

第 17 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10月 1 日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第17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10月1日（月曜日）

午前9時59分開議

午前11時22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	鎌田聡
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。

ただいまから、第17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。

それでは、早速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 委員会開会に当たりまして、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。

これには道路と航空2種類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、議員の皆様にも御協力いただき、各種要望活動などを実施しております。

引き続き、早期整備に向けた要望活動など、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月までの旅客者数の合計は、昨年度を上回っており、国際線につきましては、過去最高を記録した昨年度を超え、約1.5倍の利用者数となっております。

引き続き、定期路線の利用促進や増便、新規就航に向け、積極的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15日に空港民間委託に関する公募が締め切られ、7月25日に、国から、第1次審査の結果、応募した3者が全て選定されたと公表されました。

本県としましては、創造的復興のシンボルにふさわしい、県民が世界に誇れる地方空港の実現に向け、応募者による魅力的な提案につながるよう、対話などにしっかり取り組んでまいります。

以上が高速交通体系でございますが、第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

阿蘇くまもと空港へのアクセス改善に向け、現在、熊本市中心部と空港を結ぶ新たな交通システムの導入可能性について検討しております。

今後も、あらゆる角度から検討を進め、対応方針を固めてまいりたいと考えております。

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

○田代国広委員長 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、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。

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。よろしくお願いいたします。

着座にて説明させていただきます。

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、よろしくお願いいたします。

では、6ページからお願いいたします。

まず、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。

現状の欄の3つ目の丸になります。

北熊本スマートインターチェンジと、1つ飛びまして、人吉球磨スマートインターチェンジについて、正式名称として決定されました。

7ページをお願いします。

北熊本スマートインターチェンジにつきましては、8月末には全ての主要物件の移転が完了し、今年度の完成に向け、事業が進められています。

また、人吉球磨スマートインターチェンジにおきましても、平成31年度の完成に向け、工事が順調に進んで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でございますが、表の下の方の2行に記載しておりますとおり、9月5日に熊本天草地域の幹線道路網に関する検討会を開催し、今後、宇土～三角間及び大矢野市街部の2区間を優先して検討することとなりました。

今後は、この2つの区間について、引き続き議論を深めてまいります。

次に、23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。

本年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、①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）の議員連盟の皆様と、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24日に国土交通省と財務省に、それから、一つ飛びますが、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。

次に、7月27日には、九州の東西軸強化の要望として、熊本、大分、宮崎の3県知事による要望活動を行いました。また、8月24日には、熊本、宮崎両県により、宮崎・高千穂において、九州中央自動車道の建設促進地方大会を行いました。

次に、24ページをお願いします。

②南九州西回り自動車道です。

7月4日に、熊本、鹿児島両県の協議会、期成会及び議員連盟の皆様と合同で、国土交通省、財務省、県選出国會議員へ建設促進の要望活動を行いました。

次に、25ページをお願いします。

③中九州横断道路です。

7月24日と8月16日に行われた九州中央3県議員連盟による要望と、7月27日の九州中央3県知事要望について、九州中央自動車道で御説明したとおりでございます。また、7月24日には、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、④の熊本天草幹線道路です。

まず、7月3日に、県議会の皆様、県選出国會議員及び期成会とともに、国土交通省などへ緊急要望を行いました。また、8月1日から2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、県選出国會議員へ建設促進の要望活動を行いました。

26ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路(Ⅱ期)です。

8月10日に、九州地方整備局等へ、8月29日には、国土交通省、財務省及び県選出国會議員へ、期成会の皆様と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、委員の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、よろしくをお願いいたします。

次に、27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いたしました。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っております。

次に、28ページをお願いします。

最後になりますが、(4)新たな広域道路交通計画の策定について御報告いたします。

1)の策定の目的ですが、本県の道路整備に係る基本的な計画である熊本県広域道路整備基本計画は、平成5年に策定し、平成10年に改定しております。

本年4月の道路法等の一部を改正する法律の施行により、重要物流道路制度が創設され、今後、新たな広域道路ネットワークを幅広く検討し、国土交通大臣が重要物流道路を指定した上で、機能強化や重点支援を行うこととされました。そのため、全国的に広域道路整備基本計画を見直し、新たな広域道路交通計画を策定するものです。

2)の新たな広域道路交通計画の概要でございます。

図の左側にありますように、高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道などから新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、まずは既存道路や事業中区間の一部を国土交通大臣が重要物流道路として指定することになります。

また、図の右側ですが、検討の視点として、広域道路ネットワークは、平常時、災害時の物流・人流確保を検討することとしております。

具体的には、下のほうにありますように、

平常時においては、都市間ネットワーク、物流ネットワーク、観光・交流(人流)ネットワークなど、また、災害時におきましては、ネットワークの多重性、代替性、局所的なネットワークの代替性など、ネットワーク計画を策定することになります。

この新たな広域道路交通計画の策定に向け、去る9月6日に第1回熊本県幹線道路協議会を開催しており、引き続き同協議会において検討を進めてまいります。

以上で道路整備課の説明を終わります。よろしく願いいたします。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

続いて、30ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進についてでございます。

まず、2番目の丸でございますが、平成30年4月から8月までの旅客者数につきましては、国内線で、前年度に比べ約3,000人減の132万人、対前年度同期比99.8%、国際線で、前年度に比べ約2万3,000人増の7万3,000人、同じく146.9%、合計で約2万人増の139万3,000人、101.5%となっており、国内線で若干の減少があったものの、過去最高を記録した前年度の旅客者数を上回っております。

続いて、31ページをお願いいたします。

(2)国内線の振興についての1)、現状の各路線の動きについてでございますが、国内線の各路線の旅客者数につきましては、前年度に比べ、路線により若干の減少がありました。対前年度同期比で申し上げますと、東京線で99.2%、大阪線では103.6%、名古屋線では92.4%、沖縄線で116.2%という状況でございます。

なお、資料には記載しておらず、大変恐縮でございますが、国内線の動きとしまして、ジェットスター・ジャパンが、ことし10月27日から、熊本～関西空港路線を1日1往復で

運航開始予定となっております。

また、こちらについても資料には記載しておらず、大変恐縮でございますが、ことし5月にございました日本航空632便のエンジントラブルにつきまして、日本航空の社長から、9月26日の定例記者会見で、同社が確認した家屋や車の破損などの被害32件については、全て同社負担で原状回復を終えたとの発表がございましたので、御報告をさせていただきます。

続いて、2ページ飛びまして34ページをお願いいたします。

参考4、阿蘇くまもと空港の国内路線別旅客者数でございますが、先ほど御説明いたしました国内の路線別の旅客数、利用率の詳細を記載してございます。

特に、名古屋・中部線につきましては、一番右の欄、対前年度比で約80%となっておりますが、これは機材の変更、具体的にはボーイング737、これは166席あったものが、ボンバルディア機74席という機材の変更があったことも影響しているのではないかというふうに考えております。

