

第 16 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6月21日

開会中

場所 第 3 委 員 会 室

第16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6月21日(木曜日)

午前9時59分開議

午前11時59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(15人)

委員長 田代国広
副委員長 早田順一
委員 山本秀久
委員 前川收
委員 鎌田聰
委員 森浩二
委員 高木健次
委員 増永慎一郎
委員 緒方勇二
委員 前田憲秀
委員 河津修司
委員 岩本浩治
委員 岩田智子
委員 高島和男
委員 大平雄一

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 倉光麻里子
交通政策課長 重見忠宏

土木部

部長 宮部静夫
道路都市局長 上野晋也
道路整備課長 亀崎直隆

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 古庄幸男

交通規制課管理官 坂本昌弘

事務局職員出席者

政務調査課主幹 佐藤誠

政務調査課主幹 吉田晋

午前9時59分開議

○田代国広委員長 おはようございます。

開会に先立ちまして御報告いたします。本日は、前川委員がおくれての出席と連絡があつておりますので、御報告いたします。

ただいまから、第16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。

今年度最初の委員会の開催に当たり、一言御挨拶を申し上げます。

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会は、極めて長い委員会でございまして、本県には3つの特別委員会があるわけでございますが、それぞれ3つとも大事な委員会でありますけれども、私が感じますには、この特別委員会が最も大事な委員会じゃないかなど思っています。特に、交通ですから、陸路、海路、空路もそうですけれども、特に陸路の鉄道を含めまして陸路の交通というのは、非常に私たち住民にとりまして極めて密接な関係を持っているわけでございまして、かつまた不特定多数の方々が関係される案件であります。

したがって、非常に大事な交通であるわけでございますので、そういう役割を担つて、私たちは、しっかりとこの委員会が少しでも前進するあるいは成果を出すことが、強いては県民の方々の、知事がおっしゃいま

す、幸福の最大化へとつながるわけでござりますから、しっかりと自覚しながら、執行部の皆さん方はもとより、各委員の皆さん方のお一層の御理解と御協力をいただきながら、円滑な委員会運営に努めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひを申し上げまして、簡単ですけれども、御挨拶とさせていただきます。お世話になります。

それでは、副委員長からも一言御挨拶をお願いします。

○早田順一副委員長 副委員長の早田でございます。

この1年間、円滑な委員会運営ができますように、田代委員長を補佐しながら、そしてまた各委員の皆様、そして執行部の皆様方の御協力をいただきながら、しっかりと努めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

○田代国広委員長 続けて、今年度最初の委員会でございますので、執行部幹部職員の自己紹介をお願いします。

前列の方々については、自席からの自己紹介とし、後列の審議員ほかについては、お手元にお配りしております職員名簿により紹介にかえさせていただきます。

それでは、順次お願ひします。

（企画振興部長、土木部長～交通規制課
管理官の順に自己紹介）

○田代国広委員長 1年間、このメンバーで審議を行いますので、よろしくお願ひいたします。

次に、執行部を代表し、山川企画振興部長から挨拶及び概要説明をお願いします。

山川企画振興部長。

○山川企画振興部長 委員会開催に当たりまして、執行部を代表して御挨拶及び本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げま

す。

田代委員長、早田副委員長をはじめ委員の先生方におかれましては、高速交通体系や熊本都市圏交通に関する諸問題について御審議いただきます。執行部としましても、一生懸命取り組んでまいりますので、御指導のほどよろしくお願ひ申し上げます。

本日御審議いただきます付託案件について、概要を説明させていただきます。

第1に、高速交通体系に関する件でございます。

道路と航空2つ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一部となる三角大矢野道路が5月20日に開通いたしました。既に開通していた区間を合わせると、約17キロメートルが開通したことになります。

また、今年度は、九州中央自動車道の小池高山から北中島までの10.8キロメートル区間及び南九州西回り自動車道の津奈木から水俣までの5.6キロメートル区間が開通する予定です。

さらに、熊本市とNEXCO西日本九州支社が建設中の北熊本スマートインターチェンジにつきましても、今年度の開通が予定されております。

このように幹線道路の整備も着実に進んでおり、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あります、平成29年度の国内線、国際線を合計した旅客数は約334万人で、過去最高となりました。特に、国際線では、過去最高を記録した平成27年度の7万人の倍以上となる15万6,000の方々に御利用いただきました。

これは、昨年のソウル線及び香港線の再開に加え、釜山線などのチャーター便の誘致に尽力したことが大きく寄与しているものと考

えています。

先月20日には香港線が定期便化され、地震前に運航されていた3路線全てが定期便として再開されておりますが、今後も、利用促進や増便、新たな路線誘致に力を入れてまいります。

阿蘇くまもと空港の創造的復興につきましては、去る6月15日に空港民間委託に関する公募が締め切られており、今後、第1次審査を経て、国や県、関係市町村と応募者で意見交換が実施されます。

本県といたしましても、空港や周辺地域のポテンシャルを最大限に生かした魅力的な提案につながるよう、関係市町村と連携しながらしっかりと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planで提示した将来像を実現するため、実行計画となるアクションプランの策定に取り組んでいるところでございます。

また、熊本市内から阿蘇くまもと空港へのアクセス改善の検討も、引き続き進めてまいります。

JR鹿児島本線等連続立体交差事業につきましては、去る3月17日に全線の高架切りかえが完了いたしました。

今後も、熊本の陸の玄関口となる熊本駅の駅舎整備や駅前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が、詳しくは各課長から御説明申し上げます。御審議のほどどうぞよろしくお願い申し上げます。

○田代国広委員長 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。

亀崎道路整備課長。

○亀崎道路整備課長 道路整備課でございます。よろしくお願ひいたします。

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。

お手元の委員会資料につきましては、全体で64ページとなっておりますので、資料の特筆すべき項目にはアンダーラインを引いております。主な事項について説明をさせていただきます。

資料1ページをお願いします。

1の高速交通体系に関する件です。

(1)高規格幹線道路の整備について御説明いたします。

高規格幹線道路は、全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路で、ページ下側の体系図にございますように、2つに区分されます。

左側の高速道路株式会社及び国土交通省により整備される国土開発幹線自動車道でございまして、熊本県内では、完成済みの九州縦貫自動車道と現在整備中の九州横断自動車道延岡線がございます。

もう一つは、右側の国土交通省により整備される一般国道自動車専用道路であり、熊本県内では、南九州西回り自動車道がございます。

これら県内の供用延長は、右下に記載のとおり、約173キロメートル、供用率は約75%です。

2ページをお願いします。

高規格幹線道路の整備手順を示しております。

3ページでございますが、こちらは、国が行う直轄事業の流れをあらわしております。

まず初めに、新規で事業着手する場合は、計画段階評価という事業評価が行われます。

計画段階評価とは、下の表の一番上の欄に

ございますように、公共事業の効率性及び実施過程の透明性の一層の向上を図るため、政策目標を明確化した上で、複数案の比較、評価など、事業評価を行うものです。その後に、必要な環境影響評価等の手続や新規事業採択時評価を行い、事業実施という流れになります。

4ページをお願いします。

昭和53年以降の経緯について、県内の高規格幹線道路の整備状況を中心に示しております。

1ページ飛びまして6ページをお願いします。

5)の路線別内訳でございます。

まず、九州縦貫自動車道から御説明します。

表の最上段、概要の欄にありますように、本道路の県内延長は134.8キロメートルで、既に4車線で全線供用されております。

その下の現状の欄をお願いします。

3つ目の丸、北熊本スマートインターチェンジにつきましては、熊本市が事業主体であり、平成23年度から事業化され、今年度、供用開始する予定です。現在、用地契約や埋蔵文化財調査も完了し、工事を促進されております。

4つ目の丸、城南スマートインターについては、宇城氷川に続く県内2カ所目のスマートインターチェンジとして、昨年7月に供用開始されております。

5つ目の丸の人吉球磨スマートインターにつきましては、平成26年度から事業化され、事業主体の人吉市は、専従のスマートインターチェンジ整備室を設置されておられます。現在、用地は100%取得済みで、平成31年度の完成に向け、工事を促進されておられます。

次の7ページの今後の取り組みの欄をごらんください。

北熊本スマートインターチェンジにつきま

しては、今年度完成に向けて、工事を促進するということでございます。

8ページをお願いいたします。

次に、九州中央自動車道です。

概要の欄ですが、嘉島町から延岡市までの約95キロメートルのうち、県内延長は約44キロメートルです。嘉島ジャンクションから料金所までの約0.9キロメートルは、西日本高速道路が整備を行い、料金所から山都までの区間は、新直轄方式により国が整備中です。

その下の現状の欄でございます。

1つ目の丸、嘉島から山都までの約23キロメートルのうち、嘉島ジャンクションから小池高山インターまでの約1.8キロメートルは、平成26年3月に供用開始されました。また、小池高山インターから矢部インター間の本線につきましては、国が整備を進め、追加インター3カ所については、県、御船町、山都町で連携を図りながら工事を進めております。

今後の取り組みの欄です。

1つ目の丸の嘉島一山都間についてですが、1ポツ目的小池高山インターから北中島インター間につきましては、平成30年度の供用開始を、2つ目の北中島インターから矢部インター間につきましては、沿線自治体とともに積極的支援を行い、開通見通しの早期公表を国に働きかけてまいります。

また、2つ目の丸の山都一高千穂間でございますが、矢部から蘇陽間につきましては、計画段階評価の早期着手を、蘇陽から高千穂間につきましては、県内の早期事業化を国に求めてまいります。

9ページをお願いします。

次に、南九州西回り自動車道です。

概要の欄ですが、一般国道の自動車専用道路で、八代市から鹿児島市までの約140キロメートルのうち、県内延長は約50キロメートルです。八代ジャンクションから日奈久インター間は、合併方式で整備され、日奈久イン

ターから南側は、国が整備を進められております。

現状の欄をお願いします。

3つ目の丸の芦北出水道路の芦北インターから津奈木インターまでが平成28年2月に供用開始され、これまでに36.5キロメートルの区間が暫定2車線で供用されております。現在、津奈木インターから水俣インター間においては、用地買収も完了し、今年度の供用開始に向け、工事促進中です。

