

第 18 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12月12日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第18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12月12日（水曜日）

午前9時59分開議

午前11時8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。

ただいまから、第18回高速交通ネットワーク整備推進特別委員会を開催いたします。

なお、本委員会に1名の傍聴の申し込みが
あっておりますので、これを認めることと
いたします。

それでは、付託事件の審査に入ります。

まず、山川企画振興部長から総括説明をお
願いします。

○山川企画振興部長 委員会開催に当たりま
して、御挨拶とともに、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。

大きく分けて2つございますけれども、高
速交通体系と熊本都市圏交通でありますけれ
ども、第1に、高速交通体系に関する件でござ
ります。

まず、高規格幹線道路等の道路ネットワー
クの整備につきましては、12月16日に、熊本
と宮崎を結ぶ九州中央自動車道の小池高山イ
ンターチェンジから山都中島西インターチェ
ンジまでの10.8キロメートル区間が開通しま
す。

この道路の早期の全線開通により、大規模
災害への対応に加え、沿線地域のみならず、

九州全域の活性化等に大きく寄与することが期待されます。引き続き、九州をつなぐ幹線道路ネットワーク整備を加速させてまいります。

次に、航空路線の利用促進についてであります、国際線では、10月の冬ダイヤからソウル線の毎日運航が実現し、11月からは、韓国・大邱線が新規に就航いたしました。また、国内線においても、関西空港線の運航が始まっています。

今後とも、阿蘇くまもと空港のさらなるネットワークの拡大に、積極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。

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で提示した交通ネットワークの将来像を実現するため、その実行計画として、熊本都市圏総合交通戦略、いわゆるアクションプランを去る11月に策定いたしました。

今後、各関係機関との連携のもと、進捗管理や効果検証を行いつつ、計画的に施策を推進し、目指すべき将来像の実現に向け、しっかりと取り組んでまいります。

最後に、熊本市内中心部から阿蘇くまもと空港へのアクセス改善に向けた検討状況でございます。

これまで、鉄道延伸、モノレールの新設及び市電延伸の3つの交通システムについて検討してまいりましたが、今般、鉄道延伸が、最も効果的、かつより早期に実現できる可能性が高いという判断に至りました。

県民総合運動公園のアクセス改善も図ることができる三里木駅からの分岐延伸ルートを軸に、県が中心に設立する第三セクターが鉄道施設を整備し、運行の効率化のため、JR九州へ運行を委託する方向で検討してまいります。

また、事業費につきましては、国から最大

限の支援を得ながら、運行開始後、これが最大のポイントの一つでございますけれども、既存路線の增收効果が見込まれるJR九州から、最大限の協力を得る方向で検討したいと考えております。

このような県の基本的な検討方針をもとに、今後、国や、鉄道延伸への協力が不可欠であるJR九州との本格的な協議を深めてまいりたいと考えております。

以上、詳細につきましては各課長から説明させますけれども、今ほど申し上げました空港アクセスの改善については、全てを国民負担、県民負担で丸抱えするのではなくて、民間にも可能な範囲で最大限協力してもらう、熊本とJR九州との文字どおり新しいワイン・ワインモデルを、熊本から全国に発信できるようにしたいと考えているところです。

先生方から御意見、御助言をいただきながら、不退転の覚悟で、全身全霊でもって今後の協議に臨んでまいりたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願ひ申し上げます。

○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、その後質疑を受けたいと思います。

委員会の運営を効率的に行うため、説明は、着座のまま、簡潔にお願いします。

では、執行部から説明をお願いいたします。

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。

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、よろしくお願ひいたします。

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。

8ページをお願いいたします。

九州横断自動車道延岡線、道路名称、九州中央自動車道でございます。

現状の欄の1つ目の白丸、嘉島から山都間のアンダーラインのところでございますが、小池高山インターチェンジから山都中島西インターチェンジ間の10.8キロメートルについて、今度の日曜日となりますが、12月16日に開通いたします。

引き続き、九州中央自動車道の全線開通に向けまして、沿線自治体とともに、要望活動など積極的に取り組んでまいります。

続きまして、13ページをお願いいたします。

中九州横断道路の現状の欄の1つ目の白丸、熊本市から大津町間の下のアンダーラインのところ、都市計画手続についてでございます。

平成30年10月18日に、都市計画道路、中九州横断道路大津熊本線、約14キロメートルの計画案が国より示されました。これを受けまして、県では、都市計画決定に向けた手続に着手いたしました。

先月でございますが、11月7日から14日にかけまして、沿線地域で計5回の住民説明会を開催いたしました。延べ321人の参加があつてございます。

引き続き、早期事業化に向けまして、都市計画決定や環境影響評価などの手続を進めてまいります。

続きまして、16ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路です。

一番下の今後の取り組みの欄でございます。

1つ目の白丸、熊本市から宇城市三角町までの、これは国が事業主体の区間でございますが、熊本宇土道路及び宇土道路の整備促進

の取り組みに加えまして、宇土から三角間の計画段階評価着手を国に求めてまいります。

また、その下の白丸の宇城市三角町から天草市港町までの、県が事業主体の区間でございますが、大矢野市街地部について、平成31年度の新規事業採択を国に求めてまいります。

次に、23ページをお願いします。

ここからは、今年度の各路線の建設促進活動について記載をいたしております。

9月の本委員会後の主な活動内容について御説明いたします。

まず初めに、①の九州中央自動車道です。

アンダーラインのところでございますが、去る10月22日に、熊本県、県議会、九州横断道路建設促進議員連盟、九州中央自動車道建設促進期成会の合同による建設促進大会と、国土交通省等への要望活動を行いました。

知事、議長、県選出国会議員、議員連盟の皆様、沿線首長の皆様など多数の御出席のもと、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いただき、厚くお札を申し上げます。

翌日の10月23日には、九州中央自動車道建設促進中央提言といたしまして、熊本、宮崎両県、両議会及び経済界の皆様に御参加をいただき、財務省、国土交通省、県選出国会議員の皆様に要望を行いました。

