

第 17 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 6 月15日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第 17 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6月15日（火曜日）

午前10時1分開議

午後0時10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 熊本都市圏交通に関する件
- 4 付託調査事件の閉会中の継続審査について
- 5 その他

出席委員（14人）

委員長 中村博生
副委員長 森浩二
委員 山本秀久
委員 松村昭
委員 村上寅美
委員 早川英明
委員 平野みどり
委員 大西一史
委員 氷室雄一郎
委員 鎌田聡
委員 佐藤雅司
委員 守田憲史
委員 小早川宗弘
委員 船田公子
委員 山口ゆたか
委員 高木健次

欠席議員（なし）

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

企画振興部

部長 坂本基
次長 伊藤敏明

地域振興課長 佐藤伸之
新幹線元年戦略推進室長 津森洋介
交通対策総室長 高田公生
交通対策総室副総室長 中川誠

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

首席観光審議員兼

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 戸塚誠司

道路整備課長 猿渡慶一

道路保全課長 安達博行

都市計画課長 内田一成

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 富永義喜

交通規制課長 高野利文

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 小林昌樹

議事課課長補佐 上野弘成

午前10時1分開会

○中村博生委員長 ただいまから、第17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6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。

今回は、執行部を交えた最初の委員会でありますので、一言ごあいさつを申し上げます。

委員の皆様方の御推挙によりまして、委員長を仰せつかることになりました中村でございます。

本委員会は、「九州新幹線鹿児島ルートに関する件、高速交通体系に関する件及び熊本都市圏交通に関する件について」が付託されております。

御案内のとおり、九州新幹線鹿児島ルートにつきましては、来年3月の全線開業を目指し、去る3月22日にレールの連結が完了しております。

また、新幹線全線開業効果の最大化を図るために、KANSAI戦略を初めとして、開業を見据えた新幹線元年戦略の取り組みが進んでいるところでございます。そしてまた、新幹線開業効果を県下全体に波及させるために、地域高規格道路の整備、そして阿蘇くまもと空港の振興策などについてもさまざまな課題を抱えているところでございまして、熊本市の政令市移行を2年後に控えている中、熊本都市圏交通に関する件について、新たに付託を受けて審議をしていくこととなっております。

森副委員長を初め委員の先生方の御協力をいただきながら、本委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いしたいと思います。

続いて、森副委員長からごあいさつをお願いいたします。

○森浩二副委員長 副委員長の森でございます。

今後1年間、中村委員長を補佐し、円滑な委員会運営が行われますよう精いっぱい努めてまいりたいと思いますので、どうかよろしくお願い申し上げます。

○中村博生委員長 それでは、審議に入りますが、今回は新メンバーによる初めての審議であり、関係部課の事業概要を主として審議

を行う予定にしております。

なお、今回も基礎資料を準備いたしております。一部資料の入れかえもあっておりますので、新しい冊子をお配りしましたので御活用いただきたいと思います。

まず、初めに、関係職員の紹介を受けたいと思います。

前列の職員の皆さんについては、自席から自己紹介をお願いします。なお、後列の職員については、配付資料の中の職員名簿によって紹介にかえさせていただきたいと思います。

それでは、順次お願いいたします。

（企画振興部長、土木部長、警察本部交通部長、企画振興部次長、交通対策総室長、観光交流国際課長、地域振興課長、新幹線元年戦略推進室長、交通対策総室副総室長、くまもとブランド推進課長、道路整備課長、道路保全課長、都市計画課長、交通規制課長、新幹線都市整備室長の順に自己紹介）

○中村博生委員長 次に、執行部を代表して、坂本企画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。

○坂本企画振興部長 委員会の開会に当たりまして、執行部を代表いたしまして一言ごあいさつを申し上げますとともに、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、森副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、これから1年間、新幹線及び高速交通に関する諸問題について御審議いただきます。執行部としましても一生懸命取り組んでまいりますので、御指導のほどよろしくお願い申し上げます。

それでは、付託案件の概要について御説明申し上げます。

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。

平成23年3月の全線開業に向けた整備はお

おむね順調に進んでおり、9月からは試験走行が開始されます。

また、新合同庁舎につきましては、A棟は来年3月までの入居に向けて建設が進んでおりますが、B棟については本年度の政府予算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ございます。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ってまいります。

次に、九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、県下全域に開業効果が浸透するように、民間の知恵と力を活用した新幹線元年事業のつくり込みや、県民の機運を高めるための「くまもとサプライズ」運動を展開してまいります。

次に、新幹線を活用した観光振興等につきましては、昨年度がJR九州とタイアップした九州新幹線全線開業準備キャンペーンが大きな成果を上げたところですが、今年度は、関西エリアをターゲットとして大々的なプロモーションの展開を図るKANSAI戦略や、JR西日本とタイアップした「開業直前キャンペーン」を通して全力で熊本の認知度アップを図るとともに、熊本の観光の魅力を一層幅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、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、要望活動等に積極的に取り組んでまいります。

次に、航空対策につきましては、景気低迷等の影響で阿蘇くまもと空港の旅客数が落ち込んでおります。特に、ソウル線につきましては一時期運休の危機にありましたが、県を挙げて利用促進に取り組んだ結果、運航が継続されることとなりました。今後も引き続き精いっぱい利用促進対策に努めてまいります。

す。

第3に、今回から付託案件となりました熊本都市圏交通に関する件でございます。

これまでも都市機能の向上のためさまざまな事業に取り組んでまいりましたが、今後も公共交通機関の利便性向上や道路整備等を着実に進め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但、詳しくは総室長、課長及び室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)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します。

○高田交通対策総室長 交通対策総室でございます。

お手元の新幹線及び高速交通対策特別委員会資料に基づきまして説明申し上げます。

まず、九州新幹線鹿児島ルートに関する件についてでございます。

資料の1ページをよろしくお願いいたします。

下段のところで、事業費ベースの進捗状況の表を記載しております。今年度当初につきましては、博多―新八代間全体で230億円、うち県内の事業費として144億円が確保されているところでございます。

続きまして、2ページをお願いいたします。

そうした状況の中で、ことし9月までの間に建築工事、車両基地や駅舎の建築工事、さらには架線の工事を完成させ、先ほど申し上げましたとおり、9月以降に試験走行を予定しております。その後、国土交通省により工

事完成検査を経て、来年3月の全線完成・開業というスケジュールになっておるところでございます。

続きまして、4ページをお願いいたします。

新幹線全線開業に向けて今後の活動といたしまして、国に対して地方負担の軽減、さらには並行在来線への支援を要望していきたいと考えておりますとともに、JR九州に対しましては、昨年度に引き続いて、博多駅での対面乗りかえや運転本数の最大限の確保とともに、ダイヤや運賃の設定、在来線の利便性の確保等、利便性の高い運行形態となるような要望を行ってまいりたいと考えております。

今後の要望内容としては、その下にあります、具体的に4件ございますが、4月6日におきましても、知事の方から、整備新幹線の国の調整会議で、JR貸付料を活用した、並行在来線肥薩おれんじ鉄道への支援ということで活用するよう求めたところでございます。

また、6月3日には、整備新幹線関係18道府県期成同盟会の要望活動というのを行っているところでございます。

ひとまず、私の方からは以上でございます。

○松永新幹線都市整備室長 新幹線都市整備室の松永です。

資料の5ページをごらん願いたいと思います。

まず、2の新幹線新駅（熊本・新玉名）周辺整備の(1)新駅周辺整備の取り組み状況について御説明いたします。

まず、熊本駅周辺整備についてですが、平成17年6月に県と熊本市で作成いたしました整備基本計画に基づき整備を進めているところで、この整備基本計画に位置づけられた事業について御説明いたします。

お手元の基礎資料と書いてありますファイルの資料の2をごらんいただきたいと思います。この中の、A3の折りたたんだ資料をごらんいただきたいと思います。

右の上の方に凡例を示しておりますが、新幹線を青色、在来線を赤色で表示しております。

まず、番号1の連続立体交差事業でございますけれども、これは鹿児島本線の熊本駅付近から、崇城大学前駅付近までの約6キロメートル区間と、豊肥本線の坪井川までの約1キロメートル区間の在来線を高架化するものです。この事業は平成13年度に着手しておりますが、新幹線の開業を優先させるため、新幹線開業後から工事が本格化いたしまして、平成28年度の完成を目指しております。本年度は熊本駅構内の高架橋工事などを行います。

次に、熊本駅周辺の街路整備についてですが、緑色で着色しております幹線街路の整備と東口駅前広場の整備を県が実施しております。黄色で着色しております市街地整備事業等を熊本市が実施しております。

まず、番号②と③の春日池上線、これは熊本駅北側の祇園橋付近と万日山方面の東西を連絡する新たな幹線道路として、完成時には4車線で整備する予定です。

なお、番号②の1工区と番号③の3工区の間区間につきましては、熊本市が土地区画整理事業で整備しているところです。

次に、駅前の電車通りである番号④の熊本駅北部線と番号⑦の熊本駅帯山線、及び番号⑥の熊本駅城山線、これは1工区ですが、これは新幹線開業時までに4車線で整備する予定です。

また、番号⑨の東口駅前広場につきましては、新幹線開業時までに暫定整備を行い、在来線高架後の平成30年度までに完成させる予定です。

このほかにも、東西市街地を連絡する道路

となる番号⑤の新町戸坂線、及び番号⑧の池田町花園線につきましては、在来線高架化までに整備する予定です。

次に、熊本市が実施しております事業につきまして御説明いたします。

まず、番号⑩の熊本駅西土地区画整理事業についてですが、区域内の春日池上線や西口の駅前広場等を、新幹線開業時までに整備する予定です。

次に、番号⑪の熊本駅東A地区市街地再開発事業につきましては、熊本市の情報交流施設や超高層住宅などを建設する計画ですが、完成は新幹線開業時から約1年程度おくれるということです。

続きまして、別添のA4横のお手元の資料がございます。別添資料について御説明したいと思います。

標題「熊本駅周辺整備について」＜都市計画課＞と書いてございます。

この資料は、本年3月に開催いたしました知事、熊本市長及びJR九州社長等によるトップ会議において提案いたしました、在来線高架完了時の熊本駅舎と東口駅前広場のデザインイメージとなります。

まず、1枚目をごらんいただきたいと思います。

在来線熊本駅舎のデザインイメージです。このデザインイメージは、JR九州が安藤忠雄氏に基本設計を委託して作成したものです。

デザインコンセプトといたしましては、熊本の城と森をイメージした力強くかつ美しい駅ということです。

外壁は、熊本城の石垣に見られる武者返しのそりを取り込むとともに、ホームの上屋は、森の都である熊本の木立の下にいる感覚を、木組みのボリュームを強調することで表現されています。

続いて、2枚目をごらんください。

東口駅前広場の完成整備のデザインイメージです。このデザインイメージは、新幹線開

業時の暫定型駅前広場の設計をされた西沢立衛氏に県が依頼して作成したものです。

デザインコンセプトといたしましては、公園のような駅前広場ということです。森の中に浮かぶ雲のような大きな屋根で、新たなたまり空間を創造していくというものです。

次に、3枚目をごらんください。

これは駅舎と駅前広場のデザインをあわせて描きましたイメージイラストで、県が作成いたしましたものです。東A地区の再開発ビル付近からの視点となっております。

以上で説明を終わらせていただきます。

○佐藤地域振興課長 地域振興課でございます。

資料の7ページをお願いいたします。

新熊本合同庁舎の整備についてでございます。

駅周辺まちづくりの核となる施設と考えております合同庁舎でございますが、A棟、B棟2棟ございまして、A棟が、地上12階地下1階、約2万6,000平米ございます。それからB棟といたしまして、地上9階地下2階でございまして、約2万5,000平米ということでございます。

全体事業費は171億1,800万円でございまして、A棟が82億1,000万円、それからB棟が86億3,600万円ということでございます。

庁舎整備及び予算の状況でございますが、A棟につきましては平成19年度に着工しておりまして、平成21年6月から内装工事が中断されておりましたが、これが21年12月から再開されまして、ことしの10月末には完成し、入居官署も来年3月までには入居する予定になっております。

