

第 9 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12月12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12月12日（金曜日）

午前10時4分開議  
 午前10時47分休憩  
 午前10時53分再開  
 午後零時00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 高田公生  
 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 徳永和彦

午前10時04分開議

○早川英明委員長 ただいまから、第9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。

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。着座のままで結構です。説明はすべて着

座でお願いします。

○小宮地域振興部長 委員長のお許しをいたしましたので、恐縮ながら着座をして説明させていただきます。

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まして、厚く御礼申し上げます。

また、中村副委員長におかれましては、去る11月28日に国、与党、県選出国会議員に対し実施いたしました整備新幹線18道府県期成同盟会、熊本県新幹線建設促進期成会の合同要望の際に御参加いただきしております、この場をお借りして御礼を申し上げます。

それでは、付託案件の概要について御説明申し上げます。

まず、九州新幹線鹿児島ルートにつきましては、現在、平成22年度末の全線完成に向け工事の山場を迎えており、その中で、国の追加経済対策に伴う本年度第2次補正予算案で、整備新幹線建設費の前倒しが検討されるなどの動きもあっております。県といたしましては、国や関係機関の動きに注視しつつ、適切に対応してまいりたいと存じます。今後も、関係機関と連携し、県議会の御支援もちょうだいしながら、平成22年度末の鹿児島ルート全線完成に向け、必要な事業費の確保のため要望活動等を実施してまいりますので、よろしくお願い申し上げます。

九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、全線開業まで2年半を切ったことから、新幹線元年戦略に基づき、民間の方々から成る新幹線元年委員会を組織し、新幹線元年戦略の具現化に向けて取り組みを進めております。特に、全線開業にあわせて実施予定の開業記念イベントのコンセプト等について論議を深めるとともに、阿蘇・天草方面へのモニターツアーの実施による交通アクセスの改善・強化等に取り組んでおります。

また、KANSAI戦略に基づき、くまも

とブランド確立に向けて、ブランド塾やブランド創造展を実施したところであり、今後は新たに策定したロゴ・キャッチフレーズの浸透を図るとともに、KANSAI地域へのPR活動を強化してまいりたいと考えております。

次に、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善に関しましては、去る10月下旬から4週間を用いまして、肥後大津駅からのシャトルバスと優先信号機器の搭載による現行のリムジンバスの改善のための試験走行を実施したところです。本日はその結果の概略を御説明申し上げます。

次に、新幹線を活用した観光振興についてですが、今議会におきまして「ようこそ熊本観光立県条例」の制定をお願いしているところでございます。また、12月1日から、観光キャンペーン「ゆったり“くまもと”温泉紀行」を展開しております。このキャンペーンにより、本県が誇る温泉や食、歴史遺産など、熊本の魅力を関西を中心に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、平成20年11月、東口駅前広場の暫定整備に着手いたし、平成22年度末の完成に向けて今後工事が本格化してまいります。

また、熊本の顔となる在来線熊本駅舎のデザインについては、平成20年9月末にJR九州が安藤忠雄建築研究所と駅舎基本設計の委託契約を締結し、現在設計が進められております。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。

高速交通の縦軸や横軸となる高規格幹線道路等の道路ネットワークの整備でございますが、道路特定財源の一般財源化に伴い、今後整備予算の確保については厳しい状況が予想

されるところであります、今後とも引き続き早期完成が図れるよう要望活動を展開するなど、積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

最後に、航空路線の充実の件でございます。国内線につきましては、昨年来の燃油高騰を主要因として、航空会社の収益悪化に伴う運行路線の廃止・減便が全国的に広がっている厳しい状況ではございますが、阿蘇くまもと空港の今年度上半期の利用状況は、堅調に推移しているところでございます。

また、熊本ーソウル線につきましては、夏場以降の韓国経済の急激な落ち込みに伴って、韓国人利用客が減少している状況にあることから、特に需要が落ち込む冬期の利用者増を図るため、さらなるPRや利用促進対策に努めたいと考えております。さらに、阿蘇くまもと空港のさらなる拠点性向上を図るため、新規路線の開拓に向けても引き続き検討を行ってまいります。

以上、概要について御説明申し上げましたが、詳しくは総室長及び各課長から御説明申し上げますので、御審議のほどをよろしくお願い申し上げます。以上でございます。

○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。

○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。

資料、新幹線及び高速交通対策特別委員会資料に基づきまして説明申し上げます。

なお、この資料で、前回の資料との変更点につきまして黄色のアンダーラインを付しております。このアンダーラインを付した変更

点を中心に説明をさせていただきます。

まず、九州新幹線鹿児島ルートに関する件でございます。

資料1ページ目から4ページ目までにつきましては、前回の資料と内容変更はございません。

資料5ページ目をごらんになっていただきたく存じます。

九州新幹線鹿児島ルートに関する要望内容ということでございます。

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、10月の30日及び31日に、JR九州、JR西日本、JR東海、鉄道・運輸機構九州建設局に対しまして、JR九州などに対する利便性の高い運行形態の実現に向けた要望活動を、熊本県、それから熊本経済同友会、商工会議所連合会など経済界の方とあわせて要望活動を行ってまいりました。

次に、11月10日に、九州新幹線建設促進期成会の要望といたしまして、建設促進期成会の4県の知事などで、自民党三役、公明党三役から県選出関係国議員、それから関係部署に対して要望活動を行ってまいりました。

次に、11月28日に、資料6ページでございます、整備新幹線関係18都道府県期成同盟会及び熊本県新幹線建設促進期成会の合同の要望といたしまして、中村副委員長を初めとして熊本県、それから長崎、福岡、佐賀、鹿児島、福井などの18都道府県が参加いたしまして、熊本県選出国会議員、それから自民党、公明党、それから関係部署などに対しまして要望活動を行ったところでございます。

新幹線建設に関する要望につきましては以上でございます。

○坂本政策調整審議員 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、説明資料の11ページをお願い

をいたします。なお、11ページから14ページまでにつきましては、前回委員会と変更はございませんので、説明は省略をさせていただきます。

15ページをお開きをいただきたいと思います。

新幹線元年戦略の主な取り組みについてまとめさせていただいております。民間の知恵と力を結集するために組織しております新幹線元年委員会におきまして、県内各地域の資源を活用した食と文化をテーマに実施することを確認し、今後具体的な取り組みについて部会を設置し、検討をすることといたしております。

次に、前回、小早川先生のほうから、民間との連携の動きについても紹介してもらいたいとの御意見をいただきしておりますので、各地域推進本部において、民間団体や市町村とともに取り組んでいる取り組みの代表的なものについて、取りまとめさせていただいております。

そこに書いてございますように、宇城地域の、うと創作お茶漬け、並びに次のページになりますけれども、玉名ラーメンや菊池のアイス、さらに土山くまもとテルサ総支配人が代表となりまして、八代うまかもんの認定を行う取り組みなど、その地域地域における食文化を取り扱って事業が展開をされておりまして、好評を博しているところでございます。

また、芦北地域におきまして、薩摩街道歴史ふれあいウォークや、球磨地域の肥薩線開通100周年記念キャンペーン事業など、鹿児島県と連携した取り組みも行っておりまして、地域の特長を生かした取り組みが少しずつ、しっかりと根づいてきているのではないかなというふうに考えております。

次に、新幹線各駅からの横軸交通アクセスの改善・強化につきましてでございます。横軸交通アクセス強化推進協議会によりまして、玉名駅からの県北、並びに八代駅からの

県南方面の実地調査を実施するとともに、阿蘇・天草地域について、横軸を活用したモニター調査等を、広島などマスコミや大学生等を招待いたしまして実施をしております。その中で貴重な御意見をいただきておりますので、今後の取り組みに生かしてまいりたいというふうに考えております。

また、福岡都市圏を見据えた定住・移住の取り組みについてでございます。天草地域を対象とした実証実験といたしましておためしライフを実施するとともに、来年1月10日には福岡のシーホークホテルで、くまもとふるさと回帰フェアを開催することといたしております。

17ページでございますが、KANSAI戦略の推進についてでございます。

くまもとブランド確立に向けた気運醸成を図るため、県立大学と連携いたしまして、くまもとブランド塾を開催するととともに、商工会連合会が主催いたしましたくまもと物産フェアと同時開催といたしまして、くまもとブランド創造展を開催したところでございます。

また、くまもとブランドの発信としまして、大阪の千里中央駅にありますせんちゅうパルにおいて、熊本県の観光と物産展を開催するとともに、KANSAI戦略アドバイザーのお力添えをいただきながら、大阪の太閤園でくまもとフェアを開催するとともに、来年1月には神戸ポートピアホテルでくまもとフェアを予定するなど、民間の中できまざまな動きが広がってきております。

今後、各種メディアを活用した効率的なPRを行うとともに、来年3月に岡山で開催を予定いたしておりますくまもとブランド展に向けて、準備を進めてまいりたいと考えております。

以上で、説明を終わらせていただきます。

○高田交通対策総室長 資料18ページ、阿蘇

くまもと空港へのアクセスの改善につきまして説明申し上げます。

資料19ページに、本年10月21日から11月17日の4週間で実施いたしました豊肥本線肥後大津駅から阿蘇くまもと空港へのシャトルバス、現行の熊本駅から空港へのリムジンバスの試験運行の実施内容及びその結果につきまして記載しております。

なお、詳細につきましては、別添の資料1ということで、空港シャトルバス・リムジンバスの試験運行結果についてという資料でまとめてさせていただいております。こちらのその資料をもとに説明をさせていただきます。

別添の資料1でございます。

まず、空港シャトルバスについてでございます。

J R 肥後大津駅と空港の間を1日5往復試験運行を実施いたしまして、実施に当たりましては、J R各駅などのポスター掲示や豊肥本線沿線地域住民の方々、あるいは周辺企業などへの事前の周知を行いました。

