

第 15 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22年3月17日

開会中

場所 第3委員会室

第15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22年3月17日（水曜日）

午前10時3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（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 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分開会

○中村博生委員長 ただいまから、第15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 中村委員長、重村副委

員長を初め委員の皆様におかれましては、日々県政運営について御指導をいただき、まことにありがとうございます。

委員会開会に当たりまして、執行部を代表いたしまして、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。

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、平成23年3月の全線開業まで1年と迫った新幹線建設につきまして、平成22年度政府予算案では、開業に必要な事業費として230億円が計上されています。今月には全線のレールが一つに結ばれることとなり、秋ごろには試験走行が予定されております。

新合同庁舎の整備についてですが、A棟については、一時中止されていた内装工事が再開され、再び進み出しましたが、B棟につきましては、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、整備に関する費用が来年度の政府予算案に盛り込まれておりません。新合同庁舎は、駅周辺のまちづくりの核となる重要な施設であることから、B棟についても計画どおり整備を進めていただくよう、引き続き国等に対して強く要望を行つてまいります。

次に、九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、今週末から始まる開業1年前プレ事業「春のくまもと お城まつり」を皮切りに、「くまもとサプライズ」のスローガンのもと、熊本の魅力を強力に県内外に発信してまいります。

このうちKANSAI戦略の推進につきましては、これまで岡山や広島において集中的に取り組み、熊本の認知度アップを図つていりましたが、来年度は大阪を中心に全力を注ぎたいと考えております。

また、新幹線を活用した観光振興につきましては、JR九州と全面的にタイアップした観光キャンペーン「くまもと最高ザンス観光キャンペーン」を3月末まで展開して、本県

が誇る温泉や食、歴史遺産などの熊本の観光の魅力を広く発信しているところです。

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、厳しい道路予算の状況ではありますが、今後とも早期完成が図られるよう要望活動などに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ありますが、平成21年（暦年）の阿蘇くまもと空港の旅客数は約282万人にとどまり、前年から28万人の減少と大幅な落ち込みとなりました。ただ、昨年末から今年に入り、航空貨物取扱量が13カ月ぶりに前年同月と比べて増加するなど、少し明るい兆しも見え始めたところです。

ソウル線につきましては、アシアナ航空は6月から9月に運休を行うことも検討しているところですが、何とか運休を回避できるよう、アウトバウンド、インバウンドの両面から精いっぱい利用促進対策に努めております。現状では、昨年12月から韓国からの旅客数も増加し、本年1月から2月にかけての利用率は75%まで上昇いたしました。今後も高い利用率を確保し、運行継続につなげて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をいたします。

それでは、交通対策総室長から順次説明をお願いいたします。

○高田交通対策総室長 交通対策総室でござ

います。

お手元の資料、第15回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。

説明に当たりましては、前回からの変更点を中心に説明をさせていただきたいと思います。

まず、九州新幹線鹿児島ルートに関する件でございます。

資料の5ページをお願いいたします。

これまで九州新幹線建設促進期成会などにおいて要望を行ってきておるところでございますが、先月の17日及び18日に、JR九州、JR西日本、JR東海に対して、利便性の高い運行形態の実現に向けた要望活動ということで、九州新幹線の建設促進期成会及び熊本県の建設促進期成会、行政及び経済界の各代表者でございますが、そこで要望を行つてまいりました。

その中では、JR九州に要望にいった際に、九州新幹線の博多～熊本間、及び熊本～鹿児島中央間のダイヤ本数に関しまして、JR九州として正式に決定しているわけではございませんが、同社としては博多から熊本は1時間に4本、熊本から鹿児島中央間においては1時間に2本必要ではないかと考えていると、そういう話がございました。

資料の6ページをお願いいたします。

6ページでは、事業の進捗状況についてでございます。土木工事とあわせて軌道工事につきましても、県内の部分においては工事の進捗が完成したところでございます。電気工事につきましては、今年の夏ごろ完成予定としておるところでございます。

私の説明としては以上でございます。

○斎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。

14ページをお願いいたします。

(2)の新幹線元年戦略の推進の戦略1でござ

ります。

新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部及び新幹線元年委員会の活動等を記載しております。

上から4つ目の丸ポツでございますけども、12月24日に、小山薰堂氏、新幹線元年委員会や関係者の方々と、新幹線元年事業につきまして意見交換を行いました。小山さんからは、スローガンとしまして「くまもとサプライズ」の提案がございました。

また、本年1月以降、新幹線元年委員会を3回ほど開催しております。開業1年前プレ事業としまして、熊本市と共に「春のお城まつり」や地域元年事業等について協議を行うとともに、新幹線全線開業に向けた取り組みのスローガンとしまして「くまもとサプライズ」、ロゴ及びキャラクター案を決定したところでございます。

16ページをお願いいたします。

ここにロゴとキャラクターが掲載されておりますが、新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部で、スローガンを「くまもとサプライズ」としまして、県内外への広報や県民の機運醸成のため、ロゴとくまモンをキャラクターとすることを決定したところでございます。

17ページでございます。

新幹線全線開業まで1年余りとなったことから、1年前プレ事業を今年になってから開催をしているところでございます。

第1弾としまして、1月13日に小山薰堂氏の講演会、第2弾としまして、1月23日から24日、市の新市街のほうで「マルシェ・ジャポンinクマモト」を、そして第3弾としまして、熊本市と共に、今週末3月の20日から28日に、熊本城奉行丸などで「春のくまもとお城まつり」を開催することとしているところでございます。

次に、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けれども、生産者の販路拡大、消費者の農業への理解を深める「マルシェ・ジャポンinクマモト」を開催しているところでございます。

また、鹿本地域では、先月の毎週金・土曜日に、「竹灯りと和傘づくり」のオブジェや幾千のろうそくが豊前街道を包み込む「山鹿灯籠浪漫・百華百彩」が開催されまして、2万人強ほどの見物人が来たということで盛況でございました。

18ページをお願いいたします。

③戦略の3でございます。携帯電話などから目的地までの乗りかえ案内や時間料金情報が検索できる公共交通総合案内システム、「交通ナビくまもと」ということで決定されました。来月から運用開始をする予定でございます。

横軸交通アクセスの改善・強化としまして、今月の11日から24日まで県北地域の玄関口でやる、玉名駅と阿蘇駅を結ぶ直行バスを今現在実証実験を行っているところでございます。

また、くまもとツーリズムの魅力や熊本の住みやすさを県外に発信するため、現在ツーリズムガイドブックを作成中でございます。定住・移住の関係では、県内の市町村や団体と定住交流促進に関する意見交換会を開催しまして、これまでの経緯並びに今後の課題というふうな観点から意見交換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。

○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、資料19ページで説明をさせていただきます。

まず、現在運行をしておりますリムジンバスの改善についてでございますが、今後は速達性向上に重点を置きながら、現在の運行ルートにおける快速運行、停留所を絞るという

形でございますが、そうした快速運行について検討を行いたいと考えております。

また、将来的な改善策として、中心部での道路混雑を回避できるような新たなバスルートにつきましても、採算性等の観点も考慮しながら、今後具体的な取り組み方針について協議してまいりたいと考えております。

続きまして、20ページをお願いいたします。

ここでは、JR豊肥本線を活用した空港のアクセスの改善についてでございます。

一昨年の秋に実施しました肥後大津駅と阿蘇くまもと空港間を結ぶシャトルバスにつきまして本格運行、早期の運行開始を目指してバス事業者との間で協議調整を進めてきたところでもございますが、本年度につきましては、新型インフルエンザの流行や高速道路の休日特別割り引きの影響などで、バス事業者の経営が厳しいということもあり、運行開始には至らなかったところではございますが、来年度、採算性の確保につながる運行時の工夫等を凝らしながら、長期間を要して実践的な試験運行を実施した上で、新幹線の全線開業までには本格運行を開始させたいと考えておるところでございます。

また、このシャトルバスの整備と連動して、現在、大津町やJRにおきまして、鉄道とバスの乗りかえポイントとなる大津駅の南口の駅舎や駅前広場の整備が進められているところでもございます。

こうした空港周辺の市町村のまちづくりや地域公共交通の再編等とも十分連携しながら、アクセス手段の利便性向上に向けた取り組みを行ってまいりたいと考えております。

ひとまず、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 次に、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。

まず、くまもとブランド推進課から、KA

N S A I 戦略についてでございます。

29ページをお願いいたします。

一番下の行でございますが、K A N S A I 戦略の一環でブランドの関係の推進を行っておりますが、事業者向けのわかりやすいブランドづくり応援ブックを作成しております、間もなく今月下旬には完成する予定でございます。

30ページをお願いいたします。

中段より下でございますけれども、マスコミ等招致事業の実施ということでございます。広島、岡山、関西地域等のマスコミ等を招致いたしまして、県内の観光地ですとか文化、歴史、食などをアピールしております。雑誌や新聞等への露出を行っているところでございます。

それから、その下でございますが、けさの新聞等にも載っておりましたが、新幹線全線開業1年前PRということで知事に、昨日、大阪府の橋下知事、京都府の山田知事等を訪問していただき、全線開業のPRとあわせ、ぜひ直行便「さくら」で熊本にお越しくださいということで、桜づくしのお土産、例えばいきなりだんごの桜あんですとか、焼酎の桜をテーマとしたもの等を持参して案内いたしました。地元のメディアでも取材していただいているところでございます。

31ページをお願いいたします。

下段のほうでございますが、兵庫県の明石市と天草市はタコで御縁がございまして、3月上旬に明石の春祭り・春旬祭に参加いたしまして、観光物産等のブースを出したり、ダンスを披露したりで、新幹線のPRは言うまでもなくエアラインもPRいたしまして、抽選で天草エアラインのチケットをプレゼントするなどアピールを行った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 観光交流国際課で

ございます。

33ページをお願いします。

J R九州との全面タイアップを実施しておりますキャンペーンの一環で、J R九州の社内誌「プリーズ」2月号で、県内の各温泉地の特集記事を掲載いたしました。

また、R K Bの人気テレビ番組「すまいる大御殿」で、熊本の観光情報を放映しております。

34ページをお願いいたします。

J R九州の列車カタログ「たびショップ」で、熊本特集を実施しております。

また、J R九州リテールが運営しておりますコンビニエンスストア a m p mの熊本関連商品の、キャンペーン告知を行っております。

また、J R西日本とのタイアップで、J R西日本の旅情報誌「旅ごよみ」、これは20万部発行されておりますけれども、これの1月号、3月号で熊本の特集を掲載しております。特に、3月号は、巻頭の6ページにわたりまして「一足早い春を感じる熊本へ」と題した特集を組んでおりまして、県内各地域の見どころを詳しく紹介しております。

