

第 7 回

熊本県議会

新幹線及び高速交通対策特別委員会会議記録

平成20年6月24日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

第 7 回

熊本県議会 新幹線及び高速交通対策特別委員会会議記録

平成20年6月24日（火曜日）

午前10時4分開議

午後零時10分閉会

本日の会議に付した事件

- (1) 九州新幹線鹿児島ルートに関する件
- (2) 高速交通体系に関する件
- (3) 付託調査事件の閉会中の継続審査について
- (4) その他

出席委員（16人）

委員長 早川英明  
副委員長 中村博生  
委員 山本秀久  
委員 倉重剛  
委員 竹口博己  
委員 渡辺利男  
委員 小杉直  
委員 大西一史  
委員 鎌田聰  
委員 九谷弘一  
委員 守田憲史  
委員 小早川宗弘  
委員 田代国広  
委員 西聖一  
委員 早田順一  
委員 上田泰弘

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 松見辰彦

政策調整審議員兼

地域政策課課長補佐 坂本孝広

政策審議員兼

熊本都市圏振興室長 内田一成

交通対策総室長 小林豊

交通対策総室副総室長 古森誠也

商工観光労働部

観光物産総室長 梅本茂

観光物産総室副総室長 松岡岩夫

土木部

部長 松永卓

首席土木審議員兼

道路整備課長 戸塚誠司

都市計画課長 船原幸信

新幹線都市整備課長 佐藤國一

警察本部

交通部長 北里幸則

交通規制課長 田上隆章

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 後藤勝雄

議事課課長補佐 德永和彦

午前10時4分 開議

○早川英明委員長 ただいまから第7回新幹線及び高速交通対策特別委員会を開催をいたします。

本日の委員会に1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いうふうに思います。

今回は執行部を交えた最初の委員会でありますので、一言ごあいさつを申し上げたいというふうに存じます。

委員の皆様方の御推挙により、委員長を仰せつかっております早川でございます。中村

副委員長の御協力をいただきながら、本委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと考えておりますので、どうかひとつよろしくお願ひを申し上げます。

さて、本委員会には、九州新幹線鹿児島ルートに関する件、そしてまた高速交通体系に関する件が付託をされております。

御案内のとおり、九州新幹線鹿児島ルートにつきましては、平成22年度末の全線完成に向けて鋭意工事が進められております。

また、新幹線を活かした熊本づくりにつきましては、新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部において検討をされ、KANSAI戦略を初めとして開業を見据えた取り組みが進められているところでございます。また、高速交通体系につきましては、今年付託案件に追加をされております。新幹線効果を最大限に生かしていくための地域高規格道路整備や阿蘇くまもと空港振興策などについても、さまざまな課題を抱えているところでございます。

当委員会といたしましても、各施策につきまして審議を通してよりよい方向へ導くために、委員各位の積極的な御意見を御期待申し上げるところでございます。どうかひとつ中村副委員長ともども1年間よろしくお願ひを申し上げます。

なお、今回も基礎資料を準備しました。一部資料の入れかえを行いお配りをしておりますので、御活用をしていただきたいというふうに思います。この厚い冊子でございます。

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

まず、初めに、関係職員の紹介を受けたいと思います。

前列の職員の皆様につきまして、自席から自己紹介をお願いします。なお、後列の職員につきましては、配付資料の中の職員名簿に

よって紹介にかえさせていただきたいというふうに存じます。

それでは、順次お願いをいたします。小宮地域振興部長からよろしくお願ひします。

(小宮地域振興部長～小林交通対策総室長の順に自己紹介)

○早川英明委員長 今、御紹介いただきました小林交通対策総室長には、今回の議会が最後ということを承っておりますので、ひとつその点につきましてごあいさつのほどを。

○小林交通対策総室長 3年と3ヶ月熊本県にお世話になってまいりましたが、7月1日付をもちまして国土交通省に戻ることになりました、まだまだ実績も上げきれないというところで大変申しわけないところもございますけれども、東京に戻りましてもしっかりと熊本県を支えてまいりますのでよろしくお願ひします。ありがとうございました。(拍手)

○早川英明委員長 続けます。

(梅本觀光物産総室長～内田熊本都市圏振興室長の順に自己紹介)

○早川英明委員長 次に、執行部を代表して小宮地域振興部長からごあいさつ及び概要説明をお願いしますが、着座のままで結構でございます。そしてまた、委員の先生方、暑うございますから上着のほうも適時脱いでください。

それでは、よろしくお願ひします。

○小宮地域振興部長 それでは、委員会開会に当たりまして、執行部を代表して、ごあいさつ及び本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

恐縮ながら、着座のまま御説明申し上げます。

早川委員長、中村副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、これから1年間、九州新幹線鹿児島ルート及び高速交通体系に關

する諸問題につきまして御審議いただきますが、県政の重要課題であり、執行部といたしましても一生懸命取り組んでまいりますので、どうぞよろしく御指導のほどをお願い申し上げます。

それでは、付託調査事件の概要について説明いたします。

まず、九州新幹線鹿児島ルートに関する件でございます。

現在、県下におきましては、高架橋などの土木工事が今年度末完了に向け計画的に進んでおり、軌道・電気工事も昨年から始まりました。また、熊本駅舎、新玉名駅舎、熊本総合車両基地などの建築工事も近々本格的に始められる予定です。県といたしましては、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まして引き続き全力で取り組んでまいります。

平成20年度の九州新幹線鹿児島ルートの事業費につきましては、昨年度の1,045億円を上回る1,270億円が確保され、本県分として545億円が配分されており、平成22年度末の全線完成が促進されると考えております。

また、大阪方面への直通運転に関しましては、昨年、JR 3者間で九州新幹線の全線開業時に実現することが合意されたところでございます。今後とも関係機関と連携し、また県議会の御支援をいただきながら、さらなる利便性向上のため、新大阪への直通列車の最大限の運転本数確保や、博多駅での対面乗りかえなどの利便性の高い運行形態の実現を目指し、要望活動等を積極的に展開してまいりたいと考えております。

九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、平成18年5月に策定した新幹線くまもと創り戦略及びプロジェクトを推進し、これまでプロジェクトに掲げられたさまざまな取り組みが県内各地で動き出しております。全線開業まで3年を切ったことから、全線開

業に焦点を絞り開業効果が最大限発揮されるよう、目に見える成果を上げる取り組みを重点的かつ優先的に実施するとともに、民間とこれまで以上に連携し、県民総参加の取り組みとして展開してまいりたいと考えております。

また、直通運転が決まった中国・関西地域に向けては、本年2月に策定したKANSAI戦略を羅針盤に、熊本のイメージ確立やブランド力の向上に資する具体的な取り組みを進めてまいります。

次に、新幹線熊本駅と阿蘇くまもと空港間のアクセス改善につきましては、今年度は優先信号機器を活用した既存リムジンバスの高度化や豊肥本線駅からのシャトルバスの運行等について、利用ニーズの精査や試験運行を行い、今後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、豊肥本線を活用した施策についても、空港周辺の開発動向や事業の採算性等を考慮しつつ、実現が可能な方策についてJR等関係機関と協議を行ってまいります。

新幹線を活用した観光振興につきましては、今議会において蒲島知事が表明した「歴史回廊くまもと 観光立県宣言」を踏まえ、さまざまな観光施策を展開していくこととしております。県民総参加で観光立県の推進に取り組むための推進体制を築くとともに、新たな観光行動計画を策定する等、観光立県宣言の具現化に努めてまいります。

続きまして、今回から付託調査事件に加わりました高速交通体系に関しましては、現状を中心説明をさせていただきます。

まず、九州の縦軸や横軸を形成する高規格幹線道路と地域高規格道路でございます。

高規格幹線道路につきましては、南九州西回り自動車道や九州横断自動車道延岡線の整備が国において進められております。

さらに、高規格幹線道路と一体となってネットワークを形成する地域高規格道路につき

ましては、熊本環状道路や熊本天草幹線道路の整備が国と県の役割分担のもと進められており、中九州横断道路についても国において調査が進められています。

今後とも、国の事業につきましては国に整備促進を求めていくとともに、県の事業につきましては重点的に取り組んでまいります。

最後に、航空路線の利用促進でございますが、阿蘇くまもと空港の振興は本県の拠点性を高め、観光、交流やビジネスの活性化を図る上で極めて重要と認識しております。そのため国内線の拡充や熊本ーソウル線の週5便化など、空港の利便性及び機能性の強化に努めてまいりたいと考えております。

以上、概要について御説明いたしましたが、詳しくは総室長及び各課長から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。

○早川英明委員長 それでは、議題(1)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いうふうに思います。

説明に当たりましては、可能な限り簡潔にお願いをします。

それでは、交通対策総室長から順次説明をお願いします。着座のまま結構でございます。

○小林交通対策総室長 では、着席で御説明させていただきます。

まず、お手元の資料1ページ目から——きょうは最初の委員会でございますので、全体を主要なポイントについて御説明をさせていただきたいと思います。

まず、1ページ目からですが、九州新幹線鹿児島ルートに関する件ということで、計画の概要を記してございます。

3ページ目をお開きいただきますと、建設促進活動ということで、これまで平成19年度の活動の内容を記してございます。

4ページ目でございますが、説明の主なポ

イントについて黄色でマーカーをしてございます。平成20年度の建設促進活動の予定でございますが、まず九州新幹線鹿児島ルートにつきましては、19年度の1,045億円を上回り、1,270億円が配分されております。熊本県分につきましても12.8%増ということでございますが、22年度末完成に向けては、ことし以上の予算額というものを、さらに21年度に求めていく必要があるということでございます。

さらに、利便性の向上のために、先ほど部長の冒頭のあいさつにもございましたが、博多駅での対面乗りかえや大阪直通本数の最大限の確保、東京方面の直通運転の実現等について、重点的に取り組みを展開したいと考えております。

今後の各方面に対する要望内容の主要点は5ページ目の上段に書いてございますが、公共事業費の重点配分でありますとか、利便性の向上策、さらには第三セクターに対する支援策、加えてKANSAI戦略への連携の強化といったものが主要ポイントでございます。

以上です。

○佐藤新幹線都市整備課長 それでは、事業の進捗状況について御説明いたします。

資料7ページのほうをお願いいたします。(3)の事業の進捗状況でございますが、事業費ベースの進捗状況につきましては、先ほどからお話がありましたように、県内事業費としまして545億円が配分される予定でございまして、その結果20年度の本県内の事業費ベースの進捗率は78%となる予定でございます。なお、本県の新幹線負担金につきましては6月議会で計上いたしております。

