

第 14 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30年3月9日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第14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30年3月9日（金曜日）

午前9時59分開議

午前11時33分閉会

本日の会議に付した事件

高速交通体系に関する件

熊本都市圏交通に関する件

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9時59分開議

○森浩二委員長 ただいまから、第14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。

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 執行部を代表して御挨拶及び本委員会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、高木副委員長を初め委員の先生方におかれましては、先般の北海道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。

北海道新幹線の開業効果や北海道内における空港コンセッションの状況など、時宜を得た有意義な視察であり、執行部としましても、今後の事業推進にしっかり役立ててまいります。

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。

これは、道路と空港、2つございますが、まず、道路ネットワークの整備に関しましては、九州中央自動車道の蘇陽―高千穂間につきまして、計画段階評価を審査する委員会において、国道218号沿いに自動車専用道を新設するルートの方が妥当であると判断されたところでございます。

また、熊本天草幹線道路のうち熊本県が整備しております大矢野バイパスが、5月20日に開通することとなりました。天草の玄関口となるこの道路の開通により、渋滞緩和や観光など、多方面にわたる効果が期待されます。

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ございます。

次に、航空路線の利用促進に関してですが、今月中には阿蘇くまもと空港コンセッションの公募が開始され、来年度には選定手続が実施される予定でございます。

民間の知恵と資金による新しい空港ターミナルビルの建設、運営など、創造的復興のシンボルにふさわしい熊本の空の玄関口となるよう、県としましても、民間企業との競争的対話等に精力的に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。

J R鹿児島本線等連続立体交差事業につきましては、3月17日に、熊本駅部の鹿児島本線下り線約2キロメートル及び豊肥本線約1キロメートル区間を高架切り替えいたします。

今後も、熊本の陸の玄関口となる熊本駅前のにぎわい創出などにしっかりと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。詳しくは各課長から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、一括して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。

○上野道路整備課長 道路整備課でございます。

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、アンダーラインを引いております。

初めに、I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、用地の契約及び埋蔵文化財調査は完了し、現在、平成30年度の完成に向け、NEXCO西日本さんと熊本市さんが工事を推進されております。

本県も、引き続き早期完成に向けて支援をまいります。

次に、8ページをお願いいたします。

九州中央自動車道について、現状の欄の上から2番目の丸の下の中ポツの蘇陽から高千穂間のアンダーラインのところでございますが、部長の総括説明にございました計画段階評価を審議する第3回委員会が2月16日に開かれ、南ルート帯、北ルート帯、現道改良の3つの案の中から、国道218号沿いに自動車専用道を新設する南ルート帯の案が妥当と判断されました。

本県も、引き続き、県内の早期事業化と、あわせて矢部―蘇陽間の計画段階評価の早期着手を国に求めてまいります。

次に、13ページをお願いいたします。

中九州横断道路について、現状の欄の一番上の丸の熊本市から大津町間ですが、2つ目の中ポツの環境影響評価において、九州縦貫

自動車道から国道325号までの約14キロメートルにつきまして、方法書の手続を進めております。

この手続を速やかに進めて、国に早期の事業化を求めてまいります。

次に、16ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路について、今後の取り組みの欄の2つ目の丸の下のアンダーラインのところですが、大矢野バイパスにつきまして、部長の総括説明にございましたように、5月中旬の開通と記載しております日付は、5月20日に確定いたしまして、現在、最終段階の工事を進めております。

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。

①の九州中央自動車道について、アンダーラインのところですが、12月19日に、九州中央3県議員連盟の皆様と、整備促進について国に要望を行いました。

19ページの2月5日には、阿蘇市で九州中央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説明し、国に早期整備の要望を行いました。

参加されました委員の皆様方には、大変お世話になりました。

次に、20ページをお願いいたします。

③の中九州横断道路につきましても、アンダーラインのところですが、2月5日に、九州中央道と同様に、国へ要望を行いました。

最後に、21ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路(Ⅱ期)について、アンダーラインのところですが、3月15日に、熊本、福岡、佐賀県の議員で設立されている有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会の皆様、整備促進について国へ要望を予定されております。

今後も引き続き、九州各県の皆さんと連携し、要望活動などを通して道路整備の必要性を訴えていきたいと思っておりますので、委員皆様方の御支援をよろしくお願いいたします。

道路整備課は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○内田交通政策課長 交通政策課でございます。

交通政策課のほうも、変更点を中心に御説明をさせていただきたいと思っております。

24ページをお願い申し上げます。

航空路線の利用促進についてでございます。

(1)の阿蘇くまもと空港の旅客数でございます。

平成29年4月から平成30年1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23万6,000人増の262万4,000人、対前年度同期比109.9%、国際線では、前年度に比べまして約9万4,000人増の11万9,000人、対前年483%、合計で33万人増の274万3,000人、対前年113.7%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年度同時期の旅客数、265万3,000人でしたが、これにつきましても、9万人上回っている状況でございます。

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。

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109.2%、大阪線では111%、名古屋線では110.5%、沖縄線では121.6%という状況でございます。

恐れ入ります。2ページ飛びまして28ページをお願いいたします。

参考資料の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。

一番右側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いる状況でございます。

続きまして、1ページ飛びまして30ページをお願い申し上げます。

国際線の状況でございます。

3番目の丸でございますが、韓国線のエアソウルにつきましては、ハイシーズンとなります昨年10月29日の冬ダイヤから——現在の冬ダイヤでございますけれども、アウトバウンドにも利用可能な定期便となっております、週2便から3便に増便しておりました。

なお、オフシーズンとなります平成30年3月25日からの夏ダイヤでは、もとの週2便に戻る予定と伺っております。

31ページをお願いいたします。

台湾線の状況でございます。2つ目の丸でございます。

ことし3月16日から4月12日にかけて、台湾に本社を置きますエバー航空により、熊本—台北間で合計8便のインバウンドチャーター便を運航される予定となっております。

昨日、エバー航空のほうから連絡がございまして、国土交通省との最終的な調整がついたということで、3月16日から4月12日にかけて、合計8便のインバウンドチャーター便が飛ぶこととなりました。

また、本委員会への御報告の後、詳しく日程等については御連絡を申し上げたいと思っております。

2ページ飛びまして34ページをお願いいたします。

ソウル線、高雄線、香港線の月別の利用状況を記載しております。

利用率につきましては、各シーズンごとに若干変動はございますが、3路線ともおおむ

ね70%か80%です。九州各県及び全国を見渡しましても、比較的熊本は高い水準で利用率のほうをいただいているところでございます。

続きまして、35ページをお願いいたします。

一番上の参考5でございます。

昨年12月からことし2月まで、インバウンドチャーター便として運航をしていただいておりますエアプサン、釜山—熊本線でございますけれども、12月から1月末までの利用者数でございます。

火曜日、金曜日、日曜日の週3便で、計33便飛んでいただきました。そのうち、12月から1月までの21便における結果といたしましては、7,621人の御利用をいただいております。利用率が93.1%という、非常に高い御利用をいただいたところでございます。

その下、今後の取り組みでございます。

下線は引いておりませんが、全般的な取り組みといたしましては、昨年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を、さらに増便していきますとともに、新たな路線誘致にもしっかり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。

新規路線につきましても、今後も、航空会社に対し、インバウンドチャーター便の受け入れ及びその定期便化について働きかけを行ってまいりたいと思っております。

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でございます。

中ほどの表、参考1をごらんいただきたいと思います。

下から2番目の平成29年度の段でございますが、昨年4月からことし1月までの取扱量を記載しております。

このところ、やっぱり航空機の機材の小型化ですとかトラック輸送へのシフトなどが顕

著でございますが、減少傾向にはございましたが、1月までの同期比では、昨年度を上回っている状況でございます。

38ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港の施設整備等の状況でございます。

3つ目の丸でございますが、空港内の防災用駐機場に、県防災消防航空センターと県警航空隊基地を合築しました熊本県総合防災航空センターを新たに整備し、昨年11月から供用を開始したところでございます。

