

第 9 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29年3月10日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第9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29年3月10日(金曜日)

午前10時0分開議

午前11時36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10時0分開会

森浩二委員長 ただいまから、第9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と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、本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

第1に、高速交通体系に関する件でございます。

まず、高規格幹線道路等の道路ネットワークの整備につきましては、今月26日に、熊本西環状線の花園工区の供用開始が予定されるなど、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すが、ソウル線に関しましては、1月からのソウルの大手旅行社の企画によるインバウンドチャーター便が好調な中、2月下旬に知事が韓国を訪問してトップセールスを実施し、アシアナ航空の子会社エアソウルによる4月以降のチャーター便の運航が決定いたしました。

また、香港線におきましては、県議会の皆様にさまざまな形で路線再開に向けた要望活動を行っていただいており、感謝申し上げますとともに、今後、知事の香港航空へのトップセールスを実施したいと考えております。

今後もソウル線、香港線両線の定期便早期再開に向け、積極的に取り組んでまいります。

また、阿蘇くまもと空港の創造的復興につきましては、安倍総理の施政方針演説において、熊本空港ターミナルビルの再建について全力で支援すると発言され、国土交通省においても、建て替え期間中に使用する国内線別棟ビルの建設や、コンセッション導入の制度設計など、精力的に検討を進めていただいております。

県といたましても、新たなターミナルビルが一日も早く完成するよう、国と積極的に調整を行い、また民間から魅力的な提案が数多くなされるよう、本県の魅力やポテンシャルを県内外に発信してまいります。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

昨年12月末に策定いたしました「大空港構想 Next Stage」に基づく取り組みの一つとして、3月4日からJR肥後大津駅に「阿蘇くまもと空港駅」という愛称をつけ、空港に近くで使いやすい駅というイメージを広く発信するとともに、来年度から空港ライナーの本格運行に取り組むことで、空港利用者のさらなる利便性向上や利用客の増加につなげてまいります。

今後も空港アクセスの改善とともに、公共交通機関の利用促進など、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、着座にて説明をさせていただきます。

資料につきまして、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、アンダーラインを引いてあります。

まず、の1の高規格幹線道路等の整備について御説明いたします。

6ページをお願いいたします。

現状の欄の上から3番目の丸の、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、現在熊本市は用地買収及び埋蔵文化財調査を推進されており、また西日本高速道路株式会社とともに、工事計画を検討しております。本県は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、一番下の丸の、人吉球磨スマートインターチェンジをお願いします。

アンダーラインのところですが、前回、用地買収が完了したことを御報告いたしましたが、西日本高速道路株式会社は本体工事に着手されました。事業主体の人吉市も今後附帯工事に取り組まれる予定であり、本県も引き続き早期完成へ向け支援してまいりたいと思います。

次に、9ページをお願いいたします。

南九州西回り自動車道について、現状の欄の上から3番目の丸、芦北出水道路の津奈木インターから水俣インター間です。アンダーラインのところですが、国土交通省は用地買収をすべて完了し、平成30年度の開通を目指して工事を進められており、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、14ページをお願いいたします。

熊本環状道路について、現状の欄の一番上の丸の、熊本西環状道路です。この道路は、熊本市の政令市移行に伴い、事業主体は県から熊本市へ移行しておりますが、先ほどの部長の御説明にありましたように、整備中の3つの工区のうち、一番北側に位置するアンダーラインの花園工区が、今月26日に開通することが公表されました。

熊本環状道路は、熊本都市圏における交通ネットワークの中核をなすものであり、早急な整備促進が求められています。県といたしましては、残る区間の早期完成に向け、着実な事業推進を熊本市に求めてまいりたいと思います。

次に、17ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路（一期）についてですが、表の下の参考をごらんください。

1つ目の丸の、有明海沿岸道路（大牟田～大川）の項目の一番下の行のアンダーラインのところでございます。前回、地元説明会開催について御報告いたしましたが、その後国は用地買収に着手されており、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、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しております。前回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。

の九州中央自動車道に関してアンダーラインのところでございますが、1月18日に、

宮崎県の高千穂町で、九州中央3県議員連盟の総会が開催され、総会後に事業の必要性を御説明し、国に早期整備の要望を行いました。参加していただきました委員の皆様方に大変お世話になりました

次に、1月24日から25日にかけて、本県と宮崎県が合同で提言活動を行っております。24日に九州地方整備局へ、翌25日に国土交通省と県選出国会議員の先生方へ要望活動を行いました。

最後に、20ページをお願いいたします。

中九州横断道路についてでございますが、こちらも先ほど述べましたように、1月18日の九州中央3県議員連盟の総会後に事業の必要性を御説明し、国に早期整備の要望を行いました。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、委員の皆様方の御支援をよろしくお願い申し上げます。

以上、道路整備課からの説明を終わります。

藤井交通政策課長 24ページをお願いいたします。

2番の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数についてですが、平成28年4月からことし1月までの旅客数は、4月の熊本地震の影響により、国内線で前年度に比べ約21万1,000人減の238万8,000人、対前年度同期比91.9%、国際線で前年度に比べ約2万9,000人減の2万4,000人、45.9%、合計で約24万人減の241万2,000人、90.9%となっております。

25ページをお願いします。

(2) 国内線の振興についての現状の各路線の動きですが、国内線の昨年4月から1月までの各旅客数につきましては、東京線で対前年度同期比95.4%、大阪線では80.3%、名古屋線では87.9%、沖縄線では78.8%といった状況でございます。特に、大阪線、名古屋

線につきましては、前年度同期に運航していたジェットスター・ジャパンの運休が影響していると考えられ、それを除くと7月以降100%を超えています。

2ページ飛びまして、28ページをお願いいたします。

参考 4、阿蘇くまもと空港の国内路線別旅客数ですが、先ほど御説明した各路線別の旅客数、利用率の詳細を記載しています。

下から3つ目の天草線が、これは天草熊本線なんですが、対前年度同期比194%となっていますが、これは昨年度新機材A T Rの導入により運休期間があったため、大きな伸びということになっています。

29ページをお願いいたします。

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、定期便は現在も運休が継続中でございます。下から2つ目の丸ですが、先ほど部長の説明にもございましたが、ソウルの大手旅行社の企画により、1月6日から3月1日まで阿蘇くまもと空港とソウルの仁川空港間の国際チャーター便が運航されました。

また、先月22日から23日の日程で知事のトップセールスを実施し、チャーター便を企画運航したソウル大手旅行会社ティーウェイ航空に対し送客のお礼を行うとともに、アシアナ航空の子会社日本路線を順次引き継いでおります 次のページにありますが、エアソウルに対して、定期便の運航再開について要望を行ったところでございます。エアソウルでは、本年4月から10月まで、阿蘇くまもと空港と仁川空港間の国際チャーター便の運航が計画されており、具体的には週2便、木曜、日曜で、熊本県内のゴルフトゥアを中心とした連続60往復のインバウンドチャーターとなる予定でございます。

30ページ真ん中のところですが、台湾線につきましては、アンダーラインのように、1月に台湾高雄市、熊本市、本県で、従来から

結んでおりましたMOU 国際交流促進覚書を格上げし、新たに友好交流都市協定を締結して、さまざまな分野での交流拡大を確認いたしました。

香港線につきましては、31ページに記載しておりますとおり、ソウル線と同じく運休が継続されています。昨年11月、本委員会で香港航空やE G Lツアーズを訪問いただき、路線再開等を要望いたましたが、その結果、E G Lツアーズでの、ことし2月からの熊本2連泊の新たな旅行商品の造成や販売につながったところでございます。

また、ことし1月31日から2月3日にかけて行われました南九州3県議会観光振興議員連盟による香港訪問において、熊本 - 香港間の再開に向けた熊本への送客について要望を行い、E G Lツアーズからの協力の申し出を得るとともに、香港航空から、熊本線の再開はことしの重要な検討事項であるとの発言を得られたところでございます。現在のさまざまな形の香港における要望活動に対しまして、改めてこの場でお礼、感謝申し上げます。