それから、真ん中付近の用地の進捗状況でございますが、現在の進捗状況は99.9%の進捗状況でございます。残り450平方メートルほど4件の関係者がございますけれども、こ

れはつけかえ道路等に伴う用地でございまして、新幹線本線には影響しませんが、引き続き地権者の理解を求めてまいります。

それから、土木工事につきましては、県内の完成率は79%となっております。

それから、8ページをお願いいたします。

県内工事の状況でございますが、トンネルについては、残っております新田原坂トンネルがこの2月に貫通いたしました、これで県内の10トンネルはすべて貫通いたしました。また、高架橋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。昨年の秋口から大牟田一玉名付近で軌道工事に着手しております。

9ページのその他でございますけれども、駅舎でございますが、この2月に新玉名駅舎が、また5月には熊本駅舎の工事が発注されております。

以上でございます。

#### ○坂本政策調整審議員兼地域政策課課長補佐

私のほうから、九州新幹線を活用した熊本づくりについて御説明をさせていただきます。

説明資料の10ページをお願いいたします。

九州新幹線全線開業を熊本の地域振興と観光の発射台ととらえ、県外からたくさんの方々に訪れてもらい、楽しんでもらい、そして住んでもらえるよう県民、各機関や団体及び県・市町村が一体となって取り組んでまいりたいと考えております。

これまでの取組みについてでございますが、38機関・団体から成る新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部、並びに熊本地域及び地域振興局を単位に地域推進本部を設置いたしまして、161本にも及びますプロジェクトを中心といたしまして県内全域で展開しているところでございます。

平成19年度までの主な取組みについて、県が実施したものについて簡単に御説明をさせていただきます。

分野ごとの主な取組みのうち、交通分野につきましては、阿蘇、天草などの方面別の交通アクセス強化のための横軸交通アクセス強化推進協議会での、交通結節拠点における実証実験等を実施しているところでございます。特に、阿蘇地域では、後ほど交通対策総室長から詳しく御説明があるかと思いますが、デュアル・モード・ビークルの実証実験を3月に実施したところでございます。また、天草方面におきましては、快速あまくさ号のJR三角駅前乗り入れの実証実験を、9月末まで継続して行っているところでございます。

交流促進分野についてでございますが、一番下に書いてございますが、財団法人地域活性化センターのスポーツ拠点づくり推進事業を活用いたしまして、全国小学生ABCバドミントン大会を開催し、スポーツを通じた交流の促進を図っているところでございます。

12ページをお願いいたします。

広域的な取り組みについてでございますが、世界遺産の暫定リスト登録に向けた取り組みがいろんなところで起こっておりますが、旧万田坑や三角西港を含めた九州・山口の近代化産業遺産群と、阿蘇一火山との共生とその文化的景観について、新たに暫定リスト入り候補として文化庁に提案をしているところでございます。

また、長崎県からの提案により、既に暫定リスト入りしております教会群と教会関係遺産について、天草地域の大江や崎津の天守堂並びに富岡のキリスト教供養碑などの、文化財の暫定リスト入りの追加登録を目指した動きも出てきているところでございます。

人吉・球磨地域におきましては、6月1日に肥薩線川線100周年イベントを開催するなど、民間と行政など関係機関が連携した取組みが

進行しております、来年度の肥薩線100周年に向けて大きな動きが出ているところでございます。

続きまして、農林水産業・商工業振興分野におきましては、県内のツーリズム実践者のサービスの質の向上を図るため、3月にガイドラインを作成したところでございます。

また、本年2月には、関西・中国地方をターゲットとしたKANSAI戦略を策定、公表したところでございます。

続きまして、13ページになりますが、平成20年度の取組みについてでございます。

これまでの新幹線くまもと創りの各分野や地域における取組みを踏まえ、開業効果が最大限発揮されるように取組みを加速させるとともに、各プロジェクトを着実に具体化し、県民総参加による県内全域での展開を目指してまいります。特に、KANSAI戦略に基づき、本県の認知度向上と交流拡大を図っていくことといったしております。

新幹線くまもと創りプロジェクトの推進につきましては、本年8月に開催予定の推進本部会議におきまして、全線開業まで3年を切る中で戦略の再編を目指しております。

主な取組み内容といたしましては、平成19年度までの実績を踏まえ、全線開業までに目に見える成果を上げられるように重点的、優先的に実施するとともに、カウントダウンフォーラムを開催するなど、県民の意識醸成を図り、民間とこれまで以上に連携した県民総参加による取組みを推進してまいります。

さらに、各新幹線駅等においての開業記念イベント等についても検討し準備してまいります。

14ページをお願いいたします。

KANSAI戦略の推進につきまして、本格的な取り組みといたしましては本年度がスタートの年であります。県民の参加を得つつ、くまもとブランドの確立とKANSAI地域への発信に向けた効果的、重点的な取り組み

を行うことといったしております。

主な取り組みといたしましては、くまもとブランドの確立に向けた機運の醸成、素材の磨き上げ、本県の統一イメージのロゴの作成等を行うとともに、KANSAI地域に向け、知事のトップセールスを始めくまもとブランドが定着するように、積極的にPR・セールスを実施してまいりたいと考えております。

KANSAI戦略を全序的に取り組むために、推進体制のところに記載しておりますが、府内にプロジェクトチームを設置するとともにKANSAI地域の有識者の助言をいただくため、知事のトップセールスによりまして、くまもとKANSAI戦略アドバイザー4名を既に委嘱したところでございます。

今後、民間と連携した推進体制整備を行なながら、本戦略の実行体制を確立してまいりたいということで考えております。

以上です。

○小林交通対策総室長 続きまして、阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善でございますが、お手元の資料15ページをお願いいたします。同時に、参考資料としまして、資料の1の地図をごらんいただければと思います。

昨年度、リムジンバスの改善といたしまして、新ルート3ルートと豊肥線沿線からのシャトルバスについての試験走行を実施したところであります。本年度は昨年度の状況を踏まえまして、リムジンバスにつきましては、既存リムジンバスの高度化、優先信号機器を搭載したり、バスロケーションシステムを活用することによって、現在そのような機械を積んでおりませんので、これを積んでどのぐらい時間が短縮できるのかという検証をいたします。

新ルートにつきましては、お手元の資料のほうでは幾つか色の違うルートで書いてございますが、1つルートを絞り込んで、さらに需要面等の検証を行いたいと考えておるこ

ろでございます。

次に、豊肥本線からのシャトルバスにつきましては昨年度非常に好評でございまして、早期に実現をしてほしいという声もございましたので、この可能性についてさらに検証を進めたいと考えております。

次に、豊肥本線を活用した施策についてでございますが、新幹線対策特別委員会、さらにはその前の交通対策特別委員会のときから、豊肥本線を空港まで延伸するプランにつきまして検討を進めている状況について御報告を申し上げてまいりましたが、この構想を早期、または10年、十数年の規模で実現することを考えた場合に、初期投資または維持管理費、さらには採算性、そもそも考えますと、なかなか早期にこれを実現するというものは難しいであろうという結論に至ったところでございます。

ただし、この豊肥本線の沿線につきましては、現在人口の集積、さらには産業地域の集積が進んでございますので、加えて新水前寺駅の改築等による利便性の向上というものが図られてまいることから考えますと、この豊肥本線を有効活用し、空港との連携を図り、阿蘇方面へのアクセスにもつなげていきたい、このような構想を具体性をもって短期的にできる方策はないかということで、現在検討を進めております。

一つのプランとしましては、大津駅の改良工事にあわせまして、ホームでのバスの対面乗りかえといったことで、鉄道とバスとのアクセス性を高め、定時性のあるアクセスを実現するということも一つの選択肢に置きつつ20年度は検討を進めたいと考えております。

この検討につきましては、県と関係者との協議もいたしますが、国の公共交通活性化プログラム、これは、国100%の調査費でございますが、こちらの採択が決まっており、7月以降この検討が開始されるという見込みとなっておりますので、御報告をさせていただ

きます。

以上です。

続きまして、デュアル・モード・ビークルについてでございますが、お手元の資料の2をごらんいただきたいと思っております。

県内の屈指の観光地でございます阿蘇地域、その中の南阿蘇鉄道を舞台にしまして、鉄道と観光地とを結ぶ、またはその地域とを結ぶ新しい足としてデュアル・モード・ビークル、これはJR北海道が検討を進めていた交通手段でございますが、この実証実験について、3月20日から22日までの3日間、一般的モニターの方を乗せて実験をさせていただきました。

資料2の2ページ目をごらんいただきますと、全モニターとして183名、そのうちアンケートを皆様にしていただきましたが、そのうち「導入の必要性がある」と回答した方が85.7%にのぼるなど大変好評、かつ阿蘇地域の新しい交通手段として採用してほしいという声がたくさん聞かれたところでございます。こうしたことを受けまして、今後まだまだ技術的な課題はございますが、早期の実現に向けて県も率先してこれに引き続き取り組んでまいりたいと考えてございます。

このうち、お手元の分厚い資料の2でございますが、この中でニュースリリースというJR北海道の取り組みについての、5月28日付のJR北海道の記述がございまして、この中で現在乗車人数が少ない、または踏切感知システムの問題等ございますが、これについてJR北海道のほうでは、トヨタ及び日野自動車と組んで新しい車両の開発を行い、乗車人数をふやし、早期の実用化を図り、これを今年の洞爺湖サミットでお披露目をするという方針でございますので、どんどん進化していく乗り物ということで、引き続き県と市町村も取り組んでまいりたいと考えておりますので、御報告申し上げたいと思います。

以上です。

○梅本観光物産総室長 観光物産総室でございます。

資料につきましては17ページでございます。

(5)で九州新幹線を活用した観光振興でございますけれども、先般知事のほうから発表いたしました「歴史回廊くまもと 観光立県宣言」に基づきまして、積極的な事業展開を図っていきたいと考えております。

上のほうに四角の中で、「歴史回廊くまもと 観光立県宣言」の具現化に向けた取り組みとして3つ書いておりますが、1点目が、観光立県の実現に向けた体制の構築でございます。できるだけ急ぎまして、新幹線開業ということを念頭にきちんと置きながら、より実践的、実働的な体制を、民間と一緒になつてつくっていきたいと考えております。

2点目が、新しい観光アクションプランの策定でございます。現在のアクションプランが17年度から19年度までの3カ年ということになっておりますので、その検証をしながら新しい観光アクションプランをつくりまして、数値目標などを入れまして早期に取りまとめたいと考えております。

また、3点目は、観光立県を推進するための条例の制定に向けた取り組みでございます。県民総力戦で観光立県を目指すための条例の制定を視野に入れながらの取り組みをさせていただきたいと考えております。

