

第 19 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31年3月8日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第19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31年3月8日(金曜日)

午前10時開議

午前11時28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

付託調査事件の調査の終了について

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10時開議

○田代国広委員長 おはようございます。

ただいまから、第19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、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。

大きく2つ、高速交通体系と熊本都市圏交通とがございますが、まず第1に、高速交通体系に関する件でございます。

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、先週末の3月2日に、南九州西回り自動車道の津奈木インターチェンジから水俣インターチェンジまでの5.6キロメートル区間が開通いたしました。

今回の開通により、産業や観光等による水俣・芦北地域のさらなる活性化が大いに期待されております。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ございますが、今年度4月から1月までの旅客者

数の合計は、昨年度同時期を約8万人上回る282万人となっております。

また、香港線については、多様な旅行商品の造成やビジネス利用につながるさらなる利便性向上に向け、増便の協議を行ってまいりました。今月31日からの夏ダイヤでは、香港国際空港の発着枠調整等のための一時運休を経て、7月から1便増便し、週3便での運航が実現する見込みとなりました。

さらに、いよいよ今月には、コンセッション方式による新たな運営権者が選定されます。今後は、阿蘇くまもと空港の創造的復興が加速化していく中で、将来にわたり実効性のある運営権者との連携体制を構築していくとともに、関係機関とも協議しながら、利用者の利便性が十分確保されるよう取り組んでまいります。

次に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

まず、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。

昨年11月議会において、鉄道延伸を検討する旨を表明して以来、JR九州と本格的な協議を行ってまいりましたが、先月20日に、鉄道整備に向けた基本的方向性について、JR九州の同意を得ることができました。

の中でも、特に、運行開始後、整備費の3分の1を上限にJR九州から拠出してもらうという、これまでに例のない協力を得ることができたと思っております。

今回の民間と行政による画期的な整備スキームについて、国にしっかりと説明して最大限の支援をいただき、先ほど申し上げたJRの拠出分とあわせて、県民負担の最小化が図れるよう協議を進めてまいります。

最後に、平成13年度から取り組んでまいりましたJR鹿児島本線・豊肥本線連続立体交差事業で整備を進めています熊本駅舎につきましては、今月完成いたします。

今後も、熊本の陸の玄関口となる熊本駅周辺にぎわいづくりに努めてまいります。

以上、各案件につき概要を御説明申し上げましたが、詳しくは各課長から説明させます。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移ります。

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。

資料につきましては、変更した箇所を中心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ございます。

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。

5ページをお願いします。

まず、下から2段目のアンダーライン部のとおり、平成30年12月16日に、九州中央自動車道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キロメートルが開通しました。

さらに、その下の段でございますが、部長の総括説明にございましたように、先週末3月2日に、南九州西回り自動車道の津奈木インターチェンジから水俣インターチェンジまでの5.6キロメートルが開通いたしました。

引き続き、九州中央自動車道及び南九州西回り自動車道の全線開通に向けて、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。

6ページをお願いいたします。

九州縦貫自動車道です。

現状の欄の上から3つ目の白い丸、北熊本スマートインターチェンジについてです。

アンダーライン部のとおり、平成31年、今月ですけれども、3月24日の供用開始に向けて、鋭意工事が進められております。

次に、飛びますが、13ページをお願いいたします。

中九州横断道路です。

現状の欄の1つ目の白丸、熊本市から大津町間についてでございますが、環境影響評価のところのアンダーラインのところになります。

平成31年2月22日から、方法書の次の段階である準備書の手続に着手いたしました。

この準備書とは、環境影響評価の項目、すなわち大気質や騒音、振動、動物、植物などについて、調査、予測、評価、環境保全措置の検討結果を示すものでございます。

その下の段になりますが、3月6日、これはおとといになります。大津町において、この環境影響評価準備書の住民説明会を開催いたしました。引き続き、本日、8日になりますが、これは合志市で、また、13日には、熊本市植木町において開催予定でございます。

次に、同じく現状の欄の4つ目の白い丸、竹田一阿蘇間についてでございます。

アンダーラインのところになりますが、計画段階評価の3回目が2月8日に実施されました。

さらに、その下になりますが、竹田阿蘇道路として、平成31年度事業化に向けて、3月1日に新規採択時評価手続に着手されました。

16ページをお願いします。

熊本天草幹線道路でございます。

現状の欄の3つ目の白丸、熊本天草地域の幹線道路網に関する検討会についてでございますが、第2回の検討会を平成31年2月7日に開催いたしました。引き続き、国が施行す

る宇土一三角間の平成31年度計画段階評価着手を国に求めてまいります。

次に、19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をしております。

昨年12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。

最下段のアンダーライン部になります。

1月18日に、九州中央3県議員連盟の総会が大分県竹田市で開催され、総会後に事業の進捗や必要性を説明し、国に早期整備の要望を行いました。参加いただきました議員の皆様方には、大変お世話になりました。

20ページをお願いいたします。

1段目のアンダーライン部になります。

1月21日、22日に、熊本、宮崎両県の期成会による九州中央自動車道建設促進熊本・宮崎合同提言活動が実施され、九州横断道路建設促進議員連盟の皆様の御出席のもと、九州地方整備局、国土交通省及び県選出国会議員の皆様へ要望活動を行いました。

次に、③の中九州横断道路についてですが、21ページをお願いいたします。

下のアンダーラインのところになります。

1月18日、九州中央3県議員連盟総会におきまして、先ほどの九州中央自動車道と同様に、事業の進捗や必要性を説明し、国に要望を行いました。

続きまして、④熊本天草幹線道路についてでございますが、22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。

1月23日に、熊本天草幹線道路の建設促進について、知事、沿線首長、県議会の議員の皆様と国土交通省に要望をいたしました。

また、今週火曜の3月5日には、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へ要望活動を行ってまいりました。

次に、⑤の有明海沿岸道路(Ⅱ期)です。

アンダーラインのところですが、1月24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県議会連絡会議の皆様が、整備促進、早期事業化などについて、国土交通省及び県選出国会議員の皆様に要望されました。

また、2月6日には、同じく有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議による九州地方整備局への要望と総会が行われております。

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、予算の確保を訴え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。

以上で道路整備課の説明を終わります。よろしくお願ひいたします。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

資料27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。

昨年4月からことし1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4万人増の266万4,000人、対前年度同期比101.5%、国際線で、前年度に比べ約4万1,000人増の16万人、同じく134.9%、合計で約8万1,000人増の282万4,000人、同じく103%となっており、前年度の旅客者数を上回っているところでございます。

続きまして、28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、路線により増減がありますが、対前年度同期比で申し上げますと、東京線で100.5%、大阪線では107.5%、名古屋線では93.9%、沖縄線で112.3%とい

う状況でございます。

続きまして、3ページ飛びまして32ページをお願いいたします。

(2)国際線の振興について。

1)現状の全般でございますが、下から2番目の丸でございます。

昨年度の国際線利用者数は約15万6,000人となり、過去最高を記録しましたが、今年度も、4月から1月までの国際線利用者数は、それを上回るペースで推移しております。

続きまして、33ページをお願いいたします。

こちら、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、現在、ティーウェイ航空は週7便、エアソウルは週3便運航しておりますが、今月31日からの夏ダイヤでは、ティーウェイ航空は週4便に、エアソウルは週2便に戻る予定と聞いております。

