

第 10 回

熊本県議会

新幹線及び高速交通対策特別委員会会議記録

平成21年3月13日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

熊本県議会 新幹線及び高速交通対策特別委員会会議記録

平成21年3月13日（金曜日）

午前10時1分開議
午前10時48分休憩
午前10時55分再開
午後零時4分閉会

本日の会議に付した事件

- (1) 九州新幹線鹿児島ルートに関する件
- (2) 高速交通体系に関する件
- (3) 付託調査事件の閉会中の継続審査について
- (4) その他

出席委員（15人）

委員長 早川英明
副委員長 中村博生
委員 山本秀久
委員 倉重剛
委員 竹口博己
委員 渡辺利男
委員 小杉直
委員 大西一史
委員 鎌田聰
委員 九谷弘一
委員 守田憲史
委員 小早川宗弘
委員 西聖一
委員 早田順一
委員 上田泰弘

欠席委員（1人）

委員 田代国広

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 松見辰彦

政策調整審議員兼
地域政策課課長補佐 坂本孝広
政策審議員兼
熊本都市圏振興室長 内田一成
交通対策総室長 高田公生
交通対策総室副総室長 古森誠也
商工観光労働部
観光物産総室長 梅本茂
観光物産総室副総室長 松岡岩夫
土木部
部長 松永卓

首席土木審議員兼

道路整備課長 戸塚誠司
都市計画課長 船原幸信
新幹線都市整備課長 佐藤國一
警察本部
交通部長 北里幸則
交通規制課長 田上隆章

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 後藤勝雄
議事課課長補佐 德永和彦

午前10時1分開会

○早川英明委員長 それでは、ただいまから、第10回の新幹線及び高速交通対策特別委員会を開催します。

本日の委員会に6名の傍聴申し込みがありましたので、これを許可したいというふうに存じます。

さて、2月の3日から5日にかけて委員会視察を実施しましたが、御参加をいただきました委員の先生方、そしてまた執行部の方々、お疲れさまでございました。視察の成果を委員会審議に十分生かしていきたいとい

うふうに思っておりますので、よろしくお願ひを申し上げます。

それでは、審議に入ります。

まず、執行部を代表して、小宮地域振興部長からあいさつ並びに概要説明をお願いします。

着座のまま結構です。

○小宮地域振興部長 早川委員長、中村副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、付託案件に関しまして熱心に御審議をいただきまして、厚く御礼申し上げます。

また、委員の皆様におかれましては、先月の新幹線の整備状況及び新規航空路線開拓のための管外視察につきまして大変お世話になりました。現地で得られた情報を生かす等頑張ってまいりますので、今後ともよろしく御指導のほどをお願い申し上げます。

それでは、お許しをいただきまして、着座して御説明申し上げます。

付託案件の概要について御説明申し上げます。

まず、九州新幹線鹿児島ルートの事業費についてでございます。

国の平成20年度第2次補正予算におきまして、整備新幹線整備事業費として全体で195億円が盛り込まれており、そのうち鹿児島ルートに104億円、熊本県分としては30億円が配分されております。

また、平成21年度の九州新幹線鹿児島ルートの事業費につきましては、主要な工事を平成21年度で終了する必要があることから、政府原案では、昨年度当初の1,270億円を上回る1,600億円が確保され、本県分へは756億円が配分される予定となっております。

さて、整備新幹線事業費の増額における地方負担の問題が昨今報道されているところでございます。九州新幹線鹿児島ルートについての増加額については約790億円といわれているところでございます。厳しい財政状況の

もとできる限り負担が軽減されるよう、福岡県、佐賀県等とも連携して、国に対して働きかけていきたいと考えております。

九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、新幹線元年戦略に基づき、民間の方々から成る新幹線元年委員会を組織し、新幹線元年戦略の具現化に向けて取り組みを進めています。特に、開業記念事業である新幹線元年事業については、「くまもとの食と文化でおもてなし」をテーマに、各地域推進本部と連携しながら県下全域で展開していくことが確認されました。現在、基本計画の策定に向けて県民や団体等からアイデアを募集するなど、県民総参加で取り組んでおります。

また、KANSAI戦略につきましては、くまもとブランドの発信に向けて、初めてのPRブックやポスターを活用した広報を展開しております。さらに、今月18日から24日までは、岡山市内で初めての「くまもとブランド展」を開催いたします。こうした取り組みを積み重ねながら、関西地域へのPR活動をさらに強化してまいりたいと考えております。

次に、新幹線を活用した観光振興に関しましては、12月県議会において承認いただきました条例に基づき、先般「ようこそくまもと観光立県推進計画」を策定し、加えて12月1日からは観光キャンペーン「ゆったり“くまもと”温泉紀行」を展開して、本県が誇る温泉や食、歴史遺産などの熊本の魅力を、関西を中心に広く発信しているところでございます。

続きまして、高速交通体系に関する件でございます。

最近の航空路線をめぐっては、昨年夏場以降、急速な経済情勢の悪化に伴う航空需要の減退が顕著となり、阿蘇くまもと空港におきましても、国内及び国際路線のいずれの旅客数も減少するなど非常に厳しい状況となっております。特に、熊本ーソウル線は、急激な

ウォン安を背景に、昨年秋以降、外国人特に韓国人利用客が激減し、一時は運休になることも危ぶまれる状況となりましたが、円高をPRした利用促進対策の効果もあり、日本人利用客が急増したため、現行運航体制の維持が図られることとなりました。

当面は厳しい状況が続くと予想されますが、阿蘇くまもと空港が本県の経済的発展を支えかつ牽引する核の一つとなるよう、さらなる路線振興を初め空港の拠点性及び利便性向上に向けて、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

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、よろしく御審議のほどをお願い申し上げます。

○早川英明委員長 それでは、議題（1）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。

説明に当たりましては、可能な限り簡潔にお願いをしたいというふうに思います。

説明は着座のまま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。

○高田交通対策総室長 交通対策総室の高田でございます。

お手元の特別委員会資料に基づきまして説明申し上げます。

前回の委員会資料からの変更点を中心に、説明させていただきたいと思います。

まず、九州新幹線鹿児島ルートに関する件についてでございます。

お手元の資料1ページ目から3ページまでは、変更点はございません。

4ページ目をお開きください。

平成20年度の予定及び実績ということで、平成20年度の第2次補正予算におきまして、整備新幹線事業費全体で195億円、鹿児島ル

ートの熊本県分で30億円が配分されたところでございます。

平成21年度の予算の確保ということで、鹿児島ルートには1,600億円が配分される予定となっております。熊本県分につきましては平成21年度は756億円が配分される予定となっております。

続きまして、6ページをお開き下さい。

九州新幹線建設促進期成会などにおける要望といたしまして、今年の1月27日に九州新幹線建設促進期成会意見交換会ということで、沿線4県、当県からも知事に出席いただいております。駅設置の市長、JR九州の社長などの代表者で意見交換を行っております。

続きまして、7ページにおきましては、本県の財政負担ということでございますが、前回からの時点修正ということで、数字を更新しております。

以上でございます。

○佐藤新幹線都市整備課長 資料の8ページをお願いいたします。

（3）の新幹線鹿児島ルート事業の進捗状況についてでございます。

平成20年度の政府予算におきまして、県内事業費に30億円の補正予算がつき、これにより県内事業費は575億円となりました。この結果、博多ー新八代間における本県内の事業費ベースの進捗率は79%となる予定でございます。

真ん中の博多ー新八代間の進捗状況でございますが、用地につきましては99.9%、それで残件は2件となっております。この2件につきましても、平成20年度末までには確保できる見込みでございます。

次の県内の土木工事等の完成率でございますが、土木工事の完成率が97%、軌道工事については40%の完成率となっております。

9ページをお願いいたします。

県内工事の状況についてでございますが、トンネルについてはすべて完成しております。また、高架工事についても平成20年度中にはおおむね完了すると聞いております。

次、説明資料の10ページをお願いいたします。

整備新幹線総工事費増嵩についてでございますが、これは地方負担の問題とあわせて現在報道されておりますけれども、現時点で明らかにされているのは、建設中の整備新幹線全体で総事業費が4,100億円、そのうち鹿児島ルートで786億円でございます。資料では790億円ということで10億円単位になっておりますけれども、正確には786億円でございます。

この786億円は、建設物価上昇、それから地質不良等による増額になる部分と、それからコスト縮減で減額になる部分の差額でございます。

各县の負担額については、現在国で検討されておりまして、本県負担額の協議には、鹿児島ルート全体の総事業費の増額要因を明らかにしてもらう必要がありますので、鉄道・運輸機構に対しこの要因について説明を求めているところです。

増額につきましては、引き続き関係県と連携しながら、国に対し負担軽減を求めていくこととしております。

なお、平成21年度予算には、平成22年度末完成に必要な252億円を計上しております、増嵩により本県負担額は平成22年度以降の計上となります。

以上でございます。

○坂本政策調整審議員 地域政策課でございます。

12ページをお願いします。

九州新幹線を活用した熊本づくりでございますが、12ページから16ページをお開きをいただきたいと思います。

主な取り組みのところでございますが、先ほど部長からも説明をさせていただきましたとおり、新幹線元年戦略を進めております、「くまもとの食と文化でおもてなし」ということを基本テーマといたしまして、現在新幹線元年事業企画実行部会を設置をいたしまして、具体的な取り組みを検討しているところでございます。本年度末までに大方事業基本計画をまとめてまいりたいというふうに考えております。

さらに17ページでございますが、一般県民から、新幹線元年事業についてのアイデア募集を本日まで行っております。現状、今94件ぐらいの県民の方々からアイデアがあつております。

それと、続きまして、県民総参加で進めるために、元年戦略を説明するPRパンフレットを県内向けに作ってまいりたいというふうに考えております。

大きなマルになりますけれども、2点目になります新幹線各駅から阿蘇・天草等への横軸交通アクセスの改善、強化についてでございますが、まず県北観光ルートについてモニターツアー等の実施をいたしまして、改善点等を検証をいたしているところでございます。今後モデルコース等の設定をやってまいりたいというふうに考えております。

さらに、次の項目ですが、県北・県南方面の実地調査並びにモニターツアーの実施結果に基づきまして、交通アクセスの改善策を取りまとめてまいりたいということで考えております。

次のページをお願いいたします。

くまもとの魅力を体感できるツーリズムの推進でございます。その一番下になりますが、県内各地で展開するツーリズムのモデル事業や実践者等を紹介して、県外向けに交流から移住・定住へということを目指しまして、県外向けにPRするパンフレット等を作成してまいりたいということで、今事業を進めてお