試験運行の結果といいたしましては、利用者数の合計は809名に上り、特に肥後大津駅発の午前中の便及び空港発の午後の便の利用が多く、ビジネスでの利用がうかがえる結果となりました。

1便当たりの平均利用者につきましては、肥後大津駅発の便で1日を通しますと2.9名、午前だけに限りますと5.1名、空港発の便につきましては1日を通しますと2.9名、午後だけに限りますと3.9名にそれぞれ上りました。また、利用者アンケートの結果、シャトルバスの今後の定期運行を希望すると回答したもののが88%に上りました。

2ページ目をごらんいただきたく存じます。

シャトルバスの所要時間につきましては、当初15分と計画しておりましたが、おおむねダイヤどおりの運行となりました。

また、利用者につきましては、熊本市及び

大津町の利用者が多いという結果が出た一方——熊本市は23%、大津町は40%ございます、県外利用者につきましても24%と4分の1弱を占める結果となりました。

次に、空港リムジンバスについてでございます。熊本駅と空港を結ぶリムジンバスに優先信号機器を搭載いたしまして、リムジンバスが信号に近づけば、信号が青に切りかわりやすくする、あるいは青の時間を少し長くするということで、定時性の向上を図る試験運行を実施いたしました。

その結果、機器に反応する光ビーコンが道路に設置されております熊本駅から県庁前までの区間では、機器を導入する前には33分を要していたところ、導入後はダイヤどおりの30分となり、ダイヤのおくれの解消に一定の効果が見られました。一方、機器に反応する光ビーコンが導入設置されていない県庁前から空港の間につきましては、ダイヤ上27分であるところを30分となっているところでございます。

また、この優先信号機器のシステムにつきましては、お手元の資料の2ページの下の写真にございますバスの接近表示システムと連動させ、通町筋及び県庁前の2カ所のバス停で、リムジンバスの接近状況を利用者が確認できるようになり、このバスへの優先信号機器の搭載とバスロケーションシステムの連動につきましては、現在も引き続き実施しておりますところでございます。

本文の資料19ページにお戻りいただきたく存じます。

今回の試験運行の結果を踏まえまして、シャトルバスにつきましては、関係市町村や交通事業者などと早期の営業運行の実現に向けて協議を進めるとともに、リムジンバスにつきましては、走行環境の向上に向けまして関係者との間で協議を進めてまいりたいと考えております。

さらに、空港シャトルバスのさらなる高度

化に向けて、本年10月に国土交通省の予算を活用いたしまして、豊肥本線沿線駅の列車とバスの対面乗りかえの実現などにつきまして、関係市町村、交通事業者などとの間で議論を進めており、本年度中にはさらなる利便性の向上に関する施策の方向性を取りまとめ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 委員会資料の20ページの、九州新幹線を活用した観光振興でございます。

20ページ、21ページは19年度の取り組みを書いておりまして、23ページの真ん中以降が20年度の取り組みでございます。地域振興部の地域づくりやKANSAI戦略などとも連携して観光振興を行っております。

具体的には、24ページをお開きくださいませ。

この12月1日から来年の3月31日までの期間で、冬から春にかけての観光キャンペーン「ゆったり“くまもと”温泉紀行」というのをちょうどスタートしたところでございます。この中では温泉地・熊本ということを全国に向けてアピールする、特に関西に向けてアピールするということで、温泉地の協力を得まして、温泉地に宿泊すると1カ所分が無料になるようなパスポートをつけましてキャンペーンを行っております。キャンペーンのパンフレットは、15万部を刷りまして高速道路のインターチェンジなどに置くなど、周知を徹底してアピールを強めております。

25ページの上のほうに展開の具体例を書いておりますけれども、KANSAI地域のみならず福岡でお客さん集めのアピールをしておりまして、西鉄バス車内へのポスター掲示などにつきましての取り組みを行っております。

25ページの真ん中以降が歴史回廊くまとの発信でございまして、25ページの一番下に

県庁新館ロビーで、青井阿蘇神社や通潤橋や鞠智城、阿蘇、天草、産業遺産といった国営公園化を目指したり、世界遺産を目指すような取り組みにつきまして、観光資源ととらえまして発信を強化しております。

26ページでございます。

その他の主なPR活動ということで、26ページの下のほうでございますけれども、全国紙でございます「旅」という本がございますが、全国で10万部を売り上げておりますけれども、そこで青井神社を初めとする県南地域の情報を掲載したり、「自遊人」という雑誌で阿蘇地域の情報を掲載したりしております。

また、福岡地区で観光マーケットを開催しまして、旅行代理店の方々を集めまして熊本をアピールしたり、また、阿蘇・上益城地区で出張版の観光マーケットを開催しまして、アピールしたりしております。

さらに、人吉・球磨にJR九州を招待して、21年度の上期の商品造成説明会を開催しましたし、また熊本市・天草地区に関西のテレビ局を招待しまして、関西に向けての情報発信等の取り組みを行っております。

27ページでございますが、(2)の歴史回廊くまもとの観光素材を商品化する取り組みでございますけれども、引き続いてくまもと旅行商品開発塾というのを行っておりまして、この9月以降に阿蘇、県南、天草ということで5カ所すべて終わっておりますし、地域づくりの資源などを活用してそれを旅行商品まで高める、そういった取り組みを各地域主体で行っております。

さらに、27ページの(3)がおもてなしの取り組みでございます。各振興局にお願いをして、タクシーのドライバーの方々などの接遇の研修を行っておりまして、実績としては玉名・荒尾で9月と10月に行っておりますし、山鹿・鹿本地域でも行っております。

28ページでございます。

国内各地から人を招く取り組みでございますけれども、最初に①でございますけれども、広域観光ルートを活用した観光客の誘致活動として、東京、名古屋、大阪、福岡の旅行会社に一堂に集まつていただいて、熊本観光をアピールする取り組みを2回行っております。

平成21年の春・夏向けの商品づくりが既に始まっておりまして、そこに対するアピールを行っております。そこでは、着地型の観光素材、ホーストレッキングとかイルカウォッチング等のアピールをしましたし、ＳＬ人吉が復活し、熊本・八代・人吉というのを結びますので、県南地域の歴史回路の旅のアピールをしております。

また、火と灯りの祭りである、熊本市内の水灯りとか、阿蘇の火祭り、八代の花火大会などについて、熊本のイメージをきっちり発信する取り組みをいたしまして、旅行商品化に結びつけていきたいと考えております。

②でございますけれども、九州各県と連携した観光客の誘致活動でございます。

最初のマルが、南九州3県の熊本、宮崎、鹿児島の取り組みでございますけれども、JR九州とタイアップしまして、『さすが南九州格付けガイド』という冊子を作っておりますけれども、そのガイドブックに基づいた旅行商品をつくりまして、今、販売しております。

さらに、スカイネットアジア航空とタイアップして、南九州ぐるり旅という商品を造成しまして、今売り出し中でございます。

また、九州の横軸でございますけれども、長崎・熊本・大分3県で構成する行政レベルの観光振興協議会というのを、10月に立ち上げを行っております。

さらに、大分との連携でございますが、阿蘇くじゅうの地域デザイン会議を、大分と熊本でつくりまして、阿蘇くじゅう広域観光圏の整備を行うという計画につきまして、国

認定を10月に受けました。これは法律に基づいた計画でございまして、全国で16カ所の中に熊本が入ることができました。

③でございますが、KANSAI戦略の一環として、JR西日本が主催します旅行代理店の社長会というのがございます。JTBとか日本旅行の社長さん方が集まる会議でございますが、去年は京都で行ったそうでございますけれども、これを熊本に開催するように誘致をいたしまして、10月の下旬に熊本城で行うことになりました。蒲島知事が熊本のよさというのを社長さん方にアピールしたところでございます。

さらに、④でございますが、観光と物産が一体となった集客イベントをぜひやりたいということで、関西地域の百貨店の地下催事場で熊本物産フェアを開催する交渉をいたしまして、3カ所でことしは行っております。そごう広島、ジェイアール京都伊勢丹、それから川西阪急でございます。試行錯誤でございますけれども、好評をいただき、ほぼ実績もつかめておりますので、来年度はさらに5カ所、10カ所とこれを広げまして、大きく展開しながら、物産をアピールしながらの観光ということの奨励をしていきたいと思っております。

29ページでございますけれども、(5)が東アジア地域等外国から熊本に人を招く取り組みでございます。

円高基調でございまして、なかなか外国人のお客様に来ていただきにくい環境がございます中で、特にことしの下半期は苦戦をしておりますけれども、11月3日に韓国ソウルで知事を含む熊本県内の観光関係者、おかみの会なども参加いただきまして、強いアピールをしてまいりました。また、上海の旅行博に職員を派遣しまして、熊本の観光PRを行いました。さらに、少し韓国に偏りがちでございますので、できるだけ広くということで、海外の旅行関係者、ドイツや中国のテレビ局、

台湾のテレビ局、タイや広東省のマスコミなどを呼びまして、海外からたくさんおいでいたくための取り組みを展開中でございます。以上でございます。

○佐藤新幹線都市整備課長 それでは、委員会資料の30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御説明いたします。

前段の部分につきましては変更はございませんので、このアンダーラインの部分につきまして御説明いたします。

在来線熊本駅舎のデザインにつきましては、平成20年9月末、JR九州が安藤忠雄建築研究所と駅舎基本設計の委託契約を締結しまして、現在、今年度末ごろを目標に具体的なデザインを示すことができるよう、設計が進められているところでございます。

