

第 19 回

熊本県議会

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

令和4年12月15日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

第19回熊本県議会高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

令和4年12月15日（木曜日）

午前9時59分開議

午前11時28分閉会

本日の会議に付した事件

高速交通体系について

熊本都市圏交通について

付託調査事件の閉会中の継続審査について

出席委員(16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 高野洋介
- 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(なし)

議長 溝口幸治

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

審議員兼交通政策課空港

アクセス整備推進室長 清塘文夫

土木部

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19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御発言いただきますようよろしくお願いいたします。

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 着座にて失礼いたします。

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。

第1に、高速交通体系に関する件でございます。

高規格道路の整備につきましては、中九州横断道路において、10月22日の大津熊本道路間の中心くい打ち式に続き、12月11日には竹田阿蘇道路の着工式、そして九州中央自動車道においては、12月10日には矢部清和道路の中心くい打ち式が開催されました。

橋口委員長はじめ、御臨席いただきました委員の皆様におかれましては、御多用の中、誠にありがとうございました。

また、今年度内の開通を目指し整備を進めている熊本天草幹線道路の本渡道路については、令和5年2月25日開通の運びとなるなど、県内の幹線道路の整備は着実に前進しています。

今後も引き続き、高規格道路の早期整備に向けて取り組んでまいります。

次に、空港アクセス鉄道の整備についてでございます。

空港アクセス鉄道につきましては、今定例会開会日の議案説明において、知事が肥後大津ルートとすることを表明いたしました。

また、肥後大津ルートに決定した理由などを一般質問において知事から答弁しておりますが、改めてルート決定の理由と前回本委員会において御説明いたしました3つの課題、それへの対応策などについて、後ほど御説明いたします。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

熊本都市圏の新たな高規格道路については、国の協力を頂きながら、県と熊本市が中心となって計画の実現に向けた検討を進めています。

去る10月27日に、第5回熊本都市道路ネットワーク検討会を開催し、概略ルートなどの検討を、地域との合意形成を図りながら進めるための準備に入ることとしました。

引き続き、国や熊本市と連携し、都市圏の新たな高規格道路実現に向けて、しっかり取り組んでまいります。

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を申し上げます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○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いたします。

○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。よろしくお願いいたします。

それでは、資料の7ページをお願いいたします。

地域高規格道路等の整備のうち、九州中央自動車道についてでございます。

現状の欄をお願いします。

1つ目の丸の3ポツ目と4ポツ目ですが、嘉島一山都間におきましては、令和5年度の山都中島西一矢部間の開通が予定されています。そこに設置されるインターチェンジ名称について、仮称矢部インターチェンジを山都通潤橋インターチェンジ、また、仮称北中島インターチェンジを山都中島東インターチェンジに決定されました。

開通に向けた準備は着実に進んでおり、引き続き、一日も早い開通を国に求めてまいります。

2つ目の丸の2ポツ目ですが、本年度事業化された矢部清和道路につきましては、本格的な測量に着手できる環境が整ったことから、先週の12月10日に、山都町道の駅「清和文楽邑」において中心くい打ち式が開催されました。

今後、工事着手に向けた測量や調査が進められると伺っており、引き続き早期整備を国に訴えてまいります。

資料の13ページをお願いします。

中九州横断道路についてでございます。

現状の欄をお願いします。

2つ目の丸の4ポツ目ですが、大津熊本道路のうち、大津西一合志間につきましても、矢部清和道路と同じく、本年度から事業化されており、去る10月22日に、大津町生涯学習センターにおいて中心くい打ち式が開催されました。

5つ目の丸の3ポツ目ですが、令和元年度に事業化されました竹田阿蘇道路につきましては、12月11日に、竹田市立竹田小学校において着工式が開催され、大分県との県境区間の工事が開始されました。

また、資料には記載しておりませんが、熊本環状連絡道路においては、計画段階評価の手續に着手されることが、昨日、国から発表されました。

本日、国の社会資本整備審議会九州地方小委員会が開催され、第1回目の計画段階評価の審議が行われるものと聞いております。

大津熊本道路などの事業中区間の整備推進とともに、熊本環状連絡道路の新規事業化に向け、計画段階評価が早期に完了するよう、しっかりと取り組んでまいります。

15ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路についてでございます。

現状の欄をお願いします。

2つ目の丸の2ポツ目ですが、大矢野道路につきましては、今回の定例県議会に新大矢野トンネル工事の契約議案を提案させていただいており、今後、工事を本格化させてまいります。

5ポツ目ですが、本渡道路につきましては、10月22日に開催しました熊本天草幹線道路の早期完成を求める天草島民集会において、仮称第二天草瀬戸大橋の橋名を天草未来大橋に決定しました。

企画振興部長からも説明がありましたが、令和5年2月25日の開通を予定しており、引き続き全力で整備を進めてまいります。

16ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路についてでございます。

現状の欄の最下段になりますが、有明海沿岸道路の県内区間の検討を進めるに当たり、国、県、熊本市が連携し、機動的な連絡調整を図るため、12月13日に第1回熊本県有明海沿岸道路連絡調整会議を開催しました。

会議では、地域の現状や課題について共有したところであり、今後、沿線自治体の意見を伺いながら議論を進めていくこととしました。

引き続き、国、県、市が連携して、しっかりと取り組んでまいります。

18ページをお願いいたします。

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ページをお願いいたします。

2つ目の丸の計画の具体化に向けた取組になりますが、10月27日に、計画の早期実現に向けた今後の進め方などについて議論を進めるため、第5回熊本都市道路ネットワーク検討会を開催しました。

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、ネットワーク検討会での議論を踏まえ、国の協力を得ながら、県と熊本市が連携し、概略ルートなどの検討を、地域との合意形成を図りながら進めるための準備を行っております。その上で、少しでも早くルートをお示しできるよう、しっかりと取り組んでまいります。

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。

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を開催

し、国土交通省、県選出国會議員に対して、要望活動を行いました。

御参加いただきました皆様におかれましては、早朝から誠にありがとうございました。

アンダーラインの2つ目ですが、11月11日に、熊本、宮崎両県合同により、財務省、国土交通省及び自民党本部に対して、提言活動を行っております。

22ページをお願いします。

一番上のアンダーラインですが、来年1月26日には、九州中央3県議員連盟の総会が宮崎県宮崎市で予定されております。

続きまして、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、10月26日に、熊本、鹿児島両県、期成会、議員連盟により、九州地方整備局に対して、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、10月31日と11月10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、県議會議員により、九州地方整備局及び国土交通省、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、11月11日に、熊本、鹿児島両県、期成会、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、県選出国會議員に対して、要望活動を行っております。

23ページをお願いいたします。

③の中九州横断道路です。

アンダーラインの1つ目と3つ目ですが、10月13日と11月11日に、熊本、大分の両県期成会により、九州地方整備局及び財務省、国土交通省、県選出国會議員に対して、要望活動を行っております。

アンダーラインの2つ目の10月18日の熊本県、議会、九州横断道路建設促進議員連盟、中九州・地域高規格道路推進期成会合同による大会及び要望活動につきましては、先ほど

御説明しました九州中央自動車道と併せて実施しております。

アンダーラインの4つ目ですが、11月15日に、熊本、大分県の両県知事、議長により、財務省、国土交通省に対して、提言活動を行っております。

アンダーラインの5つ目の九州中央3県議員連盟の総会につきましては、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。

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、10月22日に、天草市民センターにおいて、熊本天草幹線道路の早期完成を求める天草島民集會が開催されました。

アンダーラインの2つ目ですが、11月10日に、期成会の会長である天草市長により、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。

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、11月14日から15日にかけて、熊本県、議会、期成会により、国土交通省、県選出国會議員に対して、要望活動が行われております。

⑥のその他国等への要望です。

アンダーラインの部分ですが、10月18日から19日にかけて、県全体の要望活動としまして、関係省庁、自民党本部に対して、国の施策等に関する提案活動を行っております。

26ページをお願いいたします。

最後に、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1つ目ですが、11月9日から10日にかけて、グランメッセ熊本においてPR活動を行いました。

