

第 15 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4年3月9日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第15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4年3月9日(水曜日)

午前9時58分開議

午前10時58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15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。

今回もインターネット中継が行われますので、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に、マイクに向かって明瞭に発言いただきますようお願い申し上げます。

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します。

○高橋企画振興部長 それでは、座ったままで失礼をいたします。

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。

まず、幹線道路ネットワーク等の整備につきましては、中九州横断道路の天津熊本道路、大津西一合志間及び九州中央自動車道の矢部一清和間の来年度の事業化に向けて、3月8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、新規事業採択時評価の手続が進められています。

この両路線については、九州の横軸として重要な路線であり、県としましては、引き続き、令和4年度の事業着手に向け、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、昨年11月の定例会で御説明しましたルートへの追加検討を行っているところであり、本年1月17日付で独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構と協定を締結し、委託調査を開始しております。

また、2月8日には、第4回空港アクセス検討委員会を開催し、追加検討の方針に対する意見を伺っております。詳細は担当課長から説明いたしますが、委員の皆様から、追加検討を行うことは必要との意見をいただく一方、早急に検討を進めるべきとの御意見をいただいております。

検討結果につきましては、議会及び検討委員会において早期に御説明できるよう、引き続き、スピード感を持っ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。詳しくは担当課長から説明を申し上げます。御審議のほどよろしく願いいたします。

○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65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。よろしくお願いします。

まず、I-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。

資料の7ページをお願いいたします。

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。

計画段階評価が進められておりました矢部一蘇陽間について、本年1月17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、3回目の計画段階評価が実施されました。

会議では、これまでに示された3つのルート帯案について、沿線地域や企業等からの意見を踏まえ、南側ルートとする対応方針案が示され、委員会において了承されました。

対応方針が決定し、一連の計画段階評価が完了しております。

その下になりますが、計画段階が完了した区間のうち、矢部一清和間を矢部清和道路として、3月3日に、来年度の事業化に向けた新規事業採択時評価の手續に着手されております。

なお、先ほど企画振興部長からの挨拶にありましたとおり、3月8日に、手續の一環である国の社会資本整備審議会九州地方小委員会が開催されており、今後、本省の社会資本整備審議会道路分科会の事業評価部会での審議が予定されております。

次に、資料の13ページをお願いします。

中九州横断道路でございます。

現状の欄の2つ目の丸の4ポツ目になりますが、中九州横断道路の大津熊本道路の未事業化区間である大津西一合志間におきましても、2月25日に、来年度の事業化に向けた新規事業採択時評価の手續に着手されております。

こちらにつきましても、先ほど御説明しました九州中央自動車道の矢部一清和間と同様に、今後、本省の事業評価部会での審議が予定されております。

今回、矢部清和道路、熊本大津道路・大津西一合志間、両路線の新規事業採択時評価手續への着手は、県議会、県選出国会議員の皆様のお力添えによるものと考えております。

令和4年度の新規事業着手に向け、引き続きしっかりと取り組んでまいりますので、よろしくお願いたします。

次に、16ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路です。

現状の欄の1つ目の丸の熊本市から宇城市三角町の国施行区間になりますが、3ポツ目の宇土三角道路につきましては、本年度新規事業化されたところですが、先月12日に、宇城市三角町において、中心くい打ち式が開催されました。

現在、調査設計が進められており、引き続き、早期整備を国に訴えてまいります。

次に、17ページをお願いします。

有明海沿岸道路です。

表の下の参考の1つ目の丸の6ポツ目になりますが、1月22日に、荒尾市において、三池港インターチェンジ連絡路の工事着工式が開催されました。

熊本県内では初めての工事着手であり、さらなる整備促進につながるよう、県議会、県選出国会議員の皆様のお力添えをいただきながら、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。

12月の本委員会後から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。

20ページをお願いします。

アンダーラインの1つ目ですが、1月31日に予定されておりました熊本、大分、宮崎の県央3県議員連盟総会につきましては、コロナの影響により中止となっております。

次に、アンダーラインの2つ目ですが、2月1日に、山都町長により、国土交通省及び県選出国会議員に対して、期成会の要望活動が行われております。

次に、②南九州西回り自動車道です。

21ページをお願いします。

アンダーラインの部分ですが、12月20日に東京で、水俣市長、県議会議員の皆様により、国土交通省、県選出国会議員への要望活動が行われております。

次に、③中九州横断道路です。

22ページをお願いします。

アンダーラインの1つ目ですが、1月27日に、熊本、大分の両県期成会により、財務省、国土交通省に対し、整備促進について要望書の提出が行われております。

次に、アンダーラインの2つ目の1月31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、④熊本天草幹線道路です。

23ページをお願いします。

アンダーラインの部分ですが、2月に予定をしておりました国土交通省及び県選出国会議員への要望活動は、コロナの影響により中止としております。

⑤有明海沿岸道路(熊本県側)です。

アンダーラインの部分ですが、1月19日に、有明海沿岸道路「荒尾・玉名地域」整備促進期成会により、財務省、国土交通省、県選出国会議員に対して、要望活動が行われております。

