

第 13 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

令和3年9月28日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第13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

令和3年9月28日(火曜日)

午前9時58分開議

午前10時47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 増 永 慎一郎
副委員長 橋 口 海 平
委員 前 川 收
委員 藤 川 隆 夫
委員 鎌 田 聡
委員 池 田 和 貴
委員 内 野 幸 喜
委員 前 田 憲 秀
委員 松 村 秀 逸
委員 末 松 直 洋
委員 高 島 和 男
委員 大 平 雄 一
委員 中 村 亮 彦
委員 島 田 稔
委員 南 部 隼 平

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 高 橋 太 朗

交通政策・情報局長 小金丸 健

交通政策課長 清 田 克 弘

空港アクセス整備推進室長 猪 原 英 次

土木部

部長 村 上 義 幸

道路都市局長 宮 島 哲 哉

道路整備課長 森 裕

都市計画課長 山 内 桂 王

警察本部

交通部長 平 木 敏 史

交通規制課長 内 田 義 朗

事務局職員出席者

政務調査課主幹 近 藤 隆 志

政務調査課主幹 植 田 晃 史

午前9時58分開議

○増永慎一郎委員長 おはようございます。

ただいまから、第13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。

それでは、付託事件の審査に入ります。

まず、高橋企画振興部長から総括説明をお願いいたします。

○高橋企画振興部長 座ったまま失礼いたします。

委員会の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を申し上げます。

まず、幹線道路ネットワーク等の整備につきまして、九州中央自動車道の矢部―蘇陽間の新規事業化に向け、今月13日に第2回目の計画段階評価に着手したと国から発表がありました。

九州中央自動車道の2回目の計画段階評価では、3つのルート帯やそれぞれの事業費が示されており、今後、地元意見の聴取などを踏まえ、ルートの絞り込みが行われます。

県としましては、引き続き、国や沿線自治体等と連携しながら、幹線道路ネットワークの整備にしっかりと取り組んでまいります。

次に、空港アクセス鉄道の整備に向けた取組につきましては、7月15日に第3回空港アクセス検討委員会を開催し、令和2年度調査

結果及びBRTを含む交通モード比較検討結果について報告を行いました。

委員からの主な意見としましては、空港アクセス改善には、BRTを含めて比較しても、鉄道延伸が最も効果的かつ実現性が高いとの評価をいただいた一方、持続可能な経営のための鉄道利用者を増やす取組や財源確保に向けた取組の必要性について、課題として指摘されております。

これらについては、これまでも本委員会で御意見をいただいております、現在、課題への対応について検討しているところです。引き続き、空港アクセス鉄道の実現に向けて検討を進めてまいります。

以上、概要を御説明いたしましたが、詳しくは担当課長から説明申し上げます。御審議のほどよろしくお願いたします。

○増永慎一郎委員長 それでは、事業概要等の説明を求めた後、一括して質疑を受けたいと思います。

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。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。よろしくお願いたします。

お手元の本委員会の資料につきましては、全体で61ページとなっております、変更した箇所を中心に、簡潔に説明させていただきます。

なお、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。よろしくお願いたします。

まず、1の1の高規格幹線道路等の整備について御説明します。

資料の7ページをお願いします。

九州中央自動車道でございます。

現状の欄の2つ目の丸の1ポツ目になります。

企画振興部長からも説明がありましたが、現在計画段階評価が進められております矢部

一蘇陽間について、今月13日に国の社会資本整備審議会九州地方小委員会が開催され、2回目の計画段階評価に着手されたことが発表されました。

2回目の計画段階評価では、3つのルート帯案やそれぞれの事業費が示されており、今月17日からは、広く沿線住民の方々の意見を聞くためのオープンハウスの設置や沿線自治体、企業等に対するヒアリング、地域住民へのアンケートが行われております。

今後、出された意見を踏まえ、ルートの絞り込み等が行われる予定となっております、県としましては、令和4年度の新規事業着手を目指し、しっかりと取り組んでまいります。

次に、資料の19ページをお願いします。

(3)の建設促進活動です。

各路線の建設促進活動について記載しております。

6月の本委員会後からの主な活動内容について御説明します。

コロナウイルスの影響により、一部の要望活動については中止せざるを得ない状況となっておりますが、オンラインによる要望や要望書の提出により対応しております。

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1つ目ですが、7月14日に、九州中央3県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訴えるために、九州地方整備局等への要望活動を行いました。

