

第 19 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12月13日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第19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12月13日(月曜日)

午前10時2分開議

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 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(16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 鎌田聰
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2分開議

○中村博生委員長 ただいまから、第19回新幹線対策特別委員会を開催いたします。

本日の委員会に1名の傍聴申し込みがありましたので、これを許可したいと思います。

先般、10月26日からの委員会視察を実施いたしましたけども、参加いただきました委員の先生方そして執行部の皆さん方におかれましては、大変お疲れさまでございました。

出席率が少々悪いような気がいたしましたけれども、(笑声)視察の成果を委員会審議に生かしてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

そして11月4日には、JR九州に対しまして、小早川総務委員長と兵谷副知事、執行部とともに正副委員長で要望をしてまいりました。御報告したいと思います。

それでは、審議に入ります。

まず、執行部を代表して、企画振興部長から概要説明をお願いいたします。

○坂本企画振興部長 委員会開会に当たりまして、執行部を代表して、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。

まず、中村委員長、森副委員長を初め委員の皆様におかれましては、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。

いよいよ平成23年3月12日の全線開業まで残り89日と迫りました。熊本の魅力を多くの方々に体感していただけるよう、熊本の豊かな食と多彩な文化を生かした市民力による新幹線元年事業の準備をさらに進めます。

また、熊本の魅力を掘り起こし、多くの人に広めていく「くまもとサプライズ」については、「くまモン」の商品化についても認めることとし、「くまモン」の認知度をさらに高めるとともに、より多くの方々に御参加いただけるよう引き続きPRに努めてまいります。

このうちKANSAI戦略の推進につきましては、10月から熊本の認知度を高める「くまモン話題化計画」を本格的にスタート

させ、来年2月には、くまもと逸品縁日&ミナミあっちこっちラリーと銘打って、3万人規模のイベントを開催いたします。

また、新幹線を活用した観光振興につきましては、JR西日本と全面的にタイアップした「くまもとサプライズザンス観光キャンペーン」を10月から実施中ですが、JR西日本によりますと、10月の熊本方面の個人旅行者数が、全線開業前にもかかわらず、対前年比で約170%と大幅に伸びております。キャンペーン効果があらわれているところでございます。引き続きこのキャンペーンを通して、熊本の観光の魅力を広く発信してまいります。

また、新合同庁舎の整備につきましては、平成23年度概算要求が見送られておりますが、熊本駅周辺整備の核となる重要な施設であり、県と熊本市が連携して移転先用地を先行取得するなど積極的に取り組んできた経緯もありますので、着実に整備されるよう予算の復活を粘り強く働きかけてまいります。

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などに積極的に取り組んでいるところです。

次に、航空対策につきましては、平成22年度も厳しい状況が続いているが、東京線の増便など明るい兆しも見えております。

また、ソウル線につきましては、今年度は70%を超える利用率を保つなど堅調に推移しております。先月の砲撃事件の影響が懸念されるところですが、韓国内では国民の生活は普段と変わらず、観光客の訪韓に関してもほぼ通常どおりということですので、引き続き利用促進対策に取り組み、利用客の確保に努めてまいります。

第3に、熊本都市圏交通に関する件でござ

います。

今後とも阿蘇くまもと空港へのアクセスや交通結節点の改善などを進めながら、交通ネットワークの強化に取り組んでまいります。

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ひ申し上げます。

○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。

お手元の特別委員会資料に基づきまして説明させていただきます。

前回からの変更点を中心に説明申し上げます。

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。

お手元の資料2ページをお願いいたします。

上段のところに、全線開業までの今後の予定ということで記載をしております。

今月には、JR九州からダイヤが近々発表されるとともに、先週の10日に、JR九州が運輸局に対しまして正規運賃の認可申請を行い、この後国交省における運輸審議会の議を経て、年内には公表されるんじやないかというふうに見ておるところでございます。正規運賃の公表の後に、直後の割引運賃が公表されるということになっております。また、在来線につきましても、新幹線のダイヤと間隔を置かずして発表されるというふうになっておるところでございます。

その後、1月に、国交省による工事完成検査、それから2月のJR九州の試乗会を経て、3月12日当日でございますけれども、熊本駅新幹線駅舎及び新玉名駅につきましては、新たに駅が開業することでもありますので、新駅の開業式典と出発式を同時に行うこととしております。また、新八代駅につきましては、博多行き列車の出発式というものを開催することにしております。いずれも、これらにつきましてはJR九州が主催ということになっております。

