

第 8 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9月24日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

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9月24日（水曜日）

午前10時5分開議
午前10時54分休憩
午前11時2分再開
午後零時16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
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05分開議

○早川英明委員長 ただいまから第8回新幹線及び高速交通対策特別委員会を開催いたします。

本日の委員会に6名の傍聴の申し込みがありましたので、これを許可したいというふうに思います。

それでは、審議に入ります。

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

皆さん方、説明は着座のままで結構でござ

います。

○小宮地域振興部長 地域振興部長の小宮でございます。

それでは、第8回新幹線及び高速交通対策特別委員会の議事の概要等を申し上げたいと思いますが、恐縮ながら着座して説明させていただきます。

まず、早川委員長、中村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しております、この場をかりて改めて厚く御礼申し上げます。

付託案件の概要について御説明申し上げます。

初めに、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1,270億円が確保され、そのうち本県へは545億円が配分されております。また、先月明らかになりました国土交通省の平成21年度概算要求によりますと、九州新幹線鹿児島ルートを含む整備新幹線整備事業費全体は、対前年比15%増の3,530億円が盛り込まれております。

今後は、平成22年度末の鹿児島ルート全線完成に向け、関係機関と連携し、県議会の御支援をいただきながら、必要な事業費の確保に向けて要望活動等を実施してまいりたいと考えております。

次に、九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、平成23年春の全線開業まで3年を切ったことから、これまでの新幹線くまもと創りの取り組みの成果を踏まえ、全線開業に焦点を絞り、その取り組みを加速させていく必要がございます。

このため今までの戦略を再編し、平成23年を新幹線元年と位置づけまして、全線開業に向けた県内の盛り上げを図り、県外の方々に「くまもとを知ってもらい」、また「来て、楽しんでもらい」、そして「また来てもらえる」ような取り組みを推進するため、新たに新幹線元年戦略を策定いたしました。

そして、この新幹線元年戦略を効果的に進めるため、民間の方々を中心に開業記念イベント等を企画・実施する新幹線元年委員会と、KANSAI戦略を推進するためのくまもと認知度向上委員会を設置し、民間の知恵と力を結集しながら取り組んでまいります。

特に、KANSAI戦略につきましては、さきに第1回くまもと認知度向上委員会でロゴ・キャッチフレーズについて最優秀賞を決定したところでございまして、その取り組みに弾みをつけてまいりたいと考えております。

次に、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いてでございます。

リムジンバスの改善策といたしましては、来る10月21日から11月17日の期間、優先信号機器を車両搭載した場合の定時性、速達性の向上に係る効果測定を行うとともに、肥後大津駅から阿蘇くまもと空港へのシャトルバスについても、利用者ニーズの調査と試験運行を行います。新幹線開業を見据え、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。

なお、前回の委員会でも御報告をいたしましたが、豊肥本線を活用したアクセス検討のうち、鉄道を空港ターミナルまで延伸する方策につきましては、事業費用や採算性の観点から検討を凍結することといたしました。本日調査結果を説明いたしますとともに、今後は公共交通に関する国の支援枠組みを活用しながら、実現が可能なアクセス方策について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、6月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」を具現化するため、現在、観光立県推進条例の制定、新くまもと観光アクションプランの策定に向けた取り組みを行っており、先般「“ようこそ”くまもと観光立県県民会議」を立ち上げた

ところでございます。民間・地元主導のこの会議をベースに、各地の観光素材の集客力アップに向けた取り組み、県民総参加のおもてなし運動の輪を県内各地に広げてまいります。

あわせて、現在展開しております観光キャンペーン「ゆったり“くまもと”体験紀行」等により、本県が誇る歴史遺産や食、自然など、熊本の魅力を関西や全国に向け広く発信してまいります。

次に、県都の陸の玄関口となる熊本駅周辺の整備につきましては、現在、整備基本計画に位置づけられた街路事業等の基盤整備を着実に進めているところでございます。特に、熊本の顔となる在来線熊本駅舎は、在来線の高架化にあわせ平成28年度ごろに改築される予定です。駅舎は一度つくると50年、100年残りますため、県民の皆様が誇りを持てるような、後世に残る品格ある駅舎していくことが重要であると考えております。

そのデザインにつきましては、平成20年8月に、建設費を20億円程度とし、世界的な建築家である安藤忠雄氏に設計をお願いすることで、熊本市やJR九州の基本的な了解を得たところでございます。今後とも熊本市やJR九州とよく連携して、品格ある熊本駅を実現してまいりたいと考えております。

続きまして、高速交通体系に関する件でございます。

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が、国の事業であります九州横断自動車道延岡線や南九州西回り自動車道等の整備につきましては、早期完成を目指し要望活動等を積極的に展開しております。また、県の事業であります熊本西環状道路や熊本天草幹線道路の整備につきましては、重点的に取り組んでおります。今後とも高速交通体系を担う道路ネットワークの早期完成が図れるよう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、燃油価格高騰を背景とした航空会社の収益悪化に伴い、路線の休廃止が進むという大変厳しい状況の中、来年7月からは新たに熊本-静岡線が開設予定となるとともに、ソウル線の増便についても、アシアナ航空から前向きに検討していただくななどの動きが見えているところでございます。今後とも引き続き国内・国際線の拡充や、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御説明申し上げますので、御審議のほどをよろしくお願い申し上げます。

○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いたします。

それでは、交通対策総室長から順次説明をお願いします。

なお、高田交通対策総室長は、着任後初めての委員会出席でありますので、あいさつの上、その後説明をお願いします。

○高田交通対策総室長 交通対策総室長の高田でございます。

7月1日付で小林前室長の後を受けて着任いたしました。新幹線、阿蘇くまもと空港の利活用の促進など、熊本県内で抱える交通問題の課題が多いというふうに認識しております。一生懸命取り組み、交通機関の利便性の向上を目指して頑張りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

では、着座して説明させていただきます。

お手元の新幹線及び高速交通対策特別委員会資料に基づいて説明を申し上げます。

まず、九州新幹線鹿児島ルートに関する件

についてでございます。

1ページ目、(1)の計画概要、それから2ページ、3ページにつきましては、前回の6月のときの状況と大幅な変更はございませんので、省略させていただきます。

4ページをごらんいただきたく存じます。

下のマルでございます平成20年度の整備新幹線の建設予定、それから実績についてでございます。

平成22年度末の全線完成に向けて、平成21年度、22年度の九州新幹線鹿児島ルートの必要事業費は1,716億円、熊本県分につきまして877億円となっております。

平成21年度の国土交通省の概算要求につきましては、九州新幹線鹿児島ルートを含む整備新幹線事業費（全体）といたしまして、対前年比で15%増の3,530億円が盛り込まれております。必要額が確保されるよう関係機関と連携して、引き続き積極的に国などに対して要望を行ってまいりたいと考えております。

5ページ目についてでございます。

今後の要望内容というところでございますけれども、九州新幹線建設促進期成会などにおける要望といたしまして、6月以降、7月25日それから8月5日に要望活動を行ってまいりました。今後10月から11月にかけて、JR九州などに対する利便性の高い運行形態実現に向けた要望活動、さらには11月に、整備新幹線関係の18都道府県の期成同盟会要望会及び要望活動を行ってまいりたいと考えております。

6ページをごらんになっていただきたく存じます。

本県の財政負担についてというところでございますけれども、下の参考のところの2つ目の黒マルでございます。整備新幹線の建設費に充当した地方債の元利償還金に係る交付税措置についてでございます。従来は元利償還金の50%が地方交付税措置ということでな

されておりましたけれども、平成20年度から元利償還金の標準財政規模に占める割合を年度ごとに算定いたしまして、その割合に応じて50%から最大70%まで交付税措置されることとなりました。

平成20年度の熊本県におきます算入率は54%となり、これまでの50%のときと比べまして約2億4,000万円の増の効果が見込まれます。平成19年度の標準財政規模で試算をしますと、元利償還額がピークになる平成26年度で約11億円の増、総額で約139億円の増の効果となる見込みでございます。

○坂本政策調整審議員兼地域政策課課長補佐
地域政策課でございます。

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。

委員会資料10ページをお開きをいただきたいと思います。

資料10ページから12ページにつきましては、これまでの取り組みを取りまとめたものでございますので、説明は省略をさせていただきます。

13ページをお開きをいただきたいと思います。

平成20年度の取り組みをまとめておりますが、本年の取り組みでございます。去る8月12日に、関係機関の代表者で構成されます新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部会議を開催いたしまして、これまでの新幹線くまもと創り戦略を見直し再構成し、新たに新幹線元年戦略を策定したところでございます。

新幹線元年戦略の概要につきましては、もう一つお手元のところに資料をお配りをさせていただいているかと思いますが、第8回新幹線及び高速交通対策特別委員会（別添）資料というものの、資料1について御説明をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。

新幹線くまもと創りの今後の展開として、

新幹線元年戦略についてということで
コピーでお示しをしておりますが、その裏面
をお願いをいたします。

九州新幹線の全線開業まで3年を切ったこ
とから、これまでの取り組みの成果を踏まえ、
新幹線の全線開業をいたします平成23年を新
幹線元年として位置づけ、全線開業に焦点を
絞り、取り組みを加速化することといたして
おります。

新幹線元年戦略につきましては、お手元資
料のとおり、3つの柱から構成をされており
ます。

まず、「新幹線元年を発射台に県民総参加
で地域をつくる」ということでございます。
民間の知恵を結集して、一過性のものとなら
ないような開業記念イベント等をつくり込
み、実施することといたしております。

次に、「くまもとを知ってもらう」という
ことで、日帰り圏となります関西・中国地域、
いわゆるローマ字でいうKANSAI地域に
おきますくまもとの認知度向上、交流拡大を
図るため、KANSAI戦略を推進してまい
ります。

さらに、「くまもとに来て、楽しんで、ま
た来てもらう」ということでございますが、
新幹線各駅からスムーズに移動できるよう、
阿蘇・天草等への横軸アクセスの改善・強化
を図るとともに、地域の魅力や感動を体感で
きるツーリズムを推進してまいります。

また、観光物産総室と連携しながら、誘客
のための観光イベントや県民総参加のおもて
なしの展開を図ることといたしております。

さらに、福岡都市圏等を見据えて、ふるさ
と回帰フェア等を活用して、定住・移住を促
進することとしております。

次のページでございますが、新幹線元年戦
略を推進するための組織を再構築いたして
おります。

新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部
のもとに、新幹線元年委員会とくまもと認知

度向上委員会を設置をいたしております。

新幹線元年委員会は、観光立県宣言を具現
化するために設置されました“ようこそ”く
まもと観光立県県民会議とも十分に連携しな
がら、開業記念イベント等の企画実施を行つ
てまいることとしております。

くまもと認知度向上委員会では、KANSAI
地域への認知度向上等とともに、県内戦
略の県内浸透のための取り組みを実施するた
めの実施戦略を構築する場として位置づけさ
せていただいております。

次のページでございますが、新幹線開業に
向けまして大まかなロードマップを示してお
りますが、今後それぞれの内容につきまして、
先ほど申しました各委員会で十分な検討を行
っていただくことといたしております。

次に、KANSAI戦略についてでござい
ます。お手元の資料1の次にまた資料2で「K
ANSAI戦略」の推進、ロゴ・キャッチフレ
ーズについてという資料2がございますが、それ
について御説明をさせていただきます。

