

第 14 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12月14日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第14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12月14日（火曜日）

午前9時58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	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)

議長 小早川 宗 弘

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14回高速交通ネットワーク整備推進特別委員会を開催します。

今回の定例会から、常任委員会及び特別委員会のインターネット中継が行われます。

委員並びに執行部におかれましては、発言内容が聞き取りやすいよう、マイクに向かって明瞭に発言いただきますようお願いいたします。

なお、本委員会に1名の傍聴の申込みがっておりますので、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、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 着座にて失礼をいたします。

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。

空港アクセス鉄道の整備に向けた取組につきましては、これまで、空港利用者の定時性、速達性、大量輸送性を確保するとともに、県民総合運動公園へのアクセス改善が可能な三里木駅からの分岐ルートを軸に検討を進めてきましたが、TSMCの進出による空港周辺

地域の環境の変化を踏まえ、原水ルート、肥後大津ルートについても追加検討を行うこととしました。

詳細については、後ほど担当課長から御説明申し上げますが、スピード感を持って調査に取り組むとともに、豊肥本線の輸送力強化によるセミコンテクノパークへのアクセス向上、さらには、県内全域の交通ネットワークの利便性向上につながるよう、検討を進めてまいります。

御審議のほどよろしくお願いいたします。

○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。

委員会の運営を効率的に行うため、説明は、着座のまま、簡潔にお願いをいたします。

では、執行部からの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64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。よろしくお願いいたします。

まず、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。

9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。

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、10月15日に、中央提言活動として、熊本、宮崎両県知事により、財務省、国土交通省、自由民主党に対して提言活動を行いました。

20ページをお願いします。

次に、アンダーラインの2つ目ですが、10

月に開催を予定しておりました、知事、議長、九州横断道路建設促進議員連盟、地元期成会による建設促進大会につきましては、コロナウイルスの影響により中止となりました。

そのため、アンダーラインの3つ目になりますが、10月28日に、知事と議員連盟の皆様により、整備推進を訴えるために、財務省、国土交通省への要望活動を行っております。

次に、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、10月25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。

21ページをお願いします。

アンダーラインの2つ目ですが、11月15日に、東京で、熊本、鹿児島両県の協議会、期成会及び議員連盟による建設促進大会を開催し、財務省、国土交通省、県選出国會議員への要望活動を行いました。

③中九州横断道路をお願いします。

アンダーラインの1つ目ですが、10月18日に、熊本、大分の両県知事、議長により、財務省、国土交通省に対して提言活動を行いました。

22ページをお願いします。

アンダーラインの3つ目の10月28日につきましては、先ほど御説明しました九州中央自動車道と同じになります。

次に、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つ目ですが、11月17日に、副議長、期成会の皆様と、国土交通省と県選出国會議員への建設促進の要望活動を行いました。

23ページをお願いします。

⑤有明海沿岸道路(熊本県側)をお願いします。

アンダーラインの部分ですが、11月18日に、有明海沿岸インフラ整備3県議員連盟の皆様

と、国土交通省と県選出国會議員へ要望活動を行いました。

最後に、⑥その他国等への要望をお願いいたします。

アンダーラインの部分になりますが、11月15日の令和3年度経済対策に係る要望及び11月26日の熊本県の喫緊の課題に対する要望において、半導体関連産業の集積促進に向けた取組への支援として、岸田総理、経済産業省、国土交通省等へ、中九州横断道路の整備促進について要望活動を行っております。

以上が建設促進活動となります。

コロナウイルスの影響により、例年のような要望活動ができない状況ではありますが、引き続き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。

次に、27ページをお願いいたします。

(5)の熊本都市圏の新たな高規格道路の取組について御説明します。

まず、1)の概要ですが、本年6月に策定、公表しました熊本県新広域道路交通計画において、新たに位置づけた熊本都市圏高規格道路3路線について、計画の実現に向け取組を進めているところです。

2)の現状の1つ目ですが、熊本都市圏道路網の全体計画や各路線の構想を具体化するための調査、検討に加え、関係機関の情報共有による連携強化を図るため、国、県、熊本市及び関係機関による熊本県幹線道路協議会熊本都市圏道路検討部会を設置し、10月26日に第1回会議を開催しました。

次に、2つ目ですが、先月5日に、構想の実現に伴う県及び九州全体に与える経済効果等の調査を行い、地域の機運醸成につなげるため、有識者と経済団体代表による熊本都市圏連絡道路経済効果検討会を設置し、第1回

会議を開催しました。

最後に、3つ目ですが、先月24日に開催されました熊本県・熊本市調整会議において、熊本都市圏における高規格道路の整備について協議を行いました。

会議では、都市圏における渋滞解消が喫緊の課題であるとの認識の下、熊本都市圏の新たな高規格道路3路線の計画実現に向け、有料道路事業制度の活用検討や建設促進活動を行うための組織の設置など、県と熊本市が連携して取り組んでいくことについて合意しました。

28ページをお願いいたします。

3)の今後の取組としましては、熊本県・熊本市調整会議での合意を踏まえ、国や熊本市、関係自治体、経済界等と連携を図りながら、計画の実現に向け取組を進めていくこととしております。

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。

○清田交通政策課長 交通政策課でございます。

引き続き、前回の委員会資料からの変更点について御説明いたします。

資料のほうは、29ページからの2の航空路線の利用促進についてですが、31ページをお願いいたします。

(2)の国内線の振興、1)現状でございますが、下線部の箇所を御覧ください。

10月31日に大阪・伊丹線が増便されましたので、現在、9路線、1日当たり40便が就航しております。

また、参考4の表のとおり、本年10月までの旅客数は、前年度よりも20万9,217人増加いたしました。前年度比151.6%となっております。

33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、昨年3月11日以降、国際線は全て運休してお

ります。

前回の委員会では、今年10月まで運休と御報告しておりましたが、今回、参考1の表のとおり、来年3月までの運休が明らかになりましたので、御報告させていただきます。

ページ少し飛びまして、44ページ以降の(3)空港アクセス改善をお願いいたします。

資料のほうは、47ページの上から6行目、今後の取組の参考も含め、ルート追加検討の詳細については、別添資料で御説明させていただきます。

恐れ入りますが、右上に別添資料と記載の資料をお願いいたします。

資料のほうで、ページの上半分は概略位置図としています。

JR豊肥本線、阿蘇くまもと空港、セミコンテクノパークの位置関係を示しております。

このうち、セミコンテクノパークの隣接地に、世界最大手半導体企業であるTSMCの進出が決定いたしました。

今回、この進出決定を踏まえ、これまで三里木ルートを軸に検討を進めている空港アクセス鉄道について、セミコンテクノパークへのアクセス向上、さらには、県内全域の交通ネットワークの利便性向上につながるよう、原水ルート、肥後大津ルートについても調査を実施し、より効率的で効果の高いルートについて、比較検討を行うことといたしました。

