

第 18 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22年10月 4 日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

## 第 18 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22年10月4日（火曜日）

午前10時3分開議

午後0時10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 熊本都市圏交通に関する件
- 4 付託調査事件の閉会中の継続審査について
- 5 その他

出席委員(15人)

委員長 中村博生  
副委員長 森浩二  
委員 山本秀久  
委員 松村昭  
委員 村上寅美  
委員 早川英明  
委員 平野みどり  
委員 大西一史  
委員 氷室雄一郎  
委員 鎌田聡  
委員 佐藤雅司  
委員 小早川宗弘  
委員 船田公子  
委員 山口ゆたか  
委員 高木健次  
欠席議員 委員 守田憲史

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

企画振興部

部長 坂本基  
次長 伊藤敏明  
地域振興課長 佐藤伸之

新幹線元年戦略推進室長 津森洋介  
交通対策総室長 高田公生  
交通対策総室副総室長 中川誠  
政策審議員兼

新幹線・並行在来線

対策室長 満原裕治

商工観光労働部

首席観光審議員兼

観光交流国際課長 松岡岩夫

くまもとブランド

推進課長 宮尾千加子

土木部

部長 戸塚誠司

道路整備課長 猿渡慶一

道路保全課長 安達博行

都市計画課長 内田一成

土木審議員兼

新幹線都市整備室長 松永信弘

警察本部

交通部長 富永義喜

交通規制課長 高野利文

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 小林昌樹

議事課課長補佐 上野弘成

午前10時3分開会

○中村博生委員長 ただいまから、第18回新幹線対策特別委員会を開催いたします。

本日の委員会に3名の傍聴の申し込みがありましたので、これを許可いたしました。

それでは、審議に入ります。

まず、執行部を代表して企画振興部長からあいさつ及び概要説明をお願いいたします。

○坂本企画振興部長 委員会開会に当たりま

して、執行部を代表して、ごあいさつ及び本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

第1に、九州新幹線鹿児島ルートに関する件でございます。

全線開業日が平成23年3月12日と決まり、残り5カ月と迫りました。このような中、九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、「くまもとの食と文化でおもてなし」をテーマに、熊本の豊かな食と多彩な文化を生かした市民力による新幹線元年事業の準備を進めるとともに、県民の気運を高めつつ熊本の魅力を掘り起こし、多くの人に広めていく「くまもとサプライズ」運動を引き続き展開してまいります。

このうちKANSAI戦略の推進につきましては、10月1日から熊本の認知度を高める「くまモン話題化計画」をスタートさせ、効果的なメディアミックスの展開により、「くまモン」の話題化を図ってまいります。来年2月には、大阪ミナミ界限において、3万人規模の大規模集客イベントを開催いたします。

また、新幹線を活用した観光振興につきましては、JR西日本と全面的にタイアップした「くまもとサプライズザンス観光キャンペーン」を10月1日から実施しています。来年3月末までのキャンペーンを通して、本県が誇る温泉や食、歴史遺産など、熊本の観光の魅力を広く発信してまいります。

また、新合同庁舎の整備につきましては、B棟整備予算について、国の出先機関の見直しが論議されている途上であることから、平成23年度概算要求が見送られました。新合同庁舎は、熊本駅周辺整備の核となる重要な施設であり、県と熊本市が連携して移転先用地を先行取得するなど、積極的に取り組んできた経緯もありますので、着実に整備されるよう予算の復活を粘り強く働きかけてまいります。

第2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、厳しい道路予算の状況ではありますが、今後とも早期完成が図られるよう要望活動などに積極的に取り組んでまいります。

次に、航空対策についてであります。平成21年度の阿蘇くまもと空港の旅客数は、景気低迷等の影響により約285万人にとどまり、依然として厳しい状況が続いていますが、東京線の増便が予定されるなど、少し明るい兆しも見え始めたところです。

ソウル線につきましては、利用促進対策の効果もあって、今年度は70%近い利用率を保つなど堅調に推移しています。引き続き利用促進対策に努めてまいりたいと考えております。

第3に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

阿蘇くまもと空港への公共交通によるアクセスの充実・強化を図るため、空港シャトルバスの試験運行を開始したところです。今後とも交通ネットワークの強化に取り組んでまいります。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしました。詳しくは総室長及び各課長から説明申し上げますので、御審議のほど何とぞよろしくお願いいたします。

○中村博生委員長 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。

それでは、交通対策総室長から順次説明をお願いいたします。

○高田交通対策総室長 交通対策総室でございます。

お手元の資料に基づきまして説明申し上げます。

前回からの変更点を中心に説明をさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

まず、九州新幹線鹿児島ルートに関する件についてであります。

お手元の資料の2ページをお願いいたします。

全線開業までの今後の予定としまして、ことしの8月末から試験走行を行っているところでございます。ことしの12月に、J R九州から開業後のダイヤそれから正式に正規運賃の公表がなされ、その直後に割引運賃や在来線のダイヤが発表されるという、そういうスケジュールになっておるところでございます。

続きまして、3ページをお願いいたします。

今年度の新幹線関連の要望活動の実績及び予定ということでございますが、7月23日に、J R九州に対して利便性の高い運行形態の実現に向けた要望活動ということで、新幹線の利便性の高いダイヤの確保、博多駅での対面乗りかえの実現、それから在来線の快速列車の新設及び増発、並行在来線である肥薩おれんじ鉄道のさらなる支援ということで、J R九州に対して行ってきたところでございます。

県としては、引き続き新幹線及び並行在来線の利便性の確保、さらに支援ということに對しまして要望を行ってまいりたいと思います。当面、10月～11月に全国的な要望活動もありますが、それだけでなく、県としても引き続きあらゆる機会をとらえて要望を行ってまいりたいと考えております。

私からは、ひとまず以上でございます。

○松永新幹線都市整備室長 都市計画課新幹線都市整備室です。

新幹線新駅（熊本・新玉名）周辺整備についてですけれども、お手元にあるかと思えますけれども、別添の資料をごらんいただきたい

と思います。

1 ページ目の資料1、新幹線開業時のアクセスについてをごらん願います。

この図は、新幹線開業時の熊本駅へのアクセス、特に新幹線駅舎となります西口へのアクセスルートを説明したもので、左側が西側で、右側が東側になります。

図面中央が熊本駅になりまして、西側を新幹線が、東側を鹿児島本線の在来線が通っております。

まず、熊本市の中心市街地へのアクセスにつきましては、緑色で着色しているルートになりますが、西口の駅前広場を起点とする熊本駅西口線から田崎春日線を通りまして、春日池上線を経由し、祇園橋交差点を通りまして中心市街地に至るルートになります。なお、これらの道路は、新幹線開業時までに2車線で整備されます。

次に、西部地域方面へのアクセスは桃色で着色しているルートになりますが、田崎春日線から田崎市場前の熊本駅城山線を経由するルートになります。

なお、熊本駅付近から西部地域方面への新たな幹線道路となります春日池上線の万日山トンネルにつきましては、当初は新幹線開業時までの暫定2車線での供用を目指しておりましたが、周辺住宅地の生活環境を保全しつつ工事を進めていく必要があることから、平成24年3月の完成4車線での供用を目指すことといたしました。

最後に、南部地域方面へのアクセスは黄色で着色しているルートになりますが、田崎春日線から旧田崎弧線橋の代替施設として設置している仮陸橋を経由し、世安交差点から国道3号に至るルートになります。

以上で説明を終わらせていただきます。

○佐藤地域振興課長 資料の6ページをお願いいたします。

新熊本合同庁舎の整備についてでございます。

す。

新熊本合同庁舎の整備につきましては、A棟が本年10月に完成し、来年3月までに入居予定となっておりますが、B棟は現在のところ、来年の政府予算概算要求が見送られております。

新熊本合同庁舎の整備に当たりましては、県・熊本市が移転先用地を先行取得するなど積極的に協力した経緯がございます。本年7月には、知事が、国土交通大臣を初め合同庁舎建設を担当する環境営繕部長や九州整備局へも直接出向きまして、これまでの経緯や熊本の実情を踏まえまして着実に推進するよう強く訴えてまいりました。

今後も国土交通省の新しい政府三役にできるだけ早く要望する機会を設け、その復活に向けて粘り強く実現を求めていきたいと思っております。

以上でございます。

○津森新幹線元年戦略推進室長 新幹線元年戦略推進室でございます。

資料の12ページをお願いいたします。

九州新幹線を活用した熊本づくりの平成22年度の取り組みについて御説明申し上げます。

去る9月7日に、知事を本部長とする新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部を開催し、新幹線元年事業の概要など、新幹線元年に向けた今後の展開を承認いただいたところで。

新幹線元年事業につきましては、来年3月12日の開業日を中心として、「くまもとの食と文化でおもてなし」をテーマとして、一過性ではない継続した事業となるよう、既存のイベント等を活用して展開いたします。

各地域の主な事業内容等につきましては、13ページの表に記載させていただいておりますが、全体のコンセプト等につきまして別添資料を準備させていただいておりますので、そ

ちらで御説明させていただきたいと思っております。

別添資料の3ページ、資料2をお願いいたします。

左肩、オレンジ色のところで書いておりますが、事業展開の方向性としまして、「新幹線効果を最大化するための取組」ということで、2つ、持続性そして波及性、これをいかに高めるかということに焦点を絞っております。

そのため、1つ目としましては、食・文化といった地のもの、これを最大限活用する取り組み、そして2つ目、県民・地域が主役——県民総参加で取り組むということ、そして3つ目でございます交流・連携、これを推進するというふうな、3つの柱で展開させていただきたいというイメージでございます。

食や文化などの地のものの最大限の活用ということで、左側3つ大きく挙げさせていただいております。雄大な自然、歴史・文化、豊かな食、こういった熊本の持つ地のもの、これを最大限活用することで、その下、青い矢印をつけさせていただいております、熊本に来ていただければ、九州のすばらしさというものを丸ごと感動できる、熊本にさえ来ていただければ、九州のすばらしさを感動できると、こういうふうな事業展開の方向性を1つ示させていただいております。

もう一つ目、右側の方に身近な感動というふうな項目をつけさせていただいております。これは地元の方だからこそ御存じな取り組み、こういったちょっとした魅力、宝、こういうものを掘り起こして発信するというもの。これはくまもとサプライズ運動の考え方にも近いものでございますが、こういったものをうまくスタンプラリーであつたり、来ていただいた方に提案する、こういったことで身近な感動を演出していくと。

また、交流・連携の推進ということで、県外を越えて、日向往還歴史ウォークなど、交

流・連携を広げていくこと、こういうふうな取り組みとあわせて、新しい演出としまして、新しい交流・感動の幕明けということ、熊本城を中心とした一つの交流のイベント、また新幹線の沿線でイエロープロジェクト、こういった形で、有形無形の形で新しい交流・感動を演出していくこと、これによりまして九州新幹線全線開業によりまして、九州の真ん中にあるという地理的な位置づけも相まって、交流・感動、この真ん中へ持っていくと、この右下の青い矢印のところですが——に持っていくというふうな戦略でございます。

これら2つの、熊本に来ていただければ九州を丸ごと感動できる、そして熊本が交流・感動の中心になっていく、これが連携していきまして、持続的かつ波及的効果のある事業展開へと発展させるというふうなものでございます。

続きまして、本資料に戻りまして、14ページの方をお願いいたします。

戦略の2つ目、「くまもとを知ってもらう」につきましては、後ほど御説明があります。

戦略3、「くまもとに来て、楽しんで、また来ていただく」ということでございますけれども、ここで挙げさせていただいています横軸のアクセスの改善につきましては、観光客の方々にとどまらず、地域の足としても使われるものについて挙げさせていただいております。

本年4月から、南阿蘇と阿蘇山上を結ぶ路線バスの運行が開始され、南阿蘇鉄道などとの接続により周遊性が向上しております。また、天草方面におきましては、従来の「快速あまくさ号」に比べて最大約27分短縮される「超快速あまくさ号」の試験運転が実施されるなど、交通アクセスの改善強化に取り組んでいるところでございます。