ります。

次に、福岡都市圏を見据えた定住・移住の促進でございます。一番下のところにございますが、1月10日にJALリゾート・シーホークホテルにおきまして、「くまもとふるさと回帰フェア in 福岡」を開催いたしました。100名程度の参加をいただきまして、移住・定住に関する相談を41件程度いただいたところでございます。

続きまして、KANSAI戦略の推進につきましてです。

19ページの頭のところをご覧をいただきたいと思いますが、3月上旬から関西地域に向けてブランド発信の取り組みといたしまして、JR西日本の車両に、岡山県、広島県、山口県内におきまして中吊り広告を実施してまいりたいというふうに考えております。それとあわせまして、JR西日本の主要各駅とか日本旅行の店頭等におきまして、PRパンフレット等を設置をしてまいりたいということでお考えております。

次に、3月の18日から24日まで、岡山市内におきまして「くまもとブランド展」を開催をして、知事のトップセールスを努めてまいりたいというふうに考えます。これは後ほどもう少し詳しく説明させていただきます。

それと、先般御説明させていただきましたロゴ・キャッチフレーズにつきましては、徐々に民間団体等でも活用の動きが見られておりまして、引き続き積極的に活用を働きかけてまいりたいというふうに考えております。

お手数ですが、お手元にお配りしております別添の資料の1をご覧をいただきたいというふうに思います。

くまもとブランド展の概要について取りまとめさせていただいております。先ほども御説明をさせていただきましたが、趣旨につきましては、まず本県の認知度が低い岡山県民を対象にいたしまして、本県のイメージアップを図り、興味・関心を向上させることを目

的として開催をさせていただきたい。ブランド展としては初の取り組みでございます。

日時、場所につきましては、先ほど御説明しましたように、3月18日から24日、JR岡山駅の向かいにございます高島屋の8階の催事場で開催をさせていただきたいというふうに考えております。

内容につきましては、くまもとブランドの3つの要素であります阿蘇、水、火と灯りというものを中心に据えながら、展示を考えていきたいというふうに考えております。

2点目で、知事のトップセールスを活用して、知事にもそちらのほうに出向いていただきまして、本県の魅力ある品々の展示とか販売、映像放映等で熊本の魅力を醸し出していきたいというふうに考えております。

誘客等のために少しいろんな事業を展開しておりますが、まずキャサリンズバーというものの、キャサリンさんに行っていただきまして、出店をしていただきたいというふうに考えております。6回程度トークショーを開催をしたいと思います。キャサリンというのは本県の宣伝部長のスザンヌのお母さんでございます。下通りから入りますと「火の国」という料亭がございますが、その前にキャサリンズバーというのはございます。そちらのほうを経営していらっしゃる方でございます。それと、県出身の書家の武田双雲による書の掲示等を行ってまいりたいというふうに思います。

会場外においては、JRの岡山駅前におきまして、岡山の県人会の方々の協力を受けまして、さまざまな取り組みをやってまいりたいというふうに、ビラ配りだとか、いろんな形のものをやってまいりたいというふうに考えております。

事前広報については、先ほど御説明しましたJR西日本の車両等についての中吊り広告とか、新聞各社への広報展開をやってまいりたいというふうに考えています。

その時期、ブランド展とあわせまして、3月の18日に県知事のほうに岡山県知事と会っていただきて、今後の交流についてのいろんなことを確認をさせていただきたいというふうに、交流促進に向けた意見交換をさせていただきたいというふうに考えています。

以上でございます。

○高田交通対策総室長 続きまして、阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善につきまして説明申し上げます。

資料の20ページをよろしくお願ひいたします。

昨年の10月21日から11月17日まで行いました肥後大津駅と阿蘇くまもと空港を結ぶシャトルバスの利用者アンケートの結果につきまして、前回の委員会でも報告申し上げたところでございますが、その内容につきましてさらに分析をしたということで、ここに20ページから21ページにかけて掲載しております。

利用者の属性分析ということにつきましては、ビジネスが6割強、以下観光、帰省という順番になっております。

アンケート結果に基づく課題の整理といたしまして、20ページのところでは乗り換え利便性につきましてということで、移動の不満という点では、大津駅の改札口に近いバス停を設けたことから少なかったということでございます。

21ページのところで、速達性に関する課題といたしまして、所要時間を不満と挙げる社は少なかったということで、引き続き運航された場合の利用運航は、7割以上の方が「利用する」というふうな結果が得られております。

運航本数につきましては、試験運航に1日5往復ということでありましたために、もっと多くやってくれないかという不満というものが上位に位置したことでもござります。続きまして、航空便との接続の悪さとい

うことが上位に位置しているということでございます。

運賃に関する課題といたしましては、試験運航での不満の改善点で料金の高さということが上位に位置しておりまして、鉄道とシャトルバスの利用による運賃が、既存のリムジンバスのアクセスと比較した場合に、阿蘇方面ではJRとシャトルバスの運賃が安い、一方で熊本方面が高くなっているという状況にございます。

こうした結果を踏まえまして、引き続き関係市町村や交通事業者などと連携いたしまして、本格運航ということに向けた調整、運賃割引だとか、あるいは運航ダイヤの調整などということを行っていきたいと考えております。そうしたことを通じて営業運航ということを早期に可能になるように、県としても頑張ってまいりたいと考えておるところでございます。

空港シャトルバスのさらなる高度化に向けた取り組みということにつきまして、現在国土交通省九州運輸局の公共交通活性化総合プログラムという予算を活用しまして、関係市町村、交通事業者などの検討委員会を開いて協議を行っているところでございます。肥後大津駅における列車とバスの対面乗りかえの実現など、大津町のまちづくりや周辺市町との公共交通機関の再編なども視野に入れながら、施策の方向性を取りまとめていきたいと考えております。

以上でございます。

○梅本観光物産総室長 九州新幹線を活用した観光振興、22ページ以降でございます。

変更いたしましたのは、25ページをお開きいただきたいと思います。

本年度の取り組みにつきまして25ページから書いておりますが、現在ちょうど、下のほうですけれども、冬～春のキャンペーンを行っております。この経済不況で国内客数が大

変減少しておる中で、さらに円高で国内客数がまた海外にシフトするなどのこともありまして、大変苦戦をしております。また、海外からもなかなか入ってきていないということなんですけれども、さまざまな手を尽くしまして、観光客誘致に努めたいと思っております。

26ページでございます。このページは、先ほどのキャンペーンの中身につきまして、この1月から3月にかけての主な取り組みにつきまして、黄色の線で引っ張っておりますところが新たな取り組みでございます。テレビ媒体、それからバス、JRなどの車内広告などを通しまして、熊本の観光を売り出しております。

とりわけ、4月からは高速料金がかなり割引になりますので、高速道路を利用して訪れていただきます観光客の方々に、高速のインターなどに熊本のチラシをまいたり、さまざまな取り組みをさらに強化をしていきたいと考えております。

27ページでございますけれども、キャンペーンの一環といたしまして、歴史回廊くまもとの発信、あるいは季刊誌を発行、その他のPRとして27ページの下のほうに「なごみ紀行」という県の観光サイトを持っておりまして、毎年60万件以上のアクセスがありますけれども、そのリニューアルを行いまして、検索機能の充実等を現在図っております。

28ページでございます。

先ほど述べましたキャンペーンが個人のお客様を主な対象とするのに対しまして、(2)で国内各地へのプロモーション活動及び多様な交流の促進しておりますのが、JRなどとタイアップしたキャンペーン、それから大手の旅行代理店と組んだキャンペーン等でございます。変更しましたのは、首都圏、名古屋、関西地域、福岡の旅行会社に対するプロモーションとして、熊本観光マーケットを広島で1月に開催をしております。このように

して、こちらから出かけていきまして、関西などの旅行マーケットの掘り起こしを行っていきたいと思っております。

②といたしまして、九州各県と連携した観光客誘致として、先般大変先生方お世話になりました、長崎・熊本・大分の横軸横断の議連を設立いただきましたけれども、このような御支援をいただきながら、南九州3県、あるいは横軸3県の連携強化をいたしまして、旅行商品の具体的な増勢を図っております。

②の一番下のところに阿蘇くじゅう広域観光圏の後に、「国の認定を申請中」と書いておりますが、雲仙天草広域観光圏という国の新しい広域観光圏整備法に基づいて、地域指定を現在16カ所全国で行っておりますが、それに追加してこの天草の広域観光圏の申請を現在しております、国のさまざまな今後の事業展開の受け皿づくりを行っております。

29ページでございます。

⑤として、東京ミッドタウンで「くまもとウィーク」を開催いたします。3月12日から25日までの約2週間。メインは14・15日ですから、あしたあさって、土日を使いまして「くまもとフェスタ2009」というのを、この六本木のミッドタウンで大きく展開して行います。この両日だけでも3万人程度の方々を対象にして、知事とのトップセールス、それから物産展、食のアピール、こういったことを図りたいと思っております。

⑥として、S.L.人吉が復活いたしますので、4月25日からの出発にあわせまして、この半年間集中的にS.L.人吉を売りまして、熊本・八代・人吉を結びます観光の掘り起こし、それからアピールをやりたいと思っております。

⑦として、サッカーキャンプでございますが、ことしは韓国から2チーム、それからコンサドーレ札幌のキャンプをすることができました。

⑧として、教育旅行でございます。30ページでございますけれども、修学旅行の誘客についても、各受け入れ団体とあわせまして行っております。

また、⑨でございますけれども、3月17日には、来週ですけれども、新しい観光のスタイルとしてのコンベンションとか、スポーツ合宿とか、あるいは産業観光などについて取り組もうということで、市町村などに呼びかけまして、プロモーション活動をするネットワークを発足する予定としております。

(3) でございます。ここが県内の旅行商品のつくり込みでございます。

④で公共交通機関とレンタカーを組み合わせた旅行商品などを、旅行代理店とタイアップしてつくり込んで発信をしております。

(4) が、おもてなしでございますけれども、地域振興局単位で約400人が受講されまおもてなし講座を開催いたしました。

また、31ページの②でございますが、女将の会を2月17日に発足いたしまして、おもてなしの取り組みを強化してまいります。

最後に、(5) が海外からの誘客でございます。韓国はかなり苦戦をしておりまして、こういうときにはほかの国のマーケットを開拓しようということで、シンガポールの旅行博、それから台湾、上海、タイなどへの働きかけを強めております。とりわけ、ちょうど現在、黄色で引っ張っておりますが、台湾(台北市)で路線バス20台に、熊本観光のラッピングバスを走らせております。

