

第 12 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21年 6月24日

開会中

場所 第3委員会室

第12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21年6月24日（水曜日）

午前10時3分開議

午後0時28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（17人）

委員長 中村博生
副委員長 重村栄
委員 山本秀久
委員 倉重剛
委員 松村昭
委員 村上寅美
委員 竹口博己
委員 渡辺利男
委員 小杉直
委員 岩中伸司
委員 中原隆博
委員 馬場成志
委員 福島和敏
委員 吉田忠道
委員 濱田大造
委員 高木健次

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
交通対策室長 高田公生
政策調整審議員兼

地域政策課課長補佐 能登哲也

政策審議員兼

新幹線元年戦略推進室長 斎藤浩幸

政策審議員兼

新幹線・並行在来線

対策室長 満原裕治

商工観光労働部

観光交流国際課長 松岡岩夫

くまもとブランド

推進課長 宮尾千加子

土木部

部長 松永卓

首席審議員兼

道路整備課長 西山隆司

都市計画課長 船原幸信

土木審議員兼

新幹線都市整備室長 松永信弘

警察本部

交通部長 北里幸則

交通規制課長 川述正芳

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 小林昌樹

議事課主幹 津川尚美

午前10時3分開議

○中村博生委員長 ただいまから、第12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4名の傍聴の申し込みがありましたので、これを許可いたしました。

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させていただきたいと思います。

委員の先生方の御推挙により、委員長を仰せつかりました中村でございます。重村副委

員長とともに委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

本委員会は、九州新幹線鹿児島ルートに関する件及び高速交通体系に関する件についてが付託されております。

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年度末の全線完成を目指して鋭意工事が進められておりますけれども、新幹線全線開業効果の最大化を図るために、KANSAI戦略を中心として、開業を見据えた新幹線元年戦略の取り組みが進められているところであります。

新幹線開業効果を県下全体に波及させていくために、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、各委員の先生方の積極的な御意見を御期待申し上げる次第でございます。

また、先日実施いたしました北九州空港、小倉駅、博多駅、新鳥栖駅の視察はお疲れさまでございました。視察で得ました知識を委員会審議に役立ててまいりたいと思っておりますので、どうぞ1年間よろしくお願ひいたします

なお、今回も基礎資料を準備しておりますけれども、前回から引き続きお持ちの委員もおられると思いますが、一部資料の入れかえもあっておりませんので、新しい冊子をお配りしましたので御活用いただきたいと思います。

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いては、自席から自

己紹介をお願いいたします。

なお、後列の職員の皆さんについては、大変申しわけございませんが、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思います。

それでは、順次お願ひいたします。

(地域振興部長、土木部長、警察本部交通部長、交通対策総室長～新幹線都市整備室長の順に自己紹介)

○中村博生委員長 次に、執行部を代表して、小宮地域振興部長からあいさつ及び概要説明をお願いいたします。

○小宮地域振興部長 委員会開会に当たりまして、執行部を代表して一言あいさつを申し上げるとともに、本委員会の付託案件の概要について御説明を申し上げます。

中村委員長、重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関する諸問題につきまして御審議いただきますが、県政の重要課題でございますし、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、どうぞ御指導のほどをよろしくお願い申し上げます。

また、委員の皆様方におかれましては、今月初めの新幹線駅の整備状況、空港の路線振興及び利用促進のための管外視察につきまして大変お世話になりました。現地で得られました情報を生かすなど頑張ってまいります。

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の事業費についてでございます。

国の平成21年度予算におきまして、整備新幹線整備事業費として、九州新幹線鹿児島ルートには1,600億円が確保され、本県へ756億円が配分されたところでございます。さらに、

今回の補正予算では、鹿児島ルートに425億円、熊本県分としては152億円が配分されました。

なお、この補正予算の対応につきましては、その前提となる事業費増額の変更認可について、福岡県、佐賀県と連携して、十分精査を行った上で判断したいと考えております。また、事業費の増額につきましては、九州新幹線鹿児島ルートの増加額は約790億円といわれておりますが、厳しい財政状況のもとできる限り地方負担が軽減されるよう、引き続き福岡県、佐賀県等と連携して国に対して働きかけていくこととしております。

次に、九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、全線開業まで2年を切ったことから、新幹線元年戦略の具現化に向けた取り組みを、官民連携しながら進めております。

特に、全線開業時を中心に展開する新幹線元年事業につきましては、新幹線元年委員会におきまして「くまもとの食と文化でおもてなし」をテーマとし、各地域推進本部と連携しながら、県下全域で展開することを柱とする基本計画（案）が策定されました。今後、知事を本部長とする新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部に報告の上、具体的な事業シナリオの策定を進めてまいります。

また、稼げる県を目指し、くまもとブランドの推進とあわせ、国内外との観光交流、経済交流、県産品のPRや販路拡大等を一元的かつ効果的に行うため、本年4月の組織改編により、新たに観光交流経済局が設置されました。

そのような中、2年目を迎えるKANSAI戦略の推進につきましても、KANSAI地域における本県の認知度向上、新幹線開業効果の最大化に向けて、くまもとブランドの推進、県産品の販路拡大等に一層力を入れてまいります。

なお、去る4月27日には、県議会の御協力をいただき、大阪との交流会を実施し、KA

N S A I 地域との交流拡大に弾みをつけることができたところです。

さらに、新幹線を活用した観光振興等につきましては、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、先般策定いたしました「ようこそくまもと観光立県推進計画」に基づき、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。記憶に残る観光地を目指して、県民総参加で取り組んでまいります。

続きまして、高速交通体系に関する件でございます。

まず、高速交通体系を担う道路ネットワークである、九州の縦軸や横軸を形成する高規格幹線道路や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、去る4月29日には、南九州西回り自動車道の田浦インターから芦北インターまでの約8キロメートル区間が開通したところでございます。

さらに、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きましても国において調査が進められています。今後とも、国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、県事業につきましては重点的に取り組んでまいります。

次に、航空路線についてですが、昨夏以降、航空需要の減退が続いている中、阿蘇くまもと空港におきましても、平成20年度は、国内線及び国際線のいずれの旅客数も減少するなど厳しい状況にあります。

また、熊本～ソウル線は、昨夏以降、外国人利用者が低迷する中、本年1月から4カ月連続で対前年の200%を超えるなど、日本人利用者数の増加で何とか利用者数を維持してきましたが、最近の新型インフルエンザの影響で大量のキャンセルが発生するなど、再び

厳しい状況となってきております。

一方、7月23日には、フジドリームエアラインズによる熊本～静岡線が開設予定であり、また来年10月には羽田空港の発着枠が拡大される見通しであるなど、こうしたさらなる路線振興を図るチャンスはできる限り生かしながら、空港のさらなる拠点性及び利便性向上に向けて、引き続きしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

以上、各案件につきまして概要を御説明申し上げましたが、詳しくは総室長及び各課長から説明申し上げますので、よろしく御審議のほどをお願い申し上げます。

以上でございます。

○中村博生委員長 それでは、議題（1）九州新幹線鹿児島ルート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いたします。

○高田交通対策総室長 交通対策総室でございます。

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きまして説明申し上げます。

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。

資料の3ページをお願いいたします。

建設促進活動、要望活動等についてでございます。

平成21年度政府予算では、九州新幹線を含む整備新幹線事業費全体といしまして、前年に比べまして15.3%増の3,539億円が盛り込まれ、そのうち九州新幹線鹿児島ルートには、平成20年度当初の1,270億円と比較して1,600億円が配分されたところでございます。

また、熊本県分につきまして、平成20年度

の545億円に対し、平成21年度は、対前年度当初比の38.7%増の756億円が配分されたところでございます。

さらに、国の平成21年度補正予算につきまして事業費1,100億円が盛り込まれ、鹿児島ルートに425億円、うち熊本県に152億円が配分されたところでございます。

資料の5ページをお願いいたします。

平成21年度、今後の要望内容といしまして、平成23年3月の全線開業に向けた博多・新八代間の建設財源確保と整備促進。

建設事業費の増嵩による影響分も含めた、地方公共団体負担軽減のための財源措置の拡充・強化。

全線開業後の効果を最大限発揮させるためのダイヤや運賃の設定など利便性の高い運行形態、さらに東京方面への直通運転の実現。

全線開業後の新幹線との接続や快速列車の新設及び増発、普通列車の増発など在来線の利便性の確保。

JR九州をはじめ関係者の「KANSAI戦略」への連携の強化。

並行在来線である肥薩おれんじ鉄道の経営維持のための運営費補助等の財政支援制度の創設や地元負担に係る地方財政措置とともに、固定資産税等のJR九州並みの特例措置等の創設など抜本的な支援策の確立。

こうしたことにつきまして、引き続き要望してまいりたいと考えております。

ひとまず、以上でございます。

○松永新幹線都市整備室長 それでは、事業の進捗状況について御説明いたします。

資料の7ページをごらん願います。

まず、1の進捗状況についてですが、ページ上段の表をごらんください。

平成20年度までの本県内の進捗率は、事業費ベースで79%まで進んでおり、今年度の事業費は756億円となっております。また、工事種別ごとの進捗状況は、ページ下段の表を

ごらんください。本年の6月1日現在で、土木工事は99%、軌道工事は54%の完成となっており、電気工事につきましても既に発注済みで、順次工事が進められています。

次に、8ページをごらん願います。

県内の土木工事のうちトンネルはすべて完成しております、高架橋につきましても、熊本市内と宇土市内的一部を除いてすべて完了しております。また、熊本駅舎と新玉名駅舎につきましては、現在ホーム部分の鉄骨工事や屋根の取りつけ工事を行っているところです。

以上のように、平成23年春の全線開業に向けて、順調に工事が進捗しているところです。

次に、9ページをごらん願います。

2の整備新幹線総工事費増額についてです。

九州新幹線鹿児島ルートの事業費増額につきましては、ページ中段の表にありますとおり、昨年11月に、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームから、現在の工事実施計画の認可額の8,130億円から790億円増額の8,920億円になるとの見込みが明らかにされております。また、本年1月には、国土交通省から増額内容についての概略の説明が行われ、9月には関係各県に対して、工事実施計画の増額変更に関する意見聴取がなされております。

なお、県内事業費及び県負担額の増加額と増額理由につきましては、現在福岡、佐賀両県と連携して、国に対して詳細な説明と地元負担の軽減措置を要請しているとともに、建設主体である鉄道・運輸機構と事務レベルとの協議・調整を行っているところです。

次に、10ページをごらん願いたいと思います。

3の補正予算についてでございますが、先月29日に成立しました国の平成21年度補正予算におきまして、事業費ベースで総額1,100億円が盛り込まれており、そのうち425億円

が九州新幹線鹿児島ルートに配分されております。また、鹿児島ルートの各県内事業費及び各県負担額については、建設主体である鉄道・運輸機構から説明が行われ、本県の事業費は152億円で、負担額は51億円とのことであります。

なお、この補正予算の対応につきましては、ページ下段の4にありますとおり、その前提となる事業費増額の変更認可の内容について十分に精査を行った上で判断することとしておりまして、適正であると確認できた場合に、9月定例県議会で今回の補正を計上することになると考えております。

以上です。

○斉藤新幹線元年戦略推進室長 (4) 九州新幹線を活用した熊本づくりでございます。17ページをお願いいたします。

平成21年度の取り組みを御説明いたします。

平成21年度は、昨年8月に策定しました新幹線元年戦略につきまして、平成23年3月の全線開業に焦点を絞りまして、開業効果が最大限発揮されるような取り組みを、民間と行政と連携を図りながら、県民総参加のもと県内全域で取り組むこととしております。

具体的には、括弧してございますけれども、本年7月に、来月でございますけれども、知事を本部長とします新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部を開催しまして、「新幹線くまもと創り・新幹線元年戦略のこれまでの取り組み」及び「新幹線元年戦略の今後の展開」について協議をすることとしております。

(2) でございますけれども、本年度は特に新幹線元年戦略の3つの戦略に取り組んでいくこととしております。

まず、戦略1でございますけれども、全線開業時を中心に行開します新幹線元年事業基本計画(案)が、新幹線元年委員会で策定されました。今後推進本部に報告をして、

具体的な事業シナリオを策定してまいりこととしております。

18ページをお願いいたします。

新幹線元年事業基本計画（案）でございます。

事業コンセプトとしましては、熊本の魅力発信、来訪者へのおもてなし、そして県民の気運醸成を図り、「くまもとの元気を創る」こととしておりまして、事業実施に当たりましては、民間の知恵と力を結集するため、実行委員会形式とすることを今予定しているところでございます。