一番右の欄の下の合計欄をごらんいただければと思いますが、対前年度比で2,579人の減となっております。

続きまして、1ページ飛びまして36ページをお願いいたします。

(2)国際線の振興につきまして、台湾線の現状ですが、一番最後の丸でございますが、平成30年7月に、チャイナエアライン本社へ知事トップセールスを実施し、台北線開設の要望を行いました。同社の社長からは、前向きに検討する旨の回答を得ており、路線開設に向けて同社との協議を継続していくこととしてございます。

次の37ページをお願いいたします。

その他の新規路線でございます。

2番目の丸でございますが、その他の韓国路線として、現在、ソウル線を運航している

ティーウェイ航空社長が、8月22日に知事へ表敬訪問され、その際、ことし11月からの熊本、韓国第3の都市であります大邱の間の路線の新規就航について報告があったところでございます。現在、国と同社との間で、運航開始に向けた調整が行われております。

なお、資料には記載しておらず、大変恐縮でございますが、ソウル線につきましては、ことしの冬ダイヤから、ティーウェイ航空は、現在の週4便から週7便に増便いたしましてデイリー運航、毎日の運航に、それから、エアソウル、こちら現在週2便となっておりますが、こちら週3便に増便される予定と伺っております。現在、両者において、国と最終的な手続を調整中とのことでございます。

1ページ飛びまして39ページをお願いいたします。

参考2でございますが、今年度4月から8月までの熊本～ソウル線の月別利用状況を掲載してございます。一番右の欄ですが、前年度比で119%となっております。

参考3、こちらは、熊本～台湾・高雄線を掲載しております。一番右の欄ですが、同じく、前年度比で97%となっております。

参考4、こちらは、ことし5月から定期便路線が再開しました熊本～香港線を掲載しております。平均利用率は約70%となっております。

次のページ、40ページをお願いいたします。

参考5、その他でございますが、ことしの4月4日から6月9日まで、インバウンド、アウトバウンド双方向の利用可能として運航されました熊本～釜山線のチャーター便の利用実績ですが、合計で8,309人に御利用いただいております。

その下の2)、今後の取り組みですが、全般の部分になりますが、熊本の復興には、さらに多くの観光客に熊本を訪れていただくこと

が不可欠であります。訪日誘客支援空港の認定による支援策など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再開した国際線3路線の利用促進や増便、新たな路線誘致に力を入れてまいります。

41ページをお願いいたします。

香港線でございます。

最初の丸でございますが、5月20日に定期便化した路線の利用促進と安定化を目指してまいります。

次に、その他の新規路線では、3番目の丸でございますが、ことし秋に就航予定の熊本～韓国・大邱線につきましては、ティーウェイ航空や大邱及び県内の旅行社等と連携し、利用促進と路線定着を図ってまいります。

また、台湾との新たな路線としての熊本～台北線の路線開設に向けて、チャイナエアラインとの協議を継続して行なってまいります。

続きまして、42ページをお願いいたします。

(3)航空物流機能の強化についてでございます。

2番目の丸でございますが、平成30年度は、対前年同期比で減少傾向の90.6%となっており、地震発生前の平成27年度と同程度で推移しているところでございます。

中ほどの表、参考1をごらんください。

一番下の段ですが、今年度4月から8月までの取扱量を記載してございます。

2ページ飛びまして45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の現状でございます。

下から2番目の丸でございます。

空港民間委託に関する公募が6月15日で締め切られ、第1次審査の結果、応募した3者全てを選定したと、7月25日に国から公表されたところでございます。

また、国内線別棟ビルの本体工事につきましても、8月に開始されたところでございま

す。

3ページ飛びまして49ページをお願いいたします。

中ほどの2)、今後の取り組みの阿蘇くまもと空港の創造的復興についてでございます。

下線は引いておりませんが、先ほども部長から申し上げましたとおり、年明けから始まる第2次審査に向けて、応募者からの魅力的な提案につながるよう、応募者との対話にしっかり取り組んでまいりたいというふうに思っております。

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。

51ページをごらんください。

Ⅱの熊本都市圏交通に関する件で、前回から変更しました箇所を中心に御説明します。

54ページをごらんください。

2の熊本都市圏交通施策の主な取り組みの3)、熊本都市圏都市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。

都市圏交通マスタープランで提示した将来像の実現に向け、現在、アクションプランを策定中です。

アクションプランでは、ページの中ほどの枠に示しております公共交通、道路、まちなか交通に係る施策を、各事業者の意見や他の施策との関連を考慮しながら、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の場で選定し、掲載することとしております。

申しわけございませんが、別紙でお配りしております熊本都市圏都市交通アクションプランの補足説明をごらんください。

上段の基本施策の横断的な連携では、公共交通、道路、まちなか交通のそれぞれの施策は、それぞれで一定の効果が見込まれるものでございますが、今回のアクションプランで

は、連携して一体的に取り組むことで相乗効果が見込まれる複数の施策をパッケージ化し、各施策の新たな連携のあり方を連携パッケージとして提案することとしております。

資料の下段をごらんください。連携パッケージのイメージ図でございます。

施策には、公共交通、道路、まちなか交通に係るものがございますが、このうち、例えば公共交通と道路といった種別や実施主体の異なる施策を連携パッケージとして計画に位置づけ、事業主体が相互に連携を意識しながら進捗管理や効果検証を行うことで、効果的な事業推進が図られるものと考えております。

現在、熊本都市圏総合交通戦略協議会において、連携する施策の最終調整を行っているところでございまして、できるだけ早く取りまとめを行い、アクションプランをお示したいと考えております。

都市計画課からの説明は以上でございます。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

続いて、55ページをお願いいたします。

(2)公共交通機関の利用促進についてでございますが、(1)阿蘇くまもと空港へのアクセス改善の現状についてでございます。

アクセス改善の検討として、過年度に実施しました調査検討結果を整理し、定時性、速達性、大量輸送性等の比較を踏まえた事業性の検討の調査事業を実施中でございます。

現在の検討状況でございますが、検討した交通システムは、鉄道、これは豊肥本線の延伸、そしてモノレール、空港と熊本駅を結ぶ路線の新設、それから最後に、市電、健軍電停から空港への延伸の3つとなっております。これらについて、定時性、速達性、大量輸送性及び事業費について試算を行ったところでございます。

まず、定時性については、いずれも確保できるものという結果が出ております。

次に、速達性については、鉄道とモノレールは、現状のリムジンバスと比べ時間短縮効果が見込まれる一方、市電は、リムジンバスよりも時間を要する結果となり、速達性の面では劣るということになってございます。

また、大量輸送性につきましては、鉄道とモノレールは、十分な輸送力が認められますが、市電は、他と比較しまして車両が小さく、乗車人数が限られることから、大量輸送性が劣る結果となったところでございます。

最後に、事業費についてでございます。

新たに整備する区間の距離や構造等により幅がございしますが、現時点での試算では、鉄道は300億から400億円、モノレールは2,000億から3,000億円、市電は200億円から300億円という試算になりました。