その下の丸でございますが、滑走路等の基本施設の整備につきましては、国土交通省が現在9番スポットのエプロン拡張工事、これはやっぱり国際線の状況等を鑑みまして国交省のほうで対応いただいているところでございますが、その拡張工事が行われておりまして、年度内の完成が予定されているところでございます。また、さらなる機能強化に向けまして、県といたしましても、10番スポットの増設について、国への要望を行ってきたところでございます。

今般、国の当初予算におきましては、10番スポットの整備費を計上いただいている状況でございます。

続きまして、39ページをお願いいたします。

参考2の阿蘇くまもと空港の直轄事業の概要でございます。

国におかれては、先ほども申し上げましたように、今年度は9番スポット等のエプロン拡張の工事等を行っていただいているところでございまして、総額11億、県負担金につきましては、空港法に基づきましておおむね3分の1を負担することとなっております、3億1,000万の事業に取り組んでいただいているところでございます。

40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でございます。

5番目の丸でございますが、昨年6月末にコンセッションに関しまして国の基本方針が出されておまして、さまざまな機会を捉えて、本県におきましても、阿蘇くまもと空港のポテンシャルですとか、あるいは本県の観光を初めとしました魅力を発信してきたところでございます。

直近では、2月9日に開催をされました一般財団法人エンジニアリング協会の主催、第210回ビジネス講演会におきまして、改めて阿蘇くまもと空港のコンセッションに関心のある企業さんに対しまして、情報等の発信を行わせていただいたところでございます。

また、その次の丸でございますけれども、1月17日に、国土交通省から、熊本空港特定運営事業等実施方針が公表されました。同月の26日に国が開催した実施方針の説明会には、80社150人が参加されておられます。

この実施方針につきましては、後ほど別添資料にて改めて御説明をさせていただきたいと思っております。

続きまして、41ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港のPRに関しましては、3番目の丸でございますが、阿蘇くまもと空港利用者利便向上協議会におきまして、ゴールデンウィーク前あるいは年末年始のお休みの前にマナーアップキャンペーンを行ってきたところでございますが、直近では、昨年12月に、熊本県警様の御協力もいただきながら、国内線ターミナルビル前の降車場におけるマナーアップキャンペーンを実施したところでございます。

1ページ飛びまして43ページをお願い申し上げます。

阿蘇くまもと空港の今後の取り組みでございます。

阿蘇くまもと空港のコンセッション導入につきましては、今月中にも国土交通省から募集要項が公表されまして、公募が正式に開始

される予定でございます。来年度には、選定手続が実施される予定となっております。

本県におきましても、選定手続の中で実施されます応募者との競争的対話におきまして、空港や周辺地域のポテンシャルを最大限に引き出す提案につながるよう、精力的に準備を進めてまいりたいと存じます。

ここで、民間委託に向けました今後のスケジュール、実施方針等につきまして、別添資料にて御説明をさせていただきたいと存じます。

恐れ入りますが、別添でお配りしております資料、阿蘇くまもと空港の民間委託に向けた想定スケジュールと一番上に書いてございますA4の資料のほうをお願いしたいと思います。

まず、上段のほうでございますけれども、先ほども触れましたとおり、ことし1月17日に国から実施方針が公表されました。今月中に募集要項が公表されまして、いよいよ募集が開始される予定でございます。

審査は、来年度1年間かけて行われまして、来年3月に新たな運営権者が選定される予定でございます。

審査は1次と2次がございます。1次審査終了後2次審査までの間に、2次審査参加の民間事業者さんに対して、競争的対話と呼ばれるプロセスがございます。その中で、熊本県も、直接意見交換を行う機会が設けられております。この場を有効に活用いたしまして、県の施策や取り組み、大空港構想の考えなどをしっかりと伝え、魅力的な提案を引き出してまいります。

次に、下の表でございますが、1月17日に国が公表した実施方針に掲載された主な項目でございます。

国内線・国際線一体化ビルの平成34年度中の供用開始や、中ほどに記載がございます大空港構想Next Stage実現への協力、審査委員会の委員に県の代表が選定されること等につ

きましては、昨年6月に公表された基本スキーム案から引き続き掲載をされているところでございます。

基本スキーム案からの変更点を朱書きで示しております。

まず、現国際線ビルでございますが、新しいビルが供用開始されました後、特に転用の希望がない限り、撤去することが前提とされました。

国際線ビルは、大体5,000平米ほどでございますが、そのうち3分の2を国の税関等の官庁が所有をしているところでございます。この国所有分につきましては、国が撤去費用を負担することも明記されております。

次に、事業期間でございますが、昨年6月の基本方針におきましては、一括して48年という記載になっておりましたが、これが実施方針では、当初33年、運営権者の希望により15年まで延長できるとされております。

次に、運営権者が支払います運営権対価の項目でございますが、滑走路等の運営を取得するための運営権対価につきましては、仙台空港や高松空港と同様、0円以上という記載になっております。

なお、熊本空港ビルディング株式会社の株式取得対価につきましては、今後公表されます募集要項の中で、国から公表される予定でございます。

最後に、一番下の関係地方公共団体との連携についてでございますが、公募手続終了後に、運営権者と県が協議して決定することが明記されました。民間の意向を踏まえた連携体制を構築するという県の考え方が反映されたところでございます。

連携策につきましては、運営権者が設置します、いわゆる経営諮問会議の機能を持ちますアドバイザーボードなどへの参画ですとか、あるいは出資及び非常勤取締役の派遣、またはそれらを組み合わせた連携策などが考えられるところでございます。

それでは、裏面のほうをごらんいただきたいと存じます。

新ビル建設期間中に使用します国内線の別棟ビルについてでございますが、上の写真の赤い線で囲まれた位置に国が建設することになってございます。

先般、国内線別棟ビルの概略図が国から発表されたところでございます。それが下の概略図でございますので、ごらんいただきたいと思えます。

青い枠で記載がございますが、枠内2つ目の丸でございます。

出発・到着旅客の処理に必要な機能は、極力連続して配置し、限られた空間を有効に活用する配置とされております。

建物につきましては、平家建5,000平米弱と予定されております。

チェックインロビー、手荷物検査場、保安検査場などは、現状と同等の規模を確保することとされています。

なお、旅客のスムーズな航空機への乗降を確保するため、複数の搭乗橋の設置も検討されているところでございます。

実は、物販・飲食機能につきましては、現在の空港ビルの中には1,600平米ほど御用意をしているところでございますが、別棟ビルの場合、ビル中央の2カ所に配置する計画となっておりますが、合わせて450平米と、現状より狭くなってございます。

そこで、国といたしましては、別棟ビルのちょうど西側とそれから南側になりますが、赤い斜線のところでお示ししております機能展開用地というものを2カ所に確保いたしまして、運営権者の判断により、ここに物販・飲食施設等の整備、運用が可能となってございます。西側が1,400平米、南側が2,400平米という広さを一応御用意してございます。

県といたしましては、この別棟ビル運用期間中でありましても、旅客の利便性が確保されるよう、各種セミナー等に関心企業さんに

対しまして、積極的にこの機能展開用地の活用について働きかけを行ってまいりました。また、国に対しましても、その活用が促されるよう要望をしているところでございます。

別添資料の説明は以上でございます。

恐れ入ります。また本資料に戻らせていただきまして44ページをお願いいたします。

今度は変わります、九州新幹線の状況でございます。

運行状況でございますが、3月17日に予定されております平成30年度のJR九州の春ダイヤ改正によりまして、九州新幹線の熊本駅停車は、現行ダイヤより6本減便されまして117本となっております。熊本駅と新大阪駅を結びます直通列車は、昨年より2本減便されまして48本となり、うち14本が最速の「みずほ」でございます。

そのほかの駅の停車本数等、詳細は下の表のとおりでございます。

また、新八代におきましては、業務内容の見直しにより、新幹線ホームに係員を置かず、車掌による目視及び安全装置等の装置により安全確認が実施される予定でございます。現在、新玉名駅で実施されているところでございますが、今般、熊本県におきましては、新八代駅においても実施をするということでございます。

なお、JR九州に対しましては、12月26日に、今回のダイヤ改正見直し等に関しまして要望等を実施しておりまして、その後協議を行ってまいりました。今後、ダイヤの見直しを行うに当たりましては、事前に沿線自治体に意見を聞くよう強く要請しております。

