

第 12 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 9 月25日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

## 第12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9月25日(月曜日)

午前9時58分開議

午前11時26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

### 出席委員(16人)

委員	長	森	浩	二
副委員	長	高	木	健次
委員		前	川	收
委員		小	杉	直
委員		鎌	田	聡
委員		小早川	宗	弘
委員		田	代	国広
委員		早	田	順一
委員		浦	田	祐三子
委員		増	永	慎一郎
委員		前	田	憲秀
委員		濱	田	大造
委員		河	津	修司
委員		岩	本	浩治
委員		松	村	秀逸
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 山川 清徳

交通政策・情報局長 藤井 一恵

地域振興課課長 重見 忠宏

交通政策課長 内田 清之

土木部

部長 手島 健司

首席審議員兼

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 坂井 秀一

都市計画課政策監 尾上 祐介

審議員兼

鉄道高架推進室長 高橋 慶彦

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 吉田 晋

午前9時58分開議

森浩二委員長 ただいまから、第12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、前回6月の委員会以降に人事異動がっておりますので、自席から自己紹介をお願いします。

(企画振興部長、地域振興課長の順に自己紹介)(拍手)

森浩二委員長 それでは、付託事件の審査に入ります。

まず、山川企画振興部長から総括説明をお願いします。

山川企画振興部長 委員会開催に当たりまして、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、熊本天草幹線道路のうち、熊本県が整備しております本渡道路について、いよいよ第二天草瀬戸大橋の工事

に着手いたします。

このように、幹線道路の整備は着実に進んでおります。今後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。

次に、航空路線の利用促進についてですが、今年度4月から8月までの旅客数は、国内線、国際線ともに、熊本地震がありました前年度はもとより、地震前の平成27年度も上回っており、着実に回復してきています。

また、国際線につきましては、7月4日に、国土交通省から、訪日誘客支援空港の認定を受けました。今回の認定を追い風として、香港線の日も早い再開と既存路線の増便や新たな路線誘致に取り組んでまいります。

阿蘇くまもと空港の創造的復興につきましては、6月30日に国がコンセッション方式についての制度設計案を公表し、あわせて民間投資意向調査が実施されました。8月2日には、県においても、セミナーと現地見学会を開催しました。このセミナーには、県内外から126社の参加申し込みがあり、阿蘇くまもと空港に対する民間の関心の高さがうかがえました。

今後も、本県の魅力や阿蘇くまもと空港のポテンシャルについて積極的に発信し、地域の活性化につながる魅力ある提案が数多くなされるよう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。

平成28年3月に策定した熊本都市圏都市交通マスタープランで提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向け、国、県、関係市町村、県警及び交通事業者で構成する熊本都市圏総合交通戦略協議会を設置し、共同事務局である熊本市とともに、8月22日に開催しました。

今後は、同協議会において、平成30年度半ばのアクションプラン策定を目指して取り組

んでまいります。

以上、各案件につきまして概要を御説明申し上げましたが、詳しくは各課長から御説明させます。御審議のほどよろしくお願い申し上げます。

森浩二委員長 それでは、付託事件に関する事業概要等の説明に入ります。

まず、事業概要について説明を求めた後、その後質疑を受けたいと思います。委員会の運営を効率的に行うため、説明は着座のまま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 道路整備課でございます。

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、よろしくお願いします。

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3つ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すが、NEXCO西日本の工事は、7月18日に契約され、10月中旬から本格的に工事を実施される予定です。また、用地買収の進捗は9割を超え、埋蔵文化財調査も約7割が完了していると聞いております。

本県も、引き続き、早期完成に向け、支援してまいりたいと思います。

次に、少し飛びまして16ページをお願いいたします。

地域高規格道路の熊本天草幹線道路について、現状の欄の最後の行のアンダーラインのところですが、大変申しわけございませんが、一部削除をさせていただきます。

「平成29年9月に(仮称)第二天草瀬戸大橋

の下部工工事を契約し、」となっている部分で、「契約」までは残していただき、「し、」から以下の「10月7日に着工式を開催予定。」という文の削除をお願いいたします。申しわけございませんでした。

今後は、工事を推進していくとともに、用地買収にもしっかりと取り組んでまいります。

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しております。6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、の九州中央自動車道です。

アンダーラインのところですが、九州中央3県、熊本、大分、宮崎議員連盟の皆様と、九州中央自動車道と中九州横断道路の整備促進を強く訴えるために、7月13日に国土交通省、8月16日に九州地方整備局などに要望活動を行いました。また、8月17日には、熊本、宮崎両県の期成会と共催により、熊本市で九州中央自動車道の建設促進を願う地方大会を行いました。

次に、19ページをお願いします。

南九州西回り自動車道です。

7月19日に、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、県選出国会議員へ建設促進の要望活動を行いました。

次に、20ページをお願いいたします。

中九州横断道路です。

7月13日と8月16日は、九州中央自動車道の説明と同じになります。また、7月19日に、熊本、大分両県の期成会による総会が開催されました。

次に、21ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路です。

8月23日から24日にかけて、期成会の皆様と、九州地方整備局、国土交通省、財務省、県選出国会議員へ建設促進の要望活動を行いました。

次に、有明海沿岸道路(期)です。

8月2日に、期成会の皆様と、国土交通省、財務省及び県選出国会議員へ要望活動を行いました。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かりいたしまして、来年度の予算獲得、各路線の早期整備に向けて、精力的に要望活動を行ってまいりますので、よろしくお願いいたします。

最後に、22ページをお願いいたします。

道路整備によるストック効果のPR活動として、8月16日から31日までの期間、県庁地下通路展示ブースでストック効果のパネル展を開催しました。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、よろしくお願いいたします。

以上で道路整備課の説明を終わります。

内田交通政策課長 交通政策課でございます。

引き続き、アンダーラインをしました変更箇所を中心に御説明申し上げます。

資料の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申し上げます。

(1)阿蘇くまもと空港の旅客数についてでございます。

4番目の丸でございますが、平成29年4月から8月までの旅客数につきましては、国内線で、前年度に比べ約23万3,000人増の132万人、対前年度同期比121.4%、国際線で、前年度に比べ約4万人増の5万人、同じく475.6%、合計で27万3,000人増の137万人、124.7%増となっております。前年度の利用者数を大幅に上回っております。また、熊本地震前の平成27年度の同時期の旅客数132万人を、5万人上回っている状況でございます。先ほど部長の概要説明でもありましたが、この数字からも、熊本地震から着実に回復をしております。

25ページをお願いいたします。

(2)国内線の振興についてでございます。

現状の各路線の動きでございますが、まず国内線の各路線の旅客数につきましても、全ての路線で前年度を上回っており、地震前の27年度と比較いたしましても、ほぼ同水準あるいは地震前の旅客数を上回る路線も 東京線等ですけれども、ございます。

対前年度同期比で申し上げますと、東京線で120.5%、大阪線では121.2%、名古屋線では127.5%、沖縄線で132.1%という状況でございます。

2ページ飛びまして、28ページをお開きいただきたいと思います。

参考4でございますが、阿蘇くまもと空港の国内路線別の旅客数でございます。

先ほど御説明申し上げましたように、国内の路線別の旅客数、利用率の詳細を記載しております。

続きまして、29ページをお願いいたします。

国際線の振興につきまして、現状でございます。

まず、全般的なお話でございますが、2番目の丸、ソウル線につきましては、ソウル線全体の旅客数は、8月末時点での同時期比で、前年度はもとより、熊本地震前の平成27年度を上回っている状況でございます。

