

第 2 回

熊本県議会

新幹線対策特別委員会会議記録

平成19年 6 月 18 日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

平成19年6月18日（月曜日）

午前10時2分開議

午前11時49分閉会

## 本日の会議に付した事件

- (1) 九州新幹線について
- (2) その他

## 出席委員（16人）

委員長 小杉直  
 副委員長 井手順雄  
 委員 山本秀久  
 委員 竹口博己  
 委員 早川英明  
 委員 平野みどり  
 委員 大西一史  
 委員 堤泰宏  
 委員 藤川隆夫  
 委員 福島和敏  
 委員 九谷弘一  
 委員 佐藤雅司  
 委員 田代国広  
 委員 西聖一  
 委員 上田泰弘  
 委員 高野洋介

欠席委員 (なし)

委員外議員 (なし)

## 説明のため出席した者

## 地域振興部

部長 小宮義之  
 次長 川口弘幸  
 首席政策審議員兼  
 地域政策課長 梅本茂  
 地域政策監兼  
 熊本都市圏振興室長 神谷将広  
 交通対策総室長 小林豊

交通対策総室副総室長 菅 純一郎

商工観光労働部

観光物産総室長 守田眞一

観光物産総室副総室長 松岡岩夫  
 土木部

部長 渡邊俊二

道路整備課長 戸塚誠司

首席土木審議員兼

都市計画課長 山本幸

新幹線都市整備総室長 長野潤一

警察本部

交通部長 黒木修

交通規制課長 木庭強

## 事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 野白三郎

議事課課長補佐 坂本道信

午前10時2分 開会

○小杉直委員長 それでは、ただいまから第2回新幹線対策特別委員会を開催いたします。

今回は執行部を交えた最初の委員会でありますので、一言ごあいさつ申し上げます。

委員の皆様方の御推挙により、委員長を仰せつかることになりました小杉でございます。井手副委員長の御協力をいただきながら、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、どうかよろしくお願ひ申し上げます。

さて、本委員会は、九州新幹線に関する件が付託されております。御案内のとおり、九州新幹線につきましては、平成22年度末の全線完成を目指して鋭意工事が進められております。また、新幹線を生かした熊本づくりにつきましては、新幹線くまもと創りプロジェ

クト推進本部において検討され、開業までの取り組みが進められているところでござります。

当委員会といたしましても、各施策につきまして審議を通してよりよい方向へ導くために、委員各位の積極的な御意見を期待申し上げたいと思います。どうか1年間よろしくお願い申し上げます。

なお、今回も基礎資料を準備しました。前回から引き続きお持ちの委員もおられると思いますが、一部資料の入れかえもあっておりまので、新しい冊子をお配りいたしました。このため前年度の資料については回収させていただきたいと思います。

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しております。

まず、初めに、関係職員の紹介を受けたいと思います。

前列の皆様について、自席から自己紹介をお願いします。なお、後列の職員については、配付資料の中の職員名簿によって紹介にかえさせていただきます。

それでは、順次お願ひします。

(名簿に従い、課長以上が自己紹介)

○小杉直委員長 次に、執行部を代表して、小宮地域振興部長からあいさつ及び概要説明をお願いします。

○小宮地域振興部長 委員会開会に当たりまして、執行部を代表いたしまして、ごあいさつ及び本委員会の付託案件の概要につきまして御説明を申し上げます。

小杉委員長、井手副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、これから1年間、九州新幹線に関する諸問題につきまして御審議をいただくわけでございますが、県政の重要な課題でもございますし、執行部といたしましても一生懸命取り組んでまいる所存でござい

ますので、どうぞよろしく御指導のほどお願い申し上げます。

それでは、付託案件の概要について御説明を申し上げます。

九州新幹線鹿児島ルートにつきましては、平成22年度末の全線完成を目指し工事が着々と進められております。既に玉名トンネルなど9本が貫通するとともに、宇土市以南や玉東町周辺では高架橋が姿をあらわし、路盤工事は約6割の進捗でございます。

こうした中、鉄道・運輸機構におきましては、新幹線の熊本駅や新玉名駅について、県民の意見などを踏まえた駅舎デザインが公表され、今後実施設計を進め工事に着手するところとなってございます。

県といたしましては、熊本の玄関口である熊本駅周辺の街路整備や連続立体交差事業等の整備につきましても、引き続き全力で取り組んでまいる所存でございます。

平成19年度の九州新幹線鹿児島ルートの事業費におきましては、昨年度の840億円を上回る1,045億円が確保されておりまして、そのうち本県へは483億円が配分されることとなってございます。今後は一日も早い鹿児島ルートの全線の完成に向け、関係機関と連携し県議会の御支援をちょうだいしながら、平成20年度以降も必要な事業費の確保に向けて要望活動等を実施してまいりたいと考えております。

また、九州新幹線の東京・大阪方面への直通運転の実現に関しましては、九州地方知事会や九州新幹線建設促進期成会等におきまして、機会あるごとに要望を行ってきておりましたが、JR九州は、「大阪方面への直通運転実現に向けて現在JR3社で検討を進めている」という旨を表明しているところでございます。県といたしましては、直通運転を始めとする利便性の高い運行形態の実現に向けて、JR3社に対して今後とも働きかけを行ってまいりたいと考えております。

次に、九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、昨年5月に、「新幹線くまもと創り戦略及び新幹線くまもと創りプロジェクト」を策定・公表いたしまして、県内各地でプロジェクトに掲げられたさまざまな具体的な取り組みが動き出しております。

また、昨年11月には、産学行政連携で立ち上げた「KANSAI戦略会議」でございますが、ここにおきましては関西等でのニーズ調査や意見交換等をもとにしたマーケティング戦略を練り上げ、それを羅針盤として、今後の熊本のイメージ確立やブランド力の向上に資する具体的な取り組みを進めてまいりこととしております。

このような取り組みを着実に推進して、新幹線の開業効果を県内全域に及ぼしてまいりたいと考えております。

なお、新幹線熊本駅から阿蘇くまもと空港に至る高速交通拠点間の交通アクセスの改善につきましては、短期策といたしましては、この秋にリムジンバス及び豊肥本線からのシャトルバスの試験走行を実施する予定としてございます。

また、中長期策といたしましては、昨年度に最も可能性のあるアクセス手法として絞り込みました豊肥本線の延伸につきまして、事業概要案を固めて、JR九州や地元市町村等の意見を踏まえた最終的な整理を行いたいと考えているところでございます。

続きまして、新幹線を活用した観光振興につきましては、観光パートナーシップアクションプランに基づきまして、これまでに磨き上げた新しい観光素材等を活用し、4年後に迫った全線開業を見据え、新幹線沿線の福岡、広島、岡山、大阪などの大都市圏を中心に、九州観光推進機構などとも十分に連携しながら、観光情報の発信と観光客の誘客を図っていくこととしております。

以上、各案件につきまして概要を御説明申し上げましたが、詳しくは総室長及び各課長

から御説明申し上げますので、御審議のほどをよろしくお願い申し上げます。

○小杉直委員長 それでは、議題(1) 九州新幹線について、執行部から事業概要の説明を受け、その後質疑を受けたいと思います。

説明に当たっては、可能な限り簡潔にお願いします。

なお、最初自己紹介をされた後、着座されての説明で結構でございます。

それでは、交通対策総室長から順次説明をお願いします。

○小林交通対策総室長 交通対策総室の小林でございます。1年間よろしくお願ひいたします。

それでは、着席して御説明をさせていただきます。

まず、お手元の資料でございますが、年度の初めでございますので、1ページ目から追って御説明をいたしたいと思います。

まず、1ページ目、1、九州新幹線についてでございます。

(1)の計画概要でございますが、九州新幹線の鹿児島ルートにつきましては、平成16年の政府・与党申し合わせで、22年度末の完成が決定されたところでございますが、その後工事の進捗におきまして、平成17年12月26日には工事実施計画の最終認可がなされ、22年度末の完成に向けて工事が進められているところでございます。

全体の工事の概要でございますけれども、主なところを申し上げますと、区間全体、博多～新八代間の工事につきましては、距離129.961キロメートル、総工事費8,134億円ということでございます。

工事完了予定が22年度末、それで平成18年度の事業費が840億円、平成19年度当初事業費が1,045億円ということで、完成に向けて事業費が増加する傾向にございます。

次、2ページ目でございます。

②のこれまでの動きでございますが、主なところを申し上げますと、平成12年の12月、政府・与党申し合わせによりまして、九州新幹線鹿児島ルートの全線フル規格での着工が決定した後に、平成16年12月16日の政府・与党申し合わせによる前倒し及び完成時期の明示と、17年12月26日には、駅の形態を含めました最終認可がなされておるところでございます。

次に、3ページ目でございますが、建設促進活動でございます。

各種要望活動を展開しておりますが、平成18年度におきましては、ここに記載してございますとおり、熊本県議会における新幹線対策特別委員会の要望活動でございますとか、18都道府県の要望活動、または九州新幹線期成会の活動、さらに熊本県の期成会の活動等、多岐にわたって関係者に向けての要望活動を行っておるところでございます。

次に、4ページ目でございますが、平成19年度の要望活動の予定でございますが、まず、方針をいたしまして、22年度末の全線完成に向けましては、今後20年度以降3年間必要事業費として2,988億円、本県分としましては1,424億円が残となっておるところでございます。19年度につきましては1,045億円と昨年、18年度比24%増となっておりますけれども、今後22年度末完成するためには、平成20年度以降の必要予算の確保に向けて、確実なところに向けて、国等に対して要望活動を行っていく必要がございます。