開催テーマは、『くまもとの「食」と「文化」でおもてなし』です。

具体的な事業展開でございますけれども、熊本エリアで実施予定の元年事業は、推進本部と熊本地域推進本部の共催としまして、平成23年3月の開業時を中心に、お城まつり等の既存催事と組織を最大限活用することとしております。

また、各地域エリアで実施予定の地域元年事業は、各地域推進本部が中心となって、平成23年3月の開業時等に既存催事等を活用しながら、各地域の特色を生かした事業を展開することとしております。

また、県内各エリアが連携しながら一体となって推進するとともに、統一したコンセプトで展開するため、食や文化に精通した有識者の起用を検討してまいりたいと考えているところでございます。

なお、熊本では、平成22年3月に、開業1年前プレ事業を実施する予定しております。

戦略2、KANSAI戦略につきましては、後ほど、くまもとブランド推進課から説明させていただきます。

戦略3でございますけれども、こちらのほうは、新幹線各駅から阿蘇・天草等への交通アクセス改善・強化や、くまもとツーリズムを推進してまいりこととしております。

説明は以上でございます。

○高田交通対策総室長 続きまして、阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善につきまして説明申し上げます。

資料の19ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善につきましては、これまで関係機関や交通事業者などと連携し、既存の空港リムジンバスの定時性及び速達性の向上、並びにJR豊肥本線を活用したアクセスの整備策につきまして、試験運行などの検討を行ってきたところでございます。

まず、現在のリムジンバスの改善につきまして、平成19年10月に、市の中心部を避けた3つの新しいルートについて試験運行を実施するとともに、20年度は、現在のリムジンバスに優先信号機器を搭載した試験運行を実施し、バス専用レーン整備区間におきまして優先策の一定の効果を明確にし、現在も継続しておりますところでございます。

本年度につきましては、今後の熊本都市圏のまちづくりも試案に入れ、試験走行を行った3つの新しいルート案につきまして、採算性に係る事業見込みやバスの走行環境改善策の検討を行い、実現性の高いルートにつきまして協議してまいりたいと考えております。

続きまして、JR豊肥本線を活用した空港アクセスの改善についてでございます。

資料の20ページをお願いいたします。

昨年の10月下旬から11月中旬におきまして、JR肥後大津駅と阿蘇くまもと空港間を結ぶシャトルバスの試験運行を行いました。その結果、定時性の高さとあわせてビジネス需要等も確認されたことから、今年度に本格的な運行を実現させたいと考えており、現在、鉄道とバスの運賃設定及びダイヤ調整等につきまして、運行主体となります交通事業者と具体的な調整を進めているところでございます。

さらに、空港シャトルバスのさらなる利便性の向上に向けた取り組みとしまして、肥後大津駅におきます列車とバスの対面式乗りかえホームの導入や、駅南口の整備等が考えられるところでございます。それにつきまして、大津町をはじめとする周辺市町のまちづくりや地域公共交通の再編等も視野に入れながら、関係機関等と具体的な方策の実現に向けて検討を行っ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。

○宮尾くまもとブランド推進課長 21ページをお願いいたします。くまもとブランド推進課でございます。

(5) 九州新幹線を活用した観光振興等について御説明させていただきます。

平成23年春の九州新幹線全線開業を、熊本が持つ魅力を全国に発信する絶好のチャンスととらえまして、「歴史回廊くまもと 観光立県」宣言に基づき、積極的な事業展開を行ってまいります。また、KANSAI戦略の推進につきましても、取り組みをさらに加速させてまいります。

22ページをお願いいたします。

これまでの取り組みでございますが、さまざまなかまでの取り組みを加速させていくとともに、一番最後、23ページの下段でございますが、さきに議員各位にも御報告させていただきましたが、関西・中国地方在住の方の本県に対する認知度調査、興味があるかどうかという調査につきましては、この1年間で8ポイントアップしております。ただし、九州全体がアップしている中で、九州の順位としましては変わっていないというところで、まだまだ今後の取り組みが必要だというところでございます。

以上でございます。

○松岡観光交流国際課長 24ページをお願い

いたします。観光交流国際課でございます。

九州新幹線全線開業を控えまして、平成19年度からの3年間を、九州新幹線全線開業準備キャンペーンと位置づけまして、観光客誘致活動を展開してきたところでございます。

まず、平成19年度には、「この旅あっぱれ！くまもと観光キャンペーン」夏秋の巻とそれから冬春の巻、それから平成20年度には「ゆったり“くまもと”体験紀行」、それから「ゆったり“くまもと”温泉紀行」ということで実施をいたしました。

次に、②季刊誌「くまもと時間（たいむ）」の発行についてですけれども、平成19年7月の創刊以来年4回、計8回これまで発行を行ってまいりました。各号7万部発行しておりまして、JRの主要駅であるとか道の駅などに設置をいたしまして、熊本の本物について伝えてまいったところでございます。

26ページをお願いいたします。

「歴史回廊くまもと」の発信についてでございますけれども、熊本城本丸御殿大広間、それから永青文庫展示室、それから青井阿蘇神社の国宝指定につきまして、フジテレビ情報番組「めざましテレビ」生中継の実施や、JR九州社内誌「フリーズ」へ情報を掲載するなど、関係市町村等と連携いたしまして、さまざまなPR活動を行ってまいったところでございます。

次に、27ページをお願いいたします。

(3) 九州他県と連携した観光客誘致活動の推進でございますけれども、熊本・宮崎・鹿児島の3県で構成いたします南九州広域観光ルート連絡協議会で、平成19年度スカイネットアジア航空とのタイアップ事業等を実施しました。

それから、平成20年度におきましては、JR九州とタイアップいたしまして、旅行商品の造成等を実施したところでございます。

また、昨年10月に発足いたしました長崎県、熊本県、大分県の3県で構成いたします九州

横断長崎・熊本・大分広域連携観光振興協議会では、羽田空港において3県連携による観光宣传活动を展開しましたほか、長崎県と連携いたしまして首都圏、関西、福岡の旅行会社商品企画担当者及びメディア関係者を対象としたモニターツアー、「天草と島原半島のキリスト教関連遺産（施設）を巡る」というテーマで実施をしてまいりました。

次に、28ページをお願いいたします。

海外からの誘客でございますけれども、旅行商品や本県の認知度の向上を図るために、J N T O、九州観光推進機構、それから九州運輸局等と連携をいたしまして、シンガポール、台湾、韓国などの現地旅行会社やマスコミ関係者等に対しますセールスマーション活動を実施してまいりました。

以上でございます。

○宮尾くまもとブランド推進課長 29ページをお願いいたします。

21年度の、今年度の取り組みでございます。

今年度は新幹線元年戦略に基づくK A N S A I 戦略の推進を一層加速させるということでございますが、主な取り組みといたしまして、③P Rイベントの開催等についてちょっと御説明させていただきます。

昨年度は岡山でくまもとブランド展というのを行いましたけれども、今年度は広島を予定しております。また、百貨店の地下催事場等を活用したくまもとフェア、これは大丸ですとかイトーヨーカドーにおいて、開催する予定でございます。

それから、ことはもう既に終わりましたけれども、日本最大級の食のお祭りといわれております「食博覧会・大阪」へ出店をさせていただきました。

30ページをお願いいたします。

先ほどの部長の冒頭の説明でもちょっと触れさせていただきましたけれども、議会の御協力をいただきまして、去る4月27日に大阪

で、大阪一熊本交流会を開催させていただきまして、大阪府の行政・議会、関西経済界などとの交流を深めさせていただきました。また、こういうことを契機とした、民間からの独自の取り組みも参考に書かせていただいております。

以上でございます。

○松岡観光交流国際課長 資料31ページをお願いいたします。

(2) の新幹線元年戦略に基づくキャンペーングの展開についてでございますけれども、今年度は夏と秋冬春の2期に分けて展開をいたします。新幹線沿線の大都市圏を中心に広報宣传活动を展開してまいる予定でございます。

特に、秋冬春期におきましては、J R九州が行いますことし10月から3月までのくまもとキャンペーンと連動させることで、効果的な広報展開を図ってまいります。

次に、S L復活運行記念キャンペーンについてですけれども、J R九州、地元関係者等と共同によりまして、S L人吉が運行開始となった4月25日から9月30日までの期間、秘蔵焼酎蔵めぐりや国宝青井阿蘇神社の特別案内など、人吉球磨地域を満喫いただくキャンペーンを実施いたしております。

32ページでございます。

来月7月には、全国のJ R主要駅1,400カ所に、熊本県宣伝部長スザンヌさんを起用いたしましたS L人吉沿線の観光スポットを紹介いたしますポスター、5連張りでございますけれども、これを掲示いたします。

このほか、S L人吉運行記念特別番組といたしまして、復元作業に携わった人々の姿や人吉球磨の観光情報を織り交ぜたテレビ番組「出発進行！汽笛一声、人吉球磨を！」を、本県及び広島で放映をいたしました。

次に、(3) でございます全国各地へのプロモーションでございますけれども、首都圏、

名古屋、関西地域、福岡の旅行会社に対しまして、九州観光推進機構と連携いたしまして、平成21年下半期の旅行商品プロモーション活動を実施してまいります。

それから、熊本県、宮崎県、鹿児島県で構成をいたしております南九州広域観光ルート連絡協議会におきまして、来月、7月18日から8月31日の夏休み期間中に、3県の旅館・ホテルに宿泊されたお客様に、抽選でビッグなプレゼントが当たる南九州サマービッグプレゼントキャンペーンを行うこといたしております。

さらに、長崎県、熊本県、大分県の3県で構成いたします九州横断長崎・熊本・大分広域連携観光振興協議会におきましても、3県への誘致活動を展開していくこといたしております。

それから、また、出版社とタイアップいたしまして、阿蘇の最新スポット情報など、話題満載の保存版レジャーガイド「ぐるりん阿蘇」を、KANSAI地域及び福岡県で発売をいたします。

34ページをお願いいたします。

観光素材の旅行商品化についてでございますけれども、旅行商品企画会社とタイアップいたしまして、地域提案型の着地型観光素材等を活用した旅行商品を造成してまいります。

次に、(5)おもてなしの取り組みでございますけれども、ようこそくまもと観光立県県民会議を中心としたおもてなし県民運動の展開といたしまして、地域づくり団体や市民グループ、企業等が主体的に実施いたしますおもてなしの取り組みに対して、今年度は助成をいたしたいというふうに考えております。

最後に、(6)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けれども、これにつきましても引き続き九州観光推進機構等と連携いたしまして、外国人観光客

を誘致するための旅行会社に対する説明会や現地セールス等を行ってまいります。

以上でございます。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 (6) 新幹線新駅周辺整備でございます。35ページをお願いいたします。

1の計画概要の下線部分でございますけれども、去る3月30日に、第4回熊本駅周辺整備に関するトップ会議が開催されましたので、その概要を報告させていただきます。

(別添) 資料の資料1の方をお開きください。

トップ会議についてですけれども、トップ会議は県、市、JR九州及び経済界のトップが、魅力的なまちづくりを推進するために設置されたものでございまして、そのメンバーは、蒲島知事を初め記載している6名の方々でございます。

会議の内容については、3つの項目について議論がされているところでございます。

まず、熊本駅周辺における都市機能のあり方でございますけれども、鉄道高架下の利活用について、商業ゾーンのゾーニングや駐輪場、駐車場の配置がおおむね合意されました。

また、生鮮品市場につきましては、JR九州が主体となりまして設置を検討することが確認されたところでございます。

次に、乗り換え利便性の向上等交通結節のあり方でございますけれども、市電の駅舎への乗り入れについては、技術面の再検証を行いまして、歩行者の安全対策や交通機能の再配置を早急に取りまとめることが確認されました。

最後に、その他新幹線開業等に向けた取り組みでございますけれども、在来線駅舎と駅周辺のデザイン等について、トータルな視点で県、市、JRへ助言するアドバイザー制度を設置することが了解されたところでございます。

報告は以上でございます。

○松永新幹線都市整備室長 続きまして、（1）の熊本駅周辺整備についてですが、あわせて基礎資料4－1ページ、このファイルの基礎資料をごらんいただきたいと思います。4－1ページにございます熊本駅周辺整備概要図をごらん願いたいと思います。横長の折り畳んだ図面でございます。