香港線につきましては、再開に向けて、引き続き航空会社との協議を継続しているところでございます。

また、平成29年7月4日に、国土交通省が、阿蘇くまもと空港を訪日誘客支援空港に認定しました。この認定により、今後3年間にわたり、国による多様な支援を活用できることとなった次第でございます。

詳細につきましては、申しわけございませんが、別添でお配りをさせていただいております。別添資料のほうで御説明をさせていただきます。別添資料の1ページをごらんいた

だきたいと思います。

1ページでございますが、国は、明日の日本を支える観光ビジョンが定めております訪日外国人旅行者数を、2020年に4,000万人、2030年に6,000万人の目標達成を掲げておまして、地方への誘客促進が大変重要となっていることから、従来の都市部に集中していた国際線を地方空港まで広げ、訪日誘客の窓口を広げるための施策を進めているところでございます。

その一環といたしまして、国土交通省は、平成29年度から、地方空港への国際線就航を強力に推進するため、高レベルで誘客就航促進の取り組みを行っております地方空港を訪日誘客支援空港と認定した上で、総合的な支援措置を講じることとし、各県等に認定対象地方空港の募集を行ったところでございます。本県も、昨年度末、応募しているところでございます。

その結果、本年7月4日に、国土交通省から、阿蘇くまもと空港を含む全国の27空港が認定を受けたところでございます。

2ページ目、ちょっと横になって申しわけございません。2ページ目でございますが、このうち阿蘇くまもと空港は、3つの認定空港のカテゴリー区分のうち、最も支援メニューの多い拡大支援型に認定されております。全国で19空港認定されております。今後3年間にわたり、国によるいろいろな支援が活用できることとなっております。

3ページをお願いいたします。

具体的な支援の内容でございますが、左側の枠囲みにありますとおり、新規就航・増便支援に当たっての国際線着陸料の割引または補助、それから、カウンターの設置、使用料等の新規就航等経費の支援、また、右側の枠囲みにありますとおり、旅客受け入れ環境高度化のための施設整備ですとか、C I Q、検疫、入管、関税の各施設整備について、国の支援措置が行われることとなっております。

今後、国や航空会社との協議を踏まえまして、各種支援制度を活用しながら、阿蘇くまもと空港の既存の国際路線の増便や新規路線の誘致の取り組みを強化してまいります。

それでは、また本資料のほうに戻っていただきまして、30ページのソウル線の現状を御説明させていただきたいと思います。

3番目の丸でございますが、4月2日からインバウンドチャーター便としての運航開始を行いましたエアソウル社が、7月2からは、インバウンド専用の定期便として運用を、今現在継続しているところでございます。

10月29日からの冬ダイヤにおきましては、現在の週2便から週3便に増便し、熊本からのお客様、つまりアウトバウンドにも利用が可能な定期便として運航される予定ということでございます。

詳細につきましては、再び申しわけございません。別添資料で御説明をさせていただきます。別添資料の4ページを改めてお開きいただければと思います。

別添資料4ページ目でございますけれども、エアソウルによるソウル線の拡充についてというところでございます。

1の経緯の3番目の丸でございますが、エアソウルは、平成29年4月2日から平成29年10月26日までを予定期間といたしまして、阿蘇くまもと空港とソウル・仁川空港間で、熊本県内へのゴルフツアーを中心といたしました、週2日、木曜、日曜でございますが、連続60往復のインバウンドチャーター便を運航開始したところでございます。その後、平成29年7月2日からは、インバウンド専用の定期便としての運航を継続しております。

2の今後の動きでございますが、このたび、エアソウルからの連絡によりますと、当社から予定しております10月26日までのインバウンド便としての期間満了後、10月29日からの冬ダイヤからは、現在の週2便から週3

便 これは火曜日が追加となります。に増便をいたしまして、インバウンド、アウトバウンド双方の利用が可能な定期便として運航される予定ということでございます。

なお、現在、エアソウル社と日本の国土交通省との間で、最終的な手続を調整中でありますことを申し添えています。

この路線拡充を踏まえまして、韓国から熊本への観光客をさらに増加させ、また県民の利便性向上を図るため、利用促進と路線定着を図ってまいります。

また、本資料に戻っていただきまして、31ページ目でございます。

香港線でございますが、項目の最後の丸でございます。

香港航空以外の航空会社も選択肢に入れまして、現地の航空会社や旅行会社と路線再開に向けた協議を継続しております。

また、その他の新規路線につきましては、ことし7月に小野副知事が、日中友好熊本県議会議員連盟の皆様とともに上海市を訪問していただきまして、中国東方航空に対しまして、中国路線開設に向けたトップセールスを実施したところでございます。

1ページ飛びまして、33ページをお願いいたします。

資料でございますが、参考2でございますが、今年度4月から8月までの熊本 ソウル線の月別の利用状況を掲載しております。全体70%から80%の非常に高い利用率でございます。

また、参考3は、熊本 台湾・高雄線の月別の利用状況を掲載しております。前年度と比べまして、208.8%となっているところでございます。

参考4は、エアソウルのインバウンドチャーター便の利用実績でございます。8月末までの合計で、1万2,020人の方に御利用をいただいているところでございます。

続きまして、34ページをお願いいたしま

す。

今後の取り組みでございます。

先ほど御説明申し上げました訪日誘客支援空港の認定を追い風といたしまして、まずは運休しております香港線の再開に向けて、あらゆる対策を講じてまいります。できるだけ早期に国際線を3路線に戻すとともに、再開後の利用促進や既存路線の増便、新たな路線誘致にも力を入れてまいります。

また、ソウル線のエアソウルにつきましては、10月29日からのインバウンド、アウトバウンド双方の定期便化以降も、韓国から熊本への観光客をさらに増加させていくとともに、県民の皆さんの利便性向上を図るため、利用促進と路線定着を図ってまいります。

35ページをお願いいたします。

特に、香港線につきましては、引き続き航空会社や大手旅行会社との運航再開に向けた協議を継続してまいります。3番目の丸に記載しておりますとおり、航空会社のほうからは、当面は、香港空港の定期便スロット枠の確保が大変難しいという情報がございます。このことから、チャーター便枠による熊本線の就航についても、現在調整を行ってまいっているところでございます。

続きまして、36ページをお願いいたします。

3の航空物流機能の強化についてでございます。

中ほどの参考1をごらんいただきたいと思います。

一番下の段でございますが、ことし4月から7月までの取扱量は、前年度を上回り推移しており、順調に回復しているところでございます。

2ページ飛びまして、39ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港の創造的復興についての現状でございます。

3番目の丸でございますが、6月30日に、

国土交通省から、阿蘇くまもと空港におけるコンセッション方式の制度設計案を示します熊本空港特定運営事業等基本スキーム(案)が公表され、8月25日までの間、民間投資意向調査、いわゆるマーケットサウンディングが実施されたところでございます。

また、8月2日には、民間から魅力的な提案が数多くなされるよう、本県の魅力や空港のポテンシャルを県内外に発信する目的で、阿蘇くまもと空港コンセッションセミナー・現地見学会を熊本県の主催で開催しましたところ、126社、202人からの申し込みがあり、関心の高さがうかがえたところでございます。

ここで、現時点での阿蘇くまもと空港におけるコンセッションの想定スケジュールや基本スキーム案を別添資料のほうで御説明させていただきます。たびたびで恐縮でございますが、別添資料の5ページをごらんいただきたいと思います。

横で申しわけございません。別添資料5ページ目でございます。

熊本空港運営委託に向けた現時点での想定スケジュールというものでございます。

まず、コンセッション導入に向けた想定スケジュールでございますが、現在、国においては、マーケットサウンディング、民間投資意向調査で寄せられました意見の集約を行っておられるところでございます。