17ページの下から、これまでの取り組みを書かせていただいておりますが、18、19それから20ページまでがこれまでの取り組みでございまして、恐縮ですが21ページをごらんいただきたいと思います。

平成20年度の取り組みでございますけれども、(1)として、九州新幹線全線開業準備キャンペーン「思ひたったら、くまもと曜日」の実施ということで書かせていただいております。大型観光キャンペーンをJRなどとタ

イアップしながら取り組んでいきたいと考えております。KANSAI戦略と連携しながら、新幹線沿線の大都市圏、とりわけ福岡、広島、岡山、大阪を中心と観光宣伝活動を開催しまして誘客に努めてまいりたいと考えております。この7月15日から10月の末までを念頭に置きながら、夏秋の巻として観光キャンペーンを張る予定でございます。

このうち福岡につきましては、宿泊客のおよそ3分の1が福岡からの来客であるという点、それから広島、岡山、大阪といったKANSAI地域におきましては、まだおよそ8%程度の誘客にとどまっておりまして、これから大きなマーケットが期待できるという点で、これらのターゲットをきちんと念頭に置きながらの取り組みをさせていただきたいと思っております。

22ページでございます。「歴史回廊くまもと」の発信ということで、とりわけこの4月20日に本丸御殿のオープン、それから4月25日には永青文庫展示室のオープン、それから6月に青井阿蘇神社の国宝指定がございましたので、これを観光振興の好機ととらえまして、市町村と一緒にP.R活動を打ってまいりました。

とりわけ、一番最初のポツで書いております例えばフジテレビの全国放送の「めざましテレビ」に、本丸御殿とあわせまして阿蘇、天草、人吉などの県内各地の観光情報を盛りだくさんで全国に向けて発信したところでございます。おかげをもちまして、永青文庫、本丸御殿とも大変好調な誘客といいますか、来客の状況でございます。

それとあわせまして、2番目の丸で書いております季刊誌「くまもと時間(たいむ)」の発行、それからその次の温泉・食をテーマとした観光宣伝活動の実施で、温泉や食(グルメ)をテーマとした宣伝活動をKANSAI等に対して展開する予定でございます。

こういった歴史回廊、それから温泉・食な

どをテーマとしまして、できるだけ来訪された方々の滞在時間を延ばしまして、点ではなくて面で勝負をいたしまして、本物嗜好、ゆっくり目の肥えた来客対応ということを図つていきたいと考えております。

23ページでございますけれども、キャンペーンとあわせまして、県のホームページ特別サイトや衛星放送の「スカイパーフェクトTV」を活用しまして、ロアッソ熊本戦などにおいて特別広報を実施しております。

(2)でございますけれども、「我がまちの宝」探し・磨き上げでございますけれども、これは県内の観光資源を磨き上げていこうという取り組みでございまして、特に着地型と呼んでおりますけれども、地元提案、地域提案の観光素材を収集しまして、観光客、代理店に発信する取り組みを強化していきたいと考えております。

また、(3)はおもてなしの心の醸成でございまして、これは先ほどの県民運動として展開をしていきたいと考えております。

(4)は、九州観光推進機構、あるいは九州各県との連携でありまして、①として、九州観光推進機構と連携した旅行商品の開発、②として、この商品を東京、名古屋、大阪、福岡などの旅行会社に対してPRするような取り組みを行っております。また、③として、九州各県と連携して、南九州や大分、長崎とも連携しまして誘客に努めていきたいと考えております。

24ページでございますが、このほか海外戦略としてとりわけ東アジア、大変観光客伸びておりまして、韓国からは約30万、全国4位という統計数値が出ておりますが、こういった新たな市場開拓などを念頭に置きながら、外国人誘客・誘致に努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 熊

本都市圏振興室でございます。

資料の25ページをお願いいたします。

新幹線新駅周辺整備についてございます。

熊本駅周辺の整備につきましては平成17年6月、新玉名駅の周辺整備につきましては平成18年2月に、県・市で整備基本計画を策定・公表いたしまして協定を締結いたしました。この計画に基づきまして役割を分担し、両駅の着実な整備を推進することとしております。

熊本駅周辺整備につきましては、今年3月、第3回のトップ会議を開催いたしました。

別添の資料3で、結果の概要について御報告いたします。

お手元に配付の別添資料をごらんいただきたいと思います。真ん中付近に資料3がございます。

まず、熊本駅周辺における都市機能のあり方につきましては、0番線跡地や鉄道高架下などにおきまして、民間を主体として駅周辺に求められる都市機能のあり方について議論を行いました。

会議では、高架下を活用した県産品市場の必要性を再確認するとともに、子育て支援施設の検討を進めることといたしました。

次に、交通結節のあり方につきましては、市電の駅舎への乗り入れの検討状況や阿蘇、天草などへの乗りかえ利便性向上に向けた取り組みなどにつきまして意見交換を行い、市電乗り入れにつきましては引き続き検討を行うこととしました。

最後に、在来線の駅舎につきましては、県が試算しましたデザインスケッチの実現に必要な建設費の額を踏まえ、その費用負担などにつきまして意見交換を行い、それぞれで持ち帰りで検討することとなりました。

一番下には、現在の会議の構成メンバーを記載しております。

次のページ以降は、トップ会議で使用いたしました資料の中から利活用構想図、駅舎の

デザインを添付しております。

続きまして、また戻りますが、委員会資料の27ページをお願いいたします。

中段以降に書いてございます新熊本合同庁舎の整備についてでございます。国関係機関の移転・集約を図るため、国におきまして事業が実施をされております。規模及び事業費につきましては記載のとおりですが、A棟につきましては、昨年度着工し21年度に完成予定でございます。B棟につきましては、今年度から民間資金などを活用して公共施設の建設や管理運営を行うPFI方式で整備され、今年7月に入札公告、12月に民間事業者の選定が予定をされております。

以上で説明を終わります。

○佐藤新幹線都市整備課長 25ページにお戻りいただきたいと思います。

(1)の熊本駅周辺整備につきまして御説明をいたします。あわせまして、基礎資料のこちらの青いものですが、基礎資料の4の1ページでございますが、この周辺整備の概要図のほうをごらんいただきたいと思います。

まず、番号①の連続立体交差事業でございますが、これは熊本駅から上熊本駅付近まで、鹿児島本線の約6キロメートル、それから豊肥本線の約1キロメートルの在来線を高架化し、また関連する街路を整備することにより、東西に分断されていた市街地の一体化と踏切の除却による交通の円滑化を図るものでございます。

この在来線の高架化工事は、新幹線開業後の平成23年度ごろから本格化しまして、平成28年度の完成を目指しております。

次に、26ページをお願いいたします。

連続立体交差事業に関連する基盤整備についてでございます。

まず、県が事業主体となる春日池上線ほか5路線と東口駅前広場の整備でございます。

先ほどの図面をまたごらんいただきたいと

思います。

この右上に凡例を示しておりますけれども、新幹線開業時までに完成予定の道路を緑色の実線で示しております。それから、在来線が高架された後、平成30年度までに完成予定の道路を緑色の斜線で示しております。

また、番号②の春日池上線(1工区)は、新幹線開業時までに暫定2車線で整備しまして、在来線の高架化後に4車線で整備する予定でございます。

それから、番号③の春日池上線(3工区)につきましては、平成22年度までに暫定2車線で整備する予定でございます。

また、東口駅前の道路となります番号④の熊本駅北部線、番号⑦の熊本駅帶山線、それと番号⑥の駅前から新合同庁舎付近までの熊本駅城山線、1工区でございますが、これにつきましては新幹線開業時までに4車線で整備する予定でございます。

さらに、番号⑨の東口駅前広場につきましては、新幹線開業時までに暫定整備を行い、在来線高架後の平成30年度までに整備する予定でございます。

次に、27ページをお願いいたします。

この27ページでございますが、これは熊本市が事業主体となる周辺整備でございますが、図面上では黄色で示しております。

番号⑩の熊本駅西地区画整理事業につきましては新幹線開業時までに、それから区域内の春日池上線2工区を暫定2車線でこれも整備するとともに、西口駅前広場、それから熊本駅西口線、田崎春日線の道路も完成するというふうに聞いております。

それから、番号⑪でございますが、番号⑪の熊本駅東A地区市街地再開発事業も、新幹線開業時までに完成予定と聞いていましたけれども、用地取得の難航に伴い1年ほど完成がおくれる模様でございます。

次に、28ページをお願いいたします。

(2)の新玉名駅周辺整備でございますが、

あわせて基礎資料の5の1ページの図面をお開きいただきたいと思います。

県が事業主体となるアクセス道路でございますが、番号①の玉名立花線は図面で赤色の実線で示している区間、それから玉杵名大橋付近から国道208号玉名バイパスまでの区間を、新幹線開業時までに2車線で整備する予定でございます。

次に、新幹線と在来線の連続立体交差化による高架橋工事に影響するため、先月から行っております陸橋の通行規制について御説明いたします。

別添の資料の4のほうをお開きいただきたいと思います。

2ページ目にそれぞれの陸橋の位置図の図面がございます。これは北が上のほうでございます。段山陸橋は5月11日から、それから田崎陸橋が6月1日から通行規制をしておりまして、春日陸橋は7月の6日から通行規制の予定でございます。

次に、3ページをごらんいただきたいと思います。裏のほうになります。

迂回開始後の交通状況でございますけれども、番号2の①の段山陸橋につきましては、迂回開始翌日には約1.5キロメートルの渋滞が確認されましたけれども、信号調整の結果現在は緩和されつつあります。

番号2の②の田崎陸橋につきましても、迂回開始翌日には約1キロメートルの渋滞が確認されました。その後目立った混乱はありませんけれども、朝夕一時に混雑が確認されていますので、陸橋の西にある交差点の改善を警察と協力して行う予定です。

これにつきましては、交差点の一部改良をこれまで行いまして、実は昨日警察の御協力を得て信号機の調整を行っております。その結果、けさは車の流れは渋滞なくスムーズに流れておりましたので、ここに御報告いたします。

それから、また番号3にあります春日陸橋

も来月から規制を開始いたしますので、今後とも広報を活用しまして、迂回やそれから公共交通機関利用への協力の呼びかけを行いますとともに、交通量調査により検証を引き続き行っていきたいと思います。

以上でございます。

○戸塚首席土木審議員兼道路整備課長 それでは、今回から付託事項になりました高速交通体系について御説明いたします。

資料29ページをお願いいたします。

高速交通体系としましては、高速道路関係と航空路線がございますけれど、道路整備課のほうでは、高規格幹線道路等の整備ということで説明をしてまいりたいと思っております。高規格幹線道路等というのは、高規格幹線道路と地域高規格道路ということでございます。