それから、タイ旅行博に初めて職員を派遣いたしまして、大いに売り込みをしてまいりました。

それから、31ページの下から、海外へのPR活動として、雑誌社を呼んだり、テレビ局を呼んだり、あるいは右のほうに、旅行代理店を呼びまして盛んにアピールをしております。

32ページでございますが、例えば中国から

は、32ページの一番上の四角のところが中国ですけれども、右のほうに上海クルーズ船の視察団の受け入れ、あるいはこういった形で中国から大量にお客様を送り込むクルーズ船がありますので、これを八代港に着けて熊本でショッピングさせるようなものができないかということで、売り込みをやっております。

以上、観光振興の取り組みでございました。よろしくお願ひいたします。

○佐藤新幹線都市整備課長 資料の33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でございますが、前回の資料から並行しています下線のところを中心に御説明をいたします。

まず、計画概要の最後から3行目ですけれども、在来線熊本駅舎のデザインにつきましては、現在県の意向を踏まえて、JR九州が安藤忠雄氏に委託を行っており、平成21年度秋までにデザインを示すことができるよう進められているところでございます。

次に、熊本駅周辺整備の各事業の進捗状況については、本年度、平成20年度末の事業費ベースの進捗率に修正しております。

①の熊本駅周辺整備の連続立体交差事業につきましては、事業費ベースの進捗率が31%、用地取得の進捗は99%となっております。この連続立体交差事業は、新幹線開業予定の平成23年春ごろを目標に、現在の在来線を新幹線高架下へ2次幹線として切りかえまして、その後高架橋の工事を本格化させていく見込みでございます。

次に、資料の34ページをお願いいたします。

これは熊本駅周辺の幹線街路の進捗状況についてでございます。各路線ごとの進捗は右の表の、一番右端の欄に記載のとおりでございますが、この中で新幹線完成までに整備を進める計画の、これは②、③の春日池上線、④の熊本駅北部線、⑥の熊本駅城山線の1工区、それに⑦の熊本駅帶山線の合計5路線に

つきましては、新幹線完成時までに必要な事業費ベースの進捗率が76%、用地取得の進捗は100%となっております。

次に、35ページをお願いいたします。

これは、熊本市が事業主体であります区画整理事業と再開発事業の進捗率でございまして、進捗はこの表のとおりでございます。

次の36ページをお願いいたします。

これは新幹線新玉名駅周辺整備のアクセス道路の進捗状況でございまして、進捗状況はこの右の欄のとおりでございます。

以上でございます。

○内田都市圏振興室長 少し戻りますが、35ページをお願いいたします

新熊本合同庁舎の整備につきまして、別添の資料2で御説明をいたします。

まず、経緯についてでございますが、昨年7月にA棟は工事に着手しております、同月PFI事業で実施されるB棟の入札公告が行われました。その後、B棟は10月に事業者からの入札書及び事業提案が提出されました。12月に地方分権改革推進委員会の第2次勧告が出され、予定されておりました開札が延期されました。しかし、今年2月には開札が行われ、落札者が決定しております。

次に、今後の予定ですが、A棟につきましては、平成21年度予算が確保され、来年度末に完成予定です。

B棟につきましては、今年度中に事業者と契約が締結される見込みでございますが、今月中に策定予定の国の出先機関の改革に向けました工程表などとの関係で精査されることになっております。

B棟の今後のスケジュールにつきましては、最下段に記載しているとおり、平成22年7月に工事に着手し、平成24年10月に供用開始予定でございます。

次ページに、熊本合同庁舎の全体計画を示しております。

以上で説明を終わります。

○戸塚道路整備課長 委員会資料の37ページをお願いいたします。ここからは2としまして、高速交通体系についてということでございます。

道路整備課といたしましては、(1)の高規格幹線道路等の整備ということで御説明いたします。

1の高規格幹線道路の整備ということでございまして、最下段の米印のところ、全国の高規格幹線道路の供用延長ということで数値を挙げております。これは時点修正ということで、前回10月末現在の数値を示しておりましたものより22キロ増えまして、9,408キロというふうになっております。全体の率、それと県内延長については変わりございません。

続きまして、38ページでございます。

整備手順ということで、このページ、国土開発幹線自動車道と一般国道自動車専用道路の手順のフローを示しておりますけれども、今般国土交通省のほうで、高規格幹線道路のうちで一般国道として整備しております自動車専用道路の計画決定手続を見直しまして、これまで第三者機関の審議を経ないで道路局長が決定しておりますけれども、それを今回社会資本整備審議会の議を経て国交大臣が決定すると、このように改まったということでございます。この黄の下線の部分がそれに該当いたします。

続きまして、40ページをお願いいたします。

路線別内訳ということで御説明いたします。

まず、九州縦貫自動車道でございます。

現状の欄のポツの2つ目でございます。北熊本サービスエリア、それと小川バス停のスマートインターチェンジの設置につきましては、地元市町のほうで調査検討を実施中であります、平成21年2月3日に関係機関によ

ります勉強会を設立して、ここでいろんな議論を行ったということでございます。

続きまして、41ページの南九州西回り自動車道の欄でございます。

現状のところの日奈久芦北道路でございます。2つ目の田浦IC～芦北IC（仮称）でございますけれども、延長8キロ区間、従来国のはうで事業を進めておりますけれども、20年度末の完成目標ということになっておりましたけれども、先般公表されまして、21年度の第1・四半期までずれ込むということで、供用予定がこのように21年度の第1・四半期ということになっております。

また、芦北出水道路につきましては、芦北一津奈木間につきまして用地買収進行中でございましたけれども、20年度の補正予算で一部工事に着手するというふうな話を聞いております。

続きまして、2の地域高規格道路の整備ということでございますけれども、42ページをお願いいたします。

こちらのほうの整備手順でございますけれども、先ほどの高規格幹線道路と同様でございまして、このフローの中の中ほどの区間（事業単位）の指定ということでございますけれども、3番の調査区間、4番の整備区間、これはいずれも道路局長、都市局長が指定しておりますけれども、下のほうの米印に書いておりますとおり、高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有するものについては、社会資本整備審議会の道路分科会の議を経るというような改まっています。

路線別内訳といたしまして、43ページから44ページにいっておりますけれども、この中で特に大きく変わった部分というもの、45ページの熊本天草幹線道路について説明いたします。

現状の欄のポツの3つ目でございます。宇土道路、延長約7キロということで、この区間は国のはうで事業を進めている部分でござ

りますけれども、平成21年2月13日から、現在調査区間の部分でございますけれども、道路計画を検討するということで、国交省・県・宇土市で連携いたしまして、アンケート調査を実施し現在調査結果を取りまとめというふうになっております。

区間は宇土市城塚町から宇土市上網田町ということで、概略的なルートについて決定いたしまして、さらに路線ルートを絞り込んでいくということで、これを行いまして、次の整備区間に向けて展開をしていくというようになります。

そういったことで、今後の取り組みといたしましては、一番最下段の欄の、一番下の表のポツの2つ目ですけれども、宇土道路につきましては、調査検討の促進を国に働きかけていくというふうにしております。

続きまして、46ページでございます。

建設活動促進ということで、要望活動のその後の状況を報告いたします。

まず、1つは、九州横断自動車道延岡線建設促進協議会における活動ということで、昨年12月20日の日に、九州横断自動車道延岡線熊本・宮崎女性のつどいin五ヶ瀬というのが開催されております。これは熊本県、宮崎県両県の道づくりを考える女性の会の主催ということで、県といいますか、この促進協議会といたしまして後援しております。主な出席者といたしましては、本県の土木部長、宮崎県の高速道路対策局長が出席しております。

2番目に、南九州西回り自動車道建設促進協議会における活動ということで、47ページになりますけれども、2月10日の日に、国土交通省九州地方整備局のほうへ、南九州西回り自動車道建設促進期成会、これは沿線の市町村自治体でございます、それとあと熊本県議会の県南振興議員連盟、それと鹿児島県議会の南九州西回り自動車道建設促進議員連盟と合同で要望活動を実施しております。県レ

ベルでは、本県から土木部次長、鹿児島県からは土木部長が出席しております。

以上でございます。

○高田交通対策総室長 続きまして、航空路線の利用促進についてということで説明申し上げます。

お手元の資料49ページをお願いいたします。

まず、国内線の振興についてであります。

現状といたしまして、マルの3つ目のところで平成20年度の利用状況ということでございますが、昨年夏場以降の景気減速に伴うビジネス需要の急速な減退を受け、大阪線、名古屋線は9月以降、東京線は11月以降で、対前年同期を大幅に下回るようになった結果、本年の1月までの利用者数は、昨年度同期と比較しまして1.7%減の254万4,000人となっております。

現在、来年の秋に完成が予定されております羽田空港の第4滑走路の新設工事に関しまして、昨年12月に国土交通省で工事完成後の発着枠配分基準を検討する懇談会の第1回会合が開催され、その席上で、国内線用に供される新たな発着枠が1日往復37便であること、またその配分方針を本年7月ごろまでに取りまとめる予定であることが明らかになっております。

続きまして、本年7月に開設が予定されております熊本-静岡線に関しまして、静岡空港の開港につきまして、昨年末に静岡県から、本年6月4日に開港する旨が正式に発表されております。

また、昨年12月には、静岡県議会空港利活用議員連盟と本県議会議長及び新幹線及び高速交通対策特別委員会委員との間で行われました意見交換会の開催など、現在熊本-静岡線の開設に向けた取り組みに関する協議が行われるなど、開設に向けて両県間の連携は進みつつあるところでございます。

この熊本-静岡線の運航主体でありますフジドリームエアラインズでは、本年2月末に航空運送の事業許可がおり、また同月には76席の航空機材を調達するなど、本年7月の就航に向け順調に準備が進められているところでございます。

最近の国内路線をめぐりましては、本年度下期に燃油高騰を要因とした収益悪化、それから急激な景気後退を伴う航空需要の減退を受け、次年度におきましてもさらに国内路線の縮小を進める予定ですが、阿蘇くまもと空港の発着路線は該当はございません。しかし、非常に厳しい状況が続いているところでございます。

続きまして、50ページ、今後の取り組みというところでございますが、来年秋に予定されております羽田再拡張工事完成後の発着枠の拡大をにらんだ東京線増便の実現や熊本-静岡線の利用促進など、路線振興に向けて積極的に取り組んでまいりたいと思います。

