

第 18 回

熊本県議会

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

令和4年9月28日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

第18回熊本県議会高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

令和4年9月28日（水曜日）

午前9時59分開議

午前11時51分閉会

本日の会議に付した事件

- (1) 高速交通体系について
- (2) 熊本都市圏交通について
- (3) 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 橋口海平
副委員長 松村秀逸
委員 前川 收
委員 藤川隆夫
委員 城下広作
委員 鎌田 聡
委員 高木健次
委員 増永慎一郎
委員 高島和男
委員 大平雄一
委員 中村亮彦
委員 池永幸生
委員 島田 稔
委員 南部隼平
委員 堤 泰之

欠席委員(1人)

委員 高野洋介

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・統計局長 清田 克弘
交通政策課長 坂本 弘道
空港アクセス
整備推進室長 清塘 文夫

土木部

部長 亀崎 直隆

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 西村 博

交通規制課長 堤 信二

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 松本 泰明

政務調査課主幹 近藤 隆志

午前9時59分開議

○橋口海平委員長 皆さん、おはようございます。

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

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、高速交通体系に関する件でございます。

空港アクセス鉄道の整備に向けた取組につきまして、三里木ルートに加え、原水ルート、肥後大津ルートの追加調査を実施し、その中間的な調査概要につきましては、今定例会開会日の議案説明や代表質問において知事から説明したとおりですが、詳細につきましては

て、後ほど本委員会で御説明いたします。

今後は、この調査結果に加え、県議会や空港アクセス検討委員会での議論などを踏まえ、できるだけ早く県の方針を固めてまいります。

次に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

熊本都市圏で慢性化している交通渋滞の解消を図るため、去る8月27日に熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会を設立し、知事が会長となり、沿線自治体や経済界の皆様とともに、新たな高規格道路3路線の早期実現に向けて取り組んでいくこととしました。

橋口委員長をはじめ委員の皆様にも御臨席いただき、ありがとうございました。

また、計画の具体化に向けては、現在、国の協力をいただきながら、県と熊本市が連携して調査や検討を進めています。

これらの取組をしっかりと進め、早期の計画実現に向け、スピード感を持って取り組んでまいります。

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

○橋口海平委員長 それでは、事業概要等の説明を求めた後、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。

○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60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ので、よろしく願いいたします。

それでは、資料の13ページをお願いします。

地域高規格道路等の整備のうち、中九州横断道路についてでございます。

2つ目の丸の4ポツ目ですが、大津熊本道路のうち、合志から熊本間につきましては、都市計画変更の手続が7月22日に完了しており、事業主体の国土交通省において、調査、設計が進められています。

現在、用地買収の範囲を地権者の皆様にお示しするための用地幅杭設置に向けた説明会が開催されており、今後、境界立会いが実施され、用地買収に着手される予定と伺っています。

資料の15ページをお願いします。

熊本天草幹線道路についてでございます。

県が進めている本渡道路については、今年度内の開通に向け、全力で整備を進めています。

あわせて、現状の欄、2つ目の丸の最下段のとおり、仮称第二天草瀬戸大橋の橋名の決定に向けた準備を進めています。

今後の取組の欄をお願いします。

2つ目の丸の宇城市三角町から天草市港町、3ポツ目になりますが、県では、本渡道路の開通を見据え、切れ目なく事業を推進するため、これまで、事業化に必要な調査や検討を進めてきました。

その中で、天草市志柿町区間の令和5年度新規事業化を目指し、国庫補助事業としての新規採択を国に要望しています。

18ページをお願いします。

熊本都市圏の新たな高規格道路です。

現状の欄でございますが、19ページをお願いします。

1つ目の丸の機運醸成等の取組の2ポツ目になりますが、8月27日に、経済界と行政が一体となり、高規格道路3路線の早期実現に向けた建設促進活動等に取り組むことを目的として、熊本都市圏3連絡道路建設促進協議

会を設立しました。

今後の取組の欄をお願いいたします。

1 ポツ目になりますが、国の協力を得ながら、県と熊本市が連携し、最も効果的で効率的なルートや構造となるよう検討を深め、計画の具体化に取り組んでまいります。あわせて、計画の早期実現を図るため、有料道路事業制度等の活用を含めた事業手法についても、幅広く検討を進めてまいります。

2 ポツ目になりますが、8月に設立した建設促進協議会等において、新たな高規格道路に関する県民の理解を深め、機運醸成を図るなど、計画の早期実現に向けた取組を進めてまいります。

21ページをお願いいたします。

(3)の建設促進活動です。

各路線の要望活動を記載しております。

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。

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8日に、建設促進協議会の総会が開催されております。

アンダーラインの2つ目ですが、8月8日に、熊本、大分、宮崎の九州3県知事により、財務省、国土交通省及び自民党本部に対して、九州東西軸の強化の要望活動を行っております。

アンダーラインの3つ目と4つ目ですが、8月17日と23日に、九州中央3県議員連盟の役員の皆様により、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、九州地方整備局及び財務省、国土交通省に対して要望活動が行われております。

御参加いただきました横断議連の役員の皆様におかれましては、お忙しい中、誠にありがとうございました。

アンダーラインの5つ目ですが、8月25日に開催予定となっております熊本県と宮崎県の期成会共催による建設促進地方大会は、

コロナの影響により延期されております。

アンダーラインの6つ目ですが、10月18日に、東京において、熊本県、議会、九州横断道路建設促進議員連盟、九州中央自動車道建設促進期成会合同による建設促進大会及び要望活動を予定しています。

22ページをお願いします。

②の南九州西回り自動車道です。

アンダーラインの1つ目ですが、7月20日に、熊本・鹿児島両県、期成会、議員連盟により、財務省、国土交通省に対して要望活動を行っております。

アンダーラインの2つ目と3つ目ですが、7月21日と8月3、4日に、熊本県建設促進期成会の会長である水俣市長のほか、沿線首長、県議会議員の皆様により、九州地方整備局及び国土交通省、県選出国会議員に対して要望活動が行われております。

23ページをお願いします。

③の中九州横断道路です。

アンダーラインの1つ目ですが、8月3日に開催予定となっております熊本県と大分県の両県期成会による総会は、コロナの影響により書面により開催されています。

アンダーラインの2つ目、8月8日の九州中央3県による九州東西軸の強化の要望、アンダーラインの3つ目と4つ目の8月17日及び23日の九州中央3県議員連盟の要望、アンダーライン5つ目の熊本県、議会、九州横断道路建設促進議員連盟、九州中央自動車道建設促進期成会合同による大会及び要望につきましては、先ほど御説明しました九州中央自動車道と併せて実施されております。

24ページをお願いいたします。

④の熊本天草幹線道路です。

アンダーラインの1つ目ですが、7月26日に、期成会の総会が開催されています。

アンダーラインの2つ目ですが、8月24から25日にかけて、期成会の会長である天草市長のほか、沿線首長により、国土交通省

及び県選出国會議員に対して要望活動が行われております。

アンダーラインの3つ目ですが、9月5日に、期成会により、九州地方整備局に対して要望書が提出されております。

25ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路です。

アンダーラインの1つ目ですが、7月26日に、熊本県期成会の会長、副会長である熊本市長、荒尾市長、長洲町長により、九州地方整備局に対して要望活動が行われております。

アンダーラインの2つ目ですが、8月3日に、同期成会により、財務省、国土交通省、県選出国會議員に対して要望書が提出されております。

アンダーラインの3つ目ですが、8月22日から23日にかけて、荒尾・玉名地域の期成会により、財務省、国土交通省及び県選出国會議員に対して要望活動が行われております。

アンダーラインの4つ目ですが、8月25日に、有明海沿岸インフラ整備3県議連により、国土交通省及び県選出国會議員に対して要望活動が行われております。

26ページをお願いいたします。

⑦道路整備によるストック効果のPR活動です。

アンダーラインの部分ですが、7月22日から8月3日にかけて、熊本県立図書館においてPR活動を行っております。

以上が建設促進活動となります。

引き続き、コロナ禍においても、可能な限り機会を捉えて効果的な要望活動を行い、県内の道路整備の必要性をしっかりと国に訴えてまいりたいと考えております。

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、各路線の整備の推進に向け取り組んでまいりますので、よろしくお願い申し上げます。

道路整備課は以上でございます。よろしくお願い申し上げます。

○坂本交通政策課長 交通政策課でございます。

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をいたします。

まず、27ページの旅客数の状況でございますが、8月に国から確定値ということで令和3年度の旅客数が出ておまして、前年比で約51万人増の約135万8,000人となっております。

おめくりいただきまして、28ページにつきましては、月別の状況と阿蘇くまもと空港の国内線の概要について参考記載しております。

29ページをお願いいたします。

国内線の状況につきまして、現在、8路線、1日40便就航しておまして、8月までの旅客数、利用率を参考4の欄に記載しております。御参照ください。

おめくりをいただきまして、31ページをお願いいたします。

続いて、国際線の振興についてでございますが、令和2年3月11日以降、現在、国際線はまだ運休という状況でございます。

各路線ごとの県による活動の状況について、まず、ソウル線から御説明をいたします。

おめくりをいただきまして、上から2つ目、3つ目のポツでございますが、まず、ティーウェイ航空につきまして、福岡支店を訪問して情報交換、それと8月には、韓国を訪問いたしまして、ティーウェイ航空、それからエアソウルを訪問いたしまして、水際緩和後のソウル線の復便についての協議を実施しております。

続きまして、台湾線でございますが、台湾線の欄の一番下の丸でございます。

チャイナエアラインの東京支店を訪問いたしまして、台北線の新規誘致、それから高雄線の復便、併せて国際航空貨物に関する意見交換、勉強会を実施いたしております。

続きまして、香港線につきましても、ちょっとページが一番下で見にくいので申し訳ないのですが、水際対策後の香港線の復便について、熊本県の香港事務所との意見・情報交換、併せまして香港エクスプレスとのオンライン会議を実施しております。