次に、7月15日から16日に、九州中央道建設促進期成会の皆様と、九州中央自動車道の整備促進等について、国土交通省、県選出国會議員への要望活動を行いました。

次に、8月に2つの要望活動を予定しておりましたが、いずれも中止となっております。

次に、20ページの②南九州西回り自動車道をお願いします。

アンダーラインの1つ目ですが、7月12日に、水俣市長ほか沿線自治体の皆様と、整備

促進を訴えるために、九州地方整備局等への要望活動を行いました。

次に、7月19日には、熊本、鹿児島両県の期成会の皆様と、国土交通省、財務省へオンラインによる要望活動を行いました。

次に、21ページの③中九州横断道路をお願いします。

アンダーラインの2つ目ですが、7月15日に、熊本、大分両県の関係自治体の皆様と、国土交通省、県選出国會議員へ整備促進に係る要望書の提出を行いました。

なお、アンダーラインの1つ目の7月14日と3つ目の8月20日につきましては、先ほど御説明しました九州中央道と同じになります。

次に、22ページの④熊本天草幹線道路をお願いします。

アンダーラインの1つ目と2つ目ですが、7月12日と14日に、期成会の皆様と、九州地方整備局、国土交通省、県選出国會議員への建設促進の要望活動を行いました。

次に、⑤有明海沿岸道路（熊本県側）をお願いします。

アンダーラインの2つ目から4つ目ですが、8月5日、19日、27日の要望について、要望書の提出を行われております。

以上が建設促進活動となります。コロナウイрусの影響により、例年のような要望活動ができてない状況ではありますが、可能な限りの機会を捉えて要望活動を行ってまいります。

今後も委員の皆様のお力添えをいただきながら、予算の獲得、各路線の整備促進に向け取り組んでまいりますので、よろしく願いいたします。

以上で道路整備課の説明を終わります。

○清田交通政策課長 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。

資料につきましては、引き続き変更した箇所について説明をさせていただきます。

2、航空路線の利用促進について御説明いたします。

(1) 空港の旅客者数の状況でございますが、8月に国から、令和2年度の旅客数の確定値が公表され、最終的に国内線が前年度に比べて約231万人減の約84万9,000人となりました。

29ページをお願いいたします。

(2) 国内線の振興、1) 現状でございますが、阿蘇くまもと空港では、7月16日に新たに静岡線が開設されまして、現在9路線39便が就航しております。

なお、熊本—静岡線の利用率につきましては、参考4の下の表にありますけれども、47.4%となっております。

次の30ページをお願いいたします。

一番下のところになりますけれども、2) 今後の取組の3つ目の丸ですが、新たに就航した静岡線について、コロナの状況を踏まえながら、運航会社であるフジドリームエアラインズをはじめ、静岡県や空港会社と連携、協力し、双方向での利用促進や路線の認知向上を図っていくこととしております。

31ページをお願いいたします。

(3) 国際線の振興についてでございますが、こちらのほうは、昨年3月11日以降、国際線は全て運休しております。

34ページをお願いいたします。

(4) 航空物流機能の状況についてでございますが、こちらにも、旅客数と同様に、8月に国から令和2年度の航空貨物取扱量の確定値が公表され、最終的に約5,221トンとなりました。

続きまして、35ページからの3、熊本空港の運営の民間委託とアクセス改善について御説明いたします。

資料は、少し飛びまして、43ページをお願いいたします。

4行目に記載の(令和2年度の調査検討概要)については、6月定例会の本委員会において、事業費や需要予測などについて説明をさせていただきました。

続きまして、下から4行目、空港アクセス検討委員会の開催概要でございます。

次のページ、44ページをお願いいたします。

2つ目の丸ですが、7月15日に第3回空港アクセス検討委員会を開催し、県から、令和2年度調査結果概要及び交通モード比較検討に係る調査結果概要について説明を行っております。

そのうち、令和2年度調査結果概要につきましては、6月定例会の本委員会における資料と同じものですので、説明は省略させていただきます。

交通モード比較検討につきましては、検討委員会資料の抜粋版を別添資料としてお配りしております。そちらの資料について、少しお時間をいただいて説明をさせていただきます。

表紙をめくっていただきまして、1ページをお願いいたします。

比較の前提条件を整理しています。

一番上の表のとおり、評価指標として、定時性、速達性、大量輸送性、早期実現性の4つについて検証いたしました。

このうち、速達性については、目標所要時間を熊本駅から30分台といたしました。

ページの下の方に記載しておりますように、比較対象とする交通システムとして、平成30年度に検討した鉄道延伸、モノレール新設、市電延伸の3つにBRTを加えて検証しております。

