

第 13 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12月 7 日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第13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12月7日(木曜日)

午前10時0分開議

午前10時57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 聰
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 尾上佑介

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10時0分開議

○森浩二委員長 おはようございます。ただいまから、第13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。

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 よろしくお願いします。

本委員会の付託案件の概要について、私から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。

これは、道路と航空、2点ございますけれども、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、熊本県で整備しております、仮称でございますけれども、第二天草瀬戸大橋の着工式を10月28日に開催したことに加えまして、中九州横断道路の熊本市から大津町までの間約14キロメートルについては、11月14日から環境影響評価の手続である方法書の縦

覧が開始されてございます。

このように、それぞれの路線において整備が進められているところであります。

次に、2点目、航空路線についてでありますけれども、昨年の熊本地震後運休していた香港線について、先月16日から、定期チャーター便の運航が開始され、阿蘇くまもと空港の国際線は、地震前の3路線全てが再開いたしました。10月には国際線の利用者数が累計100万人を突破し、ソウル線の増便により、国際線の便数は過去最大の週12便となっております。

また、阿蘇くまもと空港のコンセッション導入については、年度末の募集開始に向け、民間から魅力的な提案が数多くなされる制度になるよう、国と協議を進めてまいります。

今後も世界とつながる流れを加速させ、さらには、コンセッション方式の導入により、空港ポテンシャルの最大化に全力で取り組んでまいります。

次には、大項目の2点目、熊本都市圏交通に関する件でございます。

熊本市内中心部から阿蘇くまもと空港へのアクセス改善に向け、現状と将来の需要を見据えて、鉄軌道を含め、あらゆる角度から、ソフト・ハード対策について、検討を進めてまいりたいと考えております。

今後も、公共交通機関の利用促進などの取り組みを進めながら、交通ネットワークの強化に努めてまいります。

私からは以上でございます。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、その後質疑を受け付けたいと思います。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ありますので、よろしくお願いいたします。

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ございますが、用地の買収契約は100%完了し、埋蔵文化財調査も90%程度進んでおります。

また、工事につきましては、NEXCO西日本と熊本市が進めております。県といましても、引き続き平成30年度完成へ向けて支援を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1つ目の丸の熊本市～大津町間のアンダーラインのところでございます。

11月14日より、環境影響評価の手続である方法書の縦覧を開始し、あわせて地元説明会を行いました。この方法書とは、環境影響評価を実施するに当たり、どのような項目について、どのような方法で調査、予測、評価をしていくのかを示したものです。今後も、国と連携して、地元に丁寧な説明を行い、この環境影響評価やこれから実施いたします都市計画決定の手続を進め、国の事業化へ向けて、県としても取り組んで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、現状の欄の本渡

道路のアンダーラインのところでございますが、10月28日に起工式を開催いたしました。今後も引き続き、用地買収を推進し、工事を進めてまいります。

次に、18ページをお願いいたします。

ここからは、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、九州中央自動車道でございます。

アンダーラインのところでございますが、10月25日に、中央提言活動と称しまして、熊本、宮崎両県知事を筆頭に、副議長、経済界の皆様に御参加いただき、財務省、国土交通省、県選出国会議員の皆様に要望を行いました。

次に、19ページをお願いいたします。

南九州西回り自動車道です。アンダーラインのところでございますが、10月から11月にかけて行った要望の中で、11月9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、財務省、国土交通省、県選出国会議員の皆様に、建設促進の要望を行いました。

最後に、20ページをお願いいたします。

中九州横断道路でございます。アンダーラインのところでございますが、10月から11月にかけて行った要望の中で、10月12日には、熊本、大分両県の協議会により、両県知事を筆頭に、副議長、経済界の皆様に御参加いただき、財務省、国土交通省に提言活動を行いました。

今後も引き続き、道路整備の必要性、予算の確保を訴えて事業を推進してまいりたいと思いますので、委員皆様の御支援を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。

○内田交通政策課長 交通政策課でございます。

資料の24ページをお願いいたします。航空路線の利用促進等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。

平成29年4月から10月までの旅客数につきましては、国内線で、前年度に比べまして約23万8,000人増の185万人、対前年度同期比114.7%、国際線で、前年度に比べまして約5万5,000人増の7万人、合計で約29万3,000人増の192万人、対前年度同期比で118%となっております。

前年度の旅客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188万人でございますけれども、これに対しましても4万人以上上回っているという状況でございます。

25ページをお願いいたします。国内線の振興についてでございます。

1)現状の各路線の動きでございますが、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ます。対前年度同期比で申し上げますと、東京線で114%、大阪線では114.7%、名古屋線では119%、沖縄線で123.2%という状況でございます。

