

第 2 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

令和元年6月17日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

## 第2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

令和元年6月17日(月曜日)

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

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(16人)

委員長 高木 健次  
副委員長 緒方 勇二  
委員 前川 収  
委員 岩下 栄一  
委員 鎌田 聡  
委員 小早川 宗弘  
委員 田代 国広  
委員 前田 憲秀  
委員 河津 修司  
委員 松村 秀逸  
委員 高島 和男  
委員 大平 雄一  
委員 中村 亮彦  
委員 吉田 孝平  
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 山川 清徳

交通政策・情報局長 内田 清之

首席審議員兼交通政策課長 重見 忠宏

土木部

部長 宮部 静夫

道路都市局長 村上 義幸

道路整備課長 亀崎 直隆

首席審議員兼都市計画課長 坂井 秀一  
警察本部

交通部長 古庄 幸男

交通規制課管理官 坂本 昌弘

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 松本 浩明

政務調査課主幹 植田 晃史

午前9時59分開議

○高木健次委員長 皆さんおはようございます。

ただいまから、第2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。

今回は執行部を交えた最初の委員会ですので、一言御挨拶を申し上げます。

改めまして、委員長の高木でございます。

本委員会には、高速交通体系に関する件、熊本都市圏交通に関する件の2件が調査事件として付託をされておりますが、いずれも本県の発展につながる重要な課題であり、震災からの復旧、復興や経済の活性化を実現する際に、根幹ともなる大切なテーマであります。したがって、この委員会において、執行部の皆様と建設的に意見を交換しながら、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

委員の先生方を初め、執行部の皆様方の御協力をいただき、緒方副委員長とともに本委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしく御願い申し上げます。

副委員長からも、一言御挨拶をお願いしたいと思います。

○緒方勇二副委員長 皆さんおはようございます。副委員長の緒方でございます。

この1年間、円滑な委員会運営並びに皆さ

ん方の活発な議論をしていただきますよう、精いっぱい務めてまいりますので、高木委員長初め委員の皆さん方、執行部の皆さん方の御協力をよろしくお願い申し上げます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○高木健次委員長 それでは、審議に入りますが、今回は新メンバーによる初めての審議であり、関係部課の事業概要を主として審議を行う予定にしております。

まず初めに、執行部、幹部職員の自己紹介をお願いいたします。前列の方々については、自席からの自己紹介とし、後列の審議員ほかについては、お手元にお配りしております職員名簿によりかえさせていただきます。

それでは、順次お願いします。

（企画振興部長、土木部長～交通規制課管理官の順に自己紹介）

○高木健次委員長 1年間、このメンバーで審議を行いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

次に、執行部を代表し、山川企画振興部長から挨拶及び概要説明をお願いします。

○山川企画振興部長 委員会開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げますとともに、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。

先生方に御議論をいただきますのは、熊本空港の運営の民間委託や空港アクセス改善、幹線道路の整備等、県民の皆様の関心が非常に高い交通分野でございますけれども、高木委員長、緒方副委員長を初め委員の皆様は御意見をいただきながら、我々も全力で事に当たる所存でございますので、どうぞ御指導いただけますようお願い申し上げます。

では、第1に、高速交通体系に関する件でございます。

まず、高規格幹線道路等の道路ネットワークの整備につきましては、熊本天草幹線道路において、昨年度の三角大矢野道路開通に続き、今年度は新たに大矢野道路を事業化いたしました。

また、国が進める事業においては、昨年度、九州中央自動車道の小池高山一山都中島西間及び南九州西回り自動車道の津奈木一水俣間が開通し、中九州横断道路では滝室坂トンネルの工事が本格的に開始されるなど、本県の幹線道路整備は大きく前進いたしました。

引き続き、国や沿線自治体と連携して、幹線道路ネットワークの整備に取り組んでまいります。

次に、航空路線の利用促進についてですが、平成30年度の旅客者数は346万1,000人となり、過去最高を更新いたしました。

また、7月20日から香港線の週3便化が実現することから、さらなる利用促進及び路線安定化に取り組んでまいります。

空港運営の民間委託につきましては、運営会社として新たに設立された「熊本国際空港株式会社」が、去る5月31日に運営権実施契約を国と締結するなど、順調に手続が進んでおります。今後も、関係機関と連携して対応するとともに、運営権者との将来にわたって実効性のある連携体制を構築してまいります。

加えて、空港アクセス鉄道の整備に向けた取り組みにつきましては、ことし2月のJR九州の同意を踏まえ、今年度は、具体的なルートを選定や需要予測、事業採算性等の詳細な調査を実施しており、検討を深めてまいります。

新ターミナルビルの開業にできるだけ近づけることができるよう、引き続き、県庁一丸となって、時間的緊迫性を持って取り組んでまいります。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でござ

います。

熊本都市圏総合交通戦略、アクションプランでございますけれども、この中の項目として、国道57号等、都市内交通円滑化に向けた検討がございますが、これにつきましては、国の熊本河川国道事務所、我々県及び熊本市の道路管理者3者で検討会を立ち上げることとなりました。あらゆる角度から幅広く検討を進めてまいります。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしました。詳しくは各課長から説明させていただきます。御審議のほどどうぞよろしくお願い申し上げます。

○高木健次委員長 それでは、議題(1)、執行部から事業概要等の説明を受け、その後質疑を受けたいと思います。

説明につきましては、簡潔にお願いします。

では、執行部から説明を順にお願いします。

○亀崎道路整備課長 道路整備課でございます。よろしくお願いいたします。

申しわけありませんが、着座にて説明をさせていただきます。

お手元の本委員会の資料につきましては、全体で69ページとなっておりますので、資料の特筆すべき項目にはアンダーラインを引いております。主な事項について説明をさせていただきます。

それでは、資料の1ページをお願いいたします。

Iの高速交通体系に関する件でございます。

まず、(1)の高規格幹線道路の整備について御説明いたします。

1)の概要ですが、高規格幹線道路は、全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路で、ページ下側の体系図にありますよう

に、2つに区分されます。1つは、左側の高速道路株式会社及び国土交通省により整備される国土開発幹線自動車道で、熊本県内では完成済みの九州縦貫自動車道と現在整備中の九州横断自動車道延岡線がございます。もう一つは、右側の国土交通省により整備される一般国道自動車専用道路で、熊本県内では南九州西回り自動車道がございます。

これら県内の供用延長は、右下に記載のとおり、約189.5キロメートルで、供用率は約82.8%でございます。

2ページをお願いします。

こちらには、高規格幹線道路の整備手順を示しております。

続きまして、3ページをお願いいたします。

これは、国が行う直轄事業の流れを示しております。

左から横に矢印で示してありますように、まず初めに、新規で事業を着手する場合は、計画段階評価という事業評価が行われます。その後、必要な環境影響評価等の手続や新規事業採択時評価を行い、事業実施という流れになります。

4ページをお願いいたします。

昭和53年以降の経過について、県内の高規格幹線道路の整備状況を中心に示しております。

次に、6ページをお願いいたします。

5)の路線別内訳で、まず九州縦貫自動車道から御説明いたします。

表の最上段の概要の欄にありますように、本道路の全体延長428キロメートルのうち、県内延長は134.8キロメートルで、既に4車線で全線供用されております。

その下の現状の欄をごらんください。

3つ目の丸の北熊本スマートインターチェンジにつきましては、ことし3月24日に供用開始しております。

なお、先週金曜日に熊本市から、開通1カ

月後の利用状況について、平均利用台数が1日約3,400台、大型車の平日利用が1日約600台であったと公表されたところでございます。

1つ飛んで5つ目の丸の人吉球磨スマートインターチェンジにつきましては、平成26年度に事業化され、現在、用地も完了し、工事を推進されております。

下の今後の取り組みの欄をごらんください。

人吉球磨スマートインターにつきましては、ことしの完成に向け、工事を推進するというところでございます。

7ページをお願いします。

次に、九州横断自動車道延岡線、いわゆる九州中央自動車道でございます。

概要の欄ですが、嘉島町から延岡市までの約95キロメートルのうち、県内延長は44キロメートルです。

その下の現状の欄でございますが、1つ目の丸の嘉島から山都間の約23キロメートルのうち、小池高山インターから山都中島西インターまでの約10.8キロメートルが、昨年12月に開通いたしました。

また、山都中島西インターから矢部インター間については、用地取得も完了し、工事が進められております。

2つ目の丸の山都から延岡間のうち、矢部一蘇陽間につきましては、今年度、計画段階評価を進めるための調査箇所として選定されております。

今後の取り組みの欄をごらんください。

1つ目の丸の嘉島から山都間のうち、山都中島西インターから矢部インター間について、開通見通しの早期公表を国に求めてまいります。

また、その下の山都から高千穂間でございますが、矢部から蘇陽間については、計画段階評価の早期着手を、蘇陽から高千穂間につきましては、県内の早期事業化を国に求めて

まいります。

8ページをお願いいたします。

次に、南九州西回り自動車道です。

概要の欄ですが、一般国道の自動車専用道路で、八代市から鹿児島市までの約140キロメートルのうち、県内延長は約50キロメートルです。

現状の欄をごらんください。

3つ目の丸の芦北出水道路のうち、津奈木インターから水俣インターまでの5.6キロが、平成31年、ことしですが、3月に開通し、これまでに42.1キロメートルの区間が暫定2車線で供用されております。現在、水俣インターから県境間におきまして、用地買収や工事が進められております。

今後の取り組みでございますが、水俣インターから県境間について、開通見通しの早期公表を国に求めてまいります。

9ページをお願いいたします。

(2)地域高規格道路の整備です。

1)の概要ですが、地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体となって、地域の連携、交流を促進する自動車専用道路、またはそれと同程度の機能を有し、おおむね時速60キロメートル以上で走ることのできる道路です。全ての道は熊本に通じるという考えを実現するため、地域高規格道路の整備を進めております。

