

第 13 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10月2日

開会中

場所 第3委員会室

第13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10月2日(金曜日)

午前10時2分開会

午後0時1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(13人)

委員長 中村博生
副委員長 重村栄
委員 山本秀久
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 吉田忠道
委員 濱田大造
委員 高木健次

欠席委員(2人)

委員 倉重剛
委員 松村昭

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

地域振興部

部長 坂本基
交通対策総室長 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 齊藤浩幸

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2分開会

○中村博生委員長 ただいまから、第13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、坂本地域振興部長から、新任でもございますので、簡単に自己紹介いただいた後、概要説明をお願いしたいと思います。

○坂本地域振興部長 7月17日付で地域振興部長を拝命いたしました坂本基でございます。責任の重さに身の引き締まる思いでございます。中村委員長、重村副委員長を初め委員の皆様方の御指導をいただきながら、この県政の重要課題に対して精力的に一生懸命取り組んでまいりますので、よろしくお願ひいたします。

執行部を代表して、本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

まず、九州新幹線鹿児島ルートに関する件でございます。

前回、御報告いたしました事業費増額につきましては、沿線の福岡県、佐賀県と連携して対応してまいりましたが、その内容が建設物価上昇などやむを得ないものであり、その負担増につきましても軽減措置が図られましたことから、3県とも事業費増額を了承し、国は8月4日付で変更認可を行いました。

○中村博生委員長 部長、座ったままでいいですよ。

○坂本地域振興部長（続） ——失礼します。今後とも地方負担額の軽減措置が図られるよう、3県連携して国に求めていき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、全線開業まで1年半を切る中、新幹線元年戦略の取り組みを官民連携しながら進めております。特に、新幹線元年事業につきましては、本県出身である小山薰堂氏にアドバイザー就任を依頼し、今後同氏と協議を進め、具体的な事業シナリオの策定を進めてまいります。

また、新幹線各駅から県内各地へスマーズに移動できるよう鉄軌道、バス、船舶等、公共交通機関の乗りかえ案内等のアクセス情報を、携帯電話やパソコン等で検索できるシステムを構築することとしておりまして、この

ため8月末、熊本県公共交通総合案内システム運営協議会が設立されました。県としましても当協議会と連携しながら、乗りかえ利便性向上に取り組んでまいります。

また、KANSAI戦略の推進につきましては、広島での路面電車1両をまるごと使ったPRのほか、百貨店、量販店などにおける「くまもとフェア」の開催等により積極的に本県のアピールを行っており、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。

次に、新幹線を活用した観光振興等につきましては、新幹線全線開業に向けて、おもてなし活動を多くの方々に広げるために、助成などを通じて記憶に残る観光地を目指した取り組みを進めております。

また、宣伝部長のスザンヌさんを起用した観光キャンペーンをJR九州と全面タイアップし、来年3月末まで実施することとしており、本県の魅力である食と温泉などを関西以西を中心に広く発信してまいります。

続きまして、高速交通体系に関する件でございます。

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につきましては、引き続き早期完成が図ら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。

次に、航空路線についてでありますが、昨夏からの航空需要の落ち込みは長期化しつつございまして、本年度の阿蘇くまもと空港の旅客数も、8月末時点で対前年度の90%にとどまるなど非常に厳しい状況にありますが、7月23日には、フジドリームエアラインズによる静岡線が就航し、経済界を中心に静岡との交流拡大が期待されるところです。就航に当たりましては、式典等への出席を通じて、議長及び委員長を初め県議会の先生方におかれましても、先頭に立って交流機運の盛り上げを図っていただきまして、大変ありがとうございます。

ございました。

熊本～ソウル線につきましては、8月に知事がアシアナ航空に尹社長を訪ね、路線の安定運航を要請するなど、路線振興に努めております。

また、来年10月に予定されております羽田空港発着枠の拡大をにらみまして、先月、国や関係航空会社のトップに対し、県議会議長及び知事から東京線増便の要望を行っていました。今後も、阿蘇くまもと空港のさらなる拠点性、利便性の向上が図られますよう、しっかり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いたしましたが、詳しくは総室長及び各課長から説明申し上げますので、御審議のほど何とぞよろしくお願ひします。

○中村博生委員長 それでは、議題（1）事業概要説明に入ります。

執行部から順次説明を受けたいと思います。その後質疑を受けたいと思いますので、説明に当たっては、可能な限り簡潔にお願いしたいと思います。

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。

お手元の横長の特別委員会資料に基づきまして説明申し上げます。

なお、今回の資料の説明に際しましては、前回6月の資料からの変更点に下線を引いております。基本的に下線部を中心にして説明をさせていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

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。

手元の資料の1ページ目をお願いいたします。

(1) 計画概要のところでございますが、本年8月4日に事業費増額の変更認可がなされ、総工事費といたしましては約8,920億円、博多～新八代間の工事費となっておるところでございます。

続きまして、3ページ目をお願いいたします。

(2) の建設促進活動のところでございます。

平成20年度の実績といたしまして、——これは21年度でございますけれども、平成21年度の補正予算で事業費1,100億円が盛り込まれ、そのうち線鹿児島ルートに425億円、熊本県分に149億円が配分されたところでございます。

続きまして、資料の4ページ目をお願いいたします。

下段の(2)の平成21年度の予定及び実績ということでございます。

本年8月の平成22年度の国土交通省の概算要求におきましては、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しまして2,600億円が盛り込まれているところでございます。平成23年3月の九州新幹線全線開業に向けて必要額が確保されるよう関係機関と連携し、引き続き積極的に要望を行ってまいりたいと考えております。

続きまして、5ページ目でございます。

中ほどのところに、九州新幹線建設期成会等における要望というところがございます。本年7月16日には、整備新幹線関係の18都道府県の期成同盟会が合同で要望活動を行いましたとともに、また秋におきましても同様の要望活動を行う方向で現在進めているところでございます。

続きまして、資料の6ページ目をお願いいたします。

本県の財政負担についてというところでございます。

上段のところには、博多～新八代間の県の

財政負担と、負担金総額、21年度まで、及び22年度以降ということで時点修正を行っているところでございます。

一番最後の行のところでございますが、今年度の補正予算に係る事業の県負担分につきましては、地域活性化・公共投資臨時交付金の適用により、補正額の約9割に相当する額について交付金の措置がなされているというところでございます。

ひとまず以上でございます。

○松永新幹線都市整備室長 都市計画課新幹線都市整備室の松永です。

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。先ほど説明がありましたように、本年8月4日に事業費増額の変更認可が行われましたので、進捗状況については、変更認可前と変更認可後を比較して書いております。

今回の補正予算を含めた本年度末までの県内における進捗率は、全体事業費が増額となったことから、変更前に比べまして若干下がりまして97%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9月1日現在で、土木工事は99%、軌道工事は80%の完成となっておりまして、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おります。

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、熊本市内的一部を除きすべて完了しております。熊本市内の箇所につきましても、8月6日までにかけたの架設が完了したこと、博多～新八代間の構造物がつながったというところです。

また、熊本駅舎と新玉名駅舎につきましては、現在ホーム部分の屋根や床の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、着実に工事が進捗しているところです。

続きまして、9ページをごらん願います。

2の九州新幹線（博多～新八代）事業費の増額変更認可についてです。

ページ中段の表にありますとおり、今回の変更認可で、総事業費で786億円増額の8,920億円となり、これに伴いまして、本県負担額も76億円増額の1,429億円となっております。

増額の主な内容につきましては下段の表に整理しておりますが、工事期間中における資材等の物価上昇や工事短縮を図るための急速施工方法対応、及び新幹線建設に伴い支障となった道路等のつけかえを、地元協議を行い整備したものとなっています。

なお、今回の増額変更に際しましては、福岡、佐賀両県と連携いたしまして、その対応について協議・調整を行いました。その結果、これらの増額内容及び理由についてはやむを得ない内容であると判断されましたため、さらなるコスト縮減や負担軽減の条件を付した上で、両県とともに受託することにしたところです。

次に、10ページをごらん願います。

3の補正予算についてですが、本年5月に成立しました国の平成21年度補正予算におきまして、九州新幹線鹿児島ルートに425億円配分され、本県には149億円が配分されました。そのうち、県の負担額である50億円につきましては、今回の補正予算に計上しております。

なお、今回の補正予算については、11ページに記載しておりますように、補正額の約9割相当額となる45億円が、地域活性化・公共投資臨時交付金として措置されることにな

り、本県負担額の軽減が図られたところです。

また、中段の表に記載しておりますように、補正予算計上後における来年度以降の本県負担金残額が63億円となりますことから、今後とも今回と同様のような負担軽減措置がなされることを、福岡、佐賀両県と連携して国に対して求めているところです。

以上です。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 九州新幹線を活用した熊本づくりについて御説明申し上げます。

資料の18ページをお願いいたします。

(1) 新幹線くまもと創りプロジェクトの推進でございますが、第8回新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部会議で、前回の委員会で説明しました新幹線元年事業基本計画

(案)が承認されるということと、小山薰堂氏へのアドバイザー就任依頼が決定されました。今現在、同氏のほうと契約に向けて最終調整をしているところでございます。

(2) 新幹線元年戦略の推進の①、戦略1の下から2つ目の黒ポツでございますが、新幹線元年委員会を6月と8月の2回開催をして、各地域で実施する地域元年事業につきまして、各地域推進本部の取り組み状況や実行体制及び今後のスケジュール等について意見交換を行いました。

また、九州新幹線全線開業に対する県民の認知度向上及び機運醸成のため、小学生を対象とした新幹線元年PRポスター図案原画を募集しました。その結果、1,072点、102校からの応募があつたところでございます。

19ページをお願いいたします。

表下の、各地域の特色を生かした地域づくりでございます。

主なものを御紹介いたします。

まず、宇城地域の農産品等を使用したオリジナル手みやげのアイデア募集ですが、9月

10日に審査会が開催されまして、宇城地域のトマトを使用したトマトゼリー、トマトジャムと干しガキ、黒砂糖を使用した宇城の里山ケーキが選定され、本年12月から販売することとされているところです。