それから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ございまして、整備費用が本年度予算には盛り込まれていない状況でございます。

その下でございますが、申し上げましたよ

うに、駅周辺のまちづくりの核という施設と考えておりますので、また県、熊本市がこれまでも連携して移転先の用地を先行取得する等積極的に協力した経緯もございますので、着実に整備されるように要望活動を展開するところでございまして、下記に記載しておるところのような要望を行っておるところでございます。

以上でございます。

○猿渡道路整備課長 道路整備課でございます。

8ページをお願いいたします。

新玉名駅周辺整備の状況について御説明申し上げます。

県が新玉名駅へのアクセス道路として整備を進めております県道玉名立花線2.2キロメートルと、それから県道玉名八女線の1.04キロメートルのうち、新玉名駅から市道寺町大坊線までの区間0.5キロメートルにつきましては、新幹線開業までの供用開始を目指して取り組んでいるところでございます。

また、関連の国直轄事業の国道208号玉名バイパス8.5キロメートルにつきましては、新幹線開業に向け、暫定2車線の本年度全線開通を目指して整備が進められているところでございます。整備によりまして、新玉名駅へのアクセスが改善されるとともに、玉名市中心部から通過交通の排除をすることで、現在発生している交通渋滞の解消に大きく寄与するものと期待しております。

道路整備課はひとまず以上でございます。

○津森新幹線元年戦略推進室長 9ページをお願いいたします。

九州新幹線を活用した熊本づくりでございます。

言うまでもなく、あと8カ月、九州新幹線全線が開業するところでございます。これに向けて、熊本の地域振興と観光の発射台と

らえて、県外、特に日帰り圏となる関西・中国地方の方々に熊本を知っていただき、来ていただき、楽しんでもらい、そしてまた来ていただけるような取り組み、これを県民、各機関・団体及び県・市町村が一体となって推進しているところでございます。

平成17年度より新幹線くまもと創りプロジェクトというのを進めてきたところでございますが、これに向けては特に全面的に交通、交流促進、農林水産業・商工業振興、住みやすい熊本実現、こういうものに取り組んできたところでございます。

11ページをお願いいたします。

このような新幹線くまもと創りという取り組みを行ってきたところでございますが、開業時点で効果が発揮され、一過性でなくその後も事業効果が持続するような取り組み、これを重点化して、県民総参加のもと取り組みを加速していくというところでございます。このため平成23年を新幹線元年と位置づけて、平成20年8月に新幹線元年戦略を策定したところでございます。

この戦略におきましては、3つの戦略を立てているところでございます。

戦略の1つ目といたしましては、新幹線開業を発射台に県民総参加で地域をつくるということ、そして戦略の2つ目、熊本を知っていただくということ、戦略の3つ目、熊本に来て、楽しんで、また来ていただくということでございます。

12ページをお願いいたします。

このような取り組みを具体的に計画に移すということで、昨年7月、新幹線元年事業基本計画というのを策定したところでございます。

この具体的な内容につきましては、下の表のところにつけさせていただいておりますけれども、九州新幹線が全線開業する23年を中心として、熊本の魅力発信、来訪者のおもてなし、県民の機運醸成を図って「くまもとの元

気」をつくるというもので、民間の知恵と力を結集するものでございます。

テーマといたしましては、『くまもとの「食」と「文化」でおもてなし』、開催エリアにつきましては元年事業ということで、全部で11地域で開催する予定で、開催時期は平成23年3月の開業時を中心に展開するところでございます。

このような取り組みとあわせて県民の機運を高めるということで、あわせて「くまもとサプライズ」運動というのを展開したものでございます。

13ページ、下側のところでございますけれども、くまもとサプライズということで、九州新幹線全線開業をきっかけに、熊本県民がみずからの周辺にある驚くべき価値のあるものを再発見し、それをより多くの人に広めていこうという運動でございます。それにより、日ごろからの生活に根差した取り組み、幅広い層の機運醸成、このようなことが取り組まれておるものでございます。

続きまして、16ページをお願いいたします。

このような新幹線元年戦略の取り組みにつきましては、本年度まさしく九州新幹線全線開業まで1年を切ったというところでございますので、さらに加速化する取り組みを進めているところでございます。

まず、平成22年9月、ことしの9月に、熊本づくりプロジェクト推進本部会議を開催する予定でございまして、ここに向けて新幹線元年事業のつくり込みを実施するとともに、戦略の1つ目、新幹線開業を発射台に県民総参加で地域をつくるということで、各地域で開催する新幹線元年事業のつくり込み、熊本が持つ魅力、これを情報発信するとともに、各種民間のやられている催事等を冠事業として募集、これは4月から開催しております。

また、小山薫堂氏から提案された「くまもとサプライズ」運動の一環として「くまもと

サプライズアワード」を取り込みまして、多くの方々からくまもとサプライズのアイデアを募集したところでございます。

このような取り組みを進めることによって、開業に向けて準備を進め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 18ページをお願いいたします。

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。

まず、これまでの取り組みについてでございますが、KANSAI戦略につきましてはちょうどページ中ほどになりますが、くまもとブランドの推進というところでは、県立大学と連携いたしまして、ブランド塾の開催ですとか「くまもと“食”の商談会」、あるいは県内事業者のブランドづくりを支援するための「ブランドづくり応援ブック」の作成・普及等を行いました。

また、次の「くまもとブランド」の発信におきましては、文化面の切り口も入れました岡山でのくまもとブランド展の開催ですとか、知事のトップセールス、あと日本最大級の食の祭典・大阪の「食博」への出展、広島では「きんさいやあくまもとプロジェクト」ということで、2カ月間に及び熊本のさまざまなPRを行いました。

また、KANSAI地域のマスコミを招致いたしまして、県内の観光地や文化、歴史、食をアピールして、新聞や雑誌等に掲載していただいております。11件でございますが、現在13件で、まだこれはふえる予定でございます。

さらに、開業1年前PRとして、知事による大阪府知事、京都府知事へ大きな招待券ですとか、さくらづくしのお土産を持つてのPRなどを行ってまいりました。

19ページをお願いいたします。

相互交流促進等では、大阪と本県の経済界、県議会、行政のトップリーダーとの交流を行いました。こういうことを受けまして、民間レベルでも、熊本商工会議所連合会の皆さんが、大阪商工会議所、京都商工会議所等を訪問し、意見交換などを行いました。

なお、参考でございますが、KANSAI地域における認知度、いわゆる関心度につきましては、平成21年21%でございます。くまもとの夢4カ年戦略におきましては、平成23年開業後に26%という目標を掲げておりまして、関係者一丸となって一生懸命取り組んでまいりたいと思います。

ひとまず以上でございます。

○松岡観光交流国際課長 資料の19ページをお願いいたします。

平成21年度までの誘客キャンペーンの取り組みについて御説明いたします。

平成19年度から平成21年度までの3年間、これまで発掘、磨き上げてまいりました観光資源の情報発信、及び旅行商品化を進める九州新幹線全線開業準備キャンペーンを展開してまいりました。

準備キャンペーンの最終年度であります平成21年度は、夏とそれから10月以降の2期に分けてキャンペーンを展開いたしました。特に10月からことし3月までの半年間実施いたしました「くまもと最高ザンス観光キャンペーン」では、JR九州それからJR西日本等とタイアップをいたしまして、季節ごとのポスターやパンフレット、それからテレビCM、ラッピングトレイン、博多駅での広告、情報誌などさまざまな媒体を通じまして、熊本の観光情報を九州のみならず関西メディアでも大きく露出したところでございます。

資料の23ページをごらんください。

くまもと最高ザンス観光キャンペーンの主な成果を掲載いたしております。

まず、JR九州を利用いたしました熊本へ

の宿泊商品や団体旅行等の実績は、対前年度比で166.2%と大幅にふえております。

続きまして、資料の24ページをお願いいたします。

旅行会社の旅行商品造成を促進するため、3つのシステムを構築いたしました。

1つ目は、くまもとすきっぷレンタカーシステムの開発でございます。これは観光施設などで割引や特典が得られる「くまもとすきっぷクーポンン」を、レンタカー利用者に配布するシステムを開発いたしまして、旅行会社で旅行商品として販売できるようにいたしました。

2つ目は、イルカウオッチングの旅行商品化です。これまで旅行会社からの予約受け付け、精算などの業務を地元で受けることができず、旅行商品となり得ていませんでしたが、観光販売システムズが仲介に入ること、旅行商品化が可能となりました。

3つ目は、熊本すきっぷ観光バスでございます。これは九州産交等と連携いたしまして、路線バスを含む95便のバスルートを旅行商品に組み込むことができるようになりました。また、開発いたしましたこれらの商品を旅行会社に対しプロモーションを行った結果、大手旅行会社の9社32商品のパンフレットに、本県が提案いたしましたすきっぷレンタカーであるとか、イルカウオッチングが掲載されましたし、また5社21商品のパンフレットに「くまもとすきっぷ観光バス」が掲載をされております。

ひとまず以上でございます。

○宮尾くまもとブランド推進課長 27ページをお願いいたします。

22年度の取り組みについてでございます。

まず、KANSAI戦略における今年度の主な取り組みでございますが、まず、27ページの上の方、くまもとプロモーション等の展開でございます。現在、ちょうど企画コンペ

中ですが、知事のトップセールス、テレビ・新聞・雑誌・ウェブなどさまざまな媒体を活用して、開業まで半年以上広報展開を行ってまいります。また、小山薫堂さん監修による「くまもとブランド」ポスターを現在作成中でございます。

その次のPRイベント等でございますが、仮称でございますが「くまもと博」や量販店における熊本フェア、熊本の観光と物産展など集客イベントを開催し、露出を高め認知度を高めてまいります。なお、申すまでもなく、プロモーション事業と熊本イベント関係は連携させて、より効果的な進め方を行いたいと思っております。

その次、大阪市における情報発信スポットの設置でございます。大阪市中心部のローソン——ビジネス街でございますが——に、店舗内に常設の「くまもとコーナー」を設置したいと思っております。熊本の売れ筋商品の販売ですとか、観光等を継続して情報を発信していきたいと思っております。なお、大阪では、自治体では第1号になる予定でございます。

その次、「くまもとブランド」推進等でございます。新規として2本。

まず、新幹線「さくら」お土産開発事業でございます。開業を機に、熊本を代表するお土産をとの思いから、新商品の開発ですとか、ブラッシュアップ——磨き上げを——してまいります。現在、JR、百貨店、量販店などのバイヤーさん、デザイン関係者等による商品検討委員会をスタートさせ、また現在商品の公募も行っているところでございます。

くまもとブランドサイトの構築でございます。これは緊急雇用創出基金を活用いたしまして、熊本の優れた資源をブランドの視点から整備し、サイトを立ち上げたいと思っております。あわせて、ネットショップ機能についても検討してまいります。

以上でございます。

○松岡観光交流国際課長 資料の27ページをお願いいたします。

平成22年度キャンペーン等の展開でございますけれども、今年度は10月1日から来年3月まで、JR西日本と全面タイアップいたします大型観光キャンペーン、新幹線全線開業直前キャンペーンを実施いたします。

さらに、新幹線が全線開業いたします3月からは、全線開業キャンペーンを実施する予定でございます。旅行先として熊本を選択してもらうために、関西以西を主なターゲットといたしまして、これまでにない規模でのキャンペーンを実施してまいります。

28ページをお願いいたします。

旅行会社の旅行商品化の促進につきましては、本年度も九州観光推進機構と連携したプロモーションを実施しておりますけれども、既に5月、6月に東京、名古屋、大阪、福岡で旅行会社との商談会を実施いたしております。

ことしの下期からは、熊本すきっぷ観光バスに熊本—長崎間を走る「りんどう号」を加えるほか、「もりめぐりん」という熊本市内を周遊するコースを新たに開発運行する予定でございます。また、九州各県と連携したプロモーション活動も引き続き展開してまいります。