アンダーラインの2つ目ですが、12月1日から12月28日にかけて、県庁地下通路展

示ブースにおいて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、各路線の整備推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。

道路整備課は以上でございます。

○坂本交通政策課長 交通政策課でございます。

資料は27ページからになります。

2、航空路線の利用促進について御説明いたします。

まず、旅客数の状況でございますが、恐れ入ります、おめくりいただきまして、28ページをお願いいたします。

上段に、阿蘇くまもと空港の月別旅客数の10月までの状況を記載しております。

前年同月と比較いたしますと、9月で2.5倍、10月で約2倍という状況で、コロナ前までもう一息といった状況になっております。

29ページをお願いいたします。

国内線の状況について、8路線、1日40便就航しておりますが、10月までの旅客数につきまして、利用率とともに掲載をしております。

おおむね東京線で約60%、大阪、名古屋については、利用率50%程度の状況でございます。

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。

国際線の状況でございます。

令和2年3月以降、国際線、運休が続いておりましたが、12月に入り、ソウル線に動きがございました。具体的には、次のページで

御説明をいたします。

おめくりをいただきまして、32ページをお願いいたします。

上から5つ目の丸でございますが、ティーウェイ航空から、年明け1月5日の木曜日から週3便で運航再開したい旨の意向が示され、現在、受入れに向けて国等の関係機関と最終協議を行っている状況でございます。

続きまして、台湾線につきましては、一番下の丸に、チャイナエアライン福岡支店と台北への新規誘致、高雄線の復便に向けて協議をいたしました。

年明けの1月、記載しておりませんが、1月11日から14日で、知事が訪台を行う予定でございますので、その際も、チャイナエアライン本社の社長様とお会いし、トップセールスを行う予定でございます。

33ページをお願いいたします。

今後の取組につきましては、上から4つ目の丸でございますが、10月からの日本の水際対策緩和を受けまして、地方空港、就航予定に応じ、準備が整い次第、受入れを再開するとされておりまして、先ほどティーウェイの話でも申し上げましたが、国の検疫体制、それから航空会社の地上スタッフの確保、連携を取りながら受入れ体制の整備に努めている状況でございます。

おめくりをいただきまして、34ページをお願いいたします。

航空物流機能の状況につきまして、一番下の欄でございますが、本年度、国際航空貨物に関するニーズ、それから課題対応、そういったものを包括的に確認する調査を進めておりまして、この成果も踏まえまして、来年度以降、取組を加速化してまいりたいと考えております。

35ページをお願いいたします。

空港の民間委託につきまして、現状の欄の一番最後の丸でございますが、12月6日に、熊本国際空港株式会社から、新旅客ターミナ

ルビルの3階、ゲートラウンジに出店する30店舗が公表をされました。地元の味覚やお土産品など、熊本ならではの店舗が多く出店する予定でございます。

続きまして、37ページからの空港の施設整備、活性化に向けた取組につきましては、前回委員会から変更はあっておりません。

恐れ入ります。41ページからの(3)空港アクセス改善につきましては、後ほど別添資料と併せて御説明をさせていただきます。

恐れ入ります。ページ飛びまして、48ページをお願いいたします。

ここからは、熊本都市圏交通に関する件についての取組でございます。

交通政策課の取組につきましては、さらに飛びまして54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。

中段の下線部でございますが、県内路線バス事業者5社による共同経営、今年度につきましては、11月から、県庁方面系統において、輸送効率化やダイヤ調整による待ち時間の平準化に取り組んでいる状況でございます。

それから、55ページの上から2つ目の丸でございますが、11月5日、公共交通の利用促進等を目的として、3年ぶりに「バス・電車子ども無料(大人100円)の日」を、観光施設等と連携して、市町村とも連携して実施をいたしました。

利用状況の分析につきましては、現在、交通事業者のほうで取りまとめを行っている状況でございます。

交通政策課は以上でございます。よろしくお願いをいたします。

○山内都市計画課長 都市計画課でございます。よろしくお願いをいたします。

都市計画課のほうでは、別添資料1、都市圏総合交通戦略の進捗状況について御報告さ

せていただきます。

熊本都市圏総合交通戦略(アクションプラン)につきましては、平成30年度に策定し、令和7年度までを計画期間として取り組んでいるところでございます。

短期施策完了後の今年度、施策の進捗状況を踏まえ、成果指標の達成状況を確認し、アクションプランの見直しや改善を行うこととしており、今回、進捗状況を取りまとめましたので、御報告させていただきます。

まず、1の概要についてですが、アクションプランは、3つの基本施策の公共交通、道路、まちなか交通に位置づけられた個々の施策につきまして、事業主体や実施時期等を明記し、相互連携の下、関係者間で進捗管理を行いながら、計画的に推進することとしております。

また、3つの基本施策を横断的、戦略的に組み合わせることで、相乗的に効果を発揮する施策をパッケージ化し、連携パッケージとして一体的に推進しております。

2の進捗状況ですが、中段左上の帯グラフを御覧いただきたいと思います。

これは、令和3年度末の全施策の進捗状況を示しており、帯グラフの青色が完了、黄色が事業中、緑色が未着手の状態となっております。

上段の合計欄になりますが、全施策218施策のうち、70施策が完了しております。

次に、内訳についてでございます。

合計欄の下の短期の施策が、約9割に当たる50施策が完了し、7つの施策が未完了となっております。

その下の中段と最後の中長期以降の施策は、令和5年度以降の完了のものとなりますが、それぞれ12施策と8つの施策の合計20施策が前倒しして完了いたしました。

2ページをお願いいたします。

3の短期の未完了施策についてでございますが、短期の未完了の7つの施策は、用地の

取得の期間増や熊本地震からの復旧工事の優先等が主な理由となっており、今後、早期完了を目指して取り組んでまいります。

最後に、4の完了施策による効果事例についてでございますが、令和3年度までに完了いたしました施策の中から、熊本駅の広域交通結節点の整備、3ページに松橋駅の交通結節点強化の整備、県道熊本嘉島線の上仲間の交差点改良を記載しております。

また、完了いたしました施策につきましては、4ページから5ページにかけて記載しております。

なお、現在、成果指標の達成状況を確認しているところでございまして、その結果を踏まえ、アクションプランの見直しや改善などを関係者間で協議、調整を進めてまいります。

以上で都市計画課の説明を終わります。よろしく願いいたします。

○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 13ページをお願いします。

中九州横断道路の件なのですけれども、県内にたくさんの路線があり、それぞれに工事進捗を目指して頑張っていた中身については、今報告を頂いたとおりであります。

それぞれに進捗する姿がだんだん見えてきたなということをおっしゃってございますけれども、TSMCの進出に伴って、中九州横断道路というのはやっぱり早くやらないと、渋滞解消、まあ、だからといって全部すぐ渋滞解消はしないと思いますが、いずれにしても、決め手になるのが、中九州が早く完成することだというふうに、TSMCの渋滞の解消のた

めにはそうだというふうに思っています。

事業は、国の方でなさる事業でありますから、国も努力をなさって、本当に早い進捗で前に進んでいただいています。

ただ、県として、急いでやらなければならないというこの事業に対して、何を協力するのか、どういうふうに協力していこうとお考えなのか、そのことをお答えいただければと思います。

○森道路整備課長 道路整備課でございます。

中九州横断道路につきましては、委員がおっしゃいましたように、新規事業化も含め、着実に国のほうで進めていただいております。特に、大津熊本道路につきましては、一部はもう地元説明会にも入りまして、用地幅ぐい等も設置しております。

そういう状況を踏まえて、県としましても、具体的に用地交渉等の支援を地元の市町と一緒にやっていこうということで、調整をしているところでございます。

○前川収委員 ありがとうございます。

やっぱり事業を早く進める要は、用地だと思います。用地が早く買収されれば、後は工事になるわけですから、工事は、予算と技術でやれますが、問題は、地域住民、地権者の皆さん方の御理解をいただいて用地の取得をどうやってやるかということ、これが一番大事であり、頑張ってもらわなければならない状況の中であって、県が具体的に何をなさるのがなかなか見えにくかった。