また、この日には、熊本市内で県、熊本市、JR九州、鉄建・運輸機構による実行委員会の共同の主催であります開業記念の祝賀会を、熊本市内で開催することとしております。そのほか、当日には、新幹線開業に関する式典というものを開く予定としております。

また、参考のところで、主要駅間の所要時間についてでございますけれども、「みずほ」についてJR九州が発表したことにより、熊本駅から新大阪駅の最短所要時間は2時間59分、また熊本駅から博多駅の最短所要時間は33分というふうに変更となっております。

続きまして、3ページ目をお願いいたします。

今年度の要望活動の実績及び予定ということでございますけれども、10月27日には、関係11道県の知事、副知事等で、並行在来線の関係道県の協議会としての合同の要望活動を行いました。

また、11月2日には、整備新幹線の関係の18都道府県の期成同盟会としての要望活動で、ここでは整備新幹線の整備のみならず、並行在来線に対する支援ということも含めまして要望をしておるところでございます。

また、4日についてでございますけれども、中村委員長、森副委員長それから小早川

総務常任委員長と合同で、県執行部、副知事とともに、JR九州に対しまして、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、新幹線のダイヤ、また博多駅での対面乗りかえ、それから在来線の利便性の確保、さらには肥薩おれんじ鉄道の11年目以降の支援ということにつきまして要望を行いました。中村委員長、森副委員長、小早川総務委員長におかれましてはありがとうございました。

この要望の中身についての結果でございますけれども、現在新幹線の便数の確保については、車両の編成両数の関係上、また山陽新幹線の相互乗り入れを念頭に入れた上で、JR東海、JR西日本とJR九州としても調整していきたいと。

博多駅での対面乗りかえについては、新たにホームを整備してできるだけ多くの乗り継ぎに使用して、できる限りこの対面乗りかえというものについては実現させたいという回答がございました。

また、在来線の利便性の確保につきましては、鋭意JR九州としても検討をしているところであるという話でございました。

さらに、肥薩おれんじ鉄道の11年目以降の支援ということにつきましては、すぐに答えを出せる状況にはないところであるけれども、今後回答していきたいと、そういう話でございました。

お手元に、別添の報告資料といたしまして「九州新幹線の運賃及び特急料金について」ということで、一枚紙でございますけれども資料を用意させていただきました。こちらの内容につきまして説明申し上げます。

先週の金曜日でございますけれども、JR九州から国土交通大臣に対して、博多ー新八代間にかかる運賃及び特急料金についての認可申請を行いました。この申請の中身につきましては、特急料金の上限の申請であり、この割引切符——2枚切符等の割引切符料金に

つきましては、認可後に発表されるということになっております。

2番目に、主な内容についてでございますが、熊本駅からの運賃・特急料金ということで、ここに掲げてある数字は、大人の通常料金における指定席の運賃でございます。熊本から博多までは開業後4,990円、熊本から新大阪までは18,020円というふうになっております。また、自由席の場合には、この4,990円、18,020円からそれぞれ510円引いた額というふうになっています。現在の九州新幹線は、指定席と自由席の差はちなみに500円となっております。

また、今回山陽新幹線が直通で乗り入れるということになりますので、「みずほ」「さくら」の車両形態につきましては、グリーン席というのを設けております。これは自由席の運賃にグリーン代を足したもので、ちなみに熊本から博多までは6,480円、熊本から新大阪までは2万5,810円というふうになっております。また、駅を飛ばす「みずほ」あるいは博多駅で「のぞみ」に乗りかえた場合には300円増しとなるとともに、シーズン別の料金というのを設定するということになっております。

また、新玉名、新八代、新水俣からの運賃・特急料金、これも大人の通常料金の指定席でございますけれども、それぞれ新玉名、新八代、新水俣から博多まで、及び新大阪までの開業後の運賃というものにつきまして、お手元の資料のとおり申請をしたところでございます。これから国交省の審議を経て、近々正式に認可がおりるということになっておるところでございます。

私の方からは、ひとまず説明以上でございます。

○佐藤地域振興課長 地域振興課でございます。

資料の6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。

まず、A棟についてでございますが、資料の中段ほどでございます、本年11月にA棟完成いたしました。この12月にも九州財務局の移転がございます。これを皮切りに、国の出先機関6機関が、来年2月末までに順次移転をする予定でございます。