なお、追加調査、検討に要する経費3,700万円については、今定例会に補正予算として追加提案をさせていただきます。

空港アクセス鉄道の整備は、熊本地震からの創造的復興の総仕上げとしての取組です。熊本の将来の礎として最大限の効果が発揮できるよう、早期実現に向け、引き続き検討を進めてまいります。

交通政策課からは以上になります。よろしくをお願いいたします。

○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、質疑に入ります。

質疑はございませんか。

○前川収委員 まず、27ページの都市圏の高規格道路の取組について質問させていただきます。

従来から、この委員会において、何度も、都市圏の渋滞を解消するために、いろんなことを考えながら実行していかなければいけないですよという意見を私からも述べさせていただいておりましたし、多くの委員の皆さんも、そのような形の中でスピード感を持った取組に期待をしていたわけですが、今回、今の報告の中で、初めて、初めてじゃないと思いますが、より具体的な突っ込んだ形での事業主体になるべく熊本市と熊本県と、それから、国交省、NEXCO等々を踏まえた検討会議というものが設置されたこと、その上で今から議論が始まるということでもありますけれども、そのことには敬意を表したいと思います。

なお、その11月24日の会議の中で、多くの主張が出ていたと思いますけれども、この都市圏道路については、有料化でいいんじゃないかと、有料道路でいいんじゃないかという話も、私もさせていただいておりますし、多くの委員の皆さん方も、そのほうがいいんじゃないかと、もちろん結論じゃないんですけれども、そういう意見があったということも踏まえてだと思えますけれども、有料道路事業制度の活用ということも含めた検討に入っていただくということで、ぜひ前に進めていただきたいと思います。

私たちは、国交省に、11月にちょっとお邪魔をしてみました。中身は、中九州と中央道の要望ということでありましたが、中九州の一部は都市圏道路にかかってくるということもございまして、国交省の道路関係の皆さん方とお話をする中で、今たくさんのメニューを抱えている熊本において、新たに道路

を整備していこうということであれば、財源問題がやっぱり一番大きな課題になるだろうというお話であったんですね。いわゆる、既存の国営事業とかそういったものだけで財源を取ろうとすると、非常に難しいことになってくるということでありました。

T SMCが来るということも踏まえて、有料道路で仮にできるとすれば、別な財布からお金を出すことができるようになる可能性があるという試算もいただいたということがございまして、なお、この有料道路化については、より早い供用開始を目指す、建設促進を目指す上においては、いい考え方だなということを確認を持ったわけでありました。

そこででありますけれども、この後この会議が設置されたということでもありますけれども、より具体的な検討をどう進めていかれるのか。会議をつくるのは皆さん得意なんですね。その先へどう進めるかということ、ここからが本番でありますから、その点についてのお考えについて、まずお伺いしたいと思います。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。

今、前川委員がおっしゃいましたように、これまで、今年9月の定例会後、様々な取組を進めてきたところでございます。

その中で、10月26日に、熊本都市圏道路検討部会を開催しました。この中では、どういう議事があったかと申しますと、高規格道路を中心に検討していく、また、新広域に定めた10分・20分構想は、周辺道路網の整備進捗や民間投資、開発など、都市のポテンシャルの面からも非常に急いで整備する必要がある、また、非常に重要な交通流動分析では、都市圏全体の流動変化に着目した分析が重要であるので、効果の検証等をする必要がある、また、将来的には、ほかの交通モードとの役割分担を検討する必要がある。また、事業円滑

化を図るため、住民などユーザーに向けた情報発信を戦略的に実施していく合意形成が必要である等の議論がございまして、今後、こういう観点から、実現に向けた検討部会を進めていくということで、第1回の中ではまとめられたところでございます。

○前川収委員 11月24日以降の話は。

○森道路整備課長 24日に、知事と市長が、調整会議の中で、先ほどとちょっと重なるところはございますが、ほかの自治体や経済団体とも連携して、有料道路を活用することも選択肢に、スピード感を持って取り組むということを合意させていただきました。

この調整会議の結果を踏まえて、年明け早々に、県、熊本市合同で国への報告及び要望を実施することで、今調整をしているところでございます。

今後も、熊本県、熊本市が連携して、しっかり取り組んでいきたいと思っております。

以上でございます。

○前川収委員 これまでの取組については御説明いただいたわけではありますが、この先のことをちょっと聞いたつもりであったんですが、先のことの御答弁がなかった、先が見えないのかなと思っておりますが、そうじゃなくて、部長、ぜひ、これはいつまでに計画をまとめていきたい、例えば、幾つかある路線の中で、第1部分がいつまでと、それは全部一遍にとというのはなかなか難しいかもしれませんが、例えば中九州の熊本市との連絡道路、これは非常に現実的な、実現可能性の高い部分だと私は思っておりまして、これはまたT SMCの関係もあって早くやらなきゃならない責任も我々にはあるというふうに思っておりますが、そのことを前に進めるためには、さっき言った有料なのか、いわゆる高速道路の無償なのか、その議論もきちんとやった上でないと前

に進まないですね。

やっとその有料道路の活用という話が出てきて、それをどこまで広げるかの話はこれからなんでしょうけれども、そういったものを踏まえたスケジュールで、大体目標となさっているのはどのくらいなのかと。じゃあ、例えば、こう聞きましょう。中九州の過去に連絡道路と言ってきた西回りバイパスと熊本の九州自動車道をつなぐこの区間については、どのようなスケジュール感を持ってお考えなんですか。

○森道路整備課長 環状連絡道路と言っていたところでございますが、これにつきましては、国のほうに早急に計画段階評価——まだ計画段階評価になっておりませんので、計画段階評価に早急に着手していただくように強く要望しているところでございます。