今週26日に国から水際対策のさらなる緩和方針が示されましたことから、早期復便に向けて、しっかりと今後もスピード感を持って取り組んでまいります。

おめくりをいただきまして、34ページでございます。

航空物流機能の状況につきましても、8月に国の確定値が出まして、昨年度4,488トンという状況でございます。

現在、国際交通貨物に関するニーズ、それから課題対応のための調査事業を鋭意進めているところでございます。

続きまして、35ページの熊本空港の運営の民間委託とアクセス改善につきましても、今回、アクセス鉄道の追加調査の報告につきまして、41ページからでございますけれども、そこにつきましても、後ほど枠をいただきまして、別添資料を中心に、併せて説明をさせていただきます。

その他の項目につきましては、6月にも御報告申し上げましたが、新ターミナルビルの開業が来年3月23日ということで、空港運営会社のほうで進められております。

それから、39ページにつきましても、空港運営会社が行う周辺対策の助成の状況を記載しております。

41ページからが、今申し上げましたとおり、空港アクセス関連でございますので、ここはこの場では省略をさせていただきます

て、46ページに、空港ライナーの運行状況について、令和3年度までの実績値を掲載させていただいております。

引き続きまして、熊本都市圏交通の件につきまして、ソフト対策につきましても、続けて御説明をさせていただきます。

53ページをお願いいたします。

公共交通機関の利用促進についてということでアンダーラインを引いておりますけれども、昨年4月から路線バス5社による共同経営を行っておりますが、昨年度、記載している4方面についてのいわゆる需給バランス調整による効率化、待ち時間の平準化という対策を行いましても、令和3年度で年間で3,300万円相当の収支改善効果が見られたと共同経営室から報告がっております。

おめくりをいただきまして、54ページをお願いいたします。

今後の取組ということで、今年度は、県庁方面における路線見直し、ダイヤ調整による待ち時間の平準化について、運輸局、公正取引委員会と調整を進めているところでございます。

また、一旦延期をしたのですが、再度、11月5日に、バス・電車子ども無料(大人100円)の日ということで予定をしているところでございます。

交通政策課は以上でございます。よろしくお願いを申し上げます。

○山内都市計画課長 都市計画課でございます。

恐れ入りますが、資料52ページにお戻りいただきますようお願いいたします。

4)の熊本都市圏総合都市交通体系調査についてでございます。

まず、概要でございますが、公共交通や道路整備等、今後の交通施策に適切に対応するため、アンケート調査等により、都市圏の人の動き等の交通実態を把握するパーソントリ

ップ調査を今年の秋に実施することとしておりました。

今年度の取組についてですが、熊本都市圏の総合的な都市交通体系調査を検討、協議するため、県や熊本市、関係機関等により、熊本都市圏総合都市交通計画協議会を設置し、7月7日に第1回委員会を開催したところでございます。

委員会からは、新型コロナウイルス感染症が拡大し、交通への影響が不透明なため、調査時期の見直しが必要であること、また、コロナ禍でも、日常の交通実態を把握できる調査方法の検討や各年度の検討手順の見直しが必要である、よりよい調査に向け、現行の都市交通マスタープランを検証し、それを調査に反映させることが必要といった意見が出ました。

これらの意見を踏まえ、令和4年度に調査方法を検討し、現況分析、将来交通需要予測に関する手法を前倒しして検討することで、次期都市交通マスタープランの策定期間への影響を軽減することができるため、パーソントリップ調査を令和5年度に実施することといたしております。

56ページをお願いいたします。

5)のパークアンドライドについてでございます。

自動車交通量の削減に向け、朝夕の通勤時間帯に集中する自動車交通を公共交通機関に乗り換えるパーク・アンド・ライドの利用促進に努めているところでございます。

利用促進に向けた取組の4つ目の丸のアンダーラインの部分ですが、現在、交通事業者や駐車場事業者等と連携して、グランメッセ熊本等の駐車場を活用し、各バス停に停車しない快速バスを熊本市中心部に運行する社会実験を7月から9月まで実施しているところでございます。

社会実験の結果を踏まえ、関係機関と連携しながら、利用拡大に向けた取組を進めてま

いります。

以上、都市計画課からの説明を終わります。よろしくお願いいたします。

○橋口海平委員長 空港アクセス鉄道に関する事項を除き、執行部からの説明が終わりましたので、一旦ここで区切り、これまでの説明内容についての質疑に入ります。

何かありませんか。

○前川収委員 まず、小さいことなのですが、中九州横断道路の連絡道路について、今年度で予算化されていましてけれども、通常ベースでいくと、毎年9月には計画段階評価の第1弾というものが始まるだろうと期待してはいたけれども、まだそのニュースが入ってきていませんので、どういう状況になっているのか、このことをまず第1として質問します。

それともう一つ、都市圏道路の10分・20分構想、3路線の話でありますけれども、先日の期成会の結成大会にも参加をさせていただきました。前に進んでいるなというような感覚は持ちました。

そのときに、御講演や資料の中にあつた数字を見ながらちょっと思ったのですけれども、あの道路も含めて、都市圏の渋滞状況というのは解消しなければならない、これは当然ですけれども、今の状況において、既に県民、市民に大きな負荷をかけているという認識、それを改めて持たなければいけないというふうに思ったのですね。

なぜならば、これは、普通であれば時間がかからない、もっとスムーズに行けるのに、これだけ時間がかかっているから、市民だったらたしか年間20万とか、何万だったか忘れましたけれども、県民でも10何万とかと云っていた、細かな数字は分かりませんが、いずれにしても、ほかの都市に住むよりも、熊本市周辺、熊本県に住んでいることに

よってそれだけ負荷がかかっているという認識から考えれば、後ほどアクセス鉄道の話もしますけれども、これはやはりやらなければならない必然の社会資本だという認識を持たなければいけない。今よりもっとよくしましようにではないのです。普通にしましように、そういう認識を持たなければいけないと思っていますが、いかがでしょうか。

○森道路整備課長 中九州横断道路の環状連絡道路につきましては、今年度、計画段階評価をするための調査費がつけられておりますので、国としましては、今年度に計画段階評価をするという話は聞いておりますが、確かに時期につきましては、現時点で私たちもまだ情報が入っておりませんので、今年度内のいつかの時期には必ずしていただけるものというふうに考えておりますし、県からも、なるべく早く計画段階評価に入っていただくように、お願いしているところでございます。

2点目でございます。

協議会に皆さん参加していただきまして、ありがとうございました。

先ほど円山先生の話もございました。円山先生からは福岡との比較の話や、ワーストワンと言われるほどの渋滞がある熊本市と地下鉄などのインフラが整備されている福岡市との通勤状況を比べられ、熊本を離れることに正直喜びもあるといったある市民の方の辛辣なお話もお聞きしました。私たちも、そういう状況を先生の講演を聞いてしっかり認識したところでございまして、やはりこういう県民、市民の期待をしっかり受けながら、委員の方々または県民の方々にこの重要性というのをしっかり伝えていくことが一番重要かなと思っています。

また、この協議会も、設立しただけではなく、今年度には中央要望等を実施し、来年度は本格的な活動に入っていきたいと思っております。具体的な検討は熊本市、県で連携

し、国から御指導をいただきながらやっているとところでございますが、県民、市民にこの必要性や進捗をしっかりと説明できるよう進めていきたいと考えております。

○前川収委員 まず、中九州の連絡道路については、9月はまだ何日か残ってはいますけれども、9月中にと思っていたけれども、できなかったというのは残念ですが、いずれにしても、最終的に計画段階評価が早く終われば、それはもう別に効果はあるわけですから、手法も含めて、なるべく早く先に進んでいただくというような形ができていくように頑張ってください。我々も、もちろん頑張ってお願ひしていきますけれども。

といいますのは、あの連絡道路がつながっていかないと、いわゆるTSMC絡みで考えたときに、道路の効果というのは格段と違うということになると思いますので、国交省が主体的にやっていただくということでもありがたいことでありまして、最初の話から考えれば、誰が事業主体になるのだろうかみたいな世界から始まっていたことから考えれば、本当に前に進んでいると思いますけれども、ぜひ早くやってください。

それと、後段のその都市圏の交通状況についての認識ですけれども、ちょっと数字をもう一回言ってほしかったのだけれども、あの数字というのは、それはただ学者さんがはじき出した数字ですか、それとも一般的に何か基準があって使えるような数字なのですか。額の話です。

○森道路整備課長 この経済損失額といいますのは、一般的な渋滞に関する時間等を経済活動に当てはめた計算ですので、そういう計算は全国でもできると。その中で、熊本県民で約17万円、熊本市民で約24万円の経済損失があるというようなデータを出させていただいているところでございます。

○前川収委員 県民、私も含めて、皆さん、全部17万円損しているのですね。負荷がかかっています。市民の皆さんは、年間24万円のお金を、別途24万円って大きいですよ。17万ももちろん大きいのですけれども、そういう負荷がかかっているという認識。その数字はなかなか、今までも聞いたことがあったのかなかったのか、忘れていたのか知らないけれども、それはものすごく大きな話であって、その数字を聞いて、私は考え方をやっぱり変えないといけないと思ったのです。やらなければならないことは当たり前ですけれども、やって当たり前のことなのだという事。

つまり、さっきも言ったとおり、それだけ県民が損していると、他の地域に住んでいたら、その分の負荷が要らないということ。まあ、もっとひどいところもあるかもしれませんが、現状あるということ。つまり、それはゼロのところもあるのでしょうか。そういう負荷がないところ、地域的に。

○森道路整備課長 他都市まで全ては分かりません。ゼロということは、やはり渋滞が全くないというところはございませんので、ゼロはないかもしれませんが、政令市等で見ますと、熊本県、また、熊本市民は渋滞損失が大きいということだと思います。

