

第 1 4 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12月11日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第14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12月11日（金曜日）

午前10時8分開議

午前11時56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（14人）

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

欠席委員（1人）

委員 倉重剛

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 斉藤浩幸

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8分開会

○中村博生委員長 ただいまから、第14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名の傍聴の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。

また、10月27日から29日まで委員会視察を実施しましたが、参加いただきました委員、執行部の皆さん方大変お疲れさまでございました。視察の成果を委員会審議に十分生かしてまいりたいと思っておりますので、どうぞ

よろしく願いいたします。

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、あいさつ及び概要説明をお願いいたします。

○坂本地域振興部長 地域振興部長の坂本でございます。

委員会開会に当たりまして、執行部を代表いたしまして、ごあいさつ及び本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

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、10月下旬の管外視察につきましては大変お世話になりました。現地で得られました情報につきましては、今後の事業推進にしっかり役立ててまいります。

それでは、付託案件の概要について御説明申し上げます。

第1に、九州新幹線鹿児島ルートに関する件でございます。

まず、新幹線建設につきまして、去る11月20日に、国土交通省から関係県に対して、平成22年度概算要求の説明が行われ、地方負担額の軽減については今後の課題として認識している旨の説明がありました。今後とも福岡県、佐賀県と連携し、国に対して予算確保や負担軽減を求めてまいります。

また、新合同庁舎の整備につきましては、熊本市と連携して移転先用地を先行取得するなど、積極的に誘致に取り組んでまいりましたが、国の出先機関の見直しが議論されている途上であることから、A棟につきましては内装工事が一時中断、B棟につきましては来年度の概算要求が見送られました。

しかしながら、新合同庁舎は、熊本駅周辺のまちづくりの核となる重要な施設でございます。A棟は新幹線全線開業に間に合うように供用され、B棟の整備も着実に推進されるよう国に対して地域の実情を訴えてまいります。

次に、九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、1年余りと迫った全線開業に向けまして、新幹線元年戦略の取り組みを進めております。このうちKANSAI戦略の推進につきましては、今年度は広島において「きんさいやあ くまもとプロジェクト」として重点的なPR展開を実施するなど、熊本の認知度アップを図っているところでございます。

また、観光振興に関しまして、JR九州と全面タイアップした観光キャンペーンを来年3月末まで実施し、本県の魅力を広く発信してまいります。

第2に、高速交通体系に関する件でございます。

まず、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ます。

次に、航空対策についてでございますが、阿蘇くまもと空港の旅客需要は、夏場において回復基調にございましたが、10月以降再び下落に転じ低迷しております。特に、ソウル線につきましては、韓国人等の外国人利用者が昨年に比べ5割以上も減少し、非常に厳しい状況です。

一方、静岡線につきましては、経済界を中心に新たな交流の動きが本格化しつつあり、11月の利用率は55%まで伸びてまいりました。今後もこうした傾向が定着していくようさらに努力してまいります。

こうした中、来年10月に予定される羽田空港再拡張に伴います新たな発着枠の配分作業が凍結されるなど、国の航空政策をめぐる動きが本県の取り組みに少なからず影響が出てきております。今後とも阿蘇くまもと空港を含めた地方路線の重要性を国に働きかけるとともに、航空会社に対して阿蘇くまもと空港のエアポートセールスを行ってまいります。

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いいたします。

○中村博生委員長 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。

お手元の横長の資料の、新幹線及び高速交通対策特別委員会資料に沿いまして説明させていただきます。

なお、執行部からの説明につきましては、前回の説明内容からの変更点を中心に説明させていただきますと思います。よろしくお願いいたします。

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。

お手元の資料の５ページをお願いいたします。

九州新幹線建設促進に関します平成21年度の九州新幹線建設促進期成会等における要望活動を記載しております。

11月19日には、九州新幹線促進期成会の要望活動として、鹿児島ルートの沿線４県の副知事などが国土交通省、あるいは民主党などに要望を行いました。

また、11月24日には、全国の整備新幹線関係18都道府県の期成同盟会の要望活動といたしまして、関係18都道府県の知事、副知事などによりまして要望活動を行っております。

さらに、今月１日には、並行在来線への財政支援などにつきまして、現在並行在来線が運行されております熊本県、鹿児島県、岩手

県、青森県、長野県に加え、新幹線の整備により運行在来線の運営というのが予想される北陸あるいは北海道の道県など、11道県による合同の要望活動というのを行ってまいりました。

この要望活動を行った内容としまして、国土交通省に要望をまず行いました。国土交通省の大臣政務官の方からは、この並行在来線問題については重要な問題というふうにもとらえており、時間をちょうだいして整備新幹線の状況、それから並行在来線の上を走っております貨物鉄道の輸送、自治体の負担などについて検証していきたいと考えておる、その過程において自治体からも意見を聞かせてもらいたい、そういうコメントを行ってるところでございます。

また、国土交通大臣政務官に行く前に、民主党の幹事長室に要望を行いました。先方からは、この要求についてもっともな要求であるというふうに思っている、また国土交通省関係の要望、さまざま今受けているところでもあるけれども、この要望については優先順位が高いというふうにも思っておるところでもあり、自分たちとしてもどういったことができるか、例えばその制度と、制度論ということからどうあるべきかということについて対応していきたいと、そういうコメントをいただいております。

次に、６ページ目をお願いいたします。

新幹線建設事業の進捗状況につきまして、下線を引いておるところが前回の進捗率からの変更点でございます。

私の方からの説明は以上でございます。

○斉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でございます。

資料の14ページをお願いいたします。

（２）新幹線元年戦略の推進でございますが、戦略１の２つ目及び３つ目の黒ポツでございます。

10月19日に、小山薫堂氏とアドバイザー契約締結をしまして、熊本エリアの元年事業について、小山氏のアドバイスを受けながら、熊本市と企画概要を協議しております。また、開業1年前のプレ事業については、「春のお城まつり」の中で食と文化を一堂に集めたイベントを開催することを、熊本市及び各地域推進本部と協議を進めているところでございます。

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気運醸成のため、小学生を対象としました新幹線元年PRポスター図案原画を募集しました。その結果、105校から1,081点応募がありまして、優秀賞、特別賞及び優良賞を選出し、11月4日に授賞式を行いました。

15ページになりますけれども、これらの作品を活用しましてポスター及びカウントダウンカレンダーを作成しました。ポスターは県内のJR主要駅などに掲示するとともに、カレンダーは、今現在地域政策課及び各地域振興局で無償配布をしているところでございます。

下段のマルでございまして。各地域の特色を生かした地域づくりでございまして。主なものを御紹介いたします。

まず、荒尾玉名地域では、荒玉地域の食・祭り・文化などを四季ごとに紹介したガイドブック「ぐるっと満喫 あらたま日和」を作成するとともに、「荒玉まるごとスタンプラリー」を今月13日まで実施をしております。

上益城地域では、新たな観光コース開発を目的に、モニターツアーを11月に2回実施をしました。募集定員である40名程度が参加しているところでございます。

16ページをお願いいたします。

上から3つ目の黒ボツでございまして。天草では5回目となります天草謹製認定審査が行われまして、「荒波鯛めし」などが認定を得ました。これで16品目が認定を受けたことに

なります。

次に、戦略3でございまして。

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に、システム構築改善部会が設置されまして、来年4月の運用開始を目指し開発がスタートしております。

また、ツーリズム実践化のレベルアップのため、農林漁家レストラン実践者等を対象者としてレベルアップ事業を実施するとともに、公共交通機関を組み合わせたモニターツアーを、県北及び県南で実施をしております。

さらに、定住・移住の促進としまして、大阪で10月に「熊本県の観光と物産展」にあわせて、また11月には福岡市で「食アイランド九州フードフェスティバル」にあわせて、「くまもと定住・交流フェア」を開催しまして、定住、就業・新規就農に関する相談を実施しております。

説明は以上でございまして。

○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。

お手元の資料の18ページをお願いいたします。

JR豊肥本線を活用した空港アクセスの改善に関しまして、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につきまして、現在早期の運行を目指して公共交通事業者、あるいは関係機関との間で協議調整を進めているところでございます。

運賃がどのようになるか、ルートはどうかということについて現在調整をしておるところでもございますが、現時点におきましてまだ具体的な運行時期などについて決定しているわけではございません。現在調整を進めているところでもございます。県といたしまして、引き続き交通事業者と運行開始に向

けた協議というものを行い、新幹線の鹿児島ルートの特設開業時まで、この運行を何とか実現させたいというふうに思っているところでございます。

説明は以上でございます。

○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。

九州新幹線を活用した観光振興等についてでございます。

資料の27ページをお願いいたします。

県ロゴ・キャッチフレーズの活用促進についてでございますが、10月30日から阿蘇くまもと空港で、スザンヌ宣伝部長を活用したPR看板を設置しております。「ようこそ 熊本へ」というところをアピールしております。

28ページをお願いいたします。

PRイベントの開催等についてでございます。

「きんさいやあ くまもとプロジェクト」ということで、広島で2カ月間、観光連盟等と各課が連携いたしまして、観光経済交流特区として集中してPRを行いました。

具体的には、路面電車ジャックということで、電車を1両、内も外もPRに使用したり、マツダスタジアムでPRを行ったり、後ほど詳細ございますが、テレビ局RCCという中国放送、TBS系でございますが、こことタイアップした露出を行いました。