次に、今後、完成後の利便性の高い運行形態を実現するため、東京・大阪方面の乗り入れを初めとしてJR等に対して運動を行っておるところでございまして、大阪方面の直通運転については、JR3社で実現に向けての課題の整理を進めておるというところでございますけれども、今後はこの大阪方面への直通運転については早期にJR3社での合意の

もとに、さらに東京方面またはその他の運行形態についての要望活動を国またはJR等に対して行っていく予定としております。

要望内容につきましてはここに3点ございますが、22年度末の全線完成に向けた整備の促進、特に財源の確保、次に利便性の高い運行形態の実現、さらには新幹線開業に伴って発足しました第三セクターに対する支援策の確立ということで要望を行いたいと考えております。

次に、5ページ目でございますが、19年度の活動の内容をいたしまして、既に5月31日までの活動が終わっております。5月23日には、整備新幹線の18都道府県の要望活動、31日には与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームでの要望ということで、——副知事が参って、九州新幹線の建設について要望をしてまいりましたところでございます。そのほか、8月以降順次活動を展開してまいりたいと考えておるところでございます。

次に、6ページ目でございますが、国等への要望について、その予定が書いてございます。

7ページ目ですが、本県の財政負担についてということで、博多—新八代間、負担金総額1,353億円、今後20年度以降に482億円という数字を計上しておるところでございます。

次に、参考として財源スキームが書いてございますが、国3分の2、地方3分の1ということで、19年度につきましては県負担で157億円というようにしております、その財源スキームを記述しておるところでございます。

交通対策総室、以上です。

○長野新幹線都市整備総室長 新幹線都市整備総室長の長野です。よろしくお願いします。座って失礼いたします。

資料は8ページでございます。

(3)の九州新幹線鹿児島ルートの事業費の

進捗でございますけれども、まず事業費ベースの進捗でございますが、博多～新八代間の総事業費は8,134億円でございまして、このうち熊本県内の事業費は4,066億円となっております。

19年度の事業費は、政府予算におきまして九州新幹線鹿児島ルートに1,045億円の配分がございまして、このうち本県には483億円の配分がなされたところでございます。その結果、県内の事業費のこれまでの進捗が65%となることになります。

それから、次の中ほどの博多～新八代間の用地の取得状況でございますが、5月末で全体では96%でございますが、熊本県内につきましては99%が完了しております。残る用地につきましても、道路や水路のつけかえなどが主でございまして、新幹線本線の工事に影響を及ぼすものでもございませんけれども、引き続きねばり強く権利者の理解を求めているところでございます。

それから、次のページにかけてでございますが、新幹線の土木工事につきましては、博多～新八代間のすべての工事が発注済みと聞いておりまして、熊本県内におきましてもトンネルや高架橋工事など、17年度末までに発注が完了しております、県内の土木工事は5月末で61%の進捗となっております。

その中で、トンネルにつきましては、県内に10本のトンネルがございますが、既に9本が貫通しております、残る新田原坂トンネルにつきましても、来年の夏ごろの貫通に向けて今順調に工事が進められております。

また、高架橋等についてでございますが、現在新玉名駅付近、玉東町で工事が進められておりまして、さらに連続立体交差事業の並行区間でもございます熊本駅から上熊本駅付近や、それから熊本市白藤から川尻付近につきましても昨年度から工事に着手しております、高架橋が姿をあらわしてきております。

このほか、富合町の総合車両基地につきま

しては、昨年から盛り土工事に着手しております、現在地盤の安定を図る工事が進められております。今後は、熊本駅や新玉名駅の駅舎工事や、富合町の総合車両基地の建物、機械設備のほか、高架橋上の軌道工事などが順次進められていく予定でございます。

次のページでございますが、その他で、新幹線熊本駅と新玉名駅の駅舎デザインにつきましては、県民の皆様からの意見等を踏まえまして、事業主体でございます鉄道・運輸機構が5月末に決定いたしまして公表されたところでございますが、今後は機構としましては、本年度中に実施設計を行いまして、順次建設工事に着手する予定というふうに聞いております。

以上でございます。

○小林交通対策総室長 交通対策総室でございますけれども、新幹線の開業3年目の利用状況でございまして、1日平均、開業3年目につきまして9,000人を超えております。平成19年の3月18日現在でございますが、500日当初の予想より早まって1,000万人を突破したと、そういう報告を受けております。

以上です。

○梅本地域政策課長 11ページの九州新幹線を活用した熊本づくりを担当しております地域政策課長の梅本でございます。

11ページの(4)でございますが、最初のところに、新幹線熊本づくりの目標なりねらいなりを書かせていただいております。

第2段落のところですけれども、日常行動圏が片道1時間圏、約5倍に膨れ上がりますし、また大阪などの日帰り圏は1.5倍へと、全線開業により交流人口の大幅な増加が見込まれております。

このようなことをとらえまして、時間短縮、あるいは商圏の大幅な拡大等の開業効果を、交流・定住・雇用の各分野に幾重にも波及し

ていく必要があると考えております。この取り組みを行っております。

このため、全線開業を見据えて、県外からたくさんの方々に訪れてもらい、移り住んでもらい、また買ってもらえるように県民、各機関、各団体及び県・市町村が一体となって取り組んでおります。

これまでの取り組みでございますが、1のところに書かせていただいておりますが、平成17年6月7日に、新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部を立ち上げております。具体的には交通分野、交流促進分野、農林水産業・商工業振興分野、住みやすい熊本実現の各4つの部会を設けまして検討を進めております。プロジェクトの推進期間といたしましては、22年度末を一区切りとし、連続立体交差の基盤整備がおおむね終了する30年までを目標年度にとらえまして取り組みを行っております。

12ページでございますけれども、そのような本部の取り組みとあわせまして、各地域振興局単位に11の地域推進本部を設けまして、各地域振興局単位で同じような各機関を集めまして、一緒になって取り組みを進めているところでございます。

2番目が18年度までの主な取り組みでございますが、分野別ごとに書かせていただいております。

まず、交通分野でございますけれども、主なところだけ御説明申し上げますが、阿蘇、天草など方面別の交通アクセスを強化しなくてはいけないということで、鉄道あるいはバス、それから船、いろんな事業者の方々が集まつていただいてアクセスを強化していくこうという推進協議会を立ち上げまして、ダイヤの調整などを行つていただいております。

また、3番目のポツですけれども、SLあそBOYにかわる新たな観光列車「あそ1962」が既に阿蘇方面の観光列車としてスタートしております。

また、その下の南阿蘇鉄道には、デュアル・モード・ビークル——バス機能と鉄軌道機能をあわせ持つた交通機関の導入に向けた検討部会の設置が行われております。

さらに、その2つ下ですけれども、熊本一人吉間で蒸気機関車、旧SLあそBOYですけれども、これを熊本一人吉間で運行することが決定しております。平成21年夏に向けて準備が進んでおります。

続きまして、交流促進分野でございますが、2番目のポツに書いておりますが、鞠智城の国指定の国営公園化を目指しまして、期成会の設立等の取り組みが始まっております。

また、13ページの一番上ですけれども、永青文庫の県立美術館での常設展示が決まって、大きな交流人口の増加の契機になるのではないかと期待されております。

また、丸で2つ書いておりますが、県境連携、県内連携も進んでおりまして、例えば阿蘇地域と大分県竹田市が連携しましてエコツーリズムを展開する。あるいは県内では菊池川の温泉郷づくりということで、菊池川の温泉郷の観光ルートの検討とか、モニターツアーの実施などが玉名、鹿本、菊池の連携で行われております。さらに、八代、芦北、球磨の連携によって、広域観光の観光ルートづくりなども行われております。

3番目に、産業振興の分野でございますけれども、農村の活性化につなげようということで、熊本のツーリズム、農家民宿とか、農家レストランなどのツーリズムを盛んにしようということで、39の団体が一緒になってツーリズムコンソーシアムを設立いたしまして、取り組みが本格化しております。

また、次の次のポツですけれども、地域団体商標、地域ブランドと申しておりますが、国の認定を受けまして球磨焼酎、黒川温泉、阿蘇たかな漬け、熊本名産からし蓮根の4つが認定されておりますが、これに続きましてそのほかのブランドも地域ブランドの指定を

目指しております。

また、4番目に、住みやすいということでございますけれども、新幹線の交流人口をいきなり定住に結びつけるのは難しゅうございますけれども、1番目のポツであります定住、移住・交流居住の促進連携会議というのを、市町村と一緒にになって県がつくりまして取り組みを本格化させております。

具体的には、JR宇土駅周辺、それから松橋周辺などの整備がかなり進んでまいりまして、定住人口に新幹線開業を結びつけようという具体的な取り組みなどが見えております。また、玉名では、福岡都市圏などをにらみまして、ニーズ調査が実施されております。

14ページでございます。2)で「KANSAI戦略」を書かせていただいておりますが、先ほど部長からありましたように、関西方面をターゲットにして戦略を組み立てようという動きを始めております。

19年2月には、大阪で有識者と意見交換を実施しましたし、例えばポツの2番目にあります大阪での熊本観光と物産展などの具体的な取り組みもあわせ行っております。

続きまして、15ページが19年度の取り組みでございますけれども、主だったところを書かせていただいておりますが、本部といたしましては、1)の年2回程度本部会議を開催する予定でございますが、来月4日には本年度の第1回の会議を予定しております。そこでは、先ほど言いましたKANSAI戦略の大まかな方向性について議論をいただき、方向性を組みたいと思っておりますし、また取り組みの拡大を図るために、民間のリーダー、あるいは推進団体の方々に応援隊のような形で委嘱をいたしまして取り組みを、すそ野を拡大していただきたいと考えております。