県といたしましても、利用状況を注視し、必要に応じ、適宜利便性の確保について、地元市町村及びJRと協議を行ってまいります。

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ページをお願いします。

アンダーラインを入れております変更点について御説明いたします。

Ⅱ、熊本都市圏交通に関する件のうち、熊本都市圏交通施策の主な取り組み、アクションプランの策定についてでございます。

本件につきましては、去る2月21日、第2回協議会を開催いたしました。

都市圏交通の将来像実現に向けた都市交通アクションプラン策定に当たりましては、現在、国や関係自治体、県警及び公共交通事業者で構成されます熊本都市圏総合交通戦略協議会において検討を行っているところでございます。

協議会では、都市圏交通の将来像を踏まえた上で、掲載候補となる施策について、それぞれの立場から御議論をいただいているところでございます。

今後は、議論の成果をもとに、掲載する施策について、さらに調整を深めていくこととし、あわせて計画策定後の進捗管理等の手法についても協議を進めてまいります。

都市計画課は以上でございます。

○内田交通政策課長 改めて、交通政策課でございます。

資料の51ページをお願い申し上げます。

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について御説明申し上げます。

(1)阿蘇くまもと空港へのアクセス改善の現状でございます。

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。運行開始からことし1月末までの延べ利用者数は47万1,796人となりました。

表にございますように、今年度4月からことし1月までの利用者数は8万675人、1日当たりの利用者数は263人でございまして、本年度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。

次の52ページをお願いいたします。

空港ライナーのさらなる利用促進を図るため、JR九州車両への空港ライナーをPRしますラッピングを行っております。これを持ちまして周知を図っているところでございます。

ラッピング車両は、豊肥本線のほか、鹿児島本線も運行しておりまして、一応運行期間は今月末までを予定しているところでございます。

53ページをお願いいたします。

中ほどの今後の取り組みといたしまして、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善につきまして、現在、検討をさまざまな観点から進めているところでございますが、来年度は、アクセスの施策別の比較検討や需要予測、事業採算性などの詳細調査を実施する予定でございます。

54ページをお願いいたします。

公共交通機関利用促進の現状といたしまして、一番下の(3)パークアンドライドにつきましては、平成30年1月末現在、10カ所で、駐車可能台数501台、契約数350台、稼働率7割という状況で供用中でございます。

最後、55ページをお願いいたします。

中ほどの今後の取り組みでございますが、(2)の乗り継ぎ円滑化の取り組みといたしまして、県下の乗り合いバス事業者5社によりまして、これはグループ補助金等を活用されて、平成31年春に新たなバスロケーションシステムが導入される予定でございます。

バスロケーションシステムにつきましては、熊本地震前、熊本市内で8カ所、交通センターや県庁前等でしたが、地震により壊れてしまいました。これを新たなシス

テムとしてまた稼働させるということでございまして、31年春に新たなバスロケーションシステムが導入される予定でございます。

スマートフォン、それからバス停に10カ所程度というふうに今予定されておりますけれども、実際に表示の画面を設置いたしまして、バスの接近具合について確認ができるというようなシステムになる予定でございます。

県としても、しっかりPR等の支援を行ってまいりたいと思います。

交通政策課の説明は以上でございます。

○高橋鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室です。

56ページをごらんください。

熊本駅周辺で整備を進めておりますJR鹿児島本線等連続立体交差事業について御説明いたします。

概要の欄の中ほどの丸、JR鹿児島本線等連続立体交差事業の②全体事業費の欄をごらんください。

全体事業費につきましては、事業完了見込みが立ったことから、精査を行った結果、労務費及び資材単価の上昇の影響などにより、約626億円となりました。

次に、今後の取り組みの欄をごらんください。

本年3月17日に、先ほども部長からの報告にありましたけれども、駅部区間の高架切りかえが完了し、事業区間内にありました15カ所の踏切が全て除却されることになります。来年度には、新しい駅舎を完成させ、事業が完了する予定です。

なお、高架切り替え日であります3月17日には、熊本駅構内において、出発式及び記念式典を開催いたします。

57ページには、工事の状況や今後の取り組みを記しております。御参照ください。

説明は以上です。よろしく願いいたします。

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。

○前川収委員 ちょっと順番が逆になりますけれども、熊本空港の利用率が非常に、県として頑張っていただいているということでもありますけれども、その要因というのは何なのかなということがちょっとわからなかったので、その要因について、ざくっとでいいんですけれども、教えてもらいたいのが1つ。

それから、海外からのお客さんについては、国籍についてはほとんどがインバウンドということになってはいますけれども、インバウンドで来られた後に、空港をおりた後にどこで何をやっていらっしゃるのか、なかなかよく見えないので、たまにゴルフ場で見かけることはありますけれども、その辺のどういう動きをなさっているのか、何かあるのかなと思って。これだけたくさんいらっしゃるって、人気があるという前提、そこはやっぱり我々としては知っておきたいというふうに思っていますので、それが2つ目。

それから3つ目が、一応34年供用開始ということで、新しいコンセッションで熊本の新しい空港ができるというスケジュールが想定されました。大変ありがたいことですし、期待をいたしております。

一方で、もう前々からずっと議論があっている空港アクセスの改善という中で、今回、軌道について、来年度詳細調査を実施するという話が出てきましたけれども、スケジュール感から言えば、本来は、この新しいコンセッションの新空港ビルができる、開業のときには、新しい軌道がもう入っているということが最も望ましいというふうに、まあ誰だってそう思うと思うんですけれども、その辺の

スケジュール感について教えていただければと思います。

○内田交通政策課長 ありがとうございます。3点の御質問を賜りました。

まず1点、伸びてございますけれども、伸び率につきましては、国際線がまず後押ししているのは間違いございませんが、国内線が全体伸びております。特に、昨年中の委員会でも御説明申し上げました沖縄便あたりが、非常に観光需要がなかなか落ち込んで、国内便がぐくっと下がっておりますのが、今回100%以上伸びてきているという状況でございます。まさに復興の状況を顕著にあらわしたものだというふうに考えています。観光が伸びているのが1点。

もう1つ、ビジネス需要が確実に返ってきているというところがございます。特に熊本線は、九州の各空港の中でも東京線が非常に強いと、福岡以外では熊本が断トツ的に東京線が強いところでございます。

東京線を支えておりますのがビジネスの需要でございます。これが確実に返ってきているという状況がまず要因であろうというふうに、すみません、ざくっとでございますけれども、考えているところでございます。

それと、海外路線で、インバウンドのお客様が大変増えてきております。幾つかタイプがございます。まず韓国からのお客様につきましては、ゴルフと温泉でございます。ほぼほぼゴルフと温泉でございます。この方々は、基本的にもう熊本県内にとどまって、熊本のゴルフ場、熊本の温泉を楽しんでお帰りになられると。比較的長期的、まあ2泊3日ではなくて、1週間とか2週間というスパンで滞在をいただいているという状況でございます。

お客様は、ほとんどゴルフバッグを利用してございまして、航空会社のサービスも、ですからゴルフバッグも、要は、あれは13キロ

から15キロございますが、LCCですと、大体10キロ以下しか運べないものを、あえて20キロ以上まで熊本便は認めているというようなことも、LCC各社、いろいろ御配慮いただいているところでございまして、そういう部分で韓国便が伸びていると。

台湾と香港のお客様につきましては、基本的にはツアーのお客様が中心でございます。熊本での旅行、これは熊本城とか阿蘇がやっぱりメインでございます。そのほか、最近では山鹿と人吉のほうにも回られて、それから南九州のほうに回られたりとか、あるいは阿蘇の方面から福岡のほうに入られて福岡から出られるとかいうパターンがございます。という、かなり国別で回られる状況が変わってきているところでございます。

最後の空港アクセスにつきましては、鉄軌道も含めまして、今ちょうど平成20年に凍結しました案件をしっかりと検証をしているところでございます。

確かに、スケジュール感につきましては、前川委員のほうから御指摘がありましたように、本来であれば新しい空港の開設にあわせてやるのがベストというふうに思っております。私たちも、それを基本的には中心に置いて、今見直しはしているところでございます。