続きまして、別添の資料2のほうをお願いいたします。

九州新幹線全線開業に向けた熊本駅周辺整備について御報告いたします。

これは新幹線開業時の平面図でございます。北が右になっております。それから中央の横方向に青色で新幹線を、それから赤色で在来線をあらわしております、右が博多方、左が鹿児島方面でございます。

現在の駅ビルから新幹線側に延びている通路が、駅構内の移動を円滑にするための地下通路になります。それから、新幹線の西側にある広場が、熊本市で施工中の区画整理事業の中で整備する西口駅前広場でございます。

設計は、熊本県のアートポリスプロジェクトで選ばれた佐藤光彦さんが行っております。

在来線の東側にあります現駅ビルは、新幹線開業時では現在のままでございますけれども、駅前広場や道路につきましてはこの図のように取り入れ、駅前広場には、北側に一般車、それからタクシー降車場、場外に路線バ

ス、南側にタクシー乗車場、タクシープール、それから長距離バスの乗降場を設置します。

駅前広場から熊本市施工の東A再開発地区へは、横断歩道橋を設置して再開発ビルの2階へ直接つなぐように連絡しております。

それから、駅前交番の移転先につきましては現在検討中でございますので、この部分はあらわしておりません。

また、市電につきましては、駅前から田崎方面にかけて軌道を道路の端に移設しまして、サイドリザーベーション方式とします。このことによりまして、これまで駅前を通過する際に、市電の軌道敷を2回渡っていたものが1回になりまして、これによりまして走行性、安全性が反映されるということになります。

また、市電の電停は南側に、それから路線バスの停留所は北側に移動します。

東口駅前広場の設計も、アートポリスで選ばれた西沢立衛さんが行っておりまして、雲をイメージした屋根を通路や乗降場に移設する予定でございます。

続きまして、2ページをお願いいたします。

これは東西駅前広場のデザイン図でございます。上の図が熊本市施工の西口駅前広場の模型写真でございます。それから、下の図が東口駅前広場のデザインでございます。

続きまして、3ページ目をお願いいたします。3ページは歩行者動線図でございます。上の図が、駅構内の歩行者の動線をあらわしたものでございます。西側・左側に新幹線、在来線の高架橋区域、それからその東側に現在の鹿児島本線、それから豊肥本線をあらわしております。先ほど御説明いたしました地下通路によりまして、東口駅前広場から駅ビルを通って直接西口駅前広場に行くことができますし、それから在来線の改札を通って新幹線の改札に行くことができるようになります。下の図は、これは熊本駅部とそれ以外の一般部の断面図でございます。一般部の図面

にあります在来線を2次仮線としまして、新幹線の高架下に移設する区間は、熊本駅の北になります北岡自然公園からそれから上熊本駅の北側までの約4キロメートルの区間になります。

それから、最後の4ページ目をお願いいたします。これはA3の折り込みになっております。これは東口駅前広場について、新幹線開業時までの工事の手順を示しております。左が工事着手前の先月の11月のものです。それからその下が来年の6月、それから右上が来年の10月、その下が22年の6月と、その4段階別に分けてあらわしております。

駅前広場の工事は、広場の供用を続けながらの工事となりますので、車両や歩行者の動線を何回か切りかえて行う複雑な工事となっております。工事の着手は11月の10日に行っております。その前には、各方面に工事につきまして御説明をしてきておりますけれども、今後も県民の皆様に御理解と御協力が得られますように、引き続き説明を実施し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 委員会資料34ページをお願いいたします。ここからは2として高速交通体系についての説明に入ります。

まず、34ページの高規格幹線道路等の整備ということでございまして、このページ一番最下段、米印のところでございます、これは数値の時点更新でございます。前回7月末現在での全国の高規格幹線道路の供用延長を示しておりますけれど、今回10月のデータを載せております。前回よりも7キロふえまして、全国では約9,386キロ、1万4,000キロという分母に対して67%という数字は変わりません。県内につきましては変化はございません。以下、35ページから42ページまでは、前回の資料と変更はございません。

43ページをお願いいたします。

3としまして建設促進活動ということでございます。平成20年度の要望活動といたしまして、九州横断自動車道延岡線建設促進協議会における活動ということでございます。10月8日、両県で設置しております協議会が、東京ルポール麹町で建設促進の中央大会を開いております。これは両県の沿線の市町村で構成します期成会と共催という形で実施いたしました。主な出席者としましては、本県の知事、宮崎県知事、両県の議長以下で大会を実施しております。大会後、政府・与党及び国土交通省等の関係省庁へ要望活動を実施いたしました。

2番目といたしまして、南九州西回り自動車道建設促進協議会における活動でございます。これも鹿児島、熊本両県で設置しております協議会が、11月26日に東京の同じルポール麹町でございますけれども、中央大会を実施いたしました。これはやはり沿線の市町村で構成します期成会と議員連盟の3者合同で実施しております。主な出席者としましては、本県の場合副知事、鹿児島県知事、両県の議長ほかで実施しております。

44ページをお願いいたします。大会後、政府・与党及び国土交通省等の関係省庁へ要望活動を実施いたしました。以上でございます。

○高田交通対策総室長 資料46ページをそらんになっていただきたく存じます。

航空路線の利用促進につきまして説明申し上げます。

まず、国内線の振興についてでございます。

現状についてでございますが、4つ目のマルのところで、平成20年度——これは4月から10月まででございますが——の利用状況につきまして、東京、大阪、名古屋の各路線で前年を上回るなど181万6,000人、前年度の同じ期間と比較いたしまして0.7%の増加ということで、堅調に推移しているところでございます。

次のマルのところでございますが、来年7月に熊本－静岡線の開設を予定をしておりますフジドリームエアラインズに関連いたしまして、先般静岡県では、当初来年3月に予定をしておりました富士山静岡空港の開港が、最長で来年7月になる見通しを発表いたしましたが、このフジドリームエアラインズの熊本－静岡線の就航計画につきましては、直接的な影響はないということでございます。

最近の国内路線をめぐりましては、燃油価格の高騰を背景といたしました航空会社の収益悪化に伴い、路線の廃止や減便が行われているところでございます。阿蘇くまもと空港におきましても、11月から熊本－小牧線が、1日2便から1便に減便され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は、この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、来年7月の就航に向けまして、行政や県議会レベルでの交流を初め、地元経済界や観光団体などと連携を図り、事業の促進の取り組みを推進してまいります。

また、小牧線につきましては、今回の減便に際しまして、より利便性の高いダイヤに改善されるよう要望してまいりました。減便後は名古屋発の時間が午前中に変更され、従来の午後の便に比べまして改善され、一定の配慮は見られたところでございます。今後は燃油価格の高騰の落ち着きや名古屋線の全体の利用状況を注視しながら、復便の要請を行つてまいりたいと思います。

先ほど説明申し上げました静岡空港の開港延期ということにつきまして、資料48ページにその延期の経緯につきまして記載をしております。資料48ページの参考－4のところでございますが、静岡県が5年前に行った航空測量のミスが発端となり、現在でも滑走路西側の空港建設に反対する地権者の立ち木約150本が残されており、これが航空法の高さの制限を超えていたために、当初の2,500メー

ターでの滑走路における開港が不可能な状況となったということでございます。

それで、静岡県といたしましては2,200メーターに短縮して暫定運用を行うこととし、それに必要な航空灯や滑走路標識などの追加工事、それからその内容の確認の高所の検査などを行う関係上、来年3月に当初予定しておりました開港が不可能となり、最長で来年7月まで延期されるという結果になったということでございます。

続きまして、資料51ページ、国際線の振興についてというところをごらんになっていただきたく存じます。

現状についてでございますが、夏場以降、竹島問題の再燃や韓国経済の急激な落ち込みに伴うウォン安などの影響で、日本を訪れます外国人旅行者は大変減少しております。阿蘇くまもと空港におけるソウル線につきましても、本年度4月から11月までのソウル線の利用状況でございますが、昨年の同期と比べまして4,625名少ない1万9,859名という非常に厳しい状況となりました。

内訳を見ますと、日本人の利用者は昨年の同期と比べまして200人上回っているところでございますが、外国人、ほとんど韓国人でございますが、この利用者につきましては、昨年同期比で4,825名減少しているという結果になっております。

それで、今後の取り組みといたしましては、熊本－ソウル線につきまして、利用促進のためのイベントなどこれまでも展開しておるところでございますが、例年旅客需要が落ち込みます冬場の利用者の増加を図るための特別ツアーを実施するなど、さらなるPR、利用促進対策に努めてまいりたいと考えております。

また、韓国人の利用者の減少につきまして、先月ソウルで実施いたしました緊急の熊本の観光プロモーションにおきましても、熊本－ソウル線のPRを行つたのを初め、今後とも

熊本ーソウル線を利用した旅行商品の造成の働きかけなど、インバウンド対策も強化してまいりたいと考えております。

資料52ページ、53ページ、54ページにつきましては、旅客数の推移などの資料ということで掲載しているところでございます。

資料55ページ、阿蘇くまもと空港の施設整備・機能強化等につきまして説明申し上げます。

まず、現状のところでございますが、熊本空港ビルディングにおきまして、現在リニューアル計画の策定に向けた検討が進められているところでございます。また、これにあわせまして、国におきましてターミナルビルの前面道路の改良など、ターミナル地域の整備の検討に着手し、来年度の概算要求5,000万ということでございますが、国におきまして計上されているところでございます。

次のマルのところでございますが、阿蘇くまもと空港における平成19年度の国内貨物取扱量は約3万2,000トンとなっていますが、20年度上半期の取り扱いにつきましては、前年度の同期と比べまして約3%上回っているというデータが得られているところでございます。