熊本のイメージを県外に効果的にアピール
するためのロゴとキャッチフレーズを決定した
ところでございます。決定したロゴマーク
や決定までの経緯については、資料2のほう
で御説明をさせていただきます。

お手元を開いていただきますと、ロゴ・キ
ャッチフレーズについては全国公募を行いま
して、ロゴの応募数が166点、キャッチフレ
ーズが671点にものぼる応募があつております。
今回のターゲットエリアでありますKANSAI
地域での街頭調査や意見交換会等を行
うとともに、県内におきましてもホームページ
や街頭調査を実施いたしまして、9月3
日にくまもと認知度向上委員会で最終作品を
決定したところでございます。

最終決定作品についてはロゴが、そこに書
いてございますように佐賀県の重松さんの作
品、キャッチフレーズが熊本県、本県の野尻

さんの「どこさ ひごさ くまもとさ」という形で決定いたしております。

お手元、ちょうど中央にありますデザインでございますが、ロゴマークとキャッチフレーズをミックスした上で、最優秀作品を専門家の手で補作し作成したものでございます。

お手元の赤のところが少し薄くなっていますが、今こちらのほうにお示ししておりますように、若干濃い目の色にしております。火と明かりをイメージしておりますので若干濃い目で、コピーの関係で少し薄くなっていますので大変恐縮でございますが、今しておりますのがきちんと色合いを出したものでございますので、御承知置きをいただきたいというふうに思います。

今後、このロゴマークについて県内の浸透を図ることと、行政ばかりでなく、民間団体等でも積極的に活用していただくよう、働きかけてまいりこといたしております。

さらに、まことに申しわけございませんが、委員会資料の14ページをお開きをいただきたいと思いますけれども、14ページの下段から15ページに書き込ませていただいているところでございますが、ブランド戦略の必要性や活用・使用等について関係者の理解を深めるために、熊本県立大学と連携いたしまして、くまもとブランド塾等を開催いたしまして、商品や地域資源の磨き上げに意欲を持つ方々の支援を実施してまいりたいと考えております。

また、KANSAI 地域へのより一層の浸透と認知度を向上させるため、来年3月を目前に府内関係団体とも連携しながら、くまもとブランド展を岡山で開催することを予定いたしております。

以上でございます。

○高田交通対策総室長 委員会資料16ページをごらんください。阿蘇くまもと空港へのアクセス改善について説明申し上げます。

阿蘇くまもと空港の需要圏の拡大などのためにも空港のアクセス改善が重要であり、これまで定時性と時間短縮を図るために検討を積み重ねてまいりました。

まず、現在の熊本駅と阿蘇くまもと空港を結ぶリムジンバスにつきまして、現在は55分から長くて1時間10分を要し、定時性がなかなか確保されないところでございますが、高速度化の第一歩といたしまして、昨年10月には新たに3つのルートの試験運行を行うとともに、豊肥本線光の森駅及び肥後大津駅と阿蘇くまもと空港を結ぶシャトルバスの走行試験を行いました。

平成20年度はさらに踏み込みまして、10月21日から11月17日までの28日間、現在のリムジンバスに優先信号機器を搭載し、定時性、速達性の向上効果について試験運行をするとともに、同じ期間で、JR肥後大津駅と阿蘇くまもと空港を結ぶシャトルバスにつきまして、東京便にあわせた時間帯に1日5往復試験運行をすることとしております。

お手元に別添資料3といたしまして、「阿蘇くまもと空港」へのリムジンバス・シャトルバスの試験運行の実施についてという資料と、1枚おめくりいただきまして、そのシャトルバスの運行にかかるチラシを用意させていただいております。試験実施までの間に十分広報を行い、多くの方々に利用していただきたいと考えておるところでございます。

次に、豊肥本線を活用した施策についてであります。豊肥本線の空港ターミナル延伸につきましては、多額の事業費の確保及び阿蘇くまもと空港の利用者増のみならず、空港周辺の開発や県内の公共交通機関利用率の向上などによる需要の確保が重要な課題となることから、当面は今後の情勢の変化を注視することとし、一旦検討を凍結することを、6月のさきの議会の場で報告させていただきました。

凍結に至りました理由につきまして、お手

元の資料4を用いてその詳細を説明させていただきます。

資料4といたしまして、豊肥本線の空港延伸に関する調査結果概要ということでございます。

1ページをごらんになっていただきたく思います。

豊肥本線の延伸の検討に当たっては、熊本駅と阿蘇くまもと空港の間を、鉄道で30分台で連絡することを念頭に、光の森駅からの分岐案と三里木駅からの分岐案の2案に絞り込み、概算整備費を比較し望ましい路線計画を検討いたしました。その結果、光の森駅案だと全体で310億円要するのに対し、三里木駅案だと286億円となり、三里木駅分岐案を最適案と考えました。

2ページ目をごらんになっていただきたく思います。

三里木駅の分岐案に対する収支のシフト、自治体におきます初期投資の負担につきまして検討を行いました。

まず、収支予測に関し、検討に当たっては人件費などが安価な第三セクター鉄道会社の運行によることとし、また平成19年3月に開業いたしました仙台空港アクセス鉄道の整備計画を参考として、1日当たり5,000人の利用を仮定しました。

この予測にあわせて初期投資負担のあり方を整理し、上下一体方式と施設の整備・保有のみを自治体が関与する上下分離方式に分け、将来的に鉄道運行会社が安定して経営を行えるための自治体負担額を試算いたしました。

この結果、上下一体方式では鉄道事業者の経営が厳しく、行政による多額の損失補償が必要となり、自治体の負担額が大きくなってしまいます。一方、上下分離方式では、下のインフラ部分を自治体が整備・保有するため、上の運行部分では負担が軽くなりますが、運行会社の将来的な黒字転換を確保するため

には、自治体側の初期投資負担額が少なくとも224億円以上確保する必要があるとの結論を得ました。

3ページをごらんになっていただきたく思います。

先ほど1日当たり5,000人の利用を仮定いたしましたが、空港アクセス鉄道の利用者数は、事業化の判断で重要なポイントであり、かつ参考といたしました仙台空港アクセス鉄道の利用実績が計画上の数値を下回ったということを踏まえ、確実に需要が見込める需要の精査を改めて行いました。

精査に当たりましては、阿蘇くまもと空港を鉄道により利用する見込み者数、及び新たに沿線となるテクノリサーチパークや総合運動公園などの既存の施設の利用見込み者数を想定し、鉄道が開通することによって発生する周辺の開発による新たな需要損失分については対象外といたしました。

その結果、新たに延伸する部分における鉄道利用者は1日当たり約2,500人程度となり、2ページで説明申し上げました初期投資負担額224億円にとどめるためには、さらに1日当たり2,500人程度の需要量を沿線開発でもって創出する必要があるという結論に至りました。

以上申し上げたことにつきまして、4ページ目でまとめといたしまして記載しております。空港アクセス鉄道の整備には多額の費用が必要となる一方で、現時点での需要量は採算性の確保に十分なものとは言えないということから、豊肥本線の分岐延伸による空港アクセス整備につきましては、当面具体的に事業を推進していくことは困難と判断いたしました次第でございます。

今後につきましては、申しわけございませんが、委員会資料の16ページに戻っていただきたく思うのですけれども……。

鉄道の延伸につきましては、その事業化につきまして現時点では困難であるものの、空

港利用者に定時性、速達性に優れたアクセス交通を提供する必要性は高いと認識しております。豊肥本線を活用した空港アクセス、シャトルバスの高度化につきまして、国土交通省の公共交通活性化総合プログラムという予算を活用して、具体的な施策の方向性について協議してまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○梅本観光物産総室長　観光物産総室長でございます。

資料は、17ページ以降でございます。

17ページの四角の中に、「歴史回廊くまもと　観光立県宣言」を踏まえました3つの取り組みについて書いております。1つが条例の制定でございます。もう一つが、新しい観光アクションプランの策定でございます。これらの準備を今鋭意作業中でございまして、年内を目途に条例制定、アクションプランの策定にこぎつけたいと考えております。

また、さらに3点目として、県民全体で観光を進めるための「“ようこそ”くまもと観光立県県民会議」につきましては、先ほど説明がありましたように9月に立ち上げまして、地域振興部と一緒にになって、おもてなし運動等に取り組む体制を整えつつあります。

具体的な取り組みにつきましては、21ページをお開きいただきたいと思います。

平成20年度の取り組みとして、その半年間の取り組み状況について報告させていただきます。

下のほうになりますけれども、現在「ゆったり“くまもと”体験紀行」という観光キャンペーンを行っております。これは2年半後に迫りました九州新幹線の全線開業を視野に入れまして、KANSAI地域を特にターゲットとするキャンペーンでございまして、広島、岡山、大阪などとあわせまして、福岡をターゲットとした宣伝活動を行っておりま

す。ちょうど現在夏・秋のキャンペーンを、7月15日から10月31日までの期間ということでやっておりまして、その後、冬・春のキャンペーンとしまして、12月から3月にかけて行いたいと思っております。

体験メニュー、それから地産地消グルメ等について売り出しておりまして、現在のところ大変好評の中で推移をしております。

一番下にあります福岡県内のバス2,400台や、あるいは西鉄の電車などにキャンペーンポスターの掲示を行っております。

22ページをお願いいたします。

このキャンペーンの中での取り組みでございますけれども、先ほどの西鉄の電車の車内広告などとあわせまして、日本テレビ系の全九州ネットの番組内において、天草の夏のレジャーを発信したり、あるいは福岡のテレビ局との連携事業で、阿蘇の夏のレジャーを取り上げてもらったりするようなことを行っております。

なお、現在、天神のバスセンターの電照掲示板にキャンペーンの情報を掲出しておりますし、またソラリアビジョンの中で本県観光のCMを放送中でございます。

23ページをお願いいたします。

歴史回廊くまもとについてでございますけれども、23ページのちょうど中ほどに2行つけ加えております。歴史回廊くまもと魅力発見の旅というのが、民間の文化団体であります熊本城400年と熊本ルネッサンス県民運動本部が行っておりまして、県内17コースで県民向けの歴史再発見の旅を実施中でございまして、これについて支援を行っております。

さらに、その下のほうに、温泉・食をテーマとした観光宣伝活動の実施と書いておりますが、百貨店の地下食品売り場で観光物産フェアを行っております。そういう広島につきましては7月の末に終了いたしまして、ちょうどジェイアール京都の百貨店・伊勢丹で、あすからデパート地下を使いました観光物産展

を行う予定でございます。それから、10月には兵庫県の川西の阪急で同じように行う予定でございます。

このようにして、物産振興と観光を連携した取り組みを行ってまいります。

24ページでございます。

一番上に、サッカーチームのロアッソ熊本を活用した鹿児島に向けた観光宣伝活動ということで、ロアッソ熊本と連携し肥薩おれんじ鉄道の1車両をラッピングいたしました。

また、長崎、大分と連携して、羽田空港において先般宣伝活動を行ったところであります。

県内向けの観光資源のグレードアップにつきましては、24ページの（2）でございますけれども、ちょうど今、くまもと旅行商品開発塾というものを初めて開催をしております。関西以西からいかにして観光客を誘客するか、これまで豊富だといわれてきた観光素材を旅行商品まで高めるために何が必要かということを、市町村や観光協会などと一緒に考え、そして商品化を行い、発信する取り組みでございます。