26ページをお開きください。参考-2の資料でございますが、阿蘇くまもと空港の定期便就航状況でございます。

後ほど改めて御説明申し上げますが、表の一番下の段、国際線の韓国・ソウル便につきましては、10月29日の冬ダイヤから、それまでチャーター便として就航しておりましたエアソウルが、定期便として週3便運航しております。また、香港線におきましては、11月16日から、香港エクスプレスによる定期チャーター便が就航しておりまして、国際線の便数は、過去最大の週12便となっております。

1ページ飛びまして28ページをお願いします。参考-4の表でございます。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国内の路線別旅客数、利用率の詳細を記載してございます。

一番右の欄をごらんいただければと思いますが、対前年度比で全ての定期路線で前年度を上回っております。

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、1)の現状でございますが、2番目の丸でございますけれども、エアソウルによるソウル線は、7月2日から、インバウンド専用の定期便として運航を継続しておりましたが、10月29日からの冬ダイヤで、火曜日が加わりまして、週3便に増便し、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ているところでございます。

香港線につきましては、11月16日から、週2便、木曜、日曜で、香港エクスプレスによる定期チャーター便が就航しております。

なお、10月には、阿蘇くまもと空港国際線の利用者数が累計100万人を突破し、ソウル線の増便にあわせまして、11月16日の香港線再開後は、国際線の便数が過去最大の週12便となっております。阿蘇くまもと空港の創造的復興が加速化していると分析をしているところでございます。

続きまして、30ページのソウル線の現状でございます。

丸の4番目をごらんいただきたいと思います。

韓国の釜山に本社を置きますエアプサン、これはアシアナ航空系列でございますけれども、このエアプサンによりまして、本年12月から来年2月までの間、熊本 釜山 これは金海空港でございますけれども、間でインバウンドチャーター便が運航される予定となつておりました。予定とお書きしております

す。申しわけございませんが、一昨日、国土交通省のほうから熊本県のほうに御連絡がございまして、これを許可したということでございます。申しわけございませんが、これはもう運航するということで御理解を賜りたいと思います。

週3便、火曜日、金曜日、日曜日でございますけれども、合計33便のインバウンドチャーター便が運航されることとなっております。12月15日金曜日から平成30年2月27日火曜日まででございます。

続きまして31ページでございます。

香港線の現状でございますが、項目の最後の丸でございます。現在運休中の香港航空との協議を継続しております。現地のほかの航空会社や旅行会社とも路線再開に向けた協議を継続しております結果、香港航空と同じグループのLCCでございます香港エクスプレスにより、11月16日から定期チャーター便で熊本 香港間の直行便が再開したところでございます。

続きまして、2ページ飛んでいただきまして、34ページをお願いいたします。

参考-2、参考-3でございますが、ソウル線、高雄線の月別の利用状況を記載しております。いずれも60%から80%の利用率でございます。

続きまして、35ページをお願いいたします。

今後の取り組みでございますが、全般的な取り組みといたしまして、ことし11月に、熊本地震発生前の3路線に回復しました国際線の利用促進や次なる増便、新たな路線誘致にも今後も力を入れてまいる所存でございます。

36ページをお願いいたします。

香港線につきましては、11月16日から就航しました香港エクスプレスによる定期チャーター便の利用促進を図ってまいります。その上で早期の定期便化を求めてまいりますと

もに、引き続き香港大手旅行社等が熊本への旅行商品を販売しやすい環境整備に取り組んでまいります。

また、香港航空による熊本 香港間の定期便につきましても、引き続き粘り強く運航再開に向けた協議を継続してまいります。

続きまして、37ページをお願いいたします。

航空物流機能の強化についてでございますけれども、中ほどの表、参考 - 1をごらんになつていただきたいと思います。

一番下の段でございますが、本年4月から10月までの取扱量を記載しております。記載はしておりませんけれども、従来、熊本発の貨物といたしましては、特に農林水産物の野菜、それから半導体部品等が多うございました。また、熊本着の物資といたしましては、精密機械、それから書籍、印刷物が非常に多くございました。昨今、これに加えまして、宅配便の割合が非常に多くなってきてる状況がございます。熊本発着ともに宅配便の率が多くなってきてる状況がございます。

続きまして、2ページ飛んでいただきまして40ページをお願いしたいと思います。

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が、5番目の丸でございますが、九州経済連合会主催の空港を活用した地域振興に関するセミナーや、大学や民間などで設置をされております航空政策研究会主催の空港シンポジウムにおきまして、阿蘇くまもと空港における取り組み等について、県として、本県の魅力や空港のポテンシャル等を県内外に発信しているところでございます。

