

第 8 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12月12日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第8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12月12日(月曜日)

午前9時59分開議

午前11時31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
首席審議員兼
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8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。

まず初めに、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 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、増永副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、先月の香港へ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。

現在、運休中である香港航空への路線の再開要請や大手旅行会社との意見交換などを通じて、貴重な情報を引き出させていただきました。心より御礼申し上げます。ありがとうございました。

今後とも路線再開に向け、委員の皆様方のお力添えをよろしくお願ひいたします。

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あります。

また、熊本地震で九州の横軸の脆弱さとりダンダンシー確保の必要性を痛感したため、初の試みとして、熊本、大分、宮崎が心を一つにして、3県合同で九州の東西軸の強化の要望活動を行いました。

今後も引き続き、各路線の早期整備に向けて要望活動など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すが、国内線につきましては、夏場以降は旅客数の回復傾向が見られます。しかしながら、国際線につきましては、ソウル線及び香港線の2路線が現在も運休しておりますので、路線の早期再開に向けて引き続き全力で取り組んでまいります。

次に、阿蘇くまもと空港ターミナルビルの復旧・復興につきましては、先日の高木委員の一般質問において知事が答弁いたしましたとおり、阿蘇くまもと空港を熊本地震からの創造的復興のシンボルとし、十分な耐震性能を有する国内線と国際線が一体となったターミナルビルを新設することが必要と判断いたしました。

また、その実現のために、民間の知恵と資金を活用する公共施設等運営権制度、いわゆるコンセッション方式の導入を目指します。あす、知事が国土交通大臣にその要請を行う予定であり、今後、空港を管理する国としっかりと協議してまいります。

さらに、空港の創造的復興を核として、甚大な被害を受けた熊本都市圏東部地域のポテ

ンシャルを最大限に生かし、再生・発展に向けた将来像や取り組みの方向性などを示した『大空港構想 Next Stage』を現在策定中であり、その素案についても後ほど御報告させていただきます。

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の一環として、空港ライナーの来年度からの本格運行やJR肥後大津駅の愛称化などに取り組むとともに、公共交通機関の利用促進など、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御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 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 申しわけございませんが、着座にて説明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、よろしくお願ひいたします。

の1の高規格幹線道路等の整備に関する件について御説明いたします。

まず、6ページをお願いいたします。

現状の欄の一番下の丸の人吉球磨スマートインターチェンジについて、アンダーラインのところでございますが、用地は100%取得されました。今後は、埋蔵文化財調査工事促

進をされると聞いておりますが、本県も引き続き早期完成に向け支援をしてまいりたいと思います。

次に、7ページをお願いいたします。

2つ目の丸の2つ目の括弧、北熊本スマートインターチェンジについて、アンダーラインのところでございますが、先月の11月18日に都市計画決定され、今月2日に事業認可を取得したところでございます。熊本市は早期完成に向けて用地交渉や埋蔵文化財調査などを行っていると聞いておりますが、本県も引き続き早期完成に向けて支援してまいりたいと思います。

次に、少し飛びまして13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について、現状の欄の3つ目の丸、滝室坂道路でございます。

事業主体の国は、平成25年度の事業着手後、外輪山にトンネルを掘るため、地質調査や水文調査等を進めてこられました。このたびトンネルの位置や工法が決定したため、詳細な測量設計に入ると伺っております。

また、詳細な測量設計を行うことから、本格的に現地作業に入るため、去る10月19日と20日に、阿蘇市で地元説明会が開催されました。本県もアクセス道路として県道の整備を計画しており、今後も引き続き早期完成に向けて国と協力してまいりたいと思います。

次に、16ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路のうち、現状の欄のアンダーラインの宇土道路の事業におきまして、初めての工事となる改良工事の起工式が、昨日宇土市城塚で行われました。今後も引き続き早期整備へ向けて、国へ要望活動を行ってまいります。

次に、17ページをお願いいたします。

地域高規道路の有明海沿岸道路（期）についてですが、囲みの欄外の参考をごらんください。1つ目の丸の一番下のアンダーライン

のところでございます。昨年9月にくい打ち式を行いました有明海沿岸道路の三池港インターチェンジ連絡路についてですが、去る10月28日に、荒尾市にて地元説明会が開催されました。

今後も引き続き、有明海沿岸道路（期）の早期整備を図るために、国に対して積極的に要望活動を行ってまいります。

次に、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いたしております。9月の本委員会後の主な活動内容について御説明いたします。

まず初めに、九州中央自動車道に関する要望活動です。アンダーラインのところでございますが、去る8月31日に、熊本・宮崎両県の期成会と共に、宮崎県延岡市で建設促進を願う地方大会を行いました。

また、10月20日には、中央提言活動と称して、知事を筆頭に国土交通省、財務省及び県選出国会議員の皆様に要望を行いました。

ここで、大変申しわけございませんが、要望先の最後に「山都町長他」と誤って記載しておりますので、削除をお願いいたします。訂正しておわびを申し上げます。済みません、10月20日の要望先のアンダーラインの一番右のところに、「山都町長他」というのを削除をお願いいたします。

続きまして、11月15日には、冒頭に企画振興部長の挨拶にございましたように、今回初の試みとして、熊本、大分、宮崎の3県が合同で、熊本地震を踏まえた九州の横軸の強化として、九州中央自動車道と中九州横断道路の整備促進を国に強く訴えるために、国土交通省、財務省に要望活動を行いました。

次に、下の南九州西回り自動車道です、19ページをお願いいたします。

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17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、財務省及び自由民

主党へ建設促進の要望を行いました。

次に、中九州横断道路についてです。こちらも10月から11月にかけて4回要望活動を行っております。

20ページをお願いいたします。

11月11日には、熊本・大分両県の協議会で、財務省及び国土交通省に対して要望活動を行っております。また、九州中央自動車道と同じように、11月15日には熊本・大分・宮崎3県合同で国に対して要望活動を行いました。

次に、有明海沿岸道路（期）についてです。

こちらは、期成会の主催で、去る8月2日に九州地方整備局、3日に国土交通省、財務省及び県選出国会議員の皆様に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、よろしくお願ひいたします。

21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取り組みとして、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活動をしております。今年度は新たに11月11日から25日までの期間、県庁新館ロビーでストック効果のパネル展を開催いたしました。

また、11月28日から本日12月12日までの期間、熊本駅前の森都心プラザで同じくストック効果のパネル展を、都市計画課所管の連立事業との合同で開催をいたしております。

今後も引き続き道路整備の必要性を訴えていきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

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 23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28年4月から10月までの旅客数につきましては、4月の熊本地震の影響により、国内線で前年度に比べ約23万4,000人減の161万3,000人、国際線で前年度に比べ約2万人減の1万4,000人、合計で約25万4,000人減の162万7,000人、対前年同月比86.5%となっております。

24ページをお願いいたします。

国内線の振興についての現状、各路線の動きですが、国内線4月から10月までの旅客数は、地震の影響により、ほとんどの路線で前年度を下回っておりましたが、これは4月から6月の落ち込みの影響が大きく、夏場以降は旅客数の回復傾向が見られます。

個別に申し上げますと、東京線で対前年同月比91.8%、9月以降は前年度並みに水準を回復しており、大阪線では約75%、これはジェットスター・ジャパンの運休の影響もありますが、伊丹線では7月以降対前年同月比において100%を超えてる状況です。