また、昨日、12月11日でございますが、九州中央3県、熊本、大分、宮崎の議員連盟による要望活動が副知事同行のもと行われ、矢部一蘇陽間の計画段階評価の早期着手につきまして、国土交通省にさらなる要望を行っていただきました。

次に、24ページをお願いします。

②の南九州西回り自動車道です。

アンダーラインのところでございますが、10月から11月にかけまして行った要望の中で、11月14日には、南九州西回り自動車道建設促進大会・中央要望といたしまして、熊

本、鹿児島両県の協議会、期成会及び議員連盟の合同で、財務省、国土交通省、県選出国会議員の皆様に建設促進の要望を行いました。

次に、その下の③中九州横断道路でございます。

25ページをお願いいたします。

アンダーラインのところでございますが、10月から11月にかけまして行った要望の中で、10月22日には、中九州横断道路建設促進協議会による提言活動としまして、熊本、大分両県知事並びに議長、経済界の皆様に参加をいただきまして、財務省、国土交通省に提言活動を行いました。

次に、その下の④熊本天草幹線道路です。

一番下の行になりますが、10月27日に、熊本天草幹線道路の早期完成を求める島民集会が開催されております。

26ページをお願いします。

一番上の行になりますが、11月28日に、熊本天草間幹線道路整備促進期成会の皆様と、国土交通省、県選出国会議員の皆様へ要望活動を行いました。

次に、⑤有明海沿岸道路（Ⅱ期）でございます。

11月7日から9日にかけまして、有明海沿岸道路「荒尾・玉名地域」整備促進期成会の皆様と、九州地方整備局、県選出国会議員の皆様、国土交通省、財務省に要望活動を行いました。

今後も引き続き、道路の必要性、予算の確保を訴えて事業を推進してまいりたいと思いますので、委員皆様の御支援をよろしくお願ひいたします。

以上で道路整備課からの説明を終わります。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

30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。

(1)阿蘇くまもと空港の旅客数について、2つ目の丸でございますが、ことし4月から10月までの旅客数につきましては、国内線で、前年度に比べ約1,000人減の184万9,000人、対前年度同期比99.9%、国際線で、前年度に比べ約2万8,000人増の9万8,000人、同じく141%、合計で約2万7,000人増の194万7,000人、同じく101.4%となっており、前回9月の御報告に引き続き、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)現状でございますが、路線の状況につきましては、ことし10月にジェットスター・ジャパンの関西線1便が開設されました。一方で、全日空の名古屋（中部）線が1便減便され、これらにより7路線39便が8路線39便になったところでございます。

また、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は、前年度に比べ、路線により若干の減少があり、対前年度同期比では、申し上げますと、東京線で99.3%、大阪線では103.6%、名古屋線で92.6%、沖縄線で116.9%という状況でございます。

続きまして、5ページ飛びまして36ページをお願いいたします。

(2)国際線の振興について。ソウル線の現状でございます。

2番目の丸でございますが、ことしの冬ダイヤにおいて、ティーウェイ航空が週4便から7便に増便し、毎日運航が実現しており、エアソウルも、週2便から3便に増便しているところでございます。

また、新たな韓国路線としまして、ことし8月22日に、ソウル線を運航しているティーウェイ航空社長が蒲島知事を表敬訪問された際、11月からの熊本一大邱線の新規就航につ

いて報告がありましたが、先月11月29日から、週3便の定期便として新規就航が始まったところでございます。

続いて、2ページ飛びまして39ページをお願いいたします。

参考2の表でございますが、こちら、ことし4月から10月までのソウル線の月別利用状況を掲載してございます。

中ほど、一番右の欄でございます。対前年度比で申し上げますと、116%という実績になってございます。

続いて、次の表、参考3は、台湾・高雄線を掲載しております。

一番右の欄でございますが、同じく対前年度比で94%となってございます。

一番下、参考4は、ことし5月から定期便路線が再開した香港線を掲載しております。平均利用率は68%となってございます。

続きまして、40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、全般的な取り組みとしまして、国際線3路線に加えまして、新たに就航した大邱線の利用促進や増便、新たな路線誘致に力を入れていきたいと思っております。

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が、中ほどの表、参考1をごらんください。

一番下の段でございます。ことし4月から10月までの取扱量を記載してございます。

続いて、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、空港のコンセッション関係でございますが、下から3つ目の丸でございます。

ことし8月以降に実施した第1次審査を通過した応募者と県及び関係市町村と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て取り組んだところでございます。

また、国土交通省において、新ターミナルビル建設期間中に暫定運用する国内線別棟ビル、2020年4月供用開始予定でございますが、こちらのビルの建設が8月に開始され、これに伴う空港構内道路の切りかえが10月に完了したところでございます。

次に、国内線別棟ビル運用期間中の航空機搭乗の際に一部使用するランプバス、空港内の旅客輸送に使うバスでございますが、こちらにつきましては、東京空港交通株式会社から、熊本地震の復興支援の一環として11台の中古車両を非常に低い価格で譲り受けました。

具体的には、新車で購入しますと、11台分で4億円を超えるところ、11台で385万円という価格で譲り受けたというところでございますが、こちらについても、11月から受け入れが始ま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 都市計画課です。

51ページをごらん願います。

II、熊本都市圏交通に関する件で、前回から変更しました、下線を引いた箇所を中心に御説明いたします。

54ページをごらん願います。

3)熊本都市圏総合交通戦略(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planで提示した熊本都市圏の将来像を実現するため、その実行計画としてアクションプランを11月に策定しました。

アクションプランには、都市圏交通に係る個々の施策の事業主体、実施時期等を明記し、国、県、関係市町村、県警及び公共交通事業者等と相互連携のもと、計画的に施策を

推進してまいります。

次に、アクションプランの概要について御説明いたします。

戦略目標として、公共交通につきましては、持続可能で利便性が高く、災害時に早期に機能復旧する公共交通ネットワークの形成、道路につきましては、都市圏内外の人流・物流、災害時活動を支援する骨格幹線道路網の形成、まちなか交通につきましては、高次都市機能を有する中心市街地等の拠点性、またアクセス性及び防災性の向上を掲げております。

