

第 5 回

熊本県議会

新幹線対策特別委員会会議記録

平成20年2月25日

開会中

場所 第3委員会室

# 第 5 回 熊本県議会 新幹線対策特別委員会会議記録

平成20年2月25日（火曜日）

午前10時4分開議

午前11時44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）

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 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 堤泰宏

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

政策審議員兼新幹線・

並行在来線対策室長 本坂道  
商工観光労働部

観光物産室長 守田眞一

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4分 開議

○小杉直委員長 それでは、ただいまから第5回新幹線対策特別委員会を開催します。

本日の委員会に5名の傍聴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 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きており、この場をお借りして改めて感謝申し上げる次第でございます。

現在、熊本県下全線におきまして工事が着実に進められており、この2月14日にはルートで最後となりました新田原坂トンネルが貫通し、高架橋工事も計画的に進んでいるところでございます。また、軌道工事が昨年から始まり、熊本駅や新玉名駅の建築工事も近々本格的に始められる予定でございます。

県といたしましては、これらへのできる限りの支援を行うとともに、熊本の玄関口である熊本駅周辺の街路整備や連続立体交差事業のほか、新玉名駅周辺の整備に対して引き続き全力で取り組んでまいります。

さて、平成20年度の九州新幹線鹿児島ルート事業費につきましては、平成22年度末の全線完成を考えますと、昨年以上の大幅な増額が必要となっていましたが、政府予算につきましては、先生方の御尽力もいただきまして、昨年度の1,045億円を上回る1,270億円が確保され、本県分へは545億円が配分される予定となったところであります、全線完成が促進されるものと考えております。

また、九州新幹線の大分方面への直通運転の実現に關しましては、JR3者間により九州新幹線博多ー新八代間の営業運転開始時に実現することが合意されておりますが、今後は関係機関と連携し、また県議会の御支援も

いただきながら、さらなる利便性向上のため、新大阪への直通列車の所要時間の短縮や博多駅での対面乗りかえ等の要望活動等を実施してまいり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、全線開業に向けて県内各地で魅力を高める取り組みや、広域的に連携した取り組みが進められております。

全線開業に向けた新幹線駅からの2次アクセス改善につきましては、阿蘇・天草方面に加え、鹿本・菊池方面や球磨・芦北方面の改善に取り組む県北方面及び県南方面部会を昨年12月に設置いたしました。今年度中には阿蘇・天草方面のアクセス改善策を取りまとめるとともに、県北・県南方面の実地調査に向けた交通結節拠点の設定等に取り組むことにいたしております。

また、全線開通で日帰り圏となる関西・中国地方をターゲットといたしました「KANSAI戦略」が今月12日に策定されました。この取り組みの第1弾としてシンポジウムを開催し、県民への周知を図ったところでございますが、今後経済界や関係団体と連携いたしまして、熊本の認知度向上に向け「くまもとブランド」の確立と発信に取り組んで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へのアクセスの改善につきましては、短期策として本年度に実施したリムジンバス等の試験運行の結果を踏まえ、さらなる定時性・速達性向上の可能性を検討しているところでございまして、新幹線の全線開業を見据えて、可能なものから実現を図っていくこととしております。

また、中長期的な施策につきましては、過年度の調査を踏まえて絞り込んだ豊肥本線の延伸につきまして、沿線周辺の開発可能性や課題を詰め、JR九州等の意見を踏まえた事業の可能性に關し整理を行っております。

さらに、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。また、テレビ、雑誌、新聞、イベント等で本県の観光PRを行うとともに、広島の旅行会社、マスコミ関係者等を対象とした観光商談会を開催するなど、引き続き熊本の魅力を積極的にアピールしてまいります。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしましたが、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ひ申し上げます。

○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お願いします。そして、一度起立をされて肩書きと名前を言われた後、着座して説明をしてください。

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 交通対策総室長の小林でございます。よろしくお願ひします。

それでは、まず、お手元の資料1ページ目から御説明いたします。前回との変更点を中心御説明いたします。

まず、1ページ目の一番下でございますけれども、平成20年度の政府の新幹線に関する当初予算案ということで、1,270億円が計上されたところでございます。

少し飛びまして4ページ目になりますが、新幹線に関する各種要望活動に関する御報告でございます。

この中で、中段でございますが、平成20年度の国土交通省予算として、整備新幹線全体として3,069億円が計上され、そのうち九州新幹線の鹿児島ルートに関しては、平成19年度の1,045億円を上回ります1,270億円が配分

される予定となったところであります。このうち熊本県分に関しましては、19年度483億円に対しまして、20年度については545億円が配分される予定となっておるところでございます。

続きまして6ページ目になりますが、このうち九州新幹線の建設促進期成会の意見交換会ということで、知事も出席いたしまして最近の新幹線の建設状況等についての議論を交わしたところでございます。1月18日に会を開催したところでございます。

次に、7ページ目でありますが、本県の財政負担という表がございます。この中で19年度までの本県分が1,672億円、平成20年度以後481億円が残っているといった状況でございます。

交通対策総室、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。よろしくお願ひします。

資料の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についてございます。

事業費ベースの進捗ですが、平成20年度の政府予算におきまして、先ほども説明がありましたとおり、新幹線鹿児島ルートには1,270億円が確保されておりまして、このうち県内事業費としては545億円が配分される予定でございます。

この結果、博多～新八代間における本県内の事業費ベースの進捗は78%となる予定でございます。なお、熊本県の新幹線負担金につきましては、6月議会で計上をお願いする予定しております。

真ん中付近の博多～新八代間の進捗状況についてでございますが、新幹線用地につきましては、この1月末で99.9%の進捗でございます。残る約450平米ほど、5件の関係者につきまして、引き続き全力を傾注して理解を

求めてまいりたいと考えております。土木工事につきましては、県内の完成率は72%になっております。

次の9ページでございますが、県内工事の状況ですが、トンネルにつきましては県内10トンネルございましたが、残っております新田原坂トンネルがこの14日に貫通いたしたところでございます。

また、高架橋等につきましても各地区で急ピッチで工事が進められておりまして、平成20年度中にはトンネルや高架橋の土木工事がおおむね完了すると聞いております。昨年秋口には、大牟田、玉名付近で軌道工事も着手しております。

次の10ページ、その他でございますけれども、新幹線の駅舎につきまして、この3月には新玉名駅舎を、また新年度早々には熊本駅舎を工事発注する予定だというふうに聞いております。また、富合の総合車両基地の建築工事につきましても、この2月に工事が発注されております。

以上でございます。

○梅本地域政策課長 地域政策課長の梅本でございます。よろしくお願ひいたします。

資料は11ページ以降の、新幹線を活用した熊本づくりでございます。

本年度の取り組みにつきましては、14ページ以降に書かせていただいております。中段のところに黄色の線で書いておりますが、先ほど部長が触れましたように、2月の12日にプロジェクト推進本部会議を開催いたしまして、「KANSAI戦略」を策定をしております。策定につきましては、14ページの下のほうにあります県民からの意見聴取や、あるいはシンポジウムの開催等を行っております。

15ページでございます。真ん中あたりに地域ブランドの強化の取り組みを書かせていただいておりますが、各地でさまざまなプラン

ドの強化の取り組みがあつておりますけれども、とりわけ天草地域のブランドの取り組みにつきまして、福岡のシーサークルホテルで今までに開催中でございます。2月29日までの間に天草フェアを開催しております。

16ページをお願いをいたします。

各県との連携を深めながらの取り組みでございます。一番上に「おとなの長旅・九州」をテーマとしたシンポジウムを阿蘇地域で行っておりますが、これは大分県の「くじゅう・竹田地域」と連携した取り組みでございます。

中ほどに、世界遺産登録への取り組みを書かせていただいております。「九州・山口の近代化産業遺産群」として、三角西港、万田坑を含むものを提案しております。18年11月に提出して継続審査となっておりまして九州・山口でなぜ特化するのかとか、幕末とか明治後期までの産業遺産群をなぜ抽出するのかといった宿題がありまして、それに対する回答を再提出しております。

④として、駅周辺の整備及び機能性向上の取り組みを書かせていただいております。

熊本駅でございますが、アートボリス事業で、東口の駅前広場及び市電電停等の設計に着手しております。また、西口の駅前広場につきましても、当事業による設計競技の募集を開始しております。

17ページでございます。

分野ごとに4分野の取り組みを書かせていただいております。まず交通分野でございますが、新幹線という縦軸に対しまして横軸の強化に取り組んでおります。天草・阿蘇方面への交通結節の強化に取り組むと同時に、黄色の線で書いております鹿本・菊池方面及び球磨・芦北方面のアクセス改善に取り組む部会を立ち上げて、新幹線の新玉名駅から、あるいは新八代駅から横軸のアクセス改善に取り組んでおります。