また、名古屋線では79.9%、ジェットスター・ジャパンの運休の影響もありますが、それを除きますと7月以降は100%を超えてる状況です。

沖縄線は観光需要が中心で、地震の影響により約73%といった状況でございます。

2ページ飛びまして、27ページをお願いいたします。

参考 - 4の表ですが、先ほど御説明しました国内の路線別旅客数、利用率の詳細を記載しています。

続きまして、28ページをお願いします。

(2)国際線の振興についての現状ですが、ソウル線につきましては、冬ダイヤ期間中10月30日から3月25日までですが 入

りましても、運休が継続されています。

29ページをお願いします。

台湾線につきましては、10月に、台北から熊本、山口へのチャーター便が実施されました。

香港線につきましては、ソウル線と同じく運休が継続されています。しかしながら、先ほど部長の説明にもありましたように、11月7日から9日の日程で、本委員会による香港航空及び大手旅行会社 E G L ツアーズへの路線再開に向けた要望活動を行っていただきました。その結果、香港航空からは再開に向けては前向きに考えているとの回答をいただき、また E G L ツアーズからは、11月、12月と熊本宿泊の旅行商品を拡大するとともに、1月からは南九州周遊の最も人気の高い旅行商品においても、熊本宿泊を再開する予定などの路線再開に向けた有益な情報が得られたところです。

今回の要望活動を踏まえ、今後も引き続き早期再開に向けて取り組んでまいります。委員の皆様にはこの場をおかりして改めてお礼申し上げます。ありがとうございました。

2ページ飛びまして、32ページをお願いします。

参考 - 2、平成28年度熊本～台湾高雄線の月別利用状況やチャーター便の状況などを掲載しています。

33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、早期再開に向け対策を講じてまいりたいと考えております。特にソウル線につきましては、アシアナ航空の子会社で、日本地方路線を順次引き継いでいるエアソウルにも情報提供などを行ってまいります。

また、ソウルの大手旅行会社「旅行博士」の企画により、平成29年1月6日から3月1日まで、阿蘇くまもと空港とソウル仁川空港との国際チャーター便の運航が決定されました。具体的には、週2便での連続16往復のイ

ンパウンドチャーターを利用した熊本宿泊の旅行ツアーが計画されており、これをきっかけに、さらに韓国の観光客を熊本に誘致してまいりたいと考えているところでございます。

33ページ下から34ページにかけて記載しておりますが、香港線につきましては、引き続き情報提供やプロモーション活動等を通して、香港大手旅行会社などが熊本への旅行商品を販売しやすい環境を整備し、早期の運航再開につなげてまいりたいと考えています。

また、南九州3県議会観光振興議員連盟による香港訪問、年明けの1月31日から3日におきまして計画されておりますが、3県合同による香港大手旅行社への表敬訪問が計画されています。

また、熊本～香港間の再開に向けた熊本への送客について、本県単独での E G L ツアーズへの要望活動が行われる予定でございます。

その他、新規路線でございますが、年末年始の日程で、旅行会社 H I S によるフィリピンとの双方向のチャーター便が運航される予定となっております。

35ページをお願いいたします。

(3)航空物流機能の強化についてですが、中ほどの表・参考 - 1ですが、一番下の欄ですが、本年度9月～10月の取扱量は、前年並みで推移しています。

4ページ飛びまして、40ページをお開きください。

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の(2)今後の取り組み、ターミナルビル等の復旧・復興についてです。

先ほど部長の概要説明でもありましたとおり、ターミナルビルの本格的な復旧につきましては、熊本地震からの創造的復興のシンボルとして、十分な耐震性能を有する国内線、国際線が一体となったターミナルビルを新た

に建設することが必要と判断し、その実現に向け、民間が持つ専門性、ノウハウを最大限活用するために、いわゆるコンセッション方式の導入を目指すこといたしました。

別添資料を用意させていただきました。コンセッション方式なども御説明させていただきます。ホッキスでとめました資料をごらんいただけますか。

まず、1枚目の阿蘇くまもと空港の創造的復興について、現状のところですが、国内線ビルにつきましては、これまで5期にわたる増改築がなされ、完成から既に45年が経過している部分もあり、今後数年以内に建てかえ等の検討が必要な状況になっています。

耐震性能につきましては、小さな文字となっておりますが、地域ごとの過去の地震の記録に基づく被害の程度、または地震活動の状況に応じて国土交通省が定める地域係数が0.9、阿蘇くまもと空港が存在します益城町は0.9でございます。

施設の種類によって、耐震安全性能の目標が公共施設等に定められており、現在のターミナルビルは1.0、耐震性能がそれを掛け合わせて0.9となっているところです。

次に、国際線ビルは完成から33年が経過しており、今後インバウンドの増加が見込まれる中、国が行うエプロン増設に対応するため、今年度から国内線ビルと連絡通路で結ぶ増改築工事を行う予定としておりましたところ、熊本地震が発生いたしました。

3つ目の被害状況は、国内線ビルの軀体部分を中心に多大な被害を受けており、いまだに立ち入り禁止区域が残っている状況です。

真ん中の列ですが、空港の復旧・復興に向けて、有識者会議及び経済5団体からも大きく3点の提言をいただき、検討を進めてきました。

まず、九州の広域防災拠点としての機能強化として、大地震等の大規模災害が発生しても継続して機能を発揮できる建物ということ

ですので、右の方向性にありますように、十分な耐震性能を有する強固な建物にする必要があります。

下の欄外に紹介しております熊本県公共施設整備ガイドラインから見れば、重要度係数は、少なくとも多数の者が利用する施設学校などの1.25以上に強化する必要があると考えております。

2点目として、甚大な被害を受けた益城町を初めとする熊本都市圏東部地域の広域的かつ長期的な発展に資するようにしていくことが必要であります。

3点目は、九州の中央に位置する国際空港の整備として、海外からのゲートウェイとなるインバウンド需要に十分対応できる国際線ビルへ機能強化を図る必要があります。

こうした検討の結果、方向性として、阿蘇くまもと空港を創造的復興のシンボルとし、十分な耐震性能を有する国内線・国際線を一体化した新たなターミナルビルの建設が必要と判断したところです。

次に、その実現のために、いわゆるコンセッション方式の導入を目指すこととしておりますが、2枚目の資料でその仕組みを御説明いたします。

この制度は、国が土地などの所有権を引き続き持ちながら民間に運営権を設定し、滑走路、駐機場などの航空系事業と空港ビル、駐車場などの非航空系事業を一体経営させるもので、空港運営の民間委託となります。

図のように、空港の管制業務は引き続き国が実施し、滑走路、駐機場、駐車場には運営権が設定され、空港ビルについては三セクから譲渡される形で、下にありますように民間による一体運営が行われることになります。なお、国から委託される民間事業者は、公募によって決定されます。

3枚目をごらんください。

運営委託に向けたスケジュールと他の空港の事例を示しております。

一般的に、まず、左から3番目の滑走路やビルなどの資産調査が国において実施され、次にその情報などを空港運営に関心がある民間事業者に示し、マーケットサウンディングと呼ばれる民間投資意向調査が行われます。そのマーケットからの意見を踏まえた上で、コンセッションの実施方針が策定・公表され、その後運営権者の公募、審査、選定というプロセスを経て、民間による運営が開始されることになります。

他空港の事例としては、仙台空港が本年7月から民間による空港運営がスタートしており、高松空港では選定プロセスに入り、先週募集が締め切られたところです。福岡空港、北海道でも手続に入ったところです。

民間による運営がスタートした仙台空港では、路線誘致の面で効果があらわれ始めており、開始前は6便であった国際線が、現在は15便に増便されています。また、ターミナルビルの改修が計画されるなど、利用者の利便性向上に向けた動きも出てきています。

コンセッション方式は、民間の知恵と資金を活用し、空港のポテンシャルを最大化しようとする取り組みで、地域経済の活性化や発展に寄与する有効な手法であると考えられています。

阿蘇くまもと空港においては、ターミナルビルの建設に当たり、設計の段階からコンセッション方式を活用することで、他空港にない効果も期待できるのではないかと考えているところです。