また、その下の大邱線につきましては、昨年11月から週3便で就航していますが、今月31日からの夏ダイヤでは、週4便に増便予定と聞いてございます。

続きまして、台湾線でございます。

下から3番目の丸でございます。

昨年3月から4月にかけまして、台湾に本社を置くエバー航空が、熊本—台北間で合計8往復のインバウンドチャーター便を運航しましたが、ことしも、3月9日から4月6日にかけて、合計8往復のインバウンドチャーター便を運航する予定です。

また、最後の丸ですが、チャイナエアラインにおいても、ことし5月2日と5日に、熊本—台北間で合計2往復のアウトバウンドチャーター便を運航する予定となっております。

続きまして、34ページをお願いいたします。

香港線の現状でございます。

下から2番目の丸でございます。

香港線については、現在、香港エクスプレ

スにより週2便の定期便が就航しておりますが、ことし7月中旬から週3便での運航を開始することとしております。そのため、運航開始までの間は、香港国際空港の発着枠の調整及び機材繰り等により、今月31日の夏ダイヤから一時運休する予定とのことでございます。

以上御報告いたしました各路線の現状と今後の動きをまとめますと、恐れ入ります、資料には記載してございませんが、ことしの夏季運航スケジュールでは、阿蘇くまもと空港国際線は、現行の4路線18便から、香港線の一時運休を挟みまして、7月には、4路線、週16便となる見込みでございます。

続きまして、1ページ飛びます。36ページをお願いいたします。

こちらにつきましては、ソウル線、高雄線、香港線の月別利用状況を記載しております。

利用率につきましては、一番右の欄をごらんいただければと存じます。

ソウル線で平均77%、高雄線で69%、香港線で70%となっております。

続きまして、1ページ飛びます。38ページをお願いいたします。

2)今後の取り組みの香港線でございますが、今回の週3便化によりまして、例えばニーズが多かった2泊3日や3泊4日等の多様な旅行商品造成が可能となりまして、これまで発着便の関係により行き帰りのどちらかの便は他の空港を利用せざるを得なかつたようなビジネスにも利用しやすくなるなど、増便のメリットを積極的にPRするとともに、引き続き航空会社や旅行会社との連携を図りながら、香港との交流拡大、路線安定化に取り組んでまいります。

続きまして、39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。

中ほどの表、参考1をごらんください。

下から2番目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。

航空機の機材の小型化やトラック輸送へのシフト、それから震災復興の反動減などによりまして、昨年度比93.2%となってございます。

続きまして、2ページ飛びます。42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の現状でございます。

一番下の丸でございます。

国内線別棟ビル運用期間中のランプバスにつきましては、東京空港交通から11台の中古車両を低価で譲り受けおりましたが、東京都交通局からも、中古車両——こちら普通大型バスとなってございますが、これらを3台購入しまして、運行に必要な合計14台を全て確保したところでございます。

続きまして、3ページ飛びます。46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というところでございます。

先ほど部長の概要説明の中でもございましたが、今月には優先交渉権者、つまり空港の新たな運営権者が選定される予定というふうになってございます。その後、本県は、運営権者と具体的な連携策を協議し、将来にわたって実効性のある連携体制の構築を進めてまいります。

また、新ターミナルビルの建設期間中に使用する国内線別棟ビルの利便性が十分確保されるよう、運営権者等の関係者と協議を進めてまいります。

ここで、改めて、民間委託に向けた今後のスケジュールや整備イメージ等につきまして、別添資料にて御説明をさせていただきます。

恐れ入りますが、別添でお配りしております。

す資料をごらんください。カラー3枚の資料になっております。

左上にまず別添資料の記載がある資料の1ページをごらんください。

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でございます。

本年度は、1年間国による審査が進められてまいりましたが、来年度は、新たな運営権者が5月ごろから業務を引き継ぎ、7月にはビル事業を先行して開始し、2020年度の4月から空港運営全体を開始する予定でございます。こうした動きに合わせまして、運営権者との連携体制づくりの協議を進めてまいります。

次に、2ページをお願いいたします。

こちら、空港のターミナル地域再編の想定スケジュール、整備イメージでございます。

上の表がスケジュールでございますが、現国内線ビルにつきましては、2019年度末まで運用され、2020年度に解体される予定でございます。

なお、括弧内は、それぞれの時点での運営主体または実施主体になります。

次に、新ビル建設期間中に使用する国内線別棟ビルにつきましては、2019年度まで国による工事が進められ、2020年度から2022年度までの3年間運用される予定でございます。

なお、その後の活用は、運営権者の計画次第となります。

続いて、新ビルにつきましては、国内線と国際線を一体化した施設として2019年度から設計が進められ、現国内線ビルの解体後に建設工事が始まる見込みでございます。運用開始は、2023年春の予定です。

このページの下の図が、各ビルの整備イメージでございます。

左の黄色の点線の囲みの箇所が、新ビルの建設予定地でございます。新ビルは、現国内線ビルを解体した跡地に建設されることになります。

また、右の赤の点線の囲みの箇所が、国内線別棟ビルの建設地でございます。

国内線別棟ビルは、航空機に直接乗り込む搭乗橋と航空機までバスで移動するランプバスを併用することとなります。

加えて、現国際線ビルは、運営権者が特に使用しない場合は撤去されることとなってございます。

次に、3ページをお願いいたします。

国内線別棟ビルの概略図、完成イメージ図でございます。

まず、上のほうの(1)の概略図の赤線枠が、ビル内のレイアウトになります。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。

ただし、物販・飲食スペースが現国内線ビルより狭くなってしまうため、左側及び右下の赤の斜線で示します場所に機能展開用地が用意され、ここに運営権者の判断で物販・飲食施設等の整備、運用が可能となってございます。

左下の(2)ですが、こちらは国内線別棟ビルの完成イメージ図でございます。

この図では、左側の機能展開用地が平場になってございますが、ただいま御説明しましたとおり、整備内容は運営権者により今後決定される予定ですので、実際の内容は異なる部分が出てまいります。

別添資料の説明は以上でございます。

高速交通体系については以上ということで、続きまして、本体資料にお戻りいただきまして53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の2、熊本都市圏交通施策の主な取り組み、公共交通ネットワークの整備という部分でございます。

(1)の阿蘇くまもと空港へのアクセス改善の現状では、まず1番目の丸でございますが、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、運行開始からことし1

月末までの延べ利用者数は58万17人となりました。

また、表にございますように、本年度4月から1月までの利用者数は9万1,108人、1日当たりの利用者数は297人であり、過去最高を記録しているところでございます。

続いて、54ページをお願いいたします。

下の丸、市内中心部へのアクセス改善の検討についてですが、済みません、下線は引いてございませんが、改めて今回検討の背景を御説明させていただきます。

現在、阿蘇くまもと空港へのアクセスは、リムジンバスを含めた自動車での移動が主であり、特に朝夕のラッシュ時には渋滞が発生し、想定時間内に空港に到着できない事態が多く発生しております。例えば、熊本駅から空港までリムジンバスですと、通常60分のところ、ラッシュ時には90分かかるといふ状況でございます。

また、今後、コンセッションにより空港が大きく変わり、空港利用者の大幅な増加も予想される中、ほぼ自動車のみに頼る現在のアクセスでは対応が不可能であり、新たな交通システムの導入が欠かせないと考えております。

これらを踏まえまして、本年度検討を行い、次のページの55ページ上から3番目のポツでございますが、鉄道延伸はもとより、運行においても協力が不可欠であるJR九州と協議を行い、先月20日に、次の内容に係る基本的な方向性について、JR九州の同意を得たところでございます。

まず、ルートでございます。

昨年11月議会では、県は、三里木ルートを検討するという方針を表明しておりましたが、JR九州からも、豊肥本線三里木駅からの分岐ということで同意を得ることができました。