19年度のプロジェクトの方向性といたしましては、とりわけこのKANSAI戦略につきまして2つの分科会、产品ブランドとそれから交流を拡大するという2つの分科会を設

置いたしまして検討を進める、11月をめどに取りまとめを行いたい思っております。また、具体的な取り組みにつきましても、調査等のほかに物産展などの取り組みを行っていきたいと考えております。

交通分野につきましては、先ほどの交通事業者間の連携をさらに強めまして、とりわけ阿蘇・天草方面におきましては二次・三次交通アクセスの実地調査等を実施しまして、改善策を取りまとめていきたいと考えております。

交流促進分野につきましては、観光パートナーシップアクションプランを踏まえながら、幅広い交流というのを各地の地域推進本部などと連携して取り上げていきたいと思っております。

また、産業振興分野につきましては、16ページになりますけれども、先ほど言いましたツーリズムの確立に力点を置いて進めていきたいと考えております。

また、住みやすい熊本実現につきましては、市町村との連携会議を立ち上げておりますので、各市町村の取り組みをどのようにして支援していくかを連携して検討し、取り組みに対応していきたいと考えております。

そのほか、地域推進本部におきましても、新たなプロジェクトの追加、取り組みの拡大等を図ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

○小林交通対策総室長 お手元の資料17ページ目をお願いいたします。

阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善という項目でございます。

鹿児島ルートの全線開業後、熊本駅から阿蘇くまもと空港への交通アクセスについての高度化、定時性の確保といったことが重要であるという観点から、まずは新幹線開業までの短期的な施策と、今後さらに時間をかけて検討していく中長期的施策に分けて整理検討

を行っているところでございます。

短期的な施策につきましては、リムジンバスの改善と豊肥本線の駅から空港までの空港シャトルバスとの連携策、これを基本としまして、道路混雑を回避しながら定時性を確保する、または速度をアップさせる施策について検討を進めており、本年度は、まずリムジンバスについては現在のルートとは異なるルートを3ルート設定いたしまして、秋ごろ約1週間ずつ試験走行を行いたいと考えておるところでございます。

また、シャトルバスについても同様に、1週間ずつの試験走行をことしの秋に行うということで、現在、詳細な調査を進めておるところでございます。

別に、中長期的施策につきましては、用地取得でありますとか、構造物の建設を伴う等大きな投資が必要であるということから、さまざまな観点から検討してまいりましたけれども、その中でアクセス手法として可能性があるであろうということで絞り込んでまいりました豊肥本線の延伸につきましては、本年度沿線周辺のまちづくりを含めた開発可能性でありますとか、豊肥本線側への影響、ダイヤ等への影響などについて事業概要を検討しております、JR九州でありますとか、地元市町村等の意見を踏まえつつ最終的な整理を行いたいと考えておるところでございます。

以上です。

○守田観光物産総室長 九州新幹線を活用した観光振興を担当します守田でございます。

説明資料の18ページをお願いいたします。

九州新幹線を活用した観光振興に当たっての基本的な考え方でございますが、平成23年春に迫りました九州新幹線全線開業は、県内各地のすばらしい魅力を全国に情報発信する絶好の機会ととらえまして、17年度から観光パートナーシップアクションプランに基づ

き、積極的な事業展開を図っております。

19ページをお願いいたします。

1、これまでの取り組みでございます。

①新くまもと大型観光キャンペーンとして、平成17年から発掘、磨き上げてきました「宝」を含む県内各地域の観光素材について情報発信を行うため、熊本観光キャンペーン「熊本よか旅応援団」を実施いたしました。

このキャンペーンでは、パンフレットを作成いたしまして、九州の主要駅や高速道路のサービスエリアなど270カ所に設置し、多くの方に本県の観光地としてのすばらしさをお伝えしたところでございます。

また、博多駅でキャンペーンイベントを延べ27日間にわたり実施しましたし、RKK熊本放送「週刊山崎くん」等観光番組を作成をいたしまして、熊本及び福岡で放送をしたところでございます。

また、②JR九州と連携したキャンペーンの展開でございます。「熊本よか旅応援団」と同時期の昨年10月からことしの3月にかけて、JR九州、長崎県とタイアップして、本県と長崎県の温泉や食など、特色ある観光素材を対決させる方式で観光PRを行う「長崎VS熊本キャンペーン」を実施いたしました。

25万部のパンフレットやポスターを作成をいたしまして、九州内の各駅に配置、掲示しますとともに、九州各テレビ局におけるスポット広報を初め、広島、岡山のテレビ番組や全国で販売されている雑誌などを活用し、キャンペーン内容を告知したところでございます。

その結果、先ほどの「熊本よか旅応援団」との相乗効果により、キャンペーン期間中のJRを利用して本県へお越しになった観光客数は、対前年度比39%増の成果を上げることができました。

20ページをお願いいたします。

③新たなイメージキャンペーンでございま

すが、本県の持つ優しさやいやしというイメージを大都市圏に向け発信しようと、絵本作家の葉祥明氏がデザインした観光ポスター「こんなところに行ってみたいな」3部作を作成し、銀座熊本館の壁面、大阪の地下鉄、西鉄の福岡駅構内等に掲示しました。なお、このポスターは、本年、日本観光ポスターコンクールで銀賞を受賞するなど、高い評価をいただきました。

次に、④その他の主な活動といたしましては、福岡地域、広島地域で旅行会社、マスコミを招待して、観光商品造成に結びつける熊本観光マーケットを実施したり、関西地区では熊本県の観光と物産展を実施したところでございます。

21ページをお願いいたします。

2の平成19年度の取り組みについてでございますが、九州新幹線全線開業を視野に入れ、さらなる県内各地域の観光素材の情報発信を行うため、先ほど御説明がありましたが、関西戦略と連携しながら、九州各都市や新幹線沿線の広島、岡山、大阪などの都市を中心に、①の九州新幹線全線開業準備キャンペーンを今年度は2回実施するとともに、新たに発行することにしております季刊誌やインターネットを活用いたしまして、本県の観光情報を積極的にアピールすることといたしております。

次に、②の熊本城築城400年祭等に係る宣传活动につきましては、来年春の本丸御殿大広間の完成や県立美術館におきます永青文庫常設展示開始前の来年1月に、全国のJR主要駅1,460カ所に5連張りポスターを掲示いたしまして、熊本城築城400年等を活用した熊本観光の宣传活动を行うことといたしております。

22ページをお願いいたします。

(2) 九州観光推進機構等と連携した活動の①旅行商品開発でございますが、今年度は女性にアピールできるテーマを中心に、40ル

ート程度を開発することといたしております。

次に、②観光ボランティアガイドつきの定時ツアーの促進による観光素材開発でございます。長崎市が開催をいたしました「長崎さるく博」が好評を得ておりますことから、九州全域で観光ボランティアガイドつきの定時ツアーに取り組むことといたしております。現在、九州全体で30コースが取りまとめられておりますけれども、本県からは8コースの応募があっており、新たな観光素材とすべく九州全体で取り組んでまいります。

さらに、③旅行商品販売促進活動につきましては、九州観光推進機構加盟の旅行会社11社の東京、大阪、名古屋、福岡の各支店・本店等に対し、本県観光のPR活動を実施しているところでございます。

次に、④関西圏地域でのPRについては、JR西日本とのタイアップにより、九州の観光情報増大を図ることといたしております。JR西日本のPR誌5月号では、熊本駅一宮地間を走る観光列車「あそ1962」や阿蘇地域の情報を掲載するなど、九州新幹線全線開業を念頭に置いた広報宣传活动を行っており、今後も関西・中国圏での本県観光のPR活動を積極的に実施することといたしております。

以上でございます。

○長野新幹線都市整備総室長 新幹線都市整備総室でございます。

資料は23ページをお願いいたします。

新幹線新駅周辺整備について御説明いたします。

熊本駅周辺整備につきましては平成17年6月、それから新玉名駅周辺整備につきましては平成18年2月に整備基本計画が作成されておりまして、この計画に基づきまして推進しているところでございます。

(1)の熊本駅周辺整備でございますが、ま

ず連続立体交差事業ですが、これは熊本駅付近から上熊本駅付近まで鹿児島本線の約6キロメートル、それから豊肥本線の約1キロメートルの在来線を高架化し、また関連する街路を整備することによりまして、東西に分断されていました市街地の一体化と踏切の除却による交通の円滑化を図るものでございます。

この在来線の高架化は、新幹線全線開業後の平成23年度ごろから大体本格化いたしまして、平成28年度の完成を目指しております。

次のページ、24ページでございますが、ここは連続立体交差事業に関連します基盤整備についてでございます。

まず、県が事業主体となる春日池上線ほか5路線と東口駅前広場の整備でございまして、恐れ入りますが、この青表紙の基礎資料の資料4の図面をお開きいただきたいと思います。「熊本駅周辺整備概要図」でございます。

図面の右上に凡例を示しておりますが、新幹線開業時までに完成予定の道路を緑色の実線で示しております。また、在来線が高架化された後、平成30年度までに完成予定の道路を緑色の斜線で示しております。

そこで、番号②、資料の②とあわせてございますが、春日池上線（1工区）でございます。これが新幹線開業時までには一応暫定2車線で整備を行いまして、在来線が高架化されました後に4車線で整備する予定でございます。