今後、これらを踏まえた制度設計案の修正等が行われまして、来年1月に実施方針を公表、3月には募集が開始される予定となっております。

来年度でございますが、具体的な国による審査が行われまして、平成31年3月に優先交渉権者が選定される予定でございます。その後、新会社が設立された後に、まず、平成31年7月ごろにビル事業が開始され、滑走路、駐車場を含めた空港全体の運営は、32年の4月ごろに開始される予定でございます。

6ページをごらんいただきたいと思います。

6月30日の国の基本スキーム案に掲載された主な項目、内容でございます。

まず、国内線、国際線一体化ビルの建設が盛り込まれております。これは、平成34年度中の供用開始を前提とされております。

事業期間は48年とされ、不可抗力による延長は10年とされております。新ビルの耐用年数等を考慮しまして、ほかの空港よりも長期間の設定となっております。

事業方式でございますが、今現在熊本空港ビルディング株式会社が行っておりますターミナル事業につきましては、株式譲渡により新たな運営権者へ引き継がれることとなりました。

また、要求水準書(案)の体系に、大空港構想ネクストステージの実現への協力が明記されております。この要求水準書(案)は、3月に示されます募集要項の中で、特に国から基準や仕様が示されるものでございます。

公募に関する手順でございますが、1次審査後に実施されます競争的対話において、1次審査を通過しました2次審査参加者と国、県との意見交換が行われる予定となっております。

なお、1次、2次の審査委員といたしましては、国が選定します学識経験者数名に加えて、県の代表者1名が選定される予定となっております。

別添資料の説明は以上でございます。

恐れ入りますが、本資料にお戻りいただきまして、40ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港のPRについてでございます。

平成26年度から開始しております国際キッズダンスフェスティバルでございますが、今年度は、8月5日に台湾・高雄市において開催をいたしまして、29チーム、156名、熊本からも34名の小学生に参加をしていただき、

国際交流や国際線のPRを行ったところでございます。

1ページ飛びまして、42ページをお願いいたします。

今後の取り組みの阿蘇くまもと空港の創造的復興に関してでございます。

国土交通省におきまして、6月30日から8月25日までの間に実施された阿蘇くまもと空港におけるコンセッション方式に関する民間投資意向調査の結果を踏まえまして、年度末に公表予定の募集要項の作成に関する国との協議を、積極的にしっかりと進めてまいります。

また、今後とも、民間から魅力的な提案が数多くなされるよう、本県の魅力や空港のポテンシャルを県内外に発信してまいります。

高速交通体系については以上でございます。

坂井都市計画課長 都市計画課でございます。

49ページをごらん願います。

アンダーラインの箇所について御説明いたします。

国、県、関係市町村、県警及び公共交通事業者で構成されました熊本都市圏総合交通戦略協議会を、熊本県と熊本市を共同事務所として設立いたしまして、去る8月22日に第1回協議会を開催いたしました。

今後は、本協議会において、アクションプランの平成30年半ばの策定を目指すとともに、策定後は、施策の進捗管理や事業の効果検証を行いながら、着実かつ継続的な施策の実施により、目指すべき将来像の実現に向けて取り組んでまいります。

都市計画課は以上でございます。

内田交通政策課長 交通政策課でございます。

資料50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2、熊本都市圏交通政策の主な取り組み、都市圏公共交通ネットワークの整備についてでございます。

阿蘇くまもと空港へのアクセス改善の現状では、丸の2番目でございますけれども、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善を図るため、本年4月から、JR豊肥本線を活用した空港ライナーの本格運行を行っており、運行開始から本年8月末までの延べ利用者数は43万1,305人となっております。

表にありますように、本年度4月から8月までの利用者数は4万184人、1日当たりの利用者数は262人平均でございます。ことし4月以降の利用者数としては、過去最高を記録しているところでございます。

恐れ入ります。2ページ飛んでいただきまして、53ページをお願いいたします。

中ほどの(3)パークアンドライドにつきましては、平成29年8月末現在、実施箇所10カ所につきまして、駐車可能台数489台で供用中でございます。

資料の説明につきましては以上でございます。御審議よろしくお願い申し上げます。

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。

前田憲秀委員 資料の6ページ、先ほど現状のところ、城南のスマートインターチェンジについてちょっとお尋ねをしたいんですが、7月9日に供用開始になりました。

実は私も利用していたんですが、あそこはたしか予算も大分削減をしてつくったということで、高速に入る出入り口が2カ所あります。いわゆる上り線と下り線というんでしょうか、中にはきれいにちゃんと迂回路もできているんですが、そこら辺の何か要望とか苦情とか、そういったのはまだ何もない

ですか。

上野道路整備課長 道路整備課でございますが、城南インターのアクセス出入りにつきましては、私のところには、特に、現在、トラブルといえますか、そのような情報はまだいただいていないところではございます。

前田憲秀委員 結構です。

まあ、昼はあれなんですけれども、とにかく入り口が別なので、鹿児島に行くときに福岡に行くところに乗ると、またUターンをしてぐるっと回っていかないといけないというそういう仕組みなんですね。私は、全然それがどうこう言うわけじゃないんですけれども、やっぱり初めての人というのは、非常にやっぱり戸惑うかなと。看板も確かにあるんですけれども、福岡方面、鹿児島方面というのはたしか同じ板に書いてあって、福岡は奥に行かないといけない、鹿児島はこっちからとか。多分、地元の人からも、最初はちょっとそういう戸惑いの声を聞いたものですから、その案内表示あたりはもう少し改善、まあこれはNEXCOさんがするのかわかりませんが、そこはしっかり、いい形でできているなという印象はあるものですから、特にそこはしっかりと注意して耳を傾けていただければと思います。

上野道路整備課長 今委員から御意見いただきましたことにつきましては、地元、またNEXCOさんと協議をさせていただいて、また、利用者の声が今どのような状況かというのを把握しまして、適切に対応してまいりたいと思います。

前田憲秀委員 よろしく申し上げます。

前川収委員 32ページですけれども、熊本空港の対前年、それから前々年、地震前との

利用率、旅客数の推移を見れば、非常に堅調に前々年度、地震前からの影響がほぼ消えつつあるというような状況で推移しているということで、関係者の御努力に心から敬意を表したいというふうに思っておりますが、地震の年は別として、27年度とほぼ変わらないようになってきたということの要因については、どういうこと、まあもとに戻ったと考えられるのか、それとも新たな需要が生まれているのかということについて、お考えをお聞きしたいというのが1つです。

それからもう1つ、熊本空港のコンセッション方式についてであります。着実に前に進んできておりまして、応募の方もたくさんいらっしゃるということで、それなりの提案がなされてくるんだろうというふうに思います。

選考の中には、審査委員会の設置の中に熊本県の代表者がお1人お入りいただくということで、これで大丈夫かなとは思いますが、民間運用になるコンセッションで、とてもいいところと、一方で不安なところ、両面あると思うんですね、表裏で。いいところは、当然民間のさまざまなアイデアとかいうものを出していただくこととか、費用負担の部分とか、そういうのはとてもいいところだと思いますが、一方で、公共交通機関である社会インフラとして見た空港が、余りにも商業ベース過ぎるとか、それから、いわゆる一個人企業の、何というんですか、営業だけのための空港みたいなことになってもらっては、とても困るなというふうなことを感じております。

ちなみに、ＪＲが民営化して、そして株も売って、だんだんだんだん完全に民営企業になってきたということになると、赤字路線はなかなか廃止を、やめたがっているという、言葉じゃ言わないけれども、ひしひしと見えてきますね。