24ページをお願いします。

⑥その他国等への要望でございます。

アンダーラインの部分になりますが、1月13日に、九州のさらなる発展を牽引する熊本都市圏の新しい高規格道路の実現に関する要望として、国土交通省に対し、熊本都市圏における新たな高規格道路3路線の計画実現に向けた支援及び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になります。

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取り組んでまいりますので、よろしくお願いたします。

次に、28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でございます。

12月の本委員会後からの取組について御説明します。

29ページをお願いします。

アンダーラインの1つ目ですが、先ほど国への要望活動でも御報告しましたが、1月13日に、田嶋副知事、大西熊本市長により、国土交通省に対し、要望活動を行いました。

要望では、昨年11月24日に開催された県市調整会議において、熊本都市圏における新たな高規格道路3路線の計画実現に向け、県と市が連携して取り組むことについて合意したことや、経済効果等検討委員会を設置し、熊本県内への経済効果の検討や機運醸成に向けた取組を進めていることなどについて報告を行いました。

加えて、高規格道路3路線の計画実現に向けた支援と世界的半導体企業であるTSMCの進出効果を最大限発揮するための支援として、中九州横断道路の整備促進等について要望を行っております。

次に、アンダーラインの2つ目と3つ目になりますが、1月20日と先週4日に、熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会の第2回、第3回の会議を開催しております。

ここで、申し訳ありませんが、別添資料をお願いいたします。1枚の紙になります。

資料に検討会の概要を記載しております。

第3回会議では、10分・20分構想の実現による効果の取りまとめ等について議論がなされ、計画の実現により、県全体で年間約1,500億円の経済波及効果があるとの試算が公表されました。

今後、経済波及効果の報告を基に、構想実現の提言を3月中に県と市へ提出される予定となっております。

最後に、(3)の今後の取組としましては、引き続き、国や熊本市、関係自治体、経済界等

と連携を図りながら、計画の実現に向けた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。よろしくをお願いいたします。

○清田交通政策課長 交通政策課でございます。

資料は32ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進の(2)国内線の振興になります。

1)の現状でございます。

下の表の参考4を御覧ください。

本年1月までの旅客数は、前年度に比べおよそ40万人が増加し、前年度比で157%となっております。

34ページをお願いいたします。

(3)の国際線の振興についてでございますが、令和2年3月以降、国際線は全て運休している状況になります。

続きまして、37ページをお願いいたします。

(4)の航空物流機能の状況でございます。

2)今後の取組でございますが、下のようになりますけれども、TSMCの進出に伴い、空港周辺地域での物流の変化も見込まれることから、令和4年度は、航空物流機能の強化に向けて、航空貨物に対する県内事業者のニーズの把握に係る調査や課題への対応のための研究を、熊本国際空港株式会社や関係機関等と連携して進めることができると考えております。

46ページをお願いいたします。

空港アクセス鉄道についてです。

資料下段のルート追加検討についての欄がありますけれども、資料は次の47ページの1つ目の丸になりますが、先ほど部長の挨拶にもありましたとおり、本年1月、鉄道・運輸機構と追加調査に関する協定を締結いたしました。現在、調査を進めております。

資料の48ページをお願いいたします。

令和4年2月8日に、第4回空港アクセス

検討委員会を開催いたしましたので、概要について御説明いたします。

議事といたしましては、前回の検討委員会で御意見をいただいた課題への対応状況を報告するとともに、ルート追加検討について説明を行いました。

検討委員会では、ルート追加調査に関して、多くの意見をいただいたところです。

主な意見といたしましては、TSMCの進出により前提条件が変わったため、ルート追加検討は必要、各ルートのメリット、デメリットを分かりやすく整理し、県民をはじめとした関係者に提示する必要がある、空港利用者の利便性確保、経済性、県内全域の交通ネットワークの利便性向上などを総合的に判断し、ルートを決すべき、単線である豊肥本線の輸送力を高める検討もすべき、三里木ルート以外になった場合は、県民総合運動公園のアクセス改善についても別途検討する必要がある、スピード感を持って検討し、早急に空港アクセス鉄道を整備すべき等の御意見をいただいております。

これを受け、検討委員会の加藤委員長は、TSMC進出という外部環境の大きな変化を考慮すると追加検討は必要、また、委員会としての結論を早期に導くため、県には早急に調査結果をまとめていただきたいと総括されました。

49ページをお願いいたします。

今後の取組についてですけれども、先ほど申し上げましたとおり、現在、鉄道・運輸機構に委託して調査をしております。追加調査については、今年中に調査結果を公表予定としております。

ページ、少し飛びまして、58ページをお願いいたします。

(2)公共交通機関の利用促進についてでございます。

1)のバスの利便性向上として、具体的には次の59ページに書いてありますけれども、今

後の取組に記載のとおり、バス事業者5社は、共同経営の取組の一環として、国、県及び熊本市の支援を受け、路線バスの利便性向上を目的とした共通定期をこの4月に導入予定です。