ただ、仮に鉄軌道となりますと、やはり、例えば環境アセスの調査を必ず法律上やらなければならないようになっていまして、これがやっぱり2年とか3年とかいう期間になってございます。これは法律上なってございます。そういうことを考えますと、本当は空港の34年度の開業時に間に合わせたいところでございますが、やはり若干後ろになってしまうことはやむを得ないかなというふうに考えておりますが、できるだけ近いスパンでやるように頑張りたいというふうに思っているところでございます。

以上でございます。

○鎌田聡委員 すみません、ちょっと関連しますが、今の空港アクセスの関係ですけれども、来年度詳細調査を実施するということがあります、今考えようとしている改善策というのは、鉄軌道あたりは豊肥線なんでしょうが、まあモノレールとか市電を延伸させるとか、あらゆることでありますから、多分いろいろなことを考えられていると思いますけれども、今考えられている、検討しようとしている方策がわかっていたら教えていただきたいと思います。

○内田交通政策課長 今鎌田委員のほうからおっしゃっていただきましたとおりでございます、まず豊肥本線の延伸につきましては、平成20年度の、県としての最善策ということで考えておりましたので、それを1つ。それと、市電の延伸についても検討しております。これは熊本市とのいろんな協議を通じてやっているところでございます。もう1点のモノレールにつきましても検討しておりますし、あと道路の改良策についても検討しているところでございます。

以上でございます。

○鎌田聡委員 今言われた4点で検討を進めていくということですね。

○内田交通政策課長 そのとおりでございます。

○鎌田聡委員 それとあわせて、その都市圏交通のアクションプランの協議も進められているということでありますから、もちろんそこやっぱりリンクをさせていって、アクションプランにきちんとその辺が入っていかなくちゃいけないと思いますけれども、そこはうまくやられていくんですよね、これから。

○坂井都市計画課長 アクションプランにつきましては、都市圏の交通をどうするかということでございますので、当然、空港も視野に入れたところで頭に入れながら、そこは策定していく必要があります。そこは相談しながらやりたいと思います。

○内田交通政策課長 アクションプランにつきましては、部会のほうを設けておりまして、道路の部会、それから公共交通の部会もございまして、基本的には県の交通政策課と市の交通政策課がそれぞれタッグを組んで、頻繁に今、情報交換、それから今後の施策についてやりとりをさせていただいております。

空港アクセスにつきましても、私たちの考え方については、熊本市と共有しながら、どういう方策がいいか、当然先ほどの市電の関係もございますので、そこは情報交換・共有をしていって、アクションプランにもきちっと位置づけられるように頑張りたいと思っております。

あと、大空港構想Next Stageを一昨年12月につくりましたときにも、熊本市長を初め関係の首長様方といろいろ協議を重ねてまいりまして、このアクセスについては、皆さん必要だという御認識でNext Stageに盛り込まれたという経緯もございますので、ここは各市町村ともきちっと協議をしながら進めてまいりたいと思っています。

○鎌田聡委員 ぜひ、今まで市と県とかみ合っていないとか国交省とかみ合っていない、そういう部分もありましたので、しっかりと連携をとって協議を進めていただきたいということと、あわせてアクションプランの話は、ずっと調査をしてからかなりの年数が、動向調査とかですね、たっておりますので、一方では時間をかけないといけませんけれども、急いでつくっていただく必要

性もありますので、その辺もやっぱりそういったスピード感というところも意識しながら進めていっていただきたいと思いますので、よろしくお願いしますと思います。

引き続き、済みません、あと空港の民間委託の関係でちょっと確認ですけれども、39ページに、直轄事業の負担金が出されていますが、これは、今後は民営化になったら、民間のほうで負担するという理解でいいんですか。3億ぐらいになるかと。

○内田交通政策課長 基本的にはそういう形になってまいります。ありがとうございます。

○鎌田聡委員 じゃあ、今後は、県がやっぱり空港に係る事業の負担金は、民間でやると？。

○内田交通政策課長 法律上はそういう形になってまいろうかと思っています。

○鎌田聡委員 はい、わかりました。

じゃあもう1点だけ、済みません。鉄道高架、56ページですね。

いよいよ3月17日ということで完成をいたしますけれども、これはお願いしておきたいのは、踏切がまた、あと2カ所ですかね、解消されるのは。

○高橋鉄道高架推進室長 現在は、事業区間に15カ所の踏切がありまして、13カ所は既に平成27年度に終わっています。熊本駅の北側にあります古道踏切と、もう1つ南側にあります百貫踏切、これは人だけが通行ですけれども、それと、以前田崎陸橋がございましたけれども、それを仮踏切という形で今は使っておりますので、その3カ所、計プラス3カ所が今回無くなるということでございます。

○鎌田聡委員 あと3カ所ですので、解消された後に早目に踏切の施設を除去してもらわないと、一旦停止をみんなするんですね。本当はしなくていいんですけども、そこでちょっと渋滞とか事故の可能性も出てきますので、そこはちょっと急ぎ、これは、後は熊本市になるんですかね。

○高橋鉄道高架推進室長 現在の軌道の撤去までは、連立の中で事業をさせていただきたいと思います。3月17日には遮断機等なくなりまして、確かに見た目は何もありませんが、まだ軌道は残ったままになってございますので、止まられる方もいらっしゃると思いますので、その辺は事前にサインをつけて、徐行してくださいとか、そういう形の準備は今しようと考えているところでございます。

○鎌田聡委員 前回、10何カ所とか解消したときも、若干そういった動きがありましたので、ちょっと急ぎそこはやっていただくようにお願いしておきます。

○森浩二委員長 ほかに。

○早田順一委員 35ページなんですけれども、一番上の参考5のその他で、エアプサンによるインバウンドチャーター便、新しくできた韓国路線なんですけれども、前回御報告があつて、どうなるのかなと心配しとったんですが、報告では93.1%ということで、非常に高い利用率だなというふうに思いました。

今後、その感触というか、定期便になるための感触がどうなのかというのがわかれば教えてもらいたいことと、それと利用する方ですね。インバウンドですから韓国の方が多いと思いますが、日本人の方もどれぐらいいらっしゃるのか、詳細を教えてください。

○内田交通政策課長 ありがとうございます

す。2月の状況につきましても、今取りまとめ中ですが、やっぱり同じように高い御利用をいただいているところでございます。

仁川空港につきましては、非常に混雑空港でもございまして、なかなか新しい路線が入るということはかなり難しい状況になっている中で、やはり釜山のような地方として大きな都市をターゲットにして、そこから日本へという方がかなりふえてきている状況でございまして、そういう意見交換を実はエアプサンともかなり我々はやっているところでございます。熊本、特に九州における熊本というのは九州の中心にございますものですから、熊本に飛んでくることによって、まあ上にも下にも行ける、九州をぐるっと回ることもできるということを非常に高く今評価をいただいているところでございまして、今いい感触で話をしているというふうなことでちょっとお答えさせていただければと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

○早田順一委員 はい。あと割合。

○内田交通政策課長 実は、今、ほとんど8割、9割がインバウンドでございまして、アウトバウンドが1割、2割という状況でございます。

ただ、釜山も、私たちも何回か訪問させていただく中で、非常に魅力的な、韓国らしい風景が残った地域でもございますので、そこにつきまして、今後いろいろ魅力発信等も我々やりながら、アウトバウンドをふやしていくようなことも頑張っていきたいというふうに思っているところでございます。

○早田順一委員 韓国が一番多分日本から近いんですね、海外。その中でも釜山が特に近くて、多分1時間ぐらいで行けるからですね。多分、日本人の方も、定期便になれば利用される方が多くなると思うので、ぜひ頑張

っていただきたいと思います。

それと、もう1つ、阿蘇くまもと空港の民間委託なんですけれども、これはあくまでも確認なんですけど、変わることはないだろうと思いますけれども、この名前ですね、阿蘇くまもと空港という名前、これは民間委託になったときに変わる可能性があるのかなのか、確認なんですけど。

○内田交通政策課長 実は、阿蘇くまもと空港という名称は愛称でございまして、熊本の経済界のほうからの御要望を受けて、県が入って調整し、国土交通省において、じゃあ愛称という形で認めていきたいと思います、これは、日本全国、今入ってきております。坂本竜馬の名前がついた空港が高知にございますし、基本的にはこの愛称については継承いただきたいということで、民間事業者のほうには話をしていきたいと思っております。