ところが、公共交通機関の役割という部分

については、一定程度は採算性は、まあ度外視とまでは言いませんが、一定程度我慢してでも、やっぱり国民の足をしっかり守っていくという、そういった概念は絶対的に必要だというふうに思います。うちは民間企業ですから、民間は当然もうかるようにすればいいんだということでは、やっぱり公共交通機関という部分について非常に危ぶまれるという部分がありますが、その歯どめというのは、まあこの別冊6ページに、選定方法の中に県の代表者が1人入るということではあります。1人ですかというぐらいな気持ちなんですね。基本的には、もっと複数入って、やっぱり県の意見をどんどん反映できるような形をつくってもらえればなというふうに思っておりますが、その点いかがでしょうか。

内田交通政策課長 ありがとうございます。

委員から御質問いただきました2点につきまして、まず1点目の今年度の阿蘇くまもと空港の利用者数でございますけれども、国内線につきましては、特に東京便を中心といたしまして、特にやっぱり復興に関するいろんな需要関係が伸びてきているところがございます。

ちなみに、4月から8月までの東京便につきましては、96万7,600人の方に御利用いただいております。実は、27年度が90万でございましたので、既に7万人近く御利用が多いということがわかっております。

もう一点が、やっぱり海外路線の伸びでございます。特に韓国線のほうが、ティーウェイ航空が週4便、それからエアソウル航空が週2便のチャーター便を新たに就航していただきましたものですから、これを含めて5万人以上の伸びが出てきているという状況でございます。

引き続き、これにつきましては、また今後

も伸びが加速化するのではないかと予想をしているところでございます。

もう一点のほうでございますけれども、実は、阿蘇くまもと空港のこのコンセッションにつきましては、ＪＲの民営化とはちょっと異なりまして、ＪＲの場合は、全く施設そのものの所有権も含めてＪＲのほうに国から移管をされておりますけれども、阿蘇くまもと空港のコンセッションの場合は、基本的に所有権は国が持ったままでございます。その上で、運営する権限、運営権だけをビル、滑走路、それから駐車場に付しまして託してあるという状況でございます、民間委託という形になっております。

全てそのたてつけで法律的なもの、それから制度的なものはでき上がっておりまして、ただ、今回、6月30日に示されました阿蘇くまもと空港の経営に関します基本スキーム案におきまして、例えば要求水準書、これはかなり厳しく、絶対的に事業者が守っていかなければならない項目として特に定めてあるわけでございますけれども、特に保安管理、環境対策、地域との共生、空港の利用促進、それから、本県の場合は、大空港構想ネクストステージ実現への協力、それから新ビル施設の整備等につきましては、この要求水準書という枠組みの中でもきっちりとした提案をして、それに沿ったものを選定していくというようなプロセスが今後図られていくことになります。

委員からもありましたように、熊本県からも代表者を審査委員として送り込むというか、選ばれる予定でございますし、このあたりにつきましては、制度的にも、また実際に選ぶプロセスとしても、今後の熊本県としてのいろんな意向を反映させていただけるような仕組みにはなっているというところで、まずは御説明をさせていただきたいと思えます。

前川収委員 多分、復興需要があるから今伸びているんだろうというふうに思っていますが、この後、緩やかにではありますけれども、復興需要は消えていかなければいけないというかな、ずっとあったままではこちらも困るわけでありますから、そこはしっかりまた対策を含めて、このコンセッション方式による空港の活性化という前提の中で取り組んでいただければなと思っています。

おっしゃったとおり、コンセッションについては、施設そのものの所有は国が持つということで、今と変わらないというふうにはなると思いますが、私のほうからお願いしたいのは、運営をなさる民間会社に対して、一定の窓をやっぱりちゃんとつけておいて、そして熊本県の声がその経営に反映されるというシステムを今の段階で少し考えとかなないと、できた後に言い出しても仕方ないというところがありますので、極力その部分について考え方を出示してもらいたいなと思っておりますね。

もちろん、こういうのは考えています、考えていますと言いますが、結果として民間が運営するということはもう間違いないわけでありますから、その運営が始まった後に県からいろいろ話があっても、これはもうちゃんと資格審査で通った上でやっているんですと言ってしまわれれば、もう何も言えなくなってしまうということにはならないように、運営サイドの中に、やっぱり公共交通機関という部分についての運営ということについて、一定の発言権があるような形をつくっていただければいいんじゃないかなと思っていますので、これから模索してもらえればと思いますが、お考えがあればお願いします。

山川企画振興部長 若干の補足でございますけれども、幸いにしてほかの空港の先例もございますので、御懸念のようなことが生じないように、我々も、しっかり準備、研究し

ておきたいと思います。よろしくお願いします。

鎌田聡委員 少し関連になりますけれども、前の前の委員会でも多分同じことを申し上げたかと思いますが、特に民営ということで、いろいろと要求水準書にありますけれども、とりわけ環境対策ということで、40ページに、まあ空整協が今存在しておりまして、その部分から環境対策事業ということで交付をされているお金が、これから駐車場事業も民営会社ということになるわけでありまして、この部分をきちんと、県なり、そして市町村なり、そういった環境対策、それと地域のさまざまな、まあ地域行政という部分もありますから、そういった部分にも出していただけるように、ぜひそこは、これから民営会社といろいろやるときに、出していただきたいと思います。この辺はどうなんでしょう。

内田交通政策課長 環境対策につきましては、先例のコンセッションの事例もそうでございますけれども、極めて重要な事項と。これについては、民間に運営をさせていく上で、今の水準より落としてはいけないというのがまず前提としてございます。それは落とさない。むしろ、それをさらに活性化していくような仕組みをきちっと提案しなさいということが義務づけられております。

それから、熊本県といたしましても、今、周辺の市町村の皆さん方と一緒に環境対策の協議会をつくっておりまして、住民の代表の皆様方と一緒に、年に2回会議を持ちまして、今の現状ですとか、あるいは今後国とか県の役割についての議論をさせていただいているところでございます。

引き続き、その会議の場には、新しいコンセッションによって選ばれた運営権者にも入っていただいて、協議をやって、地元の声を

きちっとその場で伝えていくと。それに応じた対応策を、毎年毎年講じていただくような仕組みのほうをつくっていききたいというふうに考えているところでございます。

鎌田聡委員 ぜひよろしくお願いしたいと思いますが、例えば先例の空港で、こういった空港整備協会の同じような扱いがあるところで、この部分の扱いはどうなっているのか、そういった例はありますか。もう今やっているところで。

内田交通政策課長 現在、仙台空港のほうで、昨年7月から、コンセッション、民間委託化を実施しておりまして、この環境対策についてもきちっと入っております。基本的には、お聞き及びますところ、以前の水準よりも高い形で施策のほうは実施されていると、仙台空港のほうから聞いているところでございます。

鎌田聡委員 そういう先例もあるわけありますから、ぜひ熊本も、そのレベルが落ちないように、先ほど上げていくという話もありましたので、しっかりと取り組みをしていただきたいと思います。

それと、いいですか、続けて。

森浩二委員長 はい、鎌田委員。

鎌田聡委員 済みません、それと、訪日誘客支援空港の認定がとれたというお話がございましたけれども、これは、1つはハード整備部分への補助ということでありまして、これは、熊本空港はこれから建てかえていくわけでありまして、この辺はあんまりメリットが見えづらいかなというふうに感じております。その点がどうなのかというのが1点と、あと、香港線の今また再開というのを目指しておりますけれども、そこが再開さ