今御答弁いただきましたので、用地に協力をしていくという形をぜひつくっていただいて、早期に完成できるように、その準備を整えていただければというふうに思いますし、一刻も早く、もう用地交渉は始まっているというふうに私は思っておりますので、一刻も早くやっていただきたいと思います。具体

的にそれはいつ頃から始められるのですか。

○森道路整備課長 具体的なことにつきましては、熊本河川国道事務所と協議をしております。どういう役割分担でどうするのかというのをまさに協議をしているところでございますので、それが見えてきましたら御報告させていただきたいと思っております。

○前川収委員 一日も早くそれが、しっかり手伝って、用地交渉が進むようにお願いいたします。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○城下広作委員 19ページいいですか。熊本都市圏の新たな高規格道路、北、南の空港連絡道路の10分・20分構想の道路ですが、ここに計画の具体化に向けた取組ということで、まあ、これは今からスタートするのですけれども、周辺の道路の整備も大事だし、熊本都市圏の渋滞、このことも早く頑張っていたきたいという前提から、ここに今後の取組として、地域との合意形成を図りながら進めるとあるのですが、最初は、地域から聴くよりも、こちら側から、専門的な立場から、こういうルートがいいのではないかということを示して、それを地域の方に、こういうルートで考えるけどどうかという物の進め方なのですね。最初に地域から希望を聴くと、いろんな形でどうこうあるから、話がまとまらないから、ある程度専門的な立場から、こういうルートでこういう形にすると、コスト等も一番いいのではないかと、こういう順番で地域に協力を願うという解釈ですか。

○森道路整備課長 今委員がおっしゃいましたように、現在、国の協力を得ながら、県、

市が連携して、概略設計案等を検討しているところでございます。

その検討過程において、オープンハウスだったり、地域の方々へのアンケート調査、また、説明など、そういう形で地域への情報提供を行いながら、地域の皆さんから意見を頂くというような合意形成を図っていきたくので、まさに行政側、私たち自治体のほうから住民の方々に情報を示して意見を聴いていくと、そういうことをやっていきたいと考えております。

○城下広作委員 この街、中心の都市圏では、やはり相当住宅地とか、いろんな形でどうしても避けられないルートをやらなければいけない。そのときに、早くするためには協力が必要だと。ところが、地元のほうに耳を傾けた状態で慎重にやっていると、なかなかそれも進まない。だから、一番いいルート案を示しながら、それに協力していただくというような形でやらないと、ずっとできないという心配があるなということ、ぜひ納得が得られるようなルートの部分で、専門家から出されるようなルートを期待したいと思っております。

○森道路整備課長 委員がおっしゃったような形で早くルートが見せられるよう、私たちがしっかりとやっていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○鎌田聡委員 今のに関連して、ルートは、いつ頃までに見せられるように頑張られるのですか。大体のめどを。

まあ、この議論はずっと先送りされてきて、そういったものがずっと遅れてきて今になっていきますから、ある程度のめどを示しながら、そこに向かって頑張っていたいただかなければいけないと思いますが、その辺の計画案を教えてください。

○森道路整備課長 実は、この委員会でも、いつルートを示すのかという宿題をいただいておりますながら、国、県、市で、例えば交通量推計だったり、どこにどういうルートが一番適しているのか、インターはどこがいいのかと、具体的な検討は今やっているところでございますが、なかなかまだ地元、まさに城下委員がおっしゃいましたように、地元の方々に意見を聴くためのベースのルート帯、概略のところまでまだ示せるところまで至っておりませんので、なるべく早くそういう形で皆様にお示しできるように進めていきたいと思ひまして、いつかというのは、今の時点ではまだ申し上げることができません。申し訳ありません。

○鎌田聡委員 現時点ではっきりした話はできないと思ひますけれども、先ほど申し上げましたように、やっぱりずっと先送りして実現ができてなかった課題でありますので、ぜひ頑張っていたきたいと思ひます。

○高木健次委員 先ほど前川委員の質問に関連してなんですけれども、13ページ、中九州横断道路の整備なのですけれども、合志一熊本間と大津西一合志間、ここの事業着手が2年くらい差があったですね。今回は、先ほどの話のように、TSMC関係でこのルートの非常に重要性というものが大きく出ていると思ひますけれども、これは、並行して合志一熊本間あるいは大津西一合志間、同時並行で工事を進めているということで理解してよろしいのでしょうか。

○森道路整備課長 まずは、やっぱり先に合志一熊本間のほうが、用地説明だったり、幅ぐい設置だったりをやっておりますので、進んでおりますが、大津西一合志間も事業着手されましたので、先行しているところはござ

いますが、なるべく早く両方一遍に進めていただくようには、国に要望してまいりたいと思っております。

○高木健次委員 この13.8キロ、これは全線、熊本から大津西までですが、やっぱり一部を早くしてということも、非常にいろいろな支障があると思ひますので、やっぱりできるだけ同時に、早めに工事に入っていたら大変ありがたいというふうに思っているわけで、その点しっかりとよろしくお願ひしたいと思います。

○森道路整備課長 県としても、今回の御意見も含め、国のほうにしっかりと伝えてまいりたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

○高木健次委員 よろしくお願ひします。

○橋口海平委員長 ほかにございませぬか。

○藤川隆夫委員 32ページのティーウェイ航空の話が、1月5日からということで今検討が始まっていて、空港の整備も始まっている状況だと思ひますのですが、見込みはいかがですか。まず、1月5日から週3便というのは可能なかどうか、現時点で。

○坂本交通政策課長 交通政策課でございます。

ティーウェイ航空としては、もう1月5日から週3便ということで、ぜひ就航したいという申出をいただいておりますので、後はこちらのほうで空港の受入れをしっかりとそれまでに間に合わせると。今、国の関係機関等も急ピッチで作業を進めておりますので、それに間に合わせるように頑張っている状況でございます。

○藤川隆夫委員 それはそれでぜひやっていただきたいと思うのですけれども、これをきっかけに、年明けに、知事が、チャイナエアラインで、台北―熊本便、それと高雄―熊本便の復便のお話をされると思いますが、やはり今回のティーウェイのことで、きちっとこちらが受入れ体制を取り、そしてそれもきちっとできるという、恐らくこれが前提になってくると思います。そうしないと、これから先のインバウンド、ほかのところにもアプローチしても、それがうまくいっていかねばうまうまかかないと思いますので、受入れがですね。そういう意味においては、今回のこれは極めて大事なことだろうと思っておりますので、そこはしっかりやっていただきたい。その後にはほかのエアラインの関係、今まで香港、ティーウェイ等飛んできていましたので、まずそこを回復させるというのが大事だろうと思っておりますので、それも含めて、ぜひアプローチして、やっぱりインバウンドを活性化しないと、県への宿泊、飲食も含めて、元になかなか戻りにくい状況だと思っておりますので、ぜひこのインバウンドの件に関しては、積極的にアプローチして頑張ってくださいと思います。よろしくお願ひします。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○増永慎一郎委員 18ページの新たな高規格道路に関連してなのですけれども、先ほどアクションプランの進捗状況の説明がありました。これは、もともと渋滞解消のためのアクションプランだったと思うのですけれども、未着手の部分が全体で14件あるということで、これは何か未着手の理由があるのですかね。

○山内都市計画課長 アクションプランにおける未着手の理由でございます。

全体の中で、218施策あるうちの14か所が今未着手というところがございます。これにつきましては、長期的なところがほとんどでございます、今から10年先、それ以降のものというところがございます。

これにつきましては、順次着手していく予定でございますが、現在、時期的なところが多いうところがございます。時期的といいますか、長期的な観点から着手することでございますので、それは具体的にまだ計画が成就していないというところがございます。

○増永慎一郎委員 以降の分ですよ、これは。

○山内都市計画課長 はい。

○増永慎一郎委員 令和7年度までに着手する施策と書いてあるのですけれども、もともと。ということは、令和7年度までには着手をするのですね。

○山内都市計画課長 アクションプランは、令和7年度に着手ということで予定をしているところがございますが、事業化の計画がちょっと遅れていたり、あるいはその事業の計画の見直しが必要であったところがございますので、令和7年度の着手を見込みながらも、それに向けて着手を整えていきたいと思っております。