それから、ひろしまフードフェスティバルというお城であるお祭りなんですけれども、そこで出展をいたしまして、すぐ近くなんですが、テレビ局のロビーにくまもとPRのブースを設置いたしましたり、いきなり団子の販売ブースを設置いたしましたりいたしました。

それに先立ちまして、知事のトップセールスも行いまして、テレビの生出演でしたり、広島県知事の表敬訪問、中国新聞の訪問など

を行っていただきました。

この間、2カ月間集中して行いましたので、広島県人会の方々からも、よく熊本を見ているな、見るなというところで評価いただきましたり、お手紙を知事にいただいたりいたしました。

29ページをお願いいたします。

民間における取り組みでございます。10月の7～8日で大阪－熊本交流会における知事のトップセールスを受けまして、大丸の奥田社長、がんこフードサービスの小嶋会長、それから関西電力の藤相談役等が熊本にお越しいただきました。中でも大丸は、「草うし」という大丸ブランドで上質の阿蘇の赤牛を売っていただいておりますし、がんこフードサービスは、関西で大々的に展開しておられ、外食ビジネスの草分け的な会社でございますので、そういうところに熊本を見ていただいたというところでございます。

それから、その次の11月1日から1カ月間、太閤園といいまして藤田観光が経営している大阪のしにせの料亭のようなものなんです。ここで「火の国 熊本の恵み 球磨焼酎フェア」を開催させていただきました。

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。

説明資料の31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取り組みでございます。

下段、下線部に記載しておりますが、女子アナ2人が「くまもと最高ザンス観光キャンペーン」パンフを手に、熊本県内各地をめぐる1時間のテレビ番組を、九州沖縄7県で放送いたします。

32ページをお願いいたします。

JR九州とのタイアップによりまして、大手マスコミ等8社の招待事業を実施いたしました。

それからまた、ＪＲ西日本とのタイアップで、ＪＲ京都線、神戸線、宝塚線等におきまして39編成、273両の社内で熊本観光ＰＲ映像を放映したほか、ＪＲ西日本発行の「旅のアトリエ」35万部で熊本特集を掲載いたしました。そのほかにも、京都駅中央改札口横に、くまもとブースを設置いたしましたところでございます。

それから次、33ページをお願いいたします。

ＲＣＣ中国放送とのタイアップによりまして、テレビスポットＣＭを60本放映したほか、ラジオパーソナリティー世良洋子さんの同行ツアーの催行を行いまして、参加者57名ということでございました。そのほかラジオ生中継等も実施いたしました。このほかＮＨＫラジオ「九州・沖縄 おはよう九州」等でキャンペーン情報を発信しました。今後も関西圏をメインターゲットといたしました広報宣伝を展開してまいります。

次に、35ページをお願いいたします。

国内各地へのプロモーション活動でございますけれども、九州観光推進機構と連携いたしまして、東京、名古屋、大阪、福岡で大手旅行代理店に対して開催されました2010年上期説明会において、本県の観光素材のプレゼンを行いました。

また、福岡のマスコミ、旅行会社等56社、120名を招待いたしまして、本県観光事業者との商談を行う福岡マーケットの開催、また広島においても同様に広島マーケットを開催いたしました。

36ページをお願いいたします。

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が、南九州広域観光ルート連絡協議会において、ＲＳＫ山陽放送とのタイアップにより、「ＲＳＫ夢フェスタ２００９ in CONVE X岡山」へ出展をいたしまして、観光ＰＲ等を行いました。

また、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、「坂本龍馬と勝海舟が通った九州横断の旅」事業を実施いたしました。平成22年１月からのＮＨＫ大河ドラマ「龍馬伝」放映に伴いまして、「坂本龍馬と勝海舟の九州での足跡を辿る」をテーマに、各県ゆかりの温泉、食、史蹟、文化などの見どころを情報発信いたしました。

37ページをお願いいたします。

教育旅行の誘致ですけれども、熊本県、宮崎県、鹿児島県３県合同教育旅行関西地区誘致セールスを、大阪、神戸、姫路で実施しました。

それから、熊本県教育旅行受入促進協議会として、中国地区の広島、福山、岡山、倉敷、高松において誘致セールスを実施いたしました。

次に、ＦＤＡ（フジドリームエアラインズ）就航地紹介プロモーションの実施でございますけれども、静岡新聞や静岡放送など静岡地域のマスコミ12社を本県へ招待し、プレスツアーを実施いたしました。

38ページをお願いいたします。

（４）の五木振興プロジェクトの実施についてでございます。

五木村ツアーの実施状況ですが、九州産交ツーリズムにおいて９本、ＪＴＢ九州３本、それからクラブツーリズム３本、南国交通４本の計19本のツアーを実施いたしまして、753名の集客ができました。参加者のアンケート結果も大変好評でございました。

次に、40ページをお願いいたします。

東アジア地域等外国から熊本に人を招く取り組みについてでございます。

まず、韓国に対しましては、ソウルで開催されました「世界灯り祭り」において観光ブースを出展したほか、アジアナ航空機内誌、これは２月号で掲載予定ですが、その取材招聘等を実施いたしました。

次に、香港・台湾に対しましては、香港の雑誌「Ｕマガジン」及び「ｎｅｅｄｓ」の取

材招聘等を実施いたしました。

次に、中国でございますが、まず10月21日から24日まで開催されました第6回中国—アセアン博覧会において観光ブースの出展を行い、本県の観光についてPRを行いました。

また、10月22日及び23日には、副知事それから県議会訪問団によりまず上海旅行社現地セールスを実施いたしました。

このほか、広東省旅行社招待及び北京TV局の取材招聘などを実施いたしました。

次に、シンガポール・タイでございますが、10月18日から23日まで、シンガポールにおいて現地セールスを実施いたしております。

あとは、欧米につきましては、ドイツ国営TV局の取材招聘を実施いたしております。

以上でございます。

○斉藤新幹線元年戦略推進室長 新幹線元年戦略推進室でございます。

資料の42ページをお願いいたします。

（6）新幹線新駅（熊本・玉名）周辺整備でございます。

1. 計画概要の中段以降でございますが、熊本駅東西入り口の名称をJR九州で決定する際に、県民・市民を初めできるだけ多くの意見を参考としてもらうために、駅出入り口の名称を今現在募集しております。来週月曜日、14日までが募集期間となっております。

45ページをお願いいたします。

新熊本合同庁舎でございます。黒丸の2つ目でございます。新合庁の整備状況等でございますけれども、A棟は、現在本体工事が大空間方式で施工されておりますが、内装工事は、国の出先機関見直しが議論途上にあることから、一時中止されております。

B棟については、現在埋蔵文化財調査が行われております。また、概算要求の状況でございますけれども、8月末の概算要求では、国庫債務負担行為のために要求額0円という

ことで計上されておりましたが、10月15日の概算要求では、A棟と同じ理由で要求が見送られています。

そのような状況を受けて、知事が10月に、新合庁が計画どおり着実に整備されるよう総務大臣と国土交通大臣に、今月には県選出国會議員との意見交換の中で要望をしているところでございます。

説明は以上でございます。

○西山道路整備課長 道路整備課でございます。

高規格幹線道路の整備につきまして、主要な変更点について説明いたします。

50ページをお願いいたします。

九州縦貫自動車道の現状の欄でございますが、縦貫道は既に4車線で県内全線供用しておりますが、現在北熊本サービスエリアにおきましてスマートインターチェンジの設置について検討しております。平成21年10月19日に第2回勉強会を開催したところでございます。

次に、55ページをお願いします。

熊本天草幹線道路等の現状の欄でございますが、天草市志柿町から本渡町間、いわゆる仮称でございますけれども、本渡道路につきましては現在調査区間でございまして、ルート選定等に向けて検討中でございます。この検討に当たって、住民の方々から広く意見を聞くためにPI手法を導入することとしておりまして、平成21年11月9日に第1回委員会を開催したところでございます。

56ページをお願いします。

建設促進活動でございますけれども、九州横断道延岡線につきましては、11月5日に高千穂町で熊本、宮崎両県副知事出席のもとに地方大会を開催いたしまして、11月13日には国土交通大臣等へ要望活動を行っております。

また、南九州西回り自動車道につきまして

は、11月20日に鹿児島県知事、熊本県副知事が出席されまして、両県選出国会議員との懇談会を開催いたしました。

以上でございます。

○高田交通対策総室長 続きまして、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。

お手元の資料59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。

現状といたしまして、平成21年度4月から10月まででございますが、国内線の旅客数につきまして、昨年度の同じ期間と比較しまして約15万6,000人、率にして8.6%減少という状況でございます。昨年夏からの経済悪化に伴うビジネス客を中心とした航空需要の落ち込みは、夏場にかけて回復の兆しが出たものの、10月以降再び下降し、依然として厳しい状況が続いておるところでございます。

大手航空会社の21年度の中間決算も大幅な減益となり、さらなる路線の見直しなどが進められている状況でもございますが、特に日本航空につきまして、阿蘇くまもと空港関係で、来年の2月から熊本～中部線往復2便が運休することとなって発表されたところでございます。