また、阿蘇では、阿蘇ご当地グルメとしまして、阿蘇のトマト、米、赤牛を使った「阿蘇ハヤシライス」を、レストラン等35店で販売を行っております。

さらに芦北では、肥薩対決としまして、「みなまたあしきた海老いろ色フェア」VS「出水色とり鶏からあげフェア」が、11月30日まで開催をされております。

20ページをお願いいたします。

③、戦略3の最初のマルでございますけれども、新幹線各駅から阿蘇・天草等への横軸交通アクセスの改善・強化としまして、熊本県公共交通総合案内システム運営協議会で、鉄軌道、バス、船舶など公共交通機関の乗りかえ案内などの情報を携帯電話等で検索できるシステムが構築され、来年4月から本格稼働する予定となっております。

また、定住・移住の促進としまして、東京、大阪等で定住フェアを開催しました。

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関しまして、お手元の資料21ページで説明をさせていただきます。

阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善のまづ1点目といたしまして、現在の空港リムジンバスの改善についてでございます。

平成19年度に、運航時間の短縮効果の把握を目的としまして、3つの新しいルートにつきまして試験運行を行うとともに、昨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、現在でもその機器を搭載した運行をしておるところでございます。

本年度につきましては、現在のリムジンバ

スのルートの高度化や新しいルートの運行につきまして、採算性などの観点も考慮しながら、今後の具体的な取り組み方針について、関係者一同会して協議をして行い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22ページをお願いいたします。

昨年の10月から11月にかけまして、JR肥後大津駅と阿蘇くまもと空港の間を結ぶシャトルバスの試験運行を行いました。現在、本年度中に本格運行を実現させたいと考えております、交通事業者との間で調整を引き続き進めているところでございます。何とか我々としては実現を目指して頑張ってまいりたいと思っております。

こうした空港アクセスの改善策につきまして具体的な検討を進めていくために、先月から行政、交通事業者、経済団体等の関係機関により組織する会議を通しまして、特に空港シャトルバスの本格的な運行の実現について、早期に具体的な方向性を整理していくということで議論をし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 九州新幹線を活用した観光振興等について、まずくまもとブランド推進課から御説明させていただきます。

31ページをお願いいたします。

主な取り組みといたしまして、ページ中段でございますが、9月3日から熊本市の交通センター、上通、下通、新市街の各アーケード内で、スザンヌ宣伝部長と「くまもとロゴ」を活用した一斉PRを実施しております。パネルですとか、通町の電車通り筋にフラッグを掲示して、「ようこそくまもと」ということでアピールさせていただいております。

それから②番目、くまもとブランド塾の部分でございますが、今年度もブランドづくりの人材育成のためのブランド塾を開催いたしました。その成果のパフォーマンスの場として、今度10月末から行われますグランメッセでのくまもと物産フェアにも、コーナーを設けさせていただいております。また、ブランド塾参加者の中からは、大手バイヤーが行う食の商談会に参加するところも出てきております。

③番目、PRイベントの開催でございます。広島において9月中旬、18日からでございますが、約2カ月間、路面電車ジャックといいまして、路面電車を内も外も熊本を全面PRをして、広島の皆様方に熊本を売り込むというPRをいたしております。

32ページをお願いいたします。

各百貨店においても、くまもとフェアを開催しております、5月から9月にかけて、4カ所のデパートでくまもとフェアを開催いたしました。

それから、10月23日からは大阪せんちゅうパルというイベント広場におきまして、農業団体と連携しながら、熊本県の観光と物産展を開催予定でございます。

同じページの一番下段でございますが、大阪との交流もいろんな形で今少しづつ広がってきておりますが、11月30日からは熊本県商工会議所連合会の皆様方が、大阪と京都の各商工会議所を訪問し、意見交換会を行うことになっております。

以上でございます。

○松岡観光交流国際課長 観光交流国際課でございます。ブランド推進課に続きまして、私のほうから観光につきまして説明させていただきます。

説明資料の33ページをお願いいたします。

九州新幹線全線開業準備キャンペーンの実施についてでございます。

まず、県内各地の着地型の観光素材をメーンといたしました情報発信をするために、「くまもとぐるっと夏旅キャンペーン」を、7月18日から9月30日まで実施いたしました。キャンペーンポスター1,000枚、パンフレット10万部の制作・設置を行うとともに、FM福岡やJR岡山駅での「夏たびフェアin岡山」、それから福岡市天神での「夏休み高速道路で行こう！～九州の旅～」等におきまして、キャンペーン情報を広く発信をいたしました。

次に、「くまもと最高ザンス観光キャンペーン」を、JR九州等とのタイアップによりまして、10月1日から来年3月31日まで展開をいたします。今回、キャンペーンキャラクターといたしまして、熊本県の宣伝部長でありますタレントのスザンヌさんを起用いたしております。キャンペーンポスター4,800枚、それからパンフレット35万部、及びスザンヌ宣伝部長等身大POP等の制作・設置や、キャンペーンCMの制作、これは九州管内で1,097本スポットを打ちます。

それから、キャンペーンサイトの構築等を行っております。

ほかにも、博多駅東改札口等への広告やJR特急「有明」車体へのラッピング、それからJR九州提供番組「味わいぶらり旅」での4週連続の熊本特集などを展開するということにいたしております。

それから、このキャンペーンでは、JR西日本ともタイアップをいたしておりまして、熊本キャンペーンポスター及びパンフレットの作成、それからJR西日本車内誌「旅こよみ」、これでは10月号、11月号、12月号において熊本特集をしてもらいます。

それから、京阪神エリア新聞折り込み258万部などを、関西以西をターゲットとした広報を展開いたしております。

次に、季刊誌「くまもと時間（たいむ）」の発行でございます。7月に発行しました夏

号では「くまもとの風景」を特集いたしました。そして、10月発行の秋号では「くまもとの火と灯り」を特集することといたしております。

次に、大阪駅での大形看板掲出でございますが、阿蘇市、天草市それから人吉市と連携いたしまして、「2011年 九州新幹線全線開業 熊本がぐっと身近に」という3連の大形看板を掲出いたします。

次に、37ページをお願いいたします。

首都圏、名古屋、関西地域、福岡の旅行会社に対するプロモーション活動でございます。これは九州観光推進機構と連携をいたしまして、東京、名古屋、大阪、福岡において実施を予定いたしております。

次に、九州他県と連携した観光客誘致活動でございますけれども、前回御説明いたしました南九州3県の旅館・ホテルに宿泊されたお客様に、抽選でビッグプレゼントが当たるという南九州サマービッグプレゼントを行いました。その結果、応募者数が約1万4,000人ということで大変好評をいただきました。

次に、38ページをお願いいたします。

教育旅行の誘致でございますけれども、熊本県教育旅行受入促進協議会において、関西地区誘致セールスの実施、それから長崎県との連携によります合同北陸誘致セールスの実施、それから熊本・宮崎・鹿児島3県合同によります首都圏誘致セールスを実施してまいりました。

次に、FDA就航地紹介プロモーションの実施でございますが、知事のトップセールス及び熊本県の観光情報の発信を実施してまいったところでございます。

次に、39ページをお願いいたします。

五木振興プロジェクトの実施でございますけれども、五木村の観光素材をもとに、これは九州産交ツーリズムとタイアップをいたしまして旅行商品化を図りました。合計8本の販売を行いましたけれども、キャンセル待ち

が出るほどの好評でございました。

次に、歴史回廊くまもとの形成及び観光素材の旅行商品化でございますけれども、くま川鉄道「KUMA 1」「KUMA 2」に乗車し、国指定重要文化財であります青蓮寺、生善寺などをめぐる奥球磨探訪の商品化をいたしたところでございます。

次に、40ページをお願いいたします。

おもてなしの取り組みについてですけれども、本県を訪れる方々に高い満足感を得ていただくため、地域づくり団体や観光関連団体が主体的に実施いたしますおもてなしに対して助成をいたします「ようこそくまもと大作戦～みんなで取り組むおもてなし～」を実施いたしております。第1期の募集では56件の応募があり、うち20件に対しまして助成の決定をいたしたところでございます。現在、第2期の募集をいたしております。

次に、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、韓国に対しましては、韓国・大田のテレビ局番組に知事が出演をいたしまして、熊本のさまざまな魅力を発信いたしました。

香港に対しましては、香港政府関係者等によります熊本視察を実施していただいたところでございます。

中国に対しましては、中国雑誌「チャイナコンシェルジェ」において熊本の観光情報を発信し、また上海におきまして、九州・沖縄観光セミナーで熊本の観光情報を発信いたしたところでございます。

それから、シンガポール、タイに対しましては、シンガポール教育旅行関係者の招待事業の実施、それからシンガポール旅行博への出展、それからタイ旅行社現地招待事業を実施いたしたところでございます。

以上でございます。

○西山道路整備課長 道路整備課でございます。

まず、42ページをお願いします。

この新幹線新駅の周辺整備につきましては、前回の委員会から変更点ございませんので、45ページまでは省略させてもらいます。

それから、46ページをお願いします。

高速交通体系に関する件ということでございますけれども、主な変更点だけを説明いたします。

46ページの最下段の、平成21年7月末現在の供用延長としましては、全国で9,489キロ、そういうことでございます。県内につきましては変更ございません。

それから、49ページをお願いします。

路線別内訳の中で、九州縦貫自動車道の現状のところで、北熊本サービスエリアのスマートインターチェンジの設置につきましては、21年8月3日に、地元議員、地元市町、県で合同勉強会を開催したところでございます。

それから、小川町バスストップのスマートインターチェンジにつきましては、21年6月の30日に、国土交通省から連結許可がおりたところでございます。

それからその下の、九州横断自動車道延岡線でございますけれども、その現状のところでございます。これも先ほどの小川町バスストップと同様に、6月30日に国土交通省から連結許可がおりたところでございます。

それから、55ページをお願いします。

建設促進活動について記載しております。

21年度の主な活動の内容をここに記載しております。延岡線それから西回り自動車道、既に総会あたりは済んでおりますけれども、これから要望活動等を行っていきたいと考えております。

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、お手元の資料57ページ以降で説明をさせていただき

ます。

まず、国内線の振興についてでございます。57ページには国内線の現状について記載しております。

阿蘇くまもと空港では、7月23日に熊本～静岡線が就航したこと、路線数としては現在8路線33便で、過去最多の状況となっておるところでございます。

昨年度の国内線の旅客数は約301万人となつたところでございますが、本年度に入っても経済悪化に伴うビジネス客を中心とした航空事情の落ち込みが続いており、8月末時点の旅客数は前年度の同期の9割にとどまるなど、厳しい状況が続いているところでございます。