今後の取り組みですが、津奈木インターから水俣インター間については、平成30年度の供用を、水俣インターから袋インター間については、開通見通しの早期公表を国に求めてまいります。

10ページをお願いします。

(2) 地域高規格道路の整備です。

地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体となって地域の連携、交流を促進する自動車専用道路、もしくはそれと同程度の規格を有し、おおむね時速60キロメートル以上で走ることのできる道路です。全ての道は熊本に通じるという考えを実現するため、地域高規格道路の整備を進めているところでございます。

次の11ページには、地域高規格道路の整備手順をお示ししております。

12ページをお願いいたします。

3) 事業の流れについては、国が事業主体の場合は、高規格幹線道路と同じ流れになります。

次の4)経過についてですが、この表の一番下に記載してあります、平成30年3月13日に、中九州横断道路の竹田一阿蘇間において、第2回目の計画段階評価が実施されました。

その次の13ページになりますが、経過表の続きが1行記載してございます。

熊本天草幹線道路について、先月20日に三角大矢野道路が開通いたしました。

次に、5)路線別の内訳について御説明いたします。

まず、中九州横断道路です。概要の欄をお願いします。

熊本市と大分市を結ぶ延長約120キロメートルの地域高規格道路で、県内延長は約53キロメートルです。熊本と大分を結び、交流・連携機能を持つ九州の循環型交通ネットワークの一部を形成し、本県の拠点性を高める上で重要な幹線道路です。

現状の欄をお願いします。

1つ目の丸の熊本市から大津町間につきまして、現在、環境影響評価の方法書が完了し、次の手続となる準備書の作成に向け、調査、予測、評価を実施中でございます。

2つ目の丸、阿蘇大津道路ですが、平成22年度から事業が休止されております。

3つ目の丸の滝室坂道路につきましては、今月24日に滝室坂トンネルの着工式が開催予定となっておりまして、今年度から本格的なトンネル工事に着手されます。

4つ目の丸の阿蘇から竹田間につきましては、2回目の計画段階評価が完了しております。

14ページをお願いいたします。

今後の取り組みといたしまして、熊本市から大津町間の早期事業化、滝室坂についての早期開通、そして竹田一阿蘇間の計画段階評価の早期完了を国に強く求めてまいります。

次に、熊本環状道路です。

概要の欄をお願いします。

本道路は、熊本西環状、熊本環状連絡道路、植木バイパス、熊本北バイパス、熊本東バイパスで構成される約30キロメートルの道路です。なお、熊本西環状と熊本環状連絡道路は、熊本市の政令市移行に伴い、県から市に事業主体を引き継いでおります。

15ページをお願いいたします。

現状の欄でございますが、1つ目の丸、熊本西環状線について、花園工区は、平成29年

3月に供用開始され、池上工区は、用地買収及び工事を促進中です。

3つ目の丸の国道3号植木バイパスですが、3工区の熊本北バイパスから玉名植木線間について、用地買収、埋蔵文化財調査及び工事を促進中でございます。

4つ目の丸、国道3号北バイパスですが、平成27年3月に四方寄町から須屋間の1.8キロメートルが暫定2車線で開通しており、引き続き、国は、この区間の4車線化に向け事業を進められております。

16ページをお願いします。

今後の取り組みですが、各事業主体に対して、整備促進を求めてまいります。

下の17ページをお願いします。

熊本天草幹線道路です。

概要の欄をお願いします。

熊本天草幹線道路は、熊本市から天草市を結ぶ約70キロメートルの地域高規格道路で、熊本市から宇城市三角町までの国施行区間約32キロメートルと三角町から天草市港町までの県施行区間約38キロメートルに分かれております。

現状の欄をお願いします。

1つ目の丸、熊本市から三角町までの国施行区につきましては、熊本宇土道路及び宇土道路として、用地買収等、工事が進められております。

2つ目の丸、宇城市三角町から天草市までの県施行区間のうち、三角大矢野道路3.7キロメートルについては、先月20日に供用開始しております。

今後の取り組みの欄でございますが、国施行の熊本宇土道路及び宇土道路につきましては、事業促進を求めていくとともに、県施行の本渡道路については、引き続き用地買収や第二天草瀬戸大橋の工事を推進してまいります。

18ページをお願いします。

有明海沿岸道路(Ⅱ期)です。

概要欄にありますように、この道路は、熊本市と大牟田市を結ぶ約30キロメートルの地域高規格道路で、有明海・八代海沿岸地域の交流、連携の促進を目的とした、循環型ネットワークの形成を図る幹線道路です。

現状の欄でございますが、大牟田市から長洲町につきましては、平成26年7月に計画段階評価が終了し、平成27年4月には都市計画決定を行ったところです。

今後の取り組みといたしましては、地域高規格道路の位置づけの明確化と国直轄による整備を国に求めていくとともに、大牟田市から長洲町間の新規事業着手を求めてまいります。

次に、下の参考欄をごらんください。

1つ目の丸になりますが、平成27年2月に、現在開通している大牟田市の三池港インターの入り口付近で冠水が発生した場合の通行機能を確保するため、有明海沿岸道路の三池港インター連絡路として荒尾市方面～2.7キロメートル延ばし、新たに整備することが国から示されました。本年度は、軟弱地盤調査及び橋梁下部工の詳細設計が実施される予定です。

19ページをお願いします。

最後に、(3)の建設促進活動です。

19ページ以降については、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、有明海沿岸道路(Ⅱ期)に關しまして、昨年度実施したものと本年度予定されている要望活動を記載しております。

23ページをお願いいたします。

①の九州中央自動車道の今年度の主な活動を記載しておりますが、追加がございます。

10月22日に、東京で、知事、県議会、九州横断道路議員連盟、期成会合同の建設促進大会を開催し、国土交通省や県選出国会議員に要望を行うことが先日決まりました。

また、10月23日に記載のある九州中央自動

車道建設促進提言活動につきましては、知事、沿線首長の皆様の出席がかなわないことが判明し、協議会事務局である宮崎県に対しまして、再度日程調整を申し入れております。

以上、2点御報告させていただきます。

24ページをお願いします。

③中九州横断道路につきまして、本年度最初の大会と要望を行いましたので、御報告させていただきます。

去る5月30日に、東京で、熊本県、県議会、九州横断道路建設促進議員連盟、中九州地域高規格道路推進期成会の合同による建設促進大会を開催いたしました。

知事、議長、県選出国會議員、議員連盟の皆様、沿道の首長様に多数御出席をいただき、盛会に開催することができました。早朝にもかかわらず御出席を賜り、厚くお礼を申し上げます。

国土交通省からは、道路局長を初め、幹部職員の皆様に御出席いただき、意見交換の場では、国から、熊本一大津間において、こしあんごろを目途に詳細なルートを示すということが表明され、大変実りのある大会になったと思っております。

最後に、27ページをお願いします。

平成27年から29年度までの道路整備によるストック効果のPR活動の紹介です。

本年度も、積極的にPR活動を行ってまいりたいと思います。

これから、来年度予算の概算要望に向けて、全国的に活動が活発になってまいります。本県といたしましても、昨年同様、委員の皆様のお力をおりいたしまして、チーム熊本として、各路線の早期整備に向けて精力的に活動してまいりますので、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。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

29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いたします。

まず、(1)阿蘇くまもと空港の旅客者数についてですが、平成29年度の国内線旅客者数は、平成28年度に比べまして約24万人増の318万8,000人、国際線については、約12万2,000人増の15万6,000人となり、合計した旅客者数は約36万2,000人増の334万4,000人となりました。これは、前年度の旅客数298万人を大幅に上回っており、また、過去最高を記録しました平成27年度の数323万人を、約11万人上回っております。

参考1は、旅客数の過去10年間の推移となってございます。

次に、30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が、昨年度の旅客数は、全ての路線で前年度を上回り、過去最高を記録しております。

個別に申し上げますと、東京線では、前年度比107.2%、大阪線で109.5%、名古屋線で108.7%、沖縄線で121.8%となっております。

続きまして、ここで、先月発生いたしました日本航空のエンジントラブルについて御説明いたします。

先月24日16時17分ごろ、熊本発羽田行きの日本航空632便が、エンジントラブルにより熊本空港に引き返しました。乗客209人、乗員8人は全員無事でしたが、当事案は、左エンジン後方のタービン部などに損傷が確認されたため、国交省航空局により、事故が発生するおそれがあると認められる事態である重大インシデントと認定されたところであります。

当該事案に対し、翌25日には、本県から日本航空に対し、早急な原因究明、再発防止の徹底、県民の不安への対応を要請するととも

に、熊本市、益城町、大津町、菊陽町、西原村の関係5市町村や空港周辺地域の住民代表者の皆様へ情報提供を実施しております。

国交省の熊本空港事務所からは、5月31日時点ではありますが、34地点で金属片136個が発見され、うち10地点で病院の窓ガラス破損、フロントガラスにひび等の車両損傷、工事中の建築物の損傷の被害を確認したとの公表がなされました。

本県といたしましては、今後も引き続き、日本航空の対応状況や事故原因の調査を行っています国交省運輸安全委員会の進捗状況を注視しながら、地域住民の皆様への情報提供を行い、県民の安全、安心の確保に努めてまいります。

続いて、31ページをごらんください。

こちらは、空港の定期便の就航状況を記載しております。

続いて、32ページをごらんください。

参考3、空港の就航路線、国内線ですが、こちらの推移を示しております。

表の一番右の欄でございますが、今年度の国内線の就航便の増減、こちらはございません。

続いて、33ページお願ひいたします。

参考4、平成29年度の阿蘇くまもと空港の国内路線別の旅客数の実績を記載しております。

先ほど御説明いたしましたが、利用率につきましても、ほぼ全ての路線で前年度、28年度を上回っておりまして、ここにはございませんが、地震前の27年度の利用率もほぼ上回っている状況でございます。