年度につきましては、うちとしては、なるべく早くということで今お願いして、国のほうも御理解をいただいているところというふうに理解しております。

○前川収委員 新しい年度に入ったら、当然計画段階評価ぐらいに入ってくれるだろうという希望的観測を我々は持っておりますけれども、そういうものを決めるときに、じゃあどうしますかという話は必ず出ますよね。というのは、どういう手法で整備するんですかという話、もう計画段階評価が終わった区間も含めて、どうしますかという話が出ると思います。それについては、しっかりお答えを出していかなきゃいけないと思いますけれども、その議論というのも大丈夫なんですか。待たせちゃいかんでしょう。

○森道路整備課長 具体的にまだその議論に入っているところではございませんが、この熊本都市圏道路検討部会の中でも、しっかりそういうところを検討していくことになる

と思います。

○前川収委員 ぜひ、待ちじゃなくて、国交省が最終的に、地域高規格道路について、中九州について、連絡道路も国交省が事業主体であるということについては、今言った環状連絡道路と言うのかな、今の言い方は。中九州の一部である環状連絡道路についても、事業主体としては国交省になるだろうと思っております。これまでの事業の一環という流れだと思っておりますけれども、それについても、手法、その他については、やっぱり熊本県は熊本県としての考え方を、熊本市としっかり調整をしていただいて、いよいよ計画段階評価になりましたけれども、どうしましうかみたいな。もう今計画段階評価が終わって事実上着工した、測量、設計をやっているあの部分も、そろそろ動き出すんですね。用地交渉も始まると思います。その部分についても、まだ手法としてどうするのかが決まってないですね。熊本—合志間、そこまでもまだ決まってないと思います。それらのものをやっぱり早く決めないとだめだというふうに思っています。

もう計画段階評価は終わったんですから、終わっていますから、もう用地交渉に入るんですよ。具体的に、市町村には絵を描いて、地権者への説明も始まっているわけでありますので、これは慌てるなという話じゃなくて、慌てなきゃならない話の部分です。

そこそこは関係ないんじゃないですね。同じなんですから、同じつながっていく路線なんですから、手前のほうだけ有料にしました、こっち側は無料ですなんて、中抜きみたいな話はやっぱりできないと思いますので、少なくとも中九州だけでも早く決めないと先に進まないというふうに思いますので、しっかり早く決めて前に進めてもらいたいと思いますが、土木部長のお考えをお聞きしたいと思います。

○村上土木部長 御意見ありがとうございます。

先ほど森課長のほうからも説明がありましたように、今、国、県、市、3者しっかりと集まっているいろいろな話をする場をつくっております。

その中でも、やっぱり先ほどから話出ています有料化の問題ですけれども、単に中央に今度新しく計画を入れようとしている3路線だけでいいのかとか、それだけでは、採算性の問題とか、いろんな問題を一緒に加味しながら話をしていかなければならない中で、もっと広げて、先ほどお話あったように、環状連絡道路とか中九州の問題も含めて、どの辺りまでが一体的なものとして包括した計画の中に入れていくのか、その辺りも今一緒になって話を進めているところでございまして、ちょっとまだいつの段階までに何をするかというスケジューリングまではできておりませんが、なるべく早くスケジュールがまとまるように、私たちとしても、一生懸命国にも、また市とも連携して、話を早急にまとめていきたいなと思っております。

以上です。

○前川収委員 ぜひ早急にまとめていただきたいと思いますが、その際に、比較表みたいなやつを作ってもらいたいんですね。結局、有料でやれば、工期が短縮されて、予算の関係でこれだけ早く供用開始ができますよという部分や、有料であれば、恐らく今渋滞緩和のために必要な道路と言っているのに、無料にしちゃったら、みんなその新しい道に乗って、逆にそっちが渋滞しちゃったという話もないわけじゃないでしょうから、それらの効果も踏まえたものを比較できて、それをみんなに見せて、そして決断するという形、急いでね、ということをお願いしたいと思っております。ここは答弁要りません。

○内野幸喜委員 若干関連する形になるんですが、熊本都市圏連絡道路経済効果検討会の第1回、これには該当しないのかもしれませんが、有明海沿岸連絡道路の件、11月24日に県と市の調整会議というのがあって、これを見ると、その中では、有明海沿岸連絡道路の件は合意事項には何ら入ってないんですね。

ただ、やっぱりこれは県だけで進めるわけではなくて、熊本市の協力というのがやっぱり必要になるんですね。私、前回か前々回かの委員会でもそういう話をさせてもらいました。この辺の認識をちょっとお聞かせいただければとまず思います。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。

有明海沿岸道路、また、連絡道路につきましては、県内で言いますと、荒尾と熊本市を結ぶ道路になります。まさに、先生がおっしゃいましたように、熊本市、荒尾市、沿線自治体が一丸となって道路を進めていく必要がございます。

今回の要望等につきましても、協議会の会長は熊本市長が務めておりますし、そういう意味で言うと、熊本市も含めて、しっかり県も一緒になって要望なりをやっていっているところでございますが、今後さらに加速化していきたいと思っております。

まさに、今度、荒尾のほうが今年度着工していることもございますので、それを契機にさらに加速化していただきたいというふうに考えております。

○内野幸喜委員 そこはしっかりと県もやっていただきたいんですが、これも、ある程度やっぱり整理がこれから必要になってくるんじゃないかなと思うんですね。ただやってくれやってくれ、熊本までと、熊本市のほうも、当然優先順位というのがあるわけですから、

残念ながら、沿岸道路については、恐らく熊本市としては、優先順位は早いほうじゃないと思うんですね。そうしたことも考えると、この連絡道路の件も含めて、ある程度整理していかないとはですね。そういう時期に来ているんじゃないかなと思うので、その点はどうか。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。

今委員がおっしゃいましたように、当然検討はしていく必要があると思いますが、まずは荒尾から長洲まで、もう都市計画決定まで終わっているところまでございまして、後は事業に着手するというところまでたどり着いております。

ただ、まだ現実的には事業化しておりませんので、まずはあの区間を事業着手していく、これがまず第一歩だと思いますし、それと並行しながら、まず着手をしていただきながら、今、連絡道路、また沿岸道路については、皆様としっかり議論していきたいと思っております。

○内野幸喜委員 分かりました。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○鎌田聡委員 空港アクセス鉄道についてお尋ねいたします。