また、肥後大津、阿蘇方面の豊肥本線利用者の利便性維持のため、アクセス鉄道の豊肥

本線への乗り入れは行わないこととします。

これは、アクセス線が直通で乗り入れた場合、豊肥本線は単線であるため、どうしても肥後大津行きの本数が減ってしまうということも懸念されるためです。我々もJRも、肥後大津方面の利便性は確保しなければならないという点では一致しており、乗り入れはしないということでJRとの間で同意したところでございます。

ただし、特段の事由によりまして、豊肥本線への乗り入れを検討する場合は、負担等の一切を県が負うこととしています。

当初乗り入れはしないという前提で考えておりますが、そうはいいましても、何か事情があった場合というときには、乗り入れを行う検討をするということも否定できるものではございませんので、そういった観点から、経済的なものや地元への説明等を含めて県が負うという前提で行うということでございます。

次に、設備の整備、所有等の部分でございます。

これは、従来県が検討しておきましたとおり、アクセス鉄道は、県が中心となり設立予定の第三セクターが車両を含めて整備して所有し、運行については、十分な運行ノウハウを持つJR九州に委託するということでございます。

次に、既存路線増益効果の取り扱い等でございます。

これは費用面に係るものでございますが、先ほど部長からも申し上げましたとおり、非常に大きなポイントだと考えております。

アクセス鉄道の開通後、利用者は、三里木駅で乗りかえて水前寺方面や阿蘇方面へ向かうということになるわけですが、それにより豊肥本線を利用する乗客が自然にふえるということに当然なります。

それに合わせて収入もふえるということになりますので、そのふえた収入の中から一部

を第三セクターに支出していただくということでございます。その支出総額は、整備費の3分の1が上限ということで、今回、同意を得たということになっております。

なお、JR九州は、第三セクターへの出資は行わないということでございます。

最後に、その他の部分でございます。

アクセス鉄道の開通後、豊肥本線において新たに設備の改修等の対応が必要となる場合、両者の協議の上、アクセス鉄道に起因する費用については県が負担することいたします。

これは、現時点では具体的にどういう場面かはなかなか想定しがたいところではございますが、JRの豊肥本線側で何かアクセス鉄道が原因で改修等が発生してしまうというような場合には、県が負担するという趣旨でございます。

最後に、アクセス鉄道の実現に向け、今後県が行う調査及び検討に対しまして、運行データ等の提供や技術的助言等の協力をいただくということに同意いただいたということです。

以上が基本的方向性の内容でございますが、次のページ、56ページをお願いいたします。

3番目の丸でございます。

この内容を踏まえまして、国、JR九州等関係機関との協議を深めるとともに、JR九州との協定締結を視野に、詳細な調査検討を行い、空港アクセス鉄道の実現に向けた取り組みを加速化していきたいと考えてございます。

1ページ飛びまして58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して、(5)パークアンドライドにつきまして御説明いたします。

ことし1月末現在、駐車可能台数が492台となってございます。

続きまして、59ページをお願いいたします。

中ほどの今後の取り組みの部分でございます。

(1)バスの利便性向上の取り組みといたしまして、バス路線網の再編に向け、熊本市やバス事業者と連携しまして引き続き検討を進めるとともに、路線バスの運行効率化に係る調査検討を行ってまいります。

また、ことし9月予定の新交通センター開業を見据え、インバウンドや観光客にもわかりやすい路線バスの案内表示とするための見直し検討を進め、利便性の向上を図ってまいります。

交通政策課からの説明は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○高橋鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室です。

61ページをお願いいたします。

熊本駅周辺で整備を進めておりますJR鹿児島本線連続立体交差事業について御説明申し上げます。

今後の取り組みの欄をごらんください。

昨年3月の全線高架完了後、旧熊本駅舎の撤去及び新熊本駅舎の整備を進めてまいりましたが、工事は順調に進捗し、今月16日には、熊本駅白川口駅前広場において、熊本駅舎完成記念式典を開催する運びとなりました。

これもひとえに、これまで御尽力いただきました当委員会の委員の皆様方のおかげであります。深く感謝を申し上げます。

説明は以上となります。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、質疑に入ります。

何かありませんか。

○高木健次委員 6ページですけれども、北熊本スマートインターチェンジについてお伺いします。

いよいよ、ここに書いてあるとおり、3月24日に開通を迎えるということで、基本的に計画から約2年間遅れての開通になると思います。ただ、この間、県の取り組み、協力体制に、心から敬意を表したいというふうに思っております。

ただ、この開通に当たり、地元でも、交通量の増加といいますか、この辺を大変危惧する声が上がっております。というのが、この上り線、下り線を含めて、各ランプの流入、流出、台数ですよね。この辺はどのくらい想定をされているのか、わかれれば数字、台数を教えてほしいというふうに思います。

○亀崎道路整備課長 道路整備課でございます。

まず、委員には、この北熊本スマートインターチェンジの開通まで、非常に御支援いただきましてありがとうございました。

交通量に対してということでございますが、今、計画交通量は、ここの量の見込みが3,600台ということで出ております。あと、これが最終的にどのように東西方向、南北方向、両サイドかということでございます。今わかつておるのは、そのポイントの計画交通量というところでございます。ただ、我々としても、開通後の状況については注視してまいりたいと思っております。

以上です。

○高木健次委員 やっぱり利用する台数といいますか、まあ流入も含めですけれども、福岡方面から下り線で出てくる車、これが一番台数的には多いのかなというふうに思います。

とすると、やっぱり県道に直結するわけですが、大津植木線、バイパス、この辺、1工

区を先般開通させていただきまして、今、2工区の計画に入っております。ただ、この辻久保の交差点、それから、県道西合志大津線、御代志の交差点あたりも、現状でも非常に渋滞をして、大変地域住民の生活にも影響しているという状況であります。

したがいまして、この開通以降、やっぱりこの路線の拡幅あるいは整備等が喫緊の課題だろうというふうに思っておりますが、その辺については、道路整備課長、いかがでしょうか。

○亀崎道路整備課長 まず、大津植木線の辻久保バイパス、これが東西方向に走るバイパス道路として整備を進めております。昨年12月に1つの工区が供用開始しましたが、今、残りの工区の整備を進めているところでございます。

こちらの用地もかなり取得が進んでまいりましたので、まずはこのバイパス部分の整備を重点的に進めてまいりたいと思っております。

それと、ほかの交差点部につきましても、今、菊池南部の全体の渋滞対策として、交差点改良とか、左折レーンの設置とか、そういったところを進めておりますので、今やっている事業は重点的に進めるとともに、供用後の道路の使われ方、どういうふうに車が通行していくのかしっかりと見ながら、熊本市とも連携して取り組んでまいりたいと思います。

以上です。

○高木健次委員 隨時その辺を整備していくというふうなお話ですが、あわせて、先般から地元からも要望があつているように、大津植木線、大津西合志線の4車線化、直結する国道387号線の4車線化等も、要望として大変地元からの気持ちといいますか、強いわけですから、その辺の4車線化についても、さらに検討していただいて、早急に対応してい

ただければありがたいというふうに思っております。

○田代国広委員長 要望ですか。

○高木健次委員 はい。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○前川收委員 三里木からの分岐のJRに運行を委ねるということで、新しい空港アクセス鉄道というのが、昨年の11月議会で知事が答弁なさって、それから本当に短期間で三里木を決定し、それからJRとの交渉というものも、我々の想定以上に早く頑張って、こういう枠組みをつくっていただいたことに、心から敬意を表したいというふうに思っております。