今後とも、年度末の募集開始に向けて、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。50ページをごらん願います。

前回から変更しましたアンダーライン箇所について御説明をいたします。

現在、国、県、関係市町村、県警及び公共交通事業者とで、平成37年度までに取り組むべき施策について検討を行っております。あわせて、同時に実施することにより効果が見込まれる新たな施策についても、関係機関との協議を進めてまいります。

なお、検討に当たっては、熊本都市圏総合交通戦略作業部会において、関係事業者間の意見調整を行いながら進めています。引き続き、関係機関との連携のもと、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。よろしくお願いします。

○内田交通政策課長 引き続き交通政策課でございます。

51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、熊本都市圏交通施策の主な取り組みといたしまして、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。

まず、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善の現状におきましては、3番目の丸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、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ますが、運行開始から本年10月末までの延べ利用者数は44万7,780人となっております。表にございますように、本年の4月から10までの利用者数は5万6,659人、1日当たりの利用者数は264人でございます。ことし4月以降の利用者数は過去最高を記録しているところでございます。

なお、ことしの9月9日以降の1日当たりの利用者数は469人と、過去最高を更新しておりますけれども、これは、当日総合運動公

園にて、音楽アーティストMr.Childrenのコンサートがございまして、このためであろうというふうに分析をしているところでございます。

1ページ飛びまして53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が、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善につきましては、現状と将来の需要を見据えまして、鉄軌道を含めまして、あらゆる角度からソフト、ハードに対して検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

54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でございますが、平成29年10月末現在、実施箇所10カ所、駐車可能台数509台で供用中でございます。現在契約台数が372台でございまして、契約率73%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ひ申し上げます。

○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、質疑に入りたいと思います。

何かありませんか。

○前田憲秀委員 済みません。2点だけちょっとお尋ねをしようと思います。

ページで言うと50ページの公共交通機関の利用促進に絡めてなんですが、一般質問でも、リムジンバスの利便性、既存のアクセス向上の質問がなされました。今東町の市民病院の工事があっておりますが、前から懸念をしているんですけれども、そこはただでさえ東署に曲がる右折ラインが渋滞をして、非常に流れが悪いところなんですけれども、今工事期間、歩道のぎりぎりまでフェンスが立っており、特にまた一段と狭く感じるわけですが、あそこの道路というのは、何か市のほうと協議とか、そういう連絡みたいなのはあ

っているんですか。私としては拡張しても右折ラインはもっと長くとなるとか、いろいろ検討する余地がいっぱいあるんじゃないかなと思うんですけども、どうでしょうか。

○内田交通政策課長 その東署への右折ラインに限定したお話ではございませんので、まず、市民病院への交通アクセスにつきましては、概要を含めまして、熊本市の交通政策課のほうと隨時協議をしておりますので、そのことについてまずは交通政策課のほうから発言をさせていただければと思いますが、よろしくお聞かせください。

熊本市からは、市民病院への交通アクセスに係る渋滞対策等につきましては、まず、新しい病院の北側の道路になります第二空港線、これは幅員が22メーターございますけれども、まずこの渋滞緩和を目的に、旧公務員宿舎側の敷地の一部を提供し、新たに引き込み車線を設けることとしているということです。

それから、現在、新病院敷地の南側に幅員6メートルの市道がございますけれども、これは車線はございません。これを、今後幅員12メーター、片側1車線まで拡張して、車両の南側からの進入ルートを設定すると。で、北側と南側の2方向から車両を誘導する計画というふうに伺っているところでございます。

そのほか、先ほどの西側、自衛隊通りの交差点ですね、改良、それから幅員拡張につきましても、道路管理者 これは熊本市の東部土木センターでございますけれども、が、関係機関のほうと今協議をされているという状況と伺っているところでございます。

それから、市のバスのルートにつきましては、これは交通政策課のほうもかかわっているわけでございますけれども、南側市道からの進入・退出ルートということも想定しつつ、バス停の位置も含めて、現在バス事業者

のほうと協議を継続しているというところでございます。

今熊本市のほうと交通政策課のほうで協議している状況は以上でございます。

○前田憲秀委員 ありがとうございました。

ゆくゆくはあそこまで市電が延伸されるという話もありますし、どういうルートで病院に入るのかというのは非常に第二空港線の今の渋滞を見れば懸念されるところなので、今いろいろとそういう連絡はされていらっしゃるということなので安心はしましたので、これからも、この渋滞緩和をまず最前提にしつかりまた協議を進めていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