こうした航空需要の低迷を受けて、日本航空及び全日空では、昨年8月、本年1月と相次いで路線の休廃止を行って、また本年の7月も行っていると発表したところでございますが、阿蘇くまもと空港の関連におきましては、これは路線数の減少ということではございませんけれども、現在全日空が運航しております熊本～那覇線が本年11月から、スカイネットアジア航空による運航に振りかえられるという状況でございます。

現在、羽田空港の第4滑走路の新設に伴う国内線発着枠の配分をめぐって、国土交通省でスロット懇談会という懇談会を開いて、配分基準を検討しておるところでございます。こうした中で、本年9月に、国交省及び日本航空及び全日空に対しまして、県議会議長、知事、それから県内の経済生産者団体等でつくります阿蘇くまもと空港における東京線増便の実現を目指す期成会の合同で、羽田空港再拡張後の新たな発着枠を熊本～東京線に割り当てるように要請したところでございます。

また、本年7月23日の熊本～静岡線の就航に際しましては、就航当日、阿蘇くまもと空港で就航を記念した式典を開催するととも

に、静岡でトップセールスを行つてまいりました。また、先月4日には、静岡県知事を初め県議会、経済団体等で構成される「ふじのくに交流団」が来熊し、経済産業面を中心とした交流機運の盛り上げを図ったところでございます。

58ページから62ページまでは、阿蘇くまもと空港に関する国内線の利用状況などデータということでございます。説明を省略させていただきます。

続きまして、資料の63ページをお願いいたします。

今後の取り組みについてでございますが、最近の国内線の利用状況に関しまして、日韓旅客数の対前年度比で、東京線が6月の90.2%から97.8%に、大阪線が74.9%から90%へと改善の兆しが見えつつあるものの、今後新型インフルエンザの影響も懸念されているなど、引き続き厳しい状況が続くと予想されるところでもございます。我々としては、今後とも引き続き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。

特に、東京線につきましては、阿蘇くまもと空港の旅客の約3分の2を占めるところでございます。先ほど申し上げました羽田空港の発着枠の拡大につきましては、東京線の利便性の向上を図る絶好の機会ととらえ、増便の実現に向けて今後とも各会社に対する働きかけを継続してまいりたいと思っております。

先月末に国土交通省の方でスロット懇談会による発着枠の配分基準を取りまとめるという予定であったところでございますが、現在それが具体的にまだ開かれておらず、最終的な発着枠の配分基準について、いつまとまるかというめどが立っていないという状況でございます。

また、静岡線につきましては、就航1ヶ月の利用率は48%とやや低調な滑り出しなつ

たところでもございますが、先般フジドリームエアラインズで、利用促進の観点から、本年11月以降に、普通の運賃の現在3万8,800円であるところから3万4,800円に値下げするという発表があり、さらなる利用が期待されるとともに、今後ともフジドリームエアラインズや静岡県と連携しながら、静岡線の認知度を高めるとともに交流促進を働きかけるなど、利用者増も期待できる朝夕2便化を目指して、できる限りの利用拡大に努めてまいりたいと考えております。

また、大阪線につきまして、今後航空会社との間でも勉強会を通して需要予測、認識、課題の共有化を図りながら、さらなる利便性の向上を図る方策について検討をしてまいりたいと考えております。

それで、ここで済みません、資料はございませんけれども、昨今問題になっております日本航空の経営再建に伴う阿蘇くまもと空港への影響ということにつきまして、報告をさせていただきたいと思っております。

一昨日、航空会社の方から正式な連絡をいただいたばかりでございますので、本日の資料に掲載できなかつたところでございます。御容赦いただきたいと思っておるところでございます。

御案内のとおり、日本航空の経営再建をめぐっては、国土交通大臣のもとでタスクフォースが設置され、抜本的な再建策が現在検討されているというところでございます。

これに先立ちまして、航空会社の方で、現在抜本的な路線廃止案を始めとする再建計画を検討しておるところでございまして、その過程の中で、廃止路線の対象で熊本～中部線が含まれているという報道があったところでございましたので、私どもとして航空会社と連絡とて、その真偽や理由、今後の方向などについて確認など進めてきたところでございます。

航空会社からの説明によりますと、報道に

ありました熊本～中部線につきましては、昨年度の実績でも厳しい状況となっており、再建計画の中で廃止の対象路線とせざるを得ないという説明を受けたところでございます。

我々としては、中部線の廃止ということにつきましては、自動車の関連ビジネスを初めとする中部地域の交流にとって、県民の利益を多く損なうということで、廃止を何とか回避できないかということで要請をしていたところでございますが、来年の1月末をもって廃止をするという方針を固め、一昨日県のほうに正式な連絡があったところでございます。

なお、現時点では、今回の経営再建に関して、中部線以外のほかの路線は俎上にのぼっていないということで明言しておるところでございますが、今後の動向においてさらに厳しい再建策が検討されることもあるかもしれませんということもございますし、また今後とも注視してまいりたいと思っております。

一方、昨年11月に、それまで2往復であった熊本～小牧線が1便に減便されたというところであります。我々としては、この熊本～小牧線についての復便をかねてから強く申し入れていたところでございますが、航空会社のほうとしましては、県の要請にこたえるという形で、今月の25日、10月25日から1日2往復に復便するという連絡もあったところでございます。

続きまして、資料の64ページをお願いいたします。

航空物流機能の強化についてでございます。

まず、現状についてでございますが、本年度における航空貨物の取扱量につきましては、昨年度以降の航空貨物需要の減退に伴い、7月末までの取扱量は前年度比で88%にとどまつておるところでございますが、本年4月の対前年度比85.9%の取扱量に比べると

7月は93.6%、徐々に持ち直しつつあるというところでございます。

また、東京線につきましては、最近5年間、16年度の1万9,000トンから昨年度の2万4,000トンへと毎年増加をしているところでもあり、阿蘇くまもと空港の物流機能の強化というのは重要な課題の一つであるというふうに思っておるところでございます。

また、これにつきまして航空会社に対しまして、航空貨物輸送力の強化の観点から、夜間時間帯における機材の大型化を図るように働きかけを行っているところでございます。今後とも物流拠点性をさらに高めるための方向性について、我々として実現できるようには、航空会社に対してコンテナ搭載可能な機材による夜間の時間帯における運航というものを、働きかけてまいりたいと考えておるところでございます。

続きまして、資料の67ページをお願いいたします。

国際線の振興についてであります。

67ページは現状でございます。

まず、熊本～ソウル線についてでございますが、本年度に入ってからも、昨年度以降の韓国経済の悪化などに伴い、外国人、ほとんど韓国人ということでございますけれども、この利用者は前年度の5割程度にとどまり、5月から7月の利用率は全体でも40%台まで急落したところでございますが、阿蘇くまもと空港国際線振興協議会による旅行代理店への韓国ツアー造成支援や、8月の知事の訪韓ツアーなどが呼び水となり、8月以降は再び日本人の利用者が増加に転じつつあるという状況でございます。

8月の28日に、知事のほうからアシアナ航空の社長を訪ね、熊本～ソウル線の安定運航や日本人に利用しやすいダイヤを検討するよう要請し、先方の社長からは、今後も安定運航の維持に努力していくとの回答を得たところでございます。

また、ソウル市の観光公社と阿蘇くまもと空港の国際線振興協議会との間で、熊本～ソウル線を活用した観光交流、教育旅行の促進に関する事業協定を締結するなど、今後の利用促進に厚みを加えたところでございます。

一方、ソウル線以外の他の国際線としてのチャーター便の運航状況ということについてでございます。特に、台湾線につきまして、現在観光協会、チャイナエアラインと共に、県内旅行代理店を対象としたツアーセミナーを開催するなど、チャーター便の利用促進に努めているところでございます。

続きまして、資料の71ページをお願いいたします。

熊本～ソウル線につきまして、国際交流、経済発展の基盤として重要であるという認識のもと、日本人の送客——アウトバウンド対策をさらに推進するとともに、観光部局とも連携し、効果的な韓国人の誘客——インバウンド対策にも努めていきたいと考えておるところでございます。現在も熊本～ソウル線20万人突破記念キャンペーン以下、駐車場料金の割引きキャンペーンなど行ってきたところでもありますとともに、また今後ともソウル観光公社との提携事業をもとにした取り組みというのも進めていきたいと思っております。

早速、本年11月に、ソウル市で開催予定のソウルの世界ランタン祭りなどのイベントにあわせたインセンティブツアー、教育旅行セミナーなどの実施というのも行なっていきたいと考えているところでございます。

また、台湾へのチャーター便ということにつきまして、5月初めの新型インフルエンザの影響や、8月における台湾の台風による大雨の影響ということもあり、8月まではチャーター便の運航実績がゼロという状態でございましたが、9月から県内旅行代理店が主催するチャーター便を2往復に就航し、また10月以降もチャーター便の運航が計画されてい

るところでございます。

今後とも航空会社や観光協会との連携を強化しながら、また本年度から阿蘇くまもと空港国際線振興協議会で制度化された、チャーター便を利用する場合の団体助成などの利用促進対策PRに努めてまいりたいと考えておるところでございます。

資料の73ページをお願いいたします。

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でございます。

現状についてでございますが、一番最後のマルのところで、阿蘇くまもと空港の愛称化につきまして、本年5月に空港のキャラクターを誕生させたところでございますが、こうしたキャラクターを空港関係のイベントで活用しているほか、空港や航空機内での県産品PRにも活用を図るなど、愛称のさらなる普及・定着に努めているところでございます。

最後に、資料の78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、国では経済対策の一環としての空港停止線灯システムというのも、本年度中に前倒しで実施するとともに、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月までの間に、ソウル線利用者を対象に半額に割り引くキャンペーンに取り組んだところでございますが、今後とも空港関係のイベント等にあわせた料金割引というのも進め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。

以上でございます。

○中村博生委員長 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。

何かございませんか。

○村上寅美委員 観光は松岡君、41ページで尋ねたいのは、八面六臂の非常に努力をしていることは多としても、いろんな国内外に売り込みをしているわけでしょう。それで、売