続きまして、東京線についてでございますが、来年10月に予定されております羽田空港の再拡張をめぐる新たな発着枠につきまして、私どもとしまして熊本線に割り当てられるよう要請を行うなど、増便実現に取り組んでおるところでございますが、羽田空港のハブ化や空港整備勘定のあり方等、航空政策の見直しというのが国の方で議論されている中で、この羽田空港の発着枠に関する国の作業というのが、現在中断されたままとなっておりますところでございます。

続きまして、静岡線についてでございますが、就航以来10月までの平均利用率が43%と

いう状況でございます。特に、静岡発熊本着の便では50%台に対しまして、熊本発静岡着の便につきましては30%台の利用率にとどまっているところでございます。

フジドリームエアラインズといたしましては、小松、鹿児島路線ともに低迷しておるということも受け、11月の搭乗分から正規運賃の値下げ、熊本路線についていいますと、大人は3万8,800円から3万4,800円に値下げをするとともに、最大5割引きとなる変動型割引運賃制度を新たに導入するなどこ入れを図っており、11月の熊本線の利用率は55%まで回復しつつあるところでございます。熊本県でも、静岡県及びフジドリームエアラインズと連携し、静岡線のPRや新たな交流につながるビジネスマッチングなどに努めておるところでございます。

60ページ以降は阿蘇くまもと空港に関するデータということでございますが、62ページのところに、九州主要空港の旅客状況、福岡、阿蘇くまもと空港、鹿児島などの平成21年度上半期の旅客数のデータも記載しております。いずれの空港におきましても、対前年度同期と比べまして10%前後の下落という状況が見られるところでございます。

また、資料の64ページをごらんになっていただきたいと思います。

先ほど申し上げましたフジドリームエアラインズの3路線の利用状況ということでございます。また、10月の管外視察の際にも議論になりました熊本～静岡線につきましては、熊本発静岡着、静岡発熊本着それぞれの動向に分けた形で、就航以降の利用率というのを示させていただいておるところでございます。直近の11月につきましては、一番下段のところでございますが、熊本発、静岡発それぞれごらの状況という利用率になっておるところでございます。

続きまして、66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、国内線の利用状況につきましては、経済の足踏み状態が続く中で、航空需要が反転する材料がなかなか厳しいというところでございます。しかしながら、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の一つであり、今後ともできる限り路線維持・振興に向けた取り組みを推進してまいりたいと思っております。

なお、日本航空の路線整備に関しまして、現時点では阿蘇くまもと空港についていえば、中部線以外の路線については対象に上がっていないところでもございますが、今後とも経営再建の行方を注視していく必要があるというふうに考えております。

また、熊本～中部線につきまして、来年2月から全日空の往復2便のみの運行ということになりますが、いずれも午後の便に偏っているというダイヤの状況でございます。このダイヤの利便性が高まるように必要な働きかけを行ってまいりたいと考えております。

また、東京線については、このスロット懇談会の中断ということに対しまして、航空会社、あるいは九州各県とも連携して、規定方針どおり国内線の配分を速やかに行うように検討してまいりたいというふうに考えております。

次に、静岡線についてでございますが、静岡線の利用向上については、一層のアウトバウンドの対策が必要となってまいります。県では引き続き静岡県やF D Aと連携して、企業や団体などとの交流ニーズの掘り起こしに努めてまいりたいと考えております。

なお、先月には、県の工業連合会が浜松の企業との交流を始めたほか、阿蘇郡市の方々が世界遺産の取り組みなどで静岡県、あるいは神奈川県各市・町を訪問するなど、新たな交流の動きも見られておるところでもございます。

また、県民の静岡方面への旅行需要の喚起

を図る観点から、県では、県内の百貨店などでの静岡展の開催や静岡の旅行パック商品の造成等について働きかけを行って、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。

最後に、大阪線についてでございますけれども、九州新幹線の全線開業後の影響が懸念されている大阪線につきまして、当面同じように東北新幹線の開通で、東京線についてでございますが、影響を受けた東北地方の空港などの事例検討を行っ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。

続きまして、航空物流機能の強化についてでございます。

資料の67ページをお願いいたします。

現状といたしまして、航空貨物取扱量につきまして、本年度に入ってから足踏み状態というのが続いており、本年度4月から10月までの取扱量につきましては、前年度比で90.2%にとどまっております。

67ページの下段、及び68ページから69ページの上段までは、航空貨物取り扱いに関するデータを記載しております。

今後の取り組みといたしまして、航空貨物輸送力の拡大、特に今東京路線についてでございますが、阿蘇くまもと空港の物流機能の強化を図る上で重要な課題というふうに考えております。航空会社に対しまして、コンテナ搭載が可能な機材による運行を夜間に行うことができるよう、引き続き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、国際線の振興についてでございます。

資料の70ページをお願いいたします。

現状についてでございますが、ソウル線についてであります。熊本～ソウル線の利用状況につきまして、本年5月から7月のインフルエンザの発生による大量のキャンセルなどもあり、本年度10月まででございますが、この利用状況につきまして、対前年度の同期と

比べて2,800人、率にして16.1%少ないという状況でございます。

日本人と外国人の内訳というふうに見えますと、日本人の利用者につきましては、利用促進対策の効果もあって、前年同期と比べ約2,100人増加となりましたが、一方で外国人、ほとんど韓国人ということでございますが、約5割減少しておるということでございます。

これは阿蘇くまもと空港のみならず、九州各空港におけるソウル線の外国人の利用者というものが、おおむね2～3割の減少というふうになっておるところでありますとともに、先日九州運輸局の方で発表された平成21年の上半期、1月から6月までの九州における外国人の宿泊者数というのを見ますと、韓国人の宿泊者数というのが対前年度同期比で7割減少している状況でございます。

こうした中で、ことし8月の知事訪韓の際に締結していただきましたソウル市の観光公社との事業協定に基づきまして、11月の半ばにソウルの中心部のチョングチョン（清溪川）で灯（ランタン）祭りというのが開かれ、そこに青森のねぶたや秋田の竿灯とともに山鹿の灯籠祭りが披露されたほか、県内の旅行代理店から灯祭りへの参加も盛り込まれたツアーが造成されるなど、利用促進対策というも行っているところでございます。

また、国際チャーター便についてでございます。本年度上半期の運行状況というのものにつきまして、全体では便数で22便ということでございます。

台湾線につきましては、5月のインフルエンザや8月の大型台風の影響で、9月からの運行開始となったところでございますが、11月末現在で4便が運航されているというところでございます。

71ページから73ページまでは、国際線に関する熊本県あるいは九州各県の利用状況のデータを記載しておるところでございます。

続きまして、資料の74ページをお願いいたします。

今後の取り組みということについてでございます。

ソウル線につきまして、引き続き我々として安定した路線継続を図るよう、全力で取り組んでいきたいと思っておるところでございます。

アジアナ航空につきましては、世界的な航空需要の低迷を受け、来年度路線の見直しを予定しているというふうにも聞いておるところでございます。既に日本国内の路線については、韓国からの利用者が大幅に減少した旭川の路線が先月から運休という状態になっております。県としましては、阿蘇くまもと空港の国際線振興協議会を中心に、日本人の乗客増を図るための利用促進対策に努めていくとともに、観光部局と一体となって、ソウル線を活用したインバウンド対策の強化拡大も図ってまいりたいと思っております。

さらに、日本人の利用者の増加による利用率の向上につながる日本人向けのダイヤの設定につきましても、アジアナ航空に対しまして、粘り強く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。

これまで本年度行いました主なアウトバウンド対策、あるいは今後予定しております対策につきましては、その下に記載をしておるところでございます。

また、次年度に向けて、この阿蘇くまもと空港の国際線振興協議会についての新規会員の獲得による体制強化、あるいは財源確保に努めながら、また韓国観光公社及びソウル観光公社との事業提携というのも積極的に活用し、アウトバウンド対策を図っていききたいと思っております。

また、観光部局とも一体となって、インバウンド対策につきましても、次年度さらに強化を図っていききたいというふうに思っておるところでございます。

国際チャーター便につきましては、台湾線に関しまして、台湾交流セミナーの開催等の交流ニーズの掘り起こしに努めながら、本年度からこの協議会で制度化されました台湾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を活用するなどして、さらなるチャーター便の利用促進を図っ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、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77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。

3つ目のマルについてでございますが、熊本空港ビルディングのリニューアルということにつきまして、現在のところ年末までこの実施設計に着手するための計画策定を行いたいという状況でございます。

また、このリニューアルにあわせて、国の方でターミナルビルの前面道路、あるいは空港駐車場の改良等、ターミナル地域全体の改良計画の取りまとめを進めており、今年度中に事業設計に入るという状況でございます。

最後に、資料82ページをお願いいたします。

今後の取り組みということについてでございますが、先ほどの説明に対応する内容いたしまして、3つ目のマルについてでございますが、この熊本空港ビルディングが実施するターミナルビルのリニューアルにあわせて行う空港のターミナル地域の改良について、県として空港の利便性、機能性に一層の向上を図るという観点から、ターミナル前面道路の混雑緩和、あるいは観光バス、レンタカーの駐車場の確保について申し入れを行っていたところでございますが、その計画内容に反映される見通しとなっており、今後ともその着実な実現が図られるよう働きかけてまいりたいと思っております。