○早田順一委員 ということは、変わる可能性もあるということですか、それともわからないんですか。

○内田交通政策課長 そこは変えていただかないように、しっかり競争的対話の中で話をしていきます。

○小杉直委員 今、阿蘇くまもと空港の話が出ましたが、その愛称の阿蘇をつくるときにちょっと携わったもんですけね。阿蘇を外さないように、ひとつよろしく願いしておきます。

それから、質問ですが、わかりやすいこのカラー図面をありがとうございました。それで、内田さん、お尋ねですが、今は世界各国でヘリコプターを含めた飛行機事故とか空港周辺でいろいろと事件が発生して、今度はテロの発生もありましたな。熊本は、来年は大型スポーツがあるし、結局、この仮庁舎、空

港別棟ビル概略図、ここに、派出所はどこに置く予定。

○内田交通政策課長 実は、このエリアが大変狭うございますので、ここは熊本県警さんとそれから熊本県、それから国土交通省のほうと、空港ビルディングとも話をいたしておりますて、今、予定では、隣接する国際線ビルの中に県警派出所のほうを設置することで、今調整を進めているところでございます。

○小杉直委員 もしかすると、この特別委員会、私はもう今度は別に行かなんかしれぬ、それはわからぬとですよ。くどいようですが、ともかく備えあれば憂いなしで、やっぱり何かあったときにはすぐ出動できるような場所、それから、案内を含めて、利用者がすぐいろんな相談ができる場所、そこを篤とお願いしときますね。

以上です。

○森浩二委員長 ほかに。

○増永慎一郎委員 九州中央自動車道についてちょっとお伺いしたいと思います。

前川委員を会長とする議連とか、また執行部のおかげで、蘇陽—高千穂間の計画段階評価は終わりまして、いよいよ着工に向けて動き出すんですけれども、確認なんですけれども、矢部—蘇陽間、これがまだ全然先に進んでおりません。

もともとは、ずっと下のほうからやっていく予定だったんですけれども、宮崎県との協議の中で、その蘇陽—高千穂間を先にやるといふような多分約束ができとったんじゃないかというふうに思いますけれども、このままでいけば、矢部インターまで来る間に、ひょっとしたら工事が全然熊本県側はなくなる可能性がちょっと出てきているんじゃないかと

いうふうに思いますけれども、その辺は執行部としてはどういうふうな見立てをされているのか、ちょっとお伺いしたいと思います。

○上野道路整備課長 道路整備課でございます。

今委員おっしゃいました九州中央自動車道につきましては、御承知のとおり、平成30年度に、まず北中島までの開通が予定されております。同時並行として、矢部までの工事も進められておりますので、まだ開通見込みはなされておりましたが、その後、国にも働きかけをして、工事は順調に進められていくものと思っております。

ただ、おっしゃいましたように、矢部—蘇陽間につきましては、現時点では、事業化に必要な計画段階評価というものが、まだ未着手ということでございます。

今回、それから東側の蘇陽から高千穂間については、この計画段階評価が終わったということになっております。

したがいまして、国のほうとしましては、まさにこの全線95キロを、いかに全体をスピーディーに進めていくかという中で、今回の蘇陽—高千穂間につきましては、防災上あるいは地形的に急峻なところもあって、先に計画段階評価がされたと思っておりますけれども、本県としましては、今委員がおっしゃいましたように、矢部までの事業が完了したときには、速やかにその以東の矢部—蘇陽間あるいは蘇陽から県境までの事業が切れ目なく展開されるように、我々も、国にそれを求めていきたいと思っています。

そういう意味から、8ページの今後の取り組みの一番下から2行目でございますけれども、矢部—蘇陽間の計画段階評価の着手というものを、私たちも改めて強く国に求めていく必要があるというふうな考えを持っております。

以上でございます。

○増永慎一郎委員 まあ、時間的に来年の多分今ぐらいには北中島インターまで開通すると思います。その後が多分3年ぐらいかかるんじゃないかというふうに思っております。まあ長くても4年ぐらい。ですから、5年ぐらいの間には矢部まで来ます。ですから、その後、まあ宮崎のほうはもう確実に工事がずっとあるんですけども、今のうちからきちんと国に強く働きかけをしとかなないと、その矢部インターまで来た時点で、もう熊本県側は工事がなくなってしまったというふうな形になります。

今、本当にありがたいことで、今回の補正も15億ぐらいつけていただきましたし、ずっと切れ目なく工事のお金も出ていますし、きちんと工事もやっていただいておりますので、ぜひともその辺は、部長はもうことで終わられますけれども、ちゃんと後を引き継がれる皆さん方できちんと責任を持ってやっていただくように要望いたしたいと思います。よろしくお願いします。

○前川収委員 同じ内容なんですけれども、結局、中九州横断道路とこの地方道の違いは、両県が同時に一緒にやってきているということが、非常に進捗が早い結果を生んでいるということで、常に1路線の中で2工区、要するに、ざくっと言えば宮崎工区と熊本工区というのが並行でずっとやってきたわけですね。今増永先生がおっしゃったとおり、このままいけば、どうも熊本工区はなくなると、2つエンジンがあったのが1つになっちゃうという可能性も見えてきているわけですが、ここはやっぱり我々、皆さんも一緒になって、2工区、2つのエンジン、2工区維持ということを視野にしっかり入れて取り組みをしていかなきゃいけないというふうに思っております。

そもそも蘇陽一高千穂間については、まあ

あっちのほうは条件も悪いからということで、お先にどうぞは言いました、確かに。皆さんも言ったと思います。でも、そのお先にどうぞだからといって、こっちをしないでいいわけじゃないんで、もうお先に行っているわけですから、完全に、計画段階が終わったわけですから。そうすると、こっちが今度はおくれているという状況にちょっとなる可能性がある。

それと、もう一つは、蘇陽一高千穂の中の熊本工区、県境を越えるわけですから、蘇陽一高千穂は。その部分はどうかということなんかも、やっぱりちゃんと詰めて話をしていってもらわないとだめだというふうに思っていますので、よろしくお願いします。

覚悟のほどを部長に聞いてみようかな。

○手島土木部長 今前川委員からお話がありましたように、南九州西回りも、熊本と鹿児島と一緒にやってきたと、それで進んできたというのもあります。中央道についても、今うまくいっているのもそういうことだと思うんです。

今後、おっしゃるように、当然ながら、宮崎だけ進んで熊本がとまるということは望ましくないし、我々としては許せないと思っています。そういう意味で、宮崎県とも以前からちゃんとそういうお話はしています。今までも、前川委員を初めとして皆様も、今回、宮崎側のお手伝いもしていただきましたけれども、今度は熊本側にぜひともお手伝いしてもらって、一歩進むように進めたいと思っています。私が言っても説得力ないかもしれぬですけども、道路整備課長がちゃんとやります。

○増永慎一郎委員 よろしく申し上げます。

○森浩二委員長 ほかに質問は。

○濱田大造委員 空港ライナーに関してまたちょっと質問なんですが、9月の去年の質問でも尋ねたんですが、やはりどう考えても受益者負担の原則から大きく逸脱してしまっていて、本当に社会主義的な発想で、乗り物にただで乗れるということ自体が異常でして、未来永劫ちょっと続けるのか、県費負担ですね。実際に、全国の空港でも、ほとんどこんな事例がないわけですね。

どこが問題点かといいますと、民間の活力を結果的に阻害しているということ。本来、バス会社であったり、個人タクシーであったり、利用者がふえればふえるほど機会費用を奪っているという、本来民間が得るべき利益を行政が邪魔しているという側面もあるんですね。誰が言い出したかちょっとよくわからない。こんな政策が熊本で成立していること自体が異常としか言いようがなく、前時代的な考えだと僕は考えています。

今、新しい技術がどんどんどんどん進化してしまっていて、諸外国では、先進国では、ウーバーですか、相乗りタクシーというのが主流になりつつあって、ぜひ、空港が民間委託になりますので、新しい発想のもと、アクセスを改善すると。こういう県費を求めるような制度というのは前時代的なものですので、ぜひこれは改善していただきたいと考えています。これに関して、どなたか。