まず、最初に、高規格幹線道路の整備ということで御説明いたします。

高規格幹線道路というのは、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路でございまして、全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路でございます。

下のほうの体系図で示しておりますとおり、これが高規格幹線道路網の整備体系でございまして、まずそのうちの一つということで、国土開発幹線自動車道建設法に基づきまして、高速道路株式会社または国土交通省において整備が進められます国土開発幹線自動車道、高速自動車国道がございます。それと、国土交通大臣の指定に基づきまして、国土交通省により整備が進められます一般国道自動車専用道路というのがございます。

この図の右側のほうには、それぞれに熊本県内であったる道路、国土開発幹線自動車道につきましては九州縦貫自動車道、それと九州横断自動車道延岡線がございます。一般国道自動車専用道路といたしましては南九州西回り自動車道がございます。

この29ページの中ほどでございますけど、平成15年度からは高速自動車国道を、国と地方の費用負担で整備するという新直轄方式が導入されております。

30ページをお願いいたします。

高規格幹線道路の計画決定、事業着手までの手続、手順をここに示しております。

この高規格幹線道路網というのは、昭和62年に第四次全国総合開発計画の中で盛り込まれたものでございまして、先ほど説明いたしました国土開発幹線自動車道につきましては、基本計画区間、整備計画区間ということで、こういった形で整備熟度が上がってまいります。それぞれ区間の手續としましては、右側の黄ラインで引いておりますとおり、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て国土交通大臣が決定するということになっております。

それで、事業段階に入りますと、有料道路方式と先ほど申しました新直轄方式に分かれまして、有料道路方式になりますと、高速道路株式会社が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結して、国土交通大臣の事業認可を受けまして事業着手ということになります。新直轄方式になりますと、そのまま国土交通省のほうで実施していくという状況になります。また、一般国道自動車専用道路も基本計画、整備計画という段階がございますけど、これはいずれにしても国土交通省の中で決めていくという手續になっております。

31ページですけども、これまでの経過ということで、主として県内の高規格幹線道路の経緯をずっと表にしております。

最初は、昭和62年に先ほど言いました四全総の中で高規格幹線道路網が位置づけられたということを受けまして、南九州西回り自動車道、九州縦貫自動車道、それと九州横断自動車道延岡線、この辺の手續、経緯を書いております。

中ほど、平成15年4月25日のところですけども、高速自動車国道を国と地方の費用負担で整備する新直轄方式に関する法案、これが成立したのがこの時期でございます。

続きまして、32ページをお願いいたします。

県内の高規格幹線道路の現在の路線別の状況でございます。

まず、最初に、九州縦貫自動車道でございます。県内延長は134.5キロメーターで、4車線で全線供用をしております。現在はスマートインターチェンジの設置可能性の箇所調査ということで進めております。

次が、九州横断自動車道延岡線でございます。これは御船町から宮崎県の延岡市に至ります95キロの自動車専用道路でございまして、県内延長約44キロということで、御船一山都間というのが、新直轄方式を適用いたしまして国で現在事業を進めております。

さらに、山都町から県境までの21キロ区間につきましては、現在基本計画区間ということでございます。

今後の取り組みといたしましては、整備計画区間につきましては、早期完成に向けて沿線町あたりと連携を図りながら、国へ事業促進を働きかけてまいっております。

33ページをお願いいたします。南九州西回り自動車道でございます。これは一般国道3号の自動車専用道路でございまして、八代市と鹿児島市を結ぶ延長約140キロということでございまして、県内では約50キロの延長になっております。

既に八代日奈久道路は供用開始しておりまして、現在事業展開中というのは、日奈久芦北道路の約16.8キロ区間でございまして、既に田浦インターまでは無料で供用開始しております。現在は田浦インター、芦北インター、これは仮称でございますけど、この間の8キロ区間にについて事業中でございまして、平成20年度中の供用に向けて現在取り組んでいるということでございます。

続きまして、それより以南でございます芦北出水道路、これは県内延長21キロでございます。現在は用地買収を主とした事業展開をしているということでございます。

今後の取り組みといたしましては、早期完成に向けて、沿線自治体と連携をとりながら国へ事業促進を働きかけてまいりたいと思っております。

2番目ですけども、(1)地域高規格道路の整備ということで資料をつくっておりました。地域高規格道路というのは、高規格幹線道路と一体となりまして、地域の基幹道路ネットワークを形成します自動車専用道路、もしくはこれと同等の規格を有する道路というふうにしております。

この道路につきましては、県土の横軸を形成する道路の整備を県の最重要課題というふうに位置づけておりまして、この実現に向けて地域高規格道路の整備が必要だということでございます。

続きまして、34ページをお願いいたします。

こちらのほうは、地域高規格道路の路線、区間の指定、事業までの手続・手順というのを図表で載せております。先ほどの高規格幹線道路と違いまして、それぞれ路線、区間という名称の中で、まず候補路線というのが出てまいります。候補路線を経てその次が計画路線、そして調査区間、整備区間と上がりまして事業着手ということになります。

現在、事業中というのは、中九州横断道路——阿蘇大津間、それと天草幹線道路といたしまして熊本宇土、それと大矢野バイパス、熊本西環状道路、この3路線を今事業をしております。

35ページに経過をまとめておりますけど、平成6年に現在事業中の3路線が計画路線指定を受けまして、あと一つ候補路線として島原天草長島連絡道路が指定を受けております。4年後の平成10年に候補路線として有明海沿岸道路Ⅱ期が指定されております。

続きまして、中ほどから各路線別に事業状況を御説明いたします。

中九州横断道路、これは熊本市と大分市を結びます120キロの地域高規格道路ということで、県内延長は53キロでございます。本県におきまして県土の横軸を形成し、九州における本県の拠点性を高める上で重要な路線というふうに考えております。

現在、事業を展開しておりますのは阿蘇大津道路ということで、延長約5キロを国ほうで進めておりますけれども、現在は地下水等の水文調査を実施中ということでございます。熊本一大津間、この21キロ区間については現在調査区間ということでございます。

今後の取り組みといたしましては、阿蘇大津道路につきましては、地下水への影響調査の促進を国に求めていきますとともに、大津町一熊本市間ににつきましては、早期整備区間指定に向けて調査促進を国に求めていくことにしております。

続きまして、36ページでございます。

熊本環状道路ということで、熊本市の約30キロがこの路線指定を受けております。現在地域高規格道路として整備を進めておりますのは熊本西環状道路、一般県道砂原四方寄線の約9キロ、これを県で実施しております。

現状というところで、現在、花園工区、池上工区、2つで展開しております、花園工区では一部工事も実施しております。

それと、この現状の一番下の丸ですけども熊本環状連絡道路、これは熊本西環状道路と九州縦貫自動車道とを結ぶ、熊本市下硯川町から大鳥居町間の約3キロでございまして、平成13年12月に調査区間に指定されている区間でございます。

今後の取り組みといたしましては、熊本西環状道路につきましては用地買収を促進しながら、可能となった区間につきましては一部工事着手に努めていきたいと思っております。

それと、熊本環状連絡道路につきましては、国が行う中九州横断道路の検討にあわせまして、整備区間指定に向けまして一体となつた調査検討を進めていきたいというふうに考えております。

37ページ、熊本天草幹線道路でございます。熊本市と天草市を結びます70キロの地域高規格道路でございまして、このうち宇土半島三角までの国施行32キロと上天草市から旧日本渡市一天草市まで行きます38キロ区間を県が実施しております。

現在の事業区間としましては、国道57号は熊本市と宇土市を結びます熊本宇土道路、延長約3.8キロを国が実施しておりますし、国道266号の大矢野バイパス3キロ区間を県が現在実施しております。

熊本市と宇土市の熊本宇土道路につきましては、現在用地買収、一部工事に着工をするような状況でございます。

宇城市的三角町から天草市の本渡町に至ります中で、県施行の部分でございますけど、松島有料道路が県と道路公社によって整備をして現在供用中でございます。それと、松島一有明間10キロにつきましては、昨年9月に暫定2車線で供用を開始しております。現在、大矢野バイパスにつきましては用地買収に向けた準備中ということで、新たな1号橋であります新天門橋につきましては、現在予備設計を終わりまして詳細設計を実施中ということでございます。

天草市の志柿町から本渡町間の約4キロ、本渡瀬戸をまたぐ部分でございますけど、この区間は現在調査区間ということで、ルート選定に向けましたルート帯等の調査検討を行っております。

今後の取り組みといたしましては、熊本宇土道路につきまして用地買収、工事促進を国に働きかけていきますとともに、県で実施しております大矢野バイパスにつきましては、用地買収を促進して一部工事着手に取り組ん

でいきたいと考えております。

天草市志柿町一本渡町間につきましては、整備区間に向けました調査検討の熟度を高めていきたいというふうに考えております。

38ページに高規格幹線道路と地域高規格道路の位置関係を示した図を載せております。緑実線が地域高規格道路、破線の部分がそれぞれの調査区間、整備区間というふうにしております。青の部分が高規格幹線道路で実線が供用中、破線の部分が基本計画もしくは整備計画区間ということでございます。

以上で説明を終わります。

○小林交通対策総室長 続きまして、高速交通のもう一つの議案であります航空路線の利用促進についてですが、お手元の39ページをお願いいたします。

まず、国内線の振興に関してでございますが、阿蘇くまもと空港は、現在国内線で310万人ということでありまして、下の表を見ていただきますと、ここ数年の中で九州内では唯一利用者数が伸びている空港でございます。

40ページをごらんいただきますと、各路線の利用人数についてのグラフがございます。これをごらんいただきますと、東京線が197万人ということで伸び続けておりまして、これが阿蘇くまもと空港にとって重要な路線であるということがわかってまいります。

もう一回39ページにお戻りいただきますと、この羽田線をいかに拡大するかが重要な課題でございまして、平成22年10月に羽田空港の再拡張事業、4本目の滑走路が完成したときに、各地方の間で枠の取り合いということになってまいりますが、そこでしっかりと熊本として枠を取って、この利用人数をさらに拡大し、経済的な位置づけを高めていくことが必要であると考えております。

次に、41ページ目ですが、国際線の振興についてでございます。

御案内のとおり、熊本ーソウル線が唯一の国際線でございますが、ここ2～3年来この国際線をいかに拡大するか、利便性の高いものにするか、熊本県民のたくさんの方が今福岡空港から国際線を使われておりますが、これを熊本発着にすることによって、より韓国人の受け入れにも資するという政策に向けて頑張ってきておるわけでございますけれども、本年度もこの早期の5便化、さらには将来には毎日便、デイリー化というものをを目指して、知事を筆頭にアシアナ本社に働きかけにいくとか、さまざまな活動を展開してまいりたいと考えてございます。