また、ツーリズムの推進としまして、農家

や漁家の民宿等のレベルアップを図る事業、これを11月に実施する予定でございます。

続きまして、4つ目、総合的な情報発信でございますが、先ほど申し上げた新幹線元年事業を初めとした取り組みの実施につきましては、県民の皆様の御理解と御協力、これが欠かせないものと言えます。そのため来年3月から、新幹線元年における取り組みの方向性が整いつつある中で、今後は子供から大人までそれぞれのターゲットに応じて、マスコミやポスターなどのプロモーションツールの露出をふやしていった、手法を工夫しながら、県内外に向けて精力的にPRを展開してまいります。

続きまして、最後に、5番目の「くまもとサプライズ」運動の展開についてです。

「くまもとサプライズアワード」につきましては、現在応募をいただいたアイデアを参考に、“あったらいいなと思う”サプライズを実施する団体等を募集しているところでございます。

このサプライズにつきましては、県民の機運醸成のための話題づくりの側面もございましたが、身の回りの魅力、宝探しという地域づくりの本質でもあることから、新幹線元年事業とともに、一つの柱として取り組みを進めております。

恐縮でございますが、別添資料の6ページをお願いいたします。

新幹線元年事業・くまもとサプライズの将来的な地域づくりへの展開の方向性ということの資料でございます。

1つの新幹線元年事業につきましては、例えば時期・場所を限ったプロジェクトということで、大きな一つの晴れの場というふうな位置づけで、さらにその周辺への波及効果・地域を牽引するなど、こういったものでございますが、平成23年3月の九州新幹線全線開業を契機として、さらに地域を牽引するような事業の発展・継続化を進めるとともに、今

回熊本ならではの方式として、ほかの県が、例えば沿線のところの地域だけ事業展開するという例はあるんですが、県下全域で同じようなコンセプトで、同時期に面的に県内広く展開しているのは熊本だけでございます、ということで県内各地域の連動した地域づくりを展開するとともに、またこれも熊本方式でございますけども、企画の段階から実施の段階まで、官民協働で取り組んでおります。こういうふうな形の地域づくりへと育てていく必要があると考えております。

さらに、くまもとサプライズアワード、下のピンクのところでございますが、こちらにつきましては、どちらかといいますと日常生活に根差した普段からの取り組み、そして個人の方々、一人一人の取り組みの総体として、身の回りのちょっとした魅力の掘り起こしというのを自発的に、自主的に展開するというふうなものでございます。これも新幹線の開業を契機としまして、地元に対する誇り、こういったものを育てるような取り組みを展開するとともに、身の回りの地域資源を活用し、新しいそういった地域資源をつくるとともに、こういったものを使った地域づくりへと展開する。

この2つの新幹線元年事業を契機とした地域づくり、そしてくまもとサプライズを契機とした地域づくり、これが大きく連動しまして、機運の醸成とすそ野拡大というふうな形へ今後推進していくものでございます。

今後、約5カ月後に迫った全線開業に向けてこのような準備を進めるとともに、多くの方々に熊本においていただけるよう積極的に取り組んでまいります。

説明としては以上でございます。

○宮尾くまもとブランド推進課長 九州新幹線を活用した観光振興等でございます。16ページをよろしく願います。

まず、1つ目の、新幹線元年戦略に基づく

KANSAI 戦略の推進についてでございます。

くまもとプロモーション等の展開につきましては、新幹線元年戦略のキャラクターでございます「くまモン」を使って、交通広告等で面白ポスター7,000枚の展開ですとか、従来のPRのやり方と少し変えまして、ストーリー性のある参加型プロモーションを展開いたしまして、ブログやツイッターなどの口コミによる「くまモン」の話題化を進めてまいります。

具体的には、別添資料の7ページ、資料3をごらんいただければと思います。

現在、大阪の通天閣ですとか、大阪などの観光名所や人がたくさん集まる場所に「くまモン」が神出鬼没をいたしまして、名刺を1万枚大阪の皆様方に配り、熊本をPRするといった知事からのミッションを受けまして、それをツイッターでつぶやいたり、ブログで活動報告をして情報発信をしております。

あたかもPRをやっておりますというのではなくて、ティザーというそうなんです、あれ何だろうといった口コミでざわざわ感を出して、話題に上るようにスタートさせて、本格的なキャンペーンに入ってまいりたいと思っております。

甲子園の看板につきましては、6月下旬からペナントレース終了時の10月まで設置しております。さきの夏の高校野球でも「くまモン」が九州学院を初め高校球児を応援するとともに、9月9日の阪神中日戦では、「くまモン」がうちわを——今お手元にお配りを、ちょっと遅くなって申しわけございません、うちわを配布をいたしました、球場内のオーロラビジョンでスザンヌのPRビデオを放映して、4万6,000人のお客様方にPRを行わせていただきました。

説明資料16ページ、もとに戻りまして、PRイベント、真ん中あたりですけども、PR

イベントでございますが、来年2月19、20の土日に関内の市町村、団体、事業者等と連携して、「くまもと逸品縁日&ミナミあっちこっちラリー」というイベントを開催したいと思っております。

別添資料は、恐縮ですが8ページ、先ほどの裏面の方にイメージ写真が載っております。大阪ミナミの商店街を巻き込みまして、熊本の食や文化、温泉などを大阪の皆様方に体験していただき、熊本ファンをふやしていきたいと思っております。

説明資料に戻りまして恐縮ですが、大阪市における情報発信スポットの設置でございます。ローソンにおける「くまもとアンテナショップ」でございますが、あすですが、ちょうど10月5日に、ほぼ中身が決まりましたので、あすローソンと県による協定締結式を行いまして、アンテナショップのオープンの日ですとか、あと概要等について両方で発表する予定でございます。

16ページ、最後の下の方でございますが、「くまもとブランド塾」でございます。県立大学と共催して3年目になります。自治体でも最近ブランド担当セクションというのが非常にふえてきたことを踏まえまして、今年度は事業者向けに加えて、自治体コースというのを実施してやっていきたいと思っております。

それから、九州新幹線「さくら」おみやげ開発事業につきましては、熊本市と共同で実施しておりますが、商品検討委員会も3回を重ねて磨き上げが進んでおります。来年2月に知事、熊本市長共同で、できれば本丸御殿で発表会を開催し、新幹線を初め大阪、福岡、東京等で一生懸命売ってまいりたいと思っております。よろしく願いいたします。

以上です。

○松岡観光交流国際課長 観光交流国際課でございます。

説明資料の17ページをお願いいたします。

九州新幹線開業効果を最大とするための観光キャンペーン等の展開についてですが、まず①九州新幹線全線開業直前キャンペーンについて御説明させていただきます。

来年3月12日の新幹線全線開業を控え、今月10月1日から来年3月末まで「くまもとサプライズザンス観光キャンペーン」を展開いたします。

このキャンペーンは、九州では初めてJR西日本と全面的にタイアップするものでございまして、ポスター2,000枚やパンフレット40万部、それからテレビ番組、それから大阪環状線でのラッピングトレイン、それからJR西日本等が持っております各情報誌などを通じまして、熊本の観光魅力を北陸から近畿、中国、九州北部エリアまで大きく露出させてまいります。

資料18ページをお願いいたします。

キャンペーンの特別企画・イベントといたしまして、お客様の御要望をプロの職人がお伺いいたしまして、自分だけの一品をつくり出す「お誂え」商品、お土産でございます。それから予約不要、ガイド料無料のガイドつきツアー「DISCOVER WESTハイキング」を、九州で初めて実施いたします。

それから、熊本市内から別府まで観光しつつ移動する「阿蘇ー別府パノラマ観光バス」の運行、それから熊本市内から雲仙・長崎へ観光しながら移動いたします「雲仙ー長崎オーシャン観光バス」を運行いたします。これは熊本を中心といたしまして、横軸2次アクセスを強化し、そのことで誘客を図るものでございます。

このバスを活用した商品につきましては既に造成をされておりまして、大手旅行会社等で既に販売をされております。そのほか、市内の観光周遊バス「もりめぐりん」、「みずめぐりん」を10月1日から運行いたしております。そのほかにも、天草周遊観光バス「天草



ぐるっと周遊バス」も運行いたしております。熊本を中心として2次アクセスについて観光商品化につなげたいというふうに考えております。

そのほか、この期間中に、熊本城等の夜間開園、それから山鹿灯籠浪漫百彩の3月までの期間延長と、JR西日本等と綿密に打ち合わせをしながら、キャンペーン成功に向けていろんな取り組みを展開してまいります。

次に、キックオフイベントでございます。去る10月1日にホテルグランヴィア大阪等でキックオフを開催いたしまして、キャンペーンキャラクターでありますスザンヌ熊本県宣伝部長も出席いたしまして、JTB、日本旅行、近畿日本ツーリスト等の大手旅行会社幹部10社70名に対して概要説明、それから協力要請を行ったところでございます。

また、県下の「女将」20名を含む約90名の観光関係者が、大阪駅、それから三宮駅、京都駅、天王寺駅等で、2日間にわたって直接PRを行ってまいりました。

続きまして、19ページをお願いいたします。

②“熊本”旅行商品化の促進でございますけれども、これは来年の4月から9月までの上期用の説明会を東京で9月、これは九州観光推進機構とあわせて実施をいたしております。来年3月のオープン予定の桜の馬場観光交流施設城彩園、それから熊本スキップ観光バス等についてアピールをしてまいります。今後、名古屋、大阪、福岡でも順次実施していく予定でございます。

また、③九州各県と連携したプロモーション活動も、7月に長崎県、大分県と合同で「坂本龍馬と勝海舟が通った九州横断の旅」のイベントを広島で開催いたしました。

さらに、④教育旅行の誘致につきましては、新幹線全線開業を目前にして、新幹線を活用した教育旅行となるように、ターゲットを絞った現地セールスや現地研修に力を入れ

てまいります。

20ページをお願いいたします。

おもてなしの取り組みといたしまして、県民総参加によるおもてなし運動、1事業当たり30万円を上限に助成をいたしております。「ようこそくまもと大作戦」を、本年度も2期にわたり募集いたしております。1期が59件応募がございまして、そのうち34件助成をいたしております。2期も80数件の応募がっております。そのほかにも、県内11エリアでそれぞれのおもてなし研修会を実施いたしているところでございます。

以上でございます。

○猿渡道路整備課長 道路整備課でございます。

高速交通体系に関する件について御説明をいたします。主な変更点を御説明いたしたいと思っております。

23ページをお願いいたします。

23ページの経過表の最下段でございます。平成22年6月28日から、全国で高速道路無料化社会実験が始められました。全国の高速道路の約2割の区間が今回対象とされておりますが、県内では、南九州西回り自動車道八代ジャンクションから日奈久間を対象に社会実験が行われております。

次に、29ページをお願いいたします。

29ページの表の真ん中の欄でございます。熊本天草幹線道路の天草市志柿町～本渡町間の延長約4キロになりますけれども、これにつきましては調査区間に指定されております。これを仮称でございますが本渡道路と呼んでおります。アンダーラインで示しておりますように、ことし3月24日に住民参加による検討委員会の提言書をいただいておりますが、この提言書を踏まえ、大まかな道路の位置であるルート帯をことし8月に選定をいたしまして、県のホームページ等に公表いたしております。

今後の取り組みでございます。最下段にありますように、今後、選定しましたルート帯におきまして、具体的な道路計画の策定を進めてまいります。

次に、30ページをお願いいたします。

建設促進活動を記載しております。22年度の主な活動内容を記載しておりますが、延岡線、南九州西回り自動車道の総会等は既に開催されております。これから要望活動等を、宮崎県や鹿児島県と連携しながら行っていく予定でございます。

以上でございます。

○高田交通対策総室長 交通対策総室でございます。

続きまして、航空路線の利用促進についてということで、お手元の資料の32ページ以降で説明を申し上げます。

32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。

全体状況としまして、昨年度の国内線の旅客数は、前年度から19万1,000人少ない282万人となっているところでございます。また、こうした状況の中でありましても、スカイマークという新たな航空会社が阿蘇くまもと空港に、熊本－神戸線及び熊本－東京線へそれぞれ参入をするということでございます。

熊本－東京線につきましては、同社が10月31日から1日3便で参入を予定しており、これにより阿蘇くまもと空港と東京を結ぶ路線は、1日16便から19便に増便するということになります。