さらに、南阿蘇鉄道へのデュアル・モード・ビークルの導入につきましては、3月20

日から22日の3日間に、試乗モニターを乗せた実証実験を実施予定でございます。

さらに、三次アクセスですけれども、さまざまな各地で取り組みが行われておりますが、この新しい取り組みとして、一番下にあります山鹿の市街地循環バスの試行運転が開始されております。

18ページでございます。

ただいま申し上げましたような横軸のソフト面での取り組みとあわせまして、ハード面につきましては、上益城地域で国道443号の木倉バイパスの全線開通がございます。

続きまして、交流促進分野でございます。

火と灯りとか永青文庫などの文化交流とあわせまして、スポーツ交流の拠点づくりに取り組んでおります。ドイツの水泳ナショナルチームの北京オリンピックに向けた直前合宿地としてアクアドームくまもとが決定しておりますが、こういった取り組みによりまして、新幹線開業に向けましてスポーツの拠点づくりの取り組み、ノウハウの蓄積等を積み上げていきたいと考えております。

19ページでございます。

各地の魅力の向上、再発見の取り組みでございます。菊池の温泉を「癒しの里」として売り出す「こころの健康サロンモニターツアー」を、福岡方面に対しまして打ちまして、グリーンツーリズムなどの精神で受け入れの取り組みを行っております。

19ページの中ほどに、農林水産・商工業振興分野、産業振興分野でございますけれども、ここでは都市農村交流の取り組みといたしまして、健軍商店街と西原、益城、山都町との交流事業を行っておりますが、続きまして子飼商店街と植木町との交流事業に取り組んでおります。

また、中心市街地の活性化策として、熊本城の桜の馬場地区の復元整備計画が中間報告としてなされております。23年春の整備を目指にいたしまして、観光案内、まちづくり、

まち歩き案内、あるいは休憩所、歴史の紹介、あるいはイベント、飲食、物産などの整備を図るものでございます。

19ページの一番下には、福岡方面への天草の定住を呼び込むためのシンポジウムの取り組みを書かせていただいております。

20ページでございますけれども、中ごろ以降に、県民運動の展開として各種の取り組みを書かせてもらっておりますが、県民意識の醸成と主体的取り組みを促進するために、とりわけ1月19日の玉名地域の取り組みでございますが、将来を担う子供たちに新幹線に試乗を体験してもらって、壁新聞をつくって、この3月には駅舎に壁新聞を張り出すような取り組みがあつております。

また、八代地域では、2月の16日でございますが、第2回のやつしろ元気づくり大賞として、新幹線と関連いたします各地の主体的な取り組み、例えば全日本女子ソフトの1部リーグを、八代に新たに誘致をした発表会を行っておりまして、大賞の決定などの取り組みを行っております。

21ページでございます。一番最後に、鞠智城の国営公園化の取り組みでございますけれども、菊池川流域の一体的な魅力アップということで、北の玄関口である玉名からの阿蘇方面への取り組みの一環として、鞠智城の国営公園化の推進を行っておりますが、東京フォーラムを2月27日に開催予定でございます。

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。

次の22ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善ということでございますが、短期的施策につきまして、半ば以降でございますけれども、関係者との検討会議の場におきまして、今後20年度に向けた活動の方針について協議を行って

いるところでございます。

この中でリムジンバスにつきましては、既存の現在走行しているリムジンバスを高度化する。その中身といたしましては、優先信号機器の搭載でありますとか、バスロケーションシステムの活用等でございます。こうしたものを含めまして高度化する。さらに、新ルートに関してはその可能性をさらに探って、20年度にさらに試験運行を行うということを前提に協議を行うことになっております。

また、JR豊肥本線を活用したシャトルバスにつきましては、これの具体的な実現性について関係機関で協議を行っていくという状況になってございます。

先ほど地域政策課長のほうから御報告ございましたけれども、デュアル・モード・ビーグルの関係につきまして、別添の資料をお手元につけさせていただいております。

A4縦紙の資料でございますけれども、こちらにつきましては先ほどの御報告のとおり、本年の3月20日から22日の3日間ということで、南阿蘇地域の地域周回ルートと、阿蘇の山頂を含めた観光周遊ルート、この2種類について設定を行いまして、一般のモニターの方も募集して試験走行を行うということになっております。

このうち一般のモニターの方に関しては、全12便のうち70名程度乗っていただくということで考えておりまして、2月13日から26日ということで募集をしておりまして、現在のところ360人程度の募集が各地から寄せられているといった状況にございます。

そのほかの試乗者につきましては南阿蘇地域の方々の中から選定する、または特別なモニターとしまして県内の関係者を御招待する、またはマスコミの方々にも乗っていただくということで試験走行を行いたいと考えております。

以上でございます。

○守田觀光物産総室長　觀光物産総室の守田でございます。よろしくお願ひします。

新幹線を活用した觀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。

説明資料の28ページをお願いをいたします。

現在、平成23年春の九州新幹線全線開業を控えまして、関西以西に対して重点的に宣伝活動を行う「この旅あっぱれ！くまもと觀光キャンペーン」の冬春の巻を、12月1日から開始をいたしております。

前回の委員会報告後の動きについてでございますが、福岡の西日本鉄道とタイアップをいたしまして、県内各地で開催されるひな祭りのポスターを、2月に西鉄電車内、また3月上旬に、阿蘇の火祭りのポスターと同じく西鉄電車それからバス内で掲示し、誘客に努めてまいります。

また、県内におきましても、タクシー協会、レンタカー協会に御協力をいただき、タクシーやレンタカーカー会社にキャンペーンパンフレットとステッカーを配布し、県民への周知に努めているところでございます。

なお、ステッカー配布を19年1月としておりますが、20年1月の間違いでございます。おわびして訂正をさせていただきたいと思います。

その他、キャンペーンの内容を告知するテレビ番組を福岡、熊本で放送するほか、熊本リビング新聞や雑誌等で紹介されたものだけでも約140万部、12月以降に紹介されたものを合わせますと約260万部にキャンペーンの内容が記載されているところでございます。

また、3月8日、9日に福岡で開催されますイベントでは、あさぎり町の「ヨン様」や山鹿灯籠に御出演をいただきまして本県觀光のPRを行うなど、さまざまな方法を活用しながら積極的に觀光PRを行ってまいります。

次に、29ページをお願いします。

熊本観光のイメージアップ、季刊誌「くまもと時間（たいむ）」第4号となる春号には、4月オープンをいたします熊本城本丸御殿と永青文庫の特集を予定いたしているところでございます。

また、③熊本城築城400年祭等に係る宣伝活動でございますが、1月28日には、熊本市と連携をいたしまして、両施設の内覧会を報道関係者、旅行代理店を対象に実施をいたしました。引き続き県・市連携のもと両施設のPRに力を入れてまいります。

④その他の主な活動といたしましては、30ページにありますように、1月にはディリースポーツ、3月にはJR西日本の主要駅に置いてございますフリーぺーパー「旅ごよみ」の制作会社である京阪神エルマガジン、及び広島地域や首都圏の新聞、雑誌等の編集者を招聘いたしまして、本県の観光地のすばらしさをマスメディアを通して全国へ紹介することといたしております。

さらに31ページにありますように、2月27日には広島市で旅行会社、マスコミ関係者150名に対しまして、県内各地域の観光協会、旅館、観光施設等の観光関係者50名が、具体的な内容で営業活動をいたします観光マーケットを開催いたします。

次に、(2)九州観光推進機構等と連携した活動として、本県関係が71ルート含まれている広域的な観光ルートをこれまで150ルート作成し全国の旅行代理店に提案してまいりましたが、その結果、これまでに旅行商品として販売されたものは、平成18年度で36商品、今年度は1月末までで40商品でございます。

次に、33ページでございます。

九州新幹線全線開業後の旅行商品化に大きな影響を持ちますJR西日本やJR九州と協力いたしまして、大阪以西の旅行代理店約50名を招待するなど、今後とも関西圏等でのPRに努めてまいります。

以上でございます。

○小杉直委員長 ちょっと守田総室長に確認ですが、訂正の場所は、もう一度、どこなんですか。

○守田観光物産総室長 恐れ入ります。28ページでございます。

28ページの真ん中ごろでございます。〔※同協会に「思い立ったら、くまもと曜日」ステッカー配布〕と書いております。その括弧書きで（平成19年1月）と書かせていただいておりますが、これは、恐れ入ります（平成20年1月）の間違いでございました。

○小杉直委員長 わかりました。

○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。

資料の34ページでございますけれども、新幹線新駅（熊本・玉名）周辺整備についてでございます。

今回、各事業の進捗状況につきまして、本年度末の事業費ベースの進捗率に修正してございます。また、熊本駅周辺の県施工分につきましては用地取得の進捗を追加してございます。