34ページをお願いいたします。

2)今後の取り組みでございますが、今後も引き続き、各航空会社と連携を図りながら、路線の維持、振興に取り組んでいくとともに、既存路線の増便、新規路線の誘致活動に取り組んでまいります。

次に、(2)国際線の振興についてでござい

ます。

1)現状の全般でございますが、平成28年4月の熊本地震により運航しておりましたソウル線、台湾の高雄線、香港線、この3つの路線が、それぞれ運休を決定いたしました。

そのうち、ソウル線につきましては、昨年4月から、ティーウェイ航空による定期便が就航し、さらに、エアソウルが、チャーター便を経まして、昨年10月から定期便として就航しております。

台湾の高雄線につきましては、地震直後の28年6月に、チャイナエアラインより運航が再開しております。

また、香港線につきましては、昨年11月から、週2便で香港エクスプレス、LCCでございますが、これによりチャーター便が就航し、先月5月20日からは定期便化されたところであります。

これによりまして、国際線に関しましては、地震により運休した3路線が、全て定期便として再開されたところでございます。

また、昨年10月には、空港の国際線の利用者数が累計100万人を突破いたしまして、さらには、昨年度の国際線利用者数が約15万6,000人となり、過去最高を記録するなど、空港の創造的復興が確実に加速化しているというふうに考えているところでございます。

なお、昨年7月には、国土交通省が、阿蘇くまもと空港を訪日誘客支援空港、これは認定されますと着陸料の補助などが受けられる制度でございますが、こちらに認定されまして、以後3年間にわたり、国による支援を活用できることとなったところであります。

各個別の路線についてですが、ソウル線については、平成15年9月の開設から地震前までに、延べ40万人を超える利用があったところです。地震の影響により運休となりましたが、ソウルの大手旅行会社、それからティーウェイ航空の企画により、昨年1月から3月までチャーター便が運航されて、利用率

は93.7%と、非常に好調でございました。

また、昨年2月には、知事トップセールスを実施いたしまして、ティーウェイ航空、それからソウルの大手旅行会社に対し、熊本への送客のお礼を行うとともに、アシアナ航空の子会社で日本地方路線を順次引き継いでおりますエアソウルに対し、定期便の運航再開について要望を行ったところであります。

35ページをお願いいたします。

その結果、ティーウェイ航空によりまして、昨年4月から週4便で定期便を就航していただき、エアソウルについても、昨年の4月からのチャーター便の運航を経て、10月から定期便化されたところでございます。

次に、台湾線でございます。

台湾・高雄線につきましては、2つ目の丸のところですが、平成27年10月に定期チャーター便に続く形で定期便の運航が始まりました。地震によりまして一時的に運休となったものの、関係者への情報提供を行うとともに、熊本へ誘客するプロモーション活動などの緊急対策を実施した結果、地震直後の6月3日から定期便の運航が再開されたところであります。

また、昨年5月26日には、くまモンなどのキャラクターをデザインした特別塗装機の運航が開始されました。くまモン人気を活用しまして、台湾を初め、アジア地域からのさらなる利用者増に取り組んでいるところであります。

なお、ことしの3月から4月にかけましては、台湾のエバー航空によりまして、熊本－台北間で合計8往復のインバウンドチャーター便が運航されたところでございます。

続きまして、香港線につきましては、香港航空により、平成27年12月に定期便が就航したところです。しかしながら、地震により香港線が運休となったところでありますが、その後、航空会社、香港の大手旅行会社に対し、委員の皆様にも大変お世話になりました

この委員会の管外視察、あるいは南九州3県議会観光振興議員連盟の皆様による香港訪問の機会を活用させていただいた働きかけのほか、知事のトップセールスを実施いたしました。

このような取り組みによりまして、昨年11月から、香港航空と同じグループのLCCであります香港エクスプレスによる定期チャーター便での熊本－香港間の直行便が再開され、先ほど申し上げたとおり、ことしの5月からは定期便が実現したところでございます。

続いて、36ページをお願いいたします。

その他新規路線についてでありますが、韓国の釜山に本社を置きますアシアナ航空系列のエアプサンというところの航空会社によりまして、昨年の12月からことし2月までの間、熊本－釜山間で、週3便、合計33往復のインバウンドチャーター便を運航していただいたところです。

さらに、エアプサンでは、ことしの4月4日から6月9日までの間も、同じく熊本－釜山間で、週3便、合計29往復のインバウンド、アウトバウンド双方の利用が可能な定期チャーター便を運航していただいたところであります。

また、中国線につきましては、日中関係の動向を注視しつつ、知事が議会や経済界の代表の皆様とともに上海、北京を訪問するなど、自治体・民間レベルでの関係強化を図っております。航空会社とも、引き続き新規路線開設に向けた協議を行っているところであります。

昨年7月には、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いたしまして、中国・東方航空に対し、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。

続きまして、37ページをごらんください。

こちらは、参考1、阿蘇くまもと空港の国

際線旅客数の推移でございます。

緑の線が定期便、点線がチャーター便の旅客数で、青線がそれらを合計したものとなってございます。平成29年度は、過去最高、15万6,000人というふうになっております。

38ページごらんください。

参考2から4は、29年度のソウル線、高雄線、香港線の月別の利用状況でございます。

それぞれの表の一番右の合計欄ですが、各路線とも、利用率、こちらは70%を超えまして、好調な状況が続いているというところでございます。

続いて、39ページをお願いいたします。

一番上の参考5、その他として、プサン線の状況がございます。

昨年12月からことし2月末までのインバウンドチャーター便の利用実績は、合計で1万1,749人、そして、ことし4月からの定期チャーター便の利用実績は、5月末の数ではございますが、7,128人となっております。

2)今後の取り組みについてでございますが、全般としましては、まず地震からの復興には、以前のように多くの観光客の方に熊本を訪れていただくということが不可欠だというふうに考えております。先ほど申し上げた訪日誘客支援空港の認定による支援策を積極的に活用しながら、ことし5月に全てが定期便として回復しました国際線3路線の利用促進、増便、そして新たな路線誘致に力を入れてまいります。

個別の取り組みですが、まずソウル線につきましては、ティーウェイ航空につきまして、誘客に向けたPR支援、定期便利用者向けの助成制度を活用したアウトバウンド支援などの取り組みを通じ、利用促進と路線定着を図ってまいります。

また、エアソウルにつきましては、昨年10月29日以降の冬ダイヤからは、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ております。当該路線につ

きましても、韓国から熊本への観光客をさらに増加させ、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。

このほか、韓国の観光公社、旅行業者などと連携しながら、県民の利用促進を図るとともに、航空会社や韓国の旅行会社と連携した利用者対策にも、今後取り組んでいきたいというふうに考えております。

続いて、台湾路線でございますが、路線定着のためには、路線に対する堅実な需要というものが必要がありますから、経済、教育といったさまざまな分野での交流拡大を進め、ビジネス需要等に取り組んでまいります。

観光客につきましては、引き続き、チャイナエアラインや高雄市及び県内の旅行会社などと連携いたしまして、誘致を進め、昨年5月に就航しましたくまモンジェットの運航を通じまして、アジア各地で人気が高まっているくまモン人気を活用して、台湾、そしてアジア地域からのさらなる利用者増を図ってまいります。

続きまして、40ページをお願いいたします。

香港線でございます。

ことし5月に就航しました香港エクスプレスによる定期便の早期安定化、こちらを目指してまいります。引き続き、香港の航空会社、旅行会社などへ県内の最新の観光情報を提供するとともに、香港大手旅行会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。

最後に、その他新規路線でございますが、経済発展著しい東アジアの成長力を取り込み、交流を拡大させるため、引き続き各航空会社と協議を進めていくとともに、海外の旅行会社との情報連絡を密にして、インバウンド需要を中心に、航空需要が見込まれる場合には、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を航空会社に働きかけていきたいというふうに考えております。

続いて、41ページお願ひいたします。

(3)航空物流機能の強化についてでございます。

1)現状についてですが、取扱量は、ここ数年、若干の減少傾向でありましたが、平成29年度の取扱量は、地震からの回復などもありまして、約1万7,000トンということで、平成28年度と比較しまして約850トンの増加となりました。

参考1は、25年度から29年度までの状況となってございます。

2)今後の取り組みでございますが、地震からの復興に向けまして、航空貨物に対する県内事業者のニーズの把握、そして、それに合ったダイヤ、機材の提供を航空会社に働きかけていきたいというふうに考えております。

42ページをお願ひいたします。

(4)阿蘇くまもと空港の施設整備及び活性化に向けた取り組みについてということでございます。

まず、現状について御説明いたします。

国が管理する滑走路などの基本施設につきましては、地震による被害が軽微で、運用にも支障はございませんでした。

また、空港が広域防災拠点として対応できるよう、自衛隊の輸送機が複数駐機可能となる駐機場が平成27年3月に完成しております、地震発生の際は、全国の県警ヘリの活動拠点として活用され、発災直後の救助活動に大きく寄与したところであります。

その駐機場には、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まして、昨年11月から供用開始したところであります。

なお、滑走路などの基本施設の整備については、国交省において、昨年度に9番スポットの増設工事が行われ、3月末から供用が開始されております。また、今年度、30年度においては、10番スポットの増設工事が行われ

る予定となっております。

熊本地震による国内線ターミナルビルの被害状況としましては、多くの箇所が損傷しましたが、昨年2月末には全ての店舗の営業が再開しております。

そして、空港環境整備協会が管理します駐車場については、拡張工事等が実施されておりまして、あわせて入場後30分までの駐車料金が無料化されているところです。

また、県、益城町において、空港南側、県道堂園小森線側からの新しいアクセス道路を整備しまして、平成28年3月末に供用が開始されております。

43ページをお願ひいたします。

参考1は、空港施設の概要となっております。

昨年度は、エプロンが、1バースふえまして9バースになっております。

参考2は、空港の国直轄事業の概要でございます。

今年度、照明施設の更新、エプロン増設工事等が実施されますが、国の事業費は9億100万円余でございまして、県は4分の1の2億5,800万円余を負担するということになってございます。

