

第 3 回

熊本県議会

新幹線対策特別委員会会議記録

平成19年 9 月 25 日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

第 3 回 熊 本 県 議 会 新 幹 線 対 策 特 別 委 員 会 会 議 記 録

平成19年 9 月25日（火曜日）

午前10時 3 分開議

午前11時48分閉会

本日の会議に付した事件

- (1) 九州新幹線について
- (2) 付託調査事件の閉会中の継続審査について
- (3) その他

出席委員（16人）

委 員 長	小 杉 直
副委員長	井 手 順 雄
委 員	山 本 秀 久
委 員	竹 口 博 己
委 員	早 川 英 明
委 員	平 野 みどり
委 員	大 西 一 史
委 員	堤 泰 宏
委 員	藤 川 隆 夫
委 員	福 島 和 敏
委 員	九 谷 弘 一
委 員	佐 藤 雅 司
委 員	田 代 国 広
委 員	西 聖 一
委 員	上 田 泰 弘
委 員	高 野 洋 介

欠席委員（なし）

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

地域振興部

部 長	小 宮 義 之
次 長	川 口 弘 幸

首席政策審議員兼

地域政策課長 梅 本 茂

地域政策監兼

熊本都市圏振興室長 神 谷 将 広

交通対策総室長 小 林 豊

交通対策総室副総室長 菅 純一郎

商工観光労働部

観光物産総室長 守 田 眞 一

観光物産総室副総室長 松 岡 岩 夫

土木部

部 長 渡 邊 俊 二

道路整備課長 戸 塚 誠 司

首席土木審議員兼

都市計画課長 山 本 幸

新幹線都市整備総室長 長 野 潤 一

警察本部

交通部長 黒 木 修

交通規制課長 木 庭 強

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 野 白 三 郎

議事課課長補佐 坂 本 道 信

午前10時 3 分開議

○小杉直委員長 皆さんおはようございます。ただいまから、第3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4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。

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

○小宮地域振興部長 おはようございます。

小杉委員長、井手副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、付託案件に関しまして熱心に御審議をいただいております、感謝申し上げます。

それでは、私の方から、付託案件の概要につきまして御説明を申し上げます。

平成19年度の九州新幹線鹿児島ルートの記事費におきましては、1,045億円が確保され、そのうち本県へは483億円が配分されることになっております。

また、先月明らかになった国土交通省の平成20年度概算要求によりますと、九州新幹線鹿児島ルートを含みます整備新幹線事業費の全体としては、対前年比16%増の3,069億円が盛り込まれております。

今後は、一日も早い鹿児島ルート全線完成に向け、関係機関と連携し、また県議会の御支援をちょうだいしながら、必要な事業費の確保に向けて、要望活動等を実施してまいりたいと考えております。

また、九州新幹線の東京・大阪方面への直通運転の実現に関しましては、九州地方知事会や九州及び熊本県新幹線建設促進期成会等において、機会あるごとに要望を行ってきております。

現時点におきましては、大阪方面への直通運転に関するＪＲ九州の考え方は、ＪＲ３社間の調整が一步一步着実に進んでおり、今後課題としていた内容については着実に調整を進め、近いうちに合意できるよう努めていきたいと考えているとのことであります。

県といたしましては、今後とも直通運転を初めとする利便性の高い運行形態の実現に向けて、ＪＲ３社に対して働きかけを行ってきたいと考えております。

続きまして、九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、現在県内各地におきましてさまざまな取り組みが進められておりますが、中でも産学行政連携で立ち上げました「KANSAI戦略会議」におきましては、くまもとブランドの確立に向けて、具体的な取り組みを展開するための羅針盤となる「KANSAI戦略」の骨子を取りまとめたところでございます。

今後、さらにテーマを設定して検討を深める分科会での協議や関西等の企業や団体等へ

の意見聴取を踏まえ、11月をめどに「KANSAI戦略」の取りまとめを行い、経済界等とともに具体的な取り組みを進めてまいることとしております。

なお、新幹線熊本駅から阿蘇くまもと空港に至る高速交通拠点間の交通アクセスの改善につきましては、短期策といたしましては、この10月にリムジンバス及び豊肥本線からのシャトルバスの試験運行を実施することとしております。また、中長期策といたしましては、昨年度に最も可能性のあるアクセス手法として絞り込みました豊肥本線の延伸につきまして、ＪＲ九州や地元市町村等の意見を踏まえつつ、諸課題の整理を行いたいと考えているところでございます。

また、観光振興につきましては、平成23年春の新幹線全線開業を控え、今年度から新たに、新くまもと大型観光キャンペーン、「思いたったら、くまもと曜日」を展開してまいります。今年度は、関西以西を念頭に、本県の魅力を売り込むため、7月20日から、「この旅あっぱれ！くまもと観光キャンペーン」を開催しております。また、季刊誌「くまもと時間(たいむ)」を創刊、配布するなどし、熊本の魅力を積極的にアピールしております。

続きまして、新熊本合同庁舎につきましては、国の概算要求におきまして、平成21年度完成予定のＡ棟に続き、Ｂ棟につきましても平成21年度からＰＦＩ方式で整備を進めることが示され、施設整備に向けた取り組みが順調に進んでいると認識しております。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしましたけれども、さらに詳しくは総室長及び各課長から御説明申し上げますので、御審議のほどをよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

○小杉直委員長 それでは、議題(1)九州新幹線について、執行部から事業概要の説明を

受け、その後質疑を受けたいと思います。

説明に当たっては、可能な限り簡潔に願います。また、説明に当たっては、起立して自己紹介された後、着座されて説明をされて結構です。

それでは、交通対策総室長から順次説明をお願いします。

○小林交通対策総室長 交通対策総室の小林でございます。御説明を始めさせていただきます。

お手元の資料でございますが、まず4ページ目から、変更点を中心に御説明をさせていただきます。

九州新幹線の全線開業に向けた建設促進活動についての活動の状況ということでございますが、4ページ目の中段、先ほど部長あいさつにもございましたけれども、平成20年度の国土交通省の概算要求におきまして、九州新幹線の鹿児島ルートを含む整備新幹線の全体事業費として3,069億円が盛り込まれております。これは対前年度比16%増ということでありますが、九州新幹線についてしっかり必要額が確保されるように、関係機関とともに積極的に国等に対する要望活動を行ってまいります。

また、変更点ではございませんけれども、九州新幹線の東京・大阪方面への乗り入れに関しましては、たび重なる要望活動を行ってまいりましたが、JRの方では作業がかなり進んできておるようでございまして、去る9月6日に熊本交流懇談会というもののフォーラムがございまして、その中でも、石原社長の方から、近いうちに合意について発表ができるのではないかとというコメントもなされたところでございます。

次に、5ページ目でございますが、九州新幹線の建設促進期成会等におきます要望活動の状況でございます。

まず、去る6月議会から後の活動でござい

ますが、8月10日に、九州新幹線建設促進期成会の要望活動ということで、各県副知事によりまして、自民党三役、公明党三役ほか関係機関に対する要望活動を行ってまいりました。

8月21日、22日につきましては、熊本県新幹線建設促進期成会の要望活動ということで、鹿児島県、ほかの県、熊本県の経済界の方々とともに、JR九州・西日本・東海、鉄道・運輸機構に対して、それぞれ要望活動を行ってまいったところでございます。

以上です。

○長野新幹線都市整備総室長 新幹線都市整備総室長の長野でございます。よろしくお願います。資料は8ページをお願いいたします。

(3)の九州新幹線鹿児島ルートの事業の進捗状況でございます。

中ほどの丸のところで、博多―新八代間の進捗状況でございますが、6月の委員会で御報告しました後、約3,000平米ほど取得しておりますけれども、用地は、最終段階に入っております関係で率に変更はございません。残る用地の取得についても、引き続き全力を挙げているところでございます。

次に、新幹線の土木工事についてですが、熊本県内におけるトンネルや高架橋等の工事は、この8月末で約65%の進捗となっております。

次のページをごらんいただきますと、県内10本のトンネルがございまして、このうち残る新田原坂トンネルにつきましても、来年夏ごろの貫通に向けまして順調に工事が進められております。

また、高架橋等につきましても順調に工事が進められておりまして、熊本市内の連続立体交差事業の並行区間でございます熊本駅から上熊本駅付近も工事が着々と進められております。また、富合町の総合車両基地につき

ましても、盛り土工事が予定どおり進められているところでございます。

以上でございます。

○梅本地域政策課長 地域政策課長の梅本でございます。

新幹線くまもと創りにつきまして御説明をさせていただきます。資料は、11ページ以降でございます。

冒頭に書かせていただいておりますように、福岡都市圏などの日常行動圏が5倍に、また大阪などの日帰り圏が1.5倍にと拡大いたしますので、県内挙げてこの新幹線くまもと創りに取り組んでおります。

12ページ以降、18年度の取り組みを書いておりますし、14ページから、19年度の、本年度の取り組みについて書かせていただいておりますので、進捗状況を御報告させていただきます。

14ページの一番下の段にございますけれども、7月4日に本部会議を開催いたしまして、県民運動の広がりを図るために、民間のリーダーや推進団体を核にしまして、新幹線くまもと創り応援隊というものに、2団体と9個人に対しまして委嘱をしております。

15ページでございますけれども、「KANSAI戦略」の取り組みを進めております。

7月4日の本部会議では骨子の取りまとめを行いましたけれども、大まかな方向性としたしましては、九州を代表するブランドとしての阿蘇、それから、水が育む豊かな暮らしと交流、また、火と灯りが彩る人の営みという3つに焦点を当てまして、くまもとブランドを確立いたしまして発信していこうという、大体の方向性が決まっております。