それから、資料の下の方でございますが、来年度の概算要求が見送られておりますB棟につきましては、県と熊本市が移転先用地を先行取得するなど積極的に協力してきた経緯も踏まえ着実に整備されるよう、10月及び1月にも国土交通省の新しい副大臣、政務官に要望を行ってきたところでございます。

今後とも、引き続きB棟の早期整備実現に向けて、強く国に求めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○津森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。

九州新幹線を活用した熊本づくりについて御説明申し上げます。

資料の12ページ、よろしくお願ひいたします。

新幹線元年戦略の推進についてでございますが、11月18日に、第12回目の新幹線元年委員会を開催し、具体的な詰めの作業を行っております。全線開業日から展開いたします新幹線元年事業でのサプライズの実施、また各地域の魅力を紹介するガイドブックを、よくある冊子ではなく、話題性のあるものにするための仕掛けづくりなど、細部のアイデアを詰めている段階でございます。

また、全線開業に向けてさらに県民機運の醸成を図るため、区切りのよい100日前、12月2日でございますけども、カウントダウンイベントを開催したところでございます。

熊本地域では、新幹線と桜などをラッピング

した市電を、12月2日から来年3月末まで運行することとしており、その出発式を熊本市交通局で開催しております。

また、県南の八代・水俣・芦北地域では、肥薩おれんじ鉄道に「くまモン」をモチーフにラッピングした電車を、市電と同様3月末まで運行することとしており、水俣駅でその出発式を実施したところでございます。

また、県北では、桃田運動公園などに「くまモン」がサプライズ登場し、全線開業をPRしたところでございます。

続きまして、資料の15ページをよろしくお願いいたします。

④の総合的な情報発信についてでございますが、新幹線全線開業をPRするポスター、のぼり、懸垂幕を作製し、ポスターは包括的な協定を結んでおりますコンビニエンスストアなどの商業施設や、市町村も含めた行政関連施設など約2,000カ所に掲示しております。

のぼりも同様に、コンビニや行政機関など約1,500カ所に設置しております。懸垂幕につきましては各地域振興局、各市町村など65カ所に掲げており、まち全体として開業に向けたわくわく感のする雰囲気づくりに取り組んでいるところでございます。

また、⑤のくまもとサプライズの展開についてでございますが、“あつたらいいなと思う”サプライズを実施する団体を募集し、奨励金を授与する団体を小山薰堂さんを含む審査会により決定いたしました。奨励金を授与する3団体は表に記載しております。

このうち、まず一番上段の「春日人おてもやん」につきましては、案内人ボランティアが、熊本駅から城下町そして中心市街地、熊本城などを結ぶことができる「心豊かなおもてなし」をする企画でございます。

また、「八代グリーンプロジェクト実行委員会」によりまして、八代市内の学生が中心となって、アーケードが畳敷きにされている

かのように八代産のいぐさを使って演出し、また晩白柚などを活用したイベントやお茶の振る舞いなど、八代の魅力を結集した企画を実施する予定でございます。

また、「くまもと町づくりの会 城華」におきましては、熊本から城下町を通って熊本城までの間で、九州各地の人力車を集め、熊本の魅力や文化を体感できる行列に彩りを加える企画でございます。

この3つの取り組みにとどまらず、さまざまなサプライズのアイデアの種を一つでも花に、実になるよう引き続き取り組んでまいります。いずれもこの3つの企画につきましては、また地域の方々がみずから考えて地域資源を活用した魅力づくりとなっておりますこれらの取り組みを、全線開業を中心に実施することとしております。

また、一番最後の行でございます、くまもとサプライズのロゴそして「くまモン」の民間企業などによる商品化につきまして、県が使用許可を出す場合におきまして、デザインの使用は無料、そして民間事業者の方々にグッズを製造・販売いただくことといたしました。グッズを介した口コミなどを通じて、さらに多くの皆様にくまもとサプライズの趣旨を知っていただき、身近な取り組みの企画につながればと考えております。開業まで残り90日を切りました。ラストスパートを全力で取り組んでまいります。