さらに、29ページでございますけれども、3)教育旅行の誘致につきましては、関係機関等へのセールス活動にさらに力を入れてまいります。

それから、4)のおもてなしの取り組みといたしましては、1事業当たり30万円を上限に助成いたします「ようこそくまもと大作戦」を、今年度も2期にわたり募集してまいります。

以上でございます。

○猿渡道路整備課長 道路整備課でございます。

す。

30ページをお願いいたします。

大きなⅡ番の高速交通体系に関する件でございます。

このうち1番の高規格幹線道路等の整備について御説明申し上げます。

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

まず、最初に、(1)高規格幹線道路の整備の概要について御説明いたします。

高規格幹線道路は、全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路で、ページの下側の体系図にありますように、国土開発幹線自動車道建設法などに基づいて、高速道路株式会社及び国土交通省により整備が進んでいます。

その国土開発幹線自動車道と、それから国土交通大臣の指定に基づきまして、国土交通省による整備が進められます一般国道自動車専用道路がございます。

なお、平成15年度から、高速自動車国道、国と地方の費用負担で整備いたします新直轄方式が導入されております。

図の中ほどのますには、全国における状況と、それから右側のます、ここには熊本県における状況を記載しております。

熊本県には、国土開発幹線自動車道として九州縦貫自動車道、九州横断自動車道延岡線がございます。また、一般国道自動車専用道路には、南九州西回り自動車道がございます。

31ページをお願いいたします。

このページには、高規格幹線道路の整備手順を示しております。現在の高規格幹線道路網につきましては、昭和62年に閣議決定されました第四次全国総合開発計画に盛り込まれたものでございます。

国土開発幹線自動車道は、基本計画か整備計画かという形で整備の熟度が上がってまいります。その決定の手続といたしましては、

国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て国土交通大臣が決定いたします。

事業段階に入りますと、有料道路方式と新直轄方式、この2つの方式での整備ということになります。

一般国道自動車専用道路におけるの基本計画、整備計画という段階がございますが、社会資本整備審議会道路分科会の議を経ることになります。

32ページをお願いいたします。

昭和62年の第四次全国総合開発計画決定以後の経過について、県内の高規格幹線道路である九州縦貫自動車道、九州横断自動車道延岡線、南九州西回り自動車道の整備状況を中心に一覧表で示しております。

最近の動きといたしましては、下から2段目に記載しております高速道路無料化の社会実験がございます。県内における対象区間は、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間でございます。報道によりますと、6月28日からの実施ということになっております。

また、最下段でございますけど、料金割引及びスマートインターチェンジの整備を位置づけております高速道路利便増進計画の見直し、それから国土開発幹線自動車道建設会議の廃止を含む法律改正が国会に提出されており、改正された場合は、国土開発幹線自動車道においても一般国道自動車専用道路と同様に、社会資本整備審議会道路分科会の議を経ることになりますが、現在国会の会期があしたで閉会予定というふうになっておりまして、この成立は非常に難しくなっているところでございます。

続きまして、33ページをお願いいたします。

県内の高規格幹線道路の路線別の状況でございます。

まず、九州縦貫自動車道でございます。県内延長は134.8キロメートルで、4車線で全

線供用されております。現在、各地でスマートインターチェンジの整備の取り組みが進められております。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、熊本市、合志市が検討、協議中で、関係機関で構成されます勉強会が2回開催されるなど、整備に向けた取り組みが進められております。

それから、小川バスストップのスマートインターチェンジの設置につきましては、平成21年6月に国土交通省から連結許可がおりまして、宇城市、氷川町が整備するアクセス道路につきましても、平成21年度から事業化されているところでございます。今後、スマートインターチェンジの設置につきましては、調査検討及び設置に向けた市町の取り組みを積極的に支援してまいります。

続きまして、九州横断自動車道延岡線でございます。御船町から延岡市までの約95キロメートルのうち、県内延長は44キロメートルです。現在、御船から山都までの区間23キロメートルにつきまして、新直轄方式によりまず整備計画区間ということで、国が事業主体となって整備が進められております。

また、追加インターチェンジ3カ所につきましては、平成21年6月に連結許可がおりまして、現在、県、山都町、御船町で連携を図りながら測量を進めているところです。また、山都から県境までの約21キロメートルにつきましては、基本計画区間というふうになっております。

今後、御船から山都までの区間につきましては、早期完成に向けて、地元町と連携を図りながら国に事業促進を働きかけてまいります。また、追加インターチェンジにつきましては、国、県、御船町、山都町で連携をしながら促進を図ってまいります。

それから、34ページをお願いいたします。

南九州西回り自動車道です。

一般国道3号の自動車専用道路で、八代市

から鹿児島市までの約140キロメートル区間のうち、県内延長が約50キロメートルございまして、基本的に国が事業主体ということで整備が進められております。

県内区間のうち、八代から芦北インターチェンジまでの28.8キロメートルの区間につきましては、平成21年4月までに暫定2車線で供用されております。現在、国が芦北出道路というので、芦北インターチェンジから県境までの約21キロメートル区間の整備に取り組んでおります。

今後、早期完成に向けて、鹿児島県や沿線市町と連携を図りながら、国に事業促進を働きかけてまいります。

続きまして、地域高規格道路の整備でございます。

地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体となって地域の基幹道路を形成する自動車専用道路、もしくはそれと同等な機能を有する道路ということでございます。本県の道路では、県土の横軸を形成する道路の整備を最重要課題に位置づけまして、この実現に向けて地域高規格道路の整備を進めているところでございます。

35ページをお願いいたします。

高規格幹線道路と同様に、地域高規格道路の整備手順について御説明申し上げます。

候補路線、計画路線、調査区間、整備区間と、整備の熟度を上げていきまして事業着手となります。現在、本県におきましては、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、熊本環状道路の3路線が事業化されているところでございます。

36ページをお願いいたします。

36ページには、地域高規格道路の経過及び路線別内訳を記載しています。

路線別内訳について御説明いたします。

まず、中九州横断道路でございます。

熊本市と大分市を結ぶ延長120キロメートルの地域高規格道路で、熊本県内の延長は53

キロメートルになっております。本県において県土の横軸を形成し、九州における本県の拠点性を高めるための重要な路線でございます。

国は、平成12年度に阿蘇大津道路5.3キロメートルに着手しまして、これまで地下水の水文調査などを実施してきましたが、平成22年度から休止というふうなことで表明されております。

また、熊本一大津間約21キロメートルにつきましては、調査区間として、国において整備区間指定に向けた調査を実施されているところでございます。

今後の取り組みといたしましては、阿蘇大津道路につきましては、国に休止の方針の再検討を求めています。

それから、熊本一大津間につきましては、工期の整備区間指定に向けた調査促進を求めています。

続きまして、37ページをお願いいたします。

熊本環状道路でございます。この道路につきましては、熊本市において約30キロメートルが路線指定を受けております。

現状でございますけれど、現在、地域高規格道路として熊本西環状道路の一般県道砂原四方寄線の整備区間約9キロメートル、及び調査区間3キロメートル、それから熊本環状連絡道路の調査区間約3キロメートルがございます。

県が施行しております熊本西環状道路では、花園、池上等の2工区で事業を展開しております。花園工区では工事に着手しております。

また、環状道路を構成します熊本東バイパス、北バイパス、植木バイパスにつきましては、国が順次整備に取り組んでおります。

今後の取り組みといたしまして、熊本西環状道路につきましては、用地買収及び文化財調査を促進し、着手可能となった区間につき

ましては工事を促進してまいります。

また、熊本環状連絡道路につきましては、国が行う中九州横断道路の検討にあわせて、整備区間指定に向けた調査検討を進めてまいります。

それから38ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路でございます。

熊本市から天草市を結ぶ約70キロメートルの地域高規格道路で、うち宇城市三角町までの国施行区間約32キロメートルと、上天草市から天草市本渡までの県施行区間約38キロメートルに分かれます。

現状でございますが、国施行区間につきましては、熊本宇土道路3.8キロメートルでございます。用地買収と工事が進められておるところでございます。昨年度、国が新規事業として着手しました宇土道路6.7キロメートルにつきましては、調査測量が実施されております。

県施行区間につきましては、暫定2車線で、平成14年5月松島有料道路3.3キロメートル、平成19年9月には松島一有明間10キロメートル、合わせて13.3キロメートルの区間を供用しております。

現在、取り組んでおります大矢野バイパス3.7キロメートルにつきましては、用地買収と工事に取り組むとともに、仮称でありますけど新天門橋につきましては、詳細設計がおおむね完了したところでございます。

また、天草市志柿町から本渡町間の仮称本渡道路約4キロメートルにつきましては、調査区間となっております。3月24日にPI検討委員会からの整備に関する提言を受けたところでございまして、現在ルート選定に向けたルート帯の検討を行っているところでございます。

今後の取り組みといたしましては、国の施行区間につきましては事業の促進を働きかけてまいります。

また、大矢野バイパスにつきましては、用

地買収及び工事を促進いたします。

新天門橋につきましては、橋の架設方法の検討を進めてまいります。

それから、天草市志柿町から本渡町間の仮称本渡道路につきましては、ルート帯を設定した上で測量設計、環境調査等を進めてまいります。

39ページをお願いいたします。

(3)の建設促進活動でございます。

熊本県と宮崎県で構成する九州横断自動車道延岡線建設促進協議会、それから熊本県と鹿児島県で構成いたします南九州西回り自動車道建設促進協議会の建設促進活動を記載しております。

40ページをお願いいたします。

高規格幹線道路及び地域高規格道路の位置図を添付しております。青色の実線及び点線が高規格幹線道路でございます。それからグリーンで表示しておりますけれど、地域高規格道路でございます。

以上で説明を終わります。

○高田交通対策総室長 交通対策総室でございます。

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41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。

現状ということで全体の状況であります。が、昨年度の国内線の旅客数は一昨年度から約21万8,000人、7.3%少ない279万人となり、5年ぶりに300万人を割り込んだところでございます。依然として厳しい状況が続いているところでございます。

こうした中で、大手の航空会社においては路線のスリム化を進めているところであります。4月末には日本航空が、来年3月末をもって熊本－小牧線、現在1日3便でございますが、それを運休すると発表したところでございます。

一方、新規航空会社の一つでありますスカイマークが積極的な路線展開に乗り出しており、ことしの10月から熊本－神戸線、また11月から熊本－東京線への参入を発表したところでございます。ダイヤ、運賃については、現在航空会社の方で調整をしているところであります。

下のところに静岡線の状況について記載しております。昨年7月に就航いたしましたフジドリームエアラインズの静岡線につきましては、昨年度の利用率が46.6%という状況でございます。特に、静岡発熊本着の利用率が55%対して、熊本発静岡着の方が39%という状況でございます。昨年の冬、あるいは秋から冬にかけて利用率が非常に厳しかったところでございますが、最近イン・アウトともども利用率が回復傾向にある。

このところ、特に静岡発熊本着の方は、利用率6割～7割という状況でございます。また、こうした路線の傾向について、一番多いのは熊本と静岡往復で使うとありますけれども、静岡から熊本に来て、そこから九州に抜けて、鹿児島の同じF D Aの路線を利用して帰る、そうした乗客もそれなりに見られるというようなことを会社の方では言っておるところでございます。

42ページから46ページにかけましては、国内線に関するところの資料——データでございます。

続きまして、47ページをお願いいたします。

今後の取り組みということですが、全般といたしまして、ことし4月の旅客数は、前年に比べて2%増と若干回復の兆しはありますけれども、しばらく不透明な状況が続くことは予想されるところであります。今後とも阿蘇くまもと空港の存在を高めていくことは重要な課題の一つであると認識しており、路線維持、振興に向けて真剣に頑張りたいと思っております。