本会議の知事の説明でも、今の部長の説明でも、T SMCの進出によっての環境変化を踏まえて、原水と肥後大津ルートについても追加検討を行うということでありましたけれども、一般的に考えて、1,500人の従業員が来られて、もちろん豊肥線の利用はされると思っておりますけれども、空港への行き来がどれだけ増えるのかどうなのかというのは、非常にちょっと疑問に思っておりますし、ルートとか、まあ空港アクセスのそもそも論にもなります

けれども、その豊肥線の本数を増やすとか、そういったことのほうがやっぱり従業員の皆さんにとっては利便性が高まるんじゃないかなと思っておりますけれども、T SMCに伴って、その空港へのアクセスを複数検討するというところの意味合いをもう一回教えていただきたいと思っております。

○清田交通政策課長 今回のT SMCの進出によりまして、人や物の流れが非常に大きく変化するであろうというふうに考えております。

御意見の中でT SMCに関係する人が直接的に空港を利用するのかというような御指摘は多々いただいておりますが、今回の8,000億という投資ですとかあるいは1,500人という人の動きが豊肥線にどう影響するのかも含めて、調査はさせていただきたいと。

委員の今の御意見の中にありましたように、豊肥線の今の状況は、単線という構造上、もう目いっぱい走らせているというようなことをJR九州さんからは聞いております。

ただ、それでもさらに工夫する余地がないのかとか、そういうのも含めて、JR九州さんとはこれから話合いをしていきたいというふうに考えておりますので、そういう中で、利用の状況ですとかあるいは改善の方法ですとか、そういったものを様々協議していきたいと思っておりますし、調査をしていきたいと思っております。

○鎌田聡委員 豊肥線の利活用を充実させるということの検討は深めていただきたいんですけども、空港利用が増えるかどうかということまで、今回の調査で何か明らかにしていくんですか。

○清田交通政策課長 空港鉄道へのどの程度の影響があるのかも含めて、調査はさせていただきたいというふうに考えております。

○鎌田聡委員 まあ、調査しなければ分からないということだから調査するんだろうと思いますので、その結論は待ちたいと思いますけれども、先ほど申し上げましたように、T SMCの従業員の方が直接空港にどれだけとなると非常に疑問符もつきますし、よそから来られた方がT SMCにどれだけ行き来するのかということも、これも調査で出していきたいと思いますが、もともと2018年にもこのルートは検討されていると思います。その際に、施工方法とか、そのルートで非常に、原水だったら、空港の地下を潜らせんとかぬとか、肥後大津からだったら、またいろんな事業費のアップも含めて懸念されるという話もあったと思いますけれども、そもそもその中間駅を造るのは、三里木駅だったからそちらのほうにという話になったと思うんですけれども、中間駅を造るということは、県民総合運動公園へのアクセス、そこへの人員、そういったことも含めて、利用がある程度見込めるだろうということが需要予測に入っていたと思うんですけれども、この新たな検討、原水と肥後大津のルート検討の際に、これはまた中間駅も含めて検討されるんですか。もう直接ということになるんですか。

○清田交通政策課長 これまで三里木ルートを軸に検討していましたが、その際には、運動公園へのアクセス改善というテーマも併せて、そういう課題も解消できるのではないかとということで検討を進めてまいりましたが、原水ルートあるいは肥後大津ルートであれば、運動公園への直接的な鉄道でのアクセス改善というのは、なかなか現実的には難しいのかなというふうに思っているところです。

ですので、前回の平成30年の調査では、その分の利用者も見込めるということと、利用者数が一番多い、あと、原水、肥後大津については、工法的なもの、まあ概略調査でした

ので、その時点で可能な範囲で調査をしたところですので、今回は三里木をかなり詳細に今調査しておりますので、それとほぼ同じようなレベルに肥後大津と原水ルートについても調査をさせていただいて、その上で事業費ですとかあるいは事業採算性、利用者数の見込み、B/Cあたりもしっかり検討していきたいと考えていきたい、調査していきたいと思います。そもそも平成30年のときにはT SMCの進出というのは想定されていなかったことで、非常に大きな変化がこの地域に起きていると、それを踏まえて、今まで平成30年の決定を軸に検討するというふうにしておりましたが、その軸に検討するという話をそのままいいのかと、これだけの大きなプロジェクトが、国家プロジェクトと言ってもいいような動きがこの地域である中で、今までと同じ考え方でいいのかということ、今回、改めて追加調査をさせていただこうというものでございます。

○鎌田聡委員 これから調査をされるということですから、調査の結果を待ちたいと思いますけれども、やはりT SMCの関連での利用がどれだけ空港にあるのか、それと比較して、やっぱり県民運動公園の利用者というのもかなり盛り込まれとったと——三里木の場合ですね。そう思いますので、そういったところの比較検討も含めてですね。

これは、そもそも鉄道だけじゃなくて、これはもうずっと言っていますけれども、先ほど言った空港連絡道路の議論も急いでやってほしいというような話もあっております。そして、もちろんT SMCから原水駅を越えたところの道路が、都市計画道路、これはできるわけですから、そういった道路を使っただけのバス移動とか、こういったものも含めた上での検討も、今後、ルート検討と併せて、そういった交通手段の代替輸送手段、こういったところの比較検討もしっかりとやっていただ

きたいと思いますけれども、そういったところもやるんですか。

○清田交通政策課長 直接的に、今回のT SMCの進出によって空港周辺地域が、我が国の経済安全保障という観点からも非常に大切な地域になってまいりますので、御指摘の点も踏まえて、道路あるいは公共交通、そういったものが、どういうことで地域の交通ですか、人の動き、物の動きが改善されるのかというのは、調査の視点かなというふうに思っております。

○鎌田聡委員 しっかりやっていただきたいんですけども、あんまり急いでやってしまうと、想定外のことがまた起こり得るんですね、今回みたいに。ですから、あんまり状況が分からないままに調査して需要予測を立ててしまうと、そこがまた崩れてしまう可能性もありますので、少しはいろんな状況も加味しながら、急ぐということを言われていますけれども、まあじっくりと検討していただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○前川収委員 委員長、反論させてください。私は、意見が違います。