今後の取り組みのところでございますが、2つ目のマルでございますが、航空貨物分野におきますさらなる拠点性の強化に向けまして、府内関係部局とともに県商工会議所などの経済界とも連携しながら、引き続き航空貨物需要の将来の見通しが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いるところでございます。以上でございます。

○早川英明委員長 それでは、執行部からの説明が以上で終わりました。

質疑に入りますけども、どうでしょうか、5分間休憩しましょうか。——そういうことで、5分休憩して再開します。

午前10時47分休憩

・・・・・

午前10時53分再開

○早川英明委員長 それでは、休憩前に引き続きまして会議を開きたいというふうに思います。

執行部からの説明が終わりましたので、これから質疑に入ります。

委員の先生方、どなたからでも結構ですのでどうぞ。

○倉重剛委員 2年後、平成22年に新幹線供用開始ということで、考えてみると、細川県政時代に新幹線をということで、本当に夢みたいな話が現実的になろうとしている今日、非常に胸わき躍る気持ちがいたします。非常に期待をしたいと思います。

実は、先ほどいろいろ資料に基づいて説明いただきましたけれども、これはまず、決してお世辞ではなくて、よくそれぞれの課長が、担当が頑張っていただいて、すごい調査の内容、それからアクションも起こしていただいているということで、心から敬意を表したいというふうに思います。

経済状態が非常に厳しいわけですが、平成22年度末には何とかひとつ、多くの方々が熊本を再認識していただいて、そして多くの方々に来ていただくようにさらなる努力をしていただきたいなということで、まずこの労苦に対して心から感謝申し上げたいというふうに思います。

それでは、ちょっと細かい話で申しわけないんだけども、運賃の問題というのは余り出ないですね。現在、鹿児島ー熊本間、運賃は大体幾らかかるですか。

○高田交通対策総室長 1万1,600円でございます。

○倉重剛委員 それは片道が……。往復です

ね。

○高田交通対策総室長 往復でございます。

○倉重剛委員 それは高いの、安いの。(笑声)わかりにくいくらい。

○高田交通対策総室長 やっぱり安いのがいいとは思ってはおりますけれども、実際の運賃になつたら、私も鹿児島に行きますけども、1万1,600円というのはちょっと、もう少し安くならぬかなと思うところでございます。

○倉重剛委員 高いでしょう。家族で行くと大変なんだ。例えば、うちらあたりは孫入れて10人ぐらいおりますけど、計算していただくと……。僕の経済力では無理だなという感じがするときがあるんですけど、しかしそれだけに値する時間短縮ができるし、快適な乗車ができますから、そう考えればそうでもないのかなと思うけども、そうなってくると、熊本一博多間、将来ですね、それから熊本一大阪間、これはどのくらいの予想になりますか。

○高田交通対策総室長 正確なところはよくわかりません。熊本一大阪で行ったときに3時間弱ぐらいになつたりしますと、大体今東京一大阪間も1万2,000円とか1万6,000円とか要つたりしますので、それが2時間半でございますけれども、やはりそれぐらい、あるいはもっとさらに高い運賃になるということは予想されるところでございます。

○倉重剛委員 そういうことできるかどうかはわからないけども、できるだけいわゆる料金問題についても、どちらかというと熊本は何というか、経済的に恵まれていないわけだから、できるだけそういう交渉も始めていただくし、またぜひ努力もしていただきたいな

というふうに思います。

先般、決算特別委員会で管外視察やつたんだけども、確かに新幹線に乗つてみて、我々は新幹線何かなじみがないわけだけども、乗つてみると、非常に時間短縮されて、神戸から広島までもあつという間に来てしまうというぐらいに、そういう時間的な利便性というのは非常にあるわけですが、値段のことを考えると、しょっちゅう乗つているか、乗つていないかということになると非常に問題だから、ぜひそこら辺は頑張つていただきたいなということを、ぜひお願いをしておきたいというふうに思います。

いま一つ、ちょっとこれは辛口になるけども、期待と同時に非常に不安もあるんです。よくいわれるストロー現象でもって、鹿児島、福岡に随分お客様を取られてしまうのではないかと、現実的に非常にそれが心配なんです。これだけのいろんなキャンペーンを含めて、いろんな計画をしていただいて、これが地に着くかどうかということが一番問題だらうと思うわけです。

だから、そこら辺もぜひ含めて、やっぱり最悪のことを考えてそれなりの準備を怠らないように、ひとつ頑張つていただきたいということを申し添えたいと思います。以上です。

○早川英明委員長 ほかにございませんか。

○鎌田聰委員 今お話をございますように、新幹線開業まであと2年ちょいということで、事業のほうもかなり進んでいる状況だと思いますが、先般ちょっと気になる報道があつて、そのことについてお伺いしたいんですが、新幹線高架のパネル材ですか、麻生さんの弟がやつているところの欠陥商品が、これは全国で135カ所で、熊本県内がどれだけあったのか、その調査状況、欠陥なのか、施工が悪いのか、その辺どうですか、調べていらっしゃいますか。

○佐藤新幹線都市整備課長 委員長の御了解を得て、後ほど御報告させていただきたいと思います。

○早川英明委員長 それぞれの委員の先生方に報告を、それでいいですか、今資料ないそうですが。まず、コメントをやってください。

○佐藤新幹線都市整備課長 運輸機構からの資料はございますけれども、ちょっとこちらのほうにきょう持ってきていないものですから、後ほど御報告させていただきます。

○鎌田聰委員 県もかなりの事業負担をやっているんですね。2,000億まではやっていませんけども、そういった中で運輸機構が施工する話だろうと思いますが、しかし県がそれだけ出していてやっているやつの不具合の話が、こういった委員会で説明されないというのはどうかと思います。

特に、先ほど説明あったように、当面、在来線の高架までは、新幹線高架の下は在来線が走るわけですね。そういった安全性の問題もありますので、そういった部分、現状どうなっているかの報告は、やっぱりこの特別委員会でやっていただきたいと思います。

今手元にないなら後でそれはよろしいですので、よろしくお願ひしたいと思います。

○佐藤新幹線都市整備課長 それでは、後ほど御報告させていただきます。

○早川英明委員長 それでは、それぞれの委員の先生方にぜひお願ひしたいと思います。

○佐藤新幹線都市整備課長 はい。

○早川英明委員長 ほかにございませんか。

○鎌田聰委員 あとは駅周辺整備の関係ですけども、先ほど絵のほうも見せていただき御説明いただいたんですが、東A地区の開発ですね、これが聞くところによると、1年ぐらい遅れるということありましたけども、一応詳しい話をお伺いしたいということと、やはりその東A地区が遅れるということであれば、先ほど御説明いただいた歩道橋を、駅から歩道橋を2階につなぐだとか、そういうふた話も遅れてくる話じゃないかなと思いますので、その辺を少し正確に御報告いただきたいと思います。

あと道路も、道路もどうなるのか、駅前道路がです。

○佐藤新幹線都市整備課長 東A地区につきましては熊本市のほうで施工しておりますけれども、今用地のほうがちょっと残っております、そちらのほうの取得を進めているということで、現在裁決申請のほうを上げて取得することになっていますので、委員の御指摘のように、1年歩道橋は遅れますけれども、大体その1年間の遅れで、その後は順調に進むのじゃないかと思います。

ですから、先ほどお話しになりました立体横断橋につきましては、東Aのところができるまでは、ちょっとまだでき上がらないというふうな形になります。

○鎌田聰委員 先ほどの説明では、これでいくと、平成22年6月ごろには横断歩道橋で、別添資料の一番広いやつですね、歩道橋ができ上がっているような状況ですが、これがではどこまでどうやるんですか。つなぐ手前までつくるんですか。

○佐藤新幹線都市整備課長 立体横断橋の上部工を、こちらの駅前広場側のほうはでき上がると、それからあと残りが立体横断橋のほうにあわせていくということになります。

今問題になっておりますのが、立体横断橋の足場のほうがちょうど今取得中のところにありますもんですから、それが取得でき次第、下部工のほうから順次進めていくというふうな形になります。

○鎌田聰委員 では、先ほどの説明と若干この時期がずれるということですね。その用地買収ができるという状況では今ないんでしょう。どうなんですか、東A地区の用地は。

○松永土木部長 濟みません、東A地区につきましては熊本市のほうで今事業をやっておりますが、用地取得できていないのが3件ございます。3件のうち2件は、既に県の収用委員会のほうに収用裁決の申請が上がってきております。残り1件についても、近々収用委員会のほうに採決申請が上がってくるということで、用地買収のめどについては大体ついたのかなと思っております。

それにあわせまして、この横断歩道橋についても、新幹線の開業までには、その再開発のビルの連結は別としてつくり上げたいということで、そこに支障ないような形で事業発注は計画をしておるところでございます。

それと、街路事業につきましても、熊本駅城山線サイドリザーベーションに関する部分についてはもう既に発注しておりますし、熊本駅城山線、坪井川の春日橋のつけかえ等につきましても、街路事業については順調に新幹線開業に間に合うように既に発注を終えております。済みません、以上でございます。

○鎌田聰委員 状況はわかりましたので、ぜひそういった部分を含めて御説明をいただいておかないと、何かすべてが順調にいっていけるような話であって、やっぱりいろいろと心配する声もありますので、そこらはぜひきちんとした、丁寧な説明をお願いしたいと思います。

○小杉直委員 毎回繰り返しになりますが、小宮地域振興部長にお尋ねです。おたくに何遍でん相談しとるけんですね。

昨日・今日の報道で、やっぱり国内の無差別殺傷事件の多発が一番今年は多いと載つったですね。そういうことを踏まえて、駅前の交番というのは非常にいろんな角度で重要性があることは今までお話ししたとおりですが、最近地域振興部も土木部も県警も何も言うてこぬけん、もうスムーズに話が進みよつとだろうというふうな思いでおったわけですが、さっき佐藤課長の説明聞いとったら、駅前交番については検討中ということだったもんすけん、どの程度検討中ですか、小宮部長。ほんなら、佐藤さんでよかたい。どなたでんよかけん。