2ページをお願いいたします。

まず、BRTの導入検討を行うに当たって、鉄道等との検証を行う前に、空港アクセス改善達成のために必要とされる速達性の確保が可能か、検証の対象とするルートとの絞り込みを行っております。

具体的には、熊本駅から熊本空港まで、産業道路あるいは第二空港線のルートで、都市部の区間については、高架または専用レーンを設置し、郊外部の区間については、現道を

利用する案、また、豊肥本線の三里木、原水、肥後大津の3つの駅から、専用レーンや高架を設置して阿蘇くまもと空港と接続するルートで、BRTを運行した場合の比較を行っております。

結果につきましては、ルートを示した地図の下に比較表を載せております。

所要時間が目標とする30分台となるのは、熊本市中心市街地からの直結ルートの中で、都市部を高架とし、郊外部については、現道を利用する案のみとなりました。

これにより、その下の黄色い枠で囲んでおりますように、そのルートをBRTの検証ルートとして選定、絞り込みを行ったところです。

その上で、さらにその下に記載のとおり、4、公共交通システムの比較として、鉄道延伸、モノレール新設、市電延伸に、先ほど選定したルートのBRTについて、定時性、速達性、大量輸送性、早期実現性の4つの観点によりそれぞれ評価したものが、次の3ページの比較表になります。

評価の結果、横長の表の一番下の部分、こども黄色く塗っておりますが、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果になりました。

本資料に戻っていただきまして、44ページのほうをお願いいたします。

令和2年調査結果概要と交通モードなどを説明した際の第3回空港アクセス検討委員会における主な意見です。

出席した委員からは、安定的な需要を増やすことが重要、沿線に住む人、働く人を増やす必要がある、駅からのバスの運行等、他モードとの連携も必要、鉄道は、採算性だけでなく、道路等と同様にインフラとして考えることも重要、公共財として必要な事業こそ行政が取り組む意義がある、BRTは、定時性、速達性が改善されるが、大量輸送性には限界があるなどの意見が出されました。

これを受け、検討委員会の加藤委員長からは、他モードとの比較検討においては、BRTを含めて改めて検討しても、熊本における空港アクセス改善には、鉄道延伸が最も効果的かつ実現可能性が高いと考えられる、また、財源の不透明さを払拭する取組ですとか、あるいは持続可能な経営のため、周辺地域の開発や利便性の向上など、鉄道利用者を増やす取組の検討が不可欠、これらの課題について、県で検討後、改めて検討委員会で議論し、取りまとめを行いたいと総括されました。

その下の45ページ、今後の取組につきましては、第3回空港アクセス検討委員会における指摘事項への対応を検討していくこととしております。

続きまして、48ページをお願いいたします。

2、熊本都市圏交通施策の主な取組でございます。

資料は、ページが飛びましてすみません、55ページになります。

一番上になりますけれども、バスの事業者5社が今年4月に開始しました県内路線バスによる共同経営についてでございます。

今後の取組として、路線バスの利便性向上を目的とした共通定期の導入が予定されております。令和4年4月の運用開始を目指し、国、県及び熊本市の財政支援を受け、今年度必要なシステム改修等を実施される予定です。

交通政策課からは以上になります。

○増永慎一郎委員長 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。

○前川収委員 まず最初に、大きく2つ質問させていただきます。

道路のほうですけれども、7ページ、九州横断自動車道延岡線、通称九州中央自動車道についてであります、先ほどの説明のとおり、

り、今年13日に計画段階評価の2回目の開催がございまして、本当は去年あればなど、まあ一般的なリズム感で言えば、大体去年だなどというふうに思っていたんですが、去年、残念ながら、宇土道路はありましたけれども、こちらの矢部―蘇陽がなかったんですね。少し焦っております、焦ってというか、何でかなという思いがずっとありましたけれども、今年、いろいろ経緯はありましたけれども、開催していただいたということで、誠にありがたく思っております。

そこで、先ほどの説明の中に、令和4年度事業化に向けて頑張るというお話がありました。そのことを本当は言いたかったんですね。やっぱり1年遅れているという意識を持たないとだめだし、我々が、執行部も含めてですけども、何年度に事業化してほしいという明確な意思を持たずに、ただお願いしますということも言ってもだめですよ、やっぱり。相手側に伝わりません。ぜひ来年度に事業化をということで、今年度中に3路線、今第2回目の計画段階評価でお示しいただいている3路線の絞り込みが行われ、来年度早々には事業化という、いわゆるいつものリズムでやってもらえるように、しっかり頑張っていたきたいというふうに思います。