1ページ飛びまして、33ページをお願いいたします。

参考 2ですが、平成28年度熊本～台湾高雄線月別利用状況やチャーター便の状況などを掲載しております。台湾高雄線の利用状況は表のとおり、1月の利用率は63.4%となっております。

また、年末年始にかけて実施されましたフィリピンとの双方向チャーター便の利用者数は564人、先ほど御説明しました1月6日からのソウルとの国際チャーター便、1月の利用者数は2,614人となっております。

ここで御報告ですが、一昨日ティーウェイ航空から情報提供をいただきましたが、1月6日から3月1日までの全体での利用者数は5,845人、搭乗率は93.7%ということでした。

なお、韓国から日本への送客数は往復に変わりますので約3,000人　2,997人とのことでございました。

34ページをお願いいたします。

今後の取り組みですが、繰り返しになりますが、エアソウルでは4月から連続60往復のチャーター便が予定されており、これを契機にさらに韓国の観光客を熊本に誘致し、定期便の再開につなげてまいりたいと考えております。

また、香港線につきましては35ページにございますけれども、熊本・香港間の定期便早期再開に向け、知事のトップセールスについて現在日程を調整しているところでございます。

36ページをお願いいたします。

(3) 航空の物流機能の強化についてですが、中ほどの表、参考-1をごらんください。

1番下の欄ですが、11月から1月までの取扱量は、前年度を上回り推移しているところでございます。

37ページをお願いいたします。

(4) 阿蘇くまもと空港の施設整備、活性化に向けた取組等についてですが、下から3つ目の丸にありますように、国内線ターミナルビルにつきましては、熊本地震により多くの箇所が損傷いたしましたが、平成29年1月末に応急復旧工事が完了いたしました。2月26日には3階のレストランがオープンし、全ての店舗での営業が再開されたところです。

続きまして、38ページをお願いします。

一番上の表、参考2、阿蘇くまもと空港直轄事業概要でございますが、国においては平成28年度は誘導路改良、エプロン拡張に向けた調査・設計など、総額約20億円余の事業が行われております。

39ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港のPRに関しまして、開港から45周年を迎えた阿蘇くまもと空港で

は、累計旅客数が1億人を突破しましたことを記念し、阿蘇くまもと空港利用者利便向上協議会主催、事務局は国土交通省でございますが、そちらで2月26日に記念セレモニーが行われたところでございます。

40ページをお願いいたします。

参考-5の空港周辺地域における航空機騒音監視体制ですが、一番右の備考欄にありますように、大津町役場の測定につきましては、役場庁舎の電源を利用した形で使わせていただいておりましたが、復旧工事の関係で、28年12月から休止中でありますが、大津町や騒音測定の担当課である環境保全課からは、航空機騒音に大きな変化は見られないと報告を受けております。

41ページをお願いいたします。

2) 今後の取り組みのターミナルビルの復旧・復興についてですが、先ほども申し上げましたが、国内線ターミナルビルの応急復旧工事は、1月末に完了したところです。

また、12月定例県議会において、コンセッション方式の導入を目指すことを知事が表明し、12月13日に石井国土交通大臣に対して要望書を提出しました。大臣からは、知事の意向表明を歓迎するとのコメントがあり、また今通常国会における安倍総理大臣の施政方針演説において、熊本空港ターミナルビルの再建について、国として全力で支援していく旨の発言があったところです。

国土交通省では、新しいターミナルビルの早期実現のため、建てかえ期間中に使用する国内線の別棟ビルの建設やコンセッション導入の制度設計に向けて、部長が申し上げましたとおり、精力的に検討を進めていただいております。県としては、コンセッション方式の導入に当たり、民間から魅力的な提案が数多くなされるよう、本県の魅力やポテンシャルをしっかり県内外に発信してまいります。

なお、今後建設予定の国内線別棟ビル及び新国内線・国際線の整備のイメージにつきま

しては、済みませんが一番後ろのページ、資料の一番最後のページになりますが、別紙をつけております。新ビルの建設予定地は、現在の国内線ビルとほぼ同じ位置が予定されております。また、赤枠で囲んでいます位置に国内線別棟ビルが建設され、新ビルが建設されるまで、現在の国際線ビルをあわせて運用される予定と伺っております。

済みません。前にお戻りいただき、42ページをお願いいたします。

九州新幹線の運行状況についてです。

まず、(1)九州新幹線の列車本数等についてですが、先週3月4日にダイヤ改正が行われ、熊本駅停車は昨年来より2本増便され、123本となっております。また、所要時間については、熊本・博多間の最速が1分短縮され32分に、熊本・新大阪駅間も最速1分短縮され、2時間57分となっております。これにより、開業前と比べ熊本・博多間で41分、熊本・新大阪駅間で1時間の短縮となりました。

なお、熊本駅と新大阪駅を結ぶ直通列車は、昨年より4本増便され50本となり、うち16本　　昨年は12本でしたが、最速の「みずほ」となっております。

その他、駅の停車本数については表のとおりでございます。

次に、(3)熊本地震に係る被災状況についてですが、一番下にありますように、3月4日から熊本・新八代間の徐行運転が、通常速度での運行再開となりました。5分短くなります。

高速交通体系については以上でございます。

引き続きまして、49ページをお願いいたします。

熊本都市圏に関する件の2、熊本都市圏交通施策の主な取り組み、都市圏交通ネットワーク整備についてですが、阿蘇くまもと空港のアクセス改善の現状では、3つ目の丸です

が、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1月末までの延べ利用者数は37万4,938人となりました。

表にありますように、本年度4月からこし1月までの利用者数は6万8,269人であり、1日当たりの利用者数は223人となっております。

1ページ飛びまして、51ページをお願いします。

今後の取り組みですが、昨年12月末に策定した「大空港構想 Next Stage」に基づき、阿蘇くまもと空港利用者のさらなる利便性向上を図るため、空港へのアクセス改善に取り組んでまいります。

その取り組みの一つとして、前回御報告いたしましたが、空港ライナーの運行につきましては、4月1日から本格運行へ移行することとしており、また下の写真にありますように、空港ライナーの発着駅であるJR肥後大津駅に、3月4日に「阿蘇くまもと空港駅」という愛称がつき、愛称化記念式典及びイベントが実施されました。

今後、空港に近くて使いやすい駅というイメージを広く発信し、空港利用者の増加につなげてまいります。

52ページをお願いいたします。

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する施策もありますが、まとめて御説明します。

(1)乗り継ぎ円滑化についてですが、ICカードにつきましては、平成29年1月末現在のICカード発行枚数は約16万2,000枚となっています。また、平成29年1月末の商業加盟店舗数及び端末台数は154店舗、175台となっております。

(3)パークアンドライドにつきましては、一番下の下線部ですが、平成29年2月末現在、駐車可能利用台数は508台で使用中でございます。

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。何かありませんか。

前川收委員 2つございます。1つは、西環状が部分的ですけれどもつながっていくことによって、熊本市内の渋滞緩和に大きく貢献いただくものと期待をいたしております。

そのことにあわせてですけども、熊本の高速道路、既につくってあります縦貫道路、九州縦貫道路と、例えば北バイパスが今できておりますけれども、北バイパス、西環状とつながっていくと思いますが、この熊本の環状線と九州縦貫道路、高速道路とのアクセスというのがまだどこにもないというふうに、もちろん1回おりていくというのはありますけれども、インターチェンジから入ってくるというのは現在ありますけども、せっかく中九州横断道路もそこを横断する形で入ってくるわけですから、バイパスと環状道路と縦貫道をつないで中九州に入ってくる。これは中九州につながるということよりも、むしろ縦貫道路から直接高速道路とのアクセスというものが非常に向上するというふうに思っておりますが、その件については以前から話はあっておりますけれども、具体的な検討がなされているのかどうかが第1点。