先ほど部長が申し上げましたとおり、あす13日に知事が国土交通大臣へ要請を行う予定であり、熊本の将来の発展に資する空港となるように要請し、しっかりと協議を進めてまいりたいと考えているところでございます。

あわせまして、A3の1枚紙の「熊本都市圏東部地域グランドデザイン『大空港構想Next Stage』」をごらんください。

「平成28年熊本地震からの復旧・復興プラ

ン」の中で、阿蘇くまもと空港のあり方を含め、甚大な被害を受けました益城町などの熊本都市圏東部地域の創造的復興を推進するグランドデザインとして、『大空港構想Next Stage』を策定することとしていました。

これまで大空港構想は、空港を核として、空港周辺地域のポテンシャルを生かし活性化を図ろうとするものであり、今回の『大空港構想Next Stage』は、地震で甚大な被害を受けた空港周辺地域を、空港の創造的復興を核として、さらに活性化に向けた動きを加速させていくこうという考えであります。その素案の概要につきまして簡潔に説明させていただきます。

一番上の策定の基本的な考え方ですが、空港や益城インターチェンジを最大限に活用し、広域的、長期的な視点から、当地域の再生・発展に向けた将来像や取り組みの方向性などを示すものです。

また、この方向性に沿って、県と市町村が連携し、各復興計画との整合を図りながら、取り組みを進めていくこととしております。

全体の将来像としては、地域のポテンシャルを最大限に生かした創造的復興の実現を掲げ、これにより有識者会議でも提言をいただいた熊本県経済を力強く牽引する地域を目指すとともに、県内でも最も被害を受けた地域でもありますので、誰もが安心して便利に暮らせる地域の実現を目指してまいりたいと考えております。

ただ、この実現のためには、地域での新たな投資を呼び込むことが必要であり、その視点として、民間活力、イノベーション、柔軟な制度運用の3つのキーワードを掲げております。

そして、当地域が目指す姿といたしまして、左側ですが、空港、産業、くらしの3つを挙げております。その中でも大空港構想として、空港を創造的復興のシンボルとして、また地域活性化の起爆剤となるよう交流人口

の増大、スムーズな空港アクセス、広域防災拠点の実現を目指す姿としております。

その実現のために、右側の欄でございますが、主な取り組みの方向性として、黒丸の4つ、空港ターミナルビルの創造的な復興、機能強化、更なるネットワークの拡大、アクセスの改善、広域防災拠点としての機能強化を挙げています。

現時点の取り組み例として、コンセッション方式の導入による、国内線・国際線ターミナルのビルの一体的整備、また、新規路線の誘致、空港ライナーの本格運行や肥後大津駅の愛称化、市内中心部とのアクセスの定時性、速達性確保に向けたソフト・ハード対策、空港施設の耐震化、支援物資受け入れ機能強化などを記しております。

また、産業につきましても、左側ですが、これまで空港周辺地域は企業の立地も進んでいる地域ですので、空港の創造的復興を基点として、新たな産業や雇用の創出を目指して、立地性を生かした産業の誘致やＩＣＴ、ＩｏＴを活用した新たなサービスの展開などに取り組みますとともに、観光面でも、空港の創造的復興をさらに生かしていく方向性を示しているところでございます。

また、暮らしにつきましても、住みたい、暮らしやすい地域の実現を目指し、住民サービスの向上につながる取り組みや、県道熊本高森線の4車線化などの交通の利便性の向上など、取り組みの方向性を示しております。

甚大な被害を受けたこの地域だからこそ、県や市町村が同じ方向性を持って進むことにより、県内外の方々に安心して投資してもらえる、来ていただける環境、地域の実現につながると考えております。

現在、この素案をもとに各市町村との意見交換を続けており、各市町村ともしっかり連携し、各復興計画とのビジョンも共有できるよう、年内をめどに策定してまいりたいと考えております。

以上、『大空港構想Next Stage』の素案の概要でございます。

高速交通体系については以上です。

引き続きまして、本体に戻りまして、48ページをお願いいたします。

熊本都市圏交通に関する件、2の熊本都市圏交通施策の主な取り組みの中の(1)阿蘇くまもと空港へのアクセス改善の現状では、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善を図るために、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、運行開始から本年の10月末までの延べ利用者数は35万3,145人となりました。

表のとおり、4月から10月までの利用者は4万6,476人、1日当たりの利用者数は216人となっております。

1ページ飛びまして、50ページをお願いいたします。

今後の取り組みですが、空港ライナーの運行は、平成23年10月の試験運行開始から5年以上が経過し、知名度の向上、一定の定着が図られたことから、今議会に提案の熊本復旧・復興4力年戦略にも掲げてありますとおり、来年度からの本格運行に向け準備を進めてまいります。

また、本格運行に向けた新たな取り組みとして、阿蘇くまもと空港の玄関口と位置づけてあります肥後大津駅に、空港をイメージさせる愛称をつけることにより、空港に近くて使いやすい駅のイメージを県内外に広く発信します。これにより、JR豊肥本線と空港ライナーを利用して、空港へアクセスできることを一層PRし、人の流れをさらに拡大させ、空港周辺地域の活性化や空港利用者の増加を図ることとしています。なお、肥後大津駅の愛称化に伴います関連予算を、今議会に提案しています。

《公共交通機関利用促進策》につきましては、一部都市計画課が所管します施策もありますが、まとめて御説明します。

乗り継ぎ円滑化につきましては、51ページにありますように、ICカードにつきましては、平成28年11月末現在のICカード発行枚数は約15万9,000枚となっています。

(3)パークアンドライドにつきましては、平成28年10月末現在、駐車可能台数496台で供用中であります。実施箇所の拡大を図るため、可能性が高いJR豊肥本線沿線において駐車場の候補地をピックアップし、可能性を検討しています。

また、52ページでございますが、今後の取り組みといたしまして、パークアンドライドの実施箇所拡大について、可能性が高い候補地に働きかけを行ってまいります。

資料の説明は以上です。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が終わりましたので、質疑に入ります。何かありますか。

鎌田聰委員 空港ライナーの来年度からの本格運用ということで説明がありましたけれども、本格運用というのはどういうふうに、今のやり方をそのまま、無料で走らせてそのままで本格的な運行ということ……。

藤井交通政策課長 これまでのやり方を変えるわけではございません。あくまでも試験運行ということで、利用者の方々からもずっと続けるんだろうかといった声が、不安な声もございましたので、本格運行への移行によりまして、利用者の方々に今後も安心して利用していただけると考えているところでございます。

鎌田聰委員 では、内容は変わらずに試験運行という名称が本格運行になるということですか。そういうのであればほかに準備が必要なのかどうか。

藤井交通政策課長 本格運行に当たりまして、今まで定着してきた流れをさらに強めていこうという取り組みといたしまして、今回新たな取り組みとして愛称化、熊本空港を阿蘇くまもと空港と呼んでいるような形で、空港に近いというイメージを作ることによりまして、もっと利用を促進いたしまして、また公共交通機関をさらに利用していただくという流れを強めていきたいと思っております。

森浩二委員長 よろしいですかね。

藤井交通政策課長 済みません、言い忘れましたが、利用者のサービスを上げるためにコンペも行いたいと考えてあります。委託先をコンペすることも考えているところでございます。

鎌田聰委員 予算上は変わらないということですか。

藤井交通政策課長 変わらないということの見込みで立てているところでございます。

鎌田聰委員 済みません。引き続き……。空港のとるべき復興ということで話し合いをしましたけども、これからコンセッション方式ですか、それでやっていかれるということですけど、1つあるのが空港ビル、これは三セク譲渡ということになっていますけども、これは今のあそこにいらっしゃる方々の雇用はそのまま、民間のほうに引き継いでもらっていく考え方でよろしいんでしょうね。