25ページでございます。

25ページの上のほうに2行つけ加えておりますけれども、九州各県と連携した観光客誘致でございますけれども、大分県と連携いたしまして、阿蘇くじゅう広域観光圏、これは新しい広域観光圏整備法に基づいて第1次指定を目指す取り組みでございますけれども、現在計画をつくりまして申請中でございます。

25ページの（5）以下に、東アジア、東南アジアを中心とした海外向けの外国人旅行客誘致活動を書いております。

この半年間に、例えばタイにつきましては、招致をいたしまして商談会を7月に行っております。

シンガポールは、旅行博がございましたので、熊本として出展をいたしまして、教育旅

行などの宣伝をしております。

台湾は、現地セールスに職員を派遣をいたしました。

中国やその他の国につきましては、マスコミ関係や教育関係、旅行代理店などを招致するPR活動を行っております。

なお、韓国につきましては、この秋、11月にも韓国のソウルにおきまして観光フェアを行いたく思っております、現在準備中でございます。

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 熊本都市圏振興室長でございます。

資料の26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が、計画概要に書いてございます下1行目から2行目でございます、在来線熊本駅舎のデザインについてでございますが、今年8月、駅舎の建設費を20億円程度とし、世界的な建築家である安藤忠雄氏に設計をお願いすることで、熊本市やJR九州の基本的な了解を得たところでございます。

詳細は、別添資料の5で御説明をしたいと思います。

後ろのほう4枚が、在来線熊本駅舎の資料5でございます。

まず、経緯についてでございますが、トップ会議でのランドマークとしてのインパクトのある駅舎、著名な建築家の起用といった議論を踏まえまして、安藤忠雄氏に依頼しまして、在来線熊本駅舎のデザインスケッチを策定し、19年3月公表をいたしました。

19年4月から、JR九州が行います駅舎の基本設計に向かまして、県とJRで諸課題について協議調整を行ってまいりました。

20年3月、第3回のトップ会議におきまして議論をしていただくために、県が独自に試算いたしましたデザインスケッチを実現する場合の建設費見込額約30億円を示しまして意

見交換をいたしました。これはあくまでもイメージとして策定いたしましたデザインスケッチをもとに、デザインに配慮されたほかの県の駅も参考に試算したものでございました。

今後の進め方、費用負担等につきましては、持ち帰り検討することとなりました。この夏にもトップ会議を開催しまして議論する予定でございましたすけれども、各トップとも忙しくて開催できませんでしたので、8月、知事が駅舎整備の考え方を説明いたしまして、駅舎建設費を20億円とするということで公表をいたしました。

駅舎整備の考え方でございますけれども、駅舎は、ここに書いてございますように、一度つくると50年100年残るということでございまして、熊本が単なる通過駅とならないためにも、後世に残る品格ある駅舎を整備する必要があります。

また、熊本駅周辺整備は、熊本が大きく飛躍するための極めて重要なプロジェクトでございまして、県がリーダーシップをとりまして進めるべき重要な課題というふうに考えております。

一方で、コストをできるだけ圧縮する必要があるということで、安藤忠雄氏と調整を行いまして、建設費を20億円程度に圧縮するということで、熊本市やJR九州の基本的な了解を得たところでございます。この額につきましては、財政再建と品格ある駅舎の両方を実現するために、20億円程度が限界ではないかと判断したものでございます。

なお、建設費の負担割合につきましては、県・市・JR九州の3者で負担するということにしておりまして、現在調整を行っているところでございます。

最後に、今後の進め方でございますが、今後JR九州が近く基本設計を発注いたしまして、今年度中には具体的なデザインが明らかになる見込みでございます。次回トップ会議

におきまして、日程は今後調整してまいりますが、費用負担等につきまして議論することとしております。

添付しております関連の資料、カラーコピーでございますけれども、御説明をしたいと思います。

まず、1枚目でございます。これは在来線の高架化が完成する——黄色い部分ですけれども、平成28年ごろの熊本駅のイメージでございます。このころまでは東側、図面の左側になりますけれども、現在の駅ビルしか見えませんが、この駅ビルは撤去されますので、駅前広場側から新しい駅舎が直接見えることになります。

1枚めくっていただきて、裏面でございます。他駅舎の事例ということでございまして、現在整備中のJR博多駅の完成イメージでございます。建設費につきましては数百億にのぼるというふうに聞いております。

続きまして、次のページでございます。これは既に供用開始しておりますJR鹿児島中央駅でございます。全線開業に向けて駅の魅力を高めるため、約20億円かけて現在の駅をリニューアル、拡張すると聞いております。

次のページでございます。裏面になります。これは山梨県甲斐市のJR竜王駅でございます。3町合併のシンボルといったしましてつくられた駅でございます。建設費は約25億円と聞いております。

次のページをお願いいたします。これは昨年度当委員会で視察されました石川県のJR金沢駅前広場の、もてなしドームと呼ばれます大屋根でございます。建設費は約43億円と聞いております。

最後に、繰り返しになりますが、熊本駅をこれほど大がかりに整備し直すということは今後当分ないと思われますので、しっかりと整備を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○戸塚首席土木審議員兼道路整備課長　道路整備課長でございます。

委員会資料30ページをお願いいたします。

大きな2の高速交通体系についてということで、(1)高規格幹線道路等の整備という項目でございます。

30ページから以下、制度、仕組み、そういったことの変更はございませんけれども、30ページの中で数値の更新があっておりまして、そこだけをちょっと補足しておきます。

30ページの一番下、米印のところでございます。全国の高規格幹線道路の供用状況ということで、前回は平成20年5月現在を記載しておりましたけれども、7月末現在の数値に更新しております。全国では供用延長が約38キロ伸びまして、前回の9,341キロから今回9,379キロというふうになっております。1万4,000キロの計画に対する供用率の67%は38キロということで、数字的には変わっておりません。

以下の31ページから38ページまでにつきましては、前回の説明事項と変わっておりません。

39ページをお願いいたします。

3番の建設促進活動ということで、県内の高規格幹線道路、国のはうで事業を実施しておりますけれども、この事業促進に向けました県の働きかけということで、この活動状況を記載しております。

要望活動等ということで、平成20年度分でございますけれども、まず1つ、九州横断自動車道延岡線でございます。宮崎、熊本両県でつくっております建設促進協議会でございます。7月24日に佐賀市のほうで総会を開きまして、以下のような出席者で総会を開催しております。

これを受けまして、8月7日、熊本県の益城町でございますけれども、九州横断自動車道延岡線建設促進地方大会を実施しております

す。これは協議会のほうと両県の市町村でつくっております促進期成会との共催で実施しております。主な出席者としまして、熊本県知事、宮崎県副知事、それと熊本県側の議会の議長が主な出席者でございます。

続きまして、2番目の南九州西回り自動車道の建設促進でございますけれども、これも熊本県と鹿児島県で協議会をつくております。先ほどの延岡線と同様7月24日に協議会の総会を開きまして、8月29日には事業者であります国土交通省九州地方整備局に対しまして、協議会と両県の期成会、それと両県の議員連盟で事業促進の要望活動を実施しております。

この後、10月から11月にかけて両路線、東京のはうで中央大会を開きまして、国、それと関係国会議員のはうへ要望活動を行う予定でございます。

3番目の、その他国等への要望等ということで4項目書いておりますけれども、こういった要望の事項の中でも、この2路線につきましての事業促進に関する事項を記載して提出しております。

以上でございます。

○高田交通対策総室長　交通対策総室でございます。

41ページ、お手元の資料41ページの航空路線の利用促進について説明申し上げます。

現状についてでございますが、阿蘇くまもと空港には、9月現在、東京線初め33便7路線が運行しております。

平成20年度、4月から7月までの利用状況につきましては988,795人と、前年の同じ期間と比べまして1.4%増加しております。主要路線である東京、大阪、名古屋路線で前年を上回るなど堅調に推移しているところでございます。

また、来年3月に開港予定となっております静岡空港を拠点とする航空会社といたしま

して、新たに設立されたフジドリームエアラインズから、来年7月の熊本－静岡線の開設が本年7月に発表されました。

一方、国内路線をめぐっては、最近の燃油価格の高騰による航空会社の収益悪化に伴い、路線の休廃止などが進む厳しい状況にあり、阿蘇くまもと空港におきましても、日本航空の小牧線が、この11月から1日2便から1日1便に減便されるということになりました。

今後の取り組みといたしまして、フジドリームエアラインズによる熊本－静岡線につきましては、富士山と阿蘇という世界レベルの資源を有する2つの地域が、さらに関係を深めともに発展の契機となるよう、来年の7月の就航に向けて、静岡県及び県内経済界や観光団体とも連携した事業促進の取り組みを推進してまいります。

一方、小牧線につきましては、現在午後の便となっておるダイヤにつきまして、11月のダイヤの改編時に、利便性の高い時間帯に改善を図るとともに、今後情勢の変化があった際には速やかに復便を検討するよう、継続して申し入れを行ってまいりたいと考えております。

42ページは、九州内の主要空港の国内線の旅客数の推移を表でまとめたものでございます。

43ページにつきましては、阿蘇くまもと空港における平成20年度の利用状況、及び燃油価格等の高騰を背景といたしました最近の国内路線廃止・減便状況をまとめておるところでございます。

44ページにつきましては、来年7月に就航予定しております熊本－静岡線の関係で、フジドリームエアラインズ、それから静岡空港の概要をまとめて掲載しております。

続きまして、45ページの国際線の振興についてでございます。

現状につきまして、熊本－ソウル線につき

ましては、平成15年9月の就航以来延べ17万人を超える利用がございます。韓国との交流をさらに拡大させ県経済の活性化につなげていくため、7月に開催いたしました阿蘇くまもと空港国際線振興協議会におきまして、熊本－ソウル線利用促進に関する決議が全会一致で採択されるなど、利用促進の取り組みを積極的に展開しているところでございます。

また、7月10日には、知事がアシアナ航空の姜社長を訪ねて、熊本－ソウル線の増便について要請を行いました。アシアナ航空の社長からは、燃油価格の高騰で経営が圧迫されている困難な時期であるとしつつも、今後の動きを見きわめながら前向きに検討をさせていただくという回答がございました。

なお、平成20年度の4月から8月までございますが、ソウル線の利用状況につきましては、昨年の同じ時期との比較におきまして11%減少の1万2,930人と、非常に厳しい状況となっております。

日本人の利用者はほぼ昨年と同期並みで推移しているものの、ウォン安や竹島問題の影響で、韓国人の利用者が昨年同期と比べまして17%減少と落ち込んでいるところでございます。

今後の取り組みといたしまして、就航5周年を記念したイベントや特別ツアーの実施など、熊本－ソウル線のさらなるPRや利用促進に努めていますとともに、特にこの韓国人の利用者の減少に対しましては、市町村や観光団体などと連携し、韓国の旅行代理店などに対して、熊本－ソウル線を利用した旅行商品の造成を働きかけるなど、対策を強化してまいりたいと考えております。

また、新規の路線につきまして、今後とも外国の航空会社や関係機関との意見交換を進めつつ、定期便の就航の前提となりますチャーター便の利用促進方策について検討してまいりたいと考えております。