前も質問しましたけれども、一方で、新空港の運営権者もこの3月中には多分決まるだろうというお話を聞いておりますし、新しい空港ビルが2023年春には運用が始まるという状況もあって、時間的な切迫感というのも私はずっと持っておりますが、ここまでいろんな周辺環境を整備してくることに御努力をいただいたことには敬意を表しますけれども、この後、一気呵成にこの事業をやっていかなければいけない、間を置かずにやっていくという部分については、第三セクターをつくられるわけでありますが、その中心はあくまで県であるわけでありまして、県が先頭で動くことは当然でありますが、その体制をつくれていかないと、今の体制でも十分頑張っていただいておりますが、今度はもうちょっと特化した話の内容が、技術的な話も含めて生まれてくるわけでありますので、この体制づくりについて、これは総務委員会でも聞いたんですけども、どのようなお考えを、県庁内の体制づくりについてのお考えがあるか、伺いたいと思います。

○重見交通政策課長 JRとの合意を経まして、来年度、当然、さらなるスピードアップを考えております。

来年につきまして、実際どのようなことをやるのかという点については、今年度は概算の調査ということでありましたが、来年は、まさに精度を上げた詳細な調査検討ということ、それから、今回、JRとの同意という形になりましたので、来年度は支援という観点から、国との協議にもしっかりと取り組んでいくということを考えてございます。

そのときに、当然、より精度を上げた検討などが必要になりますから、体制についても、より技術的、専門的な、そして量的にも膨大なものが発生すると見込んでおりまして、その部分については、我々、現在、組織をしっかりと整備するということは、人事当局ともしっかりと議論をしているところでございます。当然、何かしらの組織、人員の体制の整備がされる方向で議論をしているというところでございます。

○前川收委員 4月以降の話になりますけれども、当然、全体的な測量をやって、それから詳細設計をつくって、その後用地交渉をして、いよいよ工事というのを本当に短期間でやっていかなければならないと思っておりまして、それには、まあお金のソフトの話は置いておいて、ハードの話だけで見ても、膨大な作業量があるんだと思っていまして、熊本駅の駅舎周辺のビルをつくってきたときにも、1つのセクションをつくって別枠でやっていかれたという過去の経験もあるわけでありますし、特に軌道をつくるというのは、JRが運用するわけですけれども、なかなか県が直接軌道をつくってきたことは、これまでの経験上ないと思っていますので、そういうふた技術支援をちゃんとJRから受けてやっていかなければいけないと思いますし、そういう

た、まあ別室なのか別課なのか何なのか、よくわかりませんが、そのことについては、4月以降、やっぱりきっちと、ここまで短期間でやってきたペースを、ペースダウンしないような体制づくりということについて、しっかりとやっていただきたいと思いますが、企画振興部長いかがでしょうか。

○山川企画振興部長 先生の御指摘、全くそのとおりだと思っていますし、常日ごろから、もちろん一生懸命やらせていただいますが、けれども、知事から、時間的緊迫性を持ってせよという厳命を受けていますので、これまで以上に全力で進めていきたいと思っています。

○前川收委員 驚異的速度感で、ずっと昔からあった議論が、このような形で解決、まあ解決じゃないんだけれども、見えてきた、光が見えてきたという状況に大きな期待感を県民の皆さん方が持ついらっしゃいますので、しっかり頑張っていただければと思います。

以上です。

○田代国広委員長 ほかに。

○河津修司委員 関連するんですけれども、この第三セクターで空港はアクセス線を運用していくということですが、その第三セクター、県が中心となってということですが、いろんな企業が入るのか、あるいはその周辺自治体にも働きかけをしていくわけなんですか。その辺の枠組みというのを、何か考えておられるんですか。

○重見交通政策課長 まず、三セクについては、県が中心となって立ち上げるということが基本路線です。現時点で、済みません、その三セクの設立主体として確定的に入ること

が決まっているのは、今、県だけです。

ただ、一方で、今委員が御指摘のように、ほかにも参画する社、者という観点では、例えば民間企業であったりあるいは沿線の自治体というのも当然考えられますので、それは、来年度以降、スピードアップして調査などを行っていきますが、その中で同時並行的に詰めていきたい、検討していきたいというふうに考えております。

○河津修司委員 わかりました。

そこが決まらないとなかなか進められないのかなという気もしますし、その辺はしっかりと早くやっていただきたいと思うのと、JRが3分の1は、後で豊肥本線かほかのJR線で増益した分で3分の1以内で支払うということなんですが、それは、まあどのように計算するのかというのもあるんですけども、いつごろまでにとかは考えているんですか。

○重見交通政策課長 JRからの協力、拠出金3分の1という部分でございますが、こちらについては、具体的にどのような方法で三セクに支払っていただくのかというのは、まさに今後詰めていくところです。

ただ、一般論として、その考え方としては、当然、これは鉄道が開通した後に、毎年その実績を見て、どれだけJRに増収があったかというのを、関係する三セク、JR、それから県もかもしれません、で協議した上で確定させるというスキームですので、その実績に基づいて。

ただ、一方で、当然、毎年増収分というのは変わり得る、むしろ変わるものですから、その部分については、例えば毎年の金額を、例えば一般論としては固定金額でやるという考え方もございますし、あるいは増収したうちの何割かという決め方もあると思いますが、それによって金額が固まった上で、例えば掛ける何年というような考え方もあると思

いますが、その部分については、来年度以降、急ぎJRと詰めていくということだと思っております。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○増永慎一郎委員 九州中央自動車道なんですけれども、何というか、予定よりもだいぶ早く、12月16日に開通させていただきまして、本当にありがとうございました。

その中で、新聞の記事にも載りましたけれども、下りの山都中島西インターチェンジの降り口のところで事故が多発しているということで、あそこは多分降り口のところは町道だというふうに思うんですけれども、そういうところに対しての対処というのは何かされているんですか。

○亀崎道路整備課長 山都中島西インターチェンジは、本線を降りてから町道部分のランプ部分がございまして、最終的に国道445号、県が管理する国道へ接続しております。今、事故が多いと言われておりますのは、その本線から降りていく道路の勾配が下り坂で、カーブがきつくなっています。そのところで、今までに6件の事故が報告されております。

その状況につきましては、6件中5件が雨が降っているときの事故ということで、これは、時間帯は昼、朝、夜と、時間帯はさまざまな状況でございます。したがいまして、雨が非常にやっぱりスリップの原因かなということで、スピンを想定する事故あるいはガードレールに衝突するといった事故が発生しております。

これを受けて、私ども、関係者、国交省と県警、それと地元の道路管理者である山都町、それに御船町が参加して、対策会議を2月4日に開催いたしました。

その対策の内容としましては、まずは原因

がスピードの出し過ぎということで、実際、現地は、本線の600メートル区間でまず50キロに速度を落としまして、それから、ランプ部分、取りつけ道路で30キロに落とすところですが、それを多分スピードを出してくることが原因だろうということで、スピードを落とすような警告の標識を、それと電光掲示板に注意喚起をするようなところを行っております。さらに、取りつけ道路の部分におきましては、カーブ区間に連続して赤い矢印で反射するようなもので、道路が曲がっていることを示すようなものを設置いたしております。

これを2月4日の対策会議の後に実施しまして、今週の3月4日に、さらにもう一回、再度対策会議を実施しました。その中で確認しましたのは、それ以降事故は起こってないということで、今までそういう対策を実施してきましたが、それが何らかの対策効果があるということが考えております。