また、これにあわせて、前の空港駐車場に

ついてでございますけれども、引き続き機械進入道路などの管理コースの縮減等による料金引き下げと、県への還元ということにつきまして、引き続き強く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。説明は以上でございます。

○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。

何かありませんか。

○小杉直委員 坂本部長にお尋ねしますけど、45ページ、新熊本合同庁舎ですたいね。おたくの部長説明にも、B棟の凍結、改善要求には上がってこなかったという説明、これは斉藤室長からも45ページでA棟、B棟について説明がありましたですたいね。特に、B棟整備の概算要求が見送られたということで、要望活動としてこうやってずっと挙げてありますね、原口総務大臣、前原国土交通大臣、九州地方整備局長、県選出国会議員との意見交換会、公約等を踏まえて県の執行部の感じとしては、概算要求で見送られたけれども、近い将来には復活の見込みがありそうですか。

○坂本地域振興部長 お答え申し上げます。

今行われております国の出先機関の見直しの内容、この件とA棟、B棟という話がリンクしておるという状態にあらうかと思っております。国の出先機関の見直しにつきましては、原則廃止というフレーズ以上の具体的な進展というのは、まだ地域主権会議において出てきておりませんが、私どもとしては大変これは危機感を持ってとらえなければいけないと思っております。原則廃止という言葉の意味は大変重いだろうと。

県選出国会議員の意見交換会で蒲島知事からも申し上げましたが、一つの案として私どもこれから国に提案していきたいのは、プラ

ンA、理想でいいますれば、しっかりと今熊本に出先機関があることが望ましいんですが、プランBといたしまして、本当に出先機関の見直しを行っていくのであれば、例えば広域連合というふうな考え方があるのではないかと。

例えば、農政局あるいは九州地方整備局といった機能につきまして、出先機関として九州で仕事をしていただくのではなく、九州の各県の広域連合をつくりまして、そこで従来九州の各整備局なり農政局なりが担っていた行政機能を担うというふうな考え方が、出先機関の見直しの出口としてあるんじゃないか。

そうであるとすれば、このB棟の整備につきまして、今やA棟、B棟の用地の取得につきまして先行的に努力した、熊本県が努力してきた経緯、新幹線開通に間に合わせる形で、私どもが九州新幹線が開業する熊本駅のにぎわいを核として考えているという実情、こういったことを踏まえれば、その広域連合の担い手はこのB棟に入っていただくというふうなことが筋ではないか。

こういった形で、建設的な要求もプランBとして申し上げていかないと、ただもとどおりやってくれというだけではいかぬのではないかと、そういう局面にあると思っております。広域連合の議論につきましては、先ほど申し上げましたように、地域主権戦略会議の中でまだ具体的に俎上にのってはおりませんが、民主党の考えていることを先取りして考えていきますと、そういう考えが恐らく出てくるのではないかとということで、先手先手で議論を引っ張っていくという構えでございます。

○小杉直委員 私としては、広域連合という言葉は、この中に入ってくるのは初めて知ったわけですが、国の出先機関は原則として廃止ですから、原則の場合には必ず例外がある

わけですね。

このB棟については今までのいろんな経緯がございますでしょう。これは言うまでもなく、駅前開発の中核の施設であるし、それから関連して桜馬場の開発、中心市街地の開発の大きな影響を直接・間接に当たるわけでしょうが。だから、広域連合という言葉の引用については初めて聞いたわけですが、例外措置ということもあるわけですね、十把一からげで全国一律に出先機関の原則廃止ということに流されることについては、熊本にとっては大きな損失になるわけです。

委員長、ここでちょっと、よかったら、濱田先生あたりは地元の人ですから、必要性は十分わかっておられると思うとですたい。それで、これに関して濱田委員の御意見はどういうものかちょっと聞いていただくなり…。

○中村博生委員長 今のA棟、B棟の件で小杉委員から質問がございましたけれども、濱田委員からということでもありますけれども。

○濱田大造委員 基本的に民主党県連としては、B棟もぜひ国に予定どおりつくっていただきたいと、これは県知事、熊本市長、県庁職員の関係部署も、市の関係部署もそろって陳情にきています。

熊本県連としてはつくるように要望はしています。ですが、情報として、出先機関の数を減らすと言っていますので、それが民主党の党本部の大きな流れと。ですが、これに関してはまだ党本部の方からは詳細がおりてきていません。ですが、地元としては予定どおりつくるように働きかけています。

○小杉直委員 坂本部長、濱田委員の話もありましたが、この課題は超党派で取り組む問題で、与党だ野党だという問題と違う、全員がですね。濱田委員もあれだけおっしゃって

いただいておりますから、ひとつ一生懸命取り組んで、必ず実現できるように頑張っていたくように要望しておきます。

○渡辺利男委員 今のに関連して申し上げたいと思うんですが、地方分権というのは、地方六団体を初めずっと国に対して要求してきたことであって、そして地方分権改革推進委員会の第2次勧告では、地方出先機関の原則廃止、職員数の削減というのを、これは自民党政権のときの第2次勧告で出してあるわけです。提言してあるわけです。

その方向性のレベルですよ。国の将来のため、熊本県の将来のために地方分権が必要だということ、そういう出先機関の廃止を想定せずに合同庁舎の移転を進めてきて、A棟、B棟という設計ができたわけですが、それはB棟という建物を建てるために、熊本の出先機関だけは残してくれよということが通るのかどうか。

私は、レベルの高い方にあわせていくのが本当だと思いますから、建物を建てるために熊本の地方分権はおくらかしてくれよと言っているようなもので、これはやっぱり本末転倒ではないかなと思いますから、私はやっぱり国の出先機関がどうなるのかを見きわめた上で建物を建てていかないと、建物だけ要望して建てておいて、結局分権改革推進委員会の勧告どおり、出先機関は廃止ということになったら入るものがなくなる、こんな無駄遣いはないですよ。

だから、これはしっかり出先機関がどうなるのかを見きわめた上でいかないと、熊本駅周辺のにぎわいは大事ですが、合同庁舎だけしかないのかということ考えた場合に、もしそれがだめになったら国に対してはこれまでの経過もあるから、駅周辺のにぎわいのための利活用については、いろいろ国に対して協力を求めていくとか、あるいはほかの民間も含めてあそこの活用ないのかとか、

そういうこともやっぱり途中で考え直さざるを得ないのではないかなと。ただ、B棟をそのままつくり続けてくれよということだけでいいのかどうか、私は疑問に思います。

○小杉直委員 渡辺委員がおっしゃる意味合いもよくわかりますけれども、B棟をつくるだけという課題でなくて、もう既にA棟、B棟が来るということで、周辺の民間活用、あるいは計画も大きく計画なされておられるわけです。しかも、1年3カ月後に新幹線が来る、それと連動した形の駅前開発になっております。

確かに、地方分権の流れも見きわめながらいかぬといかぬわけですが、まあ地域主権とか地方分権とかいう話の中では、地元の中身をよく吟味しない、意見をいろいろ聞かないまま原則廃止というふうな打ち出しをされたということも、明確といいますか、そういうふうな感じが強くします。

本会議でも言いましたけれども、熊本の実情と現地の実情、それから今までの経過と、そういうふうな深いところからも見ていただいて、そして判断していただくようお願いしたいなというふうに思います。

○濱田大造委員 渡辺委員から出された御意見というのは重々承知しておりまして、今合同庁舎が入っている建物自体がかなり老朽化しているということで、新しくどうしても移らないといけないと。月星化成さんとの経緯とか、いろいろ詳細に陳情は民主党県連の方に今までの概要が伝えられています。総合的に判断して、それなら民主党県連として、これはB棟は要らぬばいという判断には現時点ではならないなと。なぜなら、国が明確に地方分権の概要詳細をまだ伝えておろしてきていませんので、ですから今のところ、私たち県連としては、知事、市長の要望どおり伝えるのが筋ではないかと思っています。

○村上寅美委員 ちょっと今のお三方の意見は、それぞれが目的というのは一つということで、A棟、B棟入れるということですから、それを推進することを多としても、政策決定が先だから、部長が説明したように、あらゆる手で、小杉委員から出た自民党とか、我が党とかという話が出ておるけど、そういうのは関係なく、国民の主権として、県民の主権として議会から、それから執行部から知事部局、議長を中心とする議会から、熊本県としては正攻法で押すべきだと思います。

だから、余り肩に力を入れぬ方がいい、こういうのは全体でね。委員会もそうでしょう、自民党とか民主党だけじゃないんだから。そして、県政は県政で我々も考えて、民主党と一体になってやるべきところはやっていくということですから、あなたの説明をより色濃く今後も続けるべきです。特に知事が言っているようにトップセールスで、知事の場合は非常に人脈を持っているということで、ひとつ要望をしておきます。答えは要りません。

43ページの実話の話として、万日山のトンネルはどれに該当するの、これ4番かね。

○松永新幹線都市整備室長 新幹線都市整備室です。

万日山のトンネルは、43ページの③、3工区になります。

○村上寅美委員 この3工区について地元から、新幹線に間に合うのかというような意見が出ているし、工事の現場でトラブルというよりも、いろんな問題があるように聞こえてくるけど、そういう問題は問題としても、要するに2011年の3月にこれは間に合うんですか。僕はちょっとおくらしているような感じがするけど、その辺どうですか。