○内田熊本都市圏振興室長 地域政策課の内田でございます。

交番の移転問題につきましては、10月末に県警本部の関係課長と土木、地域振興部の関係課長が集まりまして会議を行いました。県警本部のほうからは移転する交番の規模、建物であったり駐車場の規模が示されました。それに基づいて県のほうで、どこにそういう移転先を求めたらいいかということで、候補地を幾つか選定しまして、移転先もさしつけめ課題がございますので、その課題について今県警と県とで打ち合せを行っているという状況でございます。

今委員おっしゃったように安全、安心という点でやっぱり駅利用者の視認性というんですか、見やすい場所が重要なポイントであるということで、つい最近では、県のほうから暫定駅前広場、それから完成駅前広場の状況でどんな見え方をするかと、そういうデータも県警のほうには示しております。できるだけ早く候補地を絞りたいということで、今話を進めているところでございます。

○小杉直委員 既存のいい場所にあった交番が今度立ち退くわけですが、今おっしゃったような観点から、ぜひひとついい交番ができるように。

ただ、小耳に挟んだのは、交番の敷地に下水道管が通っておると、それではちょっといろいろ支障が出てくる。駐車場に止めにくいため、止めてはいけない問題とか、そういうのは御承知ですか。

○内田熊本都市圏振興室長 移転地候補の1つには、委員御指摘のとおり、700ミリの下水管がいかっておるということで、熊本市の下水道の担当課とは協議をしていますが、やっぱり下水管の上に建物を置くのはまずいだろうということで、使うとすればそれを駐車場に使うとか、そういう別な方策を考えて、その移転候補地がいいかどうかを今検討しているところでございまして、承知をいたしております。

○小杉直委員 それでは交通部長に、担当のあれば違うわけでしょう、部は。違うけれども、今の話を担当部のほうに伝えていただきたい、いい場所、いい交番ができるように、遠慮のない折衝をしてもらうように要望をしておきます。

○北里交通部長 はい。

○早川英明委員長 ほかにございませんか。

○渡辺利男委員 では、駅周辺整備の話が続いているので、私も1つだけちょっと確認をさせていただきたいんですが、資料2の絵を見ても、この暫定的な平成23年春完成の駅前の姿、バスがやっぱり2カ所に分かれているということで、最初に、4~5年前に初めて絵が出てきたときに、この交通対策特別委

員会でも大変論議になりました、利用者の利便性を考えれば、バスは1カ所のゾーンに集中すべきだということを相当ここで論議しました。その結果、当時の地域振興部長は、あくまでこれ23年の暫定的な姿ですので、最終的にはまあ28年が30年になると思いますけれども、そのときには1カ所になるように県としては一生懸命努力したいということだったんです。

これはあくまで暫定的な姿であって、この南A交通広場というのは、駅前バス停のゾーンの中に入していくように、最終的な姿としては県としては頑張っていただくということで確認しておいてよろしいんでしょうか、小宮部長。

○小宮地域振興部長 この資料2に入っているのは23年暫定時でございます。最終形につきましては、もちろん現時点での計画の平面図はございますが、例えばその中には市電の駅舎の乗り入れ部分は計画上まだ入っていないわけです。今後それらも含めて最終形でのいろんな配置、確定をしていくプロセスがあるかと思います。その過程の中で利便者、利用者にとって、できる限り利便性の高いバス停の位置ですとかつくり方については、再度検討がその過程でなされることに多分なるだろうと思っております。

我々としては、例えばJR側はこれまで、駅に近いところに中長距離系のバスを置かせないというポリシーがかなり強かったんですけども、ここ1~2年は、そのような中でも例えば駅前の中に深く入り込む形でなければ、近いところに置くのもひとつ考えたっていいじゃないかという感じに、少し態度が柔らかくなってきつつあるところも実はございます。そのようなことも踏まえながら、我々としてはとにかく、利用者にとって一番利便性の高い形が実現できるように、調整をしていきたと考えています。

○渡辺利男委員 新幹線のこの財政というのは国・県の税金でつくってやるわけですから、JRのエゴだけで、長距離バスが、こんなに離れたところにバス停を置くなんていうことは許されぬと思いますが、やっぱり金を出しておる県としては今後強く、最終的な形はそういうのを求めていっていただきたいと思います。

それからもう一つ、今回調査をされましたリムジンバスといいますか空港シャトルバス、この試験運行結果についてちょっとお尋ねしますけれども、結局4週間やってみてその数字をどう見るかということですね、県として。1日平均2.9人ということですね。そして利用者の居住地を見ますと、大体半分が大津町、菊陽町在住の方ということです。

ですから、肥後大津駅からバスがこういうふうに出るということになると、近くに住んでいる人は非常に便利だから、ここまで何らかの形で家族に送ってもらうなりして、肥後大津駅から空港までバスで行かれる方が半分おったと。それは大津、菊陽の住民だということで、熊本市内と県外の人があと半分ということなんですが、今度この調査結果をもとに、早期の営業運行の実現に向けて協議を進めてまいりたいというふうに書いてありますが、この結果で大体やっていけるというふうに県としては判断しておられるんですか。

○高田交通対策総室長 今回のシャトルバスの結果ということで、確かに1日当たり2.9名、それから大津町、菊陽町の方が半分占めたところでございますが、今後、例えば今回の試験運行でも、午前中のダイヤでいっても5名とか、時間帯によって多く利用したという結果もございます。

それで、我々いたしましては、今後事業者などの間でより多くの方が利用してもらいたいためにどういうルート、肥後大津駅と阿

蘇くまもと空港の間の2点間のルートだけにするのか、あるいはさらに多くの利用者を見込めるために、ルートをどういうふうにしていけばいいのかということも含めていろいろ検討を行い、またその事業者や関係市町村の間に協議を進め、より利便性の高い形での営業運行実現ということを、我々としては目指していきたいと考えているところでござります。

○渡辺利男委員 空港アクセスは、空港シャトルバスを本格的にやるということで受けとめていいんですか。

それから、早期の営業運行の実現に向けて協議を進めるということですが、時期的にはいつぐらいから、どういうふうに思っておられるのか、その2点です。

○高田交通対策総室長 我々いたしましては、営業運行ということを目指していきたいと思っております。

また、その具体的時期ということにつきましては、なかなか来年度直ちにとか、具体的な時期を確約することができないところではございますけども、我々としては早い段階でも何とか営業運行できるように、市町村とか事業主体なりと協議を行っ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 せっかく運行するとなれば、各時間帯全部に1時間に何本かとか、あるいはJR豊肥線が着いたらすぐ対面で乗れるように、JRの便数に対応できるぐらいにこのシャトルバスが運行しないと利便性は悪いと思うんです。しかし、そういうことで、バスの事業者が採算性を踏まえて思い切ってやってくれるかどうかというのは、はっきりいって非常に厳しいんじゃないですか、この数字からして。

○高田交通対策総室長 確かに、もっと我々といたしまして、今回は1日5往復ということでありますけれども、空港着は朝から晩までございまして、空港のそのダイヤの形で往復運行させたいと思っていますし、また利用者の増加を図るというためには、JR豊肥線との接続というのも、さらに改善の余地がないかどうかというところまで精査し、さらなる精査というものを行っていきたいと思っています。

我々としても、確かに事業者の採算というときに、どこまで今の試験運行の5往復からさらにふやすことができるかというところが、これからいろいろ交渉しなければならないところでございますが、何とかして多くの本運行を目指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 ほとんど今車で行かざるを得ないわけですけれども、マイカーで行くよりもこっちで行ったほうが、時間的にも料金的にも相当こっちのほうがいいぞという状況が出てこないと、なかなかシフトしないと思うんです。

そういう運行があるのかなと、こういうJRを乗りかえてシャトルバスで行くという方法が、何か直通でつーと行けるならばいいけれども、わざわざ乗りかえてあれを利用していくたほうが、車で行くよりも将来的にもいいのかなと思いますけども、そういう点を……。

○高田交通対策総室長 今運賃の問題、時間ということになりますが、何とかして我々といたしましても、さらに時間短縮できるかどうか、あるいは運賃ということにつきましても、今回の運行と比べてさらに料金設定も安い料金設定できないかどうかということは、我々としても頑張っ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。

○大西一史委員 ちょっと、今のシャトルバスのことに関連しますけれども、今渡辺委員御指摘のように、その辺の採算性の問題とか、やっぱりクリアしなければいけないところがたくさんあるというふうに思いますが、大体1日のペイラインがどのくらい、何人ぐらい乗ればペイするのかとか、それは今わかりますか。わからないですか。

○高田交通対策総室長 正確なところはわからないところでございますが、仮にこの大津駅と熊本空港の間のシャトルバス部分について、本格運行に当たっての運転手とか車両だとか、さらに運賃設定について考慮して、地方バスに対する補助金、一般的に用いる計算方法といったときに、1便当たり9.5名程度の利用というのは必要でないかというところではございます。

○大西一史委員 わかりました。では、これはあくまでも試験運行だから2.9とか5.1いろいろありますけれども、9.5名あれば大体ペイできそうな感じだということですね。それはさっきおっしゃったように、運行時間帯がきっちと定時でできるだけ、例えば1時間に1本なり2本なりきちんとあるということ、あるいはJRとの接続というのもありますけど、エア便の時刻との接続というのはものすごく重要になってくると思いますので、その絡みをきちんとしていく、その時間的な利便性というのを徹底して、もう一回試験運行の結果等々を踏まえながら精査して、そして本運行につなげていっていただきたいということをお願いしたいと思います。これはお願いですから答弁は要りません。