○前川収委員 ぜひ、そのことの認識を持って造らなければならないし、むしろこれまで、前も何回も言いましたけれども、検討、検討して、もう何十回聞いたか分からないという話で、結局検討で終わっていた過去が、これは県も熊本市も我々も一緒です。議会も一緒です。そういう責任をしっかりと共有していかないと、皆さんに申し訳ないですよ。それだけ負担をかけているという、そういう認識で取り組んでいただきたいと思います、土木部長、いかがでしょうか。

○亀崎土木部長 今前川委員がおっしゃいましたように、これは本当に待ったなしだと考えております。

私も、整備課長時代からこの件には携わっており、これはもう不転の覚悟で取り組んでいこうと自らも思っているところでございまして、先ほど委員からございましたように、さらに今でも困っていらっしゃる方がいるということからは、これだけではなく、今やっているほかの対策も併せて、必死でやっていくべきなのだろうというふうに私は思っております。

これからもそういう取組で頑張っていきますので、どうか委員の皆様、御支援、お力添えのほどをよろしくお願いいたします。

○前川収委員 頑張ってください。

○城下広作委員 都市圏の道路は、確かに県民、熊本市民、大変経済損失は大きいですし、あるいは国道3号線ということで、県外からもこの主要道路を通る、結果的に熊本市でそのことがネックになり、これは県だけではなくて、他県も、例えば福岡、鹿児島、これも高速だけ使うとは限らないのです。やっぱり経済的な問題で一般道路を使う場合もある。これも結果的には影響しているわけです。結構大きなトラックの県外ナンバーを見ますし、そういう意味では、先ほどは県、市だけの経済損失だけれども、これはある意味では他県、隣県のほうも経済損失というか、これが改善された時点でまた経済的にも効果が上がるということで、もっと大きなある意味では価値が出てくるということも併せて言ってもおかしくないのではないかとこのように思います。

それと、代表質問の答弁で、ここにはスピード感を持ってとありますけれども、あえて私はこだわって、そのスピード感という言葉

が幅があるから、もっと具体的に、極端に私は、一日でも早くとか、一か月でも早くとか、そのくらいの思いでやらないと、本当に構想だけで終わってはだめなのだとということで、先ほど前川委員も言われたように、このことは大変重要な課題として捉えて、ぜひ力強く進めていただきたいと、改めてまた強く要望しておきたいと思えます。

○鎌田聡委員 今の件に関連して、都市圏の話ですけれども、もちろん渋滞によりこれだけの損失があるということで、これはもう前からここでも議論されていまして、もうずっと言われている課題でございますので、今話が出たように、やっぱりスピード感を持ってやってほしいということと併せまして、52ページに都市圏の総合都市交通体系調査で出されておりますが、要は、これを見ると、マスタープランをつくるのがまたちょっと先送りのような感じに取れますが、要は、プランを幾つつくっても、多分同じような状況は、変わっていないと思うのですよ。前が多分平成28年くらいにつくっていたプランが、どれだけ今進捗されて、どれだけ効果が出ているのか、そのことをしっかりと検証した上で新たなプランをやっていかなければならないと思えますけれども、これまでのプランの進捗状況と検証がどのような状況になっているのか、教えていただきたいと思えます。

○山内都市計画課長 御質問がありましたマスタープランに関する施策の進捗状況の件でございます。

施策の進捗状況につきましては、毎年、関係機関同士で進捗を確認しながらやっているというところでございます。

とりわけ、令和4年度、そして令和8年度につきましては、対策協議会を設けまして、協議会の中で進捗状況をお互いに確認し、その効果を確認することとしています。今年

度、そういった協議会も開催して、その中で報告していきたいと思っております。

また、その中で新しい取組があったところについては、その協議会で新しく取り込む等、新たな施策として追加し、また、その中で進捗や一定の効果は評価しながらも、やるところはやっていくというところを踏まえて、見直して検討していこうと考えています。

以上です。

○鎌田聡委員 もちろん、いろいろな見直しも必要ですけれども、ネックとなっている部分、ずっと変わっていない部分があると思うのですね、渋滞の関係から見えていくと。そういったところは、プランを待ってということではなくて、実行に移していく、現行のプランの中で、そういった実行することに少し重きを置いた取組はぜひやっていただきたい。

もちろん、その調査も必要ですけれども、また調査に時間を要して、お金も費用もかけて同じような状況で、またそこから振出しに戻るといった話はしませんけれども、そういったことにならないように、しっかりと取り組んでいただきたいと思えますので、よろしくお願いします。

○増永慎一郎委員 先ほど、この3連絡道路について、今まで既存の渋滞解消についての施策はどうするのかというのを質問しようと思ったのですが、亀崎部長から、それも併せてやっていくという答弁がありましたので、一生懸命頑張りたいと思えます。

それで、渋滞解消に向けて、実は信号の調整というか、59ページの信号機の運用改善等についてちょっと質問したいのですけれども、これは、それぞれ地元の意見とか必要な状況に応じて運用を改善しているということなのですけれども、何というか、大体どれくらいの期間で改善をなさっているのですか。

○堤交通規制課長 信号の秒数調整につきましては、管制センターでの情報収集のほか、現場の警察官からの報告及び道路を利用する一般の方からの相談を受けまして、随時調整を行っているところであります。

○増永慎一郎委員 何というか、例えば3連絡道路とか、また、新しい道路ができる状況によって、何かかなりその都度、なるべく短いスパンで変えていただいたほうがいいような感じがします。

特に、今工事をされているところ等は、信号の秒数を簡単に変えられるのであれば、その辺も考えてやっていただかないと、なかなか今まで、そのスパンが長いと、いろんな状況が変わったときに、なかなか渋滞がひどくなったりとか、ここを通過してみて、こっち側の信号をもう少し短くすればまだスムーズにいくのになという部分がかかなりあるので、その辺は、自動ではないけれども、そういう情報を基にある程度やられているとは思いますが、その辺をきちんと、もうちょっと短いスパンで、大変だと思えますけれども、変えていただくようお願いをしたいというふうに思います。

○堤交通規制課長 了解いたしました。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○藤川隆夫委員 56ページにありますパーク・アンド・ライド、これも以前からいろんな形で実施されていると思えますけれども、都市圏の渋滞に関して、これを緩和するためにいろいろやられていると思うのですけれども、実際、まずは目に見える形で本当に効果があるのかどうかというのが、本当は数値化しながら表に出していただきたいのですけれども、現状、今までいろんな形でやられてき

ていると思えますけれども、それに関しての、何と申しますか、効果的なものがあれば教えていただきたいと思えます。

○山内都市計画課長 都市計画課でございます。

パーク・アンド・ライドの取組についての効果のお尋ねでございます。

パーク・アンド・ライドにつきましては、朝夕の交通渋滞を緩和するため、一人でも多くの方に公共機関を利用していただくように、取組をやっているところでございます。

実際、駐車場事業者や交通事業者と連携しながら、新しい駐車場の掘り起こしやバスの運行を検討しているところでございます。

現在の利用状況というところですが、コロナの影響もあったというところでございますが、今確保している駐車場の稼働率としては、前回大体60%までいったのですけれども、現時点では57%ぐらいということで、台数といたしまして247台が利用されているというところでございます。

我々としても、1台でも多く利用していただけるように、企業への働きかけとか広報活動、周知を徹底していきたいと考えております。

以上です。

○藤川隆夫委員 確かに、コロナ禍の中で、自分の車で通勤したいという方が増えているということで利用が減っているのだろうと思えますけれども、やっぱり渋滞緩和という意味においては、これをもっともっと進めないといけないし、県も一生懸命宣伝をされているのだけれども、実は利用者があまり伸びていないという現状が多々あると思えます。

これをやっぱり伸ばしていかないと渋滞緩和につながらないと考えておりますので、そこはもう一度仕組みを考えていただいて、利用したいというような気持ちになるような施

策に転換してってもらえればと思いますので、よろしく願いいたします。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○高木健次委員 13ページなのですけれども、中九州横断道路のことでお尋ねします。

現状で大津西一合志間、延長4.7キロ、これが4年度に事業化されたということで、非常に私たちも喜んでおります。

ただ、このことは毎回申し上げておりますけれども、T SMCの関係で、非常にあの地域、管内が憂慮されている場所であります。したがって、大津西一合志間、4.7キロですかね、これが事業化されたけれども、まだ用地交渉等に入っていないと思うのですね。合志一縦貫道までは用地交渉に入っているというふうに思いますけれども、T SMCが2年後には完成するわけですから、それまでにやっぱりどうしても間に合わないということで、大津西一合志間が国家プロジェクトであるT SMCに関連するならば、非常にこの辺は国に強く申し上げて、急げと、急いでくれと。でないと、先ほどあった県民の年間負担が、県民で17万とか、13万から17万、こういう負担がまだまだ増えてくると思うのですね、この統計からいけば。

ですから、非常にこのことは最優先にやらないと、もちろん国の直轄事業ですから、国にこの辺はどンドン県のほうからやっぱり申入れをして、我々も、一生懸命、会長を中心としていろいろな要望をやっていますけれども、できるだけこれは国のほうに、県の総力を挙げて、この区間はどういうことで取り組んでいただきたいというふうに思いますけれども、部長、いかがでしょうか。

○亀崎土木部長 今高木委員がおっしゃいましたように、このプロジェクトは、まずはJ A S Mの建設というのが国家プロジェクトで

ございます。それに伴う中九州の今回の事業化というのも、これは、今おっしゃいましたように、そういうところも影響しているのではないかとこのように思っております。

我々も、今回、あの周辺の道路について、基幹となる道路の中から3か所重点的に優先して整備をやっていくということをお示したところです。

常々国交省と話をしている中では、これは、国、県、地元も含めて、これはもう総力戦でやらなければならないというふうに思っておりますし、そこの気持ちの認識は共有しているところでございます。

さらに、実は、我々も、あの中にインターチェンジのアクセス道路というものを今回掲げておまして、これも実はそれと連動しているところでございまして、そこは一生懸命やらなければならないと思っております。