次に、35ページをお願いいたします。

九州観光推進機構の特設サイト「九州征服計画 熊本ウイーク」で、デーモン木暮閣下とスザンヌ宣伝部長のコラボによります登場で、熊本の観光を強烈にアピールしております。

次に、36ページをお願いいたします。

T K Uとタイアップして旅番組を制作しております、県内の観光地を紹介するほかテレビCMを応援しております。この番組は、九州各県で60分放送するほか、2月27日にはB Sフジで90分全国放送をいたしております。

また、県内9カ所で行われておりますひな祭りのイベントを一堂に紹介するパンフレットやポスターを制作しまして、県内外に広く

配布し、ラジオ等でもPRを行いました。

このほか、中国新聞のタブロイド紙や「じやらん」でもキャンペーン情報や県内のイベント情報を発信しております。

次に、40ページをお願いいたします。

フジドリームエアライン就航地紹介プロモーションといたしまして、12月から2月にかけて、静岡県内のマスコミ11社を熊本に招聘いたしまして、各マスコミで本県の観光情報を大きく露出しております。

次に、42ページをお願いいたします。

くまもと再発見の旅、バストアーチの第3弾といたしまして、八代史跡や日奈久温泉の町歩きをする「やつしろ路地裏ツーリズム」を実施いたしております。

43ページをお願いいたします。

海外からの誘客対策ですけども、韓国につきましては、8月の知事の番組出演がきっかけとなりまして、韓国大田TV（MBC）が熊本に取材にまいりました。12月に3回、生放送「全国時代」という人気番組で、熊本が3回放送されております。

また、本年2月号に、これはアシアナ航空とのタイアップですけども、機内誌2月号で、11ページにわたりまして本県の特集記事が掲載されております。また、この機内誌大変好評でございますので、別途1万部抜き刷り印刷をいたしまして、現地旅行社やマスコミ等に広く配布する予定にしております。

また、韓国からの観光客数、昨年後半から落ち込んでおりましたけども、昨年12月から回復傾向になりました。この回復の動きをさらに弾みをつけるために、アシアナ航空と連携いたしまして、ソウルー熊本便を利用した旅行商品に対して支援をするアシナスペシャルキャンペーン2010を、この3月から6月までの4カ月間実施することとしております。

台湾につきましては、経済常任委員会の現地調査が行われました。その際に、現地の旅

行社に対しまして本県への送客を要請しているわけです。

また、本県の認知度向上を図るため、現地テレビ番組や雑誌等の招聘事業も行っております。

香港につきましては、県内の観光事業者で組織いたします外国人観光客誘致連絡協議会の会員12名とともに、現地でのセールス活動を実施したところでございます。

中国につきましては、上海老年大学幹部の招聘事業を実施しております。

45ページをお願いいたします。

シンガポールにつきましては、1月27日から31日にかけて、知事を先頭に、熊本の魅力を発信する観光トップセールスの実施をいたしました。期間中の28日には、現地の旅行社、マスコミを対象とした観光セミナーを開催いたしまして、熊本の強みである歴史遺産や自然、温泉、食などをアピールとともに、教育旅行向けのプログラムを紹介したところでございます。

タイにつきましては、先ほど述べました外国人観光客誘致連絡協議会とともに現地の旅行博に出演し、熊本の観光情報を発信したり、それから現地旅行社との意見交換会を実施しております。

そのほか、3月20日から26日にかけて、今年の秋に教育旅行の実施を予定していますオーストラリアの旅行社を招聘いたしまして、県内の見どころを案内することとしております。

以上でございます。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 46ページをお願いいたします。

新幹線新駅（熊本・新玉名）周辺整備でございます。

1の計画概要の中段でございますけれども、在来線熊本駅舎のデザインが、JR九州から3月末に公表される予定となっていると

ところでございます。

また、熊本駅東西出入り口の名称を募集しました。下段の応募結果をごらんください。総数446件の応募がございまして、東口は白川口が、西口は有明口がそれぞれ1位となりました。この応募結果を踏まえて県・市及び経済団体の連名で、1月22日JR九州に要望書を提出しているところでございます。JR九州からは、3月末までに名称を決定し公表を行う予定であると聞いています。

説明は以上でございます。

○松永新幹線都市整備室長 都市計画課新幹線都市整備室でございます。

説明の前に、九州新幹線に関して御報告いたしたいと思います。

来る22日月曜日に、レールの敷設が完了したことを記念いたしまして、建設中の新幹線熊本駅におきまして、鉄道・運輸機構の主催でレールの締結式がとり行われます。なお、来賓代表といたしまして本県知事がございさつ申し上げることになっております。

それでは、47ページをごらん願いたいと思います。

(1)の熊本駅周辺整備について御説明いたします。

まず、番号②と③の春日池上線でございますけれども、これは熊本駅北側の祇園橋付近と万日山西側の池上地区を連絡する4車線の新たな幹線道路でございます。

このうち番号③の3工区でございますけれども、万日山トンネルを含む区間でございまして、現在トンネルの掘削等を鋭意進めておりますが、現場周辺の住環境への配慮や地盤の状況から、掘削効率が低下せざるを得ない状況となっております。このため、新幹線開業までのトンネルの供用が厳しい状況となっておりますが、今後とも早期の開通を目指してまいりたいと思っております。

続きまして、別添の資料をごらんいただきたいと思います。

A3横の資料で、こちらでございます。(資料を示す)

来年3月に予定されております新幹線開業へ向けた、熊本駅周辺における基盤整備の進捗状況について御説明したいと思います。

1枚目の図面をごらんください。この図は、新幹線開業時における駅周辺の整備状況を説明したもので、左側が福岡方面、右側が鹿児島方面になります。また、上のほうが東側で、下側は西側になります。図面中央が熊本駅になりまして、西側を新幹線が、東側を鹿児島本線の在来線が通っております。

まず、新幹線口となります駅西側の状況を御説明いたします。

駅西側は、熊本市が事業主体となって土地区画整理事業を施行しておりますが、新幹線開業までには、西口の駅前広場とそのアクセス道路となります熊本駅西口線、及び田崎春日線が2車線で整備されます。

また、西口から中心市街地方面への経路となります春日池上線が、図面の左側を斜めに通っておりますが、田崎春日線から祇園橋までの1工区及び2工区は、新幹線開業までに暫定2車線での供用を行う予定です。

先ほど御説明いたしました万日山トンネル付近の春日池上線の3工区は、田崎春日線から西側の区間で、この図面の下側にあります。

続きまして、東側の状況を御説明いたします。

まず、東口の駅前広場につきましては、新幹線開業までには暫定整備を行うこととしておりまして、立体横断施設については、5月から6月にかけて現地で仮設工事を行う予定で、また駅前前庭の屋根については今月末に完成予定です。

次に、駅前の電車通りである熊本駅城山線につきましては、駅前から田崎交差点までの

区間を整備する予定で、市電を歩道寄りへ移設するサイドリザベーションにつきましては、4月には軌道切りかえを行い、その後4車線化の整備を行う予定です。

また、駅正面の熊本駅城山線につきましては、春日橋のかけかえや歩道空間の拡幅等を行うことで、駅前をシンボル道路としての整備を行う予定です。

次に、2枚目をごらん願いたいと思います。これは駅部を拡大した図面になります。

まず、左側の上から2番目の地下連絡通路ですが、これは新幹線駅舎と在来線駅舎とを連絡するもので、灰色を塗っております部分、これが新幹線と在来線との乗りかえ客のための通路でございます。黄色の部分は、一般の方が利用できる自由通路をあらわしております。その下が、西口の駅前広場と新幹線駅舎の完成予想図です。

次に、右上の図が、東口の立体横断施設の完成予想図です。なお、立体横断施設の駅前広場側には、利便性の向上を図るため、エレベーターに加えてエスカレーターも設置する予定です。

続いて、3枚目をごらん願いたいと思います。東口の現況写真を掲載しております。左の上が東口駅前広場の状況です。左下が熊本駅城山線の現況で、市電の軌道が西側歩道に沿って右折されているのがおわかりいただけると思います。

右上は、熊本市が施行しております東A地区市街地再開発事業の建設状況で、現在基礎工事等が進められているところです。

最後に、右下の写真は、駅前の熊本駅城山線の現況で、黄色の線が最終的な完成幅となっております。

以上で説明を終わらせていただきます。

○斎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。

49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つ目でございますが、新合庁の整備及び予算の状況でございますが、A棟は、内装工事が昨年12月から再開され、10月末に完成をしまして、平成23年3月までに関係機関が入居する予定と聞いています。

B棟につきましては、国の出先機関の見直しが議論の途上であることから、整備費用が来年度予算案に盛り込まれていない状況でございます。

このような状況を受けまして、先月9日には、蒲島知事と幸山市長が合同で民主党の副幹事長に、今までの経緯や地域の実情を踏まえ、新合庁の整備を着実に推進されるよう要望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。

新玉名駅周辺整備について説明いたします。

アクセス道路の平成21年度末進捗率（見込み）についてでございますが、①の県道玉名立花線は進捗率95%でございまして、ほぼ改良工事の発注を終えまして、次年度改良工事が終わり次第舗装等の発注を行う予定でございます。

②の県道玉名八女線につきましては40%でございまして、新玉名駅前から市道寺町大坊線までの間510mにつきまして用地取得を完了いたしまして、工事を発注しております。現在残り530mについて用地取得中でございます。

次に、51ページをお願いいたします。

高速交通体系に関する件のうち高規格幹線道路等の整備について、主な変更点について説明いたします。

53ページをお願いいたします。

（3）の経過の欄の最下段でございますけれども、平成22年2月2日に高速道路無料化社

会実験計画案が発表されまして、県内では南九州西回り自動車道の八代ジャンクションから日奈久インター間の12kmが対象となっております。

ページの54ページをお願いいたします。

中ほどの九州横断自動車道延岡線の現状の欄でございますけれども、平成21年6月30日に、延岡線における追加インターチェンジ3カ所の連結許可がおりましたけれども、現在、県、山都町、御船町におきまして測量設計中でございます。今後とも国、県、山都町、御船町で連携し、事業促進を図ることとしております。