あとは、熊本駅 阿蘇くまもと空港アクセス向上も含めて、熊本駅の駐車場の問題なんですけれども、これはもう県の管轄ではないのかもしれないですけれども、今まで、日曜日に限って、例えば新幹線に乗るために駐車場というのは今ほとんど満車状態なんですね。先日は、平日でもお昼の時間帯は満車で、たまたまちょっと余裕を持って行ったので、コインパーキング、結構遠いところを探す、そういう話が来てるんじゃないかと思うんですけれども、そこら辺の何か話し合いみたいなのはあってるんですか。

○高橋鉄道高架推進室長 熊本駅前の駐車場につきましては、先月の8日に、JR九州さんが駅ビルの開発に伴いまして、駅ビルに附帯して800台ほどつくると。それと現在北側のところに一部供用している駐車場はございますけれども、そこも拡張して500台ほどの駐車場をつくる。さらに、西側の新幹線口にも立体駐車場を800台ほどつくるという計画で、トータルで2,100台の駐車場を設ける予定で計画されていると聞いております。また、周辺には、多少混雑しているのかもしれませんけれども、民間駐車場もあります。最

近では、インターネットを通じまして、事前予約ができる駐車場が新幹線ホームのところに、ちょっと離れたところにございますけれども、そこにたしか9台ほど事前予約できるような駐車場が整備されているところです。

以上です。

○前田憲秀委員 今のはわかるんです。JRもいわゆる駅ビルの発表があって、これだけの駐車場は確保しますと。ありがたい、夢がある話なんですが、私が言っているのは現時点でのことなんですね。非常に困っていらっしゃる方が多いんじゃないかと思うんですけれども、その対策なんかはまだ全然見てもいないという感じですかね。

○高橋鉄道高架推進室長 基本的には、できましたら、なるべくならば公共交通機関を利用して駅の利用とかをしていただきたいというのがまず熊本市さんのお考えとしてあるみたいで、ただ、その駐車場の整備につきましては、今のところは具体的に計画というのはございません。

○前田憲秀委員 わかりました。じゃあ、私ももうちょっと現実をしっかり調べた上で、また聞いてみようと思うんですけども、非常に今駐車場はパニック状態じゃないかと思います。この間も、白川口の今度の開発の発表があって 潮谷知事時代だったでしょうか、県の主導で、あのしゃもじ型の屋根も撤去するという話で、当初からは何か変わっているような話もあります。駐車場の整備はやはりますというのはもちろん承知しておりますけれども、現時点、今、インバウンドも一生懸命呼び込んでいる、利用客も多くなっているというときに、やっぱり不便をしている人はいると思うので、そこはしっかりと、誰が責任者なのかというところまでは言えませんけれども、やっぱりこのアクセスの利便性でも

非常に問題があるんじゃないかなという気がします。やっぱりそこは要望させていただきたいと思います。しっかり連携をとっていただきたいと思います。

○前川收委員 中九州横断道路と絡む件なんですけれども、13ページに書いてありますとおり、いよいよ計画段階評価が終わり、環境アセス、環境影響評価の手続であります方法書の縦覧が始まったということで、実働段階に入ってきて大変ありがたく思っております。一日も早く実現することを願っているわけでありますけれども、前もちょっと質問したのですが、中九州横断道路を、高速道路から出していくというのは、これはもう当然起点がそこになるわけですが、政策効果をしっかりと発揮していくためには、北バイパスもしくは西回り道路、熊本市の環状線にきちんとアクセスさせることが重要だということの御認識をいただいているというふうに思っています。

49ページの右側の骨格となる道路ネットワークの図面の中にも、これは絵だけの話なんですが、多分中九州横断道路だろうと思われる御代志付近の線がちゃんと北バイパスもしくは西回り道路にアクセスしてますね。計画としては、当然。で、もう半年前ぐらいに聞いたことだと思いますので、具体的に、この内容の協議はどう進んでいるのか。要は、市と県と、それから国交省と、きちんと積み上げていかないことには、まだ入口が見えてないというのが、今の私の認識なんですけれども、どう協議があつてているのか。その状況について教えてください。

○上野道路整備課長 道路整備課でございます。

中九州横断道路につきましては、委員おっしゃいましたように、今環境影響評価の手続を順次進めておりまして、その後、都市計画

決定をして事業化へ向けて進んでいくというふうなところを今進んでいるところでございます。

一方、委員おっしゃいましたように、西環状道路から中九州横断道路のところまでの間につきましては、呼び名としては環状連絡道路ということで、調査につきましては、熊本市さんがこれまでに行っているところではございますが、現時点でもまだ事業主体がどこかということについては決まっていない状況でございます。