いずれにしても、これまでにないスケジュールを組んで、これは一日も早く、もうまさに一日も早く成し遂げていかなければならないというふうに思っております。

以上です。

○高木健次委員 部長の非常に力強い答弁をいただきましたけれども、やっぱりこれは、大津西一合志間は4.7キロ、やっぱり東のほうから入ってくる玄関口ですから、特にT SMC、セミコンパークのですね。やっぱりこれも一緒に進めていかないと、合志一縦貫道間が早くできた、こちらのことは後回しになったということでは、やっぱり整合性が取れないと思うのですね。ですから、ぜひこの辺はしっかりと、国家プロジェクトですから、その辺を頭に入れて頑張っていたいただきたいと思っております。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○南部隼平委員 都市圏の渋滞に関連して質問させていただきたいのですけれども、19ページの都市圏3連絡道路建設促進協議会が設立ということで、これ自体は非常に、皆さんおっしゃるように、前に進んだということで非常に良かったと思いますけれども、今後の取組のところで、まさにその取組のところにも、有料道路事業制度等の活用を含めた事業手法の検討とか、こういったものがこの資料に入ってきたのは良かったなというふうに非常に思うのですけれども、その後、県民の理解を含め、機運醸成を図るというふうに書かれておりますけれども、実際そういう、我々議員は、こういう情報をいただくので分かるのですけれども、県民に対して、どういうふうにこの渋滞の、先ほどの金額であるとか、そういったものを周知していくのか、そういった具体的な動きというのは何か計画されていますでしょうか。

○森道路整備課長 当然、この機運醸成につきましては、非常に県民に理解していただくというのは大事なことだと思っています。

今、具体的に、いつ、どれというところまで煮詰めてきてはおりませんが、シンポジウムだったり、出前講座だったり、現場見学会だったり、パンフレット、広報、様々な手法を熊本市と一緒に検討しているところでございまして、早くそういう事業に取り組んでまいりたいと考えております。

○南部隼平委員 ありがとうございます。

やっぱり県民の皆さんは、恐らく今まで何度もこういう議論があつて、結局できなかったというのがある。あとは、やっぱり渋滞に皆さんちょっと慣れてしまっているというのもあるのです、県民が。もうどうせこの渋滞はなくなるだろうと思われている方、地元の方から、私も、東バイパスが通っていますので分かりますけれども、そういった御意

見もありますし、そんな中でも、やっぱり本当にこの熊本の渋滞というのは大変なのだというのを皆さんにしっかり理解していただいて、だったらやっぱり有料道路を造るべきだとか、都市高速のようなものを造るべきだというのを、やっぱり県民とか、もちろん熊本市が主体にはなると思うのですけれども、そういったところを市民から突き上げるような動きをつくると、多分皆さんも非常に動きやすくなってくると思いますので、そういった周知も含めて、我々もしっかり協力したいと思いますので、よろしくお願いします。要望です。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○池永幸生委員 32ページの台湾線ですけれども、台北線を誘致する、また、意見交換を実施したと言われますけれども、内容をちょっと教えてもらえますか。

○坂本交通政策課長 基本的には、一旦高雄線が休止した後も、常に復便に向けて福岡支店、東京支店との交流は続けておりましたけれども、やはりTSMCという状況の中で、台北線というのが非常にクローズアップされてきて、我々の実感としても、チャイナエアラインさんの、何と申しますか、反応というのがやはりもう明らかに変わってきているという状況を感じておりますので、福岡のみならず、なかなかまだ現地にとというのは、台湾の水際対策上、厳しいのですけれども、東京まで出向いて、より経営に近い方との意見交換ができるような動きというのを現在やっているところでございます。

○池永幸生委員 飛行機は、離陸から着陸というのが決まりなのですね。飛んだままどこかに行くわけにはいかないわけですので、熊本にTSMCが来るとするならば、やっぱり

人流、物流、かなりの流れがあるのではなからうかと。台北の方からも、やはり注目度は熊本に集まっていると思うのですよ。そのところを本当に十分把握されて、協議、調整をやってもらいたいと思います。

○坂本交通政策課長 ありがとうございます。

池永委員がおっしゃるように、我々も、今回、最大のチャンスとっておりますので、この機を逃がさず捉えていきたいと思っております。ありがとうございます。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。なければ、次に、空港アクセス鉄道に係る説明をお願いします。

○清塘空港アクセス整備推進室長 恐れ入りますが、右上に別添資料と書いてございます冊子をお願いいたします。

まず、表紙をおめくりいただき、1ページをお願いいたします。

1、調査の趣旨でございます。

空港アクセス鉄道につきましては、県民総合運動公園のアクセス改善も図り、その需要を取り込める三里木駅からの分岐延伸ルートを軸に、これまで検討を進めてまいりました。

こうした中、空港周辺地域は、TSMCの進出が決定し、本県における半導体産業の集積拠点としてのみならず、国の経済安全保障にとっても重要な地域となっております。

そのような取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、昨年11月の定例会において、三里木ルートに加え、原水ルート及び肥後大津ルートの3つのルート案について、追加調査を実施することを表明し、調査を実施しているものでございます。

次に、2ページをお願いいたします。

2、調査の主な前提条件についてです。

今回の調査の前提をお示ししております。

まず、整備方式、構造でございますが、いずれのルートも、豊肥本線と同じ単線での整備としております。基本的には高架構造とし、地形や周辺地域の環境の面から高架が難しい箇所をトンネル構造としております。

次に、豊肥本線との接続です。

三里木ルートと原水ルートは、肥後大津方面への豊肥本線の利便性維持の観点から、平成31年にJR九州と合意した内容を踏まえて、分岐駅で乗り換えるという設定としております。

肥後大津ルートは、熊本方面からの列車の大半が肥後大津駅が終点となっていることから、JR九州とも協議の上、豊肥本線からの直通運行としております。

次に、運行本数です。

記載のとおり、1日片方向で49本、1時間当たりでは2.5本としております。これは、現在豊肥本線で運行されている車両のほとんどが空港アクセス線へ接続することを前提としております。

なお、肥後大津ルートにつきましては、直通運行が可能というところから、JR豊肥本線の運行ダイヤが過密な午前7時から午前9時の時間帯以外で快速直通運行を追加する場合の可能性についても試算をいたしました。その前提として、快速列車を1日片方向で14本追加する前提としております。

次に、運賃です。

いずれのルートも、これまでの調査と同様、熊本駅から空港駅までの運賃を800円としております。

なお、分岐駅から空港駅までの運賃につきましては、熊本駅から分岐駅までの豊肥本線の運賃を800円から差し引いた金額となっております。

次に、航空旅客です。

いずれのルートも、熊本国際空港株式会社が掲げる2051年度の航空旅客者数目標値であ

る622万人を基にして計算しております。

次に、建設期間です。

いずれのルートも、工事着手から用地買収期間を含めて8年になります。

なお、次のページにも記載しておりますが、工事着手までには、測量や概略設計、環境アセスメントの手続などが必要になるため、準備期間としてプラス4年を見込んでおり、開業時期を2034年度末に想定した調査となっております。

次に、資金計画です。

建設事業費の一部を出資金としてあらかじめ用意しておく必要がございますが、その出資金につきましては、総事業費の20%を前提にしております。

補助金につきましては、これまでも国に要望しております総事業費の3分の1ずつを国と県が補助する想定の実業スキームと、国と県が18%ずつを補助する現行の補助制度の2パターンを前提条件としております。

借入金につきましては、記載のとおり、総事業費から補助金と出資金を除いた額としております。

次に、収入です。

運賃につきましては、先ほど御説明したとおりです。

JR拠出金につきましては、空港アクセス鉄道の開業後、JR九州の既存路線で生じる増益額の一部を、総事業費の3分の1を上限に計上しております。

最後に、支出です。

人件費や営業経費になりますが、鉄道統計年報から現在把握できる最新のJR九州などの単価を用いて設定をしております。

次に、3ページをお願いいたします。

3、中間的な調査概要(3ルートの比較表)についてです。

まず、概算事業費です。

整備延長に応じて事業費も大きくなっており、約6.8キロと最も短い肥後大津ルートが

税込み約410億円と、3ルート中最も安い試算となりました。次いで、約8.8キロの三里木ルートが税込み約490億円、約9.1キロと最も長い原水ルートが税込み約530億円で、最も高い試算となっております。

次に、工事期間です。

先ほどお話ししましたが、いずれのルートも用地買収期間を含めて8年になります。また、工事着手前の準備期間として4年間を見込んでおり、開業時期を2034年度末に想定した調査となっております。

次の豊肥本線との接続は、先ほど御説明したとおりです。

次に、熊本駅から空港駅までの所要時間です。

熊本駅からの距離に応じて時間も長くなりまして、最も短い三里木ルートが、運動公園付近の中間駅の停車時間を含めて41分、次いで原水ルートが43分、最も距離の長い肥後大津ルートが44分となっております。

次に、需要予測です。

最も所要時間が短く、併せて中間駅の需要も見込める三里木ルートが、1日当たり5,800人と最も多く、次いで直通運行可能な肥後大津ルートが、1日当たり4,900人となりました。なお、原水ルートは、1日当たり4,700人となっております。

次に、費用便益分析、いわゆるB/Cです。

B/Cは、事業の予算化の判断に資するための評価指標とされております。

肥後大津ルートが、30年で1.03、50年で1.21と最も高く、次いで三里木ルートが、1.01と1.18という結果になりました。なお、原水ルートは、1.0を大きく下回る数値となっております。

次に、収支採算性です。

収支採算性は、鉄道事業許可の採択基準とされている開業後40年以内に累積資金の収支が黒字化するという観点から試算するもので

す。

県が想定するスキームで、総事業費の3分の1ずつを国と県で補助する場合、三里木ルートと肥後大津ルートは、40年以内の累積資金収支の黒字化が可能であり、採算性が確保できます。