新幹線元年戦略推進室から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。

17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でございます。

まず、KANSAI戦略についてでございますが、くまもとプロモーション等の展開につきましては、「くまモン」話題化計画を進

めてきておりまして、「くまモン」の神出鬼没と並行して、おもしろポスターですとか、新聞、ラジオ、ウェブ、ツイッターなどを活用いたしまして、これまでの一方通行の情報発信ではなく、双方向のコミュニケーションツールなどを使いまして行ってまいりました。

その結果、関西等のメディアで「くまモン」そのものが話題になってパブリシティーに取り上げていただくようになりましたり、またブログ、ツイッターも順調に右肩上がりに伸びてきております。

直近の話題といたしましては、新聞にもございましたけれども、12月10日に、大阪プロレスを訪問いたしまして、大阪での名刺1万枚配布が見事終わったということで、胴上げをしてもらったというような記事が出てきております。これは大阪でも取り上げられております。

これまでいわゆる行政側のPRではなかなか訴求できてこなかった層ですとかエリア、プロレスもその一つなんですけども、女子高生ですか、地元の商店街といったところに訴求できてているというのは、一つのありがたいことかなというふうに思っております。

また、どのエリアからブログのアクセスが多いかというのを見るのがあるんですけども、これも大阪だけで熊本の2倍以上のいわゆるアクセス数がございまして、ほか神戸や京都を含めますと約2.7倍ということで、いわゆる私どもがターゲットとしておりましたエリアあるいは層におおむね訴求できつつあるのではないかというふうに思っております。

また、今月下旬には、いわゆる新聞1面にフロンター号というのを出すんですけども、カラーでいわゆる「くまモン」を使った、また新幹線が開通しますと「いよいよです」というような広告・PRをしていきたいと思っ

ております。

資料の下から3つ目の丸でございますが、知事のトップセールスでございます。知事のトップセールスによりまして、岡山県知事、広島県知事、近畿ブロック知事会等に対しましてPRを行いました。これも地元岡山、広島、大阪等のパブリシティーに取り上げていただいて、認知度アップにつながりました。

下から2つ目でございます。新幹線元年戦略アドバイザーの小山薰堂さんの監修によりまして、くまもとブランドポスターを作成いたしました。現在印刷中でございますが、今後大阪など県外の駅バリア、雑誌にアピールするのはもちろんのこと、県内各地域の各団体、金融機関などにはっていただきまして、熊本のよさを感じていただきたいと思っております。

一番下でございます。大阪事務所や農林水産部と連携して、食の名人さんによる熊本の食材を使いました料理教室を開催いたしました。これにも知事が参加しております。

18ページをお願いいたします。イベント関係でございます。

1つ目の丸でございますが、今年度もひろしまフードフェスティバルに参加いたしました。70～80万人参加という大変盛り上がるイベントでございますが、これに熊本からはいきなり団子と辛子レンコンに特化して出展していただきました。両方ともこの手のイベントでは過去最高の売れ行きだったというふうに伺っております。

また、これと並行いたしまして、事前にテレビ番組ですとかCM、あるいは当日の生放送等を行いまして、相乗効果があったかと思っております。

ページ中ほどでございます、情報発信スポットの設置です。大阪市内ローソン店舗内に、熊本のアンテナショップ「熊本よかもんSHOP」を10月27日にオープンさせました。販売は130アイテムでございますが、こ

れを機に期間限定で近畿圏1,800店舗で熊本フェアを開催いたしました。関西で初めての出店でございまして、また新浪ローソン社長と知事が2人でPRをしたということもございまして、在阪のほとんどのメディアで取材いただきました。

下から3つ目の丸でございます、「くまもとブランド」推進等でございますが、グランメッセにおけるくまもと物産フェア、一これは県内最大規模の物産展だと思っておりますが、への協力ですとか、下から2つ目ですが、鶴屋の御好意で“くまモン”ポスター展を現在開催いただいております。

以上、よろしくお願いいいたします。

○松岡観光交流国際課長 観光交流国際課でございます。

資料の19ページをお願いいたします。

まず、九州新幹線全線開業直前キャンペーンでございますが、JR西日本とタイアップいたしまして、くまもとサプライズザンス観光キャンペーン、10月1日から実施中でございます。

主な宣伝展開ですが、キャンペーンパンフレットを前期と後期に分けて制作しております。前期、10月から12月分のパンフレット20万部配布いたしましたが、好評のため品切れということで、10万部をさらに追加して印刷・配布いたしております。