まず、熊本駅周辺整備の連続立体交差事業でございますが、事業費ベースの進捗は31%でございまして、用地取得の進捗は99%となる見込みでございます。

この連続立体交差事業は、新幹線開業後の平成23年度ごろから在来線の高架化工事が本格化してまいりまして、進捗が上がってまいる見込みでございます。なお、用地取得につきましては、高架橋高架本体工事に必要な用地取得は完了しております、残る用地は側道工事に必要なもので、引き続き用地取得に努めてまいります。

資料の35ページをお願いいたします。

熊本駅周辺の幹線街路の進捗状況についてでございます。各路線ごとの進捗は表の右欄のとおりでございますが、この中で新幹線完成までに、平成22年度までに整備を進める計画の②、③の春日池上線、④の熊本駅北部線、⑥の熊本駅城山線、それに⑦の熊本駅帶山線の合計5路線につきましては、新幹線完成時までに必要な事業費ベースの進捗が69%で、用地取得の進捗は94%になる見込みでございます。引き続き関係者の理解と協力を得ながら、新幹線完成に向けて全力で取り組んでまいります。

それから、次の36ページでございますが、ここは熊本市が事業主体でございます区画整理事業と再開発事業の進捗でございますが、進捗は表のとおりでございます。

37ページにつきましても、新玉名駅周辺のアクセス道路の進捗を書いてございますが、①の玉名立花線の用地についてはこの2月に完了いたしまし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 地域政策課長でございます。

戻りまして恐縮ですけれども、36ページの一番下に、当課の関係いたします新熊本合同庁舎の整備につきまして1行加えさせていただいております。36ページの一番下でございますが、先般、九州地方整備局から、PF事业で整備いたしますB棟に関します募集基準等が示されましたけれども、それによりますと、平成20年の7月に入札公告、20年12月に民間事業者の選定を予定しているということでございます。

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が、何かございませんでしょうか。

○竹口博己委員 済みません、これは地域政策課ですかね、せっかく18ページに書いてありますので、スポーツの拠点づくりという項目があつてますが、これは新幹線に直接的にはどうかと思いますが、まちづくりといいますか、そういう点で非常に大事なテーマで、ドイツの水泳チームが熊本市で合宿を張って、オリンピックの直前にですね、どうでしょうか、感触だけお尋ねしますけど、今食の安全という問題と、北京のCO<sub>2</sub>の問題等々で、直前の合宿、練習を欧米諸国はちょっとちゅうちょしているのかもしれません。現にそういう報道もなされております。

そこで、韓国とか日本で直前の合宿をということを模索している国があるのかもしれません。そこにアプローチかける方法があるのかどうか、県として、あるいは九州ブロックとして。どうぞと、熊本で直前の合宿どうぞ、施設も提供しますよという、そういうのが可能かどうかですね、地域政策課長。

○梅本地域政策課長 スポーツ交流事業につきましては、新幹線でいろんな人に訪れていただくための重要な柱だと思っておりまして、文化交流などともあわせまして煮詰めていく、その中で世界レベルのノウハウを蓄積する機会だということでこの取り組みをしております。

具体的詳細には、観光物産総室のほうで誘致活動に取り組んでいただいておりますので、そちらのほうから御説明をさせていただきます。

○守田観光物産総室長 観光物産総室でございます。

今竹口先生御指摘のように、食の問題ですかいろいろございます。それで、我々としては、これもいいチャンスであろうということでお、今生懸命取り組んでいるところでございまして、いろいろなつてを通しながら、

今現実にある国と交渉しております。ただ、國のほうが、そちらのお國のほうがまだ正式な判断とか発表をされませんので、できますればもちろん早期に先生方に御報告をさせていただきたいと、そのように思っているところでございます。

○竹口博己委員 ある国と交渉をという響きがありましたけど、どこかフランス、降ってわいたようなというのかもしれませんので、いろんなところに可能性を探りながらアプローチかけて、九州を、熊本をPRできたら、それが新幹線と連動していけば大変な収穫があると思われますので、今後の努力を期待いたします。

以上です。

○大西一史委員 今のドイツ水泳ナショナルチームの北京オリンピック云々の話、直前合宿地としてのお話がこれに書いてあります、県としてはどういう支援をされているんですか。これは熊本市では一生懸命やったというような話は新聞報道で出ていましたけれども。

○守田観光物産総室長 このオリンピックの直前合宿につきましては、基本的には、最初は教育庁の所管ということで動きがございました。教育庁が文科省等々と、オリンピック委員会等々と協議をいたしまして、どういう御協力ができるのかといろんな相談がなされたやに聞いております。その後、その国からいろいろな御要望、非常に興味ある国からは御要望が来るわけでございます。

その中でドイツについては、熊本市さんと指定されて、特定の施設がございますので、そのような形で進んだというふうに聞いております。もちろん、その話は教育庁に入っていたと確認をしております。

その後、その他の国々につきましては、水

泳だけではなくいろいろなお話がございましたので、教育庁とそれから県といたしましては観光物産総室、一応お話をしていくこうという話を決めまして進めているというのが現状でございます。

○大西一史委員 支援は、どんな支援……

○守田観光物産総室長 支援につきましてはそれぞれ御要望が違うものですから、例えば一つの例で申し上げますと、自転車競技というところもお話がございました。その場合は……

○大西一史委員 いや、そこはドイツについて。

○守田観光物産総室長 ドイツについては、熊本市さんが直接なさいまして……

○大西一史委員 県は何もしていないということなんですか。

○守田観光物産総室長 これは県に来る前にそういう話で、熊本市ときちんと話ができたと聞いております。

○大西一史委員 いやいや、ここに堂々と書いてあるもんだから、これは県が指導してやって、その結果として熊本市がやったのかなというふうに思ったんですが……。

○守田観光物産総室長 済みません、この文書はちょっと……。

○大西一史委員 こういうものを書くときは書くで結構だし、こういうものを広めることはいいことなんんですけど、県がどういう取り組みをしているのかということはとても重要なと思うんです。その辺も機運づくりを何か

今までしてきたのかといえば、ぽんと熊本市からの発表があって、新聞見て、へえーみたいな話ですよ、私たちからすれば。

それが今度の委員会の資料でこうやって記されているということは、それは財政的な支援も含めて何かされているのかなということをちょっと思ったもんですから不思議に思つたんですが、そういうことはないということですか。

○梅本地域政策課長 先ほど申しましたように、スポーツ交流につきましては、新幹線で交流人口をふやす大きな柱だと思っております。熊本はこれまでハンドボールとか世界大会を開催するなど、あるいはキャンプ地としてサッカーとかいろんな取り組みについて、誘致するなどの取り組みを行つてまいりましたけれども、その延長線上の中で新幹線開業を見据えて、官民挙げて、あるいは各市町村の取り組みも含めまして新幹線くまもと創りを展開していく、そういう視点から御紹介させていただいておりますので、ここに挙げておりますのは必ずしも県事業だけではございません。

委員御指摘でございますので、今後は気配りをしながら、県としての視点について研究しながら御紹介させていただきたいと考えております。

○大西一史委員 何も書くなと言っているわけじゃないんです。ただ、やっぱりそういう地域の取り組みと、それと県の独自でやっていること、あるいはこれに対して、ここまでこうやって黄色線、マーカー引っ張ってやっている以上は、じゃこれから県は支援するんだなというふうに思いますから、そういうことは今のところ考えておられないんでしょう、何か財政的な支援とかバックアップというのは。

○梅本地域政策課長 ドイツの取り組みにつきましては、先方からの県に対する特別の対応というのを求められておりませんので、今の状況ではございません。

○大西一史委員 そういったことも含めて、要望がないから何もしないというんじゃないくて、やっぱりそういうほかの国々とも交渉をいろいろするなり、オファーが水面下で何々であるというような状況であれば、やっぱりこの機会をとらえて、熊本というのはそういう場所に適地であるということをPRするためにも、県も財政的には厳しいですからなかなかできない部分があると思います。

ただ、例えばそういう施設あたりをどういうふうに有効に活用していただくかとか、そういう例えは宿泊施設であるとか、食事の問題であるとか、そういうことも含めて、県が何ができるのかということを主体的に考えて今交渉されていると思いますが、これをやっていただきたい。

熊本市あたりとも、それから各自治体とも連携しながら、これはきっと支援なりなんなり、できる限りのことをやっていただきたいというふうに、これは要望をしておきます。以上です。

○小杉直委員長 執行部は、大西委員が言った意見の方向でしっかり取り組んでください。

ほかにございませんか。

○高野洋介委員 先ほどの大西先生の質問とちょっとかぶるところもありますけれども、八代では物産展示を松中記念館もするというのは、これは市がすると思うんですけども、県は……

○小杉直委員長 何ページに載っていますか。

○高野洋介委員 17ページの上の方に、新八代駅周辺では松中記念館の建設が具体化というのは市がされるわけですから、県として何か手伝いなりなんなりする考え方があられるんですか。

○梅本地域政策課長 この件につきましては、要するに駅周辺の交流拠点づくりということで市からも相談があっておりまして、財源面の相談とかがあっております。例えば起債の相談とか、あるいは補助金の相談とか。県としても精いっぱいの対応をしたいと考えております。