一方、下段の現行の補助制度では、いずれのルートにおいても、鉄道事業許可の採択基準とされている40年以内の累積資金収支の黒字化には至らず、事業化に向けては補助率のかさ上げなどの対応が必要となっております。

4ページをお願いいたします。

3ルートを大まかなルート帯として示したものです。

鉄道の整備ルートについては、ルートを選定後、現地の測量や地質調査結果等を踏まえた鉄道設計の精緻化と環境アセスメントなどの手続を経て、より具体的なルートを検討して示していくこととなりますが、現時点では幅を持った状態で示させていただいております。

三里木及び原水ルートは、空港の西側から、肥後大津ルートは、空港の東側から乗り入れるイメージとなっております。

次のページをおめくりください。5ページをお願いいたします。

4、鉄道整備により期待される効果についてです。

こちらにつきましては、現時点では定量的に試算できない効果をまとめております。

まず、豊肥本線との直通かつ一体的な運行についてです。

JR豊肥本線との直通運行であれば、乗換えが不要となることで、熊本市中心部とのアクセス向上が図られることに加え、熊本駅から空港駅まで1つの路線で行き来できることから、肥後大津ルートが利用客に分かりやすく、使いやすい交通機関になると整理しております。

さらに、2段目でございますが、豊肥本線とアクセス線を一体路線として運行することで、効率的なダイヤ編成や人員配置などを行うことが可能となるほか、快速列車の設定など、機能強化も図りやすくなります。これらの効果の可能性は、直通の肥後大津ルートのみだと整理しております。

次に、空港周辺地域の発展への寄与についてです。

下の6ページの阿蘇くまもと空港周辺における人口変動と企業立地状況の概略図も併せて御覧ください。

合志市、菊陽町、大津町といった空港周辺地域は、人口増加が続いている全国的にも数少ない地域です。また、当該地域は、TSMCの進出と前後して多くの企業立地や工場の増設が続いており、国の経済安全保障の拠点として、地域のさらなる活性化や発展可能性が考えられます。

このような発展している地域全体を広くカバーし、その需要を取り込むことができることから、3段目では、人口増加に着目して、4段目では、産業面の今後の発展性に着目して、双方ともに最も効果が期待されるルートとして、肥後大津ルートと整理しております。

次に、県民総合運動公園へのアクセスについてです。

県民総合運動公園や運転免許センターへのアクセスにつきましては、近隣に中間駅を設ける三里木ルートのみと整理しております。

最後に、阿蘇への観光ルートです。

資料に記載のとおり、南阿蘇鉄道は、肥後大津駅への乗り入れを目指して、現在、JR九州と協議を行っております。それが実現すれば、南阿蘇へのアクセスが容易になることで、観光客の増加も期待できます。

このように、電化区間の終点である肥後大津ルートであれば、阿蘇駅方面へ行く場合も南阿蘇へ行く場合も、乗換え回数が少なくな

り、分かりやすいルートになることから、肥後大津ルートと整理しております。

最後に、7ページをお願いいたします。

ここでは、鉄道の実現に向けて整理すべき課題を記載しております。

1点目は、JR九州との運行形態及び費用負担の合意に向けた取組です。

これまでのJR九州との合意は、三里木ルートを前提としたものであり、仮に肥後大津ルートを選定する場合、JRとの役割分担や費用負担について、再度協議が必要となります。

現在もJR九州と実務レベルの協議を続けておりますが、その協議をさらに加速化させるとともに、トップレベルでの協議についても調整してまいります。

2点目は、国の財政支援の実現に向けた取組です。

鉄道事業許可の基準とされている累積資金収支の40年以内黒字化をクリアするためには、現行補助率である18%を総事業費の3分の1まで引き上げる必要があります。そのため、あらゆる機会を通じ、経済団体などと官民一体となった要望活動を、今まで以上に強力に実施する必要があると考えております。

3点目は、県民総合運動公園のアクセス改善策の検討、整理についてです。

三里木ルート以外を選択する場合、長年課題となっている県民総合運動公園等へのアクセス改善策をお示しする必要があると考えています。

そのため、施設関係者やイベント主催者等といった関係機関とも協議しながら、庁内関係課全体で対応策を検討していきたいと考えております。

令和4年度の追加調査に係る中間結果概要については、以上となります。

引き続き、県議会をはじめ、今定例会後に開催する空港アクセス検討委員会の御意見等も踏まえながら、できるだけ早く県としての

方針を固めてまいりたいと考えております。

説明は以上です。よろしくお願いいたします。

○橋口海平委員長 空港アクセス鉄道に係る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。

○高島和男委員 今回の調査結果で、新たな材料の一つに肥後大津ルートの直通快速運行があると思うのですが、空港への直通運行は、この委員会でも度々利便性の向上ということで俎上に上がって、執行部からは、豊肥本線が単線のため、これ以上の運行本数の増加は不可能であると、直通乗り入れはできないというような答弁が度々あったように私は記憶をしております。

今回、今の説明では、肥後大津ルートが、肥後大津駅が終点であるということと、JRとの協議の中で直通乗り入れが可能になったという御説明だったと思いますけれども、であるならば、今までの論議というのは何だったのだろうかというふうに思ったわけでありまして。

そこで、改めて、今回直通あるいは快速乗り入れが提示された今日に至るまでの経緯というものを、もう少し御説明をいただきたいと思っております。

○坂本交通政策課長 御指摘の直通の可能性の議論についてでございます。

我々、これまで、様々な調査、累次の調査をやってきている中で、JR九州とも事務的な協議を行ってまいりました。

その中で、まず1つ、三里木ルートという部分、運動公園の改善も含めた議論の中で、JR九州と、31年2月の同意だったと思っておりますけれども、JR九州側から強く申入れがあったのが、とにかく豊肥本線の肥後大津までの利便性というのを絶対に低下させないよう

にと、そこはもう譲れないという前提の中で協議を進めてまいりました。三里木というのを軸にして。そういった中で、そこで直通というのはちょっと、JRの意向からすると、なかなかハードルが高いという認識でございました。

今回、追加調査という中で、前提条件としてどのルートが最適かというのを改めて評価する中で、肥後大津であればJRとしてはどうなのかという考えをある程度精査した形で、ダイヤ上どうなのか、あるいは肥後大津ルート、当然豊肥本線につながって、そこから先もありますけれども、そこも含めて肥後大津からであればどうかということに対して、今回、電化の最終区間ということであれば、確約はできないけれども、直通運転というのはJRとしても当然考え得るという御説明を、そういった部分の事務的協議をJRと重ねた結果、こういう3ルート比較の評価を出しているというのがこれまでの経緯でございます。

○高島和男委員 ということは、繰り返しになりますけれども、度々この委員会でも、やっぱり直通が便利であると、利用者数を増やさないといけないという論議もありました。増やすためには、やっぱり直通があったり快速があったりするほうが良いというときには、あんまりJRとの協議にはならなかった、しなかったということで理解しているのですかね。今回、本格的にJRとやったということですが、そのときの委員会での議論を受け止めて、JRとはあんまりやらなかったということですか。

○清田交通政策・統計局長 すみません、私、昨年度、交通政策課長としてこの委員会にも出席させていただきました、それに関する質問も受けてまいりましたので、私の記憶、手元に過去に正確にどう発言したかとい

うのはあれなのですけれども、今までも三里木で乗り換えて空港までつなぐという前提で話をしているときに、直通を実現するべきだという御指摘もいただいて、そのためにはJR九州との協議は当然必要になるし、技術的にもどういう方法があるのか、直通で行く方法がそもそもあるのか、例えば、車両を連結すると分離するとか、そういう方法もあるのではないだろうかということで協議をしているということで説明をさせていただきましたが、前提としては、JRとしては、やはりそもそもの基準は三里木で乗り換えるというのが前提で、かつ、肥後大津方面への利便性は低下させないというのが大前提なので、直通に関して、JR九州にそこまでの協議に乗っていただけなかった、そこまで協議が至らなかったというのが、昨年までの状況かなという理解をしております。

○高島和男委員 今局長のおっしゃった、記憶があまり定かではないということで、私も、過去の委員会での議論あるいは委員長報告をちょっと取り寄せて調べてみたのですけれども、確かに乗り入れが可能かどうかしっかり研究するのだということはおっしゃっているのです、私はいいいことだと思うのですよ。直通乗り入れが実現できるということは大変いいことなので、仮にということを、先ほど、課長は、JRはおっしゃったということでございますけれども、このルートが仮に決定していくのであれば、やはり直通が便利ですし、快速もあつたほうが良いと思いますので、決定ではないでしょうけれども、ぜひその線で御尽力をいただきたいと思います。

もう1点、いいですか。

別件でございますけれども、今回の調査結果に関して、知事は答弁で、県民に、議会に説明を尽くして、検討委員会でも十分議論を経て方針を決めるというような御答弁だったと思います。

その一方で、定例会の代表質問の後に、副知事が菊陽町を訪れて、町議会議員の皆さん方に対して、地元へ期待させたことをおわびするとおっしゃったことが報道されました。

もちろん、発言の一部を切り取ったものだと思うのですが、あの記事を読んだ私も含めて、これはやっぱりもうあたかも肥後大津で決まりなのだというような印象を受けたのですけれども、副知事の発言の真意、あるいは行かれた方、同行された方、聞かれたことで、実はこういうことなのですよということを御説明いただければと思います。

○高橋企画振興部長 私も同席しておりました。

副知事が申し上げたのは、今まで三里木ルートでほぼ決まっていたということだったかもしれませんが、ただ、こういう形で3ルートを改めて並べてみたところ、ほかにも変わり得る可能性が出てきたということで、そういう意味で、もう三里木とずっと思っていた方々に対しては、そういう期待をさせてしまったという話をされたということでもあります。変わる可能性が出てきたよということで申し上げたと思います。