次の10ページには、地域高規格道路の整備手順を示しております。

11ページをお願いいたします。

4)の経過についてです。

表の下から2番目のアンダーライン部でございますが、平成31年3月12日に中九州横断道路の竹田阿蘇道路について、新規事業採択時評価が実施され、今年度、事業化されております。

また、その下の、これは先月になりますが、5月28日に、熊本天草幹線道路の宇土一三角間において、事業化に向けた計画段階評

価の第1回目が実施されました。

次の12ページをお願いいたします。

5) 路線別の内訳について御説明いたします。

まず、中九州横断道路です。

概要の欄でございますが、熊本市と大分市を結ぶ約120キロメートルのうち、県内延長は約60キロメートルです。

現状の欄をお願いします。

1つ目の丸の熊本市から大津間ですが、その下の2ポツ目、3ポツ目のアンダーライン部になりますが、現在、環境影響評価及び都市計画手続を約14キロメートルの区間について実施しております。そのうち環境影響評価については、平成31年2月から準備書の手続に着手し、3月には住民説明会を開催しております。

準備書とは、環境影響評価の項目、すなわち大気質、騒音、振動、動植物などについて、調査、予測評価、環境保全措置の検討結果を示し、環境保全に関する考え方を取りまとめたものでございます。

3つ目の丸の滝室坂道路につきましては、平成30年に滝室坂トンネルに本格着手し、現在、トンネルの掘削工事を推進中でございます。

その下の丸の竹田阿蘇道路につきましては、今年度、新規事業化されました。

今後の取り組みとしまして、熊本市から大津町間につきましては、都市計画と環境影響評価の手続の完了に向けて取り組むとともに、来年度の新規事業化を強く国に求めてまいります。

また、滝室坂道路については、一日も早い開通を、竹田阿蘇道路については、整備推進を国に求めてまいります。

次に、13ページをお願いいたします。

熊本環状道路です。

概要の欄でございますが、この道路は延長が約30キロメートルで、熊本西環状道路、熊

本環状連絡道路、国道3号植木バイパス、国道3号熊本北バイパス、国道57号熊本東バイパスで構成されます。

現状の欄ですが、1つ目の丸の熊本西環状道路、こちらは熊本市が事業主体でございますが、現在、池上工区で用地買収及び工事を推進中でございます。

3つ目の丸の国道3号植木バイパスですが、3工区の熊本北バイパスから県道玉名植木線間について、用地買収及び工事を推進中でございます。

その下の丸の国道3号北バイパスですが、国道3号、熊本市四方寄町から国道387号、合志市須屋間の1.8キロメートルが、平成27年3月に暫定2車線で開通し、引き続き、国は、この区間の4車化に向け工事を進められております。

14ページをお願いいたします。

今後の取り組みでございますが、各事業主体に対し、現在取り組みを進めている事業の促進などを求めてまいります。

熊本東バイパスにつきましては、国、県、熊本市が連携して、国道57号等、都市内交通円滑化に向けた検討を進めていくこととしております。詳しくは、後ほど都市計画課長から御説明いたします。

続きまして、15ページをお願いします。

熊本天草幹線道路です。

概要の欄でございますが、熊本天草幹線道路は、熊本市から天草市を結ぶ約70キロメートルの地域高規格道路で、国施行区間が熊本市から宇城市三角町までの約32キロメートル、県施行区間が三角町から天草市までの約38キロメートルになります。

現状の欄をお願いします。

まず、1つ目の丸の熊本市から三角町までの国施行区間ですが、1つ目の熊本宇土道路、その下の宇土道路において、用地買収と工事が進められております。

3ポツ目の宇土市上網田町から宇城市三角

町間の約12キロにつきましては、5月28日に計画段階評価に着手されました。

2つ目の丸の宇城市三角町から天草市港町までの県施行区間のうち、1ポツ目の三角大矢野道路3.7キロメートルが昨年5月に開通し、その下の大矢野道路3.4キロメートルについては、今年度、新規に事業化となりました。

一番下のポツの本渡道路ですが、用地買収と、仮称でございますが、「第二天草瀬戸大橋」の工事を推進中でございます。

今後の取り組みでございますが、国施行の熊本宇土道路及び宇土道路につきましては、事業促進を、また、宇土三角間については、計画段階評価の早期完了を国に求めてまいります。

その下の2つ目の丸が、現在、「熊本市から宇城市三角町(事業主体：国)」と記載してございますが、ここは県区間の所でございます、修正をお願いいたします。正しくは、「宇城市三角町から天草市港町(事業主体：県)」でございます。おわびして訂正申し上げます。

この県施行区間のうち、大矢野道路については、調査設計を、本渡道路については、用地買収や橋梁工事を推進してまいります。

16ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路の熊本県側についてです。

概要の欄ですが、この道路は、熊本市と大牟田市を結ぶ約30キロメートルの地域高規格道路です。

現状の欄でございますが、大牟田市から長洲町の約9キロメートルについては、平成27年4月に都市計画決定を行ったところです。

今後の取り組みとしまして、地域高規格道路としての位置づけの明確化と全線の国直轄による整備を、また、都市計画決定区間である大牟田市から長洲町間の新規事業化を国に求めてまいります。

次に、表の下の参考をごらんください。

1つ目の丸でございますが、平成27年2月に、現在開通している大牟田市の三池港インターの入り口付近で、冠水が発生した場合の通行機能を確保するために、有明海沿岸道路の三池港インター連絡路として荒尾市方面へ2.7キロメートル延ばし、新たに整備をすることが国から示されました。

この区間について、昨年度のボーリング調査の結果、道路整備に影響を与える可能性のある軟弱層が確認され、今年度は追加のボーリング調査を実施予定でございます。

18ページをお願いいたします。

(3)の建設促進活動でございます。

このページ以降につきましては、九州中央自動車道など、今御説明いたしました5つの道路に関しまして、昨年度に実施したものと本年度に予定されている要望活動を記載しております。

少し飛びますが、24ページをお願いいたします。

③の中九州横断道路につきましては、本年度最初の大会と要望を行いましたので、御報告をさせていただきます。

先月ですが、5月28日に東京で、熊本県、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の合同による建設促進大会を開催いたしました。

知事、議長、県選出国會議員、議員連盟の皆様、沿線の首長様に多数御出席をいただき、盛会に開催することができました。早朝にもかかわらず御出席を賜り、厚くお礼を申し上げます。

また、6月11日には、熊本、大分両県によります中九州・地域高規格道路促進期成会の要望活動を東京で実施してまいりました。

27ページをお願いいたします。

こちらは、平成27年度から現在までの道路整備によるストック効果のPR活動の状況です。

今年度は、既に6月13日にグランメッセで

開催した高校生等を対象といたしました建設産業魅力発見フェアにおきまして、道路整備の効果等についてPR活動を行っております。引き続き、PR活動を行ってまいりたいと考えております。

次に、28ページをお願いいたします。

最後になりますが、新たな広域道路交通計画の策定についてでございます。

まず、1)の策定の目的でございますが、本県の道路整備に係る基本的な計画である熊本県広域道路整備基本計画は、平成5年に策定し、平成10年に改定しております。

平成30年4月の重要物流道路制度の創設を契機としまして、新たな広域道路ネットワークを幅広く検討し、全国的にこれまでの広域道路整備基本計画を見直し、新たな広域道路交通計画を策定するものでございます。現在、国等と連携し、検討を進めているところでございます。

これから、来年度予算の概算要望に向けまして全国的に活動が活発になってまいります。本県といたしましても、昨年同様、委員の皆様のお力をおかりいたしまして、「チーム熊本」として各路線の早期整備に向けて精力的に活動してまいりますので、御支援をよろしくお願いいたします。

道路整備課は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○重見交通政策課長 交通政策課でございます。

30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。

(1)阿蘇くまもと空港の旅客者数についてでございますが、参考1は、旅客数の過去10年間の推移となっております。

平成30年度の旅客者数につきましては、国内線で、前年度に比べ約6万6,000人増の325万4,000人、国際線で、前年度に比べ約5万

1,000人増の20万7,000人、合計で約11万7,000人増の346万1,000人となり、過去最高を更新しております。

グラフをごらんいただきますと、熊本地震の影響により平成28年度に一度旅客者数が落ち込みましたが、翌年の平成29年度にはV字回復を遂げ、平成30年度は、さらにそれを上回り、過去最高の旅客者数を達成してございます。

31ページをお願いいたします。

(2)国内線の振興についての1)、現状の路線数でございますが、阿蘇くまもと空港では、現在、8路線39便(1日当たり)が就航してございます。

また、平成30年度における国内線の各路線の旅客数につきましては、路線により増減がございますが、東京線の旅客者数は232万人で、対前年度同期比100.9%、大阪線では53万人で、同じく110.0%といった状況でございます。

次のジェットスター・ジャパンの計画減便についてでございます。

同社は、6月3日、6月8日から30日の期間における国内線、国際線の計54便の減便を発表しました。有給休暇取得や訓練スケジュールのおくれ等、パイロットの勤務管理体制に起因するもので、7月以降は計画どおりに運航の予定でございます。

なお、恐れ入ります。資料のほうには、熊本路線における影響は、6月23日の成田—熊本線の往復1便のみと記載してございますが、昨日日曜日にも欠航があったという情報に接しておりまして、確認次第、この委員会でまた後ほどお伝えしたいというふうに思います。