44ページごらんください。

空港の創造的復興についてでございます。

空港を地震からの創造的復興のシンボルとして、国内線、国際線が一体となったターミナルビルを新たに建設することが必要と判断しまして、その実現に向け、平成28年12月の県議会におきまして、空港運営を民間に委託するコンセッション方式の導入を目指すことを表明したところであります。

昨年8月2日には、コンセッションセミナー、現地見学会を県の主催により開催し、また、各種セミナー等において、本県の魅力や空港のポテンシャルを県内外に発信したところであります。

ことし1月17日には、国交省から実施方針

が公表され、また、3月15日には、同じく国交省から募集要項が公表され、公募が開始されたところでございます。

この募集要項では、実施方針に盛り込まれました国内線・国際線一体ビルの建設、それから、県が策定しました大空港構想Next Stageの実現への協力に関して、民間からの提案を求めていくことなどに加え、空港ビルディング株式会社の株式譲渡価格や今後の審査を行う審査委員名などが示されております。

なお、3月22日に国が開催いたしました説明会には、70社120人が参加されております。公募は、6月15日で締め切られまして、現在、国による第1次審査が実施されようとしているというところでございます

また、新ターミナルビル建設期間中に使用します暫定的な国内線別棟ビルというものがございますが、この建設に向けて、国交省において、今月6月から空港構内道路等の工事が開始されております。

45ページをお願いいたします。

参考3は、先ほど申しました空港内道路等工事、それから別棟ビル本体工事の概要でございます。

道路の工事期間は、今月から9月末まで、そして、ビル建設工事は、その後10月から平成32年3月末までを予定しているところであります。

46ページをお願いいたします。

空港周辺環境についてですが、周辺市町村、それから住民代表の方々との意見交換の場として、阿蘇くまもと空港周辺環境整備協議会を設置し、航空機騒音監視体制の強化、充実を図っているところでございます。

空港のPRについてでございますが、恐れ入りますが、2ページ飛んでいただきまして48ページの上の絵をごらんください。

こちらは、「あそらくん」ということで、こちらを活用したPRにも努めているところでございます。

恐縮です。46ページにお戻りいただきまして、3つ目の丸でございますが、26年度からは、韓国、台湾、熊本の子供たちによる国際交流フェスティバルを開催いたしまして、文化交流を行うとともに、熊本—ソウル線と熊本—高雄線のPRなどを行っているところでございます。

また、ことし4月には、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というのも実施したところでございます。

47ページをごらんください。

参考4は、空港環境整備協会の環境対策事業の交付状況、そして、参考5につきましては、空港周辺地域における騒音監視体制をまとめたものでございます。

続いて、48ページをお願いいたします。

中ほどの2)今後の取り組みでございますが、空港の創造的復興につきましては、ことしの8月以降に実施されます第1次審査を通過した応募者と本県、そして関係市町村の意見交換におきまして、応募者からの空港や周辺地域のポテンシャルを最大限に生かした魅力的な提案につなげられるよう、関係市町村と連携しながらしっかりと取り組んでいきたいというふうに思っております。

その後、来年1月以降、国による第2次審査が行われまして、来年の3月には、優先交渉権者、新たな運営権者が選定される予定となってございます。

また、空港内道路の工事、そして国内線別棟ビルの建設工事に当たりましては、引き続き国と協力しながら、しっかりと県民への周知に努めていきたいというふうに思っております。

続いて、49ページをお願いいたします。

3、九州新幹線の運行状況ですが、まず(1)の列車の本数につきましては、熊本駅停車の新幹線、こちらは、昨年ダイヤより6本減便されまして117本、熊本—博多間と熊本

一新大阪間は、片道1時間当たり3本から4本程度の運行となっております。他の駅は、表のとおりでございます。

それから、(2)九州新幹線の利用状況でございますが、開業7年目となる平成29年度の熊本一博多間の利用客数は1,051万人となりまして、前年度比9%増の利用状況となったところでございます。

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。

資料の50ページをお願いいたします。

Ⅱ、熊本都市圏交通に関する件、1の熊本都市圏交通の現状について御説明いたします。

熊本都市圏は、熊本市と周辺市町村の結びつきが高いことから、熊本都市圏全体の交通の状況を把握した上で対策を講ずる必要がございます。そのため、平成24年度に、約12万世帯を対象としたパーソントリップ調査を実施し、現状分析を行いました。

ここで、パーソントリップ調査についてちょっと御説明いたします。

この調査は、特定の1日のうち、誰が、いつ、どのルートで、何の目的で、どのような交通手段で移動したかについてアンケート調査を行い、1日の全ての移動を捉える調査でございます。

この調査を行った結果、(1)でございますけれども、利用交通手段等につきましては、昭和48年度に比べ、自動車交通が約2倍に増大し、一方で、公共交通は約6割減少し、特にバス利用者は7割減少するなど、自動車交通への依存度が顕著となっています。

また、(2)の熊本都市圏の渋滞といしましては、就業地や学校などが熊本市中心部に集中しており、熊本市と周辺市町村を結びます放射方向の交通需要が多いことが特徴とな

っております。

現況交通網では、国道57号東バイパスなど、環状道路や放射方向の主要幹線道路に渋滞が発生している状況でございます。

次に、(3)の高齢者の交通状況といしまして、高齢者交通は、平成9年と比較し、約2.5倍に増加しております。今後、平成47年度には、約3.3倍まで増加することが予測されております。

近年、事故総件数は減少しているものの、高齢者が第1当事者となる自動車事故は増加傾向となっている状況でございます。

以上が熊本都市圏における交通の現状となります。

次に、51ページをお願いします。

2、熊本都市圏交通施策の主な取り組みについて。

まず、(1)の熊本都市圏都市交通マスター プランの概要について説明いたします。

熊本都市圏交通の状況を踏まえた交通施策は、自動車への過度の依存をなくし、公共交通、自動車、歩行などが適切に役割分担しつつ、共存するよう、住民、企業、交通事業者及び行政が、それぞれの役割と責任のもと、取り組んでいく必要があります。

そのため、高齢化社会を踏まえ、都市圏の目指すべき都市交通体系を提案する熊本都市圏都市交通マスター プランを平成28年度に策定いたしました。

これ以下は、マスター プランの内容となります。

1)でございますけれども、将来交通計画の対応方針といしまして、過度に自動車利用に依存してきた交通体系を見直し、市街地部や周辺部、また郊外部など、地域特性に応じた公共交通ネットワークや道路空間の再構築により、交通体系のベストミックスを図っていくことといたします。

52ページをお願いいたします。

2)交通ネットワークの将来像といしま

して、地域間交通需要に的確に対応するとともに、連携を支える交通ネットワークとして、左側の図に示しました放射8方向の基幹公共交通軸と、右の図の2環状11放射の骨格幹線道路網の形成を目指すこととしています。

53ページをお願いいたします。

3)の熊本都市圏交通アクションプランの策定について御説明いたします。

都市交通マスターplanで示しました将来像の実現に向けて、マスターplanの実行計画となりますアクションプランの策定を現在進めています。

現在、国、県、関係市町村、県警、公共交通事業者で構成しました熊本都市圏総合交通戦略協議会におきまして、本年秋の策定に向け、施策の検討や調整を図っているところでございます。

都市計画課の説明は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○重見交通政策課長 再び、交通政策課でございます。

54ページお願いいたします。
(2)公共交通機関の利用促進についてでございますが、既存の鉄軌道の利便性向上やバス網の総合的な整備を図るとともに、新たな公共交通ネットワーク等の施策に取り組みながら、人や環境に優しい交通体系を図るため、公共交通機関の利便性向上及び公共交通アクセスの充実に取り組んでまいります。

このため、新幹線熊本駅と阿蘇くまもと空港を高速交通の両輪として機能させた上で、交通結節拠点となる熊本駅や阿蘇くまもと空港からのアクセスを向上させるなど、自動車から公共交通機関へのシフトを図ってまいります。

まず、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が、(1)阿蘇くまもと空港へのアクセス改善では、空港リムジンバ

スの定時性、速達性の確保や利便性向上、JR豊肥本線を活用した空港ライナーの運行等を行っております。

空港リムジンバスの利便性向上につきましては、現在、空港リムジンバスは1日8往復しておりますが、定時性を向上させるため、公共交通優先システムを活用してございます。

次に、豊肥本線を活用した空港ライナーの運行及びJR肥後大津駅の愛称化でございますが、空港のアクセス改善、拠点性向上を目的に、平成23年10月から、JR肥後大津駅と空港間で空港ライナーの試験運行を実施し、平成29年、昨年4月から本格運行へ移行しております、平成29年度の利用者数は、過去最高、約9万8,000人を記録してございます。

55ページをお願いいたします。

空港ライナーの利用状況でございますが、28年度は、熊本地震の影響により利用者数が落ち込みましたが、表の一番右側にありますとおり、昨年、先ほど申し上げたとおり、約9万8,000の方々に利用いただいたところであります、確実に空港アクセスの一つとして定着してきたというふうに考えてございます。

また、この空港ライナーのさらなる利用促進やPRを図るため、ライナーの発着駅であるJR肥後大津駅に、平成29年3月から、阿蘇くまもと空港駅という愛称をつけるとともに、昨年度は、JR九州の車両にライナーをPRするラッピングを行い、周知等を図っております。

56ページをお願いいたします。

このほか、スマートエアポートの展開としまして、空港や肥後大津駅に電子掲示板などを活用した交通情報、観光情報等の発信の取り組みを行っております。

また、都市圏のバス路線網の再編につきましては、事業者や行政、市民等で構成されま

す熊本市公共交通協議会に県としても委員として参画しております、検討を行っているところでございます。

今後の取り組みでございますが、28年12月末に策定しました大空港構想Next Stageに基づきまして、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。