今の現状から見れば、この空港アクセスルート自体は、一旦立ち止まってしっかり検証し直しましょうと言っている時期が、まさに今我々がいるこの立ち位置だったわけですね。

その時期の中で、新たにT SMCというソニーとの合弁会社が入ってくるという情報があり、現にそのことが稼働する、来年、再来年をめどに稼働することを目標に動き始めたという新しい事実が生まれたわけですから、この新しい事実は、しかも8,000億という投資、1,500人の雇用というのは、確たる部分だけがそうですけれども、それに波及する部分がどのくらい大きくなるかはまだ見えてない。多分、それぞれのこれまでの経験で言

えばみたいな世界で話されると、倍ぐらいにはなるんじゃないか、2次の工事もあるんじゃないかとか、そういう予測もあるわけでありますから、まあ先のことまできれいに予測することは、人間は誰でも多分不可能だというふうに思いますけれども、今立ち止まっているこの状況の中で、新しいこういう案件が生まれてきたということを、これは多分熊本の産業界において、過去にない最も大きなインパクトというふうに私は受け止めています。

それはこれまで最高だった投資額が1,000億ちょっと、これはソニーの投資だったんですね。過去最高ですよ、これが。今度は8,000億という、まあ時代背景が違にしても、これはやっぱり熊本県の産業界の中で、過去最高のインパクトが入ったというふうに思っていますから、むしろそのことを踏まえて、立ち止まっているこの時期に、もう一回このアクセスルートについて、T SMCの影響も踏まえた検討をしないほうがおかしいというふうに私は思っております。

ですから、そういったインパクトの中で、これまで積み上げた検討に併せて、新しいこの事案ができたということから考えれば、しっかり検討していただいて、将来に禍根を残さないように、しっかりとしたデータを出してもらいたいというふうに思います。

ただ、じっくりというのはちょっと反論がございまして、これはずっとやっていたらずっとできないわけでありまして、できないほうがいい人はそう言うでしょうけれども、やっぱり早く造らないと、費用対効果とか、そういったものを生まないわけでありまして。

ですから、これは、部長がおっしゃったように、スピード感を持って、これは、冒頭、最初からこの案が始まったときから、そもそも新しい空港ができますよというところからこの発想は始まっているわけですね、起点は。新しい空港ができるという、だったらどうするかという世界から始まってきてこういう議

論がずっと続いているわけですから、新しい空港ができる事実はもう間違いないわけでありますから、その点から見ると、スピード感というものをおろそかにはできないというふうに思いますので、ぜひスピード感を持って取組をしていただきたいと思います。今回の予算、3,700万円の追加補正を多分この後認めていくんだろうと思いますけれども、これを執行して、いつ頃に調査報告ができるんですか。

○高橋企画振興部長 本会議の場でも、知事は、今まで1年以上の調査期間を要していたけれども、今回はそれを短縮するということを言っております。

それから、それに対して高木先生からは、可能な限り早期に、できる限り来年中には事業化を判断されますことを期待しますというお言葉もいただいておりますので、それに沿いまして、知事、そして県議会の皆様にちゃんと御判断いただけるように、来年に必ず調査結果を報告したいというふうに思います。

○前川収委員 この3,700万円というのは、外注契約になるんでしょう。

○高橋企画振興部長 はい。

○前川収委員 そうなると、その外注契約上の工期というんですか、いつまでに報告をもらおうという契約が必ず生まれると思います。それはいつなんですか。

○清田交通政策課長 明日、総務常任委員会の中で御審議いただきますけれども、御説明もこれまでちょっと一部しておりますが、一応、今年度の補正予算でこちらのほうとしては提案というか、上程させていただいた上で、御審議いただいて、御了解いただいたらですね。

あわせて、ちょっと繰越しもお願いしておりますまして、繰り越したので、契約上というか、今後契約とかに入っていきますけれども、繰り越したので来年度中にはということで調査の予算はお願いしているところでございます。

○前川収委員 来年度中、それは3,700万の予算で1年以上かかるということなんでしょうから、まあ予算規模で中身を量ることはできないでしょうけれども、さっき部長が言ったスピード感とは少し合わないんじゃないの。それは急いでもらわないと、最大の話をやっというらっしゃるんでしょうけれども、最大の話の聞いているんじゃないですよ。

○高橋企画振興部長 おっしゃるとおりで、今申し上げたのは予算で、来年度いっぱい使えるという意味の予算でありますけれども、先ほど私が答弁しましたように、来年には御判断いただけるように、つまり、それより前に調査結果をしっかりと報告をしたいというふうに思います。

○前川収委員 できるだけ早く結果を出してください。お願いします。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○池田和貴委員 今の前川委員の質問に関連してなんですが、私も、このTSMCの進出は、国家プロジェクトとしてやってきて、いわゆる我々が本当に想像した以上の広がりがあるって、なおかつ産業の米と言われているいわゆる半導体の、やっぱりその世界的な、かなり大きな工場がここに来て、それをソニーさんと連携してやっていくということなので、例えば昔の話でいくと、いわゆる鉄が産業の米と言われた時代でも、その鉄鋼所があったところという、大きな鉄鋼会社があったところはほとんど城下町を形成して、それが一つ

の大きな街をつくるような、そういったような形で今回のTSMCの熊本進出というのは、まさにそういうものと同じようなぐらい、日本の中でもすごい半導体の製造の集積がどっと起こってくるという可能性を私は秘めているんだろうと思います。

そういったことを考えると、この鉄道も含めて、先ほどから議論があっている道路網、そういったものも、やはり立ち止まって考えざるを得ないのではないかというふうに私自身も思っておりますので、後はそのスピード感と併せてやっていただきたいというのが一つであります。

ここはちょっと一つ変わって、今回、見直しになることになりました。この見直しすることは、私は、ぜひやっぱりやるべきことだというふうに思うんですが、その中で、先ほど鎌田委員もありましたように、中間駅を持ったルートが、まあこれは中間駅を認められないということになります。

これは、この間のJ3ロアッソの最終戦があったときに、あのときに1万300人だったんですね、観客数は。私も、見に行きました。えがお健康スタジアムは約3万人収容なんですけれども、その1万300人の観客があっただけで、もうあの近くの道路はやっぱりかなり渋滞をしていましたし、あそこをふだん使われている方々もいらっちゃって、イベントだけに使うものじゃありませんので、やっぱり中間駅が一つの回答になるのかなと思っておりますけれども、今後またそれも不透明な形になったので、あわせて、できればあの付近の道路関係もやっぱりいかんばいかぬとじゃないかなというふうに思っておりますので、その辺も併せてやっぱり考えていかれるとは思いますが、ちょっとその辺の考え方を教えていただきたいと思います。