○内田交通政策課長 空港ライナーにつきましては、知事も答弁をしておりますとおり、空港ライナーは、単なる公共交通機関と捉えるのではなくて、大空港の中における利用客の移動の利便性を確保し、顧客満足度を向上させるための空港サービスというふうに位置づけて無料運行をやっているという状況でありまして、それは、引き続き県としては施策は遂行していくという状況でございます。

ただ、空港のアクセスにつきましては、民間委託、コンセッションを進める中で、競争

的対話の中で実際民間の意向等も聞いてまいりまして、よりよい改善点があれば、それを鑑みた施策をとっていくということになるのかなと思います。

ただ、実は、その空港ライナーの運行に関しましては、今リムジンバスを運行されている九州産交さん方とも、十分意見交換を行っているところでございます。

今、九州産交さんからお話を聞いていますのは、非常に共存している関係なんですよと、自分の空港リムジンについても、平成26年度は50万人だった利用が、27年度には56万1,000人、28年度は57万6,000人と伸びてきていますと、一緒に今やっていると。いわゆる、一般の自動車利用から公共交通への転換がどんどん図られていますというようなことで、一緒に頑張っていきたいというようなお話もいただいているところであります。そういう部分も総合的に鑑みて、今後の施策については考えてまいりたいというふうに思っております。

○濱田大造委員 空港サービスというふうに言い切るんでしたら、民間委託になりますので、ぜひ、新会社がサービスとして捉えるのかという観点で、よく議論、検討をすることを要望します。

○森浩二委員長 ほかに質問はありませんか。

○浦田祐三子委員 44ページの九州新幹線のところで、新八代駅でホームに係員を置かずとありますけれども、これは新玉名駅のような状況とイメージしていいんですか。

○内田交通政策課長 まさしく新玉名と同じ状況でございます。熊本県と八代市へも一応JR九州からは御説明に行かれました。

内容的としては、ホームドア等の機械的

な、あと監視カメラとか非常警告とかの機械的な整備とともに、基本的には、新幹線に乗ってきた車掌さんが、一番先におりて、ホームの状況を確認して、ホーム側をあけるとかというようなことで対応されるということでございます。

八代市としても、1月15日に、この駅ホーム担当者職員の配置見直しについての意見交換、要望をJR九州に対してなされたところでございまして、結果としては、徹底した安全対策をやってくれということを要望されているという状況でございまして、効率化はいたし方ないというところでございます。

熊本県においては、今、新八代ということでございますが、あわせて鹿児島県の出水のほうで、ホーム職員の見直しをやられる予定と伺っています。

○浦田祐三子委員 八代市さんのほうにも説明されたということでよかったと思うんですが、実は玉名のときが、多分森委員長も御存じだと思いますけれども、無人化という言葉だけがひとり歩きしてしまって、いろんな、まあJRさんからの説明も事前になかったということで、いろいろ地域住民の方だったりとか、いろんな部署の方が大変心配をされたり、あと県外の方から、新玉名駅は無人駅になったんですかという問い合わせも何件あったりとかありましたので、そういう周知ができていれば安心いたしました。

○森浩二委員長 ほかに質問はありませんか。

○松村秀逸委員 1つ、13ページで、熊本市―大津間の中九州の環境評価のところでございますが、方法書の手続中の、これが次の段階に行くのに大体何年ぐらい、次の段階の予定をお尋ねしたいと思います。

○上野道路整備課長 道路整備課でございます。

今、中九州横断道路につきましては、環境影響評価とあわせて都市計画決定の手続を進めさせていただいております。

環境影響評価の手続につきましては、4段階ございまして、配慮書というのはもう既に終わっておりますが、方法書ということで、今、環境影響評価で何をやるか、基本的な事項ですね、方法とか評価のやり方とか、そういうのを今進めているところでございます。

それが決まりますと、実際、環境影響評価を実施します。それが評価が完成しますと、それは言葉が方法書から次に準備書という形になりまして、準備書が作成されます。最終的に、それを地元市町村とか知事とかに意見を聞いて、その準備書が評価書に変わるという4段階の手続になります。

あわせて、この方法書ができた段階から準備書に移る間に、今度は、実際、道路ですので、都市計画決定の道路の原案というのをつくってまいります。

一般的に、今申し上げました手続がどのぐらいかかるかというのは、当然、事業の規模とか、そこの新たに道路をつくる土地の利用形態、まあ環境に影響をどれだけ与えるとかという面で時間は左右されてくると思いますが、やはり着手してからおおむね3年というのは一つの考え方としてはございます。

ただ、いろいろ手続を進めていく中では、地元住民の方の御意見を聞く必要もございまして、当然、専門家の審査会等も経ていく必要がございますので、その辺は私たちも丁寧に説明をしながら、スピード感を持ってしっかり取り組んでまいりたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○松村秀逸委員 ということは、大体3年ぐらい、今から3年間、30、31、33年ぐらいと

ということですかね、おおむね見通しとしては。

○上野道路整備課長 29年度からかかっておりますので。

○松村秀逸委員 29、30、31。

○上野道路整備課長 そうですね、なかなかそこが微妙なところ、難しいところではありますが、31年とか32年とかですね。でも、できるだけ早くそこは丁寧に進めてまいりたいというふうに思っております。

○松村秀逸委員 よろしくをお願いします。

もう1つ関連。それと連絡道路について、前回前川委員からお尋ねがあつて、部長のほうで、3月まではどこがするか、直轄であるのかどうかというのを何かおっしゃったと思うんですが、そこら辺は何か進捗ありましたでしょうか。

○手島土木部長 結局、前回前川委員からのお話もありましたが、事業主体になるのが国か市ということです。両者に確認したんですけども、事業主体を決めるには、中九州横断道路と九州縦貫道路の接続位置、これを決めるというようなことも含めていろいろ課題がまだあるということで、まだまだちょっと事業主体までは届かないということです。

ただ、あのとき前川委員が一番御心配になったのは、中九がおくれるんじゃないかというお話しでしたが、中九のスピードとは直接は関係ないと。あとは、多分中九ができてくるころには、当然、もう事業は同じぐらいに終わるようにしてもらわにやいかぬと我々思っていますので、そのように進めていただくように、そういう形で事業主体を決めるような形を考えております。

ですから、済みませんけど、お約束したか

もしれませんが、3月はちょっと無理でございました。

○松村秀逸委員 わかりました。

○前川収委員 忘れとった。

○森浩二委員長 ほかに。

○河津修司委員 同じページですが、滝室坂はいつごろ、これは今工事に入っていて、どれぐらいかかる予定ですか。

○上野道路整備課長 道路整備課でございます。

滝室坂道路につきましては、区間の大半を占めるトンネル工事がございます。延長でいきますと約4.8キロということで、今、北側復旧ルートを掘っているトンネルが3.7でございますので、それよりも長いトンネルになるわけでございます。

今般、国のほうから、トンネルの一部についての落札者が決定したということで公表がされております。

ただ、その工事は、全体の延長からいきますと、まだ本抗で2キロ程度でしたので、まだ半分までは達しないような工事内容になっておりました。それ自身で3年ぐらいかかるというふうになっておりましたので、今、国からは、最終的にどれぐらいかかるというのは見通しは出されておられませんけれども、当然、それ以上時間はかかるものだというふうには考えられます。

以上でございます。

○河津修司委員 一部には6年とか7年とかいう話もあったような気がするんですが、まだわからないんですか。

○上野道路整備課長 トンネル工事は、特

に、やはりあそこは、今まで着手するまでに時間がかかっておりますのは、水文調査といえますか、いわゆる水の関係が非常に、あと地質の問題もございますけれども、技術的に考える必要があるということで、時間をかけて専門家の方と協議をしながら、今回、やっと着手に至ったということではございますけれども、やはり掘り始めますと、そのような問題が出てくる可能性もございますし、当然、そのことによって工期が左右されますので、委員がおっしゃいましたように、まだちょっと最終の完成までの見通しは立ってはいないというところでございます。