まず、番号1の連続立体交差事業ですが、これは鹿児島本線の熊本駅付近から崇城大学前駅付近までの約6キロメートル区間と、豊肥本線の坪井川までの約1キロメートル区間、在来線を高架化した関連する街路を整備することで、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事業です。

この連続立体交差事業は平成13年度に着手しておりますが、新幹線の開業を優先させるため、新幹線開業後となります平成23度ごろから工事が本格化し、平成28年度の完成を目指しております。本年度は、仮線工事や熊本駅構内の高架橋工事などを行います。

次に、36ページをごらん願いたいと思います。

熊本駅周辺の基盤整備についてでございますけれども、番号②の春日池上線ほか5路線の幹線街路の整備と東口駅前広場の整備を、県が事業主体となって実施しております。

あわせて、基礎資料の図面をごらんいただきたいと思います。

右上に凡例を示しておりますが、新幹線開業時の平成23年春までに完成予定の道路を、濃い緑色で塗りつぶしております。また、連続立体交差事業完了後の平成30年度までに完成予定の道路を、水色のゼブラで示しております。

②と③の春日池上線は、熊本駅北側の祇園橋付近と万日山方面の東西を連絡する新たな幹線道路で、新幹線開業時までに暫定2車線

での整備を行い、在来線の高架後に4車線で整備する予定でございます。

なお、②の1工区と③の3工区の間の区間につきましては、黄色で着色しておりますように、熊本市が土地区画整理事業で整備しております。

次に、駅前の電車通りとなります④の熊本駅北部線と⑦の熊本駅帶山線、及び⑥の熊本駅城山線につきましては、新幹線開業時までに4車線で整備する予定です。本年度は、駅前から新合同庁舎に向けて市電を歩道寄りへ移す工事などを行います。

これにあわせて、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年度までに完成させる予定です。本年度は、熊本市が再開発事業を先行しています東A地区と駅前広場を連絡する横断歩道橋の工事等を行います。

このほかにも、東西市街地を連絡する道路となります⑤の新町戸坂線や⑧の池田町花園線につきましても、在来線高架後までに整備する予定です。

次に、37ページをごらん願います。

熊本市が事業主体となっております市街地整備事業についてですが、基礎資料の図面では黄色で着色しております。

まず、⑩の熊本駅西土地区画整理事業についてですが、区域内の春日池上線を新幹線開業時までに暫定2車線で整備するとともに、西口の駅前広場やアクセス道路となる熊本駅西口線及び田崎春日線についても整備する予定となっております。

次に、⑪の熊本駅東A地区市街地再開発事業については、熊本市の情報交流施設や超高層住宅等を建設する計画で、本年1月に一部着工をいたしましたが、完成は新幹線開業時から約1年程度おくれるとのことです。

以上です。

○西山道路整備課長 38ページをお願いいたします。

新玉名駅周辺整備について御説明申し上げます。

基礎資料5-1ページ目の図面をお願いいたします。

新玉名駅へのアクセス道路等につきましては、①玉名立花線は、図面で赤色の実線で示している区間を、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。

また、②の玉名八女線も、新玉名駅と県道を東西に結ぶバイパス区間について、新幹線開業時までの完成を目指して整備に取り組んでおります。

以上でございます。

○中村博生委員長 続きまして、議題(2)高速交通体系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。

それでは、道路整備課長から順次説明をお願いいたします。

○西山道路整備課長 道路整備課でございます。

39ページをお願いします。

高速交通体系に関する件の高規格幹線道路等の整備について説明いたします。

高規格幹線道路等と申しますのは、高規格幹線道路と地域高規格道路でございます。

最初に、高規格幹線道路の整備につきまして説明いたします。

高規格幹線道路とは、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。下のほうに、高規格幹線道路網の体系図を示しておりますが、高規格幹線道路には、国土開発幹線自動車建設法に基づいて整備が進められる国土開発幹線自動車道と、国土交通大臣の指定に基

づいて整備が進められます一般国道の自動車専用道路がございます。また、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いたします新直轄方式が導入されております。

40ページをお願いいたします。

整備手順について記載しております。

高規格幹線道路網については、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す。

整備の手順ですが、国土開発幹線自動車道につきましては、基本計画、整備計画と順次上がっていくものでございまして、それぞれの区間の手続としましては、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こととなっております。

次の段階に入りますと、有料道路方式と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日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結いたしまして、国土交通大臣の事業認可を受けまして事業着手となります。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ことになります。

また、一般国道自動車専用道路につきましては、基本計画、整備計画ともその手続としましては、社会資本整備審議会道路分科会の議を経て、国土交通大臣が決定することとなっております。

41ページをお願いします。

41ページにつきましては、高規格幹線道路のこれまでの経過を表にまとめております。

42ページをお願いします。

現在の高規格幹線道路の路線別の状況を記載しております。

先ず最初に、九州縦貫自動車道でございます。

県内延長は134.8キロメートルでございまして、4車線で全線供用を進めております。現在は、スマートインターチェンジの設置の

調査・検討及び設置に向けた市町村の取り組みの支援を行っているところでございます。

次は、九州横断自動車道延岡線でございます。

これは、御船町と宮崎県の延岡市とを結ぶ延長約95キロメートルの自動車専用道路でございまして、県内延長約44キロでございまして、そのうち御船から山都間23キロにつきましては、新直轄方式で国が事業中でござります。山都町から県境までの21キロメートル区間につきましては、現在基本計画区間となっております。

今後の取り組みとしましては、整備計画区間につきましては、早期完成に向けまして、沿線町等と連携を図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。

また、御船～山都間の追加インターチェンジについては、連結許可を受け、県、山都町、御船町において、地元説明及び測量設計を実施する予定としております。

43ページをお願いします。

南九州西回り自動車道でございます。

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キロでございまして、県内では約50キロの延長となっております。

現在、八代～日奈久道路は供用済みでございまして、また今年4月の29日に、田浦インターから芦北インター間約8キロが供用いたしましたことによりまして、日奈久芦北道路16.8キロにつきましても供用したところでございます。

それより南側の芦北出水道路、県内延長約21キロにつきましては、用地買収を中心に事業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は、早期完成に向けまして、国のほうへ事業促進を働きかけていきたいと考えております。

次に、地域高規格道路の整備についてでございます。

地域高規格道路とは、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する自動車専用道路、もしくはこれと同等の規格を有する道路ということでございます。広域道路整備基本計画に位置づけられた広域道路のうち、交流促進型の中から道路の機能を考慮して路線の指定がなされます。

44ページをお願いいたします。

ここでは、地域高規格道路の路線、区間の指定、事業化までの手続などの整備手順について記載しております。

まず、地域高規格道路として整備を進めるとの妥当性について検討を進める路線を候補路線といたしまして、それから計画路線に上がりまして、その計画路線の中から調査区間、整備区間が指定されその後事業化となります。

45ページには、地域高規格道路の経過及び路線別内訳を記載しております。

路線別内訳について説明いたします。

まず、中九州横断道路でございますが、この路線は、熊本市と大分市を結ぶ約120キロの路線でございまして、県内延長は約53キロメートルとなっております。本県におきましては、九州における本県の拠点性を高める上で重要な路線と考えております。

現状でございますが、現在事業を行っていきますのは阿蘇大津道路約5キロメーターでございまして、地下水の水文調査を行っています。

熊本～大津間約21キロにつきましては、調査区間となっております。

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等の促進を国に求めていきますとともに、大津町から熊本市間につきましては、早期整備区間指定に向けて調査促進を国に求めていくということです。

46ページをお願いいたします。

次に、熊本環状道路でございます。

熊本市の約30キロメートルがこの路線指定を受けております。その中で、現在地域高規格計画道路として事業中の路線は、熊本西環状道路約9キロメートルでございまして、県が事業主体として取り組んでおります。現在、花園工区、池上工区の2工区で事業を行っておりまして、花園工区では用地買収及び工事を、池上工区では用地買収等を行っております。

今後の取り組みといたしましては、熊本西環状道路は用地買収を促進いたしまして、可能となった区間については工事着手に努めてまいりたいと考えております。

47ページをお願いいたします。

次に、熊本天草幹線道路でございますが、熊本市と天草市を結びます約70キロの地域高規格道路でございまして、熊本市から宇城市三角町間約32キロメートルを国で、三角町から天草市までの約38キロメートル区間を県で実施しております。

現在の事業区間としましては、国道57号につきましては、熊本宇土道路3.8キロメートル、それから宇土道路の6.7キロを国が実施しております、国道266号の大矢野バイパス3.7キロメートルにつきましては県が実施しております。

現状でございますが、国が施行しております熊本宇土道路につきましては用地買収及び工事中でございまして、宇土道路につきましては平成21年度から新規事業化され、今年度は調査測量を実施予定といった状況でございます。

県施行区間でございます松島有料道路3.3キロと松島～有明間10キロについては、現在暫定2車線で供用しております。

大矢野バイパス3.7キロメーターにつきましては、用地買収及びできる部分から工事にかかっておりまして、また新たな1号橋でございます新天門橋につきましては、詳細設計

中でございます。

それから、天草市の志柿から本渡町間約4キロメートル、いわゆる本渡瀬戸をまたぐ間でございますが、現在調査区間でございまして、ルート選定に向けたルート帯等の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は用地買収及び工事を、宇土道路につきましては調査・測量の促進を、それぞれ国に働きかけてまいりますとともに、県で実施しております大矢野バイパスにつきましては、引き続き用地買収及び工事促進を行ってまいります。

新天門橋につきましては、詳細設計を引き続き実施しております。

それから、天草市志柿町から本渡町間につきましては、ルート選定に向けたP I手続を進めていくことにしております。

48ページをお願いいたします。

48ページには、九州横断自動車道延岡線建設促進協議会、それから南九州西回り自動車道建設促進協議会の建設促進活動を記載しております。

また、50ページをお願いします。

50ページは高規格幹線道路、それから地域高規格道路の位置図を、青が高規格幹線道路で、グリーンで表示していますのが地域高規格道路でございます。

以上でございます。

○高田交通対策総室長 続きまして、航空路線の利用促進についてということで説明申し上げます。

資料の51ページをお願いいたします。

まず、国内線の振興についてであります。

51ページには現状を記載しております。

平成20年度の国内線の旅客数につきましては、昨年度から約9万人減少し301万人という状況になっております。最近5年間の旅客動向を見ますと、九州の主要な空港の中で、

阿蘇くまもと空港は旅客が増加しました唯一の空港であり、また東京線につきましても利用者数の伸び率が最も高くなっているなど、航空需要そのものにつきまして底堅いものがあり、全国の地方空港の中で最も元気な空港の一つとの評価も受けているところでございます。

また、来年10月に完成予定の羽田空港の第4滑走路の新設に関して、現在国土交通省で、増加する発着枠の配分基準を検討する懇談会を設置し、本年9月ごろに取りまとめるということになっておりますが、これまでの議論の中で、新たに国内線用に割り当てる発着枠は、往復で37便ということが示されているところでございます。

さらに、熊本～静岡線に関して、運航会社でありますフジドリームエアラインズにおきまして、就航日を7月23日とすることや、運航ダイヤ及び運賃が正式に発表されているところでございます。

資料の52ページから56ページまでは、関連のデータ・資料になってございます。

続きまして、資料の57ページをお願いいたします。

今後の取り組みということでございます。

阿蘇くまもと空港の利用に関して、全国的な航空需要の減退が続いており、本年4月の阿蘇くまもと空港におきましても、国内線旅客者数は前年同月の88%にとどまるとともに、直近では、新型インフルエンザの影響で修学旅行などのキャンセルが相次ぐなど、厳しい状況に置かれているところでもございますが、引き続きこの阿蘇くまもと空港の存在感を高めていくことは重要な課題であり、今後ともさらなる路線振興に向けた取り組みを推進してまいりたいと考えております。

具体的に、東京線につきまして、来年10月に予定されております羽田再拡張工事完成に伴う発着枠の拡大につきまして、東京線のさらなる利便性向上を図る絶好の機会ととら

え、その増便の実現に向けて、国土交通省や航空会社に対して働きかけを強めてまいりたいと考えております。

また、熊本～静岡線につきまして、富士山と阿蘇という世界レベルの資源を有する両地域がさらに関係を深め、ともに発展する契機となるように、本年7月23日の就航に向けて、就航情報のPRや利用促進の取り組みを加速させるとともに、フジドリームエアラインズで示されたダイヤによりますと、阿蘇くまもと空港が10時50分、静岡が12時20分着と、逆に静岡発が朝の8時45分で、熊本が10時15分着という1往復でございますが、会社として視野に入れている朝夕の2便化というものにつきまして、これを早期に実現してもらうよう働きかけを強めてまいりたいと考えております。