交通政策課は以上です。

○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。何かございませんか。

○前川収委員 まずは道路関係であります、九州横断自動車道延岡線の話からですけれども、おかげで3回目の計画段階評価が終わり、先日、新規採択時評価手続に着手したということであります。矢部清和道路ですね。もともとは、もちろんこれは矢部一蘇陽間としてやってきたということですが、清和で一回区切るということになります。

清和で区切ることによって、全体的な工事の遅れというのはないと思っておりますけれども、その部分と、後で、中九州も共通なんです、一般的に新規採択時評価手続が行われれば、新年度着工というのが我々の今までの感覚の流れなんです。ほかの道路、ほかのところもずっと一緒にやってきましたので、その流れについては間違いないと思っております。いいのか、確信があるのか、まずはそのことをお尋ねしたいと思います。それは、矢部清和道路だけではなくて、大津のほうも一緒です。中九州のほうも同じスケジュール感でやっていますので、そこを教えてくださいとしたいと思います。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。

まず、矢部一蘇陽間のうち、今回、矢部清和道路が新規事業採択時評価に着手されております。

これは、地元からの要望がありまして、清

和にインターができるということで、まずその区間を新規事業着手するというお考えの下、整理されて、矢部清和道路ということだと思います。

また、中九州横断道路も含めまして、今、新規事業着手の評価をさせていただいております。今までの事例を踏まえますと、新規事業採択された後は、新年度に事業着手をされているという事例が今までは見込まれておりますので、県としても、そこをしっかりと期待しているところでございます。

○前川収委員 コロナもあって、なかなか情報を交換したりとか、通常であれば要望に行っているような意見交換をすとかという、そういう機会が少なくならざるを得ない状況の中でも、執行部の皆さん方、本当に頑張っているというふうに思っています。我々も、しっかりサポートしながらやらないといけないというふうに思います。

やっぱりこういう事業をやっていく、前に進めるために何が大事かという、情報なのでですね。いかに情報をしっかりとつかまえて、その情報に対する対処をしていくかということだと私は思っております。実は、去年の9月頃、若干危うい空気が漂ったというところも私は感じておりました。しかし、それはそれでちゃんと手を打ちながら、その空気感をつかまえられる情報、ちゃんと情報網を持っているかどうかということがこれから先とても大切だというふうに思いますので、コロナ禍の中でなかなかやりにくいとは思いますが、条件はどの地域も同じでありますから、しっかりその情報というものをつかまえて、そしてそれにしっかり対応していくという行動を一生懸命、執行部が先頭に立ってやっていただければというふうに思っております。これからもしっかりとサポートしていきたいというふうに思います。

それから、次の質問をしてもいいですか。

○増永慎一郎委員長 はい、どうぞ。

○前川収委員 道路関係が多いというのが、改めてさっきの説明を聞きながら思いました。

おかげで沿岸道路も着工しましたね。北から言えば、沿岸道路でしょう。中九州、九州横断道路、それから宇土道路、そして南九州西回り道路、国直轄でやっているところだけで5路線、1つの県の中でやっているという県は、多分よその県にはほぼないのではないかなというふうに私は思っています、それはそれなりにやらなければならない部分ですから、それだけしっかりと頑張ってやっていかなければいけません、やっぱり県の対応、それから我々の対応、そして各市町村との連携、その辺がとても大切だというふうに思います。その部分でどうやってこれから進めていくのか、これまでと併せてその意気込みについて、部長、最後に言いたいことがあるかもしれないので、言ってください。お願いします。

○村上土木部長 ありがとうございます。

県としまして、今までも、知事を先頭に、全ての道は熊本に通じるということで、私達も全員がそういう気持ちで取り組んでまいりました。

それを、国にもいろんな機会を捉えて訴えて、どうにか国でお願いしますということでやってきたのがこういうふうに、新規事業化も、ものすごいスピードでやってもらっていますし、工事も順調に進めてもらっていると思います。

本会議の答弁でも言いましたけれども、今からは、本線が国によって進められたときには、そのインターにアクセスするというのが一番大事になってくると思います。でも、国がどんどん進めていますので、それに追随するように、県としても、いろんな方策で今

検討も進めていますし、実際、工事も行っているところもあります。

アクセス部分については、非常に地元市町村と関わる部分が多くありまして、その辺りも含めて一緒になって協議をやりながら進めておりますので、この流れを続けていかなくてはいけないし、もっと大胆にというか、進めていかなければならないと思っております。

委員の先生たち、皆様には、一緒になって促進活動に取り組んでいただいております。今後とも、チーム熊本、オール熊本で一緒になってやっていきたいと思っておりますので、今後ともよろしく願いいたします。