そこで、多分9月いっぱいまでコロナの様々な制約が一旦解除されるということになると思います。もちろん、だからといって何でもやっついということではないことは十分かかっていますが、今までとちょっと違うのが、やっぱりコロナの影響があって、例年やっていたいつもの我々の思いを伝える活動、政府に対して伝えていく活動が、なかなかやりづらい環境にあるというふうに思います。

ですけれども、9月にもし切れていろいろ行動制限の解除があったとして、次は第6波がいつ来るか、これは全く分かりませんし、来ないかもしれない。来ないことを望むわけではありますが、やっぱりこういうときは、解

除されたら、その解除の範囲の中で、許される時間帯の中で、速やかに国に対して我々の思いを伝える行動を取るべきだというふうに思っています。そのうちでいいだろうと言っているうちに、また次の規制がかかってしまってできなくなるので、そういったことについてしっかり伝えていっていただきたい。

我々も、もちろん協力して伝えていきますけれども、そのお考えについて、今後、来年度の新規事業化に向けた取組について、第1点お尋ねをしたいと思います。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。

先ほど先生からおっしゃいましたように、令和4年度事業着手に向けて、しっかり取り組んでいきたいと思っております。

その取組につきましては、今コロナ禍ではございますが、やはり時宜を得てしっかり要望する必要があるというところで、県としましても、10月中には知事を先頭にした要望活動を国交省と議員等にしっかり行いたいということで、今調整をしているところでございます。また、連盟の方にもしっかりお願いしたいと思っておりますので、またよろしくお願ひしたいと思っております。

○前川収委員 ありがとうございます。

ぜひそういったことで、できるときにしっかりやっていただかなければいけないし、よその県とかも多分頑張っているんだろうと思うんですね。みんなやれないじゃなくて、やれる範囲で、やれるチャンスでしっかりやるということで、熱意を伝えていくということが大事でして、コロナだから仕方ないと言っているうちには、どんどんやっぱり先を行かれてしまうと思っておりますので、ぜひそこはよろしくお願ひしたいと思っております。

それともう1つ、空港アクセスの話で、随分、知事選が終わって1年半ぐらい議論をさ

せていただいております。

思い返せば、もう何十年も前から、熊本空港に鉄軌道がないからということと言われていて、そのことをどうにか克服したいという思いで、今、知事がこの発案をなさったわけで、一般質問や代表質問の中でもこのことに触れていただいて、それぞれ私は前向きな発言があったというふうに思っています。

今問題になっているのは、需要予測ですね。採算性が取れるのかという需要予測と、それから財源の問題、これがちゃんと分かっているのかと、大きく考えればこの2つかなというふうに思っています。

財源論は、やる、やらないの話がしっかり固まらないと、相手がいる話ですから、なかなか踏み込んで言いにくいという部分があると思います。財源論、例えば国が3分の1出さなければできないという話であれば、もうそこで止まってしまうわけでありますから、やりますという覚悟を示した上でしかなかその先に行けないということが前提でしょう。

それと、もう一つの需要予測については、これはあくまで予測でありますから、何十回、何百回予測をやっても、多分予測の域は絶対出ないと、一生やり続けても絶対予測の域は出ないということに私はなると思っています。

そうすると、この間の第3回目のアクセス検討委員会の中で、いつも大学の先生がおっしゃっていただいている言葉がとても私は気になっておまして、44ページの下線が引いてある部分ですけれども、鉄道は、採算性だけではなく、道路等と同様にインフラとして考えることも重要、利益が出ないが、公共財として必要な事業こそ行政が取り組む意義があるというこの言葉は、私は非常にいつも気になっておまして、この委員会の中でも何度か発言をした私の発言と同趣旨だというふうに思っております。

結局、いわゆる必要かどうかということに

については、政治的に判断していくしか最終的にはないだろうというふうに思います。

確かに、空港の需要状況等を見れば、今コロナの真っ最中で、これだけ空港需要が落ち込んでいる状況の中での決断というのは、大変厳しい決断だなというふうに思いますけれども、長いスパンで見れば、例えば20年ぐらい前から必要だと言われてきた事実があるわけですから——もっと前だったかもしれませんが。正確に、いつ、どこで、誰が言ったかは分かりません。ただ、我々の県民の中には、あったらいいよねという思いがずっとあり続けてきたというのは、多くの県民の方が共有している部分だろうと思います。