次に、基本施策の概要について御説明いたします。

こちらも、公共交通、道路、まちなか交通に分類し、公共交通につきましては、基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化やバス網の再編など、全61施策を、道路につきましては、2環状11放射道路網の形成や交差点改良による交通円滑化など、全130施策を、まちなか交通につきましては、中心市街地の拠点機能の向上や歩行者ネットワークの形成など、全34施策の実施主体や実施時期等を明らかにしております。

次に、55ページをごらんください。

連携パッケージの概要について御説明いたします。

公共交通、道路、まちなか交通に位置づけられたおののの施策について、組み合わせることで相乗的な効果を発揮する施策をパッケージ化し、これらを一体的に推進することとしております。

最後に、推進体制、進捗管理について御説明いたします。

施策を着実に実施していくため、国、県、関係市町村、県警及び公共交通事業者で構成された熊本都市圏総合交通戦略協議会の体制を継承し、毎年、進捗管理を実施し、関係者連携のもと、目指すべき将来像の実現に向けて取り組んでまいります。

都市計画課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。

続きまして、56ページをお願いいたします。

56ページ中ほど、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。

(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が、1番目の丸になります。

JR豊肥本線を活用した空港ライナーの運行につきましては、運行開始から本年10月末までの延べ利用者数は55万402人となりました。

以下の表にございますように、本年度4月から10月までの利用者数は6万1,493人、1日当たりの利用者数は286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。

57ページをお願いいたします。

10月8日からは、空港ライナーの通算利用者数55万人達成を記念し、キャンペーンを実施したところでございます。

続きまして、下のほうになります。

市内中心部へのアクセス改善についてでございます。

現在の検討状況及び今後の取り組みにつきましては、別添資料のほうで御説明をさせていただきます。

お手元にございますこの縦の資料をごらんください。御説明いたします。

まず、空港アクセス改善につきましては、これまで、鉄道延伸、モノレールの新設及び市電延伸の3つの交通システムについて、県民の利便性向上やコンセッション方式の導入効果の最大化のために、早期に実現できるものは何か等の観点から、定時性、速達性、大量輸送性、事業費等について比較検討を実施してまいりました。

その結果、定時性は、3つの交通システムのいずれもが確保できる一方、速達性及び大量輸送性は、鉄道及びモノレールの2つだけが確保できることや、事業費は、概算で鉄道については330億円から380億円、モノレールは2,500億円から2,600億円、市電は210億円から230億円が見込まれることが判明いたしました。

これらを踏まえまして、空港アクセス改善の効果や事業スキーム、財政負担等の観点から総合的に検討を進め、その結果、定時性、速達性及び大量輸送性にすぐれ、事業費を相対的に低く抑えることができ、あわせて採算性が見込める鉄道延伸が、最も効果的、かつより早期に実現できる可能性が高いという結論に至ったところでございます。

2枚目の別紙1をごらんください。横長の資料でございます。

こちらの資料につきましては、3つの公共交通システムを比較した概要を御説明させていただきます。

まず一番左、鉄道については、三里木、原水、肥後大津各駅からの分岐延伸ルート、真ん中、モノレールにつきましては、国体道路及び産業道路を経由するルートと第二空港線及び県道熊本高森線を経由するルート、一番右の市電につきましては、終点の健軍町電停から県道熊本高森線を経由するルートと新市民病院を経て第二空港線を経由するルートを、それぞれ比較検討したところでございます。

システムの概要及び各ルートの整備距離は、表に記載のとおりでございます。最短で6キロ、最長約20キロとなってございます。

各システムを、一番左端の施策の欄に上げた順に比較していきます。

まず、①定時性の確保では、鉄道とモノレールは、専用の走行空間を有しておりますが、市電は、道路と交差し、交差点での信号待ちが発生します。

②速達性の確保では、熊本駅から空港までの所要時間は、表に記載のとおりであり、鉄道とモノレールは、リムジンバスが現行60分ですが、こちらより早く、市電につきましては、リムジンバスより遅くなる結果となりました。

続いて、③大量輸送性につきましては、車両の規模や連結数等から、鉄道とモノレールは、十分輸送力を有しているとの結果になりました。

また、④早期実現性についてですが、鉄道は、農用地を多く通るルートのため、支障物件が比較的少なく、用地取得に関しては、他のシステムよりも容易であります。また、高架構造となるため、市電の整備より施工期間を要するものの、モノレールほど施工期間は長くはないと考えられます。

モノレールにつきましては、建物が多く立ち並ぶ都心部を通るルートのため、支障物件が多く、用地取得に多くの時間を要し、整備延長が最も長く、高架構造であるため、他のシステムと比較して長い施工期間を要すると考えられます。

続いて、市電につきましては、ルートによっては建物が多く建ち並ぶ主要道路を通るルートのため、支障物件が比較的多く、用地取得に時間を要し、整備延長は10キロを超えますが、路面に整備するため、大型な構造物が少なく、他のシステムと比較して施工期間は短くなるものと考えられます。

概算事業費は、表に記載のとおりでございます。

こういった観点を総合的に評価し、鉄道延伸が、最も効果的、かつより早期に実現できる可能性が高いシステムであるとの結論に至った次第でございます。

この結論を踏まえ、鉄道延伸に当たっての検討方針を御説明させていただきます。

次のページ、別紙2をごらんください。

まず、鉄道延伸3ルートの概算事業費や概

算事業量等について御説明させていただきます。

新設区間ですが、一番左、三里木で約9.5キロから10キロ、真ん中、原水ルートで6キロから6.5キロ、一番右、肥後大津で約6.5キロから7キロとなってございます。

次に、鉄道沿線の整備でございますが、三里木ルートでは、沿線に総合運動公園や免許センター等が立地していることから、中間駅を設置し、残りの2ルートについては、沿線に大きな集客施設等が存在しないために、中間駅は設置しないことを想定いたしました。

次に、所要時間につきましては、熊本駅から空港駅間を、三里木、原水の2ルートでは最短38分、肥後大津ルートでは最短42分で結ぶとの試算結果になりました。

肥後大津ルートにつきましては、空港駅から肥後大津駅までの所要時間は短いですが、熊本駅からのトータルでは最も距離があるため、このような結果になったところでございます。