今委員おっしゃいますように、この49ページにございますように、当然骨格として重要な路線となります西環状道路と中九州横断道路をつなぐということは、国、県、市も大切な道路ということで認識をいたしておりますけれども、今後、中九州横断道路の進捗状況、進みぐあいを見ながら、環状道路についても計画を進めていくということで今現在は国、県、市で協議になっているところでございます。

以上でございます。

○前川收委員 協議をされているけれども、事業主体は決まっていないという話であります、これまでの経験でいくと、事業主体が決まって、計画つくって、それを認可いただいて、事業化していくというのは、ものすごくエネルギーがかかります。中九州横断道路の大津・熊本間についても、みんなで本当に頑張ってここまでやってきています。

一番懸念するのは、中九州横断道路の工事が始まりました、いよいよ部分開通が始まりましたというときに、果たしてそこが使えるかということですよね。要するに、中九州ができる後につなげばいいという概念では、私はものすごく遅くなってしまうというふうに思いますし、中九州の効果は出てこないというふうに思いますので、大体タイムスケジュール、もう見えているわけですからね、公告

縦覧が始まりましたということでいくと、中九州の着工時期、いわゆる鍵が入っていく時期というのは、もう指呼の間に見えてきたという状況でありますから、私はきょうは、誰が事業主体でやりますと、名前は連絡道路という話で、名前だけは決まっているそうであります、それがまだ具体的に政策的なものとしてきちっと上がっている状況じゃないような気がして。というのは、事業主体がないのに、誰がやるのという世界が決まっていないのに、それは事業化できるはずがないわけですから、そこは部長、早急に詰めていってもらわないと、多分これですぐ2~3年はもう、ぱんとおくれてしまうというふうに思います。

西回り道路だって今一生懸命やっていらっしゃいますから、そろそろって、もう一部部分開通しているわけですから、そろそろ、もう見えてきますよ、姿が。そこだけが間が抜けているというのを間抜けと言うんでしょうねけれども。間が抜けている状況ということに今なりつつあるという状況でありますので、ちゃんと早くやってください。意気込みをどうぞ。意気込みというか、覚悟でしょうね。誰がやるのかを含めて。

○手島土木部長 今、この場所からすると、やれるのは国か市だけなんですよ、まずは。で、もともと県がやりよったときは県でやるつもりでやってありましたけれども、現状は、先ほど道路整備課長が言いましたように、まだ決まってないと。ただ、委員がおっしゃるように、あくまで中九州を生かすためもあるし、あるいは逆に環状道路を生かすためにはぜひともつながにやいかぬ道路でございます。

これについては、できるだけ早く、できれば私がいる間と思いますけれども、ちょっと無理かもしれませんけれども、できるだけ早く決めたいと思います。

ちなみに、先ほど言いましたように、調査をやるということは、基本的にはやるつもりはないわけではないという認識をしておりますし、もともと、中九としてつなぐというのがないと効果がないと彼らは思っていますので、若干の時間はかかるかもしれないですが、間違なく決めていきたいと思いますので、ちょっともじょもじょ言ってますけれども、やります。よろしくお願ひします。

○前川收委員 部長はたしか、来年4月には

それはいい話ですね。来年の3月いっぱいにはちゃんと事業主体を決めてやるという御宣言をいただきましたので、期待して受けとめてありますので、そのように。多分みんな受けとめたと思いますが、そういうことで受けとめさせていただきます。ただ、冗談は置いといて、早く決めないと、そこが決まらないと、多分前に進まないし、それから県民の皆さん方にしっかりと意思を表示する、やるんですという意思表示というのもとても大切だというふうに思っていますので、ぜひその意気込みをもって頑張ってください。

以上です。

○鎌田聰委員 済みません。50ページ、都市圏交通のアクションプランの説明がありましたけれども、37年までの取り組み施策を今検討しているということでありますが、早くやっていただきたいというのはもう もともとのパーソントリップ調査が平成24年で、マスターplanができたのが去年の3月ということで、これからまたアクションプランで10年先のやつを詰めていくということで、かなり時間がかかってきてありますし、その間でいろんな交通が 言われた話も含めて動いていく可能性がありますので、急ぎ検討をやっていただきたいということとあわせて、この丸ぼつの「併せて」と書いてある部分の、「同時に実施することにより相乗的な効果が

見込まれる新たな施策」を今進めているところとありますが、これは何なんですか。

○坂井都市計画課長 具体的に申しますと、例えば道路におきまして、バス優先レーンをまず設ける。それとあわせて、例えばバスロケーションシステムを入れて、スマートフォンで、バスが今どういう位置にいるかというのを表示できるようなシステムが導入されると、公共交通機関が利用しやすい状況になってきます。そういう施策をあわせてやることで、公共交通のほうに転換していただくということが強い流れとなっていきますので、そういう観点で、あわせた政策をやっていきたいというふうに思っています。