り込みはいいけど、阿蘇・天草を中心にどういう商品を売り込んでいるのか、それはだれも知らぬからわかるわけだ。だから、特に南九州と、それから九州横断というような観光連がりますから、だからいろいろ勉強も含めて、情報を共有しておかないとまずいところがあると思う。

これだけいろんなことを、知事を筆頭に国内外で営業戦略をとっておる中で、バスの路線とか乗り継ぎとかまではうまくいっていないという現状があるということが、これまでのことがあるから、その辺の改善が行われているのか、旅行業者あるいはJRを中心に、そういうのも含めて現状を教えてください。

○松岡観光交流国際課長 私のほうが、県が主にセールスをかけております。まず、基本的に、九州域内につきましては、皆様方はマイカーで来られたり、あるいは鉄道で来られたり自由に動かれますので、まずはきめ細かい情報を発信するというのが九州域内の戦略でございます。

それから、関西それから首都圏、そういうところにつきましては、熊本のメインとなる法人、観光素材というものをまず打ち出します。そして認知度を高める、熊本というのを意識してもらうというのがまず第一でございます。それと、今度は、実際熊本に来ようとしたときに、商品がないとなかなか低価では来れませんので、そういう商品化というものを打ちかけていきます。

その中で今取り組んでおりますのはいろんなパターンがございます。1つは、レンタカーとのリンクによる商品化、それから今委員が言われました公共交通機関を商品化するような形ができないかといったようなことも、今実は検討を進めているところでございます。

○村上寅美委員 おれが言っているのは、そ

ういうハード面というか、そういう乗り継ぎ、いろんな問題をリンクしてやっていますということではなく、例えば熊本城が200万人を突破したということで非常に脚光を浴びたけど、恐らくことしは落ちるだろうと。

どれだけ落ちるかわからないけど、それにしても、熊本城一つで観光しても、観光客というのは、熊本に来たならどういうコースを、どういうふうな商品の組み立てをするかと、その商品の組み立てによって、今言った公私にわたる連絡・連携をしなきゃいけないというようなところの落としている商品というのは、旅行業者というか、その辺とのコンタクトは今とれてどういう商品化ができるおのか、その辺を僕は聞きたいわけだ。

現状でいうのなら無理せぬで。僕はやかましゅういいよっとじゃなかっただけん。

○松岡観光交流国際課長 県外からの部分でいきますと、熊本1泊、あるいは熊本と阿蘇といったような組み合わせが幾つがござりますけども、商品構成の中においては、観光ボランティアガイドを始めとした着地型の素材といったような形での売り込みということを今私どもはやっております、宿泊につながるような売り込みにですね。

○村上寅美委員 もうよかろう。

○山本秀久委員 今までずっと大変皆さん努力していろいろ説明があったけど、その後のフォローはどういうふうな問題点が残っておるか。フォローしてあるのか。

○松岡観光交流国際課長 その辺で商品化したと、その後の反応といったようなものについては、関係のところから意見を聴取するような形で次にいかすようなことにしております。

○山本秀久委員 終わってね、生きるようなことをやっておるか。それとも、これだけずっと見てみると、いろんな角度から宣伝効果いろいろしてあるけど、努力していることはわかるけど、その結果の後のフォローを的確にしておかぬと、ただこれだけやったって意味がわからないと何もならぬわけだ。

だから、そういう点のフォローはちゃんとして、その後の修正をしながら進めているのかということたい。それをやっているのかということを聞いておる。

○松岡観光交流国際課長 要するに広報宣伝、それからエージェントとキャリアとのタイアップ、そういった形での展開をやっておりますけれども、今申しましたような形で、それに対する意見といったようなものについては私どものほうで聴取し、そしてその効果というのもそれぞれキャンペーンで確認をするという形でやっております。

○山本秀久委員 その中で問題点というのが出てきたわけでしょう。問題点は何だったのか、そしてこれだけよかったのは何だったのかがフォローしていればわかるはずだから、そういう説明をしてください。

○松岡観光交流国際課長 多岐にわたっております。いわゆる宿泊施設のハードの整備の問題であるとか、それからおもてなしの問題であるとか、それから商品、素材の利便性をもっと高めたほうがいいとか、そういったのが来ております。

○山本秀久委員 それが改革によるわけ。直してちゃんとできるわけ。

○松岡観光交流国際課長 極力その改善に向けて努めているところでございます。

○中村博生委員長 そのキャンペーンは各地でしとんのはるでしょう。今山本委員の話と一緒にかもしだれんばってん、やっぱり反応的に、感触的にわかる部分があるじゃないですか、そういったところはどがんですか。

○松岡観光交流国際課長 例えば、今回のJR九州との全面タイアップによりますキャンペーンにつきましては強く反応がよくて、一つ反応として出るのが、まずキャンペーンパンフレットとか、タイアップの効果として各全駅に配置、置いてもらうといったことがありますけれども、それはけ方が異常に多いとか、すぐなくなるとか、それから先ほど言いましたテレビスポットも、JR九州とタイアップによって、今回久々に1,000本を超えるスポットを打てるようになりましたけれども、その反応といったようなものにつきましても大変好評であるといったようなのは、キャンペーンの効果としてはすぐまず感じられるところでございます。

○吉田忠道委員 私、質問ですけど、38ページ、教育旅行の件なんですけども、これはやはり小学校、中学校、高校等が一回県を訪れると、大人になってまた行ってみたいと思わせるので、大変重要だと思っているんですけども、この誘致に関しては、教育委員会との連携、あるいは教育委員会を通じての他県との教育委員会との連携、それらも行われておるのかどうかということ。

この誘致の制度というやり方を、具体的に一つだけ説明を受けたいんです。例えば、北陸誘致にはどういうふうなやり方でされたのか、ちょっと具体的に。

○松岡観光交流国際課長 教育旅行の誘致に関しては、熊本県内の組織協議会、受け入れ関係で協議会をつくっております。それから九州7県で合同でもやります。それから

南九州3県、あるいは長崎県との共同といったような形で、共同のセールス関係をやっておりますけれども、教育委員会との部分につきましては、私どもはインバウンドといいますか、他県からの誘致でございますので、セールスにいったときに当然学校関係、それから現地の教育委員会関係のほうに、いろんな形で情報を入手いたします。

それで、その中で、その教育委員会の方針がどういった方針で教育旅行をやっておられるのか、あるいは学校現場のほうで、どういった形でどういった今この数年、どちらの方向にどういった内容を求めているのか、そういうことを入手し、そしてそこに、それに適したような素材といったようなものをセールスしてもらうということでございます。

○吉田忠道委員 誘致ということではわかりますけれども、誘致というのは、受け入れるだけじゃなくてやっぱりこちらからの分も連携しないと、ただ一方的に誘致だけだと、熊本県からどこに行って、行った先からどういうふうに誘致するかというのがやっぱりリンクしないと効果が半減するんじゃないかなと思うんです。そういう面も考慮して今後は対応してもらいたいと思います。

○竹口博己委員 今たまたま教育旅行のことが出ましたのでついでにお尋ねですが、教育旅行というのは昔言いよった修学旅行のことですか。呼び方が変わったわけですか。

○松岡観光交流国際課長 教育旅行は、要するに日本独特のスタイルでございまして、学校全体が一つのところにまとまっていくと。これが最近、そういうスタイルのものだけではなくて幅広く、例えば林間学校であったり、研修であったり、あるいは形が一つの目的によってもっとと少人数で動いたりといったような形で幅広くその辺をとらえ

て、総じて教育旅行と呼ぶような形に今なっているというところでございます。

○竹口博己委員 本件については私も本会議で取り上げましたけれども、さっき意識の変化どうこうというふうなことをちらっとおっしゃったような気がしたんですけども、今まで沖縄指向だったのがどうも変わってきている、しかもどうも鹿児島らしいというのはつかんでおられますか。

○松岡観光交流国際課長 大きな流れとして、沖縄それから北海道といったような形というのがあって、それがまた九州のほうに見直しが一部入っているといったような情報はつかんでおります。

○竹口博己委員 細かい議論はやめますけれども、経済的な負担とかいろんな背景があつて、沖縄ブームというのはどうも去りつつあり、篤姫ブームが相まって、しかも新幹線全線開通だぞということになれば、これは高校生になるんですかね、今は高校生対象の話ですね、修学旅行、中学生も入るんでしょうけれども、篤姫ブームで鹿児島県になってくるんですが、さっきおっしゃったとおり、何といいますか、教育旅行というふうに呼び方も変わったくらいですから、その旅先にしっかりした学習の教材があるかどうかということ。

グループ行動というふうにスタイルが変わってきている。確かにそうらしいんですけども、そうなりますと、全線開通したから鹿児島にさっと素通りしていかれる前に熊本で1泊してもらう、教材は豊富だぞという具体的メニューの提示というのは本当にされているんですか、熊本のほうとしては。

○松岡観光交流国際課長 それは、それぞれの体験型であるとか、それから認識であると

か、体験型については、海のほうであつたり、山のほうであつたり、里山であつたり、都市内であつたり、そういうものは全部資料として用意をして、そしてセールスにいつているということでございます。

○竹口博己委員 わかりました。また細かい詰めは——大事なことですから、機会をえてやりたいと思います。

ちょっと、さっき西山課長だったですかね、特段変更ありませんといってすっとスムーズに素通りしていかれた44ページ、これは地域振興部長にちょっと確認でございますけれども、新熊本合同庁舎、きょう現在で変更はないんでしょうけれども、事業の第1期、A棟21年度完成予定、B棟については第2期、21年度以降着工、これ変更ありませんという県民に対する説明でいいですか。

○坂本地域振興部長 おっしゃられている趣旨は、国における地方分権改革の推進、つまり地方支分部局の見直しということの影響を織り込んだ説明になっていないじゃないかと、こういう御趣旨かと思います。現在、政権交代のもと原口総務大臣から、地方支分部局の原則廃止といういわゆる一行ニュース的に我々聞いています。

こういう中で、知事を挙げまして、我々として、この熊本の合同庁舎というのは熊本県の駅前振興のかぎでもあり、国との約束で進めてきたもので、ぜひともこれは実現したいという要請活動をこれから繰り広げていく局面でございますので、地方においてはまだ21年度以降着工というふうにさせていただいているところでございます。

