

第 4 回

熊本県議会

新幹線対策特別委員会会議記録

平成19年12月11日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

平成19年12月11日（火曜日）

午前10時2分開議

午前11時35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（15人）

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（1人）

委 員 長 小 杉 直

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
 交通対策室長 小 林 豊
 交通対策室副室長 菅 純一郎
 商工観光労働部

観光物産室長 守 田 真 一
 観光物産室副室長 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2分開議

○井手順雄副委員長 それでは、第4回新幹線対策特別委員会を開催いたします。

まず、御報告を申し上げます。

本日は、小杉委員長が椎間板ヘルニアの手術で、先日、手術されまして今順調に回復をしてきているのでございますが、欠席でございます。今回の委員会は私のほう、副委員長のほうで進行をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

また、先般10月11日には、玉名駅や熊本駅などの周辺整備の視察、また11月6日から8日にかけては、JR九州及び鉄道運輸機構に対する要望並びに意見交換を行うとともに、北陸新幹線や金沢駅、富山駅等の視察を行いました。この成果を今後の委員会に生かした

いと思います。御参加いただきました委員の先生方また執行部の皆様方には、本当にお疲れさまでございました。

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

○小宮地域振興部長 地域振興部長の小宮でございます。

本日は、入院で、残念ながら御欠席の小杉委員長、井手副委員長を初め委員の皆様方には、付託案件に関しまして熱心に御審議をいただいており感謝申し上げます。また、先ほど井手副委員長から御報告ございましたように、委員の皆様におかれましては、JR九州本社及び鉄道・運輸機構九州新幹線建設局に対し、東京方面への直通運転を初めとする利便性の高い運行形態の実現等についての要望を行っていただきまして、厚く御礼を申し上げます。

さて、九州新幹線の新大阪への直通運転の実現に関しましては、九州地方知事会、九州各县議会議長会、九州及び熊本県新幹線建設促進期成会等におきまして、機会あるごとに要望を行ってまいりましたが、この結果、去る10月の17日にJR3社間で合意され、九州新幹線の全線開業時から実現する運びとなりました。

また、前回の委員会でも御報告申し上げましたが、国土交通省の平成20年度概算要求の状況によりますと、九州新幹線鹿児島ルートを含む整備新幹線事業費全体は、対前年比16%増の3,069億円が盛り込まれているところでございます。今後は、一日も早い鹿児島ルート全線完成に向け、関係機関と連携し県議会の御支援をちょうだいしながら、さらなる利便性向上の実現に必要な事業費の確保に向けて、要望活動を実施してまいりたいと考えてございます。

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、全線開業に向けて地域の魅力を高める取り組みや、隣県など広域的に連携した取り組みが県内各地で進められております。

このような中、先月末に、新幹線の全線開通で日帰り圏となる関西・中国地方をターゲットにした「KANSAI戦略」が取りまとめられました。今後広く県民の皆様方の御意見をちょうだいしながら、次の新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部会議におきまして決定してまいりたいと考えております。

県といましても、経済界や関係団体と連携して、関西等の生活者から支持され、選ばれ続ける強い「くまもとブランド」を確立し、効果的な情報発信等を行うことで、熊本の認知度を高めてまいりたいと考えております。

続きまして、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アクセスの改善につきましては、まず短期策としては、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し、運行時間短縮の効果の調査や利用者アンケートによるニーズ調査を実施いたしました。

また、中長期策としては、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九州等の意見を踏まえつつ、事業の可能性に関し整理を行っ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年春の九州新幹線全線開業を控え、関西以西を中心に「この旅あっぱれ！くまもと観光キャンペーン」を、今年度から2期に分けて実施しております。「冬春の巻」につきましては12月1日から、また「熊本県の観光と物産展」につきましては、10月5日から8日にかけて大阪で展開するなど、熊本の魅力を積極的にアピールしているところでございます。

以上、各案件につきまして概要を御説明申し上げましたが、詳しくは総室長及び各課長

から御説明いたしますので、御審議のほどをよろしくお願ひ申し上げます。

○井手順雄副委員長 それでは、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、可能な限り簡潔にお願いしたいと思います。

まず初めに、小林交通対策総室長お願ひします。

○小林交通対策総室長 交通対策総室でございます。着席で御説明いたします。

まず、お手元の資料4ページ目でございますが、前回との変更点を中心に御説明をしたいと思います。

新幹線の建設促進活動に関する現状ということで、4ページ目の後段でございますが、先ほど部長の説明にもございましたが、10月17日にJR3社で新大阪への直通運転について合意されたところでございます。

今後につきましては、博多駅での対面乗りかえでありますとか、運行本数の最大限の確保、東京方面の直通運転の実現等、さらに利便性の高いものを求めていくことで取り組んでまいりたいと考えております。

今後の要望内容としまして、JR九州が直通運転を決めたということで、今後、JR九州を初め、関係者ともども「KANSAI戦略」への連携の強化を図っていくという内容を盛り込んでいるところでございます。

次に、5ページ目につきましては、要望活動としまして、11月6日の県議会の新幹線対策特別委員会に要望活動をしていただきましたが、それを盛り込んでお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長の長野でございます。よろしくお願

いします。

資料8ページでございます。

(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が、中ほど丸の博多ー新八代間の進捗状況ですが、これは11月末で用地取得面積108万9,000m²のうち、108万6,000m²を取得しております、現在99.7%の進捗となっております。残る3,000m²は、主に富合の車両基地周辺のつかかえ道路の部分でございまして、新幹線本線部分に影響するものでございませんが、引き続き早期の完全買収に向けて全力を挙げてまいりたいと思います。

次に、土木工事についてでございますが、熊本県内におきますトンネルや高架橋の工事などは、この11月末で69%の進捗となっております。

次のページですが、県内の10本のトンネルのうち、残っております新田原坂トンネルも順調に工事が進んでおりまして、予定より早く、来年3月ごろには貫通する見込みでございます。

また、高架橋につきましても順調に工事が進められておりまして、さらに10月末からは、博多ー新八代間で初めての軌道工事が大牟田ー玉名間で着手された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。

資料の11ページ以降が新幹線を活用した熊本づくりでございます。県や関係機関、市町村と一体となって、さまざまなプロジェクトに取り組んでおります。

19年度の取り組みにつきましては、14ページをごらんいただきたいと思います。

14ページの中ごろ以降が、19年度のプロジェクトの主な展開でございますけれども、まず最初に、ブランドの確立あるいは情報発信

力の強化ということで、先ほど部長からも申し上げました「KANSAI戦略」について11月29日に取りまとめを行い、現在ホームページ等により県民の意見を聞いているところであります。

大阪への直通運転が決定したことなども踏まえまして、熊本ブランドの認知度を高めるための取り組みでございまして、アンケート等の調査によりますと、やはり熊本について、例えば個性的であるかどうかという調査につきましては、沖縄の63%に対して熊本が8%であったり、あるいは興味・関心についてどうかと聞いた問い合わせに対しては、福岡の35%に対して熊本が16%であったりするなどの、認知度が必ずしも高くないということを踏まえまして、ブランドの戦略をつくるものでございます。今後、県民の共通理解を得ながら、関西経済界や県人会、あるいはJR西日本などとも一緒に共同歩調をとって、ブランド確立に取り組んでいきたいと考えております。

続きまして、15ページの②としております広域連携の強化の取り組みであります。

これは県内連携と隣県連携の2つに分けて書いておりますが、県内連携につきましては、これまで八代・芦北地域の連携とか、あるいは、菊池川流域の連携等がございましたが、ここに書いておりますように、豊前街道、豊後街道、日向往還、薩摩街道を念頭に、県内外に観光ルートをつくっていくような取り組み、あるいはホームページで発信するような取り組みが出てまいっております。

また、隣県連携につきましては、経済界が中心となって南九州3県の連携を図ったり、あるいは、観光議員連盟の取り組みなどもございますけれども、そこに書いておりますのは、熊本からの呼びかけにより、例えば大分との連携では、日本風景街道の阿蘇くまもと路の登録が決定されましたし、また同じく大分との連携で広域観光ルートの支援モデル事業の応募等の取り組みを行っているところで