○前川収委員 ありがとうございます。

本当にたくさんの路線を、必要だからみんなで頑張っていくということでもあります。加えて、後ほどまた誰か質問があるかもしれませんが、都市圏の10分・20分構想、これも、これにプラスオンしていくわけですね。

それと、アクセス鉄道はどうするかという話まで出てきているわけでありまして、熊本県の未来を担っていくための課題はたくさんあるというふうに思います。

その中で、部長がおっしゃったとおり、オール熊本、チーム熊本というお話がございましたけれども、やっぱりそれを、県民から見れば、国との連携、それから市町村との連携、もちろん我々政治との連携、合わせてしっかりやっていっていただかなければいけないというふうに思っています。

それだけたくさんやっているということを知って、県民の皆さんに分かっていただきたいなという思いで、今日は質問させていただきました。どうぞ頑張ってください。よろしく願いします。

以上です。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○鎌田聡委員 47ページ、アクセス鉄道ですが、代表質問でも質問させていただきましたけれども、改めて1月に、鉄道・運輸機構のほうと追加調査に関する協定を締結されたということではありますが、事業費等については年内での検討ということで、その状況を待ちたいと思いますが、この前も申し上げましたように、需要予測の部分ですね。622万人というこの数字については、そこも含めてやっぱりしっかりと見直しというか、需要予測、これは前提になりますので、やっていただきたいということと併せて、50ページに、豊肥線を利用した空港ライナーの運行状況がありますけれども、今までは豊肥線を利用して、無料の空港ライナーを利用される客は、最大のときで令和1年度で324人だったんですね。豊肥線を使って、いわばただのタクシーに乗って空港まで来る人がこれだけ限られているのに、前回の調査でいきますと、324人と1日5,000人ぐらいがアクセスに乗るだろうということで見込まれていますけれども、この数字も乖離がちょっとあり過ぎるなと思っております。

やはり、豊肥線を使ってどれだけの方がこのアクセス鉄道ができたとしても利用されるのか、一方で、その10分・20分構想で1,500億円の経済効果と大きな期待があるわけで、こちらのほうの利用者というのも増えるわけですね、空港利用者はですね。そういう状況の中で、今現在の最大時の324人の15倍ぐらいの1日5,000人というのは、やっぱりこれは無理筋だろうと思います。ここはやっぱり今回しっかりと見直した上でやるべきだと思いますけれども、いかがでしょうか。

○清田交通政策課長 交通政策課でございます。

空港ライナーも、御存じのとおり、肥後大津駅で降りて、ジャンボタクシーに乗って移動するわけですが、空港アクセス鉄道

であれば、例えば、鉄道を使って直接的に空港に乗り入れることができるのか、あるいは荷物の運搬とかも相対的には動きがやりやすくなるのかなと思います。

特に、622万人とか、あるいは今後見込まれる数というのは、コロナ前ではありましたけれども、そのほとんど、かなり多くの部分が海外からのインバウンドを想定しております。そういった方々の利用を想定すると、やはり空港ライナーが、海外から来られる方の認知度とかを考えると、そこまで高くないのかなと思います。その点、鉄軌道であれば、前提としてそういうものが空港につながっているという利点というのは、インターネットとか、あるいは地図とか見ても明らかなものですから、そういう意味で大きな違いはあるのかなと思いますし、今御指摘いただいた622万人の考え方とか、あるいはこの324人とその5,000人ということの違いとか、そういうことはきちんと我々も整理していかなければいけないかなというふうに思っております。

○鎌田聡委員 今お話がございましたように、これまでの最大値が324人ということで、もちろんそれは鉄道がつながればその辺のインパクトは変わってくる、それは私もそうだろうと思っています。けれども、ただ、それが15倍ぐらいの数字になるかどうかというのは、非常にやっぱり懐疑的でありますし、やっぱり県民の方々にも、税金でやる事業でございますし、そしてまた、大事な必要性についても、説得力がある前提がなければ、なかなかこれは厳しいと思います。

ずっと622万人を引きずっていると、多分その点をずっと言われると思いますし、私もずっと言いますので、そういったことも含めて、やはりそれが妥当かどうかを考えていくということでもありますから、ぜひその辺の需要予測もしっかりと検討された上で調査というのはやっていただきたいと思いますので、その

点、よろしくをお願いします。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○前田憲秀委員 説明ありがとうございました。

29ページ、森課長にお尋ねをします。

先ほども出ました10分・20分構想のお話で、別添資料にもありましたように、熊本都市圏道路経済効果等検討会が3回行われて、大体2～3か月に1回のペースで行われているのですけれども、これは、これからもこれぐらいのペースで進んでいくのかということと、ここに1,500億円の経済効果ということでありますけれども、どうもまだイメージがつかないのですね。

この後、例えば、専門的には環境アセスだとか審議会だとか、様々段階を踏んでいかないといけない、そしてどこを通るのかというのももちろんこれから最大の検討課題であると思うのですけれども、一般県民、市民としては、確実に話が進んでいるという認識を持つためにも、どういう日程感といいますか、予定感というか、見とけばいいのかなと思うのですけれども、ざっくりとそんなお話はできますでしょうか。