また、JR西日本提供のテレビ番組、「おとな旅あるき旅」の第1回目を9月に放送いたしております。熊本城、水前寺成趣園、SL人吉、青井阿蘇神社、人吉城址等を取材、紹介いたしております。なお、来月1月22日には第2回目が放送される予定でございます。

また、JR西日本のホームページ「JRおでかけネット」では、トップページに熊本のキャンペーンが大きく紹介しております。

さらに、毎月21万部が発行されておりま

すJR西日本の情報誌「旅こよみ」では、10月号が熊本市、11月号が天草、12月号が阿蘇の温泉ということで、表紙を含め巻頭の特集がすべて熊本で編集されております。来月以降も熊本が特集される予定になっております。

それから、毎号7万部発行しております機関誌「くまもと時間」が秋号と冬号を発行いたしております。

それから、21ページをお願いいたします。

キャンペーンの開始に当たり、10月1日と2日の2日間、キックオフイベントを実施いたしました。

まず、大阪、京都、神戸の3都市で観光宣伝を行ってまいりました。県内のおかみさんや観光関係者約90名によります観光宣伝隊が、キャンペーンパンフレットやノベルティを配布いたしております。

大阪のPRには県の宣伝部長スザンヌさんも参加いたしまして、多数のマスコミ取材があつたほか、大阪市内の新聞社も訪問しキャンペーンをPRしたところでございます。

また、キャンペーンの内容を関西地域の旅行会社に説明するため、ホテルグランヴィア大阪で観光キャンペーン説明会、素材体験会を開催いたしました。

キャンペーンパンフで紹介しております食の素材を体験してもらうと同時に、旅行商品となっております山鹿灯籠踊り、ハイヤ踊りなど郷土芸能を披露いたしております。

サプライズゲストとしてスザンヌさん、それからおかみさん、キャンペーンレディー、それからスザンヌさんの親子でありますキャラリン、マーガリンさんも出場いただきまして、くまもとPRソング「くまもとファイヤー」を披露いたしまして会場を盛り上げております。

関西地域の旅行会社10社の幹部それから企画責任者64名の参加を得たほか、26社の

マスコミの取材があつておあり、キャンペーンの開始を広く告知することができました。

キャンペーンの旅行商品といたしまして、JRと宿がセットになった旅行プランをJTB、日本旅行、近畿日本ツーリスト等が造成・販売をいたしております。

JR西日本は、先ほど部長のあいさつの中にもありましたとおり、社長の定例記者会見でこのキャンペーンの成果というものを取り上げるなど、JR西日本はこのキャンペーンを別格扱いで取り組んでいるところでございます。

次に、22ページをお願いいたします。

その他の項目ですが、キャンペーンに関連いたしまして、JR西日本グループは、山崎製パンと共同で、熊本県「ご当地パンとおにぎり」を販売しております。パッケージにはキャンペーンロゴを貼付・印刷するほか、売り場周辺にはスザンヌさんのPOPなどを設置し、キャンペーンを盛り上げております。

近畿圏内のJR西日本駅構内の「ハート・イン」、「デイリー・イン」及びキヨスク等約260店舗で販売をいたしております。

続きまして、23ページをお願いいたします。

②熊本・宮崎・鹿児島デスティネーションキャンペーン全国宣伝販売促進会議についてでございます。

来年、平成23年10月から12月の3カ月間、熊本県、宮崎県、鹿児島県では、JR6社及び全国の旅行会社とタイアップいたしまして、熊本・宮崎・鹿児島デスティネーションキャンペーンを展開いたしますが、去る10月27日、その全国宣伝販売会議を開催いたしました。本番に向けた誘客を促進するための各種情報の提供等PRを行っております。28日から29日にかけましてはエキスカーションを実施いたしておりまして、旅行会社の担当者等に、3県の観光素材を体験してもらっております。

次に、④九州各県と連携したプロモーション活動ですが、熊本・宮崎・鹿児島の南九州3県で構成します南九州広域観光ルート連絡協議会で広報活動を展開しているほか、長崎・熊本・大分の3県で、平成23年2月1日から9月30日まで、トヨタレンタカーと連携いたしました九州横断エコドライブの旅を実施する予定としております。これは3県乗り捨てにかかる経費を無料とするほか、特別料金、通常の半額程度で設定するということで、長崎・熊本・大分横軸内での移動を活性化する取り組みとなっております。

