのパディの前あたりの右折ラインというので、全部とまってしまう、高橋稲荷のほうの道と。ちょっと小さいところも申したんですけれども、そういったせっかくすばらしい右折感応化というのに取り組んでおりますので、そこあたりも将来はできないのかなというふうに思うんです。

○前川收委員 要望……。

○荒木章博委員 いや、要望じゃありません。質問です。前川委員、要望というのは、何か僕は要望せにやんですか。

○前川收委員 いえ、私はただ言っただけです。ひとり言。

○荒木章博委員 ひとり言。それはちょっと言っちゃいかぬ。議員がはっきり言っているんだから。物事をね。

○前川收委員 失礼しました。

○荒木章博委員 県警本部に尋ねているんですから。

○前川收委員 個人的にとおっしゃったから……。

○荒木章博委員 いや、後の部分は個人的な問題、その前は熊本駅周辺の整備の中で……。

○前川收委員 後の部分だけちょっと私が勘違いして……。

○荒木章博委員 了解。

○森浩二委員長 どうぞ。

○奥田交通部長 右折感応化の問題でございますけど、考え方は、交差点単独というよりは交差点の連続でございますので、面的な規制で最適になるよう考えています。田崎とか城山の特定の交差点の右折が混雑するのであれば、最新のデータを取りながら総合的に検討して、必要があれば設置したいというふうに思います。

○荒木章博委員 ちょっと私の質問の仕方もよくなかったんですけど、住民が、道路網が変わってしまって、体系が変わってしまっている、非常に右折感応、せっかくこういうシステムを導入されていますので、ここあたりも導入できないのかなというのが、そこんところは要望したいと思います。

最後に1つだけ。西環状線というのがページの14ページに掲げてあります。これは非常に地震のときも含めて、西環状の本当にありがたさ、道路網の、避難住民の、特に海岸住民は避難を、地震のときと津波のときにサイレンが鳴ったもんですから逃げてきたんですね。

そういった中で、29年の3月にこの花園の地区は完成をするということで、池上・砂原というてここに県のほうが出しておるわけですね、都市圏の骨格道路ということで。ここをちゃんと路線はかかっていますので、池上と砂原、これ30年前半の供給開始とかかっていますけども、そういうところにはどんな目標で、これは県・市で、市が政令市となってやることですけれども、県もある程度リーダーをとってこれをやってもらわにやいかぬと思うのが1点です。

それと、花園が来年の3月に開通しますと、どうしても旧済生会の跡地のところが大渋滞を起こすんです。2車線ですから、電車道路の両脇1車線ずつしかないということで

すね。大渋滞を招くんです。今でも大渋滞招くのに、硯川のほうから、北部のほうから車がなだれ込んでくるということについては、どういうふうに考えておられるのか、そこあたりもお尋ねしたいと思います。

○上野道路整備課長 熊本西環状線につきましては、委員がおっしゃいますとおり、政令市移行後は熊本市さんのはうで事業をやっておられます。おっしゃいましたように、花園工区は来年の3月末供用予定でございますが、その下の工区の池上工区、これにつきましても現在事業を進捗されております。約4.6キロ区間におきまして、池上工区につきましては2つのトンネルと4つの橋梁がございます。

まず、1つ目のトンネルを今掘削中ということと、4つの橋梁のうち1つの橋梁は下部工が完成しております。もう一つの橋梁はまだ下部工が施工中ということでございますので、まだ明確には供用開始日、示されておりませんけれども、熊本市さんとしましても、池上工区までできましたと、北側から西環状を通りまして駅の西側に直通するということで、非常に熊本都市圏の交通の流れが大きく変わりますし、また環状道路としての機能も強化されるというふうに考えておりますので、熊本市さんのはうも事業を推進されているというふうに思います。

もう一点の、2点目でございますけれども、おっしゃいますように、花園工区が開通いたしますと、花園工区の西環状線が取り次ぐ予定地は、北バイパスから900メーターぐらい上の北部消防署のあたりから西側のはうに抜けてきまして、花園インターを通りまして、花園インター線という接続道路から田原坂線、いわゆる崇城大学駅と、上熊本駅の間を接続するというふうな形になります。

ですので、確かにその流れによりますと、一時的に同じ断面の国道3号は渋滞が緩和す

るかもしれません、流れてきた西側の接続先は、やはり交通がそこでふえてしまうということで、それにつきましては接続先の交通の流れを十分見まして、短期的な対策をとつていくと。

どうしても環状道路が一部分しか骨格的にできません場合は、残念ながらそれができたところに負荷がかかってしまいます。そういうことから一時的には渋滞を招くわけですけども、そういうことを抜本的に解消するには、当初ビジョンにありますように、環状道路のきちんとした骨格の全体的な整備というのが行われまして、初めて全体の交通渋滞が解消されるんではないかというふうに考えておるところでございます。

○荒木章博委員 今おっしゃったとおりだと思います。これはかなり負荷がかかってきます。ですから、今までの渋滞にあわせて道路網の整備というのがですね。だから、やっぱり市に対しても積極的に対応していただきたいというのを、これはお願ひいたします。

それと要望が2点。中島海路口延長4キロ、これの取り組みと、有明海沿岸道路の取り組みについても、重ねて促進をお願いしたいと思います。

以上です。

○森浩二委員長 いいですか。ほかに。

○岩中伸司委員 一言だけ要望です。要望でいいです。

○森浩二委員長 要望——最後でいいですね。

○岩中伸司委員 最後でいいです。最後の最後で。

空港ライナーの件で今質問が出たんですけど、試験運行をされていますね。これ5年に

もうなるんですが、まだ試験——私一般質問でやったかなと思うんですが、この件についてはやっぱりもう少し検討を要するなと思うのは、JRの負担金とか、空港としての負担金とかというのはないのか、純粋な県の財政を投入されてやっているので、その辺についてはちょっと検討する必要もあるんじゃないかなと思います。

無料なのでずっとふえているのじゃないかなというようなことを思いますので、一言いですか。

○藤井交通政策課長 濟みません。2月議会のときに一応お答えはしたんですが、運行費用につきましては、県、大津町、空港ビルディング等で負担してきましたが、今年度からJR九州も加わっております。官民共同する運行体制に一応なっております。

○森浩二委員長 いいですね。

○岩中伸司委員 はい。

○森浩二委員長 これで質疑を終了いたします。

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いては、引き続き審査する必要があると認められますので、本委員会を次期定例会まで継続する旨、会議規則第82条の規定に基づき、議長に申し出ることとしてよろしいでしょうか。

（「はい」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。

（「ございません」と呼ぶ者あり）

○森浩二委員長 ほかになれば、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午後0時5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