あります。

さらに、15ページの下から2行目の鹿児島の北薩地域との連携、また一番下にありますこれは鹿児島あるいは宮崎との連携なども図っておるところでございます。

さらに、16ページでございますけれども、世界遺産登録でございます。やはり九州新幹線の開業に目を向けたプロジェクトとして大きなインパクトがございますので、新幹線プロジェクトとしましても、地元の盛り上がり、あるいは、長崎との連携などの取り組みを行っているところであります。

最初に書いておりますのが荒尾の万田坑、また三角の西港の取り組みであります。それから次に、阿蘇の「火山との共生とその文化的景観」の取り組みでございます。また、長崎と連携した天草のキリスト文化の世界遺産暫定一覧表への追加掲載の取り組みでございます。

④としまして、駅周辺の整備及び機能性の向上について日々の動きを書かせていただいております。

熊本駅につきましては、ユビキタス技術を活用した自立移動支援の実証実験の取り組みでございます。

また、208号玉名バイパスの部分開業がございましたし、16ページの下から2行目ですけれども、松橋駅の周辺では、まちづくり基本構想・基本計画の策定に着手したところであります。

17ページ以降に分野毎の展開を書いております。4つの分野にわたって、各地で開業を見据えた大きなチャンスとなるような取り組みが、関係機関等で頑張っておられますけれども、まず交通分野でございます。上から5行目、6行目程度に、熊本駅から立野駅、高森駅方面における交通結節拠点の実地調査を行ったところであります。また、天草についても実地調査が終わっております。こういった公共交通機関、とりわけJRとバスなどの

結節につきまして検証しましたところ、かなり改善を図る必要があるということもわかつてまいりまして、これまで競合関係にあつたこれらの公共交通機関の事業者の方々が、改めて利用者第一という視点に立って、アクセスの改善の取りまとめ、あるいは、今後の実行に移していくこととしております。

さらに、次の丸でございますけれども、南阿蘇鉄道への新交通システム、デュアル・モード・ビークル、DMVの導入でございます。地元でも大きく取り上げられ、機運が高まつてきているところでございますけれども、先般、11月の中旬に夜間走行試験が行われました。各種のデータの収集を終えておりまして、また小学校の生徒さんたちに対して出前講座なども行われております。地元の機運も高まっているところであります。今後、1月から3月までの間に、人を乗せた、試乗モニターを乗せて実証運行の実験を予定しておるところでございます。

また、次の丸では、ハードでございますけれども、嘉島～山都町間の九州横断自動車道路延岡線での着工があったところでございます。

17ページの下のほうに、2)として交流分野について書かせていただいております。

新たな動きとしては18ページでございますけれども、細川コレクション永青文庫の展示室について、改築が着手されております。

また、阿蘇・芦北方面などの案内板の設置、4カ国語表示での案内板でございます。あるいは八代地域でのスポーツ拠点づくりなどの取り組みについての推進状況を書かせていただいております。

18ページの中ほどに、産業分野について書いておりますが、1つは物産ブランドを強化する取り組みのほかに、ここに書いております農家民泊とか農家レストランなどの「くまもと型ツーリズム」の取り組みが、各地でかなり活発になっております。

18ページの4)としまして、住みやすい熊本の実現ということで、定住人口をふやすような取り組みでございますけれども、18ページの一番下に「ふるさと回帰フェア」、これが東京・大阪で行われております。そこに熊本県として、あるいは天草市と一緒にになって出展をいたしまして、定住者の呼び込み等を行つたところであります。

19ページに、市町村における定住促進策として、熊本駅西土地区画整理事業におけるコミュニティ住宅の着手、それと熊本市の市街化調整区域における住宅立地規制の緩和について書かせていただいております。

最後に、⑥として県民運動の展開でございますが、一番最後のところでございますけれども、県北の菊池川流域の人の流れに大きなインパクトを及ぼす、鞠智城の国営公園化の推進に向けた取り組みについて、シンポジウム、フォーラム等の開催の状況を御紹介させていただいております。

以上でございます。

○小林交通対策総室長 次に、20ページ目でございます。

阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善でございますが、先ほど部長の御説明もありましたが、空港へのアクセスバスの高度化を図る第一歩としまして、10月1日から28日の間、熊本駅から中心部を通らず空港への直通バスを走らせる試験運行、及びJR豊肥本線の光の森と肥後大津の各駅から、空港へのバスを走らせる試験運行を行つたところでございます。あわせて、乗車したお客様に対してアンケートをとるなどのニーズ調査も実施したところでございます。

現在、内容については取りまとめ中でございますけれども、熊本駅から空港へのリムジンバスにつきましては、10分程度の時間短縮効果があつたということ。さらに、シャトルバスにつきましては、時間帯によりましては、

1台10人以上のお客さんが乗るような反響のある路線もございまして、今後は、20年度以降、ルートの絞り込みでありますとか、採算性のとれるルートはどういったものかといったことについて研究して、さらなるスピードアップの方策、さらには反響の大きかったシャトルバスについては、早期の営業運行も視野に入れて、さらに既存バスのリムジンバスの高度化も含めて検討してまいりたいと考えております。

具体的には、お手元の資料編でございますけれども、資料の2、実施結果について記載してございます。かいつまんで御説明いたしたいと思います。資料の2でございます。

この四角の枠の中でございますが、試験ルートの利用者総数、利用者総数は610人ということでございました。その内訳につきましてはここに書いてございますが、下のほうの表を見ていただきますと、空港リムジンバスの実施結果として、それぞれ全日または平日、さらに土日祝日の平均時間を書いてございます。

例えば、産業道路・国体道路でありますと、全日で48分、既存のリムジンバスで56分ですので、まあ時間の短縮を図れたということでございます。ただし、この下の表を見ていただきますと、例えば最短で40分とか、最短で37分というものがございますが、時間帯によって大きな誤差が、誤差といいますか差がございまして、やはり渋滞による影響というものが大きな課題となってくるということがわかつってきたところでございます。

次に、空港シャトルバスにつきましては、時間的なぶれは、ほぼなく、大体、光の森から24分、大津駅からは15分程度といった実施計画になっております。

次のページをごらんいただきますと、今後の取り組みとしましては先ほど申し上げたとおりでございますが、既存リムジンバスの高度化も含めた上で、来年度の検討、さらには、

実現性の高いものからの早期の実現を図ってまいりたいと考えております。

利用者の声につきましては、御参考で幾つかいつまんで書いておりますので、ごらんいただければと思っております。

以上です。

○守田観光物産総室長　観光物産総室でございます。座って説明させていただきます。

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いたします。

25ページをお願いいたします。

新くまもと大型観光キャンペーンの実施でございます。今年度は、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、2期に分けて展開をしておりますが、夏秋の巻に引き続きまして、12月1日より新たに冬春の巻を展開しております。冬春の巻のパンフレットにつきましては、先生方のほうにお送りさせていただいておりますし、今回も置かせていただいているところでございます。

このキャンペーンポスターにつきましては、JR西日本、JR九州の協力を得ながら、JR主要駅400カ所に掲示をいたしております。また、県内観光施設にも掲示をしております。

また、このパンフレットにつきましても、JR九州の主要駅、高速道路のサービスエリア、さらに関西以西の道の駅を中心に、約300カ所に配布をいたしまして、多くの方々に自由に手に取っていただけるようにしております。

さらに、九州・山口一円にテレビを活用しましたキャンペーン情報を発信をしたり、福岡都市圏の夕刊、それから全国の時刻表、それから、民間の雑誌等にキャンペーン情報を掲載するなど、宣伝活動を行っているところでございます。

また、くまもとの「本物」の持つ魅力を伝えるということで、熊本観光のイメージアップを図ることを目的に、今年度創刊をいたしました季刊誌「くまもと時間」につきましては、②にありますように、11月1日に発行しました第2号となる秋号での県内各地域の温泉に引き続きまして、12月末発行予定の第3号となる冬号では、県内のグルメ料理を特集することとしております。これもキャンペーンパンフレット同様、関西以西の道の駅、福岡都市圏、県内観光施設等300カ所に配布することといたしております。

26ページをお願いいたします。

④その他の主な活動についてでございますが、昨年に引き続きまして、10月5日から8日にかけて、大阪府豊中市「せんちゅうパル」で熊本県の観光と物産展を開催し、4万5,000人の方に御来場をいただきました。また、福岡・広島地域の旅行会社、マスコミ関係者に、実際に本県に来ていただきまして、地域の観光関係者と意見交換を実施します、出張版熊本観光マーケットにつきましても、それぞれ、八代地域、菊池川流域地域において、旅行会社やマスコミ関係者との意見交換を行ったところでございます。今後の誘客政策に生かしていきたいと考えております。