次に、その下の方の番号③の春日池上線の3工区につきましては、ここは平成22年度までに4車線で整備する予定でございます。

それから、東口駅前の道路となります番号④の、ニュースカイに行きます熊本駅北部線、それから番号⑦、白川の方に真っすぐ伸びます熊本駅城山線及び番号⑥の駅前から今度新しくできます新合同庁舎付近までの熊本駅帶山線につきましては、新幹線開業時までにこ

こは4車線で整備する予定でございます。

さらに、番号⑨の東口駅前広場、現在の駅舎の前でございますけれども、東口駅前広場につきましては、新幹線開業時までには暫定整備を行いまして、在来線高架化後の平成30年度までに全体整備をする予定でございます。

このほか番号⑤の新町戸坂線、番号⑧の池田町花園線につきましても、在来線高架化までに整備する予定にしております。

次のページの25ページでございますが、これは熊本市が……

○小杉直委員長 図面はあけたまま……。

○長野新幹線都市整備総室長 はい。熊本市が事業主体となる周辺整備でございますが、図面上では今度は黄色で同様に示してございます。

番号⑩の熊本駅の西土地区画整理事業につきましては、新幹線開業時までに区域内の春日池上線2工区を暫定2車線で整備とともに、西口駅前広場や熊本駅西口線とか田崎春日線の道路も完成予定ということで聞いております。

また、番号⑪の熊本駅東A地区の市街地再開発事業も、新幹線開業時までに完成予定というふうに聞いております。

次の26ページをお願いいたします。

(2) の新玉名駅周辺整備でございますが、これはまた恐れ入りますが、基礎資料の次は資料5の図面をお開きいただきたいと思います。

そこで、県が事業主体となりますアクセス道路でございますが、番号①の玉名立花線、これにつきましては図面で赤色の実線で示している区間、玉杵名大橋付近から国道208号の玉名バイパスまでの区間ですが、これを新幹線開業時までに2車線で完成予定でございます。

また、番号②の新玉名駅と玉名八女線を東西に結ぶ道路につきましても赤で示しておりますが、新幹線開業に向けまして整備していく予定でございます。

次に、番号③の国道208号玉名バイパス、これは国の直轄事業でございますけれども、図面では菊池川を渡ります緑色の実線で示している区間ですけれども、玉名山鹿線から現在の国道までの約2キロメートル区間を、今年度中に暫定2車線で供用開始する予定というふうに聞いております。

以上でございます。

○梅本地域政策課長 地域政策課でございますけれども、大変恐縮ですけれども、お手元にお配りしております新幹線対策特別委員会資料の資料1というのが、A4判の紙でございます。

熊本駅周辺整備につきましては、トップ会議というのを平成18年10月に立ち上げまして、県と市とそれからJR九州、あるいは経済同友会、商工会議所の会頭なども参加いただいて、整備の方向性につきまして議論いただいております。本年3月に第2回のトップ会議を実施いたしましたので、その資料1に基づきまして御説明をさせていただきます。

議論の概要なんですけれども、3つございまして、1点目が、駅直近部の0番線、JRが所有します0番線の用地の利活用の方法、あるいは鉄道の高架下にかなり大きなスペースができますので、その利活用策につきまして議論をいただいております。

具体的には、東西道路の、新しく東西に結びます連絡通路をつくろうとか、あるいは駐輪場を配置しよう、あるいは生活商業支援のサービスゾーンを置こうといった内容につきまして議論をしております。

2点目が、乗りかえの利便性をさらに向上させるための方策を検討しております。とりわけ、市電の駅舎への乗り入れにつきまして

議論を行いまして、技術的な側面も含めまして検討が行われております。

3点目が、駅舎のデザインでございますけれども、第1回目の会議で、駅舎そのものが熊本らしいランドマークとなるような、インパクトのある駅舎としたらどうかというような議論がありまして、県の方で世界的に著名な安藤忠雄氏に依頼してデザインスケッチが示されております。

2ページでございますけれども、高架の下の、トップ会議におきますワーキング部会などを踏まえまして、トップ会議において提示されました高架の下の利活用策の案でございますが、大きく主要なところを御説明申し上げます。

駐車場というのがえび茶色で丸で書いてありますけれども、約1,300台程度の駐車場のスペースを駅周辺に配置する計画であります。

この下の方が、新幹線と在来線が左右に走っておりますおりまして、下の方に東口駅前広場、それから上の方に西口の駅前広場というようなレイアウトになっておりますが、黄色のところの高架の下に県産品市場と書いております。県産品市場につきましては県の方から、ぜひ県産品を扱う、そういう訪れる方々に紹介するような機能も含めまして設置したいということを申しております、JRも前向きに配置の案等について検討してまいりました。

丸で囲っております県産品市場の場所につきましては今のところ2つ案がありまして、この「ラチ外コンコース」を挟んで左側と右の方に、どっちにするかということについて今後検討することになっております。

それから、水色で生活支援サービスゾーンとありますけれども、これにつきましては医療、介護、福祉などの機能をあわせ持った、そういうものを配置したらどうかという案でございます。

また、東側と西側の居住の方々の往来とか生活利便性を考えまして、東西に結びます連絡通路も2本矢印で書かせていただいております。左側の方と右側の方、「ラチ外コンコース」とあわせまして東西の利便性を高めるという案になっております。

それから、駐輪場につきましては約1,600台程度のスペースにつきまして、濃いブルーで駐輪場1、駐輪場2と左右に書かせていただいております。

また、0番線が新幹線と在来線の線路の方にありますが、0番線用地につきましては、複合機能ゾーンとして複合的いろいろな機能を集約していこうという方向性が示されております。

次のページが新幹線の開業時の、いわゆる暫定開業時の姿でありますけれども、在来線のところについては利活用ができませんが、新幹線の開業時にあっても新幹線の高架の下につきまして、先ほど示しましたことに準じて利活用を図っていくということで検討資料が出ております。

それから3ページ目が、市電の駅舎への乗り入れにつきましてでございますが、左側にありますように、右の方が熊本市内、左の方が田崎の方面になりますけれども、市電の一部につきまして、駅舎の中に引き込みまして、そのほかの市電につきましては田崎方面にも流れるという、そういう案でございます。

市電を駅舎の中に入れますけれども、一番奥の方につきましては歩行者の連絡通路を確保するということや、あるいは赤のところで四角で囲っております歩行者の横断のためのスペースが要るということで、この辺につきましては、歩行者の安全確保がどのように保たれるかということについて、引き続き検討することになっております。

また、デザインにつきましては、安藤忠雄氏に依頼しておりましたデザインスケッチが次のページでございますけれども、熊本城の

長堀を意識しましてデザインスケッチが示されております。木造で、次のページとあわせて駅のホームのスケッチがかかれておりますが、県産材を活用しましたものが示されております。

その後のJRとの協議で、JR九州につきましても在来線の駅舎につきましては、この安藤氏の示しましたデザインスケッチを踏まえて検討するということになっております。

以上でございます。

○小杉直委員長 それでは、執行部からの説明は終わりましたので、質疑に入ります。何かございませんですか。

○大西一史委員 御説明いろいろとありがとうございました。私は昨年度も、改選前も新幹線対策特別委員会に所属させていただいておりましたので、いろいろそこで議論をさせていただきました。

その中でちょっと二、三お尋ねしたいことがございますが、今地域政策課の方からも御説明あったトップ会議の関係の資料でございます。その中で、これ3月の特別委員会の中で、デザインスケッチを安藤忠雄さんにお願いをしたと、委託が315万ぐらいだったということで、それが示されたというのがこのスケッチで、この2枚ですかね、2枚で315万ということは、非常に高価なスケッチではないかなというふうに思います。

ただ、世界的な建築家の方ですから当然そういう形なのかもしれません。ただ、この件については既に議論を3月にさせていただきましたけれども、これは私はやっぱり安藤忠雄さんという形で絞った経緯は、梅本さんの方からも御説明ありましたのである程度は納得をいたしましたけれども、今後こういうことをやる上では、やはり一般競争入札まではいかかどうかは別として、やっぱりある程度——して開かれた形でいろんな方にお願いす

るというのも、一つの手ではないかなというふうに思いましたので、そういうことを申し上げさせていただきましたが……。

このスケッチが示された中で、今木造で県産材を使ってということもあって、非常に自然と森をイメージして、また知事がおっしゃっておるパークステーションというようなイメージも、この中にかなり込められているのかなというふうに思いましたが、実際にこれを設計に移していく段階というのは、どういうステップを踏んでいくのか。

何か聞くところによると、デザイン会議をやって、かんかんがくがくとした議論をこの中でやるとか、そんなうわさも聞いておりまし、それからこれにプラスして、また知事がいつもおっしゃっているユニバーサルデザインの視点であるとか、今後JRが主体的にリードして決めていくのかどうなのか、ちょっとその辺のプロセスを教えていただきたい。

それからコストですね、新駅をつくる際のコストが、県の負担も含めて各事業者間でどういう割合で負担をするようになっているのかということを、まずは今後のスケジュールも含めてですけれどもお尋ねしたいと思います。

○梅本地域政策課長 地域政策課でございます。

○小杉直委員長 基本的には立って答弁してください。

○梅本地域政策課長 この安藤氏に依頼しまして出てきましたデザインスケッチにつきましては、県の方で発注しまして示してきたわけなんですけれども、トップ会議の場に示しまして、具体的には今後はJR九州が駅舎の基本設計を在来線につきましてはやりますので、JR九州がこれをどのように扱うかとい

