

第 2 回

熊本県議会

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

平成27年6月29日

開会中

場所 第3委員会室

第2回熊本県議会高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

平成27年6月29日(月曜日)

午前10時0分開議

午前11時44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 付託調査事件の閉会中の継続審査について
- 4 その他

出席委員(16人)

委員長 森 浩二
副委員長 山口 裕
委員 山本 秀久
委員 小杉 直
委員 岩下 栄一
委員 鎌田 聰
委員 池田 和貴
委員 内野 幸喜
委員 高木 健次
委員 増永 慎一郎
委員 緒方 勇二
委員 前田 憲秀
委員 楠本 千秋
委員 岩田 智子
委員 高島 和男
委員 大平 雄一

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 島崎 征夫
交通政策・情報局長 福島 誠治
地域振興課長 横井 淳一
交通政策課長 藤井 一恵
土木部

部長 猿渡 慶一

道路整備課長 宮部 静夫

道路保全課長 高永 文法

都市計画課長 松永 信弘

審議員兼

鉄道高架推進室長 森 博昭

警察本部

交通部長 高山 広行

交通規制課管理官 荒木 健司

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 春日 潤一

政務調査課主幹 池田 清隆

午前10時0分開会

○森浩二委員長 ただいまから、第2回高速交通ネットワーク整備推進特別委員会を開催します。

本日の委員会に1名の傍聴申し込みがありますので、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、一言御挨拶申し上げます。

委員の皆様方の御推挙により、委員長を仰せつかることになりました森でございます。どうかよろしくお願ひします。

本委員会には、高速交通体系に関する件及び熊本都市圏交通に関する件が付託されております。

御案内のとおり、熊本県は九州の中央に位置しておりますが、そのポテンシャルを最大限に生かすためには、高規格道路網を初めとする高速交通ネットワークの整備が大変重要であると考えております。

航空路線の利用促進については、台湾高雄線の定期便化が決定し、本年度は新たな一步を踏み出します。

政令指定都市である熊本市を中心とする都市圏交通については、交通渋滞等のさまざま

な課題を抱えており、ハード面、ソフト面からの対応が求められております。これら県政の重要課題について、本委員会でこれから調査、審議を行うこととしております。

山口副委員長及び執行部の御協力をいただきながら、本委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと考えておりますので、どうか1年間よろしくお願ひ申し上げます。

続いて、山口副委員長から御挨拶をお願いします。

○山口裕副委員長 副委員長を務めます山口でございます。委員の皆様、そして執行部の皆様、森委員長を補佐し、円滑な委員会運営に努めてまいりますので、1年間どうぞよろしくお願ひいたします。

○森浩二委員長 それでは、審議に入りますが、今回は新メンバーによる初めての審議であり、関係部課の事業概要を主として審議を行う予定にしております。

まず初めに、関係職員の紹介を受けたいと思います。

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

それでは、順次お願ひします。

（島崎企画振興部長～猿渡土木部長の順に自己紹介）

○森浩二委員長 次に、執行部を代表して、島崎企画振興部長から挨拶及び概要説明をお願いします。

○島崎企画振興部長 委員会開会に当たりまして、執行部を代表いたしまして、御挨拶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。

森委員長、山口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

交通ネットワーク整備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、御指導のほど何とぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、本日御審議いただきます付託案件について概要を説明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、南九州西回り自動車道の芦北インターチェンジ～津奈木インターチェンジ間が、本年度供用予定とされております。

次いで、国道3号熊本北バイパスの四方寄から須屋間1.8キロメートルが暫定2車線で供用され、熊本北バイパスが全線開通いたしました。

このように幹線道路の整備も着実に進んでおります。今年度も整備が促進されますよう、引き続き要望活動などに積極的に取り組んでまいります。

次に、航空路線の利用促進につきましては、平成26年度の国内線旅客数は、平成25年度に比べ約4万5,000人増の305万人となりました。

なお、国際線旅客数を含めた実績は310万6,000人となり、新4カ年戦略に掲げる平成27年度末の目標値300万人を、平成25年度に引き続き突破いたしました。

平成26年度の国際線につきましては、台湾等へのチャーター便が199便——片道換算でございますが——と過去最高の便数となり、国際線旅客者数は、昭和54年の国際線開設以来初めて5万人を突破いたしました。

台湾高雄線につきましては、去る6月17日に、県、県議会、熊本市、熊本市議会、県内経済界とオール熊本で、チャイナエアラインへのトップセールスを実施し、同社孫会長から、10月末、すなわち冬ダイヤから週3便で

定期便化したいとの御回答があり、定期便化が決定いたしました。これまで路線誘致に多大なる御尽力をいただきました県議会の皆様に、改めまして感謝申し上げます。

このほか、香港の大手旅行会社から熊本への送客に協力したいとの申し出があり、航空会社との協議を含め、香港への定期便就航に向けた環境整備を行っていく予定であります。引き続き、阿蘇くまもと空港の路線振興及び拠点性向上に取り組んでまいります。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

阿蘇くまもと空港へのアクセス改善や公共交通機関の利用促進などを進めながら、引き続き交通ネットワークの強化に取り組んでまいります。

JR鹿児島本線等連続立体交差事業につきましては、本年3月14日に、JR鹿児島本線の上り線が全線の約6キロメートル、下り線が熊本駅部を除く北側約4キロメートルの高架橋を開業いたしました。引き続き、今年度は残りの区間の高架化や田崎陸橋の撤去等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が、詳しくは各課長から御説明申し上げます。御審議のほどよろしくお願ひいたします。

○森浩二委員長 それでは、議題(1)執行部から事業概要の説明を受け、その後質疑を受けたいと思います。

説明に当たっては、着座のまま可能な限り簡潔にお願いします。

それでは、宮部道路整備課長から順次説明をお願いします。

○宮部道路整備課長 道路整備課でございます。よろしくお願ひいたします。

お手元の当委員会の資料につきましては、全体で50ページほどとなっております。ポイ

ントを絞って御説明させていただきたいと思います。

なお、特筆すべき最近の動きにつきましては、資料にアンダーラインを引いておりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、資料の1ページをお願いいたします。

I 高速交通体系に関する件でございます。

道路整備課では、1の高規格幹線道路等の整備について御説明申し上げます。

まず、(1)高規格幹線道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、ページの下側の体系図にありますように、一つは、高速道路株式会社及び国土交通省により整備される国土開発幹線自動車道、熊本県内では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。もう一つは、国土交通省により整備される一般国道自動車専用道路、熊本県内では南九州西回り自動車道がございます。

ちなみに、県内での供用延長は、右下に記載しておりますとおり約165キロメートルで、供用率は約72%でございます。

続きまして、2ページをお願いいたします。

このページには、高規格幹線道路の整備手順を示しております。

3ページをお願いいたします。

昭和53年以降の経過につきまして、県内の高規格幹線道路の整備状況を中心に一覧表で示しております。

続きまして、5ページをお願いいたします。

次に、高規格幹線道路の路線別状況を御説明いたします。

まず、九州縦貫自動車道でございます。

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おります。

現状の欄ですが、2つ目の丸、宇城氷川ス

マートインターチェンジにつきましては、県内初のスマートインターチェンジとして、平成26年3月に供用開始されました。

3つ目の丸、北熊本スマートインターチェンジにつきましては、平成23年度から事業化されておりますが、事業主体である熊本市からは、用地取得難航により平成27年度の完成は困難な状況にあると聞いております。また、現在は、事業期間変更も含め、事業推進に向けた方策について、国と協議を行っている最中と聞いております。県としましては、引き続き、しっかり技術的助言や情報提供などをを行い、積極的に支援してまいります。

4つ目の丸の熊本市が事業主体である城南スマートインターチェンジにつきましては、現在、用地の約93%が取得済みでございまして、NEXCOにより工事手続中と聞いております。

5つ目の丸の人吉球磨スマートインターチェンジにつきましては、昨年の8月8日に連結許可を受け、現在鋭意進められております。事業主体である人吉市におかれましては、専従のスマートインターチェンジ整備室を設置し、人吉球磨郡市で設置された協議会の中から、現在錦町の職員を2名派遣してもらいながら、計5名の職員で業務を進められております。今年度から用地買収に着手すると聞いております。

今後の取り組みといたしましては、各スマートインターチェンジの早期完成に向け、地区協議会のメンバーとして技術的な助言や情報提供等を積極的に行い、市・町の取り組みを支援してまいります。

なお、宇城氷川スマートインターチェンジにつきましては、アクセス道路のうち未供用でございました町道が、今年度秋ごろまでに完成する予定と聞いております。

続きまして、6ページをお願いいたします。

次に、九州中央自動車道でございます。

嘉島町から延岡市までの約95キロメートルのうち、県内延長は約44キロメートルでございます。嘉島ジャンクションから料金所までの約0.9キロメートルにつきましては西日本高速道路が、また嘉島から山都までの区間23キロにつきましては、新直轄方式により国が現在整備中でございます。

現状の欄をごらんください。1つ目の丸の、嘉島から山都までの23キロのうち、嘉島ジャンクションから小池高山インターチェンジまでの1.8キロメートルが、平成26年3月に供用開始されました。また、小池高山から矢部インターチェンジまでにつきましては現在整備中でございまして、追加インターチェンジ3カ所につきましては、現在、県、御船町、山都町で連携を図りながら工事を進めているところでございます。