57ページをお願いします。

地域高規格道路の中九州横断道路の現状の欄でございますけれども、阿蘇大津道路につきましては、これまで国のほうで地下水の水文調査等が行われてきましたけれども、昨年11月の概算要求時に平成22年度から休止の方針が表明されました。表明後、県としましては休止方針の再検討を求めてきており、今後とも求めていくこととしております。

59ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路の今後の取り組みの欄でございますけれども、新天門橋につきましては、平成21年度末で詳細設計が完了する予定でございます。

以上が主な変更点でございます。

○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、資料63ページ以降で説明申し上げます。

まず、国内線の振興についてであります。

63ページは現状を記しております。

2つ目の丸のところでございますが、平成21年、これは暦年でございますが、国内線旅客数は、5年ぶりに3万人を割り込んだところでございます。一昨年の夏以降、航空需要が長期間にわたって低迷し、昨年の夏場にかけて一たん回復の兆しがあったものの、10月

から12月の旅客数は、前年同月比で再び10%近くに落ち込むこととなり、厳しい状況が続いているところでございます。

そこで、航空需要の低迷を受けまして、大手の航空会社では、来年度もさらなる路線のスリム化を進めていくということとしておるところでございますが、現時点では阿蘇くまもと空港関係で、今後路線の休廃止に関する具体的な動きはないということでございます。

一方、新規航空会社の一つでありますスカイマーク、これは今まで阿蘇くまもと空港に就航したことはございませんが、積極的な路線展開に乗り出しており、昨年12月に、今年の秋ごろに熊本ー神戸線、1日3往復または2往復参入するという発表をしたところでございます。

個別の路線に関しまして申し上げますと、まず東京線についてでございますが、今年の10月から羽田空港の第4滑走路の供用開始に当たる国内線の発着枠37便分につきまして、航空会社への配分を国交省が発表しました。その中で、阿蘇くまもと空港と羽田空港の増便に活用される可能性がある枠としましては、日本航空の7便分、全日空の9便分、及びスカイネットアジア航空の1便分が見込まれるところでございます。

この発着枠を活用した就航時期につきましては、新規航空会社は今年の夏ごろに路線発表して10月末から、大手の航空会社は今年の10月末の場合と来年初めごろに路線を発表して、来年4月から運航開始するという2段階となる予定でございます。

次に、静岡線についてでございますが、フジドリームエアラインズの熊本ー静岡線につきましては、2月末までの利用率が42.6%と伸び悩んでいるところでもございます。静岡発熊本着の便は5割程度で推移しているのに対しまして、熊本発静岡着の便につきましては3割台の利用率にとどまっているところで

ございます。現在、メディアを活用した路線PRや経済団体などによる相互交流等を積極的に推進しておるところでございます。

68ページのところで、先ほど説明申し上げました東京国際空港・羽田空港の第4滑走路の供用開始に当たる、各航空会社への国交省からの配分枠に関して表出しているところでございます。灰色味が加っているところが、阿蘇くまもと空港と東京便へ使える枠、なおかつ現在参入している航空会社の使用枠についてでございます。

69ページにつきましては、フジドリームエアラインズの現在の運賃、それから利用状況、熊本-静岡路線、熊本-静岡については、熊本発、静岡発それぞれの月別の利用率の推移、それから小松-静岡、鹿児島-静岡の利用者数、利用率を記しております。

フジドリームエアラインズにつきましては、本年4月から静岡-札幌線1日1往復、静岡-福岡線1日3往復を、本年6月から松本-札幌、松本-福岡の開設を表明するとともに、今機材を会社としてふやしていくというところでございますが、現在3号機も調達しているとともに、4号機も導入予定だというところでございます。

70ページでございますが、今後の取り組みというところでございます。

国内線の利用状況につきましては、1月の旅客数も対前年比92%にとどまっているところでございますが、今後とも路線維持の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。

個別の路線に関して申し上げますと、東京線につきましては、今回の新規発着枠をめぐって、全国40を超える空港が東京線増便を要望しているなど非常に激戦となっているところでもございますが、今現在、航空会社において具体的にどの路線を張るかについて検討をしておるというところでもございます。引き続き航空会社に対しまして、新規発着枠の

路線決定に向けての働きかけを強めていきたいと考えております。

また、この37枠とは別に、おおむね2年後に配分を予定しております新規発着枠72便分についてもございます。この新たな新規発着枠につきましても、国際線に張るか、地方の主要空港に張るか、国交省のほうでいろいろ議論をしているところだというふうに聞いておりますが、我々としまして、地方の主要空港に手厚く配分されるよう国に対しても要望していきたいと考えておる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けれども、先ほど申し上げましたとおり、利用率につきましては厳しい状況が続いているところでございますが、この路線につきましては、経済力の高い静岡と東海地域とのさらなる交流拡大を促進するための基盤として期待の大きいところでございます。

これまで、今回の就航を機に経済界同士の相互交流が続いているほか、個別の企業におきましても、ビジネスフェアに静岡県から企業4社が参加するなど、新たな交流も始まりつつあります。

また、熊本・静岡両市において、イベントや物産展の相互開催等を行いますとともに、現在旅行会社におきましても、熊本側から静岡へ行く旅行プラン、あるいは静岡から黒川温泉、阿蘇のほうに行くプランや、あるいは鹿児島空港と熊本空港へ行く路線を活用して、鹿児島から入って人吉あたりを観光して熊本に行って、熊本を翌日観光して熊本から抜けると、そういう旅行パックの商品も、静岡のほうでも販売されているというところでございます。

こうした旅行パックの商品の販売もふえつり、静岡県側の取り組みと相まって今後ともFDA、静岡県とも連携しながら積極的に路線の振興に取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして、大阪線についてでございますけれども、新幹線の全線開業後に、熊本一大阪路線についてはこの影響が懸念されておるところでもございます。航空会社とともに連携して、旅客流動調査や県民アンケート等を踏まえた需要予測等を行うとともに、小型化や多頻度化を軸とした大阪線の利便向上の具体策を見出して、航空会社にその実現を働きかけていきたいと考えております。

その他といたしまして、中部線につきまして、今年の2月から日本航空のほうは小牧空港にシフトしたということで、中部空港については全日空による往復2便の運航となりました。それで、現在のダイヤでいきますと、午後に偏るダイヤとなっているところでもあり、先月、全日空に対しまして、熊本発が午前と午後のダイヤとなるような要望を行ったところでございます。先方側も当方の要望には理解を示しており、今後ともできる限り利便性の高いダイヤが実現されるよう働きかけていきたいと思っております。

また、先ほど申し上げましたスカイマークにつきまして、現在、便数あるいはダイヤ、運賃につきまして、会社のほうで検討をしているというふうに聞いております。今後とも我々としても情報収集を図っていくとともに、現在神戸線を運航しております天草エアラインの対応についても、必要な検討を行っていくということにしておるところでございます。

続きまして、72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。

21年、暦年でございますが、航空貨物取扱量は、前年から1割減少して2万9,100トンとなっておるところでございます。ただ、1月の取扱量は、半導体の製造等が回復したことなどで、20年12月以来13カ月ぶりに前年同月を上回ったところでもございます。

資料74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、物流拠点性をさらに高めていくために、手狭になっております売りさばきスペースの改善を初め、貨物ターミナルビルの再配置等について検討を行っていく必要があるというふうに考えております。

続きまして、国際線の振興についてでございます。資料の75ページをお願いいたします。

まず、現状ということで、ソウル線についてでございます。

二つ目の丸のところでございますが、平成21年（暦年）の利用者数としましては2万7,956人となり、20年から1,000人余り少ないということでございます。日本人、外国人の内訳で見ますと、日本人の利用者数につきましては、前年から45%強増加して、就航以来最多となる1万8,000人強となったところでございます。一方、外国人、ほとんど韓国人でございますが、前年から4割減少する1万人弱となったところでございます。

こうした状況から、アシアナ航空では、熊本ーソウル線の路線収支が、昨年1年間で約1億円の赤字となったなどとして、先月県に対しまして、夏期ダイヤに移行する6月から9月の4カ月間の運休を視野に入れていると伝えてきたところでございます。今現在、会社のほうで今後の利用状況の推移や予約状況を見きわめながら判断したいというふうに、社内で検討しておるというところでございます。

また、国際のチャーター便といたしましては、便数全体としては昨年度とほぼ同じ規模で推移しておるところでございますが、台湾線につきまして、昨年度に比べて17便も少ない6便となっているところでございます。5月以降の新型インフルエンザの影響によるフライトキャンセルや、8月の台湾における過去最大級の台風の被害が出したことなどによる

旅行控え等も重なり、チャーター便の運航本数がとどまってしまったということでございます。

こうした状況に対しまして、79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、まず、ソウル線につきまして、四つ目の丸ところでございますが、直近の状況としまして、為替レートが100ウォン＝8円前後まで戻しつつあることや、マスコミなどを活用した積極的な情報発信などにより、外国人の利用者数につきましては、昨年の12月から対前年の同月比でプラスに転じ、韓国からの旅客が回復しつつあり、一方、日本人の利用者も、昨年末に造成した特別ツアーの販売が引き続き好調であることから、1月は72%、2月は77%の利用率となっているところでございます。

しかしながら、アシアナ航空によりますと、一つ目の丸のところでございますが、6月以降の運休を実施した場合、10月以降も引き続き運休措置をとり、事実上の撤退となる可能性もあるというふうにしておるところでございます。

のことにつきましては、韓国との今後の交流拡大に水を差すと懸念されることや、路線を失うことによる県経済の損失、あるいは過去の日本航空、大韓航空に次ぐ国際定期便の撤退となり、熊本のイメージダウンにつながりかねないことが危惧されるところでございます。このため、県としては、運休が検討されておるといわれている来年度上半期を中心、送客、誘客の両面にわたって集中的な利用促進対策を実施し、路線継続に全力を傾けたいと考えております。