27ページをお願いいたします。

次に、(2)九州観光推進機構等と連携した活動の①旅行商品開発でございます。

九州観光推進機構が平成17年から3年をかけまして、県境を越えたテーマ性のある広域的な観光ルートモデルを作成し、東京・大阪・名古屋・福岡の旅行代理店等に提案してまいりましたが、本年で150ルートの完成を見たところでございます。そのうち、本県関係が71ルート選定をされております。今後一層の商品化の動きを進めてまいります。

28ページをお願いいたします。

④関西圏地域でのPRについてでございますが、JR西日本の車内等で自由に手に取れ

るJR西日本のPR誌「旅こよみ」の11月号に、「五足の靴」を舞台といたしまして天草を掲載するなど、関西圏でのPRに積極的に努め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 資料の29ページでございます。

(6)の新幹線新駅周辺の整備についてでございますけれども、記載にほとんど変更はございませんけれども、9月議会で御報告申し上げましたように、現在、田崎、春日、段山の3陸橋の撤去のために、迂回路の整備等を進めているところでございますが、特に田崎陸橋につきましては、現在、来年の正月の元旦及び2日の深夜に、迂回路となります仮陸橋の据え置き工事を行う計画で、JRと調整を進めているところでございます。

次のページでございますけれども、幹線道路の基盤整備でございますけれども、この中で、平成22年度末の新幹線完成までに整備を進める計画でございます②、③の春日池上線、それから、④の熊本駅北部線、⑥の熊本駅城山線、それに⑦の熊本駅帶山線の4路線の用地につきましては、11月末現在で約92%になっておりまして、残る用地の取得に全力で取り組んでいるところでございます。

以上でございます。

○井手順雄副委員長 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。何かありませんでしょうか。

○上田泰弘委員 小林室長、済みません。さつきリムジンバスのやつが出ていたんですけども、平均1日、これは資料2のほうなんですが、平均1日2.1人と書いてあります、これは想定の範囲内ですか。多いですか、少ないですか。

そしてもう一つ、このリムジンバスは大型

ですか、それとも小型で運行されておるんですか。

○小林交通対策総室長 2.1人という数字は、現在の既存のリムジンバスが14.7人であることから考えますと、確かに少ない数字ということになります。これはまだ実験段階ということで、しかも駅発というのは、実際新幹線開業後、駅周辺のまちの整備を含んだ後の採算ベースというのを考えておくべきかなというふうに考えておりますので、これについてはこのようなものかというふうには考えております。

バス自体につきましては、通常リムジンバスに使っております形の大型のバスを使って運行したところでございます。

○上田泰弘委員 じゃ、実際、全線開通して、その整備が進めばふえるだろうというふうに理解すればいいわけですね。

○小林交通対策総室長 そのように考えております。

○井手順雄副委員長 ほかにございませんか。

○大西一史委員 今のに関連して、熊本駅と空港間のリムジンバスの利用状況、今お話をありましたけれども、効果としては、10分程度の時短、まあルートによってでしょうけれども時短と。これ、全部のルートでというわけではないんですね。

○小林交通対策総室長 こちらに書いてございますけれども、平均、この既存バスがそれぞれ真ん中の表に書いてございますが56分、全日で56分、平日58分、土日祝日で53分ということでございますけども、これはおしなべて、大体、各ルート10分程度の短縮にな

ったということでございます。

○大西一史委員 そういう短縮効果、それからまた、時間帯によっては、1台平均10人以上の利用者が得られたみたいな話も出て、私はこの利用者の声を聞いていて、やっぱり、もっと周知される、例えば光の森のところあたりを読んでみると、もっと周知されると、必ず利用者がふえるよと。恐らく、多分潜在的に、どのルートあたりが一番潜在的に需要が多いかというふうなターゲットの絞り込み、これはやっぱり交通事業者の方々から見ても、非常に重要なポイントになると思うんですけども、それぞれのルートをやってみた中で、一番そういう意味では効果が出そうなところ、それから、効果が薄そうなところというのは、どことどこなんだろうかというのは、現時点でわかることでしょうか。

○小林交通対策総室長 時間的な段階というものを考えていくべきだと思いますが、今回の調査でわかりましたのが、豊肥線沿線に非常に早期に実現すべき需要があるなということがわかつてきましたと思っております。特に、大津周辺ですとビジネスマンの利用が多かつたそうでございまして、最近、空港周辺にたくさん産業拠点ができていますので、そうしたところの需要が大きいなと。あとは光の森周辺のやはり住宅街、ここら辺の需要が多そうだという感じはしております。

効果が薄いといいますか、駅からのリムジンバスについては、先ほど申し上げましたけども、今後の需要というのを見ながら、この中でも国体道路、白山道路、けやき通りありますけれども、もう少しこら辺の需要のあるなしについては、事業者とよく研究したいと考えております。まだ最終結論は出していないというところです。

○大西一史委員 まだわかつてないという

ことですか。

○小林交通対策総室長 はい。

○大西一史委員 恐らくこういう調査をされて、少し見えなかつたものが見えてきた部分も多分あると思うんですが、今後こういう実証実験というか、試験運行みたいなことというのは、まだ続けていくつもりであるのかどうなのか。

○小林交通対策総室長 現在の段階では、まずルートを変えるだけの実験でございますので、この先はまだ想像でございますけれども、実現できそうなものについては、例えば豊肥線からのシャトルバスについては、実現に向けての検討に入るべきなのかなと。それ以外の駅からのバスにつきましては、ルートの絞り込みでありますとか、後はもっと機械的な優先策がとれないか、こうしたことを織り込んだ上で、今後実験するかどうか見きわめが必要かなと考えております。

○大西一史委員 今、それぞれお話がありましたけれども、今実現可能なものというか、需要が高そうな、例えば先ほどもあった光の森であるとか、そういったところの豊肥線沿線関係の需要であるとか高そうなところは、早くこの実験段階から次のステップに進むと。逆に、まだまだ見えないところに関しては、これからもう一段の実験をするとか、そういう何か時間的に、あとルート的に、もう少し絞り込みをして、その利便性が高まるように、やっぱり急ぐべきだらうと私は思います。

新幹線が開業云々という前に、既に潜在的な需要があるんであれば、これは交通事業者の方の事情もあると思いますが、やる必要があるというふうに思いますので、そこはちょっと次の委員会ぐらいでも、何となく方針が

もう少し見えてくれば、県民の皆さんにも周知できるし、いいのではないかなというふうに思うんですが、それはどうですか。

○小林交通対策総室長 新幹線の開業を見据えまして、工程表的なものができればと考えておりますので、検討してみたいと思います。

○大西一史委員 よろしくお願ひします。

○平野みどり委員 今の関連なんですが、この結果を見ていて、やはりリムジンバスでの空港へのアクセスというのはかなり厳しいなというふうに思ったところです。

大西委員おっしゃいましたように、鉄道のほう、これを実現させるようにしないといけない。その際に課題になるだらうと思うのは、普通の一般客の方たち、旅行者の方たちというのは、やはり荷物が結構多いので、どれくらいの方たちが、どういった車両に乗られるのか、そういう部分で混みぐあいとか、そこら辺なんかも考えないといけないだらうなと思います。

それと同時に、新水前寺駅の結節はこの開業に間に合うというふうに考えてよろしいんですか。それによっては、中心地へのアクセスがかなり保障はされるんですけども、そうでない場合は使いにくくなという部分もありますので、そこら辺は、ぜひとも全線開始に間に合うような形でのアクセスの保障というのが必要ではないかなと思うんですけども、いかがでしようか。

○山本都市計画課長 新水前寺駅の結節事業につきましては、新幹線の開業時に間に合わせます。

以上です。

○平野みどり委員 よろしくお願ひします。

○井手順雄副委員長 ほかにありませんか。

○堤泰宏委員 リムジンバスとシャトルバスの区別も私はつかないのですが、まず空港リムジンバスの時間が書いてありますね、48分とか56分、それから一番長いので66分ですか。空港シャトルバスは光の森駅から24分と、熊本駅から光の森駅まで汽車で何分かですね、これ足すとどれぐらいになるかなと思います。