続いて、概算事業費でございます。

三里木につきましては約380億円、原水と肥後大津が約330億円と試算しております。三里木ルートが新設区間が最も長くなるため、事業費も高くなっているところでございます。

続きまして、概算事業量でございます。

こちらは、1日当たり、三里木が約6,900人、原水が約5,900人、肥後大津が約5,800人と試算してございます。特に、三里木につきましては、中間駅の利用者も見込んでいるところでございます。

次に、事業実施の目安となる費用便益比、いわゆるB／C、これは路線の整備によって生じる費用、C、コストに対して、貨幣換算したベネフィットの大きさを比であらわすものであり、B／Cが大きいほど社会的に効果のある事業と評価することができるのですが、各ルートとも1.0以上となっており、需

要が多い三里木が最も高い結果となってございます。

最後に、留意点でございます。

まず、三里木ルートに関しては、中間駅を設けることにより、総合運動公園や免許センターへのアクセス利便性が飛躍的に向上します。

原水ルートに関しましては、空港の滑走路直下を通過するトンネル構造となるため、滑走路の運用に影響を与えない工法の選定が必須となるところでございます。

肥後大津ルートに関しましては、トンネル区間が長いため、地下水や地盤状況により補助工法が必要となる可能性があり、大幅な事業費増や長い事業期間を要するおそれがあるところでございます。

なお、これらの数字等のデータは、あくまでも概算の試算であることを御了承ください。

以上が各ルートの比較でございます。

次のページでございます。

こちらの資料は、鉄道延伸の実現により、熊本都市圏及び熊本県内の鉄道ネットワークを活用して、空港から阿蘇や人吉、福岡など、県内各地はもとより、九州全域へ容易に移動できるようになることを示したイメージ図でございます。

それでは、済みません、1ページ目にお戻りください。

2の鉄道延伸に当たっての検討方針の部分でございます。

以上、これまで御説明いたしました比較を踏まえまして、ルートに関しては、鉄道ネットワーク効果を最大限に発揮させ、懸案となっている熊本県民総合運動公園のアクセス改善も図り、その需要を取り込める三里木駅からの分岐延伸ルートを軸に検討を進めてまいりたいと考えてございます。

また、事業スキームに関しては、県民総合運動公園のアクセス改善の側面もある公共性

の強い事業ということもあることから、県が中心に設立する第三セクターが鉄道施設を整備した上で、効率的な運行を行うため、豊肥本線との接続や鉄道運行ノウハウなどを考慮し、JR九州へ運行を委託する方向で検討してまいります。

さらに、事業費に関しましては、県として、国から最大限の支援を得ながら、県が残る整備費用を負担し、運行開始後、既存路線の增收効果が見込まれるJR九州から、最大限の協力を得る方式を検討したいと考えております。

3の今後の対応でございます。

これらの検討方針をもとに、鉄道延伸はもとより、運行においても協力が不可欠でございますJR九州との本格的な協議を深めていきたいというふうに考えております。

先ほど、冒頭部長からも申し上げましたが、この空港アクセス鉄道は、今後の同様の鉄道整備のモデルケースになり得るものと我々考えてございますので、部長を筆頭に、全力を挙げて今後取り組んでまいりたいというふうに思っております。

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ひいたします。

○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。

○鎌田聰委員 今説明いただきました阿蘇くまもと空港アクセス改善の状況の話でございますけれども、前回の議会、そしてまたこの委員会で3つの案が示されまして、これから検討をして絞り込みをしていくという話でございました。

そのときの話からいきますと、知事の任期中に何か方向性を出すような話じゃなかった

かと思いましたし、私もそのとき多分申し上げたと思いますけれども、いずれにしてもかなりのやっぱり事業費がかかる事業でありますから、県民にいろんな詳細な、ルートも含めてですね、示した上で、それぞれ利便性の向上を含めてしっかりと、目的を県として説明した上で、県民の意見も聞きながら絞り込みに向けて進めていくべきだという話をしましたが、もう少し後かなと思いましたが、具体的な検討も進んでおりまして、そのJRのルートまで絞り込みが終わっておりますけれども、それだけ急がせた理由といいますか、やっぱり検討を急がなきやならなかつた状況が何かあったんじやないかなと思いますけれども、その辺のところをちょっとお話を聞かせていただきたいと思います。

○重見交通政策課長 お答えいたします。

まず、済みません、9月以降どのような検討を我々行ってきたのかを、もう一度ちょっと丁寧に御説明をしたいと思います。

まず、9月議会での御報告後、時間的緊迫性を持って我々やってまいりました。具体的には、事業スキーム、財政負担、早期実現性等の観点から検討を行い、今回の結論に至ったわけですけれども、概算ではありますが、鉄道延伸の各ルートにおける需要量であるとか、収支試算、事業スキーム、費用便益分析などを試算して、今回、県としての検討方針をお示ししたところでございます。

今、まさに空港のほうでコンセッションの導入の手続が進んでおり、今後、空港が大きく変わっていくという状況の中で、空港アクセスの改善は待ったなしの状況だと認識しております、関係者との本格的な協議に入る必要があると考えてございます。

このため、県議会からも御意見をいただきながら、本格的な協議を進めるべく、今回、県の考え方をきちんとお示ししたところでございます。

○鎌田聰委員 基本的には、やっぱり空港へのアクセス改善というのは、きちんと早く進めるべきだということで私も意見を申し上げたと思いますので、やっぱりそこの県民の理解というか、何でこれをやらなきゃならないのというのをしっかりと説明をしていく必要があると思います。

今ありましたように、空港のコンセッションが1つあるでしょう。と、やっぱりその空港までの状況が今どうなのかというのは、これは県民が一番わかっていると思いますので、そこをしっかりと改善していくという取り組みがあるでしょうし、もう一つは、今回のルートの中で、運動公園のルートも示されておりまますので、今までどうだったのか、利用者を含めてですね。そういうものも含めてしっかりと、まずは、なぜこれをやるかという目的をやっぱり示していく必要があると思いますし、何で早くなつたかといった質問の中には、やっぱり関係者との協議というのが多分あるだろうと思いますけれども、ただやみくもに県のほうでやられている話じゃないと思いますので、国との事業費の関係だとか、一番大きいのはJR九州との関係、この辺が出てきているんじゃないかなと思いますけれども、そのあたりが少しいい方向に見えてきているんですかね。その辺を聞かせてください。