15ページの真ん中以下に、交通分野以下4分野の取り組みを書かせていただいております。

交通分野につきましては、最初のポツのところに、熊本駅から天草方面への交通結節拠

点の実地調査を行いました。

8月23日に、県内の交通事業者の方々が御参加されまして、実際に歩いてみて、アクセスとか案内が十分であるかどうかを確認いたしました。たくさんの問題点が浮き彫りになりましたので、解決策、対応策についてたぐいま取りまとめを行っております。

同じように、熊本駅から阿蘇駅、ゆうステーション方面につきましての交通結節拠点の実地調査を9月6日に行っておりますし、そのほか、この取り組みを拡大していきたいと考えております。

また、南阿蘇鉄道へのデュアルモードビークルの実証実験に向けた協議会の中で、実証運行案件としての実施が決定をしております。

それから、ハードの整備につきましては、横軸の交通整備として、熊本天草幹線道路の松島有明道路の供用開始が行われております。

16ページが交流分野でございます。

とりわけ、県内だけでなく、県境を越えた連携を図るという取り組みを行っております。県境連携、括弧内に書かせていただいておりますが、風景街道阿蘇くじゅう・やまなみルート・熊本という会議を発足いたしまして、大分県との連携を強めております。

また、長崎県と連携いたしまして、天草キリシタン文化の世界遺産暫定リスト追加記載に向けまして、シンポジウムの開催を行っております。

産業分野の振興でございますけれども、ちょうど真ん中からちょっと下のところに、大阪での熊本県の観光と物産展、この10月に計画をしておりますが、これを開催すると同時に、「KANSAI戦略」に関しまして、有識者との意見交換会を行いたいと考えております。

それから、4つ目としたしまして、住みやすい熊本の実現分野、定住促進でございます

けれども、16ページの下から3行目のところに、東京、大阪の2会場で「ふるさと回帰フェア2007」というのが開催されますので、本県と天草市が参加をすることになっておりますが、定住情報を発信してまいりたいと考えております。

17ページ以降に、各地域推進本部の取り組みについて書かせていただいております。

①から、熊本地域以下御紹介させていただいておりますが、とりわけ、例えば宇城地域、②でございますけれども、宇城地域につきましては、九州、山口の6県8市が共同いたしまして、近代産業遺産として世界遺産の暫定リストの国内候補を目指して取り組みが行われておりまして、三角西港のイベントの実施を予定しております。

また、鹿本地域では、鞠智城の国営公園化に向けた推進キャンペーンが10月から11月に実施される予定でございます。

⑤番目の菊池地域におきましては、JR肥後大津駅の駅前広場の整備が着手されておりまして、新幹線駅だけでなく、在来線につきましても整備が進んでおります。

18ページでございますが、例えば八代地域におきましては、8月16、17、18日と小学生のバドミントン大会が行われました。これは、今後10年間、八代でこの全国大会が行われることが決定しておりまして、助成を受けながらの交流人口の拡大を図っていく取り組みでございます。

それから、⑨番の芦北地域におきましては、修学旅行の誘致に努めておりまして、関西の中学校をターゲットとした取り組みなどを行ってまいります。

また、⑩番の人吉・球磨地域では、球磨焼酎を世界ブランドにということで、中小企業庁のJAPANブランド育成支援事業の適用を受けまして、海外で通用するブランド力の確立に向けた取り組みが行われております。

18ページの(3)以下、広報展開として、D

VDやビデオ、パンフレット、県広報などを使いまして、こういった取り組みの周知を図るとともに、県民の方々の広い参加を促しているところでございます。

以上でございます。

○小林交通対策総室長 交通対策総室でございます。

それでは、19ページ目の阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善でございますけれども、こちらの審議事項としまして資料の方で御説明させていただきたいと思っております。

資料の1でございますが、阿蘇くまもと空港へのリムジンバス、シャトルバスの試験運行の実施についてということで何枚か資料を用意してございます。こちらについて御説明いたします。

この10月1日から、熊本駅から阿蘇くまもと空港への新ルートの実験ということで、試験運行を開始いたします。また、あわせまして、光の森駅と肥後大津駅の各駅から空港へのシャトルバスの試験運行を行うということで、既に広く広報等を行っているところでございます。

実施期間は、10月1日から10月28日ということで、各ルートごとに1週間実施するというところで予定しております。

まず、その運行ルートでございますけれども、熊本駅から阿蘇くまもと空港へのリムジンバスについて3ルート用意してございまして、1つ目が、産業道路・国体道路ルートということでございます。

後ろの方に地図がございまして御参考にさせていただければと思いますが、駅から直接産業道路に抜けまして、そのまま国体道路を通って空港の北側から阿蘇くまもと空港に入るというルートでございます。こちらについては、10月1日から10月7日の1週間ということで予定しております。

2つ目のルートが、産業道路から白山通り

に抜けて第2空港線に入り空港に向かうルートでございまして、こちらについては10月8日から10月14日の1週間ということで予定しております。

3つ目のルートが、平成けやき通り・東バイパスルートとなっておりますが、こちらにつきましては、駅からのルートで申しますと、蓮台寺の方にまで南下いたしまして、流通団地の中を抜けて平成けやき通りを通り、東バイパスから第2空港線に抜けていくルートということになっておりまして、こちらが10月15日から10月21日という1週間を用意しております。

次に、空港シャトルバス、これは、これまで豊肥線の沿線から空港までについてはバスルートが、かつてはありましたが、なかなか採算が合わず撤退したという経緯もございましたが、最近の産業の立地等、または熊本駅から豊肥線を使って空港に行くルートの可能性も探るという意味から空港シャトルバスを用意してございますが、光の森駅と肥後大津駅から、それぞれ始発で10月22日から28日までの1週間ということで予定しております。

具体的なダイヤ及び途中の停留所につきましては、お手元の後ろの方の資料にカラー刷りのパンフレットがついてございますが、ちょっと細かい文字でたくさん書いてございます。ルート別に停留所と時刻表というものが設定してございまして、こちらで広く県民の皆様に周知をしたいというふうに考えておるところでございます。

この実験によって検証する内容といたしましては、運行時間の短縮効果ということで、現在空港から駅までダイヤにおきまして50分以上、55分程度かかっているものをいかに短縮するか。ダイヤを組んでおりますと、大体42分から45分程度というダイヤが組めますが、これがしっかり道路の渋滞等の影響を受けながらもどれだけ確保できるのか、こうし

た検証をしていきたいと考えております。

また、なるべく広く周知することによりまして、現在熊本駅周辺というのは、開発が、まだ後先ということでございますが、途中のルートのバス停の利用者の動向、需要、または利用者アンケートといったものを調査いたしまして、今後の可能性について探ってまいりたいと考えておるところでございます。

この広報、PRにつきましては、報道機関への投げ込みでありますとか、県からのたより、または県政の広報、テレビ、ラジオ、または公共交通機関内へのチラシ、ポスターの配布等によりまして広く周知するとともに、空港周辺の関係企業に対しても周知活動を行っているところでございます。

今後ですけれども、平成19年度のこの調査の結果を見まして、今後、現行ルートに加えて、新しいルートとしてどのようなルートが可能性としてあるのか検討していくとともに、さらなるバス優先策というものをとる必要があるのかどうなのか、こうしたことについての検討も進めてまいりたいと考えております。

また、現在作業中でございますアクションプログラムにつきましても、これまでは空港アクセスについては記載がございませんでしたが、新たに空港アクセスというものを盛り込んで、この推進を図っていくということについても検討してまいりたいと考えておるところでございます。

以上でございます。

○守田観光物産総室長 観光物産総室の守田でございます。よろしく申し上げます。

新幹線を活用した観光振興でございますが、前回からの追加事項を中心に御説明申し上げます。23ページをお願いいたします。

平成19年度の取り組み中、(1)新くまもと大型観光キャンペーンの実施でございます。

平成23年春の九州新幹線全線開業を控えま

して、今年度から九州新幹線全線開業時までを目途に、新たに、「思いたったら、くまもと曜日」をキャッチフレーズに、新大型観光キャンペーンを展開しております。今年度は①に記載のとおり、関西以西に対しまして重点的に宣伝活動を行う、「この旅あっぱれ！くまもと観光キャンペーン」を展開いたします。

本県では、これまで閑散期の冬場を中心に観光キャンペーンを展開してまいりましたが、ことしからはキャンペーンを2期に分けて、7月20日から10月20日にかけて夏秋の巻、12月1日から4月10日にかけて冬春の巻と称して実施してまいります。

現在実施中の夏秋の巻のパンフレットにつきましては、キャンペーンの開催時に先生方にはお送りをさせていただいたところでございますが、今回も配付をさせていただいております。熊本の夏、秋ならではの体験メニューを紹介しておりますほか、地産地消のグルメなどを多数紹介しているところでございます。

このキャンペーンのポスターにつきましては、県内観光施設はもとより、ＪＲ西日本、ＪＲ九州の協力を得ながら、関西以西のＪＲ主要駅400カ所に掲示をしたほか、岡山、広島、福岡都市圏の通勤電車の車内中張り広告も行っております。

また、パンフレットにつきましては、ＪＲ九州の主要駅、それから高速道路サービスエリア、さらに関西以西の道の駅を中心に、300カ所に約10万部配布をいたしております。さらに、8月1日から18日には、ＪＲ博多駅と天神地区におきまして、ラッピングバスを周遊させるなど、さまざまな媒体を使いまして宣伝活動を行っているところでございます。

24ページをお願いいたします。

今まで御説明をいたしましたキャンペーンが、どちらかといいますと熊本の観光地、観

光商品を具体的に提案をいたしましたのに対しまして、②でありますように、熊本のイメージを定着させるため、先般、季刊誌「くまもと時間(たいむ)」を創刊いたしました。

今年度は3回の発行を計画しておりますが、来年度からは年4回の発行を予定しております。第1号となる夏号は、熊本の水と球磨焼酎を特集しており、関西以西の主要道の駅や福岡都市圏、県内観光施設など、300カ所に配布をいたしたところでございます。