特に、モノレールは、全ての施設、車両基地等を新設する必要があり、多額になることが見込まれております。

以上が現在の検討状況でございます。

次のページをお願いいたします。

J R豊肥本線を活用した空港ライナーの運行に関しましては、平成23年の運行開始から本年8月末までの延べ利用者数は、約53万2,000人となりました。

表にございますように、本年度の4月から8月までの利用者数は4万3,478人、1日当たりの利用者数は283人であり、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。また、1日の最高利用者数は、ことし5月6日の509人となっております。

次の57ページをお願いいたします。

今後の取り組みでございしますが、市内中心部へのアクセス改善の検討につきましては、現在実施している調査事業の結果をもとに、ルートの詳細や事業スキーム、財源の確保などについての検討を進め、対応方針をまとめ

ていきたいというふうに考えてございます。

空港ライナーに関しましては、通算利用者数が今月に55万人を達成する見込みであることに伴い、来週の10月8日月曜日から、達成記念キャンペーンを実施予定でございます。

このようなキャンペーン等を通じ、今後も広く周知広報を行い、さらなる利用促進を図ってまいります。

次に、公共交通機関利用促進策についてでございます。

これは、前回6月の当委員会におきまして、前田委員から、現在の利用促進の取り組みや、その効果等を示すようにとの御要望をいただいたことを踏まえて、改めて今回御説明させていただくものでございます。

まず、現状でございます。

(1)バスの利便性向上につきましては、熊本市及び関係市町村、バス事業者と協議の場を設け、バス路線網の再編に向けた検討を行っているところでございます。

また、路線バスの行き先ごとの案内表示につきまして、インバウンドや県外観光客にもわかりやすい表示にするよう、事業者が連携して見直しを検討中でございます。

(2)乗り継ぎ円滑化につきましては、既存のバスロケーションシステムが熊本地震で損壊したことから、これにかわる新たなシステムの導入準備が交通事業者において進められているところでございます。

なお、この導入費用には、県のグループ補助金が活用されているところでございます。

次のページ、58ページをお願いいたします。

電車、バス等で利用できる交通系ICカードについてでございます。

くまモンのICカード、こちらは下から3番目の丸でございしますが、本年6月末に累計発行枚数が20万枚を突破いたしました。

また、主に県外からの空港利用者向けに、阿蘇くまもと空港国内線ターミナル1階に、

くまモンのＩＣカードの自動販売機がことしの３月から設置されてございます。

なお、くまモンのＩＣカード運営会社が、８月から９月末まで、利用促進キャンペーンを実施したところでございます。

次に、(3)インバウンド対策をごらんください。

バス、ＩＣカード等の利用方法の周知といたしまして、バス事業者により、バスの乗り方等を記載した多言語表記のチラシを、空港のインフォメーションセンター等で配布、説明等がされております。

空港設置のくまモンのＩＣカード自動販売機の側面には、ＩＣカードの利用方法を多言語で記載しているところでございます。

続いて、59ページをお願いいたします。

中ほどの(5)パークアンドライドにつきましては、平成30年８月末現在、駐車可能台数499台で供用中でございます。

60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。

(1)バスの利便性向上についてでございます。

持続可能で利便性の高いバス路線網の再編に向け、熊本市やバス事業者と連携して、引き続き検討を進めてまいります。

また、来年夏の新交通センター開業を見据え、路線バスの案内表示等の見直し検討を進め、利便性の向上を図ってまいります。

(2)乗り継ぎ円滑化でございます。

バスロケーションシステムは、来年４月に稼働予定と聞いてございますが、その内容は、携帯やパソコン端末を使ってバスロケ専用サイトにアクセスし、バスの運行位置等を確認するシステムとなっており、通町筋や県庁前等の主要バス停に約40台の接近情報表示モニターを設置予定と伺ってございます。

バス事業者では、このバスロケシステムによる利用者や運行状況等の入手データをもとに、ダイヤ編成の最適化を図っていくとのこ

とでございます。

また、ＩＣカードについては、利用促進のため、バス事業者が、今月の土日にポイント２倍キャンペーンを実施予定でございます。これは、ＩＣカード運営会社が関与せず、バス事業者が単独で行う初めての取り組みということでございます。

(3)インバウンド対策でございます。

バスロケーションシステムは、基本は英語での対応となりますが、システムの利用案内等は多言語対応を予定しているということでございます。

次に、バス、ＩＣカード等の利用方法周知についてでございます。

バス事業者が、インバウンド専用のホームページを開設予定であり、観光情報とあわせて、バスの利用方法等を多言語で発信することとしております。

また、空港ライナーでは、外国人とのコミュニケーション強化を図るため、指差しシートを今年度に導入予定というふうになってございます。

次のページ、61ページをお願いいたします。

新交通センターが入ります桜町再開発ビル内に、４カ国語対応の観光案内所や高速バス券売所等から成る総合サービスセンターの設置が、桜町再開発事業者により計画されているところでございます。

阿蘇くまもと空港と県北４市町を結ぶ無料シャトルバス運行についてでございます。

こちらは、県北広域本部におきまして、ことし12月から来年３月まで、インバウンド誘致強化策としまして、阿蘇くまもと空港と県北４市町、具体的には菊池市、山鹿市、玉名市、和水町、この４市町を結ぶ無料シャトルバスの試験運行を実施する予定とのことでございます。

便数は、高雄便、香港便の離発着に合わせて、週５便運行予定というふうなことを聞いて

てございます。

こういった新たな取り組みや多言語化表示等のソフト対策を含めて、官民ともに公共交通機関の利用促進、インバウンド対策などを進めてまいりたいと存じます。

資料の説明につきましては以上でございます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○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。

何かございませんか。

○鎌田聡委員 済みません、55ページで、この前本会議でも議論になっておりました空港とのアクセスの改善ということで、現在の検討状況ということで出されておりますけれども、具体的に、豊肥線の延伸ならば、どこから延伸なのかとか、モノレールは、空港と駅を結ぶということでございますけれども、どういうルートとするのか、桜町再開発の話もありましたけれども、市街地とかを通過していくのか、市電は、健軍電停からと書いてありますけれども、その辺ちょっと具体的なルートを教えていただきたいと思います。

○重見交通政策課長 今委員のほうから具体的なルートについての御質問がございました。御説明をいたします。

我々、今回、各交通システムの事業費などを試算しているところでございますが、今回、その試算の参考となるルートとしまして、過去10年前にも調査を実施したところでございますが、その際の調査で検討したルートをベースに試算を行ったところでございます。

具体的には、まず鉄道につきましては、三里木、原水、肥後大津の各駅からの分岐延伸ルート。

そして、モノレールにつきましては、これは過去の調査で検討されたことはございませんが、当時、類似の新交通システムとして検討されました、空港から第2空港線を通りまして、県庁を經由し、県道28号、通称電車通りでございますが、こちらを通るルート、それから、空港から国体道路を通りまして産業道路を通るルート、この2つをモノレールについては試算したところでございます。