2つ目の丸の、山都から県境までの約21キロメートルにつきましては、蘇陽-高千穂間において、事業化に向けた計画段階評価手続が現在進められております。

今後の取り組みの欄ですが、小池高山から北中島インターチェンジ間につきましては、平成30年度供用に向け予算の確保等を働きかけていくとともに、北中島-矢部間につきましては、沿線自治体とともに、用地買収等に対し可能な限り積極的支援を行い、早期の開通見通しの公表を働きかけてまいります。

また、蘇陽から高千穂間につきましては、現在行われている計画段階評価の早期完了を国に求めてまいります。

7ページをお願いいたします。

南九州西回り自動車道でございます。

一般国道3号の自動車専用道路で、八代市から鹿児島までの約140キロメートル区間のうち、県内延長は約50キロメートルで、合併施行方式で整備された八代ジャンクション-日奈久インターチェンジ間を除き、国で整備が進められております。

現状の欄でございますが、県内の芦北イン

ターチェンジまでの28.8キロメートル区間については、平成21年4月までに暫定2車線で供用されております。現在は、3つ目の丸の芦北出水道路のうち、約21キロメートル区間が整備中でございます。

今後の取り組みの欄でございますが、芦北一津奈木インターチェンジにつきましては、今年度の供用開始に向け舗装等の工事が進められております。

津奈木から水俣インターチェンジにつきましては、昨年4月に平成30年度の開通見通しが公表されました。今後、鹿児島県や沿線市町と連携を図りながら、一日も早い開通を国に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、高規格道路と一体となって地域の基幹となる道路で、自動車専用道路もしくはそれに準ずる道路で、おおむね時速60キロメートル以上で走ることができる道路でございます。「すべての道は熊本に通じる」という考え方の実現に向け、地域高規格道路の整備を進めているところでございます。

8ページをお願いいたします。

ここには地域高規格道路の整備の手順を示しております。

9ページには経過を記載しております。

続きまして、10ページをお願いいたします。

4)路線別の内訳について御説明をいたします。

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キロメートルの地域高規格道路で、県内延長は約53キロメーターとなっております。

熊本と大分を結び、交流・連携機能を持つ九州循環型高速ネットワークの一部を形成し、本県の拠点性を高める上で重要な路線でございます。

現状の欄ですが、1つ目の丸の阿蘇大津道

路につきましては、平成12年度に一旦事業に着手されましたが、平成22年度から休止されております。

2つ目の丸の熊本市一大津町間につきましては、計画段階評価の2回目が昨年6月に開催されたままになっており、最終の3回目の一日も早い開催を待ち望んでおります。

3つ目の丸、滝室坂道路につきましては、現在、道路の予備設計や地質調査等の委託業務関係を中心に進められております。

4つ目の丸の阿蘇一竹田間につきましては、計画段階評価を進めるための調査費が今年度新たに内示されました。

今後の取り組みといたしまして、熊本一大津間の計画段階評価の早期完了及び滝室坂の早期整備を、特に強く求めてまいります。

続きまして、11ページをお願いいたします。

次に、熊本環状道路でございます。

本道路は、熊本西環状線、熊本東バイパス、熊本北バイパス、植木バイパス、熊本環状道路で構成される約30キロメートルの道路でございます。

なお、熊本西環状線と熊本環状連絡道路は、熊本市の政令市施行に伴い、県から熊本市に事業主体を引き継いでおります。

現状の欄のところでございますが、1つ目の丸の熊本西環状線でございますが、花園、池上の2つの工区で現在事業を展開しております、花園工区は平成29年3月を、池上工区につきましては、平成30年代前半の供用開始に向け事業を進められております。

3つ目の丸、国道3号北バイパスについてでございますが、ことし3月に四方寄から須屋間の1.8キロが暫定2車線で開通し、全線開通の運びとなりました。引き続き、国はこの間の4車線化に向けて着手すると聞いております。

続きまして、次ページをお願いいたします。

今後の取り組みとしましては、県としましても各事業主体に対し整備促進を求めてまいります。

続きまして、13ページをお願いいたします。

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キロメートルの地域高規格道路で、うち宇城市三角町までの国施行区間が約32キロメートルと、上天草市から天草市の本渡町までの県施行区間が約38キロに分かれております。

現状の欄でございますが、1つ目の丸、熊本市から三角町までの国施行区間につきましては、熊本宇土道路で用地買収と工事が進められております。また、宇土道路につきましては、用地買収等が進められております。

2つ目の丸、三角から天草市までの県施行区間についてですが、大矢野バイパス3.7キロメートルにつきましては、用地取得に一定の進捗が見られ、完成に向けた円滑な実施環境が整ったことから、平成29年度供用開始に向け事業を進めております。

本渡道路につきましては、昨年度までに用地範囲が確定いたしましたので、今年度は建物調査等に着手し、用地買収を進めていくこととしております。

今年度の取り組みとしまして、国の施行区間につきましては事業の促進を求めていくとともに、県施行区間につきましては、大矢野バイパスの平成29年度供用に向け、事業費の確保等着実な事業執行に努めてまいります。

続きまして、14ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路（Ⅱ期）でございます。

有明海沿岸道路（Ⅱ期）は、有明海・八代海沿岸地域の交流・連携の促進を目的とした循環型のネットワーク形成を図り、熊本市と佐賀市を最短で結ぶ重要な道路でございます。

現状の欄でございますが、大牟田市一長洲

町間につきましては、事業化に向けた計画段階評価が終了し、ことし4月には都市計画決定を行ったところでございます。

今後の取り組みとしましては、全線の地域高規格道路としての位置づけの明確化、及び国直轄による整備を国に求めてまいるとともに、大牟田市一長洲町間の新規事業着手を求めてまいります。

なお、下段に、参考といたしまして、福岡県側で実施されている有明海沿岸道路について記載しております。

1つ目のポツでございますが、去る2月に、現在開通している大牟田市の三池港インターチェンジ入り口交差点付近で、地盤高が低く冠水が発生していることから、同インターの災害発生時の機能を確保するため、荒尾市方面へ約2キロメートル、有明海沿岸道路の連絡路として新たに整備することが示されました。

このことにつきましては、有明海沿岸道路（Ⅱ期）の着手に向け大きな伸展につながるものと捉え、さらに長洲町そして熊本市までと、国直轄による全線整備に向けてこれからも引き続き強く訴えてまいります。

最後に、（3）の建設促進活動でございます。

15ページをお願いいたします。

15ページ以降につきましては、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、有明海沿岸道路（Ⅱ期）について、昨年度と今年度に実施してまいりました要望活動等を記載しております。

今年度につきましては、現在のところ各路線とも期成会等の年度初めの総会等が開催されております。その中で、③の中九州横断道路につきましては、本年度最初の大会と要望を行いましたので、御報告させていただきます。

16ページをお願いいたします。

③の中九州横断道路の中ほどに記載しておりますとおり、6月の11日に東京で、熊本県、県議会、九州横断道路建設促進議連、中九州（熊本県側）期成会の合同によります大会を開催いたしました。知事、議長、県選出国會議員、議連の皆様方、沿線の首長に多数御出席いただき、また山本委員にも特別に御参加いただきなど盛会に開催することができました。早朝にもかかわりませず御出席いただきまして、大変ありがとうございました。

国交相からは深沢道路局長、茅野国土防災課長、山本道路経済調査室長らみずから出席をいただきました。熊本県の熱意はしっかりと伝わったのではないかというふうに思っております。

今後、予算獲得に向けて全国的に要望活動が活発になってまいります。熊本県としましても、昨年同様委員皆様のお力をおかりいたしまして、チーム熊本として各路線の早期整備に向けて精力的に活動してまいりますので、御支援よろしくお願ひいたします。

道路整備課は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○藤井交通政策課長 交通政策課でございます。

19ページをお願いいたします。

2の航空路線の利用促進についてですが、まず、国内線の振興について。

現在、阿蘇くまもと空港では、8路線42便が就航しております。先ほど部長の挨拶にもありましたとおり、平成26年度の国内線旅客者数は305万人となりました。なお、国際線の旅客数を含めた実績は、約5万1,000人の増310万6,000人となり、新4カ年戦略に掲げております平成27年度末目標値300万人を平成25年度に引き続き突破いたしました。

個々の動きを見ますと、東京線の利用者は211万人となり、昨年度に比べ2万6,000人の減です。平成25年度に27万5,000人の利用者

がありましたスカイマークが昨年4月から運休しましたが、ANAやJAL、SNAがその旅客を吸収したこと、平成26年10月26日からJJP—ジェットスター・ジャパンが成田線を運航開始したことにより、利用者は微減にとどまりました。

大阪線の利用者は50万人で、前年に比べ3万7,000人の増。また、名古屋線の利用者は28万3,000人で、前年度に比べ2万9,000人の増となり、ジェットスター・ジャパンが関西線と中部線の運航を開始したことで利用者増となりました。

20ページをお開きください。

阿蘇くまもと空港の国内線旅客数の推移ですが、平成18年度をピークに減少しておりましたが、平成24年度から増加に転じております。

参考-2は、阿蘇くまもと空港の定期便の就航状況、次のページの参考-3は、国内線の就航路線の推移を示しております。

参考-3の中で、便数を見ていただきたいと思います。平成26年4月1日36便、それが平成27年4月以降42便、約2割増加しております。

次のページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港の国内路線別旅客数を示しております。先ほど申し上げましたとおり、東京線はわずかに減少に対して、名古屋線、大阪線などが増となっております。