○森道路整備課長 1点目の経済効果等検討会ですが、これは、実はもう3回目で、今回、1,500億円ということを出しまして、会としては終了し、今後、事務局である県と熊本市に検討会からの提言書が3月中には手渡されるということで聞いております。

それと、今後の高規格道路3路線の環境アセスだったり、どこを通るのかとか、そういうことを踏まえた上で、いつ頃、どういうスケジュールみたいなことでおっしゃったと思うのですが、現在、県と国と市で幹線協またはその他の都市圏検討部会等で事務的な検討はしているものの、やはり今先生がおっしゃ

いましたように、ルート帯等をまず選定した上で、また、環境影響評価、また、都市計画決定など、まだ手続もございますし、それに並行して整備手法の検討だったり、交通量推計、設計計画、測量調査、そういうものも必要になってきますので、まだ今の時点でちょっといつから、例えば、ルート帯を示して、環境影響評価をいつ、都市計画決定をいつというのは、ちょっと年度的には示しておりませんが、どういう手続が要るのか、どういう実務がいるのかというのは、しっかり国、県、市で今内容を詰めているところでございます。

また、併せて、やはり先ほど、県民、市民の方にこの道路がどういう効果または確実にできるのかみたいなことを示していく必要があるということもございますので、今回の経済効果検討会の結果をしっかりと、パンフレット等もこれを基に作って、お示しするとともに、また、要望活動等、県と市、また、経済界が入った建設促進協議会等を今設立準備を行っておりますので、来年度には国あたりにも要望するような要望体もつくりながら、その実務的なもの、または市民、県民に効果を説明すること、また、手続関係、この辺をしっかりと今やっているところでございます。ちょっといつまでかというのは、今回示せるところはございませんが、今後しっかりとそういう視点で頑張っていきたいと思っております。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。

経済効果検討会もこれで終わりということで、この1,500億円も、数年たったら増えるのか減るのか、これはもうずっと流動的なのではないかというふうにも思います。

ですから、やっぱり一番関心があるのは、これが完成したら10分、20分で空港または御船インターだったですか、行けるようになります。これは、とても夢のある構想であると思うので、それを実現するためには、ここまで進んでいます、ここがネックですというのは、

我々も協力できることはしっかり協力していきたいと思っておりますので、市との連携も必要かと思っておりますし、頑張ってくださいと思います。よろしくお願いたします。

○前川収委員 そもそも10分・20分構想というのは、熊本都市圏が全国の政令市の中で、主要都市を除けば、日本で一番渋滞が多くて時間がかかる地域だということから、もう1回リスタートしたというふうに私は思っております。

議論を今までずっと積み重ねていただいていることについて、前に進んでいることについても敬意を表したいと思っておりますが、最終的にここからが大事なんです。いつも私も何回も言いましたけれども、検討はもうよかろうと、いつ実行するのかということに議論が入っていかないと、検討だけで終わってしまったのが今までの経過だったと思っております。

そのためには、誰がやるのかですよ。事業主体に誰がなるのかということがまだ決まっていません。もちろん、国、県、市町村との協議というのはとても大事です。誰がやるから県は知らないとか、県がやるから国は知らないとか、市は知らないとか、そんな話ではないのです。そして、最終的に事業としてやる時には誰がやるのか、それは共同体も含めてですね。公社とか公団とかいろいろあると思っております。それも含めて誰がやるのかということを決めないといけないし、どうやって造るのか、どういう手法で造るのか。

それは、私は、これまでも有料でいいのではないのという提言をしてきたことがあると思っております。それは、いわゆる一般的な公共事業をやろうとすると、さっきちょっと言いました、県内で国直轄でやっているところだけでも5路線あって、それにプラスの10分・20分構想をのせるということになったときに、自分たちは同じ手法だけではなくてこういうことも考えますよということをお話しないと、

なかなか同じ手法ではやりにくいなというふうに感じているのは、多分私だけではないと思います。皆さん、そう感じていると思います。そのときに、有料化して別の財布からお金を出すということも考えていくべきだというふうに思いますけれども、そういう検討はなさっているのですか。

○森道路整備課長 まず、知事と市長が出ました調整会議の中で、議論をしていただきまして、知事、市長とも、有料道路制度についても、共に検討していくということが合意されたところでございます。

当然、そこを踏まえて、県、市、また、国とセットで有料道路制度、どういう手法があるのか、他都市の事例、そういうところをしっかりと今研究しているところでございますし、有料道路制度のメリットだったり、デメリット、これも、他都市の事例は調べておりますが、やはり熊本都市圏でのメリット、デメリットはどのようなものか、そういうところも今議論をしているところでございます。

