

第 2 回

熊本県議会

高速交通及び新幹線活用対策特別委員会会議記録

平成23年6月27日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第2回 熊本県議会高速交通及び新幹線活用対策特別委員会会議記録

平成23年6月27日（月曜日）

午前10時2分開議
午前11時33分休憩
午前11時39分開議
午後0時38分閉会

本日の会議に付した事件

- 1 高速交通体系に関する件
- 2 熊本都市圏交通に関する件
- 3 九州新幹線鹿児島ルートを活用した地域振興に関する件
- 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（16人）

委員長 松田三郎
副委員長 小早川宗弘
委員 山本秀久
委員 村上寅美
委員 小杉直
委員 岩中伸司
委員 堤泰宏
委員 氷室雄一郎
委員 鎌田聡
委員 守田憲史
委員 西聖一
委員 早田順一
委員 高野洋介
委員 高木健次
委員 増永慎一郎
委員 九谷高弘

欠席議員（なし）

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

企画振興部

部長 坂本基

総括審議員

兼交通政策・情報局長 小林豊

地域振興課長 佐藤伸之

地域振興課政策監

兼新幹線元年戦略推進室長 本坂道

交通対策課長 中川誠

商工観光労働部

観光課長 宮尾千加子

くまもとブランド

推進課長 坂本孝広

土木部

部長 戸塚誠司

道路整備課長 増田厚

道路保全課長 亀田俊二

都市計画課長 内田一成

審議員兼

鉄道高架推進室長 上野晋也

警察本部

交通部長 中野洋信

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 平田裕彦

午前10時2分開会

○松田三郎委員長 ただいまから第2回高速交通及び新幹線活用対策特別委員会を開催いたします。

本日の委員会に1名の傍聴の申し込みがありましたので、これを許可したいと思います。

今回は、執行部を交えた最初の委員会でありますので、一言私からごあいさつを申し上げます。

げます。

改めまして、委員長に就任をいたしました松田でございます。1年間どうぞよろしくお願いいたします。

私、議員生活13年目に突入いたしておりますが、今まで地域対策、あるいは道州制、環境等々の特別委員会に所属したことはありますが、いわゆる交特は初めてでございます。大変皆様には御迷惑をおかけするかと思っておりますが、どうかよろしくお願いを申し上げたいと思います。

とりわけ、活発な委員会にしたいと思しますので、執行部の皆様におかれましては、過不足のない説明や答弁を求めますし、1期生、2期生の先生方も遠慮なくどんどん発言をしていただきたいと思います。

どうか1年間よろしくお願いをいたします。

それでは、副委員長のごあいさつをいただきたいと思っております。

○小早川宗弘副委員長 副委員長の小早川宗弘です。

今後、これからの1年間、松田委員長を補佐しながら、委員長は立派な方ですから余り言うこともありませんけれども、一生懸命頑張りながらすばらしい委員会にしていきたいというふうに思いますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

○松田三郎委員長 それでは、審議に入りますが、今回は新メンバーによる初めての審議でございますので、関係部課の事業概要を主といたしまして審議を行う予定にいたしております。

まず初めに、関係職員の紹介を受けたいと思っておりますが、前列の職員の皆様につきましては、自席から自己紹介をお願いします。なお、後列の職員の方につきましては、配付資料の中の職員名簿によって紹介にかえさせて

いただきたいと思います。

それでは、順次お願いいたします。

（坂本企画振興部長、戸塚土木部長～高野交通規制課長の順に自己紹介）

○松田三郎委員長 ありがとうございます。

次に、執行部を代表して、坂本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。

松田委員長、小早川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、高速交通及び新幹線活用に係る諸問題について御審議いただきます。執行部といたしましても一生懸命取り組んでまいりますので、御指導のほどよろしくお願い申し上げます。

また、これまで全県を挙げて要望活動、建設整備に努めてきた九州新幹線が、3月12日に全線開業いたしました。これもひとえに県民の皆様の御支援と県議会の皆様の御尽力によるものと感謝しております。

ただ、開業日前日に東北地方を襲った東日本大震災により、新幹線元年事業を初めほとんどの開業イベントが中止を余儀なくされたことは、大変残念でございました。

大震災の影響で、JRや航空機などの利用者数が大きく落ち込むことが心配されましたが、九州新幹線の全線開業の効果もあり、ゴールデンウィークあたりから回復の兆しを見せています。今後とも九州新幹線の全線開業の効果を最大限に生かせるよう努力してまいります。

それでは、本日御審議いただきます議案の説明をさせていただきます。

第1に、高速交通体系に関する件でございます。

まず、高規格幹線道路等の道路ネットワークの整備につきましては、厳しい道路予算の状況ではありますが、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いるところです。

次に、航空対策につきまして、阿蘇くまもと空港の利用は、東日本大震災の影響で静岡線が運休を決定するなど、依然として厳しい状況でございます。また、ソウル線につきましても、震災による影響で海外からの利用客が激減しましたが、ゴールデンウィーク以降は回復の兆しが見えています。引き続き利用促進対策に取り組み、週5便化の実現を目指します。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

今後とも、阿蘇くまもと空港へのアクセスや交通結節点の改善などを進めながら、交通ネットワークの強化に取り組んでまいります。

第3に、九州新幹線鹿児島ルートを活用した地域振興に関する件でございます。

まず、九州新幹線を活用した熊本づくりににつきましては、熊本の魅力を多くの方々に体感し楽しんでいただけるよう、新幹線元年事業や「くまもとサプライズ」を、秋を中心に県内各地で展開してまいります。新幹線元年が熊本の夢の実現に向け大きく飛躍する1年となるよう、また東日本に元気を送れるよう、県民の方々と一体になって県下全域大いに盛り上げてまいります。

次に、九州新幹線を活用した観光振興等につきましては、まずKANSAI戦略の一環として、昨年度は大阪を中心に「くまモン」話題化計画を推進し、確実に「くまモン」の知名度を向上させることができました。今年度はこの知名度を生かした熊本の魅力発信に力を入れてまいります。

次に、観光キャンペーン等の展開につきましては、昨年度実施した九州新幹線全線開業

直前キャンペーンにより、期間中の大手旅行会社の個人型旅行者数が前年度比4割増になるなど高い効果を上げたところです。今年度も新幹線開業効果を最大化するために、熊本観光の魅力を一層幅広く発信してまいります。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしましたましたが、詳しくは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。

○松田三郎委員長 それでは、議題(1)執行部からの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、冒頭申し上げましたように、簡潔に、しかも過不足なく御説明をいただきたいと思います。

着座のまま結構でございますが、最初だけは、どなたが発言なさっておるのかわかるように、挙手か起立していただければと思います。

それでは、増田道路整備課長から順次御説明をお願いいたします。

○増田道路整備課長 道路整備課です。よろしく申し上げます。

1ページをお願いします。

高速交通体系に関する件。

高規格幹線道路等の整備について御説明申し上げます。

高規格幹線道路等とは、九州縦貫自動車道などの高規格幹線道路に熊本天草幹線道路などの地域高規格道路を加えて、このような呼び方をしております。

まず、(1)高規格幹線道路の整備について御説明申し上げます。

高規格幹線道路は、全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路で、国土開発幹線自動車道建設法に基づきまして、高速道路株式会社及び国土交通省により整備が進め

られます国土開発幹線自動車道と、国土交通大臣の決定に基づきまして国土交通省により整備が進められます一般国道自動車専用道路がございます。

下の体系図に、全国の状況と熊本県内における状況を記載しております。

体系図の右側をごらんください。熊本県には、国土開発幹線自動車道として九州縦貫自動車道と九州横断自動車道延岡線がございます。また、一般国道自動車専用道路には南九州西回り自動車道がございます。

2ページをお願いします。

ここに、高規格幹線道路の整備手順を示しております。

3ページをお願いします。

昭和62年の第四次全国総合開発計画決定後の経過について、県内の高規格幹線道路3路線の整備状況を中心に示しております。

続きまして、4ページをお願いします。

県内の高規格幹線道路の路線別の状況です。

まず、九州縦貫自動車道です。

県内延長は134.8キロメートルで、4車線で全線供用されています。現在、各地でスマートインターチェンジの整備の取り組みが進められています。小川バスストップのスマートインターチェンジの設置につきましては、平成21年6月に国土交通省から連結許可があり、宇城市、氷川町が整備しますアクセス道路につきましても、平成21年度から事業化されているところです。

北熊本サービスエリアのスマートインターチェンジの設置につきましては、平成23年3月に国土交通省から連結許可がありました。今後、スマートインターチェンジの設置につきましては、調査検討及び設置に向けた市町の取り組みを支援してまいります。

続きまして、九州横断自動車道延岡線です。

御船町から延岡市までの約95メートルのう

ち、県内延長は約44キロメートルです。現在、御船から山都間23キロメートルにつきましては、新直轄方式により整備が進められています。

また、追加インターチェンジ3カ所につきましては、平成21年6月に連結許可があり、現在、県、山都町、御船町で連携を図りながら測量設計及び用地買収を進めているところです。

また、山都から県境までの約21キロメートルにつきましては、基本計画区間となっております。

今後、それぞれの区間の進捗が図られ早期完成が図られますよう、地元町と連携を図りながら、組合の事業促進を働きかけてまいります。

5ページをお願いします。

南九州西回り自動車道です。

一般国道3号の自動車専用道路で、八代市から鹿児島市までの約140キロメートル区間のうち県内区間は約50キロメートルです。県内区間のうち八代から芦北インターチェンジまでの28.8キロメートルは、平成21年4月までに暫定2車線で供用されています。

現在、芦北出水道路として、芦北インターチェンジから県境までの約21キロメートルの区間で整備を施工されています。

今後、早期完成に向けて、鹿児島県や沿線市町と連携を図りながら、国へ事業促進を働きかけてまいります。

続きまして、地域高規格道路の整備でございます。

地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体となって、地域の基幹道路を形成する自動車専用道路もしくはそれと同程度の機能を有する道路で、おおむね時速60キロメートル以上の高速サービスを提供する道路でございます。

6ページをお願いします。

地域高規格道路の整備手順を示しておりま

す。このページの下に示していますように、現在本県において事業着手されているのは、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、熊本環状道路の3路線です。

7ページをお願いします。

このページの上段に、これまでの経過をまとめております。中段から9ページにかけて路線別の状況をまとめております。

まず、中九州横断道路でございます。

熊本市と大分市を結ぶ延長約120キロメートルで、熊本県内の延長は約53キロメートルです。県内においては県土の横軸を形成し、九州における本県の拠点性を高める上で重要な路線でございます。

阿蘇大津道路は、これまでに水文調査などを実施されてきましたが、平成22年度からは休止されています。

また、熊本一大津間約21キロメートルにつきましては、調査区間として整備区間指定に向けた調査が実施されているところです。

今後の取り組みとしましては、それぞれの区間について次の段階への進捗を国に求めてまいります。

続きまして、8ページをお願いします。

熊本環状道路でございます。

この道路につきましては、熊本市において約30キロメートルが路線指定を受けています。現状でございますが、県が施行しております熊本西環状線は、花園、池上の2校区で事業を展開しております。また、環状道路を構成する熊本東バイパス、北バイパス、植木バイパスにつきましては、国が順次整備を進めています。

今後の取り組みとしましては、熊本西環状線につきましては事業を推進してまいります。国の各施行区間については、早期の整備を国に求めてまいります。

続きまして、9ページをお願いします。

熊本天草幹線道路でございます。

熊本市から天草市を結ぶ約70キロメートル

で、うち熊本市から宇城市三角町までの約32キロメートルは国施行で、宇城市三角町から天草市本渡町までの約38キロメートルは県施行で行っております。

現状でございますが、国施行区間につきましては、熊本宇土道路3.8キロメートル、宇土道路6.7キロメートルで事業が実施されています。また、県施行区間につきましては、松島から有明間の13.3キロメートルを暫定2車線で供用しています。

現在取り組んでいます大矢野バイパス3.7キロメートルにつきましては、用地買収と工事を進めております。調査区間であります本渡道路約4キロメートルは、ルート帯の選定を行ったところです。

今後の取り組みとしましては、国の施行区間につきましては事業の促進を働きかけてまいります。また、県施行区間につきましてはそれぞれ事業の推進を図ってまいります。

10ページをお願いします。

(3)建設促進活動でございます。

熊本県と宮崎県で構成します九州横断自動車道延岡線建設促進協議会、及び熊本県と鹿児島県で構成します南九州西回り自動車道建設促進協議会による活動を初めとして、さまざまな機会をとらえ要望活動などを実施しています。

11ページをお願いします。

高規格幹線道路及び地域高規格道路の位置図を添付しています。

高規格道路等の整備については以上です。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

資料の12ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進についてでございます。

まず、国内線の振興でございます。

ことしの6月1日現在、阿蘇くまもと空港では、8路線38便が就航しております。こ

これは阿蘇くまもと空港開港以来最高の水準になっております。

国内線の旅客数につきましては、長期にわたる航空需要の低迷に加え、東日本大震災の影響もありまして、大幅な旅客減が続いております。平成21年度からは1万8,000人減少して、現在約277万人となっております。