○高野洋介委員 ちょっとお尋ねしたいんですけども、新八代駅とか新水俣駅が今開業をしているじゃないですか。そういう中で、今どういうふうに県は位置づけられているのかなというのがちょっとした疑問なんですけれども、余り活気がないように思えるんですけども、今後県はどのようにこの新八代駅と新水俣駅を生かして、プロジェクトを生かしていくのかというのをちょっとお尋ねしたいんですけど。

○梅本地域政策課長 新八代駅、新水俣駅の既存の新幹線駅周辺の整備の考え方でございますけれども、特に新八代駅につきましては県・市で協定を結びまして、道路とかの基盤整備につきまして、役割分担のルールをつくりながらの取り組みをしてまいりました。

ここに挙げております松中記念館とか物産館以外にも、地元の白百合学園ですか、学校の集積などが進む予定になっておりますし、ホテル等の進出も進んでおります。こういったものについては、細かいですけれどもいろんな点で、例えばふるさと融資という無利子融資をする制度などを私ども持っておりますので、細かい形の中で県も関与しながら取り

組みを支援しております。

委員のおっしゃるように、部分開業はいたしましたけれども、全線開業までには駅周辺整備が十分ではないのではないかという御認識だと思いますけれども、私どもも同じような視点を持っておりまして、市とよく相談しながら、できるだけ全線開業に向けて、駅周辺整備についてはいろんなところのノウハウ、いろんな取り組みについても市と御紹介しながら、あるいは御相談しながらの一層の充実を図っていきたいと考えております。

○高野洋介委員 地元の方は、正直言いまして新八代駅とかは完全なる通過駅になっておるというようなことも聞いておりますし、実際私も利用しますと、2階に行ったら自動販売機しかないんですよ。何も買い物ができないというような本当にさびれた駅になってしまっておるもんですから、これを機会にもう一回県として、JRと協議をしながらやっていただきたいと思うております。

土木部には要望なんですけども、八代市から県道のことが要望に上がっていると思うんですけども、その動きが全く見えないという要望がありますので、そこら辺も含めてしっかり考えて、郡部からのほうが非常に利用しにくいもんですから、郡部からの利用客に対して利用がしやすいような基盤整備もよろしくお願ひしたいというふうに思っております。

以上です。

○小杉直委員長 ほかにございませんか。

○藤川隆夫委員 アートポリス事業によって、実は東駅前広場と市電電停との設計にも着手ということで、別にアートポリス自体が悪いとは思いませんし……

○小杉直委員長 何ページ……。

○藤川隆夫委員 これは16ページです。

これはどうせやるなら、なぜこれを西口と分けてやったのかということが1つ、熊本駅周辺をなぜアートポリスでやらなきやいけないかという具体的な理由、その2つ説明してください。

○梅本地域政策課長 アートポリスは、具体的に土木部のほうで所管して全体を進めておりますけれども、熊本駅周辺につきましては、駅周辺自体の要するに交流拠点としての魅力度アップ、あるいは駅舎自体の、駅舎あるいは駅周辺自体の集客効果、そういういたものを図りたいと考えております。そういうことで、アートポリスによって例えば韓国からの観察団などもどんどん今来ておりますし、そういういた視点から誘客ができるのではないかという観点がございます。

また、これはもちろん建設行政の中でアートポリス事業をこれまで進めてまいりましたので、その摘要として熊本駅周辺が新たに整備されるということの中で、こういった取り組みをしている状況でございます。

○藤川隆夫委員 もう1点言ったと思いますが、なぜ東と西を分けてこれはやったのか。どうせやるなら、同じようなイメージでつくれていかなきやいけないわけだと思うんです。であれば、切らずに一括して設計させればいいじゃないですか。なぜ切ってやった。

○長野新幹線都市整備総室長 新幹線都市整備総室ですけれども、アートポリスにつきましては——座って失礼します、一応東口につきましては暫定整備と本格整備があるということと、それと西口につきましては熊本市が区画整理等の中でやるというところで、事業主体が違うから一緒にできないということはなかったんですけども、検討する時期あた

りも違った部分があつたんだろうと思いますけれども、そういういろいろな点で分かれアートポリスをやるようになった。

やり方も、アートポリスは県内の4社と大手の東京の4社を入れてプロポーザル方式でやっておりますし、西口のほうは一般公募というだけで今度はどなたでも応募できるという、違う形のアートポリスをやっているというところもございまして、数もやり方が違うというところと、事業主体が違うというような、そういういた点も含めまして過去の、初めの出だしがわかりませんけれども、そういういた格好になっておるんだろうと思います。

○藤川隆夫委員 非常にわかりづらいんです。(笑声) 同じ地域じゃないですか。であれば、当然融合したものを持つていかなければいけないと思うんです。その部分の融合性はちゃんと図ってもらわなければ困りますし、また最近ちょっと出ていた新八代駅の前にアートポリス事業でありますよね、何かわけのわからぬ箱みたいなやつが、(笑声) 言うちゃ悪いんですけど、そういうような無駄なものは当然つくってほしくないし、つくった後にはきちんと整備ができる、余りお金がかからなくてきちんとメンテナンスができるようなものにしていかなければいけないし、当然機能的なものも求めていかなきやならないでしょう。デザイン的なものも当然あると思うんです。

その部分も含めてやっぱりちょっと考えていかなきやいけないんだけど、こういう発注の仕方すると、恐らく整合性はとれないと思うんです。

○長野新幹線都市整備総室長 一応デザインにつきましては、熊本駅周辺全体を含めた都市デザイン会議というのがございまして、そこである程度全体的なコーディネートをしていただくような格好になっておりますので、

そこは県民の皆様の意見も取り入れながら一體的なデザインになるように、コーディネートするように仕組みはつくっておりまますので、その中で検討していきたいと思うております。

ただ、分けた経緯については、今ここで私もわかりませんので、確認させていただきたいと思います。

○藤川隆夫委員 それでは、わかりました。結構です。

○山本秀久委員 今アートポリスの問題についてちょっと関連しますけれども、私は別の角度。

今までにアートポリスでやったやつは、その地域ではいつも問題ができるわけです。どうしてこういうのをつくったんだとか、どうしてこういうデザインだということが多いんです。だから、前にも私指摘したことがあるが、アートポリスの事業を。よっぽど地域に合ったようなやり方をせぬと、実情がわかつていてやったんじゃなくて、でき上がつてみると何か華々しく見えるけれども問題が起きていると。

そういうことが往々にして多いところに目を、何で県の人たちがコーディネートしないのかなと。ただ、有名なデザインですからとかいうだけで酔いしれているような面があるから、今後それに気をつけてください。一応それだけ申し上げとく。

○渡邊土木部長 今山本委員がおっしゃった確かに批判というのはこれまでもありました。そういうのを踏まえた上で今、伊東豊雄コミッショナーの元で今アートポリスやっています。このコミッショナーの考え方というのは、大体地元の考え方、地元の若い建築家を育成というのが一つの大きな柱だし、地元の資材を使うとか、いろんな考え方、そういう

う意見を聞きながらアートポリス事業を進めていくこうという考え方で、やはりそういった批判の上に立って改めながらやっていくこうということを目指して今取り組んでおります。

○山本秀久委員 今部長が言われたように、そういう感触を持って今後進めてもらわねと、後つくって、膨大な金を使ってやって結果的にだめなんだ。だから、ただそのアートポリスというだけのイメージに酔いしれている点があるから、そこはよっぽど気をつけてください。

以上です。要望でいいですから。

○平野みどり委員 アートポリスに関してですけど、韓国からたくさん建築家の卵の方たちとかが見にこられています。ぜひそういうところと、そして今になったらこういうところが問題だったと思うという部分は丁寧に伝えていかないと、海外に悪い例が伝播していったらいけないなという思いを、いつもの報道を見るたびに思うので、ぜひそこは押さえていきたいなと思います。

○小杉直委員長 答弁はどなたに、要望ですか。

○大西一史委員 一応そういうことで、今市が東口、西口含めたアートポリス駅周辺整備の話が出ましたけれども、12月に西沢立衛さんが設計者と、東口駅前については選定されたということで、これは土木部のほうからも報告があったところでありますけれども、この方、先ほどの話で伊東コミッショナー、できるだけ地元でというような話で、地元も4社、それから県外も4社ということで、ある程度それは選定基準があつてあれしたんでしょうけれども、地元がというんであれば、最初からそれは地元でやるということも考え

て、念頭に置いてやってもよかったんじやないかと思うんですけど、どうなんですか。

○渡邊土木部長 地元の若い建築家を育てるという、そういう考え方の中で今進めていますけども、あそこの場合にはある程度日本全体で有名な方と、あと地元の方でそういうのにチャレンジしたい方がおったらということで、4名公募があったということで、そこで同じ土俵の上で競ってもらった、その結果が西沢さんになったということで、地元の方、そして全国の方、あわせたところの審査であったということでございます。