いわゆる公共財としての考え方というものにちゃんと整理をして、決断をしなければならぬ時期が迫ってくるんだらうというふうに思います。決断をなさる条件が2つあったと私のほうから言いましたけれども、いわゆる補助金3分の1を国が出すか出さないかの財源論と需要予測というもの、この後、結論を出すためにこの検討委員会がつくられて、議論もあっているだろうし、我々にもこうやっていろんな情報提供をいただきながら議論をしているわけですが、一体いつ頃をめどに、どういう形で結論を出そうと思っていられるのか、企画振興部長にお考えがあれば聞かせていただきたいと思えます。

1つには、知事の任期、さっきもう知事選から1年半ぐらいたったという話をしていますが、その上で政治的決断という話もしましたが、やっぱりそれは選挙で選ばれた知事が、我々議会との話の中で、最終的には政治決断をしていかなければならないんだらうと思います。それができる時期というもの、当然これはもう言わなくても分かっているというふうに思います。

知事が、少なくとも蒲島知事が、御自身の任期中に完結する話ではないということ、これは誰が見ても明らかな事実でありまして、

知事が決断をし、実行に移るのは次の知事、まあどなたか分かりませんが、あともう1期知事がやられたにしても、多分出来上がってはいないというふうに思います。そこは分からないところではありますが、こういった課題というのは、非常に中長期のスパンで、どこかで誰かが決断しないと、ずっと決まらない。ずっとこのままという話で、このままの状態というのは、今、この1年半がこのまま思っていられるか、もしくはもう数十年のスパンで、問題意識はずっとありながらそのままと意識なのか、そういった部分があると思うんですね。

私の意識の中では、やっぱり、もう数十年間そのままですよ。やっと新しい定義ができたけれども、問題意識は数十年続いているというふうにずっと思っていて、その辺の判断をどうされていくのか。部長、お答えがあればお願いします。

○高橋企画振興部長 ありがとうございます。

空港アクセスの関係で、私自身も、今課題だと感じているところが何点かございます。

先生おっしゃったように、1つは、やはり財源の関係であります。これを国に要望していくということだと思っています。どれだけ御回答というか、お気持ちいただけるかというところ、それから、やはり乗っていただくのが——今、B/C、それから需要予測というのは一定出ていますけれども、やはり黒字化するのが遅いだとか、そういったところがございますので、どれだけ乗っていただけるか、そのためにはどういったことができるのかといったところを検討していかなければいけないと思っています。

足元でいきますと、コロナの関係もあって空港需要が落ち込んでいる、まさに足元、このところをどういうふうに回復させていくのかという、大きく3つの課題があると思っていまして、私ども事務方として考えると、ま

ず財源の要望をしっかりとしていきますよというところが一つの方向性だと思っています。2つ目は、需要を増やす努力として、こういうことをすれば例えば増えますよとか、これだけのことをすればできますよとか、こういったオプションをなるべく提示しながらということを考えています。3つ目のコロナの状況はちょっと、どうしたら回復するのかなかなか難しいと思います。これは、状況を見ながらということになっています。その3つを見ながら、私としては、知事、それから県議会の先生方に判断していただける環境づくりにしっかりと努めていきたいというふうに思っているのが実態です。

ちょっとその時期が、今議会じゃないにしても、12月議会なのか、2月議会なのか、その先なのか、すみません、そこまではちょっと私も今この場ではなかなか難しいんですけども、私どもが考えているのは、先生方、それから知事に御判断いただけるような材料を引き続きしっかりと提供するように努めていくということだと考えています。

○前川収委員 部長にその結論を出せというのは、なかなか現時点で難しいということはいくぶん分かってはいますし、いろんな判断材料、判断できる環境をしっかりとつくっていただくということは、よろしくお願ひしたいと思います。

ただし、最終的には、冒頭私が言いました、鉄道は、採算性だけではなく、道路等と同様にインフラとして考えることが重要であり、利益が出ない公共財として必要な事業こそ行政が取り組む意義があるという、最後はここで判断するしか多分ないのだろうというふうに思っていますので、そのことの議論もしっかり加味してやっていただければというふうに思いますので、よろしくお願ひします。

以上です。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○鎌田聡委員 空港アクセスの関連になりますけれども、今お話がございましたように、今検討委員会でいろんな検討をやらせております。