それから、市電につきましては、健軍電停から県道28号熊本高森線、あの電車通りでございますが、こちらを通りまして第2空港線を通るルート。それから、もう1つ検討しまして、こちらについては前回は検討されてございませんでしたが、現在、熊本市電の延伸検討状況、具体的には新市民病院を通すという検討がなされておりますので、健軍電停から新市民病院を経て第2空港線を通るルートというところで試算したところでございます。

以上でございます。

○鎌田聡委員 モノレールは、じゃあ中心市街地は通ってこないということで検討されているんですか。

○重見交通政策課長 モノレールにつきましては、空港から第2空港線を通りまして、県庁を經由し、電車通りを通過する広域のネットということで、市街地を通ります。

○鎌田聡委員 どういうルートなのかというのも出していただいたかったんですけども、それを出せる部分は出していただきたいと思いますし、あと、今後の検討の進め方ですよね。これから、この案を、どこで誰がどのように進めて検討するのかと、これだけ何か理由を見れば、何か答えは出ているような気もいたしますけれども、今のところどれが優位性と考えているのかどうか、そこはわか

りませんけれども、その辺をちょっと教えてください。

○重見交通政策課長 ただいま委員から、まず具体的なルートを示してほしいという御質問、それから、今後の検討をどう進めていくかについて、2点御質問をいただきました。

まず、具体的なルートを現段階で示するという点につきましては、今回検討しましたものについては、あくまでも概算ということで出しまして、金額も試算したところでございます。ですので、精緻にルートを検討した結果というものでは現時点ではまだございません。

このために、現時点で具体的なルート、このようだとお示しすることは、かえって無用の混乱を来してしまうおそれもありますから、現時点では差し控えたいというふうに思っています。

ただ、一方で、我々、今後、鋭意調査検討を進めてまいりますので、御説明できる状況になった時点で、当委員会におきまして、委員の皆様にしっかり御説明を差し上げたいというふうに思います。

それから、今後の2点目の検討の進め方についてでございます。

こちらについては、まず、我々、知事も、時間的緊迫性を持って検討するようという指示がありまして、今回の代表質問等でも知事から答弁を差し上げているところです。ですので、我々、まず時間的緊迫性を持って取り組んでいるということをお伝えした上で、今後の進め方でございますが、過去の調査を見ますと、10年前の調査でございますが、こちらについては、当時の経緯でございますが、3年かけて調査検討を行った上で結論に至ったというところでございます。

具体的には、1年目に、まず各交通システムの比較検討であるとか、最適施策の抽出の調査委託検討、それから、2年目に、その最

適施策のルート選定や事業費精査、それから、3年目に、その事業採算性等を調査委託検討した結果で結論というのは、10年前につきましては、事業採算性、J R 豊肥線の分岐については実現できないという結論に至ったという経緯がございます。

ですので、我々も、今後、こういったプロセスをなるべく早く進めて、結論を出したいというふうに思っております。

以上でございます。

○鎌田聡委員 時間的緊迫性を持ってやられるということですので、ぜひそういうことでお願いしたいと思いますが、まあ10年前の例でいくと3年間かかったということとあわせて、今段階では具体的ルートは出せないと思いますが、これから具体的検討を進めていくに当たっては、やっぱりそういった具体的ルートも出していただいて、やっぱりこれだけの事業費がかかる事業ですから、県民の意見というか、関心も高いと思いますし、そういった利便性とか意見とか、そういったものも取り入れていくべきやっぱりこれは施策だと思いますから、ぜひそういうことで、できるだけ明らかにできる部分は早期に明らかにしていただいて、検討を進めていただきたいと思いますので、よろしく願いしておきます。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○高島和男委員 今のに関連してなんですけれども、それぞれ事業費ということで、鉄道、モノレール、市電ということで金額が示されていますけれども、積算のそれぞれの内訳ですね。こういう金額になる、これはこういうことです、これはこういうこと、だからトータルとしてこれなんですよというような内訳を、話せる範囲の中で教えていただきたいと思います。

○重見交通政策課長 まず、各モードともこれは共通でございますが、まずこの事業費、それぞれの内訳については、大きく申し上げますと、まず土木工事費、これは線路を引いたりとか駅舎をつくったりとかそういったもの、それから、上を走らせる車両ですね、車両のお金、それから、当然線路、軌道を通すときには用地買収なり、その補償というものが必要ですから、その金額を積み重ねた、積算したものとなっております。

ただ、これの詳細な内訳というのは、先ほど申し上げたとおり、非常にこれは現時点でまだ精緻な検討に基づいたものではないということから、これについても、大変恐縮でございますが、現段階では差し控えていただければというふうに思いますが、先ほど鎌田委員からもございましたとおり、我々、急いで検討を進めてまいりますので、そこはしっかり委員の皆様、御説明できる段階でしっかりと説明をさせていただきたいというふうに思います。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○山本秀久委員 24ページ、私はね、これを申し上げるのは、西回り自動車道の問題、これが、最初言ったのは、新水俣芦北振興計画の一貫性の重要な課題として訴え続けておったわけです。

それはなぜかという、これは私が芦北の県会議員だから言っているんじゃないんだ。九州の大動脈としての西回り高速道というのが、いかに重要性に富んでいるかということ、これは認識すべき問題であつたと思うんだけど、そういうことを何回も取り上げても、どうしてか曲がっちゃうわけだ。

本当は、これは九州の大動脈としての西回り高速道としての路線として決定しなきゃならん。10年か15年前も、調べてごらんなさ

い、鹿児島は、全部必要なところの離合場所、はもうつくり上げてしまっているわけだ、10年も前に。熊本から西回り高速道で入ると、すぐばあつとできるような段取りが立ってしまっているわけだ。そういう状態を熊本県というのは知らないわけだ。それほど万端に鹿児島というのは準備して待っていた。

そういうときに、考えてごらん。新幹線だって、何で八代まで入るか。ああいうのは考えたことはあるのか。それに付随して物事を考えること、何で熊本県の力というのはそこで劣っていた。俺は経験しとるから言っているんだ。そして、芦北まで来たのが、4車線来るべきものが2車線しか来ない。おかしいだろう。31年かかっているわけだ。地元の県会議員が言っている言葉じゃないんだよ、俺が言っているのは。

熊本には副都心がないから、県南開発にも、高速道路、新幹線を引くことが一番手取り早い、県南地域の発展につながるものでもあるというシステムがあつたわけだ。そういうことに何で着手しきれぬのか。いまだかつてまだ水俣も開通してないから。よく考えてみたことはあるかな。

54年からこの問題は発言しているわけだ。何をとぼけたことばかりやりよるか。いまだかつて、30数年かかったって、まだ水俣の部分も開通してないんだ。そのことを考えたことはあるのかな。もう少し全体的に熊本県の動きというものを把握しなきゃおかしいという問題を提起しておきたい。