○竹口博己委員 まあ、わかるけどよくわからぬ。わかるんです、同じなんですね。議会としても同じ立場でよくわかるんですが、原則廃止、既存の合同庁舎原則廃止となれば、

新政権の方針がそういう打ち出しがあっていきますので、既存のものを原則廃止となれば、今つくっているものはいかにむなしいか、可能性が低いかというふうに素朴に県民は受けとめておるんじゃないでしょうか、今つくっているものは。

そうなったとき、原口大臣から具体的に直接言われるまで行け行けどんとどんでつくつておいて、完成直前にやっぱりだめとなる可能性は常識的には大きい。新しいものをつくるんですから、これは新政権から見ればとても、今あるのをなくせという方針だから、そこらは今の部長の話を聞いていると無理もないと思います。パイプがないから情報も入ってこぬという、その大変厳しい状況に今県も市も置かれているのはよくわかる。

よくわかるけど、こういう議論の場で、駅周辺の整備をどうするかを議論するこの特別委員会の場で、茶の間でテレビを見ている県民の人たちと同じコメントだもんね。今は何ともわかりませんて、そういうのが回り回り伝わったきていますがと、こういうコメントであったでしょう。そういう意味でしょう。行政マンの最高責任者としてはちょっとむなしina。何か感想をいいますか。

○坂本地域振興部長 失礼します。原則廃止と言っている部分の中で、私、国での行政経験、あるいはこちらでまさに地方支分部局が果たしている役割を眺めてみましたが、地方支分部局の原則廃止と。この合同庁舎の原則廃止ということでなくて、いわゆる部局機能としての地方支分部局の原則廃止という言葉に、わざわざこの原則という言葉をつけている意味は、これは民主党政権の中でも恐らくそれなりの議論があつて、地方支分部局は今のはまじやいかぬと。

自民党政権下においても既に地方農政局、あるいは地方整備局についてそれは見直すというアレンジは、単純になくすということでは

はないシナリオが検討されていて、そういうふた議論を見ながら民主党の今政権の新しい状況の中で、国と地方の役割分担の見直しの中で、今果たしている機能のうち幾ばくかのものは必要で、それは今とは違う名前の機構、スタイルの機構になったとしても、一定の機能を果たす必要はあるだろうという認識のもとに、原則の2文字を入れているんだろうと思います。

これからまさにどういう機能をどういうスタイルで残していくかという議論が始まるところですから、我々としてはこの原則の2文字の中身をまさに国と詰めていく、こういう局面にあろうと思っているんです。

その上で、ではこのA棟、B棟について今どう考えているのかといったときに、正直に申し上げまして、自民党政権のもとに行われていた議論のもとにおけるあの分権改革案を実施した場合、A棟に大体それなりの行政機能が入って、A棟はフルに使われる部分があるだろう、B棟の部分というのはもしかしたら要らなくなるかもしれない、その意味で20年度以降着工というふうにしていますのは、我々の気持ちは着工ですけれども、22年度、23年度と書けない。

おっしゃられるように、行け行けどんとB棟の着工には具体的には着手できない、こういう状況にあるというところの気持ちが、この具体的な建設設計画の中に入つておるということでございます。決して、お茶の間のテレビを見て、一行ニュース程度のもので、そこで思考停止をしているわけではないという事情はわかつていただきたいと思います。片やで、まさにおっしゃられましたように、県も市も辛い状況にございます。今まで国からの情報収集は、熊本県でも行政経験をされました地方分権改革委員に入っている金澤さん、この方がまさに地方分権会議の議論を集約している立場なものですから、この方を中心に、またさまざまなネットワーク、財

務省、総務省、いろんなネットワークを使って情報収集してきておるんですが、今この地方分権の話というのは、民主党のほうからも一行以上の話が具体的に行政機構においてないものですから、これは毎日毎日我々も働きかけをしてまいりますけれども、指をくわえて見ているつもりはありませんが、今時点で、この場とはいえ申し上げられることがないというのは大変申しわけなく思っておりますが、姿勢だけはわかつていただきたいと思います。

○竹口博己委員 きょうはやめましょうね。言うておることはわかるんですけど、だけでああたの今のコメントには言いたいことが山ほどある。——山ほどある。だけきょうはやめましょう、重大な関心を持っていますので。

ありがとうございました。

○中原隆博委員 新幹線を平成23年の3月ということで、ソフト・ハードの両面から今相対的に相当な積み上げがあって今日に至っているわけでございますけれども、この状況というのは、既に17カ月という形になれば、徐々にこれだけの壮大なプロジェクトというのは、言うなれば秒読み段階に入っているというふうに私自身は考えております。

そんな中で、新幹線元年戦略という形の中で、小山薰堂さんをアドバイザーとして就任要請をしたと、これは7月の8日というふうに記載してあるわけでございますが、既にもう3カ月近くが経過するような状況なんです。これまでの経過とあわせて今後のタイムスケジュール、その辺をお聞かせいただくならばと思います。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 7月8日の日に、新幹線くまもと創りプロジェクト推進本会議のほうで、一応就任依頼をするという

ことで決定を受けました。その後、小山薰堂氏サイドのほうと一度会うというふうなことでいろいろとアポイントをとろうと思っていたんですけども、なかなかやはり世界的に著名な方で、なおかつ今年から大学の教授と、それも学部長というふうなことで大変多忙な方だったので、直接会うことがなかなかできませんでした。しかし、8月だったと思うんですけれども、1回ようやく会うことができまして、具体的にといいますか、正式に新幹線元年事業のアドバイザーの就任依頼をさせていただきました。

このときには、一応事前に1回ぐらい会っていたものですから、だめだというふうなことではなくて、熊本出身でもあり、熊本に対する深い思いもあるというふうなことで、引き受けられるような言葉もありました。

その後、実はメールとか電話で、具体的はどういうふうなアドバイザーとしての役割を期待されているのかとか、どのような形で熊本のほうに来てどういうふうなことをすればいいのかとか、そういうふうなことを8月の下旬以降先月の半ばまでやってきて、何とかこちらのほうでも整理をつけて、小山薰堂氏サイドのほうにまた返しております。

なおかつ、あわせまして、具体的な契約様式、仕様書等についても一応御呈示をしまして、今現在最終調整に入っているというふうなことでございますので、今月の中旬までには、何とか正式に契約にこぎつけたいというふうに考えているところでございます。

○中原隆博委員 総合プロジェクトのこれは一大事業ですね、秒読み段階に入っているということで、今みたいな取り組みではちょっと遅過ぎるんじゃないかなという気持ちがするわけです。天草出身ということも私たちは存じ上げていますが、熊本県もすみずみまで、それは1つ1つ自分の目で確認して、自分も実体験を持った中でいろいろと積み上げてい

かなければ、それは空理空論になる可能性だってあるわけです。

総合コーディネーターという役割をそういう形でお願いした以上は、日々刻々と進んでいく中で、常に情報を供給しながらやっていかなきやだめですよ。そのように思いますけど。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 8月に会ったときも、熊本におけるいろんな情報、例えば熊本市で開催されているようなイベントとか、いろんな事業についてはいろいろと情報提供をしてまいりました。そういうふうなものを踏まえて、考えについて、まだ契約前だったんですけれども、できれば整理をしてほしいというふうなこともあわせてお願いをしてまいりましたので、なおかつ小山氏サイドとしましても、熊本市のほうと連携をしながらアドバイスを受けるということを前提として、ではどういうふうな形で、態勢でやるかというふうなこともあわせて、今同時並行的に考えているところでございます。

○中原隆博委員 実りあるものとするために、実効あるものとするために、連携をとりながら逆算して、どの時期までにどうするべきということを常に念頭に置きながらやってください。部長もよろしくお願ひします。

○濱田大造委員 関連してなんですけれども、熊本駅の再開発でまだ土地が随分残っていると思うんですが、例えば医療施設を集中的に持ってくるとか、研究機関に特化するとか、もうデパートを持ってきてもしようがないと僕は個人的には考えているんですが、そういう議論というのは県ではなされているんでしょうか、何かに特化するという……お聞きしたいんですが。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 まだです。

○濱田大造委員 まだ全然ですか。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 駅前の開発につきましては、合同庁舎というふうなことで、まちづくりの核というふうな形で、県としても非常に重要だというふうなことで、市と過去連携しながら誘致をしてきたという経緯もあったといえども、ぜひ必要だというふうな認識のもと、今いろいろと要望するということも含めて検討をしているところなんです。

あと、ゼロ番線の跡地ですね、これについてどうするかということを、前回の委員会の中でも、村上委員のほうからもお問い合わせがあったところでございます。これについては、今新幹線各駅、全国の各駅なんですけれども、どういうふうなところが今成功しているかとか、あるいは熊本都市圏としての拠点性を高めるためにどういうふうなものがいいのかとか、そういうふうなことを今考えつつありますし、調査をやりながら熊本市とも、あるいは経済界の方たちとも勉強しながら、県としての考えをまとめていきたいというふうに今考えているところでございます。

ただ、ゼロ番線に関しましては、実際に撤去されるのが平成28年度以降というふうなこともありますし、今現在のJRのほうでは設計段階というふうなことではあるんですけども、担当者のレベルなんですけれども、JRの担当のほうと会いまして、いろんな今情報収集をあわせて行っているところでございます。

○村上寅美委員 これからだけどというけど、駅舎の基本設計がまだ発表になっていない。大体できているらしいけど発表になっていない。それから、前回も多分言ったと思うけど、日本のスーパーの設計者あたりを3社も4社も集めて、それぞれがすばらしい人ば

かりだけど、整合性というのを持たなくてはいけないから、そのチームもできたというふうに聞いているけど、今彼が言ったのも、28年ですからと言うけど、この新幹線は49年からずっとやってきているんだよ。10年ぐらいはあつという間にかかる。

そのときから、経済同友会とか会議所がいろんな要望を出しているやつも、県・市との協議の中で要望していることも、回答すらしてきてないというような話もこの前あったんだよ。初めて私も立ち会ったけど、小宮君のとき、あつたんだよ。県・市が一緒に会議したから、21世紀政策研究会と商工会議所とそこで、そしてけんかしようとしよるもん。おれがおらぬなら打ち合うとするかもしれない。

そんなに整合性がしてないから、それで出てきたのがあのエスカレーター問題で、東口からあれということで議論して、これも何回言うたって県もしないとか、結局あれはすることになったんだろう。エレベーターはつけるようになったんだろう。