それと、もう一つ、コンセッションの空港の話なんですけれども、せっかく大規模な民間の活力を取り入れた空港の建設がこれから進んでいくと思いますけれども、どうしても空港というのは、飛行機に乗る人、おりる人が利用するというイメージしかなくて、普通の人が空港に行かないというのが、どの空港にも共有している特徴だと思います。

大きな投資をして民間の方がやられるわけですから、民間の方の活力も入れていくわけ

ですから、可能かどうかは私はわかりませんけれども、できれば空港の、要するに飛行機に乗らない人も集まる空港、これは余りないと思いますけれども、せっかくだったら、熊本空港は阿蘇の玄関口でもあるわけですから、例えば、バスのツアー客が飛行機に乗らなくても、空港に寄って熊本の物産を買い求めて次の目的地に行くとか、そういう飛行機に乗らない人が入っていきやすい魅力というかな、構造、そういったものもぜひ考えてもらいたいなと実は思っておるんですけども、その点については、何かコンセッションの前提としてそういう要件をつけられるお考えはあるのかないのか。

2件お尋ねします。

上野道路整備課長 今委員お尋ねの、熊本西環状道路から先線といいますか、ここが位置づけとしましては、資料でいきますと14ページの現状の欄の丸の2つ目にございますけども、熊本環状連絡道路という位置づけで約3キロ区間、今の調査区間となっております。

さらに、九州縦貫道と何らかの形で接続して、委員がおっしゃいますように、中九州道路につながるというふうな計画とされてあります。

具体的に申しますと、今月の26日に西環状道路の御説明申し上げました北側の部分が、まず現道ということで、国道3号までワンタッチをするというのがまず一つの形として、熊本市では初めての無料の自専道ということで開通することになります。

それから、地図で申しますと、23ページのほうに、ちょっと細かくて申しわけありませんけれども、熊本県内の高規格道路の位置図がございます。これに熊本市の上に熊本環状道路という黒い文字で横文字がございますが、これの右側に緑の点線が北に上って阿蘇のほうに行く道がございます。それと、東バ

イパスをなぞった緑の点線がまた熊本環状道路に向かってありますけれども、ここは今おっしゃいましたように、北バイパスから今現在3号につながっておりますけれども、それがさらに西環状の本道に延びて、ここまで計画がつながればまた、いわゆる外環状道路として外郭をなすような形になってきます。

ただ、今申し上げました環状道路につきましては、まだ計画段階でございますし、中九州横断道路の熊本・大津間に関しましては、第3回計画段階評価が終わった後に、今度事業化に向けての環境影響調査、あるいは事業手法として都市圏内としては考えられる、都市計画決定等に必要な調査を、国でされているところでございます。

したがいまして、今委員おっしゃいますこの北側のポイントと申しますのが、非常に事業も進んでまいりますし、同時に計画を進めていくということに、環状道路を熊本でつなぐ一番重要なポイントになってまいりますので、県としましても、国と市と一体となって、今後も進めていきたいと考えてあるところでございます。

以上でございます。

藤井交通政策課長 委員のほうから、民間活力を生かしてということで、空港を使わない方々も集まるような空港へという話をいたしました。国交省の考え方の中におきましても、まさに地域ブランドの発信とか、航空機を利用しない人も集まるような空の駅化みたいなことも、効果として期待するような書き方もございます。

そういう中で、今後はマーケットサウンディングとか、実際に民間の企業と対話する中におきましても、そういう地域の活性化に資するようなものを考えて議論していきたいと思いますし、我々のほうとしてもそういう観点から、委員会のほうに意見を求めるながら、ぜひそういったことにつながっていくよ

うに国とも意見交換していきたいと思っております。

ありがとうございます。

前川收委員 濟みません。道路の話なんですけれども、アクセスがつながるかどうかは環状道路が生きるかどうかで、相当大きな違いが出てくると思います。一旦一般道路において、またインターチェンジから高速道路に乗らなくていいような形がつくれるかどうかというのは、多分費用対効果というのは相当大きいと思いますので、まだここはやらなきゃならないことはわかっているんだけど、どうやって誰がやるのかという部分についてが、まだ決まっていないというふうに伺っておりました。

多分、それは国交省にやってもらったが一番いいと思いますし、県や市がどうかかわっていくかと、そういうったものも大事ですので、ぜひ具体的に先が見える形で進行していただきますように御要望をいたします。

それともう一つ。

森浩二委員長 どうぞ。

前川收委員 コンセッションの空港なんですけど、やっぱり設計がとても大事だと思います。要は、飛行機を使わない人が入ってきやすいターミナル、それは駐車場の利用も含めた考え方をまとめておいてもらわないと、なかなか一般の人は入りづらいという形になると思いますので、そこまで駐車場もあわせた形でお考えをいただければと思います。これも要望です。

以上です。

荒木章博委員 ちょっと関連したところもあったもんですから。一応、14ページの、今説明もありましたけれども、西環状道路ですね。26日に御協力で完成したとはいえ、これ

は、この路線については、出口といいますのは、入り口も出口もですたい、出口といふのは、やっぱり新町に行く方向と熊本城方向に行く道と2車線しかないわけですね。そういった中で、やっぱり1車線とか、中には2車線とか、電車道路があれば1車線ですから、かなりのこれは渋滞を招くと思うんです。

そういうことも、会があるたびに私はずっと申しているんですけども、そういうところの解決策なんか、例えば旧済生会のところを2車線化にするとか、新町に向けたところを2車線化にするとか、4車線にするとか、いろいろ計画はあったようなんですけれども、やっぱり今後の混み具合というのは、かなりの北からのネックになってくると思うんです。その点はどう考えておられますか。

上野道路整備課長 西環状道路の事業主体の熊本市さんにお聞きしておりますけれども、今委員がおっしゃいました花園インターラインというのが、今回花園工区から南におりてきたところで一般道につながるわけですけれども、この花園インターチェンジがつながりますのが、県道でいいと熊本田原坂線、これは都市計画道路でいいと上熊本法成寺線と申します。そこの区間につきましては、その花園インターチェンジを中心に、現道の改良工事というのを今熊本市さんが取り組んでおられます。

全体の延長が980メーターぐらい現道の改良が行われていて、花園インターチェンジから南側につきましては、現道を2車から4車化する、この区間が約540メーターぐらいございます。

上の、残りの440メーターは4車線から2車線にすりつけるような形で右折レーン等を設けて、まずは花園インターラインから降りた車が一般道に接続する部分で、渋滞の緩和というのを何とか開通までに工事を完了させるということで、熊本市さんも取り組んでおられま

す。

ただ、委員がおっしゃいますように、その花園工区からおりてきた車が、その後南側に向かって、熊本都市圏に向かうということを考えれば、どうしてもそこから先につきましては、渋滞というのは考えられるものですから、やはり最終的には外環状の形成をなす花園工区の一つ下に、今現在市が取り組んでおりますし、池上工区ですね、この区間ができますと、熊本駅の西側に直接、今説明した一般道に流れてくる車が駅の西側に来ますので、かなり環状道路としての機能が強化されると思っておりますので、今回の開通はもちろんですけれども、今後も熊本市には、さらに引き続き池上工区についても事業の推進をしていただくように、県も支援を求めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

荒木章博委員 私は、言われたように金剛の道から、道路といえば上熊本駅までの道路はきちんとした形でされるということと、上熊本駅からの利用車線に分かれて中心部に行く道は1車線しかない。これはかなりの渋滞を生みますよ。だから、今から花園インターラインから、池上インターラインから、城山インターラインと、その考え方というのは今何%、例えば池上インターラインまでには進んでいますか。用地交渉は何%ですか。

上野道路整備課長 熊本市さんにお聞きしますと、池上工区の事業につきましては、現在用地交渉の進捗率は98%とお聞きしております。

工事につきましては、トンネル工事あるいは高架橋工事がございますので、それを行っておられるということでございます。供用時期につきましてはまだ未定ということではございますけれども、早期供用に向けて進めてまいりたいとお聞きしております。