続きまして、静岡線についてでございますけれども、昨年度の利用率が46.6%、今年度4月から8月まででございますけれども、その利用率につきましても46.6%という状況でございます。特に、阿蘇くまもと空港に到着する便が約6割という状況に対しまして、阿蘇くまもと空港から出る路線につきましては、

約35%という利用率にとどまっているところでございます。現在、静岡県やフジドリームエアラインズと連携してPR、あるいは経済団体等によります総合交流等を積極的に推進しているところであり、今後とも推進していきたいと考えているところでございます。

35ページに、10月末から新たに羽田線では参入いたしますスカイマークの就航状況、ダイヤ、運賃について記載をしておるところでございます。

続きまして、38ページをお願いいたします。

今後の取り組みについてでございますけれども、本年度の4月から6月までの国内線の阿蘇くまもと空港における利用者数は、対前年比でほぼ同じ程度で推移しておるところでございますけれども、7月、8月につきましては、前年度を5%程度下回っており、引き続き不透明な状況が続くことは予想されるところでございます。

こうして状況の中で、まず東京線についてでありますけれども、羽田空港の第4滑走路の供用開始に伴う新規発着枠の増大をめぐって、今後とも増便の実現に向けた取り組みを継続していきたいと考えております。来年の4月に新たにまた発着枠が示されますとともに、さらにその後、2年後に配分が予定されております新規発着枠72便分につきましても、東京線は阿蘇くまもと空港を含む地方空港のネットワークの大動脈であることから、地方の主要空港に手厚く配分されるよう、国に対し要望してまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、静岡線についてでございますけれども、県といたしましては、路線の定着と振興を後押しするために、熊本、静岡空港でそれぞれ物産展を開催するなどPRをしてくているところでございます。また、10月27日から11月2日まで、熊本市内の鶴屋百貨店におきます静岡県の物産展を開催するという

ことになっております。

今後とも、静岡県及びF D Aと連携をしながら、積極的に交流ニーズの掘り起こしを中心に、路線の振興を頑張りたいと考えております。

続きまして、39ページをお願いいたします。

大阪線及び神戸線についてでございますけれども、さきに新幹線として開業しておる東北地方における航空路線の分析、あるいは熊本－伊丹線の利用者のアンケート、あるいは企業のヒアリング等を行って、航空と鉄道の分担率のみをとらえた場合、大阪線の利用者につきましては最大3～4割減少する可能性もあるんじゃないかというふうに、まあ厳し目でございますが見ておるところでございます。

今後は、機材を小型化しながら便数を維持するなど、大阪線の利便の具体的な向上策を見出すとともに、それによって航空会社にその実現を働きかけていきたいと考えております。また、先ほど来申し上げておりますところの交流人口の拡大に向けたさまざまな取り組みを通じて、全体のパイを大きくして、航空路線による需要というのはこのような結果にならないよう、減少を食い止めるように我々として頑張りたいと考えております。

次に、神戸線につきまして、現在天草エアラインが就航しておる1日1便でございますけれども、スカイマークが10月1日から1日3便を運行し、さらに12月31日からは1日2便の運行で計画をしているところでございます。これにより、天草エアラインにつきましては、10月11日をもって神戸線を廃止することとしており、12月中旬からの大阪線の就航を目指して、現在関係機関と調整を行っているところでございます。

続きまして、40ページをお願いいたします。

航空物流機能の強化についてでございますが、本年度の阿蘇くまもと空港における航空貨物の取扱量は、前年度と比べて88.5%にとどまっているという厳しい状況でもございます。しかしながら、こうした中で11月からは、阿蘇くまもと空港と東京を結ぶ東京行きの最終便が、これまでの150人程度の機材で、搭載重量が8トン弱の小型のジェット機から、260人乗りの機材で、搭載重量が26トン弱になる中型ジェット機へ大型化する予定でございます。これが、最終便の時間が20時半でございます。夜間の時間帯における航空輸送力が少し改善されるという状況でございます。

我々としては、この便における運行の継続というのは、何としても阿蘇くまもと空港における夜間の時間帯におけるコンテナ搭載が可能な機材による運航というためには必要不可欠なものでございまして、引き続きこの継続について働きかけて、何とか軌道に乗せて多くの取扱量にしていくように頑張りたいと思っております。

続きまして、43ページをお願いいたします。

国際線の振興についてでございます。

まず、ソウル線についてでございますけれども、4月以降国際線振興協議会における利用促進対策に取り組んでいるところでもあり、これにより日本人の利用が堅調に推移しておりますとともに、外国人の利用が戻ってきたということから、8月までの5カ月間の熊本－ソウル線の利用率は約7割という状況でございます。中でも8月は80%弱という高い利用率になっているところでございます。

また、国際チャーター便についてでございますけれども、8月の台湾線についてでございますけれども、台湾の観光協会及びチャイナエアラインと共同で、団体利用の掘り起こし、利用促進という観点から、県内の旅行業者や教育機関を対象にした台湾の教育旅行セ

ミナーを開催をしたところでございます。

続きまして、お手元の47ページをお願いいたします。

今後の取り組みということについてでございますけれども、まずソウル線につきましては、今後とも韓国の観光公社や旅行事業者等と連携しながら、秋・冬向け、あるいは春休み向けの旅行商品の造成支援を通じて、利用促進、マスメディアを活用したPRなどに取り組み、現在の水準を本年度の後半も維持するように努めていきたいと考えております。

また、県立高校に対する韓国への教育旅行の実施の働きかけを継続するとともに、増便あるいは日本人にとって利用しやすいダイヤの変更など、県民にとってのソウル線の利用の利便性の向上が図られるよう、アジアナ航空に対して引き続き働きかけてまいりたいと考えております。

次に、国際チャーター便についてでございますけれども、東アジア路線ということで、今後とも引き続き海外の航空会社に対して働きかけ、将来の定期便化ということを視野に入れたチャーター便の利用促進に取り組んでまいりたいと考えております。

特に、台湾の路線につきましては、今後ともチャイナエアライン、台湾観光協会あるいは旅行事業者との協議を進め、さらなる連携強化を図るとともに、団体の交流の人数を掘り起こすということに力を入れて、アウトバウンドチャーターの実施に向けて働きかけてまいりたいと考えております。

続きまして、50ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港の施設整備及び活性化に向けた取り組み等についてでございます。

熊本空港ビルディングにおきましては、昭和46年に建築されたターミナルビルの一部の耐震強化、あるいはチケットロビーの拡充等を中心としてリニューアル工事を進めておるところでございます、本格的な工事が明日

の起工式以降に実施をするということでございます。なお、今現在、阿蘇くまもと空港のターミナルの前面道路の改修工事というのを、国の方で今行っているところでございます。

こうした状況の中で、57ページでございますけれども、熊本空港ビルディングのこれからの本格的な改良工事、及び国が実施する空港ターミナル地域の既に行っております改良工事に関しまして、今後とも空港の利便性の向上に着実につながっていくよう、また工事中における空港の利用者に万全な安全が保たれるよう必要な協力や申し入れ等、県としても随時行ってまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、大きなⅢ番目の熊本都市圏交通に関する件について説明申し上げます。

お手元の資料の62ページをお願いいたします。

都市圏公共交通ネットワークの整備に関しまして、JR豊肥本線を活用した空港シャトルバスの運行について説明申し上げます。

今月1日から来年の3月25日までの6カ月間、熊本電気鉄道による実践的な試験運行というのを行っているところでございます。具体的には、肥後大津駅周辺のセミコンテクノパークを経由する便や、ソウル線に対応した菊池温泉行きの便もあわせて設定をし、熊本肥後大津駅間のノンストップの運行を現在1日22便、11往復で運行しておるところでございます。

63ページのところに、今後の取り組みということでございますけれども、運行ルートや料金設定の見直し等により、利用者の増加を図りながら需用量の精査等を行い、九州新幹線全線開業後の本格運行につなげてまいりたいと考えております。

なお、今月31日からの航空路線のダイヤの改正に伴い、1日22便だったところを25便に増便をする予定でございます。特に、阿蘇く

まもと空港発肥後大津駅行きの夜の便を増便し、夜東京方面から戻ってくる利用者に対してシャトルバスの利用ということで、接続できるようなダイヤ改正を行っていきたいと考えております。

お手元の別添資料の17ページに資料5といまして、空港シャトルバスの試験運行の開始についてという説明紙を用意させていただいております。

また、1枚おめくりいただきまして、そのシャトルバスの関係のチラシということで配付させていただいております。表面に、それぞれの所要時間と運賃、裏面に空港シャトルバスのダイヤということで、これは10月1日から30日までのダイヤでございますけれども、その現時点におけるダイヤということで、チラシを用意させていただいております。

続きまして、本文の資料にお戻りいただきたいと思っております。

64ページをお願いいたします。

続きまして、交通結節点の改善の部分でございますけれども、現状のところ、新水前寺駅の改修に関しまして、ことし6月に新しい線路への切りかえ、8月に以前の可動橋の撤去が行われ、8月から横断歩道部の下部工の工事に着手をしたところでございます。

今後の取り組みのところでございますけれども、肥後大津駅につきまして、来年9月末に予定されております新駅舎及び駅前広場の完成に向け、大津町の取り組みを県としても支援いたしますとともに、空港周辺の市町村の地域公共交通の再編等の動きとも連携しながら、アクセス手段の利便性の向上に向けた取り組みを推進してまいりたいと考えております。

続きまして、公共交通の利用促進策についてでございます。

お手元の資料の65ページをお願いいたします。

現在、9月18日から10月17日までの1カ月間でございますけれども、土曜、日曜、祝日に限り県内の路線バス等の運賃を、大人1名につき小学生以下の子供3名まで無料化する休日ファミリー割引を実施をし、潜在的な利用需要の掘り起こしを図っているところでございます。こうしたことによって、公共交通の利用に関する県民の意識の醸成に取り組んでいるところでございます。今後とも努めてまいりたいと考えております。このファミリー割引の結果を検証し、高い効果が確認されれば、関係機関との間で本格実施に向けて検討してまいりたいと考えております。

私の方からは以上でございます。

○内田都市計画課長 都市計画課でございます。

資料の66ページをお願いいたします。

パークアンドライドにつきまして御説明いたします。

ここにありますとおり、現在、実証実験1カ所を含みます9カ所におきまして、パークアンドライドに取り組んでおります。駐車可能台数は、表の合計欄にありますとおり537台、契約台数が283台、稼働率は53%でございます。

次に、利用促進に向けた取り組みでございますけれども、①にありますとおり、県のホームページにおきまして、パークアンドライドを実施しています9カ所の駐車場につきまして、毎月の空き状況を更新いたしまして、県民の皆様に広くPRを行っております。

②ですが、エコ通勤環境配慮計画書の提出が必要な500人以上の事業者に対しまして、パークアンドライドの利用促進の働きかけを行ってまいります。

③ですが、既に運用中のパークアンドライドにつきまして、利用者の要望などを踏まえまして、駐車場事業者への改善の働きかけを行ってまいります。

次に、普及促進に向けた取り組みでございます。67ページでございます。

本年7月から、熊本電鉄が北熊本駅で運用を新たに開始をいたしました。

また、宇土市におきまして、J R宇土駅でのパークアンドライドの設置に向け、関係機関と協議を進めています。

以上で都市圏交通関係の説明を終わります。

68ページ以降は前回と変更がありませんので、御説明は省略いたします。

以上でございます。

○中村博生委員長 それでは、執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入りたいと思います。

○村上寅美委員 新幹線で、素朴なことだけど、この前西部地区の人たちが問題を指摘されとった西郷隆盛の表示、あれは却下されたけど、あれは西郷隆盛本人にどうこうという問題じゃなくて、なぜ熊本は西郷隆盛かということに対しての異議だったんだね。

こんなのは、ちょっと人づてに聞いてみりゃ、県も市も知らぬだったというが、J Rとの整合性というのはどうなってるのか。

○津森新幹線元年戦略推進室長 カウントダウンボードの件でございますけれども、今村上委員もおっしゃったように、具体的にデザインを拝見したのは前日の夕刻になります。これまで県と市とあとJ Rとで、この新幹線のイベントとか、カウントダウンボードに限らず連携して取り組みをさせていただいているんですが、今回のタイミングといいますのが、開業日の発表と同日ということもありまして、若干その意思疎通というのがおくれたというふうな経緯がございます。