○清田交通政策課長 委員御指摘のとおり、三里木ルート以外であれば、先ほどのちょっ

と繰り返しになりますけれども、鉄道による県民総合運動公園へのアクセス改善というのは難しくなるんですけれども、今御指摘のような点、先ほども申し上げましたが、いろいろいただいておりますので、そういう視点も、観点も含めて調査のほうは進め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。よろしくお願ひします。

○前田憲秀委員 私も関連してですけれども、8,000億円の投資がある、そのことがどういうことかというのも並行してしっかり県民の皆さんにもお伝えをいただきたいという思いがあります。熊本の将来にとって重要なことであると。

それで、私は、重要な交通インフラということで今までも議論をさせていただいたんですけれども、部長の最初の話にありましたように、この空港アクセス鉄道というのは、空港利用者の定時性、速達性、大量輸送性というのをこれまでしっかり検討されたわけですよ。ですから、今御説明があった、検討もして調査をするというのも理解をいたしますが、そもそも空港アクセス鉄道なので、空港を利用する人、県民にとっては、それを利用していこうと思う人の思いをやっぱり高めていかないと意味がないのかなと私は思っております。

これまでも常々言ったように、例えばアクセス鉄道、まだ正式には言えませんけれども、直接乗入れで、速達性も改善される、朝、バスで1時間以上かかるのが、50分なり55分、少しは短縮できる、そういった具体的なことも今まで議論されてはいたけれども、そこも含めて、やっぱりしっかりとそれがずれないように検討もしていただかないといけないと。

それと、新水前寺なのか南熊本なのか、交

通結節点で新たな人の流れを変えていくかどうか、様々私も議論はさせていただいたんですけども、そのことも、この調査を受けて、あえてしっかりとテーブルに出して、こういうことも検討していますというのは表に出していただきたいんですけども、そこら辺はどうですか。

○清田交通政策課長 委員御指摘のように、新たなルートを検討するという、今までも、三里木ルートの場合にも、基本的には乗換えということで検討していましたが、今回も、原水ルートの場合はどうなるか、肥後大津ルートの場合はどうなるかということも、その場合にどういう乗換え方法があるのか、あるいは御指摘のありましたように、直通という可能性があるのか、そういうのも検討していきたいと思います。当然、お話のあったような利用者数の見込みですとか、あるいはもともとの定時性、大量輸送性、速達性、この確保がそもそもできるのか、その際に、いわゆる費用便益といいますか、メリットがどういふ点であるのか、どういふ点で優先順位が高いのか、そういったものを総合的に調査していきたいというふうに考えているところです。

○前田憲秀委員 ぜひそこはやっていただきたいと思います。

仮に、原水、大津も検討ということですけども、そうすると速達性は大きく下がってくるんじゃないかと思いますが、いろいろ選択肢も出てくると思うので、それで結局アクセス鉄道はもういいんじゃないかなんていう風潮にはならないように、やっぱり議論していただきたいな、検討していただきたいなと思いますけれども、そこも含めてお願いしますでしょうか。

○清田交通政策課長 もちろん、大前提といたしましては、空港アクセス鉄道の必要性で

すとか、その優位性をしっかり明らかにするような調査にできればというふうに思っておりますし、そもそもアクセス鉄道の必要性というのは、今まで、先ほど御指摘のありましたように、定時性とかが課題だというところを改善する方法としてありましたので、そういうのもしっかり明らかにしながら調査していきたいと考えております。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。

立ち止まって検討というのもしっかり理解します。ただ、後退はしないように、ぜひ頑張ってくださいと思います。

○内野幸喜委員 そもそもというか、今回、追加ルートの検討と、三里木ルート、原水ルート、肥後大津ルートと3路線ですね。いずれも熊本空港が終着駅というルートなんですけれども、例えばこれを中間駅とか、そういう検討もあるんですか。必ず全てが熊本空港が終着駅という、終着駅というか、始発でもありますけれども、そういう検討ってことなんでしょうか。これは、もう大前提、大原則なんでしょうか。ここを、中間駅として通るようなルートとかというんじゃないかと、そこだけちょっと聞かせていただければと思っています。

○清田交通政策課長 もともと大空港構想Next Stageとかでアクセス改善を図るというのもありましたけれども、そもそもの空港の抱えている課題、それと今後の将来見通しを生かした場合には、ただでさえ課題がある中で、その課題がさらに深刻化するだろうと、それを改善するためにアクセスの方法を改善する、その方法として鉄道が最終的に今選択されているというような状況はありますけれども、確かにいろんなところを鉄道で結ぶほうが利便性は高まるのは当然ではございますけれども、我々が今想定しておりますのは、国の空港へのアクセスに対する補助制度の活用を目

指しておりますので、現時点では、空港が終着駅、空港へのアクセスを改善するというのが大前提として検討をしているところでございます。

○内野幸喜委員 なるほど、分かりました。

○松村秀逸委員 空港までのアクセスも併せて、TSMCが来る中で、これは国家プロジェクトということでございますので、当然、そのためには工場に対する補助もあるんですけども、周りの交通網整備に対する、国の国家プロジェクトに対する道路網整備に対する補助等は交渉できないのか、県としてそこら辺もするべきではないかなというふうに思います。できるかどうか分かりませんが、それについてお尋ねします。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。

今回、多分中九州横断道路等を想定されての御質問だと思います。

中九州につきましては、大津から合志までしっかり今要望をさせていただいて、TSMC関係も含めて要望ということで、知事、副知事、精力的に要望をさせていただいているところでございます。

特別に予算をつけてもらえることかどうかというお話につきましては、国の直轄予算につきましては、全国で調整される上で、必要な事業に重点的に予算を配分されていると認識しています。

そのため、県内の当初予算を調べてみますと、平成24年度の直轄予算は約126億円だったものが、本年度は、箇所数も増えたということもございますが、234億円と、約2倍近くにこの10年で倍増しているところでございます。