○松永新幹線都市整備室長 新幹線都市整備

室ですけども、今委員御質問ありましたように、今のところ、ここにも書いていますように、新幹線開業時の暫定2車線、全体計画4車線で計画しておりますけれども、暫定2車線の供用開始を目指して現場で鋭意努力しているといった状況です。

ただ、委員がおっしゃいましたように、市街地内のトンネルだもんですから、やっぱり山岳部のトンネルと違いまして、住民の皆さんの生活環境を守ったりとか、そういったものも考慮しながらやっているものですから、なかなか厳しくなることはあります。ただ、今のところそれを目指して頑張っているといった状況です。

以上です。

○村上寅美委員 頑張っている——頑張っているだろうな、頑張らぬとは言われぬけん。

（笑声）ただ、現実の問題として、やっぱり暫定2車線なら2車線通すようにしないと、非常に混雑も出てくると思う。これは頑張ってちょうだい。

何でこがんおくれたつかい。何でこんなにおくれた。入札が遅かったろうか。そのあたりどうな。

○松永新幹線都市整備室長 入札に関しましては、昨年の9月に大体完了して契約をいたしまして、いろいろ技術的な問題もあるんですけれども……

○村上寅美委員 これは設計変更もしたんだろう。

○松永新幹線都市整備室長 いや、工法の変更だけですので、設計変更はいたしておりません。

おくれた要因いろいろあるんですけれども、——おくらしている要因あるんですけれども、先ほど言いましたように、市街地内のト

ンネルということ、特に裏の方の池上地区、軟弱地盤でありますとかいろんな問題があります。そういった問題で、当然普通一般的にはトンネルですから24時間3交代でやるんですけれども、なかなかそれも、夜間工事もなかなか制限があるというところで、そういういろんな条件が重なって少しおくらしている状況でございます。

○村上寅美委員 少しおくらしているぐらい。少し。これはぜひ間に合わせてもらいたいと思います。よろしくお願いします。

それからもう1点、77ページに、熊本空港の改修ということが、年末には本格的に実施設計に着手すると書いてありますね。どういう設計か、設計説明が一度もないからわからないけど、今の改札口というか、あれから一番奥まで遠過ぎる。ぜひモノレールか——健常者はいいいけど、その辺をちょっと検討してくれ。

○高田交通対策総室長 御指摘の、空港ビルのターミナルのリニューアルの内容というものにつきまして、今私どもが聞いている限りでは、まず、そもそも国内線ターミナルビルというのが、昔の耐震基準で建設されているということでもありますので、その耐震補強というのを行います。

また、1階のチケットロビー、現在手荷物検査の機器などを置いておる関係で通路が狭くなっているということもございます。そのチケットロビーを拡張して、チケットロビーの前面道路側に6.5メートルぐらい拡張するというところでございます。また、耐震補強やチケットロビーの拡充などに伴う建物内のレイアウトの変更についても行うと聞いております。

保安検査場の位置などにつきまして、まだビルと航空会社の間で調整を現在引き続き進めておるところでございます。最終的にど

うなるかということについては、まだ私どもも聞いていないところでもございます。

委員御指摘の点につきましても、国の方にやるように、関係者に対しても働きかけを行っていきたいと考えておるところでございます。

○村上寅美委員 私が余り言葉を知らぬもので、動く歩道だそうです。（笑声）動く歩道。だから、要するに簡単に流れるようにやった方がいいんじゃないかと、要望で結構ですから。そして一度ぐらい、実施設計に入る前に基本設計のプランを一度ぐらい委員会に提示したら、意見しよったね。

○馬場成志委員 今室長の方から頑張っていくという、努力していくということは、多分使い勝手がいい空港にするための努力をしていくことだろうというふうに思いますが、前回の総務委員会でも話が出ておりましたけれども、動線については利用者にとって一番いい形をやらなきゃいかぬというふうに思っていますので、その辺しっかり見ておくように。もちろん、セントレアなんか空港の規模が全く違いますけども、あそこなんかはすべての動線が動きやすい、どこに行くにも近いというふうな形でつくってあるんだろうと思います。

それとは規模が全く違いますけれども、その中でも一番いい形をつくっていけるように。いろいろこないだ総務委員会では出たでしょう。その辺を踏まえてしっかりとやっていただきますようお願いいたします。

○高田交通対策総室長 委員御指摘の件で、私どもも関係者に対して、県民の利便性の向上という観点から、より機能を向上させるような方法で示されるように、関係者に対して働きかけを行っていこうと考えております。

○中原隆博委員 先ほどからお話があつていきますように、新熊本合同庁舎ですね、A棟にいたしましても、外はできていても内装工事がストップでそのままというのは、それをする会社・業者に対しては大変失礼なお話であつたと思いますので、これは途中でやめてそのままという状態が続けばどうなるかということとはわかっていることでありますので、その辺は執行部も毅然とした態度でやってもらいたいというふうに思います。

それと同時に、今問題になっているのが暫定税率の廃止ですね。そういうことになってくれば、おのずとこの熊本駅を中心とする在来線の高架化、これもひっかかってくるわけです。その辺はどのように考えておられますか。

○松永土木部長 暫定税率につきましては、昨年度から、特定財源の方から一般財源の方へ切りかえられまして、結果としては主に道路予算の方に回ってきておりますが、今後暫定税率が廃止されることによって、国に入る分と県に入ってくる分、県に入ってくる分の交付というものを、80億近い減額が予定をされております。

そういう意味で国費、要するに連立事業については、道路事業として都市計画課の方で使用しておりますので、国の公共事業の国費が減ることによる影響とか、あとは県の裏負担分として出す分の県の一般財源が減る分、この二つの影響が想定されます。

ただ、今のところ平成28年度の完成予定ということで、少し中期的な対応をしておりますので、今後国の公共事業の予算がどうなっていくのか、あるいは県の財源がどうなっていくのかということを見きわめた上で、全体的な連立の完成時期とか、どのような予想になるのかというのは、そこら辺を見きわめていかなければいけないという状況かと思えます。厳しい状況には変わりないと思います。

○中原隆博委員 ただですら新幹線の全線開業というのをよく御存じない一般県民の方は、すべてが1年数カ月後にでき上がるようなイメージを持っておられる方が相当多いんです。そういうことからさらにそれがおくと、今おっしゃったような年数が、それでは本当に落胆の色を非常に濃くするという形ですから、それはやっぱり全力を挙げて何とか、先ほどおっしゃったような期限内にはでき上がるようなことを考えてやってもらわなければならないというふうに思います。これは要望で結構でございます。

○中村博生委員長 ほかにありませんか。

○岩中伸司委員 先ほどから議論になっております駅前のA棟、B棟ですね、現在の庁舎が古くなるという、現状ではそういうところで、どこか建てかえということも含めてあるだろうと思いますが、根本的な議論のスタートというのは、新幹線の開業というのもこれは大きくあると思うんです。

ですから、そういうことでいけば、政策的にはやっぱり地方分権でいかなきゃいかぬというふうな流れの中で、熊本は熊本の主体性をきちんとしていこうというふうな、そんな政治の流れがきちんとあるわけなんで、私はこの新幹線との絡みで考えれば、福岡までわずか35分です、そういう新幹線に投入した1兆4,000億円を超えるような、そういう貴重な財源を使った新幹線の波及効果というのは、ある意味ではそういう行政のスリム化というのにも必要になってくるんじゃないか。その一環で大きな枠で考えていけば、今議論になっているB棟の問題も私は消えてなくなっていくような危険性、そんな状況を感じるんですが、そういうふうな動きにはならないですか、この新幹線開業を絡めて考えれば。

○斉藤新幹線元年戦略推進室長 新幹線全線開業に向けた駅周辺整備ということで、これまで県としては非常に力を入れて、市とともに連携しながら誘致活動をやってきた、それも以前に月星化成というのがありまして、そこが以前の大きなにぎわいの源泉だったということもあります。それに変わるものとして、今回合庁というものになり変わり大きな期待があると。

そういう中で、やはり地方分権という大きな流れの中ではありますけれども、駅前というのが副都心というふうなものでもあるということを見ると、やはりまちづくりの核として必要なものであるというふうなことで、今現在我々としては考えております。

そういうことで、全線開業というふうなことでもあるんですけれども、一方で駅前の非常に重要な核であるというふうな認識のもと、やはり必要性はあるというふうに考えております。

○岩中伸司委員 どういう形で、行政が駅前の開発の中心に据わるということは、私は継続をしていかなければと思うんです、やっぱり民間ベースで駅前開発をきちんと進めていかなければ。もちろん、合同庁舎が来れば、そこに働く職員も結構多いし、にぎわいの一つの核になると思うんですが、これと新幹線の開業という問題は、私はやっぱり違う問題じゃないかと思うんです。

これだけ莫大な投資をした新幹線ですから、なおそれに輪をかけて公費を投入するようなやり方での政策振興は、非常に疑問を感じています。これは私の持論ですけども。わずかししかかからない新幹線をつくって、もっと言わせてもらえば、肥後大津から空港まで、新幹線熊本駅からアクセスを空港までと、とんでもない話なんかも出てきているし、ですから今議論になっているB棟の建設問題については、やっぱり国が大局的に見

て判断していく方向が一番正しいと思うんです。

ですから、新幹線と絡めて考えていってほしいというふうに思います。水を差すようなことですので……。

○馬場成志委員 国が正しいかどうかはまた別でしょうが……。 (笑声)