48ページをごらんになっていただきたく思

います。

阿蘇くまもと空港の施設整備・機能強化等ということでございます。

現状につきまして、阿蘇くまもと空港における平成19年度の航空貨物の取扱量、国内の貨物取扱量でございますが、約3万2,000トンと全国で9番目でございまして、平成17年度から3年連続の増加となっているところでございます。

さらなる拠点性の強化に向けた可能性を探るため、現在商工関係あるいは農林水産関係など、府内の関係部局と連携して、航空貨物の需要などについての検討を行っているところでございます。

今後の取り組みといたしまして、そうした関係部局と連携しながら、引き続き貨物の需要の将来見通しや県経済に及ぼす効果などを見きわめながら、その方策について検討してまいりたいと考えておるところでございます。

49ページは阿蘇くまもと空港の施設概要、それから50ページ目は阿蘇くまもと空港の航空貨物取扱量の年度推移と、それから九州各空港の貨物取扱量の推移につきまして表でお示しさせていただいたところでございます。
私のほうからは以上でございます。

○早川英明委員長 それでは、執行部からの説明が終わりましたので質疑に入りますが、約1時間過ぎましたので、ここで5分間休憩をして質疑に入りたいというふうに思いました。どうぞトイレその他行ってください。

午前10時54分 休憩

午前11時02分 再開

○早川英明委員長 それでは、ただいまから質疑に入りたいというふうに思います。

どなたからでも結構でありますから、質疑のほうをよろしくお願ひします。

○早田順一委員 新幹線のことできちんとお聞きをしたいと思います。

単純なことなんですが、今駅があちこちーーあちこちといいますか、博多駅まで幾つかできておりますけれども、「ひかり」とか、要はとまる駅ですね、それについては今どのような協議がされておるでしょうか。

○高田交通対策総室長 具体的に列車の駅、どこにとまるということにつきましては、確実な形でこの駅にとまる、ということはまだ決まっておりません。これから開業までに向かってどうなるかということで、基本的には会社のほうで考えながら調整をしていくということになっておると理解しております。

○早田順一委員 それは大体いつごろわかりそうなんですか、発表されるのは。

○高田交通対策総室長 開業の大体半年前から3カ月前ぐらいにならないと、その辺のところが明らかになってこないというふうに思っております。

○早田順一委員 ほんなら3カ月ぐらい前ということですね。

○高田交通対策総室長 はい。

○早田順一委員 要は県北——私県北のほうなんですが、新玉名駅、それから特に山鹿でも平山温泉とか今非常に注目をされているんですが、新大牟田駅ですね、そちらの駅に近くになるわけですけれども、いろんな観光客を誘致する場合に、今福岡のお客さんが非常に多いわけですが、これからKANSAI戦略とか、そういうのも含めて、そういう他県との協議にはなるかというふうに思いますが、その辺はどのようにお考えでしょうか。

○梅本観光物産総室長 熊本県の宿泊客のおよそ3分の1が福岡からのお客様になっております。私どもの戦略の1つとして、現在同様、福岡は大きなターゲットとなっておりまし、新幹線開業後もそのように認識しております。

一方、KANSAI地域につきましては、10%以下ぐらいのシェアしか占めておりませんので、そういう意味で2つ目の柱がKANSAI地域からの誘客というふうに考えております。

委員御指摘の各県との連携につきましては、先ほど大分との連携につきまして御紹介申し上げましたけれども、長崎やあるいは隣県鹿児島、福岡と一緒に旅行商品を組み立ててお客様に来ていただく、2泊3日の長い逗留についても御提案申し上げる、そういう取り組みを願っております。

以上でございます。

○早田順一委員 平山温泉が今位置的には九州でナンバーワンということで非常に注目をされておりますので、黒川温泉みたいなイメージで山鹿も頑張っておられますので、よろしくお願ひします。

○早川英明委員長 ほかにございませんか。

○上田泰弘委員 委員会資料の24ページなんですけど、「我がまちの宝」探し云々というところで、くまもと旅行商品開発塾の開催というのがありますね。これは各地域振興局、各ブロックごとにされているんですけど、これはどういう方が参加されて、どういう話というか、どういう会議がされておるんですか。

○梅本観光物産総室長 24ページの中ほどに、新しい、ことしから始めました新規事業として、くまもと旅行商品開発塾について御紹介申し上げております。もう2回実施して

おりまして、あと今月末に阿蘇で開催する予定でございますけれども、対象は市町村、それから観光協会の方々や、あるいは例えば祭りの実行委員会の方とか、そういう方々においでいただいております。

観光素材としてはかなり、ほかの県に比べても大変恵まれている熊本でございますけれども、その商品力ということになりますと、もっと商品力を上げないと、新幹線開業のときにたくさんの人々に来ていただけない、あるいはリピーターになってもらえないということで、その商品力を上げる取り組みということで、旅行代理店などの専門家の方々に講師になってきていただき、地元と一緒に商品を組み立てる作業をしております。

これは一方的に座学方式で勉強するだけではなくて、旅行商品を出し合いまして、これをどうしたら売れるか検討し、最後はそういう商品を、関西とか東京の旅行代理店などで売っていただくところまでこぎつけたいと思っております。

以上でございます。

○上田泰弘委員 ということは、それは地元のことをよくわかっている人たちが集まって、そういうやりとりをされているということですね。

○梅本観光物産総室長 はい、さようございます。

○上田泰弘委員 わかりました。

○早川英明委員長 ほかにございませんか。

○大西一史委員 済みません。先ほど26ページですかね、新幹線の新駅周辺整備、これは別紙の資料の5の在来線熊本駅舎についてということでお話がありました。この件について、本会議での一般質問で鎌田委員もこれは

触れられていたことなんですかけれども、この安藤忠雄さんにデザインスケッチをお願いされて、その設計費用が30億が20億になったとか、いろいろな議論があつてあるんですが、ちょっともう一回整理をしたいなと思うんですが……。

この第1回のトップ会議で、著名な建築家の起用といった議論が出たということで、その安藤さんに依頼をされたということなんですが、これは去年の委員会のときも私しかお聞きしたと思うんですけども、この安藤さんを起用するに当たって、著名な建築家というのはいっぱいいらっしゃるのに、なぜ安藤さんだったのかというのが1つ。

それから、通常であれば、そういう依頼をするに当たっては、いろんな方と比較してお願いした中でやるべきで、だれかを決めうちするようなやり方というのはどうだろうかなという議論が、たしか去年もさせていただいたような気がするんですけど、その辺の経緯をちょっと1回聞かせてください。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 安藤さんを起用した経緯も含めての説明ということで今委員から質問を受けました。まず、第1回トップ会議というのは平成18年の10月に開催をいたしました。その中で、先ほど申しました著名な建築家の起用というふうな議論がございまして、19年1月に安藤忠雄氏に依頼して、在来線熊本駅舎のデザインスケッチをお願いしたということでございます。

安藤忠雄さんを決めたという理由につきましては、今申しましたトップ会議の議論を経まして、世界的に権威のある賞の受賞歴と、例えば建築界のノーベル賞といわれるプリツカー賞など4つの賞を安藤さんが受賞されていること。もう1つは、県内における実績を考慮いたしまして、安藤忠雄氏が最も望ましいというふうに考えて、安藤さんにお願いしたということでございます。19年1月15日に

契約いたしました、3月20日にデザインができて、トップ会議で公表したということでございます。

安藤さんを選ぶに当たっては、ほかの建築家の方も比較しまして、4つの賞すべて受賞されているのは安藤さんであるということでございます。これらから判断いたしまして安藤さんに決めたという経緯でございます。

以上です。

○大西一史委員 4つの賞を受賞されたということで、4つの賞を受賞された方というのはほかにいらっしゃらないということでいいですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 4つともそろってはいなかつたということでございます。

○大西一史委員 その4つの賞以外の方は、では余り大した建築家ではないというふうになるんですかね。(笑声)

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 そういうことではございません。ほかにも建築家、もちろん著名な建築家はおられますけれども、今言いました4つの賞の受賞歴と県内の実績ということで選んだということでございます。

○大西一史委員 別に安藤さんをやり玉に上げるというつもりで私はこれは質問しておるわけでなくて、安藤さんのような世界的有名な建築家の方が熊本駅をデザインされることはいいことなんですが、やはりその選定過程、あるいはそういったところでいろいろ、何で安藤さんに決まったのかというようなことを疑問視する声も結構聞かれますので、それで実はお尋ねしているわけです。

一説、ちょっと私がこれは小耳に挟んだ話

なのであれなんですが、トップ会議の後あたりに、これは安藤さんのはうからも結構自分から——自分からというか、安藤さん側がされたのか、事務所がされたのかよくわかりませんが、県に対してそういう、ぜひというような働きかけがあったというような話を聞いているんですが、それは事実ですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 私は、働きかけがあったかどうか承知はいたしておりませんが、安藤さんとしては、熊本のために頑張りたいというお気持ちを持っておられると思います。

○大西一史委員 アピールがあったということではないということでいいんですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 済みません、私が今承知していないことで、その辺ははっきりと私が今申し上げることはできないということでございます。

○大西一史委員 それはまた後日確認するとして、それで駅舎についてなんですけれども、私もこの前鎌田委員の質疑を聞いておりましたら、確かに30億が20億になつたりとか、非常にコストの話が今どーんと表に出ていますけれども、少なくとも駅舎というのは、駅構内のいろんな機能ですね、例えばエスカレーターをどのくらい配置するかとか、極力階段を減らすとか、エレベーターをたくさんつくるとか、やっぱり新しい駅をつくるということは、例えば授乳施設をつくるとか、通路幅をどうするとか、いろんな観点での機能面での検討というのがやはり私は重視されなければならないと、その上でのデザインだろうというふうに思うわけです。

デザインはデザインでそれは結構なんですが、例えれば金沢駅なんか別に有名な建築家があれやったわけじゃないわけですね。

視察しましたけど、あれ地元の大学の先生だとか、学生さんだとかがやりながらたしかつくり上げたというふうなことを聞いておりますから、まずは金額云々で20億とか30億とかひとり歩きする前に、まず熊本駅としてどういう機能を追求しなければならないのかと、そういうのを逆に言えば県民の意見をかなり聞いて構築していくと、それを設計に反映させていくというプロセスが私は必要だと思うんですが、そういったことをやられようというお考えはないのかどうなのかをお尋ねいたします。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 委員御指摘のとおり、駅舎につきましては外観デザインだけではなくて、使いやすさ、あるいは機能、それから内装、そういうたものについては十分考慮しながら設計していく必要があるというふうに考えております。

県民の意見についてでございますが、駅舎につきましては16年度に県・市で新幹線駅舎側も含めまして、こんな駅舎が必要ではないかというコンセプトを県・市で取りまとめた経緯がございます。

今後、20億を目標とした駅舎につきましても、県民の意見を聞くことは必要だろうというふうに考えておりまして、具体的なデザインが出てきた段階で、県民の意見を聞くための手続を踏みたいというふうに考えております。

以上でございます。

○大西一史委員 今そういう手続を踏むということでありますから、県民の意見、まあいろんな要望があると思うんです。先ほど言ったような、例えば授乳施設とか、エスカレーターだとか、やはり使いやすい駅ということを追求していただきたいというふうに思います。それはお願ひをしておきます。

駅舎建設費が約20億みたいなことで、安藤

さんと調整をしたということですけれども、この額あたりでも確定では全くないわけですね。ですから、こういう額を表に公表をしていく中で、今こういう概算でこのくらいで実はたたきとして出しているんであって、これは大幅に変わることはあるよと。