それに加えてなんですけれども、シャトルバスではなくて、今度は観光面のことなんですけれども、どうしても熊本空港に降り立つてからの、例えば阿蘇、以前もこの委員会で

指摘しましたけれども、阿蘇に行ったりとか、そういう観光地に行くときのアクセスが非常によろしくないということをやっぱりいまだに言われます。

その辺に対して1度、たしか民間の方々も一緒になって、熊本駅からの例えはそういう主要観光地のアクセスだとか、空港からのアクセスだとか、たしか1回調査されたような気がしたんです。それはどういうふうに結果がなって、どういう反映をされているのかというのをですね、例えは案内所の案内の仕方とか、その辺も含めてなんですけれども。

○坂本政策調整審議員 地域政策課です。

今、大西先生の御質問の件なんですが、横軸調査ということで、新幹線熊本駅ができましたとき、二次・三次アクセスが大変大事だろうというふうに私どもも認識をしております。そのために、阿蘇・天草地域を具体的に通常の交通機関を利用させていただいて、どういう問題・課題があるかというのを、各交通事業者とともに一緒に歩いて、いろんな形で調査をさせていただきました。

その中で問題が出てまいりましたというか、交通事業者がそれまで単独でダイヤ設定をやるケースがかなり多かったわけですけども、そこが連携する必要があるということを交通事業者の方々が認識をいただいたという意味では、それなりに効果がきちんとあったのではないかというふうに認識をしております。

それとともに、観光でそういう目でずっと見ていきますと、案内板とかなんとかが不徹底だったり、そういうものがござりますので、そこをきちんとやっていく必要があるということで、それについては今後対応してまいりたいというふうに考えております。

それとあわせまして、先ほど御説明させていただきましたように、モニター調査等もやらさせていただいておりますけれども、ぐる

っとバスとか南阿蘇で走っておりますが、バス停の位置がわかりにくいとか、地図等にきちんと落ちていないとか、そういう話もありますので、その辺も徹底してまいりたいというふうに考えております。

○大西一史委員 いろいろリサーチをしていただき、ぜひ観光客の人たちが熊本空港あるいは熊本駅に降り立ったときから、その次の目的地に行くというところのアクセスを、非常にわかりやすいようにしていただきたい。

それから、以前も指摘しましたけども、案内所の方の案内が、もう少しいろいろな提案をしてもらえるような、何かそういう形にならないかという話も旅行客の方から聞いていますので、その辺もぜひ徹底をしていただきたいということをお願いをしておきます。

それと、あとタクシーですね。タクシーの運転手さんに何かさっきいろいろと研修をするというようなのが、各地域振興局ごとに何かやっておるとかなんとかということですけれども、これは熊本市は入っていないですね、熊本市内のタクシーというのは。

実は、こういうことがあったんです。先月、私の友人が東京から何人か来ましてタクシーに乗った。どこか観光地はありますか、行きたいんですけどというふうに、熊本駅からだったかタクシーに乗っていったら、ああ熊本は何もなかですばいと言われたと。(笑声)今熊本城の本丸御殿ができたばってん、今多かげんが余り行かぬがよかですよとか、じゃ水前寺はと言ったら、いや水前寺も今何もなかですもんねというような反応があつて、大西さん、熊本の運転手さんというのは色気がないですねと。熊本県というのは余り観光に対して意欲的じゃないのというようなこと言われたが、いやいやそうじゃないよ、それはたまたまその運転手さんだけの問題だろうと思うよというふうに言いましたら、違う便で来た人が運転手さんに聞いたら、似たような反

応だったと。

これは、例えば京都あたり行くと、まあ観光タクシーとかそういうものが徹底していますから、向こうから、こっちに行きましょうとか、あっちに行きましょうかという営業トーク的なものも含めて、かなりそういう観光にはいろいろ詳しい運転手さんが多いということもありますので、やはりこの点について熊本市内も含めたすべてのそういうタクシー会社の、まあ全部とは言いませんけれども、ある程度徹底をしていく必要があるのかなというふうに思いましたけれども、その辺の今後の対策についてはどうお考えでしょうか、必要性。

○梅本観光物産総室長 おもてなし県民運動という形で、実は第1期のアクションプランの中にも行動計画をつくっておりまして、1万人のおもてなしスタッフを養成するといったことで、研修等はかなり厚目にやっております。タクシーの運転手さんも受け入れられておるはずなんですけれども、今のような実態というのがまだ存在するということで認識をしております。

今議会で条例もお願いをしておりますし、現在、次期観光計画もつくっておりますけれども、おもてなしを県民運動として取り組んでいこうという中で、タクシー協会にも参加いただいて県民会議という場をつくりまして、その中ではどこよりも優しい、どこよりもおもてなしをする県になるのかということを今検討中でございます。そこできちっとした答えが出てきて、その中でタクシー業界の方も、自分たちがこうやりたいといったことについて県と一緒にやっていく。こういったことで、さらに一段の、ただ研修を受けるだけじゃなくて、きっちとした取り組みをしていきたいと思っております。

○大西一史委員 今の問題、今こちらのほう

でも委員の方それぞれ、やっぱり事業者によって随分差があるよというような話もあります。だから、経営者の人たちの感覚によっても随分変わるんだろうというふうに思いますが、ただそれを全部が全部徹底するというのはなかなか難しいと思う。

例えば、東京あたりに行っても、タクシーに乗ると、必ずガイドブックみたいなものが差してあったり、広告が差してあったりいろいろします。やっぱりああいうものを、媒体を使って、例えばそういう観光地の案内であるとか、そういうものをタクシーに載せるとか、運転手さんがわからないんであれば、ガイドの手引きみたいなものを何か作成して配るとか、そういう余りコストがかからない形の中でできるようなことも、ちょっと工夫していただきたいと思います。この点は要望で結構です。

それと、済みません、引き続き。

熊本駅のことについてちょっとお尋ねします。

1日の乗降客数というのは、今大体どのくらいなんでしょうか。

○内田熊本都市圏振興室長 J R九州から正確に発表されたものはございませんが、乗車人員が約1万名ぐらいということで、それを2倍して約2万名ぐらいというふうに推計をしております。

○大西一史委員 実は、私これ本会議の一般質問で、7~8年前だったかお尋ねしたときに、たしか1日当たり2万4,000人ぐらいという数字を私は聞いたことがありますて、実は新幹線の開業時の乗降客数は恐らくふえるだろうということで、その時点での数字を聞きましら、大体1日3万6,000人ぐらいだというような予測を立てて、その数字をもとに駅周辺のいろんな機能面での整備をしていくというようなお話をされたんですが、この数

字というのは恐らく変わっている。今聞いただけでもちょっと乗降客数がどうやら当時の聞いたものよりも減っているような気がするんですが、この辺の状況というのはどうなんですか、変わっていないんですか、その予測も含めて。

○内田熊本都市圏振興室長 駅周辺整備の計画に当たりましては、こちらで調査しました平成9年の乗降客数2万3,900人をベースといたしまして、平成32年の伸びということで3万7,000人を見込んでおります。これをベースに駅周辺の整備計画を立てておるということでございます。そういうことで2万3,900人、平成9年よりも若干現状が減っておるということではないかと思います。

○大西一史委員 ということは、この3万7,000人というのも変動する可能性はあると、予測としてはちょっと減る可能性があるというふうに見ておられますか。それとも、もうちょっとふやせるということがあるのか、その辺はどうですか。

○内田熊本都市圏振興室長 現状では、パーソントリップ調査での伸びをかけておりまして、そのパーソントリップ調査をまた次にやったときに伸びが変われば、将来の伸びを見直すことはあるかもしれませんけど、今は将来推計に基づいていろんな施設の配置計画等を決めておるということでございます。

○大西一史委員 今、現状と将来の数字というのはわかりましたけれども、当然数字は3万7,000なら3万7,000というターゲットである程度の基盤整備というか、いろいろな機能の配置とかをしていかなければいかぬと思いますが、やはり目標はもう少し上げるべきではないかというのを、私は7~8年前の時点で言いました。

実は、この3万7,000人——3万6,000と私は記憶していたんですが、3万7,000人になったようですが、3万7,000人がその当時、私が一般質問で質問した当時は、北九州市の折尾駅と大体同じぐらいの乗降客数だったですね。やはり九州第3のある意味では熊本は大きい都市でありながら、駅の乗降客数の伸びがそのくらいというのはどうなんだろうなというふうに思っています。

ですから、この辺はこういうパーソントリップ調査、次は何年後にされるんですか、10年置きぐらいしておりましたね。

○船原都市計画課長 パーソントリップは、次回の予定は今のところありません。

○大西一史委員 ないということは、しないということではないわけですね。

○船原都市計画課長 必要性ができたときにやるということです。

○大西一史委員 その必要性というのは、どういう観点で必要かどうか判断されますか。

○船原都市計画課長 社会情勢の変化。(笑声)

○大西一史委員 社会情勢、新幹線ができるだけで十分変化するというふうに思いますので、やっぱりパーソントリップ調査となると、相当大がかりで実はお金がかかるんです。だから、これを調査するのはなかなか厳しい部分はあるかもしれません、少なくともこの乗降客数、どのくらいターゲット、やっぱり伸ばすためにやっていくかということですね。そういう意味でのパーソントリップ調査までをやるかどうかは別としても、ある程度の数字を把握する調査というのは私はやって、その上でマーケティングといいますか戦