23ページをお願いします。

今後の取り組みですが、各航空会社などと連携し、熊本の魅力をPRしながら路線の維持・振興に向けて取り組みますとともに、阿蘇くまもと空港のさらなる拠点性の向上に向けて、既存路線の増便や新規路線の誘致活動に取り組んでまいります。

次に、(2)の国際線の振興についてです。

現状ですが、ソウルへは週3便の定期便が就航。台湾高雄では、週3便の定期チャーター便が就航しています。平成26年度のチャー

ター便は過去最高となりました。また、平成26年度の国際線の旅客者数が、昭和54年の開設以来初めて5万人を突破しました。

阿蘇くまもと空港は、本県の経済的発展を支え牽引するインフラの一つであり、国内人口減の中で交流人口による地域活性化を図る上でも、国際線振興は重要な課題と捉えています。そのため、東アジアをメインターゲットとした交流人口拡大戦略として、ソウル線の週5便化の実践、東アジアとの直行便の就航を目指し、利用促進対策などを積極的に進めてまいります。

ソウル線につきましては、開設から11周年を迎える、延べ37万人を超える利用がありました。

一番下の丸に記載しておりますように、平成26年4月から6月における利用率は50%に達しなかったものの、7月以降円安・ウォン高の影響により、次のページでございますが、インバウンド需要が回復し、年間の利用率は25年度を上回る62%となっております。

平成27年度はインバウンド需要は好調でしたが、5月末からの韓国におけるMERS感染者の広がりにより、ソウル便利用の影響への懸念が出てきております。

次に、台湾線につきまして、平成26年度は197便のチャーター便が運航されました。3回にわたるチャイナエアラインへのトップセールスを実施し、定期便の早期実現に向けた要望を行いました。先ほどお話をありましたように事前協議を進めておりまして、先々週の6月17日に、県議会、熊本市、熊本市議会、県内経済界とオール熊本でトップセールスを実施し、孫会長から、10月末から週3便で定期便化したいとの回答があり、定期便化が決定しました。この場をおかりして県議会の皆様にお礼を申し上げます。ありがとうございました。

次に、その他の新規路線についてです。

中国線につきましては、2月に2日間、中

国福建省から熊本へのチャーター便が実施されました。また、香港の大手旅行会社に対して熊本への送客依頼を行ったところ、ぜひ協力したいとの申し出があり、今後航空会社との協議を含め環境整備を行っていく予定でございます。

25ページをお願いいたします。

国際線の旅客数の推移を示しております。緑の線が定期便、黒の点線がチャーター便で、青の線が2つを合計したものです。国際線旅客数初の5万人超えは、台湾線からのチャーター便が大きく貢献しております。

26ページをお願いいたします。

参考-2として、平成26年度熊本-ソウル線の月別利用状況、参考-3では、チャーター便就航実績を示しております。

ソウル線の利用状況の表の一番下、米印がありますが、「140人乗換算」ということがございます。これは飛行機が、航空会社の機材組みで大きさが変わることから、比較しやすいように、通常の機材であります140人乗りに固定して利用率を計算したものでございます。

今後の取り組みについてでございます。ソウル線につきましては、県民の方々へのPRとともにインバウンド需要をさらに高めるため、韓国ではテレビショッピングなどが盛んでございますので、その旅行商品の造成など、アシアナ航空のソウル支店などと連携した韓国人利用者対策に取り組み、週5便化を目指してまいります。

27ページをお願いいたします。

台湾線につきましては、定期便化が決定されたことから、路線のPRなど環境整備を行っていきます。また、堅実な需要確保のため、観光だけでなく経済、教育といったさまざまな分野での交流拡大を進め、これまで余り利用が進みませんでしたビジネス需要を、積極的に取り込んでいきたいと考えております。

その他の路線ですが、中国との定期路線開設が実現できるよう取り組みたいと考えております。

また、海外の旅行会社などと連携し、インバウンド需要を中心に航空需要が見込まれる場合は、インバウンドチャーター便の受け入れを進めてまいります。

次に、航空物流機能の強化についてでございます。

平成26年度、航空貨物取扱量は、対前年度比で104.6%と増加しています。10月21日には、熊本県と肥後銀行、ヤマト運輸株式会社で、アジア向け熊本県農林水産物等の輸出を加速化するため、連携協定を締結しました。

参考-1の表は、貨物取扱状況の推移で、右下の最後にありますように、実績としては1万6,879トンでございました。

28ページをお開きください。

今後の取り組みですが、リーマンショック以降物流を取り巻く環境は大きく変化しておりまして、引き続き航空貨物に対する県内事業者のニーズを把握し、それに合ったダイヤ、機材の提供を航空会社に働きかけてまいります。先ほどもお話しした連携協定に基づき、航空貨物便ネットワークを生かした県産品等物流の利用促進を図ってまいります。

次に、(4)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す。

空港整備につきましては、熊本空港ビルディング(株)において、平成26年10月末の台湾高雄との定期チャーター便の就航開始に合わせ、国際線ターミナルチェックインカウンター内のベルトコンベアの延伸整備が実施されました。

さらに、レンタカー送迎バス乗り場の整備工事、ビジネスラウンジの移設・拡張が本年4月に実施されました。また、5月には、空港ライナーの乗降場が、空港駐車場の中から国内線ターミナルビル横の④の乗り場、熊本空港警備派出所前に移設され、横断歩道を渡

らずに済むなど利便性が向上いたしました。

熊本空港は、国管理空港として、滑走路やエプロンなど基本施設を国が管理しております。そのため29ページ参考-2の阿蘇くまもと空港直轄事業概要にありますように、国の直轄事業として滑走路改良や誘導路改良などが実施されます。平成27年度の事業費は5億8,800万余で、県は約1億5,700万円の負担をしております。

30ページをお開きください。

参考-3は、平成22年8月から26年5月までに行われた空港ターミナル地域の改良事業に係る概要を記載しております。

31ページをお願いいたします。

空港経営改革についてですが、空港の運営を民間に委託することができるようになる民活空港運営法が平成25年6月19日に成立、この法に基づく基本方針が同年11月1日に告示されました。

平成26年4月に、空港の民間委託を行うことを国が決め、第1号として動き出しております仙台空港や福岡など他の国管理空港の状況等も踏まえ、阿蘇くまもと空港にとって望ましいと思われる運営のあり方について、空港ビルディング(株)などと連携しながら検討しているところでございます。

次に、空港周辺環境についてですが、周辺市町村及び住民代表との意見交換の場として、阿蘇くまもと空港周辺環境整備協議会を設置し、航空機騒音監視体制の強化・充実を図っております。

また、次のページ、32ページ、一番下の表がございますが、一般財団法人空港環境整備協会の環境対策事業を活用した環境整備等にも、いろいろ取り組んでいるところでございます。

31ページに戻りまして、阿蘇くまもと空港のPRについてですが、空港のキャラクター「あそらくん」を活用したPR、また昨年8月、忠清南道や高雄市などから小学生を招

き、国際キッズダンスフェスティバルなどを開催しながら、文化交流、ソウル線、高雄線のPRを行っております。

次に、大空港構想の推進ですが、空港とその周辺地域を一帯のものとして大空港と捉え、その可能性を最大化し、日本一広く美しい空港を目指して取り組んでいます。

年間利用者300万人を目標に掲げ、航空路線の強化、空港の利便性向上、次のページになりますが、空港周辺の魅力向上などに取り組んでいるところでございます。

具体的な取り組みといたしましては、空港ライナーの試験運行、電子掲示板——デジタルサイネージの設置、無料Wi-Fiの整備などを行っています。

また、航空産業の人材育成推進を通じた阿蘇くまもと空港の拠点性の向上や災害発生時の連携や協力を図るため、崇城大学と包括連携協定を締結いたしております。本年度、同大学のパイロットコースの志願者数は157名と3倍に増加しております。

さらに、空港機能等の強化に向け、広域防災拠点として対応できるよう、自衛隊機を複数機駐機可能なエプロン——駐機場の整備を計画し、本年3月に完成いたしております。

33ページをお願いいたします。

空港周辺地域における航空機騒音監視体制をまとめております。また、空港キャラクター「あそらくん」の紹介をしております。

34ページをお開きください。

今後の取り組みについてですが、空港整備につきましては、国において国際線ターミナルビルの国管理部分について、外壁改修経費が平成26年度補正予算に計上されました。今後、改修工事が行われる予定でございます。

大空港構想の推進につきましては、LCCなどの就航により、先ほど申し上げましたように、便数が2割増加することなどにより、時間帯によっては航空機を駐機するスポットにあきがない状態となっておりますため、国

に対してエプロンの増設を要望いたしております。

35ページをお願いいたします。

九州新幹線の運行状況についてです。

(1)九州新幹線の列車本数等は、熊本駅の停車は121本となっており、熊本—博多間、熊本—新大阪間は、片道1時間当たり3~4本程度の運行となっています。他の駅は表のとおりでございます。