ただ、今後、どういうことが条件になるかまだわかりませんので、そこはしっかりと状況を注視してまいりたいと思っております。

○増永慎一郎委員 私もよく通るんですけども、なかなか曲がりにくいというか、特に雨が降ったときには、やっぱり滑るような感じがします。慣れたら、ここは気をつけなきゃいけないなと思うんですけども、やっぱり新しい人たちがどんどんどんどん通られますので、その辺はもうちょっと路面を検討するとか、事故が起きないようにぜひやっていただきたいなと思っております。

また、なかなか今道路を通る量が、当初見込んだよりも少ないという話もございましたので、そういったあたりは、山都町とか御船町に、今呼びかけをしておりますけれども、そういった形で、県におかれましても、できればそういった、あそこを通ってくださいというような、何か啓発みたいなのをやってい

ただければというふうに思っておりますので、よろしくお願ひします。

○亀崎道路整備課長 今後の対策としましても、今、対策会議の中では、舗装に溝を切つて滑りにくくするような対策も、要は摩擦係数を増すということで、そういった対策も検討しております。現場のそういう安全確保ということについては、非常に重要だと思っております。関係者、国、県警、そして地元山都町、御船町と、さらにそこはしっかりと取り組んでまいります。

また、利用促進という観点からは、今、この中央道というのは、非常に機運が盛り上がってきています、しっかりと取り組みを進めていこうというところで考えております。

地元の沿線の町と村、そして委員の先生方と、そこはしっかりと連携して、この中央道が命の道、経済の道、地方創生の道としてしっかりと利用され、そういう価値がある立派な道ができるよう、我々も一生懸命頑張ってまいります。

○田代国広委員長 ほかに。

○高島和男委員 空港のアクセスにもう一回ちょっと戻させていただきますけれども、アクセスの改善ということで先ほどお話をあったように、明るい光が見えてきたというのは、もっともそのとおりだと思うんですけれども、この豊肥線から三里木駅で乗りかえなければならぬというのが現状だと思うんですけれども、乗りかえるというのは、利用する側からすると、やっぱりマイナス要素であることは、これはもう間違いないかと思うんですけれども、このマイナス要素をいかにやっぱり低減するかということで考えると、利用する人たちにとって最大限の配慮が必要じゃないかと。天候面あたりを特に考えますと、傘を差したりというのは、これは避けな

くてはいけないということでのハード面の整備ですね。現状の三里木駅をさわらなければいけないのかどうか、そこをどう考えていらっしゃるのか、現時点で結構ですので、お答えください。

○重見交通政策課長 まず、三里木での乗りかえが発生するというのは、どうしても、先ほども申し上げましたが、豊肥本線が単線ということで、どうしても線路容量、1時間に通れる本数というのが決まってしまうために、今回、やむを得ず乗り入れはしない、直通はしないということにしたという前提がございます。

一方で、先生御指摘のように、当然、乗りかえを前提としますと、利便性は低下するという部分も確かにございます。

その観点で、まずソフト面で申し上げますと、例えば乗りかえがなるべく利便性を阻害しないようにということで、対面乗りかえ、ホームを電車と電車すぐ、ちょっと渡ったら乗りかえられるというようなことであるとか、あるいは一回電車をおりて次の電車に乗るまでに時間がかかるないように、極力ダイヤを近づけるというようなことも、今後しっかりと検討していくかなければいけないということをソフト面ではまず考えております。

それから、ハード面、先生御指摘のように、例えば高齢の方とか障害をお持ちの方とかに関しては、やはり大きなハードルになるのは否めません。ただ、一方で、我々、三里木駅、今回そちらから分岐するという形になりますので、何かしら三里木駅の改修は必要だというふうに考えてございます。

ですので、その中で、そういったハードルが高いような方々に優しいような駅というのもしっかり考えなきゃいけないというふうに思っておりますので、今の御指摘をきちんと踏まえた上で、来年度以降、しっかりと検討していきたいと考えております。

○高島和男委員 今、三里木の駅に関しては、何らかの改修が必要だということの見通しを示されたわけですけれども、その際の費用ですね。これは55ページのその他のところの丸ポツで書いてありますように、協議の上、起因する費用については県が負担するということですが、その際は、やっぱりそういう形になっていくということで理解しとつていいんでしょうか。

○重見交通政策課長 55ページのまずこの費用の部分ですが、こちらについては、そもそも鉄道をつくる時点で想定していなかったお金について、その後発生した場合には、この部分をもとに県が負担するという趣旨ですが、先ほど三里木駅の改修というのは、この鉄道を計画する時点で当然に想定されることでございますので、そちらは、事前に鉄道を整備する計画の中できちんと費用についても入れ込んでいくということでございます。ですので、その金額を入れ込んだ上で先ほどの費用負担ということであれば、JRも3分の1を負うということでございます。

○前田憲秀委員 私も、今高島委員がおっしゃったこと、非常にこの乗り入れをしないというのは懸念があるんですけれども、前回の委員会のときに、定時性、速達性、大量輸送性ということでこのルートが決定をしております。その時間の部分は、この乗りかえというので、今おっしゃったような、ソフト面を有効に最大限活用することによってロスはないんですかね。

○重見交通政策課長 乗り入れによる速達性の影響という御質問だと思いますが、三里木から空港までのルートですと、従来、38分で熊本駅から空港まで行くということを申し上げおりました。これについては、乗りかえ

時間を考慮していない時間でございます。

ただ、今回、JRとの間では、今回乗り入れはしないということになりましたので、この38分から、その乗りかえ時間も含めた上で、可能な限り38分から乖離しないようにするという観点では、先ほど申し上げたような、ダイヤの調整と申しますか、運行計画で縮めていくということは、しっかりと考えていかなければいけないというふうに考えてございます。

○前田憲秀委員 それはとっても重要なことで、私も含めて、改善されて、これを利用するという人たちがどのように思うかということなんですね。これを利用したら空港に早く着ける、時間も確実である、輸送力もある程度ある、そこが私は一番大事なことじやないかなと思うので、先ほど前川先生が言われたように、私としても、議論の余地もないぐらいスピード一進んでいるので、そこは私は、前回も言いましたように、評価をします。がんがん行っていただきたいなと思いますけれども、本来でしたら、私のイメージとしては、運動公園も経由するということなので、そこの輸送力、どれぐらいの輸送力を考えているのかということも含めて、水前寺から、東海学園の手前から国体道路沿いにずっとアクセスをすれば、一番利用者としてはイメージも湧くし、早くなるんじゃないかなというイメージを私は持っていました。

これは、もう三里木なのでその話はないんですけども、例えば、今高島委員の話にもあったように、三里木駅を私は大きく変えないといけないと思っています。逆に、あそこは拠点で、県北の人たちがあそこに来て、あそこから空港へ乗るということもあるでしょうし、パークアンドライドのこと、あそこにもっと現実化できてくるんじゃないかなと思うし、JRさんとの交渉でなかなか難しい部分もあるのかかもしれませんけれども、熊本駅

もやっぱり大きく変わるわけですから、空港から駅に行く、その先の駅に行くというのは、このJRを使って行っていただく構想なので、何か取つてつけたような、遠慮がちではなくて、そういうことも踏まえてこれから議論をしていただきたいなと思っています。

1点だけ、その輸送力に関しては、どれぐらいをイメージされているんですか。

○重見交通政策課長 輸送力という観点でございますが、済みません、今年度は概算の調査をしたところでございます。こちらについては、まず、三里木から阿蘇くまもと空港までのルートであれば、まず需要が現時点で6,900人見込めるということになってございます。