特に、市内中心部へのアクセス改善の検討につきましては、平成14年から19年度でございますが、このときに実施いたしましたアクセス改善の調査検討結果、こちらを改めて整理、検証しますとともに、現在、空港アクセスにおいて最も課題となっております定時性、そして速達性などの比較検討を踏まえた、最適な空港アクセス施策の選定や事業性の検討などを行って、実現可能性が高いアクセス改善施策の検討を進めていこうというふうに思っております。

また、引き続き、空港リムジンバスの定時性、速達性向上に向けた検討を支援しまして、次の57ページでございますが、空港ライナーの空港アクセスとしての利便性向上、利便性の高いバス路線再編に向けました取り組みというのを、しっかり支援していきたいというふうに思っております。

中ほどの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、まとめて御説明をいたします。

(1)ノーマイカー通勤運動の強化につきましては、各交通事業者と連携しながら、バス・電車利用のPRなど、公共交通機関の利用促進に取り組んでおります。

(2)乗り継ぎ円滑化についてでございますが、ICカードにつきましては、平成27年4月に、県内のバスや電鉄電車にICカード、通称くまモンのICカードと呼んでおりますが、こちらが導入されまして、8月には、同カードが市電においても利用可能となったところであります。

また、全国相互利用型ICカードが、県内のバスや電鉄電車で利用できるシステムが平成28年3月に導入されまして、乗り継ぎの円滑化が図られたところでございます。

58ページをお願いいたします。

(3)パークアンドライドにつきましては、熊本都市圏の10カ所で実施しているところであります。ことしの5月末現在、駐車可能台数499台で供用中であります、コンビニエンスストアなどでのポスター掲示などの周知広報を行っております。

59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、公共交通機関利用促進につきましては、関係機関と取り組み支援や情報発信等を引き続き行ってまいります。

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。

60ページをごらんください。

交通結節点改善、熊本駅周辺整備についてでございます。

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をごらんください。

事業化につきましては、鹿児島本線約6キロメートル、豊肥本線約1キロメートルであり、平成29年度末の事業費ベースでの進捗率は99%でございます。

次に、現状の欄をごらんください。

本年3月に、熊本駅部のJR鹿児島本線の下り線約2キロ及び豊肥本線約1キロの高架切りかえが完了し、これにより、事業区間でありました15カ所の踏切が全て除却されております。

次に、今後の取り組みの欄をごらんください。

今年度、新しい熊本駅舎や交差道路の整備等を行い、事業の完了を見込んでございます。

61ページには、工事の状況や今後の取り組みを図しております。御参考ください。

鉄道高架推進室の説明は以上です。

○亀崎道路整備課長 道路整備課でございます。

62ページをお願いいたします。

(3) 交通渋滞の解消についてでございます。

熊本都市圏におきましては、国道3号や国道57号東バイパスなど、幹線道路への交通負荷の集中が交通渋滞の主な原因となっております。そのため、熊本都市圏中心部への交通の分散流入を図るため、環状道路や放射道路等の骨格幹線道路網の整備や、それに接続する都市内道路網の整備が必要となっております。

現状の欄をお願いします。

(1)の骨格幹線道路網の整備につきましては、先ほど御説明いたしました道路の中で、熊本都市圏内を通過する国道3号熊本北バイパスなどの道路につきまして、再掲をさせていただいております。

次に、63ページをお願いします。

今後の取り組みの欄でございますが、(1)の骨格幹線道路網につきましては、今後も、熊本都市圏の交通渋滞の解消に向け、国、県、市町村で連携を図りながら整備を促進してまいります。

道路整備課は以上です。よろしくお願いします。

○坂本交通規制課管理官 県警察交通規制課でございます。

63ページ、現状(2)の信号機の運用改善等について御説明します。

県警察としましては、道路の新設、交差点

改良や交通流の変化に合わせまして、渋滞緩和や交通の安全性を確保するため、信号機の改良、運用改善に努めております。

また、路線バスや路面電車の進行方向の信号機を優先的に制御する公共車両優先システム、PTPSを導入し、公共交通のよりスマートな運行を図っております。

このほか、交通情報板の活用やカーナビゲーションへの情報提供等により、交通の円滑化を図っているところであります。

今後の取り組みにつきましては、下段の(2)信号機の運用改善等をごらんください。

交通流の変化に対応するため、交通流監視カメラや車両感知器等により交通状況を的確に把握した上で、交通情報板を活用した交通情報の提供、右折矢印等の追加などの信号機の改良、大規模イベント開催時や朝夕の交通量が増加する時間帯など、時期、時間帯に応じた弾力的な信号機の運用改善に努めてまいります。

次に、新交通管理システム整備について御説明します。

64ページをごらんください。

新交通管理システムは、交通流を積極的に管理していくシステムで、本県は、交通情報提供システム、AMIS、公共車両優先システム、PTPS等の整備充実を図り、交通渋滞の解消と交通の円滑化を図っているところであります。

交通情報提供システム、AMISは、交通情報板等による交通情報提供に加え、個々のドライバーに必要な交通情報について、カーナビゲーション等を通して提供するシステムであり、平成12年度から運用開始しております。

公共車両優先システム、PTPSは、公共交通の定時運行を確保し、利便性を向上させることにより、公共交通機関への利用転換を促すシステムです。

これは、公共交通の通過情報を光ビーコン

という装置で収集し、進行方向の信号機を優先制御、青時間の延長や赤時間の短縮を行い、公共交通のより安全で円滑な運行を図るものであります。本県では、路線バスと路面電車に導入しております。

路線バス優先システムは、平成14年度から3カ年をかけて、主要地方道熊本高森線等の3区間、14.5キロの間を整備し、運用しております。

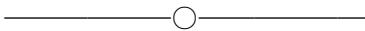
路面電車優先システムは、熊本駅前電停から辛島町電停等の2区間、5.1キロを整備し、平成23年3月から運用を開始しております。

今後の取り組みとしては、交通情報提供システムのさらなる整備拡充を図り、きめ細やかな交通情報をドライバーに提供することで、交通流の自律的な分散、誘導を図り、交通渋滞を解消するなど、安全で快適な交通環境の整備に努めてまいります。

交通規制課からの説明は以上となります。

○田代国広委員長 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が、しばらく休憩します。

午前11時6分休憩



午前11時12分開議

○田代国広委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑ありませんか。

○山本秀久委員 きょうは企画振興部長がおられるから、今までの流れで私は不満がある。

水俣病の発生のために、昭和53年の閣議了解事項として水俣振興計画を策定するということが決まって、今日まで来ている。

その中の一環として、私が言ったことは、地元の芦北の県会議員だから高速道を引けと言っているのではない。九州の大動脈だか

ら、鹿児島まで早く西回り高速道の整備をしてくれと、そうすることによって、九州の発展性というものが大きく飛躍してくるという意味を持って言っていた。

それを、地元の県会議員だから言っていると勘違いしたのかどうか知らないが、八代で曲がったわけだ。

九州の大動脈というものは、西回り高速道は大変重要な役目を果たす道路であるから、それを4車線で来ると思ったら、2車線で、まだ水俣まで開通していない。

だから、今、ずっと説明聞いていたが、熊本県の高速交通の問題に対しては、真剣に取り組んでいただいていることには感謝を申し上げる。でも、部分的なものから考えると、大変おくれているわけだ。

だから、そういう意味で、あと10年したら、4車線が来ていればどれだけ波及効果が大きかったか、鹿児島まで。2車線で、まだ水俣までも来ていない。芦北まで来るように31年かかっている。54年から言い続けて。

だから、さっき言ったように、西回り高速道というのは、九州の大動脈という感覚が何でないかということだ。そして、4車線でなくてはならない。あと10年したら、また2車線追加しなければならない。そういう無駄なことをやっているわけだ。国の政策がきっと間違っている。何で曲がるのかということは、その当時の建設大臣の意向だろうと思う。そうとしか見えない。そういうことが多過ぎる。

だから、今後、そういうことで、いろいろ今説明を聞いて、大変皆さんが各方面に努力されていることには私は敬意を申し上げるが、やるべきものはやれということを申し上げておきたい。

○田代国広委員長 答弁は。

○山本秀久委員 答弁は要らない。どうせで

きない。できるのならば、もうできている。
だから、要望を強く申し上げておきたい。

○田代国広委員長 じゃあ、今のことと重く
受けとめて、頑張っていただきたいと思いま
す。

ほかにありませんか。

○前川收委員 山本委員からのお話がござい
ましたけれども、道路が、要は時間が非常に
かかるというのは、全体、県民も含めて、全
体がお感じになっていらっしゃることだとい
うふうに思っております。

その上でですけれども、県内の主要な、い
わゆる高速ネットワークと言うんですかね、
高規格道路や新直轄方式の道路や、それぞれ
今やっておりますよね。で、我々は、路線ご
とに一生懸命頑張ってそれぞれ誘致活動をや
っていますけれども、県として見たときには、
全体を俯瞰しながらやっぱり見ていく必
要があると思っています。

というのは、南九州西回り道路について
は、暫定2車線とはいえ、水俣までつなが
る、袋までつながるめどが近々立ちつつある
という状況にあります。そういったときに、
もちろんそのまま4車線化に行くかどうかは
私はちょっとわかりませんけれども、県の中
の国交省の高速道路の予算というものを全県
で見ながら、これを次はどうするのかとい
うことを、やっぱりしっかりと計画性を持ちなが
らやらないと、つながった、よかつたよかつ
たと言ったって、ほかはまだいっぱい残って
いるわけですから、事業はですね。そういう
全体的な、俯瞰して見たときの戦略というも
のを、県はしっかりと持っておくべきだとい
うふうに思っておりますけれども、その点につ
いてはどういうお考えがあるのか。土木部長
ですよね、これは。お答えいただければと。

○宮部土木部長 今前川委員から御指摘があ

りましたとおり、私もそう思っております。

熊本県、九州の中央にありながら、そし
て、大事な道路が、各県とまたがる道路とい
うのが5路線あります。本当に、その中央に
ある地の利を生かすためにも、熊本県の主要
な幹線道路というのは、早期に完成すべきと
いうふうに思っております。