藤井交通政策課長 おっしゃるとおりでございまして、先行事例を見てありますと、株式譲渡の場合、ビル会社の社員の雇用関係はそのまま継続されてあります。そういう例で、株式譲渡でございます。その事業をその

ままされるという形になっています。

鎌田聰委員　はい、ぜひそこをしっかりと、雇用不安に陥ることなくしっかり取り組んでいただきたいと思います。

それと、もう1点。38ページに、空港環境整備協会からいつも、駐車場利用の分の還元ということで、環境対策で来てたんですね。これがコンセッション方式になった場合に、この部分が新しい民間の引受先から、ちゃんとこういった環境対策、もちろん駐車場を運営されるわけですから、そこの分の環境対策事業というのが、当然これは市町村、県にこないとおかしいんですね。そういう考え方でよろしいですか。

藤井交通政策課長　駐車場の利用代金につきましては、基本的には一括して運営されますので、SPC、新しい運営会社に入ることになります。その中でいろんなサービスとかを行いますけども、あわせて環境対策等につきましても、今後いろいろやりとりを、これは主体となります国におきまして、いろいろ地元の意向も踏まえながら検討されることになりますので、そういったところも踏まえてしっかり協議をしていきたいというふうに思います。

鎌田聰委員　その点は、今まで来ていた部分が、増減はありますけども、2,800万円ぐらいですか、県、市町村に今年度は来ていますから、その分もぜひ減ることなくしっかりとやっていただくようにお願いしておきます。

以上です。

森浩二委員長　いいですか。

鎌田聰委員　はい。

森浩二委員長　ほかに。

荒木章博委員　ちょっと2つぐらいお尋ねしたいと思います。

コンセッション方式でやるということで、どういうやり方かもう少し詳しく教えてもらっていいですか。

村田前副知事が大分前から、何遍も上京して、各省庁を回っておられたようですけれども。

藤井交通政策課長　済みません。ちょっと私の説明も分かりにくいところがあったかもしれませんけれども、御了承ください。

基本的に、今空港というのは土地はすべて国が持っています。駐機場、エプロンあたりを、管制を含めまして国が運営しております。あわせて、駐車場はさっきも答弁した空港環境整備協会が委託を受けてやっておりまして、空港ビルの運営につきましては、国から委託を受けた形で空港ビルが運営している、それぞればらばらで運用をされている。

今回、法律の趣旨にもありますように、それを一体運営させることにより、効率運用、民間の知識を、ノウハウ、そして資金力を生かした運用を行うというのが基本的な考え方でございまして、今各空港、国管理空港においては、そういった取り組みを始めていくところがふえてきているところでございます。

荒木章博委員　今から進めいかれるわけですけどね。今からいろんなコンペ式とか設計とか、そんなものも検討されながら進めていかれると思うんですけども、ひとつ注文をつけておきたいと思うんです。

JR九州のときには、県の担当課が絵を描いた、安藤忠雄さん。やっぱりそういうやり方はちょっとおかしいんです。だから今後、今から取り組む中で、県がそういう加入の仕

方を、しっかり民間活力でやっていくということであるならば、きちんとした入り方、絵を描かせたり、そういう権限が出たり、そういうのを発生しないようにきちんとやってほしいというふうに、議事録の中にもこの場できちんと私は申し述べておきます。

いろんな話が今まだこれについてはたくさんあります。ですから、今ここでそれをどうだこうだということは言いませんので、きちんとした対応の仕方、南関処理場も含めて、JRの駅舎も含めて、きちんとしたやり方を今後取り組んでいただきたいというのが1つです。それは要望しておきます。

それと、33ページなんですけど、ここは香港線、ソウル線が止まっている。ソウルの「旅行博士」に、よく熊本にも剣道大会とか、いろんな大会に来ていただいている。今度は菊池で大きな大会をやるんですけど。

それで、「旅行博士」というので、今後の2カ月間なんですけど、これはもちろん担当部で、課で努力をされて、こういうのが実るようになる、こういう少し動きがあると、全然、熊本県の韓国に対する取り組み違ってくると思うんですけど、そのいきさつやら、今後の、また考え方みたいなものも、ちょっとお尋ねしたいと思います。

内田交通政策課政策監 今、荒木委員のほうから御指摘いただきましたように、ソウル線につきましては、なかなかアシアナ航空、それから子会社となりますエアソウルとも接触をして、直接ソウルのほうに行きまして、エアソウルの本社のほうに行きまして、交渉等を行ったところでございますけども、エアソウルさん自体の機体、飛行機の数がなかなか足りていないという状況もございまして、その点で熊本への路線が新しく組むことが難しいというのが一つございました。

もう一つは、やはり韓国のインバウンドのお客様方から、熊本を見たときに、地震の余

震の影響というのがまだまだ残っているということで、新たな旅行商品の造成というのがなかなか難しいですよというお話をございました。

そこで、今度は旅行会社のほうを私どもは丁重に回らせていただきまして、例えば熊本の今の観光地の状況を紹介したDVDですか、それを韓国語で紹介したものを作ったり、あるいはパンフレットを作りまして、一軒一軒旅行会社を回りましたときに、荒木先生のほうから御紹介ありましたように、日本に非常に送客の実績がある「旅行博士」という会社のほうが、こういうことで熊本行けるんですね、大丈夫なんですねというお話を伺ってまいりました。

では、ひとつ自分のところで熊本の宿泊を含めた旅行コースを組んでみようじゃないかという御提案をいただきまして、今までいろいろ交渉を続けてきたところでございます。

今般、今週から「旅行博士」さんのほうが、韓国国内に対しまして、旅行商品を売っていくということに一応決まった次第でございまして、内容といたしましては、来年の1月6日から3月1日まで、往復計16便でございますけれども、大体送客数が3,000名を超える数でございます。熊本泊つきの旅行商品を販売していくといった形になったわけでございます。

荒木章博委員 16便で約3,000名の人たちが熊本に来られる。そしてまた、韓国は地震がほとんどないところですけども、福岡のときには地震があって、みんな驚いたわけですけれども、3,000人を熊本にインバウンドで、いろんな熊本の観光地あたりのおもてなしですね、これから韓国の旅行者も含めて、おもてなしをしっかりやっていただきたいなというふうに思います。

このチャンスを生かして、まだソウル線、アシアナ、また子会社でも取り組んでいただ

きたいなと思いますけれども、引き続きよろしくお願ひしますと、終わります。

池田和貴委員 满足ません。今荒木委員のことについてちょっと関連してといいますか、全体の話なんですけど、香港のほうに視察をさせていただきました。その際に、EGLツアーズの袁社長のほうから御説明があったんですが、要するに今のいわゆる香港からの日本への訪日外国客も、ツアーで送り込むのは大体5%ぐらいじゃないかなと、残り95%はいわゆる個人旅行になって、日本国内の要するにインバウンドの皆さん方に対するインセンティブみたいな支援策も、個人旅行向けのそういう支援策がふえてきているという説明があって、自分たちみたいなツアー商品をつくっている会社に対する支援がやっぱり少なくなっているという説明があって、旅行の形態が変わってくる中で、行政としてこうやって新規路線を開拓をしたりとかする場合に、やり方もおのずと変わってくるような気がするんですけど、そういうのって熊本県はどういうふうに捉えて、どうやっていこうとしているのか、その辺もし何かあれば教えていただきたいと思うんですけど……。