前回のその検討結果については、今御説明いただいたとおりでと思うので、理解をいたしておりますけれども、やっぱりそれだけではなくて、私は、これも質問のときにも言っておりますけれども、6月に新広域道路交通計画が出されて、そこで空港連絡道路、ちょっと長期的な話になりますけれども、こういうのが計画されてできていくわけですから、そこでの何かバスとか車を走らせるという、ここの比較検討も必要になってくると思います。そういった様々な検討をしなければ、私は当初から言っておりますけれども、やっぱり多額の事業費を使うわけですから、県民の納得性、こういったものをしっかりと得ていかなければ事業はなかなか難しいと思っておりますので、そういう意味では、いろんなやつと比較検討した上で、やっぱり鉄軌道なんだと、三里木からの延伸なんだということやっていただきたいと思うんですけれども、その空港連絡道路との比較検討あたりの議論は検討委員会でなされないんですか。

○清田交通政策課長 今回の7月の委員会の中では、前回御説明いたしました令和2年度の調査結果の概要と先ほど御説明いたしました各交通モードの比較をしております、委員が御指摘いただいたような道路との関係性ということについては、御説明はしておりませんが状況です。

○鎌田聡委員 検討をしっかりと深めていただくためには、いろんなやつと比較した上で、やっぱりベターなんだというふうな結論を出さなければ、なかなかその理解は難しいん

じゃないかと思しますので、ぜひそこの比較、まあその出来上がる期間が遅い、早い、それで有利か不利かというような話にもなってくると思えますけれども、ぜひ検討委員会の中ではそういった議論もした上で結論も出していきたいということ。それともう1点、やっぱり乗っていただくことが非常に重要だということで、今部長からお話ございました。

乗っていただくためには、これももう従前から話していますけれども、乗換えじゃなくて直接乗り入れ、乗換えずにそのまま行けるようなやり方も検討していただいて、JRとの約束事でそれはやらないということになっているとは思いますが、しかし、ではそれをやれば事業費はどれだけ膨らんで、どれだけまた期間がかかるのだと、こういったものも検討して、議論した上で結論を出してほしいと思えますけれども、そこはやりませんですか。

○清田交通政策課長 今委員の御指摘で、まず1つ目のほかの道路との関係性につきましては、今の検討状況あたりは、今後、情報提供などをして行って、御意見を伺っていきたいと思っております。

もう一つの相互乗り入れですとか、そういったことに関しましては、先ほど、今後、需要予測とかあるいは使いやすいとか、課題整理の中で、できるだけ今の状況では、乗換えを短くしたいとか、乗換えを簡単にしたいということで、利便性を向上させるように取り組んでおりますけれども、もともと乗換えがない方法が一番楽な方法でもあります。そういうのは、今までのところ、JRさんとの合意内容では、しないということになっておりますけれども、今後、県として、地元としての要望とかあるいは技術的な課題の解決に向けて協議を行っていききたいと思っております。

○鎌田聡委員 先ほどの議論の中で、公共財としてということ、あまり収支にこだわるべきではないというお話もありましたけれども、できるだけ多く乗っていただくような事業にしていかななくてはならないと思えますので、そのためにでき得る手段、こういったものもしっかりと考えていただいて、議論をこれからもう少し深めていただきたいと思えますので、よろしく願いしておきます。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。ありませんか。

○藤川隆夫委員 国際線の件で、昨年3月11日から完全に止まった状況が続いております。そういう中で、ワクチン接種も進み、そして、ウィズコロナという考え方の中で、国のほうでも、ワクチンパスポートを使っている外国との往来の話が既に出てきているかと思えます。

そういう中で、熊本が今まで持っている路線の国との状況も、これからどのような形になっていくかちょっと見えない部分もあります。現時点において、国際線を飛ばしていた国並びに会社との水面下でのアプローチあるいはその交渉として、どういう形でそれが今後再開に向けて可能になっていくのか、国の情報並びに各路線、各国との状況等について、分かっている範囲で構いませんので、お教え願えればと思えます。

○清田交通政策課長 今お尋ねいただきました国際線の状況につきましては、コロナですとかあるいは日韓関係が悪化する前には、非常に良好な関係を各航空会社と結んでおりましたので、その人間関係のほうは今も引き続きつないでいる状態です。

ですので、コロナ後を見据えて、オンラインですとかあるいは国内にある拠点との交流あるいは交渉などは引き続き行っております。

ので、ほかの空港あるいはコロナの収束状況を見極めながら、再開ができる段階になった時点で熊本県もできるだけ早くそういうこと取組ができるように、努力を水面下で、あまり表立ってはできませんけれども、しっかりやっているところでございます。