④その他の主な活動についてでございますが、6月21日に、福岡地区の旅行会社、マスコミ関係者を対象とした旅行商談会、熊本観光マーケットを開催いたしました。出展者57団体、参加者138名と、多数の旅行会社、マスコミ関係者が詰めかけ、本県の観光情報を提供したところでございます。

次に、25ページの(2)九州観光推進機構等と連携した活動の②、観光ボランティアガイド付きの定時ツアーの実施による観光素材開発でございますが、昨年度の長崎さるく博の評価を受けまして、九州観光推進機構が事務局となり、10月から九州全域で定時ツアーを行うこととなりました。

定時ツアーとは、原則、決まった時間に決まった場所に行けば、観光ボランティアがガイドをしてくれるというものでございまして、大体、九州には150団体あると言われておりますが、そのうち70団体がこの定時ツアーに参加する予定となっております。また、本県では、記載をしております11団体が参加をいたしまして、観光ガイドを実施する予定となっております。

現在、これらの情報を全国の旅行代理店等に提供、発信しているところでございます。

以上でございます。

○長野新幹線都市整備総室長 新幹線都市整備総室でございます。

資料は27ページでございますけれども、新

幹線新駅周辺整備の計画概要につきましては、前回の資料のとおりでございまして、計画に基づき各事業の推進を図っておるところでございしますが、本日は、この熊本駅周辺整備に関連します3陸橋の撤去について御報告したいと思います。別添の資料の2をお願いいたしたいと思います。

別添資料2でございしますけれども、鹿児島本線にかかります田崎、春日及び段山の3つの陸橋につきまして、九州新幹線及び連続立体交差によります高架橋工事に支障が生じますために、来年5月ごろから順次撤去をいたします。

この陸橋撤去による交通混雑を緩和するために、周辺に仮設道路等の代替道路を整備することとしておりますが、本年11月ごろから、この撤去開始時期や代替道路の情報並びに交通情報などを広報してまいりたいと考えております。

そこで、各陸橋の撤去時期及び代替道路の概要について御説明いたします。

概要は、1ページの1の表に示しておりますとおりでありますが、2ページ以降の図面でその内容を説明いたしたいと思います。

まず、2ページをお願いいたします。

各陸橋の位置を表示しております。一番下が熊本駅の南にございます田崎陸橋です。真ん中の②が春日陸橋、それから、一番上が段山陸橋となっております。

最初に、①の田崎陸橋でございしますが、これは田崎市場に向かう陸橋でございまして、1日に約2万4,000台の交通量がございします。

この田崎陸橋につきましては、来年5月ごろから撤去工事を始める予定ですが、交通混雑を緩和するために、まず広域的な迂回路といたしまして、田崎陸橋の南側1キロのところに、赤の点線で示してあります来年春完成予定の新土河原出水線というのがございしますが、これを大きな迂回路というふうに考えております。また、現在の田崎陸橋の北側に、

仮陸橋を利用した2車線の仮設道路を設置することにいたしております。

その拡大図を3ページにお示ししております。3ページをごらんいただきたいと思います。黄色で示されておりますとおり、北側に大きく迂回する道路となっております。

この仮設道路は、鹿児島本線が高架化いたします平成26年までの約7年間で予定しております。しかし、新幹線西側に整備されます田崎春日線というのが点線で示されておりますが、これが平成22年度には完成しますので、その後はこの道路を一部代替道路として利用するということになります。

それから、仮陸橋をかけておりますけれども、これも豊肥線の高架化工事に支障が生じることになりますため、平成27年度からはこの仮陸橋を撤去しまして、都市計画道路の熊本駅城山線を平面2車線で供用いたします。これを平成27年以降は仮に利用していただくという格好になります。最終的には、この熊本駅城山線は、4車線で平成29年度に完成させる予定でございします。

それから、②の春日陸橋については、同じく拡大図の方で説明いたしますけれども、熊本駅の北側の北岡神社、鳥居のマークがついていますが、北岡神社北の熊本市道が通る陸橋でございしますが、これが1日約7,800台程度の交通量がございします。

この代替道路といたしましては、黄色で示しておりますとおり、撤去時におきましては、現在の陸橋の南側に、これも点線になっております春日池上線というのを新設し、これを仮設道路として使いますけれども、新幹線の西側については、平成22年までの3年間は、現在ある新幹線沿いのやはり熊本市道を利用していただくこととなりますが、その後平成28年度までの6年間は、東西とも春日池上線を2車線で供用しますので、その道路を使っていただくということになります。最終的には、この春日池上線も、平成28年度には4車

線で完成する予定でございます。

次に、段山陸橋でございますけれども、同じく拡大図で説明いたしますと、藤崎台トンネルを抜ける熊本市電が通る陸橋でございます。これが1日約1万1,000台程度の交通量がございます。この陸橋につきましては、来年の5月ごろからの撤去を予定しております。

この代替道路といたしましては、黄色で示してありますとおり、南側に2車線の仮設道路を平面でつくりまして、在来線が高架化する平成26年までの約7年間利用していただくということになります。

その間、藤崎台トンネルのところは通行どめにいたします。最終的には、段山島崎線、この現在の道路ですけれども、これは新幹線と在来線の高架の下をくぐりまして、市電通りに陸橋をかけ直しまして、現在のトンネルにつなぎ、平成26年度に完成させる予定でございます。

以上が大体の概要でございますけれども、最初に戻っていただきまして、陸橋に関する広報時期でございますが、まず本年11月から、今御説明しましたような陸橋撤去の概要について広報してまいりまして、来年4月ごろには、この時点では新幹線工事の進捗から撤去開始の具体的な日時が明らかになりますので、代替道路への切り換え時期のはっきりした予定等につきまして、さまざまな広報手段を使いまして、地元はもちろん、広く県民に広報してまいりたいと考えております。

なお、陸橋撤去後も、代替道路の利用期間が長期に及ぶことから、引き続き交通情報や、新幹線や連続立体交差の進捗状況などについて、継続的、かつ効果的な広報をしてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○梅本地域政策課長 地域政策課でございます。お手数ですが、委員会資料の29ペ

ージをお開きいただきたいと思います。

29ページの一番下の欄に、熊本駅の近くにできます新熊本合同庁舎の平成20年度の概要要求の状況につきまして取りまとめさせていただいております。

規模につきましては、第1期、第2期に分けて工事をされまして、A棟、B棟の2つの棟が建ちます。第1期のA棟につきましては、地上12階、地下1階、2万8,000平米余、それから、第2期につきましては、B棟でございます。地上10階、地下2階で2万4,000平米余になっております。

全体事業費は181億4,300万となっております。内訳は、A棟が82億1,200万、これは19年度着工で21年度完成予定でございます。B棟につきましては、98億2,200万でございます。21年度以降着工、24年度完成予定となっております。

なお、B棟につきましては、ここに挙げております98億2,200万というのは行政棟の部分でございます。全体をPFI方式で、民間のビルも民間のスペースもあわせまして整備が行われる予定となっております。

以上でございます。

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

○大西一史委員 いろいろ御説明をいただきましたけれども、まず、新幹線くまもと創りプロジェクト地域推進本部ということで、資料の17ページですか、各地域ごとにずっといろんなキャンペーンであるとか、いろんなイベント、そういったものが並べてあって、それを、新幹線の開業を期に、いろいろと地域の魅力づくりにつなげていこうというのが、これは本来のあれだったというふうに思います。ただ、これは、全地域、地域振興局ごとというか、全部入っていて、たしか昨年度の

委員会だったと思いますが、古閑三博先生の方からも、こんな総合計画に書いてあるようなことをやってどうなんだと、効果があるのかみたいな話が随分、疑義があったところがあります。

ただ、今回、こうやって見ていて、また私改めて思ったんですが、この18ページの、例えば八代地域でスポーツ拠点づくり推進事業として、10年間継続して実施される全国小学生ABCバドミントン大会の開催というのが、これは8月16日から18日に行われたと。例えば、こういうものを一つとってみると、じゃあこれと新幹線のかかわりというのはどうなんだろうというふうに感じたわけです。例えば、参加者が、これは何名ぐらいいたのか、そして、そのうち新幹線をどのくらい利用したのかとか、例えばそういうフォローというのはできているのかなと。

だから、一つ一つこうやっていろいろ啓発を各地域で考えていくということは大事なことで、地域ごとに、何というんですか、もっと新幹線を使って自分ところの地域に来てくださいよと、新幹線の沿線だけじゃないところも掘り起こしていきましょうということだけれども、これではやっぱり——そういう検証がもしなされてないのであれば、私は、総花的だから、まずはそういう新幹線とある程度沿線とかかわる地域のやっぱり魅力づくりというのから優先をして取り組むべきじゃないかなというふうに感じたんですけれども、その辺はいかがでしょうか。

○梅本地域政策課長 まず、新幹線くまもと創りが総合計画と同じように総花的ではないかという御指摘でございますけれども、私ども、大事なポイントとして、民間の方々の参加を得ながら、これを県民運動のような形の中で盛り上げていくということ、それを心がけております。それから、新幹線開業まで、もう期限が決まっておりますので、その間に、

リピーターとしていろんなところから訪れていただくあるいは買っていただく、そういったレベルまでしなくちゃいけないという、マーケティングの視点に立って進めていきたいと思っております。

具体的に御指摘の八代市のバドミントン大会でございますけれども、これは実は熊本で初めてでございますけれども、小中高校生を対象に、宝くじの収益金を活用しまして、初年度1,000万、毎年500万で10年間助成する制度がございます。それを各県が箇所づけてとりに行くわけですが、新幹線開業を見据えて、狭い意味での観光だけでなく、スポーツ交流や文化交流をふやしていかなくちゃいけないという中で、八代市について、呼びかけなり、地元とお話する中で、バドミントンの小学生全国大会を開こうということになったわけでございます。