うことがポイントになります。

これは一つの県の考え方としまして出したから、JR九州の受けとめがどうかということになりますけれども、その後の、3月以降のJR九州との協議で、JR九州といたしましても、この安藤氏のデザインスケッチを踏まえまして基本設計に入りたいという意向が示されております。

ただ、これはあくまでデザインスケッチでございますので、コンセプトとか、あるいは県産材とか、長堀とか、雄大さとか、そういうものは示されておりますが、例えば窓の配置とか、あるいは通気の問題とか、構造上の強度の問題とかさまざまな点が今後検討されなくてはなりませんので、そういう事柄については基本設計の中で検討されていくものと考えております。

先ほど委員の方からデザイン会議との関係を御指摘ありましたけれども、駅舎につきましても駅周辺のデザインとマッチングするように、あるいは一つの方向性といいますか、そういうものが合ってくるような点からの検討というのも今後行われていくことが必要だと思っております。

それから、委員からは、ユニバーサルデザインとの関連が御指摘ありましたけれども、そういう機能面のことにつきましては、先ほど高架の下にどういった機能を打ち込むかということにつきましても御説明しましたけれども、あわせまして機能性が保たれるように、機能性を阻害しないようなデザインのあり方等につきましても今後検討をなされる、それについては県としても一定の発言をしていきたいと、そのように考えております。

○大西一史委員 あと予算の問題。

○梅本地域政策課長 コスト面につきましては、基本的には今後の、まあデザインスケッチが示されたばかりでございますので、今後

の取り組みだと思っておりますが、予算のスキームにつきましては、土木の方から御説明いただければと思います。

○大西一史委員 大体どういう割合で負担をしていくのかということがちょっとわからないうですから、JRがどのくらいこれ見てとか、駅の建設に当たってですよ、その辺のちょっと概略ですね。今数字をびしっと示せというわけじゃございませんから。負担割合です。

○長野新幹線都市整備総室長 安藤さんについては在来線の方のスケッチでございますので、基本的には連続立体交差事業の中で行われると思いますけれども、そういった場合は、事業者の方がスキームとして7%負担するという格好になっておりますけれども、ただ、今の補助事業の中ではそうですけれども、実際機能が、JRが必要としている機能以上のことを求めれば、その部分は当然都市側、県とか市の方に基本的に求められるのだろうというふうに今のところは考えておりますけれど、ちょっと今の段階ではまだはっきりわかつております。

○大西一史委員 ということは、7%が事業者側ということが決まっていて、あの残りの93%についてはどうなるかというのはまだわからないという……。

○長野新幹線都市整備総室長 連続立体交差事業は、100%のうちにJRが7%負担して93%を都市側、県と市が負担する部分でございます。ただ、それはあくまでも補助事業の中でのスキームですので、それ以上の機能を今度デザインに求めれば、そこは県なり市に負担を求められる可能性があります。

○大西一史委員 93%のうちの県の割合というのは何%ですか。その半分ですか。

○長野新幹線都市整備総室長 県と市のスキームでは7対3になっています。

○大西一史委員 7対3。7が県。かなり県にそういう意味では所有権があるというふうに認識します。はい、わかりました。結構です。

今の議論の中では、とにかく私はデザインといろんな意味で景観も含めて調和をさせていく、それから知事がおっしゃっているパーカステーションという非常に高尚な何といいますか、理念のもとでこの駅周辺整備をしていくというのと同時に、駅、副都心としての機能をここにきちんと盛り込んでいかなければならぬということで、非常に難しい問題がかなりふくそうしているというふうに思います。

今後の進め方についても、デザイン会議とかの協議であるとか、検討会議の中の結果であるとか、この辺はかなりすっきり整理をしていかないと、何かぐちゃぐちゃに僕はなりはしないかなという懸念を持っておるもんですから、その辺については御猶予いただきたいということでございますので、よろしくお願ひいたします。

そのまま、ちょっと関連しますので続けさせていただいてよろしいですか、委員長。

○小杉直委員長 どうぞ。

○大西一史委員 よろしいですか。

それで、高架下の利活用について、先ほどいろいろと図面を見ながらということで御説明ありました。商業ゾーンであるとか、駐車場であるとかいろんな利活用についてがあるわけですが、これは熊本駅周辺に限って言えばそうなんですが、それ以外のところも高架下というのはかなり生まれるわけです。

いろいろとお話を聞いていますと、駅とは

関係のないところの部分の高架下というのが、やっぱり利活用が図られないともったいないということで、その高架の下になるような自治会の方とかは、どうなるんだろうと、今後その利活用、私たちまちづくりあたりでとか自治会あたりで、そういうものが利活用できるんだろうかということでいろいろと聞かれることがあるんですが、その辺についての検討は何かなさっておるんでしょうか。

○小杉直委員長 どなたにお尋ねですか。

○大西一史委員 これは土木の方ですかね。要は、今は駅都市機能の配置ということで、熊本駅に限って、その高架下に限っては御検討なされていますけど、それ以外の効果がかなり生まれるわけですね。つまり、駐車場にするのかどうするのか、所有権も含めてどういうふうになっているのかということを、ちょっと御説明いただきたいと思います。

○長野新幹線都市整備総室長 基本的に在来線の高架下はJR、新幹線の高架下は機構の所有になるかと思いますけれども、その高架下につきましては、基本的に大体利用可能な、駅舎などは除いた利用可能なところの15%程度は都市側ということで、その部分は、15%程度は自治体などで使えるようなことにはなっておるようですけれども、そのあたりの協議はまだ具体的にはしておりません。

○大西一史委員 今そのお話ありましたけれども、実際にあれば機構が結局所有権としては持つわけですね。ですから、機構側との話し合いの中で、やっぱり地元の自治体の住民の方、地域の住民の方のいろんなニーズがあると思うんです。こうしたニーズをきちんと反映をさせて、この高架下の利活用については駅前だけのことに視点を置かずに、他の地域はただ、よくありますけど、高架下で

駐車場になっているところもあれば、何か資材置き場みたいにしてずっとバリケード——バリケードというか、さくが張られて入れないというようなところも結構よその地域では見受けられますので、もし使える、安全性に問題がなくて使えるようであれば、地元に開放していくということもしっかり考えていただかなければならぬのかなというふうに思っておりますので、その点は答弁要りませんけれども、よろしくお願いしたいと思います。——されるんであればどうぞ、部長。

○渡邊土木部長 高架下の利用につきましては、今、大西先生御指摘のように、まちづくりの主体である熊本市、それと地元、それとJRとの協議をして、今後利用形態考えていく、検討していきたいと思っています。

今言いました15%については、これは都市側ということで、我々の方でまたこれはまちづくり、それこそ地元ときちんと協議してまいります。そういった方向については、また本委員会でもいろんな御相談、報告はさせていただきたいと思っております。

以上です。

○大西一史委員 はい、ありがとうございました。

○小杉直委員長 ほかにございませんか。

○西聖一委員 浩みません、最後はデザインスケッチのことと関連しますけども、熊本県は以前建築関係で、アートポリス構想というやつでいろいろ建てましたけれども、ものすごく不評でした。これを見ても思ったんですけど、一番最後の在来線のスケッチですけども、これはまさに北海道のさわやかな地方都市ならこれで非常にマッチするかと思いますけれども、御存じのとおり熊本は夏は暑い、そして冬は寒い、そして夏場は台風が来て、

雨風がびやんびやん横風が吹くようなところで、こんな隙間だらけで、そして空調施設もないような駅ができるようであれば、本当に使い勝手が悪いというか不評なことは見えていますので、先ほどの機能性を十分重視して進めていくという話をお聞きしましたから、ぜひともお願ひしたいと思います。

今の新八代駅それから水俣駅の駅舎を見ても、見た目は何となくデザインが映えているようすけども、恐らくは使い勝手は悪いんじゃないかなと思います。これができれば恐らく不評につながると思いますので、それに使うお金は十分県民の税金をかけるわけですから、使い勝手がいいようにぜひともお願ひしたいと思うんです。

○梅本地域政策課長 委員の御指摘の点につきましては、トップ会議におきましても、やはり機能性を十分踏まえないと、デザイン先行ではいけないという議論が十分あっております。そこは今後も目配りしながらいきたいと思っております。

○平野みどり委員 先ほど大西先生の方からも、今後どう進めるのかと、デザイン実施設計に向けてどういうふうに進めようかというお話がありましたけれども、よく私たちが意見を聞かせてくださいと、当事者としてですね、使い勝手がいいかどうかとか、バリアフリーだ、UDだという視点ですけど、実績は終わってごちごちになった段階で聞かれる、前の委員会のときも申し上げましたけれども、そこにできるだけ早い段階でかかわるようなプロセスというのが必要だらうと思うんですけども……。

水俣そして八代のときも私ども申し上げましたけれども、今回はどういうふうな形でそこにしっかりと御意見を反映されるおつもりなのか、機構の方にどういう働きかけをしてられるつもりなのかということをお聞きした

いと思います。

○小杉直委員長 どなたに質問されますか。

○長野新幹線都市整備総室長 新幹線の駅につきましては、委員おっしゃるとおり、水俣とか八代のときにかなりいろんなデザイン関係で、できてしまった段階で意見を聞いたという話が前例としてございますので、現在は、こないだ熊本駅と新玉名駅につきましてデザインが機構側から出ておりますけれども、今後実施設計に入りますけれども、実施設計に入る段階では既にあわせて関係団体に、市を入れて、きょうも実は玉名で打ち合わせあっていますけれども、早目に意見をいただいて、前回の轍を踏まないようにしてまいりたいというふうに今回は考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