あと、KKIACさん、空港の会社のほうでも、自分たちの手段として新たな路線とかにも努力されておりますので、そういったところとは協力しながら取り組んでいるところでございます。

○藤川隆夫委員 今の話で、水面下でも少し話を詰めておられるということで少しは安心したんですけども、逆に言うと、やっぱり最終的にはウィズコロナの中で、どういう形で互いの国を行き来するかという話にもなってくるというふうに考えております。

そういう意味においては、最初に言いましたように、国の情報をきちっと取るということ、後は路線を持っているところの国、航空会社からの情報をきちっと取りながら、他県に負けないように、可能な時期に再開できるように常にアンテナを張り巡らして、情報収集しながらやっていっていただきたいと考えます。よろしく願いいたします。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○池田和貴委員 国際線に関してなんですけれども、台湾のTSMCが熊本に新工場を建設するというのが、マスコミを中心にいろいろ報道されております。多分、日本国内に工場を造るのであれば、熊本だろうというふうに言われています。

そう考えると、やはりその台湾路線を引いてきたということは、熊本にとっても非常に重要だし、今後、実際実現するかどうかは別にして、やっぱりそこはしっかり見ていかなければいけないというふうに思うのですが、

特に、TSMC自体は、台湾の中で高雄のほうにも新工場を造るとかという報道もあっておりますので、熊本と高雄がそういう意味で路線を維持していくというのは、ものすごく今後にとって重要になってくると思うんですね。

まあ、全て不確定な情報の中でのことで、大変恐縮なんですけれども、やっぱり台湾路線の重要性について、皆さん方どのように感じているのか、今どういうふうに台湾との路線の維持に対してやっているのか、その辺あったらちょっと教えてほしいんですけども。

○清田交通政策課長 台湾の半導体の会社につきましては、我々も新聞報道で知る範囲でしか分かりませんが、今度、その会社が新しく高雄にも大きな工場を造るとかいう報道もありますし、あるいはもともと台北周辺にも大きな工場を持っているという情報です。こちらとしては、今運休している高雄線の復便にも効果がありますし、これまでも県として要望してきた熊本と台北線、こちらの実現に向けても、非常にありがたい話なんだろうというふうに思っております。こちらとしては、そういった半導体の工場の動きを注視しながら対応していきたいと思っております。

○池田和貴委員 分かりました。

○内野幸喜委員 今の池田委員の話の中で、台北線、むしろ今このコロナの状況の中で、全国の飛行場から台湾線ってほぼ今ないんですね。九州内、逆に、これが今チャンスでもあると思います。

というのは、以前であれば、九州内の、例えば近場でいけば、福岡も何本も台北に飛んでいました。また、鹿児島も飛んでいました。そういう中で、例えばチャイナエアラインも、限られたパイの中で、熊本に新たな路線を設

けるというのは非常に厳しいと思っていると思うんですね。今、運休中だからこそ、私はチャンスが出てくると思うんですよ。

例えばの話ですけれども、運休していた鹿児島一台北線ではなくて、今後は熊本一台北線を新たに開設しますということだって可能なんですね。今動いてないわけですから。だから、ここを私はチャンスに、積極的に取り組んでほしいなというふうに思います。

これは要望でいいです。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。
——なければ、質疑はこれで終了いたします。

それでは、その他に入りたいと思いますけれども、その他ありませんか。

○前川収委員 すみません、この説明資料の中には当然入っておりますが、直接言葉で説明がなかったので、あえてその他ということでは言わせていただきますけれども、前回の委員会の中でも御説明をいただきました都市圏交通の中の広域道路整備基本計画、これは新たな広域道路交通計画というものを策定いただいて、熊本都市圏の渋滞緩和に向けた新たな計画をつくったと、計画というか、まだ漠としたものでありますけれども、その計画図が示されました。

路線の線形じゃなくて、丸丸丸ということで、大体この辺かなというそんな話で、ただ、北連絡道路、それから空港連絡道路、そして都市圏南連絡道路という新たな3路線と、これはまたちょっと別マターになりますけれども、中九州横断道路が、延伸じゃなくて、そのままこっちに起点が動くということで、昔の言い方で言うと環状連絡道路ということになりますけれども、そういう新たな路線が示されて、これからそういうことの建設に向けて、都市圏の渋滞緩和に向けてしっかり動いていただかないといけないというふうに思っていますが、国交省が事業主体になっ