路線につきましては、下の括弧書き個別路線に沿って説明いたします。

まず、東京線でございます。羽田空港の再拡張にあわせまして地方への枠配分がなされ、阿蘇くまもと空港の東京線につきましても、スカイマークが昨年10月末から3便参入し、現在1日19便の運航となっております。

大阪線でございますが、まず伊丹線につきましては、JALが減便と機材の小型化等を行っている一方、九州新幹線対策として、ANAが1日4便から5便の増便を行っております。

また、神戸線につきましては、先ほど申しましたスカイマークが神戸線にも参入しております。これが現在1日2便運航しております。一方、天草エアラインは、神戸線を運休し、12月半ばから伊丹線に参入しております。

伊丹・神戸線につきましては、九州新幹線の全線開業による影響が懸念されておりましたが、開業と震災の発生時期がほぼ同時期でありまして、全線開業後の国内線全体と大阪線の前年度同時期の利用者数を比較しますと、ほぼ同じような割合で減少している現状から見ますと、現時点ではそれほどの影響はないのではないかと見ております。

次、静岡線でございます。平成21年の7月以来FDAの新規就航があっておりますが、利用率は低迷しております。熊本、静岡両県とFDAが連携しながら旅客の集客対策に取り組んでまいりましたが、東日本震災の影響もありまして最後まで利用率が伸びず、一方

FDAの方は、東北地域への震災復興のために、小牧空港から新たに東北方面の2空港に8月から定期便を飛ばす予定ということもありまして、機材繰りの関係から、阿蘇くまもと空港からの静岡線は7月末をもって運休することになってしまいました。

次をおめぐりください。14ページをお願いいたします。

次の横長の表が阿蘇くまもと空港国内線旅客数の推移でございます。ちょうど真ん中ぐらい、平成18年度が311万9,545人、これが阿蘇くまもと空港の利用者数のピークの年度でございます。

この右の方に平成22年度は、先ほど申しました276万7,753人でございます。このピークのときから比較しまして約35万人減となっております。これはほぼ10年前の水準まで戻っているという状況でございます。

15ページをお願いいたします。

今後の取り組みでございます。

震災以降かなり落ち込んでおりました旅客数も、ゴールデンウィーク以降は少しずつ持ち直しの気配を見せております。

個別路線につきましては説明いたします。

東京線につきましては、おおむね2年後、また新たな新規発着分の枠が配分されますので、地方に手厚い配分がなされるよう、今後とも国に対し要望してまいります。

大阪線につきましても、引き続き県を挙げて関西方面等との交流人口の引き上げに取り組んでまいること、利用促進に努めてまいりたいと思います。

また、JALの運休により一時期路線の廃止が危ぶまれました小牧線につきましては、FDAがそのまま就航して引き継いで飛んでおりますので、このまま熊本の魅力を中部方面にPRしながら、路線の振興に取り組んでまいりたいと思います。

次、お願いいたします。16ページでございます。

国際線の振興でございます。

阿蘇くまもと空港の国際線につきましては、阿蘇くまもと空港国際線振興協議会をつくりまして、全县を挙げて定期便の振興や新規路線の開拓に向けた取り組みを展開しております。

ソウル線につきましては、平成15年9月の開設から8年目を迎え、これまで何度も運休の危機を迎えておりましたが、国際線振興協議会挙げた積極的な取り組みに呼応した県民の皆様の大きな支援によりまして、これまで路線の存続ができております。ただ、利用者数につきましては、震災の影響もありこの3月以降急激な落ち込みを見せております。ソウル線につきましても、4月に2往復便、5月には3往復便が欠航をし、6月も1往復便が欠航予定されるなど、まだまだ厳しい状況でございます。

国際チャーター便でございます。

平成22年度の総便数につきましては年間連続で28便と、21年度の35便に比べまして大幅に減少しておりますが、本県が重点的に取り組んでおります台湾線につきましては、その落ち込んだ中での4便増の12便と、チャーター便の中に占める台湾線の割合というのは、一番ボリュームが大きい状況でございます。

このような中、チャイナエアラインや韓国観光公社、あるいは台湾観光協会等と連携をしまして、各種チャーター便の取り組みを進めてきたところでございます。

次、お願いいたします。

18ページをお願いいたします。

下の欄をごらんください。先ほど御説明しましたチャーター便の状況でございます。21年度が、総便数35便のうち台湾が9便、22年度は、28便のうち台湾が14便、丸の円グラフでごらんになると、台湾のシェアが大きいのが見てとれると思います。

次、19ページ、今後の取り組みでございます。

ソウル線につきましては、本年4月から実施しました緊急のインバウンド対策、無料駐車場キャンペーン、さらには「知事と行くツアー」等の取り組みにより、5月の利用率は3往復便欠航したものの、数字的には約70%台まで回復しております。今後とも韓国観光公社、旅行業者等と連携しながら商品造成に取り組み、また特に教育旅行等に力を入れ、県内の高校校長会等への働きかけ等を行い、週5便化の実現を目指してまいります。

国際チャーター便でございます。

国際チャーター便につきましても、中華航空、台湾観光協会等と連携をしまして、台湾旅行教育セミナー等を開催し、また国際交流の観点から、現在高校の校長会、保護者等への教育旅行の説明を行い、引き続き教育旅行の実施を働きかけてまいります。

また、中国の格安会社である春秋航空にも就航を働きかけておりまして、引き続き定期路線の実現に向けた協議を進めてまいります。

次、お願いいたします。

20ページに、ソウル線関係の取り組みの利用促進策のメニューを書かせてもらっております。

次、21ページでございます。

航空物流でございます。

阿蘇くまもと空港の航空貨物の取扱量、国内線につきましては、下の右側の表にありますように、全国で9位の位置でございます。ただ、取扱量につきましては、平成22年度約2万2,900トンとなり、21年度に比べて6,000トンの減少となっております。これは、昨年夏の赤潮や猛暑等による貨物取扱量の減少、東京、大阪線方面の機材の小型化等が原因だと考えられております。

阿蘇くまもと空港の貨物取扱量につきましては、東京線が非常にシェアが大きいものですから、この東京線の貨物輸送の量をふやそうということで働きかけをしております。そ

の取り組みの結果、平成22年11月から、東京行き最終便がコンテナ搭載可能な機種へと変更されまして、現時点では航空輸送力というのは何とか確保できている状況でございます。

次、お願いいたします。22ページでございます。

まず、貨物の量の取り組み、今後でございますが、引き続き東京行きの航空貨物輸送力の拡大が重要と見ておりますので、このコンテナ搭載可能な機材が運航継続するよう働きかけてまいります。

次に、空港の施設整備及び活性化に向けた取り組みでございます。

まず、空港の整備でございます。

熊本空港ビルディングの現在リニューアルを開始いたしております。また、あわせて空港前の駐車場等の整備も行っております。これにつきましては、一つめくっていただいて24ページをお願いいたします。ここに図面をつけさせていただいております。

現在、国内線ターミナルビルのリニューアル計画を推進しております。

工期は、昨年8月から来年9月末を予定しております。

総工事費は約19億円です。

事業の内容としましては、1階のこの図面でいきますと、ちょうど真ん中にブルーの横長の線を引いております。1階、手狭になった受付ロビーの前の空間を、3メートルほど道路側に拡張いたします。また、2階に上がりますエレベーター、エスカレーターを新設いたす予定でございます。

この下の25ページ、これが横からざっくり切ったイメージでございますが、屋根にはソーラーパネルも設置しまして、ちょうど見てとれますのが、これまで手狭であった1階の空間が、かなりゆったりした空間になることが期待されるところでございます。

次、26ページをお願いいたします。

空港ターミナルビルの整備とあわせまして、空港前の駐車場の整備もとり行われております。ちょうど真ん中、ブルーで囲んでいるところが駐車場のエリアでございますが、これ④で「駐車場入口の移設」と書いております。これにつきましては、既に空港駐車場入り口の移設工事が完了しております。これまでに比べて円滑に空港駐車場の中への車の取り入れが行われているところでございます。

次、27ページをお願いいたします。

参考-5の横長の表でございます。これは空港環境整備協会によります環境対策事業のこれまでの本県に交付実績のあった一覧でございます。平成22年度4,227万4,000円でございます。平成23年度も約4,200万円が予定されております。

次、お願いいたします。28ページでございます。

中段の、今後の取り組みでございます。

空港整備につきましては、先ほど御説明しましたように、来年9月末の竣工に向け、利用者の皆様にできるだけ不満にならないように工事を進めてまいりたいと思っております。

また、次の丸でございますが、昨年の暮れから国土交通省の空港のあり方に関する検討会が立ち上げられておりまして、本県もこの検討会の場で、自治体の代表の一つとして4月末にヒアリングを受けております。本県からは、地域の活力の向上のため、地元により管理運営の必要性を訴えております。検討会の構想自体は7月末には取りまとめられる予定でございますが、今後とも駐車場料金の値下げ等、国・地元による管理運営を国交省に訴えていく予定でございます。

29ページをお願いいたします。

熊本都市圏交通に関する件でございます。

熊本都市圏交通の現状につきましては、けさも朝から雨で渋滞ございましたが、モーターレーゼーションの進展等によりまして特に

朝夕の渋滞が激しく、公共交通機関の定時運行もなかなか確保できない状況でございます。自動車の分担率は約6割となっております。特に通勤目的の利用が多い状況でございます。

1枚おめくりください。30ページでございます。

左側に棒グラフが2つございます。上の棒グラフが公共交通機関の輸送人員の推移でございます。だんだん右肩下がりで利用が減っている状況が見てとれます。一方、その下の棒グラフ、右肩上がりになっておりますのは、熊本市における自家用車の保有台数の状況でございます。

この右側にありますのが交通渋滞の状況でございます。朝のピーク時（8時）の時点でございます。各路線とも真っ赤な色になりまして、熊本市中心部に向かって朝の渋滞が起こっている状況が見てとれると思います。

31ページをお願いいたします。

本県の超高齢化の進展が進んでおります。また、昨今ではCO₂対策も行われております。私どもとしましては、公共交通機関への利用促進及び交通渋滞の解消に取り組むということで、自動車から公共交通機関へのシフトというのをキャッチコピーとして取り組みを進めております。

次、お願いいたします。32ページでございます。

都市圏交通ネットワークの整備でございます。

まず、阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善でございます。

阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善を図るため、平成19年のルート検討以来社会実験を続けております。

この横長の表をつけておりますのが、昨年半年間行った空港シャトルバス運行の状況でございます。1日25便の運行でございます。この表の中にありますのが1便当たりの平均

乗降客数、残念ながら平均当たり1便程度となっておりますが、朝の空港行き、あるいは夕方の空港発等に、1便当たり10人前後という便も出てまいってきたところでございます。

次の丸、既存リムジンバスの利便性向上でございます。

シャトルバスの運行とあわせまして、既存のリムジンバスの利便性向上にも取り組んでおります。

まず、①公共車両優先システムの導入でございます。平成22年度には、公共車両優先システムを既存のリムジンバスに取り付けまして、定時性のある程度の確保ができたことから、現在も継続して運行をしております。

②快速便の運行でございます。新たなルートの検証等を行ってきたリムジンバスにつきましても、昨年度は速達性の確保に重点を置きまして、現在のルートで快速便の運行を行ってまいりました。昨年12月から今年の5月31日まで、停車箇所数を3分の1に減らした快速便を、朝夕計4往復運行いたしました。

ところが、この快速便につきましては思ったほど利用が伸びず、市内発では1桁程度だったそうです。また、一般のリムジンバス、停車が普通の停車箇所数であるリムジンバスとの混同が相次ぎ、お客さんのクレームが相次いだものですから、産交バスとしましては、6月1日から快速便の運行は廃止いたしております。

次、33ページの、熊本駅への直行便の新設でございます。

阿蘇くまもと空港から出る便を活用しまして、熊本駅方面に熊本市東部地区からノンストップウエーというのを、平成23年1月から運行しております。これは朝の7時台に3便運行中でございますから、こちらの便につきましては利用が好調で、1便当たり20人以上の利用があつておりまして、現在も引き続き運行を行っているところでございます。

次、(2)バス路線網の再編でございます。

熊本都市圏内の公共交通のバスにつきましては、これまで県の指導で、競合路線の見直し、運行体制の見直し等に取り組んできました。一定のめどが立っています。3つ目の課題でありましたバス路線網の再編が残っていましたが、これにつきましては、熊本市においてバス交通のあり方検討協議会というのを立ち上げまして、これまで検討を重ねております。また、私どもとしましては、この中に委員として参画し助言等を行って、バス路線網の再編を進めているところでございます。

(3)熊本市電の電停のバリアフリー化でございます。

平成21年度に電停のバリアフリー化に向けた計画を策定しまして、現在35ある電停のうち5つの電停につきましては整備が進んでおるところでございます。

次をお願いいたします。34ページでございます。

空港アクセスへの改善につきましては、ことしの秋、肥後大津駅と空港間に無料の空港ライナーを試験運行予定でございます。昨年の実験でわかりました3つの課題、乗りかえの利便性、それから料金、最後に広報PR、この3つの点を重点的に改善いたしまして取り組む予定でございます。