東京線の増便につきましては、スロット懇談会の検討状況を注意しながら、経済界を初め関係機関・団体とも連携し、国や航空会社に対しまして東京線の実績をPRするなど、発着枠の獲得に向けた働きかけを強めてまいりたいと考えております。

また、熊本-静岡線につきまして、就航情報のPRや利用促進の取り組みを本格化させてまいりたいと思います。

さらに、平成23年春に予定されております九州新幹線の全線開業後の影響が懸念されております大阪線につきましても、航空会社と協調しながら、大阪線のさらなる利便性の向上を図るなどの対応について、検討をしてまいりたいと考えております。

以下、参考で、阿蘇くまもと空港の利用状況など、前回の委員会からの時点修正の資料としてデータを加えております。

52ページのところには静岡空港の概要ということで、52ページ及び53ページ、こちらも

時点修正をさせていただいております。

54ページ、55ページにつきましても、国内路線の見直しの状況や羽田再拡張工事の概要につきまして、資料として掲載をさせていただいております。

続きまして、56ページになります国際線の振興についてであります。

現状につきまして、4つ目のマルのところになりますが、熊本ーソウル線につきまして、韓国経済の落ち込みに伴うウォン安などの影響で、外国人等の韓国人旅行者が激減する中、阿蘇くまもと空港におけるソウル線につきましても、本年度2月まででございますが、利用者数としまして、昨年同期と比べて6,000人以上減少しているという状況になっております。

日本人利用者は昨年同期を2,000人以上回っておりますものの、韓国人の利用者が8,000人以上減少しているということでございます。特に、昨年末にかけまして韓国人の利用者が大幅に減少し、全体の利用率も昨年12月36.1%に減少したということから、アシアナ航空といたしまして、熊本ーソウル線の運休を含む路線見直しを行う意向も示されました。しかしながら、1月以降阿蘇くまもと空港国際線振興協議会を中心としました緊急利用促進対策も呼び水となり、日本人利用者が急増したということにより利用率も回復し、今後も現行運航体制が維持されることとなっております。

最後に、阿蘇くまもと空港の国際チャータービーの状況ということにつきまして、本年度全体としては便数、利用者数7割前後にとどまっておりますものの、台湾線につきましては昨年度並みの運航便数が確保され、利用者数も10%増加しております。また、本年2月に、本委員会におきましてチャイナエアライン本社を訪問され、熊本－台北線の定期便化の実現可能性を高めていくためのチャーター便の利用促進に連携して取り組んでいくこと

などにつきまして、協議をしたというところでございます。

57ページをご覧下さい。

今後の取り組みについてでございます。

まず、熊本ーソウル線につきまして、引き続き日本人の送客を増加させることにより、現行運航体制の維持を確実に図ることを基本に、高校生の修学旅行をはじめ国際交流の拡充にもつながる利用促進対策に、積極的に取り組んでまいりたいと考えております。また、アシアナ航空に対しましては、引き続き、日本人利用者が利用しやすいダイヤの変更につきまして、強力に要請してまいりたいと考えております。

さらに、韓国人の利用者の増加を図るため、観光部局とも連携しながら、効果的なインバウンド対策について取り組んでまいりたいと考えております。

新たな国際定期便の開拓に向けて、底堅い需要が認められる台湾線を中心に、関係の航空会社、旅行代理店との連携強化を図り、利用促進に努めてまいりたいと考えております。

57ページから60ページにかけましては、国際線の利用、推移などにつきまして、前回委員会からの時点修正ということでまとめておるところでございます。

最後に、資料61ページになります、阿蘇くまもと空港の施設整備・機能強化等についてであります。

現状につきまして、前回からの動きといたしまして、現在、国土交通省におきましてターミナルビルの前面道路の改良など、ターミナルの地域整備の検討を進めており、次年度からターミナル前面道路の改修などの事業設計に入る予定となっているところでございます。

次に、阿蘇くまもと空港における航空貨物についてでございますが、現在航空貨物需要などについての検討を、商工や農水などの府

内の関係部局とも連携し進めておりますとともに、商工会議所など経済界とも連携し、航空物流をめぐる課題や方向性につきまして検討に着手したところでございます。

現状の最後のマルのところでございます。阿蘇くまもと空港のPR、愛称の普及ということでございますが、現在PR推進協議会におきまして、今月末まで阿蘇くまもと空港のイメージキャラクターを募集するなど、民間主導の取り組みも見られているところでもございます。

今後の取り組みといたしまして、ターミナル前面道路の混雑緩和の方策やレンタカー、駐車場の確保など、県から申し入れを行っているところでもございます。その着実な実現が図られるよう努めてまいりたいと考えております。

航空貨物につきまして、当面の取り組みにつきましての方向性を検討してまいりたいと考えているところでございます。

説明は以上でございます。

○早川英明委員長 以上で説明は全部終わりました。

暫時休憩をして、質疑に入りたいというふうに思います。

5分程度休憩いたします。

午前10時48分 休憩

- - -

午前10時55分 再開

○早川英明委員長 それでは、休憩前に引き続いて会議を開きます。

質疑はございませんか。

○渡辺利男委員 それでは、新幹線についてお尋ねをいたします。

いよいよあと2年で全線開業という時期になりました。ことしの正月の新聞だったか、JR九州の石原社長が、大阪への直行便は1日何便になるというふうな話までされておっ

たわけです。それで、意外と少ないなどびっくりしたんですけども、この九州新幹線のダイヤの設定のあり方と、それから料金の設定のあり方についてちょっとお尋ねをしたいと思います。

ダイヤの設定についてそういうことを言われるということは、JR内部では相当進んでいると思いますけれども、今把握されているので、九州新幹線1日何便走って、そのうち鹿児島ー新大阪直行便は何便になる見込みなのか、その直行便は熊本県内の各駅には全部とまるのかどうか、それをまず知りたいと思います。

ダイヤの設定のあり方というのはどうなんですか。これはすべてJRがいいようにやつていいんですか。それとも、東京ー博多間は地方の負担なしに新幹線できましたけれども、今度の九州新幹線、熊本県だけでもトータル2,100億円ぐらい出しているわけですから、私はいろんな意味で地元の要望を言う権利はあると思うんですけども、KANSAI戦略とかいろいろ今から頑張ろうとしているときに、そういうのを関係なしに、JRの判断だけでダイヤの設定をされたらちょっといかがなもんかなと思いますので、今後のダイヤの設定のあり方はどうやって決めていくのかということ。

それともう1つ、料金ですね。きょう委員長あいさつにもありましたように、台湾に行って新幹線を視察してきました、その成果をぜひ生かしてほしいということでありましたので、見てきました、台湾は意外と新幹線の料金が安い、最初から最後まで乗っても5,000円ぐらいということですし、また時間帯によって非常にこまめに料金割引制度が導入していました。

ですから、会社のほうでなくて、あれは外交部の方でしたかね、前の夜に会食したときにお話を伺った中で、在来線はどうなりましたかと聞きましたら、いや在来線に乗る者は

がたっと減りました、しかし新幹線にみんなシフトしても、料金が高くないもんだから、そんなに抵抗感はないようですよというふうなお話を伺ったんです。

それで、この九州新幹線の料金の設定についても、今八代一鹿児島間が5,000円ですね、結構高いんです。だから、新玉名駅の構想としては定住圏構想を出していますけれども、これ料金が安くならないと、博多に通勤でいこうかとか、通学でいこうとかとかシフトしないと思うんです。だから、長野新幹線を例にとっても、長野一東京間が1時間になったら、結構女子大生ですね、東京にいらっしゃる女子大生、月10万以上仕送りするよりも、自分の家から通わせたほうがうんと安くて安全だということで、相当シフトをしているという調査が出ています。

そういうふうにやっぱり玉名あるいは熊本、30分ぐらいで行けるようになるわけですから、そうなりますと、料金さえ安ければ、熊本県の方で福岡に就職されている方、あるいは福岡方面の大学に通っている学生さん、そういう方はかなり新幹線通勤通学に変わらんではないかと思いますから、ぜひ料金を九州新幹線は安うせろという権利はあると思うんです、地方も金出しておるわけだから。だから、この料金設定について地方は口出しができるのかどうか、そういうところをお尋ねしたいと思います。

○高田交通対策総室長 九州新幹線の全線開通後のダイヤとそれから運賃ということについてでございます。現在走行しております新八代一西鹿児島間の場合で、正式な発表としては列車ダイヤは3カ月前、それから運賃・料金については4カ月前に発表されたということでございますが、いろいろ私ども聞いているところでは、九州新幹線は1時間当たり4本ではないか、あるいは直通の本数としては少なくとも1時間に1本ではないかといわ

れているというふうなこともございます。

私どもとしましても、関西方面への直通列車ということにつきまして、あるいは新幹線の本数ということにつきまして、さらに利便性を図ることができないか、ふやすことはできないかということは思っているところでもございまして、JR九州や西日本など鉄道会社に対しまして、さらに利便性が高くなるような形での本数ということにつきましては、要望してまいりたいというふうに考えております。

運賃ということにつきましても、やっぱり利用促進ということからすると、高い運賃だと乗りにくいところがございます。先月の台湾視察の中でも、新幹線の時間帯あるいは曜日によって、35%割引だとか15%割引だとか、そういった設定もされているところもありました。そういう形で、利便性の高い運賃設定ということが実現できるように、運賃につきましても鉄道事業者に対しまして要望していきたいというふうに考えておるところでございます。

○渡辺利男委員 要望しかできないわけですね。そういうのを決める正式な代表者としてそういう会議に入るとか、そういうことはできないのか。

それから便数、ダイヤの設定のあり方についても先ほど言いましたように、通勤通学客をなるべくシフトさせたいと思うならば朝夕はふやしてほしいし、そういうのをやっぱり当然言っていいはずだと思います。

それから直行便ですね、鹿児島それから新大阪まで1時間に1本だと言われました。これはどうなんですか、熊本県内各駅は全部それは停車するんですか、しないんですか、そのところがわかりません。

○高田交通対策総室長 列車の停車駅とかにつきましては、申しわけございません、現在

私ども把握していないところでございます。
わからないところでございます。

○小杉直委員 7ページ、高田総室長に認識の問題と、土木部長に取り組み状況をお尋ねしたいわけです。

本県の財政負担の表が載っていますね。相当の負担額ですが、数年前から公共事業の抑制がずっと毎年あります、それからまた世界不況が同時に重なってしまって、県内の建設産業界は青息吐息というよりも、ほとんどが倒産寸前の窮地に追い込まれておる状況です。