なるべく早くそういうところが示せるように頑張っていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

○前川収委員 いつまでには言いませんが、いつまでに決めるかというぐらいは、例えば、年内までに決めますとか、今年度中というともう4月ですからあれでしょうけれども、そういうのはやっぱりきちんと区切りながらやってもらいたいと思います。

新しい委員会ができたときに、私はまた入ります。いつまでに決めますかという質問を、事業主体をですね、そういうのをちょっと聞きたいと思っていますので、よろしくお願いたします。

以上です。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○内野幸喜委員 今前川先生がおっしゃった、まさにそうだと思います。

この1,500億円、経済波及効果、1年間でということなので、相当なこれはインパクトのある数字なんですね。裏を返すと、相当額の経済的なロスが毎年生じているということになります。この数字が出た以上は、その毎年ロスが生じている経済的損失、それをそのままにしておくわけにはいかないと思うのです。

だから、ある意味この経済効果等検討会からは、そういう意味でのボールをやっぱり投げられたと思います。その辺、先ほど前川先生がおっしゃったように、やっぱりこれは、早速いつから始めるのか、誰が事業主体になるのか、そういったことを早急にやっていくべきだと、決めていくべきだというふうに思いますので、そこはしっかりとお願いしたいと思っております。

もうこれは答弁要らないです。要望でいいです。

○鎌田聡委員 27ページに広域道路ネットワークの図が出ておまして、10分・20分構想、いつまでかという話になってはいますが、少しでも早くやるために、現在、既存計画路線での熊本環状道路、西環状道路とか、これからの東環状道路とかあるわけでありましたが、このことに関連性、これを10分・20分構想の道路に使うのかどうか、全く別物でやるのか、その辺の検討状況はいかがなのでしょう。

○森道路整備課長 この3路線だけでは渋滞解消というのは難しいと考えており、当然、西環状だったり、東環状、そういうところも含めて目的を達成するような検討はしているところでございますので、3路線だけというわけではなく、検討は、別の路線も含めて検討していく必要があると思っております。当然、中九州とか、その辺もしっかり考えた上

での検討が必要だと思っております。

○鎌田聡委員 ちょっと尋ねたのが、西環状道路をこの道路に充てるということは考えていない、まあ、できてきていますから、ずっとですね。そういったものを充てればうまく連絡道路ができるのではないかという思いがあるものですから、少しでも早く10分・20分構想を実現するためには、既存で新しい道路、そういったものに充てるという考えはないのでしょうか。

○森道路整備課長 今、西環状道路、熊本市で整備されておりますが、この図で見てくださいと、まず中九州横断道路は、今回、新広域道路計画の中で、西環状道路までが中九州横断道路ということで位置づけをさせていただきましたので、ここを環状連絡道路と今言っておりますが、そういう形で、まず西環状道路につきましては、中九州と接続してしっかり効果を上げていただきたいと。3本とは直接、西環状にどうかという議論は、今しているところではございません。

○鎌田聡委員 まあ、スピード感も含めて、財政的な問題も含めてでありますから、もちろん東環状道路もできるわけですね。そういった道路をうまく活用して、そこで10分、20分につなげていくという考え方もやっぱり検討していくべきだと思います。

全く新しいところでやると、それは環境アクセスから用地買収から、これで見ますと、これは街中の都市圏道路を通っていきますので、これは実現可能性は非常に厳しいなと思います。高架でやるにしてもですね。そういう全く新しいことではなくて、既存の新しい路線を活用するというのも考えていくべきだと思いますけれども、どうですか。

○森道路整備課長 今先生がおっしゃいまし

たように、当然、現在の計画または現在の道路も踏まえた上で検討していくということになると思います。検討しております。

○鎌田聡委員 分かりました。

いずれにしても、さっきからいつ頃までどうなのかという話でありますので、これだけの数字がどうか分かりません。経済効果が大きいということで出ていますから、スピード感を持った対応を、いろんな工夫もしながらやっていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いしておきます。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○南部隼平委員 すみません、アクセス鉄道についてちょっとお尋ねをしたいのですけれども、今回、TSMCの進出で変更されたということで、私の地域では、やっぱり三里木ルートで運動公園の利便性はよくなるということを期待されていたのですけれども、今回の件でちょっとまたその問題が棚上げになってしまったというのもありまして、一番私がちょっと懸念しているのが、やっぱり県民の皆さんでその必要性をあまり感じていない方が結構多いというか、自分たちが当事者ではない分、なかなかそれが分かりにくいという御意見をたくさんいただいております。

このアクセス鉄道に関して、例えば、そういう県民に対するいろんなアピールとか、そういった機運を醸成するような取組というのは、今どんな感じでされているのでしょうか。

○清田交通政策課長 空港アクセス鉄道のアピールといいますか、PR関連ですけれども、昨年前半の時点では、やっと三里木ルートでほぼ固まってきてという話でしたので、その時点でパンフレットの作成とかを考えていたところなのですが、ちょっと追加調査、追加検討を行うということになりましたので、