藤井交通政策課長 委員御指摘のとおり、旅行者のタイプといいますか、いろいろ動きがございます。それにあわせて我々のほうも情報発信の仕方も工夫しているんですが、最近地震後行っております例えば海外の旅行者を招いたツアーなどにおきまして、情報発信力を持った方によって、やっぱりネットで発信してもらうことを相当強く今動き始めています。

あわせて、海外でテレビを見て旅行商品を自分で選ぶ。韓国なんかテレビショッピングあたりの動きもありますが、ほかの地域でも旅行番組を特集したものもございますので、そういったところにどう情報を発信するかと

いうことで、実はDVDをつくりましたけれども、短めの「くまモン」がうろうろするような、そして熊本を案内するようなビデオも作成しながら、そういうものもテレビ放送できないかなということで、一部動いてあります。それは、海外の有線テレビとかというところに、できないかというような作業もやっているところでございます。

おっしゃるように、旅行者のいろんなタイプございますので、そして個人旅行者に向けても、そういう対応をしてまいりたいと考えているところでございます。

池田和貴委員 わかりました。いわゆるソフト面でのいろんなバラエティーを持ってやっていくことが大切なんだろうというふうに思うんですけど、やっぱり相手先の国がどういうコンテンツを活用しているか、例えばSNSが主流だと、テレビが主流だと、あとはネットショッピングが有効だとか、そういうのをよくマーケティングした上でやっていくことが、今後重要なのかなというふうに思っておりますので、頑張っていただきたいと思います。

それと、やはり熊本への旅行が、熊本空港インで泊まるのが一番いいんですけど、そうじゃなくて福岡空港インで熊本への宿泊とか、いろんなパターンが考えられると思うんです。そういう意味で、路線を確保するためにはこうしなきゃいけないけど、観光はまた別とか、すごくバラエティーに富んでいるので大変だと思うんですが、その辺はしっかりと時代に合ったやり方をやっていただきたいということで、要望したいと思います。

荒木章博委員 関連して、韓国については学校、中学校、高校と姉妹提携を結んだりしている学校の、そういうような促進も協力していただきたいなというふうに思っております。

それと、先般、蔚山MBCと熊本のRKKと、私もちょっと同席させていただきましたけれども、RKKの社長と一緒に両方のコンサートやりました。すごい盛り上がりで、ちょうど大雨だったもんですから、蔚山大学の中、講堂の中でやったりしたんですね。そういったものも韓国全土に放送されたりしてありますので、RKKだけではなく、KABやらKKTやらTKUなど、いろんな韓国と姉妹提携あるもんですから、そういうところの促進とかの予算あたりもがんがんつけて、熊本県をアピールできるように。本当に熊本のいろんな、熊本城や阿蘇をモニターずっと映してきました。次の日は新潟市が、市長を初め20名ほどの議員さんたちが来ていきましたね。そして、次の日の文化祭には、1日目は熊本、2日目は新潟が中心となって活動されておりました。

今後、そういう交流の積極的なことでアピールをしていくこと、こういうことも一つの方法ではないかなと思っております。ですから、テレビ局が持つ友好、交流、そしてまたそういう現場でのお互いの発信、そういうところもじゅんじゅんやっていくことによって、熊本という地震というのが元気になっているんだということを示していくというような、メディアを使うのが一番いいと思うんです。

そういうもんを、新年度予算あたりでも計上されて、各テレビ局との交流はどんなものを出していくのかと、コンペでどんなものをやるのかということを、これ本当に韓国全土に熊本を知ってもらう、そういうこともぜひやっていただきたいと思いますが、これは答えは要りません、要望です。

森浩二委員長 いいですか。

前川收委員 済みません。空港国際路線の話ばかりだったけど、道路にちょっと入っ

て、質問させてください。

13ページの中九州横断道路の件なんですけれども、13ページの表を見ていただくと御存じのとおりでありますが、阿蘇大津道路の延長約5キロ、整備区間になっていましたが、平成22年度に事業休止されております。

ただ、今回の57号線の立野の崩落によりまして、57号が不通になった代替路線として、このトンネルですかね、トンネルを掘るということで、トンネルの位置関係を見ると、私が承知しておりますそこが整備区間になっていましたから、路線の計画もあったわけでありますので、この阿蘇大津道路のトンネルの計画と今回のいわゆる57号バイパスのトンネルの計画というのはほぼというか、全く同じ位置関係だろうというふうに思っております。

それは大体知っている人はみんなわかってるわけですけれども、なおかつ阿蘇大津道路のほうはまだ休止状態のままだというところが非常にわかりにくい。要するに、同じところに道をつくるのに、一応事業上は休止ということになっているところが、そのまま今はトンネルは着工したと聞いていますけれども、着工している、ここをどう整合させるのかということが1つ。

あわせて、熊本市 - 大津間がまだ調査区間のままでありますけれども、これもやっぱり非常に重要なルートで、今この部分を重点的に我々は対応をしてまいりました。

阿蘇大津道路の休止部分は、57号の4車線化と並行路線になるから、57号の4車線化を先行していただいて結構ですということで、事業休止についてはやむを得ないという思いを持っていたわけでありますけども、この阿蘇大津道路の計画、これは整備区間になっているですから事業は休止していますけども、その事業休止と同じところにトンネルを掘られているのがどう整合するのかということと、熊本 - 大津間についての状況について

ちょっとお話をいただければと思います。

上野道路整備課長 今、前川委員がお話しのとおり、地域高規格道路として計画されており中九州横断道路の阿蘇大津道路というのは今、平成22年度から休止されていると。そういう中で、今回の阿蘇大橋付近の崩落、直轄国道の寸断という事態が起こったということと、国のはうもあくまでも現道57号の代替路線ということで、現道を復旧するだけでは今後の地震等の対応を考えますと、現在の整備では、その辺が残るということから、新たな北側にというのも考えていただいたことかと思います。

そういうわけでして、まだあくまでも今、国が北側ルートとして整備をされているものは、57号線のバイパスというふうな形の位置づけで整理をされているということをございますので、今後の交通の実際の流れ等々を考えて、位置づけ等を考えて、中九州横断道路との整合を国のはうも考えていかれるんではないかというふうに思っているところでござります。

それと、2点目の熊本 - 大津間の約21キロにつきましては、御承知のように計画段階評価が終了しまして、北側ルート案ということで、ルート帯と申しますのは、道路の幅が約1キロの範囲の中で、ルートを決定していくということになっております。ルート帯を決定したことから、現在は環境影響評価、さらには同時並行として、都市部におきましては、都市計画決定というふうな準備を今進められているところと聞いております。

私どもも阿蘇へ通ずる高規格道路としまして、非常に重要な路線と考えておりますので、今後もしっかりと国のはうにも要望をしてまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

前川收委員 阿蘇大津道路は事業休止のま

まで、立野の57号線の北側バイパスということでの整備が始まったということで、私は大変ありがたいと思っておりまして、普通こういうようなやるときには2つの区間、工事区間を複数一遍にやるというのはなかなか難しくて、手前から順番にとか、今あれが終わったら次の区間にりますとか、そういうやり方でやっていらっしゃったんですけど、阿蘇大津道路は、基本的には中九州横断道路とは違うということですから、ここの予算と、阿蘇大津道路の予算と熊本市 - 大津間、熊本 - 大津間の道路の予算は別マター、別のルートだということで進めていただけると思っておりますので、熊本 - 大津間というものについて一生懸命やってもらえば、熊本 - 大津間と阿蘇大津道路と滝室坂が、同時進行で整備できるという、まさに創造的復興の象徴的なやり方が見えるようになるんじゃないかなと期待しておりますので、よろしくお願ひします。

1点だけちょっと質問ですけど、今度つくられている阿蘇大津道路と同じところを通る北側バイパスのトンネルは、片側1車線だというふうに聞いていますが、中九州横断道路の計画はどうだったんですか。