今、課長が、鎌田委員の説明にはえらいぺらぺら物事をしゃべっているけれども、実際、そういう段取りというのは、言葉だけじゃないんだよ。もう少し真剣に物事ははかどるようにしてくれぬとおかしいんじゃないのか。これは実際に私が経験してきているから言っているんだ。あなたたちは、それが、問題がわかってないだろう。10年、20年前の問題点というのは把握しているか。してないで

おって物事を、今言ったようなことがはかどるはずがないんだよ。少し真剣に物事は考えて、もう一回見直しを、現場、見直すべきと思います。そこは1つつけ加えておきたい。

○田代国広委員長 どなたか。

○亀崎道路整備課長 南九州西回り自動車道の件について御意見いただきました。ありがとうございます。

そもそも水俣・芦北地域というのは、東京オリンピックのころ、国道3号が開通して、鹿児島本線も通っていて、物流、人流ともに大動脈だったということで、私もそういうふうに考えております。

その中で、今回、西回りのほうが、今2車線ということで、これは我々も、委員の御意見は肝に銘じてこれまで、まずは鹿児島までつなぐことで、その後、おくれることになりましたが、4車線の開通に向けて、いわゆる大動脈ということで、そこに向けて力を尽くさねばならないと思っております。

また、2車線でまずは鹿児島のほうまで、今年度、水俣まで開通しますが、それをさらに水俣・芦北地域の各地域の地域振興にも資するべく、県道道路整備等もしっかりと整備しなければならないと思っております。

引き続き、我々、精いっぱい頑張ってます。これからも御支援よろしく願い申し上げます。

○山本秀久委員 今、あなたの答弁を聞いていると、芦北の問題とかを考えて物を言っているから、そうじゃないんだよ。県南の九州の大動脈としての物事の考え方を持っとらんと、それが今日まで、4車線が2車線、あと10年してみれば、また2車線が必要になってくるんだよ。そういうことを考えとって物事を進めていけということを言っているんだ。わかったかい。

○亀崎道路整備課長 はい。

○山本秀久委員 だから、今言っていることは、将来のことはわかってそういうふうになるんだ。なるけども、段取りの立て方が間違っているんじゃないか。これだけおくれてきとるということはどういうことかということを、もう一回検討しなきゃいけないということを言っているわけだ。

今、あなたの答弁を聞いていると、全く同じことだ。あと10年してみれば、4車線が必要になってくるんだ。それは、わかっとなることがそういう状態なんだ。鹿児島まで行ってみれば、各所、アクセスが難しいところは全部でき上がると。熊本から高速道路を入ったら、さっささっさできるわけだ。それほど10年前からもうでき上がると鹿児島施設の見てみれば。

以上、それだけ。

○田代国広委員長 地元の方々は、やっぱり一日千秋の思いで早期完成を待っておられると思うんですね。今先生おっしゃっているように、できれば4車線化に向けて、これはもう一日も早い完成に向けて、なお一層努力されることをお願いしておきたいと思えます。

○前川収委員 空港の利用状況について質問したいと思いますが、国内線は若干落ちていきますから、ここはしっかり頑張ってくださいと思いますけれども、国際線に関しては、知事がアジアとつながるというそういう目標を立てて、実際に動いていって、便数もどんどんふえていますし、また旅客数もたくさんふえているという好調な状況であります。

そこで、1つ質問なんですけれども、空港の物流機能、つまり貨物のほうですね。42ペ

ージなんですけれども、空港物流の強化についてということで、路線数がふえれば、当然、飛行機は飛ぶわけですから、人だけではなくて、荷物も乗せれるキャパシティが生まれてくるというふうに思います。

ここに書いてあるのは、実績としての何トンということで、対前年何トン運びましたというような形での輸出も出ておるようですが、現状、国内線もそうでしょうけれども、国際線、これだけ路線がふえてくると、何トン運べるという枠が生まれているのか。

つまり、人は、もちろん100%を目指して乗せようとしては、人だけしか乗せちゃダメなのか。もちろん、いろんな手続は必要であっても、その飛行機にちゃんと貨物も乗せれる、まあ構造上は必ず乗せれるというふうに思いますけれども、その乗せれるスペースが、どれぐらい今生まれていて、対前年比というのは、まあふえてくりゃいいことですが、これだけ運べる容量があるけれども、どのくらい運んでいるのか、そういう視点もちょっと必要かなと思っておりまして、これから新しいコンセッションに対して、まあ新しい空港ができ上がるわけですから、ここは高速で運べるものというものの拠点に当然空港もなるわけでありまして。

その場合、冷蔵機能とか冷凍機能とかそういうものがあれば、全然運べるものの内容も変わってくるという、そういう視点も必要なんだろうというふうに思っています。当然、それはもう考えてあるだろうと思いますけれども、一体どのくらい運べる容量が生まれているのかは、今わかれば教えてください。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

まさに、今、各路線、ふえてきておりますが、済みません、今委員御質問の、まず今後どれだけ貨物を運べるようになるのか、ふえ

ていくのかという数字については、我々として、現時点で具体的な数字を持ち合わせてございません。

ただ、一方で、ただいま御指摘があったとおり、今後、空港コンセッションでかなり便数、飛行機の数が増えてまいります。そのときに、人だけではなくて、荷物も腹を使って運ぶというのは、我々も非常に重要なものだというふうに思っております。

そのために、今回のコンセッションの取り組みでも、各民間事業者から航空貨物の拡大に向けた提案というのを募っているところでありまして、その状況をまず見守りたいというふうに考えてございます。

それから、今回、一般質問で、空港周辺の活性化の部分で知事から答弁がありましたとおり、一部の海外の航空会社からは、航空機の腹を使った貨物の輸出入をしたいと、その可能性があるんじゃないかというようなお話もいただいております。

我々としては、この空港コンセッションという非常に絶好のチャンスでありますから、その部分についても、常に念頭に置きながら、視野に入れながら、今後よくよく勉強して、先ほど委員からあった、今後どれだけ航空貨物を運べる能力があるのかということについても、研究、勉強してまいりたいというふうに思います。

○前川収委員 飛行機は、やっぱり速達性というのは、一番速い、どれより今ある輸送機関の中では速いわけではありますが、とりわけ日本の食材というのは、世界中で、今、安心、安全という視点においては注目を浴びていて、新鮮なまま運べるという機能から見れば、非常に飛行機の優位性というのはとても高いというふうに思っています。

人の流れというのは、当然大事でありまして、人の流れをしっかりと広くつくっていくこと、これはコンセッションで新しい空港をつ

くる目的の大きな部分とは思いますが、同時に、人、物、物も一緒に運んでいくことの視点を持っていただいて、もっと深く持っていていただいて、物が人を連れていくこともあるわけでありまして、要は、インバウンドに支えられた今の国際線需要というのは、これから先どこまで続くかは非常にわからないんですね。ただし、ビジネスでつながった必然性って言うんですか、観光じゃなくて。行かなきゃならない、必然的なものというの、非常に恒久的につながりやすいというふうに思っています。そのためには、物もやっぱり動くということ、ビジネスはやっぱり物が動くわけですから、そういった視点をしっかりと持って取り組んでいただければというふうに思います。何かあればお願いします。