最下段でございます。

昨年発生いたしました日航機のエンジントラブルについて記載してございます。

昨年9月に、全て日本航空負担で落下物を原因とした被害の原状回復を得たと発表され



ましたが、引き続き、国土交通省運輸安全委員会の進捗状況を注視しつつ、地域住民の皆様への情報提供を行ってまいります。

次に、32ページをごらんください。

参考2の表でございますが、国際線とあわせて定期便の就航状況を記載しております。

次に、33ページ、参考3でございます。

こちらは、国内線の就航路線の推移を示してございます。

34ページをお願いいたします。

参考4といたしまして、平成30年度の国内路線別の旅客数及び利用率を記載しております。

35ページをお願いいたします。

2)今後の取り組みでございます。

空港の新たな運営権者である熊本国際空港株式会社とも連携いたしまして、既存路線の増便あるいは新規路線の誘致活動に取り組んでまいります。

次に、36ページをお願いいたします。

国際線の振興でございます。

1)現状でございます。

平成30年度には、従来からのソウル、高雄、香港の3路線に加えまして、11月から、新たに韓国・大邱線が就航いたしました。この結果、平成30年度の国際線利用者数が、国の速報値で約20万7,000人となり、過去最高を記録してございます。

続きまして、個別の路線についてでございます。

まず、ソウル線は、熊本地震の影響により運休いたしました。知事トップセールス等の成果により、平成29年4月から、ティーウェイ航空が週4便で定期便を就航し、その後、エアソウルも定期便を就航いたしました。

37ページでございます。

大邱線については、新たな韓国路線として、平成30年11月から、ティーウェイ航空による週3便の定期便が就航し、3月31日から

の夏ダイヤでは、週4便に増便しております。

次に、台湾線でございます。

熊本地震により一時運休いたしました。地震直後の6月3日から定期便の運航が再開されました。くまモン等のキャラクターをデザインした特別塗装機「三熊友達号」の運航等、くまモン人気を活用した利用促進に取り組んでおります。

ことし6月3日には、三熊友達号の就航2周年を記念し、高雄市政府、台湾政府、チャイナエアライン等の関係者及び台湾マスコミ関係者を熊本に招き、三熊友達号を車体にデザインしたラッピング市電の運行開始式典を実施いたしました。

38ページをお願いいたします。

香港線の現状でございます。

香港線は、熊本地震により運休いたしました。その後、航空会社や香港の大手旅行社に対しての運航再開の働きかけのほか、知事トップセールスを実施し、平成29年11月から、香港エクスプレスによる定期チャーター便での熊本—香港間の直行便が再開され、昨年5月20日からは定期便が実現いたしました。

なお、ことし3月31日から、香港国際空港の発着枠の調整及び機材繰り等により一時運休しておりますが、7月20日から週3便での運航を開始いたします。

下段は、その他新規路線の動きでございます。

39ページをお願いいたします。

参考1、阿蘇くまもと空港の国際線旅客数の推移でございます。

緑の線が定期便、点線がチャーター便の旅客数で、青線がそれらを合計したものとなっております。平成30年度、先ほどもお伝えいたしました。過去最高の20万5,300人余りを達成したものでございます。

40ページをお願いいたします。

参考2から4は、平成30年度のソウル線、大邱線、高雄線、香港線の月別利用状況となっております。

41ページをお願いいたします。

中段の2)、今後の取り組みについてでございます。

熊本の復興には、さらに多くの観光客に熊本を訪れていただくことが不可欠でございます。各路線の利用促進や増便、新たな路線誘致、アウトバウンドによる利用促進対策に力を入れてまいります。

続きまして、43ページをお願いいたします。

(4)航空物流機能の強化についてでございます。

中ほどの表、参考1をごらんください。

平成30年度の航空貨物取扱量は約1万5,900トンで、平成29年度との比較で、約1,200トン、6.8%の減少となりました。

今後、空港の新たな運営権者である熊本国際空港株式会社を中心に、県やその他の関係団体が連携し、航空貨物に対する県内事業者のニーズの把握を進め、それに合った航空機材の提供、ダイヤ調整などを航空会社に働きかけてまいります。

44ページをお願いいたします。

3、熊本空港の運営の民間委託とアクセス改善のうち、(1)空港の運営の民間委託について御説明いたします。

阿蘇くまもと空港は、平成28年12月定例県議会におきまして、民間が持つ専門性、ノウハウ、資金を最大限活用するため、空港運営を民間に委託するコンセッション方式の導入を目指すことを表明いたしました。

昨年度に約1年間をかけまして国の選定手続が進められましたが、平成31年3月28日、三井不動産株式会社を代表企業として、地元企業も連合した「MSJA・熊本コンソーシアム」を優先交渉権者として選定したと公表されたところでございます。

45ページをお願いいたします。

参考1は、国の第二次審査の結果概要でございます。

4月15日に、MSJA・熊本コンソーシアムから提案概要が公表され、4月26日に、特別目的会社（SPC）「熊本国際空港株式会社」が設立されました。さらに、5月31日に、国との間で実施契約が締結され、新会社による現空港ビルの運営が7月に、滑走路や駐機場、駐車場などを含む空港運営事業が来年度4月に開始されることとなりました。

今後、具体的な連携策を協議し、将来にわたって実効性のある県と新会社との連携体制の構築を進めてまいります。

ここで、恐れ入りますが、別添でお配りしております資料1のほうをごらんください。

まず、1ページをお願いいたします。

こちらにつきましては、民間委託に向けたスケジュールを記載してございます。

2ページをお願いいたします。

ターミナル地域再編の想定スケジュール・整備イメージでございます。

上のスケジュールでございますが、現国内線ビルにつきましては今年度末まで運用され、新ビル建設期間中に使用する国内線別棟ビルが来年度から2022年度までの3年間運用された後に、国内線と国際線を一体化した新ビルが2023年春に運用開始される予定でございます。

3ページのほうをお願いいたします。

こちら以降は、熊本国際空港株式会社の提案概要となっております。主なポイントを御紹介いたします。

まず、新しい空港ビルの外観が描かれておりますが、あわせて2051年度の目標値として、真ん中の右の部分の赤字でございますが、国際線17路線、旅客数622万人などが掲げられているところでございます。

4ページをお願いいたします。

こちらにつきましては、空港全体を描いた

図が示されております。

国内線と国際線を一体化した新しいターミナルビル、その東側、この図では右側でございますが、地域に開かれた商業エリアとにぎわい広場の整備が計画されております。

次の5ページをお願いいたします。

新しいターミナルビル内のイメージとして、左上から、「国内線・国際線共用の滞在型ゲートラウンジ」、その下に「最先端機器を導入したチェックインロビー」、右に『食と旅』をテーマとした商業ゾーン」が示されてございます。

続いて、6ページをお願いいたします。

左上の東アジア路線の戦略的誘致において、将来の新規就航先としまして、国内線では新千歳、静岡、神戸、国際線では北京、上海などの中国本土の主な都市や、台北、さらにはフィリピンのマニラ、ベトナムのハノイ、タイのバンコクなどが対象とされております。

また、右上の二次交通の拡大・拡充の部分におきましては、九州管内の各観光地とつなぐバスネットワークの案や市内交通拠点との接続強化などの計画が示されてございます。

さらに、一番右下の新旅客ターミナルビル供用開始までの施策の部分でございますが、一番下のところでございます。立体駐車場の整備といったものが掲げられているところでございます。

本資料にお戻りいただきます。46ページをお願いいたします。

参考2、空港経営改革の動きとして、他の国管理空港におけるコンセッション導入の動きを示しております。

続いて、47ページをお願いいたします。

(2) 空港の施設整備、活性化に向けた取り組みについて御説明をいたします。

国によりまして、平成29年度に9番スポット、平成30年度に10番スポットの増設工事が行われ、機能強化が進められました。

また、県の防災用駐機場に、県防災消防航空センターと県警航空隊基地を合築しました「熊本県総合防災航空センター」を新たに整備いたしまして、平成29年11月から供用を開始してございます。

さらに、国内線別棟ビルの建設が平成30年8月に開始されておまして、この運用期間中の航空機搭乗の際に一部使用いたしますランプバスについて、昨年度中に運行に必要な14台を全て確保したところでございます。

続いて、48ページをお願いいたします。

参考1につきましては、阿蘇くまもと空港施設の概要となっております。

参考2につきましては、阿蘇くまもと空港の国直轄事業の概要を示してございます。

続いて、49ページをお願いいたします。

こちらは、国内線別棟ビルの概略図・完成イメージ図でございます。

(1)の概略図の赤線枠の部分が、ビル内のレイアウトになります。出発・到着旅客の処理に必要な機能は極力連続して配置し、限られた空間を有効に活用する配置とされております。

ただし、物販・飲食スペースが現国内線ビルより狭くなるということですので、左側及び右下の赤の斜線で示す場所に機能展開用地が用意され、ここに新会社の判断で物販・飲食施設等の整備、運用が可能となっております。

左下の(2)の部分ですが、こちらは国内線別棟ビルの完成イメージ図となっております。

50ページをお願いいたします。

空港周辺環境についてでございますが、周辺市町村及び住民代表の方々との意見交換の場としまして、「阿蘇くまもと空港周辺環境整備協議会」を設置し、航空機騒音監視体制の強化充実を図っております。

1ページ飛びまして52ページをお願いいたします。

中ほどの2)、今後の取り組みでございます。

国内線別棟ビルの整備中及び運用期間中におきましても、利用者の利便性が十分確保されるよう、熊本国際空港株式会社等の関係者と連携して対応を進めてまいります。

また、一般財団法人空港振興・環境整備支援機構によりこれまで実施されてきました環境対策助成事業が新会社に引き継がれることから、次年度以降の円滑な運用が進められるよう、関係市町村と連携して調整いたします。