今週の月曜日に阿蘇くまもと空港の国際線振興協議会の役員会を開きまして、知事のほうからソウル線の利用への積極的な呼びかけを図るとともに、次年度の送客対策の案を固め、会員の皆様方に周知するなどを経て、速

やかに実施をしていきたいと考えております。

具体的には、韓国及びソウル市との交流をあわせた協議会の総会をソウル市で開催することを初め、今年が韓国におきましてヴィジット・ジャパンの韓国版のような「2010年韓国訪問の年」というふうに位置づけております。

こうした関連イベントの参加ツアーの商品の造成・販売や、あるいは韓国教育旅行への観察、県内の教育関係者による観察でございますが、9月の大百済展にあわせた忠清南道の訪問ツアー等、送客に直結する取り組みを充実させていきたいと考えております。また、現在インバウンド対策といたしましても、3月からソウル線を活用したキャンペーンを実施しておるところでもございます。

また、国際チャーター便につきまして、引き続き台湾線に重点を置き、チャイナエアラインやそのほかの航空会社、あるいは台湾観光協会との連携を強化し、旅行代理店を対象とした台湾旅行のセミナーや、教育関係者による台湾の交流セミナーの開催等を通じ、交流ニーズの掘り起こしとともに、アウトバウンドのチャーター実施を働きかけていきたいと考えております。

定期チャーター便の就航につなげていくためには、双方向のチャーター需要が高まることが不可欠となってまいりますので、府内連携して双方向のチャーター便の就航を増加させていく取り組みを進めてまいりたいと考えております。

続きまして、資料の82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、二つ目の空港整備のところで、国が行う阿蘇くまもと空港の基本施設の整備につきましては、現在、排水施設の改良工事、電力監視制御装置の更

新のための工事等を進めておるところでございます。

また、あわせて、熊本空港ビルディングにおきましては、ターミナルビルの一部の耐震強化やチケットロビーの拡充を中心としたリニューアルに関して、基本計画の概要を決定したところでございまして、またこれにあわせて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等、ターミナル地域の全体改良計画を3月中に固めるということをしておるところでございます。

資料の84ページをお願いいたします。

84ページ及び85ページでは、この熊本空港ビルディングの国内線ターミナルビルのリニューアル計画の概要について、ちょっと見にくくなってしまって申しわけございませんが、図を記載しております。

この国内線のターミナルビルにつきましては、昭和46年の空港開港時に建設されて以来増改築工事はこれまでも行ってきたところでございますが、新しい耐震基準にあわせた耐震の補強や、狭隘なチケットロビーの拡充等より安全、快適な施設整備を図る必要がある観点から、84ページの上の四角囲みで概要を記させていただいております。

まず、延べ床面積の約4分の1の西側の部分につきまして、旧耐震基準のままでありますので、その耐震補強工事をまず行うということでございます。

続きまして、1階のチケットロビーにつきまして、機内に持ち込む手荷物等の検査に係る機器を、1階の床にいろいろ置いているということでもあり、それに伴って非常に通りにくくなっているところでもございます。そうしたことを解消する観点から、1階のチケットロビーにつきまして、前面の道路側へ3mビルを拡張すると。それとあわせて、ビルの前にあります歩道について、現在の4mから7.5mへ前に出して歩道を拡張するということがございます。

続きまして、施設のユニバーサルデザイン化ということで、現在は上りのエスカレーターだけございますが、下りのエスカレーターを1階と2階の間につくりますとともに、エレベーターを1階と2階の間、及び1階と3階の間にそれぞれ1基新設をすると、そういったことも検討しております。

あわせて、太陽光発電システムの導入ということで、これは20キロワット分ということで、ビルが現在使用している電気の1%程度ということでございますけれども、太陽光発電システムを屋根に導入するということを計画しておるところでございます。

今年の夏ごろから着工をして、24年の9月末に完成予定ということで進めていくということでございまして、総工事費は25億円となっておるところでございます。

続きまして、資料の86ページをお願いいたします。

空港ビルのリニューアルにより、前面の道路のセットバックが必要となったことを契機に、ターミナル地域の安全確保、あるいは前面道路の混雑緩和、空港利用者の利便性の向上を図る観点から、改良を今年の8月から再来年の3月までかけて実施するということでございます。

その中身につきましては、86ページの図で示させてもらっておりますが、まず、現在供用されておりません古い管制塔、低い管制塔のところでございますが、それを撤去して、そこに新たに8台分程度の観光バスの乗降場を新設するというのが1つ目でございます。

続きまして、定期バスやタクシーやレンタカー乗降場の位置を変更して、今同じ場所で乗り降りしているところがございますが、降車区域、乗車区域、それをより分けるという形で、このピンクがかっているところに、それぞれの場を設けるというようなことを検討しているところでございます。

また、横断歩道のループを増設したり、駐

車場の入り口につきまして、水色で背景がかかるところ、これが駐車場のエリアでございますが、その実線の丸の部分、右側のところから点線の丸囲みの左側のところへ移すと。あるいは一般車両の降車帯の改良とともに、空港の南出入り口を新設して、益城町のほうで現在検討し整備を進めております町道への接続ということも、この改良計画の中で進めていくという予定でございます。

今後の取り組みというところでございますが、資料の89ページをお願いいたします。

一般空港の整備費に係る国の22年度予算案につきまして、阿蘇くまもと空港関係分につきましては、概算要求どおりの事業費が計上される見通しということでございます。

次に、先ほど来説明申し上げておりますビルのリニューアル計画につきまして、現在、熊本空港ビルディングのホームページを通して、インターネットによるパブリックコメントを行っている最中でございます。また、福祉団体との意見交換の結果を踏まえながら実施設計に取り組み、夏ごろの着工を見込んでいるところでございます。また、国が実施するターミナル地域の改良についても、先ほど申し上げましたスケジュールで進めていくということでございます。

県としましては、このリニューアルあるいはターミナル地域の道路の改良計画が、空港の利便性の向上に着実につながっていくよう、また工事中における空港利用者に万全な安全が確保されるよう、必要な協力の申し入れなどを行っていきたいと考えておるところでございます。

続きまして、空港の前面にある駐車場の利便性の向上ということでございますが、この空港の駐車場の料金の値下げということにつきまして、私どものほうから今年の1月、空港環境整備協会の本部、東京の本部に対しまして、料金を下してくれないかということを要請をしました。この協会のほうにつきまし

ては、現時点では、協会に国有財産の使用料の値上げ等、あるいはその他の理由により、現在のところ料金の値下げをするということは難しいと、そういうような反応が戻ってきておるところでもございますが、一方で、この協会、あるいは空港施策のあり方ということにつきましては、現在国のほうで見直しを行い、この協会のあり方についても見直しを図るというような状況でもございます。我々としまして、この空港の駐車のあり方について、国に対して積極的な提案や働きかけを行ってまいりたいと考えております。

また、空港周辺の環境対策といたしまして、今年の3月に地元の地域の皆様に対しまして、環境整備協議会を開き、騒音測定の結果等の報告を行ったところでもございます。今後とも地元の皆様との間でぜひ必要な意見交換を行い、空港の振興に対する理解を深めていただけるように取り組んでまいりたいと思っ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。

○山本秀久委員 地域振興部長の説明の中で、KANSAI戦略を推進して、来年の大阪進出に全力を注ぎたいという話が出ていましたけども、今説明の中で、大阪を中心とするということが、食のほうは大阪なんだな。食の大坂と聞いておるわけだ。

そうしたときに、熊本の今の説明の中で、ほとんど熊本の特産物、農産物とかいろいろな問題が、食のやつがほとんど出てないわけだ。私があるテレビで見たことがある。よその県は大阪にある各料理教室を回っているわけだ。地元の県の野菜とかなんかの特産物を持って料理学校をくまなく回っている。そういうのが全然宣伝の効果、先ほどずっと熊本

の宣伝seeingているけども、ほとんどそういうのがないんだ。ただ計画を並べているだけであって、その成果の報告がひとつも出てないわけだ。

そういうことに対して、どういうふうなやり方をしているのか、その具体的なものが全然見えてないわけだ。ただ、こういうことだ、こういうことだと。だから、あなたのほうで……。

○宮尾くまもとブランド推進課長 私のほうからよろしいでしょうか。くまもとブランド推進課でございます。

済みません、説明不足で。そのテレビ番組は先週土曜日でございましたけども、私も拝見いたしました。私どもも当然大阪でいろいろ催しとかをするときには、必ず熊本の食材、あるいは熊本の酒というものを全面的にPRしてきましたところでございます。

引き続き、来年はさらにその部分に拍車をかけていく必要がございますので、例えばアイデアの一つとしては、大阪の女性の方たちをターゲットにした試食会とかという形で、やっぱり熊本の誘客には食というものは非常に大きな要因だと思いますので、食というものを切り口に、いろんな形でちょっと工夫していきたいと考えております。

○山本秀久委員 言っていることはわかるわけだ。そういうことで、今後本当に知恵を絞ってやらぬと、よその県は積極的に動いていくわけだ。それはあなたも見てわかつたったろう。私も、熊本県はこういうことをしているのかなと不安を感じたわけだ。

そういうことで、今提起しておきたいと思います。

○宮尾くまもとブランド推進課長 ありがとうございます。

○中村博生委員長 ほかに。

○小杉直委員 3点。

まず1点目ですが、部長の説明に新合同庁舎の話がありました。それから、答弁は斎藤室長でもよかわけですが、まず1つが、A棟の内装工事が始まったというけれども、この完成時期と入居時期はいつごろになりますか。A棟。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 A棟に関しましては、計画よりも若干おくれておりますが、完成時期が今年の10月の予定ということ、それから入居予定が平成23年3月ということで今国のほうからは聞いているところでございます。

○小杉直委員 ほんならば、新幹線が通るときにやっと入居ができるということですたいな。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 はい。

○小杉直委員 そうすると、今度はB棟のほう、これは一応今中止になつたのですが、2月の12日に桜馬場で物産館と歴史館の安全祈願祭が行われましたね。横の合同庁舎を、その物産館棟の駐車場、あるいは熊本城かいわいの巡回バスの発着・離着場にしたいということですが、B棟が完成しない場合には、今の合同庁舎はA棟に全部移ることができますか。どうですか。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 A棟のほうに約3～4割の方たちは移転されますけども、残りの方たち、特に税務関係の方たちはB棟に入る予定となっておりますので、今ある熊本合同庁舎全部の方が移転するということは、B棟が建設するまではないということになります。