○平野みどり委員 業者の皆さんも、いろんな建物や道路をつくられるときに経験は積んでいらっしゃると思いますけれども、それでもやっぱりできてしまってから、ああ使い勝手が悪いという部分があるんですね。ですから、当事者や、そしてこういった部分にしっかりと造詣のあるというか、経験を積んでいらっしゃる団体なり個人なりをピックアップしてでも、しっかりと組み込んでいただきたいと反映できるようにしていただきたいと思いますけれども、その点はいかがですか。

○長野新幹線都市整備総室長 今の平野委員のおっしゃった意見は十分踏まえて、ピックアップして、聞くべきところは聞いて、駅舎等のデザインに反映させていきたいと思っております。

また、何かこういう団体がというのがあれば、ちょっと教えていただきたいというふうにお願いいたします。

○平野みどり委員 はい、わかりました。

引き続き、デザインのことで済みませんが……。

30年後の絵ですけれども、駅周辺都市機能配置図の。前、私、4年間、前回委員会に入っていましたでしたが、その前この委員会に入っていたときに申し上げた長距離バスとそして路線バス、この路線バスというのは、この植栽の丸いところに位置するということで考えてよろしいんでしょうか。長距離路線バスはどのような位置にあるのかお聞かせください。

○梅本地域政策課長 資料の高架の下の図をごらんいただきながらの御質問だったと思います。バス機能の配置につきましては、この駅前のレイアウトで丸いところの周りにバスを配置するという、今この絵につきましては、現在の整備計画の絵をそのまま置いてあります。これに当然市電を打ち込んだりしますので、駅前広場につきましては機能の見直しが若干出てきます。それにあわせてバス機能ということになってまいりますけれども、現在はその周りに路線バスをと、そして左側の三角形の敷地のところに長距離系をということで整備計画ができておりますが、これにつきましてのトップ会議ではまだ市電を入れることが中心に議論されておりまして、バスの再編の動きとか、今後の動向を見ながらバスについても十分対応していこうといった、大まかな合意の中で具体的な検討はまだ進んでいないという状況であります。

○平野みどり委員 わかりました。ぜひ前の委員会で出している意見を反映させていただきたいというふうに思います。

バスも西の方に、東の方にと恐らく分かれしていくと思うので、そこら辺で込み合わないように、スムーズに乗りかえができるようにお願いしたいと思います。

○堤泰宏委員 小宮部長のあいさつの2ページ真ん中ですね、「なお、新幹線熊本駅から阿蘇くまもと空港に至る」ところですが、中長期策として可能性がある豊肥本線の延伸というところがございますが、これは中長期策としてはいつごろの話でしょうか。これは新幹線開業には間に合わないということですかね。間に合わないと何にもならぬです。

○小林交通対策総室長 空港アクセスにつきましては、全国の空港と比べましても、まず50分以上の時間を要する、まあ主要駅まで50分を要するという空港は全国で10にも満たない。そういう中で、熊本駅から空港までのアクセスを短縮するということが大きな課題となっているわけでございます。

一方で、今4年間でできること、または今後大きな事業費のかかるものについていつぐらいまでにするかと、これはしっかりと分けて考えるべきであろうということで、昨年、一昨年度から調査を進めてまいりまして、まずは4年後の新幹線開業までにはリムジンバスをいかに高速化するか、50分を切って、できれば40分に近づけるという策を今検討しているわけでございます。

中長期策につきましては、例えば豊肥本線でございますと、これを延伸するに当たって約400億円近くかかる、これを熊本県としてこれだけの投資をしていく覚悟を固めて決断をするということについては、もう少しプロセスが必要であろうというふうに考えておりまして、例えば仙台空港のアクセス鉄道でも、実際鉄道が開通するまでは15年程度かかっております。こうした時間感覚は持って取り組むべきだと考えておるところでございます。

○堤泰宏委員 いや、お金の問題ですな。お金がねえならしょうがないでもんね。しかし、早うお金つくって、なるべく早くつくっ

てももうた方がいいと思うです。それで、将来はこういう計画があるということを、やっぱり県民とかお客さんに知らしめておかなければいけないと思うです。

根本的には博多までが35分ですから、やはり余り時間がかかると、博多まで行って福岡空港で飛行機乗りますよね。やっぱり30分以内というのが私は目標であると思う。お金の400億というのは大した金じゃねえですもんな、県のあれからすれば。そんくらいはつくりきらぬとだめと思うですね。ふるさとに帰ってからつくってください。(笑声)

これは私が言わぬといかぬと思うもんですから、ちょっと発言を申し上げます。

私の選挙区に小国町があるんです。非常にデザインに凝った建物がたくさんあります。小国ドームとか、皆さんたくさん御存じと思いますけれども、デザインによっちゃだれも来ませんもんね。観光客も一人も来ません。

やっぱり基本的に安くて長持ち、そして後でメンテの要らないような、そういう建物を私は目指されたがいいですね。原点に返ったがいいですね。デザインとか、そういうのははやらぬですね。デザインとか、ああいうのはやはり東京の金持ちにつくらせて、我々は400億のお金も不自由しているような立場でありますから、やはり錢のかからぬ、安くて長持ち、メンテが要らない、そういうのを私は目指されたがいいと思うです。

一回小国に来られたがいいと思うですよ。たくさんありますよ、悪い例が。小国には北里小学校かな、雨漏りばかりして、見かけは宇宙の小学校みたいです、これは教育委員会に聞かれて、雨漏りして使えないですよ。見かけは宇宙の小学校、月の小学校ですよ、これは。

ちょっと参考意見に述べておきます。余り見かけのよかとは問題があるとばいた。

○小杉直委員長 ほかにございませんか。

○藤川隆夫委員 新幹線、当然開業した段階において、住みやすい熊本というのは、これは大事になってくると思うんです。定住促進、これからしていくということで、促進、連携会議というのもできているというふうに聞いておりますけれども、熊本市はこの中に入っているんですね。この中で熊本市のことが一切書かれてないので、熊本市の考えというのはある程度把握されているのかというのが1点。

宇城地区にこういう形で進めていくという話がありますけど、これと車両基地ができるという話がずっと富合町の方から出ているかと思いますけれども、それとの関連の付近はどうなっているのか、その2点お願いします。

○梅本地域政策課長 委員の御指摘のとおり、この連携会議には参加を呼びかけましたところ、県内のほぼすべての市町村が進んで参加をなさいました。熊本市も参加いただいております。

具体的には、定住をいきなりするのはなかなか難しうございますので、居住体験もしてもらおうというプログラムを組んだり、あるいは東京とか大阪で募集をしたりとか、いろんな取り組みがそれぞれの市町村によって異なります。市町村の状態とか、市町村の状況によって異なりますので、我々の方としましては、メニューを県としてできるだけたくさん示しまして、そして市町村がそれを採択するということで考えております。

例えば、東京とか大阪でブースを設けまして、市町村ごとにブースに入っていただいて勧誘するような、そういう取り組みにつきましてお誘いをしております。熊本市につきましては、熊本市の都市型の定住対策ということになりますと特別でございますので、今言いましたような、どちらかというと過疎地域とか、町村向けの対策とは別のアプローチも

必要かと思いますけれども、まだ具体的に例えればどこの地域を対象に定住人口をふやしていこうとかいった事柄については、市との協議は具体的に進めておりません。これから熊本市も、そういう熊本市の特別な状況に対応した定住策について、個別に相談に応じていきたいと考えております。

○藤川隆夫委員 わかりました。

では、熊本市は具体的にまだある程度何も出してきていないという状況になるのかな。

○梅本地域政策課長 そうですね、私ども示しましたメニューには、まだ熊本市の方でこれを……

○藤川隆夫委員 熊本市が独自にメニューをつくっているということはないわけ。

○梅本地域政策課長 それはあろうかと思います。

○藤川隆夫委員 その付近の情報というのはやっぱり仕入れとつてもらわないと、結局通過駅になる可能性があるわけでしょう。結局、熊本市に多くの人口が住んでもらえるようなこと、例えば西部地区ですよ、今、農振いっぱいかかっていますね、除外してそこに住んでもらう。住んでもらって、鹿児島だ博多だと仕事にいってもらえばいいわけですよ。熊本は住みやすい環境をつくればいいわけじゃないですか。

そのための方向性は、やっぱり熊本市と一緒にになって模索していかなければいけない時期に私は来ていると思うんです。それはきっと熊本市の情報をとらえて、お互い話をしながらやっていってもらうというのが一番いいんじゃないのかなというふうに思います。そういう中で、県がやっぱり熊本市の状況を把握していないというのではちょっと困るか

なというふうに思いますけれども。

○小杉直委員長 今の指摘に対して。

○梅本地域政策課長 熊本市が例えば雇用の場といいますか、仕事の場としてはたくさんございまして、例えばオフィスの誘致とか、製造業ではなくてオフィスを誘致しまして、そしてそれに関連して定住人口をふやしていこうとか、そういった熊本市ならではの取り組みというのが出てまいります。これにつきましては私ども優遇措置を商工部と一緒にになってつくっていったりとか、それから雇用の場を確保しながら定住人口をふやしていくといったアプローチの仕方なども具体的にやっておりますが、御指摘のような点につきましては心得て、今後具体的な話を進めてまいりたいと思っております。