県としましては、こういう事例もございませぬので、引き続き、事業費の増、またそういうところを要望していきたいと思っております。

す。

○松村秀逸委員 ありがとうございます。

それと、大きな中九州横断道路だけではなくて、例えば、北区において、植木から大津線に入っている県道、現在熊本市管理下になっていますが、こういう道路、都市計画決定でインターチェンジまではできているんですが、こういうものが非常に熊本市としてはまだ進んでないということで、よかったらこの連絡調整会議等で市管轄のところも併せて整備をしていただくと、交通渋滞解消ができるのではないかと。

特に、そこに数千名の方々が働けるということは、恐らく北区辺りからの車の移動も相当増えてくるんじゃないかと思っておりますので、その辺のほうもよろしく願います。

以上です。

○中村亮彦委員 先ほどの空港アクセスルートの追加検討についてなんですけれども、これまで三里木駅から調査費用、これまでもかけて、5,000万円と7,000万円かけて調査をされて、そして、三里木から、大体数字も出そろってしまったというような状況だったと思います。あとは、もう国が出してくれるか出来ないかというところまでできていたんだと思うんですね。

この前、今議会の議会冒頭で、知事がほかの駅もまた検討する、こういうことをおっしゃいました。これは、おっしゃったとおり、周辺の地域の状況がこれから大きく変わることが理由だったというふうに思います。これは、もうそのとおりでと思うんですけれども、だから、ほかの駅も検討する余地があれば検討させていただいて結構だと私は思うんです。

ただ、私は、あの知事の説明も、やっぱりちょっと不足していたかなと思うんです。というのが、三里木駅で行けてたものを、まあ

行けてたといいますか、三里木駅で大体数字が出そろっていたところに、また、原水駅、肥後大津駅ということになりますと、この原水駅を上回るような、例えばメリット、先ほどもお話出ましたけれども、三里木駅から行く運動公園の中間駅ができる、中間駅での需要ももちろん見込んだ上で数字を出されたわけだと思うんです。それを上回るような原水駅、肥後大津駅のメリットがある、もしくはありそうだとこのところ、今回、この追加検討に至ったんだと思うんですね。

もし、今の段階で、ある、もしくはありそうだというようなことがあれば、ちょっと教えていただきたいなど。もし、今あればですよ。

○清田交通政策課長 現時点で、個々に具体的なというものがあるわけではございませんが、地理的に、まず原水駅が一番今回の進出予定地に近いですとか、あるいは肥後大津駅が、原水駅ほどではないけれども、地理的に近いというのがありますし、電化区間の最終地点であるというのは事実としてあるんですけれども、今回も明らかに、平成30年度、三里木駅を軸にいうときとT SMCの大きな規模で進出が実現するという中で、大きく地域が変化している。そういうものを含めて、どういふ変化が起こり得るのか、どういふ影響があるのかを調査するために、ほかのルートについても追加で検討をさせていただきたいというものでございます。

○中村亮彦委員 追加検討を、先ほど言いました、議会冒頭に知事がおっしゃった後、まあ私は地元ですから、よくその地元の状況は分かるんですけれども、何かざわついてますよ。

それで、もっと、何と申しますか、追加で検討する、そして、原水、肥後大津ということを使うんだとしたら、もう少しこういふ理由

でこの2つも検討に入れますみたいなことをやっぱり発信していただきたいなと私は思うんですよ。今まで足りなかったと私は思っています。

○清田交通政策課長 委員御指摘のとおり、地元の方あるいは地元の町、地元の議員の方たちへの説明というのは、ちょっと今回――今後、これまでの経緯ですとか、今後の進め方あたりについては、しっかり説明していきたいと考えております。

○南部隼平委員 またアクセス鉄道の話なんですけれども、私も、一般質問でいつもアクセス鉄道に関しては、特に中間駅の話も含めてさせていただいてもらっていたんですけれども、今回の話、もちろん再検討するというのはよく分かるんですけれども、例えば国とか、例えばT SMCというか、ソニーさんとか、そういう側から、ちょっとここは何か考え直してくれとか、そういう話はあったりはしたんでしょうか。

○清田交通政策課長 具体的に、国あるいは企業側から、そういう要請などがあったわけではございません。

ただ、こちらとしては、もともと地元としては、非常に渋滞が激しいということで、時間の予定が立たないというような御指摘はいただいているということですので、その中で今回のような大きな動きがあったものですから、改めての調査を行いたいというふうに至ったところでございます。

○南部隼平委員 ありがとうございます。

今回はこういった国家プロジェクトなので、ある意味、アクセス鉄道の事業をやっぱり実現していくためには、もちろん国の3分の1の補助であるとか、そういったことも必要であると思うし、やっぱりそういう意味では、

今回TSMCが来たことで、そこにも期するというのであれば、それはもちろん私も早期に実現させるということが重要だと思っていますので、そこはしっかりやっていただきたいのと、あとは、やっぱり先ほど池田委員も言われていましたけれども、県民総合運動公園、これのアクセス改善というのは、県としてのやっぱり長年の課題ということもあると思います。

もちろん、今回、そういうTSMC、原水とか肥後大津になった場合は、そこが通過というか、中間駅はできないということだったので、やはりそういうことは言われたので、私もその運動公園が地元なので、そういう意味では住民の方からいろんな御相談があります。

ということもあって、先ほど言われたみたいに、ロアツのときに周りの地域住民が渋滞でかなり困っていらっしゃるというのがあります。今回、中間駅ができることで、非常に期待感も高まっていた中でのこういう話だったので、そこに対しては、先ほど先生も言われたように、地元への説明とか、そういったこともしっかりやっていただきたいなというふうに思います。要望です。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○藤川隆夫委員 阿蘇くまもと空港、新たにオープンしますし、TSMCも24年度にさらに稼働するというような話があります。

そういう中において、この空港の利活用について、前回も私質問させていただきましたけれども、国内線、少し便数が増えて、客数も増えているという話がありました。ただ、国際線に関しては、来年の3月まで止まってしまう。その件で、前回の委員会の中で、外国の航空会社等にアプローチをしているかという話をさせていただきました。その中では、アプローチをしているという話がありました。

今回、新たにTSMCが入ってくることによって、台湾との連携というのをさらに深めていかなきゃいけない部分があるかと思えます。現在、高雄便、止まったままですけれども、これからTSMCの工場等も高雄にもできるという話もありますし、本社は台北だろうと思えますので、そういう意味において、台北便の話、高雄便の話、これは両方とも、さらにこの24年度に向けて恐らく動き出すと思えます。