○増永慎一郎委員 まあ、言いたいのは、要は、このアクションプランに関しましては、熊本市との協議が非常に大事な部分があると思うのですよ。その中で、この未着手の部分の中に、熊本市と協議がなかなかうまくいかなくてひよっとしたら着手できない部分もあるのですか。

○山内都市計画課長 この施策の中のほとんど、大半が熊本市との調整が必要なものでございます。今後、そういった着手の見込みにつきましても、市と連携しながら協議を行って、できるだけ早く着手していきたいと思っております。

○増永慎一郎委員 県の思惑、こうしたいというのと、熊本市は、うーんというところがかなりあるというふうに危惧をしております。温度差が違うという部分です。

今回、大西市長が、選挙公約の中で渋滞解消を目指すということを言われて当選されましたので、多分、熊本市の執行部も、かなりその辺の認識というのは強くなっているし、やっぱり首長が言われたのだからやらなければいけないというふうな感じだろうと思いません。

県と市、違うのですけれども、私たちもそういう見方で見えていますので、その辺はきちんと熊本市に、県もやる気があるのだから、熊本市も協力してくださいよというふうな形で、ぜひ、何というか、強く要望してほしいというふうに思っております。

この新たな高規格道路も、どちらかというとなんか県の方が力強く言っていて、何かちょっと熊本市は足りないなという部分があるのですよ。

ですから、このアクションプランにしても、県ができる部分に関しては一生懸命されているのが分かります。しかし、残っているのが、結構熊本市がメインでやらなければいけないところが残っているのではないかと、うーんというふうに思っていますので、令和7年までに着手する施策ということで入れてありますので、やっぱり最初から決めたように、そこに合わせて着手いただくように、県のほうも頑張ってくださいというふうに思います。よろしくお願ひします。

以上です。答弁は要りません。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○池永幸生委員 32ページですけども、チャイナエアラインと交渉されたのと、どのような協議をなされたのか、そしてまた、手応えがあったのか、ちょっと教えてもらっていいですか。

○坂本交通政策課長 チャイナエアラインにつきましても、まず高雄線の復便、それから台北線の新規就航ということで、これまで幾度となく協議を重ねております。非常に我々としても、台北線をこの機に何とか実現したいということで進めておまして、しかも、それを、空港のターミナルビルが3月でございますので、そういった部分も含めながら交渉しておまして、チャイナエアラインさんも非常に前向きに協議に臨んでいただいておりますので、何とか実現に向けてもう一息頑張りたいと思います。

以上です。

○池永幸生委員 手応えは感じておられる。

○坂本交通政策課長 感じております。

○池永幸生委員 せっかくならば、台北がやっぱり台湾の中心なのですよ。ぜひともそれに取り組んでもらいたいと思います。

○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 ほかになければ、次に、空港アクセス鉄道に係る説明をお願いいたします。

○清塘空港アクセス整備推進室長 交通政策課でございます。

恐れ入りますが、右上に別添資料2と書い

てございます冊子をお願いいたします。

今回は、空港アクセス鉄道のルートのご決定と9月定例会で御説明した整備すべき3つの課題の対応状況と補正予算案の3つについて御説明をさせていただきます。

おめくりいただきまして、1ページをお願いいたします。

まず、(1)ルート決定に至る理由、根拠についてです。

ここでは、先の9月定例会及び今定例会において知事が発言した内容を抜粋して整理しております。

9月定例会においては、中間的な調査概要として、肥後大津ルートが、概算事業費410億円と最も低額で、B/Cについても、最も事業効果が高い試算が出たとしております。

加えて、数字の部分で試算できない効果として、直通運行により乗換えが不要であり、JR九州による豊肥本線等との一体的、効率的な運行管理や将来の機能強化が期待できること、人口増加が続いている沿線地域全体を1つの路線でカバーできるとともに、TSMC進出以降活発な企業進出が続く産業面での発展も広く取り込むことができること、来年夏に予定されている南阿蘇鉄道の肥後大津駅への乗り入れが実現することと相まって、阿蘇方面への観光客増加が期待できることとしております。

次に、今定例会においては、有識者や交通事業者、経済界など幅広い分野の専門家からなる空港アクセス検討委員会が、肥後大津ルートが妥当であると委員会としての最終判断を出したこと、また、県とJR九州の間で、空港アクセス鉄道と豊肥本線全体の利便性の最大化及び運営の効率化という目標を共有し、早期実現に向けて協働して取り組んでいくとした確認書を取り交わしたこと、さらにTSMC進出に伴う関連企業の進出により民間投資が活発化していること、原水駅周辺での新たなまちづくり計画及び肥後大津駅周辺

で多くのマンション建設計画が進んでおり、そのような動きを踏まえると、沿線地域全体を幅広くカバーできる空港アクセス鉄道が実現すれば、さらなる発展が現実的になるとしてしております。

このような根拠から、肥後大津ルートを空港アクセス鉄道の整備ルートとするとしております。

次に、2ページをお願いいたします。

(2)9月定例会後のルート決定に至るまでの経緯です。

9月定例会以降の経緯について御説明いたします。

1、10月7日、経済同友会や商工会議所など地元経済5団体から、県に対し、空港アクセス鉄道の早期実現に関する要望を頂いております。

2、10月18日、知事が、議長や地元経済界、県選出国会議員の皆様方とともに、国土交通大臣に対し、整備費の財政支援に対する特別な配慮についての要望を実施いたしました。

3、11月9日、第5回空港アクセス検討委員会を開催し、肥後大津ルートが妥当との御意見を頂きました。

4、11月29日、知事とJR九州社長とで肥後大津ルートに関する確認書の取り交わしを行いました。

5、12月2日、今定例会冒頭の議案説明において、知事が、空港アクセス鉄道は肥後大津ルートとすることを表明しました。

おめくりいただきまして、3ページは、3ルートの概略図を掲載させていただいております。

続きまして、4ページをお願いいたします。

2、整理すべき3つの課題への対応状況についてです。

(1)JR九州との運行形態及び費用負担の合意に向けた取組についてです。

先日29日、知事とJR九州の古宮社長の両者で、肥後大津ルートに関する確認書の取り交わしを行いました。

肥後大津ルートで整備する際には、空港アクセス鉄道と豊肥本線全体の利便性の最大化及び運営の効率化という目標を共有した上で、空港アクセス鉄道の早期実現に向けて取り組むことを確認いたしました。

今後、運営方法や費用負担等について詳細な協議を進めてまいります。確認書を締結したことで、両者において協力しながら取り組める体制が確認できたと考えております。

囲みの部分で、肥後大津ルートに関する確認書と記載しているものが確認書の内容でございます。

内容を簡単に説明させていただきますと、
1、空港アクセス鉄道と豊肥本線の接続は、直通運転を基本とすることとしております。

2は、運営方法です。

三里木ルートの際に想定していた、三セクがJRへ運行委託する方式に加え、三セクが持っている鉄道施設をJRに貸し付けて、その運行部分をJRが主体的に担うという上下分離方式についても検討を進めることとしております。

3と4は、費用の負担についてです。

3で、初期投資の整備費に関する費用負担を、4で、上下分離方式にした際の三セクからJR九州に貸し付けるその施設使用料の水準について、今後、検討、協議を進めることとしております。

5については、今後、県とJR九州が、ルート決定後の詳細調査等について、双方誠意を持って協議することを確認しております。

5ページをお願いいたします。

(2) 国の財政支援の実現に向けた取組です。

10月18日、県、県議会、地元経済界、県選出国會議員によるオール熊本で、齊藤国土交通大臣に対して要望活動を行いました。

要望内容としましては、今後、空港アクセス鉄道整備に関する検討を進め、具体的な整備方針を決定した場合には、整備費の3分の1の財政支援を頂くなど、特別な配慮をお願いするものです。