ですので、輸送力という観点では、まず需要が今確定的に、確定的というか、概算で出している状態で、その具体的な輸送力とか運行計画とかという部分については、来年度、しっかりと詳細を詰めていくということになつてございますので、現時点での、大変恐縮ですけれども、輸送という部分については、具体的な数字は、済みません、ございません。

○山川企画振興部長 補足ですけれども、鉄道ですので、車両のやりくりで応用は相当きくと思います、イベントとかにも合わせてですね。

○前田憲秀委員 今のイメージでは、従来の豊肥線の利便性を維持するということは、基本的に2両ですかね。それが、そのままアクセスになるのか、また別なのか、そういうこともやはり議論の中で示していかないと、皆さん方が、それに乗つて空港に行けるという思いがなかなか湧かないと思うんですね。そういったところもぜひやっていただきたいなと思っています。

それと、報道でもあつていますように、一部複線化して交互通行を有効にするだとか、もう相当前の話ですけれども、熊本市内の水前寺周辺は、2階建てにして複線化するみたいな話もありました。そういう何か夢のあるような、議論の段階ではがんがん出していいんじゃないのかと思うので、熊本の夢のあるような、そういう議論もしっかりと示してほしいなと。現実的にもやっていかないといけないんですけれども、そのように要望させていただきます。よろしくお願ひします。

○緒方勇二委員 関連してですが、今議会の代表質問でも、この豊肥線の延伸化が、こんなふうにスピード感があつて、そして、それが県内に波及効果が及ぶだろうというような、本当に期待が高まっているところであります。

その中で、この事業スキームを見ますと、1つは、県内には第三セクターの鉄道が3つありますが、そのうちの被災した南阿蘇鉄道、ここの上下分離方式での計画もされておられて、救済スキームもでき上がってですね。当然、私どもは、豊肥線の空港へのアクセスは大津からと思っていました。当然、南阿蘇鉄道さんは、そこまで相互乗り入れで来るものだろうというふうに思つておりました。

今後、そういう考えに立てば、南阿蘇鉄道は大津まで乗り入れたい、そして既存の空港ライナーも利用するかもしれない、あるいは三里木に決定してJRさんとも合意形成ができた、今後、その増益分を既存路線に、その分に応じてというふうなことで決定いただいて、非常にありがたいんですよ。

1つお尋ねは、豊肥本線は、昔、県において電化したわけですよね。この辺の取り扱いのことの、増益に伴つて、その辺のことはどうなっていくんでしょうか。そのことが、新たに、豊肥線において、設備の改修とか対

応、これは県が負担するということですか
ら、その辺の電化の利用料とか、これは一部、前川先生からも以前、JRが一部上場するときの話で出たような気がいたすんですが、その辺のことは何か協議された中身はあるんですかね。

○重見交通政策課長 まず、豊肥線の電化の三セクが今現状ございます。これについては、JR、それから県など、関係自治体が出資をいたしまして、三セクを立ち上げたところでございます。これは、電化した設備をその三セクが所有した上で、毎年、それを利用するJRから使用料をもらって資金を回収していくという三セクでございます。

今回の三セクというのは、あくまでも鉄道運行事業者そのものでございますので、今回、豊肥線の電化のための三セクと今回の三セクという部分について、直接的なリンクはございませんので、JRとの間でその部分についての何かしらの議論があったろうかということは、その部分についてはございませんということでございます。

○緒方勇二委員 ということは、電化をして貸し付けて、まあ沿線自治体も出資した、そしてJRさんから固定費みたいにいただいているということですよね、使用料というふうに。

○重見交通政策課長 はい。

○緒方勇二委員 今後、その増収、増益がなされて、その辺のことは動かないんですか。固定費でそのままいくんですか、改修費等に充てるとか。

○重見交通政策課長 豊肥線の電化の三セクについては、現状でしっかりとJRから毎年使用料をいただいていると。なので、そこで

の精算というのは、そこで精算されている。

一方で、今回のスキームの部分については、また別の枠といいますか、別の案件として、そこはしっかりと今後、先ほども払い方については今後詰めていくということを申し上げましたが、そちらについては、そちらの方法で拠出していただくということなので、三セクへのお金のバッ克の仕方というのは、それぞれで切り分けて考えるものだというふうに考えてございます。

○緒方勇二委員 南阿蘇鉄道とは、乗り入れのことは何かイメージされているんですか。

○重見交通政策課長 南阿蘇鉄道が、今回の肥後大津まで乗り入れてというお話でよろしいでしょうか。

南阿蘇鉄道が肥後大津まで乗り入れすることを検討しているというのは、今、地元の南阿蘇と高森町で、今年度、それぞれ電化とそれから乗り入れについて調査検討されていると思います。

今年度いっぱいそれがまとまるということでございますので、その調査の中では、例えば乗り入れなり電化をしたときのそれぞれの効果とか収支とか、そういうものを調査されているということでございますので、まずはその調査内容をしっかりと見た上で対応を検討していくということになろうかと思います。

○藤井交通政策・情報局長 ちょっと補足になるかわかりませんが、まず、先ほどの電化のところということでございますけれども、電化するときには、豊肥本線の乗車の利用者によって一応収益が出たところから回収していくスキームでつくられた第三セクターでございます。

今度、アクセス線が新しくできます。アクセス線ができたことによっての利用者増によ

って生まれる増益分、そこから回収させていただくということですので、新たな今後の需要がどれだけ伸びたかというのをJRと協議しながら、それを回収させていただくということでございますので、別のものとして計算させていただいている。

2つ目が、南阿蘇鉄道でございますけれども、確かに利用促進策として、将来検討する項目として、地元が今調査をしております。それを受け、今度のルートにつきましては、我々としては、一番課題となっておりました県民総合運動公園、このアクセス改善のルートとして、どこが一番いいかという観点も含めてやっておりますので、全県民の便益性を高めるという観点からは、我々としては一番いいだろうと思って協議をさせていただいて、その上でJRから同意を得たというのが現状でございます。

○緒方勇二委員 ぜひ、県内に波及効果が及ぶような、最適なスキームをつくり上げていただきたいなと思います。豊肥線で生まれる新たな増収分については、こっちの引き込み線のこれに充てるというようなことで理解させていただきたいなと。

あと、運動公園の利用の県民全体の便益を考えてということありますので、なおさら便数の問題とかですね。県南からも運動公園に行くについても、私は、以前からずっと九州縦貫道とのアクセスの改善を、結節点の改善をぜひやっていただきたいなというお願いをしてきていましたので、豊肥線において、新たな設備の改修等に関する部分を、その辺の改善をしていただければ、大いに運動公園の利用も高まるんだろうと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

○岩田智子委員 前回の委員会でもお話をさせていただいたんですが、この空港アクセスの話が出て、いろんな方から、ああ、いいね

というような話を聞いて、県としてはどうですかという質問をしたと思います。

で、いい御意見をいただいておるというような答弁がありましたけれども、ちょっとしばらくたって、いろんなニュースが出て、私としては、やっぱり鉄軌道はすごくいいなと思うし、先ほど言わされたように、運動公園へのアクセスも、私、学校の教員だったので、やっぱりそこを利用することがたくさんあって、子供たちを輸送するにはとてもいいなというふうに思っているのですが、大津じや何でだめだったんだろうかとか、いろんな意見をちょっと、まああれでいいのかどうかというような、ちょっと反対ではないんだけども、ちょっと見直したほうがいいんではないかというような意見も伺うことがあったんですね。

きょうの議案でも、大津のことで特段の事由があったら県でどうのこうのと書いてありますけれども、何か予想されるようなことがあるのかどうか。私が、いろんな県民の方に説明しなければいけないので、そのところを教えていただきたいと思って質問します。