れるときの、いわゆる着陸料割引、これは対象になるのかどうか。

これで見ますと、どうも新規とか増便が対象となりますので、休んでいるのが戻ってくるのかどうかということも含めて、ちょっと教えていただきたいと思います。ですから、これが認定されて、どれだけプラスになるのかなというのがちょっとわからなかったものですから。

内田交通政策課長 確かに、訪日誘客支援空港のさまざまなメリットにつきましては、一応、今年度から3年間ということでございます。その後も継続されるのではないかなと期待はしているところでございますけれども、当面3年間ということでございますので、コンセッションの新しい建設に関しての反映という部分については、そこはかぶらないかなと思っております。そこまではないかなと思っておるところでございます。

ただ、現状の海外路線誘致につきましては、この施策については非常に有効だと考えておりまして、香港線につきましても、実は今、熊本便は、地震前まで週2便飛んでおりましたけれども、そのスロットについては、今鹿児島空港に行っているところでございます。そういう考え方からしますと、便が再開する、要するに新規ではなくて再開するのではないかということなんですけれども、航空会社のほうに確認をいたしましたところ、熊本便については、一応もう今鹿児島の枠になってしまっているということで、今後、熊本便が飛ぶとすれば、新規路線になるという扱いだそうでございます。ということでございますので、一応この訪日誘客支援空港に係る支援措置については、受けられるということになってまいります。

それから、資料の2ページのほうで、訪日誘客支援空港で3つのカテゴリーに分かれておりまして、一番上から、拡大支援型、それ

から、継続支援型、育成支援型というふうに分かれております。

実は、この拡大支援型というところに入りますと、かなりメリットが多うございまして、実は今年度の国土交通省のこの関連の予算が大体10億円を計上してございますけれども、この3つのカテゴリーの違いといいますのは、例えば着陸料につきましては 現状も、実は着陸料については国の支援が幾分かございます。ただ、その支援につきましては、大体1空港当たり1,500万円という上限が設定されておりまして、それより多くなった場合は、もうそこで打ち切りという状況なんですけれども、ここの拡大支援型に入りますと、その上限がないということで伺っております、国のほうから。

したがいまして、とにかく誘致を頑張っていけば、まず拡大支援型の空港から適用して、予算が余れば継続支援型とか育成支援型のほうに予算がかかるという仕組みだそうでございますので、ここはもうしっかり熊本県が、ここの3年間、頑張らせていただきたいと考えているところでございます。

鎌田聡委員 わかりました。そういうことであるのならば、3年間という、当面3年間ですから、そこでやっぱりメリットを生み出していくためには、早くそういった香港線も、まあ1つでもできればもう増便ということ、新規路線となるのであれば、頑張っていかなければならないと思いますので、ぜひよろしくお願いしたいと思います。

以上です。

小早川宗弘委員 先ほど着陸料の割引というふうな話があって、これは航空会社が支払う料金で、大体これは1件当たり何時間とか幾らぐらいというのはわかりますか。

内田交通政策課長 今、熊本に一番海外線で飛んできておりますボーイングの737型で

すとかあるいはエアバスのA31型、150席から大体190席ぐらいの機体でございますけれども、これが1回当たり着陸するごとに、大体8万3,000円から10万円の間、重さによって若干違ってきますけれども、大体8万3,000円から8万5,000円ぐらいの着陸料が航空会社に国から求められると、支払わなければならないという状況になっております。

小早川宗弘委員 やっぱり割引にすることで、航空会社にとっては、その8万円とかいう額というのは大きいんですね。

ちょっと以前聞いたことがあるのけれども、関空が、関空建設当時に何兆円というふうな予算で空港が建設されて、あるいは着陸料が待機料がようわからぬですけども、1日置くともう何百万とするというふうなことで、関空だけは航空会社は避けたいというふうな、そういう雰囲気があつと広がったんですけども、今後、熊本空港は、新しい空港、ターミナルビルのごたるとを建設していけば、そういう着陸料のごたるとがどんどんどんどん高くなっていくとじゃなかなというふうな思いがありますけれども、航空会社にとってその着陸料というのは、どれぐらいの負担というか、メリットというか、この3分の1割引についてはどういうふうな認識なんですかね。

内田交通政策課長 基本的に、着陸料は、やっぱり1回当たりで10万円近くの費用が発生するというので、非常に航空会社にとっては負担が大きいと伺っておりますし、この拡大支援型に認定されますと、基本的には国のほうで着陸料を全額持っていただくようなスキームになってまいります。もちろん、自治体の持ち出し、協調補助みたいなものもございますけれども、基本的には国のほうで持っていただくということですので、その辺の経済的な、経営的なメリットは非常に

大きいというふうに思います。

また、コンセッションによりまして民間事業者が委託した場合は、今度は、例えば滑走路、それからターミナルビル事業、それから駐車場事業、これらの収支をしつつ、プールいたしまして、例えば着陸料を全額免除するとか、そういうような施策も打ち出すことができるようになってまいります。実際、仙台空港では、そういうような施策を打ち出して、どんどん海外路線を伸ばしているという状況でございます。

小早川宗弘委員 わかりました。

小杉直委員 皆さんの質問と違った切り口からお尋ねですが、山川さんが初めて企画振興部長においでしておりますので、県警に聞く前に、藤井さんか内田さんにお尋ねしときますが、結局、外国の観光客をどんどん取り入れようというようなことが大きな県政課題の一つになっておりますが、その裏のリスクには、やっぱりいろんな不良外国人が来たり、あるいはこの間は北朝鮮の委員長兄貴さんが空港で暗殺されたりとか、イギリス、フランス等では信じられないような場所でテロが起きたりとか、もう世界各国いろんな事案が発生することがわからないというんですか、そういうおそれになつとる時代になってしまったわけですが、いわゆる、ちょっと早いけれども、空港交番の場所あるいは工事中の移転場所等についてはどういうふうなお考えですかね。

内田交通政策課長 済みません、まずは私のほうからお答えさせていただきます。

空港内派出所の移転につきましては、現在、熊本県警と十分に連携をし、調整をさせていただいているところでございます。

基本的には、新ターミナルビル、新しくできるターミナルビルにつきましても、今回の

基本スキーム案、国が出した基本スキーム案の中にきちっとスペースを確保しろということが位置づけられておりますので、まずこれは確保されるということでございます。

あとは、具体的な入居の方法とか、どこにやるのが一番ベストか、その観点につきましては、県警のほうと私どもと一緒に来年度の競争的対話の中に入らせていただきまして、具体的な箇所ですとか、あるいはどのような施設運営をしていくかという部分を、直接打ち合わせさせていただくような形になっております。

それから、新しいビルが建ちますまでの別棟ビル、これは国土交通省が平成31年度末までに建設するものでございますけれども、これにつきましては、仮設的に空港派出所も一応入居していただくような形になりますが、その位置につきましては、県警と交通政策課とそれと空港ビルディング、それから国土交通省のほうと、現在、きちっと打ち合わせをさせていただいているところでございます。

小杉直委員 なら、県警にお尋ねですが、今内田さんが説明なさったような方向で、互いに連携、打ち合わせをしながら進めておりますか。

奥田交通部長 空港警察については、数次にわたって協議中でございます。

小杉直委員 2年後には、世界女子ハンドとかラグビーワールド大会等も熊本は控えておるしですね、ひとつ安全・安心対策、治安対策には、十分心がけて進めてほしいと思います。

おかげで、熊本駅舎のほうは、鉄道警察隊がいい場所に設定したというふうに聞いておりますので、ひとつそういう面を参考にしながら、いい場所に、外国の方の安心、安全が十分保たれる、また、いろんな警察官の姿が