博多駅なんていうのは数百億かけるというふうにいわれていますし、大体プラットホームだけでも400億ぐらい、あの辺をいじるだけでもなんかかかるというような話もちょっと小耳に挟んでいます。しかも、これは県が全部出すわけじゃないわけですから、県がどのくらい負担をするのかというのも含めてですけれども、もう少し固まった段階でそれは逐次、今検討状況の中で大体このくらいかなというようなことで出していただけるようになって、ちょっとわかりやすい、余りこういうものだけがひとり歩きをしないようにしていただきたいということです。

ただ6月の委員会で、鎌田委員からもお話をあって、私も厳しく聞かせていただいたけれども、要は3月の段階でオープンになって出てきたものが、6月の委員会まで全く出てこなかつたということに関して、私たちは何だという話をしていたわけですから、もう少し公表なり説明の仕方というのは気をつけていただきたいというふうに要望をしておきます。

それと、済みません、委員長、続けて、ちょっと長くなりますが、申しわけありません、お願ひします。

今回説明全然なかつたんですけれども、駅の東口については今どんな進捗状況なんですか。というのが、市電を乗り入れるというような話があつてたけれども、あれがどうなつてているのかという話もまだ経過報告もない。あるいは東口のバスのターミナル機能をどういうふうにするのか、駐車場の規模とかも含めて駅前広場をどういうふうにするのかというのは県が担当すべきことであって、そ

れに対して何の説明もないというのは一体どういうことなのかというふうに思うんですが、それをちょっとお聞かせ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 まず、東口駅前広場の市電の乗り入れについてでございますが、市電の乗り入れにつきましては、トップ会議で市電の乗り入れの方向性が決まったということでございまして、現在熊本市におきまして市電の乗り入れに伴います交通処理、あるいはほかの機能に、レイアウトに影響するものですからレイアウトをどうするか、それから市電の乗り入れに伴って歩行者の安全をどうするか、あるいは軌道法の問題なども含めまして熊本市のほうでまだ検討中でございまして、検討結果がまだ外に出せるほど出てきていないということで、まだ検討中の段階ということでございます。

それから、バス乗り場につきましては、駅前広場の前のほうが路線バス、少し南側のところに長距離バスのため交通広場ということで今確保して整備を進めておるところでございます。

バス乗り場を、長距離・路線バスをどうするかについても、市内全体のバス網再編等の点も含めてまだ検討がされている段階でございますので、先ほどの市電の乗り入れも含めまして、駅前広場のレイアウトをどうするかということにつきましてはまだ御説明できる段階にないということで、検討中の段階ということでございます。

○大西一史委員 では、いつごろ——あと2年もすればあらかた、まあ仮の部分ですけど、できていなきやいけない部分があると思うんですが、その辺も含めてですけれども、いつごろ説明があるのか。まず、委員会にその辺の経緯は示されていないのは何でなんですか。まだ説明することはないということだか

らですか。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 現時点ではまだ、お手元にあります、駅周辺整備の基本計画が載っておりますけど、それを変えるところで経過がこうなっていますと説明できるまだ段階ではないということで、資料として載せていないということでござります。

○大西一史委員 いずれにしても、ちょっとこればかり長くなるのもいけませんが、本当に駅舎だけじゃなくて、駅前広場も総合的に考えて、利便性を考えいかなければいけないという中で、何かいまひとつ全体像というのが、だれがイニシアチブをとってやっておるのか。

市のほうで何か今検討しているから、それ待っている状態だとかという話ですけど、では市が早く出してこないのであれば、どうして市にもう少し早くそういった計画を出してくれというふうに話をしないのか、あるいはその辺の話が、コミュニケーションがきちんと県市間でできているのかというのは、ちょっと私が不安に感じているところがありますので、その辺も含めて今後急いでやっていただきたいということをお願いをしておきます。

以上です。済みません、長くなりまして。

○渡辺利男委員 私は空港の問題なんですが、今大西委員が言われたことに1つつけ加えておきますと、駅前、将来的に平成30年ぐらいにでき上がる東口ですけれども、やっぱりバスの乗り場は利便性を考えれば1カ所にすべきですよ、前から言っていますけど。何で長距離バスを離したところにつくらにやいかぬのかという理由が全くわからない。JR側が競合するから嫌がっているという話も聞きますけれども、そんな事業者の思惑で路

線バスと長距離バスの乗り場がえらい離れておるということは、これは利用者の立場からすると不便ですよ。

県庁前のバス停だって一緒にしておるけど、何の混雑もないでしょう。これだけ高速バスがとまるバス停はないでけれども、路線バスと一緒にでたった2台ぐらいしかとまらないけれども、十分やっていっていますよ。ですから、これはやっぱり離す必要はないと思いますから、ぜひ県としては一体化するように今後強く要望しておきます。

それから、阿蘇くまもと空港へのリムジンバス、シャトルバスの試行運転の実施ということが出ておりますけれども、あと2年半で新幹線全線開業すると、福岡空港が非常に近くて便利になるわけです。博多駅から地下鉄で5~6分程度で、10分以内で行けるということで、非常に定時性もある、かさもささぬでいいという空港になってしまふわけです。

それにやっぱり対抗して、熊本空港の利用者を減らさないためにもこれは大変大事な問題だということで、何年も前から空港のアクセスが重要問題として取り上げられてきたけれども、結果としてこの程度なのかなと。JRの豊肥線から、肥後大津駅からリムジンバスを出す、結局一番やりやすい方法に落ち着いてしまって非常に残念ですけれども……。

今回、1日往復10便、肥後大津駅から空港へ試行運転することですけれども、これをやってみて、どれくらいの利用者があれば本格営業にスタートしようと考えておられるのか、まずそのところからお聞かせください。

○高田交通対策総室長 肥後大津駅と阿蘇くまもと空港の間のシャトルバスということについてでございますけれども、1日10便ということでこれから、10月21日から行ってまいります。

豊肥本線という定時性の図れる交通機関を

使ってより多くの利用者を、阿蘇くまもと空港へ早い時間で行けるようにしたいというふうに思っておりますが、具体的には、まず今年度試験運行を行いまして、何とかこの利用を促進して、本格運行ということに結びつけられるように頑張ってまいりたいと思いますが、具体的には何人、採算の基準どうだということにつきましては、利用状況などからこれからいろいろ事業者と相談していきたいと考えているところでございます。

○渡辺利男委員 豊肥線の延伸は凍結をすることですが、5,000人1日利用者見込みがあればと思っておったけれども、2,500人ぐらいしかないんだろうからこれも凍結・断念ということですけど、そういうふうに一定の数字的なめどがなくて試行運転をするというのは、一体どういうことなのかなと思います。

ただ、1日往復10便ではまあ正確な数はわからぬでしょうけれども、今回やられるのが、55分を見込んで料金が730円、今の既存のリムジンバスは、時間は余り変わらないけれども670円、今のほうがかえって安いわけです。JRから乗りかえて熊本空港へ行くということですから、果たしてどれだけの人が、今まで自家用車で行っていた人がシフトするのかなというふうに思いますけれどもね。

ですから、私は、やっぱりこれを本格実施するためには、どういう条件をクリアした場合実施するんだというのは明確にしておいてもらわないと、金使って試行運転一応するけれども、何のために、どういう目安でしたのかということもはっきりしないじゃ、結局うやむやにまた終わってしまうんじゃないかなというふうに思います。

もう2年半後に新幹線来ますけれども、大体本格実施はどれくらいからやろうと思っているのかということと、本格実施する場合は、では豊肥線の便数と同じぐらいリムジンバス

を用意するのかどうか。

だから、豊肥線に乗って肥後大津から乗りかえていこうという人が、どの便とどの便にはリムジンバスが走っておるけど、ほかんとは走っとらぬなんて一々計算しながら行かなんなら、ますますみんな利便性の問題があつて乗ませんよ。大体どういう予定でいるのか聞かせてください。

○高田交通対策総室長 肥後大津駅から豊肥本線を活用したシャトルバスということについてでございますが、本年度試験運行を行いまして次年度、当然今年度の結果を見てございますけれども、本格運行ということに向けていろいろ調整を行い、我々いたしまして開業までに間に合わすということは当然ございますけれども、何といつても早い段階でこのシャトルバスというものを実現させて、利用を高めていきたいと考えております。

具体的なダイヤということにつきましても、この10月から行う試験運行につきましては1日10便、5往復ということでございます。1日5本といつても、豊肥本線は1時間に2~3本走っているというところもございまして、空港のダイヤも1日33便がございます、そうした空港のダイヤとあわせた形で運行させたい。本格運行ということになったときには、もっと多くのダイヤで運行させたいと考えております。

また、その鉄道とバスの利便性ということにつきましては、きっちとダイヤの接続を図り、またそれをいろんなところを探さなければ見当たらないというんじゃなくて、どの便に乗れば着く、という形にするため、説明、アピールを、PRもきっちとやって、何とか我々としては本格運行を目指していきたいと考えておるところでございます。

○渡辺利男委員 やっぱり熊本空港を利用する人は、多くの人が帰りも熊本空港へ帰る人

もおるんですけども、行きがけにこれを利用していっても、自分が明くる日、あるいは2日後に帰ってきたときに、シャトルバスとJRが接続されているのかどうかとか、1日片道5便ですから、だからこの程度の試行運転で、本格実施するかしないかの数値がとれるのかどうか、非常に私は疑問だと思うんです、この程度では。

だから、何かはっきりした、何と何と何をこの調査で取るんだと、それをもとに本格営業に移行するんだとか、そういうはっきりしたものがないと、ただこれ5便やってみたって全く意味がないと思うんですけれどもね。

これは今言っても、来られたばかりで、小宮部長が答えたいなら答えてもいいですけれども。(笑声)

○小宮地域振興部長 まず、空港へのシャトルバスにつきましては、我々といたしましては、肥後大津を、これは将来的な例え阿蘇方面への玄関口としても、空港からのアクセスとしては、将来の拠点可能性が非常に高いところだと思っております。周りには企業也非常に多くて、まさにビジネスとして阿蘇くまもと空港を利用している方々も年々ふえております。

その意味で、非常に可能性が高い拠点になると思っておりまして、我々といたしましては、肥後大津駅を活用したシャトル、これは必ず実現させていきたいとまず考えております。その上で、今回の試行につきましては、まずは残念ながらといいますか、まさに本格運用であればもっと当然便数もふえた状態で多分実施されるのだろうと私としても考えております。大津からのシャトル便がしっかりと利便性の高い形で実現できるように、一步一歩ステップを踏んでいきたいと思っているところでございます。

したがいまして、まずはこの試行運行をしっかり行って、そこから得られるデータ、も

ちろんそれで十分だとは言えないものになるかもしれませんけれども、足らない部分があればさらにいろんなデータも取りながら、実現に向けて頑張っていきたいと思っております。

○渡辺利男委員 同じ熊本空港の問題ですけれども、新幹線ができて一番影響が出るのは大阪便だろうと思うんです。伊丹空港の分、今、年間70~80万人の利用客ですけれども、これが新幹線で3時間で大阪まで行くようになると、どれくらい減るのかなという推測ですね。なかなか言いにくいでしょうけれども、間違いなく減ることは予測されると思うんですが、なるべく減らないための努力は空港としてどういうことをやっていくのか。例えば料金値下げとか含めてやっていくのか。とにかく、便数が減るとどんどん悪循環になっていきますからね。