○重見交通政策課長 今回、ルートとしては三里木になりました。なぜ大津ではなかったのかという観点については、まず、大津がだめだったとか、そういうことではございません。重ね重ねになりますが、まず、我々、県としての従来からの大きな課題であった運動公園へのアクセスを、何としても改善しなければいけないという部分です。こちらは、代表質問で知事からも答弁を申し上げましたが、やはりこの部分については、県全体のことを考えたときに、それが最適の解であろうと判断したということ。

それから、少し数字的なお話を申し上げますと、今回、三里木につきましては、1日の利用者数の見込みが6,900人程度となってございますが、一方で、我々、今年度の調査を

したところ、肥後大津では5,800名程度ということで、その需要の観点からも、やはり1,000人以上の開きがあったという部分も事実としてはございました。

そういうような事情を総合的に勘案した結果、今回、三里木ルートという判断になったというところでございます。

○田代国広委員長 新たな政策を展開するとき、他の自治体が犠牲になるようなことがあってはならないと思う。今回の三里木は、運動公園がキーポイント、それがないならば、三里木なんてがんからないはず。それがあることによって、費用対効果が大津よりも向こうのほうが上がったということでそちらになつたんだと思う。

ただ、さつき言ったように、犠牲とは何かというと、例えば大津町へのJRの本数が減る、これはまさに大津町は犠牲を払うわけですから、そういう政策は正しくないと。

したがって、この政策をするに当たっては、犠牲のないような判断、それが今回分岐という形になって大津町への電車が減らなくて済んだんですよね。しかし、近い将来、恐らく、先ほどから出ているように、豊肥線への乗り入れ、地元の議員として、ここで一つ確約をとつておきたいのは、乗り入れた場合でも、なおかつ大津駅への列車の便数は確保するという確約というか、担保がとれなければ、乗り入れたとき、逆に大津への便数が減るならば、これは大津の者としては賛成できなくなる。それは犠牲を払うわけだから。そういうことは、政策としては正しくない。したがって、乗り入れた場合でも、大津までの現状の便数は担保できると、それをどう思いますか。

○山川企画振興部長 浩みません、今の岩田先生の御指摘と委員長の御指摘についてでありますけれども、まず、我々、現時点で、先

ほど課長から説明申し上げましたけれども、直通をするということは考えてございません。ですから、そのなお書きの部分において、何かしらその特段の事由を想定しているわけではありません。ですので、それはもう乗り入れする場合は本数を減らさないとか、そういうことではなくて、まず今は想定していないということです。

ただ、じゃあなぜこのなお書きがあるのかということでございますけれども、まさに先生方から意見ありましたけれども、やはり大津と関係ない、純粹な利用者の面から見ると、乗りかえなしのほうがいいという意見が出てくることも、これはもう必須だと思いますので、そういう意味で、JRさん、民間企業として、そういう場面で、特に対住民への説明、そういうものを背負わされるのはつらいんだということでこういうなお書きを入れたのであって、今の時点でその直通を想定していないということは念押しさせていただきたいと思います。

以上です。

○田代国広委員長 想定してないというか、むしろ先ほどから言っているように、乗り入れがやっぱりよくはないかという意見が出ているように、実際、分岐線でやった場合、やっぱりそのお客様の要望というか、当然乗り入れはしてくれという要望が出てくると思うんですよ。そうなった場合、やっぱり乗り入れをした場合、そのときはこの大津への便数は担保されなければならないという考え方なんですよ。

○山川企画振興部長 それは、委員長の御意見として、ぜひ心にとめておきます。

○田代国広委員長 ほかに。

○鎌田聰委員 利便性が高まるような施策に

これはつながっていくと私も思っておりますので、しっかりと取り組みをしていただきたいと思いますし、県民に、まあいろんな意見も確かに出てきておりますので、運動公園の利用者にこれはいいですよという話と、もう一つは、免許センターもありますよね。だから、免許センターにも、何とかそこをうまく持つていけるように、まあ駅をつくればその分遅くなるかもしれませんけれども、そういうところも必要だろうと私は思いますし、だから、そうなったときに、この6,900人というのは、これは免許センターとかは入っていない数字なんですね。そこがまた高まるのであれば、なお一層また県民の理解というのが促進されるんじゃないかなと思いますけれども、その点いかがでしょうか。

○重見交通政策課長 今回、運動公園の近く、具体的な場所は今後検討ですが、中間駅を設置するということになってございます。

先ほど、三里木ルートだと1日6,900人ということを申し上げましたが、その中で、確かに運動公園からちょっと免許センター離れてはありますが、その中の一部の方が利用するということで、数字としては計上したものの、込みの数字で6,900人となってござります。

○鎌田聰委員 そういうことで、それも入っているということであるのならば、そことのアクセス、免許センターとのアクセスも、これから話になりますけれども、駅がどのあたりになるかわかりませんけれども、そことのアクセスというのも、しっかりとこれから検討していっていただきたいと思いますので、そこはお願いしておきます。

○田代国広委員長 ほかに。

○岩本浩治委員 浩みません、アクセス鉄道

の件ですが、私は、肥後大津から阿蘇方面の利便性を考えてということで、私は阿蘇ですから、これはいいなと思っているんです。ただ、先ほど委員長言われましたように、本数が減ったりはしないように、ぜひしていただきたい。

それと、運動公園前、イベントのときに通るんですが、菊陽バイパスからですね。もう渋滞してしまうがない。そうしたら、これができれば渋滞も減っていけるなというのが考えられますよね。

それと同時に、先ほど前田委員が言われましたように、特段の想定というのは、報道でも出ていましたように、複線化を特段の想定に入れてあるのかどうか、また、ほかの想定を考えているのか。それによって、県が一切負担をしますという文言になっていますので、どうなのかなと思うんですが。

○重見交通政策課長 まず、最後の御質問、複線化を現時点で見込んでいるのかという御質問については、現時点で複線化の費用等は見込んでおりません。

と申しますのも、やはり複線化、まあ完全に、例えば熊本駅から三里木まで全てするのかと、あるいは一部すれば足りるのかというような議論はあろうかと思いますが、仮に熊本駅から三里木まで複線化を実際行おうとした場合には、これは、まず用地買収などもありますので、時間的な観点で膨大な時間がかかるということがございます。それから、当然、熊本駅から三里木までを全部複線化しようとすれば、やはり密集市街地でございます。そこの部分についても、やはり膨大な、金銭の面でもかかるということは簡単に想定できるところでございます。

我々、今回、空港アクセス鉄道をつくるということは、コンセッションで2023年春に国内線、国際線のビルが一体化したものが建設されるという観点で、そのビルの完成にいか

に鉄道の開業を近づけられるか、そこから間を置かずにつくれるかというのが大きな課題だというふうに認識しておりますので、現時点でその複線化をやることによって、確実にその鉄道の開業はどうしても後ろ倒しにならざるを得ないということがございます。ですので、現時点で複線化ということは、前提には一切置いてございません。

ただ、一方で、先ほどの乗り入れのお話とも関連するかと思いますが、現時点で乗り入れは想定してございませんが、先ほど部長からも申し上げましたとおり、当然、利用者の方からは、直通、乗りかえなしで行きたいという声が出るということは想定し得るというところでございます。

一方で、やはり我々は、これまで大津町とのお約束、それからJRとの約束でも、大津方面、それから阿蘇方面の方の利便性は確保しなければならない。これは、我々、MUST、必要不可欠だと思っておりますので、その両方の方程式を解こうとしたときには、その時点で、複線化することによって線路のキャパシティーを上げれば、当然に直通という大きな夢というのもかなうだらうと思っております。