個別の路線についてでありますけれども、まず、東京線につきましては、ことし11月から、先ほど申し上げましたとおりスカイマークの参入があります。それに向けた対応を行いますとともに、そのほかの航空会社の増便対象路線の検討状況の把握に努めながら、ことしの夏及び来年の初頭に発表されると見込まれる新規発着枠分の路線決定に向けて働きかけを強めていくとともに、航空会社の動向を注視してまいりたいと思っています。

また、この後、おおむね2年後に配分が予定されております羽田空港の新規発着枠72便分につきましても、東京線は阿蘇くまもと空港を含む地方空港のネットワークの大動脈であることから、国際線ではなくて地方の主要空港に手厚く配分されるよう、国に対し要望を行ってまいりたいと考えております。

次に、静岡線についてでありますけれども、先ほど申し上げました状況でもございますけれども、県の商工会議所連合会、あるいは工業連合会などの総合交流が続いておるほか、ことし2月に、熊本ビジネスフェアに静岡県から企業4社が初めて参加するなど、県内企業との新たな交流も始まりつつあるところでもございます。

今後とも熊本・静岡両県両市における交流を積極的に強めていき、熊本、静岡空港で物産展をPRする、あるいはFDAとも連携しながら民間団体レベルの交流、ニーズの掘り起こしを中心に、積極的に県としても頑張りたいと思っています。

続きまして、48ページをお願いいたします。

九州新幹線の全線開業後に影響が懸念されております大阪線、現在1日8便運航されておりますけれども、県と航空会社等の間で、今後の需要予測など認識や課題の共有化を図りながら、大阪線の利便向上を図る方策等を検討する勉強会を、4月末に立ち上げたところでございます。

他の空港における事例検討を初め旅客の流動調査、県民のアンケート等を踏まえ、今後は小型化、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、航空会社による実現を働きかけてまいりたいと考えております。

その他といたしまして、先ほど申し上げました小牧線については、4月にJALの発表と並行して、愛知県や関係自治体16県連名で、JALや国交省等に対して路線維持の要望を行っているところでございます。今後とも他の自治体とも連携を図るとともに、JALや国交省との動向を重視しながら対応を検討してまいりたいと思います。

また、スカイマークにつきましては、今後の便数、ダイヤ、料金体系等の情報収集を行うとともに、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きましても、会社及び地元市町と連携しながら、路線見直し等も含め今後の対応を検討してまいりたいと考えております。

続きまして、49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あります。

まず、現状といたしまして、昨年度の国内の阿蘇くまもと空港における航空貨物の取扱量は約2万8,900トンとなり、その前の年度から2,500トン減少し、平成18年度以来の3年ぶりの3万トン割れという状況でもございます。本年度におきましても4月の取扱量は、前年と比べて5%弱減少しているという状況でもございます。

特に、航空貨物取り扱い全体の約8割を占める東京線につきましては、最近では確かに先ほど申し上げましたとおり減少傾向であります。5年間、もう少し広い幅をとってみますと、増加しているという傾向が見られるところでもございます。

我々としては、この空港の物流機能の強化は重要な課題の一つであるというふ

うにも考えてもおり、夜間の時間帯に積み残しが発生しているなど、航空貨物輸送力が不足していることが調査をすることで明らかになっているところでもあり、航空会社に対しまして、夜間の時間帯における機材の大型化を図るように、引き続き働きかけを行っているところでございます。

51ページをお願いいたします。

そうした取り組みといたしまして、夕方から夜間の時間帯における東京行きの航空貨物輸送力の拡大のために、航空会社に対して夜間の時間帯、お手元にありますような時間帯における、コンテナ搭載が可能な機材による運航を引き続き働きかけてまいりたいと考えております。

続きまして、52ページをお願いいたします。

次に、国際線の振興についてでございます。

現状ということで、ソウル線についてありますが、これまで延べ22万人を超える需要があるところでありますが、昨年度の利用者数は2万8,377人と、その前の年度から約1,000人余り少ないという状況になっておるところでございます。日本人の利用者数については、20年度と比べて21年度は2%増の1万5,930人となっている一方で、外国人、ほとんど韓国人でございますが、その利用者数については、20年度から10%減となる1万2,447人という21年度の結果でございます。

そうした中で、ことしの2月、アジアナ航空の方から県に対して、6月から9月までの4カ月間の運休を視野に入れていることを伝えてきたところでありますが、県としては、国際線振興協議会におきましてプロジェクトを打ち出し、県を挙げた利用促進対策をアジアナ航空に示すとともに、民間の皆さん方におきましても、ソウル線を活用した社員旅行も行われていった、そういったこともあり、県民の間でソウル線の利用の機運が盛り上が

り、ことし1月から3月までの利用率が7割を超えたということもあり、最終的には路線継続が決まったというところでございます。

その下の国際チャーター便の実績でございますが、昨年度の便数、これは片道を1便と数えるという換算でございますが、昨年度の便数は20年度、その前の年度と比べて2便少ない35便という状況でございます。中国便、これは香港が大半でございますけれども、4便から18便とふえたものの、重点的に取り組みたいと考えております台湾線につきましては、18便も少ない9便ということでとどまっているという状況でございます。

53ページから55ページまでは、国際線の状況についての資料——データでございます。

続きまして、56ページをお願いいたします。

今後の取り組みということでありますが、まず、ソウル線につきまして、先ほど申し上げましたプロジェクトに県を挙げて取り組み、県民のさらなる利便促進を図ってまいるとともに、先月には国際線振興協議会の総会をソウルで開催するなど、韓国の関係者の方々に熊本—ソウル線をアピールしてきたところでもございます。

さらに、最近、利用率が落ち込んでおります7月から9月期の乗客を確保し、より一層の路線安定を図ることを目的として、アウトバウンド及びインバウンドの両面にわたって集中的な利用促進を図るための対策に取り組んでまいりたいと考えております。

一方、国際チャーター便というものにつきましては、定期便の開設のための前提として、チャーター便の増勢を図っていくことが必要になってまいります。今後とも台湾線に重点を置き、現在航空会社あるいは台湾の観光協会、旅行代理店との協議を進めているところでもございます。

いろいろ航空会社あるいは観光協会と協議する中で、教育旅行の取り組みについてしっ

かりやっていく必要があるんじゃないかと、あるいはPRというのをもっていきべきじゃないか、あるいは九州の中での周遊ルートの開拓ということに努めていく必要があるんじゃないかと、そうした課題というものをとらえながら、しっかりと我々として取り組んでまいりたいと思っております。

例えば、旅行代理店を対象とした旅行セミナー、これは夏休み期間中に実施する予定でもございますし、また教育旅行のマニュアルの活用等によって交流ニーズを掘り起こしていき、アウトバウンドのチャーター実施を働きかけてまいりたいと考えております。

また、双方向のチャーター需要ということが高まることが不可欠となっている状況であります。観光部局とも連携しながら、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。

57ページ、58ページにつきましては、国際線振興協議会の概要、それから取り組んでいる事業の中身についてでございます。

続きまして、資料の59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。

現状といたしまして、空港整備に関しまして、熊本空港ビルディングの方では、昭和46年に建築されたターミナルビルの一部耐震強化や、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まして、ことし2月に基本計画の概要を決定したところでございます。

資料の61ページ及び62ページが、そのターミナルビルのリニューアル計画の概要についてでございます。

計画の概要といたしましては、旧耐震基準部分の耐震補強、それから1階のチケットロビーの拡張、歩道の拡張、それから施設のユニバーサルデザイン化ということで、エレベーターの2基増設、下りエスカレーターの新設、さらには太陽光発電システムの導入とい

うことを内容として、ことしの夏から着工し、24年の9月に完成する予定でございます。

続きまして、63ページのところに、この空港ビルのリニューアルにあわせまして、国の方におきまして空港ターミナル地域の改良計画というものを予定しております。ことしの8月から工事を開始し、24年の3月には完成する予定でございます。

中身といたしましては、旧管制塔を撤去して観光バスの乗降場を設置すること、また公共交通車両の乗降場の位置の変更、今の駐車場の入り口の移設など、ごらんの7項目が主な改良計画の概要となっているところでございます。

続きまして、資料の66ページをお願いいたします。

今後の取り組みということでございますが、空港整備ということで2つ目のマルが、熊本空港ビルディングの、先ほど申し上げましたターミナルビルのリニューアル計画、あるいは国が実施するターミナル地域の改良についてでございます。今回のリニューアル等が空港の利便性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保たれるよう、必要な協力の申し入れ等を行ってまいりたいと考えております。

次に、現在、空港ターミナルの前にあります(財)空港環境整備協会が運営する空港駐車場につきましては、先日の行政刷新会議の事業仕分けの対象事業となり、協会への委託廃止を含む抜本的見直しと判定され、空港周辺環境対策は廃止、国が違う形で手当てするというところになっておるところでございます。

また、同じタイミングでまとめられました国交省の成長戦略会議につきましては、空港の関連企業と空港との経営一体化、及び民間への委託あるいは民営化についての検討会を立ち上げ、本年度1年間でその中身について議論するというところでございます。また、公

益法人が行っております駐車場事業についても、新たな空港運営主体が決定した段階で、遅滞なく移管するというふうになっておるところでございます。

こうした状況を踏まえ、空港駐車場につきましては、引き続き料金の値下げというのを求めていますとともに、地元による管理運営ということについても、国交省に要望や働きかけを行ってまいりたいと考えております。

続きまして、資料の68ページをお願いいたします。

Ⅲ番目の熊本都市圏交通に関する件についてであります。

まず、熊本都市圏交通の現状についてでございます。

(1)公共交通機関の現状ということでございますが、鉄軌道網については、市の中心部から鹿児島本線、豊肥本線、熊本電鉄、熊本市電が延びておるとともに、また三角線があるという状況でございます。また、バス路線網につきましては、5事業者によって運行されており、交通センターを中心とした放射状ネットワークが形成されているというところでございます。

最近の公共交通機関の輸送人員ということにつきましては、その次のページ、69ページの参考－1のところでは棒グラフ、これはバスと公共交通機関の総計、左の目盛りでございますと、市電、ＪＲ、電鉄の輸送人員、これは折れ線グラフで右の目盛りになっておりますが、表として示させていただいているところでございます。

バスの利用についてしばらく、ずっと減少傾向にあるという一方で、市電、ＪＲにつきましては、ここ2～3年輸送人員については少し横ばいかやや伸びているという、そういう傾向が見られるというところでございます。

次に、自動車交通及び渋滞の状況というこ

とでございますが、熊本都市圏における交通手段、自動車交通の手段の依存度が年々増加しており、これはちょっと古いデータでございますけれども、平成9年度における分担率約6割ということでございます。また、こうした自動車交通への依存度の増加が交通渋滞を発生させており、また一体化しつつある熊本都市圏の現状から、県の渋滞ポイントの多くが熊本都市圏に集中しておるところでございます。

69ページの参考－2としまして、熊本市における自動車の保有台数、さらには参考－3ということで、これは朝8時の時点でありまされども、路線別の熊本都市圏の旅行速度ということで表を示しております。時速30キロ以上の区間が、おおむね渋滞なく走行できる区間というふうにいわれておるものでございます。赤は20キロ以下という区間でございます。

70ページをお願いいたします。

熊本都市圏交通施策の主な取り組みということでまとめております。

一昨年度に見直しを行いました熊本都市圏都市交通アクションプログラムにおきまして、公共交通の利用の促進、及び交通渋滞の解消等への対応が求められているところでございます。

都市圏における交通施策としましては、自動車への過度の依存というものをなくし、徒歩、自転車及び公共交通による移動と自動車による移動について、役割分担をしながらバランスのとれた形で共存するように、具体的な都市交通施策に取り組んでまいりたいというふう考えておるところでございます。

まず、公共交通機関の利用促進についてでありますけれども、71ページ、72ページのところで、現状と今後の取り組みということで2ページにまたがっておりますが、まとめているところでございます。