最初、大体30分以内で新幹線熊本駅から空港まで行くのが一番目標であったようなことを聞いております。小宮部長の説明の2ページですね、上から1行目、「中長期策としては、昨年度に最も可能性のあるアクセス手法として絞り込んだ豊肥本線の延伸について」、今JR九州との協議をしているというようなことに受けとめられるとですが、新幹線の開通はわかっておるわけですから、このバスの時間を見てみると、とても30分というのは不可能ですから、どうせ中長期策としてはというふうに書いてありますので、なるべく早くこれを進められたらいかがかと思いますが、どんなふうな進捗状況でしょうか。

○小林交通対策総室長 豊肥線の延伸につきましては、一番可能性が高い中長期策として現在検討しておりますけれども、鉄道単体として考えますと、なかなか運営に黒字が出るという数字に、実はなっておりませんで、沿線の開発による需要の増、こういった可能性については研究してまいりました。

ただし、まだ具体的に、沿線開発をどうするかというところまでは像が描けておりませんで、もう少し時間がかかるのかなというふうに考えております。引き続き検討していきたいと思っております。

○堤泰宏委員 光の森の周辺に、区画整理事業を住宅供給公社中心にやりましたですね。

郵便局もできましたし、いろんな施設ができて、非常にあそこは人気があります。土地の、宅地の坪単価当たりも非常にそよりも高い。非常に発展方向にあると思います。

今、課長の御説明の中で収支のお話がありましたけれども、あの沿線は、光の森周辺と変わらず、非常に発展しやすい、光の森よりも景観的に考えますならば発展しやすいと。逆に、国体道路の延長上と恐らく交差すると思いますので、市内とも何か近いイメージがありますので、採算性あたりも、前向きに何らか施策をされてみたらいかがかなと思います。

やっぱり30分という目標を立てたならば、是が非でも熊本県のために考えてください。州都の問題とかいろいろ出ております。いつもいつも熊本県は置き去りにされっぱなしでありますので、ここは一発、積極的に打って出るというような姿勢を、ぜひ見せていただきたいなと思います。いかがでしょうか、その周辺開発に対する意気込み等は。

○小林交通対策総室長 周辺開発は、県庁内関係部局とよく調整して考えていかなければいけない問題ですが、1つは、肥薩おれんじ鉄道でもそうですけれども、決して運営して赤字を抱えるような鉄道をつくってはならないという基本がありますので、しっかり関係部局と打ち合わせしてまいりたいと考えております。

○堤泰宏委員 赤字にならぬとですか。

○小林交通対策総室長 採算を当然見た上で検討してまいります。

○井手順雄副委員長 ほかにございませんか。

○大西一史委員 ちょっと、JR九州の、要

は豊肥本線の延伸について今話題が出ました。中長期策として最も可能性があるアクセス手法として絞り込んだということだったわけですが、先日皆さん御承知のとおり、JR九州の方に要望にいった際には、JR九州の幹部の方から、専務から、非常に実現性は厳しいというような言い方をされた。ところが、今の部長の最初の御説明の中では、JR九州等の意見を踏まえつつということで、事業者が事業の実現が厳しいと言っているのに、県としては非常に可能性のあるアクセス手法として絞り込んだと。この辺は非常に矛盾しているんじゃないかなと思いますが、どうですか。

○小林交通対策総室長 先ほどからの御説明でも申し上げておりますが、現在の開発をもとにしない需要ということでは、JRの専務が言いましたとおり、需要面では厳しいということになっております。そういう意味で、周辺開発を含めなければなかなか実現が厳しいという状況がございますので、それを含めてのJRとの協議ということになってきております。

○大西一史委員 ということでは、JR九州が今の、ただ単純に豊肥本線を空港まで延伸することには難色というか、ほとんどノーだというようなことだけれども、周辺開発を含めれば可能性としてはあるというふうに言っておられるわけですか。

○小林交通対策総室長 現在まだ周辺開発の具体的な姿が見えておらないもんですから、そこで可能性があるというところまでの意見ではございません。そういうものが出て、もし採算が合ってくれば、恐らくは前向きな姿勢も出てくるかなと思いますが、現段階ではそういうことではございません。

○大西一史委員 ということは、全く前向きな姿勢ではないというふうなことが現時点で言えるんじゃないかなというふうに思っています。やっぱり、JR九州さんがその気にならなければ、延伸なんて不可能なわけであって、それは買い取って、何か別に単独で路線をつくって乗り入れれば、それは運行会社つくっての話は別ですけども、そんなことも考えられないわけであって、やっぱり、どうやってJR九州さんが採算性を持ってやってもらえるのかということがないと、これはいつまでたって中長期策、中長期策と言っておいて、スケジュールも示されないしわからないですよ、どこまでが中期で、どこまでが長期なのか。

JR九州あたりは、当然、今からいろんな開発がありますけれども、この空港とのアクセスだけじゃないはずですが、やっぱりいろんな、阿蘇方面との連携であるとか、そういういろんな可能性も含めて検討してもらうということを、もっとこちらからもアプローチをすると。ただし、財政的には県もそんなに支出できるような状況ではないわけですから、当然JRの中でかなり投資をしていただくように持つていけるように、JRさんにもぜひ地域に密着した企業として、御努力をいただけるようにお願いを県としてもしていただきたいということ。

それともう1つは、やっぱりこの前、富山のライトレールですかね、LRTを乗車しましたけれども、あれは、それこそJRが廃線するよというふうに言った路線を、市ほうが引き受けますという形で運行をしたというふうに、視察の中ではお話をされていて、しかも便数がふえた、LRT化することによって非常にそういう運行コストも安くなったということで、そういう可能性もあるんではないかなというふうに思うんですが、そういう検討というのはされる可能性はないんですか。例えば、豊肥線をLRTにするとか、例

えですよ。

○小林交通対策総室長 まず、先ほど最初におっしゃられましたJRとの協議につきましては、JR側のほうからもさまざまな可能性について提案をさせたいというふうに思っておりますので、そこらを詰めて協議をしてまいりたいと思います。

LT化については、豊肥線のLT化という議論は出ておりません。

○大西一史委員 この前乗ってみて思ったんですけれども、ああ、こういうやり方というのもあるんだなということは、手法としてはある。後は、もちろんそれはいろいろやるにしたって、相当問題があるなというふうには思いますが、そうすると要は乗りかえなしで行けるかどうかなんですね、アクセスのよさというのは。そして運行時間がいかに短いかということですから、そういうところを考えると、そういう鉄路線としては、今既存の鉄路線の豊肥本線を軸に、プラス・アルファでいろんなオプションを考えていくということですね、やっぱりJRとも協議しながら。

これはだめ、あれはだめというんじゃなくて、これはどうだろう、あれはどうだろうというような形で検討していかないと、全くこの話は議論だけであつという間に終わってしまうと、過ぎ去ってしまうというような気がしますので、その辺をもっと具体化をして、県民に示していただきたいというふうに思います。

難しい課題でありますけれども、これは要望しておきますので、よろしくお願ひします。済みません、長くなりました。

○早川英明委員 今、大西委員のほうからも出ましたが、それぞれ関係機関の連携ということでこれにうたってあります、まず県独自じゃできません。ここにもJRもあります

けども、熊本市含めですよ、富山の例がございましたけども、関係の沿線市町村との連携のぐあいはどんなふうですか。私はそこが一番大事だろうと思います、路線にしても経費面にしてもですね。

○小林交通対策総室長 実は、沿線の市町村を巻き込んでの議論にまでにはまだ達しておらないんですが、JRとの間では、先ほど大西委員の質疑にございましたけども、定時性を確保する空港アクセスはどうあるべきかということについて、今、的を絞って議論をしておりまして、そうしたことについての議論に市町村もしっかり巻き込んでこれからやつていきたいと考えております。

○早川英明委員 ぜひそうしてもらいたい。

○竹口博己委員 済みません。今アクセスの問題とか採算性の問題が議論されている。とても大事なことだと思いますが、もう一方でこの新幹線に絡む議論で大事なことは、いかにして多くの人を熊本に引き込むかという、この対策でいろいろ取り組んでおられる内容はよくわかります。

さっき部長のほうからも、効果的な情報発信をして熊本の認知度を高めていきたいという一言があつていただきましたけれども、梅本課長、世界遺産のことを先ほど報告しておられましたが、これに具体的に取り組むのは課長のところですか。