既存リムジンバスの利便性向上につきましても、引き続き具体的な取り組み方針を協議してまいるところでございます。

バス路線網の再編につきましては、本年度は、熊本市の平成24年4月の政令指定都市移行に向けて準備されております区バスの導入について、検討を行っておるところでございます。

電停のバリアフリー化につきましては、今年度は九品寺交差点の整備に着手する予定でございます。

次、35ページ、公共交通機関の利用促進で

ございます。

これまでノーマイカーの通勤運動、あるいはモビリティ・マネジメントということで、公共交通機関の利用促進に取り組んでまいりました。昨年度は休日ファミリー割引という新たな取り組みを行いまして、かなりの数の新規の利用者が発生するというので、いい結果が出ていると見ております。

次、お願いいたします。

ノーマイカーデイにつきましても、引き続き取り組みを行います。

また、モビリティ・マネジメントにつきましても、引き続き取り組みを行う予定でございます。

以上でございます。

○内田都市計画課長 都市計画課の内田でございます。説明いたします。

それでは、36ページをお願いいたします。

(3)のパークアンドライドにつきまして御説明をいたします。

現状といたしましては、表に示しておりますとおり、現在熊本都市圏で実施中の8カ所と実証実験中の新須屋駅、計9カ所におきましてパークアンドライドを行っております。5月31日現在の稼働率は、表最下段に記載のとおり60%となっております。

平成22年度に行いました利用促進に向けた取り組みについて御説明をいたします。

県ホームページの毎月の更新や「県からのたより」、街頭広報及びNHKテレビデータ放送による周知広報の実施、さらに新たな取り組みといたしまして、エコ通勤環境配慮に取り組んでいる特定規模事業者4者に対しまして、パークアンドライドの周知広報や利用促進の働きかけを行いました。

また、既運用中の駐車場事業者に対しまして、利用者から要望のありました駐車場の改善についての取り組み状況の把握や、さらなる改善についての働きかけを行いました。

37ページをお願いいたします。

最下段の(3)でございます。

今年度の取り組みといたしましては、さらなる利用促進を図るため、昨年度に引き続きテレビ等による周知広報や特定規模事業者への働きかけを実施するとともに、交通事業者等への働きかけを行ってまいります。

また、普及促進のため、JR宇土駐車場の本年度の運用開始に向けて、引き続き支援をしてまいります。

資料の38ページをお願いいたします。

続きまして、交通結節点改善について御説明をいたします。

(1)の熊本駅につきましては、熊本駅周辺整備で御説明しますので、説明を省略させていただきます。

(2)の新水前寺駅の現状につきましては、JR新水前寺駅と市電電停を集約し、公共交通機関の利用促進を図るとともに、道路の走行環境の改善を図る重要な事業として、平成18年度から整備を進めております。

現状でございますけど、本年4月1日に、JR新水前寺駅の新駅舎と市電新水前寺駅の新電停の運用を開始し、新駅舎と新電停と横断歩道橋と階段により結節をいたしました。現在、JRは駐車場、熊本市は駐輪場、県は横断歩道橋上部工とエレベーターの整備を進めております。

39ページをお願いいたします。

最上段(1)新水前寺駅のところでございますけれども、今後の取り組みといたしまして、本年7月末ごろに横断歩道橋と両側の階段、さらに10月ころにはエレベーターを含めてJRと市電との結節を完了する予定でございます。

恐れ入りますが、別添資料①の1ページをお願いいたします。

表紙から1枚をめくって、裏面の方でございます。

1ページでございます。タイトルが「新水

前寺駅地区におけるJR・市電の交通結節点（供用）について」という資料でございます。

下のイメージ図にありますとおり、当事業では、道路の両側の階段横にエレベーターを1基ずつ設置いたします。このエレベーターにつきましては、上段枠内の上から4行目に記載をしておりますように、横断歩道橋と同じ7月末に完成を予定しておりましたが、東日本大震災の影響によりまして、エレベーター本体の部品納入がおくれ、完成・供用は10月ごろとなり、約3カ月程度のおくれとなる見込みでございます。

以上で説明を終わります。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

引き続き、38ページ、39ページの上熊本駅、肥後大津駅について御説明いたします。

上熊本駅につきましては、これも高架化事業にあわせて将来駅が高架化される予定でございますが、それにあわせて駅前広場の整備が予定されております。県といたしましては関係機関に呼びかけまして、この駅前広場の整備にあわせて各交通機関の結節改善が円滑にいくよう、引き続き協議を行ってまいります。

次、肥後大津駅でございます。

現在、大津町におきまして、交通の拠点、観光案内等の拠点として、肥後大津駅の南口駅舎及び駅前広場の整備が進められております。ことしの9月末の完成に向け取り組まれておりますが、鉄道やバス・タクシー等との連帯が円滑に行われるよう、引き続き大津町等と連携しながら結節強化に取り組んでまいります。

恐れ入ります。先ほど新水前寺駅で使った資料をもう一度開いてもらってよろございますでしょうか。

2ページ、横長の資料でございますが、

「肥後大津駅における南口駅舎及び駅前広場について」のイメージ図でございます。これは、阿蘇くまもと空港側にこのような駅前広場が整備される予定でございます。私どもが実験を行う予定でございます。空港シャトルバス——シャトルライナーにつきましても、この駅前広場から発着する予定でございます。

以上でございます。

○上野鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、資料の40ページをお願いいたします。恐れ入りますが、あわせてお手元の別添資料の②熊本駅周辺整備について、資料の1ページ目の折り込み「熊本駅周辺整備概要図」をあわせてごらんいただきたいと思います。

図面では、左側が北の方向、右側が南の方向を示しております。

まず、資料40ページの熊本駅周辺整備につきましては、平成17年6月に県と熊本市で策定いたしました整備基本計画に基づき、県と熊本市で役割分担などに関する協定を結び、整備を進めております。

まず、(1)のJR鹿児島本線等連続立体交差事業につきましては、図面では赤色の帯で中央ぐらいにございますが、事業区間を示しております。市街地の一体化や交通渋滞の解消を図ることを目的として、鹿児島本線は、熊本駅南の坪井川付近から北へ崇城大学前駅付近までの約6キロメートル区間を、豊肥本線は、熊本駅から南へ坪井川付近までの約1キロメートル区間を高架にします。

高架橋の工事は、九州新幹線全線開業後の今年度から本格化し、図面の赤色の帯に「うち一般部約4 km」とお示ししている区間は、先月5月23日に、それまで通っていた一次仮線から新幹線高架下の短い線へ切りかえ

ました。今後は、一次仮線を撤去した跡に上り線、下り線の高架橋を施工いたします。

また、赤色の帯に「うち駅部約2 km」とお示ししている区間は、工事ヤードが狭いため、まず上り線の高架橋の施工を推進いたします。

次に、(2)の基盤整備につきましては、図面におきましては右上の凡例で、緑色が県施行、オレンジ色が熊本市施行を示しております。

これまでは、熊本駅の東口駅前広場の暫定形、熊本市施行の西口駅前広場、周辺のアクセス道路の整備に取り組んでまいりました。

資料の41ページをお願いいたします。

今年度は、万日山トンネルを含む春日池上線3工区の完成4車線での供用開始や、東口駅前広場の完成形整備に向けて駅利用者の動向調査等を行い、熊本市と連携して計画策定に取り組んでまいります。

次に、(3)の熊本駅周辺整備につきましては、熊本市において①の熊本駅西地区では、平成28年度完了を目指して土地区画整理事業を行い、宅地造成や公共施設整備に取り組んでおり、また②の熊本駅東A地区では、市街地再開発事業を行い、市情報交流施設「くまもと森都心」は10月オープン、全体の整備は平成24年3月完了する予定で取り組んでおります。

次に、恐れ入りますが、別添資料②の先ほどの図面の次の2ページ目をお願いいたします。

こちらは、在来線高架化完了時の熊本駅舎のデザインイメージで、JR九州が安藤忠雄さんに基本設計を委託して作成いたしました。

外壁は、熊本城の石垣に見られる武者返しのイメージ、ホームの上屋は森の都の感覚を木組みで表現しております。

次に、その次のページの3ページをお願いいたします。

これは、東口駅前広場の完成整備のデザインイメージで、暫定形の駅前広場の設計をされた西沢立衛さんに県が委託して作成したものです。

テーマは、公園のような駅前広場です。森の中に浮かぶ雲のような大きな屋根で、新たなたまり空間を創造しております。

最後に、次の4ページ目をお願いいたします。

これは在来線高架化後の上熊本駅舎のデザイン素案で、地元と協議を行い、JR九州から示されたものです。外壁に木材を使い、森の都・熊本が感じられる駅を表現いたしております。来月からパブリックコメントを実施して県民の意見をいただき、今後の設計に反映されるようJR九州に要望してまいります。

以上で説明を終わります。

○佐藤地域振興課長 地域振興課でございます。

42ページをお願いいたします。

国の新熊本合同庁舎の整備について御説明いたします。

国の新熊本合同庁舎A棟、B棟2棟ございまして、A棟が地上12階、地下1階の約2万6,000平米、それからB棟は地上9階、地下2階の約2万4,000平米でございます。

事業費につきましては、A棟が77億4,000万円、それからB棟が85億1,000万円ということでございます。

現在のA棟、B棟の状況でございます。

まず、A棟につきましては、平成22年、昨年の11月に完成をいたしまして、6つの国の出先機関が、本年2月末までに入居を完了いたしております。

それからB棟につきましては、23年度の概算要求が見送られておりましたが、おかげさまをもちまして政府予算案に整備費が盛り込まれておりまして、本年度から整備が再開す

るといふふうになってございます。

23年度の政府予算の概要でございますが、3,200万円ということでございまして、整備スケジュールといたしましては、23年度、本年度は基本設計の一部修正と実施設計、それから埋蔵文化財、これは建物敷地の半分ぐらいが残っておりますので、それをやるということでございます。そうしまして、24年度に工事に着手、26年の秋ごろに工事を完成ということで聞いておるところでございます。

以上でございます。

○増田道路整備課長 43ページをお願いいたします。

交通渋滞の解消について御説明申し上げます。

熊本都市圏における交通渋滞は、国道3号や国道57号東バイパスなどの主要な幹線道路に交通が集中するために発生しております。このため、都市圏中心部への交通の流入を分散させることを目的として、環状道路や放射道路などの骨格幹線道路網の整備や、それに接続する市内道路網の整備促進を図っております。

44ページをお願いいたします。

骨格幹線道路網等の整備及び主な渋滞箇所の解消。このうちの(1)骨格幹線道路網等の整備、これと(2)交差点改良について御説明申し上げます。

まず、骨格幹線道路網等の整備の現状は、熊本都市圏の交通渋滞対策として国・県で整備を進めており、これまでに国道57号東バイパスの6車線化、国道3号熊本北バイパスの5.8キロメートル区間、それから一般県道田迎木原線等の整備が完了しており、国道3号植木バイパスの2.3キロメートル区間が、ことしの4月に暫定2車線で供用しています。

今後の取り組みとしましては、熊本都市圏の交通渋滞の解消に向けまして、国・県・市町村で連携を図りながら、骨格となる幹線道

路や、それに接続する都市内道路網の整備を促進してまいります。

次に、(2)交差点改良について御説明申し上げます。

現状についてですが、熊本都市圏の交通渋滞対策として、浄行寺交差点、妙体寺前交差点、子飼交差点、御代志交差点及び堀川交差点において事業を進めております。

今後の取り組みとしましては、早期の渋滞解消に向けて、現在整備中である交差点の事業促進を図ってまいります。

骨格幹線道路網等の整備、交差点改良については以上です。

○高野交通規制課長 交通規制課でございます。よろしくお願いたします。

同じく資料の44ページをお願いいたします。

(3)の信号機の運用改善等についてでありますけれども、交通渋滞の緩和と一層の円滑化を図るため、道路の新設や交差点の改良にあわせまして、信号機の右折感応化や多現示化などといった高度化を図る等、運用の改善に努めております。一定の効果が確認をされております。

また、昨年4月には、熊本駅前から田崎電停までの路面電車軌道のサイドリザーブション化に伴いまして、同区間の信号機について、電車専用現示を付加するなど改良を行い、路面電車の安全で円滑な運行を確保しております。今後とも、交通量の変化に応じた最適な信号制御となりますよう、弾力的な運用の改善を図ってまいります。

次に、新交通管理システムの拡充についてであります。資料の45ページをお願いいたします。

本県の新交通管理システムにつきましては、管制センターの高度交通管制システムを中核といたしまして、ドライバーに対して必要な交通情報をリアルタイムに提供すること

によりまして、交通流を積極的に管理していくためのシステムであり、サブシステムとしましては、交通情報提供システム、公共車両優先システム、路面電車優先システム等の導入を進めているところでございます。

(1)の交通情報提供システムにつきましては、交通情報板等による交通情報提供に加えまして、カーナビ等を通して、個々のドライバーに必要な交通情報を提供するシステムでございます。平成12年4月から道路交通情報通信システムにより提供を行っております。