続きまして、資料の58ページをお願いいたします。

次に、航空物流機能の強化についてであります。

まず、現状についてでございます。

阿蘇くまもと空港におきます平成20年度の国内航空貨物の取扱量は約3万1,500トンとなり、前年度から381トン減少し、4年ぶりに前年度を下回ったところでございます。しかしながら、阿蘇くまもと空港の物流拠点としての役割は、短期的には足元の経済情勢に影響されるものの、中長期的には着実に重要性が増してきているところでもございます。阿蘇くまもと空港における物流機能の強化は、重要な課題の一つととらえているところでございます。

こうしたことから、これまで航空物流の需要の調査を実施するとともに、また府内でも、企業などを対象とした航空貨物の利用実態に関するヒアリング調査など実施しているところでございます。これまで調査をした結果としまして、現在の阿蘇くまもと空港におきましては、東京行きの航空貨物につきまし

て、集荷が集中する夕方から夜間の時間帯において積み残しが発生しているという状況があり、県内の荷主の中には、ダイヤの関係上福岡空港を選択せざるを得ないというケースもあるなど、航空貨物輸送力が不足しているという課題が見えてきたところでございます。

こうした状況から、今後の取り組みといたしまして、資料の60ページをお願いいたします。夕方から夜間の時間帯におきます東京行きの航空貨物輸送力の拡大につきまして、まず解決を図るべき課題というふうに考えており、来年10月に予定されております羽田再拡張の工事完成に伴って拡大される発着枠の確保に努めながら、この夜間の時間帯におきましてコンテナの搭載が可能な機材による増便を目指してまいりたいと考えております。

続きまして、資料の61ページをお願いいたします。

国際線の振興についてでございます。

61ページは現状を記載しております。

熊本～ソウル線におきまして、平成20年度の利用者数は、前年度から6,405人少ない2万9,388人となり、就航年を除き初めて3万人を割り込んだところでございます。特に、昨年の夏以降の韓国経済の悪化や円高ウォン安が急速に進んだことを背景に、韓国人の利用者が激減し、昨年の12月は就航以来最低の36%という利用率になり、アシアナ航空では運休を検討する事態になりました。

しかしながら、円高メリットをアピールした特別ツアーの造成、販売促進活動を行うことにより、本年1月以降日本人利用者が急増し、利用率の回復基調となり、現行運航体制を当面維持するということになっておるところでございます。

その後、外国人の利用者数は前年の50%を割り込む状況が続く一方、日本人の利用者が前年同月の200%を超えるという状況が4カ月続き、利用率70%前後で推移しております

たが、5月の大型連休後は、日本人の旅行ニーズに一服感が出たことに加え、新型インフルエンザの影響で、5月以降550名を超える大量のキャンセルも発生したことから、5月の利用率が45%と急落し、再び厳しい状況を迎えているところでございます。

また、阿蘇くまもと空港の国際チャーター便の運航状況につきまして、平成20年度は37便、利用者数は5,322人で、前年度と比べまして14便、1,607人減少となったところでございますが、台湾との間の国際チャーター便につきましては27便、3,585人となり、昨年度から便数で4便、利用者数で880人の増加と底堅い需要をうかがわせたところでございます。

続きまして、資料の65ページをお願いいたします。

国際線の振興につきます今後の取り組みということでございます。

熊本～ソウル線につきましては、本県の国際交流や経済発展の基盤として重要であり、今後とも日本人の送客対策をさらに進めるとともに、観光部局とも連携し、効果的な外国人・韓国人の誘客対策にも努めてまいりたいと考えております。

具体的には、日本人の送客対策としまして、年度当初から熊本～ソウル線の20万人の記念キャンペーンというものを展開し、その中でソウル線を利用する者を対象に、阿蘇くまもと空港の駐車場の料金を半額に割り引くというキャンペーンを、財団法人空港環境整備協会との連携事業で実施しているところでございます。

また、外国人の誘客対策としまして、「“ようこそくまもと”アシアナスペシャルキャンペーン」としまして、キャンペーンの参加施設による特別料金の設定や、韓国から来られる方に対して球磨焼酎のミニボトルと「ちょく」のセットでプレゼントを行うなど、こうしたことを行うこととして、韓国からの誘

客に努めているところでございます。

さらに、新型インフルエンザの影響で極端に落ち込んだ新規予約の回復を図るため、韓国の観光公社及びアシアナ航空との共同で特別ツアーの商品を投入し、旅行ニーズの掘り起こしにも努めているところでございます。

また、ソウル線につきまして、平成20年度におきましては、それまでは、日本人と外国人の利用者の割合につきましては、外国人の利用のほうが多いということになっておりましたが、昨年度はその利用者の割合が逆転し、当面はこうした傾向が続くことが予想されるため、アシアナ航空に対しまして、日本人向けのダイヤ、日本人の方が利用しやすいようなダイヤの設定をしてもらうように働きかけを行ってまいります。

また、新たな国際定期便の開拓に向けまして、底堅い需要が認められる台湾線を中心に、本年度は昨年度を上回る就航を目指し、航空会社や台湾観光協会と連携し、セミナーの開催などを通じて県内の旅行会社に対し、チャーター便の企画商品の造成を働きかけてまいりたいと考えておりますとともに、台湾チャーター便を利用する場合の団体助成やパスポート支援等を新たに実施するなど、さらなる利用促進に努めてまいりたいと考えております。

続きまして、阿蘇くまもと空港の施設整備及び活性化に向けた取り組み等についてということで、資料の67ページをお願いいたします。

まず、現状についてでございます。

阿蘇くまもと空港のポテンシャルを最大限に発揮させるための取り組みの方向性を示す阿蘇くまもと空港地域活性化構想というものを作成し、そうしたことの策定を満たすために、本年5月に、国や周辺市町村をはじめ空港関係者及び経済団体等で構成する阿蘇くまもと空港地域活性化協議会を設置したところでもございます。

また、熊本空港ビルディングにおきまして、昭和46年に建築されたターミナルビルの一部について、耐震性の強化やロビーの拡充を中心としたリニューアルを予定しているとともに、国のはうでターミナルビルの前面道路や空港駐車場の改良など、ターミナル地域全体の改良計画の策定に向けた検討を進めており、その計画がまとまり次第、本年度から事業設計に入る予定としているところでございます。

さらに、阿蘇くまもと空港の愛称化につきまして、これまで阿蘇くまもと空港PR推進協議会などが中心になって取り組んでいるところでございますが、ことしの5月にこの協議会が中心となり、また空港関係者、周辺市町村代表などで構成された委員会で、阿蘇くまもと空港のキャラクター「あそらくん」というものを誕生させたところでございます。

資料の69ページをお願いいたします。

69ページの下段のところに、空港環境整備協会の環境対策事業の交付実績というところでございます。

平成21年度につきまして、県のはうでは空港アクセスの改善調査や、阿蘇くまもと空港の活性化の基本構想の策定調査など、今市町村におきまして高規格の救急車の整備などにつきまして、合計で2,644万8,000円の対策事業実績でございます。

これにつきまして、昨年度、平成20年度と比べまして減額になっておるところでもございます。これにつきまして、平成21年度は、当初、菊池の広域消防本部での消防救急通信システム整備事業4,000万円を加えた6,644万8,000円の内示を受ける予定だったところでございますが、この事業決定がずれ込んだということも影響して、整備協会としまして、本年度の助成対象から見送られたというところでもございます。県としましても、この対策事業の交付実績につきまして、県のはうでも対策事業を検討するとともに、また市町村

とも一体となって、さらに多くの額を次年度以降もらっていくように頑張ってまいりたいと思っております。

続きまして、資料72ページをお願いいたします。

今後の取り組みといたしまして、今後の阿蘇くまもと空港の路線振興に向けた戦略的な取り組み、航空物流の機能の強化、駐車場の利便向上等を含む空港全体の機能性の向上を図るため、阿蘇くまもと空港地域活性化協議会におきまして、夢のある実現可能な構想を練り上げてまいりたいと考えております。

また、熊本空港ビルのリニューアル計画にあわせて、国の方でもターミナル前面道路の改良を行っているところでございますが、これまで県としましてもターミナルの前面道路の混雑緩和の方策や、観光バス及びレンタカーの駐車場の確保など申し入れを行っているところでございますが、その結果、その計画内容に反映される見通しとなっており、今後はその着実な実現が図られるよう働きかけてまいります。

また、空港駐車場の利便性の向上に関しまして、本年4月から7月までの期間に、ソウル線の利用者を対象に半額、1日800円のところを400円に割り引くキャンペーンに取り組んでおります。6月22日の時点で105台の利用があるという状況でございます。

県としましては、今後とも同協会との間で、社会実験的に料金割引に取り組んでいくとともに、こうした取り組みの積み重ねにより、料金値下げに向けた環境整備を進めていくとともに、機械式ゲートの導入等、駐車場管理コストの縮減による料金値下げも働きかけ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。

さらに、阿蘇くまもと空港のキャラクターの利用促進につきまして、県の物産振興協会などとも連携し、「あそらくん」というキャラクターを活用した新たな県産品づくりを推

進し、PRに取り組んで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。

○能登政策調整審議員 地域政策課でございます。

先ほど、トップ会議の資料が載っておりました。(別添) 資料2を、(別添) 資料のほうをお願いします。(別添) 資料の資料2でございます。

先ほど来、交通対策総室長の説明でもございました阿蘇くまもと空港地域活性化構想(仮称)でございますが、その検討について御説明させていただきます。

去る5月29日に、阿蘇くまもと空港地域活性化構想を策定するための、阿蘇くまもと空港地域活性化協議会を開催いたしました。

構想では、阿蘇くまもと空港を単なる飛行機の発着場である交通結節点にとどまらず、本県の地域活力の生まれる拠点としまして、そのポテンシャルを最大限に発揮させるような、地域の活性化の取り組みの方向性を示していくたいと考えてございます。

協議会の委員には、今後の検討を進めていくために必要な国の関係機関、周辺市町村、経済団体等の代表の方々に御就任いただいたおります。

5月29日の第1回協議会では、協議会の設立について御了承いただき、役員の選出を行っております。

また、下の表に記載しております空港地域の活性化、空港の機能向上、交通アクセスの充実の3つの分野ごとに部会を設置しまして、それぞれ実務担当者レベルでの検討を進めることとなりました。

今後、鋭意検討を進めまして、11月ごろには中間素案として取りまとめ、それをもとにさらに検討を進めまして、来年2月ごろには最終的な取りまとめを行っていきたいと考えております。

以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○船原都市計画課長 都市計画課でございます。

今の(別添)の資料3をお願いいたします。

阿蘇くまもと空港周辺の民間駐車場対策について説明をさせていただきます。

4行目から記載をしてありますが、「昭和54年の空港内駐車場有料化後、周辺に民間駐車場ができはじめ、屋根が付けられるなど違法な開発となっております。また、近年では、屋外広告物、これは駐車場への案内看板でございますが、多数設置されまして、景観上も憂慮される駐車場があるなど、違法開発の改善とあわせて課題となっております。

のことから、阿蘇くまもと空港周辺の景観向上について検討する本府関係課及び関係地域振興局による、景観形成プロジェクトチームを設置したところでありまして、この中で民間駐車場対策についても取り組むこととしております。

(参考)でございます。空港周辺の駐車場の現状でございます。違法状態の中に2タイプあります。

まず、1つ目が、農業振興地域の整備に関する法律、農地法、都市計画法、それから屋外広告物条例に違反する物件が3件、それと2つ目が、都市計画法、屋外広告物条例違反というのが14件ございます。

以上でございます。

○中村博生委員長 それでは、執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入りたいと思います。

何かありませんか。

○小杉直委員 2つほどちょっとお尋ねしますが、27ページ、平成19年も南九州3県合同の修学旅行セールスを実施とか、20年度も南

九州3県合同修学旅行セールス実施、これが1つです。それから、20年度は長崎県と連携して同じようなセールスを実施しておるわけですが、修学旅行というのはリピート性を持つとですね。一般的にはそうないけれども、また行きたいというふうな、行ってみて初めてまた行きたいと。さっき宮尾課長がおっしゃった中で、熊本の認識はもう一步というところが部分的にあるわけですね。

私は観光議員連盟の一員ですが、いろいろ調査データを見てみると、一遍行ってみつと、もう一度行きたいという何というか熊本は評価が高い。そういう意味からも、修学旅行というのは重要性があるわけですが、これに関して21年度はどう取り組もうとしているのか1点。