数日前に熊本県内の老舗の設備会社が倒産をいたしておりますが、このような本県の財政負担に関して、県内の建設産業界を中心とした県内関係者に対する何といいますか、仕事の配分というのは、まず認識は、国交省から来た高田総室長はどうやん思うですか。

○高田交通対策総室長 事業ということにつきまして私としては、地元の新幹線ということで、この完成に向けてこれまでもしっかり取り組んできたわけでございますけれども、やはり地元の事業者の皆さんを交えて、この完成に向けてしっかりとやっていく形にならないといけないのかなというふうに思っているところでございます。

○小杉直委員 土木部長に関連してお尋ねですが、土木部が作成しておるグラフなんか見てみると、ピーク時の公共事業の発注から見ますと、今約4割の発注といわれております。それから、補助事業以外の単県事業費の中もかなり、3分の1ぐらい新幹線に持つていかれておるもんですけんね、やっぱり一般事業というのが非常に極端に熊本県内減つておるわけですが、その中でこれだけの負担を県がしておる新幹線事業で、地元建設産業界

等に対する配分の方針というのは、土木部はどう考えておられますか。

○松永土木部長 土木部といたしましては、県内企業でできるものは県内企業でやろうという大前提のもとで、この新幹線だけに限らず国が行う事業につきましても、県内企業の参入機会をふやしてくれという要望は申し入れております。

ただ、県あたりで発注しております工事費の内訳をずっと見てみると、九州の中でも最も高く、県内の企業が受注している事業というのは、九州の中でもトップクラスでございます。

まだまだこういう新幹線とか国直轄事業につきましては、まだ県外の大手とか受注している部分もございますので、その点につきましては工事内容であったり、例えばPCであったら県内の経験があるところが参加できないかとか、そういうことまで踏み込んで県内企業が受注できるように、いろいろ対策を今検討しているところでございます。

○小杉直委員 九州でトップクラスで、どの部分がトップクラスですか。

○松永土木部長 地場企業が全体発注、例えば県なら県が発注しておる割合の中で、地場企業がどれくらいぐらい受注しているかというパーセントで示したものでございまして、熊本県の場合が93%は地場企業で受注している、残り7%ぐらいが県外企業が受注しているというデータ、その先は詳しく把握しておりません。

○小杉直委員 まれには各県の枠の違いはあっても、熊本県の枠は小さくとも、その中の地元発注率は高いんですよという意味ですな。

○松永土木部長 そうです。

○小杉直委員 それで、具体的に、新幹線工事に関しては地元企業はどの程度お願いし、実際実績的にはどの程度やっていただいているですか。

○松永土木部長 新幹線の事業については私ちょっと今データを持っていないんですが、これは調べてでも。

博多ー新八代間の工事につきまして、これはデータがちょっと古うございますが、20年8月現在でございますが、全体のうち18%が県内企業が受注しているという状況です。

○小杉直委員 その18%というのは元請ですか。

○松永土木部長 これは元請としての契約で18%でございます。

○小杉直委員 そうですか。ずっと以前よりも少しはふえてきておるわけですね。それで、新幹線工事というのは、やっぱり鹿児島本線、在来線を走らせながら並行しての工事ですから、非常に専門性があって、安全性に経験を持つておる業界でないと難しいところがありますけれども、今言った18%の元請、さらにそれをできるだけふやしていただく、あるいは元請が無理なときには下請とか、場合によっては部分請とか、そういうことにもできるだけ強い方針で、関係方面に引き続き努力していただくようにお願いしておきます。結構です。

○山本秀久委員 さっきの渡辺委員に関連するんですけども、新幹線が鹿児島と八代間に開通したときに、ローカル線の鹿児島本線、あのときに今ちょっと関連したんだけど、ダイヤがでたらめだった。あんたさっきいろいろ

ろ検討してやっているというけど、実際鹿児島本線のときにはすべてがでたらめなんだ。だから、それを修復させたことが何回もある。

ホーム、それに乗りかえ時間帯。年寄りと学生が乗るのに、乗りかえするときも、今度は向こうまで渡って乗りかえしなきゃならない。そうすると、時間帯がそこでまた1時間ばかりある。だから、あなたの場合じゃなかったけど、何回も修復させた経験があるから、よくそこは考えてやっていただきたいということを申し上げておきたいと、これは要望しておきます。

もう1つは29ページ、観光と物産、この前ちょっと新聞で見たんだけど、「きよまさくん」でできただろう、熊本の「きよまさくん」で名前もとて、ああいうのをうまく利用して生かしたような方法は考えてないのかな、キャッチフレーズの中に出てきてないから。

○梅本観光物産総室長 新幹線の関連で、いろんなところに熊本の観光素材を売り込みにいきますけれども、そのときにああいうキャラクターに来ていただいて、そして一緒に売り込みをしております。それで、既に「ひごまるくん」というのが今熊本城のキャラクターとしてありますので、そちらを今利用しているんですけども、新しいキャラクターができたということで、そちらとはまだタイアップしておりませんが、既にそういった感覚の仕事はしております、熊本の売り出しとして。

○山本秀久委員 なるだけ、報道されたんだから、そういうのをうまく利用していくことが一つのイメージにつながっていくんじゃないかなと私は思います。

○梅本観光物産総室長 ありがとうございます。

○山本秀久委員 そしてあるとき、また前に話が戻るけれども、おれんじ鉄道のときもキャラクターをつくれと言ったわけです。まず、小学校か中学校あたりにおれんじ鉄道の認識をさせるのに、ポスターを募集したらどうだと言ったことがある。そのポスターをとるとということは、キャラクターをつくるためのポスターだった。そしたら、何だ、とんでもない、発想が違うんだ。ポスターだけに終わっておるわけだ。そして地元町長なんかに、普通は還元するが、市町村長は全然入っていないくて、それを今度は審議するときも全然審議させていないわけだ。

そういう感覚がちょっとおかしいんだ。だから、今度は新幹線の開通に統一して、そういう大まかな範囲で、幅広い発想を持ってやつていかぬと生きていかぬと私は思うから今注意しておるわけだ。だから、そういう点でいつも検討してください。返答は要らない。

○梅本観光物産総室長 わかりました。

○鎌田聰委員 濟みません、10ページの新幹線の事業費関係ですけれども、国の負担金ということで、鹿児島ルートで790億円の増ということで出されておりますが、これは確定した額なんでしょうか。それとも、これから、790億から国が3分の2、残りが県負担ということの理解でいいんでしょうか。

○佐藤新幹線都市整備課長 この790億というのは、総事業費の増額分ということでございます。ですから、県負担額といいますのは、またそれから例えば3分の1というふうな形になります。これはその前の総事業費がこれだけふえるということでございます。

○鎌田聰委員 では、790億から3分の2が国ですね。

○佐藤新幹線都市整備課長 はい。

○鎌田聰委員 そして3分の1が地元ということで、福岡、佐賀、熊本で負担される。多分、熊本で150ぐらいは負担せなんということですね。

○佐藤新幹線都市整備課長 県の負担額が幾らになるかにつきましてはまだ明らかにされておりませんので、今運輸機構のほうと要因等も含めてやりとりをしている最中でございます。

○鎌田聰委員 はっきりした額はわかりません、予想でいうならそのくらいですね。そういうことになりますので、かなりこれまでの1,353億円にまた100何億かというと、かなり額的に大きいですし、それと理由が、15年4月の計画額と20年、去年の4月ぐらいの計画額での資材高騰分とかを比較してということで、資材はまた20年4月時点で上がっておったかもしれませんけど、また今後下がっていく可能性もあるですね。その辺も見きわめにやいかぬし、資材高騰分が大きくウエートを占めるのか、地質の部分でのウエートを占めるのか、それは原因どっちなんですか。

○佐藤新幹線都市整備課長 大きな要因としては物価の上昇分、それから地質不良、それから急速施工とか、それから環境対策、そういうふうなものが主な理由というふうに聞いております。

○鎌田聰委員 主な理由はそうでしょうけれども、やっぱり財政負担が厳しい財政状況のときに伴うわけですから、そこはきちんと詰めた上で、これはいつまで額が決まるんですか。そういう額を決める際にはかなり県の意見ということで言うてもらわぬといけないと思います。

○佐藤新幹線都市整備課長 先ほど申し上げましたように、要因につきましては、今実際建設をしております運輸機構のほうと内容について協議中、いろいろ向こうから詳細な説明を求めているということでございます。

○鎌田聰委員 詳細な内容があつてこれが出てきていると思うんです。詳細な内容がないままに全体で4,100億円、鹿児島ルートで790億円増ということは出てこないはずですから、そこはきちんと説明をもらって、完成間近にして割り勘がこがしこふゆっとですよく言われても、当初の約束ができるだけ履行してもらうように、国に対して強く要望していただきたいと思います。

○佐藤新幹線都市整備課長 まず、要因のほうを、運輸機構とやりとりしてはっきりさせた上で、そしてまた負担額については軽減の要望をこれからしていきたいというふうに考えております。

○鎌田聰委員 よろしくお願いします。

○大西一史委員 今のと関連します。今の問題について、うちの会派の吉田議員も代表質問でこれは触れられてきたわけですけれども、今小宮部長の当初の説明の中で、できる限り負担軽減される、福岡県、佐賀県とも連携して国に対して働きかけをしていくというような話でありましたけれども、福岡、佐賀あたりと事務的なレベルで何かそういう話し合う場というのはこれまでにあってるんですか。

○小宮地域振興部長 事務的には福岡、佐賀の交通担当の部署とは、それぞれ持っている情報を共有して打ち合せ等々はしております。ただ、現時点におきまして、運輸機構側

からこの件の、例えば県内の工事でこのぐらいの内示があつてこれだけコストがふえているんだという、詳細な説明はまだなされておりませんので、我々としてはそこをきちっと聞いた上で、どういうふうにうまく連携してそれをベースに、今まさに政令で地元3分の1等々の負担が決まっておりますので、最終的には国のほうにそこを、まさに負担のあり方について、厳しい財政状況に置かれておりますから、その根っこから変えるのか、もしくはそこを置いた上で、別の例えば手段で地方の負担が軽くなるような何らかの仕組みを考えていただくのか、いろいろ考え方はあるかと思いますけれども、それについての働きかけを強めてまいりたいと考えております。