○前川収委員 3つの案を提示していただきまして、これまでの御意見も含めて話を聞きながらずっと見てきたのですけれども、それぞれに、まあ原水ルートはちょっと難しいでしょうね。客観的に私の個人的な感想から言えば、やっぱり需要予測も立ちませんし、工事概算事業費もとても高いという状況になれば、そう簡単ではないというふうに思いますが、肥後大津ルートと三里木ルートの比較の中で、なかなか分かりづらい部分があると思います。

というのは、肥後大津ルートであれば、さっきの話ではないけれども、直通運転ができますと、この直通運転は、時間帯次第でプラ

ス14本ですか、要するに通勤時間以外の空いている時間を狙って14本が快速運轉的なものでやれそうだという話、それと同様の、空いている時間を狙った三里木ルートが、要するに、大津までの路線に現行上影響を出さないということであれば、仮にプラス14本を三里木分岐ということが可能であるのかどうか、もちろん直通が前提ですけれども、そういうこともきちんと検証してほしいなと思うのです。要するに、同じ条件で比べないと分からない。大津からであれば、分岐が可能、直通で行けるということ。

ただ、プラス14本というのが出た以上、これは三里木からでも直通分岐というのができないことはないのではないかと。つまり、直通分岐できなかった理由は、大津に行かない理由はつきりません。要するに、大津までの便を優先すると、大津までの利益をちゃんと優先しなければいけないし、乗客の利便性も確保しないといけない。それはドル箱ですからね、大津―熊本間というのは。たくさんお客さんが乗られるから。ただし、プラス14本というのがこの数字で出ていますから、大津からの直通でプラス14本快速ができるということであれば、これは別にプラス14本、三里木からでも、影響を出さないということであれば可能なのかなというふうに、私は、今勝手に先ほどの議論を聞きながら思っていて、それが1つきちんと答えを出してほしいところと、もう一つは、大津ルートの場合には、直通で行けるわけですね。乗換えが必要ないと。ただ、運営主体はどうするのかという話が出ますね。大津で仮に快速で止まらずに空港一直線という話で、大津駅を過ぎたら、運轉手は別な人に代わって、運行の電車は変えようがないですね、これは。今までの乗換え方式であると、そこから先は違う電車で違う人が運轉していく、つまり運営主体が変わる。同じでも可能ですが、変わるという前提であった。今度は、直通にすると

変えようがないのですね、運行主体を。同じ電車が行くのに、まさかそれは直通で乗り換える必要はないわけですから、乗り換える必要はないし、そんなことを考える人は誰もいない。ということは、同じ電車がそのまま行くわけね、熊本空港まで。

この中で、まだ分からないのは、今JRと協議していただいていると思いますけれども、違いとして出てくるのは、運行主体。下は別ですよ、造るのは別。出来上がった後、運行する人、運行の電車、電車が走るのですよ、多分。多分じゃなくて、間違いなく。それは誰のものになるのか、誰が使うのか。例えば、JRが持っている車両をそのまま直通で向こうに持っていくという形、流していただければ。これは希望的観測ですよ。それは電車を買わなくていいわけですね。たくさん要るから1台、2台増やせという話は当然あるかもしれないけれども、基本的には、それは今の電車で行けるという話、これが分かってくると、比較対象の仕方が随分変わってくるというふうに思いますので、ぜひそういった中身を、これは今詰めていращやる状況で、公表できない話もあるかもしれませんが、そういう違いの部分が分かるように、JRとの協議をしっかりと詰めていただきたいというふうに思っています。

知事は、肥後大津に可能性をというふうにおっしゃった。多分、それは、直通運転ができることに対する可能性ということだろうと思うのですね。私の想像ですよ。

ただ、さっき言ったように、三里木ルートだって、プラス14本分だけでも直通運転ができるかと。プラス14本分だけで、まああんまりいい話ではない。そんなことができるのかできないのか、ちょっと想像しづらいのだけれども、そんなこともちょっと協議として、できないならできないで、なぜできないのかというのが、もやもやとせずきちっと分かる形、それから肥後大津ルートも、もやもや

とせずきちんと分かるということで、その中から優位性を見い出していくと。これからですよ、今決まっているわけではなくて。確かに、これで三里木ルートは確定的ではないという状況に変わったということについてのおおびというのは、私は理解しておりますけれども、そういったものをぜひ早めに出していただきたいというふうに思っておりますので、その点についてまず御答弁があればお願いします。

○坂本交通政策課長 今前川委員の御指摘のあった中で、まず快速の件でございます。

当然、三里木の場合、快速はできるかできないかというもので、駅を飛ばすような快速というのは、肥後大津以外でも手段として取り得るかというのは、我々としても、そこは議論をいたしました。

あとは、先ほど申し上げました豊肥本線の利便性を低下させないという中で、JRとどういう形ができるのか、かつ、仮に直通ではなく乗換快速みたいな話についても、我々としても議論したのですけれども、そこはまだちょっと十分に精査もできておりませんし、JR側とさらにスピードを上げるような手段が可能かという精査した議論はしておりませんけれども、今御指摘いただいたとおり、当然そこも俎上に上げての今後の詰めは必要だと考えております。

あと、運営形態につきましても、委員おっしゃるように、我々として、やっぱり直通メリットを極限まで、まあ率直に言えば、利便性も上がるし、県の負担といたしますか、最終的な新たに運営する鉄道会社の負担も一番少なくなるように、車両の面であったり、運転士の面であったり、そういったものは、我々としても、JRにどこまでやっていただけるかというのを、期待を持ちつつ、今後の交渉を進めてまいりたいと思います。

○前川収委員 今お話があった部分を、正確な形できちんと、相手の意見も踏まえた、県としてはではなくて、JRとその協議をして合意に達しているという前提の中で公表してもらえれば、我々は、この数字、選定の材料として非常に大きな部分になるのかなというふうに思っておりますので、もう一度その部分の精査をよろしくお願ひしたいというふうに思います。

それと、もう一ついいですか。

もっと実は大きな話なのですけれども、空港アクセス鉄道も、先ほどの道路の話と同じで、もう何十年も前からできたらいいなという話をやってきたのですね。この利便性というのは、我々県民、要するに熊本空港を使っている、アウトバウンドで使う我々のためもちろんありますけれども、それ以上に熊本にお見えになる人たちにとっての利便性、熊本へ来る人たちが熊本を選ぶという利便性には、ものすごく大きな部分があるというふうに思っています。

もちろん、我々が便利になることが県費を出す要因の一つであろうと思いますが、たくさんの方がお見えいただける選択肢になり得るという部分から考えれば、ぜひこの空港アクセス鉄道もやり上げなければいけないというふうに思っております。

そこででありますけれども、私たちは、TSMCのインパクトがあった後に、少し時間が伸びたというような感じを持っておりますが、出来上がるまでに12年を要するというのであれば、もうそんなに余裕はない。来年には新しい空港が開業するという条件から考えれば、この年内ぐらいには、今年ですよ、年度ではなくて。年内ぐらいには、もう結論、決定をしなければならぬという気持ちを持っています。

そうでないと、方向性を決めて前に進むという結論を出さないと、今までの失敗は、ずっとそれを延ばしてきたのです。検討、検

討、検討、検討、もちろん検討材料があることは分かりますけれども、どこかの段階でこれは、もうやがて3年以上、4年ぐらいか、検討を、今回の検討だけでもそのくらいかけてやっているわけでありますので、ぜひ、次の12月県議会においては、部長のほうから、県としてはこういう案でいきたいという御報告をしていただきたいと思いますが、いかがですか。

○高橋企画振興部長 私としては、頑張りたいと思っています。

知事も申し上げておりました、前川委員からもお話ありましたJR九州との協議であります。これも一つ大きな課題です。

それから、国の財政支援が前提になると思っていますので、国との協議、これも大きな問題だと思っています。

それから、三里木ルートではなくなった場合、肥後大津だった場合の運動公園のアクセス改善、この3つでございます。これをしっかり考えながら、委員の期待に沿うようにしっかり頑張っていきたいと思っています。

○鎌田聡委員 これだけの、400何十億ですか、それぞれに多額の税金を使ってやるわけですから、私は、当初から言っていますように、やっぱりしっかりと議論、精査をして、そしてまた、採算性も見ていかなければならないということで、急ぎ結論を出す必要はないと思っていますし、これはもうずっと議論もしてきておりますが、そもそものやっぱり622万人、ここをやっぱりきちんと説得力ある数字にしていけないと、これはやっぱり県民の理解を得られないと思っていますから、そういった数字も必要だろうと思いますし、今回ちょっと方針が肥後大津になったら、全て何か肥後大津に優位的な数字になっているのかなと思いますので、鉄道整備に期待される効果についても、やっぱりこの県民

運動公園だとか運転免許センター、これは大きなウエートをこのアクセス鉄道は占めていると思うのですよ。だから、そういったところもしっかりと県民に向けての議論、これも必要だろうと思っております。

今回、肥後大津ルートについて、時間的にも44分ということを出されておりますけれども、TSMCの進出について、豊肥本線、これもこの前も言いましたけれども、豊肥本線の利用は増えるにしても、空港までの利用がどれだけ増えるのかと、これについて非常に私は懐疑的に思っております。

ここに書いてありますような、1日4,900人利用するのかわかなのかということ、この前も言いましたけれども、空港ライナーで今1日170人ぐらいなのですよ、肥後大津から。これは、まさに空港ライナーのルートになるわけですよ。そこで、200人弱の利用が4,900人になるのかということと併せて、空港ライナーも、交通政策課が始めたときは、空港から最速で42分をつなぎますと、そんな触れ込みだったのですね。ですから、空港ライナーのほうが速いのですよね、44分より。だから、その辺の数字もきちんとやっぱり精査をしてもらわなければ。鉄道を引かなくても、空港ライナー、大量輸送でいくのなら、肥後大津からバスを出せばいいわけであってですね。

そういったことも、比較対象というのは、これは3ルートだけではなくて、やっぱりそういったバスルートも含めたところの比較検討をした上でしっかりとこれは決めてほしいと。そのことで一旦立ち止まるという話を2～3年前にされたと思うのですよ、一度。そこでの比較検討がまだ終わっていない中で結論を出すのは早いのではないかなと思いますけれども、いかがでしょうか。肥後大津からのバスとの検討とか、それはもうやらないのですよね。