○梅本地域政策課長 教育委員会を中心に世界遺産の登録の仕事がなされておりますけれども、新幹線くまもと創りの位置づけもしながら、地元の機運の醸成とか、あるいはほかの県との、長崎との連携とか、そういうの取り組みを今行っておるところでございます。

○竹口博己委員 どう考えても、熊本に多く

の人を呼び込む大きな要素に、観光行政、観光戦略というはあると思うし、これは自信を持って進められる、他県にないうちの持ち味だと思うんですが、最近ですよ、この世界遺産というのが議論のテーブルにのっかり始めたのは。情けないといえば情けない。でも、ないよりあったほうがいいし、恒常に多くの人を熊本に引き込むためには、豊富な観光資源を生かすということは欠くことができない。これに成功すれば、採算性とかなんとかと議論せぬでも、ありがたい議論ばかり始まる、人が来ぬことには話にならぬという、アクセス一つ議論するにしても、採算性を議論せぬと前に進まぬというそういう状況でしょう。

そこで、私は非常に不満なのは、この世界遺産への取り組みというのはとても大事なことですけれども、具体的にどのセクションが、それに腕まくりして取り組んでいるかというのがよくわからぬのです。それで、今、教育委員会というのもぼろっと出たし、その委員会で私は何度もこれを言ってきた。

じゃ、たまたまだけど、梅本課長にお尋ねしますが、阿蘇、これは世界に誇る阿蘇、これが富士山と並んで世界遺産登録にほど遠い距離がある。それは何だと分析しておられですか。

○梅本地域政策課長 世界遺産登録の議論が今にわかつに全国でも出てまいったのは、暫定リストが次第に世界遺産登録のほうに移行しまして、暫定リストの件数が少なくなったことが1つございます。

現在、9件が暫定リストに載っているんですけども、その暫定リストの件数をふやしたいという文化庁の動き等があって、それに呼応して各地の暫定リスト入りの動きが活発化していると認識しております。来年中には審査を終えまして、暫定リストの選定まで文化庁で行われると聞いておりますので、勝負

の時期というのはそれほど長くないんだろうと思っております。

今、阿蘇の件につきまして御質問がございましたけれども、今回の阿蘇の草地景観を中心とした文化景観をテーマにして、火山との共生と文化景観として、改めて自然遺産ではなくて文化景観ということで申請を、教育委員会のほうで地元市町の意見も取りまとめて申請をしているわけでございます。

○竹口博己委員 その文化的景観に切りかえたといいますか、それは取り組んでいる中で出てきた知恵だと思いますけど、自然遺産としては難しいという意識に立ったから、そういう知恵が出てきたということでしょう。

何で、リストアップする件数が狭められたから、阿蘇が世界遺産に認知される確立も薄くなつたという話、それは世界一のカルデラですよ。だから、どんなに件数が絞られても、阿蘇がリストアップされても、だれも異を唱える人がいないその阿蘇や富士が何で論壇に上がってこないのかというの、行政としてシビアに受けとめなきやいかぬ。

例えば、富士山は昔は歩いて登っていたんです、5合目まで。吉田口というのは非常に繁盛していた。今はだれも歩いて登ってこぬ。あの参道というのは草が生えて、それこそ途中中に茶屋というのがあって、それが廃墟となって、残骸となってそれをどう撤去するかが一つの大きなネックだと。

それで、行政が撤去するわけにいかぬ。持ち主に撤去命令出そうか出すまい、出してもどうせ山に登ってきて持ち主が撤去するはずがない、どうしようかと、そういう状況です。つまり、それに取り組む行政サイドの熱意のなさが今日の結果を生んでいる。

たまたま、熊本は新幹線が来るというんで、さあ人を寄せるためにはどうしたらいいかというんで、阿蘇を世界遺産にとか、三角西港をどうしようかという議論が出てきたことは

一步前進でいいことですけれども、もっともっと行政としての取り組み次第では、すばっと阿蘇の世界遺産というのは8割。それは石見銀山などに比べれば、同じ産業遺産のシンボルとしての万田坑のほうがうんと優れているというふうに、私なんか何回もあそこを見て思っているんですけど、そういう俎上になぜのぼらないかという裏には、県や地元自治体の怠慢がある。そう思えてならないので、今ここでこれを議論しても始まらぬのですけれども、だけど避けて通れない観光資源を生かす策ですから、そこらもひとつ、阿蘇のふもとからばかり阿蘇を眺めていないで、ちょっと離れたところから阿蘇全体を眺めてみると一目瞭然、何に取り組めば世界遺産をかち取る最短距離なのかというのは見えてくると思いますので、その発想の転換をぜひ提案をして、終わります。

以上です。

○井手順雄副委員長 要望で。

○竹口博己委員 要望。答弁は要らぬです。

○井手順雄副委員長 ほかにございませんか。

○平野みどり委員 随分角度の違う質問になるかと思うんですが、この前の新幹線対策特別委員会の視察で、富山、金沢のほうに行きました。私がいると必ず、議会事務局のほうでも私が乗れるバスをできるだけ調達をしてもらうわけですけれども、ないところもあります。ない場合は別行動なんですが、ああいったリフトがついているバスが熊本にないということで、これから団塊の世代の皆さんたちも旅行されますし、高齢者の方も結構旅行をされるんですけども、そういう意味での観光戦略として、せっかくUDと本県が言うのならば、その車両があつてしかるべきなん

ですけれども、なかなか調達ができない。

「旅のよろこび」さんという、個別に名称を出しますが、障害者や高齢者の方たちの旅行を企画されているグループがあり、団体があるんですけども、ここにいろいろ引き合いがあって、それぞれ皆さんたちがこういうふうな旅行をしたいということに応じていらっしゃるんです。そういった団体も、車両がないことをすごく不思議に思っていらっしゃるし、困っておられます。

他県からそういった方が来られたり、旅行代理店が手配するときに、本県のバス事業者が一台も持っていないということであつては困るんですが、現状は、小さいバス会社から大手の観光バス会社までありますが、所有に関しての状況の把握はしておられますか。それについてまず、どこがおわかりなのか。

○小林交通対策総室長 先月の出張の後、九州管内のリフトつきバスの状況について調査いたしました結果、福岡県内では、西日本鉄道を中心にかなりの台数を保有されておる、西日本鉄道、JR九州等で17台といったことになっておりました。熊本につきましては、あいら観光で1台持っているということだそうでございます。その他、大分、宮崎で、それぞれ県が約1台ずつぐらい、鹿児島につきましては4台ぐらいある、九州内で全体では24台という調査結果でございました。

○平野みどり委員 ありがとうございます。

あいら観光さんは菊池のほうにあるバス会社ですけど、私も一度民主・県民クラブの視察で使ったことがありますけれども、UDの県というのにこの台数というのは情けない話ですよ。ですから、産交さんあたりにもしっかりとこういった戦略を、観光戦略という形で打ち出している本県ですから、所有していたくように働きかけをぜひお願いしたいと思

います。いかがでしょうか。

○小林交通対策総室長 出張の視察の後に、九州産交さんにつきましては、具体的にこのようなバスがあったということを伝えて、導入の働きかけも今後していきたいと考えております。

○平野みどり委員 お願いします。

○井手順雄副委員長 ほかにございませんか。

○大西一史委員 ちょっと2つ。1つは観光についてなんですけれども、27ページ、先ほどの九州観光推進機構と連携した活動ということの中で、旅行商品の開発を全部で3カ年で150ルート完成させて、そのうち本県関係が71ルートということなんですけれども、このルートの利用者数というか、その辺はどういう状況なのかをちょっと教えていただければと思います。

○守田観光物産総室長 150できまして、これは先ほど申しましたように、まだ商品化しているものは非常に少のうございます。その中で、本県で商品化されまして、一定の数字が出ているものを幾つか申し上げますと、平家落人伝説というのがございます。宮崎や熊本と連携したモデルケースでございますが、1,687人でございました。それから西南戦争ということで組ませていただきましたもので841名、それからザビエルと聖体の天使と離島めぐりということで350名等々、幾つかの具体的な成果が出ているところでございます。