そのときに、将来にそういう可能性を残すという意味で、こちらの負担等の一切を県が負うというのを、今回、JRとの間で同意したということもございます。

こういった事情がございますが、済みません、繰り返しになりますが、現時点では複線化をすることは予定してございません。

○岩本浩治委員 わかりました。

ただ、やっぱり乗りかえなしで大津、阿蘇のほうにも行くという、そういう便がふえるかもわからない。そうなったときに、県が負担しますということで考えて、特段の事情ということでいいんでしょうか。

○山川企画振興部長 ここに書いてございましてるのは、何か特定のイメージを今の時点で持っているわけではありません。本当に、JRさんの意向を踏まえて、念のためのお書きをしたというところでございます。

○岩本浩治委員 はい、わかりました。

○森浩二委員 関連してですけれども、空港が、コンセッション方式で2022年度中に完成するわけですよね、ビルが。そうすると、この駅は別個につくるんですか、中に入れるんですか。中に入れたら、この日程で間に合うのかということですね。

○山川企画振興部長 具体的な設計は、まさにコンセッションのその運営権者が決まってからということになろうかと思いますけれども、いずれにせよ、今回、こういうスピード感でやらさせていただいて、こういう情報というのは、まさに、今3チーム応募していますけれども、皆さん相当な関心を持って眺めていますので、こういうアクセス線ができるんだということを前提にビルの設計図をつくるという、矛盾のない形になろうかと思います。

○森浩二委員 駅が入る前提で選ぶということですか。

○山川企画振興部長 そこは運営権者さんの意向にもよりますので、例えば本当に空港の中に駅が入ってくるのかとか、それともすぐ近くに駅が建つか、そこまでの具体的なイメージはまだできてございません。

○森浩二委員 じゃあ、別個になった場合、駅舎は県でつくるんですか。

○山川企画振興部長 いずれにせよ、駅は第三セクターのものですので、どういう構造になろうが、費用は県が負担をすると。県というか、さっきの3分の1のスキームです。

○森浩二委員 わかりました。

○田代国広委員長 ほかに。

○高木健次委員 関連してですけれども、このアクセス道路が、いろいろな事情とかによつては変更すると、現状でやっていて。ただ、基本的に考えて、この乗り入れる工事といいますか、そんなに何か厳しいものですか。我々からすれば、便をちょっと、こつちは空港行きですよという便を出していけば、そんなに難しい問題じゃないのかなという感じもするんですけども、基本的にはそんなに厳しいんですか。

○藤井交通政策・情報局長 今、大変豊肥本線の利用者が伸びてまして、ダイヤをつくるには、精いっぱいのダイヤになりつつあります、ほぼ。ですから、この2つのルートを分けてということだけでは、乗り入れというのはなかなか難しいと思います。

ですから、今複線化のお話が出ましたけれども、複線化だけではなくて、例えば行き違い施設であったり、いろんな手法が考えられますけれども、乗り入れをしないということを前提にしておりますので、今後協議の中でそういった話が、例えば利用者がどんどんアクセス鉄道でふえてきて、当然そういうことを考えなければいけなくなったら考えるということでございますけれども、先ほどありましたように、アクセス鉄道が起因するものについては費用負担を考えるというのを今同意しているだけでございますので、まだ具体的に、これからいろんな協議の中で、例えば乗

り入れ可能性があるのであれば、どういうことが最少の費用でできるものがあるかとか、いろんな議論になるかもしれません、今の時点で同意しているのは、乗り入れをしないと。まさに大津方面への利便性を確保というのは、我々、JRとも一致したところなので、今動いていけるところをいたしました。

ただ、一番大きかったのは、私ども、先ほど部長が申し上げましたように、我々としても、費用負担というのをどういう形で今後スキームをつくっていくかというのが一番大きな課題でございましたので、やっとそこのスタートに立ちましたので、これからJRと国との協議を深めて、前にスピードアップしてやっていくということでございます。

○高木健次委員 局長の言われることはよくわかります。

ただし、やっぱりつくつといいて、必ずこの問題は今からずっと出てくると思うんですね。市民の皆さんからも、利用者の皆さんからも、何で乗り入れができなかつたのかという、この不平不満というのは必ず出てくると思うんです。

だから、これは一応つくつといいて、後で乗り入れを考えるじゃなくして、やっぱり今協議中ということであれば、やっぱり協議の段階からその辺もしっかりと含めて、乗り入れできるかどうか知恵を絞って、やれる体制を考えていったほうが私はいいと思いますけれど。

○重見交通政策課長 今後、JRとしっかりと協議してまいりますが、まず、肥後大津、阿蘇方面への利便性を低下させない中で、しっかりと直通ができるのかどうかの可能性も含めて、そこは綿密にJRとの間でよく議論をしていきたいと思います。

○岩田智子委員 たくさん御意見出ましたけ

れども、私も同じ意見で、今からすごく煮詰めていかれる中で、やっぱり県民の意見とかもきちんと対応されていっていただきたいなと思います。情報も、私たちのほうにも出していただきたいと思っています。よろしくお願ひします。

○前川收委員 いろんな議論があって、大変ありがたいと思っていますし、ぜひやらなきやいけないと思いますが、基本的に大津までの豊肥線の便数を減らさない、これが1つのハードル、条件ですよね。そのことから起因として、もう一つは、やっぱり時間的緊迫感を持ってやるという前提、そのことから考えれば、まあ将来課題がないとは絶対言いませんけれども、まずはやはり時間的緊迫感を持って考えれば、今乗り入れの議論を始めたら、これは終わらなくなってしまうと思います。ですから、ぜひ、私は、個人的意見としては、とにかく早くそのアクセスをつなぐということ、このことをやってもらいたいと思っています。

○田代国広委員長 ほかにありませんか。

○鎌田聰委員 済みません、素朴な疑問で、なかなか技術的に難しいのかどうかわかりませんけれども、連結で空港行きと大津行きと2両2両で離すとか、そういうことはできないんですか。

○重見交通政策課長 豊肥線、ピーク時間は今4両、それ以外は大体2両で走っております。確かに、熊本駅から両数をふやすことでその輸送人員はアップして、三里木で分岐することでキャパシティーも殺さないで使えるというのはあり得るんだと思います。

ただ、一方で、当然、連結するに当たっては、その切り離し作業要員とかあるいは運転士さんそれぞれの確保とかいう問題も出てき

ますので、そこはコストとの兼ね合いでも出てくるんだろうと思います。

ただ、当然、そういった点についても、今後、詳細をきっちり議論しまして、いろいろ広い分野でしっかり協議なり議論をしていきたいと思っております。

○鎌田聰委員 急ぎやるのは、やっぱりこの鉄道を引いてもらうところが一番だろうと思いますので、今後の議論の検討として、やっぱり設備投資するよりも、そちらのほうが多分かなり抑えていけるやり方じゃないかなだと思いますので、そちらのほうでもう一回、今後の検討を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。

（「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、付託調査事件の調査の終了についてお諮りします。

本委員会は、今回をもって付託調査事件の調査を終了し、その任務を終了することとし、会議規則第84条の規定に基づき、議長に報告することに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○田代国広委員長 異議なしと認めます。

それでは、本委員会は、今回をもって終了することに決定しました。その旨、議長に報告することといたします。

その他として何かありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○田代国広委員長 ほかになれば、本日の委員会はこれで閉会します。

午前11時28分閉会

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