(2)の公共車両優先システムでございます。バスの進行方向の信号機を優先制御することによって、バスの定時走行と利用者の利便性の向上を図るシステムで、平成14年度から3カ年をかけて、主要地方道熊本高森線、国道3号線など3区間14.5キロメートルを整備し、バスの定時性の確保と運行時間の短縮及び交通渋滞の緩和を図っております。

(3)の路面電車優先システムでございます。路面電車の安全で円滑な運行を図るため、平成22年度、熊本駅から辛島町電停、辛島町電停から上熊本駅電停、この2区間に路面電車の通過情報を光ビーコンで収集いたしまして、進行方向の信号機を優先制御するシステムを整備しています。本年3月1日から運用を開始、路面電車の定時性の確保、運行時間の短縮及び交通渋滞の緩和を図っております。

今後の取り組みといたしましては、交通情報提供システムの整備拡充を図りまして、ドライバー等に対するきめ細かな交通情報を提供することにより、安全で交通渋滞のない快適な交通環境の構築に努めてまいります。

以上でございます。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

46ページをお願いいたします。

九州新幹線鹿児島ルートを活用した地域振

興に関する件でございます。

まず、九州新幹線の運行状況でございます。

(1)九州新幹線の列車本数でございますが、熊本駅停車は133本、熊本－博多間は片道1時間当たり4本の運行で、そのうち1本は大阪直通になり、トータル1日当たり30本の直通運転をしております。熊本－博多間の最速は33分、熊本－新大阪間の最速は2時間59分で、開業前と比べ熊本－博多間につきましては40分、熊本－新大阪間につきましては58分の時間短縮となっております。

(2)九州新幹線の利用状況。

九州新幹線の利用者数は、東日本大震災の影響があったものの、全線開業後の3カ月間で約218万7,000人、前年の特急利用者と比べてプラス35%の増加となっております。

下のページ、47ページをお願いいたします。

各駅の乗降客数。新玉名駅、熊本駅、新八代駅、新水俣駅の各月1日当たりの利用者数を掲載しております。これから各地域振興策等を含めまして交流拡大に努め、その結果、乗降客数は徐々にではありますが確実にふえていくものと推測しております。

以上でございます。

○佐藤地域振興課長 地域振興課でございます。

九州新幹線の利用状況に関連いたしまして、新幹線開業効果の聞き取り調査の結果について御報告をいたします。

恐れ入りますが、別添資料の③をごらんいただけますでしょうか。「新幹線開業効果の聞き取り調査結果」に対して回答しております。

1枚おめくりいただきまして、調査方法でございますが、地域振興課と地域振興局におきましては2回、5月の初旬と6月の初旬に2回聞き取り調査を行いました。調査の対象

といたしましては、宿泊施設、それから観光案内所、また物産施設等の約70カ所に対して聞き取り調査を行ったものでございます。

結果の概要を以下まとめてございます。

まず、宿泊施設でございますが、宿泊客数、震災の影響で3月は減少したんですけども、4月以降は持ち直したという施設が多うございます。また、熊本市の主要ホテル等におきましては宿泊客の増加を実感されておりますが、他の地域ではばらつきもあるという状況でございます。

下に個別に書いておりますが、熊本市内のホテルからは、KANSAI戦略もあって西日本の客が増加している、あるいは玉名、阿蘇地域の旅館におきましては、5月の宿泊客が、関西・中国方面からでございますが、前年度同時期の約2倍になっておる、また芦北、球磨、天草地域の旅館、それから八代地域のホテルでも同じような御意見をいただいております。一方で、これはまず地域のホテルでございますが、開業効果を実感できるほどではないと、こういう御意見もあるところでございます。

下に、参考で、5月期におきます県内の主なホテル・旅館、これは25社でございますが、宿泊客数の調査をまとめてございます。前年の同期と比べまして、国内宿泊客は6.2%の増でございます。ただ、海外の宿泊客が63.8%減と大きく減っております。これは震災なり原発事故の影響と考えられますが、こういったこともございまして、トータルでは0.5%の減となっておりますところでございます。

次に、観光案内所それから観光協会等に聞き取り調査した結果でございますが、新幹線を利用した関西・中国方面からの入り込み客が増加している、こういう御意見を多くいただいております。

熊本市内の案内所からは、開業時よりもむしろ5月の案内所利用者が多い、特に関西、

広島からの来所がふえた、あるいは菊池の観光協会からも、関西圏から新幹線による来訪者が増加している、こういう御意見をいただいております。

次のページをお願いいたします。

八代地域におきましても、また宇城それから芦北地域におきましても同じような御意見でございますが、一方、阿蘇、球磨地域の観光案内所からは、県外からの利用状況は余り変わらないと、こういう御意見をいただいております。

③が物産販売施設の状況でございます。

新幹線の各駅周辺での物産販売施設は好調な状況でございます。ただ一方で、地域によっては開業効果がわからないという御意見もございます。

下に書いてございますが、まず熊本市内の施設ということで、これは熊本駅の乗降客数でございますけれども、新幹線口は増、それから白川口、これは在来線側でございますが、これは前年並み、それから玉名地域におきましては、来場者数、売り上げとも予測より増加しているということもいただいております。それから八代におきましても、売り上げ、対前年度を同期比で3割の増になっているということでございます。ただ、鹿本、菊池、阿蘇地域の施設からは、震災後むしろ売り上げが減った、新幹線効果はわかりにくいという声もいただいております。

④がレンタカー、バスの状況でございます。駅レンタカーはかなり好調な状況でございます。また、一部地域の観光バスも利用者の増が見られます。熊本市内のレンタカーは、ゴールデンウィークには前年の2倍の予約が入っているということでございます。

また、水俣地域のレンタカーでございますが、新幹線駅から鹿児島、宮崎へ向かうお客さんも多いという声をいただいております。

また、定期観光バス、それから市内循環バ

スがふえたという御意見もいただいております。

⑤がその他でございます。専門学校にお聞きしましたところ、水俣市内から3～4人の方が新幹線通学をされている。福岡の出身者は全員熊本市内のアパートだけれども、今後新幹線沿線出身者の通学がふえる可能性があるだろうと、こういう意見をいただいております。

まとめでございます。以上のような結果をまとめますと、新幹線による来県者は、関西・中国方面から確実に増加しているということだと思います。ただし、駅がある周辺以外の地域では客数増加の施設もございしますが、開業効果が感じにくいという施設もあるということで、若干のばらつきがあるということであると思います。

また、震災の影響もございまして、開業効果がよくわからないという施設も多い状況でございました。

以上でございます。

○本坂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。

九州新幹線を活用しました熊本づくりにつきまして御説明させていただきます。

48ページをお願いいたします。

新幹線の時間短縮、それから商圏の大幅な拡大等の多面的な開業効果を、沿線地域だけではなく、県内全域に及ぼしていく必要がございます。このため全線開業を熊本の地域振興と観光の柱でとらえまして、県外、特に日帰りとなります関西・中国地方の方々に熊本を知ってもらい、来て楽しんでもらい、そしてまた来ていただけるような取り組みを、県民、各種団体及び県、市町村一体となって推進しているところでございます。

まず、(1)番目、新幹線くまもと創りプロジェクト及び新幹線元年戦略についてでございます。

新幹線くまもと創りプロジェクトにつきましては、推進本部を平成17年6月に設立いたしました、そして平成18年に161本のプロジェクトを策定・公表しまして、具体的な取り組みや事業を県内全域で展開しているところでございます。

次に、それら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本体でございます、それと49ページの②番新幹線くまもと創り各地域推進本部、これが両方一体となって県内全域で進めているところでございます。

49ページの2番目、新幹線元年戦略についてでございます。

新幹線のくまもと創りの取り組みの成果を、開業時点で効果を発揮され、一過性でなくて、その後も事業効果が持続するような取り組みを重点化しまして、県民総参加のもと取り組みを加速させていく必要がございます。そのために、平成23年を新幹線元年と位置づけまして、平成20年8月に新幹線元年戦略を策定したところでございます。

新幹線元年戦略の概要でございます。箱の中に書いてございますが、まず戦略は3つございまして、1番としまして、「新幹線開業を発射台に県民総参加で地域をつくる」ということで、開業記念イベントのつくり込みでございますとか、地域の特色を生かした地域づくりをやっているところでございます。

戦略2番目としまして、「くまもとを知ってもらう」ということで、KANSAI戦略の推進を行っているところでございます。

それから、戦略3番目としまして、「くまもとに来て、楽しんで、また来てもらう」ということで、横軸交通アクセスの改善強化、それからツーリズム推進、また誘客のためのおもてなしの展開、そして福岡都市圏等を見据えた定住・移住の促進ということで、この3つの戦略で行っているところでございます。

50ページをお願いしたいと思います。

新幹線元年事業基本計画の概要でございます。

開催テーマは、真ん中の箱の上から2段目に書いてございますが、「くまもとの『食』と『文化』でおもてなし」ということで、熊本の食と文化を表に出して活動をしているところでございます。

そして、スローガンとロゴ及びキャラクターを展開しております。スローガンは「くまもとサプライズ」という左側に書いていますスローガンでございます。これは熊本県民がみずからの周辺にある驚くべき価値のあるものを再発見し、それをより多くの人に広めていこうという運動でございます。そして、キャラクターが「くまモン」でございます。「くまモン」につきましては、おかげさまをもちまして県内各地、それから大阪、東京まで今非常に人気を博しているところでございます。

それで、51ページをお願いしたいと思います。

平成22年度の取り組みでございます。

まず、1番目、新幹線くまもと創りプロジェクトの推進でございますが、平成22年9月7日に本部会議を開きまして、新幹線元年に向けた今後の展開を承認したところでございます。

2番目、新幹線元年戦略の推進でございます。

戦略の1番とした、県民総参加で地域をつくるということで、民間の知恵と力を結集した新幹線元年事業（開業記念事業）の企画・実施でございます。

下の方にいろいろポツが書いてございますが、2番目としまして、まず新幹線元年事業のガイドブック等について協議をしまして、100日前のカウントダウンイベントを実施しておるところでございます。

それから、一番下のところでございますが、4月20日から募集開始しまして、市町村

ございます。

新幹線元年事業の概要でございますが、その下の箱のやつは先ほど御説明したことでございますので、56ページをお願いしたいと思います。

ことし予定しております新幹線元年事業の予定の概要でございます。

熊本の「くまもとサプライズナイト」、熊本のお城祭りを初めとしまして、荒尾・玉名、鹿本、菊池、阿蘇、上益城、宇城、八代、水俣・芦北、人吉・球磨、天草と、県内全域で新幹線の盛り上がりに向けまして、いろんな事業を展開することといたしておるところでございます。

次に、57ページでございます。

下の③番の戦略3でございますが、先ほど言いましたとおり、横軸からアクセスの改善強化ということで、阿蘇南登山線の縦断コースの新設、それから阿蘇南登山線、高森駅から阿蘇の山西駅を結ぶ阿蘇南登山線の横断コースの新設、それから八代めぐり観光バスの運行開始、これらをまず横軸交通として進めております。

それから、ツーリズム推進につきましては、全国グリーンツーリズムネットワークの熊本大会を、阿蘇地域で11月末に開催することということで、今準備を進めているところでございます。

それから、④番目の総合的な情報発信ということで、県民の機運を盛り上げるために「くまモン」を活用しまして、新幹線各駅で開業イベント、開業100日目を19日に行いましたが、この開業イベントやお出迎え等の実施をすることとしております。

そして、最後に「くまもとサプライズ」の展開でございます。

先ほど申し上げましたとおり、「くまモン」の人気につきましては衰えを見せませんので、4月から商品の申請につきましてはずっと同じペースで、今私ども受け付けを行って

いるところでございます。それと、大体月に50回ぐらいは「くまモン」が各地域に今出かけているということでございます。今後ともこれを展開しまして、県民の皆さんにこのサプライズの普及を行ってまいりたいというふうに考えております。

それから、最後でございますが、地域づくり団体等をお願いしまして、「くまモン」募金というのを今進めております。6月9日現在で募金総額は1,120万5,000円となっております。今後ともこれを進めまして、被災県3県の子供たちのためにお使いいただきたいということで今やっているところでございます。

以上でございます。

○坂本くまもとブランド推進課長 くまもとブランド推進課でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

58ページから説明をさせていただきます。

九州新幹線を活用した観光振興等でございます。

九州新幹線の全線開業効果を最大限高めるために、観光課等とも連携をしながら、KANSAI戦略を進めてまいりたいというふうに考えております。

(1)でございますが、KANSAI戦略につきましては、平成20年度、先ほど御説明がありました元年戦略の中で位置づけられて、KANSAI戦略をスタートをさせていただいております。

主な説明としては、前年度、23年度の取り組みについて御説明をさせていただきたいと思っておりますので、60ページをお開きいただきたいと思います。

それとあわせまして、お手元に、大変申しわけございませんが、「くまモン話題化計画」ということで別添資料④を配付をさせていただいております。その裏を見ていただいた方がわかりやすいと思われましたので、一

覧としてまとめさせていただいたこのようなものがあるかと思えます。60ページでございます。

まず、くまもとプロモーション等の展開ということで、先ほど別添資料でお配りしております、ちょうど真ん中の欄のところにポスターがずっとありまして、知事が記者会見している模様がございます。このようなポスターを、大阪市の交通広告塔を中心としまして、7,000枚ぐらい張り出ささせていただいております。