今度、忠清南道の姉妹都市提携25周年のときにも、県議会・県議の皆様にも一緒に韓国においていただくということで、今後さらにこの運動を高めていきたいと考えております。

次に、42ページ目でございますが、この活動を支えます国際線振興協議会、県内の経済界でありますとか、数多くの団体によって構成されて活動しておりますが、この下の表をごらんいただきますと、現在、阿蘇くまもとに関する国際線振興に関する予算が3,500万ということで、九州各県に比べても格段に少ない額の中でこの振興策を有効に活用しておりますので、今後とも県内の皆様のお金に頼らぬ御協力というのが必要であるという前提で、取り組みを進める必要があると考えておるところでございます。

次に、43ページ目でありますが、阿蘇くまもと空港の施設整備・機能強化等ということで、現在くまもと空港ビルディングにおきましては、耐震性強化を中心としましたリニューアルを検討しておるところでございます。

また、貨物に関しましては、現在3万2,000トンということで、実は次のページ、44ページ目をごらんいただきますと、この右下でございますが、全国の空港の国内貨物の状況の中で熊本は9位ということでございまし

て、全国の中でも貨物の取り扱い量の多い空港であるということが言えますので、この貨物機能をしっかりと高めて、熊本の経済拠点となるように努めていく必要があると。このために県内部局、県庁内の部局、さらには経済界と連携して、この貨物機能をどうするか、20年度は検討してまいりたいと考えております。

次に、3つ目の丸の空港周辺対策でございますが、3年前の阿蘇くまもと空港の夜間便の問題から、住民の間から環境対策についてもっと配慮すべきであるという意見が出ましたので、もちろんの活動をしてまいりまして、45ページ目に空港環境整備協会、これは空港で駐車場を運営している団体でございますが、あすこから周辺環境対策ということで交付金を申請いたしまして、16年度の180万から近年は17、18、19と6,000万、7,000万、20年度は4,400万でございますが、こうした事業費を引き出しまして、県または市町村における環境対策に使用しているといった状況でございます。

最後に、阿蘇くまもと空港の愛称化でございますが、43ページ目に戻っていただきまして、県議会の全会一致によりまして、昨年の4月から使用開始ということで、現在空港線の看板の塗りかえ、または空港バスの表示等の塗りかえ、さらには機内誌、または機内のアナウンス等順調に塗りかわっております。この阿蘇くまもと空港がしっかりと根づいていけるように、引き続き県内の活動を促進してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○早川英明委員長 それでは、執行部からの説明は終わりましたので質疑を受けたいというふうに思いますが、時間も1時間10分ありますので、ここで2～3分間休憩をして、ちょっとトイレ休憩をしてください。そして再開をしたいというふうに思います。よろしく

お願いします。執行部の方もどうぞ一服やってください。

午前11時7分 休憩

午前11時14分 再開

○早川英明委員長 それでは、休憩前に続きまして審議に入りたいというふうに思います。

ただいまの御説明に対しまして何かございませんか。

○大西一史委員 地域振興部長のほうから総括説明をいただいた中で、特に新幹線熊本駅と阿蘇くまもと空港間のアクセス改善ということで、いろいろと取り組んできたということをお話しになっておられました。例えば、シャトルバスであるとか、リムジンバスの高速化であるとか、これは交通対策室のほうからも御説明いただいたところなんですが、これについて特に「豊肥本線を活用した施策についても、空港周辺の開発動向や、事業の採算性等を考慮しつつ、実現が可能な方策についてJR等関係機関と協議を行ってまいります」というふうに先ほど総括説明でおっしゃったんですが……。

この資料の15ページのところで、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善というところの、豊肥本線を活用した施策についてというところの下の段のところで、小林交通対策室長は、施策の実現で相当の時間を要するというふうにおっしゃいました。早期実現は困難というようなお話までされましたね。

実際に、これは3年も4年も、小林室長がいらっしゃる前からずっとこの話は出ているわけです。結局、実現できるんだかできないんだかよくわからぬというままに、ただこ

の方向性が一番現実的には可能性があるんではないかと。当時鎌倉さんが地域振興部長だったかな、鎌倉さんのときにどーんと方向が示されたにもかかわらず、結局は時間がかかって無理だと、そういうようなことでいいんですかね。この「相当の時間を要する」、早期実現は困難と、無理ということで考えていいくですか。

○小林交通対策室長 まず、お答えをするに当たりまして、これまで御報告してきたところでございますが、17年度にさまざまな例えれば市電の延伸も含めたルートについて費用とその実現可能性、または時分がどれだけ短縮するかというのを絞り込みながら、鉄道ということに焦点を絞っていったわけありますが、18年度につきましてはそのうちさらに詳細な事業費とか採算性について調査をし、さまざまなケース、上下分離でありますとか、行政がどこまで関与すれば可能性があるのかという検証をしたところでございます。

19年度につきましては、さらにJR等の関係者とも協議を進める中でその実現性について探っていく、こうした発展段階の中でこの鉄道を直接空港に乗り入れることの可能性があるんだろうかと、これについて調査費をずっとかけて検討を続けることが妥当なのだろうかということを検討しましたところ、今の県財政、または空港、この事業を成功させるための採算面、こうしたものを考えますと、これに引き続き調査費用をかけるというのは、まあ採算性といいますか、こうしたものについては大変薄いというふうに考えまして、ここでひとつ空港への直接の乗り入れにつきましては、もし将来さらに豊肥線がもっと多くの方に活用されて、空港を活用する人口もさらにふえる、こうした根本的な条件の変更がない限りは、検討を凍結というふうに考えておるところでございます。

○大西一史委員 では、これは検討は凍結する、そういうことで今明確に答弁があつたので、ただそうであれば、凍結するに当たつてのやっぱりいろいろな今までの調査結果であるとか、なぜそれが無理なのか、財政的な状況とか、例えば調査費だけでもこれはどのくらいかかりました、この3年間、17年から18、19と。

○小林交通対策総室長 この調査費につきましては毎年、先ほどの空整協から8割の助成をもらいつつ続けてまいりましたが、県費でいいますと、詳細なデータは今手元にございませんが、17年度県費で100万か200万といった感じだと思っています。済みません、詳細なデータが今手元にございません。

○大西一史委員 では、来年度は100万をかけるお金ももったいないということですか。

○小林交通対策総室長 新幹線が参る、目前に迫つてくる中で実現の可能性の高いもの、かつ豊肥線を活用できるもの、リムジンバスの南側から進入してくるアクセスと、北側から豊肥線でカバーするアクセスの両立を早期に図るべきであるというふうに考えておりまして、このために早期に実現できるものに注力してまいりたいということを考えております。

○大西一史委員 ということは、バスとJRの例えさつきの大津の対面での乗りかえであるとか、そういうバスとの連携というのが中心になってくると、それでかなり効果が短期的には上がるだろうということを考えておられるということですかね。

○小林交通対策総室長 その可能性が高いであろうという見込みのもとに国に対して調査を依頼し、国による調査が始まるということ

でございます。

○大西一史委員 ということは、この豊肥線を乗り入れることを凍結するということであれば、夢というか——夢のまた夢と今倉重先生のほうからも話がありましたが、あり得ないと考えて、違う方策を考えたほうがいいということですか。

○小林交通対策総室長 先ほども申しましたが、阿蘇くまもと空港周辺の今後の経済状況、産業もどんどん立地する中で、この空港のポテンシャルというのは今後とも高まってくるというふうに思いますし、さらに高めなければならないというふうに思っておりますが、その動向の中で、もしかしたら将来もう一回検討しようじゃないかということが起きてくるかもしれません、現段階ではなかなか、いつ実現するという形でのプランは練りにくいという話でございます。

○大西一史委員 知事は夢を実現するということで、夢を追っていくみたいなところもある。ただし、財政的な面、あるいは現実性、フィジビリティ・スタディーをやって、実際には事業可能性調査をやつたけれどもなかなか厳しいというのが今の凍結の結果だらうと思いますが、知事はこの件は何か御存じなんですかね、説明されて。

○小林交通対策総室長 知事は、阿蘇くまもと空港のパワーアップということで、さまざまな夢または具体的なプランも含めていろいろとアイデアもお持ちですし議論をしておりますが、その中で空港アクセスについても大変重要な事項でございまして、豊肥線を活用したアクセスを何とか実現しようということでは、知事とは大変議論をさせていただいております。

その中で、この豊肥線について直接乗り入

れをする、18年度の試算でございますけれども乗り入れをした場合の自治体の負担額については短期的に224億円程度必要だということが結果として出ておるんですけれども、これについては着手はできないというような御意見をいただいております。

○大西一史委員 わかりました。では、この件について、やっぱり私たちも一つの可能性としてずっと今まで検討してきたわけです。これにある程度一定のピリオドといいますか節目をちゃんとつけるという意味では、やっぱり今までの調査結果、あるいはそういった検討結果でどうなったかという詳細なデータを次——もう帰られるということで、あと知りませんということかもしれませんが、ぜひ残っていただいてつくっていただいたら結構ですが、その辺のデータを出していただいて次の議会で示していただきたいなというふうに思いますので、この件はお願いをしておきます。

○早川英明委員長 私のほうから。今大西委員のほうからあっておりますけれども、この豊肥線を利用したあれですが、熊本駅から大津までの間を、以前の話ではこれ専用の特急といいますか、そういうダイヤ改正をやって、そして対面乗りかえというような形、そういうことの検討はなされていないわけですか。

○小林交通対策総室長 今委員長おっしゃつたとおりのプランを軸に、その可能性についてJRも含めて検討していくといふことでございます。

○大西一史委員 だから、直接の乗り入れをするということが可能性として残っておったわけです、ずっと議論としては。それは一切凍結という答弁でいいんでしょう。

○小林交通対策総室長 はい。

○鎌田聰委員 もういっちょ確認ですけども、直接乗り入れする場合が224億の負担、あと時間はどのくらいということでこれまでの調査の中で出ておりますか。

○小林交通対策総室長 時間につきましては、最短で30分台の後半から40分台の前半ということで考えておりました。調査結果で出ておりました。

○鎌田聰委員 30～40分ぐらいで224億、かなりの負担額になるから凍結ということだろうと思いますけども、今委員長のほうから話がありました、先ほど御説明いただいた豊肥本線を活用して大津駅での対面乗りかえ、これでも大体同じぐらいの時間で行けるというふうな考え方なんですか。