九州新幹線の利用状況についてでございますが、平成26年度の熊本—博多間の利用客数は961万人となる、対前年度比3%の増の利用状況となりました。一方、熊本—鹿児島中央間の利用者数は、横ばいとなっております。

高速交通体系については以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○松永都市計画課長 都市計画課です。

36ページをごらん願います。

熊本都市圏交通に関する件の1熊本都市圏交通の現状について御説明いたします。

熊本都市圏におきましては、熊本市と周辺市町村との結びつきが高いことから、都市圏全体の交通状況を把握した上で対策を講じていく必要があります。このため、熊本市を初めとする5市6町1村を対象として、第4回目となるパーソントリップ調査を平成24年度に実施いたしまして、現状分析等を行ったところです。

まず、利用交通手段等の状況ですが、自動車交通への依存度が約6割と高くなっている反面で、公共交通のバス利用者は依然として減少しており、今後とも公共交通の利用を進めていく必要があります。

次に、37ページをごらん願います。

熊本都市圏の渋滞の状況ですが、熊本市内の環状道路や周辺市町村方面への放射道路において混雑が発生しており、これらの道路における渋滞対策を進めていく必要があります

す。

次に、38ページをごらん願います。

高齢社会における新たな状況変化といたしまして、高齢者の移動が増加しており、今後とも大幅に増加していくものと考えられます。その移動手段として自動車の利用が多いことから、高齢者による事故が増加傾向にあります。そのため、高齢者の安全な移動手段の確保について対応をしていく必要があります。

都市計画課の説明は以上です。

○藤井交通政策課長 交通政策課です。

39ページをお願いいたします。

熊本都市圏交通施策の主な取り組みについてです。

熊本都市圏の状況を踏まえた交通施策につきましては、自動車への過度な依存をなくし、公共交通等への各移動手段がバランスのとれた形で共存するよう、関係者が連携を図りながら取り組んでいくこととしております。

そのため、(1)の公共交通機関の利用促進として、利便性の向上などに取り組んでおります。特に、熊本駅と阿蘇くまもと空港を高速交通の両輪として機能させ、交通結節拠点となる両地点からのアクセスを向上させ、都市圏公共交通ネットワークの整備などにより、自動車から公共交通機関へのシフトを図っていくこととしております。

40ページをお開きください。

都市圏公共交通ネットワークの整備ですが、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善につきましては、空港リムジンバスの定時性・速達性の確保、JR豊肥本線を活用した空港ライナーの試験運行などを行っております。

空港ライナーにつきましては、鉄道ネットワークと空港を結ぶ新しい交通アクセスとして、平成23年10月から肥後大津駅と空港間で試験運行を行っています。現在、1日45便です

が、明後日の7月1日より1日54便の運行とし、より利便性の向上を図ってまいります。平成26年度は、1日当たりの利用者が210人となり、年間でも約7万7,000人の方々に利用いただいているところでございます。

41ページをお願いいたします。

そのほか、スマートエアポートの展開として、先ほど申し上げました電子掲示板を活用した交通・観光情報の提供を行っています。

また、バス路線網の再編につきましては、バスの利用者が減少する中で、事業者や行政、市民等で構成する熊本市公共交通協議会の検討が進められております。桜町地区、熊本駅のバスターミナル機能についても、熊本市や事業者と連携し協議を行っています。

今後の取り組みにつきましては、関係者とともに空港リムジンバス、空港ライナーの利便性の向上を図っていくとともに、次のページ、42ページにございますように、空港アクセス全体のあり方についても改めて検討していきたいと考えております。

公共交通の利用促進策ですが、一部都市計画課が所管する施策もありますが、まとめて説明させていただきます。

まず、ノーマイカー通勤運動の強化として、各交通事業者と連携しながら、公共交通機関の利用促進に取り組んでいます。乗り継ぎの円滑化といたしまして、インターネットの検索サイトなど、路線網の情報掲載の働きかけを行っています。

I Cカードにつきましては、本年4月に県内のバスや電鉄電車に、熊本地域振興I Cカード、通称「くまモンのI Cカード」が導入されました。8月には同カードが市電においても利用可能となります。また、全国相互利用カードが、バスや電鉄電車でも利用できるシステム、片利用機能につきましては、平成28年3月に導入を目指しているところでございます。

43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は、熊本都市圏10カ所、黒石駅等で実施しております。平成27年5月末現在、駐車可能台数536台で供用中です。コンビニエンスストアなどのポスター掲示や広報活動を兼ねた意向アンケート調査などを実施し、周知・広報を行っています。

今後の取り組みですが、公共交通機関利用促進につきましては、関係機関の取り組み支援や情報発信等を引き続き行ってまいります。

以上でございます。御審議をよろしくお願ひいたします。

○森鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室です。

44ページをごらん願います。

JR鹿児島本線等連続立体交差事業につきまして御説明いたします。

(1)の事業概要ですが、予算ベースでの平成26年度末の進捗率は約80%となっております。

(2)の工事の状況としまして、本年3月に鹿児島本線の上り線全線約6キロメートル、及び下り線の北側約4キロメートルの高架橋を開業し、あわせて上熊本駅舎及び熊本駅上り線ホームも同時に開業いたしました。

次に、45ページをお願いいたします。

今後の取り組みですが、本年度は残る区間であります鹿児島本線下り線の熊本駅部約2キロメートル及び豊肥本線約1キロメートルの高架橋工事を進めてまいります。また、田崎迂回路の撤去工事や段山陸橋の復元工事も予定しております。その後、平成29年度末に残る区間の高架の開業を行い、平成30年度末に熊本駅舎を完成させ事業を完了する予定です。

46ページに、工事の状況や今後の取り組みを図にしております。御参考ください。

なお、本年度の取り組みで御説明いたしま

した田崎と段山の工事に際しまして、交通の切りかえを予定しておりますので、別添の資料「JR鹿児島本線等連続立体交差事業に伴う交通切替について」により御説明をさせていただきます。

別添資料の1ページをごらん願います。

1点目の田崎迂回路の交通切りかえについて御説明いたします。

田崎迂回路は、新幹線工事等に際しまして、平成20年6月に仮設の陸橋を設置していましたが、高架工事の支障となることから撤去する必要があります。この撤去に先立ちまして、平面の仮踏切への切りかえを、来る8月23日に予定しております。

2ページをごらん願います。

今後のスケジュールについて御説明いたします。

上段のスケジュールと下段のステップ図をあわせてごらん願います。

ステップ1が、現在の状況でございます。

ステップ2が、平面の踏切への切りかえ後の状態でございます。切りかえ後に陸橋の撤去や高架橋の建設に着手し、高架工事が完了する平成29年度末まで仮踏切による通行となります。その後、ステップ3のように、仮踏切の除却や4車線への拡幅工事を行いまして、平成31年度末に、熊本駅城山線を完成する予定しております。

なお、1ページに記載しておりますように、仮踏切による遮断に伴います交通渋滞が懸念されますので、他の路線への迂回等について、地元説明や広報を徹底して行うこととしております。

次に、3ページをお願いします。

段山陸橋の交通切りかえについて御説明いたします。

段山陸橋についても、新幹線工事等に際しまして、平成20年5月から平面の仮設道路に交通を切りかえていたものですが、本年3月の高架工事の完成に伴いまして、高架橋をく

ぐる形で本年秋ごろに復元し、現在の仮設道路を撤去することとしています。

鉄道高架推進室の説明は以上です。よろしくお願ひいたします。

○宮部道路整備課長 道路整備課でございます。

戻っていただきまして、47ページをお願いいたします。

(2)の交通渋滞の解消についてでございます。

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

現状の欄をごらんください。骨格幹線道路網等の整備についてでございますが、熊本都市圏の交通渋滞対策として、環状道路や放射道路の骨格幹線道路網の整備を促進しております。

具体的には、先ほど御説明いたしました道路のうち、熊本都市圏内を通過する道路について現状の欄に再掲をしております。国におきましては、国道3号熊本北バイパス、植木バイパス、それと熊本天草幹線道路の熊本宇土道路等が、記載のとおり実施されております。

48ページをお願いいたします。

熊本市におきましては、熊本西環状線の整備と熊本環状連絡道路の整備に向けた調査を実施しております。

今後の取り組みの欄でございますが、骨格幹線道路網につきましては、今後も熊本都市圏の交通渋滞の解消に向け、国・県・市町村で連携をとりながら、骨格となる幹線道路網やそれにつながる都市内道路網の整備を促進

してまいります。

道路整備課は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○荒木交通規制課管理官 交通規制課でございます。

続きまして、48ページ(2)の信号機の運用改善等について御説明いたします。

県警としましては、道路の新設や改良にあわせ、より一層の渋滞緩和と通過交通の安全性を確保するため、右折車両がたまて交通流の流れを阻害しないよう、右折車両の台数に応じて、右折車両に対する青信号の秒数を増減させる信号機の右折感応化や、右折矢印・左折矢印など交通流に応じて現示という信号機の示す通行権をふやし、交通流の整備を図る、信号機の多現示化などの運用改善に努めているところでございます。

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

このほか、必要な交通情報板や旅行時間計測端末装置の整備を推進し、交通環境の変化に応じた最適な信号制御となるよう、信号機の弾力的な運用及び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ございます。