それと、ストーリー性のある参加型プロモーションといたしまして、知事の方に「くまモン」が1万枚の名刺を配るミッションを、まず「くまモン」に与えていただきまして、名刺をどんどん配るといった活動をやっておりましたが、途中で仕事に嫌気が差したのかどうかわかりませんが、失踪したということを話題化をしまして、知事の方に架空の記者会見をさせていただきまして、その中でそういう大阪の人に参加できるようなプロモーションという形で展開を図ったところでございます。

ここに書いておりますように、「くまモン」を探すキャンペーンを実施をいたしまして、目撃者情報を、ブログだとかツイッター等で寄せていただくようなこともさせていただいております。

それとあわせて、2点目でございますけれども、大阪の観光名所等に「くまモン」を出没させまして、その状況をツイッター上でつぶやいて、ブログで活動状況等を報告していただくというふうな形のもの話題化も推進しております。

おかげさまで、ブログを見ていただいた人が大体41万件になっております。それと、ツイッターのフォロワー数ということで、ツイッターをずっと見ていただいている人が1万人を超えまして、1万1,200人という形のものフォロワーとして上がってきておりま

す。

それと、3点目でございますが、阪神甲子園球場に「くまモン」の看板ポスターをやりまして、9月9日にはスザンヌ宣伝部長等による県のPRビデオを3回、あの大型スクリーンのところで広報を行ったところでございます。

それと、知事のトップセールスでございますが、岡山県知事、広島県知事、近畿ブロックの知事会等をお訪ねさせていただいております。

それとあわせて、皆様御承知だと思いますけど、一番下のところに書いておりますが、「くまもとウィーク in なんばグランド花月」ということで、知事とスザンヌ宣伝部長によりまして、グランド花月に出演をさせていただいております。これは全国放映が行われておりまして、20都県ぐらいのところで放映が行われております。

なんば花月に知事が出席したのは、鳥取の知事が最初でございますが、その際には全国放映はあっておりませんので、全国放映をした知事としては、蒲島知事が初めてなのかなということで考えております。

それと、61ページでございますけれども、PRイベントとして、「食の名人さんによる料理教室」だとか、5点目ぐらいにありますように「くまもと逸品縁日&ミナミあっちこっちラリー」ということを開催をいたしまして、熊本のミニ博みたいな形で展開をさせていただいております。そのとき来場者の方は、「くまモン」のファン感謝デーもあわせて、来場者が4万1,000人にも上っているというふうな状況になっております。

それとあわせて、大阪市の安土町にありますローソン店舗内に、アンテナショップの「熊本よかもんSHOP」を開設いたしております。

それと、あと「くまもとブランド」の推進ということで、くまもとのロゴの活用だと

か、ブランド塾の実施をさせていただいておるところでございます。

もう1点でございますが、62ページでございます。

新幹線のおみやげ開発事業を行いまして熊本市と共同でやっておりますが、専門家のアドバイス等に基づきまして、21商品を新たな土産物として「くまもとうまカモン21」ということで開発しまして、販売を行っているところでございます。

これまでの成果でございますが、先ほど元年の方からもありましたけれども、大阪において「くまモン」の認知率は、先ほどこちらの方にもありますが、ここの右側のところの一番下を書いておりましたが、「くまモン」の認知率が既に大阪の市民の41%になっているという御報告も設けております。

それと、先ほど申し上げましたように、さまざまな話題活動を通しまして、マスコミさんの取材等かなりいろいろ新聞等にも取り上げられております。それで、これまでの効果のところにも記載しておりますが、関西圏などのマスコミの露出は、少なくとも広告料換算で6億4,000万円という数字が出ているのではないかなど。これは私どもで、ただそれだけのスペースをかうとしたら幾らかということを計算した数字でございますので、6億4,000万円程度になるのかなというふうに考えております。

飛んでまことに申しわけございませんけれども、72ページをお開きいただきたいと思っております。

23年度の主な取り組みでございます。

新幹線元年戦略に基づくKANSAI戦略の推進でございますが、先ほど申しましたように全線開業効果を最大化するために、物産PRのイベントとか、新幹線開業後も切れ間なく熊本を売り込んでまいりたいということを考えております。そのためには、先ほどありましたような「くまモン」を積極的にまた

活用してまいりたいというふうに考えております。

主な取り組みとしましては、くまもとの食を生かしたファンを拡大するというので、「くまモン」は認知度が上がっておりますが、それがイコール熊本という形にはまだつながっていない部分もあるかと思っておりますので、実質的な熊本という魅力を売り込んでまいりたいというふうに考えております。

2点目でございますが、これまでどおり「くまモン」のプロモーション活動を実施してまいりたいというふうに考えております。

今年度、関西地域における認知度調査を実施する時期でございます。4カ年戦略で26%を目的にしておりますが、現在、2年前に調査しましたので21ですので、今年何%になるかを楽しみにしているところでございます。

以上でございます。

○宮尾観光課長 観光課でございます。

前に戻っていただいて恐縮ですが、63ページをお願いします。

九州新幹線を活用した観光振興等について御説明させていただきます。

KANSAI戦略と連動しながら、観光も全線開業に向けてやってきたところでございますが、63ページから71ページが22年度の取り組みの内容でございますが、非常にボリュームがございますので、3つだけピックアップして御説明させていただきたいと思っております。

まず、63ページの①九州新幹線全線開業直前キャンペーン。

これは、九州で初めてJR西日本と全面タイアップしてやらせていただきましたキャンペーンでございます。熊本の魅力を発信、誘客を図ってまいりました。具体的には、64ページ以降キックオフイベントだったり、キャンペーンだったりという形でございますが、具体的な一つとして、66ページにラッピング

トレイン、これは大阪環状線で1カ月間強、熊本県内のいろんな食だったり観光素材を入れ込んだラッピング電車を走らせていただきました。

成果といたしましては、67ページの下欄でございますが、JR西日本さんの発表によりますと、そのキャンペーン期間中、熊本への送客が2倍になったと、個人型が2倍になったというふうに伺っております。

2つ目でございますが、68ページをお願いします。

取り組みの2つ目でございますが、九州新幹線全線開業記念「九州新幹線ではじまる大冒険 ワンピース&トリコを探せ！！スタンプラリー」でございます。ワンピースは、御存じ熊本市出身の尾田栄一郎さんと、トリコは、食をテーマにしたやはり少年ジャンプの漫画がございまして、作者は沖縄出身の島袋さんという方なのですが、この2本立てで映画が放映されたのと連携いたしまして、スタンプラリーをやらせていただきました。

熊本県内各地の駅や港、バスセンターなどをチェックポイントとして、ワンピースやトリコのキャラクターのオリジナルスタンプを集めて回り、グッズやホテルペア宿泊券等が当たるようなことで、話題づくりをやらせていただきました。

3つ目でございますが、71ページでございます。

キャンペーンとかPRももちろん大事なんですけども、おもてなしの部分はある意味エンドレスで、常に大事な部分だと思っております。

⑨番目のおもてなしの取り組みとございますが、「みんなで取り組むおもてなし」ということで、新幹線開業に向けまして、県内いろんな民間団体の方たちがおもてなしに取り組んでいただいております。80団体以上に支援をやらせていただきまして、また直前には、71ページ、最後の行でございますけれど

も、団結式も行なわせていただいたということでございます。

それでは、73ページをお願いします。

では、本年度はどんなことをやるのというところで、これもいろいろございますが、大きく2点だけ御説明させていただきたいと思っております。

1つは新幹線関係、1つは夏キャンペーンということで御説明をさせていただきたいと思っております。

まず、73ページの①番目でございますが、熊本夏の観光キャンペーン、「だって夏だモン！カモン！くまもと！」というところで、やはり夏休みにかけて、いわゆる東日本大震災の影響を最小限度で食いとめるために、これは新幹線に限らず、九州域内でファミリー層をターゲットに、「九州じゃらん」とタイアップしてやりたいと思っております。これは「くまモン」を全面的に使わせていただいて、集客を図りたいと思っております。

それから②番目、熊本新幹線全線開業キャンペーンの展開ということで、これは2点ございます。

1つは、現在やっております、「九州新幹線で行こう！キャンペーン」、これは今お手元の方にこういうパンフレットを置かせていただきますが、南九州3県とJR西日本で現在やらせていただいている、夏休みまでというところでやらせていただいているキャンペーンのパンフレットでございます。

それと、大きいところでは74ページの一番頭になりますけれども、これは後半になりますが、全国規模で「熊本・宮崎・鹿児島 DESTINATION キャンペーン」というのをやらせていただきます。これはJR6社と旅行会社等と連携いたしまして、10月から年末までにかけて、南九州を大々的に売っていこうというものでございます。

主な宣伝展開としては、そこに書いてある

ようなパンフレットだったり、全国へのポスターだったり、テレビ番組だったり、CMだったりということなんです。キャンペーン史上初めて、いわゆるオープニングイベントというのを熊本城周辺でやらせていただきたいと思っております。水明かりのところを見計らってやるというところがございます。

新幹線開業いたしましたけども、これからがある意味でとても大事な時期だと思いますので、動きを緩めることなく、今後ともKANSAI戦略と連携しながらやっていきたいと思っております。

以上でございます。

○松田三郎委員長 昼食を挟まずに一気にいきますので、ここで5分間休憩をとりたいと思います。

午前11時33分休憩

午前11時39分開議

○松田三郎委員長 それでは、再開をいたします。

執行部からの説明をいただきましたので質疑に入りたいと思いますが、調査事件ごとには区切りませんので、どの質問でも結構でございます。

「その他」も用意しておりますので、まずは説明いただいた分について、できますれば関連するページを指摘していただいて質問していただきたいと思っております。

それでは、どうぞ。

○山本秀久委員 今説明していただきまして、本当にみんなが努力していただいていることには敬意を表します。感謝していますけれども、私は、この30何年間ずっと水俣振興計画をずっとやってきたその立場から、これから進めていく皆さんがこうやって新幹線の問題、ただいま説明を受けたんですけど、これに何か役立つことがあればと思って、私が

今から質問をすることは聞いておってください、これ要望にします。

私は今までずっとこれを聞いておった中で、問題点が必ず出てくるんです。その問題点をよく把握しておってやるというのは、各課長さん方が前もって引き継ぎができていのかどうかなんです。前の課長から、この問題は今課長として責任あって説明をされていますけども、その前の引き継ぎで、きちっとこういう問題というのは勉強した上で発言をされているのか、そういう点を吟味しておきたい、そういう意味なんです。

それはなぜかということ、問題が起きたときに、それを処置しきれないんだ。それはなぜかということ、その意味がわかってないんだ。勉強不足の点が多々あるわけです。そのために、私は一般質問で32年間の思い出、各部長に第5次振興計画はどういう決意であるのかということと言ったのは、それまで十二分に経験してきておられるわけですから。だから、物事がスムーズに事が進んでいくわけだ。

だから、新幹線というのは本当に大切な要素ですから、これからスタート切る問題ですから、問題点ができたらすぐその都度に処置できるようにしておいてほしい、これを申し上げておきたい。それだけを申し上げておくわけです。以上です

○村上寅美委員 関連でよかですか。今ちょっと都市計画課長にも聞いたんですけど、東口の駅前広場が西沢先生か、これでデザインが上がっておる、一部施工もあっているようです。それで、今ちょっと確認したけど、要するに熊本駅が、一応対抗は博多駅とか鹿児島駅という形になるけど、東口は本当の玄関なんですね、本当の玄関なんです。熊本にふさわしいやっぱり熊本駅を県民は希望していると思うんです。

だから、部長、これは要望にしておくけ

ど、19年の代表質問で潮谷知事が最後だったと思うけど、その辺見てください。複合施設を、魅力ある熊本駅にするために、いろんな多様化するようなビルをつくりたいと、複合ビルをというような答弁が出ているような気がするから、それを確認しておいてください。

だから、これで1万5,000平米か、0番も含めて、あれを全部これで終わるかなと思って確認したら、0番の方がありますという話を今聞いたから、これは要望にしておきます。

やっぱり引きつけて、熊本におりてもらう。おりてもらわないと、阿蘇も天草もないわけですね、おりないことには。だから、作品だけではいかぬから、安藤さんとか、アートポリスの西沢さんとか、それは世界的な人がやっておられるから、それにどうこうじゃないけど、やっぱり利便性、それから熊本駅の魅力ということは、観光客がなるほどというておりてくるような駅にしてください。

それからもう一点は、今観光課長からの説明には、鹿児島との対比、あるいは福岡との対比というのは全然出てこぬけど、今伸びているということでよかったなといって私たちも喜んでいるけど、問題は福岡じゃなくて対鹿児島と思うんです。だから、鹿児島との対比あたりも頭に入れながら、わかったら教えてほしいと思うけど、わからなければ要望にしておきます。よろしくひとつお願いします。

それからもう一点、これも都市計画課長に話したけど、40ページの鹿児島本線の約6キロ、豊肥線に約1キロということがありますが、これは二本木の放射線は入ってないね。これはぜひ検討してもらわないと何の意味もないよ、熊本駅だけしたって。これは西南部の中心だから、あれが全部今もガードでとまっていますからね。