そういう中において、やっぱり熊本県も、航空会社並びにいろんな形でアプローチをし、そして、この便の開設とともに、より多くの台湾からの人が来れるように、また、熊本からも行けるように、なおかつ、この中には仕事で台湾から来られる方もいるし、逆もあろうかというふうに思っておりますので、そういう意味も含めて、この台湾との関係、さらに航空便等を再度アプローチしていただいて、きちっとした形でこの24年、動き出しますので、それに向けてどのような形で現在やられているのか、まずそこをちょっとお聞かせいただきたいと思えます。

○清田交通政策課長 台湾関係の航空路線についてのお尋ねでございますが、当然、TSMCの進出が明らかになって、我々としても、航空会社さんに熊本の動きを情報提供しておりますし、逆に、やはり台湾の航空会社からすると、非常に大きなお客さんでもありますので、あちらのほうも関心を持っていただいております。

こちらとしては、今、新聞記事ですとかあるいは進出予定地の状況ですとか、そういったものを情報提供しておりますし、8,000億の規模ですとか、あるいはやっぱり1,500人という従業員の数あたりも含めて、できる限りの詳細な資料を提供して、そちらからも非常に関心を持っていただいていると。

今、先ほどから御指摘がありましたけれど

も、高雄線がまだ復便していない状況でございますけれども、もちろん高雄の復便を目指しながら、今までなかなか実現していない台北線、こちらのほうの実現も含めて、すごく大きなチャンスかなと。

ほかのところも、もちろんほとんど休んでいる状態ですけれども、休んでいるところよりも先んじるぐらいの、そしてまた、今の現状、高雄線も週に3便とかでしたけれども、例えば便数を増やすとかあるいは利用しやすい時間帯での運航ですとか、そういう様々な提案とか要望もこちらとしてはしていかなきゃいけないと思っていますし、その実現にちょっと努力していきたいというふうに考えております。

○藤川隆夫委員 今説明がありましたように、3月まで止まっていますけれども、来年度もできる限り、コロナの影響もある程度収まりつつあり、その中でまたワクチンパスポート等を使いながら行き来ができるような環境を整えば、今おっしゃったように、ほかの国よりも先駆けて台湾との関係を構築していただければというふうに考えておりますので、併せてよろしく願いいたします。

もう1点、よろしいですか。

実は、一般質問の中で、大空港構想の中で貨物便の話が出ていたかというふうに思っております。

この貨物便の話は、実は大分前に1回話が出ていまして、あらかたまとまりつつあったんですけれども、その当時の知事が反対というか、その判断で断念したという経緯があります。

そのときに、地域住民に対しても、いろんな形でアプローチし、説明もして、あらかた納得していただいているところでの判断だったもので、その部分において地域の住民の感情が、また再度貨物便を飛ばすに当たって、そこをきちっとした対応をしておかない

と、また地元住民の方々が、いや、前回ああいうことがあったのに今回またするのって、私は、こないだは賛成したんだけど、今度は、この間のいきさつがあるからやっぱりだめよみたいな話にならないようにしていただかないといけないというふうに考えております。現実、熊本空港の使用時間が、たしか夜の10時半がリミットであるというふうに思っておりますので、その部分を含めて、夜間飛ばすことも含めて、やっぱり地域住民に説明をしながら、そして、貨物便というのを就航させていく。このことは、やはり県南地域、特に農産物を扱う熊本県にとっても、県南からいろんな荷物を集めれると思いますし、今言った半導体の部分もあろうかというふうに考えておりますので、そういう意味においては、やっぱりこの貨物便というのを熊本に持ってくるというのは大きな意義があるというふうに考えておりますので、ぜひ進めていただきたいんですけれども、現在の状況を少し説明いただければと思います。

○清田交通政策課長 委員御指摘の点は、以前地元といろいろ調整していた夜間貨物便のことかと思いますが、いろいろ最終的な判断としては実現しなかったところですが、今回、今ちょうど飛行機がそもそも飛んでないということで、貨物が動いてないというのがあります。

また、もう一方で、最近ちょっと飛行機の機材が若干小型化して、貨物のスペースが小さくなっていて、なかなか貨物を運べないというようなこともあるんですが、当然、人が動けば物も動きますし、あるいは、こちらとしても、新たに生産するもの、それは農林水産物であるかもしれませんし、半導体であるかもしれませんけれども、そういう新たな動きが当然出てきますので、そういうものを、どんなものがあるのか、そして、どんな運び方ができるのか、どうやったら例えば利用し

ていただけるのか、そういったものは調査をしていかなきゃいけないと思います。

ちょっとそこは、さらに力を入れてやっていかなきゃいけないかなというふうに考えているところでございます。

○藤川隆夫委員 ぜひ前向きにというか、ぜひこれはやっていただいたほうが熊本のためにはいいと思っていますので、ぜひ進めていただきたいと思っていますので、きちっとした調査をやっていただければというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

○小金丸交通政策・情報局長 ちょっと若干補足させていただきます。

貨物便の話ですけれども、実は先ほどから台湾線の話が出ておりますが、実はチャイナエアラインですけれども、このコロナ禍において、決算が黒字反転しております。それは、結局、貨物便で、人を乗せなくても利益が出る構造体質に会社が、企業が構造改革をしています。そういったことで、高雄線を就航いただいていますチャイナエアラインは、非常に貨物に関して関心を持っております。

今回、TSMCが来たということで、そういった物の流れが、人だけではなく、大きく変わるだろうと、そういったものに合わせて今後検討を進めたいというふうに考えておりますので、先ほどの路線のいわゆる復便、ないしは台北便の開設を含めて、検討していきたいと思っています。

○藤川隆夫委員 ぜひそのように進めていただきたいと思っています。

先ほどから話が出ていますこの空港アクセス鉄道ルートに関しまして、この中間駅の話がいろいろ出ておりました。

今現在、3つの案で調査、検討されていると思いますけれども、逆に、この三里木からの案がなくなった場合でも、できれば県民総

合運動公園へのアクセス、いろんなアクセスのやりようがあるというふうに思いますので、これが担保できるような形でということも頭の中に置いて、ぜひ路線決定をいただければというふうに思います。

これは要望でよろしくお願いいたします。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。——質疑がなければ、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。

（「はい」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。

そのほかとして、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 なければ、本日の委員会はこれで閉会をいたします。

お疲れさまでした。

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