まず、都市圏公共交通ネットワークの整備

の1つ目としまして、阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善についてでございます。公共交通機関による阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善に向けて、J R豊肥本線を活用した空港シャトルバス及び既存のリムジンバスの改善による定時性、速達性の確保に向けた取り組みを現在行っているところでございます。

そのうち、J R豊肥本線を活用した空港シャトルバスの運行につきましては、19年度、20年度と試験運行を実施したところでございますが、採算性の確保というのが問題になっているところでございます。本年度につきましては、採算性の確保に重点を置き、肥後大津駅と阿蘇くまもと空港の間の2地点間はノンストップで結ぶにしても、その間はさらに集客を図るための路線の形態という、あるいは料金の設定について工夫を凝らした試験運行を実施していきたいと考えております。

具体的には、72ページのところでございますが、ことしの10月から6カ月間程度の実践的な試験運行を、熊本電気鉄道に委託して試験運行を実施しますとともに、必要な関係機関との調整を行った上で、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。

一方、既存リムジンバスの改善についてでございますが、19年度、20年度、20年度では市街地でのバスの優先システム、信号優先システムの導入というのをやってきたところでもございます。本年度は速達性の確保に重点を置き、現在のルートにおける快速運行の実現可能性について実証実験を行ってまいりたいと思います。

また、将来的な改善策としまして、熊本市中心部での道路混雑を回避できる新たなバスルートについても、採算性等の観点も考慮しながら、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。

次に、バス路線網の再編についてでありま

すが、現在熊本市を事務局としまして、県も委員として協議会に参画しております、熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会というところで、バス路線網の再編に係る議論を進めているところでございます。先般、意見書が取りまとめられ、28年までに市営バスの全路線を民間へ移譲する方針が決定されたところでございます。

今年度は、72ページの中ほどでございますけれども、昨年度から取り組んでいる東バイパスライナーの継続運行や、バスの乗りかえ拠点性に関して40カ所のバス停で現地調査を実施するとともに、またJ R駅等でのバス乗りかえ表示の改善等につなげていくと、そうした動きがあるところでございます。

熊本市圏の自動車依存率を現状以下に抑止するために、引き続き県としてはこの協議会に参画し、熊本市周辺地域とのバス路線網の整備の視点も踏まえ、路線網再編に係る具体的な事業を推進してまいりたいと考えているところでございます。

(3) 番目に、熊本市電の電停改良整備、電停のバリアフリー化についてでございますが、昨年度熊本市におきまして、電停のバリアフリー化に向けた改良整備計画というのを設定し、採算性あるいは緊急性等、現在整備されていない駅についてランクづけを行い、優先度等が決定されているところでもございます。

本年度につきましては、72ページの最後のところでございますが、整備優先度の高い電停につきまして詳細検討、関係機関との協議等を進めていくということになっております。今年度からは、九品寺交差点電停の調査設計などの事業に着手を予定するということになっておるところでございます。

続きまして、交通結節点の改善ということで、73ページをお願いいたします。

ここでは、上段に現状、下段に今後の取り組みということでまとめております。

(2) 番目の新水前寺駅のところでございますけれども、平成18年度からJR新水前寺駅と市電の電停を集約し、乗り継ぎの利便性を強化するための整備を進めているところでございますが、来年の3月の新幹線開業にあわせて結節を完了させる予定でございます。

また、肥後大津駅につきましては、空港シャトルバスの整備と連動して、現在大津町やJRにおいて、肥後大津駅の南口の駅舎及び駅前広場の整備が進められているところでありますが、今後とも周辺市町村のまちづくりや地域公共交通の再編などとも連携しながら、アクセス手段の利便性の向上に向けた取り組みを推進してまいりたいと思います。

さらには、宇土駅につきましては、4月から、東口の開設に伴い、東口へのバス路線乗り入れを行い運行開始したところでありますし、熊本港につきましては、熊本港と熊本駅間を運行する定期路線バスについて、フェリーの運航体系にあわせたダイヤ編成を行い、利用者の利便向上を図っているところでございます。今後とも利便性の向上、県内の生活交通の維持活性化を図るために頑張っていきたいと思います。

続きまして、74ページのところで、パークアンドライドの状況でございます。

熊本都市圏では現在、ごらんの表にありますとおり、7カ所でパークアンドライドを実施をしているところでございます。全体の稼働率としては55%となります。それぞれの実施箇所に応じて9割近い、あるいはほぼ埋まっている稼働率もある一方、さらに頑張っていかなきゃならないというところもございます。

今後の取り組みといたしまして、さらなる利用促進を図っていくために周知広報、これまでも行っているところでございますが、より効果的なPR方法を検討して実施するとともに、利用者の満足度の向上に向けて、引き続き働きかけを行ってまいりたいと考えてお

ります。

続きまして、75ページをお願いします。

公共交通の利用促進策ということで、ノーマイカー通勤運動の強化とモビリティ・マネジメント、この2つを掲げております。

まず、ノーマイカー通勤運動の強化につきましては、昨年度事業者団体、交通事業者、行政等で構成する通勤の連絡会議を設置をしたところでございます。引き続き、公共交通事業者による公共交通利用促進キャンペーンを支援するとともに、県の地球温暖化の防止に関する条例に基づきますエコ通勤の環境配慮計画書制度の導入促進に向けて、県としても事業者に対する支援ということで頑張っていきたいと思います。

また、自動車利用から公共交通への転換を促すために、広報啓発あるいは事業者が実施する取り組みへの支援ということで、モビリティ・マネジメントを行っているところでございますが、今後新たな手法として、専用ホームページの開設による情報の発信や、1カ月程度、土日祝日におけるバスの小児運賃の無料化による潜在的な利用需要の掘り起こしを実施するなど、公共交通の利用に関する県民の皆さんの意識の醸成を図ってまいりたいと考えておるところでございます。

私からは以上でございます。

○内田都市計画課長 都市計画課の内田でございます。

資料の76ページをお願いいたします。

(2) 交通渋滞の解消について御説明をいたします。

熊本都市圏におきましては、国道3号や国道57号東バイパスなど幹線道路への交通負荷の集中が、交通渋滞の主な原因になっておりますことから、都市圏中心部への交通の分散流入を図るために、環状道路や放射道路等の骨格幹線道路網の整備や、それに接続する都市内道路網の整備を促進いたします。

また、交通情報の提供を初めとしまして、公共車両優先等のシステム稼働など、積極的に交通の流れを管理していく交通管理システムの高度化によりまして、交通流のさらなる円滑化を図る新交通管理システムを拡充していきます。

続きまして、現状及び今度の取り組みについて御説明いたします。

まず、現状についてでございますが、骨格幹線道路網等の整備といたしまして、国が国道3号の熊本北バイパス、植木バイパス、熊本天草幹線道路、熊本宇土道路等の整備を実施しておりまして、県は熊本西環状道路等の整備を実施しております。

これまでに、東バイパスの6車線から、熊本北バイパスのうち東バイパスから国道208号までの延長5.8キロメートル区間、あるいは一般県道田迎木原線等の整備が完了しております。

また、植木バイパス5.6キロメートルのうち、国道208号から植木停車場投刀塚線までの延長2.3キロメートルにつきましては、本年度に暫定2車線で供用される予定です。

交差点改良につきましては、熊本都市圏の交通渋滞対策としまして、現在浄行寺交差点、妙体寺交差点、子飼交差点、御代志交差点及び堀川交差点について事業を展開中でございます。

資料の77ページをお願いいたします。

信号機の運用改善等につきましては、道路の新設、交差点改良にあわせまして、右折車両の多寡に応じた信号秒数の増減、矢印信号の付加のほか信号機の集中制御化などによりまして、渋滞緩和に努めております。

これらによりまして、平成20年11月に供用開始をいたしました県道田迎木原線につきましては、一定の効果が確認されているところでございます。このほか、交通情報板等の整備を推進しまして、交通の円滑化を図っております。

次に、今後の取り組みについてですが、骨格幹線道路網等の整備につきましては、国・県・市町村で連携を図りながら、骨格となる幹線道路網や、それにつながる都市内道路網の整備を促進してまいります。

こうした展開につきましては、整備中の交差点につきまして引き続き事業促進を図ってまいります。

信号機の運用改善等につきましては、今後現場の状況に対応した最適な信号整備を行うために、交通渋滞状況や住民要望などを踏まえまして、継続的に信号機の改良を行うとともに、交通量の増加が見込まれる時期に応じまして信号秒数を見直すなど、弾力的な運用を図ってまいります。

以上で説明を終わります。

○高野警察本部交通規制課長 資料の78ページをお願いいたします。

新交通管理システムの拡充についてでございます。

新交通管理システムは、高度交通管制システム、これを中核といたしまして、交通情報の提供、交通信号制御等によりまして、交通流を積極的に管理し交通の安全円滑を図るもので、サブシステムであります交通情報提供システム、また公共車両優先システム等の整備拡充を図っているところでございます。

交通情報提供システムにつきましては、平成12年4月から、従来の交通情報板等に加えまして道路交通情報通信システム、通称VICSによりカーナビ等を通して必要な情報をドライバーに提供をしているもので、現在光ビーコン424地点、677キロを整備いたしまして交通流の充實的分散を促し、交通の渋滞の解消を図っております。

公共車両優先システムにつきましては、バス進行方向信号の優先制御によりまして、バスの運行時間の短縮と交通渋滞の緩和を図っております。区間につきましては3区間、1

4.5キロメートルを整備しております。

今後の取り組みといたしましては、AMISの交通情報提供システムにつきましては、きめ細かな交通情報が提供できるように、情報の収集提供に必要な光ビーコンを初め旅行時間計測装置、交通情報板等の整備を進めてまいります。

(2)の路面電車優先システムの整備でございますが、原理的には公共車両優先システムと同じものでございます。路面電車の通過情報を光ビーコンで収集いたしまして、信号機の優先制御等により、路面電車の安全円滑な運行と運行時間短縮を図るもので、来年3月の九州新幹線全線開業時期にあわせて運用開始することとしています。

整備区間といたしましては、熊本駅前から辛島町、上熊本駅から辛島町の2区間といたしております。

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。

何かありませんか。

○大西一史委員 まず、いろいろ御説明がたくさんあったのであれですけれども、1つは、並行在来線の問題なんですけれども、平成22年度もいろいろ要望活動を行っていくということで御報告がありました、4ページですけれども。

この中で、固定資産税等のJR九州並みの特例措置ですね、三島特例等の創設などということでの抜本的な支援策の確立という話ですが、固定資産税等の特例措置をやられることによってどのくらい改善といいますか、財政的な部分でのメリットが出てくるのかというのわかりますか。

○高田交通対策総室長 一度試算したことございますが、それによる大体1,000万か2,000

万、その単位で改善されるというふうに試算したことがございます。

○大西一史委員 では、もちろんこれだけでは全く経営改善という意味ではなかなかおぼつかないというようなことですね。けれども、こういうことがあれば相当、まあ1,000万～2,000万単位ということですから、かなりのメリットにはなるということですのでわかりました。

この並行在来線の問題については、いずれにしても総務常任委員会でやると思いますけれども、やっぱり当初、並行在来線という問題が新幹線のときの約束であったとはいえ、新幹線建設の約束であったという前提が大きく崩れてくる中で、今のままでは破綻してしまうということはやっぱり避けられぬような状況にあると、私はそういう厳しい認識を持っていますので、この辺の要望についてはよりもう少し具体的な形で、金額的な面も含めてですけれども、説得力のある要望をぜひお願いしたいということをお願いをしておきます。

この点については以上ですけど、続けてよかですかね。

それと、さっき、くまもとサプライズということでお話があって、元年戦略のところですか、その中で「くまもとサプライズアワード」というものをやっているということで、一応6月11日まで、先週の金曜まで一般の方の、一般部門の応募を受け付けていたということで約1カ月間、これはどのくらいの応募がありましたか。

○津森新幹線元年戦略推進室長 お答えいたします。

くまもとサプライズアワードにつきましては、6月11日締め切りになったところでございます。一般部門につきましては、1,000件を超える1,019件の応募をいただいております。