以上です。

荒木章博委員 今トンネルと言われたんですけど、1号、2号トンネルはどこまで、何%できているんですか。

上野道路整備課長 熊本市さんのお話によりますと、1号トンネルのほうが南側にございますけれども、1号トンネルはまだ未施工でございますが、上の2号トンネルについては、ここは1,500メーターほどありますけれども……。済みません、ちょっと工事の進捗までは把握していないですが、工事は行っておられると聞いているところであります。

荒木章博委員 これは、僕たちのほうで出しているんだけど、花園インターまで下硯川おりてこっちに今でき上がってある。これから要するに2号トンネル、1号トンネル通つて、池上インターから万日山のトンネルのほうまで持っていく。そして城山を通って飽田の方まで届いて、全区の西環状道路ができしまうわけなんです。東から全部が、熊本市内の都市圏が全部つながるわけだ。つながっていないネックは、熊本駅の裏と池上と花園までなんです。

だから、やっぱり今事業主体は政令市になっておるから、熊本市が事業なんですよ。熊本県がもっと、98%の用地交渉が終わっておるなら、工事に早急にかかるべきやれば、全体的に東バイパスから、西環状道路からすべてが一体となる、これが最終目的ですよ、熊本県も熊本市の将来目的がですね。これをきちんとした 万日山トンネルがあって、熊本駅もやっぱり環状道路で、池上から花園を通つて下硯川まで行けば、中心街は混まないですよ、全く。

東バイパスから中心街を通つてインターに行かずに、今度は逆に、要するに西環状道路を通つて植木まで、インターまで 今前川

委員が言わされたように、一体となった取り組みをやらにやいかぬというのが、私はその思いなんです。だから、県がもっともっと全体的なやつの主導権を持って、横断道路とつなげていくという感覚を持っていかないと、これは話が進まないなと思うもんですから、部長、どうでしょうか、こういうところの、積極的に市に働きかけていかんとしゃが……。

手島土木部長 我々としても、いろんな場を通じて熊本市には働きかけているつもりではあるんですけど、やはり独立したお互い行政組織だもんで、全て我々の言うことを聞いてくれるというわけじゃないと。一生懸命我々としては働きかけていきたいと思います。

荒木章博委員 ここでも、花園インターチェンジはでき上がっているですね。ここに谷尾崎インターチェンジもでき上がる。そしてここには池上インターチェンジもでき上がってある。これができ上がったのは20年近く前なんです。一向に進まない。県のときも進んでなかつたと。政令市になってからも余り進まないものだから、ここを全体を取り込まないと、熊本県内、特に市内も含めて交通混雑やまないんじゃないかなというふうに思うんです。そこんところをよろしくお願いいいたします。

もう一点だけ。あとは皆さん方御意見があるということだから、交通特別委員会というのは重要なことだもんですから、いろいろたくさん言いたいことはあるんですけど、空港ライナーを本格運用するということ、この委員会でも何度も、委員の中には、ここにはおられませんけど反対の意見がありました。空港ライナーはやめるべきだ、これは強力な議員さんの中にはそういう意見も出たけれども、執行部のほうとしては、答弁では、もう少し試験的に運用させてください、来年度も予算をつけてくださいと、つけてくださ

いというか可決してくださいというふうな御意見の中で、その努力が実って、本当にすばらしい空港ライナーの行き方が示されたと思うんです。

だから、今後において、今度はもっと例えば肥後大津とか、例えば通る武蔵塚とか宮本武蔵の墓もありますし、一つの観光ルートをつくられていきながら考える。今まででは空港ライナーだけの、飛行場までのことだったんですけど、その中にもまた魅力のある観光地がありますよ、大津やら阿蘇やら、そしてそのライナーから乗る駅から、JRさんと協力しながら武蔵塚駅とか、そういうところの観光発掘も含めて、人が空港に行き帰り、それを見学するというような観光施設に今後は取り組んでいく。より一つグレードを上げて、考えていかれるべきじゃないかなというふうに思うんですけども、いかがでしょうか。

藤井交通政策課長 委員御指摘のとおり、空港ライナー定着してまいりまして、利用者もことしは地震の影響もありまして若干落ちていますけども、目標としていた数字を上回って、着実に伸びておりまして、今回3月4日に愛称化ということで、肥後大津駅を阿蘇くまもと空港駅という名前で愛称化させていただきました。

これについては、JRの青柳社長に式に出席いただきましたけれども、こういうことを発信して、JRを使って県内各地に行ってもらおうという話もいただきました。

そういう中で、実は今回の、まだ今つくれたばかりなんですが、大津駅の周辺の観光施設発掘みたいな小冊子をつくって、空港ライナーの中で見てもらうような取り組みも始めたところでございます。

また、空港ライナー事業者も今度コンペをやりましたけれども、そういった形で情報発信をやっていただくことにしております。で

すから、実は大津駅周辺というのは第1段で作ったんですけども、これから利用者が沿線とかを含めて、いろんなところに行っていくことであれば、また観光客も新しいルートを、そういったことも含めまして、今後情報発信にも力を入れていこうということでございますので、そういった情報発信についても力を入れて、新たな観光にいろんな沿線沿いもつながっていけばという考えを持っているところでございます。

荒木章博委員 今大津のほうが非常にそういうので観光面を発掘していくと努力をされている。空港から阿蘇のほうに延びるやつも、熊本市内で言えば武蔵塚とかいろんなことを提案したんですけど、所要時間の列車の中での映像を出したり、熊本県もいろんなものを広報課あたりが作ったりされておるし、「くまモン」のいろんなチャレンジあたりも出されてされているから、クイズとか、そんなのも何か列車の中に配置して、熊本の観光のPRとか、熊本駅まで行くにも、時間的に15分か20分ぐらいの時間ですけれども、そういった時間を活用して、見える観光づくり、見せる観光づくり、そして歩いて観光できる観光づくりのものをちょっと見せていただければいいかなというふうに思いました。それは要望しておきます。

以上です。

森浩二委員長 ほかにありませんか。

松村秀逸委員 今、前川委員そして荒木委員からありましたけど、西環状道路のこの入り口の部分も考えないといけないわけですけど、今、下硯川の交差点、三叉路になりますか、国道3号との結節点といいますか、ここはもともと非常に交通渋滞がひどいんですが、恐らく今度は西環状が開通するという

ことになれば、また相当3号線の交通渋滞が心配されます。

先ほど前川委員からもおっしゃいましたように、中九州との間の西環状の連絡道路ですね、これを急いでいただく、そしてあそこを立体化をしていただくか、もしくは植木バイパスを早目につくって、北バイパスから東バイパスにつなぐか、そのどちらかを1本急いでいただかないと、時間がいつぐらいまでかかるのか、この予定が、調査区間ということですが、そこら辺はどんなでしょうか。

上野道路整備課長 西環状道路の北側のほうの国道3号にタッチする件でございますけれども、確かに国道3号に新たな交通の流れが発生するということで、まずここ北部消防入り口の交差点というのが現道にございます。ここに新たな西環状道路の接続道路が入ってきますけれども、事業主体の市としましては、国道3号の管轄の国と協議をされまして、特に北側からのほうが新たに西環状に入るために右折になるものですから、国道3号の西側を一部拡幅いたしまして、今も右折レーンはあるんですけども、それを延長して、145メーターの右折レーンを新たに設置するということを考えられて、できる限り交差点における渋滞の緩和に取り組んでおられるところでございます。

それと、今後のお話としましては、今委員がおっしゃいましたように、この西環状道路は熊本環状道路、さらには中九州道路という西側からの環状道路の一つの形成と、さらには北バイパスから3号に向けて植木バイパスを延長してくることによって、先ほども申しましたように、環状道路がつながるということです……。