その中で、今御指摘がありましたように、
熊本県に今ある、まあ国のはうで一生懸命や
っていただいている予算も含めて、それをいか
に展開をしていくのか、先を見ながら、そこ
はしっかりと計画を立ててやっていかないと
いけないというふうに思っております。

これからも、今、いろいろな要望あたりも
やりながら、そして、熊本県も、国に対して
しっかりと強く御要望させていただくことを
お誓い申し上げて、委員の皆さんにも本当に
御協力いただきながら、熊本県、チーム熊本
としてしっかりとやらせていただきますので、
これからもよろしくお願い申し上げます。

○前川收委員 しっかりと頑張っていかなきや
いけませんし、我々も一緒になって頑張って
いこうと思いますが、今お話になったとおり、
多分国交省から見れば、熊本県に充てて
いる予算というのが、一回減ったら、また今
の状態に戻すというのは非常に難しいことにな
るだろうと思うんですね。

各県ごとにどのように案分されているか、
九州の中での案分状況を私が把握しているわ
けではありません。しかし、ある程度は、国
交省自体も、そこがでこぼこでこぼこして毎
年変わることじやなくて、ある程度の
案分をしながら、各県に充てて予算は、事業
振興はしているんだろうというふうに想像し
ておりますので、その予算自体が、南九州西
回りが仮に終わりました、じゃあ宇土道路は
どうするんですかと、延岡線はまだ途中で
すよと、まだ計画段階評価に至っていない
箇所もたくさんございます。

これは、やり始めると、私以上に皆さんのはうが御存じだと思いますけれども、時間がかかります。計画段階評価を始めてもらうためにも時間がかかるし、計画段階評価が始まってからも、まあ2～3年は簡単にかかりますね。それが終わった後に、今度は環境影響評価、それから都市計画決定と、いろいろしようったら10年ぐらいすぐかかるという、いわゆるくわが入って本当に着工するまでの時間というのは、そのくらいの時間軸になるわけでありますから、何とぞやっぱりしっかりとその将来を見越して、戦略性を持ってしっかりと取り組みをしていただきたいと思います。答弁は要りません。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○鎌田聰委員 56ページ、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善ということで御説明いただきまして、今後、アクセス改善に向けた検討ということで、進めていくということで、これもかなり年数とお金と含めてかかると思いますけれども、現在の検討状況と、いつぐらいまでにどうするのかということとあわせて、都市圏交通の話もありましたが、アクションプランを秋までに作成するということであるのならば、ある程度そとの兼ね合いというか、そういったものが必要になってくると思いますから、ある程度のところまで、そのプランの策定ぐらいまで、一定の方向性というか、どういう、モノレールなのか、豊肥線の延長なのか、道路整備なのか、そういうことも含めて、何か見えたほうがいいんじゃないかなと思いますけれども、いかがですか。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

空港へのアクセス、まずは検討状況というところでございます。

もう先生も御承知のとおり、昨年12月に、知事のほうから、時間的緊迫性を持って検討を進めると、まさに今空港コンセッションもございますし、この時期を捉えてという意思表明をしたところでございます。

これを受けまして、我々、前回、約10年前に空港アクセスをやはり検討したところですが、その当時は、需要が見込めない、あるいは採算がとれないということで、検討の結果、凍結ということになっておりますが、その後、状況も大きく変わってきております。

それは、例えば空港の利用者数にしろですし、それからインバウンドが定期的に今ふえています。それから、豊肥線の沿線3市町、熊本市、菊陽町、大津町、それぞれの沿線住民数もふえているということで、やはりその需要の数も大分変わってきてているというような状況がございますから、その前回の調査の検討内容を改めて整理しまして、先ほど申し上げた直近10年の状況の変化も踏まえて、実現可能性が高いアクセス改善施策の検討を進めているところです。

具体的には、資料にもございましたが、交通アクセス、モード別の定時性、速達性、そういう項目の観点から比較検討を実施しまして、施策を選定していくということで進めているところで、5月に調査の委託を実際に業者に対して出しておりますので、それで今作業を進めているところでございます。

それから、具体的にいつぐらいまでに決めるのかという御質問もございましたが、済みません、こちらについては、5月から始めたところでですので、現時点でいつまでということは申し上げることはなかなか難しいのかなと思っておりますが、先ほど申し上げたとおり、知事からも時間的緊迫性を持ってやれという指示がありますから、可能な限り作業を急ぎたいというところでございます。

それから、アクションプランとの兼ね合いというのも視野に入れるべきではないかとい

う御指摘もございましたが、そこは当然熊本都市圏の交通アクセスの一部をなす空港アクセスでございますから、そこについても、今後しっかりとその視点を持って取り組んでいきたいと思います。

○鎌田聰委員 5月に委託をかけたということであります。まあ、いつぐらいまでということはわからないということではありますけれども、委託はいつまでやってもらうんですか。

○重見交通政策課長 委託は、夏までの間に業者との間では調査をするということになっております。

○鎌田聰委員 じゃあ、その調査をかけたのは、実際どうなんですか。豊肥線なのか、モノレールなのか、道路なのか、バスなのか。

○重見交通政策課長 そこは、今、フラットな状態でまさに検討を始めているところでして、それは、例えば鉄道、それは豊肥線の分岐などもあると思いますが、その鉄道、それからモノレールという声などもございますので、モノレール、それからLRT、市電が既にございますが、その延伸というようなこともございますし、また道路というのも当然ありますので、そういった本当にフラットに全てのモードについて精査を進めていくということでやっております。

○鎌田聰委員 まあ、今からということでありましょうけれども、あと実現の可能性とかを含めて、やっぱり財源の問題もあると思うんですよ。仮に、じゃあJRの路線延長になった場合は、これは負担はどこか、JRか。前回のときはどこが負担するような話だったですか。

○重見交通政策課長 負担というお話をございますが、前回の調査では、これは上下分離ということで検討しておりました。ただ、今回の調査につきましては、その前回のその部分にこだわらずに、およそ一般論ではございますが、考え方としては、まずJRが本当に全部やるというようなこともありますでしょうし、あるいは10年前の調査のように上下分離という方法もあるでしょうし、そこはやはり財源というのは非常に厳しい、限られておりますから、その財源を今後どうしていくのかという部分も含めて、そこはしっかりと我々がやらなきゃいけないと思っていますので、済みません、そこも含めて今調査検討しているというところでございます。

○鎌田聰委員 今の段階でまだ具体的な話は出ていませんけれども、難しいと思いますけれども、非常に多くの費用がかかると思いますので、そういった財源、どう国から、補助を含めてですね、出せるような方策も、あわせてこれは検討していく話だろうと思います。

また、余りにもいろいろなメニューがいっぱい出てきてしまうと、なかなかその検討でまた時間を要して、かなりの年数を要する可能性もありますので、いろんなことも含めて、時間をかけつつも、急ぎながらやっていただきたいと思います。

やっぱりこの空港へのアクセスというのは、非常に重要な問題だろうと思いますので、しっかりとやっていただきたいと思います。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○緒方勇二委員 今の鎌田委員の質疑に対しての関連ですけれども、48ページです。

阿蘇くまもと空港の創造的復興の中で、今回、応募者がこれだけおられて、Next Stage

大空港構想を掲げられて、総務の副委員長のときに、委員長でありました河津委員長と一緒に、空港をやっぱりコンセッション方式やあるいはPFIで建てかえるべきだということを申し上げてまいりました。

そのときに、やはり交通のアクセス改善をしないと、それは運営権者になかなか参入していただけないんだろうということを思って私たちは申し上げてきたのであります。今の鎌田委員のお話からしますと、この与条件、応募者からの空港や周辺地域のポテンシャルを最大限に活かす魅力的な提案につなげられるよう、これは、この与条件は何なんですか。鉄軌道なんですか、モノレールなんですか。

例えば、いろんな開発のことも考えられると思うんですけども、そういう与条件を与えておらないとなかなか提案に結びつかないんだろうと思いますが、与えた与条件は、大空港構想のNext Stage、空港のアクセス改善をしてまいりますというだけのことなんですか。

○重見交通政策課長 先生、ありがとうございます。

コンセッションのところで、まず、今回、今後新たに決まる運営権者の事業範囲というのが、これは国がもう厳格に決めておりまして、基本的に空港運営事業、まさに空港そのものに係るものでございまして、運営事業者みずからが、例えばアクセス、鉄道、そういうものを整備するということは、制度上できないということでございます。

ただ、一方で、先生今御指摘あったとおり、空港、そして、そこにつながる電車、アクセスというのは、その空港利用者の利便性向上の観点からも非常に重要だというふうに考えておりますので、今後、運営権者の構成企業が、もしかしたらですけれども、その電車を整備するということが考えられなくもない

いですから、それは意見交換をする場が今後ありますので、その中で県としても、こういった空港のアクセス改善を考えているという部分で積極的に意見交換なりをして、応募している人の意向なども探っていきたいというふうに思っております。

○緒方勇二委員 それじゃ、50ページ、51ページのことでお尋ねしますけれども、パーソントリップをやられて、自動車交通の割合が35から64になった、2倍に増大したと、一方で、バスや鉄軌道の公共交通は6割減少するなど、自動車交通への依存が顕著となっているということではありますけれども、特にバスの利用者は40年間で7割も減少した、こういう状況を捉えますと、高速交通ネットワークをつくり上げたときに、人口減少になります、社会減も進みます、自然減も進みます、こういうときに、どういう形がいいのか。まあ、人口の動態をもって将来を見詰めて、消滅可能性町村もたくさんあるわけですけれども、それによってどうこの体系をつくっていくのかというのが大きい課題だと思うんですね。

そのときに、私たちは、どうしても高速バスの利用が今からすごく伸びるんだろうと思っています。特に、JRが減便をどんどんどんどんやる状況になりまして、郡部あたりから行きますと、どうしても交通アクセスとなると高速バスに頼らざるを得ない。