さらに、創造的復興が進む阿蘇くまもと空港の状況を、熊本国際空港株式会社と連携して県内外に発信してまいります。

続いて、53ページをお願いいたします。

(3) 空港アクセス改善、1) 空港アクセス鉄道の整備についてでございます。

改めまして、アクセス鉄道整備の検討の背景を御説明させていただきます。

現在、空港へのアクセスは、リムジンバスを含めた自動車での移動が主であり、特に朝夕のラッシュ時には渋滞が発生し、想定時間内に空港に到着できない事態が多く発生しています。また、今後、空港利用者の大幅な増加も予想される中、ほぼ自動車だけに頼る現在のアクセスでは対応が不可能であり、新たな交通システムの導入が欠かせないと考えています。

これらを踏まえまして、平成30年度において、鉄道、モノレール、市電の3つの交通システムについて、定時性、速達性、大量輸送性、事業費の比較検討を実施したところでございます。

検討状況につきましては、別添資料2で御説明をいたします。別添資料2と左上に書いてございます2枚紙をお願いいたします。

それでは、説明をいたします。

検討の結果でございます。最下段の部分に記載してございます。

定時性、速達性及び大量輸送性にすぐれ、事業費を相対的に低く抑えることができ、採算性が見込める鉄道延伸が、最も効果的かつより早期に実現できる可能性が高いという結論に至ったところでございます。

次のページ、2ページをお願いいたします。

鉄道延伸のルート検討でございます。

三里木ルート、原水ルート、肥後大津ルートの3ルートで比較検討を行ったところでございます。その結果、県民総合運動公園のアクセス改善も図れる三里木ルートを軸とする方針とし、昨年の11月議会でその旨を表明したところでございます。

続いて、3ページをお願いいたします。

3ページ目、こちらについては、三里木ルートの位置図、イメージ図でございますが、それを記載したものでございます。

恐れ入ります。本体資料の53ページにお戻りください。

検討概要の3つ目の丸でございます。

これらの先ほど御説明いたしました検討結果について、JR九州と協議を行いまして、ことし2月20日に、鉄道整備に関する基本的な方向性につきまして、JR九州の同意を得たところでございます。

下の枠囲みの部分をごらんください。

まず、ルートについては、三里木駅から分岐いたしますが、肥後大津方面の利用者の利便性維持のため、アクセス鉄道の豊肥本線への乗り入れは行わないことといたしました。これは、アクセス鉄道が直通で乗り入れた場合、豊肥線は単線であるため、どうしても肥後大津行きの本数が減ってしまうということも懸念されるためでございます。

我々も、JRも、肥後大津方面の利便性は確保しなければならないという点においては一致しており、乗り入れはしないということでJRと同意したということでございます。

ただし、特段の事由により豊肥本線への乗

り入れを検討する場合、負担等の一切を県が負うこととしてございます。

次に、設備の整備、所有等でございますが、アクセス鉄道は、県が中心となり設立予定の第三セクターが、車両も含めて整備して所有し、運行については、十分な運行ノウハウを持つJR九州に委託いたします。

次に、既存路線増益効果の取り扱い等、これは費用面についてでございますが、非常に大きなポイントと考えてございます。

アクセス鉄道の開通後、三里木駅での接続によりJR豊肥本線を利用する乗客が自然にふえることとなりますが、それに合わせてJRの収入もふえることとなります。このため、そのふえた収入の中から、一部を第三セクターに支出していただくこととしております。その支出総額は、整備費の3分の1が上限となっております。

なお、JR九州は、第三セクターへの出資を行わないということになってございます。

続いて、54ページをお願いいたします。

その他の部分でございます。

アクセス鉄道の開通後、新たに設備の改修等の対応が必要となる場合、両者の協議の上、アクセス鉄道に起因する費用については県が負担することとしております。

また、県が行う調査及び検討に対し、JR九州から、運行データ等の提供や技術的助言等の協力をいただくこととしております。

これらを踏まえまして、今年度の取り組みでございます。

まず、空港アクセス鉄道の整備に向けた取り組みを加速化するため、交通政策課内に「空港アクセス整備推進室」を新設し、具体的なルート選定や需要予測等の詳細調査を行い、早期実現に向け、時間的緊迫性を持って取り組んでいるところでございます。

なお、今年度の詳細調査に当たっては、鉄道建設に多数の実績と豊富な経験を有する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、調査業務を委託しています。さらに、県、同機構、JR九州による協議を実施し、実際の鉄道整備を見据えた具体的な調査検討を行っているところでございます。

また、県庁内に「空港アクセス鉄道整備推進プロジェクトチーム」を設置いたしまして、全庁横断的な体制で課題等の整理を行い、調査検討を進めております。

今後も、国、JR九州等、関係機関との協議を深め、沿線市町村ともしっかりと連携をしながら、空港アクセス鉄道の実現に向けた取り組みを加速化してまいります。

続いて、55ページをお願いいたします。

2) JR豊肥本線を活用した空港ライナーの運行及びJR肥後大津駅の愛称化についてでございます。

まず、阿蘇くまもと空港へのアクセスを改善し、拠点性を高めるため、「阿蘇くまもと空港駅」（JR肥後大津駅）と空港を結ぶ「空港ライナー」（ジャンボタクシー）を、無料で平成23年から運行しております。年々利用者数がふえ、平成30年度は、過去最高の11万2,659人を記録したところでございます。

56ページをお願いいたします。最下段でございます。

今後の取り組みといたしまして、空港ライナーの運行により空港へのアクセスの利便性を高め、公共交通機関の利用促進を図るとともに、JR豊肥本線から空港ライナーへの人の流れが定着してきたことから、これをさらに拡大させ、将来的にアクセス鉄道の利用にもつなげてまいりたいと考えてございます。

高速交通体系については以上でございます。

○坂井都市計画課長 都市計画課でございます。

資料の57ページをお願いいたします。

ローマ数字Ⅱの熊本都市圏交通に関する件の1、熊本都市圏交通の現状について御説明いたします。

熊本都市圏は、熊本市と周辺市町村との結びつきが高いことから、熊本都市圏全体の交通の状況を把握した上で対策を講じることが必要であります。このため、平成24年度にパーソントリップ調査を実施し、現状分析を行いました。

調査の結果、(1)の利用交通手段につきましては、昭和48年度に比べ、自動車交通が約2倍に増大し、一方で、公共交通は約6割減少し、特にバス利用者は7割減少するなど、自動車交通への過度な依存が顕著となることがわかりました。

また、(2)熊本都市圏の渋滞状況といたしましては、就業地や学校などが熊本市中心部に集中しており、熊本市と周辺市町村を結ぶ放射方向の交通需要が多いことが特徴であります。

現況道路網では、国道57号東バイパスなどの環状道路や放射方向の主要幹線道路に渋滞が発生している状況でございます。

次に、(3)高齢者の交通状況といたしまして、高齢者の交通は、平成9年と比較し、約2.5倍に増加しております。令和17年度には、約3.3倍まで増加することが予測され、また、近年、高齢者が第一当事者となる自動車事故は、増加傾向という状況でございます。

次に、58ページをお願いいたします。

2、熊本都市圏交通施策の主な取り組みについて。

まず、(1)の熊本都市圏都市交通マスタープランの概要について御説明いたします。

熊本都市圏交通の状況を踏まえた交通施策は、自動車への過度の依存をなくし、公共交通、自動車、自転車、徒歩などが適切に役割分担しつつ、共存するよう取り組んでいくことが必要でございます。

そのため、高齢社会を踏まえ、都市圏の目指すべき将来像を実現していくための望ましい都市交通体系を示す「熊本都市圏都市交通マスタープラン」を、平成28年度に策定いたしました。

以下は、マスタープランの内容となります。

1)将来交通計画の対応方針といたしまして、過度に自動車利用に依存してきた交通体系を見直し、地域特性に応じた公共交通ネットワークや、道路空間の再構築により、新たな交通体系の構築を図っていくこととしております。

59ページをお願いいたします。

2)交通ネットワークの将来像といたしまして、多核連携型の都市構造の構築に向け、地域間の交通需要に的確に対応するとともに、地域間連携を支える交通ネットワークとして、左側の図に示しました放射8方向の基幹公共交通軸と、右側の図の2環状11放射の高規格幹線道路網の形成を目指すこととしております。

60ページをお願いいたします。

3)熊本都市圏総合交通戦略(アクションプラン)について御説明いたします。

都市圏交通マスタープランで示しました将来像を実現するため、マスタープランの実行計画となりますアクションプランを、平成30年11月に策定いたしました。

アクションプランには、都市圏交通に係る個々の施策の事業主体、実施時期を明記し、国、県、関係市町村、県警及び公共交通事業者等と相互連携のもと、施策を推進していくこととしております。

次に、アクションプランの概要について御説明いたします。

戦略目標として、公共交通につきましては、持続可能で利便性が高く、災害時に早期に機能復旧する公共交通ネットワークの形成、道路につきましては、都市圏内外の人の

流れ、物流、災害時活動を支援する骨格幹線道路網の形成、まちなか交通につきましては、高次都市機能を有する中心市街地等の拠点性・アクセス性及び防災性の向上を掲げております。

次に、基本施策の概要について御説明いたします。

こちら、公共交通、道路、まちなか交通に分類し、公共交通につきましては、基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化やバス路線網の再編など全61施策を、道路につきましては、2環状11放射道路網の形成や交差点改良による交通円滑化など全130施策を、まちなか交通につきましては、中心市街地の拠点機能向上や歩行者ネットワークの形成など、全34施策の実施主体や実施時期等を明らかにしております。

次に、61ページをお願いいたします。

連携パッケージの概要について御説明いたします。

公共交通、道路、まちなか交通に位置づけられましたおのこの施策について、組み合わせることで相乗的な効果を発揮する施策をパッケージ化し、それらを一体的に推進することとしております。

推進体制・進捗管理については、施策を着実に実施していくために、国、県、関係市町村、県警及び公共交通事業者で構成された「熊本都市圏総合交通戦略協議会」の体制を継承し、毎年進捗管理を実施し、関係者連携のもと、目指すべき将来像の実現について取り組んでまいります。