少なくとも九州新幹線鹿児島ルートにつきましては、23年度開業ということは、まさに熊本も福岡も佐賀もそれを前提として、今地域づくりその他もろもろのすべてが動いております。ですから、そこは前提としつつ、地方の負担はできる限り下げてもらうという方向で、今後その詳細な話を聞いたところで、5県とも連携しながら要望を強めてまいります。

○大西一史委員 今お話があつて、事務レベルでの説明で、各県とも協調してやっていくというのが、単独ではなくて必要なことだろうというふうに思いますが、完成年度が例えば工事費負担をしなかったことによっておくれることがあつてはならないというふうに思います。ですから、そこだけは絶対にくぎを刺しておいていただきたいと思います。

そして、負担の云々については、開通後でももう一回協議するなり、そのぐらいの覚悟を持ってやっていただきたいということです。佐賀県の古川知事あたりも、そういった増額には、負担には拒否するというふうな姿勢を明確にされていますし、福岡県の麻生知

事も、あれは新年度の予算にたしか盛り込んでおられますね。

ですから、熊本県の先ほどの話では、22年度の当初予算あたりに入ってくるのじやないかというような話ですけれども、負担を全くしないかどうか、するかしないかということに関しては、やはり内容を聞いてみなきやわからぬわけですけど、別に向こうから何も言ってこぬのであれば、わざわざ負担はしませんよという姿勢だけ示しておけば、それ以上やぶ蛇にならないようにするというのも一つの手かなと思わぬわけでもないですけれども。ただ、いずれにしても、明確に県民に説明できるようなことでなければ、これだけ財政厳しい中では、先ほど鎌田委員も御指摘のとおり、簡単に納得できる問題ではないだろうというふうに思います。ですから、その点はしっかりと伝えていただきたい。

そして、国土交通省の金子大臣も、若干この辺の負担の軽減策について検討するというような姿勢を示していくという報道も一部あってますので、その辺も含めて、できるだけ地方の財政状況をよく見てほしいということを、しっかり要望をしておいていただきたいというふうに思います。

それと、続けてちょっとよろしいですか、新幹線の話とそれまして、今度は空港の話なんですけれども、羽田が先ほど再拡張されるからということで、東京線あたりを増便というような話も出ていて、非常に歓迎したいなというふうに思います。利便性が高まるというふうに思いますし、そういう意味では歓迎するんですが、ただこれは空港のリニューアルを、ちょっと61ページから62ページにかけて記載しております。

私も大体月に1～2回は上京をする、飛行機を利用する機会があるんですけれども、そのときにやっぱり一番今の現状の空港の問題として感じるのは、保安検査場です。これが今3ゲートたしかあると思うんですけど

も、例えば朝8時とか、特定の便が集中する時間帯はものすごく並ぶんです。行列です。これは恒常に、私行つて、大体毎回そういう思いをしていますので、お土産物屋さんのほうまでずっと並びますね。

また、そういう状況ですから、3カ所フルにあけてもとても対応できていないということで、しかも階段上がってすぐのところで非常にみっともないというか、要はお土産物を買う人たちも非常に邪魔になる。向こうにお土産物とかレストランとかいっても、また戻ってくるということで、これは場所の問題も、場所の変更あるいは保安検査場のそういうゲートの増設あたりは、当然検討しなければいけない課題だというふうに思いますけれども、その辺をどのように考えておられるのか。

あるいは、これはどこがやるのかわかりませんが、空港ビル、あるいは関係の団体にきちんとそういう要望をしていただきたいということですけれども、その辺の状況についてどういう認識を持っておられるのか、ひとつ聞かせてください。

○高田交通対策総室長 空港ビルディングのリニューアルにつきまして、保安検査場の内容あるいは場所をどうするかということにつきましては、空港ビルディングのほうで今中心に考えているというところでございますが、数をどうするかとか、場所をどう対応するのか、そういうことにつきまして、最終的にこうするというようなところについて、私ども今現在把握している、正式な形で受け取るもののはございません。

私どもとしまして、確かに朝かなり並ぶというような中で、今の現状だと土産物のカウンターのほうまでずっと並んでいたりというようなことが見られるところでもございます。実際、利用者の利便性という観点から、空港ビルなど関係者に対していろいろ話もしていきたいと思っております。

○大西一史委員 このレイアウトの問題も、せっかくこれ耐震強度不足の解消とか、チケットロビーの狭隘化の解消とか、ビル関係で書いてありますけれども、こういう部分に関して検討されるんであれば、こういう保安検査場あたりの位置関係、今こっち側の3番、4番ゲートというんですか、もうちょっと真ん中ぐらいにして、両方を各航空会社が入りやすいようにするとか、何か少し工夫をしたほうがいいのではないかなというふうに思います。

それから人の流れ、動線というのをしっかり考えていただきたいというふうに思いますので、これは要望としておきますので、また空港ビルディング、あるいは関係航空会社等々と連携をとって考えていただきたいというふうに思います。

それと、せっかく空港ビルディングを改修するのであれば、UD化あたりもしっかりと、UDも最近余り聞かなくなりましたけれども、ユニバーサルデザイン化をしっかりと、やっぱり古い建物ですから、その辺がまだまだかなという部分は一部ありますので、その辺をやっていただきたい。

あと要望をするとすれば、空港レストランの食事あたりも余りおいしくないですね、正直言うて。正直言っておいしくない。申しわけないけど、僕は嫌われると思うけれども、余りあれですけど、正直言って利用者サイドに立てば、もう少しその辺のテナントも含めてよく考えてみたほうがいいんじゃないかなと思いますので、要望としては以上申し上げておきます。

それともう1点、この空港に関係して、駐車場スペースとか、前面道路の混雑緩和とかということが今問題になっていますけれども、前にもこの委員会で指摘をさせていただきました。要は空港の前の駐車場ですね、あれについてもう少し利便性を高める、例えば

2階建てにするとかいろいろ、これは今現在財団法人の空港環境整備協会が管理するというふうなことでありますけれども、これに対してしっかり要望してほしいということを前言っていたんですけども、その後どんなになりましたでしょうか。

○高田交通対策総室長 空港の駐車場につきまして、空港環境整備協会としましても、このリニューアルのタイミングに合わせて検討できないかと考えてはいるということではあります。リニューアルの時期に合わせるような形で何かできないか考えているとは聞いておりますが、具体的に2階建てが実現するかどうかとか、そういったところにつきましては、まだやるということも聞いてはいないというところでもございます。

我々としても、空港の前の駐車場、多くの方が利用していただきたいというふうに思っておりますので、引き続き協会に対してもいろいろ話をていきたいと思っております。

○大西一史委員 今の答弁ですけれども、環境整備協会と話をするのもいいんですけども、どうも聞くところによると、これは國の方針で考えておるのかどうなのかわかりませんが、この財団の空港環境整備協会あたりが管理しているところを、例えば入札をして民間のところを入れようというような話がどうやら動きとしてあるようでありまして、そんな話を聞いたことはありますか。

○高田交通対策総室長 空港環境整備協会とか国土交通省のほうで、国管理空港につきまして駐車場、先生おっしゃるような形で検討を中でやっているという話は聞いてはおりますが、結果どういう形になったということはまだ聞いておりません。引き続き協会の中でもどういうふうなことができるかということを検討している状況だと、私は理解しております

ころでございます。

○大西一史委員　この部分もどうもそういう動きがあるようですから、しっかりとその辺も押さえて、できるだけやっぱり、わざわざ財団がこれを全部やる必要は私はないような気がするんです。随分批判も多いですね。テレビ報道なんかでも、これは熊本じゃなくて羽田とか、いろんなところの問題点を指摘する声があります。

高田総室長の先輩方の天下り先になっておるんじゃないとか、そういうことを指摘する声もありますから、この辺についても動きをしっかりと見て、例えば地元の企業あたりが管理できるとか、そうすればかなり利便性も高まるんじゃないかなというふうに思いますので、その点をよろしくお願ひしたい。

すみません、ちょっと長くなりますが、もう1つこれに関連していいですか。

それと同時に、前にも指摘したとおり周辺の駐車場ですね、要はいっぱい看板が第2空港線あたり、あるいはあっちの第1空港線というか、あちらのほうから入ってきてもありますけれども、空港周辺に民間の駐車場があります。これについては違法状態のものがあるというふうに思いますけれども、農地法、あるいは景観条例だとか、それから屋外広告の違法のものというのがあると思うが、これはどのくらいありますか。

○船原都市計画課長 農地法、農振法及び都市計画法に違反の状態になっております。その駐車場の数等については、申しわけありません、今ちょっと持ち合わせておりません。

○早川英明委員長 それでは、この点については整理して、先生のほうに報告してください。

○大西一史委員 まあ私というより委員の皆

さんにお知らせしていただきたいというふうに思いますし、要は違法状態についてはやっぱり放っておいてはいかぬと思うわけです。ところが、現実的に利用している人がいるということです。利用者サイドに立つと、それはやっぱり安くて、そしてビジネス利用の人たちにすれば、要はそういったことがあるというのも助かるという部分もあるから、非常に痛しかゆしのところがあるんです。

しかし、違法状態を行政として放っておくというのはまずい。しっかりとその辺は指導をして、違法なものはやっぱり私は減らしていくしかないというふうに思いますし、だからこそさっき言ったような空港の駐車場を、それこそ合法的な駐車場を拡充するということが、私は何よりも重要なことだというふうに思いますので、その点についてはこれ以上今の段階で申し上げませんが、しっかりと例えば警告なり、それから違法状態を解消するように、県としてはしっかりと努めていただきたいと思います。今後また委員会あるいは一般質問あたりでも質問させていただきたいというふうに思いますので、よろしくお願ひしておきます。

○早川英明委員長 今のやつですけれども、ここに私のほうから、空港管理について今の交付金の実績が60億と出ていますね。これはそれぞれこの委員会で指摘があって、16年度から徐々に政府に交付金をいただくような形になりました。ずっと見てみると17、18、19と右肩上がりに少しづつ年度ごとに上がってきた。でも、昨年実績を見てみるとどーんとまた下がっています。県はどんな状況でこんなになったのですか。

○高田交通対策総室長 交付金につきましては、協会のほうから周辺の市町村・県に対しまして、協会の交付金を使いたい、使用していろいろ環境対策など行いたいということで

募集を行っております。そして、基本的には周辺の自治体からの申請の内容ということに、結果として交付実績というのが毎年変動しているということでございます。

基本的に要求、今まで実際これに使いたいという形で要望が認められているようなことでもありますて、その内容とか1件当たりの額の大きさとか、そういったことにより実績額に変動が見られるということでございます。