見えやすいような場所に交番をつくってもらおうという方向で、ひとつよろしく願いしますですね。

森浩二委員長 ほかに。

増永慎一郎委員 49ページのアクションプランの策定についてちょっとお伺いしたいと思います。

前回の委員会だったと思いますけれども、高額なお金を使ってマスタープランをつくったということで、ただ、ほとんどが熊本市がやらなければいけないということで、ちゃんと熊本市と連携がとれているかという話が多少あったと思います。

指摘なされた点で、何か今までと違って、熊本市との協議をきちんとやっているとか、そういったことがあれば、変わった点があれば、ちょっと教えてほしいなというふうに思います。

坂井都市計画課長 まず、マスタープランをつくる際につきましては、もちろん共同事務局であります熊本市と県、それぞれどういう課題があるか、熊本都市圏の交通につきましては、熊本市がやらなければならないことが一番大きいですから、その辺につきましては、熊本市も十分理解した上でマスタープランをつくっております。

事務方のほうで、具体的に細かい点につきましては、常々熊本市とすり合わせ等を行いながらやっております。例えば、今熊本市が進めております嘉島町と熊本市でパークアンドライドのほうに力を入れていくとか、そういった点でも動いていらっしゃると思いますので、日ごろから常々すり合わせは十分やっていると思っております。

増永慎一郎委員 いや、私が言っているのは、今までやってきたことじゃなくて、この

前あれだけ御指摘があったので、あの指摘を受けてさらに何か、要は、きちんとうまくいってないんじゃないかということで指摘があったわけでございますので、それから先に、この前指摘を受けて何か改善したことがありますかという質問なんですけれども。

坂井都市計画課長 その点につきまして、熊本市と熊本県のほうでマスタープランをつくるときに、現状がどういう現状であるかというのが大体わかってきました。問題点が、どういう問題点があるかというのも大体わかってまいりました。これから、アクションプランをつくる中で詰めていきたいと思っています。現状では、まだそこまでは行っていない状況です。

増永慎一郎委員 いや、何でこういう質問をしたかと申しますと、実は、先日、小川嘉島線の建設促進の期成会がありまして、国から来られている、誰だったかな、道路整備課長だったと思うんですけれども、お話がありました。今、熊本市の状況ということでですね。

もう何かお金がないから、全然このマスタープランとかという話 マスタープランとかを打ち合わせしてこういうふうになっているので、きちんとやっぱり県と連携をとりながらやっていかなければいけないという話じゃなくて、もうお金がないからどうしようもないですというふうな説明だったんですよ。

上益城の首長さんたち、来られていましたけれども、下益城、それから守田宇城市長とか来られていましたけれども、話にならないと。県がもう結局やれない部分なので、やっぱりきちんと県と市と話をして先に進むような話になっていかないと、入り口のところでもう全然だめになっているので、これだったらアクションプランまでちょっと行き着かないんじゃないかなというふうに思ったんです

ね。

この前、せっかく指摘を受けているんだから、やっぱりきちんとその指摘を受けたことを熊本市に説明をしながら、もうちょっと協議をきちんとできるような体制に変えてもらわないと、何というか、結局、私たちが見ても、一生懸命頑張られているのはわかるんですけれども、熊本市の範囲だから仕方ないでしょうというふうな感じにしか見れないんですよ、こっちが。

ですから、一番本当は不便に感じていらっしゃるのは、例えば蒼町橋とかは、やっぱり城南の人たちが一番不便に感じていらっしゃるんですよ。先ほど城南のスマートインターの話もありましたけれども、あれができて交通量が減ったかということ、もう全然変わらないんですよ。

ですから、やっぱり先に、あそこの部分なんかは特に先に進んでいかなければいけないというふうに思っていますので、ぜひともその辺はきちんと熊本市とお話をさせていただきたいというふうに要望しておきます。

坂井都市計画課長 先生からいただきましたお話につきまして、熊本市と県だけではございませんで、その都市圏の周りにまた関係する市町村がございます。今おっしゃったお話につきまして、十分頭に入れながら、今後熊本市と協議してまいります。

増永慎一郎委員 よろしく申し上げます。

濱田大造委員 53ページと54ページのパークアンドライドについてちょっと教えてください。

現在、489台で供用中ということですが、将来的に何台ぐらいまでふやしていきたいとお考えなんですか。教えてください。

坂井都市計画課長 パークアンドライドに



つきましては、一番効果が上がると思われております豊肥本線沿線の駅周辺にまだ民間駐車場とかがございますので、そういったところでパークアンドライドに協力していただるように、今、台数をふやすため、いろいろ協議してまいっております。

目標台数とかは持っておりませんけれども、協力いただける民間駐車場等に声をかけております。続けてふやしていきたいと思っております。

以上です。

松村秀逸委員 増永先生と同じようなところが関連しますが、先ほどの熊本市との連携の件の流れで、私、東バイパスの立体化について1回目の質問でしたときに、その後、マスタープランで5カ所の交差点の立体化が示されたわけですが、昨年の質問でまた、地震の後で緊急車両、支援物資等の影響を受けるので、連続立体がいいんじゃないかということで、再度質問をさせていただきました。それで、アクションプランで検討しますということでございました。

アクションプランの会議を1回今度されておりますけれども、その立体化についての熊本市との進みぐあいといいますか、これが熊本市の場所、先ほどと同じで、おっしゃる熊本市の地域だものですから、東バイパスが。この点について、どういうふうな話になっているかをちょっと確認しておきたいんですが。

坂井都市計画課長 マスタープランで今示しているのが、大きな放射状の道路と環状道路が交差します大きな交差点を5カ所、それとあと、それに2つ追加して7カ所について、部分立体ということをマスタープランでは提案させていただいております。

現在、国土交通省のほうで、立体交差について、どういうふうな効果が出るかというこ

とについて効果検証を今やられておりますので、連続立体交差も含めて検討されると思っております。

以上です。

松村秀逸委員 それで、やはり地元熊本市が、いまいち何か、私もお話をしていくと、反応が余りよくないものですから、先ほど増永先生方がおっしゃるような連携について、やっぱり熊本市に強く要望していただいたほうが進むんじゃないかと思うですね。じゃないと、予算の関係、確かにいろんな地域で、M I C E と病院で金がないんだと、もうほとんどの担当の方がおっしゃいます。そういうふうにもう触れ込んであります。だから、何をするにしても、熊本市のほうはそういう状況であるということを一応把握しとっていただいた方がいいのかなというふうに思いますので、よろしくお願いします。

森浩二委員長 ほかに質問ありませんか。

岩本浩治委員 何か話聞いていましたら、私、阿蘇なものですからね、阿蘇だけ何か公共交通機関から取り外されてしまっているんじゃないかなという感じがしたんです。

4,000万人、6,000万人の誘客をしますと載っていますが、自動車から公共交通機関にシフトして外人さんあたりは、まあインバウンドあたりは別でしょうから、ヨーロッパ、アメリカから来る人は、普通のバスを利用するんですね。貸し切りじゃ動かないんです。

そういう中で、せんだって、例えば長陽大橋が開通しましたが、それに対する南阿蘇に向かっていく公共バスの本数をふやしたり、例えばミルクロードから阿蘇に入る二重峠をおりていく、この観光に向けた公共交通機関のバスをふやしていく検討をされているのか。何か阿蘇だけ外されているのかなという感覚がしてならぬわけでございますね。ぜ