す。これにつきましては、小中学生、子供の方からまたお年寄りまで幅広く応募いただいているところでございます。

○大西一史委員 サプライズアワード、実は私もこれは事前に知ってはいたんですけども、一般の方々に知っているかという話をしたら、やっぱり余り御存じでないと、そんなことをやっておること自体がサプライズだという話がありましたけれども、（笑声）1,019件という数字が多いかどうかはわかりませんが、くまもとサプライズということでせっかく鳴り物入りでやっておられるわけですから、やっぱりこういったアワードをやられるにしても、メディア部門というのはまた別にやられるということで、そっちの方もかなり大きいんでしょうけれども……。

この辺の、県民に対してもう少し波及効果というか——小山薫堂さんというビッグネームをせっかく連れてこられていろいろ協力をお願いしているわけであって、例えば、この前のテルサであったサプライズの勧めみたいなものは、もっと広く県民の方は見たいという方も、報道で知られたという方も結構多かったように聞いております。

この辺をもう少し、何というか広がりをもというふうに今からやっていこうかなということについては、まだ課題があるのかなというふうに思います。開業まで1年切っていますけれども、その辺での認識というのはどういうふうにお持ちですか。足りないとは思っていますし、もう少しやるべきだと思っています。

○津森新幹線元年戦略推進室長 サプライズアワードにつきましては、6月11日締め切りという形をとらせていただいておりますが、これは引き続き日常からの楽しみ、生活に根差した地域づくり、これまでつなげていきたいと考えております。したがって、

このサプライズの応募自体、これは引き続き継続してやらせていただきたいと思いますと思っています。また、メディアを通じまして、さまざまな形で、サプライズの取り組みについて、いろいろな形で告知しているところでございます。

また、このサプライズにつきましては、ロゴまたキャラクター・くまモンというのを、例えば小中学校であったり、いろんなところに登場させて、身の回りのちょっとしたサプライズ——喜びを探す楽しみというのを少しずつ、少しずつ周知をしていきたいと思っています。

今がまだ種の段階でございます。これから大きな花を広げるように周知徹底、またつくり込みに向けてのいろんな取り組みを進めてまいりたいと思っています。

○大西一史委員 しっかりやってください。

○中村博生委員長 ほかに。

○鎌田聡委員 6ページですか、新幹線開業に向けての要望活動ということで記載されていますけれども、博多駅での例の対面乗りかえとかダイヤ、運賃の設定ですね、この中身についてどのような要望をして、どのような今感触というか、JRとしてどのように今お考えなのか、そこをちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○高田交通対策総室長 要望の中身ということにつきましては、ここにありますとおり博多駅で、九州だけに使用するのと、東海道山陽新幹線というところを同じホームで、新八代駅のような形で乗りかえることができないかという要望、また利便性の高いダイヤ・運賃設定について、やはり新幹線で熊本から大阪の方まで行くとなるとかなり高いということもありますので、現在でも片道1万4,00

0円かそこらぐらいになります。それを県民の方がより多く新幹線利用するような形で、端的に言うと、より安い運賃、またダイヤについても停車駅あるいは本数ということを含めて、もっと充実させることができないかということをしておるところでございます。

そうしたことに對して現在JR九州の方ではいろいろ検討しておるということで、まだこの場でお示しできる、我々に対しても具体的な回答をいただいているという状況でもございません。

また、この新幹線の開業につきましては、JR九州だけでなく、JR西日本あるいはJR東海とも、ダイヤなどについては調整していかないといけないというような状況でもございます。我々としては今後とも引き続きこうした鉄道会社などに対して要望というのを行って、利便性の高い形態で運行できないかというふうに頑張ってまいりたいと思います。

○鎌田聡委員 1年を切って、これから半年前のイベントとかいうようなやつが、今からKANSAI戦略を含めてあるわけでありまして、そのときにある程度のダイヤとか運賃とかわかつたらぬといかぬと思いますし、やっぱり一番大事なのは、同一ホームでの乗りかえですね。これは、こちらとしては譲らぬで、これは何とかしてもらわぬといかぬと思うんですけれども、その辺の感触はどうなんですか。

○高田交通対策総室長 我々としては頑張っていきたいという気持ちはありますが、繰り返になりますけど、具体的な結論あるいは感触というものを我々得ているという状況ではございません。

また、開業の日などについても、部分開業のとき、ケースで見ると3カ月前ぐらいに発表されるということでもあります、少しで

も早く、先ほど委員もおっしゃいましたようなことなんかもありますんで、我々としては少しでも早く開業日などについても教えていただけないかということでも、JR九州に対して要望してまいりたい、働きかけていきたいと考えております。

○鎌田聡委員 特に、対面乗りかえの部分は、利便性を確保する上で不可欠だと思いますから、ここはぜひ何とかやってもらえるように強く要請をしていただきたいと思います。

もう一点。試験走行が9月以降ぐらいということで予定があったと思いますけれども、具体的に9月以降どのくらい、何回ぐらい試験走行させるとか、何を試験走行させていくのかというのを、わかっておったら教えていただきたいと思います。

○高田交通対策総室長 申しわけございません。まだ現時点で具体的な日とか、その区間をどうするかということについて、まだ私どもに細かく教えられているという状況でもございません。そのあたりについても、我々として早く教えていただけるような形で、鉄道・運輸機構等に対しても話をしていきたいと思います。

○鎌田聡委員 ぜひ試験走行で考えていただきたいのは騒音の問題です。これが八代以南の箇所がたしかまだ4カ所ぐらい、基準値オーバーのままで改善されていないと思うんですけれども、その状況を教えていただきたいのと、今後そこに対してどうされていくのか。同じことを全線開業のときに、騒音が非常に数値が高いところを残しておくわけにはいかないんで、その改善に向けての取り組みを聞かせていただきたいと思います。

○松永新幹線都市整備室長 新八代駅以南の

騒音被害対策についてですけれども、今委員がおっしゃいましたように、結局新八代以南で当時最高で118件ほど基準をオーバーしておりました。その後何年か鉄道・運輸機構、JR九州で調査をいたしまして、個別に対策をしております、我々今のところ、その後被害が継続しているという報告は受けていないということです。

それと、今後の予定ですけれども、今委員がおっしゃいましたように、試験走行はあくまでも基本的にはダイヤを決定するための試験走行が主となっていますけれども、あわせて走行に伴う騒音、振動等も調査する予定ですが、本格的には開業後に、開業後2年間ほどをかけて、実際のダイヤで組んだものを走行させて、その上で防音壁とかを設置していくというふうに聞いております。

○鎌田聡委員 では、八代以南はすべて被害は改善したというふうにとらえていいんですか。

○松永新幹線都市整備室長 私どもとしては、一応そういうふうな報告は受けておりません、一応対策は終わったというふうに聞いております。

○鎌田聡委員 いわゆる新幹線は歓迎する一方、沿線の方々は今非常に不安に覚えられているところもあるんです。うちあたりもそうですけれども、やはりそういった中できちんと、つくったはつくったで終わって、もう後は知らないというふうなことになるように、やっぱり県もきちんとその辺はJRに対しても——鉄道・運輸機構ですか——に対しても、問題があれば改善を求めていくように対応していただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

○中村博生委員長 ほかに。

○村上寅美委員 今の先生方の質問に関連して、駅の前に連続立交を今県がやっている、これは24年以降どうなるかわからぬけど、熊本市の方に県道とかいろんな問題を移行するというふうな話があるけど、今でも鹿児島と比較した場合は、鹿児島は新幹線が来るのを待っているわけだ。しかし熊本は堂々と通過した後、こつこつと28年か30年かやらずにちゃいけぬ。

しかし、これはもういい。これは過去のことはいいけど、駅から右に曲がったら、田崎陸橋を渡らぬでまっすぐ行きますね、新土河原出水線に突き当たる。あの手前に陸橋があるでしょう、豊肥線の陸橋が。これが今でも渋滞でしょうがないのに、あの連続立交というのが豊肥線としてあるから、あそこは上がると僕は思ってたから、ここは上がりますからと言いつたたい、当然と思うもんだからね。

ところが、よく調べてみたら、その手前で、豊肥線はほとんど上がらぬにひとしい。駅周辺から一体的な都市圏のこととかいろいろ書いとるけど、本当に波及効果というところでうっとまってしまうんじゃないですか。これはなぜ僕が今言うかということ、JRがJRがというが、新幹線の西口、これは熊本市のする都市計画で区画整理をやった。区画整理は2年も前倒しでというから非常に成果は出とるけど、その辺に民間がぼんぼん建ちよるわけだ。

そうすると、新幹線は将来は玄関になるわけ。そこにも民間のがぼんぼん建ち出して、この辺は人の整合性が君たちはうまくいつとらぬとは知つとるが、どうなるのか。もうちょっと熊本駅の新幹線にふさわしい駅前というような整備を今後要望したい。しかし、どれだけ言うたって、JRで期間が決定してしまっているから、どんなに要望したってだめだということになる。これは人の問題も大き

かったけど。

東口もそうなんです。今僕が豊肥線のところを言うのは、今なら間に合うはずだから。あれは上げぬとどうしようもないよ。駅前の表玄関なんかのところをささっとせせて。僕が今度視察するから、だれだ担当は、あなたも一緒に頼むよ。

それから、台湾線のチャーター便に重点を置くとは、内容はどういうことか。

○高田交通対策総室長 いろいろ東アジアということで、中国本土、香港など路線がありますけれども、いろいろある中で台湾線ということで一番の重点を置いて頑張っていきたいということでございます。

中身については、いろいろ航空会社の人とも話をする中では、やはり日本から台湾に行く、台湾から日本に来る、両方の交流というのをしっかりさせないといけないということで、日本から送り出すというときに、いろいろ観光協会の方でも、教育旅行にいくための助成なんかのそういう制度もあるということも聞いております。また、そうしたものを活用しながら、県内の皆さんに対して人を送り出す、そうした取り組みなども行って、とにかく交流を大きくするようなチャーター便の増勢ということでつなげていきたいと思っております。

○村上寅美委員 だから、それは君たちが投げるところは航空会社とか、観光協会とか、それぞれ限定される。その中身を知りたいわけだ。これプログラムチャーターなの、それとも貸し切りチャーターなの、内容は。それと、料金は1人幾らなのか。

○高田交通対策総室長 貸し切りチャーターを始めてプログラムチャーターにもつなげていくように頑張っていきたいと……

○村上寅美委員 今は貸し切りチャーター……

○高田交通対策総室長 今は貸し切りです。

○村上寅美委員 そうすると、オーナーが要るの、貸し切りチャーターには。それとも旅行社が精いっぱい、旅行社が主催者として集めるというかたちで……。

○高田交通対策総室長 今の熊本線における旅行社の方で集めているという……。

○村上寅美委員 旅行社が努力しよるわけだ。

○高田交通対策総室長 はい、そういう状況でございます。

○村上寅美委員 では、だれかオーナーがおって、チャーターしてというようなあれじゃないわけだね。それに参加するわけだね。

料金幾らかかるの。機種はどれくらい、何名。

○高田交通対策総室長 大体3泊4日か5泊6日ぐらいで、たしか5～6万か7～8万、それぐらいのような状況であって……

○村上寅美委員 大体わかるよな、5万か7万。

○高田交通対策総室長 はい。機種については、チャイナエアラインですと260人乗りとかあるいは300人乗りで、たまには、小さいときには160人乗りとかありますが、大体それぐらいのところのクラスの機材が阿蘇くまもと空港になります。

○村上寅美委員 3泊4日から5泊6日で5

～6万……

○高田交通対策総室長 ——か7～8万。もう少し……

○村上寅美委員 5泊6日……

○高田交通対策総室長 5泊6日だともうちょっと高くなります。

○村上寅美委員 それはわからぬ。5～6万と7～8万というなら倍になる。（笑声）後で教えてください。

もちろんアジアナを保有しなきゃいけないけど、台湾、香港というような路線というのは、ぜひ積極的に、せめてプログラムチャーターに持っていけるように努力してほしい。南九州観光議連でもこれは積極的に3県で取り組もうということになっておりますから、その辺の連携も宮崎、鹿児島ともとりたいたから、ぜひひとつそういう商品づくりあたりのときは、業界にもそういうふうに言ってもらいたいと思うんです。よろしく。要望でいいです。