○坂本交通政策課長 今、主に需要予測の数字の御指摘だったかと思えます。

また、この4,900人、肥後大津ルートの数字というものにつきましては、これまで三里木ルートで議論してきた前提条件をきちんと踏まえた形で、かつ、国の事業認定のガイドライン、これに遵守する形でやっておりますので、そこに対して、冒頭申し上げました、肥後大津に有利なのが並んでいるという指摘もございますけれども、そこはもうフラットにこの数字を出しているものでございます。

もちろん、空港ライナーについて、今御指摘がありましたけれども、何といたしますか、やはり鉄道で、まあ肥後大津で直通であれば熊本駅から乗換えなしで大きなトランクを積み替えずに行けるといふ部分、そういった部分、どうしてもこの需要予測の数字は、そういった決められた形でこれまでの前提条件を崩さずにやっておりますので、なかなか十分に反映し切れてない部分はございますけれども、先ほど定性的な部分で新たにつけさせていただいたこの直通メリットを、前川委員からも御指摘がありました、そこをきちんと実のあるものに、そういった部分を含めると、決してこの数字というのに妥当性がないとは我々としては考えておりませんので、当然、鉄道というのは、この調査結果の中で進めていけるといふふうに思って、今進めております。

当然、今後も、そういった事業許可に向けては、国からも、そういった需要予測をさらに精度を高めたものは求められていきますので、しっかりと検討してまいります。

○鎌田聡委員 そもそも622万人のところからずれていますから、やはりそこからこの数字は引かれていると思いますので、非常に懐疑的、先ほど言ったとおりなのです。

今バスの話はなかったのですけれども、バスとの比較とかはいかがですか。

○坂本交通政策課長 全体のパイの中では、バスとの比較というのを、国のガイドラインに基づいて、時間であるとか、いろんな前提条件を加味して、きちんとその割合を出している試算になっております。当然、他モードとの比較も行っております。

○鎌田聡委員 先ほど、空港ライナーが15分と書いてありましたけれども、タクシーです。鉄道で行けば何分になるのですか、肥後大津から。時間短縮というのは何分になるのですか。

○坂本交通政策課長 今手元にある機構からの調査資料が、トータルでの時間比較の部分ですので、そこは、必ず数字はあると思いますので、調べて御報告いたします。

○鎌田聡委員 ぜひお願いします。

だから、時間短縮効果が何分あるから、これは有益な内容という、これもやっぱり県民に説明する材料だと思いますし、しっかりといろんな数字に信憑性を持たれるように、調べていただいて、出していただいて、議論を、検討していくということが重要だろうと思いますので、よろしくお願いします。

○城下広作委員 もともと定時性、速達性、大量輸送というのがある、いわゆる鉄軌道というのは、大量輸送が最大の武器になるのですよ。例えば、どこかで仮に止まると、そしてまた乗り物が変わると、大量輸送という形が崩れるということで、鉄軌道がいいという論議をして、私は、ある意味では、TSMCが来ようが来まいが、いわゆる熊本駅から空港まで鉄軌道でつなぐということで大量輸送が可能になり、定時性が確保され、そして空港に対するイメージがアップして、熊本空港にも行きやすくなったということで来ようか

などという、そういう効果もあるということで論議してきた流れだというふうに思うのです。

当然、その中に、三里木だったら、三里木も、ここは乗り継ぎではなくて、直接乗り入れもできないかなという論議もしながら、だけどそれはなかなか厳しいということで、ただ、それが絶対抹消されたわけではないというのは理解していたのだけれども、今回、大津は、そのことが一番ハードルが低いから大津という形、直接乗り入れが一番容易であると、JRもそう言っているというような論議でだんだんこれは狭まってきているのかなというふうに思うから、何か元に戻るような話をしていくと、なかなかまた論点が難しくなってきた、結論が難しい話になるのかなということで、私は、去年の12月のこの見直しのときにも、TSMCが来るからまた考えようというのは、あまり本当は関係なかったのではないかなと思うのですよ。要は、TSMCができようができまいが、やはりJRで空港をつなぐということで、先ほど言ったその3つの定時性、速達性、大量輸送というのが可能になるということで、例えば、TSMCが熊本に来て、そしてその関連企業も熊本にたくさん来ている。この関係で、利用者はどのくらいになるだろうと、例えば、それは何かつかんでいるのですか。おおよそどのくらいはビジネスで来るとかなんとかと。これは、明らかに、国内外含めて、この辺の方は増えるだろうと、TSMCが来ることによって新たに人は増えるような形になるという想定とか何かあるのですか、数字的なもの、予測みたいなものは。

○坂本交通政策課長 今委員からお話のあったTSMCに応じた人が入ってくるという部分、これについては、前提条件の中で取り得る限りの数字は取り込もうとしております。

ただ、そこの中で、出張需要、通勤需要、

いろいろございますけれども、そこは現実にはその人たちがまだ張りついてない状況なので、類似のところから、セミコンの居住状況とかから引っ張ってくる形であるので、数値的な部分としては、その部分というのは、取り込んではいるけれども、需要が大幅にこの数字の時点でぼんと上がるような効果はなかなか得られないというところです。

○城下広作委員 そこははっきり言って、だから、私が聞くのはそれがT SMCの数が幾らか知らないけれども、それとは関係なしでもともと、いわゆる熊本駅から空港までの利便性をどうするかということがもとの眼目でしょうという話の部分で、そこに何か何百人も何千人も来るような形でこうしたという話とはまた別のものだろうということなのです。反映してないなら反映してないでいいのですよ。

○坂本交通政策課長 この数字には、その部分はほとんど数字としては反映しておりません。

○城下広作委員 だから、要するに、そこはあろうがなかろうが、いわゆる大事な部分として鉄軌道として大事にやるのだということの部分で着目しておかないといけないというような話の部分です。どうですか。

○坂本交通政策課長 今御指摘の部分、まさに県内全体としてのネットワーク、それから熊本の発展につながる鉄軌道、そういった面での定性的なところでも、我々も、そこもしっかりつかもうとしておりますし、先ほど御指摘のあった部分について、J Rとも議論を深めながら、そういった答えが県民の皆様に出せるように、早急に詰めてまいります。

○高木健次委員 知事が、開会日に、三里木

ルートで大体進めてきたけれども、今からまたいろいろ検討して再考するというところで、結果的にそういう話の中では、大津ルートが一番便利もいいというふうな話で、大津ルートというのが浮上してきました。

ただ、この話が最初出たときには、モノレールも含めて4つあったと思うのですね。モノレールは、2,800億円だったかな、非常に財源的にも高いということで、これは論外だろうということで消えたのですけれども、県民からすれば、我々もですけども、概算事業費というのは非常にみんな関心を持っていると思うのですね。そして、最終的に三里木ルートが、何と申しますかね、一番浮上してきたということで、皆さんも期待をした。ところが、その発表からちょっとして、期間を置いて、三里木線は、今の市街化区域が相当、三里木も市街化区域になっているから、高架式ではなくて地下鉄道でないと無理だという話になって予算が変わってきた。変わりましたよね。あれは幾ら増額になったのですか。

○清塘空港アクセス整備推進室長 三里木ルートは、委員御指摘のとおり、最初、平成30年のときには、380億円ということで出していたのですけれども、令和2年度の調査では、477億円となっております。

上がった主な要因は、高木委員がおっしゃったとおり、高架でいく予定のところを、市街地のところも地下でいくと変えたところで変更になっております。

○高木健次委員 というと、やっぱり約100億円上がったわけですね。

○清塘空港アクセス整備推進室長 平成30年のときには、税抜きの価格で380億円と出しておりまして、令和2年度は、税抜きだと435億円ですので、大体50億円ぐらいがアップし

たということです。

○高木健次委員 分かりました。

そういうことで、50億、数か月前の予算が増額になったものだから、非常にこれに対しては我々も、何でそういう金額が出てくるのだということで、非常に懐疑的になりました。

というのも、やっぱり三里木ルートで検討しているならば、高架式でいくのか地下鉄でいくのか、これは最初から何か見積り、積算するのに出てきてもいいような話だったと思うのですね。地下鉄の場合はいくら、高架式だったらいくら、比較はできますから、非常に分かりやすかったのではないかと思うのですけれども、今回ちょっとそれが省けて3ルート出てきましたけれども、この大津ルートが一番効果的というのは、距離的に6.8キロ、三里木ルートからすると2キロ、原水ルートからだとならば2.3キロ短いのですね。ということは、空港のターミナルの高さは変わりませんから、そうすると、6.8キロという一番短い鉄道になって、極端な話だけれども、例えば雨の降る日とか雪の降ったときに、その高低差が空港のターミナルに合うのか、例えば雨が降ったときにスリップして上れなかったとか、雪が降ってちょっと上れなかったとかというならば、空港のターミナル、位置は変わりませんから、地下に造って、エレベーターでターミナルに上げるとか、そういう方法も考えなければならぬのかなという案が出てきたときに、この事業費というのはまた大幅な増額になると思うのですね。

というのが、三里木ルートでそういうことがあったものだから、そういう突発的というか、考えられなかった課題が、例えば白川も渡りますよ。白川も3ルート渡るのだけれども、場所によっては非常に金がかかる、かからない、その辺の財源の問題もあるのかなというふうに思いますから。

ただ、やっぱりここまで来て、いろいろ考えてやるならば、その辺も考えてしていかないと、非常にまた財源が大幅に増えたとか、またちょっといろいろ問題もあるのかなという感じがしますけれども、いかがですか。

○坂本交通政策課長 まず、1点目の勾配が上がるのかという部分につきましては、これはもう鉄道運輸機構、それからJRを含めて、現実的に運行が可能な前提で線を引いております。