○小杉直委員 そうすると、もともとが民間の月星ゴムと熊本市と熊本県と国といろいろ約束をして、新幹線が来ることに伴った市街地のいろんな再開発を含めたところで、あの今の合同庁舎を全部移転というふうな一つの目的になったわけですが、そんならB棟が完成せぬならば、今の合同庁舎は全部を撤去できないということですかね。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 そういうことになります。

○小杉直委員 そうすると、いつも言うように、A棟、B棟ができるることによって、その周辺に民間のいろんな進出があるということと、それから桜馬場の再開発をつなげて、熊本市の市街地の再開発につなげていくということに、いろいろ阻害が生じると思うわけですが、濱田委員も一生懸命努力をされておると思いますけれども、引き続きひとつ国の方には頑張って、全国画一的に国の出先機関は廃止ということではなくて、その地域地域、地方地方に応じた柔軟策をとってもらうよう、引き続き頑張っていただきたいというふうに思います。

2点目です。松岡課長さん、42ページのおもてなしの取り組みです。まず冒頭に、フランスのパリで、熊本県の方の子供さんがきのうおととい窃盗に遭って、被害に遭って右往左往するときに、あなたの課のほうにその親御さんが相談したところが、適切な連絡をしていただいたということで非常に感心されておりましたので、さすがにおもてなしの取り組む課だなというふうに評価をしておきます。

それで、これは熊本城のいわゆる駐車場、あすこの受付、駐車場の受付の方々、あすこは熊本市かな、熊本県かな。

○松岡観光交流国際課長 熊本市。

○小杉直委員 熊本市。そんなら、これは要望にかえておきますけど、5時半で駐車場は閉まるわけですね、きのう行ってみましたが。しかし、日が長くなったり、もう桜が開花して、5時半以降、やっぱり6時半～7時まではまだ明るくて、桜を見にくる方がおられるわけです。だから、5時半で閉めることでなくて、時期に応じて延長をすることが第1点。

やっぱり、行ってみますと、私服なんですね、ばらばらのセーターやシャツを着たりなんかして。だから、玄関口ですから、よければ制服を着ていただいて、駐車場の切符切り、案内をしていただくということを要望しておきます。

それから、きのう見た光景で、4時半ごろに県外のナンバーが来たわけです。そしてそこに入って、熊本城を見たいというときに、もうあと1時間しかありませんよというようなことで引き返させておりました、同じ駐車場の方が。これについては、観光を専門とするタクシーの人からも、以前長崎と熊本を比較して、長崎は、駐車時間が多少オーバーしても、どうぞどうぞという親切心の観光的なセンスが強いが、熊本は、時間になつたらぴしゃっと閉めようとして、それに合わせたお客様の接遇をしとるから、その柔軟性が非常に足らないという意見がありましたので、おもてなしのことということで要望しておきます。

最後の1点ですが、交通部長、おたくは今年で後進に道を譲るということで御勇退と聞いておりますので、きょうの特別委員会が最後かと思いますが、実はいつも、前の地域振興部長時代から言っております駅前交番の件です。もともとが非常に眺めのいいといいますか、すぐ市民、県民あるいは観光客等が相談しやすい、被害を届けやすい立地条件にあ

ったわけですが、今回の整備事業でそのいい場所は移転せざるを得ないということです。

私が聞いておる限りでは、2カ所ほど工事がありまして、1カ所が案外わかりやすい場所だったけれども、狭くて駐車場が取れないということで、やや離れたところにできるようになっていると聞いておりますが、先ほど松永室長のこの説明の図の中には、残念というか、寂しいというか、交番の予想図が載っていなかつたのでそういう気持ちがしたわけですが、最後に出席の特別委員会として、遠慮なく、今交番構想について何か希望、注文があれば承っておきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○北里交通部長 新交番についての要望はないかというお尋ねでございますけれども、今のところ主管部課とも話をしておりますけれども、新幹線開業に当たってよそから、他県等から来られる方たちに対する安全、安心を守るための拠点としての交番の位置、非常に大切でございますけれども、現在聞いておるところでは、県のほうともよく連携をとりながら現在地を選定したというふうに伺っておりますので、特別な要望等は現在のところございせん。

○小杉直委員 よかですか。わかりました。

以上です。

○村上寅美委員 2点。

1点は、79ページの、努力は多とするけど、アシアナの韓国のソウル線ですね、これ1本が何というか国際空港という形で実働しておるわけですけど、私は常に台北・台湾、それから香港、そういう東南アジア路線を強力に推薦している立場ですけど、これに書いてあるように、チャイナエアラインを中心に台湾と積極的に対応するということが部長の発言にあってるけど、やっぱり実働として

私がお願いしたいのは、宮崎がこれはエバーグリーンだったですかね、9月でアウトになった。宮崎は単独でやっておった。しかし、乗降客が少ないとということでアウトになった。早速チャイナエアラインが入っているわけね、今度はプログラムで週2便ぐらい入っている。

しかも、私は今度議会中に商用で台湾に行ってきたわけですが、向こうで聞いた話では、部長にはちょっと話をしましたけど、既に7月には中華航空が鹿児島にも入るというような素早い手を打つわけ。だから、最初言ったあなたたちの努力は多とするけど、何で熊本が引けないかなと。我々も含めて努力不足というか、やり方というか、何かここは検討する必要があるんじゃないかというふうに思うんです。

これは、台湾路線は、熊本が入ったら余りしんどうせぬで私は通ると思うんです。商談あたりがしょっちゅう台湾、香港はありますから、これは積極的にという意思は買います。意思は買いますけど、本気で、我々も、議連もちょっと途絶えておるような状況の中のようですから、我々にも責任もあるけど、ぜひこれは、どれをどうしろということじゃなくて、本当に厳密にして、では宮崎はどういう手法でどうだったのか、知事が行ったのか行かぬのか、鹿児島はまたそれを引くというように私は聞いてきました。だから、その辺を模索というか、ぜひ推進をしてください。どうですか。

○坂本地域振興部長 他県の取り組み、先ほど食の話もございましたけれども、やはり知恵を凝らさないと、頑張ります、最善を尽くしますだけでは足りないと思いますので、他県がどういう手法で向こうに引いたのか勉強していきたいと思います。

○村上寅美委員 よろしくお願いします。

もう1点は駅前です。別添資料2ページの左の真ん中に地下連絡通路とあるけど、これはもちろん地下道だから車は通らぬたいね。通らない。だからそれを考えると、東西を道路で行くのは春日池上線、これ1本かな、部長。

それから、熊本駅帶山線というのは、これはここで切れるわけね。32mであそこを、東口の駅前のところにあるでしょう、熊本駅32mという帶山線というのは、これはここで切れて抜けないの。

○松永新幹線都市整備室長 濟みません、駅東西を連絡する道路について御説明いたします。

今委員御指摘のように、図の左からいきますと、新幹線開業時は、御説明いたしましたように春日池上線、これは2車線、これは踏切のところなんですけれども2車線で通れます。それと、ちょっと見にくいくらいですが、その春日池上線のちょっと右側、少し上のはうに熊本駅北駐車場と書いています、春日地下道というのが小さな字で書いてあります、これは既存の地下道なんですけれども、これは今でも車で通行は可能です。これはそのまま行きます。

それと、もう1本は、一番右側になります、もう御存じのように昔の田崎の跨線橋があったところ、これは撤去していますけれども、この迂回路として、鹿児島方面という字がありますけれども、曲がりくねった仮設道路を今つくっていますけれども、これはまだ残っている状態になります。ですから、これを通って下のほうの、公園とか書いてあって橙色に塗ってあるところ、ぐるっと回って田崎市場のほうに向かう今の道路、この3本が車で東西を行き来ができるという状態になります。

○村上寅美委員 なるほど。そうすると、こ

れは28年かな、全体の完成は。

○松永新幹線都市整備室長 高架の完成は28年、駅前広場とか、それらをあわせますと30年ということになります。

○村上寅美委員 とにかく不便ばい。とにかく不便だ。本当、田崎市場はかなり影響が入っておるから、何遍も言うが、市の区画整理は2年前倒しでできるわけじゃない。県はおくれるの。

○松永新幹線都市整備室長 今のところ、28年の完成を目指にやっているつもりです。

○村上寅美委員 連続立交もあわせてでしょう。それが上がらぬことにはどうしようもないんでしようからね。これは議会もそうですけれども、積極的にやってください。何せ、あそこが完成しないと西南部はどうしようもない。120年ぐらい遮断されておる。よろしく。要望です。

以上です。

○中原隆博委員 先ほどの小杉委員の質問と私も関連するわけでございますけれども、今までにB棟の建設に向かっては、総務大臣とか国交大臣を中心に、あるいはまた県知事、市長ともども上京し、そして何とかB棟を早くというような形で要望がなされてきていると思うんです。

今お話をあったように、A棟、B棟ができないということであれば税務関係はそのままというような形になると、来年の開業に向けて非常に変則的な形になるというふうに思うんです。

だから、知事と市長、そしてまた執行部の部長あたりが行っておられると思うんですけども、それは何とか懇願し、お願いし、同じ継続事業というような形で、それはB棟とい

うのは何とかしなきやならないというこれは至上命題だと思うんです。御一緒に行かれた感触等をお聞かせいただきたいというのが第1点。

それから、小杉委員から先ほど、おもてなしの心ということがありましたけども、それと同じで、県内の方はある程度、そこが満車の場合は次に置ける駐車場の位置とか、そういうところも頭に入っている方も多いわけでございますけど、他県の人は、これは満車だからもう入れませんというだけではどうしようもない。

だから、これは県から、私はお客様から聞いたことありますけども、やっぱりそこが満車であるとするならば、こういうところがまだ駐車場としてありますよと、口頭じゃなかなか難しいから、地図を用意して渡すぐらいの配慮が欲しいなということを旅行者の方から聞いたことがありますので、その点は要望として県のほうから市のほうにも伝えていただきたいと思います。