齊藤大臣からは、3分の1の財政支援は簡単ではないが、有意義な事業であり、一緒に知恵を絞りたいとお言葉を頂きました。

本定例会でルートが決定したことから、今後、より具体的な案を示しながら、ルート案を含めた国との協議が可能になります。

鉄道整備計画の熟度を高めていきながら、並行して機会あるごとに国との意見交換や情報共有を密に行い、理解を求めてまいりたいと考えております。

次に、6ページをお願いいたします。

(3) 県民総合運動公園のアクセス改善に向けた取組についてです。

まず、現状、課題ですが、県民総合運動公園は、公共交通による交通アクセス手段が乏しいため、自動車によるアクセスが中心となっている状況です。

そして、今回、空港アクセス鉄道のルート見直しにより、三里木ルートで期待されていた鉄道による運動公園へのアクセス改善ができなくなったこと及び先般のロアッソホームゲームにおいて渋滞が頻発したことを受け、喫緊の課題と認識しております。

基本的な考え方です。

利用実態として、収容能力的には特別な駐車場対策や渋滞対策などが必要ない日が現実的に多く、年間約10試合程度ある休日のロアッソデーゲームや複数の大会、イベントが重複する際に主に渋滞が発生していたこともあり、これまでは基本的に集客の主体であるイベント主催者に個別の渋滞対策を求めておりました。

しかしながら、今後は、県民総合運動公園を設置、管理している県自身の問題と認識し、県が主体的に対応する形に基本的な考え

方を変えることといたします。

その対応の方向性として、以下の4点を整理しております。

1つ目が、施設を管理する課やイベントを支援する課などが一丸となって、運動公園アクセス改善に向けて、全庁挙げての取組支援体制を構築すること、2つ目が、運動公園の利用者数に応じた対応策をパッケージ化、仕組み化して、関係機関で共有すること、3つ目が、取り得る対応策をできることから速やかに取り組み、効果を検証しながら、臨時対応策をアップグレードすること、4つ目が、一定規模のイベントが予定される際には、その主催者と施設管理者、県庁関係課などで構成する主催者等調整会議といったものを設置、開催し、対応について確認すること、この4つの方向性を基に対応を強化していきたいと考えております。

次に、具体的にどのような対応を行うかを御説明いたします。

あくまでも現在考えられる案を整理しております。先ほど説明したとおり、できることから着手し、試行錯誤しながら対応策をアップグレードしてまいりますので、現時点で考えられる対応案ということで御理解いただければと思います。

ハード面での対応ですが、大規模イベント時には、シャトルバスの運行やパーク・アンド・ライドの実施により、会場付近にできるだけ自家用車が集中しない県民総合運動公園アクセスの構築が肝要だと考えております。

そのため、送迎車両が渋滞要因にならないように、送迎車両の乗降所の設置検討やスムーズなバスの運用を図れるよう、バスペイの改修などを挙げております。

ソフト対策としては、利用者数に応じた対応パッケージの設定を考えております。

現在の利用状況を勘案しますと、およそ4,000人までの利用者であれば、現在の2,000台分備えている常設駐車場での対応は可能と

考えております。

そのため、利用者数が4,000人を超える際においては、まず、駐車場対策として、臨時駐車場の設置可能数を増やすため600台、さらに550台と2段階で対応します。

また、新たに、メイン駐車場から公園内の通路を通して園外に退避する臨時ルートを設置したいと考えております。

この駐車場対策については、イベントの際だけでなく、多くの参加者が見込まれる各種大会が重なった場合など、通常時の利用で混雑する場合にも同様の対応を考えていきたいと考えております。

加えて、ロアッソの試合を含むイベント時には、観客数の見込みに応じてシャトルバスの運行やパーク・アンド・ライドの実施と徒歩、自転車の利用促進を図ってまいります。

シャトルバスというのは、光の森駅や熊本駅から会場へ輸送するバスを、パーク・アンド・ライドは、会場の外の駐車場に自家用車を止め、そこから会場までバスで輸送する方法という意味で記載しております。イベントの規模に応じてパーク&ライドの会場を増やす形で対応を考えております。

また、これらに対してかかる費用については、県の補助制度の導入などについても、今後検討してまいります。

徒歩、自転車については、例えば割引入場券などのインセンティブの導入など、イベントの主催者とも協議しながら、県としてどのような支援をするべきか、検討してまいりたいと考えております。

このような取組を行うこととしますが、今御説明した対応案というのは、あくまでも現時点で考えられる案を整理したものです。

例えば、現時点でも、駐車場が空いている状態でも、土曜、日曜の午後は周辺道路に渋滞が発生していたり、臨時駐車場についても、既に一部利用されているために、予定しているほど一般客用に台数がさばけないな

ど、現実的には机上で計算しているとおりにはいかないと思っております。

そのため、何が効果的なのかを検証しながら、対応策をアップグレードしていくことで渋滞を抑制し、スムーズに集客できる体制を構築してまいりたいと考えております。

まずは、来年の春に予定されているロアソン開幕戦などのイベントで実証実験を行いながら効果や課題を検証し、よりよい対策ができるよう取り組んでまいりたいと考えております。

次に、7ページ、8ページをお願いいたします。

横向きになっておりますが、ここには県民総合運動公園の地図と対応策を簡単に記載しております。

駐車場につきましては、先ほど説明しましたとおり、右下にあるメインスタジアム、えがお健康スタジアムと書いてあるところですが、その南側やパークドームの南側を第1の臨時駐車場として設置し、それでも足りないようなイベントの際には、上のほうにありますメイン駐車場の横の多目的駐車場(A)と左側のページの国道57号近くに2つある多目的駐車場(B)、(C)の3つを追加で設置する計画としております。

また、メイン駐車場の左側に赤の二重線を引いておりますが、メイン駐車場の出口が1か所で激しい渋滞を発生させていることから、多目的グラウンドをメイン駐車場とする規模のイベントの際には、誘導員を動員して配置しながら、赤の二重線の園路を利用して臨時の退出路を設けることで、国体道路南北線への集中を回避したいと考えております。

さらに、シャトルバスの円滑な運営を図るため、メインスタジアムとパークドームの区間のバスベイを改修することやパークドームの北側に送迎車両の乗降場を設けて、一番混雑する国体道路南北線への入り込み台数を減らすようなハード面の取組についても、今後

検討していくこととしております。

そのような対応をできるところから順次実践し、見直しながら、少しでも渋滞緩和を図り、施設全体が利用しやすいものになるよう対応してまいりたいと考えております。

改めて、これは現時点で県が考えている対策の例ですので、これが全てとは考えておらず、主催団体とも協力しながら、トライ・アンド・エラーを繰り返しながらやっていきたいと考えております。

おめくりいただきまして、9ページをお願いいたします。

12月13日に追加提案いたしました補正予算案について御説明いたします。

今般、肥後大津ルートに決定したことを踏まえ、事業化に向けた検討をさらに加速化するため、鉄道概略設計の事前調査や環境アセスメントに関する配慮書の作成を行う必要があります。

補正予算の内容としましては、鉄道概略設計の事前調査用の費用として5,100万円、環境アセスメントに要する費用として2,800万円、合計で7,900万円の補正予算を計上しております。

また、下段に、大まかなスケジュール表を記載しております。

今回予算計上しているのは、この黄色の部分に当たります。

今年度中に、これらの具体的な調査に向けての準備に着手し、一日も早い本格着工に向けて、スピード感を持って対応してまいりたいと考えております。

10ページは、第5回空港アクセス検討委員会の概要を参考までに掲載しております。

説明は以上です。御審議のほど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。

○前川収委員 今議会冒頭、知事から肥後大津ルートということの決断をいただき、早速、今議会、追号議案として調査費を上げていただきました。速やかな決断に、私は、心から敬意を表したいというふうに思っております。

様々な議論がある中ではありますが、基本的には、今、熊本市内の渋滞問題というのは、大きな社会問題になっています。

振り返れば、私たちも含めてですが、決断をし、実行しなければならぬ時期があったにもかかわらず、結果としてそれができてなかった。そのことが今のあの交通渋滞を招いているのではないかとこのように反省もいたしておりますし、600万人以上を目指す熊本空港が、3月には開港し、そして600万人、本当にお見えになったときに、シャトルバス、バスしかないですね。公共交通機関の中で、果たして熊本空港がちゃんと機能するのだろうかということを考えれば、速やかな決断とそれから実行に移していくということをすることがとても大切だというふうに思っておりますし、このアクセス鉄道の話は、結果としては、私は、やっぱり熊本にお見えになるお客様のためにしっかり整備していかなければならない課題だというふうに思っておりますが、その中で2つ質問させていただきたいと思っております。