そのときに、この大空港構想があつて、やはり益城の4車線化も、そして市電の延伸化も、私、昨年、要望もさせていただきましたけれども、やはり益城のインターでバスターミナル化していただくのか、あるいはその手前の益城バス停なのか、そういうことが考えられると思うんですね。そして、街中にスローな市電で行けるような環境をつくっていただくとか、そういうことが、将来見据えた姿をもうこの辺でそろそろ、人口減少社会であ

りますから、見据えた上で、災い転じて福となすような、空港のNext Stageの構想を持っておられるんですから、これを契機に、いま一度その辺の練り直しをしていただけぬものかなと思いますけれども、何かお答えでもあれば教えてください。

○重見交通政策課長 今の先生のお話は、今後、人口減少社会の中で、非常に重要な観点だというふうに思います。

当然、先生のお話だと、やはり郡部とかからすると、高速バスを利用して移動するというのは非常に重要なところだと思いまして、例えば益城のところにバスターミナルを整備して、そこから例えば市中心部に市電で行くというようなお話だと思いますが、やはり人口減少する中で、全ての公共交通機関を今と同水準で維持するというのは、普通に考えるとなかなか難しいというところは、一般論として、おっしゃるとおりだと思います。

ですので、先生が今御指摘のあった核となる部分を、しっかりと整備なり用意する、そして、そこから、枝の路線じゃないんですけれども、そういうところを中核拠点の核のところに細やかに結んでいくという考え方は、それはまさに重要なんだろうなというふうに思いますので、済みません、現時点で具体的こうだというものはございませんが、先生にいただいた今の視点というのを持ちながら、今後の交通体系とか施策というのは考えていく必要があると考えております。

○緒方勇二委員 今答弁いただいたて、私は、大空港構想で空港へのアクセス改善が、そもそも人口減少に対応したるべき姿の結節点の改善をもってできることがたくさんあるんだろうというふうに思いますので、ぜひその辺を練り直していただければありがたいと。これは要望させてください。

○田代国広委員長 この問題は、もうずっと以前からの問題でありまして、なかなか妙案が今まで出ておりませんし、今の段階でもなかなかはっきりした方向性は示されていないようありますけれども、大事な問題であることは皆さん方も認識されておるわけでございますから、しっかりと議論を深めて、納得のいく形へとつくっていただけるようお願いしておきたいと思います。

これ以外のことですかありますか。

○高島和男委員 45ページの別棟ビルの建設のことで確認でございますが、下の段の図で、タクシープール、バスプール、その下にレンタカーって書いてあるんですが、これはレンタカーの乗り降り場ということで理解すればいいんですか。

○重見交通政策課長 はい、レンタカーの乗り降りするところと理解をしております。

○高島和男委員 今回、私もいろいろ調べた中で、熊本空港の利用客がどういった交通機関を利用しているのかという中で、一番多かったのが自家用車、2番目がバス、3番目がレンタカーだったと思うんです。

もちろん、レンタカーですから、恐らく観光客の方々が利用されているんだろうと思うんですけども、私も、利用された方、そしてまた運営している事業者からお話を聞いたことがあるんですが、御案内のように、車両基地がやっぱり離れたところにあるものですから、待ち時間というか、ちょっとかかるということで、何とか利便性の向上ができないものかというような話を以前伺ったことがあるんですけども、今後、大空港構想の中で、レンタカーって、もちろん民間の事業者ですから難しいのかもしれません、空港の施設整備を考えていく中で、レンタカーというのは、その一端の中に入っているかどうか

か、ちょっとお尋ねしたいと思います。

○重見交通政策課長 レンタカーの乗るところと、その実際の借りたりするところが離れているというのは、確かに利用者目線からするとあまりよくないと。それを可能な限り近づけるというのは、当然、利用する側としては一番うれしいことあります。

今後、実際に借りられるところというのがどこになるのかというのは、ちょっと現時点ではわかりませんが、今後、そのコンセッションで審査が進み、最後に事業者が決定しますが、その過程の中でお互い意見交換をする機会がございますから、その中で利用者目線の使い勝手がいい空港を目指すというのは、当然、我々行政、県としても、事業者としても、そこは多分一致するところでありますので、先生の今の御指摘もよくよく踏まえて、ちゃんとしっかりと意見交換をしていきたいというふうに思います。

○高島和男委員 言うまでもなく、旅行客というのは、個人であったりグループであったり、そしてまたインバウンドということであるならば、レンタカーの利用客というのは、これからは減ることはなくてますますふえていくかと思いますので、今答弁にもありましたように、ぜひ考慮していただいて、利便性の向上をぜひお願いしたいと思います。

以上です。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○増永慎一郎委員 50ページ、都市圏交通に関する件なんですけれども、今、マスタープランをつくられて、アクションプランの策定中ということでございます。

実際、震災直後からちょうど半年ぐらい前までは、非常に道も渋滞をしました。通勤してきたりとか、子供の通学の送り迎えとかし

たときには、やっぱり今まで以上に非常に渋滞をしていましたけれども、大分少なくなってきたているような感じがします。

もともとそのマスタープランをつくられたときは、震災の影響とかは多分考えられてなかったというふうに思います。今回、震災を経験して、その中でアクションプランを策定されているわけでありますと、そのアクションプランの中に経験した震災の事柄あたりを入れ込んだアクションプランになっているのかどうかというのをちょっと聞きたいんですけども。

○坂井都市計画課長 アクションプランはこれからつくるんですけども、そのもととなる上位計画がマスタープランでございます。マスタープランは、地震の直前、平成28年3月に策定いたしましたので、マスタープランでは地震のことは全然入っておりませんでした。

震災の経験は貴重なものでございますので、震災のときにどういうことが現象として起きたかということは、ちゃんと盛り込んでアクションプランのほうに反映させていただいております。

例えば、どういうところで渋滞が発生したか、例えば橋梁部分が一番損傷が激しかったので、その部分で交通は遮断されたというところの現象がございました。ということであれば、そういう橋梁部分、道路として弱点になる部分をもう少し補強して、途切れないとこにしていきましょうということをアクションプランの中には反映させていきたいと思っています。

以上です。

○増永慎一郎委員 去年の委員会でもお話をしましたけれども、その震災の対応についても、熊本市と熊本県の対応が違うという話をさせていただきました。ですから、こういつ

た部分に関して、きちんと熊本市と協議の場があるということでございますので、その辺の、例えば復旧に関してどういうことをやるとかいう部分までしっかりと話をして、震災とかの対応に関しては中に入れ込んでいただいてしないと、また考え方方が違えば、県は一生懸命渋滞しないように取り組んでいるのに、熊本市は、そういうのを考えなしに、とにかく復旧というふうな形でかえっておくれてしまうという場合もございますので、ちゃんとその辺はすり合わせをしながら、絶対地震の経験というのは活かせるように入れ込んでいただきたいというように要望しておきます。よろしくお願ひします。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○前田憲秀委員 先ほどの議論、私も全く同感で、モノレールにしろ、それは本当に好ましいことなんですが、私からは、54ページの、現実的に今何ができる、どういう効果があっているのかというのをもう少しお聞きをしたいんですけども、先ほど発表があったように、空港の利用者もふえて、インバウンドはもう過去最高と、これからもますます来年、再来年に向けてふえてくるんだと思うんですよね。

以前、藤井局長時代にも、私、御指摘したんですけども、私も基本的にはやっぱり車で行くんです、空港には。極力バスまたは空港ライナーを使ってというのは、たまにあるんですけども、一回バスを使ったときに、朝のラッシュ時というのは、時刻表を見てみれば、バス会社も比較的余裕を持って昼間よりも長く到着するようになっているんですよ。で、ああ、このぐらいに着くんだなと。でも、それでも、10分、私のときは15分遅延したんですよね。

これって、やはり出張してこられる方、観光客というのは、非常に大変じゃないか。現

に、そのときも、おりるときには、もう多分乗る予定の飛行機がぎりぎりだったので、ばたばたやっておりていくという、例えばそういうのを確認とか調査とかされたことはありますか、現状としては。

○重見交通政策課長 リムジンバスがおくれたりとか、あと最近では積み残しとかという状況があるというのは聞いておりますが、済みません、そこはただ網羅的な調査というのはこれまでしたことございません。

ただ、事業者から隨時そういう情報を見き取ったり、そういう状況を常にキャッチアップするということはやっておるところでございます。

○前田憲秀委員 この54ページに、P T P Sシステムというのがあって、これは恐らく電車通りの優先専用道路があつてのことじゃないのかなと、効果が出るのは。特に、自衛隊、または佐土原、そこら辺の渋滞というのはすごいんですよ、朝だけじゃなくて。

例えば、これは一般質問でも言うんですけども、I Cカードの利用促進、これは当局に聞くと、利用者も多くなって、バスで利用する人も多いと言うんですけども、例えばそこで外国人の観光客がそこに乗っていたら、みんなリムジンバスで1列でおりていきますでしょう。皆さん、両替をするんですよ。そうしたら、もうおりるときに大渋滞。

そういう本当に細かいことをもう少し、今できること、リムジンバスにはI Cカードじゃないと乗車できませんというのは言い過ぎかもしれませんけれども、全然それだけでも利便性、スムーズ、違うんじゃないかなと思うんですよね。だから、もう少し、これから検討も大事なんですけれども、今できること、この公共交通機関へのシフトということで、何か成果が出たというのをやっぱりつかんほしいなど。

私、4年間この高速交通にいますけれども、基本的に同じ文章のような気がするんですよ、公共交通機関へのアクセス、利用促進ということで。何で、どういうふうに成果が出たかというのを具体的に、細かいことかもしれないんですけども、その積み重ねじゃないのかなと。

今できること、そういうことを、ぜひ目に見える形で取り組んでいただきたいなと思います。具体的な事例はいっぱい私持っていますので、いろいろ意見交換をしたい。要望で終わります。

○岩本浩治委員 31ページ、国内線の就航を見ますと、これは気になったのが、沖縄は1便しかない。これを見ますと、前年度対比12.1.8%となっておるわけなんです。それで、沖縄行きはほとんど福岡に行って、福岡便が多いものですからね。熊本は午後の便だったと思いますけれども、これは便数をふやす検討とか、そういうのは今後考えられないものかどうか。