それで、箇所づけといいますか、とったわけなんですけれども、ことしは第1回目ということで300人の参加がございまして、これは子供さんだけでなく、それに親御さんたちがついてまいりますので、やはり宿泊効果というのはかなり大きかったと聞いております。

この中で、どれだけ新幹線でというのについては、まだ全線開業しておりませんので限定的でございますけれども、全国から、この場合は小学生が参加したということでございます。

私ども、このようなスポーツ交流につきましては、八代のバドミントンだけでなく、例えば水俣の新体操とか山鹿のハンドボールとか、いろいろ素材がございまして、箇所づけをとりながら、交流人口の拡大につなげていこうという取り組みを、市町村や地元のスポーツ団体などと一緒に取り組んでいるところでございます。

以上でございます。

○大西一史委員 今答弁がありましたけれども、確かに宿泊に効果があったとか、これは300名の参加者、まあ300名が多いのか少ないのか、ちょっとよくわかりませんが、ただ、こうやって地域地域で考えられることを私は否定しているわけじゃなくて、いかにそれが新幹線の開業効果に結びついていくかという視点がもう少し絞り込まれてないと、やっぱりこれを全部、一個一個各地域ごと、熊本地域、宇城地域、荒玉地域、ずっとこう見ていっても、新幹線とばつと――移動手段としての新幹線とこういう地域づくりというのが何かあんまりリンクしない感じが正直言っていますので、その点をもう少し意識して各地域で考えていただければというふうに思います。

こうやって、一個一個何か取り組みをやろうというのは、私は、すごくいいことだし、もっともっとこれはやっていただかなきゃいかぬことだというふうに思いますが、あくまでもこれは新幹線ということを考えれば、そういうったところを意識していただきたいというのが1つでございます。

それと、続けて言うてよろしゅうございますか。

○小杉直委員長 はい。

○大西一史委員 それと、空港とのアクセスということで、先ほどシャトルバス、リムジンバスの試験運行ということで御説明がありましたけれども、これは10月1日からこの実験を行われるということで、このチラシも私もきょう初めてこれを見ましたけれども、これはもう既に広報あたりは大分されているんですかね。

○小林交通対策総室長 こちらのチラシにつきましては、最近配布を始めまして、ぼちぼち車内づり等も始まるということになってお

ります。

○大西一史委員 最近とかぼちぼちとかいう答弁はちょっとやめていただきたいんですが、初めて見たんです、はっきり言えば。10月1日といたら、もう来週ですよ。やっぱりこういうものを利用する方、例えば、バス停だとかバスの中もそうでしょう、空港でもそうでしょうけれども、こういったフライヤーのたぐいというのは、もう少し早目に何かもうちょっと用意できなかったのかなという感じがしていますので、こういったものも広報面をやっぱりしっかりPRしないと、実験を幾らやったって、乗った人が少なきゃ何もならぬということになります。せっかく公金を使ってこれはやるわけですよ。これは予算は幾ら使うんですかね。

○小林交通対策総室長 予算額は、総額300万円でございます。

○大西一史委員 300万円使ってやられるということであれば、やっぱりその効果をきっちり出すように、もう少し早目早目にやっていただきたいなというふうに思いますので、それは要望をしておきます。

それと、済みません、また続けますけれども、よろしいですか。

○小杉直委員長 はい。

○大西一史委員 空港とのアクセスということに関してですけれども、このバスと同時に自家用車の利用というのが非常にやっぱりまだまだ多い。私なんかも、バスを利用するよりは自家用車でやっぱり行きますけれども、私がちょっと気になっているのは、空港の駐車場ですね。ありますでしょう。あそこの収容台数というのは、大体どのくらいか、御存じですか。

○小林交通対策総室長 申しわけありません。今、手元に資料がありません。

○大西一史委員 私が勝手に調べたところでは、大体1,300台ぐらいなんですね。ところが、車であそこに行く人というのは、大体3,000ぐらいから4,000台ぐらい駐車場を使っているんじゃないかというような話があって、どうしてあその駐車場は平面なんだという意見が実は何人かの方から私も聞かされて、もったいないじゃないかと。

例えば、羽田にしろどこにしろ、空港はもう2層化をしたりしていて、あれは熊本県がつくっているわけではなくて、国の出先機関が管理、運営をして、しかもあれは黒字だということですよ。であれば、そういったところに、そういったもう少し利便性を高めるような要望をしてもいいのではないかなというふうに思います。

しかも、周りに民間の駐車場がいっぱいできていますよね、看板がどんとあれして。それで、送迎をやっています。あれが民業圧迫につながるからあれはやらないのかどうか、ちょっとわかりませんが、やっぱりああいうところは、日が当たるよりも2階建てとか3階建てに土地を有効利用した方がいいんじゃないかという話が出ていますが、その辺についてはどうお感じになっておられますか。

○小林交通対策総室長 空港駐車場について、国の方で空港環境整備協会という駐車場を運営している協会と協議をしつつ、駐車場のスペックについては決定しているというふうにお聞きしていますが、なぜ2階建てでないかというのは、実は私の方では把握しておりません。

ただし、全体の周辺の駐車場の能力、または空港への車でのアクセスの状況等を見つ

判断されているということでございまして、今後、その利便性については、また状況によって県の方からも話し合いをさせていただきたいと思っています。

○大西一史委員 今の件ですけれども、駐車場に関しては、やっぱり近くてそれは便利の方がいいわけで、あそこが結構いっぱいになって、周辺の駐車場を使うのは結構なんだけれども、2階建て、3階建て、やっぱり有効利用してもらうように、しかも黒字であれば、当然利用料金をもっと下げるとかいうことだってできるんじゃないかなというふうに私は感じましたので、ちょっと質問させていただきました。だから、これはちょっと国の機関とも協議をしていただければありがたいというふうに思います。

それと、その民間駐車場に関しては、あれは適法なのかなというふうな疑問もちょっと残ります。例えば、農地法とか、建築基準法とか、景観条例とか、そういったところにあるのはどうなのかなと。ただ、今のところニーズがあるから、あれは多分そのまま使われているんじゃないかなというふうに思いますが、やっぱりそういうことも含めて考えれば、駐車場のスペックというか、キャパというのは考えていかなければならないのかなというふうに思いますので、この点はもう答弁は要りませんので、要望させていただいておきますので、よく調査をされて、その辺も含めて考えていただきたいというふうに思います。

以上です。

○小杉直委員長 梅本課長は、何か答弁はございませんか。結構ですか。

それでは、小林総室長の方をお願いしておりますが、今、民間駐車場の問題で話が大西委員からありましたが、長い間、あそこで営業を営んでいるところもたくさんございますので、大西委員の要望については、よく慎重

に考慮していただくようお願いしておきます。

ほかにございませんか。

○平野みどり委員 今の空港へのリムジンについてお尋ねいたします。

熊本駅から阿蘇くまもと空港へということで、3ルート設定されて、期間が違うわけですね。これは時間帯とかも考慮されているのでしょうか。

○小杉直委員長 何ページですか、先生。

○平野みどり委員 特別委員会資料の資料1、阿蘇くまもと空港へのリムジンのルートの話です。

というのが、ちょっと心配なのは、利用してくださいとって利用された、しかし、この所要時間というのは、そのルートによっても違うでしょうし、時間帯によっても違うんじゃないかということで、乗りおくれたり慌てられたりするようなことがあってはいけないのではないかなと思うんですけれども、そこら辺も調査の内容には入っていると思うんですが、どういうふうな準備をされているのでしょうか。

○小林交通対策総室長 時間帯につきましては、お手元の資料のこのカラー刷りの方にそれぞれダイヤが設定してございますが、既存の空港リムジンは、これまでのダイヤそのもので運行いたします。それにつけ加えてのダイヤ設定ということになっておりまして、運行する台数、あくまでも試験運行であるということから、1台でも運行ということになっておりまして、ダイヤについては、1日それぞれ片道4便または3便ということで限定がございます。ただし、これは、それぞれにつきまして朝昼晩時間を設定して、それぞれ飛行機とのリンクというものを考えながら設定

しておるものであります。

○平野みどり委員 それから、もちろんこの利用者の方のアンケート調査にもあると思うんですが、阿蘇くまもと空港を使われて熊本駅まで行かれるということは、それからJRを使われて北、南に観光に行かれる、商用に行かれるということを想定してあるのだと思いますけれども、その後の利用者の行動といえますか、旅行目的、そういうことも含めてアンケートには細かく入れられるのでしょうか。

○小林交通対策総室長 そのような利用目的についてもアンケートに含めたいと考えておりますし、今回の試験運行につきましては、将来の熊本駅に新幹線が来て、熊本駅周辺の開発が大きく進めば、熊本駅から空港へのアクセスの可能性ということもございますので、一つは、今すぐに空港から鉄道を経てアクセスをする人たちだけをターゲットにしたものではないということだけ申し添えさせていただきます。

○平野みどり委員 わかりました。

そういうことだと、この空港の今回のリムジンを利用してJR等の——新幹線利用だけではないということだと、どういった想定で利用されるということをお考えなんですか。

○小林交通対策総室長 今申し上げましたけれども、一つ大きな目的としては、将来の新幹線が来る、そのときに、新幹線を利用される方、または新幹線駅周辺に開発される町、または合同庁舎の移転なんかも今後起きてまいります。そうした需要に対応するというのを大きな長期的なターゲットにしておるわけでございます。それとともに、先ほど委員おっしゃいましたとおり、現在鉄道を使って