○大西一史委員 今土木部長の答弁では、それは審査過程について別に疑義があると言っているわけではなくて、それはプロポーザルの結果西沢さんがこれはいいという判断でそういうふうになったんでしょうから、それはいいんですけども、やっぱりこの前特別委員会でも視察にいきました金沢駅あたりは、余りそんな有名な建築家ということではなくて、地元の人がほとんどやって、しかも余りお金がかからないように地元の大学の先生であるとか、何かそういった方をできるだけ採用したというような工夫がっていると。

今さら、今決まったことをほじくり出してもしようがないんだけれども、やっぱりその辺の何というか進め方というのがまとまりがないという部分に関しては、藤川先生おっしゃるとおり東口と西口の連携も含めてですけども、本当に熊本駅周辺というのはこれからどうなっていくんだろうというのが、こんな状況で本当にまとまっていくんだろうかと、結果的としてできたときは、何かあの辺がちょっと連係ミスだったとかいうことがないように、都市デザイン会議あたりでもしっかりと協議をしていただきたいということを、それは要望をさせていただきます。

それと、もともとこの東口の駅前広場の整

備については、これは安藤忠雄さんのスケッチがあったと思うんです。これは金かけて安藤忠雄さん、超有名建築家に頼んだということでスケッチを頼んだ。それはどこでどう反映されるのか。

○長野新幹線都市整備総室長 安藤さんにつきましては、在来線の駅舎につきましてデザインスケッチをお願いしておると。先ほどのアートポリスは駅前広場についてしておりますので、そこは一応仕分けはしております。ばらばらということを言われるかもしれませんけれども、そういう仕分けはなっております。

それで、安藤さんにつきましては、現在あそこは鉄道施設の上に建つ駅舎ですので、いろいろな条件がございますので、そういったJRとの条件あたりとか、建設コストとか維持管理の面も含めて、JRと打ち合わせした結果をもって今のところ安藤事務所と下打ち合わせをやっておる段階で、まだ委託までは至っておりません。そういう状況でございます。

○大西一史委員 それは、また委託してさらに進めていくというか……。

○長野新幹線都市整備総室長 あれはあくまでもデザインスケッチで、こないだ3月に出しましたのはあくまでも外観をデザインスケッチしただけですので、まだ構造的なものをしていませんので、今後基本設計、実施設計という形に進める中で、まだ基本設計をお願いしていない、まだ外観の絵をかいていただいただけという状況で、今後駅舎施設が鉄道施設の上に建ちますので、そういう構造的なものも含めて設計していただくという、本格的な基本設計をしていただくということについては、JRと県と安藤事務所と協議がまだ下打ち合わせ中ですので、正式な委託までは入

っていない状況でございます。

○大西一史委員 今の説明を聞いたら、だんだんだんだん私はわからなくなってきて、関係者がいろいろ出て、場所も違う、駅前の広場とそれから駅舎の部分、それから新幹線の部分と西口の部分とか、いろいろこれは分かれておると思いますけど、要は全体的な——いろんな人に頼むのは結構ですよ、だけど全般的な整合性がとれるのかどうなのか。みんな安藤忠雄さんが全部設計してこれをやるというふうに受けとめている人も多いわけです、県民の中には。だって関係ないわけですよ。駅舎も駅前広場も、熊本駅周辺ということに関して一体なんです、県民から受けとめてみれば。その辺がよくわからない。

だから、やっぱりこの辺の手続的には何か次々にいろんなことを出しているけれども、何だか本当にまとまるのかしらという感じがしますので、その辺のコーディネートについてはもうちょっとわかりやすくやってもらいたい。

さらには、県知事、潮谷知事は、パークステーションということをずっと言っておられて、駅前広場を整備すると言ってこられたわけですね。これは僕は本会議でも質問しました。しかし、パークステーションの理念というのがなかなか具体化しないというか、よくわからない部分があるということで、そのとき質問させていただいたわけです。

では、このパークステーションの理念というのは今どうなっているんですか。どこにどう具体的に反映されているんですか、そのパークステーションのというのは。どう位置づけているんですか、今県は。

○梅本地域政策課長 パークステーション構想につきましては、新幹線新熊本駅の周辺整備基本計画の中で63へクタールですか、と万日山とか、あるいは阿蘇を眺望するとかいっ

たアメニティー軸をいかに構成するかといった視点も含めまして、駅周辺の駅の直近部だけでなく、全体のコンセプトのあり方ということの中で位置づけながら計画づくりしております。そのもとに現在用地交渉等が進められ都市計画等の手続が進められているといった、大筋の流れはパークステーションを踏まえた基本整備計画にのっとりながら事業を進めているといったところでございます。

また、先ほどから議論になっております事業主体が、在来線の駅舎につきましてはJR九州が発注主体でございますし、駅前広場につきましては県・市、都市側といいますか、地元側が主体ということの中でそれぞれ違う。しかしながら、委員が御指摘のように、その一体性なり統一性というのがもちろん必要ですので、そこにつきましては今のるべきものとしては整備基本計画、この考え方方に立ちながら、具体的には先ほど上がっておりました都市空間デザイン会議等の場で調整をしているところでございます。

○大西一史委員 とにかくこうやって、何かばらばらばらばらでやっているようなイメージもあります。実際には現場では一生懸命ひとつになってやろうとしているんだろうと思いますが、やっぱりこういう発注者も違う、それから県も関与、市も関与、設計者もいろんなばらばらということで、やっぱりまとめ役が一体だれなのかということがはっきりしない。

だから、きちんと都市デザイン空間会議がイニシアチブをとるんであれば、これは岸井先生が代表のやつでしょう、こういうのをどこか主体でやってきて、その結果こういうふうに今なっていますと、進捗状況をきちんと県民にわかるように示していただくように、これは要望をさせていただいておきます。

以上です。

○小杉直委員長 熊本市、熊本県、国、JR、鉄道機構、民間、その他関係団体多数の中で、非常に難しい局面がありますが、県が引き続きリーダーシップをとって、横の連携協力をしながら取り組んでいただきますようにお願いしておきます。

委員の方にちょっとお願ひします。横の打ち合せをするときに……

○早川英明委員 観光物産総室長にお尋ねをします。

平成17年度から本県大型観光キャンペーンを展開をしてまいりましたその成果として、まず17年、18年、19年度はまだ出でていないでしょうが、集客その他についてはそれぞれこれまでの委員会で、宿泊あるいは日帰り客が増加をしておるというふうなお話でしたけれども、この中で「九州じやらん」等を含めましたそれぞれの観光雑誌等がございますけれども、そういう中に本県のそれぞれの何といいますか、地域性といいますか、九州の位置づけにいろんな調査がありますね、雑誌独自の調査が。その中に、他県と比べて我が県のいろんな施設のランクづけというのは、わかりますか。

○守田観光物産総室長 今先生のお話にございました「じやらん」でございますと、1年に一遍そういう調査をされております。その流れは黒川温泉等と、それから涌蓋温泉、それから植木の今新しい温泉、平山温泉と、この辺が非常に人気が高いというところでございまして、九州全体の中でも、大体10の中には3つ、4つは熊本県が入ると、そういう状況でございます。

○小杉直委員長 ほかにはございませんか。

○佐藤雅司委員 欲張って3つの質問でございますが、別に、素朴な質問でございますか

らそのようにお答えいただきたいと思います。

1つは、書いてあるかもしれません、私も見落としたかもしれません、試運転がいつから始まるのかというところが、ひとつ教えていただければと。聞くところによると来年という話もあるし、やっぱり試運転が始まりますとぐっと盛り上がってくるということで、試運転のアバウトな期日といいますか、わかつておればお伺いしたいと思います。

それから、2月の12日、14ページでございますけれども、「KANSAI戦略」の会議がございました。その中で、口を滑らせたというふうにおっしゃっておりましたが、JR九州の営業本部長の唐池さんが、口を滑らせましたというふうにおっしゃっておりましたが、今「1962」というのがJR「あそB O Y」の後継として走っておりますが、新幹線の開業に合わせて、開通に合わせて次のことを考えているんだということでございます。それを、大体どの辺まで、まあ言えないかもしれません、言える範囲内で結構でございますのでひとつお願いしたい、それが2点目でございます。

3点目が、実は受け皿づくりということで、それぞれ地域のプロジェクトを、いろんな新幹線づくりの中ですと各振興局あるいは地域の中で、あるいは全体でやってきていただいております。そのことは本当に結構なことだろうというように思いますし、地元も少しづつは盛り上がってきました。

そういう中で、横軸の中で阿蘇ということが、こないだ「KANSAI戦略」の中でも非常に大きく出していただきました。地元としてもありがたいという反面、責任の重さ、それからこれからどうやって受け皿づくりをしていくかということいろいろな模索、それから中味もソフト・ハードを含めて今から頑張っていかなきやならぬというふうに、地元の人たちも一生懸命今やっているわけで