上野道路整備課長 中九州横断道路のときに、今おっしゃいました車線数をいくつにするかというのは、まだ熊本から、熊本都市圏、合志、大津を通って阿蘇に行く中に、その交通量を見据えて車線数を決定していくということになるものですから、都市部の車線数と阿蘇地域の車線数というふうなのは、交通流の中で考えていくということで、阿蘇大津道路のところは2車線を考えいらっしゃったのではないかと思います。

以上でございます。

前川收委員 それは考えいらっしゃったというのは、事業区間になっているのだから

ら、整備区間になっているのだから、それは決まっていたはずです。

上野道路整備課長 2車線で考えていただきました。

前川收委員 今後の道路の要求ですね、交通需要によっては変わることはまた違うわけですから、あり得るとは思いますけれども、できれば中九州にアップグレードしていただければ、片側2車線の道路が阿蘇までつながるということになると思いますので、まずは災害用のバイパス道路としてやっていただきて、その後また頑張ってという形でよろしいですかね。そういうふうに考えておけばいいんですかね、我々としては。

上野道路整備課長 しっかりと国のほうにも要望をして、また協力できるところは協力して取り組んでまいりたいと思います。

前川收委員 よろしくお願いします。
以上です。

高木健次委員 阿蘇くまもと空港、知事が大決断をされて、コンセッションをするということで取り組みをされたということですが、きょうまた新たに熊本都市圏東部地域グランドデザイン『大空港構想Next Stage』、この素案が概要版として出されていますが、阿蘇くまもと空港を創造的復興のシンボルとして考えていくということの関連策のグランドデザインというものが出てきたと思うんです。

ということは、今回の地震で被災をされた、大きな被害を受けた益城、西原、南阿蘇地域、この辺をしっかり早い段階で創造的な復興を図ろうという趣旨だと思うんです。

ということは、阿蘇くまもと空港とリンクした構想になるというふうに理解しております

すけれども、あの地域のグランドデザインというものが大きく変化していくというふうに思うわけです。これは非常に被災された地域にとりましては、大変明るい材料になるのかなという感じがいたしております。

その計画というのは大変遠大なもの、大きなものになるというふうに思っておりますが、地元からすれば非常に喜ばれるのではないかという感じがいたします。この辺はしっかりと地元、また地元の3地域の、ちょっと離れた地域のほうにも目をかけていただくような、何といいますか、素案をつくっていただければ大変またありがたいという気がしますけれども、この辺はいかがでしょうか。

藤井交通政策課長 もともと空港周辺地域といいますのは、企業の集積があったり、また県外からも、言うならば空港周辺に土地はないのかといった声などもございました。ただ、今回の地震で大変甚大な被害を受けて、まちづくりもスタートというふうな形になりますので、空港の魅力を高めることによって、それを起点といたしましてさらに県外からの資本とか、そういうところも投資しやすい環境になっていけばという考え方もあります。あわせて、やはり先ほど御指摘がございましたけども、市町村とどう同じ方向性を向いて一緒になってやっていくかということが、大事な方向性だと思います。

今回のグランドデザインは、まさにその方向性を示すという形でございますので、今後具体的なものをやるに当たって、やはり市町村と連携しながら取り組んでいきたいと考えておりますし、また市町村間、広い地域でございますので、連絡するところとか、いろんな考え方があると思いますので、そこは皆さんと共にしながら進めていければと考えているところでございます。

高木健次委員 これから取り組みですか

ら、しっかり市町村と連携をしながら考えて
いってほしいと思います。

それからもう一つ。コンセッション方式で
すが、民間の資金、ノウハウを全面的に取り
入れるということで、熊本空港といいながら
ある程度は、最終的には、何年か先には民間
が運営からなんから全部やるということです
ので、ただ熊本県にある空港として、熊本県
がある程度イニシアチブといいますかね、そ
の辺はしっかり大事にしていかないと、民間
に、そういうことではないと思いますけど任せ
っきりと、そういうことで安全、安心の面
からも問題も出てくるのかなという感じを受
けます。これはしっかりと初期の段階からそ
ういうことを踏まえて協議をしていかれると
いうふうに思いますけれども、その辺について
の一言、課長の方から……。

藤井交通政策課長 この公設民営というこ
とで、国管理空港でございますので、主体は
国が行われることになりますので、それに対
して各空港とも地元の意向を踏まえながらや
っていただくということで今動いてあります。私
どももそういった点しっかり踏まえまして、
国に対してしっかりと協議していくとい
うと思っているところでございます。よろしくお
願いいたします。

岩中伸司委員 3点ほどお尋ねしたいんで
すが、一つには関連で、空港の関係で民間を
加えて、民間委託で今後は民間のノウハウを
生かしていくということですけども、先ほど
もちょっと質問が出ていたんですが、民間へ
委託する場合というのは、大体民間のノウハウ
を生かすというのもあるけれども、さっきの
答弁では、スタッフは同じメンバーでいく
ということが基本になるんですかね。

藤井交通政策課長 先ほど雇用関係はどう
かと聞かれましたので、雇用は会社も譲渡さ

れますので、そのまま引き継がれるということを申し上げました。民間のノウハウ、知恵といいますのは、やはり新しい企業が来ます、その企業さんは全世界とのネットワークを持っていて、そういう人材、いろんな人材をまた新たに使用されると思います。

それと、仙台空港の例で言いますと、利用者を、30年で300万強を550万人、を目標に経営していくといふうな方向で計画を立てられて、投資を初め、民間、要するに新しい人材も投入することになるかとは思いますが、そういう計画を立てられながらやっていきます。

ただ、国管理空港でございますので、国が最最終的な安全性とか、利便性向上といったものも、最終責任は、国がそういったところを、提案を受けて審査していくということになります。そういうところでは民間の知恵が投入されてくるかなと考えております。

岩中伸司委員 国が主体となって、そういう方向で運営の形態を変えていくということですが、私の場合やっぱり心配するのは、それはどうでも民間でやらなきゃいかぬのかということは、今の状況ではそういう動きになっていますのでどうにもいかぬけれども、必ずそうなったら、今、雇用の問題で、雇用形態はそのままですが、やっぱり民間になったら雇用の形態、労働条件というものは必ず悪くなっていくんですね。よくなかった話を聞いたことはないんですが……。

民間というのは利益をどう上げるかということで、私も出身は国鉄ですので、またちょっと質問もしたいんですが、やっぱり民間委託になったらすべて、路線は廃止をされたり、労働条件は悪くなったりするのが、一体的にそういう現実はずっとあるんです、今まで。ですから、そこら辺はちゃんと国として責任持ってやっていけるのかなというのは、非常に心配な面としてあるんです。それ

は、自信を持って前向きに言えますか。

藤井交通政策課長 民間になれば雇用条件が悪くなるとか、そういうことは余り私どもは考えておりませんで、やはり競争社会の中で、各空港も、要するに利益を上げるように今動いております。その中で、利益を上げていけば配分もあるし、あわせて仙台空港の例ですけれども、従業員の方どうだったかなということでお話を聞いておりますと、例えば自由な提案ができるようになるということで、生きがいを持って、やはり新しいアイデアをどんどん会社側と議論するような環境がまた膨らんだといった声も聞かれます。

まだ、いろんな意味で可能性があることでございますので、民間の企業がこの空港のポテンシャルを最大化していくこうという取り組みには、そういった心配もあるかもしれません、そういったことにならないように頑張っていかなければならぬんではないかと期待をしているところでございます。

内田交通政策監 補足でございますけれども、今回のコンセッションに当たりましては、平成25年6月19日に成立しました民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律というのが、通称民活空港運営法と申しますけども、それがベースになっております。