ひ、こういう部分を、どう今後考えていくのかというのをお聞きしたいなと。

J R 豊肥本線という名前が出ていますが、これはJ R 豊肥本線といえば、阿蘇も入っているんですね。ただ、大津から熊本という関係ですけども、やはりそういう部分も、何かしら、もういつできるかわからぬことはプランで外しとった方がいいのかなというような感じを受けてならないんですが、以上の質問でございます。

内田交通政策課長 長陽大橋開通後の、特に公共交通アクセスにつきましては、実は私ももう1つ所管しております南阿蘇鉄道の復旧・復興の見直しの事業の中でも、再生協議会というのを設置いたしまして、その中で、南阿蘇鉄道の役割とともに、周辺の公共交通網自体をひとつ活性化させようという、公共交通網形成計画というのをつくっているところでございます。

実は、その流れの一環といたしまして、今般、8月末に長陽大橋が通りましたものですから、今の南郷ライナー、通勤、通学の方向けの南郷ライナーですとか、南阿蘇村さんが今やっていらっしゃる南阿蘇の「ゆるっとバス」、これを10月1日のダイヤ改正に合わせまして、高森、南阿蘇方面から長陽大橋を経由して肥後大津駅まで行くようなルートに一応見直すという方向でまとめ、既に認可の手続に入っているという状況でございます。

この見直しによりまして、今まで俵山を越えるということに非常に御不便をされていた南阿蘇地域の皆さんにとっては、少しですけども、通学、通勤、買い物等の利便性については、向上していくのではないかというふうに思っているところでございます。

岩本浩治委員 今南阿蘇の話が出ましたが、阿蘇のほうはどぎゃんになりますか。

今、熊本 大分の観光バスが1台、それと

学生の朝晩ですよ。これも何か本数が減ってきていると。そして、観光客が、学生が多いときは乗れないという話も出てきているんです。これについては、どう計画されているのか、お聞きしたいんですけども。

内田交通政策課長 今、通学支援バスというのが、阿蘇方面からというのは中心になっているところでございます。現状といたしましては、ことしの4月から、阿蘇方面については、ミルクロード、J R 通学の支援バスが宮地駅から肥後大津駅の間をやっております。

引き続き、J R 九州が運行している通学支援バスが継続して運行していくこととなりますけれども、一応、J R 九州が、貸し切りバス事業者に対して運行委託をしております。それに対しまして、2分の1を県が補助するという形にしまして、4月からやっているところでございます。

大変、豊肥本線に比べますと、まだまだ御不便をかけているところかと思えますけれども、これから、豊肥本線が再開するまでの間をどうするのかと、もう一つは、一刻も早く豊肥本線自体を再開するというこの2つの動きについては、しっかり関係課のほうと協議をして、施策のほうを打ってまいりたいと思っております。

岩本浩治委員 通学バスは、皆さん方のお力で通してもらっているんですけども、観光客ですたいね。観光客をやっぱり入れ込むためには、普通の通学代替バスじゃなくて、定期バスを検討される方向にはあるのかどうかということなんです。

内田交通政策課長 定期観光バスについては、まだ現状どおりでございます。現状、やまびこ号と九州横断バスが運行しておりますけれども、実績といたしましては、前年度に

比べると、実は利用者数はふえている状況と承っております。

ちなみに、例えば8月時期におきましては、やまびこ号においては、前年度、昨年は3,160人だったのが、ことし5,141人ということで、やまびこ号の利便性とか使い勝手についての周知というのは、だんだん効いてきておるかなと思ひまして、引き続き、九州産交バスについては、できるだけ改善できるようなところがあれば改善していただきたいような要望はやっていきたいと思っているところでございます。

それから、九州横断バスにつきましても、同様のものございまして、少しずつですがふえてきている状況でございますので、これについても、利便性を高めていくような協議はしっかりしてまいりたいと思っております。

済みません、ちょっと後ろから参りました。実は、阿蘇市から熊本、大津方面へのバスについては、今年度、1往復増便します。

岩本浩治委員 よろしく申し上げます。

森浩二委員長 ほかにありませんか。

前田憲秀委員 50ページ、先ほど空港ライナーの延べ利用者数の御報告をいただいたんですが、その上のリムジンバスの利便性向上について、ちょっと確認の意味も含めてお尋ねをしたいんですけれども、実際、7月に私が乗ったものですから、そのことも踏まえてお尋ねをしたいと思ひます。

この公共車両優先システムを活用して一定の効果が確認されたと、ずっとこれも報告いただいているんですけれども、具体的にはどんな効果なんですかね。

荒木交通規制課管理官 その件につきまして、主に市内なんですけれども、特にPTP

Sにつきましては、交差点直近の信号につきまして、バスが近づきますと、赤を短く、青を延長ということで流していますけれども、リムジンバスにつきましても、車載器がついているものにつきましては、PTPSの効果が出ているものと思ひます。

あと、第2空港線の信号につきましても、主要道路をメインに流すようにしております。今後とも県警察としましては、第2空港線も含めまして、交通の円滑化について努めてまいりたいと思ひます。

前田憲秀委員 ありがとうございます。

管理官とは、第2空港線の信号についてもいろいろ御相談をさせていただくんですが、実は7月に、8時3分空港着のリムジンバスに乗りました。で、着いたのは23分なんですよ。ほかの日がどうかはわかりませんが、県庁職員の皆さん方も、ばたばたやっております。35分の飛行機に乗るような光景だったんですけれども、そういう調査みたいなのは、これはもうバス会社に任せることなんでしょうか。どうなんでしょう。

内田交通政策課長 各便ごとのその離発着の時刻については、全ての便、バス会社のほうで今把握をされておきまして、それをある期間集計して、対応策については、一応講じていただいているというところでございます。例えば、少しダイヤ改正のときに便を早めて出して、ある程度の時間見込んで早めて出すとか、そういうところの工夫は、今事業者のほうにいただいているところでございます。

前田憲秀委員 時刻表を見ると、朝のラッシュ時間は、確かに到着時間は遅くなるような仕組みにはなっているんですけれども、それ以上、やっぱり20分ぐらいおくれるという事実はあったんですよ。

それと、今回特には聞きませんが、ＩＣカードの利用率がどうなのかなと。リムジンバスというのは、基本的に、ノンストップは別ですけども、１列で一人一人おりていかないといけないわけですよ。だから、1,000円札で両替しておりるとなると、途中の降車駅もそうですけれども、大分それでも時間が違うのかなと。そういう調査もやっぱり必要なんじゃないかな。これはもう乗らないとわからないと思うんですね。

ですから、そこは、ぜひそういう調査も必要なんじゃないでしょうかということを要望させていただきます。

浦田祐三子委員 46ページですけども、高齢者交通の関係ですけども、私も毎日運転する中で、やっぱり１日１回はどきっとしたり、ひやっとする現場に出くわすんですけども、やっぱり高齢者の方の事故がとてもふえている現状かと思えますけれども、ただ、田舎になればなるほど、やっぱりマイカーというのは生命線なんですね。

ただ、ここの中では、高齢者の安全、安心な移動手段の確保をこれからも進めていく必要があるということでございますけれども、具体的にこういったことをお考えか、お聞かせいただきたいと思います。

坂井都市計画課長 マスタープランで一応提言させていただいている項目につきましては、周辺部の町、高齢者等が多くなって、人口は減っていくということで、公共交通機関が、採算性がなかなか合っていないということが予測されます。ということで、ＮＰＯとか自治体で運営しますコミュニティーバスとか、あとタクシーとかを使った交通手段を一応提案させていただいております。