見てくださいよ、ラッシュ時でなくても、

いつでもいいから。石仏か、あれはぜひ頭に入れておいて。要望しておきます。

以上です。

○松田三郎委員長 要望という言葉にしては、もし今データなり情報があれば——なかったら後ほど村上委員に。

○村上寅美委員 鹿児島はあるの。君たちは持っておるだろう、鹿児島も福岡も、言わぬだけで。ない……。ないことはないだろう、よそはどがんだらうかて。

○宮尾観光課長 観光課でございます。済みません、ちょっと手元で、鹿児島がどのくらい伸びているか——向こうも伸びているのは委員おっしゃるとおりでございますので、後ほど確認して御報告させていただきます。

○松田三郎委員長 少なくとも次の委員会には、そういう参考資料として出していただければと思います。

○山本秀久委員 さっきつけ加えておきたかった問題が1つあります。それは何かというと、西回り高速道路の問題、そのとき助役が芦北まで来たんですけど、その前に鹿児島、今村上委員が言われたように、鹿児島との関係を私調べてびっくりしたんです。

鹿児島に入ったとたんにはぱっとできるように、要所要所はでき上がっているわけです、西回り高速道路が。熊本から鹿児島県に入るまでの間に、もう5～6年前に私が調べてみたんだ、西回り高速道路が余りにも来ないから。だから、そういう意味で鹿児島の実態を調べてみたら、主なところは必ず、問題が起きるような交差点は全部高架橋にできている、いつでも来るように待っているわけだ。

そういうのが、今村上委員が言われたよう

に。だから、今度のこの問題にしても、宮崎県、大分県、鹿児島、そういう動きをきちっとキャッチしておって物事を進めなければ、事が進みませんよ。

だから、いいことを言われた、それを私はさっきつけ加えたかったわけだ。それは西回り高速道路でわかったわけだ。地域の皆さんは、自分たちのところにまだ来ていないのに準備万端整えているわけだ。それを見て私はびっくりしたわけだ。

鹿児島に入ったとたん、西回り高速道路がぱっとできてしまう。要所要所、問題点のあるようなところは全部片づけているわけだ。そして待っているわけだ。そういう点がありますから、今村上委員が言われたように、そういうことをよく解釈していつてこの事を進めていかれぬと、事はやられますよということです。

以上、それだけです。

○氷室雄一郎委員 関連です。今いろんな説明がございまして、新幹線開業から——震災が起りまして大体3カ月ほど、それぞれ縦割り行政がございまして、今データは示されまして、私の頭が悪いのかどうかわかりませんが、新幹線の部分、また空港の部分、またバスの部分、それは総合してどれくらいの効果があっているのか、総合的に判断できるような資料をあわせまして、空港は空港、またバスはバスと。

また、それぞれのいろんなデータがございしますが、それを総合的に見て、本県における効果がどういうものなのか、また問題点がどういうものなのかということをお示し願いたいと思いますけれども。

それぞればらばらでいろんな御説明がございしますが、果たしてではどういう効果があらわれているのかと。震災後、それから次の議会までちょっと期間がございまして……。今までのデータは大体わかりますけれども、ど

ういう問題点があるのかということを含めまして、きちっとお示し願いたいと思っております。よろしく申し上げます。

○鎌田聡委員 今のに関連しますが、先ほど「くまモン」の認知度がかなり、40%上がったということと、知事も吉本新喜劇に出て、全国放送が知事では1番目ということで、熊本の認知度自体が26%ということであ…

○中川交通政策長 26が目標です。

○鎌田聡委員 それが上がってきているということだったので、では関西の方からどのくらい、そちらの方にそういった状況の効果を踏まえてきているのかと、認知度が上がったから来ているのかという状況をぜひ聞かせていただきたいんですけども、先ほど説明があった新幹線の利用状況で、46ページですが、利用実績が、博多—熊本間だとか、熊本—鹿児島中央間は35%増とか62%増というふうな御説明がありましたが、では新大阪から熊本間がどのような調査となるかわかりませんが、実際新大阪—熊本間でどれだけの利用が出てきているのかということが、その時点では、きょうの時点ではわからないんですか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございします。

大変申しわけございませんが、きょうの時点ではデータは手元にはございません。申しわけございません。新大阪までになりますと、JR西日本の区間になるものですから、JR九州の情報とJR西日本の情報とをあわせまして、また改めて説明させていただければと思います。

○鎌田聡委員 これだけKANSAI戦略ということで関西向けにいろいろな取り組みを

やられているので、ぜひそのデータはきちんととっていかないと、どれだけの費用対効果じゃないですけど、どれだけ投資して、どれだけ効果が上がっているのかということ、きちんと次回総合的に出させていただくような要望もごありますので、ぜひその点をお願いしておきたいと思います。

それともう一点いいですか。済みません、聞き取り調査、地域振興課から説明がございました。これは主要な施設等に、宿泊施設だとか、観光施設の聞き取りをされておりますけれども、そういった中での関西からの来所がふえたということでごありますが、これも来県者に、熊本に来られた方に聞き取っていただいて、実際熊本の魅力がどういうところで来たのか、「くまモン」に会いたいから来たとかですね、そのような効果の確認ができると思います。

そしてまた、駅の先ほどの東口付近の話じゃないですけども、駅においてからの動線とか、そういったところはやっぱり来県者の皆さん方に聞いて、バスの案内表示が小さいからというふうにこの前からずっと議論が起きていますけども、そこを改良するという話もございましたし、やっぱり新幹線をおりてかなり東口まで歩いてバスに乗るということが、距離的なそういった負担もありますし、わかりづらいという負担もありますから、そういったのもきちんと来県者の皆さん方に聞いていただいて、状況を把握して改善につなげていくということも必要だと思いますけども、来県者に対しての聞き取りはやる予定はないんですか。

○佐藤地域振興課長 地域振興課でございます。

今御指摘のように、来県者に関しては、今の段階では地域振興課の方ではやっておりません。今御指摘いただきました例えばバス停の導線とか、そういうところになると駅前広

場の整備とも関連してくる部分があると思いますので、そこらはちょっと関係課の方で協議しながら進めていきたいと思います。

○松田三郎委員長 よろしいですかね。

○鎌田聡委員 動線だけじゃなくて、先ほど言ったように、観光とか、熊本に来た目的だとか、そういったものを含めてやります、さっきの縦割りの議論じゃないですけども、やっぱり全般的に来県者に対して聞き取りをやっていただいて、この部分だけじゃなくて全般的にどうなのかということ、ぜひこれは縦割りを払拭して聞いていただきたいというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

○松田三郎委員長 関連ですか、どうぞ。

○早田順一委員 九州新幹線鹿児島ルートを活用した地域振興に関することをごさいますけども、御説明がありましたように、関西あるいは中国方面から確実にお客さんが増加をしているということで、大変ありがたいことだろうというふうに思っております。

実際の駅がある熊本、玉名、八代、そういったことに関しては、数字的にも売り上げも伸びているというふうに報告を受けておりますけども、若干開業効果にばらつきがあるところということで、例えば城北地区においては、菊池川流域の市町村あたりで会議等が持たれております。行政だけの会議とか、行政と民間を入れての会議というか協議、そういったものが数年前から持たれています。

100年に1度というこのビッグチャンスに向けて、開業日も決めて目標に向かって進んでいったにもかかわらず、効果が余りにも目に見えてあらわれていないということに対して、県としてどのようにそういった会議の中でこれまた検討をされてこられたのか、どう

いったものが問題点だったのかをちょっと聞きたいんですけど。

○佐藤地域振興課長 地域振興課でございます。

私の方で先ほど御説明しました調査は、あくまでも聞き取り調査ということでございます。ですから、地域ごとに例えばこういった効果を感じないという地域があるといっても、それはその地域全体がそういうふう感じておられるということではなくて、またこの中でそういった御意見もあるということをお紹介したところでございます。

とはいいいながら、ばらつきがあるというのは、トレンドとしても間違いないところだと思いますので、今後さらに全県的に開業後は広めていくということをやっていくにやいかぬのだろうと思います。

では、具体的にどうというのが今あるわけではございませんが、あくまでも新幹線は、開業を発射台にして地域の振興を図っていくということで今まで取り組んできたわけでございますので、その取り組みを今後も地道に続けていくことが大事だろうと思っております。

そうした中で、例えばこういったところに問題点があるというのがはっきりすれば、それに対する対応をやっていくかなくちゃいけないと思いますが、基本的には地域の素材を生かして地域振興に取り組んでいく、こういったことが基本になっていくだろうと考えております。

○早田順一委員 多分、県内のそれぞれの地域で、市町村同士とか県あたりで協議会をつくって本当に数年前からされていると思います。それで、地道にというのわかりますけども、はっきりこういった目標が決まった新幹線開業に対して、ある程度それぞれの地域で効果があらわれないと、何のために協議を

しているのかというのが私はちょっとわからないんですけど、その辺をしっかりと今から協議の中でも取り組んでいただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

○小杉直委員 上野審議員に1つと、佐藤課長に1つ。

上野審議員に、今までの質問とちょっと関連しますけど、2つありまして、安藤忠雄さんが設計して完成した場合に、今の駅前広場は今の広場よりももう少し広がるかどうかの確認です。今も御努力のおかげで広くきれいになっておりますが、それが1点。

それと、東側口と西側口の通路ですね、狭くてまた狭いエスカレーターですが、こないだ大雨のときに機械が故障しましたね、エスカレーターが。あすこはいつごろ、もう少し行き来しやすいような改善ができるかどうか。これで2つ目の質問。

佐藤さんには、A棟、B棟のB棟の問題、B棟は一たん白紙になっておったけれども、民主党を含めていろんな関係者の総合力の発揮でまた俎上にのせていただいたわけですが、見てみますと、26年秋ごろ工事完成予定というふうなことから、5年という予想よりも早くなったなということで喜んでおるわけですが、お尋ねしたいのは、B棟が完成した後、今の合同庁舎は予定どおり撤去されるという見込みになっておるかどうか、それだけです。

以上です。

○上野鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室でございます。

まず、委員御質問の第1点目の、安藤先生がつくられた駅舎ができた場合の駅前広場の大きさでございますけれども、現在の駅前広場はあくまでも暫定形ということでございまして、駅前広場自身は、前面の道路を少し拡張した関係上、今までよりは少し狭くなって

おります。しかし、南側に南Aコース広場というのを別途今設けている関係上、大きさとしましては現在は1万1,000平米でございます。

さらに、鉄道高架が完了いたしますと、現在の駅ビルを撤去いたしまして、その分奥行きが広がりますというか倍になる予定でございますので、駅前広場としましては、新幹線高架化後の駅前広場の完成形を整備した場合には7,000平米分広がりまして、合計としては1万8,000平米ということで、広がるということでございます。

続いて、2点目でございますけれども、地下通路で今現在新幹線と在来線を結んでおりますけれども、これの供用につきましては、あくまでも鉄道高架が完了する28年度までを使用する見込みになっております。

ただ、御指摘ございましたように、先日の6月12日、あるいは6月20日の大雨によりまして、一部冠水をいたしておりました。冠水の原因は、通常地下通路の完成の場合はコンクリートでつくるわけですが、あそこの場合は、今現在は鋼板といいますか、鉄の板を仕切ってつくっている関係上、どうしても地中からのしみ出し水が大雨に耐えられなくて出てきたところでございます。

対策としましては、従前から地下の通路の横に排水溝とポンプを設けていたわけでございますけれども、その能力を少しオーバーしてしまったということでございます。現在、JRの方で対策を考えて一部実施されておりますけれども、まず緊急的にはポンプの台数をふやして排水能力を上げると、それと少し中長期的には排水口の改善等も考えられております。

現在、エレベーターの方は回復いたしておりますけれども、エスカレーターの方は、東日本大震災の影響でちょっと部品調達に時間がかかるということで、JRの方からはもう少し時間をいただければというふうなことで

お聞きしております。

以上でございます。

○佐藤地域振興課長 地域振興課でございます。

B棟の関係でございますが、B棟ができて移転をした跡ということでございます。熊本市におきましては、今の二の丸の合同庁舎が移転した跡は、熊本城を活用した活性化に使っていきたいというふうな御意向を持ち合わせていると聞いております。

また、国の方でも、春日に移転すれば、今の土地はそれを持っている必要はないということになりますので、買いかえるというふうになるんだろうとは思いますが、まだ今のところの段階で、熊本市と国の方との協議が具体的に進んでいるとは聞いておりませんので、その方向で今後熊本市と国の方で協議がなされていくというふうに考えております。

○小杉直委員 それなら、上野土木審議員に追加してちょっとお尋ねですが、地下通路の改善策についての原因等はわかっておりますからその説明はいいわけですが、現道が狭いでしょう、階段もエスカレーターも。もう少し行き来がしやすいような大きな通路になるのかどうかということです、それをお聞きしたわけです。