まずは、5ページなのですけれども、国の財政支援の話であります。

一般質問の中でもちょっと触れていただきましたけれども、3分の1を国のほうから御支援いただきたい、このことを目指して行動しておりますし、そのことはとても大切なことだというふうに思っておりますが、それが建設実現の絶対条件なのかどうなのか、つまり、国が3分の1の負担ができないということになった場合は、この事業はできないのか。

その点については、多少微妙なところがあると思いますが、現状として、現実の話として、3分の1を目指すことをやめるという意味ではないですよ。あくまで目指しながらではあるけれども、某マスコミに絶対条件って書いてあったのですね、3分の1が絶対条件と。果たして、絶対条件ではないと私は思っておりますけれども、そのことの確認を1つさせていただきたいということです。

それともう一つ、県民総合運動公園へのアクセス改善、6ページについては、様々な方法を考えながら、これからもっと進化させるために、トライ・アンド・エラーみたいな形をやるというふうにお話をいただきまして、ぜひそうやっていただきたいと思いますが、まだ消えないのが、果たして三里木ルートで鉄道が直接県民総合運動公園に乗り入れた場合は、あの2万人を超えた来場者が来たときの渋滞、これが解消できていたかどうか。つまり、三里木から県民総合運動公園までの間に軌道がちゃんと走った場合に、どれほどの輸送の効果があるのか、そのことをきちんと検証して、いや、検証していらっしゃるはずだと私は思っています。つまり、渋滞解消であったり、周辺の皆さん方が来やすくするための効果として、渋滞解消に果たしてつながっているのかどうか、その検証をされたと思っておりますが、その結果について教えてもらえればと思います。2つです。

○坂本交通政策課長 まず、1点目の国からの財政支援についてでございます。

先般、斉藤大臣に御要望させていただいたときにも、斉藤大臣からは、3分の1、なかなか厳しいかもしれないけれども、これは鉄道局だけの問題ではないと、航空局も含めて、国としても知恵を出していく、県としても知恵を出していただきたいという、これは有意義な事業であるから何としてもそこに少しでも近づくようにという言葉も頂いており

ます。

我々といたしましては、とにかくこの事業というのは、ここまでJRと協力をして、地方空港に新線を造るという非常に全国的にもまれな取組だと思っておりますので、3分の1が達成できないからできないということではなく、国にももちろんあらゆる工夫を通じての支援を要望していきませんが、県としても、そこに対して、何としても実現するのだという強い覚悟を持って、財源についても、あるいはその収支採算性についても、今後検討を深める中で、最終的には鉄道事業としての許可を受ける必要がありますので、そこをしっかりとクリアするべく、全力で取り組んでまいりたいと考えております。

それから、県民総合運動公園のアクセスにつきまして、鉄道でどれだけの輸送ができるかということにつきましては、我々としても、1時間でどれだけのアクセス鉄道で移動ができるかというところを試算しておりますので、最大限活用したとしても、1時間当たり1,500人程度、これは空港に行く方も含めて1,500人強ぐらいなんですけれども。となりますと、やはり、例えば、そのロアツの試合開始前2時間取ったとしても、最大で3,000人、鉄道では輸送できると。

すなわち、それだけでは短時間で集中的な観客の輸送をすることはなかなか厳しい、難しいと考えております。そういった面からも、複数の手段を組み合わせながらやっていくということが、鉄道があったとしても、そういう対策は必要であると、私どもとしては考えております。

○前川収委員 国の財政支援3分の1という象徴的な言葉なんですけれども、それを目指すのは私たちも一緒だし、最大限それを最後まで目指していかなければならない。

ただ、3分の1に達しなかったと、結果としてね。そのときはできないのという話、そ

れはちょっと違うというふうに思っていましたし、そのことの確認をしておかないと、絶対条件と書かれてしまうと、少し発信の仕方が間違っているなというふうに思いましたので、あくまで3分の1を目指すけれども、そのことに対しては、絶対ではないという確認をさせていただいたところであります。

それから、県民総合運動公園の話ですけれども、最初からその話を頂けていればかなりよかったと思いますけれども、1時間で1,500人、2時間前から来ても3,000人、まあ2万人を超えるお客さんがお見えになったときには、何時間も前から来られるのかもしれませんが、絶対的なこの三里木ルートというものが県民総合運動公園の渋滞解消の決め手ではないと、これだけで決め手にはならないと、あのアクセスルートが、もし仮に三里木ルートがあったとしても、そういうふうに私は感じました。

とはいえ、やっぱりそれに代わるだけの交通ルートをしっかりつくっていかなければいけないというふうに思っておりますので、いろんなプランをつくってもらいたいと思いますし、場合によっては、今あるところの駐車場になり得るところだけではなくて、それ以外に駐車場を確保する努力、会場公園内だけではなくて、外も含めて広げていくという、そういった努力もなさっていただきたいなというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いします。

私からは以上です。

○城下広作委員 この3ページの、改めてこの図を見ていただいて、これはちょっと細かい話になるようございませうけれども、大津から直接乗り入れいうことを最終的には決められた。そのときに、阿蘇くまもと空港から熊本まで行く間に、通常ではたくさんの方を乗せるなら各駅停車に、これはたくさん拾うというのは大事なことで。ところが、熊本

に来る人が、逆に言えば、どこに目的が一番多いかと考えたときに、いわゆる特急とか急行とか、各駅で停まる場所、これをどのぐらいの場所で停まるのかと。ダイヤの考え方をどのように考えていくのかと。必ず全部大津には一回停まるのか、それとも極端に言えば、もう熊本空港から熊本駅まで直で行くような、超快速みたいなことも考えるようなダイヤを考えるのか。要所の部分で、どこで停まるような内容なのか。それと、通常のダイヤ、この辺もちょっと、まあ作戦というか、もうちょっと絵があるのか、全く今から考えるのか、ちょっとそこだけまず先に。

○清塘空港アクセス整備推進室長 御質問の件なのですが、JRとも話はしているところなのですが、やはり10年以降ちょっと先の話であるということと、あとやっぱり既存のお客様の利便性は低下させたくないというJRの意向もありますので、また継続的にその辺は利便性の向上に向けて話し合いを進めていきたいと考えております。

○城下広作委員 この絵を見ると、空港の現在JRを利用する方、この周辺の方は、基本的に宣伝をしながら今まで以上に利用してもらおうような形、直接乗り入れができるから、例えば水前寺からとか武蔵塚から乗るから、そのまま直接乗り入れは便利だなと、今まで車で行っていたけれども、JRに切り替えるという人もいると思う。

ただ、この図面では、県南を見てください。このJRを利用して乗ろうとするというのはなかなか難しいのです。県北を見てください。また、県北でこの豊肥本線を利用するというのはなかなか難しいのですよ。

だから、要は、県北も県南も視野に入れるなら、熊本駅まで来てから利用するという形の客をある程度捉えていかないと、なかなか数を増やすというのは難しいなど。

例えば、八代なんかは、今、高速バスですと来て空港に行くから、JRなんか全然関係ないのですね。だけど、ある程度利用してもらわなければならない、今後。そうすると、駅から直行で、ばあっと行くことになれば便利がいいかなという、その便利さを考えられるような誘導策をやらないと、JRの利用者の数を増やすというのはそう簡単ではないから、いろいろ対応は非常に微妙な関係が出るのかなという感じがしますので、この辺は利用しやすいように、これだったら利用しようと思えるような形のダイヤの話もしっかり後は大事になるのかなということで、直行が便利になったと、そして利用したくなるというような形でやるべきだというふうに私は思いますので、意見を述べておきたいと思います。