○重見交通政策課長 沖縄便については、1日1往復という現状になっております。

ただ、先ほど先生からもありましたとおり、前年度比ではふえているという傾向であります。例えば、これを1日2便とかにするということも当然考えられますが、ただ、一方で、飛行機の路線を引いてくるのは完全に民間の事業者ということで、そこはやはり需要というものがあって初めてできるという、民間事業者側の事情もあると思います。

ただし、我々も、当然、便数が多ければ多いほど、県民にとってそれは利便性が上がるというところでありますから、沖縄についての需要というものが一定程度見込めるということであれば、我々も、その便数をふやすなり、利便性を高めるという部分については、検討していく必要があるんだろうという

ふうに思います。

ただ、済みません、前年度比でふえたという部分については、地震がございましたので、そこで一時期観光需要というのが落ち込んだというのがあって、それがリバウンドしたということで、若干121%という大きい数字になっておるというところは、済みません、つけ加えさせていただければと思います。

○岩本浩治委員 32ページに、平成24年度に廃止になっているわけですね、減便になっているわけなんです。地震によるリバウンドということでしたが、今後また観光客がふえている状況にあるわけですね。ハンドボールとか、オリ、パラがあつたりするわけですから。そういう部分というのは、福岡、鹿児島というのが多いので、みんなあちらに行ってから入ってくる可能性がある。

それよりも、そういう部分で、まあ民間委託会社が運用するわけですから、それはぜひ将来的に具して、そういう話を進めていただきたいなというふうに思うわけです。

以上です。よろしくお願ひしておきます。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○岩田智子委員 香港線についてお伺いをしたいんですけども、私の友人が、香港に定期便ができたということで、秋ぐらいに行きたいというふうにちょっと問い合わせたところ、まだちょっと確定できないということ言われたので、その定期便の早期安定化とか、あと香港航空との定期便を今進められているということは載っているんですけども、状況的にはどうなのかというのを教えてください。

○重見交通政策課長 香港線、御友人の方が秋に利用を……(発言する者あり)

○岩田智子委員 熊本県民です。

○重見交通政策課長 県民の方が秋ということで、多分半年以上先ということなのかなと。

○岩田智子委員 10月、11月。

○重見交通政策課長 ちょっと定期便は間違いないとされておりますので、便がなくなるということはないんだと思いますが、ただ、一方で、その予約ができる期間、余り先だとできないという航空会社もあろうかというふうに思います。なので、そのような場合は、ちょっとまだ予約できる期間を超えているのかなというふうに思います。

済みません、1点、そのダイヤ、時間ですね、飛行機の発着時間というのが変わる可能性、便自体はあるんですが、時間が変わるという可能性もありますので、まだ、香港エクスプレスですが、ホームページではまだその先のものが上がってないという状況があります。ですので、済みません、そこはちょっと待っていただくと、だんだんと上がっていくということだと思います。

○岩田智子委員 その熊本県民の友人がそれを聞いたときに、安定してないのではないかというような不安で、ずっと続けてほしいというふうな思いがあつてちょっと私に話をしたんですけども、わかりました。安心して、また予約をしてくれというふうに言います。ありがとうございます。

○田代国広委員長 ほかに。

○高木健次委員 62ページなんですかとも、道路整備課と、63ページの坂本交通規制課管理官に関係すると思うんですけれども、

交通渋滞が、非常にやっぱり朝夕すごいところとそれほどでもないところと、県下全域じゃないんですけども、ひどく毎朝毎夕渋滞して、どうかすると、その朝夕のラッシュじやなくて、普通のときでも渋滞するというような箇所が何カ所かあるんですよね、特に県北都市圏内には。

ここに、新交通管理システムの活用ということで、この渋滞解消を図っておられますけれども、県警のほうにもちょっとですね。

ある交差点の信号の長さですよね。信号機の点滅とか長さ、これをちょっと変えてもらっただけで、非常に双方向の、両方から来る渋滞箇所がある程度改善できたんですね。今まで、こういう、まあいろんなことをしてきたんですけども、なかなかやっと渋滞しているところはそのまま見逃されて、僕らも車で通るときに、こっちのほうは渋滞しているけれども、対向車線とか交差する両脇の道路、こっちはえらいすいているなど。ほとんど車の通行量も少ないようなところがいっぱいあるんですよね。

その辺は、やっぱり新交通管理システム、しっかりとこの辺はやっておられると思うんですけども、課長のほうのこの辺の運用と、ちょっと県警のほうにも、信号機あたりの動作の、何というか、時間差、これはやっぱり本当に非常に渋滞しているような路線には、やっぱりちょっと目を光させてみて、調査をされて、本当に2秒、3秒変えることながら変わるものですね、渋滞が。その辺をちょっと県警のほうにお聞きしたいと思います。まず、道路整備課長にお願いします。

○亀崎道路整備課長 今委員からお話がありましたように、特に県北のほうでは渋滞が目立ったところがふえてきておるというのは認識しております。

そういう中で、今、私どもとしては、一番はまず、先ほど幹線道路ということであり

ましたが、中九州ができましたら、かなりそこの交通量は減るものというふうに思っておりります。

ただ、そこまでの間にどうするかというのが1つ課題としてございます。そういった中で、県警交通管理者様と連携しながら、著しいところにつきましては、付加車線を設けたり、路面標示とかソフト対策で対応しているところでございまして、今、一部にはバイパスを整備すると、これは大津植木線でございますが、そういったことも踏まえながら対応していきますので、そこはやっぱりソフト対策、ハード対策、うまくかみ合わせて対応していきたいと思っております。

以上です。

○坂本交通規制課管理官 信号機に関しましては、現在、県内で2,800基ほどあります。約3分の1が集中制御をされています。

その集中されております信号機は、警察本部にありますコンピューターで通過台数等を見て、信号機の秒数等も変更して、弾力的に運用しております。

その他の信号機につきまして、渋滞情報を収集しながら、あと要望等を把握して、実際に現場の調査を行い、信号調整を行っております。

今後とも引き続き、円滑化に向けて取り組んでいきたいと考えております。

以上です。

○高木健次委員 いろいろ、亀崎課長のほうからのあれでは、よくわかります。ただ、新しくバイパスを、まあ大津植木線は今どんどん進めさせていただいておりますけれども、ほかの渋滞道路で、バイパスをつくるとか、道路の改良であるとか、右折車線、左折車線をつくるとか、なかなか簡単に一朝一夕にはできないと思うんですね。

ただ、一番ある程度の解消ができる早道

は、この信号機の、やっぱりその辺の、何といいますか、時間差とか、そういうところを考えいただければ、非常に短時間でそれなりの効果は出てくると思うんですね。それは、ぜひひとつ試行的にもやってほしいと。

まあ、監視カメラとかいろいろついているけれども、ついてないところがほとんどですね。東バイパスとか幹線道路の3号線とかには、ところどころに交通量をはかるような監視カメラがありますけれども、ないところはやっぱり目視である程度調査していくないと、本当に渋滞がどこまで続いているのか、何時間ぐらい続いているのかと、そういう状況というのはなかなかわかりにくいと思うんですね。

ですから、特に渋滞が非常に多いところのちょっと調査あたりもしっかりと進めていただいて、その辺の対応をしていただければ大変ありがたいと思っておりますので。よろしくお願いしておきます。

○田代国広委員長 要望ですか。

○高木健次委員 要望で。

○田代国広委員長 ほかに。

○河津修司委員 今の渋滞についての関連ですが、東バイパスの中では、立体交差の計画とかはないわけですかね。

それともう一つは、カーナビとかスマホのナビで渋滞の様子が出るんですけれども、これがどうも当てにならないというか、そこ辺の誤差というのは、どういうシステムでそういうふうになるんですかね。大渋滞と出でいても渋滞してなかったり、逆にナビで何も出ないのに渋滞していたりと、誤差があるようで、その辺のところがわかりますならば。

○坂井都市計画課長 東バイパスの立体化についてちょっと説明させていただきます。

東バイパスの立体化につきましては、今アクションプランで検討を進めておりますけれども、その上位計画となりますマスターplanでも、立体化のことは提案事業として出されております。

国とも、今後、アクションプランで実際どういうふうにやっていくか、実行計画になるものですから、いつごろまで、何を、どういうふうにするかというのは、今国と詰めているところですが、これについては、熊本都市圏を持っています熊本市とも共同して、国ほうにもう少し具体的な表現ができないか、そういう点で調整を今図っているところでございます。

以上です。

○坂本交通規制課管理官 渋滞情報につきましては、VICSセンターというところに情報を提供して、その後、カーナビゲーション等に表示される仕組みになっておりまして、VICSセンターでその誤差がどれぐらいあるかというところまでは、申しわけございませんが、把握いたしておりません。

以上です。

○河津修司委員 カーナビのほうはVICSというところでやるかと思うんですが、スマートでやられる、まあソフトによっては、携帯のそこにどれだけ数がいるかということで何か渋滞情報を出しているという話も聞いておるものですから、その辺のところがどちらが正確に出るのかですね。

できましたら、もう少し正確な情報が出ると、改善につなげてほしいなと思っておりまして、一県警で難しいとは思うんですけれども、そういう何か意見が、言うところがあれば言っていただければなと思います。

○田代国広委員長 渋滞の問題で、抜本的な解決策は、東バイパスの流れがよくなれば解決するんです。あそこで、例えば自衛隊のほうからバイパスへ抜けるのに15～16分かかるんですよ、混んでいると。だから、東バイパスの流れがよければ、すいすい行けるんですけども、どちらも最大の原因は東バイパスじゃないかと思いますけれど。

ほかにありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○田代国広委員長 なければ、これで質疑を終了いたします。

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

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○田代国広委員長 異議なしと認め、そのようにいたします。

そのほかで何かありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○田代国広委員長 なければ、本日の委員会はこれで閉会します。

午前11時59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