それから、新型インフルエンザで、さっきちょっと話に出しましたが、キャンセルがこないだ、先般相次いだですね。今やっと落ち着いたかと思う中でまた八代、熊本も発生したわけですが、その辺の影響はどうなのか。

この2点をまずちょっとお尋ねします。

○松岡観光交流国際課長 観光交流国際課でございますけれども、修学旅行の誘致促進につきましては、いろんな団体といいますか、連携した形でのセールスというのは、本年度も引き続き行う予定にいたしております。

新型インフルエンザの影響でございますけれども、確かに修学旅行のキャンセルが入ってまいりました。最初は延期で入ってまいります。その延期させたものが今どんどん回復をいたしているところでございます。

延期解除という形で新たな日程を設定いたして受け入れるということで、急速に回復していくというふうに見ております。

以上でございます。

○小杉直委員 修学旅行については、延期とかキャンセルとかがまた復活しよるというこ

とで、安心してよかわりですたいな。

そうすると、その修学旅行のセールスの強化策、21年度はこの資料ではどこに入れてあるかな。19年度と20年の経過はセールスを打ち出してある。21年度はどこにあるかな。

○松岡観光交流国際課長 教育旅行の誘致につきましては33ページでございます。33ページの③でございます、教育旅行の誘致ということで、首都圏、関西、中部方面で誘致セールスを実施する予定でございます。

○小杉直委員 修学旅行の誘致とかセールスを、教育旅行の誘致の中に含めるとるわけか… …。

○松岡観光交流国際課長 そうでござります。以前は修学旅行という形で申しておりましけれども、今は教育旅行という形で名称が変わっております。

○小杉直委員 一般的には、修学旅行の誘致セールスというのが取りつきやすい名称ですたいな。教育旅行の誘致というと固くなるばつてんが、どうしてそげん変えたつかな。

○松岡観光交流国際課長 これは業界全体といいますか、そういう取り扱いの中で、教育という形で広く、いろんな形態が広がってきたということで、今は統一された形で使われております。

○小杉直委員 では、行政用語的な扱いでなくて、民間も教育旅行というように名称を使っておるということですな。

○松岡観光交流国際課長 はい。

○小杉直委員 わかりました。

ほんなら次の質問。土木部長か松永審議員、

どっちでもよかですばってんが、6ページ。

新幹線に対して本県の財政負担の表が出とります。新幹線の建設については順調に進んでおりますので、その取り組みについては評価、慰労を申し上げたいわけですが、御承知のとおり、今政府のほうで緊急経済対策約15兆出して、しかも今の本議会では過去最高の約800億の補正予算を組んで経済対策を、その中に非常に魂を打ち込んだ展開をしつつあるわけですが、そのねらいはやっぱり地元産業の景気回復、それから経済の浮揚ということですが、この本県の財政負担において、地元の建設産業界、あるいは資料、材料、たくさんの中元産業があつですたいな、そういうことの受注あるいは発注をどういうふうなことをされておるか、その点の経過の説明をちょっとお願ひします。

○松永新幹線都市整備室長 今御質問の新幹線建設事業への地元企業の参入につきましては、これまでにも議会の御協力を得まして何度も鉄道・運輸機構の方にお願い申し上げまして、結果的にはもう既に御承知のように、土木工事はほとんど発注は終わっておりますけれども、結果といたしましては全体的に約20%、これはJVの構成員としての比率も入っておるんですけども、約2割ぐらいの受注があったということになっております。

あと残っております電気工事等につきましてはみんな発注済みでございますけれども、あといわゆる新幹線以外の、例えば新幹線建設に伴って付け替えする道路工事でありますとか、河川の付け替えとか、あとはそれに伴う渇水対策、そのあたりにつきましては、機構が直接発注するのではなくて、地元市町村、具体的には熊本市でありますとか、南関とか玉名とか、市町村が直接発注することによって、地元企業が参入したというふうなことで、地元経済浮揚に資すると考えます。

以上です。

○小杉直委員 その答えに対して2点質問ばってんが、20%程度とおっしゃったでしょう。鉄道・運輸機構が発注するわけですねん、なかなか県が思うようにいかぬと思いますが、その20%のうち元請、下請、孫請といろいろ種類のあつですたいな、その内容はどういうふうになっておるかが1点。

もう1点は、政府も熊本県もこれだけ今年度は緊急経済対策を打ち出した、残りのあと2年余の新幹線事業に対して、県はどのようにそれは取り入れていくように、しっかりと働きかけていく方針なのをどうか。

この2点。

○松永新幹線都市整備室長 1点目の、発注の2割は元請か下請かという話になると、手元にございません。基本的には下請の構成員が多いかと思います。ただ、先ほど言いましたように、機構が発注する以外にも関連工事については、当然市町村が発注されていますので、すべて地元へという形だと思います。

それと、2点目の今後の動向につきましては、あと残りわずかですけれども建築工事・電気工事につきましても、今後とも鉄道・運輸機構の方に地元発注について働きかけてまいります。

○小杉直委員 残り2年余りで、大方の主な工事は済んでおるような印象ですけれども、やっぱり資材とか資料とか材料とかたくさんあるわけですが、熊本の地場企業の中には。それをでくるだけ使っていただくような申し入れとか。

それから、今までの20%の中で、元請というのはなかなか難しいでしょう。だから、今後の残りの中で、せっかくこれだけ経済対策を国も県も打ち出してくれるわけですから、下請でやむを得ないところがあつても、強くその比率を、地場企業にしっかり発注していた

だく、地場企業がそれによって効果が出るような、残りの2年間をしっかり頑張っていただきたい。

もちろん、おっしゃるように、市町村が発注する関連事業はまたそれなりで引きつづきやってもらいたいと思いますけれども、そういうことで要望しておきます。よろしくお願ひしておきます。

○渡辺利男委員 今、新幹線の整備費が、補助費が出ましたので私もそのことについてちよつとお尋ねします。

まず、9ページですけれども、平成15年4月価格に比べると、去年で790億円の増加ということで負担を求められているわけですけれども、その中に将来の上昇分、将来の建設物価の上昇分を含むということが、少々違和感を感じるわけです。

今までやってみて、トンネルとか難工事が多かったとか、さらにはこの間の物価が上昇したからということならわかるけれども、22年度末までの建設物価の将来上昇分を含むということは一体どういうことなのか。こういうことがあるのか。何が幾ら上がるとわかつとつですか。わかつとるなら、最初からの計画額に入れておくべきではないかというふうに思います。

それと、次のページですね、今度の補正予算案に関する部分ですが、これも博多ー新八代間で425億組まれてまして、熊本県が152億、県負担額が51億ということで、この変更認可が適正な内容であると確認できた場合は、熊本も負担するんだということをさつきおっしゃいましたけれども、適正な内容であるかどうか何をもって判断されるのかというのと、例えば今みたいに将来の上昇分も含むなんていうとるのをこないだ認めとるわけでしょう、適正な内容であるかどうかというのは何をもって判断するのか。

もう1つは、これを認める場合、9月議会

で補正予算としてこの51億を提案するということですけれども、この場合の財源はどういう財源で検討して出されるつもりなのか、そのところをお伺いいたします。

○松永新幹線都市整備室長 まず、1点目の、9ページの全工事の4月の説明の中で、「建設物価の将来上昇分を含め」という表現でございますけれども、これにつきましてはちょっと過大な表現になっておりまして、実は20年4月時点で鉄道・運輸機構のほうで工事実施計画を策定しておりますが、21年度の後半と22年度、いわゆる開業前までのほとんどわずかな物価上昇分ですけれども、それも含んでいるという話でありまして、この中に書いています将来上昇分といいましても、実際は少のうございます、これが1つ目でございます。

2点目の、10ページの、適正な内容であるかどうかを確認ということですけれども、先ほど説明をいたしましたように、変更認可の元になる工事実施計画というのは、建設主体である鉄道・運輸機構が策定しております。それについて、九州各県というか、福岡、佐賀と連携してその内容、特にどういうふうな内容で増額が必要だったのか、例えば物価上昇についてもしかり、あとは工期的に厳しかったので急速施工したとか、そういう施工方法の技術的な問題とか、そういった問題について、機構から事務レベルで説明を受けているところです。

そういうもので、これはやむを得なかつたなど判断ができた場合というふうなことを、適正なというふうな表現であらわしているところです。

あと、3点目の、補正予算の財源についてでございますけれども、これにつきましても、そこに書いていますように、できる限り本県の財政負担がないような形でということで要望してまいりましたので、補正予算につきま

しても、またその財源、現在のスキームをベースとしながら、財政負担が少ないような財源構成を考えていきたいと考えております。

○渡辺利男委員 1年間の建設物価の将来上昇分、まあ微々たるものですからというふうに言われましたけれども、県が発注する工事でもそういうことを大体アバウトで、将来物価が上がるだろうということを見込んで計画額に入れることはありますか。

○松永新幹線都市整備室長 基本的には余りございませんで、実際のところ、先生御存じのように、今物価はある程度落ち着いておりますけれども、昨年、一昨年は相当鋼材等とか油脂類が高騰いたしました。

結論からいいますと、今機構から伺っている話だと、やっぱりここ過去2~3年、何か資材の高騰がかなり影響が大きかったということで、それに比べますと今後は微々たるものだと。

先生御指摘のように、県とか通常の事業で、将来の物価上昇分まで含めて総事業を算定するというのは、一般的には余りしていない、その時点での価格ということになります。

以上です。

○渡辺利男委員 上がらなかつた場合は返ってくるんでしょうね。あるいは、物価が下がった場合はその分、県負担分は返ってくるということで理解しておっていいんですね。

○岩中伸司委員 関連ですが、今の内容の点検チェックというのは、具体的にどの部署で、何人ぐらいで点検されてきたのかというのを、ちょっとお尋ねします。

○松永新幹線都市整備室長 当室のほうで、担当職員と機構の職員との間で今やりとりをやっているところです。そして技術系の担当

が3名、事務系が3名おります。

○村上寅美委員 9ページだけど、完成は22年度末と言うけど、年度では23年になるんですか。2011年だろう。来年……

○松永新幹線都市整備室長 23年の3月です。

○村上寅美委員 3月で全部首だけん。開業の予定は大体いつごろになつと。

○松永新幹線都市整備室長 ちなみに、新八代までは16年の3月13日……

○村上寅美委員 鹿児島ルートの完成が新八代まででしょう。いつ、3月……

○松永新幹線都市整備室長 最終的には先生御存じのように、JR九州のほうのダイヤ改正とともに決定されるので、我々では何とも言えないですけれども、多分、過去の事例からいいますと、3月半ば前後じゃないかと思います。

○村上寅美委員 わかりました。

今それぞれ的を突いた、財政問題を含んだ施工とかいろんな指摘があったけど、それはそれとして当然、正規にやっておられるというふうに認識したいと思うけど、問題は22年度事業で3月完成でしょう。鹿児島まで新幹線は行くわけですね、もう八代までは行つくるから。だから、そのとき熊本は通過駅になつてしまつですね。僕が一番心配しているのは、連続立交が上がってそれから5年ぐらいかかるですよ、大体28年というのは。上がつてしまつて初めて熊本駅周辺、駅舎も含めて……。

ところが、これは何回も、過去のデータからしても、鹿児島は駅ビルから既に6年も7

年も前完成させて待つておったけど、熊本は通過した後5年ばかり待つとかにやんわけたいね、5~6年。これは今指摘じゃないけど、そのとき鹿児島もそのまま通過していくんだから、熊本はやっぱり5年ぐらいおくれると、駅周辺の整備が。

そのとき、次のステップの考え方というか、要するに熊本駅に、熊本城とか阿蘇とか天草とか人吉球磨、いろんなところがあるけど、熊本においてもらわなくちゃどうすることもできないですね。

だから、その辺が、一遍経済界と県と市とを含んで勉強会をしたとき、例えば駅前の立体の道路問題一つにしても、君はおったかどうか知らぬけど、意見の相違があるわけ。ぜひ市と整合性を十分とつて欲しい。トップ会談では合意するわけだから、でも、なかなか進んでいないでしよう。だから、その辺をひとつ、これは要望でいいです。

それで、今度は、今の0番と、今の熊本駅のあそこが約1万5,000平米ぐらい空き地というか空間ができますね。これをどういうふうに、これは部長に聞きたいけど、これから経済界も含めて、あるいは知事を含めて、我々も含めてどういうふうにそれを利用するかということは、一つの大きなこれはポテンシャルと思うんです。