それと、今、年間300万人の空港の利用客のうち東京便が約200万人で、圧倒的に東京便でもっているようなもんですが、全国の空の状況からして、東京便の今後の供給割合といいますか、熊本-東京間の便数はふえる見込みがあるのかどうなのか、そのところを教えてください。

○高田交通対策総室長 阿蘇くまもと空港の旅客数の推移ということでございます。新幹線が開業いたしました場合には、熊本と大阪の間を約3時間で結ぶというふうな案もあり、今現在阿蘇くまもと空港と伊丹空港の間が1時間20~30分で着くなり、九州新幹線全線開業によって旅客の一部では空路から鉄路へのシフトがみられる予想というのもございます。

私どもといたしまして、熊本と大阪を中心とするKANSAI地域における交流を一層拡大させていくという観点からしても、新幹線という手段と飛行機という手段が両方ある

ことで、それによりビジネスならビジネス、観光なら観光とそれぞれニーズにあわせて、時間帯に合わせて、両方の手段のいずれかを選択して使っていただけるような形で、我々としても新幹線ができたから即大阪便がかなり減少してしまうことのないよう、さらに熊本側、それから関西側における、熊本における入り込みなり、あるいはビジネスの足としての需要なりというのを、更に促進していくように努力してまりたいと考えております。

また、東京線ということについてでございますけれども、300万人を超える阿蘇くまもと空港の利用の中で、東京線というのが大体3分の2を占めているというところでございます。平成22年10月には羽田空港の再拡張が予定されている中で、熊本エリアにおける利用が順調に伸びているという中、熊本エリアに対しての入り込み、この路線の利用者数というのは多く見込めるんじやないか、具体的にどれぐらい、何%見込めるかというところにつきましては、正確なデータは持ち合っているわけではございませんけれども、引き続き需要の増加は見込めるのじやないかというふうに思っているところでございまして、私どもといたしましては、羽田空港の再拡張の完成に合わせるような形で、さらに熊本一羽田線の利便性を高められるよう、航空会社などに働きかけていきた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 是非、頑張っていただきたいと思います。

それで、福岡空港にお客をなるべく取られないように、熊本空港の利便性はいろんな面で高めていかにやいかぬと思うんですが、こないだ新聞の「もしもし電話」に載っておりましたけれども、あそこの駐車場の利用の問題ですけれども、私は自動で入ったり出たりするから、24時間当然出入りできるものと思

っておったら、夜はばったり閉まって出入りできないということで、帰りは福岡空港に降り立った人が、晩の12時ぐらいにそこまで車を取りに行ったら入れなかつたと、結局明くる日また取りにいったということですけれども、こういうことがあるからいかぬのです。

あれは機械でやっておるんだから、24時間あけときやいいじゃないですか。何で利用できないようになっておるんでしょうか。

○高田交通対策総室長 阿蘇くまもと空港の駐車場ということでございますけれども、営業時間はたしか朝の6時から22時半までということになっておるところでございます。これは私の推測になってしまいますけれども、現在の阿蘇くまもと空港の定期便の利用というのが、7時台から21時前までというような状況でもあるということから、実際の発着便の時刻を考えて恐らく駐車場を使う時間帯というのも、少し前後延ばした形になってあわせてあるのではないかというふうに思うところでございます。

○渡辺利男委員 やっぱり熊本空港は不便で、みんな車でいって置いていくけれども、帰りは天気の状況とかいろんなトラブルで、ほかの空港に回されたり結構ありますよ、年間通じれば。そのときは何とかしてまたそこまで車を取りにいかぬとしようがないわけで、何で10時半から朝6時まで閉めにやいかぬのか。機械でやっておるんだから、やればいいじゃないですか。

それはぜひ、空港環境整備協会のほうへ県としても強力にこれは申し入れてもらわないと、こういう状況では本当に福岡空港にお客は取られてしましますよ。これは要望しておきます。

以上です。

○竹口博己委員 今、空港の駐車場の問題が

出たので、いつもあそこを使うたんびに不愉快な思いをしているのは、あそこに屋根つきの障害者専用の駐車スペースがありますね。あそこに証明書のない人が結構とめているし、屋根つきだからすごい高価な黒塗りの車、どの筋の方かわからぬような車が並んでいます。あれ、どうなんでしょう、熊本の空の玄関口の駐車場として。

実際、体の不自由な方々が使えないという苦情が来ている。何回かそういうのは指摘したことがありますけれども、一向に改善の兆しが見えない。1週間前もわざわざ行って見てきました。いっぱい証明書のない車がとまっています。だれも取り締まらないと思われます。それに対して見解を一言。

○高田交通対策総室長 体の不自由な方の専用スペースであるのに、実際全然違う方が使っているんじゃないかというようなことにつきまして、私どもも状況を調べて、空港の駐車場を管理している空港環境整備協会に対しまして、いろいろと調整して申し入れをしていきたいというふうに考えております。

○竹口博己委員 身近なことで、こういうところで言うことではないんでしょうけど、みっともないです。今や熊本県民のグレードが問われている問題だから、びしっとそれはやつてください。証明書を持っている人、今証明書が必要でしょう、人に与えられるんだから、だからその証明書を持っている人たちがとめられない、たくさんあるんですけどもとめられないんです。一回見てくれませんか。

それから、前後して申しわけありませんが、先ほどから出ていました熊本駅の問題。それで、ちょっと気になるといいますか、1つは、この説明書によりますと、駅舎、駅舎ですね、さつきから出ている、駅舎は平成28年ごろに撤去開始と書いてありますが、完成は30年、つまり駅前整備、東口駅前広場の整備と同じ

ように完成ということでいいんですか、確認。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 熊本都市圏振興室長の内田でございます。

在来線が高架化完了するのは平成28年ごろとここに書いてございます。それと一緒に駅舎も完成するということでございます。

○竹口博己委員 撤去開始と書いてあるばい。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 この駅舎、現在あるフレスタ熊本という駅ビルがございまして、現在の駅ビルは撤去して駅前広場として広くするということでございます。新しい駅舎は、この黄色で今図示してあるところの上側に改築されるということでございます。

○竹口博己委員 わかりました。28年完成ですね。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 はい。

○竹口博己委員 わかりました。

それで、さっきから議論されておること、30億、20億という問題、これは潮谷知事が県民に明らかにしなかった30億、密室で進行したというところから不透明さというのを引きずってきておるんです。もうここにはおられないから何とも言えない。蒲島知事は10億値切って20億にしたというて、(笑声) だからこれは妙な気持ち。

いずれにしても、駅舎が完成する28年ごろ、少なくとも私はこの席にはもういないでしょう。気になるので遺言として言っておきますが、(笑声) 駅舎整備の基本的な考え方、思想的な部分になりますが、機会あるごとにお聞きしながら、そんなことかという妙なもの

を感じてなりませんのは、ここにもさつき説明書にもありました。

駅舎というのは、一度つくってしまうと50年、100年残るものと、そのとおりですよ。ですから、しっかりした熊本のシンボルにふさわしいものをつくりたい、残しておきたいというのによくわかります。

そこで、新幹線全線開業に伴って「熊本が単なる通過点とならないためにも、後世に残る品格ある駅舎を整備する必要がある」という、この品格ある駅舎の整備と、通過点になるかならないかというのはこれは別の問題です。駅を見に大量の人が来るとは思えぬ。(笑声) 現に博多がにぎわっているのは、駅舎を見にきているんじゃないんだから。目的があって博多に行っているんだから。鹿児島の駅の利用者がふえているのは、鹿児島に何らかの目的があつて行つておる。

それと同じように、熊本の新しくつくるであろう駅がにぎやかになるかどうかは、品格あるデザインかどうかというのは関係ないんです。(笑声) だけど、機会あるごとに、この20億の議論をするときに、必ずその言葉は出てくる。字面にもあらわれている。那次元かと、駅舎に対する考えは。熊本を通過点としないでもっと経済性を高めるためには、駅前周辺の整備を初めもっともっと、それは梅本観光物産総室長もやらぬといかぬことがたくさんあるでしょう。そっちでしくじつてしまつたら、どんな安藤さんのすばらしいデザインででき上がって、20億も使ってつくつた立派な駅舎でも「峠の茶屋」で終わってしまう。どうですか、梅本観光物産総室長、人ごとじゃないんですよ。

だから、駅舎が立派なものよりも——駅というのはさつきから出ていますとおり、いかに拠点性を高めるか、利便性はどうなのかということが第一義に問われるべきであつて、立派な人が設計して、多額の県民の税金をつぎ込むのは当たり前だみたいな、その発想と

いうのが前面に出てくるのはいかがなものか。必要なのは認めますよ、シンボルだから認めますけれども、常にそれが第一義に出てくるというのはいかがなものかと。

それで、熊本の将来大丈夫かという気がいたしますので、そこらに対する内田都市圏振興室長の御決意を一言お聞きしたい。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 今委員御指摘のとおり、駅舎だけではなくて、駅周辺全体がやっぱり品格ある整備が必要だろうというふうに考えております。

○竹口博己委員 駅舎と書いてある。

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 ここには、まず駅舎も大事だし周辺も大事だろうというふうに考えております。熊本駅が通過点にならないためには、委員御指摘のとおりでございまして、周辺整備プラス、新幹線くまもと創りでもやっておりますように、新幹線の開業効果が全県に及ぶよういろいろな取り組みが必要だろうと。先ほど観光の話もございましたし、いろんな点から熊本県の拠点性を高めていくということが必要だろうと思っております。そういうことでやっていきたいと思います。

○早川英明委員長 今竹口委員の質問につきましては、ここにお見えの執行部の全体にかかる問題でありますから、最後に、小宮部長に今の総括の答弁をひとつお願いします。

○小宮地域振興部長 まず、委員御懸念の点、私も非常にしっかりと受けとめさせていただきたいと思っております。

熊本駅は玄関であります。玄関だけ来て帰る人というのはそもそもいないはずであります、玄関の奥にある中身、それはまさに駅周辺だけでなく、熊本のこの都市圏の、もし

くは熊本県全体の地域、これ自体がまさにこの目的たる場所でなければいけない。

したがいまして、駅周辺だけでなく、例えば仮に熊本市に限った場合におきましても、お城周辺、いわゆる町中のあたりも含めまして魅力ある地域づくり、これを同時に図つていかなければ、玄関が幾ら立派でも素通りしてしまうということは、十分起こり得ると思っております。

また、我々といたしましてそういう危機感をしっかりと持って、地域づくりも含めまして、全体として魅力ある地域づくりを図り、多くの方々に、県外の方々にも熊本を訪れてもらって、何回も足を運んでもらうような地域になつていきたいと思っております。また、そのため精いっぱい頑張っていきたいと思っております。

以上です。

○小杉直委員 ほんなら、私も少し関連で…
…。

まず、内田政策審議員に、今までのいろんな質問に関連して、簡単な答えで結構です。

いつも言う駅前交番の話。これは小宮部長をはじめ多くの関係者が努力しておられますので、きょうは発言することは大体控えようと思っておりましたけれども、今までの中で市電の問題、バスの問題、いろんな意見が出ましたので……。