以上です。

浦田祐三子委員 広報をしっかりと進めてい

ただきたいと思います。

あと、また事故防止に関して、ぜひ、やっぱり私は、広く県民の皆さんが同じ意識を持っていかないとかななか、お互いに譲り合う気持ちがないと、事故は今後もふえていくものだと思いますので、そういった周知もしていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

河津修司委員 先ほどのリムジンバスにも関連しますし、空港アクセスで第２空港線の渋滞というのは、この間１回質問でもやっておりましたが、熊本市市民病院があそこに建設中で、もう工事もあっておるようですが、また建設が完了しますと、通院のお客さんも大変多くなるということで、ますます渋滞がふえてしまうんじゃないのかなというのが心配で、その対策というのは何か考えているんですか。

内田交通政策課長 第２空港線沿線に今予定を進めております市民病院の移転につきましては、現在のところ、熊本市のほうと意見交換は十分させていただいているところでございます。

そこで、熊本市から伺っておりますのが、事業者でございます熊本市が、現在、例えば熊本土木事務所ですとかあるいは所轄の県警とか、あるいは沿線のいろんな施設、機関の方々と、病院の出入り口の設置ですとか、それから箇所等についての交通協議を今行っているという状況でございます。

その後、周辺道路、いわゆる第２空港線を含めた周辺道路等の影響について、沿線の施設管理者や交通管理者との協議等が行われるということだそうでございます。

我々県といたしましても、第２空港線は、空港への主要なアクセスルートでもありますことから、定時性、速達性の確保について

は、きちっと熊本市や関係機関と協議をしてまいりたいと思っています。

河津修司委員 その影響は非常に大きいかなと思っておるんですが、その病院の入り口の対策とか設置場所とかだけで済むのかなと、全体の交通量が相当ふえるんじゃないかなという懸念が、今でも朝夕を初め、大体慢性的に渋滞しているような状況ですが、その辺警察の考え方はどうなんでしょうか。

奥田交通部長 お答えいたします。

市民病院につきましては、現在、図面をもとに交通量のシミュレーション等を行っています。

空港線に負荷がかかるというのは、右折入りの場合が、要するに北側から進入する場合が、空港に向かっての負荷がかかると想定されておりまして、南側からの進入等をベースに、あるいはバスをどのように入れるかということも、検討されておるところでございます。

河津修司委員 しっかり検討していただいて、もうこれ以上交通渋滞がひどくならないような対策をお願いしたいと思っております。

中村亮彦委員 空港の周辺の環境についてちょっとお尋ねしたいんですけども、今、コンセッション方式で運営権者が決まったら、もちろん民間ですから、営利も目的にされるでしょうけれども、環境にもしっかり配慮されるというふうに思うんですが、空港に降った雨水ですね。滑走路、それから駐車場に関しては空港内で処理されると思うんですけども、調整池とかあって処理されると思うんですけども、これは許容水量の限界を超えたら、深迫ダムに流れるようになっていくんですかね。ちょっとまずそれをお聞きし

たいなと思います。

内田交通政策課 許容を超えたら、深迫ダムのほうに流れるようになっております。

中村亮彦委員 今までの中で、その深迫ダムに流れたと 範囲を超えなければ、空港で処理するはずですから、深迫ダムには流れないと思うんですけども、今まで超えてその深迫ダムに入ったという事実はあるんでしょうか。

内田交通政策課長 現在までは、それはございません。

中村亮彦委員 これは農業用ダムだからですね。あれは防災用ダムじゃなくて、農業用ダムだから、なるべくそういう施設の配慮というのはしていただきたいというふうに思います。

それと、音のことについてちょっと聞きたいんですけども、41ページで、騒音のことについて、監視体制ということではかる機械が設置されていると思うんですけども、この地名は、まあ私の近くなので、地名を読めば大体どの辺かというのは想像できます。結構小まめに調査をされているというふうに思うんですけども、ただ、どの限界を超えた場合にいいとか悪いとか、そういう、何といいますが、ボーダーラインがあるんでしょうかね。音の単位はデシベルですか。だから、何デシベルを超えたら、例えば何かの対策を打たないかぬとか、あるいは飛行機の騒音と聞きますか、エンジンの音を調整することはできないでしょうから、周辺の地域にどのような対応をすとか、そのようなもの、ここに監視体制を置いているということはここに載っているんですけども、その辺はいかがでしょう。

内田交通政策課長 済みません、測定の単位まではちょっと把握ができておりませんで、申しわけございません。きょうお話ができないですけれども、先ほど前川委員の御質問にも、また鎌田委員の御質問にもお答えした中で、県のほうで今環境対策の協議会を設置いたしております。実は、そこにうちの環境部も入っていただきまして、そのとき、環境部がしっかりこのそれぞれの施設のほうに、要するに航空機の音まできちとはかれる仕組みを設置しております。それは市町村を通じて設置しております、その結果についても都度都度御報告をいただきまして、超えた分についての対策をどうするのか、その費用をどうするのかというところまでの御議論をいただいているところでございます。

したがいまして、委員から御質問がございましたような、航空機の音なのか、それから周辺環境の音なのかというのは、分けたところで測定ができているというところでございます。

森浩二委員長 それは担当課が違うとでしょう。

内田交通政策課長 はい。済みません。

森浩二委員長 じゃあ、聞いてまた答えを教えてください。

内田交通政策課長 済みません、失礼しました。

森浩二委員長 余り無理して答えてもですね。担当課が違うと……。

中村亮彦委員 はい、わかりました。

高木健次副委員長 6ページなんですけれ

ども、例の北熊本スマートインターチェンジ、最後の質問になるようによろしくお願いしたいと思いますが、説明では、埋蔵文化財調査も7割済んでいると、また、用地買収も順調に進んでいるかに聞いておりますけれども、今時点での進捗状況をちょっと上野整備課長からお願いしたいと思います。

上野道路整備課長 今副委員長がおっしゃいましたように、3年間延ばさせていただいたということの中で、少し地震等で数カ月おくれたことはございましたけれども、まず30年度の目標ということは、いまだ一切変わっておりません。

用地につきましても、9割を超えているということで、それと、その後の残件につきましても、御理解をいただいているということも聞いておりますし、埋蔵文化財につきましても、現在7割ということでございますが、順調にいきますと、ことしじゅうには調査も終了ということになっております。

工事の発注につきましては、NEXCOさんは一括発注でございますので、全て発注をされておりまして、工事ができるところからしていただいているというところになります。

地盤関係が少し軟弱ということは聞いておりますが、目標の30年度に向かって、NEXCOさんあるいは熊本市さんは、きちっと進行管理をしながら進めていただいていると思いますので、県としましても、毎月連絡協議会がっておりますので、その中でしっかり支援をしていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

高木健次副委員長 今話のとおり、7月18日にNEXCOの分の施工分の契約も済んだということで、やっと日の目を見るところまで来たのかなという感じがいたしております。

す。

用地買収も9割程度ということで、ここまで来れば、もうあんまり問題もないのかなという感じがしますが、これは本当に県のほうも、熊本市と非常に連携を組んでいたいて、頑張っていたという成果につながってくるのだろうというふうに思っております。

30年度末には完成予定というスケジュールで進んでいるのかなと思いますけれども、順調にいけば30年度末以前に完成をさせてもいいわけですから、ぜひ早期完成を目指して、またこれからも頑張っていたきたいと思えます。

以上です。

森浩二委員長 それでは、これで質疑を終了したいと思いますけれども、よろしいですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

森浩二委員長 次に、閉会中の継続審査についてお諮りします。

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

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

森浩二委員長 異議なしと認め、そのようにいたします。

その他として何かありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

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26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