もともと準備していたパンフレットのものを、今度はほかの追加検討を行う意味も込めて、パンフレットの作成を今準備しているところです。

そういうことをやったり、あるいはこのアクセス検討委員会を常にオープンでやっておりますし、すぐインターネットとかで情報提供しております。我々としては、まだまだ十分ではないかもしれませんが、できる限りの情報提供をしてきているつもりですが、そのパンフレットが完成したら、またそういうものを配布などして説明に努めていきたいと思っております。

○南部隼平委員 そういった形で説明をしていただくと、やっぱり県民に対しての必要性の説明というのが少し足りないような形に私は思っております。もちろん、知事のいろんな、大空港構想ということでライフサイエンス分野を誘致するとか、そういったこともありますけれども、ちょっとふわっとしてなかなか皆さんイメージしづらいところがあるのかなというふうに思いますので、今回また検討されますので、それを公表する際にも、そういった形で県民により分かりやすく説明できるように要望したいと思います。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○池田和貴委員 すみません、交通政策課にお尋ねしたいのは、国際線の振興の件です。34ページですね。

T SMCの進出に基づいていろんなことが期待をされているわけですが、やはり台湾の企業ということで、多分正式にやることが決まったので、これから調査も含めて、たくさんの方の行き来がやっぱり出てくると思うのですね。

そういった意味で、今はコロナの関係で国際線は運休になっていますけれども、やはり

これから台湾との路線をどうしていくかということは考えていかなければいけないと思っているのですが、それについてはどういう動きをされているのかとか、そのビジョンをどういうふうに考えていらっしゃるのかとか、その辺をちょっと教えていただければというふうに思います。

○清田交通政策課長 国際線の台湾の路線についてなんですけれども、御存じのとおり、こちらのほうにも記載しておりますけれども、もともとありました既存の熊本と高雄線は、令和2年の2月から運休している状況でございます。

もともと、こちらのコロナの状況を見ながら復便をということで働きかけをしておりますけれども、今回のT SMCの進出に伴いまして、台湾と熊本の交流がさらに活発になるだろうというふうに考えております。

こういうチャンスをうまく生かす必要があるかと思っておりますので、今まで、こちらに航空会社としてチャイナエアラインさんを記載しておりますけれども、こちらのほうにT SMC、もともと台北線につきましては、ぜひ高雄とともに台北線についても熊本と結んでほしいということで繰り返し要望しておりますので、改めて今回のT SMCの動きなども新聞記事等に頻繁に提供したりして、また、あちらのほうは、台北の空港あるいは高雄の空港にも、そばにT SMCさんの工場もある、あるいは建設計画があるということで、非常にそういう意味でも関係性が高いのかなというふうに思っておりますので、そういう情報も踏まえながら、いろいろ意見交換なり情報交換、あるいはコロナが収まった暁にはということ、いろいろこういう動きができないでしょうかという投げかけとかもしていこうとされているところでございます。

○池田和貴委員 私は、やっぱり高雄線が開

通するとき、小金丸さんもそこに座っていらっしやいますけれども、皆さん大変な思いをして、こちらの環境だけではなくて、航空会社の機材繰りのほうの関係とかもやっぱりいろいろ出てきているのだと思います。だから、やはりこちら側から働きかけはずっと継続してやっていくということが大事だというふうに思っています。

先ほどおっしゃったように、台北からの路線を引くにしても、今度はこっちの熊本から向こうに送ることもやっぱり考えないといけないというふうになってきますので、そうしないと、多分片方だけ多くても駄目だという話になるんですね。それも含めて総合的に考えながら、やはり動きは、これから戦略を練ってぜひやっていただきたいと思います。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○前田憲秀委員 58、59ページ、交通政策課さんにちょっとお尋ねです。

まず、59ページに、4月1日から共通定期が供用開始ということで、これは、何か注目度というか、これぐらいの効果がありそうだなみたいなものは何かありますか。

○清田交通政策課長 これは、共同経営ということで、今年度の4月からスタートしております取組の一環にもなるのですが、この共同経営のほうから公表されている資料によりますと、例えば共通定期、どこか1社の定期券を持っていれば、桜町のバスターミナルから県庁前まで、今、例えば産交バスさんだけですと、105便だけしか使えませんが、これが熊本バスさんとか、あるいは熊本都市バスさんも利用できることで153便に、大体5割増しぐらいのバスが使えるということになるようでございます。

ということで、その分おそらくどのバスにも乗れるという安心感とか、あるいは早く着

くということでの効果が期待できるのかなと思っておりますし、バス会社さんでもそういうところを期待してこういう取組を進めておられるところでございます。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。