ただ、植木バイパスのほうは、国が事業化されておりますけれども、環状道路のほうはまだ計画調査段階でございますので、ここは国と県が一体として、またしっかり取り組ん

で、早期の事業に向けて我々も一生懸命取り組んでいきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

松村秀逸委員 ありがとうございます。国・県・市が連携してこれをやつとかないと、とにかく北の山鹿、植木方面からの流れが今も相当ひどうございます。それと、恐らく信号があそこ今度拡幅されますけど、右折の信号が恐らく長くなるんじゃないかと思うんです。そうなると、今度は市内から北に流れる特に夕方、またこれが相当混みますので、そこら辺で一日も早い連絡道路を開通するか何かの対策を県・市・国と一緒に、私たちも一生懸命応援していきたいと思いますので、皆さん方の連携をよろしくお願ひします。

以上です。

森浩二委員長 ほかにありませんか。

高木健次委員 6ページなんですけど、丸の3つ目の北熊本スマートインターチェンジについてお尋ねしますが、この事業は27年度までということで、とうとう用地交渉は結局できなかったということで、平成30年度まで延長をしたということでの今取り組みですけれども、用地買収及び埋蔵文化財調査を促進中ということですが、できる範囲内でいいですから、用地交渉はどのくらいの進捗率なのか。果たして、30年というと実質的にあと2年ですからね。この30年度までに完成できるのか、そのあたりがわかれればちょっと教えてほしいと思います。

上野道路整備課長 北熊本スマートインターチェンジにつきましては、今委員もおっしゃいましたように、事業期間を30年度までということで、当初から3年間延ばして今事業実施を進めてあります。

確かに地震の影響もあったのは事実でございますけれども、その影響も最小限に抑えるような形で、今、昨年都市計画決定、あるいは事業認可、そして地元説明、それと用地交渉、用地買収ということで、数字はちょっと申し上げられませんけれども、地権者に関しましても相当数の用地交渉を重ねておられますし、一部もちろん契約も済んでおります。

用地の中身、土地的なものをお聞きしますと、農作物を現在つくられていた方もいらっしゃるものですから、その収穫時期等とも、土地の明け渡しとか、その辺の調整もあるわけですけれども、できる限り工事に掛かれる状態には、土地の中でどこが掛かっていかれるかということもあわせて検討する。

さらに、埋蔵文化財調査もございますけれども、こちらは、市も直接されておりますが、県の文化課もあわせてここの文化財調査には携わっております。こちらも班編制も今現在は3班でございますけれども、徐々にふやしていく、5月以降は民間も入れて8班にするということも聞いております。

そして、まず用地を買ったところで調査ができるところはすぐ調査に掛かる。それらの土地がいつ時点で工事着手になるかとともに踏まえた上で、工事計画を立てるということの計画を、毎月国・県・市の中の連絡会議の中で諮っているところでございます。

今のところ、確かに3年間、残り2年間ということになってきておりますので、厳しい時間ではございますけれども、目標として30年度に完成するということで、事業主体の市を中心に今は取り組んでおられるというのが現状のところでございます。

以上でございます。

高木健次委員 説明では比較的大分進捗していると、事業に一生懸命取り組みしているということですが、2年以内にできなかつた場合、これはさらに延長というか、その可能

性はあるわけですか。（笑声）

上野道路整備課長 申しわけありません。事業主体が熊本市でございまして、（笑聲）なかなか私から申し上げることはできませんが、まずは30年ということで国のほうにも約束をして、市が取り組んでおられますのでやっていくということになっております。

以上でございます。

高木健次委員 30年と一応市も決めているわけですから、できるだけこれは年度を間違えないように、期限内で進めてほしいということを、また県のほうからもさらに市のほうには伝えてほしいというふうな……。

それじゃ、委員長、もう一ついいですか。

森浩二委員長 はい、どうぞ。

高木健次委員 最後のページの別添資料ですね、国内線別棟ビル及び新国内線・国際線ビル整備（イメージ）図、コンセッション方式で、国内線別棟ビルを予定地に建てて対応するということですが、駐車場等から予定地が、国内線の別棟ビル予定地は非常に離れている。そういうことからすると、飛行機に乗るときの、搭乗するときのエプロンあたりまでのそういう利便性というか、使い勝手が悪くなるのは間違いないと思うんです、この建てかえ中は。そうしたら、この空港を利用するお客様、旅客数も、その辺の影響は出てくるのかなとちょっと心配もしておりますけれども、この辺は技術的には非常に問題が難しいんじゃないのかなという感じがしますけれども、この別棟ビルの予定地、一応これで決まつるわけですね。

ということは、これで進めていかなければならないということですが、その辺の駐車場から飛行機に搭乗するまでのそういう使い勝手の悪い部分について、藤井課長、その辺は

しっかり県として、いろいろ今から協議していく話もあると思うんですけれども、しっかり考えてほしいというふうに思いますけれども、いかがですか。

藤井交通政策課長 高木委員御指摘のとおり、こういった仮の、別棟ビルになりますので、なかなか利便性というのも、まったく同じというわけにはいかないところも出てくると思います。そういった中でありますても、一日も早い新ビルまでの完成に向けて、国の方で建設する方針を立てていただいて今検討いただいております。

そういう中にありますて、我々としては国の方で規模や機能等についてされておりますので、別棟ビルの使用期間中でありますも、利用者にとって必要な利便性というのをできるだけ確保していただけるようお願いしているところで、国の方ではさまざまな検討を進められていると思いますので、我々のほうも引き続き国の方に対して必要な利便性を確保できますように、お願いしてまいりたいと思っておるところでございます。

高木健次委員 そういうことだろうと思います。大変ですけども、改築中は新しく建てる、解体を含めて非常に 34年ですかね、この完成は、年度で34年度だと思うんですけど、5年間。

藤井交通政策課長 正式な完成時期というのは、国からはまだ示されておりません。

高木健次委員 ただ、今言ったように、期間中は非常に使い勝手が、利便性が悪いことですから、それはしっかりと協議をして、なるだけお客様がそれほど減らないようにしていくのも大事なのかなと思っておりますので、今後しっかりと国と協議しながら進めていってほしいというふうに思います。

以上です。

鎌田聰委員 済みません。関連で、今の国内線・国際線ビルの整備（イメージ）ですけれども、今高木委員から言われたとおり、使い勝手を非常に危惧をしておりまして、実際国内線ビルが、今のこれだけの面積を要していたビルがかなり小さいスペース、そういう意味ではこの容量も大丈夫なのかという、暫定ということじゃありますけども、この期間中のことなのか、今話があったように、飛行機に乗るまでの利便性を考えた場合に、これは国内線と国際線ビルの入れかえとかは逆にできないんですか。どちらかというと、使う機会が多いのは国内線だと思いますけども、外に出らずに乗っていけるような対応も、これはしっかりとやっていただきたいと思いますけれども、そういうことも含めてちょっと考えていただきたいと思いますけど、いかがでしょうか。

藤井交通政策課長 済みません。ここ、ちょっと大きな地図なので点々で入れさせていただきましたが、今検討されているのは、やはり国際線ビルと、ここにある国内線別棟ビルを建てて、両方をうまく活用して運用するという話でございます。

その中で、ちょっと離れてしましますと、バス運行のところもあるかもしれません、その部分につきましては、例えば一部搭乗橋みたいなものに使えないかとか、そういうこともこちらからお願いしているところで、そういうものを含めまして、さまざまな検討をしていただいているところでございます。

ただ、国際線ビルをそのまま使えるかといいますと、国際線では入国審査とかもございますので、どういったところが使えるのかということもあわせて検討されると思います。

我々としては、何しろ利用者にとって必要

な利便性が確保できますように、今検討をお願いしているところでございます。

鎌田聰委員 ゼひですね。よろしくお願ひしたいと思います。一定期間だろうとは思いますけども、その間の利便性は気にしますので。ここに固まらないで、ほかに用地が確保できるのであれば、できるだけ滑走路に近いところに持って行けるようにしていただきたいと思います。