さらに、来月3月から、熊本でレンタカーを借りられた方につきましては、九州域内全域乗り捨て経費を無料とするという企画も現在詰めているところでございます。

続きまして、資料の24ページをお願いいたします。

⑤教育旅行の誘致についてでございますが、先週、12月9日から10日にかけまして熊本県教育旅行受入促進協議会、6班体制で中国地区の誘致セールスを行っております。43カ所訪問してセールスを行ったところでございます。

次に、⑥おもてなしの取り組みでございます。「ようこそくまもと大作戦」の第2期募集を、9月1日から30日の間実施いたしまして、85件の応募に対しまして42件、総額496万円余を助成事業として選定をいたしております。

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。

高速交通体系に関する件につきまして、資料の御説明を申し上げます。

まず、資料の28ページをお願いいたします。

28ページ、九州横断自動車道延岡線の現状のところでございます。3つの追加インタ

ーチェンジのうち、小池インターチェンジにつきまして、10月から用地買収に着手しております。

それから、資料の29ページをお願いいたします。

南九州西回り自動車道の中ほどの現状でございます。国が芦北出水道路の芦北ー津奈木間に加えまして、本年度から津奈木ー水俣間につきましても工事着手をしております。

資料の34ページをお願いいたします。

要望活動でございます。

まず、①の九州横断自動車道延岡線でございます。去る11月5日に、蒲島知事も出席のもと、熊本県側それから宮崎県側の両期成会との共催で、建設促進地方大会を御船町のカルチャーセンターで開催いたしました。沿線住民を中心に500人の参加が行われました。なお、大会では、延岡線の通称としまして、九州中央自動車道というふうに呼ぶことを決定しております。

また、去る11月8日には、宮崎県知事、村田副知事、宮崎県議会副議長それから重村建設常任委員長ほか、熊本県、宮崎県の関係者によりまして要望活動を行っております。

次に、②の南九州西回り自動車道でございます。去る11月16日に、東京で鹿児島県知事、村田副知事、鹿児島県議会議長、松田副議長ほか熊本県、鹿児島県の関係者の出席で両県選出国会議員との懇談会を行い、その後要望活動を行いました。

道路整備課は以上でございます。

○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、交通対策総室の方から説明申し上げます。

お手元の資料36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ございますけれども、現状といたしまして、中ほどにあ

ります東京線のところですけれども、本年10月末からスカイマークが熊本－東京線に1日3便で参入し、これにより熊本－東京線は1日16便から4社で1日19便に増便になったところでございます。

また、大阪・神戸線につきましては、大阪線につきまして、日本航空が本年10月末から1便減便するとともに機材を小型化しております。また、神戸線につきましては、スカイマークが10月末からは1日2便でございますけれども神戸線に参入をし、天草エアラインが神戸線を10月中に廃止をしたところでございます。

また、静岡線につきまして、フジドリームエアラインズの熊本－静岡線の今年度4月から10月まででございますけれども、その利用率は47.4%ということでございます。静岡発熊本着の利用率が61%に対し、熊本発静岡着の利用率は34%というふうになっておるところでございます。引き続き静岡県やF D Aと連携して、路線PR、相互交流など推進をしているところでございます。

続きまして、42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けれども、阿蘇くまもと空港の国内線の利用につきまして、4月から10月までの旅客数は、対前年比98%となっておるところであり、引き続き不透明な状況が続くことは予想されるところでございます。今後ともできる限り、路線維持・振興に向けた取り組みを頑張ってまいりたいと思っております。

個別の路線についてでございますけれども、まず東京線につきまして、スカイマークの就航により3便増便となったところでございますけれども、羽田空港の再拡張、第4滑走路の供用開始に伴う発着枠の配分につきましては来年4月、またさらに2年後新規発着枠それぞれ与えられるというようなことになっております。こうした中において、地方の主

要空港に配分され、特に熊本－東京線について配分されるよう、我々としても航空会社などに対して働きかけを強めていきたいと考えております。

また、静岡線についてでございますけれども、これまで県の商工会議所連合会、工業連合会などでの交流をしておるところでございますけれども、本年10月には、熊本市内の百貨店で初めて静岡県の物産展が実施されるなど、交流を深めつつあるところでございます。一方、熊本から静岡・東海地域への観光面につきまして、引き続き掘り起こしをしていく必要があるところでございます。今後とも民間団体レベルの交流ニーズの掘り起こし、旅行商品の造成を中心に、利用率の向上に向けて頑張ってまいりたいと考えております。