以上でございます。

○森浩二委員長 ほかに。

○田代国広委員 ちょっとお尋ねしますけれども、環境影響評価によって自治体の路線に与える影響といたしますか、例えばここに道路をつくりたいと、しかし、この環境影響評価によってここはだめだと、そういったことは想定されることはあるんですか。

○上野道路整備課長 まさに委員がおっしゃいましたように、そこに道路をつくることによって、今まで自然環境がメインでございすけれども、そのほかいろいろ、環境、騒音、振動とかそういう都市的なものもございしますが、それを考える上で、今現在はルート帯ということで、おおむね1キロの幅の中で最終的な線形を決めていこうというところまで決まっておりますので、都市計画の原案をつくっていく中で、その環境影響評価でどうしても避けなければならないということであれば、今考えている範囲の中でも、ルートの一部修正というのはあるかもしれませんし、あるいは環境影響を与える評価の内容によっては、その道路構造のつくり方によって、それが手当てができるということであれば、そ

の構造、道路をつくる中で考えていくということもございすので、いろんな要因を同時に考えながら、環境への影響も小さくしながら、道路交通のネットワークとしても、交通の流れあるいは渋滞等も緩和するような考え方をもとに、今後ルートは決定されていくということになると思います。

以上でございます。

○田代国広委員 路線決定は、ある程度路線を決めてから環境影響評価をするわけですから、これは1キロの範囲はわかりますけれども、それとも環境影響評価を受けた後に路線決定をするのか。その見通しといたしますか、仮定的な仮の道路といたしますか、その辺はどうなんですか。

○上野道路整備課長 やはり原案というのはつくらないと、そこをつかった上でその環境にどのような影響を与えるのかというふうなことになりますので、原案というのは先に持っておくということにはなりますが、ただ、それをもとに環境影響評価をしていく中で、今申し上げたようなことで、それはもう避けられない状態なのかあるいは道路をつくる中で手当てができる状態なのかということも勘案しながら、最終的なルートというのは考えていくということになります。

○田代国広委員 わかりました。

○岩本浩治委員 交通ネットワークの中で、基幹となる公共交通ネットワーク、骨格となる道路ネットワークということで、この49ページを見よったんですが、これは阿蘇が全然そのネットワークの中に載ってないんですね。ここに書いてありますように、地域間の交通需要に的確に対応するということは、やはりこの事業に、阿蘇は都市圏でなくて、まあ高齢者の運転が多いと、ここに書いてある

んですね、47ページとかにですか。なら、阿蘇はどういうふうなことを構想されているのか、その道路ネットワークについてですね。

○坂井都市計画課長 まず、このマスタープランにつきましては、今問題になっております熊本都市圏の交通で、渋滞が激しいとか、超高齢化社会ができていてとか、そういう問題をあわせたところで、それを解決するため、どうやったらいいかということでやっております。

今回の熊本都市圏の交通につきましては、熊本市がコアの部分になりますけれども、そこに周辺の市町村がついております。その市町村に、例えば仕事で熊本市に向かう方、通学で熊本市に向かわれる方、各市町村人口の大体2割の出入りがあるところを熊本都市圏と捉えたところで、交通ネットワークをどうするかということで、熊本都市圏と位置づけてマスタープラン、またはこの次アクションプランを立てて、交通でいろいろ問題が出ている部分を解決していこうということで考えているところでございます。

○岩本浩治委員 都市圏というのはわかるんですけどね。やっぱり交通ネットワークというのは、阿蘇にも交通ネットワーク制度が必要だと思うんですよ。そうでなくても、もう全て寸断されて、ようやく復旧に入っていくわけですけども、復旧に入って、現状に戻すということじゃなくて、それに伴うやはり交通ネットワークをどうしていくかというのも考えていかなければならないんじゃないかなと思うわけでございます。

○森浩二委員長 これは、道路整備課のほうで計画はある程度つくってとつとでしょう、都市圏じゃなくて、道路網の整備とか。

○上野道路整備課長 道路整備課でございま

す。

都市圏につきましては、このようなアクションとかでやってまいります。当然、都市圏以外の部分の県土全体という面では、道路整備課のほうで、広域道路計画とか、あと復興整備のプログラムとか、いろんな観点の中から、交通の流れ、交通の渋滞を解消できるように、道路整備は進めているところでございます。

○森浩二委員長 ほかに。

○前田憲秀委員 内田課長に、37ページの貨物取り扱いの件なんですけれども、飛行機が小さくなって、非常に輸送しにくくなったと、そんな中でも今回はふえているという御説明だったんですけれども、例えば今の段階で、許容100としたら、どれぐらいこの輸送で使われているものなんですか。ざっくりでいいです。

○内田交通政策課長 済みません、ちょっと全体量の割合としては、はっきりとした数値はございませんけれども、かなり割合としては低いと、熊本県内の物流としてはトラック輸送がメインでございますし、その要因といたしましては、東京方面あるいは関西方面についてはトラックが一番利用しやすいということと、海外につきましては、博多港あるいは福岡空港を利用して出されるところがほとんどでございますので、どうしてもその関係でトラックが中心になっているという状況でございます。

○前田憲秀委員 すると、熊本としては、空を使った物流の将来性というのはもうあんまり見込めないという捉え方でいいんですか。コンセッションも含めて、どうなのかなと思ったんですけれども。

○内田交通政策課長 実は、熊本が、今、物流輸送の中心でありますトラックにつきましても、実は運転手さんの不足というのが一番大きな問題がございますし、実は運転手さん、今いろいろ過重な労働環境の中で、労働時間、特に運転手さんの拘束時間というのが非常に問題になっております。国のほうでも、きちっとそこは考えていかなければならないということで、16時間ぐらいがたしか1回当たりの運転手さんの拘束労働時間としてはリミットということで今お考えになっていらっしゃるというふうに理解をしておりますけれども、16時間では、東京まで要するに運べないという現状もございます、じゃあどうするのかというのが非常に問題になっているところでございます。

そのトラック輸送の方の労働時間を、例えば平均的なところで見ていくとか、いろんな考え方を今、先生方も含めて、お考えいただいているところでございますけれども、空港輸送、やはり航空機の物流についても当然考えていかなければならないと。速達性については、非常にある機能でございます。

実は、阿蘇くまもと空港のコンセッションに関しまして、仙台と高松が先行してコンセッションをやっておりますけれども、最後のその募集要項ですね、募集要項とあわせて、国は選定基準というのを公表することになっております。熊本でも、いずれこの募集要項と選定基準が示されると思いますけれども、その高松と仙台の選定基準の中におきましては、旅客数の目標とあわせて、貨物量の取り扱いをどうふやすのかという提案を求めています。

目標値を掲げさせておりまして、それについての提案を求められています。熊本の場合も、多分同じような形になるのではないかなと思っておりまして、先ほど言いました競争的対話の中で、当然、旅客数をどのような形でふやしていくのか、貨物量をどのような形

でふやしていくのかというのを意見交換してまいりますので、我々も、それまでの間に、熊本の物流の状況をしっかりデータをつかんで、トラック、それから飛行機、それから鉄道の役割分担をどうしていくのかあたりをきちっと考えた上でコンセッションに臨みたいというふうに考えております。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。

恐らく、コンセッションでは、空港の運用時間ですか、今7時半から9時半ですかね、ここは。そういったのもこの物流なんかには多分影響してくるんじゃないかなと思いますので、私としては、九州の中心地で、また伸びしろのある阿蘇くまもと空港、物流も十分に将来性はあるんじゃないかなと思っていますので、ぜひさっきお答えいただいたような議論もしっかりやっていただきたいというふうに要望させていただきたいと思います。

○中村亮彦委員 少し話戻るかと思いますが、別添資料の阿蘇くまもと空港の民間委託の想定スケジュールについてお聞きしたいんですが、この中で、平成30年度のところのスケジュールで、第1次審査と第2次審査の間に競争的対話ということで先ほど御説明あったと思うんですが、これで、大空港構想Next Stageの実現というようなことで、県の意向もここで非常にアピールするあるいは協議が深まるという、非常に大事なポイントだろうと思うんですが、この中で、この大空港構想Next Stageの中には、周辺自治体の活性化というようなものも盛り込まれているというふうに思うんですが、ここで県の意向を示す上で、周辺自治体の、もちろんその前にヒアリングとかあるいは聞き取りとか要望とか、いろんなことを協議されてから臨まれるものだと思うんですが、その辺のですね。周辺市町村とのその協議といいますか、そのタイミングはどの辺になるのか教え