森浩二委員長 よろしいですか。ほかに。

前田憲秀委員 52ページのICカードについて質問をさせていただきます。

今、課長が「くまモン」のICカードは、16万2,000枚発行……

森浩二委員長 マイクを……。

前田憲秀委員 16万2,000枚発行ということですけど、この発行枚数が当初の見込みを見るとどうなのかということと、その下に端末が154店舗（175台）この見込みもどうだったのかというのが、何かわからば教えていただきたい。

藤井交通政策課長 済みません。お答えいたします。

29年3月末の目標が、カードで15万枚目標としておりましたが、現時点で16万2,000枚発行になっております。昨年が5万枚目標で6万8,000枚で、順調に伸びているかなという状況でございます。

店舗につきましては、昨年が半分、約80の団体だと思いますが、29年の目標が500店舗でございますので、こちらはまだちょっと広がりが少ないということでございます。

前田憲秀委員 ありがとうございました。

市電に乗ってもバスに乗っても、高齢の方が乗りおりにICカードでピッ、ピッと載られる光景をよく耳にするので、カードの普及は思ったより結構浸透しているのかなというイメージがあります。ただ、地域型のICカードを発行した本県ですので、店舗でのいわゆるポイントとか、そういうのを皆さん非常に主張されたと思うんですけど、そこはまだちょっと店舗が扱う台数、件数としてはまだ厳しいという見方でよろしいでしょうか。

藤井交通政策課長 数字から見ますと、店舗数の伸びというのがまだ目標に達しないということでございますけど、さまざまなキャンペーンを今実施していただいておりまして、やはり議会からも利便性ということでいただいておりますので、例えばサマーキャンペーンとして8月限定で利用時の付与ポイントを3倍とか、アンケートに回答された方には100ポイント追加とか、あとウインターチャンペーンでは、商業利用時の付与ポイントは5倍にされたりして、そういう宣伝をやりながら、今生懸命店舗拡大に向けて取り組んでいただいているところでございますので、引き続き努力していきたいと思っております。

前田憲秀委員 わかりました。引き続きよろしくお願ひします。

「くまモン」のICカードということで、ICカードは、例えば先ほどからインバウンドの御説明もあったんですけど、台湾の旅行客に買い取りで買っていってもらうとか、そういうのもいいんではないかなと思うんですけれども、そういうアピールも、もっとしていただきたいのかなという気がします。

藤井交通政策課長 我々としては議会から、2つの指摘をいただいて附帯事項もいただいておりますので、それに基づいてしっか

り会社のほうにも求めていきたいと思いますし、また、今いただきましたアイデア、そういう可能性があるのかないのかも含めて、一度会社のほうにも話してみたいと思います。何しろ、広げていって使っていただくことが大事でございますので、そういうことを求めてまいります。

前田憲秀委員 よろしくお願ひします。以上です。

森浩二委員長 いいですか。ほかに質問ありませんか。

小杉直委員 37ページ、一番下になりますかな、「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」云々々々と、エプロンを整備したということですが、その後に「県警ヘリの活動拠点として活用され」ということですので、交通政策課とせっかく県警が同席しておりますので、県警に聞きますが、まずこのエプロンというのは、場所はどこですか。

藤井交通政策課長 濟みません。写真ではありませんが、崇城大学の学校がございますけれど、その先のエプロンのほうに駐機場は移ります。

小杉直委員 いやいや。エプロンの強化機能は、天草空港がしとるわけですたいな。すると、阿蘇くまもと空港のほうは、県有地を5～6億かけて整備されたでしょう。

藤井交通政策課長 はい。

小杉直委員 その既存の空港の敷地内のエプロンというのか、県有地を整備した場所をエプロンというのか、どっちだろうかということ。

藤井交通政策課長 こちらの37ページの一番下のところに、委員御指摘の「複数機駐機可能な駐機場（エプロン）を整備し」というところにつきましては、県有地の上につくりました、県で単独でつくりましたエプロンのことです。

小杉直委員 その場所をこの文字のエプロンという駐機場になってあるわけですね。

藤井交通政策課長 はい。

小杉直委員 わかりました。そうすると、県警のほうは全国の県警ヘリが活動拠点として活用されたと書いてありますが、私が知る限りでも非常に活躍されたことは聞いてありますが、当時の全国の県警ヘリの状況はいかがでしたか。

奥田交通部長 お答えしますけれども、第1陣で、関西の府県のヘリが、来ました。その後帰ったり、また新たに来たりと……。

小杉直委員 交通部長だから詳しうは御存じないかもしれません、警備部の話ですから。全国から来たのですか。

奥田交通部長 資料には全国とございますが、全てかどうかは申しわけございませんがお答えが……。

小杉直委員 なぜ尋ねるかというと、先般長野の防災ヘリが墜落して、9名の尊い人命が失われたもんですから、こないだ総務委員長の高木委員長とは熊本県の防災ヘリに乗ったり、その前には自衛隊のヘリに乗ったりして、上空からの有効性とか、あるいは一方ではリスクというのも肌で感じたわけですが、そういう事故もあってあるんですね。この場

所の活動拠点として使用されたことで、問題点はなかったろうかなと思うといったわけですが、大体わかりましたので結構です。

森浩二委員長 ほかにありませんか。

岩中伸司委員 先ほどから空港ライナーのことで荒木委員含めていろいろ質問が出ていました。順調に試行運転ずっと利用者がふえてきたということですけれども、その中身については利用者の層というか、豊肥本線沿線がやっぱり中心ですか、それとも熊本駅で乗りかえてくるというような、そこまで把握されているかどうかはわからないんですが、大体どういう層が利用されているのか。

藤井交通政策課長 県外、県内の利用者で大体50%・50%ぐらいの利用です。その中で沿線の例えば熊本市と大津あたりの方々、住まわれている方々がおられる。その中で、熊本市が20%、大津が10%という状況まで把握しています。

岩中伸司委員 以前もちょっと聞いたことがあるんですが、沿線からもかなり来ることもあったんで、順調に利用者が多くなって、私が一番ひっかかっていたのは、試行運転というのがあって、試行といえば、本当に今回のように5年ぐらいになるですね、ことしの4月から本格運用ということになるんですが、試行運転と本格運用というのはどう違ってくるのかというのは……。

藤井交通政策課長 前回お尋ねがあったときにもお答えさせていただいたと思いますけれども、試行ということですと、いつやめるんだろうとか、安心して乗れないと、いつまで続くんですかという声もありましたものですから、安心して乗っていただけるというのがまず一つ大きな効果だとと思います。

また、本格運行ということで定着してきたということは、さらに利用者をふやしていくということでコンペも行って、利用者、運行会社にもいろんなアイデアを出していただいて、まさに情報を発信しながら利用者をふやしていくと。便利であるということになれば、県内各地にもJRを使ってみていただけますし、またあわせて空港の利用者もふやしていくと。

前も申し上げましたジェットスター・ジャパンあたりは、LCCですと無料でJRのところまで行けるのか、まさに空港とつながっているというイメージで、ああ、それはいいなということで就航のときにも一つのセールスポイントになりましたので、そういった意味では、どんどん利用していただけるように宣传をしていきたいと思ってあるところでございます。

岩中伸司委員 試行と本格運用というのが以前から引っかかっていたのですが、今の説明でいけば、本格的に、これは永続的にこのルートはあるので、熊本空港が非常に利用しやすいということを、旅行会社やその他いろんなところの、広告にも含めてできるという、そういう形で今後伸ばしていくということのようですので、理解できましたし、本格的に進めていただきたいと思いますが、ただ、ここに補助金等々を、支援の各自治体からも大変なようですので、国も自治体も、県も数千万ぐらいは出しているようすけども、これは今回の災害の関係とは全く別で、今後も進めていくということで理解していいんですか。

藤井交通政策課長 負担の問題につきましても、関係者でいろいろな利便性の向上に向けて、関係するところで協力しながらやっていまして、前は県が一番大きく出したんですけど、その割合も今は7割5分ぐらいまで下