ていただいて、そして事業化していった道路を造るという一般的なこれまでの普通の手法でいけば、多分何年かかるか分からないだろうと思います。

九州の中には、いっぱい造らなければならない道路があつて、とりわけ熊本県内には、九州でも一番多く路線を抱えて、造らなきゃならぬ道路というのはたくさんあるわけですね。

そこで、以前から私は提案させていただいていますけれども、高速道路であっても、有料道路方式でやれば財源が変わるというお話がありますので、いわゆる一般的な道路という見方ではなくて、有料道路の形で整備を促進していくという、そういうことができないかということ。

それは、事業主体がどこになるか、国交省との話合いも含めて、そういったものをしっかりと詰めていかないと、多分黙っていて、はい、有料道路になりますということはないだろうと思います。

当然、これは都市圏道路ですから、熊本市との協議や、それから、もちろん国交省との協議が必要でありますけれども、それはどういう手法で造ろうと思っていられるのかというのを我々サイドと一緒にしないと、黙って見とけば、10年か20年先には計画段階評価を始めますかみたいな、簡単に言えばですよ、そういう世界になり得ると思っています。

そこで、ぜひ、県として、熊本市との協議等もしながら、この建設計画、建設をどうやっていくのかというそういったものを、事業主体、事業手法も含めてしっかり議論していただき、どこかの時点で——まあ、すぐできるわけではないですけれども、結論を出して前に進めてもらいたいと思っています。

有料道路でやったほうが、多分財源論がかなり変わるということになりますので、いわゆる順番待ちでなくてもいいということになると思っていますので、そのお考えと、推進していくための事業をどう構築していくかとい

うんですか、関係者と。それは、今すぐ始めてもらいたいと思っています。今始まっているだろうと思いますが、その点についてお尋ねしたいと思います。

○増永慎一郎委員長 まず、今前川委員から御質問があった部分に関しては、その他じゃなくて、25ページに新広域道路交通計画が入っておりますので、その他じゃないところで議論させていただきたいと思います。

○森道路整備課長 今前川委員から言われましたように、有料道路を活用した整備も非常に有効な方法だというふうに考えております。

新広域道路計画を6月に公表した後、事務的に言いますと、計画の実現に向けて、既に熊本市と連携して、他都市の事例を調査研究しています。今コロナ禍であったものですから、まずオンライン等を使って向こうの事務局のほうと、どういう手法で、どういうことをやったのかというような調査をしております。また、10月には、ちょっとコロナが今収まってきましたので、対面での調査も行うというようなことで、事務的には様々な手法を今検討しているところでございます。その大本となる交通量推計につきましては、国は今年から検討に入っているというところがございますので、このような検討、調査をしながら、熊本県の幹線道路協議会都市圏部会という部会を6月に策定していますので、その中で議論するための今検討をしております。できれば今年中にはこの都市圏部会を開催して、どのような方向でやっていくか、そういう議論をやっていきたいということで、今、事務的にはしっかり、有料道路方式も含めて、検討しているところではございます。

○前川収委員 もちろん、検討とか議論とか必要なことはよく分かっておりますが、この都市圏交通の問題が前々からあって、最近取

り沙汰されたのは、東京、大阪等の大都市圏を除いて、全国で一番渋滞時間が長い都市が熊本だと、熊本市だと言われたのは、まだ昨年の暮れぐらいだったかな、取り沙汰されたんですね。その前から、もうこれは何十年も前から、渋滞がひどいね、何とかしなきゃねという話がずっとあっていて、ずっと検討してきて、ずっとそのままというのが、まあこれは厳しい話ですけれども、現状であります。

せっかく新しい高規格道路の計画がつけられました。この機を逃したら、またずっと検討のままだと思いますので、整備方針というのを関係者でしっかりと決めていただいて、そして足を前に進めるということ、これを年内にそれを開いていただくならば、方針を決める日時は、いつぐらいまでにその方針を決めるかということを検討してください。検討とあまり言いたくないんですけど、ここで答えてほしいんですけど、それはあまり酷でしょうから、関係者がいらっしゃるから。だから、整備方針を決める時期、整備方針をいつ決めるのか、それについて次の委員会で聞きますので、しっかり整理してください。じゃないと、またずっとそのまま終わってしまうので、よろしくお願いします。

以上です。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

その他の部分に関しましては、後でまた設けますので。

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）

○増永慎一郎委員長 異議なしと認め、その

ようにいたします。

それでは、その他に入ります。

ほかに何かありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○増永慎一郎委員長 ほかになければ、本日の委員会はこれで閉会をいたします。

どうもお疲れさまでした。

午前10時47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