だから、これは部長に言うけど、やっぱり何を、九経連にしてもJRにしても、聞いてみれば、要望は今何もないですと、熊本県から来てないといふんだ。来てないはずだよ、まだプロジェクトも立ち上げてないから。

だから、それをぜひ部長を中心にやっぱり会議所、それから経済同友会、あるいは商工会議所等々と意見集約したプロジェクトをつくってもらって、熊本駅はどうあるべきかというのが、竹口先生の話にも、それから彼の話にも、私の話にも、今篤姫ということだけど、では熊本はどういう魅力あるところで駅周辺をトータルするのかということの立ち上げを早くしてもらいたいと思うんです。

そして、今言うように、向こうからは何にも言うてきてないが、こっちの要求を、こうあってほしい要望を、やっぱり県下の要望を県は取りまとめをして、そして行政として決定していくべきだから、それを早くや

っていかないと、28年だからまだまだといいよつたって、そんなものはすぐ来るんだよ。お互いメンバーもかわって、いないけど、しかし骨格だけは、きょうできることはきょう決めなきやいかぬ。

今期でできることは何ができるのか、目標を立てて、知事は4年と言っていたらう、夢実現4年と。4年に対して今君たちはスタートしているはずだよ。だから、そのスタートの段階を早くやってほしい。

そして何がいいかて、やっぱり1万5,000平米ぐらいゼロ番線にあくんだから。だから、全部鹿児島に持っていくためには、どういう魅力ある熊本駅周辺、駅前をつくるかという、これはキャナルシティの榎本氏も言っていたけど、核になるやつは1つ絶対に必要だと。デパートということじゃなくて、商業ビルでなくて、複合ビルが核になるやつは絶対必要だと。潮谷さんもそれを言っている、答弁している、19年の3月の代表質問に。しかし、それから一歩も進んどらぬと思う。

その辺を頼むよ。あんたも長くいらないんだから。やっぱりいる間に、おれのいる間に、最初はここだけど、おれは2年間いるから、あるいは3年いるから、ここまでやるんだという構えでスタートをしてもらいたいと思う。それは要望。

もう1点、——もう1点。8ページに、ほとんど100%に近い工事が完了している、新幹線のほうは完了している、この総事業費はどうでもいいけど、県内業者の施工というのはどのくらいあったの。アバウトでいい。

○松永土木部長 私のほうから概略説明します。数字のほうはまた後で報告させますが、基本的には機構なりJRなりに工事を発注するときに、県としてのお願い、地元業者をなるだけ使ってくれ、JVならJV、下請なら下請で使ってくれというお願いは、機会ある

たびに行っております。

そういう方向で取り組んでいただいていると思いますが、ほかの工事に比べたら確かに低いのは低いのかもしれません。ただ、それは県としてできる範囲内のこととは一生懸命やっているところでございます。

○村上寅美委員 それで、これはこれから連続立交に入るわけだね、6.7キロか、6.8キロか。これは本会議で附帯条件がついているんだ。部長、附帯条件までつけてJRのほうに発注しているんだから、やっぱりその辺が、要望はしますじゃだめなんだよ。やっぱり結果を報告して、残念ながら私たちは要望したけど結果はこうでしたと、だからさらに今後はこれを踏まえて、同じ轍を踏まぬようにこうやっていきたいというようなことが欲しいんだよ、執行部から。

関連だけど、観光、39ページ、松岡君、最後たい、子守唄の里、長い歴史と文化に包まれた奥球磨探検か、こういう具体的なことをさっきからおれは聞きたいんだよ。熊本でどういう商品をつくっているのかいと、どういう商品をつくって——これは要望だからいいけど、どういう商品をつくって売り込みをこれだけやっているのかいということと、予算とかは先生方いろいろあろうけど、そういうところを要望しているわけだ。

それがここでは中身の発表がないから、だから多分熊本市内なら熊本城に限られるだろうし、阿蘇に行ったら今度は温泉があって、どういうスキームの商品ができるのか、あるいは天草とはどういう連携をとっているのか、そういう商品を聞きたいわけ。——要望。

部長、そういうところでよろしく。

○濱田大造委員 観光についてちょっとお聞きしたいんですけど、要望も兼ねてなんですが、これ一生懸命つくられたと思いますけれ

ども、費用対効果についてほとんど述べられていませんから、説明受けてもさっぱりわからないというのが感想なんですね。一体どれだけの効果があったのかと。

例えば、そんなら質問なんんですけど、スザンヌさんをよく使われるわけですが、一体今までに幾らぐらい費用がかかっているのか。県として、まあ新聞には費用・効果について試算が過去に出ていたことがあるんですが、県として大体幾らぐらいの宣伝効果があったと認識しているのかお聞きしたいです。

○松岡観光交流国際課長 今回のスザンヌさんの費用につきましては、基本はこれは広報課のほうが、宣伝部長ということでホームページを核にという形で起用をいたしております。

その関連の中で、今回私どもはキャンペーンキャラクターとして活用させていただくという形になっておりますので、スザンヌさん全体の経費というものは若干異なるかと思います、私どもの活用の仕方というものはですね。

今回のスザンヌさんの部分でいきますと、テレビCMの撮影の関係、それとキャンペーンのキャラクターとしてパンフレットとか、そういったところに使わしていただくというところでの、キャンペーン全体からすると一部の費用でそちらのほうを賄う。そうすると、テレビスポットの電波料、放映の部分につきましては、JR九州のほうがそちらのほうは負担するという形で、今回は実施をしているというところでございます。

それで、今回のキャンペーン全体の効果ということにつきましては、このキャンペーンが終わった時点で、総額実績であるとか、それから媒体の効果といったようなものは出していくかというふうに思っております。

○濱田大造委員 わかりました。

○渡辺利男委員 ソウル線についてちょっとお尋ねしたいと思うんですが、来月私どもの議員有志で環境問題で韓国を視察しようと思って、当然阿蘇くまもと空港を利用していきたいということで準備をしておったんですが、韓国3カ所回ってみるのに、どうしても目的を達するためには時間が足りなくて、結局泣く泣く福岡空港から行くように変更せざるを得なかったんです。

というのは、どうしても3日目は早朝に向こうを出発して帰ってこにやいかぬということで、2泊3日で行つても正味1日半しか使えない。これは何年も前から、ここを何とか改善をしてほしいということで言っておりました。今回もこの71ページには「日本人向けのダイヤを設定するよう、引き続き、働きかけを行っていく」ということですが、随分と前からやっているけれどもこれは解決しない。

ソウル線の利用者をふやすにはこれが一番ですよ、はっきりいって。2泊3日だったら熊本、ここは朝たって3日目夕方帰り着くということになると、本当に時間が有効に使えて、せっかくこういうソウル韓国公社あたりと事業提携をしたと書いてありますけれども、旅行会社のメニューだってもっとたくさんつくって売り出すことができると思うんです。今いままだったら、相当数が福岡空港に流れているはずだから、ここにやっぱり全力を注いでいただきたいと思うんですけれども、何がネックなのか。

例えば、数年前に村上先生が委員長だったころですか、アシアナ航空と一緒に陳情にいきましたね、何とか便数をふやしてほしいと。これを改善するためにということで、向こうの社長か専務かが言われるには、宮崎ぐらいい頑張ってもらえばですねということを言われたんです。

どういうことかなと思っていましたら、こ

のやっぱり予算のかけ方が違うなど。70ページにありますけれども、国際線振興協議会にかける予算、宮崎は熊本の倍以上ですよ。これは括弧が県負担額ですけれども、県だけではなくて、これは差し引きすると、民間経済団体が出金もやっぱり倍以上違うということで、やっぱり金のかけ方が違うなと思うんです。

蒲島知事は「稼げる県」ということを言っておられましたけれども、これこそやっぱり「稼げる県」にするための投資だと思うんです。こういうのを、どがん財政難だからといったって削りよったっちゃこれはだめだと思うんです。ほかのものを削ってでもこういうものには金をかけていかないと、金を「稼げる県」にはならないと思うんです。

そういう予算も含めて、何とかこの日本人向けのダイヤが設定できるように、アシアナ航空に働きかけをしていただきたいと思います。どういう状況なのかということ。

もう一つは、宮崎も週3便ですけれども、ここは朝何時発で、3日目は何時に帰つてこれるようなダイヤになっているのか、宮崎のほうは、そこんところをもうちょっとついでに教えてください。

○高田交通対策総室長 まず、ダイヤの件についてということでございます。順番がちょっと前後して申しわけございませんが、宮崎空港のソウル・仁川発のダイヤでございますが、宮崎の場合でいきますと、水曜日と金曜日がソウルの仁川空港10時発で、宮崎の空港に11時40分着でございます。日曜日は、16時発の17時40分着でございます。ちなみに熊本の場合は、木曜日と土曜日が朝9時50分発の11時20分着、月曜日が15時10分発、16時40分着となっておるところでございます。

こうした中で、私どもも8月にアシアナ航空の本社に行って、社長に対して委員と同じ思いのもとで、今申し上げました9時50分発

のダイヤと、これで行くならば仁川空港に2時間弱前に到着しないといけないんだとか、今ソウルの中心部から仁川まで小1時間かかるということでございます。そうすると、ソウル市内に泊まれば朝6時出発とか、そういう状況になるので、我々としては日本人の利用送客、特に日本においても景気の状況が苦しいのであるならば、なお一層日本人の送客ということで持たないといけないという状況からしても、より朝9時50分というダイヤと、ここは何とかしてくれないかということを、知事のほうから社長のほうにも申し上げて、検討してくれということを言ってまいりました。

先方のほうとしては、仮にまたダイヤを変えていくとしても、阿蘇くまもと空港に前の晩に泊まって、例えば次の日の午前中に行くと、そのためにナイトステイをするということのためのまた駐機料というのも、それなりに発生するというような発言も社長のほうからありますとともに、そうした状況の中で利用率というのもまたさらに上げてくれと。

そうした状況であるなら、日本人の利用しやすいようなダイヤということについても検討していきたいということで、どっちが先かというような議論ということになりますけれども、我々としては何とか今のソウル市内で6時に起きてたつというような状況は、日本人の利用からすると改善をしてほしいということは、その実現を目指して今後ともアシアナ本社に対しては強く言っていきたいと思っていますとともに、国際線利用振興対策につきまして、委員おっしゃいますとおり、現地のほかの空港と比べても、予算を見ますと少ないという状況でもございます。