最後に、62ページをお願いいたします。

4)の将来の熊本都市道路交通ネットワークの検討について御説明いたします。

平成30年に策定しました熊本都市圏総合交通戦略、アクションプランの施策の一つとして、「国道57号東バイパス等、都市内交通円滑化に向けた検討」が位置づけられておりました。

このたび、国、県、熊本市の3者で検討会を立ち上げ、高架化など立体的な道路整備を含めて、有効的な対策について、あらゆる角度から検討していくこととしております。

都市計画課からの説明は以上でございます。

○重見交通政策課長 都市圏交通の前に、失礼いたします。先ほど、ジェットスターの昨日の欠航についてお伝えいたします。

まず、昨日の欠航は、事前に計画されたものとはまた別として、パイロットの方の体調不良で乗員繰りがつかなかったということを経由といたしまして、昨日、熊本から成田を1便、それから関空から熊本を1便の合計2便欠航があったということでございますので、参考までにお伝えいたします。

それでは、都市圏交通のほうに戻ります。

63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きまして、一部都市計画課が所管する施策もごございますが、まとめて御説明をいたします。

まず、全体の方向性として、既存の鉄道の利便性向上やバス網の総合的な整備を図るとともに、公共交通機関の利便性向上及び公共交通アクセスの充実に取り組んでまいります。

このため、新幹線熊本駅と阿蘇くまもと空港を高速交通の両輪として機能させた上で、交通結節拠点へのアクセス向上、都市圏公共交通ネットワークの整備、交通結節点改善、公共交通機関利用促進策等を推進いたします。

また、クルーズ船の寄港、ことしの秋の国際スポーツ大会を見据え、公共交通機関の案内表示の多言語化等、各種インバウンド対策に取り組んでまいります。

まず、1)バスの利便性向上についてでございます。

熊本市及び関係市町村、バス事業者と協議

の場を設けまして、バス路線網の再編に向けた検討を実施しております。

また、平成31年3月に、県内バス事業者5社と県、熊本市で、「熊本におけるバス交通のあり方検討会」が発足し、プロジェクトチームによる調査検討に着手いたしました。あるべき路線網及び事業形態についても検討を行い、年内をめどに今後の方向性を確認することとしております。

路線バスの行き先案内表示につきましては、現在の漢字と数字の組み合わせ表示から、アルファベットと数字の組み合わせによる表示とするよう、今見直しを進めておりまして、県も支援を行っているところでございます。

64ページをお願いいたします。

2) 乗り継ぎ円滑化につきまして御説明いたします。

ことし4月に、新たなバスロケーションシステム「バスきたくまさん」の運用が開始され、バスの運行情報について、スマートフォン等により、時間や場所を問わずリアルタイムに確認できるようになりました。

次のICカードの導入についてですが、平成27年4月に、県内のバスや電車に「熊本地域振興ICカード」、通称「くまモンのICカード」でございますが、こちらが導入され、平成28年3月には、県内のバスや電鉄電車においても、全国相互利用型カードが利用できるようになり、市電やJRの利用者、県外旅行者や外国人観光客の利便性が向上したところでございます。

65ページをお願いいたします。

スマートエアポートの展開でございます。

阿蘇くまもと空港やJR肥後大津駅にデジタルサイネージ、電子掲示板を設置いたしまして、交通情報や観光情報を提供しております。空港への無料Wi-Fiの整備は、平成25年に完了いたしております。

続きまして、3) インバウンド対策でござい

ます。

公共交通機関におけるインバウンド対策としまして、バス行き先案内表示の見直し、バスロケーションシステムや空港ライナーの表示の多言語化、指さしシートの導入、交通系ICカードの利便性向上や無料Wi-Fiの整備といった施策を実施しております。

ことし9月11日に開業予定の「熊本桜町バスターミナル」においては、桜町再開発事業者が、多言語表示、ピクトグラム設置等のインバウンド利用に対応した施設整備を計画中でございます。

4) でございます。

公共交通機関の利用促進のため、ノーマイカー通勤運動への支援を行っております。

66ページをお願いいたします。

5) パークアンドライドに関する取り組みでございます。

熊本都市圏の10カ所でパークアンドライドを実施中であり、ことし4月末現在、駐車可能台数は492台となっております。今後も、利用促進に向けた取り組みとしまして、引き続き、周知、広報を行ってまいります。

交通政策課からは以上でございます。

○亀崎道路整備課長 道路整備課でございます。

67ページをお願いいたします。

(3) 交通渋滞の解消についてでございます。

熊本都市圏におきましては、国道3号や国道57号東バイパスなど、幹線道路への交通負荷の集中が交通渋滞の主な原因となっております。そのため、熊本都市圏中心部への交通の分散流入を図るため、環状道路や放射道路等の骨格幹線道路網の整備や、それに接続する都市内道路網の整備を促進するということとしております。

また、新交通管理システムの活用により、的確な交通情報の提供、信号機の運用改善に



努めていくこととしております。

まず、1)の骨格幹線道路網等の整備についてでございます。

(現状)の欄をお願いいたします。

先ほど御説明いたしました道路の中で、熊本都市圏内を通過する国道3号熊本北バイパスなどの道路について、再掲をさせていただいております。

次に、68ページをお願いいたします。

今後の取り組みの欄でございます。

今後も、熊本都市圏の交通渋滞の解消に向け、国、県、市町村で連携を図りながら整備を促進してまいります。

なお、このような取り組みとあわせて、先ほど説明がありましたように、国道57号等、都市内交通円滑化に向けた検討を進めていくこととしております。

道路整備課からは以上でございます。よろしくをお願いいたします。

○坂本交通規制課管理官 県警交通規制課でございます。

続きまして、68ページ、2)の信号機の運用改善等の現状について御説明いたします。

県警察としましては、道路の新設、交差点改良や交通流の変化に合わせまして、信号機の改良、運用改善に努めているところです。

また、路線バスや路面電車の進行方向の信号機を優先的に制御します公共車両優先システムPTPSを導入し、公共交通のよりスムーズな運行も図っております。

このほか、交通情報板の活用やカーナビゲーションへの情報提供により、交通の円滑化を図っているところであります。

今後の取り組みにつきましては、交通流の変化に対して迅速に対応するために、交通流監視カメラや車両感知器、そして、意見、要望を踏まえた現地調査により、右折矢印の追加などの信号機改良、朝夕の交通量が増加する時間帯など、時期、時間帯に応じた弾力的

な信号機の運用改善に努めてまいります。

次に、69ページの新交通管理システムの整備について御説明いたします。

「新交通管理システム」とは、交通流を積極的に管理していくシステムで、本県にありましては、交通情報提供システム(AMIS)、公共車両優先システム(PTPS)等の整備充実を図り、交通渋滞の解消と交通の円滑化を図っているところであります。

交通情報提供システム、AMISは、個々のドライバーに必要な渋滞、事故、旅行時間などの交通情報について、カーナビや交通情報板を通じて提供するシステムであり、平成12年度から運用を開始しています。

今後の取り組みとしましては、AMISに必要となる機器、車両感知器や交通情報板の整備拡充を図り、交通渋滞を解消するなど、安全で快適な交通環境の構築に努めてまいります。

公共車両優先システム、PTPSは、公共車両の定時運行を確保し、利便性を向上させることにより、公共交通機関への利用転換を促すシステムです。これは、公共車両の通過情報を収集し、進行方向の信号機を優先制御、青時間の延長や赤時間の短縮を行うもので、公共交通のより安全で円滑な運行を図るものです。本県では、路線バスと路面電車に導入しております。

路線バス優先システムは、平成14年から3カ年をかけて、主要地方道熊本高森線等の3区間、14.5キロの間を整備し、運用しております。

路面電車優先システムについては、熊本駅前電停と辛島町電停間等の2区間、5.1キロメートルを整備し、平成23年3月1日から運用を開始しております。

県警交通規制課からは以上でございます。

○高木健次委員長 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。

何か質疑はありませんか。

○前川収委員 幾つもあります。まず2点質問させていただきたいと思います。

今さらの感がありますけれども、熊本空港の運営の民間委託の話で、45ページであります。

皆さん方の御努力によりまして、新たな運営会社熊本国際空港株式会社がコンソーシアムとして選ばれて、そして、いよいよ契約に至って、来月ぐらいから現空港ビルの運営が始まるということでありまして、その後、もう現に別棟ビルの建設は始まっておりますけれども、23年度の運用開始を目指した新しい空港が建築されていくわけでありまして、ものすごく基本的な話であります。これまでの熊本空港は、最大出資者は熊本県だったんですね、空港ビルは。最大出資者は熊本県でありました。今回は、純粋に全く、熊本県が持っていた株も買ってもらって、100%民間会社ということになってくるわけでありまして、その民間会社になることが、プラス面もたくさんありますけれども、若干公共性という部分に対する不安感というものがないわけではないということだと思っています。

そこで、熊本国際空港株式会社と具体的な連携策ということ、連携体制の構築ということが45ページの最下段に書いてありますけれども、この中で、まあ「具体的な」と書いてあるからこれからなんでしょうけれども、どういう内容の連携策とかそういうものが締結されるのか、その内容次第によっては、これだけ県民の関心も高く、県議会でも本委員会をつくってその議論をやっているという環境からすれば、やっぱり我々から見れば、県民の意見が反映されやすい体制というものではないと、公共交通機関の一翼を担えないというふうにも思っておりますので、どのような形でその中身が詰まっていくのか、これを第1点として御質問申し上げたいと思います。

それから、都市圏交通の話であります。先日、新聞かテレビだったと思います。熊本市は、全国の政令市の中で最も交通渋滞が多いし、発生率も高いということで、区間の移動時間も一番長くかかる都市が政令市の中では熊本市だというニュースが出ておりました。