御指摘の事業費については、当然、今から基本設計、詳細設計等深度を深めていく中で、事業費についても今後詰まってくるものと思われましても、そこはきちんと精査しながら、あくまでも今回は概算ということでやっておりますので、今後、そこは調査の深度を深めていくというところでございます。ただ、技術的に無理な線を引いているということではございません。

以上です。

○高木健次委員 それを聞いてちょっと安心しましたけれども、三里木ルートも、鉄道関係者の方も入ってやっぱり協議していると思うのですよ。だとしたら、やっぱりそのとき何で地下鉄という話も出てこなかったのかなということをちょっと思ったものですから、その辺はしっかりと協議の中に入れて詰めていってください。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○中村亮彦委員 今幾つか聞いたかったのですけれども、1つに絞って少しお聞きしたい。まず、高橋部長が先ほど御説明されたように、まだ決まってないのですよ。まだ決まってないから、これから検討委員会とかいろんな手続を経て決定に至るというふうに思う

のですけれども、まず、やはり菊陽の三里木に関しては、最初に三里木案というのが出ましたから、これは地元の方々からすると、それに歓喜をして、そして期待をし、そしてまた、協力すると言ったのです。で、今度は大津のほうが優位だというお話で、知事が今回の議会冒頭で説明をされたわけですから、いずれにしても、ちょっと話を遡らせていただきますと、これを再検討すると言ったのは、T SMCの進出によって周辺地域の状況が変わるからだったのだと思うのですよ。

今回のこの調査の表がありますけれども、これをずっと見ていくと、大津が優位、大津が優位とずっと並んでくるのですけれども、しかし、これは、あんまり差がないのですよ。決定打がないのですね。もちろん、事業費が一番安いというのが一番大きいのかなと思うのですけれども、所要時間に関しても、大津駅から、まあ大津ルートだとすると、これは中間駅がないのですね。三里木駅の場合は、中間駅に1回止まるのです。だから、そういうことも含めると、これは時間にしてもあんまり変わらない。あるいは、需要予測に関して言えば、三里木のほうが上回っているのです。それから、B/Cもそうですけれども、あと想定事業スキーム、これも短いのですね。

J R側から言わせると、まあ今から協議されるのだと思うのですが、事業をやるほうからすると、費用対効果はもちろん大事ですよ。どれぐらいかかって、どれぐらいの効果が出た、これはもう非常に大事。それと、工事費が一番少なく工事ができる、事業ができるというのも、これは非常に大事なことだと思うのですけれども、J Rからすると、どれぐらいの収益があるのかということのほうが、どっちかという初期投資とかいうよりも、どれぐらいの収益、いわゆる企業でいうと売上げ、これがあるのかということが一番着目されると思うのですけれども、そうする

と、何を重要視すべきかという、これは、需要予測だと思うのですけれども、需要予測は、これは、うち中間駅が日に400人となっていますけれども、これを入れなくても大津よりも上回っているのです。だから、そういうよかったり悪かったりいろいろこの中にあるのですね。

例えば、4ページでは、もうほとんど肥後大津ルートになっているのですけれども、この真ん中のほうの、空港周辺地域の発展の寄与などというのは、これは極めて曖昧といえますか、どこでもこれは、それは三里木だろうが原水だろうが大津だろうが、あんまり変わらないと思うのですけれども、まあそういうところもあるのです。

だから、とにかく、決まった場合は、どっちか期待させてなくなるわけですから、非常に丁寧な説明が要るのだというふうに思うのです。

そのときに、さっき話にも上った、T SMCが進出するから周辺の状況が変わるからもう一回やるのだということになりましたから、これがどういうふうに影響して、そして先ほど城下委員の発言だったと思うのですけれども、これはT SMCのTの字も出てきてないのです、この資料には。だから、それは先のことだから、それは計算に入っていない、計算ができないからここに載せてないみたいな話だったと思うのですけれども、しかし、将来的にわたってどれぐらい影響するのかということをやはりしっかり示すべきではないかと思えます。そうでないと、これは決定打にならないのではないかというふうに思うのです。これだけ見ると、どっちもあんまり変わらないのですよね。原水だけがちょっとデータが劣っているかなという感じはしますが。

だから、もし、多分入れてないとするなら、需要予測は、三里木が一番需要予測はあっているわけですね。B/Cになると、大津

のほうはひっくり返るのですよ。この原因としては、例えば、事業費が非常に安い、安いということは初期投資が安いから、その初期投資を取り戻すには、一番時間も短し、かけた費用に対して幾らという話ですから、そういうことになるのだろうというふうに思うのですけれども、だから、もしかしたら、さっき城下委員がおっしゃる前までは、私は、需要予測は上回っているのに、このB/Cがひっくり返るのはそこなのかと思ったのですよ。でも、そこではないということであれば、別のですね、何かそんなふうに、人口が増えるのには、例えば、大津が一番人口が増えるみたいな感じになっていたと思うのですね。パーセンテージで言えば、大津の方が一番人口が増えるのですね。そういうものは、データで示す、あるいは予測だからなかなかやりにくいと思うのですけれども、将来こういうふうに周辺地域というのは変わるからここなのだということを、決定打を出していただきたいなというふうに思っておりますが、いかがでしょうか。

○坂本交通政策課長 まず、1点目の需要予測とB/Cの関係につきましては、中村委員がお話の中でおっしゃったように、事業費が安いとやはりB/Cというのは上がりますので、そういった理解でよろしいかと思えます。

非常に大きな視点の、微妙な数字を出している中で、いわゆる今後のTSMC効果というのをどのように、これは、やはり事業をきちんと御理解いただいて、我々としても、説明する中では、今後のその、何といいますか、知事が申し上げた将来の発展性というものを、どういった形で補足してそれを説明していくかということは、内部でもそうですし、委託機関ともしっかりそういった部分を相談して、何とか県民に対して説明ができるような形をつくり上げていきたいと考えてお

ります。

以上です。

○中村亮彦委員 空港周辺地域の発展性というならば、これはもう全てにあるのですよ、この3つの駅。やはりTSMCを取り囲むようにその駅があるわけですから、どれもあつる。だから、その説明では決定打にならないのです。

何というかな、もう一回検討するのは、先ほどから言いますように、周辺地域が変わるからと言ったのだから、それに合うような決定でなければいけないというふうに私は思いますので、それは、今できないのだったら、進めていってほしいと思うのですけれども。

○坂本交通政策課長 先ほどの城下委員、それから中村委員の御意見、もともと調査を始めたことに対する我々としての答えというものが説明できるように、しっかりとこれからも調査検討を進めてまいりますので、事業を判断する時点では、そういったものが御説明できるように頑張りたいと思います。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○南部隼平委員 ちょっと今の意見と少し重複するかもしれないのですけれども、4ページの肥後大津ルートが優位であるというこの資料は、私も、これを見ると、どれもあんまり変わらないのではないかということは思うのですけれども、直通に関してはもちろんそうですけれども、ちょっと1つお聞きしたいのが、3ページの三里木ルートに関しては、中間駅400人と、多分現状の状況を踏まえて書いてあると思うのですけれども、それは現状を踏まえながらやられていると思いますけれども、それと空港に関しては、622万人を予測でやるというところで、予測は、そっちは入れて、こっちは現状しか入れないという

のは、何か理由があるのでしょうか。

○坂本交通政策課長 まず、空港の622万人につきましては、おっしゃるとおり、空港運営会社の51年度の目標値ということで、それは、大津も原水も三里木も全て同じ前提の中で、他モード比較でやっているという数字でございます。

やはり中間駅の運動公園の需要については、委員がおっしゃるとおり、今の現状の中でどういった需要が見込めるかというのを、ガイドラインに基づいてそこを入れていくということで、空港の目標は、期待値というよりも、ある何らかのゴールを目指して3ルートに平等に前提設定したということで御理解いただければと思います。

以上です。

○南部隼平委員 ありがとうございます。

私も、この事業自体は、もちろん絶対前に進めるべきだし、早急にやっていくべきというふうな意見で一致しているということは御理解いただきたいと思うのですが、そこに、以前検討委員会の中で円山先生が言われていたところで、3ルートのメリット、デメリットをしっかりと示してくれということを検討委員会の中でも御発言があったと思います。

そういったのを、今回、こういった形で肥後大津ルートが期待されるルートと書いてあるのですが、これだとなかなか私も地元の方々に説明がちょっと難しいですね。実際、これで大津ルートにたとえなつたとしても、しっかりそれを我々が説明していかないといけない、そういった責任もありますので、もう少し分かりやすく根拠を示した上でデータというものをお願いしたいと思います。要望です。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○堤泰之委員 一番前提条件となっている622万人の空港利用者の目標、これは、恐らく鉄道が乗り入れるのを前提として空港計画もあるとは思いますが、恐らく熊本市民は、人口減少している中で、かなりの数が福岡空港から利用されていると思うのですが、そこからやはりある程度この熊本空港に持ってこない、根本的な今回の鉄道計画と空港の企画が成り立たないと思うのですね。

それに対して、優位性というか、そこを踏まえての御説明ということはどういうふうに考えていらっしゃるのですか。

○坂本交通政策課長 622万人のお話でございます。

これにつきましては、先ほど来頂いておりますけれども、何と申しますか、高い目標であることはもうそれは事実でございます、特にこれは、622万人はまだ鉄道の計画を進める前のコンセプションでの空港運営会社の目標値ですので、入ってはおりません。

○堤泰之委員 そうなら、また動く可能性があるな。これは、また再設定というか、改めてつくる可能性もあるということですか。

○坂本交通政策課長 その目標につきましては、空港運営会社のほうで随時検討していかれるものと認識しております。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 なければ、質疑はこれで終了いたします。

次に、閉会中の継続審査についてお諮りします。

本委員会に付託の調査事件については、引き続き調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
出ることにしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 異議なしと認め、そのよ
うにいたします。

ほかになければ、本日の委員会はこれで閉
会いたします。

午前11時51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