それともう1つ、すみません。

先ほど前川委員が言われたように、県民総合運動公園やパークドームでいろいろ、年何回しかないという、いわゆるイベントなのですけれども、そのときが問題で、大変渋滞して、不評を買って、県外からもたくさん来られるのですよ。

だから、根本的には、今の駐車場では絶対足りないから、もう何かしらの駐車場の規模をどこか近くにやると、どこの駐車場ですぐ導入できれば、そこに移動する時間が短くなって渋滞が収まると、今は知らないところ、県外の方が来て、右往左往しながらどこに決めていいのだろうかということで、迂回をしたり、いろんなことをするから渋滞が渋滞に拍車をかける、そして路上駐車にまた移行するという形になっているから、本当は受皿になる駐車場が大がかりにないと、根本的には今の渋滞を解消することは難しいのではないかなというふうに思いますので、ぜひ参考にさせていただきたいというふうに思います。

○山内都市計画課長 いろいろな御意見あり

がございました。

今、駐車場がどこにあるかというところで迷走する方がおられるということでございますので、そういった方につきましても、駐車場のある位置とか、そういったところにつきまして、ある程度事前にお知らせできるようなシステムとか、そういったところも今後検討していきたいと思っております。

○城下広作委員 これは、全く、私も1回か2回行ったのですが、あの辺の近くに野球場を造ると、県営野球場、こういうところに造ると、野球場は駐車場たくさんありますので、まあ藤崎台の野球場をこちらに、そういう考えもちょっと一方であるなど。これはまた別の考え方もかもしれませんが。

○鎌田聡委員 今御説明を聞いておまして、この間の経過とかJRとの確認書のお話も頂きました。

先ほどの議論の中で、県民総合運動公園は、これができてなかなか厳しかったというようなお話だったと思うのですが、そもそも今までこの三里木ルートというものをベストということでやってきて、今回肥後大津に変わったわけですが、その時々何か考え方によって変わっていくということが、非常にその辺がやっぱり県民にとって、まあ、不信感ではございませんけれども、そういった気持ちも湧きますので、その辺一般質問で言っても明確な答えは頂けませんが、やっぱり1つは、今これまで話があったように、県外から来られた方々にどう利便性を持っていただくのか、これは重要なことだと思いますけれども、もう一方では、やっぱり事業費を負担するのは県民ですから、多額のやっぱり県民の税金を投入されるわけですから、県民の利便性とか、そういったものも一方でやっぱり大切にすべき課題だと思いますし、そこに向けての説明責任、

やっぱりこれが、皆さんは使わないかもしれないけれども、これだけやっぱり熊本の経済にとって、観光にとって非常に重要な鉄道なのですよと、ぜひ必要なですよという説明が私は不足していると思うのですよ。

これまでも、経過の中で、やっぱり県民向けのそういった場面というのは一切ないのですね。商工団体の方からの要望を受けたとか、検討委員会での議論だとか、そういったことを踏まえて結論を出されているわけですから、ですからもう少し県民に向けてのそういった説明責任をきちんと果たす場面というのが私は大切だと思いますけれども、そこは何かお考えでしょうか。

○坂本交通政策課長 今御指摘いただきました、先ほど三里木ルートから肥後大津ルートにということ、当然、我々としても、三里木ルートで県民総合運動公園のアクセス改善ができればという思いの中でプランニングをして、今回、状況の変化でありますとか、そういった、あるいはJRと直通運行をもって利便性を最大化できるという判断の下に今回決断した、こういったことについては、まさに肥後大津へ直通でやれる部分という、先ほど城下委員からありました、鹿児島本線であったり九州新幹線であったり、そういった部分と、きちんとJRのほうで主体的に利便性を高めていただくことによって、もちろん来られる方にとっても、県民にとってもメリットがあるこのアクセス鉄道なのだ、これは必要なだということを、まさに今後、事業化に向けて進める中で、県民の皆様にも説明をしっかりとしていきたい、そのメリット、効果について説明をしっかりとしていきたいと考えております。

以上です。

○鎌田聡委員 当然、そこはやっていただくということを前提に、この間、やっぱり事業

費だとか需要予測だとか、非常にやっぱり懐疑的に私は見ていました。そういう意見も多いのですよね。やっぱり事業費、410億で収まるのかとか、622万人というのは本当に大丈夫なのかということがあります。

これに対して、もう1回、これから詳細調査を何かかけていくと思うので、そこはどうかのですか。やっぱり少し現実的な数字を見せながら私は話をしていくべきだと思いますけれども、これはそのままなのですかね。

○清塘空港アクセス整備推進室長 基本的に、これから4年間準備期間を設けて、その後工事に入ると言っていますが、国が2段階で認可があります。まずは鉄道の許認可が収支できちんと回るかどうかという認可と、あと工事の施工の許可の2つがございます。我々も、国のほうとしても、先生が御指摘されているように、この需要予測で大丈夫かどうか、下振れになったときはどうか、上振れになったときはどうかというものを求められるので、それにきちんと答えられるような形で、県民にも併せて説明をしてまいりたいと考えております。

○鎌田聡委員 つくった数字ではなくて、現実的な数字でそこはしっかりと説明していただかなければならないと思いますし、1つちょっと疑問に思っているのが、鉄道事業の許可ですね。これは収支の問題、これは赤字が40年以上だったら許可が得られない、これは何か条件があるのでしょうか。何年までに赤字を出さないといけないとか、それでいくと、35～36年くらいで黒字転換という話ならオーケーだっただと思いますけれども、その辺のちょっとラインというかですね。

○清塘空港アクセス整備推進室長 幾つかあるのですけれども、今鎌田委員が言われたとおり、累積赤字の解消は40年以内というのが

一つの目安になっております。

ランニングコスト、通常の営業収入から支出したものの黒字はもちろんなのですが、初期投資で最初に借入れしたお金を全て黒字にして、その鉄道自体が40年で無借金状態になるというか、累積が黒字になるのが40年ということになっておりまして、我々今お示ししている36年というのは、36年たったら累積が黒字になるというところの目安で今試算が出ているというようなところでございます。

○鎌田聡委員 なかなかやっぱり厳しい条件だとは思うのですよ、鉄道事業認可というのはですね。いけそうですか。

○清塘空港アクセス整備推進室長 JR九州も、やはりそういう見込みがあるということで我々に協力してくださるという御意見を頂いておりますので、我々も、しっかりと成果が出るように、実現可能になるように、これからまた努力してまいりたいと考えております。

○鎌田聡委員 希望的な話だけじゃなくて、やはり現実的な考え方とかは、数値をきちっと出していただいて、冒頭申し上げましたように、やっぱり説明責任、県民に向けての説明というのをしっかりとやっていただくように要望しておきます。

○高島和男委員 県民総合運動公園のアクセス改善対策ということで御説明をいただきました。

一番大事なのは、試合を観戦に来る、あるいはイベントに来られた方々が、帰るときにスムーズに帰りの道にたどれる、そしてまた、ストレスがない形で帰っていてももらえる、これが一番の大事な要素ではないかと思うのですけれども、先ほどの御説明でいく

と、ロアツの開幕戦がまずは第1で、それを通じて少しずつグレードアップというか、やっていきますよという御説明だったと思うのですが、550台今回追加ということで駐車場を取られたわけでございますけれども、この計画といいますか、この案、対策ということで、私は、皆さんだけではなくて、有識者といいますか、専門家というか、交通工学の渋滞の解消に関する知見を持った方の御意見というのは聴かれたのか、今後聴く御予定はあるのか、そこをちょっとお尋ねしたいと思いますが。

○坂本交通政策課長 今回のメニューといいますか、パッケージ化したメニューにつきましては、施設管理者の熊本県スポーツ振興事業団、それからロアツであったり、そういったイベントでコンタクトが取れる方々と県庁、当然県警には御相談をしておりますけれども、内部で検討したものでございます。

当然、今後、アップグレードをする中で、いろんなそういった専門的意見で非常に効果的なものがもし得られるということであれば、そういった部分も、まあいろんな機会で大学の先生方とは我々も都市計画課もコンタクトがございますので、いろんな御意見をもし拝聴できる機会があれば、生かしていきたいと考えております。