○重見交通政策課長 ただいま鎌田委員から、JR九州なり国とのいい方向が見えてきているのかとの御質問がございました。

まず、JR九州との関係で申し上げますと、これまで事務レベルで、例えば運行本数であるとかダイヤといった客観的なデータ等のやりとりはもちろん、鉄道延伸の基本的な考え方などについては、意見交換等を行ってきたところでございます。

今後は、きょうお示ししました方針に基づ

いて、その路線計画とか運行委託の具体的な方法、条件など、事業スキームなどについてしっかりと本格的に協議をしていきたいと思ってございますし、正直、これから本格的な協議ということで、現時点で確実にいけると、まとまるということは断言はできませんが、ただ、この前知事が本会議で答弁した日に、JR九州の青柳社長も、もし正式なお話があれば、真摯に対応したいという御発言もあったと聞いてございますので、そこはJR九州のほうでもしっかりと受けとめていただいて、県と一緒に議論して、一定の方向性がまとまっていくというお気持ちはお持ちだと思っていますので、我々は、そこは頑張っていきたいと思っているところでございます。

○鎌田聰委員 しっかりと、そこがやっぱりきちんとしないと、この事業はなかなかうまく進んでいかないと思いますので、協議を進めていただきたいということと、もう1点、先ほど申し上げましたように、やっぱり県民の理解をいかに促していくのかということが必要になってくると思いますので、この事業の目的とその効果というのをしっかりと県民に示す場面も、今後しっかりとやっていただきたいと思いますけれども、何かお考え。

○重見交通政策課長 知事が答弁した日以降、報道も相次いでおりますし、我々交通政策課にも、一般の方が直接足を運ばれて、激励の言葉とかもございました。そういう意図では、非常にこの件、関心が高いということは、我々も非常に認識しております。

ですので、今後の議会あるいは委員会など、そもそもこの空港アクセスを改善すべきその目的であつたりとか現在の状況については、丁寧に御説明ができるように、努めていきたいというふうに思います。

○鎌田聰委員 しっかりとその辺もやってい

ただいて、実は、この事業、大きな事業になりますので、いろいろな疑問にきちんと答えながら、障害となる部分についてはクリアしていくという取り組みが必要になってくると思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○前川收委員 私も、熊本空港アクセス改善の検討の中での話をちょっと質問としてさせていただきたいと思います。

前回の委員会の中で、コンセッション方式で熊本空港の大改革をやる、開港以来の改造をやるということを前提に、新しいアクセスルートの検討をやることでなければ、まあちょっと物理的には不可能だと思うけれども、コンセッションの新しい空港が開港するときに、ぜひ新しいルートも完成しておくべきだという、まあむちやだとはわかりながら質問をさせていただいたと思っております。

そこで、今回、このような形で発表がされたわけでありまして、3つの方式から1つを絞り込むということになったわけですが、思い返すと、空港アクセスの話というのは、別に今般始まった話じゃなくて、これはもう随分前、一番最初にあったのが何十年前だったか忘れましたけれども、JR本線から分岐して延伸しようという話の検討も、随分前からあってきたというふうに思っています。

そういう経過から考えれば、今回、コンセッションができるというこの機を逃せば、やっぱりもうこれは多分できないだろうというふうに思っておりましたけれども、皆さんの御努力によって早い段階で絞り込みをしていただいたということについては、高く評価をしたいというふうに思っております。

その上でありますが、コンセッションの内容も固まりつつあるし、事業者も決まりつつあるという状況の中で、せっかく鉄道を延伸していきたいという希望があるのであれ

ば、コンセッションの設定の中に、まさか鉄道の新駅ができる、空港駅ができる、そこからまた歩いて空港ビルまで入っていくというようなことはあり得ないと思っています。この機会に、コンセッションの中に新駅の位置づけというんですかね、どこにどうやって入れていきますかという話、こんな話はやっぱり前に押していかないと、今なら間に合うかもしれないわけでありますから、そういうことも視野に入れてほしいなというふうに思っています。

当然、これは両方が同じタイミングでこう行くわけじゃなくて、コンセッションのほうが先に行って、空港ビルの建設のほうが先に行って、まあ、急いでやっていただけるとは思いますけれども、若干おくれて延伸が入ってくると。若干おくれるがゆえに、空港ビルの中で駅がないという話になっては難しいと思いますので、これはやっぱり今多分言わない、コンセッション決まって、設計概要決まりました、後で駅をつくってくださいというわけにはいかないというふうに思いますので、その点の御検討がまず第1点として質問したいと思いますが、いかがでしょうか。

○重見交通政策課長 御質問ございました。

現在、コンセッションのまさに手続が進んでおりまして、今、3者がまさに応募、プロセスに乗っており、今年度、3月末までには具体的に1者に絞られるという状況でございます。

我々、競争的対話等という中で、県あるいは地元市町村と応募者と意見交換も行っておりますが、やはり空港アクセスへの関心は非常に高いものがございます。当然、選ばれた事業者が今後空港を運営するわけですから、そこへの足というものについては、重大な関心を持っているということは、我々も強く認識しております。

ですので、我々、確かに空港、国内線・国

際線一体のビル、2023年の春に開業するスケジュールで、今、事が進んでおりますが、一般的には、今回鉄道に絞りましたが、大体10年程度が一般的だということで、今から頑張って急いでも2028年ごろというのが一般論、相場観でございますが、それをなるべく近づけるということは大事だと、県としても思っております。

その上で、やはり応募している事業者も関心が高いところですから、我々、可能な範囲内で情報提供に努めてございますし、例えば、3者に平等に情報を与えるという意味で、今回の知事が鉄道に絞ったという情報についても、各者と共有しているところでございます。