がっていますけど、JRにも一部負担していただいたりしながら、共同で運行する体制で今後も進めていきたいと考えております。

岩中伸司委員 JRが一番もうかりよつてじゃなかろうかと思うけんですね、その負担も求めて、県は徐々に減らして、ほかのところに使うようにしていかないかねなというふうに思いますので、それは要望です。

池田和貴委員 濟みません。今のに関連してちょっとお尋ねしたいんですけど、こういうものが浸透していく、空港ライナーとかが浸透していくというのを、今は結構みんなスマートフォンを利用して、その例えは「乗換案内」とか、アプリでここに、いわゆる熊本空港からここに行きたいとかというリストを、経路を示されるんですね。それを見て、空港ライナーとかがその経路の中に入ってくると、必然的に知らない人はこっちは使い始めてくるんですけど、そういう動きというのは何かしているんですか。

藤井交通政策課長 濟みません。私今ちょっと言いそびれましたけど、「乗換案内」に出るようになってきました。全社かどうかはちょっと今確認できませんけれども、「乗換案内」は出てくるようになっていますので、逆に言ったら、都会のほうから来る方にとっては使いやすいというのが言われております。

池田和貴委員 ですから、そういうのを積極的に活用しながら、どうすればそれに乗るようになるのかとか、そんなのを考えながらやっていくのが必要なのかと思います。

続けてもう一点ですけど、今回ちょっと説明はなかったんですが、6ページ九州縦貫自動車道、昨年の4月に片側1車線の通行止め解除が行われていて、工事はずっと進ん

でいるわけなんですけど、今、御船から松橋インター間も工事されていまして、結構渋滞をしているんですね。工事の状況については報告されていないんですけど、これは何かわかれればちょっと教えていただけますか。

上野道路整備課長 6ページの九州縦貫自動車道の震災からの復旧状況でございますけれども、6ページの現状の丸、一番上にも書きさせていただいてありますけれども　ごめんなさい、それと7ページの今後の取り組みの丸、一番上の九州縦貫自動車道にも書きさせていただいておりますが、主に木山川橋を中心に重大な被害を受けているものですから、片側1車線での通行を現在しているところでございます。

西日本ネクスコさんのお話によりますと、来年度の早い時期に4車線に戻るという目標で今されておりますので、来年度は来月からでございますので、早い時期ということでそのあたりを考えられて、4車線を目標に取り組んでおられるかとは思います。

ただ、お話を伺いますと、一旦4車線で全線開通にはなるわけですけれども、皆さん通っておわかりのとおり、路面の傷み、あるいは路面の波打ちといいますか、まだまだその辺がきっちと、最終的な高速道路としての走行性を保つには至っていない箇所もあるということでございますので、その後も、やはりそのあたりを中心に路面の修復をやられるときには、一時的に2車線というふうな交通規制も必要になってくるかとは思っておりますが、一日も早い4車線の開通に向けて、県としてもしっかり求めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

森浩二委員長 ほかに。

岩下栄一委員 ちょっと先のことでありま

すけど、先ほどから新空港についていろいろ御意見が出ておりますけれども、この名称ですけれども、阿蘇くまもと大空港。（笑声）大津駅の愛称問題も出とるけれども、空港に愛称をつけることは「阿蘇くまもとくまモン空港」とか何か長ったらしいけど、そんな話はないでしょうね。

あるいは事業主体になる、事業主体になる自分の名前をつけたりとか、それはあり得るのですか。

藤井交通政策課長 愛称につきましては、今阿蘇くまもと空港というのが愛称として、正式名称は熊本空港なんですけども、大変定着していて、阿蘇をイメージした形で定着しておりますので、今のまま続くんじゃないかなと思いますが、名前につきましては、正式名称は変わらず、愛称というので地元も喜ぶ名前でついていますので と私どもは考えております。

岩下栄一委員 先ほど前川委員からも御指摘がございましたが、乗降客だけでなく、いろんな人が寄り合うリゾート的な空港、そういう一面があったほうが本当いいなと思いますけれども、例えば子供たちが喜んで集まる航空博物館みたいなやつをここの中に設置すると、操縦席に座って体験できるとか、そういう航空博物館的なものを構想の中に入れていっていただきたいなというふうに思います。アイデアとして。答えは要らぬ。（笑声）

森浩二委員長 ほかに。

緒方勇二委員 いろいろ大空港構想 Next Stage の話が出て、非常に夢のある話が次々出るので、私はどうしても民間企業が福岡空港みたいに、JRさんも九電さんもいろんな人が参画できる、今後の県政の底がたい、息

の長い大空港構想で起爆剤になってほしいなと思うんですが、空港ライナーが試験運行のときに随分危惧をされましたけど、本格運行になって、今後県外も50%、それで県内も50%、今後だんだんキャパがふえていくと思うんですが、このはるか先の呼び水として豊肥線本線からの引き入れなんかは視野に入ってくるんですか。

例えば、この別添資料でこういうのを見せていただいているが、地下から当然入ってきてどうすれば、空港利用者だけじゃなくて、前川委員もおっしゃっているような、やっぱりいろんな使い勝手がいい空港ができる上がるんだろうと思いますが、さすればいろんな団体も、企業も参画できるような、それにまさに大空港構想になるんだろうと思いますが、それにはとにかくにも引き込みが要るんだろうと思うんですが、はるか先にはそういうことはお考えになられてありますか。

藤井交通政策課長 先行事例の仙台空港では、30年後の目標を、今300万人のところを550万人という目標を掲げて取り組まれてあります。そういったことを考えますと、例えば今私どもの阿蘇くまもと空港が324万人、27年度ですが、それが500万人目標で動いていったときに、では将来的にアクセスというのは結構重要な課題になってくると思いますので、そういった検討ということで、大空港構想Next Stageの中では、鉄道軌道の検討等ということで入れさせていただいております。

ですから、実需に合わせて、将来を見据えた形の議論というのも今後出てくるかもしれませんし、仙台空港では鉄道会社がその運営会社の一つに入っていますので、また今のところ、例えば鉄道だけではなくて、観光地直行のバスについても、新たに今度設定されるという話も出てあります。そういった意味で、あらゆる角度からアクセスというのは検

討が出てくるのかなと思っているところでございます。

緒方勇二委員 もともとここに空港が移転をされて、もともとが50万人がスタートだったというふうなお話を、総務の委員会に出て視察の折に聞かせていただきました。それから重ねて重ねて増築をしていった今日でありますけど、いよいよこれをリニューアルして、それもコンセッションといったときにやっぱり目標値が高く、夢が広がるわけですね。そのときに、どうしても引き込み線の話というのはついて回るんだろうと思いますので、実需に合わせてしっかりと夢のある話を今後も検討していただければと思います。お願いします。

森浩二委員長 いいですか。ほかに。

荒木章博委員 17ページの有明海の沿岸道路については、昨年説明会がありましたし、まず用地着手をするということで、これは国のはうの考え方は1.3キロですけど、目安は、どのくらいの目標を立てておられますか。

上野道路整備課長 有明海沿岸道路につきましては、17ページに書かせていただいておりますように、三池港インター連絡路ということで、連絡路から、三池港インターから熊本県内のほうにも一部区域に入り込んで、熊本県内にも工事を、有明海沿岸道路として着手されたということでございます。

国にお聞きしますと、今回の用地買収は、荒尾市さんが持っておられる用地の一部を、まずは買収に掛かられる予定にされているということでございますので、まだ用地買収あるいは道路の詳細設計等を今から進めいかれると。一部は、荒尾市の競馬場跡地は、区画整理等の予定も入ってまいりますので、目