資料の49ページをお願いいたします。

新交通管理システムとは、ドライバーに対して必要な情報をリアルタイムに提供することによって、交通流を積極的に管理していくシステムで、高度交通管制システムを中心として運用をしており、サブシステムとしましては、交通情報提供システム、公共交通優先システムなどの導入を進めているところであります。

(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、個々のドライバーに、渋滞情報や旅行時間情報など必要な交通情報をカーナビ等を通じて提供するシステムで、平成12年4月から運用を行っております。

(2)の公共車両優先システムは、先ほど信号機の運用改善等で少し触れましたが、公共車両の定時性の確保と利便性の向上を図り、マイカーから公共交通機関への利用転換を促すというシステムです。

これは、路線バスや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というものであり、県警では路線バスと路面電車に導入しております。光ビーコンとは、赤外線を用いた光学式の車両感知器で、車両との双方向通信機能をあわせ持つものです。

そのうちの路線バス優先システムは、平成14年から3カ年をかけて、主要地方道熊本高森線、国道3号など3区間14.5キロメートルを整備し、路線バスの円滑な運用を図っているところでございます。

次に、路面電車優先システムについては、平成23年に、熊本駅前電停と辛島町電停間、上熊本駅電停と辛島町電停間の2区間で運用を開始し、路面電車の定時性を確保しているところでございます。この取り組みは、現在、全国で熊本市と福井市だけで実施しているものです。

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さらなる整備拡充を図り、きめ細かな情報を提供することにより、交通流の自律的な分散を促すなど、今後とも安全で快適な交通環境の整備に努めてまいる所存でございます。

交通規制課からは以上でございます。

○森浩二委員長 それでは、執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入ります。何かありませんか。

○鎌田聰委員 まずは、5ページの城南スマートインターチェンジが本年度ということではありますけれども、これはいつごろ供用予定になりますか。

○宮部道路整備課長 城南スマートインターチェンジの事業期間が現在27年度までになっております。ただ、ここに記載しておりますとおり、NEXCOさんが6月末、実は6月30日、きょう実は工事の開札をされるというふうなことになっておりまして、その結果次第で27年度の末なのか、繰り越しをかけてやられるのかというのもございまして、現在のところ27年度内ということで目標にはされておりますが、いつ何時というのはまだ明確には聞いておりません。

以上でございます。

○鎌田聰委員 よろしいですかね。あと用地が93%とありますけれども、あとはどうなるんですか、何かネックになっている問題とかは特にあるんですか。

○宮部道路整備課長 私どもが熊本市さんから聞いておりますところによると、細かくは、はっきり聞かせていただけておりませんが、少々難航はしておるということは聞いております。

○鎌田聰委員 何がなんですか。

○宮部道路整備課長 聞くところによると、単価ではないかというふうには聞いておりますが、詳細については聞いておりません。済みません。

○鎌田聰委員 わかりました。あと状況は、今年度早い時期にできればありがたいと思いますけれども。

もう一点、済みません。スマートインター

チェンジですから、E T Cのみになつたるですね。宇城氷川が実際そういうことで供用開始されていますけども、何かE T Cばつけとらぬ人が入つていつたりとか、何かそういったトラブルは幾つか——状況わかっていますか。

○宮部道路整備課長 宇城氷川のスマートインターについてでございますが、やはり間違つて入られているお方も中にはおられるというふうには聞いております。ちなみに、今年度の4月から5月の2カ月間でございますが、約30件ですかね、30件ぐらい——今現在の管理のシステムとしましては、宇城氷川のインターのところに2人、現場に2人職員さんがおられる、その方々が現場で対応されているのが約30件おられるということで聞いております。

以上でございます。

○鎌田聰委員 1年以上たつているわけですね。まだそれだけの方が誤つて入つてくるということありますから、これからスマートインター、少し時間かかってしていくわけですけども、スマートインターがE T Cしかいかぬということがわかつたる人は大半いらっしゃると思いますけど、わかつていらっしゃらない方もいらっしゃると思いますので、これは警察等も含みまして何か少し周知をしていかないと、事故は起きてはいないとは思いますけども、何かトラブルったときに問題になつてくると思いますので、その辺はぜひ周知徹底をお願いしたいと思います。

○高木健次委員 委員長、鎌田委員に関連していいですか。

○森浩二委員長 どうぞ。

○高木健次委員 今のスマートインターに關

連しての質問ですけれども、北熊本スマートインターが、アンダーラインが2カ所ついて、「27年の完成は困難な状況」、下のほうが「国と協議中」ということで出てきましたが、これは前から私も質問をしておりますけれども、今鎌田委員のほうから指摘がありました城南スマートインター、まだ人吉球磨インターは、北熊本スマートインターチェンジよりも連結許可が遅いんですよ、許可が出たのが。にもかかわらず、北熊本スマートインターのほうが進んでいない。城南、人吉がおかしいんじやなくて、こちらが当たり前の進行で、北熊本スマートインターチェンジの整備が異常なんですね、宮部課長。27年度開通予定ということで、いまだに用地買収はできていないと。非常に心配はしておりますけれども、27年度中に一応計画変更なりをしてということありますけれども、熊本市の進め方、やり方、この事業推進、熊本市は本気でやる気があるんですかね、これは。まず、それからお尋ねしたいと思います。（笑声）

○宮部道路整備課長 私が思うところ、熊本市さんとしましても、やり遂げるつもりで現在やられているというふうに思っております。

○高木健次委員 やり遂げるという気持ちは熊本市は持っているということが、先般の質問で、事業を県のほうが引き受けたらどうかという質問をしましたけれども、それは非常に困難な部分もあるということですけれども、国と協議中ということですけど、どんなことを今協議しているんですか。

○宮部道路整備課長 今、国との協議につきましては、熊本市さんのが神経使いながらやつていらっしゃいますので、この委員会の中で県のほうから具体的にはちょっと、申し上げることはできないと思いますので、済

みません。

○高木健次委員 なかなか今の状況では県のほうも、宮部課長のほうも内容については言えないということありますけれども、言えないということは、いい方向に何か妙案が出て進んでいるのかなという思いがしますけれども、それでいいですか。（笑声）

○宮部道路整備課長 私の答弁にちょっと補足させていただきますが、ことしの2月に熊本市議会のほうで大西市長が、市議会の中でも一応御答弁をされている内容をちょっと御説明させていただきますと、単価につきましては、やはり現況では価格の見直しは困難であるというような御答弁をされております。そして、その中で、それを受けた上でやはり北熊本スマートインターを進めていくためには、何らかの打開策が必要である、それに関して事業推進に向けた方策を早急に検討していかなければならぬというような御答弁をされて、それに向けて今熊本市さんのほうは、鋭意国と協議をされている途中でございます。

我々も、熊本県といたしましても、ただそれを見ているだけではなくて、協議の中には熊本県も受けるべき協議というのはございます。それに関しては鋭意、我々としても積極的に受けているところでございます。

中身につきましてはなかなか申し上げられないところもございますが、やはり打開策に向けては本当に一生懸命やられているというふうに、我々としては思っております。

以上でございます。

○高木健次委員 今、課長のお話では、一生懸命やっている、取り組みをということで期待しますけれども、県のほうも地区協議会のメンバーですから、ここに書いてあるように取り組みで、技術的助言や情報提供を積極的

に支援していくということですので、これは今まで以上に積極的に関与しながら支援をしてやってください。

それともう一つ。ちょっと前の状況と変わってきたのが発掘調査ですね。これが今までの計画とは、面積が非常に広くなったということで、聞くところによれば、発掘調査で10億とか16億とかね、非常に莫大な金がかかるということで事業者主体、この場合は熊本市、合志市が、市がある程度45%ぐらいの負担もやっていますけれども、その辺で心配というか、それだったら地元としても大きな金額、予算がないということで心配な面もちょっとあるんですけどもね。発掘調査研究とはどうなっていくんですか、今後。

○宮部道路整備課長 発掘調査につきまして、今高木委員のほうからございました面積が広がる、そして金額がかさむという話につきましては、試掘をやってみて、その結果でその面積が変わるというふうに我々としては考えております。

それで、いろいろと情報的に出ている情報として、一応スマートインターの最大面積全てが、発掘調査が要るというときの金額になっておると思いますので、そこに関しては調査を進めながら最終的には固まっていくというふうに我々としては理解しています。

また、試掘をするに当たっては、やはり土地を取得してそれから本調査に入りますので、まだ現段階では用地が未取得、0%になっていますので、発掘につきましてはこれから以降進められるというふうに思っております。

以上でございます。

○高木健次委員 委員長、手短にもう一つだけ。

その場合、試掘をしてからの今後の課題と

いうことですけれども、もし試掘をして発掘調査等が出た場合は、この費用というのは事業主体の熊本市、県とか国の支援とか助成はないわけですね。

○宮部道路整備課長 費用につきましては、事業主体が費用は受け持つというふうになっておりますので、現在のところは熊本市さん、それとNEXCOさん、この2つになると思います。

○高木健次委員 以上です。

○森浩二委員長 ほかに。

○岩下栄二委員 高雄との定期航空路は本当に御苦労さまでした。手前どもも知事、議長と去年だったですか御一緒に、中華航空の本社を訪問したりして陳情活動もしましたけれども、よかったです。

そこで、高雄定期航空路が決まったところで、ちょっと拙速に過ぎるけれども、熊本県は香港に熊本県事務所を今度出すんですね。そうしますと、香港との定期航空路等の次の課題になってくるけど、そうした問題に対する認識はあるんですか。