この法律を施行していくために、基本方針のほうが定められておりまして、この基本方針に則ってコンセッション方式の手続がとられているという状況でございます。その中できちんと、例えば社員の教育ですとか、社員の育成についてはこうしていきなさいということも定められておりますし、あわせて空港全体の経営につきましても、年度年度で国がちゃんと間にあって、所有権は国が持っておりますので、国が入って、ちゃんとその目的とした事業が達成されているかどうかという

ことをチェックしてまいります。

これがもし達成されていない場合につきましては、国がきちんとそれを是正する権限もございますし、場合によっては途中で契約を解除するという権限も維持しております。そういうことで、空港は非常に大事なインフラでございますので、それはきっと雇用関係も含めまして守られている仕組みで、法律上はなっているところでございます。

以上でございます。

岩中伸司委員 説明を聞いて安心をして、夢があるなという感じも受けたんですけども、しっかり私も改めて勉強し直したいというふうに思いますが……。

もう一つ、同じような交通、空港ライナーの件で先ほど質問があったんですが、試験運行ということでもう5年間になるんですが、私はこれは本会議で1回質問したと思うんですが、試験運行ということならば、今度は本格運行になるということですけれども、私の理解では、試験運行だから無料で運行しているのかというふうな理解をしていたんですけども、それは全く関係ないですね。本格的な運行にあっても、これは無料で運行するということですか、利用料は、運賃は取らないと。

藤井交通政策課長 御指摘のとおり、運賃は取らないで運行いたします。今、本格運行という言葉を使おうという形にしましたが、まさに5年経過して、運行ダイヤ、運行本数、乗り方、利便性も高まってきた、あわせて認知度も高まって、本会議でも申し上げましたが、答弁にありましたけども、検索あたりすぐ出てくる。海外の方々で移動するのにライナーというのを使い始めたという形で、かなり認知度が上がっています、まさに無料化していることによりまして、LCCなども関心が高まっておりまして、そういう

た利用客をふやすような動きも見え始めております。

また、先日申し上げましたが、運行費用につきましても、関係者が共同で出し合ってやる運行体制になって、無料で運行できるという形態でございますので、この形態を続けながら、さらに利用者数をふやしていくということで取り組んでいきたいと考えております。

岩中伸司委員 そういうところで、利用者の内容、私は沿線住民の人たちが一番圧倒的に多いのかなと。ちょっと距離があるところは、福岡空港、鹿児島空港とありますので、熊本駅周辺か豊肥線沿いか、この辺が利用者が圧倒的な数だと思うんです。パーセントでいけば利用者はどういう 今外国の話もあったんですが、それもあるかもしれないけど、圧倒的に地元と思うんですが……。

藤井交通政策課長 昨年度アンケートをやっておりまして、そのアンケートの結果ですと、利用者といたしましては居住地別では、県内のほうは熊本市、大津町、菊陽町あたりが多うございます。

また、県外の方々ですと関東、関西、そういった方もアンケートに答えていただいております。

岩中伸司委員 県外というのは極めて少ないんじゃないですか。

藤井交通政策課長 アンケートをとりましたところ、半分が県外です。

岩中伸司委員 半分が県外。そしたら、私は沿線がほとんどかなというふうな感じを持っていたんですけども、県外の人というのは何か不思議だなどというふうな思いをするわけですけど、やっぱり……。

藤井交通政策課長 旅行者の方々結構使われていると思いますが……。例えばバッグをちょっと乗せたいというお客様も多くてというお話を伺っています。

岩中伸司委員 そういう意味でネーミングを今度は変えていくということで、空港にイメージがぱっと湧くようなネーミングをつけるということ、これはJRとの話もついているということで先ほど説明があったですね。

藤井交通政策課長 愛称をつけるということでは協議が整いましたので、予算を出させていただきました。まだ名称につきましては今協議中でございます。

岩中伸司委員 そうすると、それはJRは負担をするんですか。

藤井交通政策課長 JRも一部負担をされる部分があるように今調整をしております。

岩中伸司委員 ゼひ、JRが一番これでは利益が出てくるわけで、ゼひよろしくお願いをしたいと思います。

藤井交通政策課長 JRもちゃんと出されます。済みません。調整と言いましたが、ちゃんと出されることになっています。

岩下栄一委員 ちょっと古い話をして申しわけないけど、Next Stage、大空港の話ですけれども、この地域は熊本空港を核として益城、西原とずっとつながる区域のテクノポリス構想というのが過去にあったわけですね。古い話で済みません。その場合に、随分多額のお金をつぎ込んで、テクノパークとかそういうものを造成して、企業立地を進め、国のお金を使ってきたわけですけれども、経済委

員会の所管かもしれないけれども、テクノポリスの総括、今さらという感じだけどね、つくりっぱなしじゃいかぬ、こいつの総括、そしてまたテクノ公園に立地する企業が随分撤退したと聞いていますし、それから再利用、空港の至近距離にあんな広大な面積を有していますからね、そういうことも考えて、この『大空港構想Next Stage』に位置づけるべきではないかなと思います。部長でもいいですよ。（笑声）

島崎企画振興部長 テクノポリス構想につきましては、あれがあったからこそ大企業であるとか、当時製造業とか、日本のものづくりが日本の国内工場をつくって、しっかりと対応していくという時代でしたので、その時宜に合ったこととして、誘致手段として非常に有効なんだと私としては思っております。

確かに、いつごろからでしょうか、バブル崩壊が90年代ぐらいから、国内工場の再配置であるとか、あるいは海外への移転などもありますので、最適立地というもの、考え方自体が、多少と言うか多く、日本国内で変わってきていますので、幾らかは撤退しているところなどもあるのかと思いますが、需要にその時期あっていたことは間違いないですし、今我々その恩恵を受けておるところです。

産業構造が変化を見せています、その中でどういう、明らかに今新しいフェーズに入っていると思います。新しいI o Tであるとか、A Iであるとか、そういった技術なども出てきていますので、ここは練り直しなんだと思います。その立地政策につきましても、どういった産業であれば、しっかりと抜けたところですとか、空いたというと申し訳ないんですけど、まだ活用が可能なところに何を持ってくるか、あるいは地場の産業でどういうふうに埋めるか、何の施設をつくるのか、I o T関係、それこそビッグデータでいろん

なものを作業する人のものをつくるような地域もいっぱいある。それこそが我々の考え方として、そこは商工観光労働部と一緒にになって、しっかりと、後というのをどうしていくのかというか、これから何で投資をしていくのかというところを、しっかりやっていかなければいけないと思っています。時代の変化をちゃんと捉えてやっていきます。

岩下栄一委員 当時の企画開発部長が随分熱心に推進されて、細川さんもああいう人だったから力入れてでき上がったんですけど、過去の遺物を、はいさようならでなくて、やっぱり再活用して、今度の大空港構想ステージ2に、ぜひ大きく生かしてほしいなと、要望します。

小杉直委員 企画振興部に1件と、県警に1件質問します。

企画振興部長の説明の中で、2ページ目ですね。ターミナルビルを新設することが必要と判断しました、と高木議員の質問に対して知事が答弁したことですが、これは事業費あるいは原資はどのくらい考えておられますか。

藤井交通政策課長 費用につきましては、今後民間がかなり設計から含めてやってまいりますので、金額としては幾らになるかというののははっきりしてありません。ただ、検討の段階でかなり多額の費用が、当然のことながら昨年度増改築を計算するだけでも何十億円かかるということでございまして、相当費用はかかると思います。

ただ、国のほうも、なかなかそういった、行政から数字を出すことはあまりなくて、逆に民間からの提案によりまして、設計等も含めて提案していただく形になっておりますので、金額のほうは差し控えさせていただきます。