○中村博生委員長 ほかにありませんか。

○山本秀久委員 さっき、新幹線の乗りかえの問題で、そのことは大変私は危惧しとる問題があるわけだ。それはなぜかという、おれんじ鉄道の問題のときに問題が起きとるわけだ。なぜかという、利便性がまちまちで、こっちの地元の人たちの要望とJRでやっていることが食い違ってしまうおれんじだ。それで、ものすごく利用客が落ちたわけだ。

そういう点があるから、今度の新幹線の問題は大変重要な問題だから、時間的に少し余裕を持たせて同じホームで乗りかえが行え、長く1時間も待たせたりとか、そういうことがないようにしてほしい。これは私がおれん

じ鉄道のと看験しているんだ。だから、二度とそういうことが起きないようにということをお願いしておきます。

○中村博生委員長 ほかに。

○大西一史委員 41ページ、先ほど航空路線の利用促進についていろいろ御説明いただいたんですけども、特に国内線の振興のところで、スカイマークエアラインが10月から熊本―神戸線に乗り出してくるということで、これは新規参入ということで利便性という面から考えれば、これは非常に歓迎すべきことだなというふうに思っています。

これはまだ詳しいことはよくわからぬというようにことなんでしょうけれども、大体何便ぐらいを予定しておるといことなんでしょうか。

○高田交通対策総室長 熊本―神戸、及び熊本―東京、それぞれ1日3便ぐらいじゃないかというふうにはいわれています。機材については、この会社については150人乗りの機材1種類になりますので、150人乗りの機材が1日3便ぐらい来るんじゃないか、そういう状況でございます。

○大西一史委員 1日3便というのは片便―3往復ですか。

○高田交通対策総室長 はい。

○大西一史委員 そうなってくると、43ページの資料を見ていただければわかると思いますが、特に神戸線に関して言えば、今天草エアラインが当然飛んでいまして、実はここ利用率としてはそんなに高くはないんですけども、4,200名ぐらい旅客数が伸びているんですね、20年度～21年度で比べると。そうすると、天草エアラインに対するお客さんの奪

い合いというマイナス影響が、当然出てくるのかなというふうに思いますが、その辺の対策というか、対応というのはどう考えておられますか。

○高田交通対策総室長 まさに委員おっしゃいますように、仮に3便でしたときに、ダイヤいかんによって、現在1日1往復飛ばしております天草エアラインについて、競合して影響というのは当然出るというふうに思っております。

スカイマークの料金ということも、具体的なダイヤということについても大きく影響してきます。我々としては、それについて、少しでも早くスカイマークに対して教えてもらうというための情報収集を行いますとともに、またこの天草エアラインについて路線見直しをどうするかというところも含めて、現在会社と、あるいは地元の市町とも連携しながら考えてまいりたいというふうに思っているところでございます。

○大西一史委員 これは結構ですね——天草エアラインだけのことを考えれば、かなり深刻な問題だろうというふうに思います。

あと、その利便性の部分と、要は新幹線との競合も当然出てくるし、そういう意味では総合的に考えないと、この問題ではこの単体でスカイマーク入ってくるからどうだとか、天草エアラインをどうすればいいとかという話で私は済まない問題だというふうに思いますので、この点については引き続き危機感を持ってやっていただきたいというふうに思います。

それと、もう一つだけよかですか。

都市圏交通についてのことですけれども、渋滞対策等々でいろいろやっていますよということでの御報告、あるいは今後やっていかなければならないことの課題というものが出てきていますが、都市圏都市交通アクション

プログラムは去年改定をされました。それでもまだ未着手の部分であるとか、中期Aとか中期Bとか、今後やりますよというものがいろいろあったと思うんですが、この辺の進捗状況というのは、一応平成20年度にたしか進捗は1回やられていますね。1年たって、1年たった進捗というのは見ないんですか。それとも、何年かで見直すという感覚なのか、まずそこをひとつ教えてください。

○内田都市計画課長 都市計画課でございます。

進捗管理につきましては、毎年度やっていると思っております。それから、成果チェックといたしましては、平成20年になりました5年たってやったわけでございますけれども、次は年率改正時、この辺をめどにやろうかと考えております。

○大西一史委員 この問題、私も随分前から都市圏交通の問題は議会でも取り上げて議論させてもらってきたんですけども、例えば、渋滞解消というのは、渋滞は、特に57号の東バイパスあたりはまたひどくなっているというふうに思います。

それからあと、高速の無料化——無料化というか割引であるとか、そういった影響でもかなり、土日なんか時間帯によってはほとんど動かないですよ。そういう状況を考えると、6車線化はしましたけれども、この都市圏交通アクションプログラムをつくった時点で、国土交通省が何を言っていたかという、6車線化をするまでの間に、部分立体交差についてはきちんと結論を出しますというふうに言っていたんですよ。ところが、それは全く出てきていないですね。

そういった部分に関しても、きちんと我々の方からやっぱり要望をして、そういった部分にめどをつけるとか、解消について、これは財源はないかもしれないけれども、今の状

態でいいわけではないわけですから、その辺についてしっかり今後私も議論させていただきたいと思っていますが、そういうアクションプログラムの進捗管理と、あとできていないことに対する——できたことは進捗管理の中にいろいろ書いてあったんです。だけど、できていないことに対して、では具体的にどうしていくんですかというところをもう少しシビアに見ていただきますよう、これは今後議論させていただきますが、要望をさせていただきます。以上です。

○氷室雄一郎委員 71ページの阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善ということについてお尋ねします。

J R 豊肥線を利用した運行の結果は採算性が問題になったということで、採算性とこの2つの面を満たすというのは大変難しいと思うんですけれども、あとこの試験運行みたいなものをどこまでやって、最終的にはどう収れんされるのかということをして1つ。

もう一つは、リムジンバスの問題ですけども、これも定時性及び時間短縮に一定の効果を確認したと、あともう一つ速達性の確保にということでございますけども、これも2つ満たすということは非常に難しい問題ですけども、今後試験運行をいつまでやって、どのように、どういう形でどの場で収れんをされていくのかということをお尋ねしたいです。

○高田交通対策総室長 まず、1点目のシャトルバスの件、J R 豊肥線を活用したシャトルバスの運行についてであります。20年度に試験運行を行った際は、東京便のダイヤに合わす形で1日5往復行いました。その結果として、朝の大津駅発空港着、夕方空港発大津駅着については、1便当たり20名を超える便もありますとともに、その便については10名ぐらいいらっしゃるほどあったんですけれども、日中の時間帯を含めた全部おしなべ

たところでいくと、1便当たり3人弱というようなところもあり、このときは大津駅と空港の2地点間だけを結ぶ、ノンストップで結ぶシャトルバスでございました。

そうしたことである中で、さらに多くのお客さんの確保を図りたいということから、この大津駅と空港の間を結ぶ地点が、ここはノンストップで速達性を図るとしても、さらに例えば大津駅の北側の工業団地などとか、さらに集客を図ってより多くの人に利用していただく機会、路線の提供ができるような試験運行を行いたいということを考えております。

そうして、ことし10月から半年間程度行いたいと考えており、私どもとしてはこれについては収れんという意味としては、全線開業、時には本格運行、そしてそのまま継続させていきたいということを目指して、頑張っていきたいところでございます。

一方、リムジンバスの改善についてでございますけれども、こちらにつきましては、熊本市中心部のところの定時性の確保を図るところが大きな課題でございます。

一昨年度については、市街地でのバス優先システムということで、PTPSを導入して進めたところでもあり、それで3分か5分の時間短縮ということを図ったわけでございますが、さらに空港から市内に向かっていくところの速達性を高めていくという観点から、今現在とまっているバス停について、さらに快速運行でとまるバス停を限定するなど、そうしたことを方向として快速運行をさせるような検討というのを本年度行っていけないかと、これは事業者との調整で進めたいと考えているところでございます。

そうした状況を見ながら、こちらについては、具体的にいつというところを今関係者との間でオーソライズしておるわけじゃございませんけれども、我々としてはできる限り早く、リムジンバスの改善策ということは示し

て頑張っていきたいと思っているところでございます。

○氷室雄一郎委員 空港からシャトルバスの運行ですけど、今状況をちょっと説明していただきましたけれども、この採算性と定時性を両方あわせ持つというのは非常に難しい状況じゃないかと思うんです。しかし、全線開業に向けてこれは集中アップをしたいということでございますけれども、うまくいくのかどうかということを非常に心配しているわけでございます。

もう一つは、リムジンバスの改善という、幾つかこういう改善点が可能になれば、もう少し速達性も上がるんじゃないかということでございます。これはいつまでやるというのがわからぬということは、上の方は何とか終着駅をこの辺にしたいとおっしゃいましたけれども、これは何もせぬでこのままで終わるんですか。

○高田交通対策総室長 まず、1つ目のシャトルバスの方については、鉄道の持つ定時性というのを生かしての組み合わせで、シャトルバスの運行ということに取り組んでいきたいと思えます。

2つ目のリムジンバスの改善については、我々としてはそのままというのではなくて、我々としては、快速運行という新たな運行形態ということも実現できるような形で、進めていきたいとは思っているところでございます。

具体的に、何年度までというところは、我々としては今の時点においては、可能な限り早くできるように頑張りたいというふうにしか、状況を申し上げる状況ではございません。

○氷室雄一郎委員 いいです。

○守田憲史委員 地元の話ですけれども、33ページ、宇城、氷川のスマートインターチェンジの件なんですけど、ぜひ皆さんに現状を御理解いただきたいということですので、今回インターチェンジ、ネクスコが23億相当概算ですがつくってくれるんですね、インターチェンジ。それにアクセス道路が、宇城市と氷川町で大体15億。宇城市が9億、氷川町が6億の負担で一応計画ができています。

この15億ですが、合併特例債を両市町とも使いますので、氷川町は一般財源1,200万円を5年間、宇城市も9,000万近く使いますが、これである程度藤本町長さんも篠崎宇城市長も了解のもと、宇城市は議会通ったんですが、氷川町でまだ議会で予算が通っていない状況です。

合併特例債ですから、5年間で一般財源1,200万円を、反対なさっている氷川の町会議員の方々も、広報紙を見ると、3～4人の反対している町会議員さん方も、インターチェンジは賛成だけでもということで、いろいろそれなりの御意見があるかと思えます。

どこかでボタンのかけ違いがあったかなとは思いますが、この予算が通ってもらえると38億円相当のインターチェンジができ上がるわけで、これは箱物ではありません、我々の地域にとっては、産業振興にはこれ以上のカンフル剤はなかろうかと思うところですけど、いかんせんまだ今町議会に通っていないところで、藤本町長さんは、しっかり頑張っていらっしゃるんですが、どっかでかけ違いが起きているような気がします。

3～4人の方ですね、インターチェンジ賛成だけでもということでいろいろあっていきますので、どうか皆さん全力を挙げて御協力いただけたらと思いますので、（笑声）道路整備課長さん、どんなでしょうか。（笑声）

○猿渡道路整備課長 今守田委員お話がありました小川バスストップインターチェンジの

ことでございます。おっしゃられるとおり、相当部分がネクスコの方で整備されます。地元町で整備されるものは連結道路等ということで、額的には若干少ないというふうなことでございます。あと、今お話がありましたように合併特例債を使えますので、この両市町にとりましてはかなり、事業費の実質負担というのは10%ぐらいになるんじゃないかなというふうにも考えているところでございます。

現在、町の議会の方で少し議論をされておりました、その辺の情報収集について今一生懸命やっているところでございます。タイミングを見ながら、町執行部といろいろ協議とか協力をさせていただければなというふうに思っているところでございます。今後とも皆様方の御支援もまたよろしくお願いしたいと思います。