今後、JR九州などと本格的な協議に進んでまいりますが、当然、その中で、いろいろ状況がより具体化したりとか状況が変わってくる点もあるというふうに思いますので、そこは共有してまいりたいと思いますし、3月末に1者に絞られた後についても、そこは我々緊密に連携しながら、アクセスの部分で重大な関心を持っていますから、しっかりと連携して、そのビルの開業と鉄道の開業、まずはございますが、アクセスが不便にならないように、我々も気をつけて対応していきたいというふうに思っております。

○前川收委員 まず、やっぱり早期につくるというお話がございましたから、もうこういうやつはやっぱり、まあ一気呵成という言い方は、ちょっと鎌田先生とは違うかもしません。しかし、何というんですかね、専門的な内容も含めて、やっぱりこれまで何十年も基本的には私は検討してきた内容だと思っていまして、きのうきょう始めたわけじゃなくて、昔からこの話があって、どうするかということをずっと議論してきて、そして最終的にここに行き着いたということだと思っておりますので、ぜひ頑張って先に進めてください。

い。

そして、せっかくそこをやるならば、コンセッションの設計の中にきちんと織り込んでいただいて、タイムラグがあるから、そこがずれましたということにはならないように、ぜひやっていただきたいというふうに思います。よろしくお願ひいたします。

○前田憲秀委員 私も、アクセス改善について御質問をさせていただきます。

今前川委員が言われたことは、私も全く同感でありますて、確認をさせていただこうと思ったんですけども、まさしく今競争的対話があつて、そここのタイミングでというふうには思つてはいるんですけども、そこだけちょっと確認ですけれども、どうですか。

○重見交通政策課長 我々が急いでいる理由という御質問ですが、当然、競争的対話があり、その中できちんと情報を伝えたいという思いもございますが、ただ、一方で、大前提としまして、一般的に今回の鉄道、大体、三里木ルートで言いますと、10キロ程度になりますが、こちらについては大体10年かかるというものが相場観でございます。

そうしますと、先ほど申し上げたとおり、今から用意ドンで始めたとしても2028年、一方で、空港の新ビルができるのが2023年の春ということで、その5年間のタイムラグを、我々は1年でも2年でも3年でも縮めたいという思いから、まさに今、今後本格的に協議を急ぎたいと思っているところでございまして、コンセッションの競争的対話等だけが理由ではないというのはお伝えしたいと思います。

○前田憲秀委員 わかりました。

例えば、北陸新幹線を見てみれば、金沢駅にしてもどの駅にしても、新幹線はまだ5

年、10年先なんですけれども、新幹線のレールを引く、ここがホームなんだなというのはもうあったんですよ、数年前から。ああいうイメージって、熊本ってなかなかないんですよ。ですから、そういう意味では、9月の議会で、私は、50年、100年スパンという形だったので、それからすれば、私は、この発表は私としては評価をします。

ただ、そこからいろんな問題克服は出てくると思うんで、それはきちんと説明をした上で、修正もあるでしょう。まあ、さまざまあるでしょうけれども、そういうふうにどんどん発表していただいたことは、またそれに向かってどうなんだというふうな動きが活性化になるんじゃないかなと思いますので、そこはぜひやっていただきたいと思います。

それともう1点、部長が、JR九州との新しいワイン・ワインというお話がありました。私も、まさしくそうだと思います。

この豊肥本線を使ってということは、いわゆる熊本市の中心部に豊肥本線があるので、その以東、東側に人口は基本的に集中しているので、その方々の意識はどうなのかという思いもあれば、まあこれからいろいろ議論を重ねていくんだと思うんですけども、熊本駅も新しくなって、今まで利用したことのない人が利用するような環境に熊本はなると思うんですよ。だから、そういう意味では、JRとの話し合いを本当に強くやっていただきたいなと思いますけれども、そこら辺の意気込みみたいなのをちょっと聞かせていただけますか。

○山川企画振興部長 冒頭の鎌田先生と前田先生の御質問に補足的に申し上げますと、確かに競争的対話というのも一つのタイミングなんですけれども、我々の気持ちは、やはり第1に、国とJR九州と、今おっしゃられたように、本格的な協議にしっかりといきたいと、その前に、一日でも早く議会にお持ちし

たいと、その気持ちの1点でやってまいりました。そこはしっかりとやらせていただきこうと。JR九州とも、先生方の御助言と御意見をいただきながら、今後しっかりとやっていくと、その1点に尽きると思います。

○前田憲秀委員 ぜひ頑張っていただきたいと思います。

JRさんにとって、これから伸びしろは絶対熊本にあるということをしっかりとアピールして、頑張っていただきたいと思っています。よろしくお願ひします。

○田代国広委員長 ほかに、関連で。

○森浩二委員 関連ですけれども、今部長がJR九州と協議するとおっしゃいましたけれども、特に最大限協力を得るということありますけれども、まあ高木委員じゃないんですけども、やはり集客力が見込める野球場あたりをこの沿線に持ってくると、教育委員会あたりとは協議はしてないんですかね。その辺は、大体何万人ぐらいの球場をつくれば。

○重見交通政策課長 教育委員会と野球場のお客様を見込めるような方向で考えているのかというところですが、済みません、今回は、まず大きな方向性を、まず検討方針をお示したところですので、そういった野球場とかについて、具体的に教育委員会と協議なり相談をしたということはございません。

○森浩二委員 結局、JRは、集客が見込めないとなかなか協力ができないと思うので、その辺も踏まえて、この沿線につくるというだけでも大分違うと思うんですよ。その辺もやっぱり考えてもらいたいなと。

○田代国広委員長 要望ですね。

○森浩二委員 はい。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○山本秀久委員 この問題は、10年も20年もかかるんだから、専門的な分野から入っていかないと、これは実現は不可能であると思う。だから、ただ事務的な物事だけでなく、専門分野的に物事を進めんと、これはなかなか実現できないと思う。一応それだけ注意しておきます。

○田代国広委員長 要望ですか。

○山本秀久委員 はい。

○田代国広委員長 ほかに。

○緒方勇二委員 こういう、ようやく鉄道延伸の三里木の比較を示していただいて、当初、私たちは、滑走路の下を当然入るものだろうと思っていました。ですから、コンセッション方式で空港ビルができて、後、アクセス改善がなされ、新駅ができるにしても、当然地下に入るものだろうと思っていました。先ほど前川先生おっしゃったようにですね。