○小林交通対策総室長 現在、大津駅まで最短の時分で32分かかっております。ここからリムジンバスと申しますか、シャトルバスに乗りかえていきますと10分以上かかるということで、45分前後ということを考えておりますが、この45分ではないか、45分超えるのではないかという御意見もあるかもしれませんけれども、一つは定時性が確保されるということのメリット、あとJRと協議いたしまして、今後将来に向けて豊肥線の高速化をもう少し図れないかということ、さらには大津駅から空港までの間、何らかの工夫によってその時間を短縮できないかということについても検討をしていく必要があると考えております。

現在、単純に足しますと31分、もし乗りかえすると足すと2分、さらに14分かかりますと47分ぐらいはかかるという計算になっております。

○鎌田聰委員 では、今のパターンでやればかなり、経費的な試算は駅の改造費だとか、これはJRとどう負担になるのかわかりませんが、そういったものだと、大津から空港までできるだけ早くするというなら、何らかの道路改良が何か必要だと思うんですけども、その点はどう比較されておりますか。

○小林交通対策総室長 そこについてはまだこれから計算になりますが、基本的に大津駅の改良に県としての出費が必要なのかどうかということについてはまず不明でありまして、現段階で大津駅の改良だけですと、県としての出費が出てこないのでないかというふうに考えております。

○早川英明委員長 いいですか。

○鎌田聰委員 はい、わかりました。

○渡辺利男委員 新幹線の全線開業まで3年切りましたから、やるべきことは集中してやっていかないかぬと思います。反面、無駄な仕事はせぬほうがよかと思うんです。

その中で、きょうの報告にもありましたけれども、新幹線が大阪まで直通運転が可能になったということで、本数の最大限の確保とか、博多駅での対面乗りかえとか、そういうことを今からやっていくということですが、東京方面への直通運転の実現はまだこれは本気でやっていくんですか。

私はこれは無駄だと思います。やっぱり時間的に、飛行機から新幹線にシフトする人がどれだけいると需要を予測をされているのか。あるいは新大阪から8両編成の列車を、あの過密な東海道線に入ってくれるはずがないですよ。だから、そういうのはきっぱりやめたがいい。

それに、反対に空港の部分では、これから熊本空港の生き残る道は東京線の増便、(笑

声) 東京便しかないと、この増便とかいろいろ熊本空港が生き残るためにやっていくんだというふうに言われました。完全に矛盾しているわけでしょう。新幹線を東京まで直通の運動もする、東京便の航空便もふやさにやいかぬ、完全に矛盾したことをやっていこうとせぬで、直通なんかもうやめたと言ったほうがいいんじゃないですか、まずその点から。

○小林交通対策総室長 東京線に関しましては、県内経済界を初めいまだ根強い御要望がございます。これまで東京線、大阪線を含めて要望する中で、大阪線というものが実現することになったわけでございますが、県内に根強い御要望がある限りは、さまざまな要望とともにこれは進めていくべきであろうと思いますし、一方で東京線のために、では何かお金がかかっているかというと、東京線の要望だけに特段の出費は伴っておりませんので、活動としては無駄というものがあるとは思っておりません。

○渡辺利男委員 私は、今の知事の姿勢がどうか、こういう部分についてははっきりわかりませんけれども、やっぱり行政として、どんなに要望が強くても、これは実現無理ですよということははっきり言ったほうがいいですよ。建前でやるんでなくて本音でやっていかないと政策的に矛盾しているもの、はっきりいって。航空便はふやさにやいかぬ、東京まで。反対に、新幹線も東京までしゃんむり通してくれというのを、片一方でやっているということはおかしいですよ。

それから、熊本空港の貨物便についても、全国9位だから今後やっていかにやいかぬ、ふやしていかにやいかぬということですけれども、夜間の騒音監視体制の強化あたりを今まで機器を配備してもらってやられていますが、夜間貨物便の今後の将来展望はあるのかどうか。あるのかというよりも、まずやる気

があるのかどうかですね。やっぱり反対運動が起きたからずっとストップしたままになっていますけれども、あれは完全にやめたのかどうなのかということ。

そうすると、もう一つ、大阪便あたりが、新幹線で3時間で行けるようになったら相当間違いなく減ってくると思います。小型化になってくるおそれもある。あるいは東京便だって、こういう燃料高だから大型機よりも中型機になってくるおそれがある。そうすると貨物を載せられなくなるわけです、どんどん。今は貨物専用便が飛んでいるわけではないし、普通の便に貨物を載せているだけでしょう。それが大型機からどんどん中型機になっていくほど載せられなくなるわけです。そういう状況が予測されるのに、どうやって航空貨物をふやしていこうとされるのか、ちょっとそこのところを。

○小林交通対策総室長 今委員おしゃったとおりでありますて、現在阿蘇くまもと空港の貨物が全国国内線で9位と、3万トンを超えるという状況でございまして、このポテンシャルを落としてはならないし拡大しなきやならない。

一方で、今おっしゃられましたとおり、小型化が何らかの形で進んでくるであろうというふうに予測されます。具体的な数値としては予測しきれないんですけども、実際宮崎県ではボーイング737という機材が中心となっておりまして、この機材ですとコンテナが積めないということになっております。そうすると、パレットの上にぐるぐる巻きにして荷物を載せるという非常に手間がかかりますし、量も積めないというような輸送形態になってまいりまして、航空貨物をどうするかというのは宮崎では大問題となっております。

これが熊本でも起こるのか起こらないのか予測はしきれませんが、起こると考えて対策

は考えたほうがよいであろうと考えておりますて、そのために例えば貨物専用便の可能性でありますとか、もちろんの方策を考えなければならぬんですが、これがすなわち夜間便なのかということになりますと、かつてJALの飛んでおりました深夜、まあ2時、3時というプランございましたけれども、それでなければならないのか、ほかに方策はないのか、こうしたことについてこれは検討をしてまいりたいと考えております。

○渡辺利男委員 いや、夜間貨物の便とは別の、今質問をしたつもりですけれども、だから夜間貨物便は、結局地元の反対があつて時間的に相当航空会社とやりとりしたけれども、結局妥協点が見つからぬで今はそのままになっているということだけれども、県としては熊本空港の将来のため、あるいは熊本県経済の発展のために夜間貨物便が必要だという認識なのか、もういいと、静かな空港でいこうと思われているのか、そこです。

○小林交通対策総室長 先ほど申し上げたとおりでございますが、エアカーゴ、または貨物の例えれば専用便を考えた場合に、これが夜間ということなのかどうか、その可能性について考える必要があるということでございまして、これは貨物機能を強化するという話と夜間の貨物便というのは必ずしもリンクしないというふうに考えておるところでございます。

○渡辺利男委員 しかし、夜間やろうと思えば需要は今まであったはずです。結局、夜間飛べないから、今は佐賀とか北九州に持っているじゃないですか、予定していたやつですよ。だからどうなんですか。ほかの例えれば夜間貨物便つくったら、生鮮食料品とか農産物とか水産物、まだどんどんあるという状況ではないですよ、確かに。しかし、

そのほかの工業出荷も含めて将来必要と思っているならば、今の内に夜間貨物便の開拓はしとかないかね。しかし、反対運動が起きてからそのままやめたで将来的に済むのかどうかということです。

○小林交通対策総室長 繰り返しになりますが、エアカーゴとしての機能強化は必要だと考えておりますし、実際にそのエアカーゴをつくった場合、例えば40トン積みの飛行機で1往復年間飛びますと3万トンの量になります。これを今の3万トンに加えますと、2倍の取扱量、関西国際空港を抜いてしまうという、そういった空港になるわけなんですが、こうした荷物があるのかないのか、こうしたニーズがあった場合にどの時間帯に飛べばいいのか、こうしたことについては県庁内の各部局も含めて検討を開始しているところでございまして、こうした中で夜間便の話というものは切り離して現在考えておるところであります。

○渡辺利男委員 ほんなら結局、航空機が中型、小型になるおそれもあると。宮崎はたいがや的な問題になっているということですから、では結局熊本空港は、これから先物流拠点としての役割及び重要性は増してくると。どうやって物流拠点としての拠点性を高めようとしているんですか。

○小林交通対策総室長 先ほどから申しておりますが、例えば貨物専用便の1便を誘致できたら、夜間便でなくとも——夜間便かどうか、その時間帯についてはこれからの検討ということでしょうけれども、こうしたものを持ち出すことによって大きく貨物取り扱いの可能性というのは高まりますので、こうすることによって貨物の拠点性というのは維持または発展できるというふうに考えています。

○倉重剛委員 関連して。熊本空港のキャパシティ的な貨物の状況はここに書いてありますね。これ残念ながら、9番熊本で終わっているわけだ、あと比較対象がないんですね、これどうなるの、後は。

例えば、九州内でクローズアップされているのは佐賀県だとかいろいろあるわけです。それに比較なしに、9番目だから次の可能性があるということはちょっと僕は考えられないと思うんだけども、そのデータなぜ掲載していないのかちょっと不思議なんです。

○小林交通対策総室長 九州の他空港で申しますと、この下はかなり大きく水をあけておりまして、例えば長崎でありますと1万8,000トンでありますとか、これ18年度の実績であります。佐賀について言いますと1万7,000トンでありますとか、宮崎につきましては1万4,000トンということで、9位以下についてはかなり差があるという状況でございます。

○倉重剛委員 わかりました。それは実は計算したほうが、比較対象ができる。希望すれば出てくる。

それから、鹿児島との差が大したことはありませんけれども、貨物内容というのはどんなやつが主力なんですか。

○小林交通対策総室長 鹿児島空港の荷物の内容については詳細には調べておりませんが、もちろんの伝聞によりますと、農産物含めて、例えばあそこは島嶼部がたくさんございますので、こうしたところとのさまざまなお資材のやりとりが多いというふうに聞いております。

○倉重剛委員 ほんなら、国際的な何というか、貨物が中心になっているのは大体どこですか。例えば畜産あたりを、牛あたりをその

今まで持ってくるキャパシティ的な空港というの、全国でどういうところがありますか。

○小林交通対策総室長 今手元にちょっと資料がございませんが、例えば海外とのやりとりになりますと、成田空港、検疫体制がしっかり整っているところというのが重要なポイントでございますので、成田、中部、関西がそうした拠点になろうと思います。

また、熊本の馬につきましては、鹿児島に陸揚げされるもの、またはさらに福岡に揚がってくるものがあるというふうには聞いております。

○倉重剛委員 そこが大事なところと思うですね。というのは、将来の熊本空港のいわゆる大きな発展につながるもの、国際的な視野に立つべきだというのが、我々が非常に若いころから実は言い続けてきた話。いわゆる熊本空港をキャパシティ的空港にしようと。しかも検疫体制を整えた他県にないとおっしゃるように、例えば熊本の馬刺しあたりは有名だから、そういう輸送関係の拠点にすべきだという主張を若いころからずっとやってきました。遅々として進まないわけです。