本当に、小川バスストップインターチェンジについては地元にとって非常有効なことだと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上です。

○守田憲史委員 高野交通規制課長さん、どうぞよろしくお願いします。

○中村博生委員長 私にも言われたようで、大体その辺のところは頑張ってみます。

ほかに。

○平野みどり委員 空港の利用促進についてお伺いいたします。

いろいろ今回新しく空港もリニューアルして、私たちでも福祉団体からもいろんな意見を言わせていただいて、使いやすくなるというふうに思うんですけれども、新幹線全線開通に向けての整備だというふうに思いますが、私も村上委員もそうですが、熊本市西部に住んでいる者が東京に行こうとすると、朝

の1便に乗るのに大変な思いをします。先ほどこからお話がある熊本の市内の東バイパス、あるいは第2空港線を含めた渋滞、これに巻き込まれると、私なんかも1時間半から2時間前ぐらいから家を出るというような状況にあります。

渋滞改善もしないといけないんですけれども、かなりの熊本市西部を中心とした人たちが、今後熊本空港より福岡空港を使うというようなことは当然予想されるし、私自身も30分ぐらいで博多に行くんだったら、博多駅ー空港間のアクセスは地下鉄で2つ目ですし、バリアフリーですし、あっちを使うようになってしまうかなというふうに思われる状況があります。そういったことも今回の利用予測に入れて考えておられるのか、その点についていかがでしょうか。

○高田交通対策総室長 個別具体的に、ここのエリアにおいてどれぐらい人がどうだということについていろいろ精査して、今後人がどう利用を選ぶかということについて精査しているわけじゃございませんが、我々はやっぱり一人でも多くの県民の皆さんに、阿蘇くまもと空港を利用してもらいたいという思いは持っております。

そのための対策として、空港ともそうですし、都市圏交通ともそうですし、それぞれのパート、それぞれの部署においてしっかりと対策に取り組んでいきたいと考えておるところでございます。

○平野みどり委員 観光という意味で、他県から熊本空港を利用して熊本に入ってきてそして観光していただくという部分では、どんどんふやしていかないといけない。

熊本市内を中心とした――熊本市西部ですけれども、ここあたりはやはり選択肢ができて、新幹線ができることで選択肢もできていくということはしっかりと踏まえなが

ら、空港に関しての利用促進、観光客もそうですけど、やはり力を入れるべきはここにもありますように、物流の部分だろうというふうに思います。

そこの部分で、環境という意味で騒音の問題ありますけれども、以前私どもが論議して、なかなか菊陽の皆さんも含めて御理解いただけてなかったりというような状況がありますけれども、今後の見通しというのはいかがなんでしょうか、夜間を含めたところの利用促進です。

○高田交通対策総室長 今現在、阿蘇くまもと空港における8時40分が熊本発の最終便ということでございますが、夜間の利用ということについては、朝の利用に比べれば利用率が低いというような状況は、航空会社の人から聞いたことがございます。

そうした中で、我々としては夜間の利用ということ、これは特に県外から来られた方が熊本で用を済まされて夜戻られる、日帰りで戻られるということもあるでしょうけれども、そういった方々にとっての利用の利便につながるような形で取り組むとともに、また先ほど委員おっしゃいましたように物流という観点で、特に最終便だとか、あるいは1つ前の便で行きますと、160人乗りぐらいの機材ということで、貨物を運ぶということでは小さいと、おなかの部分に入らないという問題もございます。

そこを我々としては、現在の便において、例えば260人乗りぐらいだったらもう少し大きな、多くの貨物を運ぶ、コンテナを運ぶことができますので、そしてその機材にさせていただくとともに、また東京羽田空港4本目の滑走路ができますというところで、その発着枠がどうこれからエアラインで決めていくかということになります。そこに熊本便を選んでいただくとともに、またダイヤということについても貨物を運ぶことができるよう

に、先ほど申し上げました積み残しが出ているような状況で夜間に運ぶようにしたいというふうなことも、航空会社あるいは国交省に対して要望しているところでございます。

引き続きエアラインの間でもいろいろ話を進めていき、何とか実現させ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。

○平野みどり委員 夜間の騒音に対しては、やはり時間の延長とか、そこら辺は難しいという状況でしょうか、地元の皆さんは。

○高田交通対策総室長 空港周辺の住民の皆さんといろいろ話をしているところでございますが、今の運用時間を超えて運航することについては、それは難しい、反対だという地域の住民の方もいらっしゃいます。

○高木健次委員 7ページの新熊本合同庁舎の整備の件ですけれども、これはB棟ですが、毎回毎回この委員会でも指摘をされてきましたけれども、ここに整備費用が本年度予算に組み込まれていないという状況で、ここに書いてあるとおり、県と市が非常に積極的に協力した経緯があります。このB棟が今の状況でわからないということであれば、駅前の周辺整備事業計画にもいろいろな悪影響を及ぼしてくるのかなと、大変心配をしております。

要望活動も2月までは積極的にやられていたようですが、最近途絶えているあきらめの心境かなという感じもするとともに、このB棟については早期実現、一応計画では24年の10月に供用開始ということになっておりますけれども、今の状況でいけばいつになるか本当に全然わからないという状況なのかなという感じがいたしますけれども、この辺の要望活動あるいは国の情報等については、今どういう状態でありますか。

○佐藤地域振興課長 今高木委員の方から、あきらめたのかという御質問でございますが、決してあきらめているわけではございません。（笑声）先ほど御説明しましたように、駅前の整備を進めるものの中心の一つだと思っております。

ここに記載はしておりませんが、1つは、先般成長戦略の記載に関して、国有地の有効活用ということに関しまして、国有地の有効活用を図って、上ではそれは成長戦略に役に立つんだという意見を、熊本県の名前、それから熊本市、経済団体ともそういう意見を出しているところでございます。

また、先般、国交省の馬淵副大臣来られたときにも、県もあれですが、熊本市長の方からも強く要望して、地元住民の方からも早くつくってくれという要望もしているところでございます。決してあきらめておるわけではございません。

ただ、見込みはどうかということになりますと、きょうの新聞にも出ておりましたけれども、国の地域主権戦略会議ですか、あれが6月いっぱいというのが7月に延びるというふうなこともありまして、その見通しはまだ不透明でございます。不透明ではございますが、あきらめずに引き続き要望していきたいと思っております。

以上でございます。

○高木健次委員 あきらめていないということですけども、これはやっぱりあきらめちゃだめなんです、ここまで計画を進めてきているわけですから。非常に厳しい状況下にあるというふうに思っておりますけれども、積極的にこの件については、やっぱり国交省あたりとの接触を持ちながら進めていってほしいというふうに思っております。

以上です。

○平野みどり委員 B棟の活用のことですけ

れども、私たち、実はこの週末名古屋に行ってきたして、国際会議場というところを使って障がい者の全国大会に参加したんです。ちょうど知り合いのお医者さんも御一緒だったんですけれども、いろいろお話をする中で、熊本で学会とかを持ってくるのは大変だと。これは皆さんたちもいろいろ聞いておられるかもしれませんが、グランメッセを活用するにしても、市内とのアクセスは非常に悪いですし、昨年も自治労の大会で、シャトル便で大事したという話も聞いております。

私たちが来年、再来年ぐらい障がい者団体全国大会を持ってこようかな、どうしようかなというふうに考えたときに、やっぱりコンベンションセンターみたいなものが、熊本市もしくはグランメッセよりももっと近いところにある必要があると。せっかくいろんな観光の掘り起こしをいろんなメニューでされている。しかしながら、そういった大きな団体がぼーんと学会なんか持ってくるとすごく経済効果大きいわけですけど、それが持ってこれない状況だというふうにおっしゃいます。

例えば、産文会館の跡地の活用とか、あるいは今回のB棟ですね、これが例えば国のものであっても、活用という形で民間が入るとか、あと自治体が入るとか、まあ貸しフロアというふうな形でもいいわけですけども、そういうふうな形で駅の周辺にコンベンションセンターみたいなものができるととっても利便性がいいし、せっかく熊本市内の中にもいろいろホテルもたくさんできていますけれども、ホテルはできているけれどもコンベンションセンターがないから学会が開けない、分科会が持てないという状況が今あるということですが、こういった実態について、B棟の活用の可能性も含めてなんですけれども、いかがでしょうか。

○佐藤地域振興課長 まず、熊本コンベンションセンターというふうなお話でございます

けれども、これは熊本駅の周辺に最近予備校ですとか、そういった施設もできておりまして、学生さんたちの数もふえておりますので、そうした施設も要るんじゃないかというふうな声を私もお聞きしているところでございます。

ただ、具体的に駅周辺のどこにというお話はまだないわけですし、一番考えられるのは、JRさんが0番線用地含めて広い土地をお持ちになっております。ということで、JRとはどういった活用を考えられるのか、いろいろ事務的な話を今進めておるところでございますけれども、今御提案がありました話も含めて、具体的にこういった活用ができるような提案をしていきたいというふうに思っております。

B棟用地を活用したらどうかというふうなお話だったと思いますけど、これは例えばB棟の建設が完全に中止になるというようなことが決まれば、それは今までの懸案を含めて国に責任ある対応を求めていくと、これは当然なことだと思っておりますが、先ほど申し上げましたように、いまだ中止になったと決まったわけではございません。決してあきらめておりませんので、当面は従来どおり建設の要望を続けていきたいと、そういうふうに思っております。

以上でございます。

○平野みどり委員 国に責任持って、地方分権で出先機関の縮小等があって、今の合庁の人たちがそのまますっぽりと、今後ずっと数的に入っていくかどうかということも今後の議論ですし、国の出方だろうというふうに思うんですが、複合的なビルとして何フロアかは国の出先が入るけれども、そのほかはそういったコンベンションというような形で活用ができるとか、そういうようなミックスしたような活用というのは不可能なんですか。

○佐藤地域振興課長 まだ議論がそこまで具体的にやっていないといえますか、それこそ出先機関の改革議論の中でどういうことになるのか、踏まえて考えていく必要があると思っておりますので、今委員おっしゃられたような御意見を頭に置きながら、基本的には要望を続けていきたいと思っております。

○平野みどり委員 はい。

○村上寅美委員 ちょっと関連。

まだと言うけど、君は、B棟は設計は上がって決まってるでしょうが、スキームは。

○佐藤地域振興課長 はい。

○村上寅美委員 決まっておるでしょう。だから、今平野委員のお話はコンベンションという形だが、それはB棟には無理だろう、結論として、B棟にはよ。

○佐藤地域振興課長 今のスキームそのままでは、当然B棟そのものには無理です。それは無理です。

○村上寅美委員 無理でわかつた。だけん、今のスペースの土地の中に、そういう思い切ったものを計画変更でやるということは可能かもしれぬけども、だったら民間で…

○佐藤地域振興課長 そのように今後の議論を踏まえながら幅広く考えていきたいということを申し上げたつもりでありまして、スキームを変えるとか、そういったことを考えておるわけではございません。

○村上寅美委員 言われることはもっともな話だが、何もなかったですよ、政府には。

○中村博生委員長 いいですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○中村博生委員長 これで質疑を終わりたいと思いますが、よろしゅうございますか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○中村博生委員長 いろんなB棟の問題、ダイヤ改正等を含めていろんな要望をされているようでありますけども、委員会としても、いろんな要望に出向いても構いませんと思っています。だが、最近は要望等も——要望じゃないけども、いろいろ話がないような気がいたしておりますので、どしどし議長を含めて委員会としてもいろんな活動をやりたいと思いますので、その点よろしく願いたいと思います。

次に、議題(2)閉会中の継続審査についてお諮りいたします。

本委員会に付託の調査事件につきまして、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でよろしいでしょうか。

（「異議なし」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。

その他として何かありますか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○中村博生委員長 ありがとうございます。ほかになければ、本日の委員会はこれで閉会したいと思います。

午後0時10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