まあ、宮崎空港の例をとりますと、空港線は後できたわけですよね。あそこは、日豊本線に直接乗り入れができるものですから、鹿児島、宮崎の人たちは、宮崎空港駅に車を置いて、空港利用者じゃないですよ。空港駅から乗って日豊線を上がるんですね。そういう使い方をしている人たちが多いんですよ。

ですので、よもや歩いて空港に行くとかいうことはないように、同時にここは運営事業者と協議をされたらいかがですかという提案でしたけれども、当然、タイムラグができるんだろうと思っていましたので、空ビルの下に潜るものだろうと私は思っていたんです

ね。

しかし、この三里木から乗っていけば、多分駐車場の上に、高架みたいな形で入ってくるのかなというふうに想像はするんですけども、そのときに、これは45ページのほうですけれども、8月以降に第1次審査を通過した応募者と、まあ先ほどからもいろいろ御意見ありましたけれども、ポテンシャルを最大限に生かす魅力的な提案につなげると。ですから、まさにこれを提示しないことには、魅力的な提案が出てこないんだろうというふうに思っていましたので、今議会での本会議場でお答えいただいたことは、本当に先行きを照らすようなお答えだったろうというふうに思います。

そのときに、これは空港のアクセス改善でもあるんですが、私は、常々、九州縦貫道とのアクセスの改善もしていただいて、人口減少にふさわしい対応もしていただくと。そして、車で来る人も利用できるし、そこから今度は鉄道を利用してほかの地に行く人も、まあいろんなアミューズメント性を持った空港一帯の沿線上の、先ほど球場の話も出ましたけれども、いろんな運営事業体のほうが考えていかれることが競争的対話につながるんだろうと思います。

本当に、そういうことも視野に入れていただいて、ぜひとも劇的に変える大きな事業だと思いますので、その辺も関係課といろいろ連携していただいて、熊本の将来の姿をぜひ描いていただきますように。これは要望です。

○田代国広委員長 質問者の方にお願いします。論点をまとめて、簡潔にお願いします。

○高島和男委員 先ほど重見課長から、事務レベルでは、運行本数であるとかダイヤであるとか、意見交換をしているということだったんですけども、別添の資料の3ページ目

の延伸の3ルートの比較表なんですけれども、所要時間がそれぞれ書いてありますが、これは、豊肥線、各駅停車で考えていいということでおいいんでしょうか。

○重見交通政策課長 はい、各駅停車と見ていただければ。

○高島和男委員 そうしますと、その下に書いてあります分岐駅から空港ということは、例えば三里木駅で乗りかえて空港ということでしょうか。

○重見交通政策課長 こちら、時間に最短と書いてございますのは、これは距離を速度で割った時間だと思っていただければと思います。

今、直通なのか乗りかえなのかという御質問ございましたが、JRとこれまでお話をしていますと、豊肥本線、単線でございます。その単線の部分に、空港方向から三里木の部分でさらにはかの電車が入るというのは、容量的になかなか厳しい可能性が高いというようなお話を聞いていますが、それについては、今後JRとしっかり協議する中で詰めていきたいと思っておりますが、物理的に考えると、単線である豊肥本線なので、なかなか全ての時間帯、全部直通にするというのはハードルが高いという感触ではございます。

○高島和男委員 私は、やっぱり空港というところ、そしてまた運動公園で大きなイベントがあるときということを考えると、全てが各駅というよりも、主要な駅だけをとまるというか、快速的な電車も必要になってくるんじゃないかなというのは強く思っておりますので、まあこれからJR九州さんと打ち合わせをする中で、ぜひそこいらも考慮していただきたいと思います。これは要望です。

○高木健次委員 いろいろな人の意見に関連するんですけども、今回、三里木から空港までというアクセスが提示されましたが、ここは、熊本駅から大体この市電の延伸が優先的になるんだろうという気持ちを持っています。そのほうが一番、環状道路として、空港に回り込んで空港に行くということで。

ただ、このいろいろな評価で、B/Cを含めて、いろいろな留意点も含めて、この空港、三里木のアクセス鉄道が出てきたということですが、もちろんB/Cからいっても、今からの需要を予想したら、やっぱりどうしてもこの線が一番有利なのかなという感じがしますけれども、ただ、空港から三里木までの交通アクセスだけとっても、将来的な何かにはつながらないんじゃないかなと。

だから、やっぱり、先ほど緒方委員のほうからありましたとおり、三里木からやっぱり今度は北東部、非常に人口も増加している、産業地も入っている、商業区域も入っている、その北東を巡回する環状線ルートを、やっぱり三里木から今度は熊本電鉄あるいは先ほど言った縦貫道への連結、これを考えた上での、まあその辺の気持ちもあったんだろうというふうに思いますが、ただ単にこれは運動公園と免許センターの、それが一番にメンバーで出ていますけれども、裏のほうではそういうところまでつながった見方といいますか、それをやっておられたんだろうと思いますけれども、その辺はいかがですか、重見課長、聞かせてください。

○重見交通政策課長 御質問ございました。

我々、今回の空港アクセス鉄道、空港、それから運動公園だけのアクセスを改善すればそれでいいということではございません。我々、当然、県内全域の方が、空港なり、運動公園にアクセスしやすいというのが大目標でございます。

ですので、まず、今回、我々、このアクセ

ス鉄道をつくった場合には、県内各地から、全域から、まず空港への鉄道ネットワークというのがつながる。例えば、それは県南、人吉、球磨も含めまして、県南であつたり、県北からのアクセスも改善されるというような、県内全域にとってプラスになるということは当然考えてございます。

今、高木委員が御指摘の北東部の環状線、熊電、縦貫道との連携というかつながら、これらについては、すぐ物理的にこういう答えだというのを出すことはなかなか難しいかもしませんが、ただ、当然、そういった地域の方々の利便性なりアクセスというのも視野に入れて、今後、しっかりと全体、トータルで考えていただきたいと思います。