○上野鉄道高架推進室長 現在のところは、あの幅で整備済みということで今は考えております。

○小杉直委員 だんだんだんだん大きくせんといかぬでしょう、あの通路は。新幹線側に行き来するための行きやすい、幅を広げて大きく……。

あれは、ほんなら土木部長、ちょっとお尋ねしますが、今の私の質問に対してはどうですか。

○戸塚土木部長 この地下通路というのはあくまでも仮設ということで、先生が今言われた新幹線の方からは客がふえるということに対しては、ある程度の量を見込んで今の断面を決定しているわけですが、これをまた広げるといことになりますと、かなり工事がまた難航をいたします。

我々の考えとしましては、上り線、下り線ができ上がればその下のスペースがおのずから出てきますので、そういったのを活用しながら、何とかこの東西の横断の混雑を緩和する方法はないかというのは、JRの方と今後また協議していきたいと思えます。

○小杉直委員 了解しました。

○松田三郎委員長 ほかにございませんか。

○岩中伸司委員 46ページで交通政策課にちょっとお尋ねしますが、利用状況で、1日平均、博多－熊本間は135%になったということで、昨年と比べれば、特急が走っていた時代よりも35%多くなったということですが、これは純粋にどういう感じでふえた新たな集客なのか。しかし、バスはふえておるようですが、この35%の増加はどう見ていらっしゃるのか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

35%の増加の詳しい内訳までは手元に持っておりませんが、関係者、JRあたりから聞くところによりますと、通常の在来線からの転換ですね、ですからそれはこれまで域内の、交通をしてきた九州内の域内の利用者、そこからの転換、それから新たに関西あるいは西日本方面からの観光入り込み、それと合わせて35%の増、そういうふうには大体聞いております。

以上でございます。

○岩中伸司委員 この統計の資料が非常に難しいと思うんです。例えば、博多－熊本間で行けば1日2万3,800人ということでの統計が出されていますけども、これは純粋に熊本駅から乗った人は何人ぐらいですか、その資料はありますか。

○中川交通政策課長 申しわけございません。この2万3,800人のうちに、純粋に熊本駅から何人乗ったかという数字はございません。ただ、そのページの下の方にございますが、熊本駅の1日の乗降客数、スキームの中の1日平均、4月ですと1万2,550人、こういう数字まではデータとして手に入れていません。

○岩中伸司委員 そしたら、その1日1万2,550人ですけども、これは通勤以外でというならそういう分析もできると思うんですが、これは日常熊本駅を利用している人というのは乗降中ですので、私にとっては余り参考にならぬなと思っているんですが、その内訳まではわからないんですね。

○中川交通政策課長 きょう手元にはまだこの内訳までは入手しておりません。次回用意いたします。

○岩中伸司委員 利用の中身でいけばいっぱいあるんですが、大枠は先ほど氷室委員からもあったんですけども、新幹線効果の部分で、新幹線が通ったおかげで、観光の部署とかも大変な取り組みをされているなど。KANSAI戦略含めて努力がされている跡はしっかりきょう報告をいただきましたけれども、新聞なんかはやっぱり3カ月間たって、マスコミが報道しているのは、そう思ったようになくて、意外なところに、高速バスなん

て熊本ー福岡は増便をしているとか、こんなことも起きていますし、そのネックはやっぱり料金のようなものです。料金が利用者にとって非常に負担になっているというふうなことなんかも、いろいろ問題もあるというふうに思います。

私は、この新幹線については、一貫して反対してきたんですけれども、走っている以上それをとめろとも言えぬし、やっぱりこれからの推移をちゃんと見ながら、本当に県民のために生かしていけるのかどうなのかという、そういう努力はやっぱりしていかなければいけないとは思っていますので、そういうしっかりした要望だけ言って、きょうはこのくらいにしておきます。

○西聖一委員 1点だけお願いします。

23ページですけども、熊本空港の利用状況促進について、高速頑張っているらしいんですが、民間から格安航空の参入がどんどん入ってきたわけですね。新聞で見ましたが、そういう会社の飛行機は中古だったり小さかったりするから、カテゴリⅢBが対応できないということでしたけども、熊本空港の一番の悩みは悪天候時に着陸・離陸できないというところがありますが、それについての対策は何かあるんでしょうか。

○中川交通政策課長 カテゴリⅢBにつきましては、全国の空港の中でも特に欠航率の高かった熊本は先駆けて導入されています。これが使用可能になる条件といいますのは、もちろん本体の機能が空港の滑走路につく、これは当然のことですが、あとあわせて、今西委員おっしゃられた飛行機の機材に取りつけておかないといけないと、それが1つ。

さらに、パイロット、これはメインのパイロットとサブのパイロット、両方ともカテゴリⅢBに対応できる研修能力を持つパイロ

ットが乗っていないといけないということで伺っております。

実際、今は空港では、特にJAL系でございますけども、機材の小型化等が進みまして、これまでカテゴリⅢが着いていた機材が、小型化に伴ってまだ到着が追いついていない機材に変わっている状況がございます。

それとあわせて、先ほど申しましたパイロットの方のサブのパイロットがなかなか人数がそろわずに、天候が悪い日に当たりますと、せっかくのカテゴリⅢBが機能しないという状況が昨今続いていたと聞いております。

私どもとしましては、航空事業者に対して、せっかくカテゴリⅢB着けてもらっておりますので、そういうことにならないように機材へのカテゴリⅢBの装着、それからきちんと資格を持ったパイロットの搭乗、それを回してくれという要望はしているところでございます。

以上でございます。

○松田三郎委員長 カテゴリⅢBの説明をして、次にいいですか。質問をどうぞ。

○西聖一委員 この問題は、熊本県だけで解決できる話ではありませんから、熊本県にはお二方国交省からも来られていますから、ぜひとも国に対して働きかけて、ローカル空港の悩みですから改善できるように会社にも、格安航空会社にも、指導というか何かしていただければと思います。

○松田三郎委員長 ちょっと待ってください。説明できるの、カテゴリⅢBについて用語の説明を。

○村上寅美委員 だれかわかる者が言うとうかたい。

○中川交通政策課長 わかりやすく言いますと、通常着陸する前に雲がかかって滑走路が見えないと、着陸を断念してまたもとに戻るなりするんですけれども、機材、施設がついていますと、ある程度雲で見えなくても、目に見えるぎりぎりの距離まで近づいて、今ですと150メートルぐらいまでで見たらば着陸続行というぐらいに、かなり精度の高い設備ということで聞いております。計器着陸誘導装置でございます。——もうちょっと、50ぐらいだったですか。

○西聖一委員 もしお二方から言っていたければありがたいなと思います。

○小林交通政策・情報局長 ただいまのカテゴリーⅢですけれども、国土交通省は、熊本に関しましては結構早期に、世界最高レベルの計器着陸ができるような装置と、あと体制をつくっております。これが利用できるか利用できないか、先ほど交通政策課長の方から答弁がありましたけれども、航空会社がいかに資源配分をするか、航空機とあとはパイロットですね。国土交通省の方から指導というものはなかなか難しいでしょうけれども、これは県の方から就航率を上げるための働きかけをしっかりとやっていきたいと思っております。

○西聖一委員 よろしくをお願いします。

○堤泰弘委員 まず、小林局長が、ついでじゃいかぬですけど34ページ、JR豊肥本線を活用した空港ライナーの運行。最初は、これは一番御存じですけど、新幹線熊本駅から阿蘇くまもと空港に線路を引こうかという案がございましたですね。お金がかかり過ぎるということで今保留になっているのか、中止か、やめたかわからぬでおるけども、せっかく構想が出て、やはり30分とか35分目標で計

画を実行されるのとされないのでは、これは新幹線効果、それから熊本県全体の観光の推進に大きな影響があると思いますので、それをちょっと小林局長は、私はこれを復活するために2度目の着任じゃないかと期待しておりますので、それが1つ。

それから、阿蘇のことがたくさん出てきています。53ページにもいっぱい出てきておるし、場違いじゃないと思って聞かせてもらいます。

阿蘇の325号線から57号線に出たり通ったりする阿蘇の大橋ですね、これは警察と土木部の何か協議が要るということを一回聞いたんですけれども、特に325号から57号に出るときに、右折レーンは当然渋滞しますけど、左折レーンも右折レーンが渋滞すれば出れないわけですね。あれ非常に不興で、いつも私も要望を受けています。

それから、橋の上で待っておるとき、対向車に大きなトラックとかバスが来たら非常に揺れるそうです。それがこわいと。阿蘇の観光振興たくさんここに載せてありますので、その対策を一回私お尋ねしたら、検討しておくということで何年か前に答えをもらったですね、それをちょっと考えて答えをしてください。

それから、57号線の渋滞ですね。ここにさらにいろいろ阿蘇の観光振興のことが書いてありますけども、やはり57号線の立野からアーデンホテルですね、あれは赤瀬かな、あそこまでは何とか早くやっていただかぬと、これは阿蘇の観光、観光いうだけで、別に阿蘇に住んでおる人は、県から何もしてもらわぬと、そういう感覚が強いような気がいたしますので、もし計画があれば——計画がなければないと言うてください。

それからもう一つ。道路はたくさん通っておりますけども、325号線の草取り、両側に小さい灌木を植えてその間に草が生えるわけです。いつも草取りを何か頻繁にやっておる

ような気がして、問題点が幾つかありますけれども、1つは、作業する人が非常に危険であるということです。

高齢者の、恐らく農家の奥さんたちと思うですね、建設会社から雇われて草取りをされていると思うんです。事故もあったように聞いておりますけれども、非常に危険であると。草取りをせぬでいいように、何か施設を改善されたらよくないですか。灌木は阿蘇にはいっぱいありますから、道路の両側にまであれば植えぬでいいような気がします。

それからもう一つは、危険が1つと、それから何かかわいそうで、観光客が車で通り過ぎるときに、じいちゃん、ばあちゃんがあそこに、阿蘇弁で言うをつくどんで草取るとのは何かみじめな感じがして、私は阿蘇のおおらかな観光にあれは合わないような気がしますので、ひとつ検討をしてもらいたいと思います。

それから57ページ、これは後からでよかです、57ページに、阿蘇南登山道の縦断コースの新設、これは答えは要りませんので、あしたでもこの資料を私に下さい。場所がどがんふうになつとるかをお願いします。

では、以上です。

○松田三郎委員長 名指しですので、それじゃ小林局長。

○小林交通政策・情報局長 豊肥線を活用しました空港へのアクセスに関しましては、相当以前から検討を進めてまいりました。そして、堤委員ともいろいろと議論をさせていただいた経緯がございます。

今から3年前、20年の6月の議会になりますけれども、これまでの調査結果をまとめまして、当面の間、鉄道系のアクセスによる空港への鉄道建設については、大きな費用と、あとはそれに係る収益とコストのバランス、これはなかなかとることは難しいだろうとい

うことで、検討凍結という御報告をさせていただいたところでございます。

これに基づきまして、ただ豊肥線を使って空港にアクセスする手段、またこの豊肥線を使って空港から阿蘇へのアクセス手段の確保という観点からも、空港と豊肥線をいかに結びつけるかというのは、引き続き具体化をするための努力をしていこうという検討を開始したところでございまして、その一つの結論が、肥後大津駅と空港の間にアクセスバスを、アクセス手段を一つ陸上交通でつくることがございました。これで幾つかこの数年実験を重ねてまいりまして、今年度については無料のシャトルを走らせるということにつながってきているわけでございます。

そうしたことから、当面は、まずは肥後大津を起点に熊本市内方面そして阿蘇方面、さらにはもっと大分方面も空港の需要圏に取り組むべく、アクセスについての実験となれば実用化を進め、この鉄道系アクセスについては、遠い将来もし豊肥線の活用が図られて、空港に豊肥線を使ってやってくる方々がものすごくふえてきたという場合については、検討する可能性もあるかもしれませんが、当面の間はその可能性は非常に低いものだというふうに考えております。

○松田三郎委員長 阿蘇の道路関係は……。課長どうぞ。

○増田道路整備課長 道路整備課ですけど、立野の直轄でやられています拡幅について。325号の交差点から阿蘇町方面ですけども、こちらにつきましては、この交差点から900メートル拡幅の計画が入っておりまして、それから先のアーデンホテルの交差点までの間は、今のところ計画が入っておりません。

○亀田道路保全課長 道路保全課でございませう。

今の委員の御質問の中で、私どもの受け持ちが、国道325号と57号の交差点の渋滞の話が1点、それと325号の除草に関する御意見が1点、2点だったかと思えます。

まず、立野の阿蘇大橋の交差点の件でございますけど、これにつきましては、昨年度阿蘇大橋から立野間の57号の4車化の一部供用が開始されたことによりまして、従来大橋から左折でフリーで入るレーンが57号線にしばらくあったかと思うんですけど、それが走行車線に今度なって、少し左折で高森方面から出るのが、従来に比べると少し窮屈になっているかなと思えます。

そういったことで、国土交通省と昨年からちょっと協議をしております、概略の改良の絵を今かいております。ただ、地形的にどうしても交差点の位置とそれから阿蘇大橋の距離が余りないんですね。ですから、大半が左折が主なんですけども、高森方面から熊本方面への車が主流なんですけど、なるべく高森側からの左折の延長を長くとった方が一番効果的なんですけど、そういった地形的な制約の中でどれだけできるかというのを今検討をしております、もう少し国との協議あたりがかかるかなと思っております。現在検討をしております。