そういうのもやっぱり現時点では、将来熊本空港の発展というのはそういう観点からも見ていく必要があるんじゃないかなと。ぜひ蒲島さんの夢の実現ということにつながっていくとするならば、そういうダイナミックな構想を立ててほしいなということ、これは要望ですけども、ぜひひとつ踏ん張っていただきたいと思います。

以上です。

○小杉直委員 最初は要望ばってんですな。熊本から東京の新幹線の直行便ですね、いろいろ県民のお話とか、あるいは経済界の話とか関係者の話聞いてみると、やっぱり大阪だけしか行かぬとですか、東京まで行かぬとで

すかて、我々は夢の新幹線ということで東京まで直行便が出ると思うておりましたという意見・声は根強いですもんね。

それで、渡辺委員がおっしゃったように、お金の問題とか矛盾性の問題とか、そういうことが心配がないような工夫をしていただいて、やっぱり東京の直行便の声といいますか粘りは、実現に向けてしかるべき時期までしていってほしいなというふうに要望をしておきます。

それから次、質問ですが、39ページから45ページの間に、阿蘇くまもと空港について、る説明がありました。観光担当者からも話がありましたように、東アジア地域中心の外国人観光客が増加しているとかいろいろ話があっておりますが、阿蘇くまもと空港についても随分なじみが出てきましたので、「阿蘇」をつけるということは成功だったなということで、これには小林さんもかなり尽力されましたので評価をしておきますが、この中で、阿蘇くまもと空港周辺環境整備協議会でありますたいな、これ説明してある。これに直接関係するかどうかわかりませんが、間接的でも結構ですが、いわゆるあの周辺の県の所有の雑木林、あれが広くありますね、うつそうと茂ったままで。以前も言いましたように、男と女のペアのアベックとは今言わないですが、ああいう人たちの——カップルのメッカの場所になっておるわけですが、熊本の第一印象とかイメージアップのためにあの雑木林を公園化するとか、お金のかからない何かに整備するとか、以前もお話ししておりましたが、その後少しは進んでおりますか。

○小林交通対策総室長 委員からも御指摘ございまして、空港の周辺に広大な県有地がございます、北側には特に大きなクヌギの木も生えた森林地帯がありますが、その県有地全体の維持管理費が200万少しづかなく、実際周辺道路の草刈り程度しかできておりませ

ん。

御指摘の県有地につきましては、前々から何らか有効活用できないか、阿蘇くまもと空港の玄関口にふさわしい例えは公園整備ができるないかということについて模索してまいりまして、現在、民間中心で例えは空港周辺企業、さらには住民による活動の場とできるような仕込みができるないかということで各方面に打診をし、何らかのまとまりのある団体をつくってそこを維持管理、整備していただけるような工夫はできないか模索しておるところでございます。

関係者にはかなり広く具体的なプランについても、これは個人的なアイデアでございますが提示しております、何らか結実できるようにフォローしてまいりたいと考えております。

○小杉直委員 私が聞いた情報の一つでは、馬の牧場を持ってくるという話があるわけです。馬の牧場が来れば飛行機の音でびっくりしあしないかというと、馬はそうびっくりしあしないそうです。それから、今「うつ」を含めていろんな精神的な病気というのがたくさんふえつつあるわけですが、馬がそういうことをいやすのような役割もするとも聞いておりますが、そぎやんとはお金をかけない民間の資金等でやるというふうな工夫とか、いろいろ少しあは進めておりますか。

○小林交通対策総室長 委員御指摘のとおり、熊本には人にいやしの効果のあるホースセラピーというものに取り組んでいる団体がございます。全国団体の西日本の中心地がございましたり、かつて「風のダドウ」という映画がございましたが、それに大変貢献をした活動をしている方々がいらっしゃって、阿蘇くまもと空港の横でも活動を展開したいと、阿蘇からおりて市内で展開したいという大変強い御希望があります。

そうした方々を加えて、空港周辺の民の方々で何らかプランができるないかということについて、一つの可能性としてかなり具体的な話はさせていただいておるところでござります。

○小杉直委員 最後ですが、全国各地でいろいろ悲惨な事件があつて、山の中とか雑木林に遺体が埋められておったとかときどき報道されておりますが、あの雑木林でそういうことがないうちに、早く実現に向けて頑張っていただきたい。ただし、おたくは今度は国交省に帰るわけですから、おたくはそういう構想、アイデアをどなたに引き継いでいきますか。（笑声）

○小林交通対策総室長 この構想につきましては部内でいろいろと議論をさせていただきまして、県庁内でもいろいろと議論をさせていただきしておりますが、今後につきましては地域政策課のほうでフォローしていただくということになっております。

○小杉直委員 わかりました。

○坂本政策調整審議員兼地域政策課課長補佐 今委員のほうから御指摘の点については、一生懸命取り組ませていただきたいと思っております。

○小杉直委員 わかりました。

○早川英明委員長 ほかにございませんか。

○鎌田聰委員 済みません、また話題が変わりますが、駅周辺整備に関するトップ会議の結果概要、別添の資料にありますけども、この中で2番ですね、議論の概要ということで、乗り換え利便性の向上等交通結節のあり方ということで、市電の駅舎への乗り入れの検討

状況、これについては諸課題について検討を現在行っているということありますが、阿蘇、天草等への乗りかえ利便性向上に向けた取り組みについて、前から私言っているんですけれども、バス停が、長距離バスのターミナルが駅舎からかなり100メートルぐらい多分離れているんです。駅舎から100メートルですけども、新幹線をおいて在来線を多分これは地下でくぐってくると思います、高架化になるまではですね、地下で何本か線路をくぐってきて、そこから100メートルというとかなりの距離があると思いますけれども、新幹線おりたところから何メートルあるんですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 今委員の御質問ですが、おおむねやっぱり100メートルから150メートルぐらいじゃなかろうかと。

○鎌田聰委員 新幹線おりてバスターミナルまで……。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 コンコースから地下の通路を通りましてバスターミナルまでと。

○鎌田聰委員 それが150メートルぐらい。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 150メートルぐらいじゃなかろうかと思います。

○鎌田聰委員 150メートルというとかなり距離があるんですけども、多分これ150メートル以上あるんじゃないかなと思うんですが、このバス停の、バスターミナルの位置ですよ、前から言っていますように、駅舎のすぐ前ぐらいにもっていかないと、先ほど空港とのアクセス改善が議論になりましたが、駅

をおいてから次の交通手段に乗るまでのアクセスというのはやっぱり改善しておかないと、来た者が荷物抱えて150メートルも歩かなんとなるとかなり負担があると思いますが、その辺の議論はもう終わっているんですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 市内を回ります路線バスと長距離バスにつきましては、今後またバス網再編等の議論もございまして、その中でまた議論していきたいということでございまして、今議論が終わっているということではございません。

○鎌田聰委員 バス網再編の議論は路線バスじゃないんですかね、長距離バスもですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 長距離バスターミナルと路線バス、現在は駅前広場の中に路線バスと、少し離れたところに長距離バスのターミナルがございます。その全体のバス網再編の中で長距離バスも路線バスも議論していこうという考え方でございまして、現時点では終わっているということではございません。

○鎌田聰委員 では、今後の議論の中でそこは改善していくという方向で県としては考えているということでよろしいですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 そういう方向についても議論していきたいということでございます。

○鎌田聰委員 これはぜひ、非常に距離感というのがありますので、特に新幹線おりて在来線、高架化なったとしても距離はありますね、変わりませんので、その辺の長距離バスターミナルの場所、特に西口ならすぐおりられますので、西口から表に出てくる道路がま

だしばらくかかるので、その辺はちょっと時間的なロスはあるかもしれませんけれども、そういうものを含めて改善に向けた検討を進めていただきたいと思います。

それと、済みませんもう1点。

○早川英明委員長 はい、どうぞ。

○鎌田聰委員 駅舎デザインのあり方の議論をされているみたいですが、きょうもまた駅舎デザインが資料についていますが、6月4日の朝日新聞ですかね、これに当初見込んでおった5億6,900万を大きく上回る28億7,000万にのぼる可能性がわかつたということで、24億円の差が建設費に出ているのですが、必要な建設費の額を踏まえて費用負担について意見交換を行ったのですが、この総額28億円という額がどうなっているのか。ちょっと経過も含めて、これはマスコミ情報ですから経過を含めてお話ししたい。これはどこですかね。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 3月に開催しましたトップ会議におきまして、この駅舎のデザインにつきましては、県が独自に試算をいたしました建設費をトップ会議の中でお示しをしました。そのときの建設費は約30億ということでお話をいたしました。

当初考えておりました駅舎の建設費は5億6,000万ということで、今委員がお話しになつたように約24億ぐらいの増になるということで御説明を申し上げました。そのトップ会議の終わった後に知事、市長の記者会見を行いまして、そのときには建設費については公表できないというふうなことで、前知事からの判断で公表をいたしませんでした。

その後開示請求がございまして、開示請求に対しましては、条例に照らし合わせて6月3日に情報開示をしたということでござります。

○鎌田聰委員 当初の見込みからやっぱり24億という開きはかなりの開きなんですよ。どういう見込みで、当初5億6,000万だった、そういうことで、そしてまた結果としては30億に何がどう変わって——設計料ですかね。安藤さんの・・・。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 5億6,000万というのは、通常屋根と防風スクリーン等がございまして、通常の駅をイメージしていただければいいかと思うんですが、高架事業によって現在の熊本駅舎の機能的な補償をやるというような考え方で、必要最小限の機能補償として考えた場合に約5億6,000万必要だということでございます。

安藤忠雄氏に作成していただきましたデザインスケッチにつきましては、通常の駅舎とは違うデザイン性のある駅舎ということでございまして、このデザインスケッチに基づきまして実現した場合に、県のほうで試算したところ約30億になったということでございます。

○鎌田聰委員 そこまで、ちょっと話は違いますけれども、荒瀬ダムでも12億の負担増でも撤去を凍結するというふうな話になっている中で、24億円も違いが出て、それをそのまま県として受けとめてこの安藤さんのデザインでやられるのか、当初の見込みどおり5億6,000万の範囲でやっていくというおつもりなのか、その辺聞かせていただきたいと思います。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 熊本駅舎につきましては、30億につきまして、やっぱりトップ会議の中でも高いのではないかという御意見もいただきました。私どもいたしましては、その建設費が下げられないかということで、デザインそのもの、あるいは