空港に来る方、こうした方々がどのように動くかというのを見たいということが目的の一つとなっております。

○平野みどり委員　これで最後にしますが、今、大西委員の方からのお話と小杉委員長の方からのお話がありましたけれども、空港を自家用車で利用される方が今多いということで、これをできるだけ減らすために、このリムジンなり——私は、このリムジンではなく、やっぱり鉄道で結ばないといけない、でないと、福岡空港ですとか鹿児島空港だとかにどんどん持っていかれるというふうに、大変危機感を持っているんですね。

そういった部分で、駐車場をふやすというような形が本当にいいのか、鉄道を本当は引かなければいけないんじゃないか、あるいはやっぱり車で移動される方は、駐車場をどんどんふやすということはそれだけリムジンの走行にまた影響してくるわけですから、この解決方法が本当にいいのかと大変心配を持ちながら、今、今回の計画を聞かせていただいているんですが、これは短期的なという、4年後の全線開通ということに限定してというふうに考えてよろしいんですかね。大変心配なんですけど。

○小林交通対策総室長　現在、交通対策総室の方でやっております調査の中では、短期策としてのリムジンバスの改善とあわせて、中長期策としての豊肥線の延伸についても引き続き検討をしております。

ただし、こちらにつきましては、前々からいろいろと御報告させていただいておりますけれども、多額の事業費がかかる、さらには、鉄道アクセス、空港への事業者単体ではなかなか赤字が解消できないということから、空港東側の開発も含めて取り組んでいかなければならないという大きな課題がございます。

そうしたことも含めて、今、関係者とも意

見聴取しながら進めておりまして、そちらについては今後どういう結論に持っていくのか、いろいろと県民の方々からも意見を募ってまいりたいというふうに考えております。

○平野みどり委員　じゃあ、とにかく頑張ってください。

私は、この問題というのは、温暖化という問題も含めてですが、公共交通にどうシフトしていくかということと大きくかかわってくると思うんですね。そういった視点で今後も取り組んでいただきたいと。ですから、鉄道延伸に関しては、強く関係機関に要望していただきたいなというふうに思います。

じゃあ、この点はこれで一応終わります。

○小杉直委員長　最初の問題の話がありましたが、大西委員は意見はございませんか。

○大西一史委員　とりあえず調査していただいて……。

○小杉直委員長　ほかに御意見は。

○福島和敏委員　今、リムジンバスの試験運行の件でいろいろあっていますけど、現状をお聞かせいただきたいのは、今、例えば空港に向かって熊本駅を出ていったバスは、どこが一番乗ってくれる場所なのか。帰りは、空港から熊本駅に向かって出るわけだけど、どこが一番おりる人は多いのか。要するに、利用度が一番高い箇所を教えていただければと思います。

○小林交通対策総室長　現在、リムジンバスを利用しております36.2%が交通センターでの乗りおりとなっております。次に、通町筋が18.2%で、熊本駅が15.0%ということになっております。1日の乗車人数が約500名強ということになっておりまして、それぞれ交

通センター、通町筋、熊本駅での利用者が多いということになっております。

○福島和敏委員 それなら、今、私もそうだろうと思って聞いたんですよ。交通センターと通町筋が約50%ぐらいあるんじゃないかな、今の数字は。そこを通り抜けて、試験運行で産業道路から国体道路を通っていく、どこの客を乗せるというつもりで試験運行をされるのか。質問の行き先には、実は熊本駅で10何%しか乗らないじゃないですか。今度40分とか50分とかという議論をされているけど、果たして熊本駅で乗ってもらう客というのはだれなんですか。新幹線利用客なんですか。

○小林交通対策総室長 現在、熊本駅周辺というのは、町の拠点としても、大きなビジネス事情があるわけでもございません。ただし、今後の新幹線開業と、またはそれに伴う町の開発、さらには合同庁舎の移転ということで、熊本駅周辺に大きな拠点ができてくるであろうと。そういった意味で、熊本駅周辺がまた一つ大きな交通拠点にもなってくると考えられます。そうした長期的なものを見据えて、熊本駅と阿蘇くまもと空港を結ぶ、なるべく短縮したアクセスが必要という問題意識のもとに現在の試験運行を行っているということでございます。

○福島和敏委員 わかりました。

○小杉直委員長 ほかにございませんか。

○西聖一委員 3陸橋のつけかえの件についてお尋ねしますけど、いいですか。

資料2の3ページ、2つあって、田崎陸橋の件ですけど、この迂回路は、余りにも何か迂回していて、何か理由があるんでしょうけど、それを1点と、これは車ならまだ我慢で

きますけど、歩行者と自転車、これは何かストレートに行けるようにならないのかなというのが1つ。

それと、段山陸橋の件ですけど、線路から左側の道路ですけど、2車線になっていますが、現況の道路はものすごい狭い道路ですから、これは拡張する予定があるんでしょうか。でないと、すごい交通渋滞が予想されますけど、その2点をお願いいたします。

○長野新幹線都市整備総室長 まず、田崎陸橋について、こういった大きな、約800メートルほど迂回しますけれども、現在この近くで利用できる道路がないものですから、新幹線の工事と連立の工事の間を縫うような格好で、すき間を利用せざるを得ないというような状況で、こういった格好の迂回路になっております。

○西聖一委員 つくることはできないんですか。

○長野新幹線都市整備総室長 平成27年以降は、この熊本駅城山線を平面2車で通しますけれども、それまではこういう格好でしかできない状況です。

それと、歩行者、自転車につきましては、こう迂回してもらうとかなり距離が出てまいりますので、現行の百貫踏切というのがございまして、そこを通っていただくと、現状どおりということになります。

それから、段山陸橋につきましては、現状の2車線なんですけれども、今のところ、これを4車線にするとかいう計画はありません。

○西聖一委員 4車線は必要ないですけど、狭いんですよ。離合もようやくするような感じの道路ですからね。

○長野新幹線都市整備総室長 それは新たな道路の方ですか。

○西聖一委員 仮設道路ですよ。

○長野新幹線都市整備総室長 仮設道路の方は、両側に2メートルの歩道をつけます。

○西聖一委員 車道は。

○長野新幹線都市整備総室長 車道は3メートルの2車線ということになっています。

○西聖一委員 広がるんですね。

○長野新幹線都市整備総室長 はい。

○西聖一委員 広がるならいいです。

○小杉直委員長 西委員、何かありますか。

○西聖一委員 済みません。その田崎陸橋については、これは余りにもひどい迂回路ですから、ぜひとも何か直通……ほんのちょっとでしょう。工事費を考えれば、真っすぐ通した方が絶対いいような気がしますけれども。

○渡邊土木部長 補足させていただきますと、田崎陸橋は、これは橋をつくるようになっています。真っすぐ突き抜けるルートになると、どうしても踏切をつくらざるを得ないと。非常に交通量が多いものですから、踏切をつくらぬためにどうすればいいかということで、橋梁をここはつけています。ですから、縦断の関係で、どうしてもこの距離は要るということで、走りにくい橋梁ですけども、踏切よりはまだスムーズに通れるということで、こういう仮設道路を計画いたしました。

○平野みどり委員 関連でいいですか。

今の件ですが、今、春日のところに踏切があつて、自転車と歩行者は通っていますよね。今、工事はあつてはいますが、通っていますよね。（「百貫踏切」と呼ぶ者あり）百貫踏切じゃなくて——あれは百貫て言わないでしょう。蓮台寺の……

○長野新幹線都市整備総室長 古道踏切ですね。

○平野みどり委員 あれはもう使わなくなるんですか。

○小杉直委員長 よかったら、手を挙げて一人一人してくれませんか。

それなら、まず平野委員の質問に対して…

○平野みどり委員 それと、百貫踏切は、既に死亡事故も多発していますけれども、この前亡くなりましたよね。あそこは非常に右折をする車とかもあつたりして危険なんですけれども、そこら辺での安全対策みたいなことは万全にしようというふうに思っておられますか。そこら辺2点。

○長野新幹線都市整備総室長 現状の古道踏切は、この拡大図にもございますとおり、陸橋を通らない方はこの古道踏切のところを通っておられますけれども、仮設期間はどうしても利用する格好になります。そこを利用していただくということでございます。

それと、百貫踏切のところの安全対策については、平野委員からも、地元からも当然出てくる話ですので、そのあたりは十分配慮した対策をとりたいというふうに考えております。

○平野みどり委員 ありがとうございます。

○上田泰弘委員 先ほど大西先生の方からの質問にちょっと関連するんですけれども、これは要望というような形になるかもしれませんが。新幹線くまもと創りプロジェクト地域推進本部のやつです。

2番目の宇城地域なんですけど、宇城地域には、富合町に総合車両基地ができます。これは日本でも3カ所しかないうちの1カ所だと思います。そういったのを利用して、もうちょっと地域づくりといいますか、宇城地域における総合車両基地の活用というか、全く書いてないですけれども、そういったのは何か考えはないんでしょうか。

○梅本地域政策課長 失礼をいたしました。

17ページには、本年度の、今、直近の主な取り組みについてだけ御紹介させていただいておりますが、実は各地域で推進本部をつくっていただいて、宇城地域におきましては、田口宇土市長さんが推進本部長になっておられて、県、市、それから民間の取り組みについてさまざまな形でプロジェクトをたくさんつくっていただいて、取り組んでいただいております。

例えば、宇土駅周辺の整備、あれは在来線を定住拠点の駅にしようということで組みまれて、無料駐車場をたくさん整備されたりしておりますが、今御指摘の富合の操車場の整備にあわせて、宇土、それから富合も含めましたところでの交流拠点なり、にぎわいの創出、そういったものについての相談、地域づくりの視点から相談を受けておまして、これからさまざまな形で魅力づくりに取り組んでいきたいと考えております。