しかしながら、今回おっしゃるように、イメージキャラクターがどうこうというよりか

は、より熊本駅の玄関口としてどういうメッセージを訴えていくのかというふうなことが非常に重要だと考えておりますので、今回「くまモン」というキャラクターになりましたが、これはキャラクターどうこうというより、現在新幹線くまもと創り推進プロジェクト本部、知事が本部長で、またJ R熊本の支社長さん入っていただいて、観光連盟の協会の会長さん入られた、これを熊本として一致団結してやろうとしている、熊本の魅力をどんどん広げている取り組みを、ぜひその玄関口でうまくPRしていただきたいというふうな観点があって、調整をさせていただいたところです。

○村上寅美委員 言いたくないけど、余にも君たちは未熟だよ。中身を前日知らされた、J Rとそんな協議しかできないのか。

きのうの新聞か、J T Bが鹿児島を中心に商品づくりというのが熊日に出とったよな、きのうの新聞、おれ国体に行ってタベ見たんだけど。その辺の整合性というのが、僕は日ごろから非常に感じているわけよ。J RがJ Rがで逃げるだろう、部長。すぐ、J RがJ Rというて県も市も逃げるじゃない。しかし、新幹線は博多までは国費でできているんだよ、昭和50年3月10日に。国費でできているんだ。

博多から鹿児島になってから、私が24年前の62年に議員になったけど、当時9,800億か8,800億で博多－鹿児島の予算が凍結された。今はもう金額言ったってしょうがないけど、凍結された。そして出てきたときも、鹿児島は平成13年に新幹線の供用開始と同時に、供用開始のときは6年前駅周辺の整備は終わっている。今言ったってしょうがない話だけど、そんなのを考えていくと、何か行政のレベルが鹿児島はうまくいっている、博多もううまくいっている、熊本はどうなっているのかということを、はっきりここで一発君た

ちに言っとかないとね。

だから、言うことは聞かぬなら聞かぬで報告しなさいよ。何で熊本はそんなに鹿児島とか博多と——駅舎だって一緒じゃないか。もちろん駅ビルも含めてだけど500億——800億と聞くぞ、駅ビルまで含めてのオープンだろう。博多はちゃんと新幹線に間に合わせる。鹿児島は13年からだから、リニューアルで20億と言っている。

だから見にいって来たけど、すばらしいものができとる。熊本は通過と一緒にだ、新幹線は。それから表には、何で区画整理した中に個人の家が点々としている。ああいうのは全国にないと思うけど。これは市の問題だけだね。その辺も含めて、何か熊本はJRに対して僕はおかしいと思うよ。

熊本のキャラクターをつくるのに前日知ったと、何しとるか。僕が言うのが間違いかと、そう思うよ。JRだってサービス業でしょう。その辺をどう思う、部長。おれはこれに引っかけたけど、トータルで聞きたいんだよ。

○坂本企画振興部長 JRの今回の対応につきましては、私、村上先生と同じ気持ちでございます。西郷隆盛がどうこうというんじゃない、熊本の発展にとっては、あるいは熊本の人間たちがどういう気持ちでこの新幹線を受けとめているのか。費用負担の問題もでございます。長年にわたって待ってきた経緯もでございます。一緒になってまちづくりをやっているということもでございます。トータルに考えておかしいじゃないかというふうに、本当に真摯に思います。

JRは、私どもに直接お話しさせていただきました。話をした直後にすぐ方針は変えました。では何で、前の日まで言ってくれないじゃないかという同じ気持ちでございますが、弁解をするつもりは毛頭ございません。

経緯を簡単に御説明しておきます。JRの

支社長のところに来たものを見て、支社長も、これは熊本には全くなじまぬと思ったそうですが、何と申しましょうか、今回の西郷キャラクターというものが、ソフトバンクのゲームの何か一部をなしているというようなことで、ある意味で、もうできちゃったものを博多駅と鹿児島駅と熊本駅で交互をすると、JRの本社の考えはそんなことだったそうなんです。

だから、私申し上げました。それは支社長、あなたの立場でこれが変えられる、変えられないというサラリーマンとしての話はよそうよ、そうじゃなくて、JR九州という会社が熊本という場所をどう見ているのかというのが、いみじくもあらわれているじゃないかと、そういうことでもっと一体となってこれから話をさしてくれと、このことは大変残念なことだけでも、見ようによってはまだ半年あるので、ある意味でこれをいきっかけに、災いを福となすようにこれからやっていけないかということで話をさせていただきました。

先生からのお話もまたJRにつながせていただいて、しっかりやっていきます。

○村上寅美委員 部長、答えは要らない、要望だけ。連続立交のとき、我々議会でJRに対して附帯条件をつけて予算を通したことがあった。それでも工事なんか余りうまくいってらぬ。そういう関係で県外業者が多い。南九州議連で会長も一緒だけど、我々は鹿児島で今度石原社長と会うんだ。社長に会うから、おれはおれなりに直訴して、要望は、お願いはお願いとしてしたいと思うけど、何か熊本のスタンスが、最初から掘り返すと切りがないけど、冷や飯ばかり食うとるような気がすつとたい。だから、それは要望しとくから、今後の確にして、議会におわせかけていいから。

それから13ページに、いろんなイベントと

か発掘して、君たちが非常に学問的に勉強していることは多とするけど、これは商品づくりになっているの。例えば、あんたたちがここまで企画をする、これが例えば旅行者に対してこれで商品づくりができていいのか、できていないのかということを僕は尋ねたい。

君たちが客を連れていくわけじゃないからね。これはやっぱり業者ですから。その辺はどうなの。

○津森新幹線元年戦略推進室長 それぞれの事業につきましては、地域がそれぞれ自分たちの持っている素材とかイベントとかを活用して取り組まれております。したがって、それぞれのイベントとかは、当然のことながら民間と——行政も当然ですけども、一体となっておりますので、まずはこの取り組みのところから、観光なり外向けのPRなりというのはまずスタートから始めております。

さらに、ここで一つ大きな形で、県下全域でメニューがある程度出そろいましたので、これを今後半年間必死になって、今も進めておりますが、今後さらに必死になって外にも中にもPRしてまいりたい。

○村上寅美委員 わかった。要望でいいけどね。これだけ勉強もして、地域も期待してこれだけのメニューができたわけだ。ところが、お客さんを連れてくるのは旅行者だから、旅行者に商品づくりをしてもらうことが一番重要と思うよ。KANSAI戦略だろうと何であろうと、まだこれからと言ったからもう言わぬけど、それを強く要望しとくから、ぜひその辺の旅行者と市町村とのセッティングの仲立ちをちゃんとしなさいよ。

○津森新幹線元年戦略推進室長 つくり込みの段階から、当然観光連盟の方々に入ってい

ただいてつくり込んでおります。さらに、こういう大きな形になりましたので、2段ロケット的に今後もさらに精力的に展開させていただくということです。

○村上寅美委員 地域性ということで非常に大事なことだし、地域も喜ぶことだから、部長、その地域しかないものの商品づくりをぜひ業者と急いでください。

以上です。

○大西一史委員 ちょっと済みません、今の村上委員の御意見に関連をしますけれども、カウントダウンボードの話についてはちょっと残念な感じでありましたけれども、これで何か西郷隆盛に我々がみそをつけておるようなことでもないし、ただ抗議をしたというようなことが新聞記事に、熊本県とか市が抗議をしたというふうなことで取りやめになったというようなことが載っていましたが、どうなんでしょうか。実際のところは抗議したわけじゃないでしょう、JR九州に。

○津森新幹線元年戦略推進室長 JRの熊本駅という熊本の陸の玄関口の大きなところでございますので、単純にイメージキャラクターどうこうというよりは、より熊本の取り組みなり魅力なりを伝えるような積極的な意味での御提案といえますか、御意向をお示したということでございます。

○大西一史委員 そういう提案が出てからすぐやると、鹿児島の人たちはやっぱり西郷隆盛というと、ある意味では非常に重いキャラクターとして思っておられるわけだし、何か熊本だけが非常にそれに過剰反応をしているようなイメージは非常によろしくないなと。

というのは、鹿児島だって当然熊本にお客さんたくさん来ていただきたいわけだし、そ



いう意味では、福岡の方は何もその件に関しては反応をしなかったというようなことで、そっちの方が大人の対応をしているなんという声もありました。

ただ、私はやっぱり確かに熊本市に「西郷どん」があるのは、少しイメージ的にはどうかというふうに思う部分があるんですけども、これはそういうイメージを何というか、熊本がすごくネガティブな反応をしているというようなイメージでもって思われるのは私たちも本意ではないし、これは先ほど村上先生もおっしゃっているとおりですね、皆さんそういう思いを共有されておると思うんです。

だから、「西郷どん」というキャラクターがどうこうというよりも、やっぱりより熊本にふさわしいキャラクターを求めていることであって、抗議はしていないということは、はっきりしておいた方がいいと思います。

それは、一応ひとつ言っておきたいということで、これ以上その話にどうこう答弁していただく必要はないと思いますが、ただこれからやっぱり一体となって、オール九州で九州新幹線を盛り上げていこうという機運を高めなければいけないわけで、その中で地域間競争というのはあっていいと思うんです。

このオール九州で高めていくという機運で、ぜひJR九州とのコラボレーションというのはもう少し評価をしていただかないとうまくいかないというふうに思います。今回の点は、JR九州としても非常に申しわけないという気持ちを持っておられるというふうに思いますので、その辺についてもう少し、部長がさっきその辺はしっかりやっていくという話だったので、コミュニケーションを図っていただきたいことを要望しておくということです。

それともう一つ、ちょっとそれに関連して、これも村上先生先ほど商品開発につなが

るようなものになっているのかという話なんですけれども、いろんなPRをKANSAI戦略も含めてされていますけれども、PR自体のターゲットというのはどういうふうなことなのかというのが、その辺が統一されているのかなというのはあるんです。

やっぱりどうしてもあれやこれや欲張ってしまいがちなので、散漫になってはいないかなという感じがするんですけども、広告宣伝に対してどういう効果を見越しているのか、PR、その辺をお願いします。

○津森新幹線元年戦略推進室長 恐縮でございます。別添資料5ページにつけさせていただいております「新幹線元年事業等に係る広報展開のイメージ」ということでございます。県内向け、そして県外向け、大きく2つ方向性があるというふうに我々考えておまして、県内向けにつきましては、地域開発センターまでつながるような形で、機運の醸成につなげたいということで、まずは全線開業、新幹線来るとことの周知、そして機運の醸成、また各地県内——県外を越えてもそうですけども、総合交流の啓発、こういったものを中心に展開する方向性でございます。

そしてまた、首都圏、関西地域につきましては、まずは熊本のイメージアップ、そして後は目を引くような形で、いろんなところに漏れないような形に、突出したような形の話題づくりをしていく。さらに、選んでいただくために、熊本のお得感みたいなものを出していくということで認知度を上げるとともに、来ていただく交流の拡大というふうな方向性で考えております。

今、大西先生おっしゃったように、若干ここ総花的なところになってしまいますが、ターゲット、手法についてでございますけれども、手法としてはパブリシティからプロモーションツールまでそれぞれ使っていくわけ

でございますが、一つのターゲットのイメージとしましては、潜在的に、何か熊本いいかな、ちょっと入ろうというふうな潜在的な層へまず訴えていきたいということで、子供さんであったり主婦であったりというところ、また特定分野に関心の高い人、例えば歴史が好きな方に歴史を絡めて熊本を売ってきたとか、こういう形で特定分野に関心の高い人、そしてさらに県外の方が中心でございますが、熊本に何らかのゆかりのある方々、こういった方々にそれぞれのターゲットに応じた展開をしていく。

具体的に下のところにちょっとつけさせていただいておりますが、子供さん向けにわかりやすくキャラクターを使ってみたり、こういった形で展開をさせていただきたいというふうに考えております。