○早川英明委員長 ということは、その周辺ではほぼそういう環境対策というのはできてるから、その要望がなかったということですか。

○高田交通対策総室長 できている部分はあるかもしれませんし、また物の耐用年数だとか、更新だとか、そういったことでたまたまこの20年度は少なかったとかというようなことも考えられるかと思います。

○早川英明委員長 私からなんですけれども、市町村がそうだったとしても、県あたりは当然その声は、今までの流れというのはわかつておられますから、県あたりでもう少し増額の要求をされて、やっぱり前年度実績ぐらいまでは要求されたほうがよかったんじやないかなと私は思いましたもんですから、ぜひひとつ21年度に向けましては、市町村がなかも、県はやっぱりそれなりの要望をされたほうがいいんじゃないですか。

○高田交通対策総室長 我々といたしましても、この事業で活用できるいろいろな案件というのを見つけて、しっかり額をもらうような形で頑張っていきたいと思います。

○早川英明委員長 要望しておきます。

○倉重剛委員 今、大西先生の空港周辺の駐車場の問題について、ちょっと知識を得たいもんだから聞きたいんだけども、違法性とは何と何が違法なんですか。

○船原都市計画課長 農業振興地域の整備に関する法律及び農地法、それと都市計画法、以上3つの法律違反です。

○倉重剛委員 具体的にはどういうことですか。例えば、建築法上だと屋根つきの駐車場はいけないとか、そういう具体性があると思う。それを具体的にちょっと教えてくれんですか。

○船原都市計画課長 建築が都市計画法違反というのは、屋根をつけた建物を開発行為の許可なしに建てているということです。

○倉重剛委員 開発行為は許可が必要だが、その許可を受けていないということですか。

○船原都市計画課長 そういうことです。それと、農振法、農地法違反というのは、その地域はもちろん農振のための地域ということですが、その点ができないところを転用していると、そういうことでございます。

○倉重剛委員 そうすると、各部にまたがりますね、各部に。いろんな。ちょっと追及するが、大変申しわけないけど、さっきいろいろ言ったけれども、極めて野放しなんですね。昔からこの話はあるんです。どんどんどんどん増えているわけだ。それから、細川さんのすばらしいのは景観条例をつくって、第2空港線のほうはそういう対象が少ないのかと思うんだけども、やっぱり景観上野放し状態になっておるのは事実なんです。それはなぜですか、なぜ野放しにやっていたのか。

○船原都市計画課長 ただいま農政関係と土木関係の各課で、その内容について協議をして、最善の策を今探っております。

○倉重剛委員 今まで長年にわたってやって、今ようやくやろうとしているの。今までは全然ノータッチだった、その理由は何かと聞いておる。

○船原都市計画課長 長年にわたって違法状態ということで、それを解消すべくいろんな検討をやってきておりますが、最終的には実効あるものにするには、裁判を起こすとかいうことをやらないと解決しないようでございます。ただ、裁判をやっても勝つ見込みがないというふうなことで、今まで踏み切れてなかつたということでございます。

○倉重剛委員 そうですか。裁判して負ける、では違法状態のものに対して裁判して負ける、ちょっと僕の認識ではわからないんだけどね。

それと同時に、つくった人が勝ちだと、つくり得というか、それが野放し状態になっていた。我々も過去にいろんな体験をしたことがあるんだけれども、非常に問題点はどんどんどんどん広がっているということです。それから、将来的ないろんな、例えば今新しく、工業地帯であるということで企業誘致あたりもこっちの第2空港線のほうやるようになっているんだけれども、しかし行政の怠慢ということは言いたくはないけれども、やっぱり野放し状態というのは怠慢じゃないですか。

しかし、ちょっと僕はびっくりしたんだけれども、裁判に負けるかもしれない、違法行為に対して裁判してなぜ負けるのか、ちょっと僕はわからぬけれども。

○松永土木部長 実は、これ幾つかの法に関

連する関係で、実は景観条例で何らかの取り締まりをしようかとした時期もございました。そのときに、指導をするときに、景観条例だけで指導してしまうと、ほかの法律的に違反していることについてどうするのかと。これは有機的につながっているものでございまして、どうしても一つのルールでもって解決・指導できない部分がございました。

そういうことで、例えば景観だけの話でもない、では景観も横をにらみながらそういう実際の指導ができなかった、そういうような現実がございます。ですから、これはそれぞれ歩調を合わせて、それぞれの担当部署あわせて一定の方向を決めて、では農振法上はどういう整理にする、景観はどうする、開発行為はどうするということの方向性を定めないと、なかなか一步が踏み出せないという状況でございますので、先ほど都市計画課長が答えましたように、どういうことでいこうという足並みを今そろえているところでございますので、あと少し時間をいただければと思います。

○倉重剛委員 今部長に一つ約束をしてほしいんだけれども、やっぱり一歩を踏み出すという状況を、県民の人たちにわかっていただくように何かの措置をやるということが。やっぱり一歩を踏み出すのが遅いぐらいですよ。野放し状態であったことは事実です。これは正直に言って怠慢。したがって、そんな姿勢をとらないと、やっぱり国際空港的なことをを目指す熊本空港の環境整備からいっても、現在状態からいっても非常にマイナス点が多いと思う。

もう一つ、これは最近ちょっと話が出ておったけれども、やっぱり空港の中のいろいろな正規な駐車場、料金が高過ぎる。高過ぎるんだ。そういう交渉も今までやってきたかどうかということなんだ。それはどうですか。

○高田交通対策総室長 現在、あそこの空港の前の駐車場の料金ということにつきまして下げることができないか、あるいは地価に応じていろいろ割引だとか、そういったことができないかというのは、話をしているところでもございます。

○倉重剛委員 しているところだって。どうするんですか。

○高田交通対策総室長 まだどういった形になるということが決まっていないところでございますが、今まず割引ということができないものですから、今空港環境整備協会とともに社会実験という位置づけでの値下げということでやっていきたいというふうに思っております。

そうしたことを検証して、一体となってさらに恒常に値下げということでやっていきたいというふうに思っております。まだ現時点で幾らという形で決まっているわけではございませんが、その方向で頑張っていきたいと思います。

○倉重剛委員 部長、今だから言っておくけども、次の委員会、おれがいるかどうかわからないけれども、できるだけ早く進捗状態をこの委員会で示してください。お願いしておきます。特に、駐車場の問題は大事な問題ですから。これはいいですから。

○早川英明委員長 今の件につきましては、きょうで本年度の委員会は終わりですが、新年度に向けてやっぱり何らかの方向づけをぜひひとつやってください。

○小杉直委員 今、先生方の御意見は十分理解できるし、違法状態についてはそれは是正せにやいかぬというのは、私もそういう思いを持っておるのですが、2点お尋ねします。

県民等の関係者から、駐車場に対してそういう違法性があるとか、あるいは困つておるとか、そういう苦情が県に来ておるかどうかが1つ。

話聞いておると、マスコミもおらるるけん、誤解なかごつしてもらわぬといかぬけれども、全部が違法なのか、一部が違法なのか、そこんところの見きわめの方向性というか認識はどうですか。

2点お伺いします。

○松永土木部長 先ほども申しましたが、もう既に関係機関と情報交換をやって、農振上はたしか3件か4件かだったと思いますが、そういう情報交換をやっています。開発行為上建築許可としてどうなのかということも大体調べております。

申しわけございません、個別には持っておりますが、全部同じような状況ではございません。

○小杉直委員 やっぱりこれだけ世の中の経済が厳しい、失業者もふえておる時代ですから、長い間あれで生計を立てたり、あるいは利用しておる方もおられるわけですから、全体的に違法だというような誤ったイメージにならないように、そのところは区分して、誤解のないような慎重な取り扱いを要望しておきます。

○早川英明委員長 ほかにございませんか。

○倉重剛委員 ほとんどの方は思っていらっしゃると思うんだけども、最近駅前が非常にきれいになりました。確かに新幹線が目の前に供用開始になるからという、そういう運気が駅前広場に今網羅されております。ここらはやっぱり一般市民の目にも力強く映るんじゃないかなという気がいたします。

それから、ここでもきょう報告があつてお

るけれども、合同庁舎あたりも着工された20何年か、24年、21年にはA棟、B棟完成するということ。やっぱり地域の発展、それから将来の何というか発展性というのは、その核づくりという、何か核がないと発展していかない。だから西部の開発、西のほうの開発というのは随分うたわれてきた。いろんな条件があるので発展しなかった意見もあるんですけれども、一つの変革は大きく当たらないと思うんです。

だから、細川県政のとき新幹線問題取り上げたときに、一番最初打ち上げたのは、駅を中心の副都心構想というのを言ったんです。最近のデータに副都心のことは一言も載っていない。まず聞きたいんだけども、副都心というのは今生きているの。いい悪いは別問題ですよ。生きているんですか。

○内田熊本都市圏振興室長 副都心ということにつきましては、平成17年6月に、県・市で熊本駅周辺地域整備基本計画というのを策定いたしました。その中で将来像として「出会いとふれあいの副都心」ということを入れまして、都心部が熊本城中心ですから、熊本駅周辺は副都心として整備していくことで、副都心ということは生きております。

○倉重剛委員 ということは、最近の表現の中には全然出てこないんだ。そこら辺をもっと説明しないと一般市民の方々はわからないんですけど、本当に内容的なことは。だから、やっぱり行政的な形で啓蒙啓発をやっていかないと、そして私は副都心というのは実は反対なんです、正直言うと。中心街1.7キロしかないところに副都心なんかあるかというのは、おれの地盤なんだけれども、まあいいじゃないですか、西のほうの発展につながるということは。

だから、そういうことで、やっぱりいろんなチャンスをとらえて皆さん方にPR・宣伝

していただきたい。大体熊本県はPR下手なんですね、正直言って。特に観光面もそうですね。だから、ぜひそこら辺の感覚を持っていてほしい。確かに、なんだかんだやった時代、細川県政時代やってきていて、以来副都心という言葉がひとり歩きはしないけれども、最近全く文書も出てこないということで指摘をしておきたいというふうに思います。

それから、ついでながら申し上げるけれども、立派な広場ができるですね。普通一般的にはああいう駅周辺というのは、西側、東側とか、北側、南側という表現でやりますけれども、何か広場のイメージをつくろうという、ネーミングをつくろうなんていう構想が何かあるんですか。これちょっと知らないので聞きたいんだけども。