す。

その中で、例えば黒川であるとか杖立、南阿蘇、こういったところはある程度その手法というものが、ある意味どのくらいのペーセントかわかりませんけれども進んでおるというふうに考えます。しかし、まだまだこれまでいわゆる火口観光を中心であった、あるいは団体客、修学旅行を中心であったものから脱皮して、今の時代に合う観光のいわゆる具体的な宿泊客に対応した、団塊の世代に対応したいわゆる設備投資をしなきやならぬということの中で、どうもいろんな融資を受けたいけど、その辺がまだ貸し渋りといいますか、出し渋りといいますか、やっていけないというような話があります。

その辺をどの程度把握をされているのか、その辺のところを3つお尋ねさせていただきたいと思います。

○小杉直委員長 3点ありましたが、1つずつ。

○小林交通対策総室長 交通対策総室でございます。

1点目の御質問の試運転ということでございますが、JRと意見交換をする中では、まだ決定をしていないという状況でございます。ちなみに、南の鹿児島中央から新八代までの間の試運転につきましては、開業半年前程度から始めたというふうに聞いておりますが、今後のハードの出来ぐあいでありますとか、23年春開業を見据えてどこら辺から具体的に車両を持ってくるかというのは、これから検討になるかなというふうに考えております。

○小杉直委員長 2点目につきましては…。

○梅本地域政策課長 観光列車の新たな導入

についての御質問でございました。シンポジウムの席上唐池常務が、まあ口を滑らせたと言ながら明言をいたしましたので、阿蘇に向けての新たな観光列車については大変希望が持てると思っております。

「1962」を導入いたしまして、これが古い車体を使った観光列車でございましたので、耐用等も踏まえまして新たにしたいというのがJR側の意向だと聞いております。

私ども盛んに働きかけを行ってきましたけれども、あの席であののような形でアナウンスされたのが公的に初めてだったんですから、そういった意味でのそれ以上の情報というのは余り持ちませんが、開業時に、あるいは開業後に観光列車を走らせるのではなくて、開業前にできるだけ走らせてもらいたいということでこれまで取り組んできましたし、阿蘇のみならずほかの地域、球磨川地域とか、ほかのところにも観光列車をたくさん走らせていただきたいということで、これまで以上の働きかけをしていきたいと考えております。

○小杉直委員長 3点目につきましては…。

○守田観光物産総室長 観光物産総室でございます。

今先生御指摘の貸し渋りの件でございますけれども、恐れ入りますが、貸し渋りについては阿蘇からそのような情報は入ってはおりません。我々のほうは、先生も御存じのとおり、観光施設整備資金融資という制度を持っております。これはここ数年なかなかご利用をいただけないもんですから一生懸命に、例えばことしでありますとパンフレットをつくりまして回りましたり、商工会議所を回ったり、商工会を回ったり、いろいろお使いいただくようにということでお願いをして回りましたけれども、現在のところ、阿蘇からその

ようなお話は入っておりません。

ただ、1点、阿蘇のある観光業者の方から運転資金についてのお話がございました。運転資金につきましては、観光施設整備資金のほうは施設資金だもんでございますからそこはちょっと対象外で、それは金融課のほうに融通資金はありますよというお話をしたところでございます。

以上でございます。

○佐藤雅司委員 1、2点目については了解しました。

3点目の貸し渉り融資ですね、やっぱり新しく50年、あるいは100年に1度の大きな出来事だということですから、我が家でもそうですけれども、お客様が来る、あるいは新しくあれするとなれば、畳がえをしたり、玄関口をあけたり、ふろ場を解体というのは当たり前の話なんで、ぜひともこの機会に、今韓国からのお客さんもぐんぐんふえております、そういうことで、結構営業のほうはまあまあの状態で落ち着いているだろうというふうに思いますが、やっぱり国際観光都市として頑張っていくためには受け皿、重ねて申し上げますけども、そうした今の時代に合うつくり方をしなきやならぬと。

どうも県だけの話じゃなくて肥後銀行さん、いろんな金融機関を始め、そういったところにいろんな相談をしているらしいんですけども、そういったところが余りいい返事をしてくれないということですから、やっぱりこれは官民挙げてやるべき話だろうというふうに思いますので、その辺も状況を把握をしていただくとともに積極的な、こういうときこそやっぱり経済が、景気上向くチャンスだろうというふうにとらえておりますので、その点の指導をお願いしておきたいと思います。

答えは……。

○小杉直委員長 要望でございますか。

次、福島委員、そしてその後西委員に続きたいと思います。

○福島和敏委員 22ページですが、阿蘇くまもと空港とのアクセスのことについて。このことは小林総室長に御意見を聞きたいんですが、中長期的施策ということで、定時性の確保はこれは当然なんでしょうけど、最も可能性のあるアクセス手法として、豊肥線の延伸というようなのが載っておりますね。

投資的規模、私が聞いているのは400億ぐらいかかるんじゃないかという話です。その400億のメリットを考えてみた場合、確かに時間的な問題、その他するといいかもしれませんけど、沿線の活性化、産業活性化、そういうものを入れるとそのメリットあるかなと思いますけど、どう考えても今の豊肥線、渡辺県議の一般質問にもあったとおり、単線でしかも高架でもないというような中で、そこで列車を走らせて果たして時間的なものがどのくらいリムジンで、今はリムジンが対象になっていますけど、時間短縮ができるのか、果たしてそれだけの投資的規模の中でこれはいいという、メリットがあるという表現だろうと思います。

私は、これをずっと引っ張っていいのかなと私個人思っておるんです。中長期的になると、あなたの熊本にいませんよ。だからいない中で、本当にこれは今からずっとこの委員会なりこの課題として引っ張っていっていいのかなと。いないあなたがどう思うのかということが非常に興味があるんですけど、いかがでございますか。(笑声)

○小杉直委員長 いるかいないかわかりませんが……。(笑声)

○小林交通対策総室長 熊本に永住するわけではございませんが、常に熊本の将来のこと

を考えて真剣に仕事をしております。その中で、空港アクセスの関係でございますけれども、現在のところ、これまでの積み重ねの中で空港アクセス、鉄道本体だけでもまあ300億円ぐらいはかかるだろうと考えております。ほかに、この鉄道を採算に合うものとするためには、仙台空港アクセス鉄道と同様に、一定の周辺開発を伴わないといけないだろうというふうに考えております。ちなみに、仙台空港のアクセス鉄道につきましては、350億円程度の区画整理事業を行ったということだそうでございます。

こうしたことを踏まえて、あとは先ほどの豊肥線の今後のパワーアップをどうしていくか、こうした議論を絡ませながら、空港アクセス鉄道の可能性というものはもう少し時間をかけて考える必要があるかなというふうに思っておりますが、いずれにしても豊肥線沿線、一般質問のところでも小宮部長からお答えいたしましたけれども、豊肥線沿線の住宅の集積でありますとか産業の集積を考えますと、この豊肥線をどう生かしていくかということが今後の検討のかぎになってくると考えております。

○小杉直委員長 それなら、西委員の前に関連して平野委員。

○平野みどり委員 空港の問題ですけれども、渡辺県議の質問の中であったかどうかちょっとわかりませんけれども、これは騒音の問題で、エアカーゴの問題がちょっと今頓挫していると思うんですけれども、私は熊本空港の生きる道はそこかなと。周辺の住民の皆さんのが騒音対策を十分やらなければいけないし、その点に関してはまた新たに考えていかなければいけないことはたくさんあるわけですけれども、本当に300億、400億のアクセス、これは将来にとって大事なことではあると思うんですけども……。

旅客という部分で考えるときには、九州新幹線ができてしまうと、できるだけやっぱり熊本で乗りおりしてほしいと思いつつも、やっぱり福岡空港のほうに流れたり、鹿児島に流れたりすることはあると思うんです。最大限に熊本の例えば県産品を首都圏に運ぶだとか、大阪に運ぶだとかというようなことも考えたときに、生鮮食料品ですが、やっぱりエアカーゴの問題というのはこれは避けて通れないかなと思うんですが、そういった検討というのは今どんなふうになっていますか。

○小林交通対策総室長 今回の県知事選挙の中でも各候補者のマニフェストの中にある施策でございますので、私のほうからなかなか一言で申し上げるのは難しうございますけれども、今までのその後の状況でございますが、3年前の日本航空による夜間貨物便が延期されて以来、キャリアである日本航空側からは具体的な点はその後は来ておりません。

その一方で、空港周辺の住民の方々が、空港創立以来空港周辺の対策に対する不満が非常に高かったということを踏まえまして、空港周辺の対策協議会をつくって、これまで駐車場を運営している空整協から多くの資金を引き出して各種の対策を講じてきたわけでございます。