○大西一史委員 今いろいろ説明あったんですけども、やっぱり総花的だという感じはそれでもするんです。だからあと半年ということを考えれば、この辺の何というかな、もう少しターゲットを絞って、例えばPR効果、宣伝効果というのをどういうものを上げたいのか、効果をですね、効果を測定する手法というのはなかなかないんですよ。

東大の飽戸弘教授だったかな、たしかこの辺の研究をされていましたが、AI DMAだったかな、そういう何か指標があって、効果というのか測定する手法というものはあるんです。

例えば、ただ単に「知ってます」だけで、九州新幹線全線開業を関西なりよその地域の人たちが「知ってます」で、これで終わってはどうにもならないわけです。だから「知ってます」から「新幹線に乗って熊本に来たいです」というところ。さらに、「熊本に来て何を食べたいです」、あるいは「何を買いきたいです」、「何をしたいです」、「何を見たいです」というところにつながって初めて効果と

いうか、PRというのが生きてくる。

これは計るのがものすごく難しいんですけど、そういうふうに行ってくと、この潜在的参加者層がとか、特定歩合に関心の高い層とかというのは、それでもまだターゲットとして絞り込めないというふうに私は見ていると思うんです。

だから、その辺の、あと半年ということなんですけど、あくまでも開業のイベントまでが半年ということであって、そこから先が大事だよということをぜひ意識してやっていただきたいということは、これは広告宣伝効果というのも意識しながらぜひやっていただきたいというふうに思います。その辺については特にまだ研究はされていないと、どうですか。

○津森新幹線元年戦略推進室長 具体的に効果測定というところまではなかなか分析しきれないところありますけども、今回特にKANSAI戦略を中心として、わかりやすく、例えば甲子園球場に「くまモン」を出すとか、ちょっとざわざわ感を演出しながらぽつと出すとか、やり方も含めて、なかなかよそがやらなかったり、やる方法も、手法とかも検討しながらやらさせていただいておりますので、一人でも多くの方々に熊本の魅力を伝えるような形で、ぜひしっかりやらせていただきたいと思っております。

○大西一史委員 できるだけ多くに知っていただく、あるいはざわざわ感というのは、これはいろいろ今の新しい口コミであるとか、そういう手法をちらっと一生懸命やっておられることはわかるんですけども、例えば別添資料の7ページの「メディア等の展開」ということで、ポスターとかWEBの展開でということが書いてありますね。

「くまモン」がポスターでもって、「大阪も かなかええ城もってますやん。」とか

というようなあれがあるんだけど、例えば一番右の「大阪は 道に迷いやすい。人生にも迷いやすい。」、だから熊本でリフレッシュしてみたいなことを、「阿蘇の自然で、リフレッシュ！」と書いてあるんだけど、これって不快に思わないんですかね、大阪の人は。（笑声）

熊本は道は混んでいるしとか、例えばこれ一つなんだけど、イメージの問題なんだけど、「西郷どん」の話じゃないけど、大阪の人、これはしゃれで通じるのかなと思うと、そんなことをいわれるようなところなんて、熊本まで行くかというふうに思う人が多いんじゃないかなと思ったんだけど、（笑声）その辺はどうなっている、戦略として考えられるの。

○宮尾くまもとブランド推進課長 ブランド推進課でございます。

50種類の面白ポスターを約7,000枚張っているんですが、おっしゃるように、中には「ん！」というのも実はございます。でも、それはあえてそういうので気を引くというところがポイントで、単なる、熊本いいよ、いいよ、おいしいよというだけだと多分スルーしてしまうというところで、私はこれはマイナスには受けとめてないんですが、大阪の方たちはああいうキャラですので、（笑声）ああいうノリですので、きっと広い心で受けとめていただけたらと思っていますが、そういうところで、ふんと引っかかるところが大事な部分なのかなというふうに思っています。

もしも万が一、これで抗議が来れば、私はある意味大正解かなというふうに、それがPRするきっかけになりますので、熊本びいきをふやすきっかけになりますので、大成功かなというふうに思っています。

○大西一史委員 大成功……

○宮尾くまもとブランド推進課長 大成功まではいきませんが……。 （笑声）

○大西一史委員 ただ、広告というのは、人を不快にさせないというのが大前提としてあると思うんです。だから、うっと、サプライズというかな、ああいう効果を得るというのは大事なんだけど、これは小山薫堂さんもおっしゃっているとおり、サプライズというのは、ちょっと人が楽しくなるような、わくわくするようなものでなければならないということを考えれば、少しその辺もよく見て、今後の戦略の中ではイメージがマイナスにつながらないようにぜひ頑張っていただきたいというふうに思いますから、それ以上は言いません。

以上です。

○村上寅美委員 大西委員の意見に反論ではないけど、熊本県民として西郷隆盛の問題は、新聞でも見たけど、西郷隆盛を熊本県民は尊敬しているんだと、決して西郷隆盛個人の問題ではないということを押さえてあるはずですよ。

それと、あなたもそう思うだろうけど、博多―鹿児島に中抜きされはせぬかというイメージは、熊本はみんな持っているわけです。何とか熊本におろさにやいかぬという熱意が熊本に感じられなければ僕はだめと思います。それが1点。

それから、この前南九州の役員会るとき鹿児島に全部幹部が来とったから、それはお断りしときました。それは西郷隆盛についての諸問題では一切ないと。それは理解しとりますと、熊本人ですけんというようなことで終わったから、それもつけ加えて報告しておきたいと思います。

以上。

○中村博生委員長 ほかに。

○鎌田聡委員 カウントダウンボードの話が出ておりましたけど、確かに西郷さんが悪いという問題じゃなくて、やっぱり先ほど話があったように、ＪＲといかに連携をして、ＪＲだけで突っ走るということでなくて、また熊本県もそれぞれ意見交換をしながらよりよいものをつくっていくという観点からの意見だと思いますので、そういう立場で、これまでも、先ほどの話じゃないですけども、少しＪＲさんと気持ちが合わない原因もあったかと思えますけども、これからは県民一体として、これでいこうというふうなやり方でいかないといかないと思いますので、県ではそういう力を発揮できるような中身で、ＪＲさんと進めていただきたいというふうに思います。

そのことで３ページに、ＪＲへの要望活動がこれまでも展開をされていますけれども、これから開業に向けて、まだまだ残された課題はＪＲとの関係で多いと思いますので、要望内容でも特急とか快速の議論も議会の本会議でもありましたし、私はこの前の委員会でも申し上げましたけれども、博多駅での乗りかえ、対面乗りかえの部分がまだ結論が出ていないというのは、これはいかがなものかと思えます。

これは中抜き以前の問題として、博多でおりてしまいはせぬかというふうな、アクセスが悪いと、そういう問題がありますから、ぜひここは強力に押していただきたいと思えます。現状は、ここ大体方向性は固まっているのかどうかというのを教えていただきたいと思えます。

○高田交通対策総室長 委員の御指摘の件についてでございます。７月に要望を行い、その際にも、博多駅での対面乗りかえというのを多く実現せよ、全部できるようにということでＪＲ九州に要望をしてまいりました。

現時点においては、ＪＲ九州において対面乗りかえ全部できるかどうかということについては、まだ検討中という状況でございます。いろいろ東京方面から「のぞみ」で来る路線、あるいは山陽新幹線の路線、九州新幹線路線ということで、さまざまな路線を３つのホーム、３面６線でどう調整していくかというところでもありまして、現時点でどれだけできたというところについては、まだＪＲ九州の方は検討中ではございますということです。

ただ、我々としては、引き続き対面乗りかえということを実現できるように、ＪＲ九州に対しては働きかけて頑張ってもらいたいと思えます。

○鎌田聡委員 そこは強くやっていただかないと、ここからいろいろ移動が大変になるという部分で、非常にアクセスの問題が出てまいりますので、強力にやっていただきたいと思えます。早くそういった答えも出るように努力をしていただきたいと思えます。

それと、もう一点いいですか。

別添資料での１ページに、新幹線開業時のアクセスということで、熊本駅西口の方から市内に出るにはこのような緑線ですよと書いてありますけれども、これはバスは違うんですね。バスもこっちから出すということです。交通手段は何ですか。

○松永新幹線都市整備室長 ただいま鎌田委員の御質問ですけれども、済みません、土木部の方でちょっとそのあたりまで把握していません。

実態としては、この西口の駅前広場、新設なもんですから、これまでの路線バスというのは、田崎春日線という春日小学校の前の通り、これを通過している路線はございます。ただ、私どもの方ではちょっと、新幹線口の方から新しい路線バスが出るかどうかは、ま

だ全然私どもは把握していない状況です。

○鎌田聡委員 では、何のアクセスなんですか。

○松永新幹線都市整備室長 これは県の一般車でありますとかタクシーでありますとか、不定期の団体客の大型観光バス、そのあたりの自動車のアクセス道路をお示ししております。

○鎌田聡委員 では、路線バスとか電車が、公共交通という部分ではそういったのがアクセスになると思いますけど、そこは違うということで理解していいんですか。それもわからないということですか。

○松永新幹線都市整備室長 わからないというか、把握していないと。申しわけございません。

○氷室雄一郎委員 ちょっとお尋ねですけど、うちの城下議員が、開業時のスタートのイメージをどうするかということでお尋ねをしたんですけども、あのときに知事答弁だったと思うんですが、明確な答弁はなかったわけですけども、次の12月議会で質問しても遅いと思うんですが、県としてはそういう具体的なイメージみたいなものは持っているのかということです。

もう一つは、福岡、鹿児島も関連しておりますが、その辺の話し合いも重要だと思うんですけども、県として戦略なりイメージを持っておるのかどうか。では、これからどうするのかということについてお尋ねしたいと思います。

○高田交通対策総室長 委員御質問の件についてでございます。開業日というのは、新幹線効果というのを全国にアピールするという

ことで、一番重要な一日であると思っています。また、その中で、熊本駅発の列車というところを最大限にするためにその効果と、手段としてアピールしていきたいと思っているところでございます。

我々としては、熊本駅発の一番列車、またその直通列車などについて、これらを活用してJR九州等とも連携しながら、最大限高めるための方策というのを今検討しておるところでもございます。今後とも、まだ現時点で具体的に何時からどう行っていくところは決まっておりますが、これからということでもございますけれども、我々としては最大限効果をアピールすることができるように、この一番列車というのを活用してPRしていきたいと考えております。

また、その日におきまして、その効果ということで九州一体となって、全国に対して九州新幹線の全線開業というのをPRしていくという意味でも、福岡、鹿児島各県などともいろいろ協議をしていくことになろうかというふうに、これから進めていくことになります。

そうした中においても、熊本における列車、あるいは開業日のイベントなどということ、全国に最大限アピールすることができるように頑張っていきたいというふうに思っております。

○氷室雄一郎委員 鹿児島も福岡もまだうちと同じような状況なんですか。

○高田交通対策総室長 現時点においては、当日何時からどう行っていくところについては、まだ現在確定はしていないというところでございます。

○氷室雄一郎委員 今後、これから協議をされていくわけですが、その辺具体的なイメージみたいなものが固まるというのはいつごろ

までになるのか。まだそれもわからないんですか。

○高田交通対策総室長 我々としては、12月にダイヤが発表されるということでもございますけれども、一日も早くそれまでの間にきちっと関係者の間で協議をして、当日における内容ということについては固めていきたいというふうに考えております。

○氷室雄一郎委員 今いろんな御意見が出ているように、向こう側というよりも、こちらとしての戦略を持ってやっぱり協議に臨んで、県なら県の意向をきちっと伝えて最大の効果が出るような取り組みをしなければ、また、いやちょっとという状況が生まれたらこれは大変なことになるし、最大のイベントでございますので、この辺はしっかりしていただかにやいかぬと思います。その辺は部長、ちょっと決意のほどを述べてください。

○坂本企画振興部長 一番列車の到着、この日は多分朝から新幹線関連でいろんな形の発信があると思っています。一番電車というのは、その人の一番朝早いものを送ると思うんです。恐らく同じぐらいの時刻には、今度大阪から出る最初に「さくら」というものがあります。我々いろんなターゲットでは、まさに大西委員が言われたようにあるんですけれども、熊本の中でいかに乗り合わせられるか、それから全国にどう放映されるか、それから最大の顧客である大阪・関西エリアの人はどうPRするか、それをどうミックスしていくかということを今悩んでいるというか、その戦略として考えております。