○大西一史委員 今ちょっと聞いただけでは、少し地域というかエリアが、大体はこの辺かなというのはわかりますけれども、どの

辺が評判がよくて、どの辺がそういうニーズがあるのかというの、意外と地元の人たちにとってわからないところがあるんです。

例えば、今のルート、幾つか御紹介いただきましたけど、こういう71ルート選定されたうちの幾つが商品化されて、そのうちの内容としてはどんなテーマで、それに対してどのくらいの観光客の推移があってというのは当然押さえられておると思いますので、その辺の資料もやっぱりつけて、参考までに私たちいただければ、なるほどと、こういうところに県外のお客様は注目をしているんだとか、やっぱりそういう何というか、ターゲットがわかると、私たちももっとPRが逆に外に向けてしやすい。このツアーを使われればすごくいいですよとか、やっぱり県外の皆さんに知っていただくようにするためには、そういう分析というかデータというのを、もう少し戦略性を持って出していただきたい。

いろいろ「KANSAI戦略」ということでやられているのはいいけれども、お客様が、関西だけじゃなくて、全国各地からやっぱり来ていただくように、いいものがあればどこというふうに限らず来られますので、当然新幹線を利用して来ていただくということは、これは疑問がって、この委員会の中で議論されていますけれども、その辺もぜひもっと詳細なデータを出していただきたいということを、ひとつお願いをしておきます。

それと、済みません、もう1点ごめんなさい。

これはこの委員会、この前もいろいろと要望活動の中で話をしました。JR九州にも話しましたが、例の肥薩おれんじ鉄道ですね、これについて先日の、きのうの新聞だったか、おとといの新聞だったか、関係市町村から県へ要望が上がっていると。財政的な支援をお願いしたいというような要望が上がつておると。また、県の収支の見通しの悪さがそこで指摘をされて、だから県は支援すべき

だというような趣旨だったかというふうに思いますが、具体的に、肥薩おれんじ鉄道、今、非常に厳しい状況になっている中で、県としてどういう支援を、今後、検討するということで安田副知事が答えたというふうなことを新聞記事では書いてあったことを私は見ましたけれども、どういう支援をするつもりなんですか。

○小林交通対策総室長 昨日、八代市長以下、県議会の議員の方々がお越しになって、安田副知事のところで要望書を受け取らせていただきましたけれども、安田副知事のほうから申し上げたのは、19年度の赤字については、熊本県側については、会社の内部留保金での対応が可能ということで、20年度早々からの特段の具体的な財政支援というのではなくないだろうということでございます。

その一方で、国でありますとかJRに対しては、抜本的な、おれんじ鉄道が継続できるような対策について要望しております、国のほうでも与党のプロジェクトチームのほうで何らかの検討がなされているというふうに聞いておるところでございます。その状況を見ながら、20年度以降、さらに発生するであろう赤字に対しての対応を検討していくということでございまして、今、具体的にこういった支援をするということは決めておりません。

○大西一史委員 今のお話によると、内部留保をとりあえず切り崩すことによって、今年度の赤字についてはクリアできる。しかし、内部留保も限りがありますので、しかも内部留保を切り崩すこと自体が、私は非常におかしな状態であると、やっぱり経営状況としては極めて不健全な状況であるというふうに、私は言わざるを得ないと思うんです。

その上で、県としてこれからまた考えますということですけど、ある程度やっぱり、県

の財政も厳しい中でやっていかなければならぬという状況の中で、どういうふうな支援をしていくのかというのは、ある程度想定されるべきだと思いますし、しかるべき時期、しかも20年度といったらまた、1年なんてすぐあつという間に来ますから、それを考えればそういう悠長なことは言っておられないんじゃないかというふうに思いますけれども、具体的なそういう財政的な支援も含めて、検討をするということを考えておられるんですか。

○小林交通対策総室長 おれんじ鉄道の創設の時期に、市町村とあと県との役割分担というのを決めております。おれんじ鉄道が赤字になった場合に、それぞれそのときに決めた方法によって、何らか財政的な支援も含めて支えていくということにしておったわけですけれども、現在、だんだん内部留保がなくなる中で、具体的に財政支援をどうする——財政支援といいますか、支援をどうするかということについては、来年度に向けてしっかり検討してまいりたいと思っております。

○大西一史委員 それは財政支援も含めてということでいいですか。

○小林交通対策総室長 財政支援も一つの方法として考えていきたいと考えております。

○大西一史委員 そういうことで非常に、ちょっと先々の見通しも厳しいという中で、関係市町村からすれば、やっぱり県の出資見通しが甘かったというふうに言われているわけです。しかし、本当に、県のほうは、いやそうではないよ、市町村も一緒になって考えて決めたじゃないのというようなことになって、まあ押し問答になるような話じゃいけないわけでして、やっぱり早く手を打たなければならない。

そして、JR九州に対しても、例えば今、赤字路線だけをやっぱり切り離してあるわけであって、例えば熊本一八代間であるとか、川内一鹿児島中央間であるとか、そういった路線についても、ぜひトータルで考えて運営を、例えば経営なりなんなりを委譲するような方向性というのも、やっぱりお願ひしていくべきじゃないかなというふうに思うんですけども、最後にどうでしょう。

○小林交通対策総室長 新幹線の開業に当たっての地元での役割などを当時決めたわけでございますけども、そうした大きな当時決定したことについて変更するかどうか、その必要性も含めて、抜本的にまた国に対して検討を求めていくということになろうかと考えておりますが、現在、具体的にどういったプランでということはなかなか申し上げにくいなというふうに考えております。

○大西一史委員 わかりました。要は、だから今までの状態だけではだめだと、やっぱり国に対してもう一回、最初の取り決めはそうだったんですけども、現実としてなかなかそうは、赤字路線を引き受けても並行在来線の問題といいのはそうはうまくいかないと、だからもっといい形で解決できるようにお願いをするということも、大きな政治的な動きの中でやっていかなければならぬことだと私は思います。

そうしなければ、肥薩おれんじ鉄道だっていつまでこの状態続けるんだと。県だって財政出動ができない状況にあるんじゃないですか。肥薩おれんじ鉄道がつぶれる前に県がつぶれるんじゃないかというような危機的な状況にあるわけですから、その辺については、それは御都合主義だと、国のほうから見れば言われるかもしれないけれども、現状としてじゃどうするんですかということを考えれば、やっぱりお願ひをしていくということに

尽くるんではないかなというふうに思いますので、その辺の余地もきちんと残しながらやっていただきたいと思います。お願いします。

○井手順雄副委員長 ほかにございませんか。

○平野みどり委員 ちょっとお尋ねですが、今のとちょっと関連すると思うんですが、南阿蘇鉄道のDMV化、これはどういった経緯なんでしょうか。南阿蘇鉄道の車両が老朽化して、ディーゼルは新たに入れられないというようなことと関連があるんでしょうか。

○小林交通対策総室長 南阿蘇鉄道でございますけれども、もともと、南阿蘇鉄道も、今トロッコ列車を走らせたり、なかなか営業面で頑張っておるんですけども、厳しい状況に悩んでおられる。そこで、当時、もっと可能性はないのか、さらには新幹線づくりとかがあって、南阿蘇鉄道をもっと活用できないのかということを考えたときに、ちょうどJR北海道で開発したDMVという技術が目の前にありますて、それを大観光地である阿蘇地域に走らせたら、大きな成功をするような交通機関になるんではないかと、そういう発想で始めた事業でございます。

○平野みどり委員 それで、今後の見通しとして、採算性の部分も含めて、DMVが実現可能なのか、それとも例えば、今、おれんじ鉄道はディーゼルですけれども、本当だったら、あそこは電車でよかつたんだろうと私は思うんですが、そのおれんじ鉄道のを高森に持ってきて、そしておれんじ鉄道は電車にまた戻して、そして新たにここで事業をやってくれるところというのを募ると、国内外を含めてそして募って、あれだけ景観がいいですし、ヨーロッパあたりの電車の会社だと、あれだけのニーズがあれば、十分に活用ができる

るし採算が合うというふうに言っているところもあるわけですから、そういった根本的に考え直してみると、どういった部分は、可能性としてはないのでしょうか。どうでしょうか。

おれんじ鉄道の車両を高森に持ってくるとかですね。南阿蘇、要するにあそこは結局ディーゼルが老朽化して入れられないから次どうしようということも、一つDMVを考えたきっかけになったらうと思うんです。