そのニュースソースは今回の説明の中にはなかったと思いますけれども、そういうものを受けて、将来の都市交通ネットワークを——まあ、これまでさまざま検討をなさってまいりました。この中をずっと見ても、検討する、検討する、検討するという話がずっと出ておまして、事業主体になるべきところが政令市に移行して、熊本市になっている部分があるので、全部こっちでやるわけじゃないわけでありまして、ほとんどの部分が熊本市がやらなきゃならない部分に今の体系としてはなっているんだと思いますけれども、余りにも検討が続いておりますし、事実上、政令市で一番渋滞が多いということは、全国で一番——全ての都市の中でですよ。全国の全ての都市の中で最も交通渋滞が長く、そして頻繁に発生している都市が実は熊本市ということなのかなというふうに、あのニュースを見ながら思いました。

これまでもたくさん検討はなさってまいりましたけれども、もう検討から具体的に実行をしていかなきゃならないときに来ているというところで、このニュースの中でも、また知事の発表の中にも、国、県、熊本市の3者で検討会を立ち上げと。これは62ページですね。62ページに、新たにまた、国、県、熊本市の3者で検討会を立ち上げて、熊本市とその周辺地域を取り巻く状況、課題、時代の変化、要望等を踏まえ、高架化などの立体的道路整備を含めた有効対策等について、あらゆる角度から幅広く検討するというようになっておましてですね。

57号線の高架化の話は、もう何十年前です

かね。私が議員になってすぐぐらいから、馬場参議のお父さんが必死におっしゃっていたことを私は覚えています。30年近く前ですから、25年ぐらい前。その当時から、やっぱり交通渋滞については、57号線東バイパスだけではなくて、県内の、熊本市の中においては非常にひどかったんですね。

先日、どこかで話を聞いていたら、熊本もいよいよ都市高速ぐらいをつくるというぐらいの話が出ていたという話を第三者の民間の方からちらっと聞きまして、それはいいことですねという話をしましたが、今回、ネットワークの検討を幅広くですから、それは幅はどこまででも広げりゃそういう話になるのかなというふうに思っていますけれども、62ページの検討は、どういう検討をなさるのか、ちょっと教えていただければと思います。

○重見交通政策課長 まず、1点目の熊本国際空港株式会社との連携という部分についての御質問にお答えいたします。

我々県といたしましても、当然、県の意向などをちゃんと空港運営に生かしていただくということは、非常に重要だというふうに考えてございます。

このために、まず、我々として、熊本国際空港株式会社とパートナーシップ協定といったものを締結したい、できないかということをもまず検討中というのが1点ございます。

それから、こちらは、先方の意向もでございますので、まさに今協議をしているところでございますが、コンセッションの募集要項には、関係地方公共団体との連携案ということで、あくまでも例示ではございますが、例えば10%以下の出資あるいは非常勤取締役の派遣といった職員の派遣という項目がございます。

こちらについて、我々、SPC（特別目的会社：熊本国際空港株式会社）の意向を確認

しながら、現在協議を進めているところでして、先ほど御説明いたしましたとおり、来年4月には、空港事業の全面的な運営が開始されるということでございますので、本年度いっぱいには結論を得て、方向性を出していきたいというふうに考えてございます。

いずれにせよ、我々、空港運営についても、県の意向なり、方向性というのをしっかり空港運営会社と協議していきたいと思っております。

○坂井都市計画課長 都市計画課でございます。

前川先生がおっしゃった、まずワーストのお話ですけれども、3大都市圏、東京都と大阪、名古屋を除いた政令指定都市の中で、中心部、D I D地区になりますけれども、中心部での移動速度が一番遅いということが一つ、それと、これも3大都市圏を除いた都市の中で、渋滞箇所が一番多いというのがマスコミ等で報道された内容でございます。

こういう現状が1つあるということと、もう1つ、空港やインターチェンジから熊本市内までのアクセスも時間がかかるという現状が、今、少しずつクローズアップされてきております。

そういうことを解決するためには、どういう方策が必要なのか。アクションプログラムの中で、国、県、市で昨年11月に合意した内容につきましては、東バイパスの57号線、今、都市計画決定で部分立体を5箇所、都市計画決定はもう既に行われておりますが、そういう部分も含めて、部分立体でいいのか、また連続立体にすべきなのか、どういう構造が一番有効なのか、また、それが果たしてできるのかできないのか、そういった点も含めまして、少し幅広く3者で検討していきたいと思っております。

検討の中には、道路ユーザーであります経済界のほうからもお話をちょっと伺いたいと

ということと、学識の皆さん方も入っていただいて検討会を進めて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 まず、空港ビルの話なんですけれども、これからどういう形でかわっていくかというのを決めていかなきゃならないわけですから、ぜひそこは、まあかわれる体制というのをつくってもらいたいと思います。

例えば、我々が、ここでこういった議論をやっているわけですが、全く関与しなくなれば、我々がこうやって議論したことがどう反映されるのかと。まあ、熊本県の意見は参考意見ですと、民間会社ですから、非常に大事な意見だけど、これはあくまで参考意見なのだとおっしゃるのはいささか、これまでの流れから見るとおかしなというふうには思っています、やっぱり非常に公共性の高い熊本空港ですから、さっきおっしゃったように、出資とか、またもしくは派遣ですね、役員派遣。何らかの実効的な部分を、まあ安全策と言うとおかしいですけど、安心していただけるという部分においては、公共性の確保という前提の中でお考えをいただければなというふうには思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

それからもう1つ、課長、ごめんなさいね、いつも言って申しわけないけど、3大都市圏は別としてという話ではありますが、それでも、これまで何年この議論をやってきたんですかと。

これまで、もう本当に長い間、何とかしなきゃいけませんよねというのは、もう多分20年以上前からずっとやってきているわけですから、まあそれは検討しないことには先に行かないことはよくわかっていますが、何を検討してきたんですかと言いたくなるような状況で、もうやっぱり検討から実行の段階に入

っていかなければ、これは熊本市だけが困るわけじゃないですよ。熊本県民全体が困る話であります。

熊本市の渋滞というのは、県全体の課題だというふうには受けとめておりますし、客観的に、その3大都市圏以外の政令市で最も交通事情が悪い都市として名指しをされて、指定まで受けたわけで、指定じゃないけど、そう言われているわけですから、ここで何かやっぱり具体的な動きをしないことには先に行かないと思いますから、ぜひ、これから先はもう質問じゃありませんけれども、ぜひ頑張ってください。よろしくお願ひします。

以上です。

○高木健次委員長 ほかに。

○鎌田聡委員 ちょっと関連しますけれども、今の東バイパスの話ですね。

同様に、いろいろな形で検討されてきて、ずっと、今の話の中でもございましたように、立体の部分が5カ所という話もずっと前から出ておりましたので、これからはもう具体的な、まあ連続立体でいくのか、部分立体でいくのか、そういう検討が始まるんだろうというふうには思っておりますし、この前——ここに、僕は、きょうは別添資料か何か出ることかなと思ったんですけども、何か連続立体みたいなイメージ図がちょっと各新聞には出ておりましたので、何かそういった具体的なところまで入っているんじゃないんですか。ちょっとそこを聞かせていただきたいと思います。

○坂井都市計画課長 昨年、アクションプランをつくりまして、30年11月にですね。そこで、国、県、市で何らかの検討会をつくらなければならないという方向性はある程度決まりました。その後、調整をする中で、道路空間を立体的に考えることも議論をすべきだろ

うということで、一応、この前、熊本市長のほうが記者会見された中で、こういうイメージも含んだ検討をしていきますということで出された資料でございます。

○鎌田聡委員 じゃあ、あれは、まだ3者で合意したというか、確認した資料ではないんですよね。今から始まるということ。

○坂井都市計画課長 記者会見に臨む前には、こういう資料が出ますということは、当然我々のほうにも入っております、立体化も含めたところで検討はしていこうということで、3者で一応合意はとれております。

○鎌田聡委員 そこも含めた検討というのは、もう既に前からやっていて、今回始まった話じゃないと思うんですけれども、ただ、また「あらゆる角度から幅広」ということになりますと、非常にまた時間的な、どれだけまたかかるんだろうという、そこは少し心配もしておりますので、ある程度時期も決めて、もういろんな検討材料は全て出そろっていると思いますから、やっぱりスピード感を持ってですね。

今お話あったように、非常に渋滞が多い都市に入っているということはありますから、その意識もしっかりと持って、まあ熊本市の後押しをきっちりしていくとか、国に求めていくとか、その辺——大体、どのくらいまでしようというふうに県としての考えはあるんですか。

○坂井都市計画課長 先日、熊本市の市長の記者会見のほうでもお話しされていましたが、一応、年度内にある程度方向性を示すことができるとということで、国、県、市のほうも大体まとまっておりますので、その辺で努力していきたいと思っております。

○鎌田聡委員 じゃあ、ぜひ、先ほどの意見も含めまして、やっぱり検討が非常に長く続いておりますので、それをやっぱり実行に移していく時期だと思っておりますので、ぜひそういったスケジュールでお願いをしたいと思います。

もう1点、いいですか。

○高木健次委員長 鎌田聡委員。

○鎌田聡委員 済みません、空港アクセス鉄道の話になりますけれども、JRとの同意事項の中で、アクセス鉄道が豊肥線に乗り入れないというような同意事項があるということでお伺いしましたけれども、ただ、この前の委員会でも議論になりましたけれども、やっぱりその乗りかえの問題もあって、この前私が言ったのは、連結して行って大津に行くやつとアクセス鉄道に入る、こういった車両を分離させていけば利便性が保てるんじゃないかという話をしましたけれども、そのことの可能性がどうなのかということと、このアクセス鉄道は乗り入れませんが、JRからのアクセス鉄道の乗り入れは、これはいいんですよね、この約束事でいきますとですね。そのちょっと確認を。