○小金丸政策監 高雄線につきましては、県議会の議員の皆さん方大変これまでお世話になりました。

お尋ねの香港線でございますが、現在県内の香港からの宿泊客者数が、ここ数年2倍、2倍と倍増をしておるところでございまして、平成26年度宿泊客者数は約4万3,000人に上っております。

そういう中で、先日、5月に知事が香港の大手旅行社を訪問させていただいたわけですが、先ほど報告にもございましたように、大手旅行社の社長からは、10月以降に定期便化に向けて応援したいという、そのような話を

いただいたところでございます。そういったことで、熊本へ今後確実なインバウンド需要が見込まれている面が一点ございます。

あわせまして、御承知のとおり、香港につきましては非常に国民所得も高く、消費額が、台湾、中国、韓国と比べましても宿泊客の消費額が高うございます。そういったことで、経済効果もかなり高いことが見込まれますものですから、私どもとしましては香港の航空会社と協議を現在始めているところでございまして、今後定期便就航に向けた環境整備に努めてまいりたいと考えております。

○岩下栄一委員 それで、これは香港－台北－博多という経由便になりましたけど、香港－高雄－熊本という経由便なんて考えられないですかね。

○小金丸政策監 委員御指摘のとおり、高雄線につきましても、高雄国際空港から香港に直行便が1日当たり6便程度出ておるところでございます。そういったことで、高雄線につきましては現在週3便ということでございますので、香港線に定期便、直行便ができますと、より香港から、あるいは県民の方々が香港に行く機会がふえるということで、利便性が向上するということで経済効果も相成りまして、取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

○内野幸喜委員 いいですか。高雄線の定期便化、本当にありがたいことですね。その際私も高雄に行っていて、台北で藤井課長も一緒だったですけれども、マンダリン航空の副社長とお話しする機会があって、行く行くは——行く行くはというか、高雄だけではなくて台北そして台中と、3都市の定期便化を期待するという話がありました。

ここで一番大事なのは、まず高雄線の定期便化、これを定着させるという、逆に言うな

ら責任も生じてくるわけですね、熊本県側として。その話の中であったのが、台湾の方というのは海外の旅行にいきたいと。例えば子供さんたちにも行かせたいと。一番最初はやっぱりツアーで来られるんですけども、2回目以降は基本的には個人で来られるという話がありました。

そうしたときに、やはり1回のツアーで来たときが一番大事だと。熊本に来られたときに、いかに熊本の魅力を発信するか、熊本はよかったですと、そう思ってもらうかということが一番大事だと思いますので、そういうところのこれからさらなる取り組みですね、そういうものをちょっと話を聞かせていただければなと思います。

○小金丸政策監 委員におかれましては先日も、高雄便決定の際、台湾のほうに訪問いただきましてまことにありがとうございました。

委員御指摘の部分でございますが、やはり現在は団体客でございますが、台湾からのお客さんも、今後は個人客のほうに変わってくることが十分想定されております。そういうことで、私どもも高雄との交流を進めながら、さらに地域ごとの魅力を向上させていきたい。具体的に申し上げますと、一部の市町村におきましては、既に高雄を訪問したいという話もいただいております。

やはり各地域の魅力は各地域の方が一番詳しうございます。そういうことで、各地域の市町村、あるいは観光協会、あるいは宿泊業界等観光業界の方とともに、やはり高雄を訪問することによりまして、より一層県内全体の魅力を向上させていきたいと、そのように考えております。

○内野幸喜委員 その中で話が出たのが、サイクリングとかマラソンとか、そういう目的別で日本に来られる方が多いと。例えば、熊

本の場合は熊本城マラソンもありますし、そういうイベントも積極的にアピールしてほしいなと思います。

それからもう一つ。今度は熊本から高雄に行っていただく方もふやさないといけないと思うんです。この間もちょっと話出ましたけれども、私たちも高雄に行くんですけれども、では高雄の魅力は何なのかと、では周りの方々に伝えられるかというと、正直伝えられないんです。私たちが行くところは、そういう航空会社の関係者の方だったりとか、議会だったりとか、そういうところは訪問します。

高雄にはこういう観光場所があるんですよ、非常におもしろいんですよとはなかなか伝えきれないんです。だから、行ってくださいというのもなかなかお願いできないんです。こうした高雄の魅力というのも、やっぱり県内でいろんな方々に知っていただき、そういうのもこれから必要になってくるんじゃないかなと思いますけれども、いかがですか。

○小金丸政策監 御指摘ありがとうございます。現在、熊本県民の方々に高雄の魅力を伝える部分は、まだまだ不足しているところと認識しております。そういうことで、これまで実は新聞社あるいはテレビ局の方々を含めて高雄のほうを訪問していただき、その後テレビ番組をつくっていただいて、熊本県内で放送していただき、高雄地域の魅力を伝えることに今取り組んでいるところでございます。

今後はそういう取り組みをさらにまた加速化させるとともに、あと高雄市政府の協力も必要だというふうに考えております。こういった高雄市政府から市の魅力を熊本のほうに発信していただく、そういう連携も積み重ねながら努力してまいりたいというふうに考えております。

○藤井交通政策課長 補足で。先日はありがとうございました。

高雄市觀光政府の觀光局長に前にお会いしたことがあるんですが、やはりそれぞれ幅広い交流をやりたいと、いろんな分野でやりたいという意向を強く持っておられます。そのためにもお互いの魅力をどう引き出していか、ここがポイントになると思いますので、御指摘を踏まえながら一生懸命やっていきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○池田和貴委員 関連してよかですか。今内野委員の質問に関連してなんですが、情報発信というのは非常に重要だというふうに思います。その中で、先ほど内野委員も御指摘されました、いわゆる団体旅行から個人旅行になったときに、自分たちが個人旅行するときを考えてみるとわかるんですけど、インターネットを使っていろいろ調べたりとか、本を読んだりとかいろいろやるわけですね、個人は。そのときに、各国ごとにどういった形で情報を得るかという是有るんだと思うんです。

例えば、テレビから情報を得るのが多いとか、インターネットのどこかいわゆる行政のポータルサイトからそういう情報を得る人が多いとか、有名な、日本で言うとYahooだとか、そういったところがあつて、大体そこにアクセスしてみんな情報取っているとか、それともFacebookとかソーシャルネットワークを使って情報を集める人が多いとかと、国ごとの情報集めのスタイルというのは多分違うと思うんです。

最近、韓国では、テレビショッピングが多いとかという話。そういうものをきちんとマーケティングをした上で、それで効果的な情報の提供をしていくということを、やっぱり国別に考えていかなければいけないと香港も含めて思いますので、その辺を、いわゆる戦

略的なものというのを持っていかないと、ただ単純に日本の常識だけを持っていって、テレビ局呼べばいいだろうとか、そういった定型的なことにしていくと無駄の部分も減るんじゃないかなと思うんです。

そういう意味では、そういう戦略はどういうふうに考えていっているのか、その辺ちょっと教えていただきたいと思うんですけども。

○小金丸政策監 委員の御指摘でございますが、国ごとの部分でございますが、現在、台湾高雄に関しましては、私どものほうは今高雄市政府、あるいは台湾高雄の旅行会社、これが8社ぐらい今熊本に送客いただいておりますが、そことは大体1カ月ないし2カ月に1度ほど意見交換をさせていただいているところでございます。

ただ、今後個人客になるということになると、もう少し幅広い取り組みが必要だというふうに考えておりますので、その点につきましては、また現地のさまざまな情報を得ながら取り組んでまいりたいというふうに考えております。

一方、香港につきましては、航空会社とまだ協議を始めたばかりでございますし、旅行会社の方々といろいろ話しながら、友好的にやりたいと思っています。

それから済みません、あと実は知事のほうが議会で答弁させていただきましたが、現在、台湾のほうには2名のアドバイザーを常駐させております。今年度から高雄に1名のアドバイザーを置いておりますですから、そういったアドバイザーからの情報収集、こういった部分も得ながら、戦略的に取り組んでいきたいというふうに考えております。

○池田和貴委員 わかりました。県の戦略としてはわかりました。ただ、私がちょっと聞

いている話では、台湾はSNSでの情報収集する人が多くて、その中には何人かすごく影響を持っている情報発信をする人がいらっしゃるみたいなんですね。その人の情報発信には、本当に何万人という方がすぐアクセスをして、その情報をもとにしてというのが広がっていくというような形が多いんだというふうに聞いております。

県がおつき合いをされているライオントラベルの中にも、いわゆる影響力のあるブロガーというか、そういう人が社員としていらっしゃるんですね。ですから、そういった方とぜひ連携関係をとって、そういう情報を流していく必要があるんじゃないかというふうに思います。

そんな中で私は質問していますけど、映像コンテンツをいかに活用しながらそういった情報を発信していくかということを、やっぱり交通政策としても考えていくべきだと思います。

では、ライオントラベルのそういった人がいるということは、御存じでいらっしゃいましたか。

○小金丸政策監 以前委員のほうから御紹介いただきまして、ライオントラベルの方と面談しました。（笑声）本社のほうで取り込まれており……。

○池田和貴委員 私が紹介したのは、たまたま向こうから来られるからお会いしたらどうですかと紹介ただけで、その方が別にいわゆる情報発信の有名な方かどうかとは限らぬとですよ。だから、そういう意識を持って会ってもらえば、そういった紹介があってお会いしたときにもそういった情報を取れるとのことだと思いますので、だからそれが頭にあって、それは関係なっですよ。