大阪での一番列車にどれだけ我々が持っているさまざまな資源、知事ですとかスザンヌですとか「くまモン」ですとか、こういうものをどう投入するか、それから熊本における盛り上がりの核であります一番電車を、熊本

としてどう盛り上げるか、それからどう放映されるかという意味では、その日に熊本がどういういわゆる開業のうたげのようなものをやるのか、こういうふうなものをミックスしてやっていくという中の一つとして、一番列車非常に大事なものだと思っておりますので、JRと粘り強く議論していきたいと思っております。

ただ、いずれにせよ、先ほどもございましたが、九州全体で電車を祝うということと、それから熊本として祝いたいということと、両方が兼ね備わっていかなきやいけない要素もあるんだろうと思います。

言われました指摘の中で、鹿児島から一番電車が来てしまうと、鹿児島で満員になって電車が来て通過されるという話を言われたんですけど、そんなことは、仮にダイヤ上鹿児島発になったとしても、そんなことは絶対にさせませんし、あり得ない想定だと思っています。仮に、万が一、ダイヤがそうなった場合でも、熊本が乗る車両、あるいは佐賀が乗る車両、この全線開業は九州全体でのお祝いですので、仮に熊本発になる一番ベストなケースにおいても、熊本発の一番電車になってから、熊本県人が全部電車をジャックして佐賀県民には乗せないなんていう、そういうことをするつもりは毛頭ございませんので、一番電車はそういう意味でバランスもとりながら、でも熊本としてきちんとPRできるというふうなことでやっていかなきやいかぬと思います。

○氷室雄一郎委員 いろいろあると思いますけど、ベストの効果が見えるように、しっかり取り組んでいただくということを強く要望しておきます。

○森浩二副委員長 開業イベントの主体はどこ、県ですか、市ですか。

○高田交通対策総室長 開業、まさに一番列車の出発式については、ＪＲが主体になるところでございます。

○森浩二副委員長 イベントの費用もＪＲですか。

○高田交通対策総室長 そのとおりでございます。

○森浩二副委員長 では、八代も玉名もＪＲが出すということですか。

○高田交通対策総室長 そのように聞いておるところでございます。

○森浩二副委員長 では、市町村はそれに付随して、ただついていくだけですね。

○高田交通対策総室長 そこはＪＲと協議をして、一体となって効果最大化ができるような形にしていきたいというふうに思っておるところでございます。

○森浩二副委員長 では、県はそんなら余り打ち合わなくていいじゃないですか。ＪＲが言われたのをただやっつけばいいんじゃないですか。

○高田交通対策総室長 そこは、県におきましても、沿線の市あるいはＪＲと一体となって、県も主体・当事者となって、きちっと効果を最大限高めるような一日というふうにしていきたいと思います。

○坂本企画振興部長 開業イベントということが幾つか使われていますが、いわゆるＪＲのホームでやる一番電車なり、あるいは最初から大阪を出るとき、大阪から最初の「さくら」が来るときと言ったのは、ホームでやる

イベント、これはＪＲのイベントでございます。ただ、これは朝一の、日が上る前の一つのものでございまして、朝たしか11時からですかね、これは建設促進協議会ということで地元自治体、経済界も入った大きな開業パーティー、これを市内のホテルで開催いたします。こういうものは、費用もそういう協議会負担で、地元も入った負担という形になります。

それから、お城の中にありますイベント、これは県と市が熊本城、いわゆるイベントに関しては県と市が折半で出し合ったイベントという形で、それぞれ性格に応じた費用負担になってございます。

ただ、費用負担がないから物を言わないというと、「くまモン」のボードと同じ話になります。費用負担はそういう全体の中で適切なものを配分しておりますけれども、中身に関してもきちんとＪＲと協議してまいりたいと思っております。

○森浩二副委員長 熊本駅は始発があるからいいんですよ。八代とか玉名は始発はないんです。ただ通過するだけなんです。だから駅の開業イベントになると思うんですけど、そういうときにどっちが——駅舎というのは玉名も結構お金を出してつくっているんです、そういうときはどういうふうになるのか。

○高田交通対策総室長 列車における通過式、あるいは一番最初に停車する式になるか、そのあたりのところはＪＲにも確認してまいりますが、そこはＪＲの方が行うことでございます。それにあわせて、駅の周辺で開業を祝うイベントということで、そこは市が主体となって行って行って、両方あわせて当日のイベントということで行っていききたいというふうに思っているところでございます。

○森浩二副委員長 だから、駅舎のイベント

というのは、熊本駅はあの費用はどっちが出すのかな。

○高田交通対策総室長 熊本駅での最初の費用につきましては、これはJR九州の方でございます。

○森浩二副委員長 駅舎です。駅の開業イベントというのはないんですか。駅舎だけですか。まだ煮詰まっていないということですね。

○高田交通対策総室長 済みません、現在のところちょっと……。

○山本秀久委員 大体言いたいことは出尽くしたような感じがしていますけど、今言われたことは全部はやっぱり頭に入れて今後は進めていく問題。

言っとくが、私が言うのは、この間観光議員連盟で鹿児島へ行って、3県の議員さんたちと全部話をしたんだ。その中でいろいろ問題点がたくさんあるわけですね。今部長も言ったように、九州は一つだというような言い方をするけども、その一つの問題点がひとつも一つになっていないんだ。

だから私は提言したんだ。3県の知事が一緒になって何でこういう問題取り組まぬかと、言うことの方針はなぜ打ち出さぬかということを書いてきたんです。それはみんな3県の議員さんたちも賛成して、なるほどと。だから、別々に宮崎県は宮崎、鹿児島は鹿児島でやっているんじゃないかと。そういうことで、九州一体となって物事・観光の開発ができるということを提言してきましたので、今いろいろ各議員から話が出たけど、そういう問題では、一つの問題点を解決するにはそういう問題が出てくるわけだから、そういう意味で申し上げたわけだ。

だから、さっき言ったように、私は新幹線

が鹿児島から八代まで入った関係で、ローカル線の問題で大変今問題点が起きているものは——実際起きたんだ。だから、その新幹線を今度は熊本から初めて3月12日開通しても、その問題点必ず出てくるんだ。そこところをよく予測しておいて物事を進めていかぬと、事は進まないよ。

だから、今各委員から言われた問題点は本当に重要な問題だから、そういう点が必ず生まれてくるということは予測しといて事を進めていかぬといかぬと私は思う。だから、そういう点で今提言したわけだ。

特に、今の物産展の問題、地域性の問題のイベントなんか、ああいう問題も本当にどういのが適切であるのかということはよく勉強しとかぬと、その場その場になってあわててやる人が多いんだよ。

あんたたちは確かに計画は立派に書くんだが、実際それに当たっていないことが多いんだ。あとフォローしていないことが多いから、熊本県はそういう点をもう一回よく認識してやってくれぬと困るということ。

特に、航空路線にしても、宮崎にしても鹿児島にしても、航空路線持っているわけ、上海と台北に。宮崎は台北、鹿児島は上海。熊本だけが持っていないんだよ。そういうことで物事を進めようと思うたって事は進まない。だから、そういう点よく理解して今後、今提言したことをよく頭に置いて事を進めてください。

以上です。

○鎌田聡委員 済みません、ちょっとさっきの件なんですけれども、アクセスの話で、バスの路線が西なのか東なのか把握していないとか、少し忘れたとか、その後は把握していないということが引かかるんですけども、公共交通は東口なんですか。

○松永新幹線都市整備室長 済みません。先



ほどちょっと御説明が不足していましたので、補足させていただきます。

基本的な考え方として今回御説明したのは西口、新幹線の方の駅舎の方なんですけれども、東口の方、まだ暫定整備の駅前広場をつくっています。基本的な役割分担といいますか、東と西の役割分担としては、東側がいわゆる日常の交通、いわゆる県民の方や市民の方、通勤通学、そういった方々の交通を処理するのが東口。西口の方は新幹線口になりますので、県外から来られた観光客であるとか、そういう方々の交通を処理するというふうな役割分担を基本的に定めています。

それで、鎌田委員御質問のようないわゆる路線バスにつきましては、従来どおり東口の方の駅前広場で基本的に処理するというふうなことになっています。ですから、当然それと同じように市電も東口にございます。その一方、西口の方では、そういう日常的な交通じゃなくて非日常、いわゆる団体でありますとか観光、そういった交通の処理を西口で受け持つということで、基本的には不定期のバスなんかの駐車場を設けているということです。

そういった意味で、基本的には——おさらいですけども、東口が日常の路線バス関係、西口は不定期の団体及び観光バス関係を処理するといった感じで計画しているところです。

以上です。

○鎌田聡委員 西口と東口の今役割は理解できますけども、不定期といいながらも、熊本からビジネス等で大阪とか行く熊本県民もいるんですね。この西口に、私心配したように、駐車場があるのかなというように心配しました。駐車場とかあるんですか。

○松永新幹線都市整備室長 駐車場につきましては、先日議会でも答弁があったかと思う

んですけども、今のところはＪＲ九州さんの西口の設置数合わせまして450台、これは高架下も入っているかと思いますが、450台設置されます。ちなみに、参考までに東側が大体300台、合計で750台程度設置されます。

これ、多いか少ないかというのがなかなか難しいんですけども、ちなみに今の工事が始まる前の平成16年段階では、駅周辺、東側だけなんですけども、大体250台程度しかなかったということです。大体それに比べると開業時3倍程度には台数が確保できるといった状況です。

以上です。

○鎌田聡委員 いいです。

○佐藤雅司委員 3点でございますが、一問一答でしつこくはいいませんけども。

まず、部長のごあいさつ・説明要旨の中で、「市民力による新幹線元年事業の準備を進めるとともに」、また説明の中でも別添資料6ページに、「県民個々人による」とか「県民自ら考える」とか、「個々人の取組の総体」とか、個人を非常に、県民総参加でつくと、それはよくわかります。

だけど、このことがいわゆる地域づくり、それから人づくり、まちづくり、そういったものが個人の力、市民能力というのは大変重要であることはよく私も存じ上げております。それについては何の異論もありません。

ただ、これが地域振興局やいろんなところを通じて、県の方で市民力というのを知事みずからもおっしゃっとるわけですけども、県民がこれを聞いて果たしてどう考えるのか。どうも何か金がないけんうっぱずすつとじゃなかかと、県は責任を放棄しているんじゃないかというふうに私はとらえられるんじゃないかと。

そうであれば、こうしたことをおっしゃって

いくということであれば、しっかりと県政の役割は市町村、あるいは要するに官の役割というものをきちっと県民に示していかないと、これは私は言えないというふうに思うわけですが、いかがでございましょうか、深くは言いませんけども。

○津森新幹線元年戦略推進室長 今佐藤先生からもおっしゃられたように、市民力ということで、地域づくりを進めるというのは、持続的かつ波及効果になるような地元の魅力の創出につながるというふうに考えております。それをいかにどんどん展開する、どういうふうなやり方で展開するかということだと思いますが、それにつきましては、まずは実際にいろいろ地域でそれぞれ取り組まれている団体がございます、こういうところに我々も足を運びながら一緒に、その問題の解決であったり、魅力づくりであったり、一緒に議論をするということと、またそれぞれ地域の団体そのものが一緒に連携することによって、よりまた大きな話ができるところでございますので、そういった場をつくるということのやり方というのがあると思います。

さらに、今後やりたいと思っていますのは、新しく今回くまもとサプライズということでやらさせていただいております。これにつきましては今まで、地域づくりとして非常に難しくハードルが高いなと思われた方々も、実は身の回りのちょっとしたもてなしの気持ちであったり、身の回りのものを使うことでちょっとしたことができるんだということを、ぜひ実感していただきたいと思っております。

そのために、これもなかなか広げるということは容易なことではないというのは重々承知しておりますが、いろんな形で広報をするなり、実際に我々職員も含めて中に足を運ばせていただきながら議論をさせていただく、こういう形で少しずつ広げていきたいと思っております。