第1点については地域振興部長からお願ひします。あわせてどうぞ。

○坂本地域振興部長 B棟建設の感触ということでございますけれども……

○村上寅美委員 これはつぐらにやでけぬこつだからな。

○中原隆博委員 つぐらなければならぬということが前提条件ですから……。

○坂本地域振興部長 私どもの説明に関しては、国は重々話としてはよくわかっている、私が着任する前から非常に粘り強くこの話は言われておって経緯は重々承知しておると。結局、この問題、今の政府で地方分権、地方の出先機関の改革について、宙ぶらりんのまんまで建設を、委員がおっしゃるように継続

事業で一体なんだからというふうにするのが、国のほうでも当初はそういうことで考えておったようですけれども、地方分権改革推進委員会の議論の中で、一部の委員から、そういう結果的に無駄になるかもしれないような建物を国として建てておるのはけしからぬという意見があった、それがまた報道されたというふうなことが自民党時代にあり、民主党はさらにそれに拍車をかけて、そういういわば世の中から無駄といわれやすいようなものを出してナーバスになっていって、なかなかこれは、私が意見交換をしているのは役人ですけれども、政務三役とか、出先機関の改革が宙ぶらりんのままで、A棟、B棟の建設を決めるというふうにはなかなかならないんじゃないかな。熊本の事情はわかるし、それは使えるけれども、なかなか難しいんじゃないかな。

では、私どもとしては、地方の出先機関の改革をさっさと決めてくれと。決めていただいた上で、全部がA棟におさまる人間だという結論ならそれは残念だけれども、それはそれであるかもしれない。だけど、理想的にはA棟、B棟ちゃんと建つと、こういうことで結論を導いてくれと申し上げておりますが、では地方の出先機関の改革について、非常にスピーディーに議論が進んでいるかというと、いわゆるワーキンググループの設置等々は進んでいますが、中身のほうの検討がどうも必ずしも順調に進んでいないんじゃないかなというのが、私の率直な感触です。

であればこそ、粘り強く、力強く要望活動を続けていかなければいけないという思いで、この2月の陳情もしかけたところでございます。これからもしっかりと取り組んでまいります。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 今現在、熊本合同庁舎の中には多くの方たちが入っておりまして、約1,600名ほどの方たちが働いて

いらっしゃいます。そのうち、A棟のほうには約1,000名ほどの方たちが移転するということになりました、B棟のほうですけれども、600名ほど、約4割の方たちが、税務関係が中心……

○中村博生委員長 マイクを近づけて。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 中心なんですけれども、先月の9日に知事と市長のほうが上京した折には、地域の実情等について知事、市長のほうから直接話をしてもらいました。

回答としましては、経済の状況を含めましてどういうふうになっているかということを、今後政務三役と話をしてきますというふうな回答があったところでございますので、県としても今回のA棟、B棟を含めまして、新合庁につきましては、熊本駅前のまちづくりの核ということで非常に重要なものだと理解しておりますので、今後とも積極的に、強力にB棟建設については、要望してまいり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 桜馬場のほうの関連もございますので、ぜひそれが実現するようお願いしておきます。

以上です。

○渡辺利男委員 私もちょっと二、三点聞かせていただきたいと思います。

まず、新幹線の問題です。5ページに、2月に、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を行っておられますけれども、1時間に大体4本程度ということをマスコミ報道で知りましたけれども、熊本駅の始発時間と終着時間というのは、大体どれくらいの時間になりそうなのかということ。

それから、料金体系が決まるのはいつぐらいなのか。秋ぐらいには試運転が全線で始まるということですけれども、この料金が与える影響というのは非常に大きいと思うんです、いろんな意味で。例えば、定住構想をうたっているけれども、福岡に仕事やあるいは大学に行っておる人が、熊本駅や新玉名駅から通勤通学に変えられるようになりますは、やっぱり料金を、通勤通学定期をものすごく下げないとなかなかシフトしないんではないかと思います。

また、在来線は結局特急を走らせないというふうなことも、先日JRの支店長さんの話が載っておりましたけれども、特急が走らぬようになるならば急ぐ人は新幹線に乗る以外にないわけで、特急と余り変わらぬような料金ならスムーズにシフトするでしょうけれども、余りにも高かったらそれは相当な在来線利用者の不満が出てきますよ。

それで、いつだったかうちの委員会でも台湾新幹線を視察した際には、非常に工夫されて、時間帯別に料金が3割引、4割引となつたと、そういうこともあって在来線から非常にスムーズに新幹線へ移行していますというふうな現地の話も聞きましたから、この料金が与える影響というのは非常に利便性にとつて高いわけで、これまでの新幹線みたいに国が100%出したところなら言う権利ないけれども、整備新幹線は地元負担は相当出しているわけだから、地元だってこの料金を決める際に言う権利があると思うんです。どういうふうにどこで決められていくのか、そのところをまずお聞かせください。

○高田交通対策総室長 まず、1点目の始発時間がどうなるかの見込みについてでございますが、正確に言うと、時間・ダイヤなどについてはJR会社が現在検討していることになりますが、今現在例えば走行している九州新幹線、あるいは東海道新幹線の博多発など

を見ますと、だいたい最初の便は6時始発となっているところでございます。

熊本の場合におきましても総合車両基地があり、そこに車両を泊めて、そこから始発するということができますので、6時始発ということは考えられるんじゃないかと思いますが、会社で今鋭意やっておるところだと思います。

逆に、最終便ということについていうならば、今現在の九州新幹線では11時半、あるいは東海道新幹線博多においても11時半から12時ぐらいというところが終電になり、これも車両基地に泊めるということもありますので、そうしたところまでの運行が可能じゃないかというふうにも思っておるところでございまして、我々としてもダイヤ、本数の充実というところについては、今後ともJRに対して求めていきたいというふうに考えております。

一方、運賃についてでございますが、これもダイヤとあわせて現在JR九州のほうで検討をして、国交省に対して運賃の変更認可の申請を行うということで、国交省の審査を得るということになり、年内には発表したいという話があるところでもございます。

実際、正規料金ということについて、現在のリレーフレームに乗ると、博多ー熊本間が4,000円弱というところでありますが、いろいろ割引切符などを販売することで、熊本ー博多で申し上げれば2,000円で片道行けるというようなところでございます。我々としては、その正規料金もそうですし、また割引運賃などによることによって、利用形態、利便性の高い運賃が設定できないかと。

現在、九州新幹線の場合でいくと、新八代と鹿児島中央、これが130数キロありますが、正規の運賃は5,300円台になっています。博多と熊本はそれより短い110~120キロ、それぐらいの営業キロということになりますので、実際に計算していくと、それより

も下回る4,000円台とかの運賃は考えられるんじゃないかということもありますけれども、我々としては、正規料金もそうですし、そうした割引で関西方面へ行けるという場合においての廉価な運賃については引き続きJR九州に対して求めていきたいと、利便性の高い運賃の設定ということについては求め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 定住構想というか、そういうの一番ターゲットになるのは福岡方面で仕事をしている人、あるいは大学に行っている人ですよ。長野新幹線ができたからやっぱり数年後に顕著に出てきたのが、東京に行っている娘さんたち、大学に行っている娘さんたちが、1時間で行けるようになったので、定期10万近くかかるけれども、東京の下宿代と安全性を考えると、親元のほうから通わせたがいいということで相当バックしているんです。東京に下宿していた大学生が長野から通学するようになったと。

だから、熊本ー新玉名あたりを利用可能な人がどれくらい今福岡の大学に行っているのかとか、定住構想をいうならば、帰ってくる可能性、需要がどのくらいあるのかとか、そういうのをちょっと見きわめた上で、特にその部分の通勤通学定期はものすごく安くしてくれよとか、やっぱりJRにそういうところは強くやりとりをしていただきたいと思います。

それから2点目ですね、天草エアライン、神戸線行っていますけども、今度何ですか、秋からスカイマークがここに参入をしてくるということですけども、今だって熊本ー天草エアラインでは44.8%の去年の搭乗率だということですね。ですから、新たに違う便が入ってきて、1日2便行くことによる相乗効果が出て、あるいは大きくなるならいいですけれども、今のこの44.8%というパイを食い合

うなら、すぐやっぱりどっちかが撤退せにやしようがないということになるんです。そのところはどういうふうに見ておられますか。

○高田交通対策総室長 委員御指摘のとおり、スカイマークの参入ということに対し、天草エアラインの神戸線の存廃というところについては大きく影響してくるというふうにも見ておるところでもございます。

このスカイマーク、新規航空会社ですが、ほかの路線においての運賃で見てみると、かなり低廉な運賃で参入してきております。例えば、羽田と神戸を9,800円だとか、今度2月から神戸と福岡を運行しても9,800円でやるというような運賃でございます。

そうした中で、神戸一熊本に1万円前後で参入してくるということになれば、現在の天草エアラインの神戸一熊本の運賃と比較してかなり安いということでもありますので、またダイヤも2便あるいは3便、朝夕になるのか、朝昼夜になるのかよくわかりませんけれども、競争してやっていくには厳しいという状況になります。

そうなった場合において、では現在運航している天草エアラインについての路線というものを、例えば天草一福岡、天草一熊本に特化するのはどうだとか、そのあたりのことについて会社のほうでも、スカイマークの出てくる情報、予想というのも立てながら今分析をしている、決定するために分析をしている最中でもございます。

我々としてはその辺の動向も踏まえながら、地元市町、会社とも連携して必要な検討を行っていきたいというふうに思っておるところでございます。

○渡辺利男委員 天草エアラインの将来展望、非常に悪いほうへ悪いほうへ行っておるような気がするんです。今年も2億数千万円

の支援をということになっていますけれども、毎年税金からそれを投入していかにやいかぬという状況になっているわけですけれども、それを打開するために、ほかの航空会社との連携を考えているというふうに去年の本会議の答弁ではありましたけれども、その後連携がうまくいきそうなんですか、どうなんですか、そこをちょっと。

○高田交通対策総室長 御指摘の件につきまして、ほかの地域のコミューター航空会社は全国にも幾つかありますので、そうしたところとも情報をとったり、話したり、あるいはそういった地域コミューター航空会社を全般的に取り扱って、地域コミューター航空全体をどう盛り上げていくかという、そういう国交省の関係の組織なりもありますので、そうしたところもいろいろ話しながら、今後の天草エアラインのあり方に係ります提携ということについて、方策をいろいろ検討しているところでもございます。