○小杉直委員 これは想像ですが、恐らく岩中先生のお気持ちの中には、もしかすると新幹線不要論を持っておらるっとじゃなかろうかと思うですね。しかし、ここまで進んできてそれをもとに戻すということはできませんから、新幹線が来ることは現実ですから、それにあわせてどうやって熊本が発展していくかということが、今後の前向きな大きな課題でございますので、どうぞひとつ安心して進めていただきますようお願いしておきます。

○濱田大造委員 熊本県というのは100年以上行政のまちだと思っています。国が必要ないからといって、それをすんなり、ああそうですかといっていたら、本当熊本からすべてなくなってしまう、そういう危機感もあります。これは非常に微妙な問題ですが、県としてのスタンスはぜひ必要だというふうに、民主党県連も今のところは判断しております。

○村上寅美委員 今のところ、ずっとしとかなんたい。 (笑声)

○濱田大造委員 そういう判断ですので……。

○高木健二委員 50ページなんですけど、サービスエリア、北熊本サービスエリアと小川BSの2本のスマートインターチェンジの計画がされておりますけれども、北熊本サービ

スエリアについては、ここに書いてあるとおり、21年の8月3日に地元関係市町村合同勉強会をやったということで、その後10月19日に第2回の勉強会を開催されております。

先般の新聞報道にも出ておりましたけれども、協議会を立ち上げていよいよ事業化に向けた内容に入っていくというふうなことが書いてありましたが、なかなか進まないというか、やっとここまで来たかという感じがいたしております。

地域活性化のためにはどちらかのインターチェンジ、極力県が支援をされて、なるべく早く開業に向けてほしいという感じがいたしております。先般の静岡県の視察でも、富士川サービスエリアでしたか、細川総理大臣が静岡県で一生懸命あれは頑張ってたんだという話も出ておりました。

熊本県も、この管内にスマートインターチェンジというのが1本ありませんから、その熊本県の一つの活性化のためにも、どちらかが早く協議会を立ち上げて——小川の方は協議会はできて、連結許可まで出ているということでもありますけれども、特に北熊本サービスエリアも関係市町、合併の関係で熊本市とあとは合志市、この2市の協議ですから、事は恐らく早く簡単にいくと思うんですよ。その辺では警察との協議等も含んでおりましたけれども、もう少し経緯等について土木部長にちょっとお話をしていただければと思います。

○松永土木部長 熊本県内でスマートインターチェンジの設置について具体的に進んでおるのが小川と、今委員おっしゃいました北熊本のサービスエリアでございます。スマートインターチェンジにつきましては、勉強会が熊本市関係団体の中で設立されておまして、課題の整理あたりを進められているということでございました。

また、地元の市長からも積極的な意見もい

ただいておるところでございますので、県のかかわり方といたしましては、地元市長それから県で勉強会を進める中で、技術的な課題の整理ですとか、国に対しての働きかけですとか、できる範囲内で精力的に頑張っていきたいと思っております。

○高木健二委員 北熊本の方は協議会ですね、勉強会から協議会に移行するということですが、2回の勉強会が終わっておりますので、次は協議会ぐらいの設置までいくんですか。

○松永土木部長 協議会の設立については、具体的にどういうものが整わないと協議会にするのかどうかというのは、私の方でまだ十分承知しておりませんが、勉強会においていろんな課題の整理、あるいは設置者、申請者、そういうものが具体的に固まってまいりますと、当然協議会という形で、正式に国の方に申請する協議会という形が見えてこようかと思います。そのための勉強会かと思っております。

○高木健二委員 県が一応このことについては支援をしていくという立場だろうと思うんです。県の事業費というのはほとんど要りませんから、今の熊本市、合志市を——私ども地元のことを合志市の方とは一生懸命やっておりますし、熊本市は中原先生もおられますけれども、この前の勉強会にも出席をしていただきましたが、植木町も含んだ合併をやりましたから、非常にその辺での熊本市の何といたしますか、名前を売り出すのにも、このスマートインターチェンジというのが大きな役割を果たすと思うんですけれども、しっかりこの辺は県の方がやっぱり旗振り役となって支援をしてほしいというふうに思っております。

以上です。

○馬場成志委員 今回、今議会でも高速道路無料化の撤回を促す意見書の準備なんかもしていますが、高速道路無料化とかが、今のスマートインターチェンジに影響せぬかということ若干心配しておりますが、これは高速側もそうですし、あるいはそのスマートインターチェンジをつくるための自治体の負担というか、そういった部分の暫定税率の廃止、さっき話が出ておりましたけれども、いろんな意味で幾つかの政策が重なっていくと、どっち側も手が出なくなってしまうかという心配、その辺どうとらえておりますか。

○西山道路整備課長 今高速道路の無料化という話ですけども、もともとこのスマートインター自体がETC利用ということでございますので、もしも無料化になれば、その辺の制度自体が新たな何か要項みたいなやつが出て、ある程度変わっていくんじゃないかというふうに思っております。

だから、今現在は、今ある要項自体がどのように変えられるのか、その辺もどういった情報があるのかどうか、その辺も注視しているところです。

○馬場成志委員 地域はスマートインターチェンジにとっても期待をかけておられて今一生懸命運動されておると思うんです。ですから、行政としても心配する部分のことにしましては、伝えなきゃいかぬ部分は、心配する部分は政治的な話ということではなくて、やっぱりシステム上心配していかなきゃいかぬ部分に、ただ一生懸命頑張張りよんなはつとに、何か突然、そういう話が何にもならぬごとなってはいかぬでしょうが……。

今から先でもまた心配する部分とか、その辺はまたしっかりと教えていただきたいと思います。今の話は余りわからぬかったですけど、まだ答えられる部分はありますか。

○西山道路整備課長 今、北熊本サービスエリア、先ほど出ましたけれども、そこについては従来の制度に基づいて勉強会までして、そのままいけば地区協議会に移って行って、要するに連結許可の申請等になるんだと思っております。

そういうのが、先ほどの話じゃありませんけれども、一応高速道路が無料化という話になってくれば、その辺の制度自体が変わるんじゃないかなろうかというような心配を持っています。

○馬場成志委員 向こうが何かというと、今はそこまでしか答えられぬというなら、また聞かせていただく機会をつくらぬと、よく——私たちもはっきり言うたように、暫定税率のことにしても今後の財政状況を考えれば、廃止をやめてもらうという撤回の意見書も9月に出しましたし、また今議会では、先ほど言うたように、高速道路無料化の問題についてはまた出します、撤回するようにというような趣旨の意見書を出しますが、そういったことも、これは議会と行政と情報のある程度共有しながらやっていかなければならぬ部分、対国ということでやっていかなければいかぬ部分ですので、今後またいろんな情報を教えていただくようお願いをしておきます。

○中村博生委員長 ほかに。

○村上寅美委員 1点、今渡辺先生とも話したんだけど、静岡便にしても、アジアナ・ソウル便にしても時間帯が非常にまずい。この辺の調整は本気で航空会社に申し入れたの。これまでも何回か問題があったろう。

○高田交通対策総室長 まず、アジアナ・ソウル線の方についてでございますが、8月に

知事がアジアナの社長のところに行ったときにも、今後日本人向けのダイヤ、今の韓国を9時50分かそこら辺のダイヤというのは、日本人にとってみれば使い勝手が悪いので、しかも日本人の利用というのが今6割以上伸びている、韓国人に比べて6割増ぐらいになっているので、日本人向けのダイヤにしてほしいということは、知事の方からも社長に対して要請しました。

しかしながら、それに対し先方の方は、今のダイヤの利用率をさらに高めてほしいということで、そのときにおいて、わかりましたと、そのダイヤを変えるという状況までは至らなかったわけでございます。それにつきましては引き続き、何とかダイヤの変更ということについては粘り強く働きかけていきたいと思ひます。

また、静岡便についてでございますけれども、静岡便につきましてもF D Aの会社の方にも話をしたところでもございます。静岡便につきましましては、現在は機材が2機しかないという状況の中で、3路線というのもやりくりしないといけないということでもあるので、どうしても静岡も拠点ということで静岡発のダイヤということに、今の状況になってしまうということでもございますが、ただフジドリームエアラインズ自体に、機材をふやしていく計画を持っているところでもございます。

そうした状況にあわせて、やはり我々としても、我々の方から出向くに当たってのダイヤ、利便性の高いダイヤと、それは時間帯もそうですし、今現在1日1便ということもありますけれども、その便数をふやすということも含めて、引き続き会社に対してお願いをしていきたいというふうに思ひます。

○村上寅美委員 わかった。おれが聞きたいのは要望しているということだね、両方とも。——はい、結構です。

それで、もう一つは、さっき教育旅行というような話もあったけど、台湾線の説明が若干あったけど、台湾に対して宮崎がたしか8月か9月で運休になっていると思うんです。台湾のエバーグリーンかね、あれが。

だから、この前観光議連をやったときも、3県が南九州として一つになって事を進めた方がいいんじゃないかという意見で、これまではあれで、今度熊本県の大会のときほとんどの議員の先生が出てくれたけど、そのとき、やっぱりそういう3県の計画を推進していこうということになっていますから、行政でもあっていると思うけど、どの程度かということ。