我々としては、何とか利用促進ということをつなげるための事業というのも多く展開していくように、頑張っていきたいというふうに思っているところでございます。

済みません。予算等の確保につきまして

も、何とか前年度、今年度以上にふやしていくような形で、しっかりと増額に努めて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。

○渡辺利男委員 これは宮崎空港も同じということは、やっぱり韓国人向けのダイヤをまず組んであるということでしょうけれども、3便今あるうちのもう1便ぐらい、例えば試験的に半年間でもいいから日本人向けをやってみて、どれくらいのお客がふえるかとか、そういうことでもできるもんでしょうかね。このままでは、いつ日本人向けのダイヤができるか全くまだ読めないわけでしょう。何か駐機料ぐらい、それは相当負けてやっていいじゃないですか。そういう何か見込みは全くないんですか、いつぐらいには解決しそうだとか。

○高田交通対策総室長 正直申し上げまして、現時点でいつからと、例えば来年の春ダイヤとか、あるいはこの冬のダイヤからとかというような具体的な時期ということを、私ども会社のほうから聞くということもあり、申し上げることができない状況でもございます。我々としては、先ほど先生のほうからおっしゃったことも踏まえて、何とかより改善される方向にということで、会社と協議し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。

○濱田大造委員 ちょっと大きな話になるかと思いますけど、国の政策が今大きく変わろうとしていまして、例えば高速道路が土・日1,000円になって半年ぐらいたつですが、まず聞きたいのが、熊本県にとって例えば観光の面とかで考えても、高速道路が1,000円というのは、人の流入、得だったのか損だったのかと。

あと1つは、観光政策というのも随分大き

く変わってくると思うんですが、例えばKANSASI戦略というのはまだ生きていると思うんですが、これは高速道路がこんなに安くなるというのは想定外だったと思うんですが、今後どういうふうになっていくか、どうとらえているのか教えてください。

○松岡観光交流国際課長 高速道路の低額化という部分につきまして観光サイドで申しますと、まず観光施設関係では、明らかに県外ナンバーが相当ふえている、遠方のほうがふえている、それと二輪車も週末かなりふえているということが一つ言えます。

それともう一つ、今度は宿泊の部分でいいますと、県外ナンバーは確かにふえているんですけど、パイは基本的に収容力が限られていますので、その部分で劇的にそのことが効果があったというところまでは、まだ測定ができていないという状況のようござります。

○宮尾ブランド推進室長 ブランド推進課でございます。

KANSASI戦略についてでございますが、基本的にはもちろん九州新幹線の全線開業ということを視野に、私どもは関西以西からお客様をいかに呼び込むかというアピールを一生懸命やっているんですが、もちろんそれは交通手段につきましては、新幹線しか対象にしていないというものではありません言うまでもないことでございますので、引き続きそこは熊本の認知度をアップするための努力をやっていきたいと思っております。

○濱田大造委員 ありがとうございます。

○馬場成志委員 けさもちょっと勉強会をやったんですが、その中で人口減少というのがこれから加速度的に高まっていくというようなことで、まあ日本の中でもどこが生き残つ

てというような、そういう連想をするような勉強会でもあったわけでありますけども、もちろん日本の中というとわかりにくいですから、九州の中でもどこかというようなことでありました。

そんな中で、今議会には熊本市の合併の廃置分合の話も出まして、既に議決されたわけでありますけれども、政令市に向けて前進し始めたということは、大変うれしいニュースではあろうかというふうに思います。

中九州のやっぱり未来を考えたら、横軸というものをしっかりと推進していくというか、完成させなければいかぬわけです。政権交代によっていろいろ公共事業の分野大変心配するところがあります。これについては先ほど合同庁舎の話も、論議もありましたけれども、皆さん方のほうからどうだというような答えは多分期待できないだろうというふうに思いますけれども、思いは一緒だろうというふうに思います。

ですから、そういう意味では、私ども議会もしっかりと動いていきますので、いろんな情報、正確な情報というのが出ないのが今どうにも動きがとれぬという部分で苦労していますけども、正確でないから動かないというような状況はあり得ないと思います。なってしまってからではどうやっても間に合わぬわけでありますから、そういう部分についてはこれからも積極的に働きかけもしていただけて、また議会も動いていきたいと思います。

今の世間の方々が、どういう位置づけかわかりませんが、団体であるとか、そういったところも利害関係者というふうに見て会わない、ましてや官僚とも会わないというような状況も聞いておりますので、とても難しいかというふうに思います。ただ、こちらからはしっかりとその動きを強めていただくことをお願いしております。

とりあえず以上です。

○松永土木部長 せっかくですから、私たちの考え方だけでもちょっとお話をさせていただきますと、政権がかわってまだ不透明な部分がかなりあるんですが、知事からは自主的に、積極的に地域の声を伝えなさいという指示も出ております。待ちの姿勢じゃいけないということも私たち十分認識しております。

国が何も示さないからということではなくて、国が今後方針を決めるに当たって、地域の声をどうやって届けていくかということを、すぐにでもいろんな組織なり協議会なりを通して取り組んでいきたいということで、すぐにでも準備に入ろうかと思っているところでございます。一応そういう方向で進めるこにしております。

○馬場成志委員 答えていただいたので、これからということだったから、そうじゃなくて、今現在いろんな意味で、連絡をとるあたりのことはやっておるだろうというふうに思いますが、その件につきましては、では今現状はどうだということはお答えできますか。

○松永土木部長 実は、私たちの情報収集の仕方としましては、国土交通省を通して、来年度の予算要求なりなんなりがどういう形で進められるかというのを、情報収集をしているところでございますが、その概要自体もまだ国からも情報が入ってきていない。

それはそれとして、私たちの考えられる範囲内で、想定できる範囲内で動こうということでございまして、現段階でこれをこうしていくという具体的なところはございません。まだ試行錯誤なんですが、国土交通省、あるいは国会議員の方々にそういう情報を伝えていいるということを、とりあえずはそれに取り組みたいと思っております。

○馬場成志委員 政治主導ということを盛ん

に言っておられますけれども、それ自体はいいことかもしれません。ただ個人主導とは違うわけです。政治主導だからといって、団体だろうが、地方公共団体だろうが、そういうしたものも利害関係者とかいうような感覚で見て話を聞かないというのは、これは姿勢としてはおかしいわけでありますから、その辺もしっかりと、何遍も何遍も連絡とった中で、会わないとか、聞かないとか、そういった話が連続してあるというふうなことであれば、そういうことも私どもも聞かせていただきやいかぬというふうに思っておりますので、申し添えておきます。

○岩中伸司委員 これは簡単に説明はいたしましたが、新幹線の増額ですね、この増額変更について、県民感覚でいえば、簡単で全線でいえば786億円ということになっているんですが、県負担も76億か、その理由が、当初からの資材費の高騰等ということでの説明で、この資料にも前回というか、知事からの説明もあっているんです。

どうも建設費上昇、物価の上昇等々でこれだけあるというならば、新幹線建設そのものがきちんとした計画のもとに進んでいなかつたのかなと思うんで、ここをもう少しあわかりやすく説明いただければと思うんです。

○松永新幹線都市整備室長 新幹線都市整備室ですけれども、お手元の9ページの資料の下のほうに、先ほど少し説明した「増額要因の主な内容と施工例」というのを書いております。これは主として県内の増嵩の要因を整理したものです。

この中で、ここで6項目ほど整理しているんですけども、実際この中で最も大きい要因は、下から2番目の建設物価上昇ということです。これが大体全体の4割程度、いわゆる総事業費ベースでいきますと、一応県の事業費ベースでいきますと、上の表は248億

になっておりますけれども、大体4割程度ということです。

これは基本的には、前回の認可から今回の変更認可までのベースとなる資材単価が、平成15年をベースとして平成20年度までの物価上昇を算定しますけれども、現実問題といたしまして、結果的には大体平均でいきますと110%、1割ぐらい上がっておりまます。これにつきましては、我々もいろんな国交省が公表しているデータ等とつき合わせまして、それと比べましてもそれほど大きな数字ではないんです。

具体的にいいますと、我々も県民側からいきますと、消費者物価指数はそう上がっておりません。振り返ってお考えいただきたいんですけれども、いわゆる一昨年ぐらいの鋼材の高騰、これは北京オリンピックも絡んでいたんですけども、今は落ち着いていますけれども油脂類、ガソリン、軽油、このあたりが相当高騰します。当然構造物が多うございまして鉄筋等の影響がかなり厳しく、結果的に5年間で1割ぐらい上がってしまったと思います。

それと、ついでにいいますと、その次に大きな要因といたしましては、3番目の地元協議と書いておりますけれども、これは先ほども御説明いたしましたように、新幹線に伴つていろいろ付け替えになった道路とか、そういうもののいわゆる地元対策という表現でいいのかちょっとわかりませんけれども、いわゆる付け替えした道路とか、河川の付け替えとか、そういうものの費用、大体これが全体の増額分2割ぐらい。

3番目に、1番上の急速施工ということで、これはどうしても全線開業を期日どおり間に合わせるというふうなことで、やっぱり工期を短縮するために少し割高な工法を採用せざるを得なかつたといったところでございまして、そういったもろもろをあわせまして最終的に今回の増額になったということで、

これにつきましてはそれぞれの要因ごとに国及び機構から説明を受けまして、我々もチェックをいたしまして、最終的にはいたしかないというふうに判断したところです。

○岩中伸司委員 当初は、県もこれは容認できないということで、一たん立ちどまって、九州の3県そだつたんですね。今説明があったとおり、諸物価の高騰、県民感覚でいえば、本当おっしゃるとおり、そういう10%も上がったかなという感じが、生活費のレベルではあると思うんです。

ただ、ガソリンやいろんな鉄を含めたそういう高騰の中での工事で必要だったということですが、どうも莫大な金額になっているもんで、これだけの金額が増額という形に変更になるというのは、ここもやっぱり納得いかないというのが、正直言って私の心境です。

それはそれで平行線ですが、その後心配するのは、土木関係じゃないかもしれません、新幹線が開業した後、本会議でも並行在来線の問題がいろいろ出てきましたが、この並行在来線は、八代以南は肥薩おれんじ鉄道ということで、県や自治体負担という形での県民の足を守る形になったんですが、八代以北博多まで、まあ県内だけでもいいんですが、これは並行在来線に対して県や自治体が応分の負担をしていくというようなことは、開通後はあり得ないと思うんですが、その辺は何かありますか。