○重見交通政策課長 乗り入れについて御質問がございました。

まず、両方向から乗り入れはしないということですので、これは、先生のJR側から空港アクセス鉄道への乗り入れは可能かという質問に対しては、それは乗り入れができないということでJRとの間では同意できているというところでございます。

済みません、この直通乗り入れが原則できないという結論に達したということについて、いま一度御説明をさせていただきます。

まず、御承知のとおり、豊肥本線、まず単線でございます。このため、線路の容量、キ

ャパンティーというものがございまして、どうしてもこれ以上運行本数をふやすことはできないという事実をJRから伺っているところでございます。

このために、我々としては、乗り入れはしないということの一方で、例えば、三里木駅での乗り継ぎ時間の短縮化に向けて、乗り換え方法であるとか、これは具体的な対面乗りかえといったようなものですが、こういったものあるいはダイヤの調整といったことで、いかに空港利用者の利便性を低下させないようにするかということを追求したいと考えているところでございます。

ただ、一方で、我々、ことしの2月にJRと同意したその直通乗り入れをしないという点に関して、さまざまな御意見があるのも十分承知してございます。

そういった観点から、我々、直通乗り入れをしないということにした最大の理由については、肥後大津方面の方の利便性を何としても低下させないという観点が一番大きい理由でございますが、そういった肥後大津方面の利便性を損なわないという大前提のもとで、直通乗り入れが果たして可能かどうかという研究は、引き続きしっかりやっていきたいというふうに考えてございます。

具体的には、例えば、豊肥本線のほうで一部区間に行き違い施設をつくるとか、あるいは、前回2月の委員会でも鎌田委員から御指摘のあった、熊本駅から連結して三里木駅で分離するといったようなことも、可能性としてはあり得るというふうに考えてございます。

ですので、こういった部分についてしっかり研究したいということで、例えば、現在詳細な調査を進めているところですが、仮に乗り入れをそういった策を使ってやるといった場合に、どれぐらいの本数がそもそも本当に直通可能になるのかということであるとか、あるいは、当然、先ほど申し上げた行き違い

施設あるいは先生のおっしゃる連結、分離というものをするときには、一定のコストが当然かかってくるというのもこれは事実でございます。ですので、こういったものをトータルでしっかり研究していきたいというふうに考えてございます。

○鎌田聡委員 ぜひ、コストの問題もありますけれども、せつかくこれだけの額を投じてやるのが、利便性がきちんと確保できなければ、やっぱりその効果が低くなってきますので、これの可能性もぜひ探っていただいて、利便性維持ということできちんと取り組みをしていただきたいと思います。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。

○岩下栄一委員 ちょっと細かいことを2点お尋ねします。

道路ですけれども、滝室坂ですね。去年の6月に起工式に参りまして、地元出身の人間として大変喜んでおります。

ですが、あの地区は、地名にあらわれているように、昔から水が出るとか水脈が通っているということで、工事が今のところ順調にいつているのかどうか、心配しているわけです。

○亀崎道路整備課長 昨年、岩下委員今御発言のとおり、着工式をいたして、今、本格的に掘り始めたというところでございます。

委員おっしゃいましたように、水脈、水が出るということは、これはやっぱり事前に予想されておりまして、今後、やっぱり水が出るであろうという技術的な見解は其中でとれております。

ただ、現在のところ、今回4,800メートルほどトンネルがございまして、そのうち避難坑が、4,800メートルのうち約20%の1,000メートルほど、今掘り進んでおります。それ

と、本坑が、350メートル、7%ほどの進捗、掘削ということでございます。

ただ、今後、そういう水ということは、やはりこれは我々も、事前の備えとして国のほうも認識しておりまして、そこは慎重に、かつ早期に整備が進むよう取り組んでいくということございまして、我々も、さまざまな機会を捉えまして、国には整備促進を要望してまいりたいと思っております。

以上です。

○岩下栄一委員 河津先生もいらっしゃるけれども、やっぱり地元の間人としては、本当に一日も早い開通を心から期待しているわけで、よろしく願いいたします。

もう1つですね。済みません。

○高木健次委員長 はい。岩下委員。

○岩下栄一委員 熊本空港は、熊本国際空港株式会社ですか、が運営されるということで、何か熊日新聞の紙上に、2～3日前だったですかね、駐機場が大きい過ぎるとかいろんな、現在の空港の欠点が指摘されておりましたけれども、これは何ですかね、大型機が入ってくることを予想して大きな駐機場をつくられていたんですね。

○重見交通政策課長 熊本空港の駐機場が大きい過ぎるといふ指摘に対しまして、これは、ジャンボジェット機も入れるような仕様としてつくっているという部分に対して、そういう指摘が一部あるのかというふうに考えてございます。

○岩下栄一委員 ジャンボ機あたりが来るとなると、また滑走路の問題も出てくるんですね。そのあたりの見通しは何かあるんですか。

○重見交通政策課長 熊本空港、滑走路が3,000メートルございます。過去には、ジャンボジェット機と言われるあのボーイング747が着陸していたこともございますので、距離的にはジャンボジェット機も着陸はできるという構造になっております。ただ、現在、ジャンボジェット機が運用されているということがないという状況でございます。

○岩下栄一委員 わかりました。

今後、いよいよ海外からも飛行機が随分飛んでくると思うけれども、利用料といふかな、使用料といふか、利用しやすい熊本空港であってほしいと思うんですけれども、その点のいろんな御検討はあるんですか。

○重見交通政策課長 利用しやすい空港をということで、利用料のお話がございました。

先生御指摘の利用料というのは、航空会社に対してということでしょうか。

○岩下栄一委員 はい。

○重見交通政策課長 こちらについては、SPCが、今後、当然、民間が入りますので、マーケティングを行った上で適切な料金を設定していくということになるかと思っておりますが、ここは民間、例えば利用料を下げても多様な路線を誘致してくるといった部分については、まさに民間の方が一番ノウハウがあるという部分でございますので、そこは我々県としても、ウオッチしながら、連携しながら対応していくことになるかというふうに思います。

○岩下栄一委員 委員長、済みません、しゃべり出したついでと言っちゃなんですが、三里木ルートですけれども、6,900人あたりが乗降するだろうというようなことで、380億という話ですが、県民の一部には、そんな

に、まあ費用対効果で言って、効果があるのかどうかという意見も一部出ているわけですね、経済面から。その点はどうですかね。

○重見交通政策課長 三里木ルート、1日6,900人の需要見込みということで、それに対しての費用対効果があるのかという御質問がございました。

これは、我々、昨年度、平成30年度に、1年間、概略の調査を実施したところでございます。その際には、当然、需要見込み、それから入ってくる収入、一方でコストというものを入れて、概略ではございますが、その上で三里木ルートなら費用対効果が見込めるということで、この結論が出たところでございます。

ただ、一方で、冒頭に御説明をいたしました、本年度については、詳細の調査を進めてございますので、その部分で今後詳細に深掘りをしていくということでございます。

○岩下栄一委員 ついでですけれども、モノレールのことが昔からいろいろ論議されてきたけれども、このモノレールの将来的な可能性とか、そういうものはあるんですか。

○重見交通政策課長 モノレールについて、昨年度の調査で事業費などを検討したところでございます。

別添資料の2、こちらの資料でございますが、見ていただきますと、表の真ん中、モノレールということで、定時性、それから、速達性、大量輸送性という部分については、鉄道との差異は大きなものは見受けられなかったというところでございます。

一方で、ごらんいただければおわかりかと思いますが、事業費の部分については、鉄道が330から380億の間であったところ、モノレールについては、2,500億から2,600億という膨大な金額になったというところでござい

ます。

我々、この部分について、県の財政あるいは国の補助制度などなどトータルで検討した結果、モノレールについては、その事業費の観点から実現はなかなか難しいということで、最終的に現在鉄道に絞ったという状況でございます。

○岩下栄一委員 わかりました。ありがとうございました。

○田代国広委員 関連ですけれども、豊肥本線への乗り入れは当然のことですけれども、この53ページによりますと、「特段の事由により豊肥本線への乗り入れを検討する場合は、負担等の一切を県が負う」とありますが、「特段の事由」とはどういったことを想定されるのか。と同時に、県が負担する場合の負担額ですね。県の財政の中で賄えるだけの額なのか、それについて。

○重見交通政策課長 53ページの部分にございます、特段の事由というものがございしますが、これについては、現時点で具体的に想定しているものはございません。ですので、こういったものがあるというようなことを申し上げることは現時点でできませんが、仮に万が一あったときには、当然、可能性としてゼロと、現時点でということは、正直申し上げてできませんので、そのときのためにこの文言を入れてあるというところでございます。

○田代国広委員 負担を想定せずにこういった文言を入れていいんですか。

○重見交通政策課長 現時点では、具体的に想定しているものはございません。

○田代国広委員 何かあったら困るから今入れたと、できれば、できるだけ何もないよう



なことを願つとるわけですね。

○重見交通政策課長 それは御指摘のとおりと考えます。

○田代国広委員 これを決める場合、昨年度、一応この委員会で三里木分岐を求めました。その際のポイントは費用対効果ですよ。大津1.3、ここは1.5という、この数字を突きつけられると、それに反論する理由はないわけですね、我々は。

大津の皆さん方は、なかなか、大津からの延伸がいいんじゃないかというのが今でもありますけれども、ただ1つ、先ほど岩下委員からありましたが、分岐するわけですね。果たして、分岐した場合、利便性は落ちるわけですから、お客さんが利用するかどうかという不安を多くの県民の方々は持っておられますし、私自身もある一抹の不安を持っておりますが、そういった不安、そういったところも十分加味したところの1.5というふうに理解したいんですが、それでいいんですか。