○上田泰弘委員 やっぱり修学旅行なんかでも人を呼べるような基地になると思いますので、その辺はよろしくをお願いします。

それと、先ほどの平野先生と福島先生にこれはまた関連してなんですけれども、例えば

新幹線新駅から熊本空港へのリムジンバスというような話が出ていますけれども、まあ新幹線が通りました、空港まで行って、空港からどこかに行きましたというような、そういう、何というか、流れになると思うんですけれども、現時点では、熊本空港の便数がそこまで、何というか、魅力があるというか、例えば新幹線ができて熊本駅から博多に行きます、そうしたら30分ぐらいで行って、そこから地下鉄で10分で福岡空港に行くと、福岡空港からであれば便数も非常に多いというような、そういう何か利便性はやっぱり今の時点では福岡にもう完全に負けている状況だと思うんですけれども、じゃあ出張で来られました、観光で来られましたと、そういう人たちが、じゃあ飛行機を使って帰りますというようなことになれば、その時間帯に合わせた飛行機の便をふやすとか、そういう要望なんかも必要じゃないかと思うんですけれども、その辺をお聞かせいただきたいと思います。

○小林交通対策総室長 阿蘇くまもと空港の利便性というお話がございましたが、現在阿蘇くまもと空港の利用者数は317万人ということで、福岡空港、鹿児島空港に次ぐ九州3番目の需要、規模になっております。東京線につきましても、1日16往復ということで、相当数の利便性ということでございますけれども、これについて、さらに利便性を確保するための活動を行っているところでございます。

一方で、航空会社の方からは、卵が先か鶏が先かということでございますが、阿蘇くまもと空港の利便性をもっと高めて、空港アクセスを改善してくれという要望も大変強うございます。

空港周辺には大きな産業も最近立地してきて、その需要の可能性というのは大変高まってきておるものですから、そうした総合力がしっかり確保できて、将来的には容量が逼迫

します福岡空港の需要をしっかりと阿蘇くまもと空港に取り込んで、福岡空港と2つの目玉で生きていくような空港に私どもはしたいというふうに考えており、そういった意気込みでやっております。

○上田泰弘委員 ありがとうございます。よろしくお願いします。間違っても鹿児島に2番手をとられるようなことがないようにお願いしたいと思います。

○小杉直委員長 要望ですね。

○上田泰弘委員 はい。ありがとうございます。

○小杉直委員長 ほかにありませんか。

○大西一史委員 済みません、たびたび申しわけない。

先ほどの3陸橋の撤去について、いろいろ議論があっておりました。やっぱり非常にわかりにくいと思います。

私も、これは一番最初、数年前、工事のつけかえ道路をどうしてこうしてという段取りのあのビデオを、駅周辺整備事務所の方から見せていただいて、これは相当な混雑になるだろうと、特に田崎陸橋あたりは混雑するだろうというふうに思ったものですから、早く撤去に関する広報をきちんと、もう早目早目にしてくださいよということを言っていたんですが、実際には、やっぱり確定しないことにはなかなか広報できないということもあっただろうというふうに思います。

11月から広報を始められるということですが、一番効果的なのは、やっぱりテレビとかラジオ、それから新聞、この辺のメディアを使うのが一番効果的だと私は思うんですよね。いろんなチラシをつくって、いろんなところに置いていったって、なかなか見な

い。だから、やっぱりこういう媒体を使うということは当然検討されていると思います。県の広報番組あたりも今ありますから、ああいうので集中的にどんどんどんどんやるとか。

かなり集中してこれは広報しないと、皆さん危機感を持たないと思うんですよ。そうすると、交通車両がどんどんふえて大混乱を引き起こすということになりかねませんけれども、その辺の計画というのは具体的に何か。

○長野新幹線都市整備総室長 御指摘のとおり、かなり3陸橋道路のところは混雑するかと思いますので、半年前の11月から、チラシとかポスターとか、あと既存のテレビ、ラジオの広報番組を使って広報しますが、4月ぐらいになりますと、もう撤去時期が明確になりますので、それからはテレビ、ラジオ、いろいろな媒体を使って効果的に、それと道路の看板あたりもかなり効果的だろうと思いますので、その置くポイントなんかも十分考えていきたいというふうに考えております。

○大西一史委員 今お話があったように、やっぱり早目早目にそういった媒体を通じてやっていただくと。

なかなか媒体の方もやっぱりお金がかかるでしょうけれども、スポットCMあたりをどんどんどん入れるというのもお金がかかるでしょうけれども、マスコミの皆さん、きょう傍聴というか、見えていますので、協力していただいて、少しは安い価格で、ただとは言いませんけれども、安い価格で広報をしていただくように、その辺もメディア各局にお願いをして努力をしていただければというふうに思います。これが一番やっぱり私は効果的だろうというふうに思いますので、よろしくお願いします。

以上です。

○小杉直委員長 要望でよろしいですか。

○大西一史委員 はい、要望で結構です。

○小杉直委員長 ほかにありませんか。

○山本秀久委員 ちょっとお尋ねしますが、今まで大体本県が840億から1,045億増加されて、今度また16%増加で3,069億になったということですね。そのときに、ここに、必要額が確保されるように今後関係機関に要望していきたいということですが、どのくらいまだ必要なの。

○小林交通対策総室長 お手持ちの資料の方の4ページ目にございますが、平成20年度以降、残っております九州新幹線鹿児島ルートに残り事業費は2,988億ということになっております。

こちらにつきまして、23年春開業を目指すということになりますと、20年度及び21年度でかなりの事業を終わらせなければならないということになってまいります。最後の年度につきましては、なるべく事業費を少なくして完成に持ち込みたいというふうに考えておるわけですが、そうしますと、本年度1,045億ということでございますけれども、これをかなり上回る額の事業費が単年度ごとに必要になる、20年度、21年度には必要になるというふうに考えてございます。

○山本秀久委員 だから、全体で3,069億、16%ふえたと書いてあるだろう。その後、ここにまた、その後に必要額が確保されなきゃならぬというようなことが書いてあるけど、大体あとどのくらいかかるかということを知っているわけだ。

○小宮地域振興部長 まず、3,069億でござ

いますけれども、これは20年度の整備新幹線全体、北海道とか北陸とかすべて合わせたところでの国の概算要求額でございます。そして、その中には当然、国の方では明らかにしておりませんけれども、その積算の中身の中には九州新幹線分も恐らく含まれているはずでございます。

ちなみに、これは全体で16%増でございますけれども、1,045を16%増で考えると、大体1,200億強になります。逆に、残りの事業費は、全体で残り3,000億残っておりまして、最後の22年度の残りの半年はもう試験走行できるようにしたいというのが我々の願いでございます。したがって、残りの2.5年分事業をすると考えますと、3,000億を2.5で割りますと、最初の20年度、21年度は1,200、1,200、残りが600と計算すると、大体3,000億になるわけですが、そういう意味では、この概算要求額がすべてすばっと満額ついて、ほかの地域にいっぱいついてうちにつかないということがなければ、何とかぎりぎりの線にはいけるのではないかという期待を持っておりますけれども、我々としては、当然査定もあるでしょうし、引き続きしっかり要望活動を行って、少なくとも九州新幹線のルートについては、しっかり20年度、21年度、特に20年度につきまして予算額が認められるように要望活動をしていきたいというものでございます。

○小杉直委員長 ほかにありませんか。

○竹口博己委員 今、例えばアクセスの問題とか空港を取り巻く環境の問題とか、執行部の皆様は、3年半後に全線開通ということで精力的に一生懸命取り組んでおられるのはよくわかりますけれども、冷静に見て、こういう、今、私が申し上げたようなテーマ等々については、もう10年以上も議論しているように思うんですね。まあ、そんなことを今言

っても始まらぬのですが、3年半後には全線開通という、まあ頑張るしかないんですけれども、そこで、私は、観光物産総室の取り組みは高く評価していますけれども、このPRの仕方というのをもうちょっと、発想転換といえますか、思い切った熊本のPRができぬかなと。

我々は、熊本のコップの中で、熊本は誇るべき自信を持ってPRできるというふうに思っていますよ。だけど、外から熊本を見たときの知名度というのは余りにも低過ぎるし、いろんなデータを見たときに、もう本当にがっかりするんですよ、何でこうなるのかと。

それで、潮谷知事が女性知事として誕生したときに、かなり観光客も大幅にふえるぞみたいな期待感もあったんですけども、その結果どうだったかというのはよく私はわからぬですが、きのう実は私は宮崎県内を車で走って見たんですよ、時間があったから。それで、なんとんつくれん道の駅に寄って、うどん屋にえらい人がいっぱい入っとる。おばちゃんが、もう急に忙しくなって、今まではぼうつとしとってよかった。もう忙しい忙しい。休みの日となると、もう腰の痛うなるほどお客さんが入ってくる。東国原さんです。もうはつきりしとる。宮崎県民は、それを重く受けとめておる、手ごたえを。

それで、これもそんなに人がふだんは集まらぬだろうと思われる準観光地みたいなところに行ったら、そこのまんじゅうを売っとるおばちゃんが、一番売れるのは何ですかと言ったら、そこのバケツにつけてるキュウリとトマトで言わす。それに塩をつけて1本100円で売る。これが最近えらい出るですよ。よく聞くと、ここもすごいらしいんですよ。最近急激に人がふえて。それで、何だろうと言ったら、やっぱり東国原さんが、あるところで宮崎にこういうところがあるて一言言っただけで、こが人も人が他県から来るかと。ほとんど九州圏内、熊本ナンバー、福岡ナンバ

一、鹿児島ナンバーの車が大半らしいんですけれども、要はPRですね。

そこで、私は、24ページに、関西地区ゆうゆう大使211名で書いてありますが、このゆうゆう大使というのはどがん……何なのという、ちょっとよく聞いてなかったものですか。観光大使でいらっしゃるじゃないですか、熊本に。総室長、観光大使。