済みません、以上です。

○森浩二委員長 いいですか。

○池田和貴委員 よかです。

○小杉直委員 ほんなら、説明資料に基づいて二、三点お尋ねしますが、31ページ、空港周辺環境という項目と、下のほうに大空港構想の推進と書いてありますね。周辺環境整備、あるいは日本一広く美しい空港、その周辺の品格あふれる美しさとか、これは県有地の雑草と茂っておる森というか、そこは今後どういうふうに考えておるですか。

○藤井交通政策課長 特に北側の県有地にございます、広い森林といいますか森がございます。以前小杉委員から御指摘がありましたように、やっぱり環境としてどうなのかということで我々のほうも考えておりまして、もともと緩衝帯という位置づけもございますが、緑を多くするということで植えまして、かなり年数がたっておりまして大きくなっています。

そこにつきましては、本年度予算の北側県有地の環境整備という予算をつけていただきまして、早速事業に着手し動いておるところでございます。

目的といたしましては、県有地における安全確保、防犯対策のための樹木の間伐、下刈りなどを行ってきれいにすることと、あわせて、空港周辺の剪定に際しましては、航空法におきましては必ず高さというのが関係していますので、それに引っかかるないようにきちんとやっていきたいということで予算をいただいております。きちんと執行していきたいと考えておるところでございます。

○小杉直委員 わかりました。オール熊本でクルーズ大型船はもちろんですが、国際航空路線も非常に成果を上げとるけん、やっぱり環境整備で、私が頭のこつを言うとおかしか

ですが、たまには床屋に行って整髪するごたる気持ちにあの周辺ばしていただくということですから、お願ひしとります。

2点目、38ページ、これは松永課長かな、高齢社会における新たな状況変化、高齢者の安全、安心な移動手段の確保ということですが、これは県警からお見えになっておりますが、死亡事故の大半は高齢者が占めるということになっておるですが、安全、安心な移動手段の確保はどぎやんふうにすっですか。

○松永都市計画課長 御指摘のとおりですね、どうしてもやっぱり地方になればなるほど自動車に依存するというのはいたし方ない話で、裏を返せばいわゆるそれにかわる公共交通網がきちっと整備されていない。特に、最近バス関係の減少が非常に激しくて、昭和40年代から比べると3分の1ぐらいに減って経営も厳しいということで、御承知のとおり、周辺市町村では、行政が運行するコミュニティーバスあたりで補足しているという状況です。

お答えとしては、やはり自動車から公共交通にシフトしていくしかないだろうと。そのためには、お年寄りの方々も昼間の移動が多いんですけども、気軽に乗れるような公共交通のシステムを、民間だけじゃなくて行政も力を合わせてつくっていく必要があるというふうに、方向性としては考えているところです。

以上です。

○小杉直委員 確かに、私も高齢者になつたのですが、高齢者の事故というのは今後ともふえると懸念されるわけで、今おっしゃったような方法というのは一つの方法でしょうが、それに対しては高齢化社会における広報活動とか理解協力を求めるということが大事でしようといね。

関連して、県警のほうはこれに関してはど

ういうふうなお考えを持っておられますか。

○高山交通部長 高齢者の交通事故死者数は、約6割が高齢者というふうな状況にありますて、またあわせまして、高齢の運転免許の取得者もだんだんふえている状況で、高齢者の運転者が第一当事者になるという事故もふえている状況でありますて、県警としましては、免許の自主返納を促しておる状況にあります。この際、自主返納をしていただいた方には、各交通機関等の協力を得まして、路線バスの運賃を半額にするというような協力も得ておりますし、ある地区では、タクシーの料金を1割程度安くしますというような取り組みをしていただいているところでございます。

以上でございます。

○小杉直委員 わかりました。やっぱり高齢者の安全、安心の確保、交通事故防止については、知事部局と県警とよく連携しながらされると——されではおるでしようけれども、今後とも連携をお願いしとります。

最後。これは高木委員たちの質問に連動しますけれども、4年ぐらい前ですか、北熊本スマートインターチェンジについて、当時議長をしておりまして、議長室に市役所、それから市の上層部、公室長、高木県議等々、もちろん県も来ていただいて、もう4年過ぎようとしておりますが、おくれている原因の一つ、二つは、どういうことでおくれとつですかね。

○宮部道路整備課長 おくれている最大の原因は、やはり用地の単価が折り合いがついていないということの、その一つに尽きると思います。

以上でございます。

○小杉直委員 わかりました。

○森浩二委員長 いいですか。質問ですか。

○鎌田聰委員 濟みません。39ページですけども、都市圏の交通のパーソントリップ調査の状況を御説明いただいておりますが、24年にやられてから、それからの、39ページにマスタープランの策定ということで書かれておりますが、これは前から私も聞いておりますけれども、いつまでにこのマスタープランつくって、今ありましたように、公共交通網の整備とか課題が幾つか出てきていると思いますし、そしてまた公共交通網のバス網の路線見直しとか、いろいろな課題があると思いますから、ぜひそういった議論を、これは県だけじゃなく熊本市と、都市圏ですから周辺も含めてやっていかなければならないんですけども、いつまでにどうされるのかちょっと教えていただきたいと思います。

○松永都市計画課長 都市計画課ですけども、鎌田委員からたびたび質問を受けていますけども、御承知のとおり24年に現況調査をやりまして、それからいろんな分析をやってきて、本来であれば昨年度で大体マスタープランというものを策定する予定だったんですけども、いろんな事情があつておくれているということです。

一番大きなのは、先ほども話題にありました高齢社会の対応、いわゆる公共交通をどうするかと。この前3回ほどやってきていますけども、どちらかといえばやっぱり道路が主体となったマスタープランだったような気がします。

今回第4回目になるんですけども、やっぱり先々の高齢化社会、人口減少社会を考えたときには、公共交通をきちんとやっていかなければいけないということで、そういった意味で、今鎌田委員御指摘のように、バス網再編も進めますし、いろんな要因が絡みますの

で、そういう点でちょっと策定がおくれているという状況です。

ただ、余り遅らせるのもなんですから、熊本市とあと周辺市町村と今協議をやっている真っ最中なもので、一応年度内にはきちんと説明を策定する方向で考えておりまして、また当委員会でも御報告なり御説明は予定しているところです。

以上です。

○鎌田聰委員 マスタープラン作成した後がかなり時間を要すると思うんですね、そのバス網をどう見直していくのか、いろいろな利害関係含めてですね。今やっているバス網見直しも路線が、官から民に移譲しているような形だけで終わっていますから、それを、先ほどあったように高齢者移動をきちんと促進していくためには、やっぱり路線を少し変えていかないといけないというふうな課題があると思いますから、早く方向性を出していただきて、せっかくかなりの日を要してやっている調査ですから、それを放置しとくと非常に問題ですから、早目に対応していただきたいと思います。

それともう一点いいですか。

○森浩二委員長 どうぞ。

○鎌田聰委員 田崎の陸橋の切りかえが、迂回路が、8月の23日にやられるということでありましたけども、ちょっと細かい図がよく見えないんですけども、これでいきますと、仮の陸橋を外して踏切にしていくときにかなり道幅が狭くなるんですね。2車線でやられるということでありますので、ちょっと懸念されるのが、今この踏切は結構学生が通学路に使ってたり、歩行者もかなり渡っていますので、ぜひ歩道の確保、考えられていると思いますけども、きちんと歩道を確保して、かなり年数も長いですから、その辺の関係に

については、できているのかどうかをやっていただきたいと思います。

○森鉄道高架推進室長 別添資料の2ページのほうで御説明いたしますけども、真ん中のステップ2ですが、これが切りかえ後の状況でございまして、もともとの田崎陸橋の北側のほうに2車線の仮踏切のある道路を設置するようにしております。その際、歩道につきましては、片側になりますけれども南側のほうに歩道を設置するということにしております。

北側につきましては、隣接する百貫踏切という自転車・歩行者用の踏切がありますので、南側のほうに併設する形で歩道をあわせてつくるということでございます。

以上でございます。

○鎌田聰委員 では、両側に使える歩道があるということで理解いたします。

それと、済みません、もう一つ、その資料の1ページ目になりますけども、渋滞を少なくするということで、ほかの道に分散させるとありますけれども、下のほうの図でいくと春日池上線もこれは踏切なんで、2車線でやっていますから、ここに車両をふやすと、ここは結構今でも多く並んでおりますので、どちらのほうがまた大変なことになってしましますから、少しその辺の状況も踏まえて、下のほうのやつは地下道くぐっていく道ですからすいすい流れますけれども、春日池上線も条件は一緒になりますから、その辺も踏まえての渋滞解消策というのもぜひ考えていただきたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

○森鉄道高架推進室長 確かに御指摘のとおり、北側の春日池上線につきましても、踏切があるという状況でございますけども、こちらの田崎に比べますと駅よりも北側になります