○小杉直委員長 2点目の方はどなた、2点目の答弁者。

○長野新幹線都市整備総室長 確認ですけれども、先生の質問は……

○藤川隆夫委員 富合地区に定住促進はしていると。その背景として、そこから住みやすい熊本の実現分野なる定住促進に向けた宇土駅周辺とか、松橋駅周辺の整備の検討をされているというふうにここに書いてありますので、それと先ほど言った車両基地とのリンクはあるのかないのか、その付近を含めて……。

富合町の町長さんなんかは、駅舎ができるみたいな話をされているような話を聞きますので、それが本当なのかどうなのか含めて、その関連等を含めて話を……。

○長野新幹線都市整備総室長 車両基地に関連して富合町の方から、富合町に駅舎をという話は出ておりまして、これは平成16年の9

月に、富合町を主体としまして新駅設置の検討を加えていくことで、鉄道・運輸機構と一応確認書を交わしておりまして、その中にJRとか県・町も入りまして、一応駅設置の検討会については立ち上げております。

それで、現在まだ富合町が具体的な基本設計に入っておりませんので、それを見た上で、駅自体についてはどういう支援ができるのか、どういう負担があるのかと、そういったところを詰めていく格好になるかと思います。

○藤川隆夫委員 ということは、富合町の方からの駅舎とかなんかの提案があつてから、それから検討を始めるという話にということでおいいんですか。

○長野新幹線都市整備総室長 駅自体は一応機構等も前向きに検討されておりまして、あと条件が折り合えばそちらの方向に動き出すとは思います。

○藤川隆夫委員 委員長、わかりました。

○九谷弘一委員 今のことに関連して。

富合の町長、駅のことについては大変な熱意でやつていらっしゃるようあります。多分、我々もおよそ、この対策委員会におつたときには請願駅というふうに聞いております。だから、地元から先ほどは、今、長野さんのお話によりますと、4者で話し合って費用負担の割合、我々が請願駅は9割が地元負担というふうに認識をいたしておりますけれども、今の話聞くとその割合は若干変わってくるんだというふうにとらえていいのかどうか。

でないと、町民はただでできるような駅みたいにとらえておるもんだから、非常に勘違いされると困ると思うから、その辺はやっぱり早く言ってもらわないと、あの財政の厳しさ

いところに、恐らく私は、5億ぐらいかかると思うんです、あの駅は。9割負担で4億5,000万になるですよ。その負担割合ははつきりやっぱり引導を申し渡しておかないと……。

町民は確かに、ただでできると、町長はそういう言葉で話していますから、はつきりしないと大変な誤解を受けて大変な目に遭うのはどこか、町であるか県であるかという話になってくると思います。それについてはどうでしょうか。

○長野新幹線都市整備総室長 JRも一応請願駅ということで話を進めておりますので、基本的には請願した側が負担するというのは、これまでの請願駅でもそうなっておりまして、そういった格好になるかとは思いますけれども、富合町としては九谷委員がおっしゃるように、財政状況が厳しいのでなるべく負担は少なくという話が出ておるのは事実でございます。

ただ、これにつきましても設置者のJRと富合町の最終的な話し合いになると思いますので、先生がおっしゃる9割というのは、従来のところは大体9割を請願した側が負担しておるというのは事実でございますけれども、そのあたりは今後の話し合いの中でどうなるかわかりませんけれども、基本は、請願駅は請願した側で負担するというのが基本スタンスでございます。

○竹口博己委員 今おっしゃる、今のこここの議論は、小杉委員長が何とかということが出てくるんだけど、新幹線の話ですか、在来線の話ですか。

○小杉直委員長 在来線の話。

○竹口博己委員 失礼しました。

○長野新幹線都市整備総室長 新幹線の車両基地があるので、それをつくるかわりに、富合町としては在来線に駅が欲しいと、町が。

○小杉直委員長 ほかにございませんか。

○大西一史委員 ちょっとまだいろいろ聞きたいことがあったんですが、1つ、先ほどの熊本駅については安藤忠雄さんなりなんなり、いろいろ今から機能も考えていくよということでありますが、これに伴って在来線の駅、例えば高架化に伴って上熊本駅あたりというのはこれは大きく変わっていくわけでありますけれども、この辺については何か住民の意見を聞いたりするプロセスというのをとつておられるんでしょうか、駅舎整備を含めてですけれども。

というのが、あそこでは私も少しはお手伝いさせていただいたんですが、昔あった上熊本駅の駅舎を移築をして、住民運動の中で移築をして、熊本市電の電停のところに移築をして残したというような、保存運動をしてまちづくりを積極的にやろうと思っている。そこまでやったにもかかわらず、あれは県費もかなり投入し、市のお金も投入したんです。

それと同時に、今度は、では駅、上熊本駅舎の案ですね、あれは運輸機構の案ですかね、どうなんでしょうか。JRの案なのか機関の案なのかよくわかりませんが、何か非常に平面的というか、ただ単にコンクリートの塊のような駅であって、地元の方々からも、これだったら何のためにその辺の駅舎を移築してまでやったのかというのをよくわからないと。

だから、やっぱりその辺の問題も含めて、地元の意見を聞いてほしいという声が実は私のところにはかなり届いておりまして、その辺についての状況は、そういう話し合いも含めて持てる状況なのかどうなのかということを、ちょっと教えていただきたいということ

が1つでございます。まずは……。

○小杉直委員長 答弁される前に、執行部の方にはお願いしておきますが、なるべくなら結論を先に申し上げていただきて、(笑声)それに対してもいろいろ説明をしていただくということの方がスムーズな答弁になりますし、(「それがよか」と呼ぶ者あり)質問者側もそういう点で御配慮をよろしくお願ひしておきます。

○梅本地域政策課長 上熊本駅につきましては、県と市で半分ずつ補助を出し合いましてこれまでの駅舎を保存しまして、それを市電の駅舎にかぶせました形の中で保存をいたしました。それはハードの保存だけではなくて、まちづくりなり、それを使った地域振興ということが大変重要でございますので、私どもも参加しながら、崇城大学とかと一緒に盛り上げておられるところです。

駅舎のデザインとか駅舎のことにつきましては、そういった地域の住民の方々のこれまでの取り組みの経緯とか、今の状況を踏まえました上でせっかく盛り上がっておりますので、していただければなという感じは持っております。

○大西一史委員 ちょっと結論がよくわかりませんでしたが、とにかく話し合いをJR側なり機関側あたりとも、地元の人たちと意思の疎通をしながら設計がなされるというふうな状況であろうかどうなのかということですけれども、それは土木の方ですかね。全くそういう余地がないのか、それとも話を聞くのかどっちかです。

○長野新幹線都市整備総室長 上熊本駅については、新幹線絡みで機関の方にどうのこうのさせる話ではありませんので、機関にはち

よつと言えないと思います。JRについても今のところそういう話は土木の方ではしておりません。

○大西一史委員 ただ、全く何もしていないということですね。

○長野新幹線都市整備総室長 土木としてはしていないということです。

○大西一史委員 では、要望として申し上げますけれども、そういう住民の皆さんからの声があるので、あそこはまちづくりの協議会とかが既にできていますから、この前の駅舎の移築に関してですね。ですから、機構が関係ないというんであれば、JRそれから県あたりと、そういう協議会あたりとも一緒になって、考えていただくという場をつくっていただきたいということを要望させていただきます。

はい、それで結構です。

済みません、続けてよろしいですかね。

それと、市電の駅舎への乗り入れに関しては、先ほどトップ会議の資料の中で出ていましたけれども、これについては平成30年ごろの都市機能配置案の中ではこれは位置づけられていません。それとは別に、市電の駅舎の乗り入れに関してはこんな検討が今なされていますよということで資料をいただいているが、この乗り入れに関してはまだ確定していないという認識でいいのかが1つでございます。

○梅本地域政策課長 市電の乗り入れにつきましては、熊本駅の交通結節機能を強化するという視点から、その方向性についてトップ会議で合意がなされております。先ほど言いました歩行者の横断の安全確保とか、あるいは技術的側面も含めまして、今引き続き検討をしております。

○大西一史委員 結論としては、大体いつごろに出されるような感じなんですかね、見込みとして。

○梅本地域政策課長 せっかくトップ会議というものを昨年10月に設置しまして、JR九州からも参加いただいておりますので、私どもとしましてはこのトップ会議を今後も継続してやっていきたいと思っております。本年中には次のトップ会議をと考えておりますので、それに向けて心構えとしましては、ワーキング等で検討しているところでございます。

○大西一史委員 じゃ、今の答弁によると、次のトップ会議までにはもう少し具体的な議論ができるようになさるといふことでございましたですね。では、そういうふうに確認をさせていただきます。

それと、これにまた関連するんですが、熊本駅城山線の方ですね、要は合同庁舎の方に向けてサイドリザベーションということで、電車が今、道路のセンターを走っていますけれども、それを合同庁舎側に寄せるというのが、この委員会でも私も前にも議論させていただきました。

この必要性については、私はいかがなものかなというふうにちょっとと思っているところがあるんですが、今回のお尋ねの中では、県警の方に、交通規制の観点からのお尋ねでございますけれども、これはやっぱり横断上、例えば車両の進入であるとか、そういうことは非常に安全面という面から考えても厳しいという面があるというふうに思いますけれども、この沿道の例えばビルであるとか、そういうところにサイドリザベーションが仮にこういう形で設置されたとすれば、規制をするのかしないのか。

要は、右折して例えば入れるようにすると

か、左折してこの熊本駅城山線から市電の線路をまたいで関係のところに入ることができるのがどうなのかということを、交通規制の観点からもお答えいただきたいと思いますけれども、どう考えておられるのかお聞かせください。