○鎌田聰委員 バス専用レーンをまた新たにつくるということも含めて……。

○坂井都市計画課長 今申したのは事例の一つでございますけれども、ほかの事例でございますと、道路を拡幅するのにあわせて、例えば市電の、今人が待っている部分とかが幅が狭い、だからなかなか使いづらい部分があるようなところは少し広げて、お年寄りでも使いやすいようにしたり、車椅子でも使いやすいようにしたり、そういうことをやって、そういう施策をあわせてやることで公共交通機関に転換しやすいように、そういう施策をあわせてやっていきたいというふうに思います。

○鎌田聰委員 事務局は県と市でやられていると思いますけれども、市電の問題も含めて、バスレーンの問題も含めて、これはもう市がどれだけやれるかということにかかると思いますけれども、市との連携というのはしっかりと。その辺は大体市も前向きに検討しているんですかね。

○坂井都市計画課長 熊本市と県につきましては、共同事務局ということで、施策の調整とかヒアリングとともに一緒にまいっております。そういった点で、都市圏においての交通の大きな主役としては熊本市、それから国土交通省、それとあと交通事業者、民間の事業者等がございますので、そういったところとあわせてしっかり、市も一緒に、県と一緒に進めてまいっていますので、その辺は一緒にやれると思っております。

○鎌田聰委員 しっかりとやっていただきたいと思います。

また、それからプランをつくって、そこから実行に移していくまでにまた時間がかかりますので、その辺を急ぎ作業を進めていただきたいと思います。

もう一点いいですか。

あわせて、53ページに、空港までのアクセス改善が載っております。これも都市圏交通に絡む話になってくると思いますが、あらゆる角度から検討を進めるということでありますけれども、これまで検討してきた材料が幾つかある、鉄軌道 JR、ありますけれども、それもベースに…。これまでやったのは、ハードだけで言うと、鉄軌道はJRと、市電の延伸も検討したんですかね。その検討結果も踏まえてやるということでいいんですかね。

○内田交通政策課長 今般、コンセッション方式の導入により、阿蘇くまもと空港を中心とした創造的復興を図っていくという意味で、交流人口の増大等を目指しているわけでございまして、そうなりますと、現状でも第二空港線を中心に非常に朝夕の渋滞で、定時性が保てないという部分の課題を背負っているわけでございます。

ここを解消すべく、検討のほうに 平成

20年6月の熊本県議会において、当時の財政的な理由ですとか、あるいは将来の需要がその当時は見込めなかったということで、当時、優先的に検討しておりました三里木分岐ルート 豊肥本線の分岐でございますけれども、ルートについて検討を当面凍結するということを決定させていただきました。

今般、先ほど申し上げましたように、コンセッションに向けて、やはりアクセスルートの検討が必要であろうというふうに舵を切りまして、検討に当たりましては、まずは、前回検討を進めました豊肥本線の延伸、それから市電の延伸、それから道路整備等、これらを含めまして、全てもう一回洗い直してみるということを、もう既に着手をしているということでございます。まず過去の部分を検証しているということでございます。

特に、一例で言いますと、豊肥本線につきましては、当時凍結した時点では、豊肥本線の熊本駅 肥後大津駅間の御利用というのは年間962万人だったのが、平成27年度は、既に1,412万、要するに500万以上伸びているというような環境変化も起こっております。そういう部分もかんがみまして、もう一度、当時の検証結果を一つのメルクマールにして、それを今の環境変化に合わせたらどうなるかという部分をまずは検証しようということで、既に取りかかっているというところでございます。

○鎌田聰委員 そういった面で利用者の伸びは出てきていると思いますけれども、実際の事業費も前回より多分落ちるような話にはならないと思うんですよね。上がってくると思いますので、その辺ももう一回、再度やり直すんですか。

○内田交通政策課長 当時、三里木分岐ルートですと、事業費が286億円というふうに出しております。ただ、このときの10年前の

時点に比べますと、土木における工法ですか、あるいは車両自体もパワーアップしておりますし、それは道路にも言えることでございますけれども、そういう最新の技術に照らし合わせまして、もう一回検証し直すということでございます。

○鎌田聰委員 またそこももう一回やるから、ふえるか下がるかわからないということですか。

○内田交通政策課長 さようございます。物価も上がっておりますので、そこはどうなるかわかりませんので、そこもきっちり検証いたします。

○鎌田聰委員 先ほど話があった市電のほうも 市電の要素も少し変わってくるんですね。市民病院まで延ばしてくるだろうし、それから先どうするのか等。ただ、あのときあったのは、多分あれから先電車は上れないないだろうという判断はあったと思いますけれども。そこも含めてもう一回再検証と。