交番は駅前にもともと1つあるわけですね。そして今それは壊して小さなボックスになっておりますね。もともとあるんだということをまず前提に認識していただいて……。

今、品格とか通過駅にならないようにとか、魅力ある駅前とかいろいろありましたですね。だから安全、安心も、これは目に見えない大事な熊本の宝といいますか魅力ですから……。

例えば、先週の土曜日に5人の自民党総裁立候補者が来ましたね。その中で総理大臣に

だれかがきょうなるわけです。ですから、熊本駅から特急リレーバスで鹿児島に行くときに、5人が熊本駅を歩いていくときに、それの警護・警備というのもなかなか警察当局は御苦労をしたわけです。

ですから、治安のシンボルであった交番がもともとあるわけですから、市電の問題、バスの問題、総合的に検討するようにという発言がありました。ぜひ交番を横やりにやらないで、やっぱり治安のシンボルとして魅力の中の1つ。

それから、おもてなしの心というのがありますね。警察官らしい地理案内、教示とかなんとかもやっぱり必要ですから、ぜひそれはお忘れにならないように、ひとつ御答弁を。

(笑声)

○内田政策審議員兼熊本都市圏振興室長 駅前交番につきましては、現在県警と土木部と地域振興部におきまして、移転につきまして協議検討を行っております。県警からは、今委員もおっしゃいましたように、駅の利用者が目につきやすいところがいいだろうと、鉄道警察隊とも連携が図れる場所がいいんじゃないかと、また早い時期に東口駅前広場内に移転先を確保して、新幹線開業には間に合わせたいというふうな意向を聞いております。

私どもといたしまして、駅前広場の移転可能な場所を選定いたしまして、県警と意見交換を行いながら検討を進めておるところでございます。土木部とも連携いたしまして、県警の意向を踏まえつつ、新幹線開業に移転できるように、できるだけ早く候補地の絞り込みを行ってまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○小杉直委員 質問を予定しておったような答弁をびしやり、立派な答弁を……。(笑声)

最近、千葉で幼女の悲惨な死体遺棄が見つ

かつたり、福岡であのようない殘忍な幼児の殺人があつたり、最近はまた駅内外で無差別殺人があつておりますので、ぜひそういう方向で、いついかなるときに凶悪な事案が発生するかわからない時代に残念ながら突入したから、そういうことでぜひお願ひしておきます。要望で結構です。

○守田憲史委員 濟みません、自分も駅舎ですが、自分はやっぱりそれなりにお金をかけるべきだと思います。よく全国区で転勤して回る人が熊本に赴任になって、熊本駅におりたとたん涙が出てきて帰りたくなったという人、この話よく聞くところで、下通を見たら少し安心して言いなはるです。やっぱり玄関ですから、それなりにお金をかけるべきだと思います。

ちょっと聞いた話ですけど、昔、ソ連とかオーストラリアで王様が、一番浪費家の王様が、夏の離宮を建ててそれで王政が倒れたと。でも300年、400年もてる立派なものつくつたけんが、観光客がいっぱい来たけんがもとは取ったけん、一番金もうけにしたつはその人だったというぐらい、長い歴史で見たらそういうこともあるわけで、その理念というのがアートポリスだったと思うんですけど、僕に言わせたらアートポリスなんか一切せんで、駅舎にひとつ200～300億をかけたほうがよっぽどよかったんじやなかつたろうかて僕は思うくらいです。（笑声）

余談ですけれども、小宮部長、高田総室長、この前東京駅へ行つたら、あの何百メートルものレンガの建物を、そのまま技術で上に上げて東京駅をつくるて。あれ何百億もかかるわけでしょうし、日本橋に空を取り戻そうといって、高架を地下にしてその予算が1兆円て。そのくらいのお金ばそっちはそっちで使って、熊本駅をつくるんですから、もうちょっと国にもお金出してもらって、立派な駅舎を、50年、100年後にも通用するような駅

舎を、熊本県民として僕はぜひつくついていただきたいと思います。要望です。

○山本秀久委員 今まで各委員の先生方からいろいろ出たと思います。その中で私ひとつ観光物産の課長、あなたにお尋ねしたいんだが、今ここで4月から9月までのイベントの問題いろいろやつたでしょう。そういうのは交通利便性とか、財政の問題あたりも考えてやっておるだろうと思う。そういうときに、今まで発言された中身の、これから的新幹線とか、空港の利便性とかいろいろな問題が絡んできてる。その今までやつたことの中で、今後それを基本としてからの熊本のあり方というものが生まれてくるんじゃないかと私は思うから、その基本として物事を考えていかぬと、いろんな問題の解決ができないんじゃないかと思うもんだから、ちょっとお尋ねしたい。

○梅本觀光物産總室長 委員の御指摘のとおりでございまして、実は觀光のいろんな素材磨きとかいっぱい取り組みますけれども、やはり交通手段と結びついておかないと、人は何度も訪れていただけない。だから、魅力アップと利便性向上、これはセットだと思っております。そういう意味では、駅や空港などの交通結節性が向上することが非常に重要で、2次アクセス、3次アクセスを使ってきちんと觀光地に行っていただく。

そういう意味で、これまで觀光事業者だけでやってきた觀光振興ではなくて、交通事業者とか、いろんな方々と連携してやらないと、とても九州新幹線全線開業のときにたくさんの人々に来ていただくようにはならない。そういう意味で、ぜひそういう考え方を条例の中に入れ込みまして県民の皆さん方に訴えたいし、それから県庁の中でも土木部やあるいは農林水産部と一緒にになって、あるいは地域振興部と一緒ににならないと、觀光の底上

げは図れないと考えております。

以上でございます。

○山本秀久委員 課長が答弁したように、今までやった実態の中で問題点ができてきたはずだろう。その問題点は何かとか、今ここまでやってみた市、街路、熊本、魅力で、これやったんでしょう。そのとき随分人が来たでしょうもん。そのときに問題点が生まれておるはずだ。その問題点をどれだけ解決したかということを聞きたい。

○梅本観光物産総室長 観光キャンペーンでお金を使わせていただいて、県外から呼び込む仕事をさせていただいております。その中で、アンケートをしまして、それぞれの御意見を聞いております。

熊本については魅力はたくさんあるけれども、例えばおもてなしについてはいかがなものであろうかとか、あるいは案内機能についてまだまだ足らないと、うまく乗りかえができるないし、行きたいところに短時間で行くことがなかなか難しいといった御意見が相当出ておりまます。

また、一方、旅行する方々は、インターネットなどで先に調べておいでになる方が大変多くなってきております。例えば、3分の2ぐらいの方はもうインターネットでいろんな情報を調べておいでになる。そういう意味では、うちの観光サイトについてはもっと充実を図らないといけないし、アクセスももっとよくしていかなくちゃいけない、こういった課題がたくさん出てきております。

交通アクセスにつきましても、2次アクセス、3次アクセス、これがまだまだ事業者間で連携が十分図られていないといった問題点も出てきております。こういったところを、私どもだけではなくて県庁全体で共有化していただきながらそれぞれ対応しないと、2年後、3年後には間に合わないと思って、鋭意

取り組ませていただきたいと考えております。

○山本秀久委員 今聞かれたとおりに、問題点というのはそういうふうにして出てくるわけです。今まで各委員の先生方が言われた中で、問題点というのはそういう積み重ねを解決して初めて利便性というのは、いろんな問題、熊本の位置づけができるんではないかと私は思いますので、そういう点をよく今後検討してやっていただきたい。

以上です。

○倉重剛委員 3年後に新幹線が供用開始ということで、全線開通ということで、先ほどからいろんな委員の御意見、また執行部の説明を聞きながら、非常に感無量のことを感じます。

というのは、熊本に新幹線をという、そういう発想が出て委員会が結成され今日までの長い歴史があるわけですね、当初は大変な心配があったわけですね、いろんな心配があつた。いろんな問題点をそれぞれが議論して、そしてまた執行部もそれに対し対応してくれていた。

実は、高く評価したいのは、今日の資料は立派なものができ上がっておりまます。本当に努力をされた結果が、これは小宮部長、本当によく努力されたなと思います。それからある程度、目の前に来た供用開始に対して、準備万端整えつつあるなということで、非常な御努力があったということを、これは高く評価したいというふうに実は思います。

したがって、今から仕上げの段階だから、これが一番大事ですね、それでまだ、例えば交通アクセス、空港に対するアクセスあたりは今からまだ時間がかかる問題もあるでしょうけれども、そういうのもやっぱり新幹線、熊本副都心構想の中の位置づけの新しい駅を中心という、どうやって将来に熊本が発展し

ていくかという……。

我々が今でも非常に心配しておるのは、逆に鹿児島ですか福岡だと、ストロー現象でもって熊本は疲弊するんじゃないかなという、そういう懸念が実はありますけれども、これだけのことを現実的に企画をされて実行に移されるとするならば、私は疑いなく熊本は発展するから、道州制という問題もありますけど、その州都を目指します。

したがって、それにふさわしいまちづくり、それから新幹線対応ができたということで、現実的な形としてここに出てきたことを大変うれしく思います。できれば、やっぱりこういうことも県民の皆様に多くPRしていただいて、こうやって県は努力しているんだ、議会も努力しているんだということを、ぜひもっともっと強くアピールをしていただきたいと思います。

それから、熊本のいわゆる観光的な振興についても梅本課長あたりが一生懸命やってくれた、そしていろんな意見の中に、厳しい中にも、この厳しい観光問題あたりもうまく整理をしてくれてそして方向性を出してくれた、非常に感激であります。どうかそういうことで、これを起爆剤として、もっと熊本県民が元気が出るように、皆さん方努力をしていただきたいと思います。これは褒め言葉。

委員長、最後に、僕はちょっと渡辺先生とお話をしたんだけど、きょうは若い世代の傍聴者が来ていますね。ああいう方にも資料を提供して、こういう機会を通じて彼らの口から、熊本県議会、熊本県はこれだけ新幹線導入に対して大変な思いでやっているんだという、そういうことをもっと知っていただくためには、資料でも提供してもらうてPRすることも非常に大事かなということです。

ただ、要するに、結論から申し上げますと、きょうでき上がりつつあるこれだけのことをぜひ実現してもらいたい、そして早急に県民のものになるように頑張っていただきたいと思

います。

駅舎の問題もしかりです。駅舎もいろいろなうわさがありますけれども、一番我々懸念したのは何かといいますと、5億6,000万ができるなんていうことがひとり歩き最初出たもんだから、それに対する30億ということで懸念しただけであって、お金があれば、立派なやつをどんどんつくってください。これはぜひお願いを申し上げたい。そして、委員の方から発言があつておるけれども、それは玄関口であるから、玄関の文化性を見にくるということじゃなくて、後世に残る駅舎づくりに頑張っていただきたいし——財政が許せばの話ですね、そういうことでひとつ頑張っていただきたいなというふうに思います。

なぜ私これを申し上げたかというと、私も前回の委員会でちょっと厳しく申し上げました。私のブログに、そのくらいのお金ができるはずないじゃないですかと、極めて厳しいおしかりを受けました。決してそうじゃなくて、ベースが5億6,000万ということだったもんだから、30億は高過ぎるんじゃないかなと、こういう一つの未熟な判断の上でブログを書いたわけだけども、そういうことでぜひ県政一体となって新幹線供用開始後は熊本が発展するように、それぞれの部署の方頑張っていただきますように心から感謝申し上げて、これは質問でもありません、何かあれば部長ひとつ答えていただきたい。