てほしいんですが。

○内田交通政策課長 具体的には、もう募集要項が示された後にはなろうかと思います。と申しまして、今月中には募集要項は示されますので、その中で、どういう視点を中心にコンセッションの入札の手続が行われるかというのをきちっと把握をさせていただいた上で、今まで私どもが、基本的に大空港構想 Next Stageは、各関係市町村さんの意見を聞いて、これはぜひ入れていただきたいというものを取り込んでいっておりますので、それがうまく取り込んでいただけるような、意見交換ができるような何かロジをつくっていく必要があると思っております。そのロジのつくり方について、3月以降、関係市町村のほうと綿密に打ち合わせをさせていただこうというふうに思っております。

○中村亮彦委員 環境問題も含めて、非常に意向もしっかりと聞き取りをしながら、また協議をしながらやっていただきたいと思うんですけども、平成31年の業務の引き継ぎということになりますと、新ビルが建ってからの業務ということになると、大分先の話になりますが、ただ、国内線のビルを使いながら、もう業務は引き継がれるわけですから、恐らく、だからこの表でいきますと、もう来年の今ごろには選定されているというような状況だろうと思いますので、それにしても非常にタイトなスケジュールだというふうに思いますので、そんな中でもしっかりと協議を進めていただきたいというふうに思います。

それと、裏の図面なんですけど、下のほうに図面あるんですけども、ここに別棟ビルが建って、新ビルが建ったとき、別棟ビルをまた別の使い方で使うというような案も出ているというふうに思うんですけども、そうなりますと、この空港の敷地内、まあまあ広大な敷地にあるのはあるんですけども、今、

駐車場も非常に利用が多い中で、先ほどの説明にもありましたように、利用客も非常にふえているというような状況の中で、この駐車場なんですけれども、これも、建物とかいろいろこれから建つ上において、これから広がる可能性というのは残されているんでしょうか。

○内田交通政策課長 平置きの面積だと、多分これ以上はなかなか難しいかもしれませんが、そこは民間の知恵と努力で、例えば階層を重ねていくとか、2階建てにしていくとかいうことは、空港法上ぎりぎりまでは可能だと思いますので、多分民間のほうも、空港アクセスの関係も含めて検討されていくと思います。まだまだ自動車の利用が高いなという御判断であれば、やはりこの駐車場で儲けていくというのは一つの営業のベースになっているかと思っておりますので、階層を重ねていく可能性は十分あるかなと思います。

○森浩二委員長 ほかに質問はありませんか。

○内田交通政策課長 済みません、先ほど鎌田委員のほうから、39ページの国の直轄負担金の件で御質問を賜りましたが、若干捕捉をさせていただきます。

基本的には、コンセッションによりまして、滑走路と、それからビルと、先ほど中村委員のほうからございました駐車場につきましては、民間事業者が運営権を取得しているいろいろな方策をやっていくということになっておりまして、これについての費用負担は基本的には民間でございます。

ただ、例えば、今、カテゴリー3という安全装置とかが入っておりますけれども、いわゆる管制に絡んで航空機の安全運航に関しては、依然国が所管をしまして、それに合わせてさまざまな施設整備が当然行われ

ます。これについては、空港法上、県の負担が生じることはあるかなというふうを考えているところでございます。

以上でございます。

○森浩二委員長 よろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○森浩二委員長 質疑がなければ、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、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。

次に、その他として何かありませんか。

○増永慎一郎委員 本来のあれとも関連をしてくるんですけれども、今、地震で道路の復旧工事があっております。これは個別で、小池竜田線の工事が今あっておるんですけれども、非常に渋滞をするような路線でございまして、この前、熊本市側の橋梁の工事のときには通行止めをしました。そして、非常に渋滞が激しくなって、ほかの幹線道路にも非常な迷惑がかかったんですけれども、実際、熊本市がやる場所でありましたけれども、県がやっているこの益城のところは、仮橋をつかって、ちゃんと迂回ルートをつかってやられていました。ですから、非常に渋滞の影響というのはなかったわけなんですよ。

こういう場合に、何か熊本市さんと県でちゃんと話をしながら、まあ私から見た感じでは、熊本市は、そういった利用者のこともあんまり考えずに、ばんって工事をやってしまうというふうなイメージが非常に強くて、県

の場合には、ちゃんと配慮をしながらやられているというイメージが実際あります。

マスタープランから、今度はアクションプランに変わってくるわけでございますけれども、そういった点においても、きちんとやっぱり協議をしながら、県はこういう工事をやるけれども、熊本市はどういう工事をやられるんですかとかいうふうな、そういった協議の場というのはいないんですかね。

○上野道路整備課長 道路整備課でございます。

今委員がおっしゃいましたように、熊本市さんが政令市になられまして、熊本市内の県道につきましては、全て整備のほうは？熊本市さんがされております。

政令市になられた後は、私どもの道路整備課は、熊本市さんも道路整備課がございまして、年に1回以上、まあ数回ですね、熊本市と県の道路整備連絡会というのを設けまして、特に今おっしゃいました、市境とかの同じ路線の中で進めていく場合に、不整合がないように、まあいろんな観点でございますけれども、そのようなことで協議はしているところではございます。

ただ、今おっしゃいましたような、工事の中身といいますか、その辺までは今まで話していなかったこともございますので、今委員から御指摘をいただきましたそのような観点も含めまして、今後も協議をしながら、できるだけ道路利用者の方に御迷惑をかけないように進めてまいりたいと思います。

○増永慎一郎委員 今言われたように、同一路線で異なったやり方でやるような形にしか見えないんですよ。で、地元の方々から要望が非常に多くて、熊本市の管轄なんですけれども、一応県道でございまして、やっぱり県が管轄しているというふうに思われているんですよ。だから、何でこっち側は仮橋つ

くって、ちゃんと迂回ルートもつくっているのに、向こうの熊本市になった途端に変わるのかという話までやっぱり出てくるので。

それから、道路整備課の熊本市の課長さんは、国から多分来られていると思います。多分細々したところもよくわかっていらっしやらないと思うんですよ。例えば、私たちが要望に行ったときにも、国の話し方をされるので、やっぱり地域目線に全然立たれてないものだからですね。だから、その辺でそういう問題が生じてくるのではないかと考えています。

企画振興部長さんとか国から来られているので、余り大きなことは言えないんですけども、実際、そういうふうなところで非常にですね。何か、いわゆるそのマスタープランからアクションプランに移っていく中で、こういう話がこの前から出ていたというふうに思っておりますので、ぜひそういう部分もちよっと配慮いただきたいというふうに要望しておきます。

○前川収委員 今の話なんですけれども、伝え方の話として、皆さんの声として言うんじゃないくて、この委員会の中で、こういう議論があって、こういう話が出ましたと、だからこうこうですと、ちゃんと伝えてくださいね。やっぱりそれは大事なところなんですよ。

行政、行政でやっている話だけじゃないわけであって、県民の窓口として我々がいて、議会がそれぞれの地域の皆さんからいろんな声をいただいたのをこの場で発言するのは当然と、当然のことですから、それがたまたま管轄が違ふ、それから、まあ経緯がいろいろあるとは思いますが、県道という名において市の管理になっている、市の管理になっているけれども、我々是一緒ですよ。国の直轄だろうが、県の直轄だろうが、市の道路だろうが、住民は、それは選んでおっし

やるわけじゃなくて、県のあなたたちのという話で言われる。言うほうが当然だと思いますよ。言われるのは当たり前だと思います。それをきちっと伝えるわけですから、皆さんでそしゃくせずに、そのままストレートに、こういうところでこういう意見があったと言ってもらわないと困りますので、これはお願いです。よろしくお願いします。

○森浩二委員長 あとはないですか。なければ、本日の議題についてはこれで終了いたします。

これをもちまして本日の委員会を閉会します。

午前11時33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