○内田熊本都市圏振興室長 まことに申しわけございませんけども、駅前広場のネーミングについてはまだ議論はしておりませんが、東西の出口につきましては、トップ会議などにおきまして、名称を募集してやっていこうという話はしております。

○倉重剛委員 何か「ふれあいの副都心」というネーミングが出ているんですね、イメージ出しているんだから、そういうふうに貫して取り組むこともぜひ頑張っていただきたいなというふうに実は思います。

それから、裏には万日山、花岡山がありますね。ここら辺の活用というか、そこらについてはどうですか。どんなふうにやっていくかと思いますか。

○内田熊本都市圏振興室長 先ほど言いました基本計画の中でも、万日山につきましてはアメニティ一軸の軸線上に続けておるということで、熊本が森の都ということで、熊本駅におり立った方が最初に見るのが万日山と位置づけております。万日山につきましては、

今年度の補正予算で散策路等の整備をやっていこうということで考えております。

○倉重剛委員 そういうことで、総合的に目の前にできた新幹線を活用し、駅前も非常にきれいになっていこうとしているというときに、やっぱり動線、積極的なPRと、それを活用しなければ、死んでしまったら西の方の開発もなにもつながっていかないわけですから、ぜひひとつそういう面を頑張っていただきたいということを、要望としてお願いしておきます。

以上です。

○早川英明委員長 ほかにありませんか。

○鎌田聰委員 済みません、駅の関係が出ましたので、ちょっと教えていただきたいのが、新幹線の駅がたしか建設開始したと思いますが、そこから、玄関口が多分東口ということを考えていらっしゃると思いますけれども、新幹線駅から東口駅前広場までのつなぎは地下道でやるんですか。

○佐藤新幹線都市整備課長 新幹線駅ができましてこっち側に、東側については駅前広場は暫定整備をしますのですけれども、新幹線から駅前広場までは地下通路でつなぐようになっております。

○鎌田聰委員 では、新幹線の駅が多分2階ですね、高架で来ますから。そこから地下1階まで降ろすということ。そこから地下道をずっと通ってもらって、また地上1階まで上げて東口に出ていくということですね。

○佐藤新幹線都市整備課長 今おっしゃられたとおりでございます。行ったら、新幹線の駅から地下において、そこから地下通路を通って駅広に出てくるというふうな形で

す。今申し上げましたのは、暫定整備の期間中ですので、完成して全部でき上がってしまった後は、下は1階でそのまま通れるようになります。

○鎌田聰委員 6年間はそういった状況で、地下道を2階から地下までおりて歩かぬといかぬということになると思いますが、その地下道を歩く距離、新幹線ができれば特急がなくなると思いますが、そのレールが2~3本外れると思うです、今5本ぐらいあるのが。その分の距離は短くなるんですか。

○佐藤新幹線都市整備課長 今の計画ですと、地下通路の延長は約60メーターというふうになっております。幅が8メーターぐらい地下通路になります。

○鎌田聰委員 現在のレールはそのままですね。掘ったままの地下道路ということですね。

○佐藤新幹線都市整備課長 そうです。

○鎌田聰委員 6年間、地下通路60メーターという距離がありますでしょう、先ほど出ましたように。西口からのアクセスでも、しばらく6年間は考えておったほうが、つなぎの交通アクセスですよ、おり立った後次の交通手段まで移動する間のやっぱり距離というのがありますので、少しそういった西口をうまく活用して、西から今度すぐ道路ができるわけですね、熊本市が施工する道路があるでしょう、駅南線とか。だからしゃんむりでん東に人を移動させぬでも、西からすぐ車とかバスは表のほうに出れますので、その辺の考えはないですか。

○佐藤新幹線都市整備課長 西側につきましては今区画整理が行われておりますけれども、その外周に市道が通ります。そういうふ

うなものを利用してアクセスになると思いま
す。

○鎌田聰委員 ですから、東口にいろいろ長
距離バスだとか路線バスだとか離れています
けれども、そういうた停留所を集めようとさ
れてはいますので、その6年間は少し西口にも
そういう機能をつけておかないと、おり立
った後60メーター行った後、その後に何十メ
ーターか行ってバスに乗らんという状況が
6年間続きますので、そこは少し考えていつ
ておったほうが、来られた方の利便性を考え
た場合に、それが必要じゃないのでしょうか
という話です。

○佐藤新幹線都市整備課長 各バスの停留所
につきましては、これまでトップ会議等で
議論していただいて、そして一応今のような
形に計画されているというふうなことでござ
います。

○鎌田聰委員 まあトップの判断がそんなら
あれですけれども、やっぱりおり立った後の
アクセスですね、わざわざ東まで出らぬでも
西からすぐバスに乗れるので、そういうたこ
とを6年間やることも考えるべきじゃないで
すかと、そんなふうに私は思っておりますの
で、ぜひその辺も踏まえて、その6年間の暫
定形の中でのどういったやり方がいいのかを
考えていただきたいと思います。

○内田熊本都市圏振興室長 今のところの考
えといたしましては、西側は路線バスと観光
バス、団体バスを置くという計画になります。
東側が、現在の市電並びに路線バスがすべて
東側にあります。ということは、今委員おっ
しゃったことも検討する必要があるかもしれません
けれども、開業時におきましては東側に、地下通路を
通って乗りつぎをするというふうな考え方でござ
います。それにつきまし

てはやっぱり案内を十分やっていかにやいか
ぬというふうには考えております。

○早川英明委員長 ほかにございませんか。
なければ、質疑はこれで終了しますよ。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○早川英明委員長 それでは、ほかになけれ
ばこれで質疑は終了いたします。

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きまして
は、審査未了のため次期定例会まで本委員会
を存続して審査する旨、議長に申し出こと
としてよろしくございますか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○早川英明委員長 それでは、異議なしと認
めます。それでは、そのようにさせていただ
きます。

その他に何か。

○小杉直委員 3部長がお見えですから、地
域振興部長、土木部長、交通部長、例によ
て駅前交番の件。

本年度の委員会はこれが最後ですから確認
しておきますが、3部で今まで協議をなさつ
て、大体の場所を決めつつあるというふうに
聞いておりますが、もともといい場所にあつ
たわけですね。ところが、新幹線ができると
いうことで、古い横の庁舎に引き込んで、小
さなボックスに何か受け付け的なところが今
あっておるわけですが、いよいよ2年後に新
幹線できますが、安心、安全の県民のよりど
ころといいますか、あるいは県外観光客に安
全、安心の拠点、しかも熊本の県庁所在地の
玄関口ですから、そこでどういうふうな場所
に駅前交番を持ってくるか、どの程度まで進
んでおりますか、土木部長。

○松永土木部長 23年春の新幹線開業を控え
まして、早急に場所をまず確定しなければい

けないなと思っておりまして、それに向けて関係課でずっと今まで協議をしてきたところです。

どういうものにするかということで、春日地区の地域の交番としての機能を強化するというようなお話をございましたし、実は1月30日に県警のほうの生活安全部長さん、それから行政側から小宮部長、私、それぞれ関係するところが集まりまして、最終的な結論に達しております。これは南A地区の交通広場を移転先としましようということで、まず場所についてはそういうことで合意に達しております。

今後は、その場所をどういうふうに活用して、どういうものをつくっていくかというのは、今後県警のほうで案を出された上でまた協議することになろうかと思いますが、現段階では場所だけはここにつくろうということの合意に達したという状況でございます。

○小杉直委員 これは向かって左側。

○松永土木部長 駅から出ますと右側になります。

○小杉直委員 交通部長、主管部長と違うかもしれません、今土木部長の説明にはどうですか、御感想。反論とか、納得とか、渋々とか意見ありますか。(笑声)

○北里交通部長 ただ今の件は、土木部長の回答のとおり、生活安全部のほうから私のほうもそういう説明を聞いております。

○小杉直委員 ほんなら、それで承諾ということで。

○北里交通部長 ということで聞いております。

○小杉直委員 そうですか。

小宮部長、相当長期間私からいろいろ駅前交番については要望を受けてきたわけですが、今土木部長と交通部長の話聞いて、それでおたくもオーケーということで進んでいただけですか。

○小宮地域振興部長 駅前の交番の件に関しては、まさに玄関口、安心、安全な熊本を象徴する意味での交番、そういう機能もあわせた交番ということで、私としても重要性、この委員会でもいろいろいただいて認識しているところでございます。

今回、土木部それから県警の生活安全部とも断定形として完成形に至るまでの場所、これにつきましては訪れる方、地元の方、そして逆に警察のほうからも広場が見渡せる、それぞれのいろんなニーズにこたえられる場所ということで、最終的に先ほど土木部長が申し上げた場所でいこうということで合意に至りましたことは、私としてもまた将来に向けて楽しみな気持ちでございます。

今後は、まさにその他の駅前広場の機能とあわせて、それが最大限一体となって機能が発揮できるような形で、細部を進めていきたいと思っております。

○小杉直委員 それでは、2年後に新幹線が開通して、観光を含め経済浮揚の起爆剤と新幹線をせぬといかぬわけですが、その根底には、熊本は治安がいいなど、安全、安心だなということが非常に大事ですから、今3部長がおっしゃった方向でぜひ私たちが安心、満足するような形の交番をつくっていただくように要望しておきます。

以上です。

○早川英明委員長 ほかにございませんか。

○早田順一委員 今の交番の件ですけれど、
新玉名駅には交番はできるんですか。

○早川英明委員長 わかりませんか。

○早田順一委員 いいです、わからんばいい
です。常任委員会で。(笑声)

○早川英明委員長 それでは、本年度最後の
委員会でありますので、私の方から一言ご
あいさつをさせていただきたいというふうに
存じます。

本委員会におきましては、九州新幹線鹿児
島ルートに関する件及び高速交通体系に関する
件についての審議を行ってまいりました
が、委員の先生方には熱心な御審議、貴重な
御意見を賜り、おかげさまをもちまして中村
副委員長の御協力のもと、円滑な委員会運営
を行うことができました。まことにありがとうございました。

いずれにいたしましても、九州新幹線鹿児
島ルートの全線開業を2年後に控え、新幹線
の駅周辺整備や交通アクセスの整備、阿蘇く
まもと空港の拠点化など、まだまだ課題が山
積をしているようあります。今後の審議に
御期待を申し上げる次第であります。

委員の皆さん方並びに執行部の皆さん方に
は、1年間大変お世話になりました。本当に
ありがとうございました。

これをもちまして、本日の委員会を終わり
たいというふうに思います。お疲れでした。

(拍手)

午後零時4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
新幹線及び高速交通対策特別委員会委員長