おります。

○佐藤雅司委員 確かに市民力は上がっているなど、そういう感じがします。いろんなNPOだとか、そういう形、地域づくりの団体だとか、そういったところがみずから行動し得るような形には少しはなってきたなどというふうに思っておりますけれども、やっぱりこれから、要望しておきますけれども、もっともっとそうした行政、いわゆる市町村も含めた役割分担といいますか、そういったところをできるだけ明確にしておかないと、何や、県もこれはずっと引き込んでいく話になっとつとじゃないかと、積極的に出てこぬという話になりますので、そこをよろしく願いしております。

それから第2点目でございますが、あと2つあります。

これは土木部長にお尋ねでございますが、中九州横断道路はここに出ています、阿蘇大津道路という言葉が、固有名詞がずっと出ています。私どもはそれで勉強してきました。ところが、マスコミの皆さん、この間もテレビで57号を映して、57号の中で阿蘇大津道路と出てくるんです。

一体この固有名詞がどういうふうに伝わってマスコミさんに行っているんだろかと。去年から3回ぐらい阿蘇大津道路事業中止が出ているんです。おかしいな一て、57号と中九州の方では違うはずだけどこっちは思っていますけど、そこをちょっと明確にしてもらわぬと、被害者は私でございまして……。

（笑声）

57号を阿蘇大津道路と言われるもんですから、実際やっているんですね、12億かけてやっていますけども、ああた、あすこをつぶすとかいたという話が出てくるんです。そこをちょっとお願いしたいと思います。

○戸塚土木部長 佐藤委員の方から御指摘の

阿蘇－熊本間の道路の名称につきましては、そういった以前から社会的に使われている言葉が非常に誤解を生みやすいという話は知っています。我々としては、あくまでも一般道路につきましては、国道57号の立野拡幅とか、瀬田拡幅とか、そういった名称を使っております。

阿蘇－熊本とか、熊本大津道路とか、そういったのは地域高規格道路特有の言葉、区間として使っておりますので、さらにその辺は徹底した形で使っていきたいというふうに考えております。

○佐藤雅司委員　そういうことで、マスコミさんも聞いておられると思いますので、しっかりとそのことを使っていただきたいというふうに考えております。

それから3点目。阿蘇へのアクセスとして、今JRの豊肥線で旧型の1962というのが走っております。余り大したことはないというふうに思っておりますが、あそBOYが人吉に行った関係もあります。

今の唐池社長がまだ社長じゃなかったころ、2年ぐらい前だったと思いますけども、テルサで明言されているんです。新幹線にあわせて新型列車を、観光列車を走らせますと、こういうことを明言されておりますので、かなりあそこには、阿蘇の関係とか皆さんもおられたたというふうに思っておりますので、できないならできないでいいんですけども、なぜできなかったかということを経ひ、高田総室長からでも、どなたからでも結構でございますから、確認をしてほしいなというふうに思っております。いかがでしょうか。

○高田交通対策総室長　ただいまの件につきまして、私どもの方からもJR九州に対して、阿蘇における新しいタイプの観光特急の実現ということで要望しておるところでござ

います。まだ現時点においてはJR九州の中で検討をしているという状況にあるというふうに聞いております。

我々としては、やはり新幹線からの2次アクセスとしての阿蘇方面への一番効果の高いアクセス手段だというふうにも考えておるところでもございます。そうしたことが実現できるように、JR九州に対しても引き続き働きかけてまいりたいと思っておるところでございます。

○佐藤雅司委員　一応JR九州に行った反応は今聞いたんですけども、3月までやるという話は今のところ手ごたえとしてありますか、どうですか。

○高田交通対策総室長　3月という時点についてならば、現時点において確実にそこまでできるというところの見通しはまだ立っていない状況ではございます。我々としては一日も早くそうしたことが、新たな特急というものを実現されることを目指して、引き続き働きかけてまいりたいと思っております。

○佐藤雅司委員　JR九州は手ごわいんで、しっかり頑張っていたきたいと思います。要望です。(笑声)

終わります。

○中村博生委員長　ほかに。

○平野みどり委員　たくさんありますが、1点に集約いたします。

観光バスについてですけれども、観光バスに関しては、九州陸運局の方で、発着がその県の中でないといかぬ、例えば熊本の場合産交バスは熊本発着でないとだめだというふうに決められていると聞いています。ただ、この前のときも質問しましたけれども、リフト付きの観光バスに関しては、九州の中で本当

わずかしきありません。西鉄もたくさん持っていますけど、養護学校の方で使っているということで、観光バスに使えるなんて限られているんです。

ところが、西鉄さんが今回リフトつきバスを普通のバスに戻すというふうなことになるらしいです。それは福岡での発着というのが決められているから、なかなか効果的に運用できないということなんですけど、この前の知事の答弁の中にもありました、国の地方事務所の硬直したあり方の一つで、九州陸運局のバスに関しての考え方あると思うんですが、一般のバスはともかく、リフトつき観光バスに関してはこの規制を撤廃して、例えば福岡から熊本に持ってきてもいい、今だったら例えば鹿児島とか福岡から会社の人に乗って、そこから発着したような形にして、最後も鹿児島に帰すみたいな形にしないとだめだということで、相当コストもかかっているんです。

そういうことを、熊本だけでなく九州全体で国に働きかけて、このところだけでも見直しをしてもらいたいと思うんですけれども、今後の取り組みについて伺います。

○高田交通対策総室長 ただいまの件についてでございますけども、我々としても確かに委員御指摘のとおり、貸し切りバスについては、出発または到着、いずれかが自分の営業所に属する県をかまさないといけないということになっているところでございますが、これは輸送の安全というか、長距離方面、特に首都圏なんかにおいて過労運転で長距離を飛ばしてくる、それでも多くの客を見込める東京の方で拾うということから、首都圏の遠いところの事業者が、出発または到着が東京でないというところからの事業者が、東京で客を拾っていくと。あるいはスキーバスなんかでも、そういったところで事故が起きたというところで、貸し切りバスの安全対策の一環

でやっておるというふうに理解しておるところでございます。

しかしながら、委員の御指摘にありますリフトつきバスという今九州に置かれた現状ということから見て、もう少し弾力的な運用ということはそのままできないだろうかと思っておりますのでございます。

我々として、九州運輸局、九州各県集まる場で、九州運輸局が主催して各県が集まる会議の場でも問題提起をしたところでございます。現在、運輸局の方では本省とも相談して、何とかできないだろうかということ、中で議論をして検討をするところでございます。まだ現時点において、新たな方針としてこうだということが示されているわけではございませんけれども、我々としたしましては、ただいま委員の御指摘を踏まえて、引き続き何とか弾力的な運用ができないだろうかということで働きかけていきたいと思っておりますのでございます。

○平野みどり委員 せっかく新幹線全線開通でいろんな方たち来られますし、修学旅行だって誘致できるんですよ、養護学校の。ところが、熊本ではなかなかそういうバスもないのでできていないという現状がありますので、九州知事会なんかでも含めて、ぜひ国に要望をしていただきたいというふうに思います。

以上です。

○早川英明委員 1つだけですけれども、それぞれ各委員から今まで意見がございましたけれども、私は、知事が、いろんな一般質問あるいは代表質問等、あるいはまたそれ以外のところでも、今回の新幹線の開業を、来年の3月12日開業するのは、100年に1度の本当にすばらしい本県にとっては効果があるものだと、100年に1度というそのことをよく使われますけれども。

私は、そういうことですべての面の効果が100年に1度ということであれば、県民の期待にやっぱり反しないような形でしっかりとしてあと半年、また新幹線が開通後も皆さん方にその取り組みをしていただかないと、100年に1度が本当に県民の期待を裏切らないような形にならなくてはならないというふうに思っておりますから、それぞれの先生方の御意見本当にもっともというふうに思いますから、私はその点を要望をしておきたいというふうに思います。

○中村博生委員長 要望でいいですか。

○早川英明委員 はい。

○小早川宗弘委員 簡単です。

資料の14ページ、「くまもとサプライズ」運動の展開ということで、アイデアを募集されているということで、現状を教えてください。サプライズですから、なかなか内容までは話すことはできぬと思いますけれども、「バカボンパパ」はやるかやらぬかがサプライズというふうなことで、そのほかどういう状況なのか、どれぐらいの数が集まってきた、どういう地域で何カ所ぐらいで展開しようとしているのか教えてください。

それと、2点目は「くまモン」ですが、これは子供たちが非常に喜ぶキャラクターかなというふうに思いますが、幼稚園などに登場する、ショッピングセンターなどに行かれるということでもありますけれども、「くまモン」に来てほしいというときはどういうふうにすればいいのか、そういうのもあわせて教えていただければと思います。

○津森新幹線元年戦略推進室長 「くまもとサプライズ」への実施団体の募集についてでございますが、今10月6日締め切りという段階で応募を、今募集しているところでござい

ます。以前、アイデア募集の件につきましては1,019件いただいております、これを参考にアイデアの実施の団体を募集をかけております、10月21日に審査をするというふうな状況でございます。

「くまモン」につきましては、今実際に「くまもとサプライズ」のキャラクターを県内の幼稚園、小学校、中学校を中心に回らせていただいております。今現在150カ所回らせていただいております。そこでも、行った先で、園児の方々からもてなしを受けたり、また先生方から、非常にいい勉強になったという形で評価をいただいておりますので、これをうまくいろんなところで使っていただきたいということで、新幹線元年戦略推進室の方に事前に御申請いただければ、熊本は今かなりいろんな引っ張りだこになりつつありますので、そういうスケジュールを合わせながら展開させていただきたいと思っています。

加えて、今「くまモン」のロボとキャラクター、これにつきましても、さまざまなところで民間の団体使っていただくようになっております、例えば百貨店とかでも50万袋「くまモン」を使った袋を準備されていて、そこには販売員の方々にサプライズの考え方も含めてお伝えするというのも展開させていただいておりますので、いろいろな形で県民の方に近い場所ですうまく浸透させていただきたいと思っております。

○小早川宗弘委員 「くまモン」については、やっぱり子供たちを引きつけることで大人も関心があるというふうなことで、新幹線の地域づくりにつながっていくかな、そういう機運を高めていけることができるかなというふうに思います。

それから、「くまもとサプライズ」ですが、地域に根差したいろいろなものを、資源を生かしてから地域づくりを行うというふうなことでありますので、一過性のものじ

やなくて、やっぱり継続的に定着するように、「バカボンパパ」を定着させろというふうなことじゃなかですけれども、地域活動については、そういうふうなちゃんと地域に根差して、それが地域振興につながるように、その後もサプライズ以降もサポートしていきけるようなことを考えていただきたいなというふうに思います。

以上です。

○大西一史委員 1つは、さっき氷室委員の方からお話があった、一番列車がどこから出るのかというのは、いろんな注目行動をするのかということで企画振興部長も答えておられましたけど、一番列車についてはふと思いつきで恐縮なんですけども、こっちから出ていくとかということではなくて、やっぱり向こうから来たときに、熊本駅において一番に例えば天守閣に行く、あるいは阿蘇に行く、そういう人たちに対して何かサプライズがあるよとか、そういう何か逆の仕掛けというのも考えた方がいいかなというふうに私は思ったんです。

だから、こっちから行くということ、あるいは出発するということもとっても大事なことで、そこで注目されるというふうに思うんですが、一番列車が到着した後の熊本というのはどうなのか。一番列車だけじゃなくて、2番も3番もあっていいと思うんですが、そこに何か仕掛けを考えていくということの一つ考えてもいいのかというふうに思いましたので、これは私のジャストアイデアですけど申し上げておきます。

それと、また話はころっと変わって、都市圏交通で交通結節点の改善についてのお尋ねですけれども、これについては64ページにいろいろ熊本駅、新水前寺駅、肥後大津駅、宇土駅、熊本港といろいろ現状ということで書いてありますが、御承知のように、本会議の代表質問で私は、上熊本駅における熊本市電