○小宮地域振興部長 御指摘ありがとうございます。まだ我々としても努力が足らない部分は多々あることは十分承知しているつもりでございます。また、県の財政のほうも非常に厳しい中で、今まで以上に知恵とそれから汗をかいて頑張っていくしかない。

また、県庁だけですべてが解決できるものではございません。ここにおられる委員の先生方の御支援・御協力も当然いただきながら、また県民の方々1人1人の御支援・御協

力もいただきながら、県民全体として熊本はこの新幹線が来るというチャンスを十二分に生かせるように、今後とも日々、1日1日頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞ今後とも委員の先生方の御指導・御鞭撻のほどをよろしくお願い申し上げたいと思います。

以上です。

○中村博生副委員長 いろいろ駅舎については先生方から話が出ておりますけれども、空港の交通アクセスですね、時間だけ言えば八代新駅から空港までの時間、1時間かからぬて思うですよ。そういったアピールも、新幹線くまもと創りの協議会の中でもいろいろ話は出とっとかと思いますけれども、鹿児島空港までも1時間半からぬぐらいで行くと思います。そういう観光をPRするのも、これは入っとると思うとですよね。

まあ時間だけ言えば、空港に急がれる方、新八代駅からおりて行ってくださいとか、いろんな部分があると思うとですけれども、駅舎に関しては玉名、八代、水俣とできておりますね、それぞれの地域にマッチしたようなテーマで恐らく設計がなされておると思います。

熊本駅はやっぱり熊本の顔ですから、20億が高かか安かかはわかりませんけれども、やっぱりそれだけかかるのかなという思いがござりますけれども、いろんな表・裏の話はわかりませんが、(笑声) やっぱりそういう部分も考慮していただいてきよう提示していただいたと思っていますので、今後肃々と進めていただければというふうに思いますので、よろしくお願ひいたします。

○小早川宗弘委員 15ページですけれども、熊本県立大学と連携してくまもとブランド塾を開催しているというふうなことで、具体的にどういうふうな取り組みなのかというのを

ちょっと教えていただきます。

先ほど倉重先生のほうから、きょう学生さんが来られるとのけん、ぜひそういう人たちにPRをして、みんなで地域をつくっていこうというふうな御意見もございましたので、それに関連してですけれども、どういった具体的な取り組みをしているのかというのをちょっとお聞かせください。

○坂本政策調整審議員兼地域政策課課長補佐

このブランド塾につきましては、さまざまな事業者の方とかいろんな方というのは、ブランドを活用される場合のそのブランドの必要性だとか、そのブランドをどういう形でどういう商品づくりとかに結びつけていくのかというまず座学をやりまして、その中で具体的にテーマを絞り込みまして、そのブランドのつくり込みまであわせて先生方と一緒にやっていくというふうな形で進めさせていただいております。

○小早川宗弘委員 民間の方ですか。

○坂本政策調整審議員兼地域政策課課長補佐
はい。

○小早川宗弘委員 商売をやられている方。

○坂本政策調整審議員兼地域政策課課長補佐
実際、事業をやっていらっしゃる方です。

○小早川宗弘委員 新幹線開通まで3年を切ったというふうなことで、各地域によってさまざまなプロジェクトが進行中でありますけれども、特に福岡とかすごいかなあと思うと、駅舎も何百億をかけてかつくるられるということで、そこには、ちょっと私がこれは間違いかもしれぬですけれども、確かじやなかかもしれぬですけれども、1期前の協議会の人たちが、民間の人たちが駅舎開発に関するいろ

いろ議論しながら駅舎を建てているというふうなことだし、福岡で何か目新しかプロジェクトというと、アイランド・シティーというところもあるですね。

でっかか埋立地に何千戸というふうな居住人口、小学校とか今できておりますけれども、アイランド・タワーといって30～40階ぐらいの超高層のマンション、これは500戸ぐらいあつですか、非常に巨大なプロジェクトが進みつつある。第2のディズニーランド、屋内型のディズニーランドというふうなやつも、これは第2キャナルシティーかなんかという計画もあってですね。

そこで、ひとつやっぱりキーワードとなるのが民間の力ですか、民間企業だとか、あるいは地域の人とか、いかに地域の人を巻き込んでプロジェクトが進みつつあるかというふうなことで、何かこの地域活性化、熊本の地域づくりとういうものを考えるためには、やっぱり地域の人がいかに参加して組み立てていくかというふうなことが、私は今後のキーワードになると。それは大なり小なりあるかもしれませんけれども、民間の人たち、地域の皆さん方の参加、あるいは学生さんの参加ということで、プロジェクトを小さいかもしれぬけど組み立てていくということが、私は一番大事じゃないかなというふうに思います。

ぜひ、県が、あれもやりました、これもやりましたということではなくて、これをやっていただきました、非常にうまくいきましたというふうな報告を今後は私は期待をして、そういうことで要望も含めて意見とさせていただきました。

以上であります。

○鎌田聰委員 在来線の熊本駅舎の問題は、先ほどから議論になってますけれども、要是は金額の増減も含めましての経過の説明といいますか、そういったきちんとした説明をや

っていただければ、それなりにやっぱり県民の方に理解ばしていただけると思いますんでそういった対応を、一般質問でも言わせていただきましたけれども、そういった対応をお願いしたいと思います。

きょうの質問の趣旨は、熊本駅舎じゃなくて在来線の扱いですけれども、あと新幹線開業まで3年を切った状況の中で、在来線が今後どうなっていくのか。これ2年ぐらい前の委員会でも言わせていただいたんですが、特急、快速、この辺は多分なくなるんじゃないかなというふうに思います。また、普通がどれだけ便数が今のままできるのか、新幹線に誘導するがために、そういった在来線の料金を上げたりJRはしないのか、その辺のJRとの協議状況をお聞かせいただきたいと思います。

○高田交通対策総室長 在来線の新幹線開通後のダイヤなりということでございますけれども、具体的に特急がどうなる、快速がどうなるというところについては、まだ今の時点で決められているところでございませんで、利便性を確保するために開業までに検討すべき課題であるというふうに考えておるところです。

私どもといたしましても、在来線の沿線に住まわれる方、またはその在来線を使っていろいろ移動される方の利便性というのは確保されるような形で、多くの便を確保されるよう頑張ってまいりたいと考えておるところでございます。

○鎌田聰委員 期間がだんだんなくなっていますので、ぜひ在来線の普通列車というのは通勤通学、まさに県民生活の足ですから、そこが非常に料金が上がったりとか、便数が減ったりだとか、そういった不便になってしましますと、先ほど20億円の在来——これは熊本駅舎、在来線の駅舎ですから、立派な駅

舎ができるてもそこに乗りおりする人がいないという状況にならないように、そこはやっぱり県として県民生活の利便性を高める意味でも、在来線についてはきちんと利便性を確保できるような便数、料金をJRと協議をしていただきたいと思います。よろしくお願ひします。

○渡辺利男委員 先ほどの関連です。今在来線の話出ましたけれども、新幹線で県外からの入り込み客をどがんしてふやすかばっかりを大切にされているようすけど、やっぱり県内の日常の生活で使う在来線というのはもっと大事にしてもらわにやいかぬと思う。

そういう意味で、肥薩おれんじ鉄道ですけれども、これは厳しくなるばかりで、この利用者の減少に歯どめをかけるには、私はやっぱり八代一熊本間、熊本駅への乗り入れ、この便をふやす以外にないと思うんです。

今、土曜・日曜日に2便か3便乗り入れさせてもらっているという状況ですけれども、行き着くところここも譲渡してもらうというか、全便熊本駅まで乗り入れできれば、僕は利用客は飛躍的にふえると思うんです。

JRと交渉はされていると思うんですが、あと2年半で新幹線が開業する、この間が私は一番大事な時期だと思います。この財政が国も地方も厳しいときに、新幹線は聖域みたいにばんばん金使っておるわけですから、JRさんにも今なら強くやっぱりこういう申し入れができるんじゃないかと思います。

そのことについてどういう交渉をされているのか、見込みはどうなのか、ちょっとお尋ねをいたします。

○高田交通対策総室長 肥薩おれんじ鉄道の熊本駅への直通運転ということでございますが、今現在、土・日・祝日朝1往復というところでございますけれども、私どもといたしましても、土・日・祝日ということに限らず、

平日における直通運転ということは、私どもとして実現してまいりたいというふうに考えておるところでございます。

私ども、それから鹿児島県、両県にしっかりとJR九州と、今申し入れなりさせてもらっているところでございますが、何とか実現ということに向けて、開業までにあわせる形で粘り強く頑張ってまいりたいと考えておるところでございます。

○大西一史委員 最後にもう一つ。ちょっと済みません、お昼にかかってしまいましたので余り長くだらだら質問しませんが、1つ、先日、9月18日だったと思いますが、鹿児島のほうで九州新幹線シンポジウムというのが開催をされたようで、これは鹿児島県知事、伊藤知事も出られたということで、400名ぐらい立ち見も出るぐらいのシンポジウムだったというふうに報道がされておりました。

これは福岡と鹿児島だけの連携というような形でのシンポジウムだったというような報道だったんですが、この概要についてはどなたか把握されておられますでしょうか。

○坂本政策調整審議員兼地域政策課課長補佐 済みません、今手元に資料を持ち合わせておりますが、鹿児島にうちのほうから派遣しております職員から南日本新聞の記事が届いておりましたが、ちょっと手元に持っておりますので、後ほどお届けさせていただきます。

○早川英明委員長 この件については、しっかりと説明を委員のほうにしておってください。

○坂本政策調整審議員兼地域政策課課長補佐 はい。

○大西一史委員 だれか行かれたんですか、

これ。

○坂本政策調整審議員兼地域政策課課長補佐
行っておりません。

○大西一史委員 そういうことですよ。だから福岡、鹿児島、要はストロー現象だなんて心配しておる割には、こういうところが押さえがでてないんです。だから聞いたんです。このくらいのことは把握しておかないと、どういう動きをしているのか、各県やっぱり地域活動だなんだと言っておる中で、やはり危機感が私は足りないと、熊本県では足りないというふうに思いますので、その点はしっかり調査をしていただきますように強く要望しておきます。

以上です。

○早川英明委員長 ほかにございませんね。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○早川英明委員長 ほかに質疑がございませんから、これをもちまして質疑を終了いたします。

きょうは1時間15分程度質疑の時間がございまして、委員の先生からいろんな意見が出ました。例えば、駅舎の問題、あるいはまた空港のアクセスの問題、あるいは新幹線を活用したくまもと創りの問題、また最後には在来線の今後の問題等につきまして意見が出ましたけれども、御承知のとおりに、平成22年度末には全線開業になるわけでありますから、どうかひとつ執行部におかれましても、この全線開業に向けてさらにひとついろいろな面で整備を進めていただき、本県の振興発展の寄与になりますように、今後ともよろしくお願い申し上げたいというふうに思いましたし、委員会といたしましても、皆さんとともに協力しながらこの問題に対処していくたいというふうに思っております。

それでは、次に、議題（2）の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、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ゅうございますか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○早川英明委員長 それでは、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。

その他として何かございませんか。

(「別に……」と呼ぶ者あり)

○早川英明委員長 ほかになれば、本日の委員会はこれで閉会をいたします。

午後零時16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