○小林交通対策総室長 必ずしもディーゼルカーの老朽化とDMVとは、直接結びつかないというふうに考えておるんですけれども、当然、DMVの話からさせていただきますと、乗車人数も大きいディーゼルカーとは異なりますし、通勤列車としてDMVというのは何十人も乗れるような乗り物ではありませんので、役割分担あるのかなというふうには考えております。そういった意味で、ディーゼルの代替としてDMVを入れるという発想は、今のところ持ち合わせていません。

○平野みどり委員 残すということは、ディーゼルとして——済みません。

ただ、今の車両もかなり老朽化はしてきてるんでしょう、南阿蘇鉄道。しばらく十分活用はできるということでしょうか。

○小林交通対策総室長 済みません、そこは情報をちょっと今持っておらないんですけれども。

○平野みどり委員 そうですか。

○山本秀久委員 今まで黙って聞いておったけれども、時の流れに応じた政策の決定をしがちです。これからそういうところはよく現状を把握しながら、時の流れに沿ったおのののなかで、大切なものをまず吟味し、計画せぬとおかしいじゃないかということだけを申し

上げておきます。

○上田泰弘委員 1つだけです。デュアル・モード・ビークルはあれでしょ、線路も走るし道路も走るというような観点からあれされているわけじゃないですか。例えば、ある駅まで行って、そこから観光ルートをデュアル・モード・ビークルでそのまま回れますよというような発想であれされたわけじゃないですか。

○小林交通対策総室長 おっしゃるとおりでございます。今現に、南阿蘇鉄道でなかなか利用客、特に観光客に伸び悩みが見えるのは、せっかく大きな観光地が横にありながら、そこに対するアクセスが若干弱いというところに原因があると思われますので、そこを解決する手段としてデュアル・モード・ビークルは活躍できると考えております。

○上田泰弘委員 逆に言えば、乗り継ぎをせぬでいいわけですね。デュアル・モード・ビークルであれば。例えば交通センターからは道路を走ってきて、ある一定のところで線路に乗るというような形で考えれば、乗りかえが全く要らないというような形でいいわけですね。

○井手順雄副委員長 ほかにございませんか。

○福島和敏委員 26ページ、守田室長にちょっと興味があるから聞きたいんですけど、出張版熊本観光マーケット、観光商談会を、実は八代でやられています。八代でこの観光の話をすると、日奈久温泉の湯ばっかりでいうぐらいで何もないんです。今度八代に多分お金かけて御招待をしてという形になるんでしょうけど、菊池川流域もそうですけども、こういうときに来られた人たちが感動して、た

くさんお客さん送りますよと言っているのか、何もないと言っておられるのか、その人たちの意見というのは集約できているのかどうか、メリットはあったのかどうか、その辺まで……。

○守田観光物産総室長 八代地域の観光マーケットにつきましては、幾つかの参加者からの御意見が出ておりますので申し添えます。これはちょっと済みません、うちの内部の話なんでちょっと……。

「五家荘は行くにはしんどいところだが、行く価値は十分ある。実際にやってみて、八代の観光がよくわかった」というのが、広島の業者。悪いのは、私の方のやり方が悪かったのでございますが、「商談会で同業者が隣同士だったんで、折り合いが悪かった」というのがありました。

それから、「八代の海産物では魅力的なものを紹介してもらい、読者プレゼントで記事にしたい。あいにく雨で写真が売れなかつたのは残念である」と。

日奈久は、「日奈久散策は、新しい旅の仕方を教えてもらったが、なかなかきついところもあると。それから、日奈久は何しろ元気のなさが気になる」というような幾つかの御意見をいただいております。

これらを総括的にまとめて、地元とは議論をしているところでございます。

○福島和敏委員 ありがとうございました。

○井手順雄副委員長 ほかにございませんか。

○九谷弘一委員 おれんじ鉄道の話が出ましたのでついでに、三角線の話をちょっと聞かせていただきたいと思います。

西港を世界遺産にという話も出ており、三角地区の、県として三角線の位置づけをどう

お考えになっているのか。

先般、去年だったか、決算特別委員会で御質問して聞いたときに、平成11年では約110万人程度の、往復で、乗車数があったと、平成17年は90万台に落ち込んだという、その後、九州商船が廃止されたというような、いろいろないきさつが来ているということ。そういったことをかんがみた場合に、恐らく乗車率はまだ落ち込んでいるんじゃないかと思っているわけであります。

その当時、100円稼ぐのに250円の経費がかかっているというようなお話がありました。そういったJRの持ち物でありますから、県がどうこうということはできないでしょうけれども、地域の足として、あるいは、先ほど世界遺産の話も出ている、そういった中での、県としての三角線に対する考え方は、どのようにお考えなのかどうか。

大変、存続をしなければならぬものを、学校通学の生徒さんを持っているところは残してくれ、ほかの方々は、もうその役割は果たしたんだぞという言い分もあるわけであります。その理由は、御承知のように57号線との交差点計画はできないわ、鉄道の、河川は2級河川をまたいで、そこで洪水の要因になっているわ、いろんな問題を起こしているのがJRであります。

そういういろいろな両面からの話があるわけでありますけれども、今、足としては、ないよりもあったほうがいいということは当然わかっているわけであります。ただ、やはり経済的に赤字まで出して、JRはどこまでそれをやるのか、その辺我々にはわかりませんので、県として、その辺、横軸の話も含めた中ですね、まあ縦軸、横軸とよく御説明されます、道路網だけが横軸じゃなくして、鉄道だって横軸に入るわけでしょうから、その辺について、どのように、今後県として位置づけをされていくのか、教えていただきたいと思います。

○小林交通対策総室長 三角線につきましては、委員、先ほどおっしゃられましたとおり、新幹線に対する天草方面への横軸としての位置づけがあろうと考えております。当然、生活交通の手段でもございますが、せんだっての横軸交通の戦略会議、ございましたけれども、その中でも三角線をどう活用していくのかというのが課題になっておりました。

JRとも、もうもろの県内のJRの活用について議論をしますけれども、やはり、三角線を天草方面への、新幹線開業後の天草方面へのアクセス手段としてどう生かすかということに対して興味を持っておりまして、そういった観点で、県の方からも活性化について働きかけをしてまいりたいと考えております。

○九谷弘一委員 ただ、申し上げておきたいのは、宇城市の三角が入っていましたが、私は宇土の方だから、宇土半島に配慮して緑川、網津、網田、それに従って高齢化率がどんどんどんどん高くなっている、網田になると30何パーセントまで上がっていっているということ。ことしの小学校の1年生の入学生は、今、17名であります。一番多いときは百何名もおったのが、17名にまで落ち込んできているということ。全部熊本の学校に通学したって、17名しかそのとき乗らないわけです。

そういう状況の中で、どうするのかという話を含めて、観光客だけでそれが穴埋めができるように乗ってくれれば、JR残して構わぬけども、それが穴埋めができないときにはどうするのかという話も出てくるわけですから、どうぞひとつこれは重要な課題として……。

土木部長もきょうお見えでありますので、できるならばあすこを4車線化して、道路を、全部並行しておるわけですから、JRと57号線は。そういう4車線化して、シャトルバス

も走らせる方がよっぽど便利じゃないかなと。昼間見られるとJRは空っぽですから、朝と夕方だけです、乗っているのは。それが実情なんです。だからその辺に対する対策を含めた中で、検討をしていただきたいというふうに思っております。

三角町は残してくれという方だろうと思いますけども、宇土は8割はもうよからうという……。(笑声)

○井手順雄副委員長 そういうことで、結果の方をよろしくお願ひしておきます。

○九谷弘一委員 それともう1つ。

先ほど、長野総室長の方から御説明がありました、富合の操車場のところの話でありますけども、用地買収が3,000平米ほどまだできていないという話で、99.7%は用地買収が済んでおりますという御説明がありました。

先般、恐らく委員の先生方にも富合の方から、健全な合併を求める富合町民という名のもとに、いろんな形でいろんなことを言うというのか何というのか知りませんけれども、そういった文書が流れていると思っております。

実は、私の川1つ越えた隣が富合であります、そういう声がよく聞こえてくるわけでありまして、非常に、熊本市の合併、合併反対派のあれが出された中で、いろんな渦が、今現在巻いているわけであります。御承知のように、5対4という僅差で配置分合を承認したと、可決したというようないきさつもあり、町民はそれに動搖を感じているというのが、私の方にもれてくる声であります。そういうた、それに対する反発、いろんなことを含めた中でのあれだろうと思います。