略を練って、熊本のいろんな観光であるとか、それから定住促進であるとかというふうになげていかないと、やはり根拠のない数字でもって走るわけにはいかない。

それから、できるだけ最新の数字で、それから将来予測もシビアにやりながら戦略を立てていくということが必要だと思いますので、その点はこれからだと思いますが、財政厳しい中であろうかと思いますが、必要なことだと思いますので、調査をしていただきたいと思います。

それと、済みません、もう一点だけ。今は要望で結構です。

それから、駅の東口、西口という呼称についてでありますけれども、去年の委員会でも取り上げましたけれども、例えば東京なんかだと八重洲口と丸の内口とかありますが、博多駅でも筑紫口と博多口があります。

熊本駅でも、ただ単に東口、西口というんじゃなくて、例えば東口のほうは阿蘇のほうを向いていますから阿蘇口であるとか、西口のほうだと有明海を向いていますから有明口だとか、あとは金峰山を向いているんだったら金峰山口、それはいろいろ募集をしながらやればいい。

ただ、地元でおてもやん口というのが一時期地域の人がやっていたみたい。あれはちょっとどうかなと思いますが、少なくとも景色とか、そういうものをイメージできるような、観光地をイメージできるような呼称にできないかということで委員会でもお話ししましたら、検討しますというような話でした。それは協議しながら検討しますと。

私、たしか鉄道・運輸機構のほうに1回、小杉委員長のときだったと思いますが、委員会で要望にいったときにこの話をしたら、可能だと思いますという話でありましたけれども、この辺についてはどんな状況なのか、検討状況を教えてください。

○内田熊本都市圏振興室長 駅の出入り口の名称につきましては、実はことし3月に開催をいたしました第3回トップ会議におきまして、検討項目の1つということで意見交換を行いました。

会議では、出入り口の名称につきましてはやっぱり熊本の特色が出せないか、公募をしてはどうかなどの意見が出されておりまして、熊本市が中心になりまして地域住民の意向を踏まえながら、名称決定に向けた取り組みを進めようということで確認をしております。

JR九州からは、地元の意見を聞いて弾力的に対応する考えということでございまして、出入り口の方向や場所がわかるような名称が求められるというふうに聞いております。来年度に向けまして、市とも連携して、出入り口の名称につきましては具体的に進めてまいりたいというふうに考えております。

○大西一史委員 こういったことは意外と気づかないというか、私はたまたま実は新聞の投書を見て気づいたんですね。鹿児島駅がそれをやろうと思ったら、要は桜島口とかしようと思ったけれどももう間に合わなかつたという話があったんで、早目にやつたほうがいいんじゃないのということを、実はそういうことを申し上げたんですが、地域住民と今おっしゃいましたけれども、これは県民のやっぱり玄関口でありますから、県民にいろいろ、熊本市だけじゃなくある程度広く公募をして、いいネーミングをつけていただければ、わかりやすくいいネーミングをつけていただければというふうに思いますので、その点をお願いをしておきます。以上です。

○田代国広委員 シャトルバスについてお尋ねいたします。

結論として、一応定期運行を前提とは言わなくても、実現に向けて積極的に取り組むと

いうふうな形にとっていたわけですが、同時に今回のアンケートの結果、先ほど渡辺先生指摘されました、40%が地元大津町が占めておるということでいかがなもんかということだったんですけど、逆に考えてみたら、大津が40%占めておるということは、他の町村、例えば菊陽町を考えますと、恐らく飛行機を使う利用者数は大津も菊陽も余り変わらないと思うんです。

でなければ、8%ということは、逆にまだ菊陽町あたりから呼び込める可能性があるというふうには考えるんですけども、なぜ8%なのかとか、そういうものを検証すれば、もっと大津町以外の方々を取り込むことは十分可能だというふうに私は考えました。

また、アンケートの中に、南口を欲しいというアンケートの答えがあつてありますが、現在私が耳にしたところでは、町が今の肥後大津駅の駅舎で遮断されておるわけでございまして、その駅舎を東側に移動して南との平面交通を目指すような計画があるやに伺っております。恐らく、県のほうともその辺の協議がなされておるのじゃないかと思うんですけども、そういう協議は現段階においてはなされておりませんか。

○船原都市計画課長 現在、まちづくり交付金事業におきまして、大津町が駅周辺の事業をやっておられます。現在の計画では、今の駅舎の近くに自由通路を設けるということで、南北の交通をアクセスができると、それと現在の駅の南側を駅広ということで整備をするというふうに聞いております。

○田代国広委員 駅舎を移すとなるとものすごい費用がかかるんです。JRは負担しませんし、踏切1つ改良するのにも大体5,000万ぐらいかかります。そして全く、事業はJRがして地元に全く工事をさせないというのが従来のJRでありまして、今回駅舎を東側に

移動するとなりますと膨大な予算がかかると思うんです。

県といたしましても、そういう町の相談と申しますか協議については、あらゆる面、いろんな面で御指導なり御鞭撻を、この機会にお願いしておきたいと思います。

○船原都市計画課長 現在のまちづくり交付金事業、町が考えられている計画の中には、駅の移設までは入っていないということで理解をしております。

○田代国広委員 今のまちづくり交付金事業の中には入っていません。新たに、そういう駅舎を移して駅南と北との開発と申しますか、利便性といいましょうか、そういうものを図る考えを町長が持つておるみたいなんです。知事も何か大津の駅に来られたように町長から聞いたんですけどね。駅南とのいわゆるリムジンバス——シャトルバスも関連しておるかもしれませんけれども、そういう形勢がありませんか。

○高田交通対策総室長 南口からバスが出て、自由通路にしたり、あるいは対面乗りかえだとかということについてでございますけれども、今私ども県といたしましては、そういう南口から乗りかえたとか、あるいは対面で乗りかえるとか、そういうことにつきましても今国交省の予算ございますけれども使って、どういった形で今実現できるか、あるいはどういったことができるかということにつきましても、いろいろ関係する機関を交えて検討しておるところでございまして、我々といたしましてもさらなる大津駅、例えば大津駅とするならばその利便性の向上がどうやってできるかということにつきましては、方向性も取りまとめていきたいと考えておるところでございます。

○田代国広委員 市町村と、関係市町と協議するとなっておるわけですから、その協議の中で町のほうからそういった駅舎の移動等々の考えが示されるならば、ぜひ積極的に御指導なり御協力のほうをお願いしておきます。要望です。

○早川英明委員長 ほかにありませんか。

○西聖一委員 熊本駅の中で朝市を毎月1回ぐらいやっているグループがありまして、今工事が始まったのでできないんですけども、先般工事がちょっと遅れたもんですから、その期間だけでもやらせてくださいという要望があったもんですから、執行部のほうでは速やかに対応していただいて、ぎりぎりまでその朝市の開催を認めていただいて、これは感謝しておりますが、その後新しい駅舎ができたらどうなるかとお聞きしますと、これからJRとの協議という話も出てきました。一生懸命駅の活性化あたりに頑張っている地元の方もいらっしゃったので、そこら辺の話はどうなっているのか、今わかりましたら教えていただきたいと思います。おわかりにならないんならまた後からでも……(笑声)

それともう一つですね、15ページなんですが、新幹線の元年委員会で開業イベント事業というのができているみたいでしかも、この委員会のメンバーに地元の商工業を代表するような方は入っているんですか。

○坂本政策調整審議員 元年委員会には地元経済界の方も入っていただいております。

○西聖一委員 経済界で、地元駅周辺の商工代表ですか。

○坂本政策調整審議員 駅周辺の方は入っていらっしゃらないです。

○西聖一委員 だから、そこを心配するんです。全県的に挙げてイベントするのはそれはいいんですけども、恐らく駅で、イベントということであれば、開業イベントであれば駅でするんでしょうけど、地元の周辺の人たちがはじかれているような開催だったら、愛される駅とか、そういうふうなことを机上の空論みたいに、何か地元から全然歓迎されないような委員会とかイベントは困るなと思うんです。

○坂本政策調整審議員 今のイベントというのは2通りあるかと思うんですが、開業するときの開業そのもののイベントと、開業を盛り上げるための事前からの盛り上げという部分が2通りあろうかと思います。確かに、駅の中で開業するときのイベントについては、先生おっしゃるように、そういう地元の方との連携というのは十分必要だと思いますので、そこについては十分配慮してまいりたいというふうに考えます。

今、新幹線元年戦略でやっておりますのは2年半に迫っておりますので、もう少し、今まで新幹線くまもと創りというのが幅広にやっておりましたので、そこを絞り込んでやりたいという意味で考えておりますので、全県下でどういう形で新幹線開業効果の最大化を図るかということを、一番重い視点として考えさせていただいておりますので、そういう意味で切り離してお考えいただければありがたいと思っております。

○西聖一委員 2本立てということではそれで結構ですけども、全県的にはどうしても一過性になると思うんです。やっぱりいつも使っている地元周辺の方の気持ちを酌んだ取り組みもよろしくお願ひいたします。

○早川英明委員長 ほかにございませんか。

○渡辺利男委員 新幹線を活用した観光振興という視点では、さっき大西委員も触れられましたけれども、2次アクセスの問題です。このことについて、昔と違って今は、降り立つてから目的地までどうやって行こうかなと探す人は少ないと思うんです。というのは、インターネットの普及で、宿泊も含めて全部インターネットで自分で調べていきますよ、ほとんど小グループでとか家族でとかで行かれる際。私なんかでも、民宿あたりでもふろ場の写真まで全部出ていますから、どこがよさそうだなとか、そういうことで予約していきますから。

新幹線で降り立つ方も、あるいは飛行機で来る方も、多分事前にインターネットで自分が行きたいところまでのアクセスを調べようとすると思うんです、ホテルなんかの予約も含めて。その際に、熊本はバス事業者が4つある。軌道系だってJRと電鉄と市電と3つある。事業者ごとに、自分とこのホームページではダイヤを全部出しておるんです、インターネットで。ところが、まとめているところがないんです。まとまってないんです。