○重見交通政策課長 今回、三里木ルートということになりましたので、かつ直通乗り入れはしないということですから、その乗りかえがあるという部分では、需要予測の世界では、やはり乗りかえ抵抗というものがあるというのは事実でございます。これは、当然、乗りかえがあるなら、ほかの交通機関を利用しよう、例えば直行で行くバスを利用しようというようなことも当然考えられます。

昨年については、正直申し上げまして、この部分については、直通を前提に出していた数字ということでございますので、今年度、詳細調査をしておりますが、ここは乗りかえということを前提とした需要見込みというのをしっかりやっていくということとしております。

○田代国広委員 ということは、この数字は変わる可能性があるということじゃないですか。

○重見交通政策課長 はい。昨年度は、先ほども申し上げましたが、概略の調査でございました。ですので、その数字が若干変わり得るということは事実でございます。

○田代国広委員 これを決めたとき、数字が決定的ポイントになったんですよ。大津の皆さんは、非常に不満なんです。だから、この事業は、私たち大津の方のためにも、絶対成功させなければならぬ事業なんです。だから、そういった、ええころかげんと言っちゃ失礼ばってんが、もう少し真剣に、具体的に精査してこういった数字を出さないといけないのと違いますか。

○山川企画振興部長 済みません、時間的緊迫性を持ってやれということで、相当急いでやったつもりではあるんですけども、ただ、その昨年の調査がなければ先に進めなかったというのは確実にございます。

乗りかえの話もありますけれども、利便性を落とさないという前提で我々しっかり勉強させていただいていますし、まず最初の一步を踏み出させていただくというのが重要であろうかと思って、あのように急いでまとめました。

○田代国広委員 一步踏み出すって、あなた、執行部としては、やっぱり正しい数字を持って、確信を持って出さないと、一步踏み出すための数字であるならば、いささか曖昧じゃないですか。

○山川企画振興部長 通常の鉄道事業というのは、最初に完璧な詳細の調査をして着手するというのではなくて、やはり最初に概

略の調査があるものだと理解しております。

○田代国広委員 じゃあ、今後、詳細な調査をやった結果として、この案は、変更・撤回される、そういった可能性も出てくるんじゃないですか。

○山川企画振興部長 数字は若干、先ほど課長が申し上げましたとおり、若干動き得るとは思っていますけれども、大きく変動するとは私は考えておりません。

○田代国広委員 380億もの金を使うわけですから、だから、と同時に、3つの案が出たわけですね。3つの案が出て、最終的にこれに絞ったわけですから、これは絶対に裏切っちゃいかぬ事案なんですよ、住民の方々を、県民を。ですから、もっと危機感を持って、慎重性をしっかり持って、今後対応していただきたいと要望しておきます。

○高島和男委員 こちらの別添の資料の1でございます。

MSJA・熊本コンソーシアムが提案した概要でございますが、この4ページですね。新空港ビルというのが描かれているんですけども、これからまたこういう形で実現していくように連携を図っていくということですよ。

○重見交通政策課長 こちらのイメージ図は、今回、SPCが提案をされていたものがございます。ですので、細かいところの微修正なりは当然あり得ますが、彼らは、基本、これを提案して合格したということでございますので、これをしっかり実行していくという、ある意味義務があるわけでございます。

その際に、当然、県としても、先ほど前川委員から御質問もありましたが、連携しながら、すばらしい空港を実現するために、一緒

に歩んでいくということでございます。

○高島和男委員 まあ、確かにこれからだろうと思うんですけども、この絵を見て、タクシー乗降客の——今は、当然、あそこで1人ずつと言うとおかしいですが、1組ずつ乗るような形ですね。まだそこまで行っていないのかもしれませんが、タクシー乗り場というのは、従来どおりになっていくんでしょうか。何か変化はあるんでしょうか。

○重見交通政策課長 まだ、タクシー乗り場が具体的にどういうふうに、どこに置かれるのかというような部分は決まっております。

彼らは、今回、合格というか、選ばれた立場にいます。今、まさに詳細な設計をしようとしている部分ですので、そこは、当然——先生の御趣旨というのは、タクシーを利用される方が、円滑に、利便性高く乗られるということが重要だという御意見だと理解いたしますが、そこは我々もしっかり、SPCとその思いを共有しながら進めていけたらというふうに思います。

○高島和男委員 おっしゃるとおり、利用しやすい、やっぱり新会社がこういう民営化になってよくなったと、利用しやすくなったというふうになってもらわんといかぬわけであって、タクシーが、もう御存じのとおり、海外の空港なんかへ行きますと、もう20台ぐらいがどんと乗れるような乗り場もあるじゃないですか。ぜひ、やっぱりそういったケースも想定しながら打ち合わせもしていただきたいということを要望しておきます。

以上です。

○高木健次委員長 ほかにありませんか。

○前田憲秀委員 今の高島先生とちょっと関

連するかもしれないんですけども、本編でいくと48、49ページ、それと別添1で、今の阿蘇くまもと空港は、国内線、国際線合わせて2万7,000平米前後になるんですね。この新しいのは、国際線も一緒にということで、パスなんかも出ていますけれども、これからのかもしれないんですけども、利用客は、ものすごく目標は高く設定して、床面積みたいなのは、写真を見ると、何かコンパクトに見えるんですが、それは何か話し合いとかは出ていますか。

○重見交通政策課長 恐れ入ります。具体的な面積という部分については、まだ出ておりません。

ただ、ごらんいただきますと、新空港ビルの部分、若干奥行きが現在よりはせり出すというふうに伺っておりますので、当然、一緒になったときに、なるべく広くとろうというお考えは新会社もお持ちだというふうに思っております。ただ、申しわけございません、現時点で具体的な面積というのはわかっておりません。

ただ、別添資料1の4ページの上の図の中の左部分、赤い字で、現行の一部ですが、店舗面積などの比較というのは載ってございまして、例えば制限エリア内店舗面積ということで、現行54平方が2,500平方メートルになるとか、あるいは免税店も、これは国際線の部分、かなり今ちっちゃいですが、これについては、現状の約10倍というようなことになるみたいですね。

そこについては、SPCとしても、今後、より使いやすい空港を目指されているということかと思っております。

○前田憲秀委員 まさしくそこもお尋ねしようと思ったんですけども、免税店が10倍、制限エリアも54平米から2,500平米にしては、このパス図ではどうもイメージができ

ないなという思いがあったものですから、課長は、今、奥行きがあると言われたんですけども、この図からしてもそうかなという気もするし、そこら辺はしっかり、もちろん考えていらっしゃると思うので、これからもしっかりしていただきたいと思います。

それと、委員長、もう1点いいですか。

○高木健次委員長 前田委員。

○前田憲秀委員 別棟ビルですね。49ページになりますけれども、これは制限エリアになるので、もう不便性はやむを得ないと思うんですが、赤の波線のところで、いわゆる機能展開用地2つ、①と②を提案していますということですけども、例えばここは屋根がついたり、雨のときには不便がないように、それと、本当代替施設ですけども、車、タクシーも含めて、バスの乗り入れのときに、雨のときに傘を差して乗るようなことはないですかね。そこをちょっと。

○重見交通政策課長 御質問の機能展開用地の部分のお話と理解いたしました。

この赤い波線の①②の部分でございます。こちらについては、今後、SPCがどのように建物を建てられるとか、まさに考えられる部分でございます。ですので、その際、当然、雨にぬれてタクシーに乗るとかバスに乗るということは、非常に利用者の目線からするとよろしくないこととございますので、屋根はお客様の動線上にしっかりつけていく予定ということを伺っております。

○前田憲秀委員 ありがとうございます。ぜひそのように、まあ制限があるので、雨天はもちろんやむを得ないと思うんですけども、その中でもスムーズな移動ができるように、そこはしっかり見ていただきたいと思います。

これはもう質問じゃないんですけれども、先ほどから議論があっている熊本市内のアクセス渋滞の問題、坂井課長が御説明されるのに、非常に心苦しく私も感じて、大変だなと思うんですけれども、ある運送会社さんが、熊本にこの荷物を運んでくださいと言われたときに、熊本ですかというぐらい熊本に荷物を運ぶというのは、そういうイメージがついているらしい話を聞きました。

これは、道路整備、都市計画だけではなくて、インバウンドを提唱する交通政策課さんも、例えばクルーズ船で来たお客さんが熊本市内を観光するのに、あそこは渋滞が大変ですから、3カ所回る予定だけれども1カ所しかだめですとか、そういう問題は必ず出てきますので、観光も含めて まあ山川部長を中心にでも、そういう検討会はぜひ必要なんじゃないかなというふうに思っています。これはもう要望で終わります。

○高木健次委員長 ほかに質疑はありませんか。よろしいですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○高木健次委員長 ほかに質疑がなければ、これで質疑を終了したいと思います。

次に、議題(2)閉会中の継続審査についてお諮りします。

本委員会に付託の調査事件については、引き続き審査する必要があると認められますので、本委員会を次期定例会まで継続する旨、会議規則第82条の規定に基づき、議長に申し出ることとしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○高木健次委員長 異議なしと認め、そのようにいたします。

その他として、私から1つ提案がございます。

閉会中の視察の件についてですが、委員会で行う委員派遣は、本来、会議規則第81条により、委員会としてこれを議長に申し出るこ

とになっております。

しかしながら、緊急な委員会視察が必要な場合に、委員会をそのたびに開催するのが不可能な場合もございます。

そこで、付託調査事件に係る閉会中の委員派遣の実施、目的、日時、場所等につきましては、委員長一任ということによろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○高木健次委員長 異議なしということですので、そのように取り計らわせていただきます。

ほかになければ、本日の委員会を閉会いたします。

大変お疲れさまでした。

午前11時51分閉会

---

熊本県議会委員会条例第29条第1項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