○内田交通政策課長 そこも含めまして検証いたします。

○鎌田聰委員 まずぜひ、これは時間かかると思いますけれども、そういったふうに、また空港の取り組みとあわせてしっかり、必要な取り組みだと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○松村秀逸委員 済みません。今の関連でございます。

熊本駅から今市電が健軍まで来ておりますが、その見直しについて、ちょっと私、せんだって一般質問させていただいたんですけども、熊本空港までのアクセスとしては、市電というよりも、交通渋滞を考えた場合、モ

ノレールという構想も含めて、当然豊肥線の鉄軌道等も考えておられるようでございますけれども、その辺もあわせて……。

それと、スポーツ施設の健康スタジアムですか。ああいうところの、やはり大会がある中でも大変交通渋滞がひどいものですから、トータル的な、熊本空港も含めた道路交通網の整備のほうを少し考えていただきたいというふうに思います。よろしくお願ひします。

○内田交通政策課長 松村委員のほうから今御示唆ございました。議会の中でも山川部長のほうから答弁を差し上げたところでございますけれども、モノレールも含めまして、また、そのえがお健康スタジアムも、ロアッソがJ2に昇格してかなり集客ですとか試合の回数もふえておりますし、そういう部分をかんがみて、新たな要素を加味したところで検討したいと思います。

○森浩二委員長 いいですか。

○松村秀逸委員 はい。

○森浩二委員長 ほかに。

○・田大造委員 4点ほど質問なんですけれども。まず26ページで、今国内線が39便、国際線が12便ということなんですけれども、現状で、それぞれキャパというのはどのくらいまで伸びるんですか。今の空港の施設で何便ぐらいまで就航できるのか。

あと、国際線で、一般の航空会社、各国の航空会社と、LCCとはまた別物だと思うんですね。それぞれ就航の際に補助金に差があるのかないのか教えてください。

あと2点が、40ページのコンセッション方式なんですが、これ、コンセッションに実際移行して、民間運営になった場合、今県の職員が世界の航空会社に売り込みをしているん

ですが、そういう県としての仕事というのはなくなるのかどうか。どういったかかわり方になってくるのか。

あと、コンセッション方式移行後のその運営会社に県は出資するのかどうか、教えてください。

以上です。

○内田交通政策課長 キャバにつきましては、熊本空港自体のキャバはまだございます。それは国土交通省に確認して、まだあるんですけども、問題は、先の、要するに羽田の枠ですか、先方の空港の枠がどれだけあるかということがございます。羽田はいろいろ拡大をしていますけれども、その中でまだ伸びる余地はあるんじゃないかというふうに思っております。

あと、名古屋線、大阪線についてはまだ余地がございますので、これについては引き続き働きかけを進めたいと思いますし、特に成田空港あたりも、今ジェットスターが就航しておりますけれども、このあたりについてはまだ伸びる余地があるかなというふうに思っております。

それと、2番目のフルコストキャリアとLCCとの差でございますが、特にこれは補助金に格差があるわけではありません。ここは一律同じでございます。

それと、40ページのコンセッション移行後の世界への働きかけでございますけれども、基本的には、形としては、まずは新しい民間の新会社がいろいろな売り込みをしていくことになります。これは一義的にはそうなります。ただ、これは先行する、一昨年の7月に民間委託化しました仙台空港のほうにも勉強に行ったんですけども、やはり関係自治体と経済界と非常に密接にやっていらっしゃるということでした。まずはそこでちつと協議をして、まずは先兵隊として民間会社が行かれて、で、ここはひとつ知事のほうに出

ていってほしいとか、そういう部分等の打ち合わせをやった上で知事あるいは経済界の団体と一緒に行かれて交渉されるという手順でやっているんだと。多分これは熊本でも同じような形になるというふうに考えてあります。

出資につきましては、これは先般、知事が一般質問のほうでお答えをさせていただきましたように、まずはコンセッションに当たって言っているのは、民間のいろんな知恵を自由に出していただくことが必要だということでございますので、高松空港と福岡空港においては、最初の応札の条件の中で、自治体の出資等、それから役員の派遣等を条件づけていましたけれども、熊本はそういう形はとらずに、そこは民間の意向を聞いて決めていくということにしております。具体的には、来年度、夏場に、我々国、県と、それから民間事業者の応札者と競争的対話ということで、具体的な対話をしていく場面がございますので、そこで直接意見を聞いていこうというふうに考えております。その上で、最終的には決定者のほうと決めていくという形でやっていく。これは、今コンセッションに取りかかっている空港の中では唯一の事例になってまいります。