○守田観光物産総室長 熊本県の場合は、観光大使という表現はしておりませんで、ゆうゆう大使という表現で……

○竹口博己委員 ゆうゆう大使ですか。芸能人の方は。

○守田観光物産総室長 名誉大使ということで、数名の芸能人の方にもお願いをしております。

○竹口博己委員 わかりました。

その人たちは、名のある芸能人、スポーツ界の人だと思いますが、熊本をPRするために何かしよるんですか。また、県からお願いしとるんですか。

○守田観光物産総室長 少なくとも、各ゆうゆう大使の皆様方には、熊本県のパンフレット等々は定期的に配布をさせていただいております。とりわけ、農業関係を中心としてスタートした事業なものでございますから、熊本県の農産物等について積極的にPRするという形で進めさせていただいております。

○竹口博己委員 もう本当に、阿蘇は大分という人も少なくなかったんですよ。今もいるんですよ。それが、阿蘇くまもと空港というネーミングを変えただけで、ああ、熊本だったのかと。これを我々は見逃しちゃいかぬ。

要は、新幹線が来ても人がふえぬだったと

いうなら、これはもう議会もそうでしょうけど、執行部の皆さん、本当しやれにもならぬですよ。絶好のチャンスだし、今言われた何とか大使ですよ、芸能人。それこそ有名な人だったら、もっともっと積極的に、その人にパンフレットを送って終わりじゃなくて、その人が熊本をPRするために、じゃあ銀座の街角に立ってしょうちゅうを売っとる芸能人がおっとですか、熊本出身の芸能人で。佐賀のはなわ君とか、島田洋七さんとか、自信を持ってメディアに登場しても、司会者からとめられるほど佐賀をPRしよるが、そんな熊本をばりばり行きよる芸能人がおっとですか。いないとしたら、我々にも責任があると思いますよ。今使わずして、いつ使いますか。熊本に来て、金取ってイベントをやる芸能人はいますよ、熊本出身の。だけど、ボランティアで来て、イグサを売って歩く人がおりますか。何かやっとる人がおりますか。それだけのお願いをするときじゃないかと。そのくらいせんと、宮崎の東国原知事には勝たぬです。佐賀にも勝たぬです。それを感じました、肌で。最近、本当に感じている。

PRの仕方に発想を転換せぬと、ただ、今までの延長線上で、はい、熊本です、阿蘇です、天草ですと、火と水と灯りとか何とかいって、聞こえはいいですよ。なかなかこのネーミングはいいですよ。あっぱれ熊本とか、くまもと曜日なんていうのは、ネーミングはよかばってん、外の人たちが、ああ、きょうはくまもと曜日と思ってくれるかどうかの問題であって、もっとボランティアで熊本出身の有名な、特に芸能人、この人たちに、観光物産総室から強力にボランティアで熊本をPRしてもらうための要請をしてもらいたいということをお尋ねします、決意を。

○守田観光物産総室長 御指摘ありがとうございます。一生懸命やってみます。

○竹口博己委員 やってみます……お願いするんですよ。ボランティアですよ。金をやらぬと動かぬという出身者はよかですよ、使わぬで。

○守田観光物産総室長 やります。

○佐藤雅司委員 今の竹口先生の話と少しリンクといいますか、知事は、この新幹線プロジェクトを、100年あるいは50年に一度あるかないかと、大変なプロジェクトであるということを明言され、そして、そのことをあいさつの中でもしよっちゅう言っておられたんです。最近はあるまい聞きませんが。その中で、今、竹口先生がおっしゃったそれも大事だと思います。

もう一つは、そういう中で、ここにずっと出てきて、全く違う視点で考えてみますと、関西戦略はありますが、いわゆる九州各県とのリンクですね。つまり、例えば隣接の鹿児島、あるいは宮崎、そして大分、宮崎、大分は新幹線、いわゆるアクセスが非常に悪い空港、飛行機しかない。あるいは福岡と——福岡事務所は置いておりますけれども、そうしたところから、いわゆる福岡、北九州250万都市からの話とか、この中に出てきてないんですね。九州推進会議の中でも、恐らく連携はとっておられるというふうに思いますけれども、そういう中身がここの中に出てきて、新幹線でこういう他県との関係もちゃんとここにうたい込んでいるんだよというところを見せてほしいというのが1点と、それからもう一つは、実は阿蘇あたりでも、恐らく熊本市でもそうですけれども、今少し観光が伸びておると思います。それは、実は海外組なんですね。阿蘇でも、若干は伸びておりますが、息をある程度していくぐらいのところは伸びておるわけですが、ほとんどそれは海外です。韓国とか中国とかがどっと入ってきて、そこが少し伸びておる。

その中で、私も、ずっと宮崎、南九州圏の鹿児島を見ておりますと、やっぱり積極的な売り込みを図っております。やはり上海便も鹿児島から出ておりますし、宮崎は宮崎でやっているし、その辺が熊本県として、いわゆる海外戦略についてのこの九州新幹線のパワーアップ、パワーをつけていかないと、ただ、今おっしゃっておられるような、その辺の新幹線効果というのが出ていかない。そしてまた、県民に対しても、県民は、いつも言いますが、やはり熊本は多分通過駅にしかならぬがというふうにしか思っていないわけですから、もっともっとパワーのある書きぶり、そして行動ぶりを示していかなといかぬとじゃないかなと。

その点について、守田観光物産総室長にお尋ねをさせていただきたいと思います。

○守田観光物産総室長 まず、熊本県の観光客の推移動向でございますが、近々発表させていただこうと考えておりますが、全体的には数年ぶりに大きく上昇するものと理解しております。

その中でも、先生御指摘の外国人でございますが、暫定値でございますが、ものすごい伸びを示しておるところでございます。特に、韓国の方々が中心でございますが、東アジアが大体9割を占めるという状況でございます。

先月私も東アジアを中心に、毎年旅行業者の皆様方と一緒に各地域を回りまして、その地域の観光業者の方々に、熊本県のPR宣伝をしっかりとしまいったところでございます。

今、国を挙げてのビジット・ジャパン・キャンペーンもございますので、これの相乗効果として、今後とも非常に大きく伸びていくものと期待をしているところでございます。

○佐藤雅司委員 JR九州がバーサスキャン

ペーンをやって、最近ですと佐賀と鹿児島になっておるようでございますが、熊本、長崎のバーサスキャンペーン、どれだけあったか知りませんが、いつの間にか消えてなくなったなという感じがしておりますけれども、その辺の効果も出していかんというふうに思っておりますけれども、やっぱり南九州3県あたりで上海——鹿児島は行っておりますが、熊本がどこを中心に行くのか、あるいは宮崎はどこをターゲットにしているのか、熊本はどこなのかと、そうした連携をきちっとやっていかぬと、とてもじゃないけど、ここは大体、関西戦略以外は、いわゆる熊本県内というのをターゲットにして、新幹線というのはそれぐらいのレベルのパワーじゃないと思いますね。もっともっと大きな、いわゆるパワーをやっぱり出していくべきだなというふうに思っております。

私もお尋ねの1点目が、各県との連携というのが、今、福岡とか宮崎、鹿児島、そこら辺のところはどぎやんなつとるのか、それをお尋ねしたいと思います。

○梅本地域政策課長 お尋ねの各県との連携、大変大事な視点でございますが、私も強く意識しながらやっておりますが、例えば、先ほど16ページの上の方に、交流促進のところで、県境連携を1つ、2つ掲げさせていただいております。

大分との関係では、この風景街道の関係、それから竹田市との連携で既に提携が始まっておりますし、また、長崎とは、この世界遺産登録に関する連携を強めております。さらに、ここに書いておりませんで失礼をしましたが、鹿児島とは、特に肥薩線の関係で、鹿児島と熊本との肥薩線沿線の近代遺産を両県協力して拾いながら、観光地あるいは観光ルートとして確立しようという、鹿児島との連携事業を熊本からの提案として始めたところであります。そのような形で、各県との連携

の具体的な例を一つずつつくっていております。

さらに、先ほど「KANSAI戦略」で九州の阿蘇ということを申し上げましたけれども、阿蘇を、一熊本だけでなく、九州全体の大きな集客の目玉として阿蘇を売り出す、打ち出していこうといった取り組み、例えば雲仙や霧島の国立公園と連携した取り組みなども視野に入れて、各県とさらに連携を深めていきたいと考えております。

○佐藤雅司委員 最後に申し上げますが、いずれにいたしましても、パートナーシップ観光のプランあたりでも立派なものが出てくるというふうに思っております。しかし、県民に対しては、その辺の意気込みが恐らく伝わっていかないというふうに感じておりますので、私が質問の中でも言いましたけれども、やっぱり3年半後に新幹線が来るんだぞという意思表示、この大きな意思表示をぜひとも何らかの形ですべきじゃないかということを申し上げて終わらせていただきたいと思います。

○小杉直委員長 ほかにございませんか。

○藤川隆夫委員 住みやすい熊本実現分野ということでいろいろ計画されているみたいなんですけど、熊本県も県民の人口が減ってきております。やっぱり定住促進というのが熊本県を活性化するためには一番大事なんじゃないかなというふうに思っております。その中で、ふるさと回帰フェアというのを東京、大阪でされているみたいなんですけど、これは九州でされる予定はまずあるのかなのかということ1点。

もう1つ、熊本は大変住みやすいですから、やはり人口定住に向けて、特にこの熊本市の西部地区、農振がかかっているなかなか住めないような状況があると思うんですけど、そ

の部分を含めて熊本市ときちっと相談をして、より人が住めるような環境づくりをしていかなきゃいけないというふうに思うんですけど、その部分がどうなっているのか、その2点お願いします。