と熊本電鉄の結節についてお尋ねをさせていただきました。

一つの提案ということで、こういったこともやってみてはどうだということで、需要が見込めるんじゃないかということでお尋ねをしたんですが、そのときに上熊本駅の結節については、知事は今熊本市と県と合志市、電鉄で設置している会議で、こういう整備計画を踏まえて利便性を高めるための方策について、県が主体性を持って取り組んでいくというふうに答弁されているんですが、まず、上熊本駅の整備というのは大体どのくらいの期間これからかかっていくのかというのが、お尋ねの1点目です。

その中で、これを私が提案したことも含めて今までいろいろあったというふうに思いますが、これを具体的にどういう形で次の会議の中でやっていこうと思っておられるのか。次の会議大体いつごろやられるのかということも含めてですけれども、県がどうやって主体性を持ってやるのかということについてお聞きしたいと思います。

○松永新幹線都市整備室長 委員の最初の御質問に、今後の上熊本駅周辺の整備のスケジュールについて御説明いたします。

御存じのように、上熊本駅も連続立体交差事業の事業区間に含まれています。上熊本駅につきまして、新しく高架の駅になります。これについては今JR九州の方で基本設計をつくりまして、地元の関係者の方々と調整をしているところです。

今後の予定といたしましては、来年度以降上熊本駅舎の詳細設計に入りまして、同時に下部の高架工事も来年度以降は新幹線開業時に本格化いたします。今の予定といたしましては、平成26年には上熊本駅周辺は大体完成、供用開始する予定というスケジュールを踏まえたと、今年度か来年度にかけてそのあたりの結節機能、いわゆる駅前広場の整備

方策を、県と市で策定することになるかと思っています。

以上です。

○高田交通対策総室長 これからの予定ということでございますけれども、我々としては速やかに熊本市それから熊本電鉄から集まって、委員の今般の本会議の話を踏まえて調整ということで、上熊本駅の結節というのは市電にも電鉄にも、両者の利便性の向上ということにつながるものでございますので、速やかに検討をしていきたいと思っております。

○大西一史委員 いつ会議やるとかなんとかということは、そこまで細かくは聞きませんが、ちょっと突っかかりまっかかりで答弁されましたが、これは意外と質問をしてみた後のリアクションというのが結構大きかったんです。私も予想以上だったのでちょっとびっくりしたんですが、これはあの沿線の方も含めて、これがもしつながれば非常に利便性高まるというような期待する声がたくさん実は寄せられました。

これは費用対効果というのも、確かにいろいろ現時点で不透明なところがあるというふうに思いますが、これから総室長も具体的に話をしていくということですので、ぜひネガティブな感じじゃなくて、前向きに実現の可能性を探っていただきたいというふうに思います。

私が今回提案したことについて、総室長どういうふうに受けとめられたかということですね。これ利便性高まっていいんじゃないかというふうに受けとめられたかどうか、ちょっと感想を聞かせてください。

○高田交通対策総室長 私としては、JRの上熊本駅、これから考慮されて、また熊本市の拠点の一つと位置づけられる、そうした中でさらにその利便性を高めてやるような仕組

みということで、委員の御指摘にあった市電と熊本電鉄の結節に向けての検討ということではあるというふうに思っておるところでございます。

我々としては、関係する当事者も一体となって、今まで以上に……

○大西一史委員 余り難しいことじゃない。評価するかしないか、どうでしょう。率直な感想です。

○高田交通対策総室長 済みません。我々としては評価するところでもあり、頑張りたいと思います。

○氷室雄一郎委員 結構でございます。

○村上寅美委員 難しく考えるけんいかぬ。  
（笑声）

○中村博生委員長 ほかにありませんか。

○高木健次委員 航空の国内線のことなんですけど、昨年度から19万1,000人少ないということ、5年ぶりに300万人を切っているという状況の中で、新幹線の開通によりまして、一番交通体系の変わってくるのはやっぱり大阪からの熊本に乗り入れといいますか、来る人が航空便じゃなくして、新幹線で来る方がふえるというような感じじゃないのかなというふうに思います。

とりわけ、大阪から入ってきた方が、飛行機で来ていた方が新幹線でやってくると。航空便を利用する方は、必ず熊本空港でおられるわけですね。それなりのいろいろな経済効果等もあるんじゃないかなと。ただ、新幹線利用者はやっぱり乗り継ぎといいますか、熊本で一旦おりてまたすぐ次の鹿児島、あるいはそういうところにまた言うなれば通過点というような感じの利用になるんじゃないかなと

ということで、非常に新幹線乗り入れに関して、熊本の交通体系というのが大きく変わってくるのではないかなという感じがいたします。

この辺、航空に対するいろんな対策等もとられているようですが、さらにこの辺はもうちょっと深刻に考えて、航空に対する対策も必要かなというふうに思いますけど、その辺はいかがなものでしょうか。

○高田交通対策総室長 私も委員と同じ認識に立っておるところでございます。航空路線、大阪と熊本の間1時間で行けるという、空港と空港の間でございますが、そこへ新幹線3時間に対して大きな魅力であることには変わらないところでございます。我々としては、新幹線だけでなく、航空路線も現在の半分の方がビジネスで利用しているというところがあります。それぞれの利用目的に応じて、きちっとインフラが整備されているということが大事じゃないかというふうに思っています。

そうしたことをやるためにも、航空路線便数の確保ということだけでなく、アクセスの改善の話、さらには空港の前の駐車場、我々としては地元で管理したいということで要望しておるところでございます、そうした空港の利便性を高めるための方策ということもあわせて取り組まなければならないというふうに思っているところでございます。我々としては課題に対して対応して、何とか航空路線における利便性を確保するような形で、引き続き頑張っていきたいと思っています。

○高木健次委員 これでは、まあ30～40%減少と、予測で出ておりますけれども、その辺の数しか航空利用客は取れないということですね、今からは。

○高田交通対策総室長 一つ、航空路線に対して懸念材料がある中で、航空会社が、合理化の一環で機材を縮小している傾向にもあるということになります。そうしたところで、そもそも輸送量というものが少し落ちるという可能性もあります。10月から現にJALなんかにおいては1便減便するとともに、機材も小型化するところでもございます。

我々としては、頻度というものは多頻度を保って、航空路線のインフラというのを整備・維持していくということは大事だということに思っています。引き続き、航空会社に対しては、航空便の利便性の確保ということについて求めていると思っています。

○中村博生委員長 最後に、私からいいですか。

きょうは開業5カ月後を控えて大変貴重な委員の先生方からの意見があったかと思います。新幹線に関して言いますと、新八代駅が一番悪い例と思っていたらわかりやすいと思います。（笑声）

まさしく、これを鹿児島中央、大阪とするとすれば、博多で乗りかえの部分があるとするならば、全く同じような印象になる、本当に悪い例だなというふうに今思っておりますけれども、そうならないように執行部の皆さん方も大変努力をされておるとは思います。委員会としても、本当に連携をとりながらやっていくというふうなことでござりますので、その辺も御理解の上よろしく願いたいと思います。

もう一つは、阿蘇くまもと空港のタクシー乗り場が、雨のとき何かバスの枠を設けたこともありますし、工事で車線が減っていますね、そういう関係かもしれないんですけども、雨降りのとき屋根がないところで乗らねばんという苦情があっているというのは御存じならば、それも対応してあつとですかね。



○高田交通対策総室長 済みません。現在のところ、私のところに、委員御指摘の苦情を受けてはおりません。ただ、本日の話を踏まえてしっかりと……。

○中村博生委員長 はい。それはよろしくお願ひしておきたいと思います。

ほかになれば、質疑を終わりたいと思います。

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を存続して審査する旨議長に申し出ることによございますか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○中村博生委員長 異議なしと認めます。それでは、そのようにいたします。

次に、その他として何かございますか。

○村上寅美委員 これは、答えはしてもらってもしてもらわなくてもいいが、僕は30日、本会議が終了後国体に行ったんです。熊本空港でちょうど学生の修学旅行とバッティングして、1カ所しかあけてないのよ。県民、県民とあなたたちは言っているけど、非難ごうごうなんだ。とうとう時間に間に合わない人もおったよ。

何で、2つも3つもあるのに、100名も並んでいるのにあけないんだ。何でかね、あれは。搭乗口。（発言する者あり）中にいる人は早く、1時間前から行って並んどるのに、中に入れて休ませりゃいいんだけど、並ばせたまま。修学旅行がたまたまあったからだけでも、臨機応変という言葉もあるだろう、何であの空港ビルは——空港ビルに関連だろう、ガードマンは、警備会社は、小会社だろう。

○高田交通対策総室長 はい。

○村上寅美委員 だから僕は言ったんだ、入ってからすぐ、何でこれだけ詰まっているのにて……。答弁は、航空会社の指導でこうやっておりますということなんです。どういうことか。

○高田交通対策総室長 保安検査場の入り口のところににつきまして、実際に行っているのは、委員御指摘のとおり空港警備株式会社、空港ビルの小会社のところですが、それをやるに当たって、もっともエアラインから委託を受けて空港警備がやっているということで、担い手はエアラインということによございます。

我々としては、エアラインもそうですし、また臨機応変に対応できるように、エアライン空港警備に対して何とか臨機応変に対応してもらいたいということでは申し述べたところでもございます。

保安検査場の、確かに今……

○村上寅美委員 保安検査は関係ない。3つあるんだから。サイドに3つもあるじゃないか、空港の。

○高田交通対策総室長 そうです。

○村上寅美委員 それに対して1つしかあけてないから、なぜそんなにお客さんがいるのに、サービスとか、県民とかという言葉を使っているけど、2つも3つもあるのにそこを締めて、1カ所からしか入れないから、何でかということをお僕は聞いているわけだ。

電話したけどね、君は公休でいないから、だれか電話に出たがね、打ち切ったもん、時間かがないから。

○高田交通対策総室長 その話を受けまして、まさに……

○村上寅美委員 わかっているから、もう指摘はせぬから、そういうことがあったということ事実を……

○高田交通対策総室長 我々臨機応変に対応するようにやっていこうと思います。

○村上寅美委員 委員長がやめと言うけんやめるばってん。（笑声）本当よ。

○中村博生委員長 ほかにありませんか。

○松村昭委員 空港の前の駐車場、あれは建設共済会ですか、……。

○高田交通対策総室長 空港環境整備協会です。

○松村昭委員 それについて渡辺議員が一般質問の中で、今大きな財源として熊本に払い下げるかなんか、そういう話をしたことがありますし、いつもそういう話が出るんだけど、その後執行部はそういうものについてどういう検討をしたかが1つ。

それから、今駐車場の前の乗りおりが雨に濡れるという話がありましたが、これは熊本の空港はまさしく玄関口が一番貧弱ですね。だから、もうそろそろ阿蘇くまもと空港もやったらどうでしょうか。もうちょっとこれは、新幹線を見据えてやっとかにやいかぬだった問題じゃないかなと思うばってん、そういう計画は全然ない……。2つ。（笑声）

○高田交通対策総室長 まず、1点目の、空港の駐車場のところでございます。我々としても地元で管理をしたいというふうに思っており、国に対しては要望をしておるところでございます。

現在、国の方では、駐車場を空港環境整備

協会からどこか別のところという議論だけでなく、空港そのものまでどうするかと、一体的な議論を今やっておるところでもございます。

地元で空港全体を管理することになりますが、我々としては国の動きというのも見ながらでありますけれども、引き続き地元で管理できるように、また地元で管理するとして、どういった形でやっていくのかということについても引き続き検討するとともに、国に対して地元で管理できるように要望していきたいと思っております。

2つ目の、阿蘇くまもと空港の計画というところでございますけれども、今施設面について、空港ビルのリニューアルというところで、周辺についても国の工事をやっているところでございますが、そうした工事を通じて利便性を確保する、また空港そのものの拠点性を高めるために、アクセスも含めてでございますけれども、さまざまところに何とか取り組んで頑張っていきたいと思っておるところでございます。

○松村昭委員 それはぜひ、駐車場はいまさら国があそこまで来て管理せぬでも、熊本県でもできるでしょうから、これは真剣に進めていくと大きな財源にもなるし、今の熊本が、恐らく県が取得して応援しただろうから、そういうことを考えながら、今後もしっかりと国と接触していただきたいと、そのように要望をしておきます。

○中村博生委員長 よろしく願いいたします。

ほかになれば、本日の委員会をこれで閉会をさせていただきます。

午後0時10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