鹿児島での受け皿は「いらっしゃい」でできとるけど、熊本はこれから工事に入るわけだから、連続立交の。これが完成して初めて駅周辺も完備されるというときに、やっぱり熊本においてもらうということが一番のテーマですから、その辺でやっぱり魅力というか、どういうふうなことを考えているのか。多分、部長だから2案か3案ぐらい持っていると思うけど、その辺をちょっと要望でもいいんだけど……。非常に私は心配しています、通過駅になることを。

そこで、鹿児島は駅舎と駅ビルと総合ではあるけど、スタートは500億と聞いておった

けども、もう800億を超えたと。この前視察してわかるように、そういう説明があつていいから、ただ商業ビルというわけにはいかぬから、熊本の良さを引き出すためにどういうふうに考えておられるのか。当面、駅舎自体でも30億が20億になったわけだから、だから本当に大丈夫かなという気もしますけど、そこなんです。

全線開通した後、5年後でないと仕方がないんだから、28年でないと。その段階で、これからその計画は間に合うわけだから、だからその辺のあなたたちの——あなたも長うおらぬと思うけど、しっかりしたスタンスをちょっとお聞きしたいと思う。

○小宮地域振興部長 では、幾つか御説明させていただきたいと思います。

新幹線開業時から在来線高架化完成時まで、まさに委員御指摘のとおり、新幹線は開業しているんですけども、在来線の立体高架事業はまだ進行中であるという状況になります。我々といたしましても、まさにそこでもっと熊本が直面する難しさ、ある意味でハンディというものをしっかり念頭に置いた上で、その新幹線元年に関しましては先ほど室長のほうからも申しましたけれども、その元年でまさに熊本を素通りしてしまうというようなことを絶対に起こさせないように、それは駅周辺も当然のことながら、まさに駅でおりて熊本の各地域に行っていただく、そういう奥座敷機能と申しますか、奥行きのある、懐の深い熊本の魅力の素材の磨き上げと、それからまさに情報発信も当然でございます。また、各地域の方々総参加のもとで、熊本でしっかりとおりていただいて、仮に九州ほかのところに行くにしても、熊本を経由して行くなり、熊本を経由して帰っていただくということをしっかり、これは本当にしっかりやりたいと思っておりますし、今それに向けて精いっぱいやっているところでございます。

それから、駅周辺に関してでございます。これも御指摘のとおり、在来線の高架化事業を完了するときに、まさに最終型として完成するところでございます。

まず、駅前広場につきましては、これは暫定型と完成型とございますけれども、この委員会でもたびたび御議論をいただいておりますが、我々といたしましても、例えばまさに駅舎、これは安藤さんに今基本設計のほうをお願いしておりますけれども、その魅力がしっかりと生かされるような駅広について、専門家の安藤先生も含めた方々にも、トータル的な視点からアドバイスをいただくような仕組みをつくりました。

さらに、この0番跡地でございます。これは熊本の今の駅前の中では、面積的には相当広い面積もございます。特に、鹿児島の場合は例えばJR九州がやっている、これはアミュプラザという複合ビルというか、商業施設をつくっておりますけれども、鹿児島の場合アミュプラザとともに、では天文館はどうなったんだろうかという声も、実は鹿児島の中では最近上がっているようでございます。

熊本の場合は、やはり街中というか、中心市街地まで人を誘導していくということを、これはお城もございますから、極めて重要な観点だと思っております。

そのような中で、では0番跡地をどのように利用していくかということでございますけれども、これはいろんな御意見、実は経済界も含めていただいているところもございます。例えば、何らかの博物館的な機能を持つようなものを、そういうフロアーもあってもいいのではないか。もしくは交通結節機能という観点から何らかの工夫ができるいか。もちろん、専門店的なものが入ったほうが便利ではないかとのお声をちょうだいする場合もございます。

これは施工主体が基本的にはJRになるもんですから、最終的には彼らにしっかり考え

てもらうことが必要になるんですけれども、その手前の段階でやはり地元といたしまして、これは県だけではなくて、市そして経済界、それから当然この委員会の皆様方の御意見もちょうだいして、具体的ないろんな案をぶつけていきたいと思っております。

まだしばらく、実際の案の確定までは実は時間的な余裕がまだございますけれども、早く目に具体的な議論をJRに対してぶつけて、いい案、ぜひとも熊本が、まさに駅周辺は当然拠点機能を十分に発揮できるようにしていくだけではなくて、熊本地域全体にこの新幹線ができたという効果を及ぼすことができるような、そういう駅前周辺、駅周辺整備にしたいと思っております。

○村上寅美委員 ありがとうございました。それで結構です。

それで、ぜひ平成28年という最後のほうが、最後のほうが大体事業計画がなされているという中で、熊本市の区画整理事業は、この前勉強会したら、3年ぐらい前倒しで完成すると。だから、用地とかの同意が早かったんでしょうね、だから珍しいなと思って。大体、行政がすることは、おくれることがあっても速まることはないんだけど、3年ぐらい前倒しますというふうな話が熊本市から出ましたから、それで28年が25年にせいとは言わぬけど、これ以上おくれることがないように、半年でも1年でも早く上がるよう努めをしてもらいたいということ。

要望で結構ですけど、28年をベースにしながら、では何年度までに——今の熱意は買います、熱意は買いますから、一生懸命やろうという熱意は買うから、やっぱりそこにタイムスケジュールを一応組むべきだというふうに思いますので、これは要望しておきます。

それから、委員長、もう1点。59ページの貨物ですね、これは鹿児島が断トツになつたけど、これはもともと熊本は日本航空でエ

アカーゴを誘致しとったですね。これは完全にゼロになったのか。ちょっとそういうふうにも聞くけど、ゼロになったのか、地元の議員もおられるけど。

それから、時間帯で、旅客のほうにスペースを設けるというふうな報告も若干聞いたけど、大体どうですか。

○高田交通対策総室長 まず、深夜貨物専用便の件についてございます。4年前に日本航空のほうから、深夜貨物便ということで話がありましたけれども、改めて航空会社に確認しましたところ、今の時点におきまして、日本航空の経営環境が悪化する中で、深夜貨物専用便を設けることは難しいというふうな答えをもらっておりまます。そういうことで、今現在その深夜貨物専用便の構想はないという状況でございます。

そこで、私どもといたしましては、深夜貨物専用便という形じゃなくて、夜間の貨物便ということで、貨物を載せられる大型の機材でないと、同じ増便を要求するにしても、阿蘇くまもと空港の物流・人流の機能強化が図れないということがありますので、そこは羽田空港の再拡張にあわせて増便を行っているところもあり、要望しております。全国からも、路線の増便ということを要望しているところもあり厳しい状況ですが、何とか我々としては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。

○村上寅美委員 では、日航のほうは一応白紙に返ったというふうな認識でいいんだね。

○高田交通対策総室長 そのとおりでございます。

○村上寅美委員 それで、恐らく地の利からしたら鹿児島に負けないと思うんです、鹿児島に。だからその辺を、来年の羽田のダイヤ

改正という説明があったから、今からいろいろ要望されていると思うけど、本気でこれをやれば、やっぱり熊本は物流の、特に農林水産等は時間帯によっては相当伸びるはずですから、これは要望しておきます。

以上です。

○岩中伸司委員 5ページですか、高田総室長にお尋ねをしますが、この特別委員会は新幹線や高速交通の関係ですが、それで取り残された在来線の問題で、ここに全線開業後の新幹線との関係で記載をされていますけれども、この在来線に対して、快速列車やそれから普通列車の増発等々の要望を今後進めいくということですけれども、これから先のことだからわからぬとは思いますが、これまでJRとの折衝をされてきた経過でもわかれば、どんな感じで進められていくのかということが1点。

もう1つは、20ページ、これが熊本空港とのアクセスで、シャトルバス等々これまで試運転をした結果、一定のビジネス需要等も含めて確認されたということですので、この利用の状況がどういう展望を持たれたのかということ。

この2点、お尋ねをします。

○高田交通対策総室長 まず、1点目の件でございます。これまで私ども県としまして、JR九州などに対しまして、先生おっしゃいますように、在来線のほうの利便性の確保ということで要望をしてきておるところでございます。

ただ、JRにおきましても、まだ、具体的にダイヤをどう考えるか、在来線の本数、あるいは快速の運行形態どうだとか、そこにつきまして検討をしているというような状況もあり、私どももいろいろ聞いておるところでもありますけど、感触なり具体的なところについてはまだ定かでないというところでござ

ります。そこは引き続き我々としても、しっかりと利便の確保ということは努めてまいりようとして要望していきたいと、働きを行っていきたいと考えているところでございます。

それから、2点目のシャトルバスということについてでございますが、昨年の10月から11月にかけて、東京便を中心にして1日5往復のシャトルバスの試験運行を行いました。その結果としまして、朝の肥後大津駅発阿蘇くまもと空港行き、それから夕方の阿蘇くまもと空港発肥後大津駅、そのダイヤを中心に利用が多く見られたところです。

バスの全体利用状況として、ある便では20人を超えるというような状況も何便か続いたということで、実際にアンケートしましたところ、空港を利用するビジネスマンの方の利用というものが多かったという状況でもございます。

私どもとしましては、こうした昨年度行いました試験運行の結果というものを踏まえ、今後は鉄道とバスと運賃の問題、今現在単に鉄道運賃とバス、シャトルバスは280円で行いましたが、その運賃合わせて、ただ足しただけじゃなくて、割安感があるような運賃設定、あるいは飛行機との接続のいいダイヤの調整と、そういったことを働きかけ、何としても実現させ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。

○岩中伸司委員 説明いただきましたが、在来線の問題については、今おっしゃったようにこれまでJRに対して要望はされているというように思います。今後も大変な課題だと思いますけれども、私は口ぐせのように言っているんですが、新幹線が並行して走るわけですので、快速やそれから普通列車の増便というのは非常に厳しい状況かなというふうな気持ちでいるわけです。

特に、快速をどんどん出したら新幹線に乗る人がいないので意味がないということもある

るので、私はJRは恐らく今の在来線の駅についても、私が住んでいる荒尾駅なんか一番に無人駅になるんじゃないかという心配もあるぐらいに、恐らく新幹線の要員を新たに採用して対応するということにはならないんじやないかと思うので、現在の在来線に関する人員を新幹線へ配置するのかなという、そういう気持ちもするわけです。

であれば、並行在来線は本当に通勤通学の足になっているんですが、これが非常に大変な状況を迎えるということを心配しますので、ここはぜひ、これは要望ですが、積極的に、JRはしたたかですから、しっかり頑張ってもらいたいというふうに思います。

今のは要望で結構ですが、もう1つの質問でシャトルバスの関係です。今、肥後大津駅から時間帯によっては20人ぐらいの乗車があったということと、もう1つは、シャトルバスで熊本駅から空港までというのも検討されてきたんですが、私はどう考えても、本会議での質問でも言ったことがあるんですが、新幹線が開業したら、熊本駅から熊本空港へアクセスを利用するしていくというようなことは全く考えられないんです、一般的な常識からして。35分で福岡まで行くわけですから、そういう現実もきちんと見ながら、シャトルバスの検討というのは、途中から乗って空港まで行く人はあるかもしれませんけれども、そんな簡単にはいかない。

肥後大津から一時はレールを引くとともに検討されたようですが、とんでもない発想だなというふうに私は思うんですが、このシャトルバスについても今20名ほど利用されたということの報告がありました。それは1カ月ぐらいの調査の中で具体化された問題だと思うんですが、これはやっぱり慎重に検討をされていかなければならぬというふうに思いますので、そこら辺も強く要望をしておきたいというふうに思います。返事は要りません。

○中原隆博委員 新幹線元年戦略と銘打った中で、18ページなんですが、その項目の中に、この開催のテーマは『くまもとの「食」と「文化」でおもてなし』ということで、これはどこの県でも、新幹線等を呼び込むためのスローガンは大体こういうことであろうと思うんです。

そのほかという中で、新幹線の開業ということになりますと、これは熊本駅だけではなくて、新玉名駅もあるし、あるいは既存の新八代、それに水俣というような形ですから、新幹線開業とあわせて、どの駅からでも乗りおりができる、しかも目的地に行けるというようなことが重要であると、このように思うんです。

その中で、ここに書いてあるとおり、今熊本エリアとか、各地域エリアが連携し以下云々ということになりますけれども、統一したコンセプトで展開するためには、食や文化に精通した有識者の起用も検討と。