は関係者に負担していただく、経済界等にも協力していただくというふうな方向で、建設費を下げる努力をしていきたいというふうに考えております。

○鎌田聰委員 経済界にも負担していただくだとか、それはどうなんですか、反応は。それでもやっぱり安藤さんのやつでやらぬといかぬというふうにこのトップ会議の中でなっているんですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 次のトップ会議で、建設費が下げられないかなどの議論につきまして再度議論したいというふうに考えております。

○鎌田聰委員 すばらしいデザインだとは思いますけれども、やはり玄関口で、新幹線に乗っておりる人は、あまり、振り返って駅舎がよかけんそこでおりるとか、駅舎がいいからそこから乗りたいとかいう思いは、あまりないと思うんですよ。ですから、必要最低限とはいいませんけれども、やっぱり県の玄関口としてある程度のデザイン性があればそれでいいと思いますから、向こうから言われている額をそのまま出すということについては、非常に厳しい財政状況の話さつきもございました、そういう中でぜひ考えていただきたいと思います。以上です。

○大西一史委員 関連していいですか。今の建設費という部分、5億が30億になったというその部分なんですが、実際に県・市、自治体の負担分、あるいはJRの負担割合がどのくらいになるんですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 5億6,000万の場合は、連立高架事業の負担割合というのがおおむね決められています。それはJRが全体の7%、残りの半分を国が補

助し、その残りを県・市が7対3の割合で負担するということで、連立事業の場合は枠組みが決められております。それを超える分につきましては、今後関係者で話し合っていくということで考えておりまして、負担割合を今調整、議論をしているところでございます。

○大西一史委員 負担割合は全く決まっていないということですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 30億をベースにした場合の負担割合は決まっておりませんので、その負担割合については今調整も行っておりますし、今後関係者で話し合っていこうというふうなことでございます。

○倉重剛委員 委員長、極めて釈然としない説明だと思います。5億が30億になるって、もっと理論的に我々に説明をしないと、まだようわかりませんて、トップ会談で話が出ましたと、結局それがどうなるかわかりませんと、そういう答弁はないと思います。もうちょっと真剣に答えてほしいな。

○大西一史委員 関連していいですかね。今倉重委員もおっしゃった、釈然としないという部分なんですが、要はどういう駅舎がどういう機能を持って、それに対してどのくらいコストがかかるのかときちつとはじき出されるべきで、ただデザイン性だけで言っているわけでもなかろうと私は思いますけれども、要は県民が求めるのは、必要な機能がきちんとあるかどうかと、それに見合う、できるだけ財政が厳しい中で県の負担を少なくしながらも、いい駅舎をつくっていこうというのが本来の筋だろうというふうに思います。

ところが、今お話を聞いておると、どうもそういうといった話も何かオープンにしないという姿勢があって、前の知事がオープンにしないと

言ったというのは、これはどういうことですか。潮谷知事がそういう指示をされたということですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 建設費については公表しないということでございました。

○大西一史委員 それはなぜですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 30億につきましては県が独自に試算したものであるということと、関係者のまだ了解が得られていない数字であると、もう一つは、数字がひとり歩きすると今後困るんだというふうなことで、3月時点では公表をいたしませんでした。

○大西一史委員 潮谷知事はそういう判断をされたかもしれないけれども、混乱ではなくて、私たちはあと目前に控えて、駅舎が完全にできるのは平成30年近くなるかと思いますけれども、やっぱり今からずっと積み上げていかないといけないでしょう、お金の面も含めて。そういうことを考えると、あらあらの数字であっても、それはでも県が積算したお金でしょう。それを発表できないなんて変な話なんですよ。

だから、それは概算ですという形であっても表に出していくという姿勢が、そういう公開する姿勢というのが、やっぱり皆さんにちょっと説明責任として足りないんじゃないかなと。

だから、さっきの凍結しますよという話も、交通対策総室長、直接乗り入れの話だって何年やっていますか。ずっとやるやると言って、結局県民はわからぬまんま、議会でも議論していくても、結局数字的な根拠、あるいは先ほど倉重先生、渡辺先生おっしゃったように、説得性のあるそういうデータ、資料がなけれ

ば、私たちは議論しようと言われてもそれは無理な話でありますから、その辺は今後委員会での審議の中で、新聞報道——新聞報道は新聞報道でそれは参考になることなんだけれども、やはり私たちは、きちっとした発表を新聞報道で出されたんであれば、やっぱりしていただきなければ困るわけです。

県民の代表として私たちは選ばれてここへ出てきているわけですから、正しい数値を出していただいて今後検討するよう、執行部のほうには強くお願いをしておきます。

○早川英明委員長 この件についてはございませんか。

○渡辺利男委員 小林さんだけではかわいそうだから、今度は県警のほうにちょっとお尋ねをいたしますけれども、熊本の観光にとつて、熊本城の本丸御殿に大変たくさん県外からも来ていただいてよかったですなと思ってます。

5月の連休のときあたりも相當にぎわいで、麻痺状態でしたですね、県外から。私も見ましたけれども、ぜひ熊本市と連携をとつて、駐車場の問題とか、交通混雑の問題は力を合わせてやっていただきたいというのは、これは要望ですが……。

4月20日に本丸御殿がオープンになった日に、電車通りが歩行者天国になりました。私どもは以前からヨーロッパ的なトランジットモールにあそこは、通町はぜひしてほしいなと、市中心部のにぎわいを取り戻すためにもトランジットモール化をずっと要望してきた経緯がありまして、今回初めて試験的にそれができるなと思っておったら、何と市電も通さないということで、単なる歩行者天国ですよね。ですから、何で市電ぐらい通さなかつたのかと。

ヨーロッパあたりでは当たり前の話で、行き交う人とライトレールが共生していってい

るというのが当たり前の姿。ところが、どうも原因を聞くと、県の交通規制のほうが非常に態度がかたかったということで、電車を通すことができなかつたというふうに聞いておりますが、この点についてはどういうことだったんでしょうか。

○県警田上交通規制課長　ただいまの件ですけれども、熊本市の取り組んできたそういう地域活性化については、県警としても十分御協力をやっていきたいと思っております。

それから2点目の、先日の本丸御殿のときに市電が通らなかつたということでござりますけれども、当初は市電を通すという案で、熊本市とイベント関係、それから軌道事業者である市交通局といろいろ協議をいたしまして、市電を通す場合には、歩行者との事故防止を最優先に検討いたしました。市電を通して歩行者との事故の絶無を期すためには、バリケード等を設置しないと危ないだろうということで、事故防止のため、それらを設置した場合には、設置時間及び撤去時間が非常に長くなり、実際イベントをする時間が短くなるということを熊本市にも御理解いただきました。

今回はこのようなことから、市電を通さないような形でイベントが実施された次第でございます。

以上でございます。

○渡辺利男委員　私が議会に出たころだから18年ぐらい前、当時の交通規制課長に1回ヨーロッパにライトレールを見にいっていただいたことがあるんです。帰ってこられて、あれはいいですね、歩行者とライトレールが自然にまじり合っている町並み、道路上でいろんな店が開かれたり、コーヒー飲んだりしていると。そういう姿を見てこられて、やっぱりいいなと言われておったんですけども、

バリケードを築かにやいかぬという発想が私は時代おくれだと思うんです。

あそこの通りを市電が通って、歩行者がいっぱい行き交う、その姿がやっぱり観光資源になるんです。だから、普通の速さで走るわけじゃなしに、20キロか10キロぐらいでああいうところはゆっくり行くわけで、それは歩行者に危険なことは私ではないと思うです、ヨーロッパとかアメリカでもあちこちの土地で、都市でそれが常態化しているわけですから。

ですから、交通規制課といえども、まちづくりとか、あるいは中心市街地の活性化とか、そのためにどうするかという発想でぜひ前向きに、柔軟にこういうのは取り組んでいただきたい。事故があつたらどうするかばかり考えぬで、ぜひそういう方向で、世界の流れも見ながら判断をしていただきたいというふうに思うんです。それだけ申し上げておきます。

○早川英明委員長　ほかにございませんか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○早川英明委員長　質疑がございませんでしたら、これで質疑を終了したいというふうに思います。

次に、議題(2)閉会中の継続審査についてお諮りをいたします。

本委員会に付託の調査事件につきましては、調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ゅうございますか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○早川英明委員長　異議なしと認めます。それでは、そのようにさせていただきます。

次、その他に入りますけども、その他何かございませんか。

○小杉直委員 小宮部長、お尋ねです。

きのうの本会議でも高木議員だったか、治安と経済は表裏一体と、治安がよければ経済は活性化して、治安が悪ければ景気も悪くなると、そういう話があっておりましたが、そのとおりだろうと思いますが、いわゆる秋葉原でああいう悲惨な、残酷な、予想もつかない事件があって、おとといは大阪駅でも今度は女が通り魔をやる。それで、新幹線が来て観光その他で熊本は発展せにやいかぬけれども、いつも言うように根底には安全、安心の治安のよさがなければいけないわけです。

それで、交番はその後どぎゃんなりりますか、駅前は。

○小宮地域振興部長 熊本駅前の交番の件でございますけれども、現在土木部のほうとそれから県警のほうとうちの地域政策課のほうで事務的にこれは、新幹線開業時、それから最終形と、大きく分けて2段階ございますが、それに向けて引っ越しもせざるを得ないですけれども、できる限り治安、安心、安全な印象を与える、そういう安心、安全なまちである印象を与えるいい交番を、それぞれのタイミングでうまく設けられるように協議を続けております。

現時点において、実際の駅前広場の計画ですと、最終形が決まるときには、それをきっとこの場所というのはオープンできるんですけども、まだそこに向けて若干の調整がございますもんですから、この場所でこういう形の交番ということを申し上げる段階にはまだないんですけども、委員御指摘の点についてはしっかりと受けとめて、その方向で調整を今している最中でございます。

○小杉直委員 だんだんだんだん安全、安心、治安については重要度を増していく。日本の、残念ながら、国内事情と思うですよ。だから、

やっぱり熊本の顔的な交番の位置づけというのが大事だと思いますから、その大型交番とか内容とかは別にして、観光客、県外のお客さん、あるいは通行人が、交番があるというすぐわかりやすいような場所にしっかり検討していただくように、また決定する前には個人的にも事前の説明をしていただいて、私自身が賛同するか反対するか、それは自分でも考えていきますが、よろしくお願ひしておきます。要望にかえます。

○早川英明委員長 ほかにございませんか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○早川英明委員長 ほかにございませんでしたら、本日の委員会はこれで閉会をいたしたいというふうに思います。

午後零時10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。

新幹線及び高速交通対策特別委員会委員長