以上でございます。

○・田大造委員 了解しました。

○森浩二委員長 いいですか。

○・田大造委員 はい。

○森浩二委員長 ほかに質問は。

○増永慎一郎委員 わかっているようなことなんですけれども、九州中央自動車道について、8ページなんですけれども、ここ数年、山都町というか、山都間の矢部インターまで

の供用開始の明示をずっと国のほうに、いつになるかという話をしているんですけども、なかなか向こうからきちんとした答えが返ってきていない。その一つに、用地がなかなか難しいということで、用地の状況がどうなっているかというのと、今土木のほうで把握されている部分で、いつぐらいの供用開始になりそうだというのがもし、何か少しでも、そういうふうなニュアンス的なものがあればちょっと教えていただきたいなと思います。

○上野道路整備課長 道路整備課でございます。

委員おっしゃいますように、用地がまだ数筆残っております。いろんな用地を解決するに当たっての手続は国のほうでも進めておられます。まだ、いつ解決するというところまでのきちっとした年月までは示されてありませんけれども、その解決に向けての手続というものを進められているということは聞いております。

おっしゃいますように、北中島のハーフインターナーが、もう来年度、30年度ということで見込みを示されていますし、御承知のように、その用地にかかるわらず、矢部のほうまでは工事がもうどんどん進んでおりますので、そのような状況から、今後の見通しというのは、国もまた用地の解決が明らかになった段階で、矢部までの公表見通しも示されるものと考えております。

県としましても、地元としての支援をしていくとともに、公表時期についても、明示についてもこれからも国に強く求めてまいりたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○増永慎一郎委員 私たちも議連等で一緒に活動させていただいて要望しておりますけれども、なかなか国あたりに言っても、はぐら

かされるというような感じなので、ぜひとも強めにやはり県のほうからもお願いをしたいと思います。

できれば、さっき手島部長が退職までにという話をされましたので、こっちのほうもめどをつけていただきたいというふうに要望しておきます。

以上です。

○森浩二委員長 いいですか。

○増永慎一郎委員 はい。

○森浩二委員長 ほかに質問は。

ないですね。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○森浩二委員長 なければ質疑をこれで終了いたします。

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

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○森浩二委員長 異議なしと認めます。そのようにいたします。

その他として何かありませんか。

○小杉直委員 年末であるし、山川企画振興部長もおいでですので。土木部長も。

交通部長にちょっと確認しありますが、奥田さん。あの、線路を走って逃げる事案が全国でときどきあって、東京のほうで。それから、プラットホームから故意に、過失に落ちる事案とか、それから線路の附属物に放火してネットに流すとかですね。熊本駅の場合は、さらに数年後には博多駅に次ぐ大型ビルとか大型マンションができていくわけです

が、要は何を確認したいかというと、鉄道警察隊の場所、それから機能性のあるきちんとした設備、あるいは今までに議論した中と全く変わらないということで確認しとつていいですか。

○奥田交通部長 鉄道警察隊は、旧国鉄の交番は引き継いでありますけれども、現在は熊本駅に集約をしてあります。新たな駅舎に入ったときに体制をどうするかというのは、まだ確定したことはお答えとしてはできないんですが、当然維持するものと。現状規模は確保できるものと考えております。

○小杉直委員 今までのこの委員会の中で、鉄道警察隊の配置する位置等については議論になったとですたいな、この委員会で。それは全く変更はなくて、事前に議論した場所にきちんと間違はないかという確認です。

○奥田交通部長 それはないと思ってあります。

○高橋鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室です。

小杉委員のおっしゃるとおり、鉄警隊の場所につきましては、当初御提示したところと変更ございませんし、現在高架下の工事を進めているところで、1月末には施設としてはできます、と。ただ、今のところにいらっしゃる方が新しく入るのは、恐らく高架切りかえがなされた後に入ってこられるということで聞いておりますので、よろしくお願ひいたします。

○小杉直委員 安心しました。今はもう木造の古い2階のところに勤務されるとるけん。今度新しい場所にはきちんとしたところに勤務していただいて、安全、安心の役目をしっかり担っていただくということで。それでよか

ですな。ありがとうございました。

それから、この間の防災ヘリの「ひばり」と県警の「おおあそ号」の共同格納庫、あれの披露がありまして、またその前には、いろいろ大災害になったときには、県外の大型ヘリが何十台と来られるようなスペースをつくっていただいて、おめでとうございました。

以上でございます。

○森浩二委員長 よろしいですか。

○小杉直委員 はい。

○森浩二委員長 その他でほかにありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○森浩二委員長 なければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午前10時57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