これが行われたからといって、すなわち住民側が、今後こうした夜間便でありますとか、国際夜間攻勢に対してすぐに了解するといったところまではちょっと距離があるかなというふうに感じますが、今後新知事の御意見も踏まえまして、この対策について検討をしていくべきものと考えております。

○西聖一委員 段山島崎線のことについてお尋ねしますけれども、1週間前に熊日にこの件が載っていました、9月のこの委員会の中でも、つけかえ路をちゃんとつけて対策して

いますということでしたけども、あの新聞を読む限りでは、相当な渋滞があつて大変なことだと書いてあつたんです。

この工事が、23年開通した時点で解消をするのか、もしさうでなければきちんとした対策をしておかないと相当問題になると思うんですけども、その点についてお尋ねしたいと思います。

○長野新幹線都市整備総室長 新幹線都市整備総室です。

段山陸橋の撤去につきまして渋滞が懸念されるということで、何日か前に新聞報道が出ておつた件だろうと思いますけれども、現在代替道路ということで、現在の橋の南側に仮踏切を使った仮設道路を整備する予定ですけれども、それがちょうど野口清水線の開通ともダブルということで渋滞が懸念されると、非常に地元の方は心配されているというようなお話が載つておつたわけでございますけれども、これにつきましても一応仮設道路の代替道路と、電車道路のほうですね、あそこのほうにも一応右折・左折専用レーンあたりを設けまして、信号機等で今のところ交通を流す予定にしております。

ただ、御心配されますとおり、野口清水線が開通しますと、当初予想されていた交通量が、大体1日に2,000台ほどふえるだろうと今のところ見込んでおりますけれども、それを見込んだ上での今のところの対策でございまして、正式には開通してみないと、どうしても今の時点では混雑するだろうというような懸念は持たれるかもしれませんけれども、そのあたりは十分頭に入れたところで対策を練っておりますし、仮設道路を開通しましても交通量調査等を実施しまして、必要であればその対策をまた検討しようというふうに考えております。

○西聖一委員 では、開通後は今のもとに戻

るという話をそのまま継続されるわけでしょう、そのつけかえ道路のまま。それとも、もとに戻して交通の流れを今の現状に戻すわけですか。

○長野新幹線都市整備総室長 開通後は陸橋は撤去してしまつておりますのすぐにはつけかえできませんので、そこは何年か交通渋滞しても、信号処理とか、ほかに誘導するとか、そういう対策を十分とつていく必要があると思っております。

○西聖一委員 当然予想されていることですから、早急にやっぱり住民の方にもちゃんとお示しできるような策を検討をお願いいたします。してあると思いますけれども、あの新聞の報道を見る限りでは、住民の不安をかき立てるだけだったかなと思いますので、よろしくお願ひします。

○小杉直委員長 要望でいいですか。

○西聖一委員 はい。

○山本秀久委員 1つだけ要望。

交通対策室長、あなたに一応申し上げておくことは、アクセス道路の問題、おれんじ鉄道の開通式のときに、あのとき問題点が3つ指摘しておいたやつが問題出てきましたよ、それを踏まえてこの問題を検討していく、以上、それだけ申し上げておきます。

○小杉直委員長 ほかにございませんか。

○藤川隆夫委員 観光物産総室長に。

いろんな戦略で観光振興を図つていらっしゃいますけど、ずっと内容を見てみると、実は南九州のほう、鹿児島、宮崎、大分に関する記述が全くないんです。この付近はどういうような戦略を考えて今後……

○小杉直委員長 藤川委員、何ページ……。

○藤川隆夫委員 何ページというわけじゃないんです。

○守田観光物産総室長 今先生御指摘の南九州関係につきましては、南九州観光開発調査委員会の先生方の御指導をいただいておりまし、我々事務方としては、南九州3県の事務方の委員会を持っております。連携しながら、予算まで別に我々負担しながら連携をしてやっておりまして、一部は先ほど地域政策課長からもお話があったと思っております。

とりわけ、ポイント、ポイントを書いておりますので、そこはちょっと外させていただくだけでございます。(笑声)

以上でございます。

○藤川隆夫委員 わかりました。

○大西一史委員 4ページで、平成19年度、要は予算の配分についてはしっかりと、平成20年度は対前年比12.8%増ということで、熊本県分については545億円が配分される予定ということになったということで、この財源についていろいろきちっと予算が確保されて工事が進捗していくと思うんです。

そういう中で、政府・与党の整備新幹線の新規着工に向けたワーキンググループというものの中で、開業後にJR各社が国に施設賃料というのを、これを国が収入として見込まれるということで、これを新幹線延伸によって発生する受益の一部ということで前倒しをして、国が受け取ってそれを着工財源にするというような議論があつていて、それに対してJR各社は大反発をしているということで、今これは膠着状態にあるというふうに思いますが、この前倒しの対象の中に、新八代一博多間のこれは入っているんですね、今政

府・与党のワーキンググループのこの検討の中に。

これ大体どのくらいの財源が、施設賃料というので出てくるのかというのが、今わかるかどうかというのが1つ、わかれば教えていただきたい、わからなければ後から教えていただきたいんですが、この状況について何か状況調査をしているのかどうかお尋ねをいたします。

○小林交通対策総室長 今委員の御意見の点については、手元に現在資料がございません。また調べまして御報告いたします。現在のところ、これに関しては特に動きは県としてはしておりません。

○大西一史委員 こういうちょっと今国の動きが、少し新幹線の新規着工の財源問題も含めてにわかにいろんな動きが出てきて、JR等もいろんなことをやっているというふうに聞いておりますから、この辺の動きについてはしっかりと県としても注目しておいていただきたい。ましてや、直接県費にかかわることがないかもしれませんけれども、やっぱり貴重な財源に対してどう確保するかということでの議論ですから、これはしっかりと押さえておいていただきたいというのが今のお尋ねの趣旨でございますので、しっかりとよろしくお願いします。

それと、引き続き委員長よろしゅうございますか。

これは並行在来線の問題、これはさきの委員会でも申し上げましたけれども、やっぱり非常に厳しい運営を全国どこの第三セクター鉄道事業会社もやっているということで、非常に苦労しているということです。

そういう中で、国に対して12月議会でもたしか申し上げたというふうに思いますが、将来的にこの辺の赤字をずっと垂れ流している状況というのを解消するために、何らかのお

願いをしていかなければならないということです、ぜひそういったことも考えてほしいというふうに申し上げたんですけれども、12月の特別委員会で申し上げたと思いますが、その辺について何か委員会後に動かされたことがあるのかどうか、それが1点。

それからもう1つ、並行在来線についてはこの前の自民党の税制調査会で、2008年の税制改正で、JRから経営分離された三セクについての税制優遇を延長するということを決めたというような報道があつていました。

現在の特例措置というのは10年ですから、まだその期間内に肥薩おれんじ鉄道はあるというふうに思いますが、信濃鉄道あたりは2007年までということで、2008年から切れてしまうわけです。これを多分救おうということもあって、税制優遇の延長をするということを議論されているというふうに思うんですが、現在税制優遇はどのくらい肥薩おれんじ鉄道で額的になされているのか、それをちょっと聞かせていただきたいというふうに思います。

○小杉直委員長 たまには本坂新幹線・並行在来線対策室長から答弁させてみらぬですか。(笑声)

○本坂新幹線・並行在来線対策室長 突然の御指名、ありがとうございます。(笑声)

まず、第1点目の国への動きでございますけど、ことしの2月7日、自由民主党のおれんじ鉄道対策議員連盟ができまして、私どもの部長がそこに参りまして、議員連盟の方々にいろんな今の実情を御報告したところでございます。

議員さんとしましては、今後7月の概算要求に向けましていろんな検討、特に今回の、先ほど先生が御質問されました新幹線スキームの中で、並行在来線の問題をきちんと議論していくことになっておりますので、

その中できちんと議論して何らかの結論を出していくということになりましたので、それを期待しながら今後とも取り組みを進めていきたいというふうに考えているところでございます。

それから、2点目の税制優遇のことなんですが、おれんじ鉄道は平成16年にできまして平成25年までが一応期間となっています。今回の改正を入れまして、平成26年から平成35年まで延びるということで、まだかなり期間はあるということでございます。

現在、軽減措置につきましては、今並行在来線の関係は10年間課税2分の1ということになっておりまして、大体今のところ10年間2分の1のもので約3,000万の軽減をなされていると。毎年変わりますけど、大体3,000万に今なっているということでございます。ちなみに、今要望していますのが、これに10年間この前オーケーになりましたけど、JR九州につきましてはまた三島特例というのがございまして、全体的にJRからの総決算2分の1の軽減がなされていると。

肥薩おれんじ鉄道も、もともとJRの鉄道がおれんじ鉄道になったということで、同じ九州の中にあるということで、三島特例についても何とかやってくれぬかということに今要望をさせていただいておりまして、それらがオーケーになりましたらあとプラス約2,000万ぐらいということになると思いますので、そこはまた今から要望もしていきたいというふうに考えております。