○高田交通対策総室長 委員お尋ねの新八代以北の件についてでございますが、JR九州のほうで運行するということになつております、今も在来会社形態で引き続きやるということで、それで鉄道事業者のほうから県なりに対して、運行するための負担をというようなことには今のところなつていないところでございます。

○岩中伸司委員 それは、当初の予定どおりですね。約束どおり、八代以南は新幹線を走らせるという条件でJRは手を引いているわけですから、今おっしゃったとおり八代以北はJRが運営をするということですが、その中でJRが運営するといったものの、いろんな問題が想定されてくるんです。

例えば、この前本会議でも出ていた玉名の例でいえば、新幹線新玉名駅と在来線の玉名駅は離れているんで新たな駅になるんですが、ここも地元の心配は、両方とも非常に疲弊していくというのが想定されているんです。

それと、在来線の駅のあり方の問題、具体的には玉名駅がどうなっていくのか、現にJRがそのまま直接経営を続けていくのか、もしくは第三者に移管して、民営化じゃないけども無人化を含めたそういう形に進んでいくのか、いろんな問題が発生すると思うんですが、そこまでも自治体や県は、行政は全くかわらなくても在来線の運営はできるという理解の仕方でいいですか。

○高田交通対策総室長 委員御質問の趣旨のとおりであります。

○岩中伸司委員 新幹線ではまだたくさんあるんですが、ちょっと観光面で、先ほどの新幹線の影響が私は熊本空港にもかなり出てきそうな感じがするんです。この資料を見れば、大阪線がこの間ずっと減になっているようすけれども、新幹線開業でやっぱり空港に与える影響というのは非常に大きなものがあると思うんですが、どれくらいを予測されていますか。

○高田交通対策総室長 大阪線というのを例にとってみたときに、現在鉄道と飛行機の利用の割合というのが大体3割対7割ぐらいで、航空のほうが多いというようなデータと

いうことにもなっており、九州新幹線が全線開業になると、それがどれだけ航空で使っていたところが新幹線にシフトするか、3時間20分くらいで大阪まで行けるわけでございますので、そうなると半分ぐらいになるじゃないかとか、あるいはさらにどうなるか、その辺のところがいろいろ、航空会社のほうも実際どれぐらいその影響が出るのかというところも、今分析を行おうとしているというようなことも聞いているところでもございます。

我々としては、こうした状況の中で、航空会社との間でも、引き続き我々としては大阪線の利便性というのはしっかりと確保したいという中で、需要予測などの認識や、あるいは便の共有化というのを図って、どうやっていくべきかということについて、今後とも検討していきたいと考えておるところでございます。

○岩中伸司委員 それは想定はなかなかできないと思うんですが、どちらにも影響が出てくるというのは間違いないと思うんです。空港が落ち込むというのは、これは100%間違いないことですので、これは今後の推移を見ていきたいというふうに思います。

新幹線で一生懸命いろんな活動をされているんですが、ここだけちょっと私は余りこれはいかぬなど、小さいことですが、申しわけないんですが、33ページに、九州新幹線全線開業準備キャンペーンの実施ということで項目が幾つも上がっている中で、「夏休み高速道路で行こう！～九州の旅～」、福岡でこれが行われた。このキャンペーンに情報を発信するというのは、観光全体でとらえれば理解できるんですが、これは九州新幹線全線開業準備キャンペーンの中に入れたら漫画のようなことですから、（笑声）これはちょっと感じました。

○松岡観光交流国際課長 私ども、九州新幹線の活用という部分につきましては、この一つの大きなファクターという形でとらえております。それで、この九州新幹線というのを一つの契機として、熊本の認知度を高めることでございまして、それで究極のねらいは、新幹線の乗客のみをふやすということではなくて、それも一つの大きなファクターとして、そして全体として熊本へお越しいただく方々をふやしていこうと、そういうことでございます。

特に、福岡につきましては、先ほど申しましたように、九州域内につきましては、できるだけきめ細かい特典であるとか情報を発信することで来ていただくということで、大きくなくくりの中でここに入れさせていただいているところでございます。

○岩中伸司委員 今の答弁で、私は観光の面でいけば、おっしゃるとおりにいろんなことで、ただ私が問題にしているのは、この新幹線全線開業のキャンペーンの項目に入れるのはやめぬと、(笑声) これどうなつとのかということですので、これからは高速道路がどうなるかわからぬけん、無料でもなつたらどんどん高速道路を利用して、新幹線を利用せぬで熊本に入ってくるだろうと思うし、いろいろ観光という事業を広げていくという意味では私は大いに賛成をしますけれども、この項目に入れることだけはちょっと考えたほうがいいと思います。

以上です。

○高木健次委員 57ページなんんですけど、一番最後の下のほうに、7月に就航したフジドリームエアラインズですね、通称F D A、この就航がされて、その就航率というのは次のページに、まだ始まったばかりですから何とも言えないんですけど、47%、これが航空会社の採算ベースというのはどの辺になるの

かなと思うときに、非常に先細り感といいますか、まあ何カ月か、数カ月、1年後、何年後にまたしりすぼみで、この就航路線も非常に心配を危惧されるという状況にあると思うんです。

これを見ますと、経済産業改革の一つの目的として就航路線ということの位置づけだろうと思うんですけども、さっきから渡辺委員の質問にも関連するんですけど、ソウル線がむこうに泊まって朝早く帰らにやいかぬという関連からいくと、この時間も熊本から行って静岡から帰ってくるときは、朝は6時か7時ぐらいには起きて帰ってこにやいかぬということで、新幹線の開通にあわせた観光面を考えるならば、この辺の時間帯というのを、週に1回か2回ぐらいの時間差という便をやっぱりつくっていかないと、産業面で、静岡県と熊本県でどれだけの関連企業が、この辺の就航時の旅客というのに関連してくるかわかりませんけども、熊本と静岡の就航に関連する関連企業というのは何社ぐらい、どういう会社があるのか。

それと、今言った1週間に1回程度は、やっぱり時間帯の、向こうを夕方出発してくれる便数というものを考えていかないと、産業面だけでは将来当然しりすぼみになるんじゃないかなと。観光面もあわせたときにやっぱり夕方、目一杯1日あれして夕方向こうをたってこれる便の発着というものを考えていかぬといけないんじゃないかなと思っています。

また、産業界から経済面を含めて、この就航についての評価というものがどれぐらいあるのか、その辺もわかっておったらお伺いしたいと思います。

○高田交通対策総室長 お尋ねの熊本～静岡線についてでございます。確かに就航1カ月の利用率は48%という状況にあります。会社としては何とか6割～6割5分ぐらい確保、

それは採算というものをしっかりと、1年通しての就航としてそれぐらい目指したいというようなことをおっしゃっている中では、利用率48%というのはやや低調というようなところでもございます。

今、この熊本～静岡線ということで、熊本発ということを考えたときに、空港周辺にも例えれば静岡のホンダの企業だと、あるいは半導体の関係企業、あるいはその他機械産業の多くの工場が、静岡に本社のあるような工場が集積しているところでもございます。こうしたビジネス客ということのみならず、委員おっしゃいましたように、個人のレベルにおける交流ということも、一層太くしていくかないといけないというふうにも思っておるところでございます。

そうした中で、ダイヤについてということがございます。このフジドリームエアラインズ、何分今回全く初めて立ち上げたということで、将来的には6機～7機とどんどんふやしていきたいというようなことがあるにしても、今現在2機ということの体制というのもございます。

ただ、我々としては、熊本発の利用というのも一層ふやしていくという観点から、静岡県などとも連携しながら交流をしっかりとていきたいと思うとともに、ダイヤのほうにつきましては、会社のほうに、こういうことが可能なのかどうかということは話をさせていただければと、今の時点で私のほうで、これができる、できないということは申し上げる状況ではございませんし、そのところは御理解いただきたいというふうに思います。

○高木健次委員 今までこの就航というのは便はなかったわけですから、あつたらいいなという考え方からすればこれは問題はないんですけど、経済界、静岡周辺に配置している企業との、それだけではやっぱり物足りないような、非常に寂しいような感じもしますか

ら、観光面、せっかく阿蘇と富士山というその辺の観光スポットから考えての関連がなかったのを考えるならば、ぜひ週に1便ぐらい向こうを遅くたつてくる便あたりの就航を、まだ会社が小さいですから、その辺無理もいえない面もあるかなと思いますけれども、その辺をひとつ考えていただきたいというふうに思っております。

以上です。

○中村博生委員長 新幹線開業まで本当あと1年半です。私はあと半年が勝負であろうと思います。それぞれの部署でそれぞれ頑張っていただいているから、これについては本当に成果が上がるような、今まで以上の取り組みをやっていかなければならないというふうに思っておりますので、いろんな空港の問題もありますけども、ぜひとも委員会とともに頑張っていただければ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。

ほかになれば、これで質疑を終了いたします。

次に、議題（2）閉会中の継続審査についてお諮りいたします。

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。

その他として何かございませんか。

○村上寅美委員 部長、2点。

これまでも議論されておりますけど、肥薩おれんじ鉄道の問題。これは相当地域は努力されているけど、これはやっぱり地域の足ですね。これは全国議長会のときも僕は発言して、そしてこれは熊本県だけの問題じゃないと、新幹線を中心にいいところはJRが取り

上げておるけど、悪いところは地方自治体に丸投げと。これは構造的に何かやらなくちゃいけないと私は思います。だからどういう方法論があるか。

もう1点は天草空港。これも非常に努力されているけど、やっぱりこの2つは、今後どうあるべきかという熊本県の姿勢、こういうあたりがまとまれば12月、要望。

例えば、天草空港なんか、空港ビルと合併したっちゃええじゃないですか。片一方は利益出しているんだから、片一方は一般財源を打ち込まにやいかぬから、だからぜひ検討して、12月あたりに何かいい案があれば、私はそういう考えですけど、執行部としてどういうお考でやられるか。

早急に、これも今みたいに、負の部分でずっと議論していかなんですよ。だから、どこかでやっぱり前向きになるようなことをぜひ検討してください。要望です。

○中村博生委員長 ほかにありませんか。

なければ、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午後零時1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