その報告よりも、台湾線をとにかく、農林漁業に対しても、逆に輸出ということが今台湾、香港という形には、コマーシャルベースで団体別にやっているんです。今度牛乳も出すでしょう。それからデコポンも出す。しかし、これは数量的にはあれだけど、それだけやっぱり開発をしていこうという意気込みが民間にある、団体にある中で、台湾線は議員連合もないけど、ぜひひとつこの台湾、香港というのを——だから今福岡に行っているわけ。だから、この辺についてはどういう考えを持っているか。

○高田交通対策総室長 まず、台湾線の状況の件につきまして、委員おっしゃいますとおり、宮崎まで飛んでおりましたけれども、ことしの9月をもってエバー航空が運休したというところでございます。我々として、台湾線の定期便というところを目指してチャーター便ということから始めて、今利用者増を図っているところでございますけれども、南九州全体としてとらえたところでの台湾との間の交流、そのためのキャリアというのをどういった形で充実させていくかについても、我々行政同士におきまして、宮崎県、鹿児島県とどういった形でやっていくか、また一緒

になってより強くしてやっていくべきかどうか、そういった方向性でもいろいろ我々としても今後検討して、勉強して、何とか実現に向けて頑張っていきたいと思っています。

○村上寅美委員 最後は、その点は積極的要望して、せっかく議連では一致したところで、同一政策で今後お互い南九州観光と物産ということで協力していこうということが、熊本の大会でこれは決定されましたから、お願いしておきます。

と同時に、やっぱり台湾あたりの人は雪を見たいということで、教育旅行は東北あたりが非常に多いんです。ところが、大分や福岡には既に入っているんです。大分や福岡にはやっぱり単県のコマーシャルで入っているんです。だから、ぜひ観光連盟あたりと並行しながら、台湾の教育旅行というのはほとんどやっぱり日本向けに配合されているという現実があるのと、大分、福岡には既に入っているということの中から、それじゃ南九州で我々もひとつスクラム組みましょうというような話になっていますから、その点もぜひ——国際線の今会長だれ、協議会の。

○高田交通対策総室長 阿蘇くまもと空港については知事でございます。

○村上寅美委員 知事ね。行かなんたい、知事も一遍。その辺を要望しておきます。

○濱田大造委員 73ページあたりなんですけど、中国——チャイナですね、中国向けの観光客とか、チャーター便とか、世界で今景気がいいのは中国、インド、そのあたりだといわれているわけですが、中国に対する戦略というものをお聞かせ願いたいんです。

○高田交通対策総室長 中国向けの便につきまして、これは中国、大陸もそれから香港も

これは含めた数字になっており、今現在香港がかなり占めている状況でもございますが、両方向その路線ということにつきましても、我々として航空会社、これは中国の航空会社、香港の航空会社ということにはなっていきますけれども、その路線の充実ということについて、台湾と同じような形で、引き続き働きかけというのは会社に対しても行っていきたいと思います。

中国の方につきましても、中国の航空会社に、今私自身も航空会社に行っているところでございますけれども、ビジネス需要というところについてしっかりと確保していく必要があるんじゃないかという、先方からの話を受けているところでもございます。

我々として、路線の充実ということについて、庁内関係部局ともに一体となって、何とか実現方向に進めていきたいと思っておるところでございます。

○渡辺利男委員 さっき村上先生のことに関連するわけですが、ソウル便のアシアナ航空ですけど、20年度は日本人比率が43.9%が、ことしは4月から10月までで66%にばーんとはね上がったと。これは日本人が2,000人ぐらいふえたのと、韓国人がマイナス5,000人ぐらい減っているという相対的な数で、率は今回こんなにばーんと上がったんだろうと思いますけれども、週3便のうち例えば1便だけでも私どもの使い勝手がいいように、熊本空港から朝出てあさっての夕方帰るような便ができるとしたら、今福岡空港から乗っている人たちが、どれくらい熊本空港を利用するだろうか、そういう想定はできませんか、何%ぐらいそれではね上がるかというようなことは。相当今福岡空港に流れていますからね。

○高田交通対策総室長 申しわけございません。現時点で、具体的な数値という形でどれ

ぐらいなっているかについて、手元に持ち合わせているわけではございません。確かに、ソウル便ということで見ますと、福岡空港についていうならば、アジアナ航空、大韓航空合わせて1日5便で、朝の時間帯も福岡についていうと、午前中に2便、10時半と11時50分というふうな状況でもございます。

そういう状況である中で、午前に福岡からも立っていくという方がいるじゃないかと思っておるところでもございます。そのあたりについては我々もさらに分析をして、何とか阿蘇くまもと空港の方へ取り込んでいく、そのためにダイヤということについても、引き続き会社に対して2倍増を働きかけていきたいと思っておるところでございます。

○渡辺利男委員 そういう想定の数値、なかなか難しいだろうとは思いますが、そういう便が週1便でも熊本からできるようになれば、例えばその便については搭乗率60%を県が補償しますと、最低これだけは常に乗るものとして、乗らぬだった場合はうちが補償しますというようなことを片手に持って交渉でけぬもんかなと。

例えば、こないだ静岡空港に行ったとき、日本航空の福岡便なんかは静岡県がそうやっているでしょう、最低搭乗率を補償していたじゃないですか。それに満たない場合は静岡県が補償しますということで、その航空便に来てもらっているというような状況でございました。

例えば、来年あたりは、姉妹提携県である忠清南道の太清祭が、秋に大々的に400年記念でやられる。いろんなイベントが催される。相当熊本県から行くと思うんですけども、その際に福岡空港からばかり流れたらもったいないから、例えば来年1年限りでんそういう試験的に、4月から1年間そういう実験をやってみると、60%補償するから、朝行つてあさつての夕方帰るような便を1便つく

ってくれとか、そういう交渉はでけぬものでしょうか。

○高田交通対策総室長 我々これまでも、搭乗率補償という形では行ってきたりして、それは航空会社に対して直接払うというよりも、その利用促進という実際の送客をも図るということで、結果的にそのエアラインの利用率というのを確保していく、そういう観点から利用促進対策ということで、利用者に対する支援ということでこれまで行ってきたところでもございます。

どういった形で太清祭、来年なんか大きなイベントがある中で、日本人の送客を図る、あるいは向こうから人に来てもらう、その結果によってエアラインのキャリアの利用率というのを高めていくとどういったことが考えられるかにつきまして、そこは引き続き我々の中で具体的な内容についていろいろ検討して、勉強し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。

○渡辺利男委員 ことし2回韓国に視察にいった、2回とも福岡空港を使ったという後ろめたい気持ちを持っておるものですから、何とか改善するためにそれくらいの手を打って考えてくださいよ。

もう1点だけ済みません。並行在来線のことで5ページですね。並行在来線の財政支援等について、11道県が要望活動を行ったということが、これ12月1日、その次、2月と書いて「JR九州等に対する利便性の高い運行形態実現に向けた要望活動」、これは行う予定ということで書いてあるわけですか。

○高田交通対策総室長 その方向でございます。

○渡辺利男委員 鹿児島県も一緒ですけども、肥薩おれんじ鉄道は相当赤字続きでどう

しょうもない。社長をかえたってなかなかこれは難しいですよ。だから、鹿児島も川内～鹿児島間をＪＲが譲ってくれぬ限り無理だけど、熊本だって、八代～熊本駅間をやっぱり全面的に移譲してもらわぬ限り、この肥薩おれんじ鉄道がどれだけ営業努力、頑張ったって無理ですよ。だから、ＪＲ九州に対して鹿児島県と力を合わせて、全面的に鹿児島から熊本駅までを全部移譲してくれということをや、相当やっぱり強くやってほしいですね。その見込みはあるんですよ。これまでも要望されておるとは思いますけれども、週１便ぐらいでは全然話にならぬですよ。

○高田交通対策総室長 全面的に熊本～鹿児島の間をＪＲ以外の会社、第三セクターでやるということの見通しということについて、ＪＲ九州についていえば、今のところそういう内容について考えておるというわけではなく、見通しの言い方をすればかなり厳しいという状況でございます。

我々として、何とかこのおれんじ鉄道の経営改善というふうな観点から、ＪＲ九州あるいは国に対する支援というのはしっかりと認めて、何とか——まだなかなか大きな形に実現、前進を図っているというわけではございませんが、何としてでも粘り強く経営改善につながるような形のさまざまな取り組みというのは、働きかけていきたいと思っておるところでございます。

○渡辺利男委員 細川さんの時代ですかね、整備新幹線が決まったときの条件として、並行在来線は地方がやる、ＪＲは手を引くということだったと思うんですが、その時点から川内～八代間という区間ははっきりしていたんですか。その後そういうふうになったんですか。そういう一番初めの取り決めというのはどうだったんですか。私は、当然並行在来線全部、第三セクターで地方が責任を持つと

いうふうに思っておったけれども、そういうもうかる部分については放さぬものですからね。

○高田交通対策総室長 もともとの最初の時点で、どこの区間をとということについては明確に決まっていなかったと認識しております。

○渡辺利男委員 それはぜひ九州新幹線が全線開業するのをいい機会に、ＪＲ九州はそっちで儲けていただいて、並行在来線は、やっぱり熊本～鹿児島間は全面的に第三セクターに任せろということをや、強くやっていただきたいと思います。