標年次といいますか、その辺は国からも示されていないというところになります。

荒木章博委員 わかりました。予定としては...積極的に対応して、荒尾市とも連携を取りながら進めていただきたい。

最後に、エアソウルを、23日の日だったかな、蒲島知事が行かれて。ちょうどあの24日の朝9時20分ごろ、二階派の会長の河村先生からたまたま連絡があって、熊本と韓国、大変努力していただいているから、韓国との一つの事例というか、便数など、かなり進んでいますよと言ったら非常に喜ばれてありますけど、60往復になると、1万1,000人になるですよ、乗客数は。その小林さんは向こうに行かれていたから、今後の感じですね、対応、知事が一緒にあられたから、行かれとったから、今後の何というか感触ですたいな、ここあたりをちょっと聞かせていただければなと思っております。

内田交通政策監 私のほうが知事に同行させていただきまして、2月23日の日にエアソウルの柳社長のほうを訪問させていただきました。当初は、定期便再開について、アシアナを引き継ぐ会社ということで、定期便再開のお願いに上がったわけでございますけども、社長のほうからは、まずもって復興支援も含めまして、4月からチャーター便としての形で運航を開始したいというお話がございました。

なかなか、定期便に向けましてはいろんな航空会社のハンドリングですとか、いろんな調整が必要なんですけども、取り急ぎ熊本にお客様を運びたい、それで熊本を支援したいというお話がございまして、チャーター便を考えましたということでございました。

その中で、先方からの話しぶりの中では、こういうチャーター便を一つの礎として、近い将来、多分本年度だと思いますけれども、

定期便に向けての判断を伺っていきたいというような御示唆があったというふうに受け取っておるところでございます。

荒木章博委員 今大変な、最終的には同意をいただいたわけですけども、それまで関係課においては大変な努力をされて、私も韓国にはこの前もRKKの社長と一緒にコンサートですね、蔚山のほうでやってまいりましたし、熊本県の大学とか、同行して高校の太鼓と同行して、空路の香港、韓国便というようなものについていろんな話し合いをやっていく中で、向こうでもそういう話を聞いたもんですから、今後試験的なところもありますけれども、本格の空港路線運航につないでいただければなと思って期待をして、熊本もインバウンドだけではなくて、アウトバウンドに対しても何か企画を立てていただきたいなと思って、向こうだけの受け入れだけで満足するんではなくて、やっぱり熊本からも何か企画をしてやっていただければなというふうに思っております。

そういう意味では、各テレビ局やら、RKKさんや、TKUさんや、KKTさんや、KABさんやいろんなネットがあるんです。姉妹提携の放送局があるんです。そういったところと企画をして、予算化して、何かそういう熊本県と、特に韓国は今治安もよくないとかいろいろ問題が出ていますけど、今その時を知事が動かれるということは、大変な収穫ができると思います。

ただ、安倍総理がアメリカに行かれたですね。やっぱり批判する人はいるんですけど、そういった積極的に旅行客を送り込むというふうなことも、積極的に考えていただきたいなと思っております。

また議会本会議のときに質問しますので、よろしくお願ひいたします。（笑声）

内田交通政策監 エアソウルの社長さん

が、定期便再開に向けて 今年度と申し上げたんですけど、来年度、4月からの実績を見ながら定期便に向けての考え方を固めていかれて、時期についてはまだ明確はされておられませんし、4月から10月の運航状況、利用者の状況を見ながら御判断をされていくものと思っております。

それから、今回エアソウルのほうにお話しにいきますときに、アウトバウンドの話を実は私ども持ってまいりました。熊本のお客様も観光にいきたい方がたくさんいらっしゃると、今熊本県はないので、福岡のほうに回って福岡から行っている、私たちも福岡から來ましたとお話を申し上げたところでございます。

ぜひインバウンドチャーターだけじゃなくて、アウトバウンドのチャーターも組み合わせませんかと御要望をしたんですけども、ちょっと今回についてはなかなかすぐ手続が間に合わずに、インバウンドチャーターだけになりましたということです。

ぜひ先生おっしゃったように今度は定期便化に向けて、そこまで強く働きかけを行いまして、定期便になればアウトバウンドの商品が組めますので、そうなりますとあわせて旅行商品、熊本の旅行会社と提携をして旅行商品を組み重ねる。あと、それを啓発するためのいろんな広報手段なんかも考えていくことができるかと思いますので、おっしゃったような点も拝聴しながら、今後一生懸命取り組んでまいりたいと思います。

荒木章博委員 海外路線の、熊本が地震でこういう状況の中で元気であると、熊本は安心であると、大きく売っていくためにも岡山空港なんてハワイやら、いろんなところまで飛んでいるから、そういうところを熊本が企画して、積極的に対応するようなことで協力をしていくと、いろんな面でこの熊本が大空港になるには 国際線が1便しかな

い、一つの便しかないということだけでは、熊本の大空港構想はないと思うんです。ここは原点だと思いますから、国際路線はですね、香港のみならずソウル便や釜山便や台湾便や。台湾便はありますけど、香港便や...。積極的に対応していただきたいと要望して終わります。

池田和貴委員 今に関連してなんですけど、こちらからの状況だけじゃなくて、多分九州全体の状況も関連すると思うんです。というのは、福岡空港は混雑空港に指定されて、自由に出ようと思ってもなかなか出られないような状況なんだろうと思うんです。

例えば、八代港にあれだけクルーズ船が来るようになったのも、ある意味、福岡とか長崎では賄い切れない部分というところで、八代は選ばれたようなところもあるというふうに聞いています。そう考えると、今後福岡空港が、あそこに立地する以上、なかなか便数をふやせない。

それで、日本は何千万人か観光客をふやそうとしているので、そうするとキャバの問題からするといったらどこになろうかという話が絶対出てくるんで、そうなったときに、熊本は九州の中心であるという立地的な利便性が必ずクローズアップされてくるはずなんで、そこをしっかりとつかんでいただくような計画や動きをしとかぬといかぬとじゃないかなと思いますので、ぜひ皆さん頑張っていただきたいというふうに思います。

森浩二委員長 いいですか。それでは、質疑を終了したいと思います。御異議ありませんか。

（「なし」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

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。

それでは、その他として何かありませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

森浩二委員長 私から一言要望を。

ソウルに行かれたという話をされました。ぜひ釜山のほうに、600万都市ですので、エアプサンがありますので、一番九州から近い都市ですので、よろしくエアプサンのほうにも行っていただければと思います。要望です。以上です。

ほかになれば、本日の議題についてはこれで終了いたします。

ここで、本年度最後の委員会ということでございますので、一言御挨拶をさしていただきます。

本年度は、熊本地震の影響により、実質半年間の委員会活動となつたわけですが、その中でも3回の委員会審議のほか、昨年11月には、運休中の香港線の再開に向け、香港への視察を行うなど大変実のある議論・活動ができたのではないかと思っております。増永副委員長の御協力を得ながら、委員の皆様方に熱心に御審議をいただいたおかげで、深く感謝を申し上げる次第です。

また、島崎部長を初め執行部の皆様方におかれましても、その御努力、御協力に対しまして厚くお礼を申し上げたいと思います。

地震を経験した本県において、幹線道路や都市圏交通の整備充実、熊本空港の拠点性向上などの重要性が一層強く認識されました。創造的復興と災害に強い熊本づくりのためにも本委員会の審議を踏まえていただきながら、着実に取り組みを進めていかれるよう願っております。

最後に、各委員並びに執行部の皆様方のますますの御健勝、御活躍をお祈りしまして、閉会に当たっての挨拶とさせていただきます。

続きまして、増永副委員長からも一言よろしくお願いします。

増永慎一郎副委員長 半年間、たいへん短かったんでございますが、森委員長を初め委員の皆様方、また執行部の皆様方の御協力のおかげで、副委員長の責を全うすることができました。

高速ネットワークの整備推進は非常に大事なテーマでございますので、これから先も、きちんと、一生懸命取り組みながらやっていきたいというふうに思っております。

1年間、ありがとうございました。

森浩二委員長 それでは、これをもちまして本日の委員会を閉会いたします。

午前11時36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