だから、これは食や文化というのは前提条件であるわけですから、それに加えて各観光との結びつきとか、各地域との結びつきとか、そういうものをオールラウンドにすべて取り扱えるような方の人材を選出すべきじゃないかと、このように思っています。

来年からはプレという形で、1年前からプレ事業というのも開催されていくわけですから、私はいつも申し上げるんですが、熊本県全体の姿形を総合的に演出できるような、舞台回しができるような、そういう人材というのをやっぱり確保しておかなければならぬというふうに思っています。

だから、これは行政の視点ということだけではなくて、各旅行会社あたりともタイアップして、熟慮を重ねて、そういう方を、やっぱり皆様方の行政の中にいろいろと英知を結集していただくような、そういう選考も持っていたければと、このように思うんで

す。

先ほどからお話をあっておりますように、例えば熊本駅において目的地に行くとともにさることながら、熊本駅において熊本駅でも見たいというようなことも含んでないと、先ほどからお話をあったように、通過駅になりはしないかという懸念もあるわけです。

例えば、鹿児島の場合だと、イタリアのスペイン階段がモチーフ等になっておるわけでございますので、そういうことも含めた総合的な戦略を、そしてまたKANSAI戦略というふうにうたってありますけれども、では関東・東北はどうするの、北海道はどうするの、加えてアジア戦略はどうするのといったような視点も同時にとらえて、2年後に迫った事業展開を私はすべきじゃないかなというふうに思っております。

そのことに対して、これだれにしようかね。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 今、委員御説のとおり、もう新幹線全線開業まで2年を切りました。そういうことで、残された時間はありません。そこで、新幹線くまもと創りというものを平成17年度から進めてきたんですけども、先ほど申しましたように、もう2年を切ったということで、全体を底上げすることは非常に困難だというふうなことで、特に開業時点に焦点を絞りまして、開業効果が上がるようなものに事業を絞ってやろうということで、新幹線元年戦略をつくったわけです。

まず、熊本を知っていただくということが大事ですので、KANSAI戦略を中心に展開して、熊本の認知度向上を図っていこうということと、当然来た方たちにとっては、熊本ではどういうことが体感できるか、体験できるか、味わうことができるかということが非常に大事ですので、熊本の魅力アップということをやっていこうと思っております。

それと同時に、各地域に多くの魅力がありますので、新幹線各駅から各地域に行ける公共交通アクセスを改善強化していくことによって、この3つの戦略を一体的にやっていくということで、新幹線元年戦略をつくってきました。

特に、新幹線元年事業ですけれども、来た人が楽しめるもの、体感してもらえるもの、そしてまたリピーターとして来てもらうためにどういうことをやっていくかということを、民間の方たちをメンバーとした新幹線元年委員会で議論をしてきました結果、先ほど説明しましたような基本計画案をつくりました。

そこで、今後は各地域、熊本エリアがばらばらではダメです。そこで、一体的に『くまもとの「食」と「文化」でおもてなし』という統一的なコンセプト、テーマの中で、一体的にやっていくためには、委員御指摘のように、総合的なアドバイザーが必要だというふうに我々も認識しておりますし、元年委員会の中でもそういう議論がありました。

そういうことで、できれば熊本のことをよく知っていらっしゃるという意味においては県出身者、文化についてもよく精通されているような、著名な方を今検討しているところでございまして、そういう方を中心に県全体として熊本の魅力をアピールできるような、新幹線元年事業となるよう、具体的に事業シナリオをつくっていきたいと考えているところでございます。

以上です。

○中原隆博委員 庁内において、いつも申し上げますように、この新幹線を宝と思えるような、そういった人材の発掘をお願いしたいということと同時に、KANSAI戦略はもとよりございますけど、対日本戦略、そしてまた福岡もアジア戦略をねらっておるわけですから、熊本も負けじと。やっぱり私たち

委員も当然のことございますけれども、本気で一緒に取り組んでいかなければならぬと、こういう気持ちを今持っております。

どうぞよろしくお願ひいたします。

○竹口博己委員 時間も経過しているので、手短に幾つかお尋ねします。

何やら、新幹線が来るから観光も交通もばたばた議論が始まったという、そういう姿をかいま見ておるようだ。

さつき別紙資料の3で船原都市計画課長、報告された空港周辺の民間駐車場、プロジェクトチームを立ち上げたということであるんですけれども、観光立県熊本の空の玄関口にしてはいかがなものかという姿をさらし続けること何と30年。結果として県は何もできなかつた。今回プロジェクトチームを設置された。この過去の県政と、今設置した蒲島県政の決定的な違いについて一言。

○船原都市計画課長 今回プロジェクトチームをつくりましたのは、これまで長年未解決だったわけでございますが、今回やればできるという知事の発言があつておりますので、我々もそういうことで頑張りたいということで、プロジェクトチームをつくって解決に向けて活動したいということでございます。

○竹口博己委員 過去も今もまだ未解決のものばかりなんです。それを解決するために立ち上げたということなんですねけれども、何で過去プロジェクトを立ち上げることができなかつたかという執行部の違いを聞きたかった。難しい質問じゃないんです。それは今後の決意に変わついくもんですから。

要するに、せんちやよかという意識で30年経過した、そういうことですか。何か立ち上げようと思ったけどできなかつたということなんですか。何か難しい障害でもあつたんでしょうか。

○船原都市計画課長 プロジェクトチームの立ち上げに、過去において課題があつたというふうには考えておりません。過去にもこの問題解決に向けていろいろチャレンジをしておりますが、途中で腰が砕けたというようなことかと思います。

○竹口博己委員 ありがとうございます。船原課長、ありがとうございました。

要は、新幹線がいよいよ全線開業をして、政令指定都市を目指してというと、もう終わつたらぬといかぬ、一番大事な玄関口の掃き掃除を最後にすると、先ほど村上委員の駅舎の問題もそうなんんですけど、ちょっと今度は決意が違うでしょ。表玄関のプロジェクトチームを取り込む強い姿勢というのは、過去と違うのでは。決意を教えてください。

○船原都市計画課長 委員御指摘のとおり、我々も不退転の決意で頑張るつもりです。

○竹口博己委員 先ほど宮尾課長さんは、さりげなく触れておられた23ページの一番下に、「関西・中国地方在住者の本県に対する認知度（興味・関心）」とありますが、これはどうなんですか、問い合わせをしてという。もっと詳しく、どんな問い合わせだったんですか。

○宮尾くまもとブランド推進課長 くまもとブランド推進課でございます。

これは、「くまもとブランドの認知度調査」と申しまして、首都圏ですとか関西圏の1,650人を対象に、インターネット調査をしたものでございます。

関西圏につきましては、その中から関西・中国地方で700人、ですから数字的には必ずしも多くはないんですけども、700人の抽

出調査をした結果ということでございます。その中で、「九州沖縄の中で興味がわくところ、関心がわくところはどこか」という問い合わせに対して、前回13%から今回21%になったということでございます。ここは重複が可能ですので、例えば沖縄と熊本を選ばれたり、鹿児島と沖縄、熊本を選ばれたりということは可能でございます。それで21%ということでございます。

○竹口博己委員 私もこの問題、昨年の本会議で取り上げさせていただきましたが、ランク、熊本は九州で第何位ですか。

○宮尾くまもとブランド推進課長 九州で前回6位、今回も6位でございます。

○竹口博己委員 同じですね。今回の調査は21年3月調査。本丸御殿が落成をして、目を見張るような観光客の数があった。にもかかわらず、熊本に関心があるかないかという、つまり行ってみたいというので九州各県で第6位、これに関してどういう所感をお持ちか。

○宮尾くまもとブランド推進課長 くまもとブランド推進課でございます。

熊本城は、御存じのように、本丸御殿が復元いたしまして大変な観光客ということで、誘客に結びついているところでございます。

ただし、今回、例えば質問の中に「熊本県観光地評価」という項目があるんですけれども、その中で「熊本城」も、残念ながら今回調査では、大きくふえているというところまでは至っていないようでございます。

調査の時期の問題でもあるとは思うんですけども、本丸御殿効果なり、あるいはスザンヌですとか、知事のトップセールスあたりの効果が出てくるのは、もう少し先かなというふうに思っております。

○竹口博己委員 新幹線の経済効果を上げるために、観光行政で皆さん一生懸命いろんなアイデアを出しながら取り組んでおられるわけですけれども、どんな取り組みにしても、来るのは他県の人たち、海外の人たちであって、熊本に関する関心度が低いと思われる状況で観光客の誘致がふえるとは思いがたいですね。

この数字は宮尾課長がさりげなく報告された、九州全県で8ポイントアップしたけど、行ってみたい県では第6位というのは、県としては重大に受けとめるべき、これを上げるためにには今後どう取り組むか。でないと、トランジットで終わってしまうという危惧の念がありますので、今後の取り組みに大いに期待したいと思います。

何か取り組みがあつたらどうぞ。

○宮尾くまもとブランド推進課長 そこは正直に言って一番悩むところでございます。認知度アップというところでは、やはり2つの点が必要かなと。1つは、こういう地道な取り組みというのは必要だと思います。これでもかこれでもかというぐらいに情報発信というのは必要だと思います。

ただ、もう1つは、新幹線開業まではもう2年を切りましたので、話題性といいますか思い切った施策、例えばスザンヌ効果とか、隣県のテレビドラマの効果とかというのもその一つになるのかもしれませんけれども、その両方の視点からの取り組みが必要だなというふうに思っておりますので、今後とも引き続き地道な面、あるいは話題性という部分について頑張っていきたいと思っております。

○竹口博己委員 ありがとうございました。

もう1つ、松岡課長だったですね、先ほど小杉委員のほうから出た修学旅行の件、何か呼び方も教育旅行というふうに少しづつ移行していっているようですが、この修学旅行

は今まで圧倒的に沖縄が多かったけれども、どうも九州にシフトしてきているようだという調査結果が出ています。大変ありがたいことだけど、悲しいことになぜか鹿児島に集中しかかっている。それは新幹線の最終駅効果といいますか、これじゃないのかなということがいわれています。

そこで、修学旅行を熊本県に誘致するためには、修学旅行は教育旅行といわれるところ、研修といいますか教育というのがコースに必ず入っていますね、入れなきやいかぬというのか入っていますね、学習コースが。どうも篤姫ブームもあるんじゃないかなということもいわれて、鹿児島の人気度がアップしておるんだそうです。

それを熊本駅で落とすわけでしょう。取り組みはそういうことでしょう。鹿児島ばかり行かぬで、ここにおいて、泊まって、何かいっぱいあるぞと。それで、学習教材というのは、それは歴史的史跡だとか文化財などを見れば、それは鹿児島の比じゃない、立派に勝負できる本県ですから。

そこで、一つの取り組みとして、熊本へ熊本へという単独の取り組みを、鹿児島は鹿児島へという、九州各県で引っ張り合いといんではなくして、ちょっと知恵を出して、鹿児島と連携して、熊本で学習をして1泊して、そこでどうぞ篤姫行っていらっしゃいという、これもある。

それは、鹿児島に行く人を熊本で1晩泊めるという闘いにもなるので、鹿児島と一緒にあって推進するというのも一つのアイデアですけれども、そこらについての見解をお聞かせください。

○松岡観光交流国際課長 これまで教育旅行につきましては、隣県との連携というのは当然ございます。これまで一番私どもでルート的に強いのはやっぱり長崎県との連携でございます。

今各地で体験型を含めていろんなメニューをそれぞれされております。そういった中で、お互いにタイアップできるところは連携を深めていくという姿勢で行っていきたいというふうに思っています。

○竹口博己委員 今後というのは、鹿児島等を示唆しておられるんですか、さっき長崎が出てきましたので。

○松岡観光交流国際課長 それにつきましては今申しましたコースの設定、日程の組み方等がございますので、その辺を含めて具体的提案が可能であるならば勉強していきたいということでございます。

○竹口博己委員 どうもいまいち弱いなというのにじみ出た答弁ですね、いまいち弱いなという。積極的に取り組んでいくというが、それは構想をこちらから提案して売り込むとか、可能ならとか何とかと受け身でなくして、この新幹線効果というのと、鹿児島は最終地点であるというのと篤姫、これに打ち勝つためには積極的に打っていかないと、よかつたらどうぞ熊本にもおりてくださいみたいな、コースで時間的余裕がありましたら熊本城でも眺めていただけませんかみたいな答弁に聞こえるんで、そうでなくして、熊本で1日学習すれば大変役に立ちますよというコースを組んで売り込みぬといかぬですたい、来る県に。その姿勢を聞きたい、決意。