○高木健次委員 今言ったことを十分視野に入れているということで安心していますけれども、ただ、当然、当分の間は、そう簡単にはできないと思うんですよね、鉄道でつなぐとか。ただ、三里木から北東部あるいは環状線を考えるならば、鉄道にかわる何らかの輸送機関、これをしっかりと考えていただいておかないと、この三里木、空港までのアクセスの需要にもつながらないと思うんですよ。だから、その辺はしっかりとこれからも頭の中に入れてやっていただきたいというふうに思います。

委員長、以上です。

○田代国広委員長 ほかに。

○河津修司委員 これは県が、上下分離方式、第三セクターでやるという話で、それからすると、南阿蘇鉄道のほうにも県からしっかりと支援をいただいておりますけれども、これについても、南阿蘇鉄道をこのJRに乗り入れをさせてほしいということで要望しております。

そういう点からしても、しっかりとこの辺

は、先ほどの話からすると、そのほかの列車というか、数両が入ってくると、この三里木からの分岐は難しくなるとかいう話になると、非常にその辺がどうなるのかという心配も出てきますので、その辺もしっかりと県から支援をして、南阿蘇鉄道も乗り入れができるような、あるいは負担の軽減なりしていただけるような、そういうた支援をしっかりと南阿蘇鉄道に対しても、そして、南阿蘇鉄道も、この空港へも、阿蘇地域からも空港へのアクセスはやりやすいと、鉄道を通して行けるという形をも考えていただきたいというふうな要望です。

○田代国広委員長 要望ですね。

○河津修司委員 要望です。今のところは要望しておきます。

○岩田智子委員 このアクセスの件なんですけれども、私の周りの方が、このことについてはすごいやっぱり興味深くて、これが出て前も、どんなふうになっているのかなとか、いろいろ楽しみにされていて、今回大きく報道もされまして、先ほど直接激励に来られた方もおられるというような話がありましたが、県民の思いとしては、まあ私の感情的には、東バイパスも多分混まなくなるんじやないかなとか、運動公園に行くために送り迎えとかせんでもいいなとか、いろんな保護者の声とかも聞いているので、おおむねいい感じで返ってきてているのではないかと思うんですが、その辺はいかがですか。

○重見交通政策課長 先生からの激励と受けとめましたが、先ほど申し上げたとおり、我々の課に実際に来られた一般の方、私が知る限り、2名の男性の方でした。

正直、日ごろお仕事をしていると、なかなかお叱りとか叱咤のほうが多いったりするも

のですから、若干身構えたところですが、直接受足を運ばれた方については、よくやったというようなお声でございました。

ですので、先生も、周りの方々が、この件については前向きな御反応だったと伺っていますが、少なくとも現時点では、私も前向きに捉えていただいている方が多いのかなというふうには、個人的にも感じているところです。

○岩田智子委員 ありがとうございます。

やっぱり熊本県民のための事業なので、その辺のことをアピールしていくというか、みんながそんな思いになるように、よろしくお願いします。

以上です。

○田代国広委員長 委員の方に申し上げますが、関連ですけれども、議案に近い関連でお願いします。

○岩本浩治委員 ちょうど南阿蘇鉄道も、創造的復興で、田嶋副知事が南鉄の協議会で頑張っていただいておりまして、そうしますと、私は、阿蘇へのアクセス強化も大事じゃないかというように思うわけですね。

ぜひ、今、南阿蘇と豊肥本線は乗りかえをしなければいけない。そういうのは、もう直結で出るようになれば、南阿蘇だけではなくて、今度は私のほうの阿蘇のほうも、やっぱりインバウンドとして、要は非常に活用が多くなるのではないかというのが1つ。

それともう1点ですが、ノンストップ空港乗り入れという話が高島先生からありましたが、今のJR豊肥本線の便数でいきましたら、学生が多いのは早朝とか夜なんですね。というのは、なぜかといいますと、やっぱりそれだけ乗り手が少ない。だから、これを見ますと、6,900人ぐらいになりますと、三里木駅までは単線なですから、熊本駅とか

水前寺駅から複線にしなければ、やっぱり時間的な部分がうまくいかないんじゃないかなと思っているんですね。

それで、6,900人にも1日になれば、第三セクターでいくわけですから、熊本県としては、何かセクターに対して言っていくのかなということですね。例えば、売り上げのどの部分とか、鉄道の修繕とか積み立てとか、そういうのに持っていくとか。

ただ、セクターばかりに、毎日6,900人ぐらいの人数をそのまま乗せていくのかということです。使い道はどうなっているのか、そういうところも検討していただければと思います。

以上でございます。

○田代国広委員長 要望でいいですか。

○岩本浩治委員 はい。

○大平雄一委員 延伸によって定時性、速達性が担保されるということでありますけれども、これまで第二空港線が大きな比重を担っていたと思うんですけども、そのことによって第二空港線の速達性、定時性の比重が少しは緩和されるのかと、それによって第二空港線の渋滞が少しでも緩和できるかということが1点と、もう1点として、益城町の第二空港線沿いというのは、土地利用の規制がかかっていますと、そのことには、速達性、定時性が担保されないというようなことも一因であったかと思います。今度の延伸によって、土地利用の規制を少しは緩和していくのかどうかというところをお聞きしたいと思いますけれども。

○坂井都市計画課長 想定のお話になりますけれども、鉄道が完成した暁には、マイカー運転で空港に行かれる方の数は多分減ると思いますので、第二空港線への交通量は大分低

下していくんだろうというのは、ちょっと予測できると思います。

そういう、どこまで影響が出るかというのを持たないと、土地利用については、ちょっとそこら辺ははっきりお答えができない状態でございます。

以上です。

○田代国広委員長 土地利用の規制の緩和だろう。

○大平雄一委員 大きな前提が、そういう前提があったので、そこで少しは変わる要素としてあるのかなと。

○田代国広委員長 この空港の延伸につきましては、この辺で質疑を終わりたいと思います。

そのほかで何かございませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○田代国広委員長 なければ、質疑は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。

（「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終了いたします。

午前11時8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