○小杉直委員長 ほかにございませんか。

○田代国広委員 18ページの菊池地域の「癒し里」につきまして既に実施がされておりますが、この実施の総括と、この提案は地域振興局がしたのか、それとも本部のほうでされたのかについてお尋ねをいたしておきます。

それと33ページですかね、JR西日本関係

者の方々を阿蘇のほうへ招待されております。終わったばかりですが、これについてもこの総括をお願いしたいと思います。

○梅本地域政策課長 18ページの魅力の再発見のところの記述で、阿蘇の「熊本・観光文化検定」と「阿蘇まるごと検定」について書いておりますが、「阿蘇まるごと検定」につきましては、阿蘇地域振興局が発案をしまして、あそこの市町村などと一緒にになって検定制度を創設いたしました。先般検定自体が終了いたしまして、合格者の発表等があつております。

以上でございます。

○田代国広委員 菊池について。ああたは阿蘇ば言うたろう。菊池の話をした。

○梅本地域政策課長 失礼いたしました。その下の19ページの一番上に、「福岡の企業をターゲットにした“癒し里”のイメージ」の取り組みでございますけれども、これは菊池の振興局が、あるいは菊池市、菊池推進本部が中心となって進めているものでございまして、福岡の都市圏の方から、菊池のふるさと交流館の、閉校になりました学校を使いましてツーリズムの取り組みをやっております。そこで受け入れをいたしまして、いろんなグリーンツーリズムの取り組みなどの体験をしていただくものでございます。

○田代国広委員 これはもう終わっておるわけでしょう。

○梅本地域政策課長 はい。

○田代国広委員 総括はできないですか。

○梅本観光物産総室長 都市部から初めて御参加なられました方々に、初めての取り組み

であったんですけども大変好評でありますて、今後ももっと長期間、あるいは頻繁にこういったものがないかといった御意見が出されております。

○田代国広委員 それと、33ページの……。

○守田観光物産総室長 21日、28日に終わっております。新幹線を使った将来的な商品開発でございますので、大阪から新大阪発「のぞみ」来ていただいております。まる1日を見て回っておりますが、大体こういう事業につきましては、新聞等も、先ほど申しましたように、大体3ヵ月後ぐらいにいろんな雑誌、それに参加したことを雑誌等に出していただきますし、商品開発につきましてはやや時間がかかるということでございます。

○田代国広委員 阿蘇地域等とありますが、阿蘇山ですね、阿蘇山にも行かれたですか。

○守田観光物産総室長 場所を申し上げます。大阪から「のぞみ」で出られまして、「つばめ」に乗りかえて熊本着、それから阿蘇で昼食をされまして、草千里、中岳、砂千里、米塚等をごらんいただきまして、黒川のほうの温泉チェックということでお入りいただきました。

○田代国広委員 30ページ前後に、いろんな県内の観光地の御要望と申しますか、PRをされるようになっております。それはそれとして大変一定の評価をすべきと思うんですけども、私が考えるには、観光を考えるときにやっぱり拠点が必要であると。その拠点となるべきものは、本県の場合は熊本城であり天草でありもちろん阿蘇だと思うんです。それを拠点として、他のいろんな観光地をお客さんに回ってもらうと申しますか、その

ためには拠点が必要なんです。

拠点の中の特に拠点として誇れるのは、私から見れば阿蘇だと思うんです。まさに世界の阿蘇ですばい。残念ながら、熊本城にしろ天草にしろすばらしいんですけども、日本国内にはいっぱいありますよ、お城なんかは。ところが、阿蘇山みたいのはどこにもないんです。まさに熊本が世界に誇れる観光地だというふうに私は思うんです。

ところが、残念ながらこれを生かし切れないような気がして仕方がないんです。それは一つには、交通アクセスが非常に大きな弊害になっておりますが、今後この阿蘇山を拠点として本県の観光振興、もちろん新幹線等を結びつけた観光振興等を図っていかなければなりませんが、その拠点性についてどのような認識を持っておられますか。

○守田観光物産総室長 今地域政策課及び地域振興部のほうでも「KANSAI戦略」をお出しいただきました。その中でも、熊本を売り込む一つとして阿蘇がブランドとして出ております。我々もその「KANSAI戦略」に沿いながら観光を進めてまいりたいと思っておりますので、重要なポイントが阿蘇だということでしっかりと進めてまいりたいと考えております。

○小杉直委員長 あとは、質問なさっていない井手副委員長はよございませんか。

ほかにございませんか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○小杉直委員長 ほかにないようでしたら、最後に私が1つ。

地域振興部長と交通部長にお尋ねですが、11月7日に視察にいったときに、金沢駅にわかりやすい立派な交番が建っておりました。熊本駅の交番構想はその後どうなっておりますか、まず地域振興部長にお尋ねします。

○小宮地域振興部長 熊本駅前の交番構想につきましては、私も委員会の先生方と一緒に視察をいたしまして、まさに安心、安全をPRする熊本として、象徴的な存在としての交番の設置というのは非常に重要な課題と認識しております。現在駅前広場の工事の段階が幾つかに分かれているもんですから、それも十分踏まえたところで、県警と土木のほうで調整をしっかりやってくださっているというふうに認識しております。

最終的には、すっかり駅前の見やすいところに交番を設置する方向で、今検討を進めているというふうに認識しております。

○小杉直委員長 3年後に新幹線が全線開通しますが、観光対策等々幾つも今一生懸命取り組んでおりますね。一方では、何度か言いましたように、熊本は治安がいいというふうなことで県内外、国外のお客さんが安心して熊本を訪れるということの治安のよさも大事でございますので、今地域振興部長が答弁いただきましたが、そういう方向について、黒木交通部長の見解どうですか。

○黒木交通部長 今話があったとおりでございまして、当初は駅前の再開発ビル、A地区ですがそこに入る予定でしたけれども、昨年の8月にそこに入ることについては事実上困難だと、そういうふうな回答でありまして、今お話をございましたように、やっぱり熊本駅前といいますと県都の玄関口でもございますし、駅利用者の方の利便性、それともう一つは、交番でございますので地域の安全をこれは当然やっていかにやいかぬわけでございます。両方をにらみながらさらに適正な、今話があったようなところで協議がなされておるというふうに承知をしております。

○小杉直委員長 わかりました。

それでは、ほかに質疑がなければ、これで

質疑を終了いたします。

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、そのように取り計られます。

次に、その他に入ります。

何かありませんか。

○小林交通対策総室長 交通対策総室でございます。

お手元にパンフレットを1つお配りさせていただいておりますが、九州新幹線に関する新しいパンフレットでございまして、熊本県新幹線建設促進期成会が作成するものであります。こちらはまだ「案」ということでございまして、本日委員会に諮らせていただきまして、御了解いただきましたならば、こちらのほうで対外的に配布等をいたしていきたいと考えております。

この中でかねてから幾度か議論をいただきましたけれども、お開きいただきまして右手上の「新幹線による時間短縮効果」というところの記述がございます。こちらについて県民にいろいろ誤解を与えないようにということで、さまざまな注意書きをしております。

例えば、熊本～博多間35分でございますけれども、こちらについては最速の想定時分、大変字が細かくて恐縮でございますけれども、次に博多～新大阪間を2時間23分としておりますけれども、これは平成19年4月ダイヤ改正時の最速による所要時間であって、博多駅での停車及び乗りかえ時間を除くということにしております。

また、JR九州は新大阪に直通運転を決めておりまますので、こちらについては3時間20

分前後ということでJR九州発表しておりますが、こちらについてはさらなる時間短縮を図っていきたいという意思表明をしておりますので、あえて注書きにいたしまして、最速の直通運転とした場合3時間20分前後を想定、JR九州発表という記述にしておるところでございます。

以前のパンフレットにおきましては、現行のところで熊本～博多間が1時間15分でありますとか、博多～新大阪間は2時間21分という記述がございましたが、これはあくまでも平成19年4月ダイヤ改正時以降のダイヤを記述しているということでございます。

以上でございます。

○小杉直委員長 ほかにはないでしょうか。  
——ないようですので、本日の議題は終了いたしました。

さて、本日は、本年度最後の委員会でありますので、最後に一言ごあいさつをさせていただきます。

本委員会においては九州新幹線に関する件について審議を行ってまいりましたが、井手副委員長の協力のもと、委員の皆様方には熱心な御審議、貴重な御意見を賜り、おかげをもちまして委員会設置の所期の目的を十分に果たせたのではないかと思っております。まことにありがとうございました。

いずれにしましても、九州新幹線全線開業を控え、本県の置かれました状況はまだまだ課題も山積しておるところでございます。今後の審議に御期待を申し上げる次第であります。

委員並びに執行部の皆さんには、1年間大変お世話になりました。

本日の委員会はこれで閉会します。（拍手）

午前11時44分閉会

熊本県議会委員会条例第29条第1項の規定  
によりここに署名する

新幹線対策特別委員会委員長