○木庭交通規制課長 ただいまの委員の御質問ですけども、今のところ具体的な検討はうちの課としてはやっておりません。ただ、このサイドリザベーションの沿線に設置予定の合同庁舎その他のビル等については、現時点の認識としましては、この熊本駅城山線から直接乗り入れる部分はないと、いずれも裏の方からの乗り入れというふうに認識しております。

その辺が変わりまして、この熊本駅城山線から直接この沿線の施設に乗り入れるような状況が生じましたら、その時点で交通規制が必要であれば交通規制を実施しなければならないと思います。その時点で、個々具体的にその必要性については検討していきたいと思っております。

○大西一史委員 今の御答弁によると、ここは全く車両の出入りというのは現時点では想定されないので、規制のことについてはまだ検討していない、そしてそういう必要が生じた場合に検討するということですね。

○木庭交通規制課長 はい。

○大西一史委員 はい、わかりました。では、結構でございます。

○小杉直委員長 ほかに質問をされていない委員さんはおられませんか。

まずは、手を挙げられましたから、平野委員どうぞ。

○平野みどり委員 今のサイドリザベーションの件ですが、ちょっと確認ですが、駐車は城山線の方でなくて裏の方から駐車場に入るような形で考えていて、直接サイドリザベーションの線路を横切って中に入っていく車両は想定していないということでしょうか。

○木庭交通規制課長 この沿線に張りつく建物の配置あたりを詳細に我々は聞いておりますので、今までの県等々からの話の中ではそういうふうに我々は想定しておりますので、この熊本駅城山線から直接サイドリザベーションを乗り上げて施設に入っていくものはないんじゃないかというふうには……。

交差点がこの図面にありますように、熊本駅南線ですか、この交差点等がありますので、この辺の交差点を利用して、そしてこの裏側に回られて、それから裏から入っていくというふうな形を一応想定しております。ただ、状況が変わりましたら、また個々具体的に検討していきたいと思っております。

以上です。

○平野みどり委員 では、県にちょっとお尋ねしますが、当然合同庁舎の中でのレイアウトですね、駐車場などもそのような形で国の方は考えられているということでおろしいんでしょうか。駐車場は後ろから、裏からと。そこら辺の意思疎通がきちんとできているかどうかということを確認したい。

○小杉直委員長 梅本課長に次いで長野総室長、簡単に、両者御答弁を簡潔にしてください。

○梅本地域政策課長 合同庁舎へのアプローチにつきましては、基本的には裏の方から駐車場に入るといったことを承知しております。

○長野新幹線都市整備総室長 電車通りから合同庁舎までの間のサイドリザベーション区間につきましては、その裏側に1本背割り道路というのを一応入れる計画で現在検討がなされております。

○平野みどり委員 わかりました。

○小杉直委員長 ほかにございませんか。

○九谷弘一委員 1つお伺いします。

操車場の下水関係、これはでき上がったときにどのくらいの下水量が出るのかが1つ、もう1つは、その下水はどこに排出をされると考えているのか、その辺についてお答えをお願いしたい。

○長野新幹線都市整備総室長 济みません、申しわけございませんが、下水の排出量についてはちょっと今、宙にはわかりませんので、また後ほどお伝えしたいと思いますけれども……。

下水の排出先につきましては、今のところ宇土市の方につなぐ案と、あとまた熊本市の方につなぐ案というのが両方ございます。そこら辺の関係につきましては、今のところまだ町と宇土市、熊本市とも調整ができておませんので、どちらにつなぐかというのがまだわかりません、今の段階では。

失礼しました。先ほどの量ですけれども、1日当たり300トンから350トンですね。

○小杉直委員長 ほかにございませんか。

○九谷弘一委員 そうしますと、富合は熊本市と合併しようといろいろと模索をされているようありますけれども、下水というのは緑川だってこっちには来ていないはずですから、その辺熊本市と協議はどうやってされるのか。これは宇土市とはなかなか簡単にいき

ませんよ。（笑声）あれだけこじれた話の中での相談ですから、富合町がそれにございまつもないわけですからね。だから、その辺について県がよほど中に立って音頭をとらないと、簡単にはいかないというふうに思っております。それだけ御報告をしておきます。

○小杉直委員長 要望で結構ですな。

○九谷弘一委員 はい。

○小杉直委員長 ほかにございませんね。ほかにはないようでございますので、最後に私の方から2点。

1点は、18ページ、1万人のもてなしスタッフ養成に関連してという項目がございますが、まだ熊本の一部のタクシーの運転手の方々は、県外のお客さん、観光客等に対する親切心というのが足りない意見、私自身もそれを体験したところでございますが、タクシーの運転手さんに対してどのように考えておられるかが1点。

もう1点、都市機能配置等において、配置案においてトップ会談があったというふうなにもありました、熊本は新幹線に伴って安全安心、つまり治安というものを非常に売りの1つにすべきだというふうに思うわけですが、交番、現在の交番は非常にわかりやすく、お客にも、もちろん地元にも、県民にもすぐ相談とか、——しやすいわけですが、今回の駅舎等に関連して、交番はどのように考えておられるか、県または県警どちらでも結構ですが、答弁をお願いします。

○守田観光物産総室長 観光物産総室です。先生御指摘のタクシーの件でございます。パートナーシップアクションプランの中で、今積極的に1万人のもてなしスタッフ育成ということで進めておりまして、17年度で約600名……

○小杉直委員長 結論を先に。タクシーの運転手……。

○守田観光物産総室長 タクシーが約170名の方々に受講をいただいております。今年度も配置しまして進めることといたしております。

○小杉直委員長 それに関しては、上吹く風、下吹く風といろいろございますが、俗っぽくいいますならば、その広い運転手さんまで浸透するように引き続き御努力をお願いしておきます。

交番の問題。

○黒木交通部長 交番の関係につきましては、委員長御指摘のように、交番そのものがあそこにあることで、地域のまず治安の問題、それから駅という不特定多数の人が出入りする場所でございますので、その治安の問題あたりも検討をしながら、部内でも施設整備検討委員会あたりを設置をいたしまして、現在の時点では、今申し上げました治安維持の観点、それから駅を利用される方がやっぱり交番も今すぐわかるように、そういうような質問も当然あるわけですけれども、熊本駅前のA地区に建設されております再開発ビル、この中にただいま申し上げましたような、いろんな視点からの要件がかなうような配置をお願いするということで、熊本市の方に現在要望をしておるのでございます。

以上でございます。

○小杉直委員長 はい、わかりました。それでは要望しておきます。

賛否両論がありますが、今、手取交番ですね、再開発ビルの中にきちんとした交番ができておりますが、いい場所だという意見、市民、県民にはわかりにくいという意見がござ

いますので、今回のこの新幹線開業に伴う交番の位置は、いい場所を県警がしっかりと吟味していただいて、早目早目の要望を関係行政等にされて、後で手おくれにならないように遠慮のない御要望をしていただくように要望しておきます。

以上です。

それでは、質疑はこれで終了いたします。

次に、議題（2）閉会中の継続審査についてお諮りいたします。

本委員会に付託の調査事件については審査未了のため、次期定例会まで本委員会で継続して審査する旨、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）

○小杉直委員長 異議なしと認めます。それでは、そのようにいたします。

その他として何かありませんか。

○福島和敏委員 ポスターコンクールで銀賞を取ったと載っていますけど、まだ見たことがありませんので、できれば、もらえるか、会場に張るか、よろしく。

○守田観光物産総室長 恐れ入ります。昨年度作成のポスターだったもんですから、昨年の委員会のときにここで発表させていただきました。ことしそれを表彰いただきましたので、先生方にはお知らせするようにいたしたところでございます。（資料を示す）これをお配りしたいと思います。

○小杉直委員長 副委員長がその他で思い出したそうでございますので、お願ひします。

○井手順雄副委員長 私は、議会前に鹿児島にちょっと用事があつて行ったんです、1泊で。そしたときに、夜、球磨焼酎ばどっかで飲まなんちゅうことで、酒屋に行つてもない、飲み屋さんに行つてもないわけです。そして

また、今テレビの宣伝で、「黒霧島」の「馬刺で一杯」とか、「からし蓮根で一杯」とか、いかにも本州の人がそれを見たら、ああ、熊本県はイモ焼酎を飲んでいるんだというような私は認識があると思うんです。

そういう認識の中で、熊本県は観光物産でもあるけれども、そういう商品のPRとかなんとかで、やっぱり鹿児島はそういうところは置かない地区であるといえども、ここに行けば売ってありますよとか、そういうやっぱり熊本県の営業というのは実践いただければありがたいなということを思ったんですけども、何かその辺ありますか。

○守田観光物産総室長 先生の御指摘、私もそういうふうに思っておりますが、なかなか民間の商売でございまして、先ほど申しました全国に向けての情報発信の中で、球磨焼酎は常に打っており、熊本県の球磨焼酎ということで打っておりますが、よその県においてどのような形でどこにあるのかというところの把握までは、非常に厳しい状況でございます。

○井手順雄副委員長 よろしくお願いします。

○小杉直委員長 ほかにありませんか。

○大西一史委員 これは質問ではなくて、委員長にちょっと要望というか、あれなんですが、資料もちょっと多くて、少し委員会室が窮屈な感じがしますので、レイアウトを少し考えていただくように、これ議会事務局の方も御検討いただきたいと思います。

以上です。

○小杉直委員長 前向きに検討します。(笑声)

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49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

新幹線対策特別委員会委員長