今後どう、町長選挙も来年早々2月ごろあると思いますけども、どうなるのかわかりませんけれども、私は合併に何も反対しているつもりは毛頭ないわけでありますけれども、

ただここで言うべきことじゃないんですけども、やっぱり、分散を考えている集落が5集落投票されていらっしゃる、そういう方々が、どうも柱が、というふうな感じがしてならないわけであります。多分、大変今後もしばらくはこじれた形で推移をしていくだろうと思っております。

そういう中で、鉄建公団等とどのように対応されるのか。特に、町が町道のつけかえをしている、橋梁を今2本かけているんですけども、あれがストップを受けるんじゃないかというふうに、どうも思われてならないわけです。そういう中で、特に新幹線の操車場としての対応、機能が可能になるのかどうか、非常に危惧をいたしているわけでありますけども、それについて、どのように県は、あるいは、鉄建公団はお考えになっているのか、わかつとつたらわかつとる範囲内で教えてください。

○長野新幹線都市整備総室長 九谷先生のおっしゃっておられるのは、現在、鉄道・運輸機構に確認しましたところ、車両基地の本体ではなくて、車両基地を横断する3つの連絡跨線橋、うち1つはアンダーパスがありますけれども、町道のつけかえということで、その3本がありますうちに、つけかえ道路の1本のところについて、借地をしなければ工事ができない箇所があるということは確かなようござりますけれども、これにつきましては、新幹線そのものに反対されておるわけではございませんので、機構としては、引き続き借地のお願いをしていくということでござりますけれども、とりあえずは、新幹線本線及び車両基地の工事については影響がないところですので、引き続き、地権者の方に理解を求めていくというふうに機構の方からは聞いております。

○九谷弘一委員 どうぞひとつ支障を来さぬ

ように……。

○井手順雄副委員長 ほかにありますか。

○井手順雄副委員長 こないだ新聞で見たんですが、駅前広場、UD絡みの何かコンペがあつたというのが載つとつたんですが、これはこれには入っていますか。

○長野新幹線都市整備総室長 失礼しました。きょうの報告には入っておりません。

○井手順雄副委員長 だけん、委員の先生方にどういった基準で、どういった関係で設計先が決まったのか、そういう経緯も、やっぱりちょっと、資料には載せておくべきじゃないかなと思ったもんですから、それはまたペーパーにして配ってください。

○長野新幹線都市整備総室長 わかりました。

○井手順雄副委員長 それと、DMV、これは委員会で視察にいかぬですか。乗られぬとかな。

○小林交通対策総室長 DMVですね、先生、3月中の実験ということで、今、日程調整をしておるんですけども……。

○井手順雄委員長 この委員会で1回どうですか。

○早川英明委員 3月の中旬はもう知事選では。3月の初めには、大体いつも4年に一遍はそういう形になっている。(笑声)

○小林交通対策総室長 いずれにしろ、たくさんの方が乗車したいという方がいらっしゃいますけれども、どういう形で御来賓の方を

お呼びするかも含めて、またちょっと検討させて、御相談させていただきたいと思います。

○井手順雄副委員長 ぜひとも、線路から道路に行く雰囲気を味わってみたいな。

では、これで質疑は終了いたします。

次に、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）

○井手順雄副委員長 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。

執行部のほうから報告の申し出が1件あつております。まず、報告について、執行部からの説明を求めた後に質疑を受けたいと思います。

それでは、観光物産総室長、報告をお願いします。

○守田観光物産総室長 観光物産総室でございます。

別添の報告事項と書いてございます「熊本県観光パートナーシップアクションプランの中間総括及び次期プランの策定について」御報告をさせていただきます。

平成17年3月に3年間を計画期間といたしましたアクションプランを策定いたしました、今年度は最終年度を迎えております。したがいまして、今年度は、現アクションプランの総仕上げと、平成20年度から22年度、3カ年間の計画期間とします次期アクションプランと同時並行で、今行っているところでございます。次期プランの策定スケジュールにつきましては、報告事項の1ページのとおりでございます。

恐れ入ります。3ページをお願いいたします

す。横の紙でございます。

現在取り組んでおりますアクションプランの中間総括でございます。最終的な数値目標の達成状況等は、平成20年度発表の観光統計で確認することから、約1年後の結果を待つことになりますが、今回の中間総括は、現行プランのこれまでの成果や課題を明らかにし、実施プランに反映させることを目的として行ったものでございます。

2の数値目標の達成状況でございます。表にありますとおり、4つの指標を設定しております。

御説明の順番は前後いたしますが、外国人宿泊客数につきましては、既に18年の数値が29万人ということで、1年前倒しで目標を達成することができたところでございます。また、観光宿泊客数につきましては、平成17年から18年の伸びが4.6%でございまして、平成19年も同様のペースで伸びた場合には、目標である700万人を達成することが可能でございます。残る観光入込客数と観光消費額につきましては、記載しておりますとおり、18年の数値は前年比プラスに転じておりますが、17年までの減少の影響が大きくて、目標達成は非常に厳しい状況にあるかと考えております。

4ページをお願いいたします。

現行プランの中において、特に重点的、優先的に行います施策として、11の重点プログラムを定めております。その主な進捗状況をお示ししております。幾つか御説明をさせていただきます。

1の「我がまちの宝」探し・磨き上げでございます。

これは観光資源を磨いて、新しい観光素材をつくり上げていくという取り組みで、県下一斉に初めて行ったものでございます。

主な成果として、山鹿灯籠百華百彩にあわせました「温・里・湯キャンペーン」、人吉・球磨の梅花の渡しなどがございます。

中間総括といたしましては、県下一斉に観光素材を磨き上げたことにより、各地域において取り組むテーマの一定のレベルアップが図られたと考えております。引き続き、売れる観光素材にすべくステップアップする必要があると考えております。

次に、5ページをお願いいたします。

7番、10,000人のもてなしスタッフ育成でございます。

ここでは、タクシードライバー等を対象とした、もてなしスタッフのリーダーと観光ボランティアガイドの育成に取り組んでまいりました。

中間総括といたしましては、もてなしスタッフのリーダーづくりでは、3年間で1,000人の受講目標に対しまして、2年間で、既に1,690名が受講をいただいております。また、ボランティアガイドの育成に関しましても、九州サミットへの参加や熊本市、南阿蘇村では、独自に定時ツアーを開催されるなどの成果が出てきております。今後は、県下のボランティアガイド団体の組織化が必要と考えているところでございます。

次に、6ページをお願いいたします。

11番の新くまもと大型キャンペーンの実施でございます。

長崎V S熊本キャンペーンや「新九州物語阿蘇」など、JR九州やJTBとタイアップしたキャンペーン、また先ほど御説明させていただきました「この旅あっぱれ！くまもと観光キャンペーン」等に取り組みまして、一定の成果が出たと考えております。

今後も、九州新幹線鹿児島ルートの全線開業を視野に入れた、計画的、段階的な取り組みに注目していくことが必要と考えております。

最後に、7ページでございます。

全般的な評価及び次期アクションプランに向けた課題と方向性の案を整理しております。

課題といたしまして、まず多くのプログラムを推進した結果。一部に取り組みが不十分な点があったこと、2点目に、中長期的に取り組むべきプログラムがありまして、3年間で成果を出すには困難な点があったこと。最後に、一定の成果は上げましたものの、県民等との連携にやや弱い面があったため、成果の広がりに欠けた点があったんじゃないかなという3点がございます。

これらを踏まえまして、次期プランの方向性といたしましては、九州新幹線鹿児島ルートの全線開業が迫る中、選択と集中の観点から、各重点プログラムを見直すとともに、民間との取り組み、連携、県民参加を促進することとしたいと考えております。

図で示しておりますのが、現行のプランから次期プランへのイメージでございますが、九州新幹線鹿児島ルートへの全線開業を初めとした、さまざまな社会環境の変化を踏まえながら、4つの戦略に集約した形で次期プランの策定を、今後進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○井手順雄副委員長 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。——なければ、報告事項の質疑はこれで終了いたします。

その他として何かありますでしょうか。——なければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午前11時35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副委員長