小杉直委員 それでは、PFIについていろいろ説明がありましたが、このターミナルビルもPFI方式を考えていいくんですか。

藤井交通政策課長 おっしゃる通りでございます。

小杉直委員 PFI方式は有効性がありますので、民間が採算ベースであれば参加するでしょうが……。わかりました。

そんなら、県警のほうに1点。何ページだったか、信号機の 56ページ、部長でも課長でもよかですが、(2)信号機の運用改善等というふうにこれは説明があつとりますが、かなり今度の地震で500カ所の被害が発生し、復旧可能なものから復旧しているということでしたが、大体現状では復旧状況はいかがですか。

奥田交通部長 信号機等の損傷でござりますけれども、10月末現在で、529カ所損傷したうちの378カ所の修繕が終わりました。

小杉直委員 大体、おおむね順調に復旧しておるという理解でようございますか。

奥田交通部長 はい、おっしゃるとおりです。

小杉直委員 わかりました。

森浩二委員長 ほかに。

大平雄一委員 『大空港構想Next Stage』に関することなんですけれども、産業のところで少し触れられていますけど、柔軟な制度運用により新事業を展開ということで、空港周辺というのは優良農地が多くて、土地利用の規制がかなりかかっておったと思います。

そして、そこには第2空港線沿線も土地利用の規制がかかっておったと思います。今後そういうところの取り扱い、そしてまた町の地区計画、こういったところとの兼ね合いあたりを教えていただければと思います。

藤井交通政策課長 先日、新聞にも出ておりました益城町の復興計画、そのあたりにも市街地北側に新住宅エリアを整備するとか、いろんな町の考え方をございます。甚大な被害を受けました益城町などでは、やはりどの地区につくっていくかということで、そこにつくるという計画を、地区計画としてきちんとつくられた場合には、関係部局と協議しながら、柔軟な運用も考えられるのではないかと考えてあります。やはりここは町の計画が重要になってくると思いますので、それと連携しながら、将来の町の発展につながるように取り組みにつなげていきたいと考えております。

一応、柔軟な制度運用ということで市街化調整区域、農振・農用地区域、いろいろございますので、そういう制度運用につきまして都市計画とあわせて協議できればという考えでございます。

大平雄一委員 わかりました。

森浩二委員長 ほかに。

松村秀逸委員 先ほどの道路の件と前川委員からお尋ねがあった道路の流れでございますが、15ページの中九州横断道路が、大津・熊本間を急いでほしいんですが、その中で、続きまして熊本環状連絡道路というのがございます。15ページ。これがやっぱりセットで考えていただいたほうがいいと思うんですけど、熊本市がこちらをやるということでございますけど、その辺の連携ですね。

といいますのが、熊本北バイパスがつなが

って、国道3号線につながって、植木バイパスとのつながりがうまくいけばよかったんですが、あそこはまだ植木バイパスができていないということで、国道3号線の交通渋滞が大変ひどくなっていますね。それと同じような流れで、大分からの中九州横断道路がきたら熊本環状にスムーズな流れをつくるためにも、市との連携をぜひやっていただきたいということで、今どういう状況かというのをちょっとお尋ねしたいのですが……。

上野道路整備課長 今おっしゃいました熊本環状連絡道路につきましては、熊本西環状道路から先線として連絡道路、さらに中九州横断道路につながるような予定ということで考えられている道路で、熊本市さんのほうが事業主体として今後進められるということになっています。

県としましては、熊本都市圏の交通の連絡会議と申しますか、そういうものを国と県と熊本市さんのほうで会議の場を持っておりまして、おっしゃいますように、先ほど前川委員のほうからもありました中九州横断道路の熊本・大津間を計画するに当たっては、当然西側の接続の熊本環状連絡道路というものを、一体的に考えていく必要がございます。

今から計画を進めていく段階でございますので、しっかり連携をとって、交通機能が円滑に発揮されるように取り組んでまいりたいと思います。

以上でございます。

池田和貴委員 漢みません。34ページ、これは交通政策課なんですが、その他の新規路線で、12月30日から1月3日に、HIS主催のフィリピンの双方向チャーター便が運航される予定ということなんですが、これは初めてなんですけど、このHISがフィリピンと何かやろうとしているのがあってやるんですか。

藤井交通政策課長 漢みません。ちょっと手元には資料がないんですが、セブ島に向かう旅行商品ということで、年末年始を海外で過ごす方の旅行商品と思われます。

池田和貴委員 わかりました。そういうことなんですね。実は、フィリピンは皆さん御承知のとおり、キリスト教を信仰する人が多い国なんですね。経済発展も非常にしているところなんで、ことしの8月にキリスト教関連資産が世界遺産に向けて国から推薦をされましたので、2年後に向けては、それは一つの大きなフィリピンに対する価値の発見になるのかなというふうに思ったもんですから、その辺もしっかりと見ていただければと。特に、長崎との連携が重要になってくるんじゃないかなと思いますので、そこをよろしくお願ひしたいというふうに思います。

森浩二委員長 いいですか。

池田和貴委員 はい。

森浩二委員長 ほかに。

荒木章博委員 ちょっと一つ。この7ページの城南スマートインターチェンジですけど、この状況を。1年3カ月か、そういう状況をちょっと。市の方はどういう対応を…

上野道路整備課長 7ページの城南スマートインターチェンジにつきましては、熊本市とNEXCO西日本さんのほうで事業を行っておられまして、来年、平成29年6月の供用に向けて現在工事が進められております。当然用地は終わっております。

工事の役割区分につきましては、熊本市さんが県道の宇土甲佐線から料金所まで、料金所から高速道路の本線がNEXCOさんとい

うふうな区間を分けて行っておられます。供用時期につきましては、熊本地震の発生により工程に少し厳しいところは出ておりますけれども、目標どおり、来年の6月の供用に向けて、現在しっかり熊本市さんとNEXCO西日本のほうで取り組んでおられます。以上でございます。

荒木章博委員 地震があったもんですから遅れるのかなと、いつも私これは各課のほうに行って申し出をしていますので、来年度予定どおり6月に開通できるようよろしくお願いしておきます。

以上です。

森浩二委員長 これで質問は終了したいと思いますけど、よろしいですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

森浩二委員長 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すか。

（「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。

その他で何かありませんか。

岩下栄一委員 57号線の代替ルートないしはミルクロードの話ですけれども、冬場の凍結が随分心配されていて、我々も墓参りで、御先祖さんの墓参りに正月に行かぬといかぬもんだから、凍結対策何かあるんですか。

長井道路保全課長 今、委員が言われた57号線の今迂回路になっておりますミルクロードと菊池赤水線、この約14キロが迂回路になっております。これにつきましては国交省の

ほうと連携しまして、雪対策を今まで検討してまいりました。

それで、国のほうからまず交差点の改良、そして待避所、要するにチェーン等の着脱の場所、または故障車の誘導場所として待避所を11カ所、それと路肩の側溝にふたをかけるというような安全対策をやってまいりました。

そして、今般、22基の監視カメラ、それに照明灯をつけていただきまして、実はそのうち主要な4カ所につきましては、きょう、本日の午後に、一般にホームページで見られるようになりました。

また、以前からですけれども、インターネット上ではグーグルサイトに接続しますと、渋滞状況も見れるようになってあります。そして、雪対策、凍結対策としましては、現場に国の職員、または県の職員の詰め所をつくっていただきまして、24時間、注意報等ができましたら、事務所に待機、また確率が高くなつてまいりましたならば現場での待機をして、24時間体制で取り組んでいく予定としてあります。

以上でございます。

岩下栄一委員 万全の体制で大変ありがとうございます。どうぞよろしく。

前川收委員 御苦労さまです。

森浩二委員長 ほかになければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午前11時31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