○梅本地域政策課長 地域政策課でございます。

新幹線の開業効果の一つとして、住みやすい熊本という視点も、定住人口をふやす視点も入れながら最初から取り組んでおりますが、各市町村と連携をしまして、窓口をつくったりする取り組みを今拡大しております。また、徐々に実績が上がってきております。また、県では、ポータルサイトをつくるなどして、東京とか大阪からお尋ねの方にもアクセスしやすいような環境をつくってきております。

ここに挙げております東京、大阪の2会場でありますふるさと回帰フェアというのは、全国規模で総務省の外郭団体が行いますところが仕掛けをしまして、大都会で地方に移り住みたい方々に対して、こういう受け皿がありますよということをアピールするための機会でございます。昨年から熊本県はブースを設けて積極的な売り出し、売り込みを図っておりますし、ことしから大阪に——東京だけだったんですけれども、大阪に拡大しましたものですから、天草市も参加をいたしまして、ブースを設けて宣伝していくことにしております。

また、九州、特に福岡でのそういった計画は聞いておりませんが、場合によってはあるいは将来的には、熊本としても、独自の取り組みなども必要になってくるのではないということも視野に入れながら、こういったところでノウハウ、それからこういったものが訴えるのか、そういったものの蓄積をしていきたいと考えております。

さらに、2点目の定住人口の熊本市の取り

組みでございますけれども、熊本市以外の他の地域については、交流人口をふやしながら定住に結びつけていこうという、そういった取り組みがございまして、熊本市については、暮らしやすさの基盤をつくって、例えば、住宅政策、あるいは下水道、上水道、それから医療環境、そういったものを体力をつくりながら暮らしやすい環境づくりをしていこうというのがメーンの戦略だと考えております。

ただ、その中で土地対策としましては、2つ柱が立ってきたかなと思っております。1つは、街なか居住という考え方でありまして、これは中心市街地活性化計画にも書いてありますが、市の中心部に街なか居住を促していこうと。

もう1つが、市街化調整区域などで規制を若干緩和しまして、開発許可の相談に応じるといった取り組みが、今度の都市計画法の改正を視野に入れた、若干の規制緩和といった考え方が出てきておりまして、そういったことについて熊本市と連携を図りながら取り組んでいきたいと考えております。

○藤川隆夫委員 やっぱ熊本というのは、先ほどから言っているように、住みやすいですよ。ある意味で、鹿児島、福岡の通勤圏でも構わないんですよ。そういう意味において、定住促進をやっぱ図っていかなくちゃいけない部分があると思うんですよ。そのためにも、九州の中で、先ほど言ったふるさと回帰フェア的なことをやっぱ進めていくのが大事なんじゃないかなというふうに思っておりますし、熊本市との話し合いをぜひこれはきちっとやっていかないと、住む場所というのはあんまりないと思うんですよ。限られていると思うんですよ。玉名駅周辺はやってますし、宇土駅周辺もやるというふうに書いてありますので、いいことだというふうに思いますけど、熊本市がやっぱメーンにな

ってくると思いますので、その部分をきちっとやっていただきたいというふうに思います。

以上です。

○小杉直委員長 関連して、副委員長。

○井手順雄副委員長 いいです。

○小杉直委員長 ほかにございせんか。――なければ、私が1つ。

5ページに、九州新幹線建設促進期成会等における要望ということで4つ、5つ挙げてありますね、要望したことを。5月、8月、そして11月に予定されておりますが、きょうは地域振興部、土木部、県警、3部から来ていただいておりますが、小宮部長にちょっとお尋ねしますが、我々のこの新幹線をめぐる熱心な考え方と、ある一面では心配しとるいろいろな課題については御承知のとおりですな。だから、こうやって要望されるときには、少なくともこの新幹線対策特別委員会には、こうやって行ってきますよという横の連絡をするべきだということを小林総室長にアドバイスしておりましたので、どうぞ一つ御認識をお願いしたいということですね。

それに関連して、1つお尋ねですが、九州の議長たちの集まりの九州議長会でありますね。この九州議長会は、九州新幹線の東京方面への直通運転の実現に関しての動きはないんですかな。

○小林交通対策総室長 交通対策総室でございまして、9月に議長会としての要望活動もされておられまして、その中で東京・大阪方面への直通運転についても御要望されているということを聞いております。

○小杉直委員長 私は、小宮部長に質問したつもりだったばってんが、あなたの説明要旨

の1ページ、真ん中に「また、九州新幹線の東京・大阪方面への直通運転の実現に関しましては、九州地方知事会や九州及び熊本県新幹線建設促進期成会等において機会あるごとに要望を行ってきております。」と、これには九州議長会を入れて当然じゃなかろうかというふうに思いますし、私も先般まで九州議長会に出席しておりましたが、九州地方知事会よりも国の方は九州議長会の方の意見を最近は尊重するような傾向にあるわけですが、これに九州議長会を入れていなかった理由について、端的に御答弁を。

○小宮地域振興部長 気持ちとして入ったのですけれども、明確にこの議長会を御説明の要旨に入れていなかったことについては、大変申しわけなく思っております。

我々といたしまして、まさに議長会の御支援もいただき、しっかり要望したいと思っております。今後とも具体的な要望活動、それから、その要望活動の説明につきましては、各関係県議会、そして当然熊本県議会、そしてまたこの委員会の皆様方の御支援、それから御理解をいただきながらしっかりやっていきたいと思っておりますので、今後とも気をつけますので、どうぞ御支援のほどをよろしくお願い申し上げます。

○小杉直委員長 おたくたちのお人柄、方針から、議会軽視というお考えは全くないと思いますけれども、そのようなことに誤解されないように、ひとつ今後とも我々もしっかり仲間に入れていただいて、一生懸命一体となって頑張っていきますので、その方針でよろしくをお願いしますね。

以上です。

ございませんでしたら、次に移りたいと思いますが、ほかに質疑がありませんか。——なければ、質疑はこれで終了いたします。

次に、議題2、閉会中の継続審査について

お諮りします。

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)

○小杉直委員長 異議なしと認めます。それでは、そのようにいたします。

その他として、何かございませんか。時間はまだありますよ。

○早川英明委員 その他に該当するのかわかりませんが、我がまちの宝という、輝く観光くまもとというのを17年度から、もう今年度で3カ年間でこれは終わりますね。その検証を、まだ19年度は残っておりますけれども、12月のこの委員会あるいは2月の委員会あたりにはきっちりひとつ出していただいて、それに向けた今後の——23年新幹線開業に向けた取り組みもひとつしていただくならばというふうに思いますが、先ほど観光物産総室長の方から、それぞれの数値目標あたりも今年度は出すというふうなお話でしたが、そこらあたりをぜひひとつ要望して、今年度いっぱいというぐらいには検証をしていただきたいなというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○守田観光物産総室長 観光パートナーシップアクションプランの推進については、先生御指摘のとおり、ことが最終年度でございます。経済常任委員会に成果をお出しすることにしておりますので、新幹線対策特別委員会にも御提出させていただきたいと思っております。

○小杉直委員長 ありがとうございました。

ほかにございませんか。——なければ、私から2点。

1つは、地域振興部の部長か小林総室長で

結構ですが、空港の北側に山林とか雑木林がありますね。あれは県の所有が結構あるというふうに聞いておりますが、あそこで事件、事故等があったとはまだ聞いておりませんが、週末夜間になりますと、今はアベックで言わぬですな。何て言うですか、そういう車がいっぱい来とるわけですが、あそこを整備、活用して、公園とか展望所とか、そういうことを設けることによって安全対策にもなるし、空港の人気も高まると思いますので、ひとつ小林さんたちが努力して、阿蘇くまもと空港というネーミングまで、先ほど竹口委員から褒められておりましたが、そういうこともあるわけですから、今後の検討をしていただきたいと思いますと思いますが、ちょっと端的に御答弁を。

○小林交通対策総室長 交通対策総室でございますが、空港北側の県有地、空港周辺の道路も含めて、あの林につきましては交通対策総室が維持管理をしてございます。最低限の草刈り、または最近におきましては、ベンチを置いて、芝生を植えて最小限の見学地はつくっておりますが、委員長御指摘のとおり、あの場を魅力的なものにできないかという関心は常々持っておるところでございます。

その中で、もろもろその県有地の利用の限界でございますとか、課題はたくさんあるようございますので、今後具体的に御相談させていただきながら、おもしろいものができるように検討してまいりたいと考えております。

○小杉直委員長 よろしく申し上げます。

それなら、もう1点、今度は土木部長です。

あそこにトンネルがありますな。トンネルは、あそこは歩かれぬ。においと、それから、何といたしますか、汚染で。あそこで事故があった場合には通行どめになるわけですね。あのトンネルの拡張というのはなかなか難しい

と思いますよ、空港の下ですから。あれに関する迂回路に対して、お金の要ることですが、今後何か知恵を考えていただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

○渡邊土木部長 空港周辺の道路のネットワークのあり方については、私どもも非常に大きな課題ということで、今、トンネルは別にしまして、443号の手前の方の4車線化をやっています。あれも含めまして、第1空港線から今度は、西側といいますか、大津・菊陽方面の一体を含めてネットワークを考えていきたいと。

実は、空港のトンネルについても、以前、できるかできないかというのは空港の管理されるところに聞きに行きましたけれども、技術的には可能だと。ただ、費用的にどのくらいかかるかちょっとわからないというぐらいのことでございましたので、その後、別なルート、全体のルート、ネットワークで考えた方がいいんじゃないかということで現在取り組んでおりまして、これにつきましても、早急に我々も重要課題として今後とも取り組んでまいりたいと思っております。

○小杉直委員長 将来の展望策として、関係部局あるいは関係機関との打ち合わせを引き続きよろしくお願い申し上げます。

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48分閉会

熊本県議会委員会条例第29条の規定によりここに署名する

新幹線対策特別委員会委員長