○重見交通政策課長 ただいま委員から御指摘ありました。

我々が航空会社と話すときにも、やはり人だけだと、どうしても波があるというお話をよく伺います。一方で、その航空会社、腹の部分、貨物の部分については、比較的安定的に需要もありますし、その部分というのは、実は非常に手がたい収入源だというお話も伺っているところございます。

ですので、ただいまの委員の御指摘も十分に踏まえながら、その視点を持って今後しっかり取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○前田憲秀委員 利便性の御説明、ありがとうございました。

1点だけ、まあそれに関してもいっぱいあるんですけども、34ページ、国内線の旅客数が減ったということで、非常に夏ダイヤの中で残念だなと思うんですけども、課長の

御説明で、今、名古屋線はプロペラに変わったからというお話がありました。ほかに何か原因みたいなのはあるんですか。

○重見交通政策課長 名古屋線、数が大きく減ってございますが、やはりここで一番大きな理由としては、機材が小型化したということが原因であろうというふうに思っております。

ただ、一方で、座席数が少ない機材に変更になりましたので、当然、個々の旅行会社を取り扱う座席販売数というのも少なくなったということで、大口の旅客者の確保が難しくなったという副次的なことも影響しているのではないかとこのように考えているところでございます。

○前田憲秀委員 航空会社としては、その数字に出ているように、利用率は上がっているわけですから、いいわけですね。そこをどうこれから持っていくかということだと思うんですね。

恐らく、東京線も、同じことが言えるのかなと。旅客は減っているけど、利用率は上がっていると。だから、前、私も、先ほど前川委員のほうからあった貨物の話もしたんですけども、小型化すれば、物流はやっぱり限られてくるんですね。ですから、例えば小型を5便飛ばすのと大型を3便飛ばすので、どういうバランスがあるのかというのは、しっかりやっぱり考えないといけないんじゃないかなというふうに思います。

今、課長、お腹の部分って、本当私も大事だと思って、小型じゃ運べないものがやっぱりたくさんある、それと旅客の利便性、このバランスは非常に難しいんじゃないかなと思いますので、まさしく、今、コンセッション、競争的対話をやっているところなので、そういう将来性の議論はあつてしかるべきだと思うんですけども、その内容は多分聞か

れないんでしょうから、しっかりこちらからの一方的なお話として受けとめていただければと思います。

それともう1点、先ほどアクセスの話もありました。これも、お示しはできないというのはわかるんですけども、これもコンセッションの中で、近い将来性、鉄軌道が延びる可能性は高いんだというのと、まだ調査段階で、50年先だからわからないというのでは、全然違ってくるんじゃないかなと思うんですよ。そういう意味では、緊急性を要する課題なのかなという気もいたします。

コンセッション、本当に私も期待はしているんですけども、コンセッションになってこんなことができるようになったというような目玉も、しっかりやっぱ提示できるように頑張っていたきたいなと思います。何かあれば。

○重見交通政策課長 ただいま、まずコンセッションの中でしっかり取り組むようにというお話がございました。

まず、貨物の話については、先ほどの前川委員からの御指摘もあったとおり、しっかり取り組んでいきたいというふうに思います。

それから、コンセッションの応募者との対話の中でも、空港アクセスについてしっかり伝えるという点については、我々、確かに現時点で具体的な交通システムをどれにするとか、具体的なルートであるとか、そういったものは現時点で応募者にお示しすることはできないものの、ただ、対話の中でしっかり、これは我々、本気でつくるという姿勢で臨んでおりますから、近い将来といいますか、そんな50年とか100年先という話ではございませんで、近い将来に、我々、そういう空港アクセスを確実につくりたい、つくるというお話はしっかり伝えていきたいと思っておりますし、仮に、来年の3月までに応募者から運営権者が決まりますが、その中で、で

きないとしても、その先から、しっかり我々のそのアクセスに関する意向であるとか、必要な協議に応じてほしい、応じていただけるようにということは強くお伝えしていこうというふうに思っておりますので、その点についてもしっかり取り組んでいきたいというふうに思います。

○緒方勇二委員 アクセスの改善に関連してお尋ねいたしますけれども、このたびの都市交通アクションプラン、今度連携されて新たに作成されるんでしょうけれども、私ども、鹿児島市内とか宮崎市内に行きますと、非常にアクセスもよくて、例えば鹿児島は、九州新幹線が終着点効果もあって、前には海があって、後背地には温泉施設等もあって、観光バスも充実していますし、非常に遊びに行くにもいい環境にあると思うんですね。まあ、宮崎も同様にあるんだと思います。

その中で、このたび出たアクセスの改善、これは非常に熊本県にとっては飛躍のキーワードだと思うんですけども、そのときに、熊本市が上質な空間を、今後とも行きたくなるような、引きつけるような都市になるためにも、このアクセスの改善は当然やるべきだというふうに思います。

そこでお尋ねですけども、いずれにいたしましても、私どもは赤字ローカル線のところにおりますけれども、鉄軌道で行きます。輸送密度も低い。JRの先行きを考えると、どうなるかわかりません。そういう中であって、高速バスの利用が物すごく求められると思うんですね。そのときのこの3つの試案の中に、鉄軌道であろうが、市電であろうが、モノレールであろうが、高速道路との結節点での新駅は試算の中に入っていますか。

○重見交通政策課長 前回の委員会でも、委員から高速バス、例えば球磨地方の方々は高速バスを使って空港まで行かれるという御指

摘がありました。

その部分については、我々、認識しているところでございまして、今回、先ほどお伝えしたとおり、3つの新交通システムについて検討しているところでございます。

その中では、具体的な、例えば駅、駅というか、例えば市電であれば、電停をどこにするかとかいう部分については、まだ精緻な検討ができておりません。

ただ、一方で、今お話ございましたとおり、例えばバスで高速を使って益城インターを使うというようなことも当然あり得ると思いますから、その部分については、今委員から御指摘があったそのバスと、今回新たにつくる交通システムとの結節とか、その部分についても、よくよく検討の視点に入れて取り組んでいきたいというふうに思います。

ただ、現時点で、具体的に高速道路との結節を精緻に検討して試算をしたというところではまだ、その段階まではまだやっていないところでございます。

○緒方勇二委員 ぜひ、例えば市電の延伸での話でも、2路線ありますよね。県道高森線の28号ですか。

○重見交通政策課長 はい。

○緒方勇二委員 であるなら、例えば、そこまで市電を延伸していただいて、高速道路の下までですね。そこから先は、空港ライナーでも例えば走らせていただければ、バスとかですね。そして、そこをターミナル化していただくとか、あるいは第2空港のほうであれば、先ほど言われたような益城インターとの結節点の強化だと思うんですね。鉄軌道であれば、当然、高速道路の下を通っている豊肥線との新駅も視野に入ってくるんだろうと思うんですね。