共同経営というの、全国でも熊本は非常に注目されている事業でもあると思うし、その効果を発揮していただきたいと思います。

関連して、その上に図がありますよね。需要バランスの調整による運行の効率化とあるのですが、ちょっと私、前から思うのが、他社サービスが、いわゆるA社、B社、C社の都合で路線をつくるから同じ時間帯にバスが来るという言い方で、共同運行になると時間が調整できるという、ざっくりとした言い方なのですが、電車通り、先ほど言われた県庁前辺りはそれも言えるかと思うのですが、それ以外の他方、例えば私がいる川尻、田迎、北で言うと植木方面辺りは、同じバス会社でも、熊本の特徴として、行き先は昔で言う交通センター、今で言う桜町バスターミナル、全部そこ行きなのです。発散するのも、そこ発の目的地が様々なので、同じバス会社が同じ通路を2台続けていくケースというのは結構あるのですよ。今でもあります。

だから、まさしくこの共同経営になってということですが、そうではない理由もあったと思うので、そこはしっかりとこれからもバス会社さんと意見交換、議論を進めていただきたいという思いがあります。

それと、今日、空港アクセス鉄道の件ですが、私は再三言っているように、例えば南熊本駅だとか三里木駅だとかの拠点性というのですか、そこにバスが来て、小さなバスターミナルができて、そこから乗り換えていくという、熊本はどうしても行き先が1回で降りるところというイメージがあるので、1回か2回乗り換えれば目的地に行けるとい

うようなモデルルートを、このアクセス鉄道を契機にぜひ、小さなターミナル拠点みたいなものも検討できないかなと思っていますので、そこも、なかなか答弁は難しいと思うのですけれども、どうでしょうか。

○清田交通政策課長 前半部分のバスの同じ会社でも数珠つなぎになりがちではないかということに関しては、今回、この共同経営と併せて、当然それぞれの会社の内部でも検討されておられて、例えば利用者の視点に立って、間隔が短いところはちょっと空けるとかあるいは運行期間を、どうしても熊本駅と桜町間を動かすと時間がかかり過ぎる傾向があるので、便数を見極めながら桜町発に切り替えるとか、いろいろ調整とか、あるいは工夫をされていると。それによって、間隔を等間隔にできるだけなるように努めておられるという実情はございます。そういうところは御理解いただければと思います。

あともう1つ、後者の小さな拠点をつくってということで、乗換えを少なくするということは御指摘のとおりかと思しますので、今回、豊肥線につきましては、いろいろJR九州さんともアクセス鉄道の検討に関して意見交換もしていきますし、あるいは共同経営を今後どういうふうにしていくかということは、バス会社さんとも意見交換をしていきますので、今いただいた御意見なども含めながら、ちょっと引き続き一緒に検討していきたいと思っております。

すみません、ちょっと答えになっていないかもしれませんが。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。

なかなか結論は出ないと思うのですけれども、バス会社の共同経営というのも、これはぜひ効果を示していただきたいし、アクセス鉄道も含めて、それと相乗効果が出るように、しっかり検討を進めていただきたいと思って

おります。要望しておきます。

○増永慎一郎委員長 ほかにありませんか。

○増永慎一郎委員長 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をします。

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。

その他として、何かございませんか。

ほかになければ、本日の委員会はこれで閉会をします。

お疲れさまでした。

午前10時58分閉会

○増永慎一郎委員長 なお、執行部において、村上土木部長及び平木交通部長が本年3月末をもって御退職をされます。一言御挨拶をいただければと思っておりますが、よろしいですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○増永慎一郎委員長 それではよろしくお願ひします。

（土木部長、交通部長の順に挨拶）

○増永慎一郎委員長 御苦労さまでございました。

それでは、本年度最後の委員会でございますので、私のほうから一言御挨拶を申し上げたいと思います。

昨年より、橋口副委員長をはじめ委員の皆様方の御協力をいただきまして、円滑に委員会活動ができたのは、非常にうれしく思っている次第でございます。

また、高橋部長、それから村上部長、執行

部の皆様方には、円滑な運営、本当に御協力ありがとうございました。

今年は、4回審議をしましたけれども、コロナ禍で一番楽しみにしていた管外視察ができなかったのが非常に残念でございます。また、早くコロナのこういった災難が終わるのを期待しているところでございます。

本委員会は、先ほど前川委員からもお話がありましたけれども、熊本のこれからの未来を担う非常に交通の大事な部分を占める、そしてそれが熊本の発展、また、地元の経済の発展につながっていく大事な委員会でございます。

これからも、ずっと任せられている調査事件に関しては、続いていくというふうに思いますので、これから先もどうぞよろしく願い申し上げたいと思います。

1年間、どうもありがとうございました。
(拍手)

橋口副委員長からも、一言お願いします。

○橋口海平副委員長 この1年間、増永委員長をはじめ委員の皆様方には、大変お世話になりました。

そしてまた、執行部の皆様方にも、丁寧に対応していただき、本当にありがとうございました。

今後、皆様方とともに、この熊本県のネットワークが早く整備できるように、委員としてもまた頑張っていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

本当にありがとうございました。(拍手)

○増永慎一郎委員長 それでは、どうもありがとうございました。

お疲れさまでした。

午前11時2分

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