ので、踏切の遮断的にもこちらのほうが少ないということをございまして、今のところは北側の春日池上線も多少余裕があるのかなということで考えておりますので、御指摘のとおり、そういう誘導につきましては検討していきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○鎌田聰委員 いずれにしても、切りかえた後、結構また年数もありますので、いろいろな課題とか出てくるかと思いますので、その都度やっぱりそういう状況を踏まえながら、改善に取り組んでいただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○内野幸喜委員 済みません、35ページ、さらっと流されたんですけども、九州新幹線ですね。今のダイヤ、新玉名駅が上下線、上り・下りで3本なんですね、直通が。これは何とか、最低でも倍にはしてほしいと思う。本来は10本ぐらいしてほしいんですけども。恐らくダイヤが決まるのがこの秋ぐらい、また来年度のダイヤが確定すると思うんですけども、それにあわせて玉名市、山鹿市、菊池市等の市長、行政の方とかが、これは毎年それにあわせて要望にいっているんです。やっぱりこれについては、県からも後押しをしていただきたいと思います。

今、今回の質問でも、日本遺産の分が出ました。菊池川流域ということで、今流域の市町村非常に力を入れて地元PRしているんです。そうしたときに、新玉名駅の利用客数というのは、JR九州さんが目標としていた利用客数を超えているんです。これが多分乗る方が多いんですね。おりる方をさらにふやすためには、やはり直通を何としてもさらにふやすといけないと思いますので、その点県のほうからもぜひとも後押し、 PUSHしてほしいなと思います。

○藤井交通政策課長 ありがとうございます。やはり新玉名駅というのは、県北の玄関口としてどう活用していくかということを、我々のほうも真剣に考えております。毎年要望活動、県北3市と一緒にやらせていただいております。昨年ダイヤはふえなかつたのですが、ダイヤの時間、関西からの時間だけではございますが、20時34分着だったのが例えば18時38分着ということで、宿泊客には何とか間に合うような形にはしていただきましたけれど、やはりおっしゃるように、本数というのは大切だと思っております。

来月、3市と一緒にまた活動を行う予定でございますので、頑張っていきたいと思っております。どうぞよろしくお願ひいたします。

○内野幸喜委員 お願いします。

○森浩二委員長 いいですか。

○岩下栄一委員 浩みません、空港問題なんですけれども、阿蘇くまもと空港か、従来霧とか雨とかいろんな気象条件で就航率が悪い時期がございましたね。それは解消されたけれども、現時点ではどうなんですか、熊本の就航率は100%ですか。

○藤井交通政策課長 100%じゃございませんが、98%程度でございます。

○岩下栄一委員 阿蘇火山灰の降灰とかなんかの影響もございますでしょう。それでも大丈夫ですか。

○藤井交通政策課長 降灰におきます影響につきましては、連休中に1回、5月1日にございましたけれども、それ以降は見受けられておりませんし、そういった情報もしっかり流していきたいと思います。

○岩下栄一委員 そうですか。ついでに、高雄国際空港ですけれども、高雄国際空港には問題点はないんですか。あそこも何か霧がかかるとか、雨が降るとかよくいわれているけど。

○小金丸政策監 高雄国際空港のほうは、現在のところ特に霧がかかるというか、問題点のほうはお聞きしていないところでございます。

○岩下栄二委員 そうですか。ありがとうございました。

○森浩二委員長 いいですか。

○前田憲秀委員 最後です。 (笑声)

空港の件でちょっと確認です。先ほど空港ライナーの乗り場、4番に5月からなります。私も以前から渡って不便だからということは大分お話をしていたんですけど、バス会社、タクシー会社の反発がありますみたいなイメージのお話を聞いておりました。その経緯をちょっと説明していただいていいですか。いいことだと思うんですけども。

○藤井交通政策課長 空港ライナーにつきましては、乗る場所が駐車場内にあります、駐車場がいっぱいになりますと、そこから出でていくときに大変時間がかかるとか、定時性の確保といいながら、そういう状況があったということで、課題があったのは事実でございます。

そういう点を受けまして、空港ライナーの協議会、関係者でいろいろ議論しました中で、空港ターミナルビルの整備が済んで、リムジンバスとかレンタカーとか、いろんなところが整備されていく中で、場所的に空いたところに、移させてもらったほうがというこ

とで関係者で協議いたしました、そういった移設をしたところでございます。

おかげさまで、雨に濡れないで済むとか、横断歩道を渡らないで済むということで、利用者の方からはいい評価をいただいているんじゃないかなと思っておるところでございます。

○前田憲秀委員 おっしゃるとおりなんです。私もそうしたらしいんじゃないですかと言ったんですけど、バス会社やタクシー会社の手前、なかなかそういう話がいきませんというやりとりだったんですね。そこはクリアできた経過は何か特殊なところがあるんですか、押し切ったんですか、そういうことをちょっと聞きたいなと。

○藤井交通政策課長 済みません。ちょっと押し問答があったかどうかというのはわからぬのですが、空港ライナーの協議会のほうにはタクシー協会の方も入っていただきまして、そういった方々にも御理解いただいたのではないかなどと考えているところでございます。

バスのほうにつきましては、バス停を邪魔するような形にはならなかつたのでよかったですかなと思っているところでございます。

○前田憲秀委員 ありがとうございました。

あと1点だけ、エプロンの増設を国に要望という御説明がありました。利用者数は過去最高よりもまだ少ないというふうな説明も聞いたんですけど、飛行機の小型化で便数は多くなっているという認識なんんですけど、具体的にはどういう要望をされているのかだけちょっと聞きたいんですけども。

○藤井交通政策課長 空港につきましては、先ほど申し上げましたように、増便になったということで2割増しでございます。利用客

につきましては、まだピークまでは行っていませんけれども、ほぼピークに近い状況になってきたところでございます。そして、新しい国際線の誘致も進めておりますと、入ってくる時間帯によりましては、どうしても海外から入ってくる方が旅行しやすいような時間帯に航空会社というのは要望してまいります。そういったところで、同じ時間帯によつては空きがないと。

また、例えば、1機が故障したとします。そしたら、それを休めておく駐機場も必要です。予備スポットもございますが、この間1回それがあつたときに、やはり同じ時間帯に飛行機が飛んでくるという事態で、かなり混雑した状態もございました。

例えば、そこで何かありますと、これからはちょっと満杯だ、トラブルとなるのもいけませんので、空港としてはエプロンの増設を要望したい。

あわせて、同じような九州各県の空港のエプロンの数からいたしますと、熊本空港は一生懸命、今ある中で回してはきましたが、やはり数的にはほかの空港よりはまだ整備されていないところもございます。ぜひこの機を捉えてエプロンの増設を国に対して要望して、皆さんとともにつくっていきたいと思っているところでございます。

○森浩二委員長 いいですか。では、最後でいいですね。（笑声）

○山本秀久委員 この前、熊本から出発する旅行者の件で、中部と、名古屋と神戸、何が多いの。大体お客様が多いというのは、名古屋、神戸行きのお客さんが多いということはどういうことなのか。

○藤井交通政策課長 昨年10月からLCCといいます格安の航空会社が入りまして、新しいニーズを取り入れていただきまして、新し

いお客様も、学生であるとか、そういったお客様もふえつつあります。そういったところで、一応利用客がふえてきたという分析をいたしております。

○山本秀久委員 それともう一つ。台湾の高雄の問題、これは台湾の高雄の市長さんが言っていたんだよ。観光客だけの問題でなくて、経済界のつながりというのを深く持ちたいんだということを言っていた、その方向の位置づけはどういうふうにやっているの。

○小金丸政策監 御指摘をいただきました経済交流、そういったものも非常に大事だというふうに考えております。先ほど申し上げました今の高雄のほうに、1名アドバイザーを国際課のほうが4月から常駐させております。そういったアドバイザーが今高雄の経済事情、あるいはビジネスチャンスのそういった機会を整理しているところでございます。

そういった情報を、今後県民の皆様方、企業や県民の皆様方のほうに、積極的に情報を発信してまいりたいというふうに考えております。

○山本秀久委員 それがなかなか段階踏んできていないわけだ。ただ、そういう状態はあるんだといいながら、ひとつも進んでいないわけだ。観光の面だけに物事が進んでしまっている、そして人数を送ることだけだ。そういうことが、もうちょっと深みのある経済界の問題というものを、もうちょっと進んでいくのが普通ではないか。そうせぬと、熊本の経済界にしても高雄の経済界にしても波及効果が薄いんだ。ただ、一時的に行ってしまえば次は行かないんだ。経済界で進んでいくと、それが深みがあって、かえって大きな問題が生まれてくるんだという、その進行のその方向はできるだけ急いでやらぬといかぬということを言っている。

以上です。

○森浩二委員長 ほかに質疑がなければ、これで終了いたします。

次に、議題(2)閉会中の継続審査についてお諮りします。

本委員会に付託の調査事件につきましては、審査未了のため、次期定例会まで本委員会を存続して審査する旨、議長に申し出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）

○森浩二委員長 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、その他に入ります。

その他として、私から一つ提案がございます。

閉会中の視察の件についてですが、委員会で行う委員派遣は、本来、会議規則第81条により、委員会としてこれを議長に申し出ることになっております。しかしながら、緊急な委員会視察が必要な場合に、委員会をそのたびに開催するのが不可能な場合もございます。

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

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○森浩二委員長 異議なしということですので、そのように取り計らせていただきます。

ほかになれば、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午前11時44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

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会
委員長