○松岡観光交流国際課長 私の考えといたしましては、委員おっしゃるとおり、積極的に連携を図っていくという気持ちでございます。

○竹口博己委員 いいでしょう。

○中村博生委員長 ほかに……。

○渡辺利男委員 最後の最後に、小宮地域振興部長に本音のお話を聞きしたいんですが、熊本に来られたころは全国的な状況は詳しくなったと思いますが、熊本の実態についてはよく御存じなかったかと思うんですが、ここ3年間おられて十分おわかりの上だと思いますので、その上で客観的にどうなのかというお話をちょっと、本音のお話を聞きたいんですが、熊本空港の将来展望についてですけれども。

きょうのこれには、全国地方空港の中でも最も元気な空港の一つだというふうに書いてありますけれども、309万人から9万人減っているけれども、それでも元気な方だということで、将来展望あるんだというふうなニュアンスですけれども、本当にそうだろうかというふうに私はいつも心配しています。

旅客の推移の展望についても、新幹線が2年後に開通すれば、大阪便の68万人の利用客がどうなるのかといったような問題があります。それから、空港アクセスの問題についても、今までいろんなことをやられましたけれども、結局リムジンバスがJRの結節ということぐらいしかできなかつたことからして、余り役に立たぬと思うんです。

それならそうで、空港の駐車場を熊本に移管してもらって、駐車料金を100円、200円にするなど思い切ってすると、車でしか来れぬ空港だからというふうな大胆なことでもしないと、私はアクセスはこれ以上よくならないと思う。新幹線にとられてしまう。

貨物便についても、結局夜間貨物便はあきらめたと言われましたけれども、熊本の経済の将来にとってそれでいいのかどうかと、どういうふうにお考えなのかなど。

それから、今度羽田の空港拡張に伴って、8時から10時の時間帯に大型便をなんとかというふうに思われているみたいですが、この間ずっと便数ふえても、大型機から中型機に

なることに従って、貨物を載せる空間がどんどん小さくなつて、仕方なく業者はよそに持つてしまつてはいるという状況なんです。

今度1便ぐらいふえただけでそういうニーズにこたえられるのかどうか、夜間貨物便は未来永劫熊本には必要ないのかというふうな、そういった全体的に見て熊本空港の将来展望、どういうふうにこの3年間見てお考えになっておるのか、部長にお尋ねします。

○小宮地域振興部長 熊本空港について、まずポテンシャルといいますか、潜在力があることは委員御指摘ございますけれども、過去例えば5年間で九州の中では唯一旅客数、それから貨物の方は——他の空港、例えば貨物を中心によつて空港もございますので、熊本だけではありませんけれども、順調に伸びているのは熊本だけでございます。

これは、観光客の利用者もございますけれども、やはり平日のビジネス、特に東京線、これがぴちっと順調に伸びてきているのが大勢を占めています、その理由といたしまして。すなわち、空港周辺、そのすぐ近くだけでもないんですけども、いわゆる熊本の地におけるビジネス活動、これが順調に決して大幅にぐーんと伸びているわけではありませんけれども、着実にそのそ野が広がつて力を持つてきているところが、やはりこの航空需要のここ数年の順調な右肩上がりで來ていた理由だと思っております。

その観点から考えますと、今後もその潜在力というものは当然続いていけると私は思っております。ただ、実際の数字のほうは御指摘のとおり、新幹線が新大阪までこれは直通運転できます。したがいまして、伊丹線につきましては、これはやはり旅客利用者数としては確実に影響は受けるだろうと思っております。

しかしながら、東京線、それから他の路線、

これも航空会社自体の経営状況にも左右されるところがございますけれども、この熊本の地域にある空港、このポテンシャルは、熊本県のみならず、例えば宮崎県の北部方面、それから大分県の阿蘇に近いほう等々の方々の御利用も既にありますけれども、まさに県境を越えたところでの拠点性は今後とも高まっていきつつあると思っております。

それから、貨物につきましては、非常に残念ながら、まず事業者自体のほうのこれまた経営管理が非常に厳しい中で、彼らとしては白紙といいますか、全くそういうことをさらにもう一回復活して考えられる余裕は全くありませんというのが現状でございます。

他方、我々のほうで、これは経済界の御協力もいただいてアンケートをとったところ、現時点においては最終便、まあおなかに積んでいく貨物コンテナの中で若干やはり積み残しが出ておって、これが福岡のほうに持つていって載せるしかないという状況になっております。この需要量はものすごく莫大な量では実はございませんで、今のダイヤに若干遅い便でコンテナを積める機材であれば、当面は貰える需要量でございます。たかがされどのことろでございます。

したがいまして、この羽田の枠の増便、これ全国で37便でございます。かつ、いろいろ現在特例的に枠を使っているところもあるようでございまして、この37のうち1便を熊本に持ってくるのも、これも相当我々も頑張って勝ち取っていきたいと思っておりますけれども、そこでの時間帯とおなかのスペースを使った貨物をしっかりと確保して、福岡へわざわざガソリンというかディーゼルを使って、CO₂をまき散らしながら行ってかつ飛行機に載せるよりは、近いところで載せたほうがこれは環境的にも当然優しいし、我々としてもそこは頑張っていきたいと思っております。

それらも含めまして、最終的に阿蘇くまも

と空港の将来展望ということでございますけれども、これは全国的に見ても、もちろん各地方空港、特に今県営空港を中心として、地方空港非常に厳しい時代に突入しております。特に、大消費地、もしくは人口規模が多い特に首都圏に、近過ぎるような地域での地方空港というのは、かなり苦労している感がございます。

その点でいいと、九州というのは国内に向けてはある意味距離的に遠いところがありまして、新幹線もできますけれども、まだ地方空港としてのまさに強みというかメリットを生かすポテンシャルはあると思います。

それから、もちろん阿蘇くまもと空港は、まだ国際線はアシアナ便だけでございます。台湾のほうのチャーター便等は、着実にちょっとずつ太いタイプになりつつありますけれども、やはり九州の強みというのは、アジアにこれは距離的に遠過ぎないというところだと思います。

したがいまして、今後の展開、現時点で確たる展開があるわけではありませんけれども、やはりアジア方面の潜在ニーズ、今後ともビジネス関係のものは少しづつでも着実に太いものになっていくと思われますし、そこも視野に入れながら展開を図つていけば、決して阿蘇くまもと空港自体の将来について悲観するものではないと、私自身としては思っている次第でございます。

以上でございます。

○山本秀久委員 1つ要望しておきたいことがあります。

観光の面で熊本は生かせる材料がたくさんあるわけです。歴史的な背景を生かしてみたらどうなの。今どこでも、先ほど竹口先生も言ったけど、鹿児島の問題だってそうです。田原坂の問題とか加藤清正の問題、それに今度ガラシヤ夫人も細川との関係、そういう点は一つの映画化するような感覚を持った、そ

ういう点が一番熊本ならPRになりますか。

今テレビでもやっておるでしょう、武田信玄のやつあたり。ああいう持っているものを生かす、そういう材料を吟味すべきじゃないかと私は思う。そうするのが一番手っ取り早い。そういう映画化した営業には、そういうチャンスをつくればね、今そういう時代だろうと私は思っておりますから、そういう点よく検討してみたらどうですか。

以上です。要望です。

○倉重剛委員 恐らくほとんどの方が実感としておありと思うけども、土曜・日曜、東バイパスあたり通ってみてください、かなりの渋滞ですね。非常におもしろいのは、車のナンバーが、九州以外から、中には東北、関東、関西の車が充満しています。あれ見ると非常に低額な高速道路の利用料金1,000円、効果があると思うんです。

私も先般四国1,000円で行ってきましたけど、しかし高速料金は安かったんだけども、例えば宿泊代とか、観光施設あたりを見る料金だとか、こういうのが大幅に高くなつて、結局1,000円効果は、私の懐にとっては非常に比重が重かったという実感があった。まあ経験されたことがある人はいらっしゃると思う。

実は、最近JR西日本で、距離はどうか知らないけども、2日間で5,000円で周遊できる、そういうシステムがあるそうです。5,000円で乗りっぱなし2日間。これもやっぱり高速道路の低額に対する一つの考え方、対抗だと思うんです。だから、新幹線というのが本当にどれだけ効果があるかということは極めて疑問です。

先ほどから、長い間戦略・戦術、いろんなことを考えていただきました。立派なインフラができ上がっておると私は高く評価します。しますけど、負担がかかるということに

なると、みんな財布のひもはかたくなってしまうわけだ。安いという条件なんです。僕はよく言っておるんだけども、新幹線の料金は高過ぎる。非常に高い。これをもって本当に遠くから熊本に来ていただくかということについては極めて疑問。

これを安くしろというのは、熊本県だけそういうわけにはいかぬだろうから、逆に戦略の中に例えば、ちょっとその前に1つ聞くけども、本丸の入場料幾らか。

○宮尾くまもとブランド推進課長 恐らく、お城の一番上に登って500円だと思います。

○倉重剛委員 本丸入ってでしょう。

○宮尾くまもとブランド推進課長 はい、本丸込みです。

○倉重剛委員 でも、家族で行って、例えば5～6名の家族で行ったときには3,000円か4,000円かかる。これはちょっと——松村先生いないな、先般荒瀬ダムをちょっと見にいってきた。その帰り、せつかくだから球泉洞というか、あそこに行ったら、高過ぎるよ、入場料が。家族を連れていったんだけども、ここで7,000円ぐらい払ったな、1人1,500円ぐらいになる。中に入っていくと階段があるんです。それ以上登らなかつたんで、要するに単価が非常に高いもんですね。

そういうことで、要するに経費というのは非常に大事だと思うんです。だから、なぜ本丸の話を聞いたかというと、やっぱりそういう新幹線の料金がカバーできないという、そこらの方式は決められておるわけでしょうから。ということであれば、いろんなサービスの中に、料金設定を安くするような、そして来やすいような、経済負担ができるだけひとつ緩和できるように考える、そういう戦略・戦術もあってほしいと私は思うんです。だか

ら、そういうのを中に入れ込んでほしいと、こう思うわけだが、いかがでしょうか。

○松岡観光交流国際課長 委員おっしゃるいわゆる入場料を……

○倉重剛委員 入場料じゃなくて、例えばセットになる宿泊料だとか、それから例えどこかに食べにいってもらって食文化を織り込むというわけだから、そこら辺の連携したところに協力を得て、新幹線に乗った方は割引をするとか、そういう経済負担ができるだけ軽くするという戦略・戦術も当然考えるべきだということを言っておるわけだ。

○松岡観光交流国際課長 その辺の旅行商品の部分につきましては、関係機関と協議をいろいろ今させてもらつておるところでございます。

○倉重剛委員 だから、協議されているんだったら、やっぱりここでできるだけひとつオーブンにしていただきて、こういうことも頑張っていますよということをぜひ御披露いただきたい。そうすると、我々はスポーツマンですから、いろんな会合あたり、こういうことのサービスもやるんだということを、それぞれがセールスマンになってやるわけだから、そういう情報も確かに伝えていただきたいなと思うし、また基本的な問題ですから、ぜひ経済負担をいかに軽くして熊本に来ていただくかということを考えていただきたいと、お願いをしておきたいというふうに思います。

ところで、料金についてだけど、例えば熊本から大阪まで大体幾らかかりますか、新幹線の料金は。この前質問したけど出てこなかった。

○高田交通対策総室長 熊本市内と大阪市内

ということで新幹線で行った場合には、正規料金は1万6,740円で、割引使って1万5,100円で行ける状況でございます。

○倉重剛委員 そうすると、家族5人で行つたら10万ぐらいかかる——10万はかかるのか、7～8万はかかるんですね。これが問題なんだよな。だから、来てください、来てくださいといふけれども、しかし経済負担は考えていないわけだね。だから、それだけの魅力のある受け皿というのをつくることも大事だし、それからサービスも大事だろうということをあえて申し上げておきたいと思います。

以上です。

○中村博生委員長 ほかにないようですので、質疑を終了したいと思います。

次に、議題（2）閉会中の継続審査についてお諮りいたします。

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いでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○中村博生委員長 異議なしと認めます。それでは、そのようにいたします。

その他で何かございませんか。

なければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午後0時28分閉会

熊本県議会委員会条例第29条の規定により
ここに署名する

新幹線対策特別委員会委員長