それと、もう一点の、特に国道325号は観光道路でもあり、危険性も伴って、見た目にも余りよろしくないんじゃないかという御意見ですけども、街路樹の役割がいろいろ取りざたされておまして、2月議会でも一般質問等で、街路樹のあり方についての御意見も承っております。

熊本らしい沿道景観を保持するためには、やはり街路樹の役割というのも非常に大きな役割をしているところもございますし、こういった改善策が本当にとれるかも含めて、これも今後検討させていただきたいと思えますけど、よろしいでしょうか。

○堤泰弘委員 それで、まず小林局長に、一番大事なところは時間ですね。バスでは30分か35分では行けないわけでしょう。やっぱり時間を、最初は30か35分で行かぬと新幹線効果は出ないということで取り組まれたわけですから、これはやっぱり目標としてやってもらわにゃいかぬですね。

私は、バスだろうが自動車だろうが、30分か35分で行けば何でもいいけども、バスでは行けないんですね。ということは線路引く以外にないですね。最初の発想というのが一番大事と思うです。費用とか周辺状況を調査してやめたじゃ、私は後悔するようなことになると思えますので、30分なら30分を目標に、どうかしてそういう手段でやっていただきたいと思えます。

それから、草取りのことですけど、街路樹とは私一口も言うたらぬけんですね。灌木と一緒にですよ、あれは低い木ですから。その間に草が生えて伸びるわけですね。たしか景観が悪くなるから取んなはると思う。観光客が来るシーズン、すなわち4月ぐらいから草が伸び始めるですね。そして、そのときに除草する。観光客が来ぬようになると除草せぬでいいわけです、冬は草生えぬけん。ちょうど重なるわけです、危険とあわれというかな。

せっかく私の愛する阿蘇のじいちゃん、ばあちゃんがあそこをつくらうで、草取るとはかわいそうですね。まあよろしく願います。答えはよかです。

○高野洋介委員 関連でいいですか。関連というても最初の方の関連なんですけども、肥後大津駅を活用したシャトルバスの運行ですが、32ページの上段のやつから34ページに移行した形で実行されると思うんですけども、どういう数字が欲しいのかが私にはよくわからないんです。32ページの上のやつは、これはお金は取っているんですね、そして次無料にするじゃないですか。これはあくまでも試

験運行で無料ということで、なぜ無料なのかということ。

ほかの有料のシャトルバスとか、いろいろアクセスするのにお金を払って乗っている方々もいらっしやいますね。例えば、私、地元が八代なんですけれども、八代から公共交通機関を使って熊本空港に行く場合には、電車に乗っていったりすることはほぼしないと思います。いつも八代の方がされるのは、スーパー晩白柚号を千幾ら払って乗っていかれるんです。県南の方は結構そういう方がいらっしやるのに、ここは無料というのは、私はちょっといかなもんかなと思いますし、無料だから乗ります、そしてこれを実費制になったら、お金を払ってまでは乗りませんという方も中にはいると思いますけども、どういう意図があつて無料なのかというのをちょっとお尋ねしたんです。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

まず、昨年度の実験でございますが、これはシャトルバスの区間は280円料金を取って、あとJRで乗り継がれる方は、JRの料金とあわせて料金を払って乗っていただいております。

先ほど御説明しましたように、1日25便運行している中で、平均しますと1便当たり1人ぐらいしか乗ってないんですけれども、朝夕には結構7～8人とか乗っている便が根づきかけているところでございました。

では、何で今度また無料でやるのかということお尋ねでございますが、私どもとしましては、あそこの半年間、過去も含めて何回か社会実験した中で見えてきましたのが、まずあそこの肥後大津駅で、これまでは北口側の駅前を出て乗り継いでいたもんですから、物すごく乗り継ぎの不便性があつたということ、それから今委員御指摘の、料金がバスの分と電車の分とを足すと結構割高感があつたとい

うこと。3点目が一番大きな原因だと考えておるんですけれども、やはりPRやってきたつもりですけれども、まだまだPR不足だったということを考えています。

何で無料かといいますと、私どもの気持ちとしましては、無料というインパクトのあるやり方で、まずあそこに足を運んでいただきたい。実際、特に熊本都市圏の中では、公共交通機関の乗り継ぎに対する抵抗感がまだ強く持っていらっしゃる方が多い。これはなぜかといいますと、乗り継ぎの便利が悪いから、乗り継ぎの便利がよかったら皆さん乗り継ぎの便に移っていただけるんですけれども、そうですので、まず足を運んでいただいて、今回肥後大津駅の改修をしまして、駅前広場南口が秋から完成いたします、その機にあわせて実験をやるんですけれども、乗り継ぎが非常によくなったというところを実感していただきたい、それが1点。これは無料ということで、PR効果を兼ねてやらせていただきたいのが1つでございます。

それから、あそこの鉄道といいますのは、先ほどアクセスの話で、直接鉄道で乗り入れたらどうかというお話もございましたが、私どもは県内の公共交通ネットワークを考える中で、鉄道のネットワークというのは、かなり熊本県内の中で渋滞と無縁の一番の基幹交通軸として見ております。それですので、直接レールで行くことができない現状からしますと、何とか駅から空港までの間を短時間でバスで結びまして、それから先は渋滞知らずの鉄道と結ぶことによって、直接結ぶことに近いような効果をねらっていると。

先ほど委員御指摘の、スーパー晩白柚号の利用、私もかなり前回の実験のときにヒアリング等を行いまして、私もちょっと意外だったのが、八代方面からやはり行きはスーパー晩白柚号だと。ただ、帰りがなかなか便があわないので、私の説明を受けてその方は次から帰りは使うと。要は、行き帰り両方でなく

でも、利用される方はいろんなところに住んでおられて、いろんな時間帯で利用されますので、広くばらばらなニーズにあわせて物すごく難しいんですけども、少しでも現在よりも公共交通機関の利便性を高めていくと。そうすることによって、マイカーから公共交通機関に移行していただくことができないかと、そういう気持ちを込めまして、また再度実験にチャレンジさせていただくということでございます。

です。ですので、今回半年間無料でやらせていただきますので、その後もずっと無料でやるのかとおっしゃられますと、そう決めているわけではございませんで、実験期間中にアンケート等もやらせていただいて、この距離感、この便利さで幾らぐらいまでなら料金を取っても大丈夫かというのを一応聞かせてもらいまして、今後のあそこの区間の恒久的なネットワークの実現に資するようになりたいと思っています。

以上でございます。

○松田三郎委員長 ちょっと答弁が長目になっておりますので、質問を忘れるぐらいになりますので、簡潔にお願いします。

○高野洋介委員 委員長おっしゃったようにすごく長くて、何を言いたいのかわからぬかったですけども、私無料というのはいかかなもんかと思うんです。次はわかりませんといっても、結局利用者というのはシビアな金銭感覚をお持ちですから、例えば100円なら乗ります、200円なら乗りませんとなったら、100円の値段設定をしたら赤字になるじゃないですか。赤字になったら成立しないですよ。

だから、ある程度きちんとしたお金の計算を最初にして、計画をきちんと立ててやる必要が私はあると思いますけれども、私はどうも無料の納得ができませんので、終わってか

らで構いませんので、少し教えてもらっていいですか。

以上です。

○松田三郎委員長 関連ですか。

○岩中伸司委員 課長、新幹線ができていのに、熊本駅から空港まで乗りかえていくという人は私はほとんどいないと思うんです。何か空想ばかり描いて、現実的には、ほんなら肥後大津駅の沿線の幾つかの駅の近くに住んでいる人は利用するかもしれないけども、何かもう少し現実的に物を見ていかなければいかぬとじゃなかですか。どうですか。

○中川交通政策課長 今の件でございます。私、熊本駅とはもちろん結ばれますけれども、先ほど申しましたように鉄道のネットワークの中の駅、例えば南熊本駅もございまして、あとは豊肥線沿線の熊本都市圏の東部、北部方面から最寄りの駅にアクセスしていただく、今リムジンバスで中央から来られているお客さん以外、マイカーのお客さんを取り込みたいと、そういうふうに考えております。

以上でございます。

○氷室雄一郎委員 このシャトルバスの件は、私は1回目、とんざしたんではないかということを行ったんです。今乗客もふえてないしほとんど同じなんです。これは非常に厳しいものがあると思います。それを指摘しておきます。

もう一つは、今度はそれにJR豊肥線を利用した空港ライナーの運行と、これも6カ月程度の期間試験運行も、私はこれも厳しい状況が予想されるのではないかと思います。部長が先ほどちょっと答弁をされましたけども、その辺はしっかり考えなければまた同じような状況になるのではないかと。

いかに駅が整備されたからといっても、大体そこで移動する人口というのは限られているわけですから、そこが急によくなったから急に人がふえるということはないんじゃないかと思います。

私たちは、この空港ライナーの件も厳しくここでしっかり考えていただかいかぬのじゃないかということを申し述べておきます。意見でございます。

○松田三郎委員長 それぞれ高野委員、岩中委員、氷室委員から御発言があったように、もうちょっときちっとした説明なり見込める効果というのは、冒頭山本委員御指摘のように、今までのやっぱり歴史・経緯があるかと思いますが、その中の位置づけなり説得力のある説明というのは、個別にも必要でしょうけど、ぜひ次の委員会まではきちっとした説明ができるように用意をしておいてください。

○高木健次委員 道路関係の6ページ、7ページ、中九州道路、高規格道路についてちょっとお尋ねしますが、きょうの資料を見ても、観光の面、またKANSAI戦略、渋滞解消の面からも必ず横軸の形成、中九州横断道路ですね、これが出てくるんです。ただし、今までずっと見ておりますとこれは一向に進みません。いろいろ私たちも指摘をしてきましたけれども進みません。

特に、これは肥後大津－阿蘇間の事業が休止になったということで、私たちからすると、ここの渋滞解消とか、KANSAI戦略あるいは観光面についても、とにかく早く進めるとするならば、先方も申しあげましたけれども、やっぱり熊本－肥後大津間、これが今調査区間になって10年です、阿蘇－肥後大津間が14年ですよ、整備区間に指定されて、一向に進みません。

そういうことは、やっぱり熊本県がいろい

ろなことを考えて、都市圏内の交通体系、あるいは渋滞解消に向けるならば、これは九州縦貫自動車道の方から、熊本の交通体系、あるいは渋滞解消という位置づけをやって、こっちの方向からしかかれないと、いつまでたっても熊本の交通体系、渋滞が変わらぬと思うんです。

だから、これは土木部長、国交省の事業だから何とも言えない部分はあるかもしれないけれども、やっぱり熊本県の位置づけをやって、こちらの方から進めるという何と申しますか、発想を変えていかぬと、いつまでも――熊本－肥後大津－阿蘇間の整備区間を早目にやる、お願いしますと6ページの下の方に書いてあるけれども、これは熊本－肥後大津間は早く格上げして、こちらの方から進めるという何と申しますか、熊本県意思表示というか、その辺しっかりやっていかぬと、いつまでたっても、阿蘇－肥後大津間は待っておっても、ここは開通しても余り熊本の交通体系に影響はないと思うんです。しっかりとされた答えばしてください。

○戸塚土木部長 中九州横断道路の熊本－肥後大津間の21キロメートルでございますが、委員言われたとおりに調査区間でございます。数年前から事業をされるということでの国の方といろんな勉強会をやっておりますし、そういった問題点については、双方問題点の把握、掘り起こしはできております。あとは、手順としては整備区間という格上げの問題が立ちはだかりますので、これに向けた動きを強く今から、今までもやってきておりますし、今からもやっていきたいと思っております。

○高木健次委員 取り組みとしてはよくわかるんですが、ただ格上げもやったら、整備区間になったらどっちかという、こちらの熊本－肥後大津間は先に急ぐと。それはなぜか

という、熊本のやっぱりいろいろな都市圏内の渋滞解消、あるいは交通体系に向けて、こっちの方から早くやった方がいいということの位置づけを熊本県でやってください。お願いします。

以上です。

○松田三郎委員長 その他も含めまして質問を受けたいと思いますが、よろしいですか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○松田三郎委員長 はい。私から改めて要望しておきますが、それぞれの委員からもありましたように、次回の委員会までにデータがありますとか、情報等を整理しておいて提出してくれということでもあります。皆さんの手持ちのデータとしてももちろんでございますが、委員会審議に、例えば去年まではこういった資料をつけておいたから大丈夫だろうということではなくて、調査事件も変わっておりますので、こういう委員会審議には有益じゃないかというようなデータ等がありましたら、事務方で考えていただいて用意をしていただく。必ず委員会審議だけではなくて、いろいろな県政に資するような勉強もできるんじゃないかと思っておりますので、改めて私からもお願いをしておきたいと思っております。

次に、議題(2)閉会中の継続審査につきまし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としてよろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○松田三郎委員長 異議なしと認めます。それでは、そのようにいたします。

ほかにありませんので、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午後0時38分閉会

熊本県議会委員会条例第29条の規定によりここに署名する

高速交通及び新幹線活用対策特別委員会
委員長