今、三里木からの延伸のことをおっしゃい

ましたけれども、分岐は。しかしながら、手前ですね、やっぱりそういうことも視野に入れていただかないと、今後は、やっぱりよるべきは、車がだんだん、私たちは高齢化を迎えて、人口減少ですから、やはり公共交通網を利用して行くと、そして、魅力ある都市の空間とアミューズメント性を持った空港に行けるような、そして阿蘇にも足を運びたいとかですね。そういうふうな結節点の強化をぜひ視野に入れた検討をいただきたいなと。これは要望です。

○高木健次委員 28ページ、新たな広域道路交通計画の策定、ここで書いてあるとおり、平成30年の4月に道路法等の一部を改正する法律の施行により、重要物流道路制度が創設されたと、今後、新たな広域道路ネットワークを幅広く検討し、国土交通大臣が重要物流道路を指定することとされた、そのために、全国的に広域道路の整備基本計画を見直して新たな広域道路交通計画を策定するとありますが、これは非常に、今回、2年前に熊本地震を経験し、そういうことからすると、非常に災害時、まあ平常時、災害時とも両方書いてありますけれども、非常に重要なことではないのかなという感じがしますね。

そのために、やっぱりこの広域的な道路の整備ネットワークというのは、大変熊本県でも大事になるのかなということで、非常に適時、時宜を得た改正だろうというふうに思いますけれども、熊本県の道路は、非常に、通ってみると、例えばガード下とか、そういうところで通れないようなところ、あるいはいろいろ貨物等も重量化したり、車両も大型化していくという状況の中で、大変この改正はいいんじゃないのかなと思うけれども、もう少し詳しく、どういう経緯でこうようになったかというようなことをちょっとお聞かせいただければと思うんですけれども。

○亀崎道路整備課長 道路整備課でございます。

まず、発端としましては、トラックドライバーが高齢化している、あるいは、これは港湾になりますが、国際海上コンテナ、具体的には40フィート背高コンテナと言いますが、通常のコンテナが2メートル60の高さであります、この背高コンテナというのが2メートル90ございます。このコンテナの台数が、ここ増加してきているというところで、この背の高いコンテナだと、通常の道路空間よりも少し高くなりますので、特別に許可を得て通ると。あるいは空間的に、まあまさしくガード下というお話がありましたが、そういう空間的に通れるようなルートを探して、許可を受けたところで通るといようなところが一つございます。

そのような状況と、あと災害時でございますが、熊本地震、県内の緊急輸送道路、2,000キロございましたが、50カ所で通行止めということがございました。そういったことから、こういう一つの物流という視点から、平常時、災害時を問わない、安全かつ円滑な物流の確保ということで、基幹となるネットワークを構築する重要物流道路制度というのが創設され、4月に改正されたところでございます。

これによりまして、トラック輸送の大型化に対応した道路構造の強化、具体的には、先ほど言いましたコンテナが通れるような区間を多くするということと、もう一つは、今まで許可が要りましたが、そういう重要物流道路のうちの一部そういう認定された道路については、許可なしで通れる区間を設定しようといったもので、物流を強化しようということと、もう一つは、災害時のそういう支援の強化ということで、そういう重要物流道路に指定されますと、道路形態、まず真っ先に道路を通れるようにするということと、もう一つが、災害復旧の迅速化ということで、これ

に指定されますと、地方の道路でございますけれども、被害の大小によらずとも、国が代行してやるというような内容でございます。

これも、道路ネットワーク、広域的な物流のネットワークとして検討する過程において、基本的には道路ネットワーク、広域的な道路ネットワーク、今、そういう物流制度でございましたり、新たな社会経済の要請といったことも踏まえて、相互交通体系の基盤としてのこういうネットワークの検討が必要だろうということで、そのほか、ここにありますように、平常時でありますれば、都市間ネットワーク、物流、観光交流、人流とか、そういったところを検討した上で、この重要物流道路を指定していこうといったものでございます。

○高木健次委員 確かに、今説明いただきましたけれども、非常にこれからは大事なものだろうというふうに思います。コンテナの大型化、それから、数量も多くなってきた、また通行車両、まあ重機あたりも、車あたりも大型化しているという状況ですから。

ただ、ここに高規格幹線道路、地域高規格幹線道路、直轄国道、この辺は広域道路ネットワークの中にある程度入ってきます。ちょっと、補助国道、県道、市町村道、地域高規格道路を除くと書いてありますけれども、これは県道も対象になるわけですね。県道も、もちろん入っている。で、もし県道もこの対象に入っているということだったら、県道でやっぱりそういう改良すべき、まあガード下を掘り下げるとか、いろいろなそういう部分も、箇所も大分多く出てくるのかなという感じがしますが、その辺はいかがですか。

○亀崎道路整備課長 今、ここに三角のピラミッドのような形で、上から、高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道ということで、一部広域道路ネットワークのかぎ括弧の

部分が下の補助国道、県道、市町村道というところまでかかっておりますが、今回、国の説明によりますと、基本は、基幹道路としては、高規格幹線道路からその直轄国道等という言い方をしております。

ベースは、平成10年に策定しました現計画においては、下の29ページに示しておりますように、これには、県の管理する国道であったり、主要地方道路まで含めた、トータルで2,725キロの延長のネットでございます。

今回、国からは、表現として、今言いました高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道を中心とした必要な路線の強化や絞り込みを行いながらということで、今言いましたこの下のようなネットワークよりも、若干重点化してくるのかなというふうには思っておりますが、例えば、その幹線道路から、防災拠点となる役場があって、それが県道であるとするれば、例えばその基幹道路からアクセス道路としてそのネットワークになるんであろうということで考えております。

ただ、また国から、こういう制度、こういうことをやっていきますという説明がございましたが、詳細な、例えばどれくらいのものを防災拠点とするのかとか、そういった詳細がまだ示されておられませんので、今後、国の動向を注視しながら、検討を進めてまいりたいと考えております。

○高木健次委員 先ほど冒頭に申し上げましたけれども、熊本地震を経験して、リダンダンシーとか、幹線道路に代わる道路、その辺が非常に、検証の結果、重要視されてきていましたね。それに比べ、非常にこの見直しとかは、重要かつ大事な事かなというふうに思いますので、これからしっかりとこの辺のアクセス関係についても、ネットワークについても、しっかりと道路については頑張りたいというふうに思います。

以上です。

○亀崎道路整備課長 委員から、今、意見いただきました。我々も、熊本地震の経験を踏まえ、災害という面では、そこはしっかり意識して検討を進めてまいりたいと思います。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○岩田智子委員 私、先日ですけれども、大分からの高速バスに乗ったんですね。そうしたら、やっぱり阿蘇駅からたくさん外国人の方が乗ってこられて、それは欧米の方もだったし、アジア系の方も本当たくさん乗ってこられて、空港でおりるといような方がおられました。