以上です。

○高島和男委員 アップグレードというと耳触りはいいのですけれども、それだけやっぱ時間はかかるわけですね。ですから、私が申し上げたいのは、最初にやっぱそういう方々も交えて、ここに問題があるのではないかということ指摘していただいて、そしてそれを解消するにはどうするかということ踏まえたほうが、よりアップグレードの期間は短くなるのではないかと思いますので、ぜひそこは御検討をお願いしたいと思います。

要望です。

○前川収委員 この絵の中には、すぐ近くにある免許センター、かなり駐車場広いと、私は何回も行きましたけれども、何台止まるかは知りませんが、相当広い駐車場と思います。しかも、あそこは、土日、祭日は多分空いてない。（「日曜日は使えない」との声あり）いずれにしても、その使用制限をかけるというのはおかしいけれども、その一部分をお借りすることは考えられましたか。

○清塘空港アクセス整備推進室長 今も、土曜日にロアツの試合があるときとかには、免許センターのところをちょっとお借りされたりしている状況なのですけれども、日曜日が免許更新で本来業務がありますので、空いているときには御協力いただきながら今現在もやっているところですので、当然、その辺も考えながら対応を考えていきたいと考えております。

○前川収委員 周りの農地、可能な限り駐車場を造るということ、それもやっぱり考えなければならぬだろうと思いますが、あるものはなるべく使えということ、これが大事だと思いますし、多分免許センターの駐車場が満杯になるようなことは、普通の業務ですよ、免許更新業務で満杯になることはあんまりないのではないかなと、私は想像で言っているのですけれども、その分だけでも何百台かとれるのではないかなと思いますが、そんなことも含めてやっぱり検討してほしいと思います。

以上です。要望です。

○高野洋介委員 6ページなのですけれども、これも県民総合運動公園のアクセスなのですけれども、ここの上段のほうに県民総合運動公園を管理している県が主体的に対応と

言われるのですが、恐らく県が直接するのはなくて、指定管理に出しているところに多分してもらうような形になると思うのですが、これまで、私、子供の保護者の関係で何度も行っているのですよ。そのときに、イベント側から、絶対入れてくれないのですよ。入らないでくださいと。子供の荷物を乗せて、学校の荷物を乗せている関係者ですら入れてくれないのですよ。そういうことがあるのですね。

これが大規模イベントかといったら、大規模イベントではないのですよ、学校の関係ですから。けど、皆様方が言われている大規模イベントというのは、多分サッカーだとか国際大会だとかコンサートとか、そういうことをイメージされているのですが、小さいイベントを幾つもやると大規模イベントになるのですね、全体で見ると。そういう場合の対応というのも考えておかないと、臨時駐車場だけ準備すればいいというわけではなくて、イベント、イベントでやっているときに、これは臨時駐車場をいろいろ書いていますけれども、そこを使わせてくれないのですよ、普段。そういう現状を分かっているらっしゃるのかなというのがまず1点。

それともう一点が、結局、多目的B、Cに造ったとしても、例えば、スタジアムとかパークドームとかに行くには歩いて30分ぐらいかかります、道路を挟んで。そういったことも頭に入れられてこういう検討をされているのかというのが、非常に私、疑問でなりません。これをしたからといって、みんなの車を止められるわけではないではないですか、小さいイベントが重なったときに。だから、そういった面を含めて、いろんな想定の中で考えられたほうがいいのではないかなと。

最終的な結論は、パークドームの周辺の農地とか、そういうのをお借りするのか、整備をしなければいけない場合が私は将来的に出てくると思います。そういった検討をされる

のかされないのかというのをちょっとお尋ねしたいのですけれども。

○清塘空港アクセス整備推進室長 ありがとうございます。

委員御指摘のとおり、4,000人を超えたときには、今言われたように、例えばミニキッズサッカーであったり、テニス大会であったり、幾つかを超えると、多分恐らく、今まではそれぞれでやってくださいという話をしていたのですけれども、これから多分そういうのが重なるというのは当然予約で分かりますので、それが一定程度になりそうなときには、こちらの駐車場の方へかということについては、臨機応変に対応をします。

その主催者調整会議というのも、例えば、幾つかの団体の代表の方に集まっていたいで、例えば、委員言われたとおり、57号の近くは物すごく遠いので、そこには例えば、キッズサッカーは近くにとめてもいいけれども、この大会についている役員の人たちは、できればこちらのB駐車場に止めてくださいとか、そういうのを調整したいというのがこの調整会議ということで考えております。

今現在これをお出ししているのは、今すぐできること、要は、駐車場とかなんとかになりますと、また用地買収とか場所決定とかいろいろ要りますけれども、すぐ対応できるもの、今取りあえずできるものからやっていこうということで整理させていただいたものですので、当然、これですましくないケースも出てくるでしょうし、例えば、新たにやっぱりどうしても駐車場を増やさないとできないとか、そういう判断になれば、またそういう判断も出てくると思うのですけれども、取りあえず、県として、今までは主催者任せだったのを、県も間に入ってそういう駐車場とかをやりたいというところで整理させていただいたものでございます。よろしくお願いたします。

○高野洋介委員 恐らく、多分うまくいかないと思います。私、いつも思うのですが、これはパークドームに用事がある人がパークドームに止められないパターンが多いのですよ。参加人数と応援はまた別でしょう。だから、応援する人も車で来るわけですよ、参加だけじゃなくて。だから、4,000人利用するのではなくて、4,000人プラスアルファが出てくるので、そこを想定しないと、多分また同じなので。

あと、ふだん、朝夕も、ここの南北線、渋滞するではないですか、ふだんから。だから、そういったことも踏まえて、今後、また事細かく皆様方には情報提供等いろんなことはお伝えさせていただきますので、今後ともしっかりそれぞれのイベントにあわせて対応してください。もう答弁は要りません。

以上です。

○南部隼平委員 すみません、また県民総合運動公園に関することですが、イベントを非常に県が主体になってということで、これはぜひやっていただきたいのですが、これは4,000人以上というふうに書いてありますけれども、それ以下というか、ふだんの土日とか、そういったところはあまり想定されてないとか。土日に少ないときに、やっぱりどうしても、それは少ないですが、イベントがそんなになくても結構場所によっては路上駐車とかも、競技場の北側のほうに公園がありますけれども、ああいったところにいまだに土日には路上駐車がありまして、現場に行ってもらおうと分かるのですが、そういったこともあるので、今高野先生が言われたように、もちろんシステム的なこと、例えば、アプリを使ってここは空いているとか、そういうのも必要だし、後は柔軟的に、やっぱり子供たちはあんまり移動できなかつたりとか、長距離を移動できな

いというのがありますので、そういったところは、ここの多目的広場に限らず、柔軟性を持って駐車場の確保については検討いただければと思います。

要望でいいです。

○橋口海平委員長 ほかにございませんか。

○増永慎一郎委員 1つだけいいですか。

今日の説明、県民総合運動公園のアクセス改善に向けたという部分に関しましては、空港アクセスのあれが変わったということで、今日この委員会に多分出ていると思うのですよ。

何というか、また別の意味で、これは委員長にもお願いしたいのですが、別の機会にやっぱりこういった議論はこの委員会でするのが適当なのか、ほかの委員会でするのがどうなのかというのはちょっと分かりませんが、アクセスというよりも、今の話聞いたら、やっぱり渋滞対策とか、まあ渋滞対策はそうでしょうけれども、もっと違う観点から何か議論したほうが良いような感じがするのですが、その辺ちょっと委員長にもお願いしたいというふうに思います。

○坂本交通政策課長 今の増永委員の御意見に対応するかはあれなのですが、今回、この高速交通特別委員会のほかに、この予算を所管する総務委員会、それから観光を所管する経済委員会、そして都計の建設、そして教育警察に、この県民総合運動公園の御説明については、同じ資料を使って各関係課から御説明して、御意見を頂く予定としております。

以上です。

○橋口海平委員長 ほかに質疑はありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 なければ、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にしてよろしいでしょうか。

（「はい」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。

その他として、何かございませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○橋口海平委員長 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28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