正直申し上げまして、今現在のところで、こういった形でやっていくという具体的な方針が定まっているという状況でもございません。地域コミューター航空会社、ほかの航空会社においても、例えば日本航空の系列の会社なんかにおいては、そもそも経営が厳しい中でどうやっていくか、自分ところをどうしていくか、あるいはほかの日本航空系列外の会社なんかにおいても、いろいろ路線の振興が非常に厳しい中でどうやっていくかということも行っている最中でもございます。

我々としては、まだ具体的な方針について確固たるものを持ってはいるわけなく、模索しているところでもございますが、あり方検討報告に書いてあるとおりの連携ということについて、引き続き我々としてもより具体的に航空会社とも当たりながら、対応策を見出していくたいと思っているところでございます。

○渡辺利男委員 天草エアラインについては、もう残された時間は余りないと思うんです。採算もどんどん悪くなる一方だし、あるいは1機しかない飛行機の耐用年数だけはどんどん過ぎていくということで、いつまでもそういう検討をしている暇はないわけで、いずれはやっぱり判断をせにやいかぬ時期が来るだろうと思うんです。

余りそれを先送りしてもしょうがないと思うんです、税金ばかり投入して。だから、それはやっぱり年月をある程度切って判断をしないと、するするするする先に延びていくばかりじゃないですか。そのところはきょうは問いませんけれども、言っておきたい。

最期に、もう1点だけです。熊本空港のリニューアルということですが、今のターミナルを前のほうへ出して、道路の今の歩道のところに拡幅するということですが、その部分は国から用地を買い取るわけですか、どうなんですか。

○高田交通対策総室長 その部分については、国のままで工事を行うということでございます。

○渡辺利男委員 それで、私千載一遇のチャンスだと思うのは、あすこの駐車場を管理している空整協ですね、それが今度事業仕分けの遡上にのりましたから、これは間違いなくなくなると思うんです、この団体は。だから、それともう一つ、空港がこういうリニューアルをしようというときに、駐車場の利便性も高めていく、あるいは今後の空港の利便性、24時間駐車場が使えるようにしたいとか、あるいは何か道の駅構想も載っていましたけれども、やっぱり空港と駐車場は一体で自由に運営をしていかないといかぬと思うんです。

だから、国の外郭団体の仕分けに入ってい

る時期と熊本空港の改良の時期がちょうど重なって、あそこの管理運営を熊本県、あるいは空港ビルディング株式会社でもいいんですけども、管理運営をここにさせてもらう一番のチャンスだと思うんです。そのことについてどれくらいの、ここにも書いてありますけども、はまりを持って国に対して動きをやってもらうか、そのところをちょっとお聞かせください。

○高田交通対策総室長 今の件についてでございますが、現在管理しております空港環境整備協会、4月から行うとされている事業仕分けの対象になる、ならないというのもありますし、またそれとは別に現在国土交通大臣のほうでも、この協会について、今空港のあり方、あるいは空港整備特別会計のあり方の中で見直していく、ゼロベースで見直していくというふうな発言もございます。いずれにしても、この協会のあり方については見直されていくということでもございます。

そうした中において、御指摘の点について、我々としてもこの駐車場について、今現在1時間150円、1日800円というのは高いというふうに言っており、それをより空港の利用者にとっての利便性につなげていく、端的に言うと値下げ、あるいは一部無料みたいな形で柔軟な、より利便性の高い駐車場設定にしていきたいという思いはございます。

そうした中で、我々として、この協会のあり方、あるいはもともと土地は国のものでありますけれども、その一連の駐車場のあり方をどうやっていくのかと、国の議論もありますけれども、我々の中でもどういったことが、その動きを見ながらどういった形の対応ということをやっていくべきかについては、今後とも今まで以上に検討をしていきたというふうに思っておるところでございます。

○渡辺利男委員 それで、やっぱり今のあそ

この駐車場の利便性を高めれば、料金を安くすると24時間使えるとか、そういうふうにすれば、今周りにある民間の違法な駐車場、何回も論議されましたけれども、あれも自然となくなっていくんではないでしょうか。利用者が、そっちよりも熊本空港の真ん前のほうが安くて非常に使いやすいということになれば、ああいう問題も自然と解決していくんじやないかなと私は思っています。

ぜひ空港のこれからそういう一体的な計画を早くつくって国に、特に財務省です、土地の持ち主です、国交省じゃなくて、国交省の外郭団体がやっているんだから、そこでなくて持ち主であるやっぱり財務省に対して、とにかくうちにやらせてくれという交渉を強くやってほしいと思います。

以上です。

○村上寅美委員 天草エアラインの赤字は幾らや、累積で。

○高田交通対策総室長 天草エアラインについての20年度末でございますが、20年度末時点の累積の赤字が4億8,000万程度でございます。

○村上寅美委員 本年度は……。

○高田交通対策総室長 本年度まだ会計の期間中でもございますけれども、本年度については何とか黒字を、特別利益ということで支援、整備に係る補助だとか、あるいは国の実証実験によるツアーの促進などということもあって、単年度ベースで見ると黒字は出せるんじゃないかなというふうに見ておるところであります、累積損失だけで見ると、20年度末よりは多少減るというふうに見ておるところでもございます。

○村上寅美委員 部長、これは私の持論です

けど、天草エアラインはやっぱり一般財源を投下しなければいけないという建前ですね。そうすると、私が言いたいのは空港ビル、25億で改修する、これはこれで改修もしなきやいかぬけれども、これは予算は大体黒字でしょう、空港ビルのほうは。

○高田交通対策総室長 あの……

○村上寅美委員 いやいや、答弁はもういい、君の説明ばかり聞いたってしょんなか。

それで、ここは思い切って天草エアラインの将来像を考えて、今渡辺委員から言われたように、これは長期にやっぱり足として、観光にしろ県民の足として、どこが運用しようと、この路線を継続することが一番大きなライン。こういう問題、長洲の航送船もあります。

だから——航送船は別にして、だからこれは空港ビルと——思い切った、これは県でできる話ですから、合併、片一方は税金を払っているんだから、片一方は一般財源ですから、その辺を十分部長あなたが検討して、知事と話をしてそして議会の承認を受けるような形にしてやってくれませんか。

そして、もともと民間で、福岡空港ビルは、エアラインは、あそこは九電ですね、九電主力。長崎はたしかヤクルトの松園さんですよ。もともと民間がやっているんです。だから、これまでにはやっぱり第三セクターとか、それから県とか市町村で必要だったんです、公共セールスは必要だったけど、民間でできるものは民間でということであるなら、最終的には民間に任せることも一つの方法じゃないかと私は思うんですけども、どうですか。

○坂本地域振興部長 おしゃるように、天草の足を守るという方法論として、みんなの天草エアラインというあり方、第三セクターと

いうあり方しかないのかと、私は違うと思います。搭乗確保をする方策というのは、民間と官の、あるいは財政の、支援のコラボレーションのやり方いろいろあると思います。

おっしゃられた空港ビルディングと天草エアライン、片方が黒字で片方が赤字、同じ航空行政のすそ野の片方と、右手と左手があるので、一つにというのはそろばんとしてはそれもわかります。ただ一番大切なのは、委員経営者としてよく御存じのように、やっぱり経営をどうやって効率的にするかと、シナジー効果というのでしょうか、これをどうやって追求していくかというのが、官であれ民であれやっぱり一番大事なところなんで、今こういう経済情勢確かに九州中に 컴퓨터ー会社が足にまめつくって回っているのですが、今この情勢では正直言ってどこも自分のところが火の車なもんですから芳しくありません。

ただ、やはり長期的には、そもそも1機で航空会社を運営するという、ビジネスモデル自体がもともとかなり難しい面がございますので、そういったことを視野に入れながら効率的にやっていくということが大事なんだろうなと思います。

その際に、民の力、あるいは航空行政全体の中で、あり方というのもまぜて検討してまいりたいと思います。

○村上寅美委員 これは要望で結構ですけど、本当に斬新な考え方もしらぬけど、やっぱり踏み込んで、路線を残すということを大前提とするならば、継続性を考えるなら、やっぱり民間主導が私はいいと思います。要望でも結構です。

○中村博生委員長 ほかにありませんか。

○岩中伸司委員 新幹線、来年が開通ですが、大体、新幹線で大阪戦略、私はこれはこ

れで、新幹線の場合はそれしかないなと思うんですが、新幹線で熊本ー大阪間を走ることになるんですが、どれくらいの集客見込みを考えていらっしゃいますか。想定したことないですか。

○松岡観光交流国際課長 私どものほうで今計画といいますか目標を立てておりますのは、平成23年にこの新幹線開業効果を最大化いたしまして、延べ県内宿泊者数を750万人という目標を立てて、今それに取り組んでいるところでございます。

平成20年の県内の延べ宿泊者数が680万人でございます。昨年の、平成21年のこれは官公庁が取りまとめています宿泊調査でございます、これは全体調査じゃございませんけども、数%落ち込んでいるというのがございます。それを踏まえまして、今年それと来年というこの2年の期間において、23年目標750万人というものをを目指して取り組んでいきたいというふうに思っているところでございます。

○岩中伸司委員 そうすると、今のは観光宿泊者ということでしたけれども、それから逆算していろんな数値の計算をすればわかるかもしれませんけれども、目標というのは、新幹線をどう利用するのかということでいけば、どれくらいなのかという想定はつくのですか。

新幹線活用の……。いや、これは空港との関係もあって、大阪線が、66ページに20年度から21年度の大阪線利用が書かれていますけれども、かなり、7万7,000人減っているんです。これは新幹線との関係でなくて、今の経済状況の中から大阪線が減っているというふうに思いますけれども、私は新幹線が開通したらこれは極端に減っていくというふうに思うので、新幹線の利用乗降客をどれくらい見ているのか。

新たな関西へ行こうという人は、私は皆無に近いと思うんです。今大阪へ行っている人たちがどうシフトするのか、空港から新幹線へ来るしか私はないと思うので、同じどんぶりの食い合いで、この辺、新幹線の立場から見ればどれくらいの予想がされているのかということをちょっと伺いたいと思います。大体想定されているでしょう。

○高田交通対策総室長 今御指摘の件についてでございますが、正直申し上げて、新幹線、今現在、まず、そもそも大阪と熊本の間飛行機でどれぐらい来ているかというと、往復合わせですけれども、年間60万人ぐらいの利用というものがございます。