60ページに、公共交通の今後の取り組みということで、インバウンドの多言語化とか書いてありますけれども、この多言語対応は何語なのか。4カ国語というのは、英語、韓国語、中国語、日本語ということなのか、それから、指さしシート、コミュニケーションの指さしシートというのはどういうものなのか、教えてください。

○重見交通政策課長 4カ国語というのは、英語、中国語でも簡体語と繁体、台湾とか香港の繁体、あと中国本土の簡体語、それから韓国語の4つになります。

それから、指さしシートの御質問もございました。こちらは、一つのシートに、例えば英語と日本語を両方書いてある、例えばこのバスは幾らですかというのが日本語で書いてあるところに英語でも書いてあるというような、まあどちらの国の方も使える。それから、金額を答えるときには、例えば数字を指し示して、ゴ、ゼロ、ゼロ、500円ですか、そういったものを今導入するというふうに聞いてございます。

○岩田智子委員 とても重要だと思うし、そ

んなのがあると外国の方も何か安心して来れるかなと思います。

もう一つ、共生社会というところの観点で、パラリンピックなんかも開かれますし、そういうバリアフリーというか、ユニバーサルデザイン的なところでの取り組みはないのでしょうか。

○重見交通政策課長 ただいま、バリアフリーでの支援というお話がございました。

こちらについては、外国人对応とは別ですが、例えば障害を持たれた方のために、バスについて、一定の補助をするというような取り組みはしております。

そのほかにも、例えば高齢者の方とかがバスに乗るときに、ノンステップバスであると非常に容易に、何でしょう、バリアを感じずに乗れるということもございますので、そういったノンステップバスについての支援とかいうのも行っているところでございます。

○岩田智子委員 ぜひ、東京なんかも、大都市なのであれですけども、都市バスでも何でも全部ノンステップですよ、東京の場合は。まあ、それは理想なんですけれども、バス会社でも、買いかえのときにはそういうのを推進してほしいし、今、障害者とその外国、インバウンドとは別とおっしゃいましたけれども、外国人でも障害を持っていられない方とか、やっぱりいろんな方がいらっしゃるということを念頭に置かれて、いろんなことを進めていってほしいというふうに思います。後で、あらっ、うわあ、ここをちょっと忘れとったというようなことがないようにしていただきたいなと思います。よろしくお願いします。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○緒方勇二委員 済みません、物流のことで

お尋ねいたしますけれども、私は、鉄軌道の将来の姿ですね。深刻な、トラックドライバーが不足しているという中にあって、再び鉄軌道の貨物輸送が脚光を浴びる時代が来るんだろうと、私思います。

その中で、先ほど輸送の話もしましたけれども、赤字ローカル線ですね。しかしながら、郡部には、広大な敷地を持っている旧駅とかがあるわけですね。そういうところに、やはり私たちは、東アジアの経済発展を見て、大いにそちらに輸出をと思うわけですが、要は、熊本は阿蘇くまもと空港に、先ほど前川委員からも物流のお話ありました。そういうところに物すごく伸びしろを感じるんですね。

もし、鉄軌道を利用した、深刻な人手不足を背景にして、そういう貨物の鉄軌道での輸送が、まあ鉄道の延伸化等ができて、そこでカートでそのまま送り出すことができるような時代が迎えられるのであれば、再び地方は脚光を浴びる、生産地とダイレクトに空港と貨物が結ばれるような時代を迎えられることができるんじゃないのかなという可能性を私たちは持っていますね。

例えば、おれんじ鉄道なんかで言いますと、JR貨物さんが頑張っているのも、何とか存続はできるかもわかりません。しかし、私どもは、肥薩線がありますけれども、これもまた輸送密度が大変な状況であります。しかし、なくてはならない公共交通基盤でありますから、何とか存続するためには、そういうことも視野に入れて考えるべきだと思います。

また、大分から来る豊肥線のことについても、同様のことが、高原野菜等々も空港にダイレクトに持ち込むことができれば、鉄軌道を利用して。そういうことも可能ではないのかなというふうに思っておりますので、その辺の視点での検討もよろしくお願いいたします。

○田代国広委員長 検討課題としていいですか。

○緒方勇二委員 はい。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○大平雄一委員 済みません、要望をお願いします。

空港へのアクセスですけれども、熊本地震で都市圏東部地域が本当に大きな被害が出たということで、空港へのアクセス、空港周辺地域、これが大空港構想ネクストステージでも空港周辺地域の活性化ということで書かれています。その中で、第2空港線周辺地域というのは、土地利用の規制があって、なかなかやはりさまざまな事業ができないというような現状であります。

その規制の大きな理由としては、やはり定時性、速達性が確保できない、重要な、大きな理由があります。そして、鉄軌道によって代替交通手段ができれば、こういった定時性、速達性も確保できるということで、一日も早い周辺地域の創造的復興、熊本地震から創造的復興をするためにも、実現することを前提として、喫緊の課題として検討していただきたいと思います。

以上です。

○田代国広委員長 検討課題ですね、それですね。要望的なものでいいですか。

○大平雄一委員 はい。

○田代国広委員長 なければ、質疑を終わりたいと思います。

次に、閉会中の継続審査についてお諮りいたします。

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。

その他として何かございませんか。

○前川収委員 あえてその他で言います。

今回の一般質問の中で、浦田先生が、空港の愛称について、これは質問ではございませんでした。切り返しの中での御提案だったというふうに思っておりますが、阿蘇くまもと空港という名前について、かなり定着しています。阿蘇くまもと空港という名前がつけられた経緯も、民間団体の方が運動されて、最終的に我々も議会で議決をしてつけた愛称だということで、そう簡単にぽろぽろ変えるわけじゃないということについては、よくわかっておるつもりでした。

しかし、変えられないものでもないというふうに思っています。まあ阿蘇という部分を熊本空港につけたことは、象徴的でよかったとは思いますが、せっかく新しい空港が今度コンセッションによって生まれてくる。海外に向けても、非常に今頑張っている。国際線も広がっていくという、そういう環境の中で、熊本空港というこの名前は行政用語の名前で、しっかり、これを変えるわけにはいかない、変わらないと思いますが、愛称については、経緯は経緯として、でも、変えられないわけじゃないわけでしょうから、しっかりもう一回検討してもいいんじゃないかなというふうに思っておりますが、いかがでしょうか。

○重見交通政策課長 阿蘇くまもと空港の愛称について、前川委員から御紹介いただきましたとおり、これは、平成18年に、経済団体

からの運動で、さらに県内全域で県民の署名活動を経て、そして県議会での請願の採択、これは全会一致でございましたが、そういった経緯がありまして、最終的に国土交通省の航空局長への協力要請という活動であるとか、手続を踏まえた結果、平成19年4月から使用されることとなったものでございます。

こうした経緯とか、阿蘇くまもと空港は、今現在で定着しているということはございますが、ただ、例えば県民からの盛り上がりとか、今後、県全体としての運動ということがあれば、それは必要なステップを経て変更するということは可能かというふうに思っております。

○田代国広委員長 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、本日の委員会
はこれで閉会します。

午前11時22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