○岩中伸司委員 新幹線を通すときに、今八代～川内間は切り離すというのは決められた区間じゃなかったんですか。私初めて聞きましたが、その認識でいいですか。

○高田交通対策総室長 新幹線開業するのはあくまで八代～西鹿児島、今でいう鹿児島中央の区間ではありますが、そのうちどこの区間まで並行在来線の形、あるいはどこかの部分をＪＲ九州が担うという具体的にわかるころ、そこについては２年の時点という形では明確には決まっていなかったということでございます。

○岩中伸司委員 一番最初の新幹線を通すという前提は、ＪＲが八代から川内間の経営を外すということを条件に新幹線が敷かれたと思うんですが、私の認識は間違っていたんですかね。

○村上寅美委員 あの決定はまだだったな。方向性としては、政策はそうだったでしょうね。

○高田交通対策総室長 確かに、この並行在来線に切り離すという議論はあるということでございますけれども、明確に、具体的にどこかというところについては2年の、民営分割時点では明確な形で、文書という形で決まっていなかったということでございます。

○竹口博己委員 高田総室長、次から次とごめんなさい。話題がちょっと戻ってしまいますが、さっきの議論をお聞きしていて、素朴なことを一つだけお尋ねしたい。

ソウル便ですね、——戻ってごめんなさい、人がふえれば便をふやすというのはアジアナの言い分。こっちとしては、便をふやせば人はふえるという……。私もアジアナに要望活動をしたこともあり、「鶏が先か卵が先か」という議論でずっときている状況の中で、人が下降傾向にあるというので、そういう中で便をふやすのに向こうが乗るというのはなかなか厳しい状況にあるだろうと、そういう感想を持っているんです。

だから、熊本空港、これほど観光資源豊富な熊本でも、高松や島根と同じ、あの空港と同じ位置づけしかしてくれないという、それを我々はシビアに受けとめる必要があるだろうと、そう思います。

そこで、さっきも62ページだったですか書いてありますけど、九州各県の空港で国際線の利用客がありますけど、昔は熊本の場合は長崎とか宮崎に大きく水をあけられていたけど、本県の努力、執行部の皆さんの努力だと思われまして、大分その差は縮まりましたけど、縮まりましたけれども例えば長崎とは余り変わらぬです、熊本は。長崎が3万1,000でしょう、うちが3万5,000、それから宮崎に至っては依然として先を行かれているという、この宮崎と熊本の差というのは何なのかという素朴な疑問がわくんです。総室長、もしこれを分析して、こんなことじゃないかというのがあったら教えていただきたい

です。

○高田交通対策総室長 私も、この利用の差というところについての分析もうらやましいなと思っているところでございます。まず、現状として、長崎の路線は、長崎に入っている国際線というのは、阿蘇くまもと空港と同じようにソウル線のみということでございまして、これは大韓航空なんです、時には2便になったり3便になったりという状況でもございます。宮崎につきましては、これは2008年度、昨年ということでございます。このときはソウル線が3便、合わせて昨年6月からエバー航空週2便運航していたというところでございます。

そういう路線数の差ということでもありますけれども、我々としては何とか周辺の空港といろいろ連携しながら、各県拠点ルートというのもありますので、それを生かす形で、これから送り出す人、それから向こうから来てもらうために利用診断を図る、またそれぞれに観光地における魅力の向上を図っていくところについて一層磨きをかけて、何とかしてもっと多くの方を国際線に利用する、来てもらう、行くことを頑張っていきたいと思っていますところでございます。

○竹口博己委員 今我々はお互い苦しいよね。では、鹿児島と決定的な差がある、これは何。

○高田交通対策総室長 まず、鹿児島空港の昨年の状況といたしまして、ソウル線は週3便。あわせて、そのときはまだ香港便、あるいは上海便というのが、上海は週2便、香港も確か2または3便運行していたということでもございます。

そういう絶対的な——絶対的ではございません、路線の就航の差ということが挙げられるんじゃないかというふうに思っています。

我々としてはこういう路線の充実を図ること
で、いろんな行くあるいは来てもらって対応
性が増すということもありますので、何とか
鹿児島を目指す形でもっと充実を図ってい
きたいと思っているところでございます。

○竹口博己委員 我々議会も執行部も、目先
のなにに取り組まなきゃいかぬかというのを
模索することからあえてお尋ねしているん
で、総室長をいじめているんじゃないんで
す。

鹿児島はいろんな上海、香港の便もあつ
た、便数も多いとか、そういう客観状況の違
い、徹底的な違いというのはよくわかるん
です。わかっているんだけど、人口の面から
いっても決して熊本が負けているとは言え
ないし、鹿児島県民が熊本県民よりもはる
かに海外指向型の人が多いとも言えないし、
あるいは上海とか香港とか韓国も含めた
海外の人たちが九州を展望したときに、熊
本より鹿児島に行きたい、行きたいとい
うふうに思っておると思えぬし、もし思
っておるとしたら何なのかに我々は着
眼しなきゃいかぬし、そのらの分析を聞
きたかったんです。

つまり、便が多いということは便をふや
したということでしょう、航空会社がふや
した。ふやすに値すると判断をした材料は
何なのかというのを見ていけば、もっと
新たな知恵も出てくるんじゃないかとい
うことでお尋ねしたけど、まあきょうの
段階では難しいな。ありがとうございました。

○山本秀久委員 今私ずっと聞いておた
けど、今まで熊本県のこういう利用数と
比べて比率が低いということは、私は私
なりに考えていることは、今まで水俣
病と川辺川問題だけの問題で、それに
没頭して、対外的に目が向いていない
んだ、県自体も。いかにして熊本県を
伸ばしていくかということは、対外的
に物を見ていけば、川辺川の問題も水
俣病の

問題も薄れてくるわけだ。それにばかり
没頭して、全体がその中にとじこもっ
てしまっているんだから、だから対外
的に目を向けるような素材を持って
いない。

これからそういうことをよく考えてや
ってくれよ、それだけを要望しておき
たいと思います。それが原因の一つと
私は思う。

○中村博生委員長 今山本委員からも
お話がありました大きな問題が多過ぎ
た部分でということでもありますけども、
今の経済状況を見ると、観光にしろ
空港、駅にしたってやっぱり大変厳
しい時期でございます。

合同庁舎の問題もありますけど、これ
は大きくいえば、道州制を絡めて、州
都は熊本になるんだという流れで今
駅周辺のまちづくりばしよっと思
うとですよ。そういうことを考え
れば、部長が今後も続けてやって
いくということでもありますので、
その辺はよろしく願ひしたいと思
います。

ほかに……

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○中村博生委員長 なければ、これで
質疑を終了いたします。

議題（２）閉会中の継続審査について
でございますけども、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。

○馬場成志委員 議題のところで聞
けぬかなと思って聞きましたが、交
通部長に一つお尋ねしたいんです
けど、まだ決定はしていませんが、
マニフェストの中で、民主党政権
が高速道路無料化ということで、
私は料金の問題、財源の問題以外
にちょっと心配してい

ますのは、危険行為をするような車両というのが、興味本位で高速道路の上を走ることがなかろうかなというような心配をしとるんですが、その辺何か考えというか、今まで議論されたことがありますか。

○北里交通部長 交通部長です。高速道路無料化に伴って、そういう道路交通上危険な者たちが高速道路に入るのではないかという御質問ですけれども、現在の時点でも旧車会という昔の改造した車で今でも通っておりますし、当然無料化になれば行動範囲も広がるでしょうし、そういうことも十分考えてはいきますけれども、それについて具体的に道路交通法を検討したことはございません。

○馬場成志委員 実は、物事として大したことかどうかは一人一人考え方は違うと思うですけど、もしもそういう状況になったときは大変な問題になるというふうに思うんです。だから、このことは私も人に話しとって、うおっーと言われる方と、「そがんことはなかばい」と言う方とさまざまですけど、心配されるの方が、私が話しとる中では随分多いというふうに思っています。

そこら辺は、今の制度の議論の中で余り議論されておるような気がしませんので、これは国に対してもその辺の懸念があれば——私は懸念がありますので申し上げていきたいというふうに思っていますけれども、交通取り締まりをされておる警察の方からも、そういったことは国の方に物を言っていたいただきたいというふうにお願いをしておきます。

○中村博生委員長 ほかに……。なければ本日の……

○高田交通対策総室長 先ほど私の説明の中で、並行在来線に関する議論というところで、合意がどうだ、区間どうだということに

ついて、正確な説明をさせていただきたいと思います。

先ほどの議論に出てきた合意、これは平成2年のときの政府・与党との申し合わせということでございますが、その時点におきましては、八代～西鹿児島間について認可の手続を経て着工するというので、その時点においては八代と川内の間を切り離すと、並行在来線を違う会社の形態にすることについては決まっていなかったという状況でございます。

その後、並行在来線につきまして平成3年、翌年でございますけれども、その時点において八代～西鹿児島間の区間のうち、八代～川内間についてJ R九州からの経営分離ということになるという形でこちらも同意して決まったと、そういう事実関係でございます。

補足させて、説明させていただきたいと思いました。

○中村博生委員長 今、説明ありましたけれども、よございますね。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○中村博生委員長 それでは、本日の委員会はこので閉会いたします。

午前11時56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