だから、県外から来られる方は、熊本にバス事業者が4つあるとか、バス事業者の名前も知らないのに、それを組み合わせて目的地まで行こうとするのはこれは難しいと思うんです。だから、これはやっぱり熊本県のホームページあたりで、全部の便というのは無理でしうけれども、主な観光地までのアクセスについては、事業者を横断的に、総合的にまとめたやつを、私は県のホームページにつくるべきだと思うんです。

これは、ホームページは広報課でしょうけれども、ぜひ交通対策総室あたりが責任者になって、観光物産総室でもいいです、どこでもよい。情報企画課へ言ったら、いやそがんときには全力を挙げて応援しますと言っていましたから。今、金がない、金がないて言うけれども、こういうことは金をかけないでも

できるわけだから、鹿児島に負けぬように、こういうのを先駆けて、県のホームページでそういう交通アクセスについて、熊本県のホームページをあけたらすぐわかるというふうなやつをつくってほしいと思うんですが、いかがでしょうか。

○坂本政策調整審議員 先ほど言いましたように、横軸に関しましての実証・実験等をやっておりまして、今先生おっしゃるとおりの意見が出てきております。

それにつきましては、先ほど申しましたように、各交通事業者がばらばらにやっていた部分がありますが、今回、皆様方が協議会という形で全体まとまっていろんな問題点・課題を抽出をさせていただきましたので、共通認識を持っていただいたというふうに思っております。それをまとめて、できたら先生がおっしゃるような形の方向づけを今後してまいりたいというふうに考えております。

○鎌田聰委員 先ほどの議論の中で、社会情勢の変化という話が出たんですが、ちょっと気になっているのが32ページの合同庁舎ですね、国の出先を非常に今から整備縮小しようという話の中で、この合同庁舎はどうなるのかという話が出ていまして非常に気になっていますので、A棟は多分このまま既にやられているでいくんでしょうが、B棟が今月ですか、民間事業者の選定ということでされますが、この辺の何か動き、どうですか、少しブレーキがかかっておるとか、その辺の状況を教えていただきたいと思います。

○内田熊本都市圏振興室長 今委員おっしゃられましたように、12月8日に地方分権推進委員会の第2次勧告が出まして、その中の柱の一つには、国出先機関の見直しというのが入っております。その対象となりますのが、例えば九州農政局であったり整備局であると

ということでございまして、A棟に九州農政局が入る予定になっております。A棟については、今委員おっしゃったように工事に既に着手しておりますとおり進められております。

B棟につきましても、国の九州財務局、あるいは九州地方整備局に確認しましたところ、まだ勧告に対しての政府の方針というのが出ておりませんものですから、計画どおり進めるというふうなことで聞いております。現状では計画どおりに進めるということでございます。

○鎌田聰委員 現状ではということですけど、今後の国のそういった動きによっては、若干変わってくる可能性もあるということで理解しておっていいですね。もちろん、ここはただ単に国が入ってきてやるというときは、県も絡んで用地買収してやったところで、やっぱり駅前の一つの活性化ということでやりましたので、ただ単に国の方針が変わったからここはなくなるということになれば非常に大きな問題になりますので、ただ単にその動きを見ておくだけじゃなくて、必ずやってくれというふうな話をやっていただきなければいかぬと思うんです。

○内田熊本都市圏振興室長 今、委員御指摘のとおり、国の動きをやっぱり注視していくとともに、情報収集をしっかりとやっていかなければならぬと思っておりまして、必要に応じて熊本市と連携しまして、適切な対応をしていきたいというふうに考えております。

○小早川宗弘委員 30ページですけれども、新幹線新駅の周辺整備ということなんですが、これは一般質問の中にもありましたけれども、新玉名駅の県市協定の、森先生からだつですか、知事がかわったので県市協定がほごにされておるんじやなかろうかというふ

うな話で、私地元・八代ですけれども、新八代駅についても潮谷県政のときに県市協定があったと思いますけれども、それが生きているのかどうかという再確認ですけれども、それが第1点。

新八代駅については、八代停車場線というふうな基盤整備があったと思いますけれども、かなり遅れとつとです。新玉名、熊本駅も大事ですけれども、新八代駅もしっかりとお願いしたいというふうなことです。

それから2点目ですけれども、これはJR九州が安藤忠雄建築研究所と駅舎の基本設計の委託契約を締結したというふうなことで、今後基本設計から実施設計、あるいは設計監理というふうな話につながっていくと思いますけれども、県の負担はあるのかどうか、設計関係に関して県の負担はあるのかどうかというのをちょっと質問をしたい。

その2点です。

○坂本政策調整審議員 まず、八代市との県市協定の話ですけれども、効力は十分ありますので、それに沿いまして対応させていただきたいと思っております。ただ、中身がまだ少しあいまいな部分がありますので、八代市とも十分協議をさせていただきたいというふうに考えております。

○内田熊本都市圏振興室長 駅舎の設計費についての県の負担があるかという御質問でございましたけれども、設計、工事とも含めまして県の負担はございます。

○小早川宗弘委員 それは全体でどれぐらいですか。設計上のどれぐらいの負担があるんですか。

○内田熊本都市圏振興室長 連立事業の中では、設計、工事に限らず負担割合は決まっております。県の負担と申しますのは、連立事

業の中では7%はJRが負担しまして、残りを国が50%、その残りを県が7割、市が3割の7対3で負担するというふうなことでございまして、トータル的にはこの資料の中の、新幹線特別委員会基礎資料というのがございます。この資料7の3枚目の裏にございます。3枚目の裏に、これはトータルとしてしか載っておりませんけども、県市協定覚書別表というのがございまして、連立事業全体としては663億、総事業費のうち県が負担するのは185億ということでございます。

○小早川宗弘委員 それは連立事業ではなくて、駅舎整備に対して安藤忠雄建築研究所に支払う設計関係の費用のうち、どれだけ県の負担があるのかというのをちょっと聞きたいんです。

○内田熊本都市圏振興室長 駅舎に要する費用だけの県の負担がどれだけかという御質問でございますか。安藤忠雄氏に委託して設計される駅舎につきましては、前回の9月議会のときに、20億を目標として設計するというようなお話を申し上げたと思いますが、20億の中での費用負担割合はまだ決まっておりません。県が幾ら負担するのかというのはまだ関係者と調整中でございます。

○小早川宗弘委員 工事費の費用負担じやなくて、建築設計に関する設計料ですかね、それで、安藤さんに支払う要するにお金のうち、どれだけ県は負担するのかと。それは決まっておらぬなら設計料は幾らなのかと、全体の中で。それをちょっと教えてください。

○内田熊本都市圏振興室長 今基本設計を契約した段階でございまして、基本設計料は契約額は決まっております。ただ、実施設計の委託先はまだ契約ができておりませんので、額は決まっておりません。

○小早川宗弘委員 基本設計料は幾らですか。

○内田熊本都市圏振興室長 JR九州から聞いたところでは3,000万程度だったと、ちょっと細かいところは記憶しておりませんけど、3,000万程度だったというふうに記憶しております。

○小早川宗弘委員 やっぱり基本設計で、総工費が20億に対して基本設計だけで3,000万、やっぱり値段も超一流だなというふうな感じを覚えましたけれども、その実施設計に入るに従って県もそれだけの負担をするというふうなことで、超一流の設計料を恐らく県も、県民も負担するというふうな形になると思いますけれども、世界の安藤さんというふうなことで、それぐらいの設計料が取られるのかなというふうな感じにも覚えますけれども。

やっぱりちょっとその設計料に関しても、過度の設計料にならないように、それはぜひお願いをしたいというふうに思いますし、地域間の競争というふうなことで見ると、福岡、鹿児島がでっかい商業ビルを建てとるですがね。その中で、一枚だけを見ると、熊本駅が果たして集客力があるのかというふうなことで、非常に疑問に思います。

鹿児島と福岡が商業ビル、大規模な商業ビルであれば、何かこの図面いろいろ見ると、熊本の駅は建築デザインでいくのかなというふうな気もしておりますけれども、せっかく超一流の世界の安藤さんに携わってもらうもんですから、安藤さんは地域づくりの仕掛け人として非常に有名なんですね。

例えば、瀬戸内のほうではオリーブ基金のごたつを展開する、オリーブの木を何十万本植えようと。あるいは神戸のほうでは震災復興に関して、桜の木をこれは100万本ですかね植えようが、地味ではありますけれど

も、そういうふうなことでちょっと携わってもらえるなら、多額の設計料を払うというふうなことであれば、その辺の何か地域づくりの仕掛けというふうなことも、やっぱり今後安藤さんには手伝っていただきたいなというふうに思います。

ぜひそういうふうな人を生かして、地域の人も活用しながらぜひ展開をしていただきたいことと、駅周辺の整備の展開をしていただきたいというふうに思います。以上です。

○早川英明委員長 ほかにございませでしょうか。——ないですね。

それでは、きょうはいろんな意見が出まして、今までの中で一番出たんではないかなというふうに思います。23年度春の開業を目指してあと2年少々になってまいりましたけれども、それぞれ委員の先生方が懸念される事柄ばかりでした。

どうか執行部の皆さん方におかれましては、きょうの意見を心にひとつ深く受けとめられまして、23年春完成時には、本県が名実ともに九州の中核ということになるような、駅舎を含めまして、観光も含めまして、そういうようなことに努力をしていただきたいというふうに思いまして、質疑はこれで終わりたいというふうに思います。

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。

(「異議なし」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。

その他には何かございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○早川英明委員長 なければ、本日の委員会

はこれで閉会をいたします。

午後零時00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