その中で、今度新幹線が開業してどれだけ、どう移っていくかというところについて、それを正直申し上げまして、現時点で具体的な数字を出しているわけじゃございません。何で、どれぐらいの人が、新幹線を利用して年間大阪から熊本へ来るかというところについて、これはJRのほうでも、博多ー熊本は1日3万人ぐらい利用していることになりますが、大阪はどれぐらい見込んでいるかというところについて、これは私ども分析したいと思います。当のJRにもいろいろ聞きながら、そのあたりについてしっかり我々としても押させて、一方で新幹線もそうだし、航空路線もそうですけれども、両方利便性確保できる手段の確保ということについて、いろいろ我々としても求めていきたいというふうに思っておるところでございます。

○岩中伸司委員 そうしか、今の状況ではやつてみらぬとわからぬということのようですが、交通対策総室でいえば、やっぱり新幹線、空港絡みというのは、ある意味では非常に重要な問題だと思うんです。

それから、新幹線に絡むと私はたくさんいろいろ今まで言ってきたんですが、これは確

かに料金も、渡辺委員じゃないけれども、必ず新幹線の料金は高くなっています。常に私は弱者の立場で言っているのですが、私は、新幹線が開通した後の在来線利用というのは大変な問題になっていくということを想定をしています。

JRも特急は通さないということは宣言しているようですし、極端に言えば在来線から新幹線へシフトしてしまったのかなと、快速は気持ち程度出すかもしれないと思うんですけども、ですから今後の運用は非常に大切というふうに思います。

ここまで来たのでどうにもできないので腹が立つんですが、やっぱり新幹線料金、渡辺委員じゃないけれども、従来使っていた特急ぐらいに値段を下げていくとか、そんないろいろな努力をして県民が使いやすい、使い勝手がいいようなことを要望を強くしていかなきやいかぬというふうに思いますので、その辺よろしくお願ひをしておきます。要望です。

○中村博生委員長 ほかにないですか。

○重村栄副委員長 一つだけちょっとお聞きしたいんですが、18ページに横軸のアクセスの件ということで、熊本県の公共交通総合案内システムが運用を開始されるということのようですが、これと、熊本市内に2月から運用されているKタッチナビとのリンクはどんなふうになっているのか、全く別なのか、関連してリンクしているのかというのが一つ。

それからもう一つ。16ページに、キャラクターのくまモンが出ていますが、この活用で、私は議会質問でちょっと提案しようと思っておったんですけども、Kタッチナビのパネルが小さくて、40センチ近くぐらいしかないんですね、前に人が立ったら全然目立たないですよ。多分坂本部長だったら全く見えない状況だと思うんですが、このパネルを、このくまモンを大きいやつをつくってど

ーんとして、おなかあたりにタッチできるような形、何かそういうふうな活用ができないかなと、そうするとかなりこのキャラクターが生きてくるのかなというふうに思うんで、たまたま坂本部長の所管で同じところですから、含めてちょっと御意見等感想を聞かせてほしいんけれども。

○斎藤新幹線元年戦略推進室長 最初の質問についてお答えさせていただきますけれども、まず、交通ナビくまもとという名称で、4月1日から運用開始をする予定なんですけれども、こちらのほうはパソコンでも、あるいは携帯電話でも乗りかえ案内とか、標準的な必要時間、それから料金、あるいは観光情報までが入っているような総合的なデータベースをつくる、それも県内のバス、軌道、鉄道、フェリーまで入れた総合的な公共交通機関を入れていくということで今考えておりまして、もうすぐのところなんです。

Kタッチナビのほうは、熊本市を中心として、あと空港とか、そういうところに一応限定的に置いてあるようなものでございまして、我々にももっと広い情報といいますか、まあ観光情報を初めいろいろな商店街の情報とか、そういうふうな情報までも入っているもっと広い情報量を持っておるものでございます。そこが、当然必要な連携というものを、今現在情報企画課が所管していますけれども、こちらのほうとどういうふうな形ができるかということを、最終の詰めを今している段階でございますので、今後実現可能なものであれば、当然連携をしていきたいというふうに考えているところでございます。

それから、くまモンにつきまして非常にありがとうございました御提案でございますけども、こちらのほうはぜひ今後とも熊本のPRといいますか、いろんな観光から魅力、あるいは歴史文化を初めとして、一括的な新幹線に絡むような取り組みに関しては、こちらのほうのくま

モンというキャラクターを使っていきたいと考えておりますので、所管別でございますけども、情報企画課のほうにはそういうふうな話をさせてもらいまして、必要があればちょっと検討していただくというふうなことで話をさせてもらいたいと考えております。

以上でございます。

○重村栄副委員長 Kタッチナビとの連携は、Kタッチナビは今熊本の中で、市内だけに限定しているので、多分観光客のサイドからすると、限定されずにそこからリンクされて、ほかの交通機関などを含めて連携して情報が取れたほうが非常に便利だと思うので、できるだけそれはうまくリンクできるようにしていただいたがいいと思いますので、特にJRの関係とか飛行機の便の関係とか、いろんな関係の情報が取れたほうがいいので、そこは上手にリンクをさせてください。ぜひお願ひします。

○坂本地域振興部長 重村副委員長にはKタッチナビのPRをしていただいて、大変ありがとうございます。今のKタッチナビは、もともとどちらかというと福祉の観点からつくりしていくということで、PRということに重きを置かなかったものなんですが、いろんなことを考えまして、せっかくならということで、今スザンヌの顔写真なども入れた割と派手なものにしております。

ただ、おっしゃられるように、空港なんかにある非常に大きなパネルは一種のポスターも兼ねたようないいものになっているのですが、電停なんかにあるものは非常に小さいです。これから5年間運用してまいりますけども、スザンヌさんの肖像権、いつまで使うのか、あるいはくまモンが大きくて目立つということもありますので、実はあれをつくったときには、まだくまモンキャラクターが、あれは半ばボランティアで小山薰堂事務所が提

示してきたものでございまして、非常に県民の方からも、早速アクセサリーをつくって県庁へ送ってくる方が出るなど非常に好評なもんですから、大きなものとして活用していきたいと思います。ありがとうございます。

○中村博生委員長 ほかにありませんか。一なれば、質疑はこれで終了したいと思います。

最初、山本委員からお話がありましたKANSAI戦略、大変頑張っていただいているとは思っておりますけども、やっぱり鹿児島が終点ということで、博多のほうも大変躍起になって力を入れておるようテレビでもあったと思いますけども、一番大事な部分、真ん中の熊本が出なかつたという感じですね。一生懸命やっておる割にはという部分もありますから、あと1年あります、一生懸命、国に対しては知事も一生懸命になってやっておられますので、ぜひとも全力で今まで以上の取り組みを、そしてまた委員会のほうにも随時報告を、評価できるような形で報告していただければと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、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、そのようにさせていただきたいと思います。

その他で何かございませんか。

○小杉直委員 前出観光審議員、例のアスペクタの経営管理移譲の問題、幾つか課題のあったばつてんが、どぎやんですか、円満に順調に推移しよるですか、どうですか。

○前出観光審議員 先生のお力等によりまし

て、大変お世話になりました。一応、指定管理につきましては、次期指定管理のほうと昨日お会いをいたしました。一応年内の契約ということになりました。

それと、今まで指定管理をされた……

（「聞こえぬぞ」と呼ぶ者あり）

○前出観光審議員（続） 济みません。指定をしていただいた文化施設につきましては本年より3月末ということで引き継ぎということで、3年間指定管理で大変お世話になりました、無事引き継ぐようになっております。

○小杉直委員 私の力じやありませんが、円満、順調に推移しよるということです。そんなら、守田局長の話と合いますので安心しました。

以上です。

○中村博生委員長 ほかにございませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○中村博生委員長 当委員会、きょうが最後ということでございますので、一言お礼のごあいさつをさせていただきたいというふうに思います。

九州新幹線鹿児島ルートに関する件、そして高速交通体系に関する件等を、委員の先生方を初め慎重な御審議、そして貴重な御意見をいただきまして、この1年間本当に重村副委員長の協力のもとに、おかげをもちまして運営がうまくいったんではなかろうかと自分なりには思っております。

しかしながら、全線開業まで1年という時期にありますけども、大変問題等は山積みだというふうに思っております。駅周の整備の問題、そして合庁のB棟は特にどうなるかもわからない不透明な部分がございますし、阿蘇くまもと空港の改築もございますし、いろんな意味で利便性を図っていかなければならぬ点が多々ありますし、在来線の問題もまた発生してまいりますし、おれんじ鉄道の問

題もこれはちょっと違うかもしれませんけどもあります。いろんな意味で、執行部の皆さん方には頑張っていただいている分はわかつておりますけども、今後とも皆さん方の力を存分に發揮していただければというふうに思っております。

委員会を振り返りますと、昨年6月の視察ですね、北九州空港、JR博多駅、新鳥栖駅、そして7月には、静岡便の就航にあわせて委員会で行こうというようなお話をしておりましたけどもできなかつたことを、改めまして委員の先生方にはお詫びを申し上げたいというふうに思います。

10月に静岡空港に行きまして、富士山静岡空港の利便性について、そして第二東名高速、そしてスマートインターの利便性等を視察させていただきましたけども、まさしく熊本と一体となったこの静岡便の活性化は必要であろうと思っておりますので、今後とも大変難しい部分もあろうかと思いますが、連携をとりながらやっていくのも大事であろうと思います。

静岡空港といいますが、熊本の宣伝を各空港にも、阿蘇くまもと空港にも設置されるような話でありますけども、金はかかるかもしれません、それなりの私は効果があるんじやなかろうかと思いますので、その辺も考慮していただければというふうに思っております。

委員の先生方、そして執行部の皆さん方には大変1年間お世話になりました。本当にありがとうございました。

続きまして、重村副委員長からもごあいさつをお願いいたします。

○重村栄副委員長 中村委員長を初め委員の先生方、そして執行部の皆さん方、1年間大変お世話になりましたありがとうございました。

いろいろと話をしたかったんですけど

も、チャイムも鳴りましたので、本当に心ばかりのごあいさつでかえさせていただきます。本当にありがとうございました。（拍手）

○中村博生委員長 これをもちまして、本日の委員会を閉会いたします。

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