続きまして、43ページをお願いいたします。

大阪線についてでございますけれども、現在熊本の魅力をPRしておるところでもございますけれども、新幹線の全線開業と相まって、全体の熊本と関西方面の需要を引き上げるとともに、航空路線につきましても、現在天草エアライン就航により1日8便というふうになりますけれども、便数の維持、空港アクセスの改善などを図りながら、大阪線の活性化に取り組んでまいりたいと考えております。

天草エアラインにつきましては、今週の水曜日から熊本－大阪線、1日1便でございますけれども、就航することになっております。現在熊本と大阪の間の就航が、年間飛行機の利用が60万人にのぼっているところであります。こうした市場の中で就航することになりますが、PR及び利用促進に努めてまいりたいと考えております。

その他でございますけれども、熊本と小牧を結ぶ路線につきましては、来年の3月26日をもちまして運休することになりますが、そ

の後の路線の運航ということにつきまして、日本航空や国土交通省の動向も注意しながら、ほかの航空会社による就航も視野に入れ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、航空物流機能の強化についてでございますが、資料の44ページをお願いいたします。

現状についてでございますけれども、阿蘇くまもと空港における航空貨物の取扱量につきましては、今年度4月から10月まででございますけれども、1万3,700トンと前年に比べて18%程度減少しているという厳しい状況でございます。

一番下の丸のところでございますが、熊本発東京便の最終の便につきまして、これまでには150人乗りの小型ジェット機で、これはばら積みしかできなかった機材でございますけれども、11月から最終便といたしまして、全日空の方で20時半発の260人乗りのジェット機と大型化をしたところでございます。これによってコンテナによる輸送も可能になったところでもございまして、航空輸送力の供給としては改善したところでもございます。

続きまして、46ページでございますけれども、こうした状況に対しまして、我々としては物流機能の強化を図っていく上でも、この運航の継続というのを引き続き航空会社に対して働きかけていくとともに、またこの利用につきまして、フォワーダー（航空貨物運送事業者）や荷主の方々に対しまして、利用促進ということで働きかけていきたいと考えてい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が、47ページをお願いいたします。

中ほどにソウル線の現状でございますけれども、今年度の4月から10月までの利用率は70.8%という状況でもございます。現在の状況についてでございますけども、一部キャンセルということも新聞でもあるところでござ

いますが、そう急激な利用率の減少ということが見られていないところではございません。

また、国際チャーター便についてでございますけれども、本年度の実績といたしまして、10月までの便数は10便ということにとどまっておりますが、将来の安定した需要を確保するために、8月に、台湾の観光協会、チャイナエアラインと共同で教育セミナーを開催し、今現在そうした成果を生かして、何とか団体の造成ということで関係機関と話して、旅行商品あるいは実績と団体送客をつくりていこうとしているところでございます。

続きまして、51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けれども、現在の水準を維持しながら将来的な増便あるいは日本人にとって利用しやすいダイヤの改善ということになるように、航空会社に対して働きかけを引き続き行うとともに、韓国の政府観光局や旅行業者などと連携しながら、旅行商品の造成・支援を通じた利用促進、マスメディアを活用したPRなどに取り組んでまいりたいと考えております。

また、今月でございますけれども、ソウル線の利用者を対象といたしまして、阿蘇くまもと空港の前の駐車場を無料とするキャンペーンを実施しておるところでございます。1日まで5便でございますけども、その利用実績は59台という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けれども、台湾線につきまして引き続き交流ニーズを掘り起こすとともに、チャーター便の実施ということにつきまして働きかけを行っていきたいということでございます。現在、今年度におきましてはさらに6便運航が計画されておるというところでございます。

また、10月には、中国大陸の格安航空会社でございます春秋航空というところに対し

まして、熊本ー上海線の就航依頼というのを行ったところでもございます。定期路線の就航に向けた協議というのはこれからでもございます。今後とも進めていきたいというふうに考えております。

続きまして、54ページの、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けれども、ここでは資料の61ページ、飛んで申しわけございませんけれども、今後の取り組みというところで1点報告申し上げます。

現在、国土交通省におきまして、空港関連企業と空港の経営一体化、あるいは民間への委託ということについて、国交省の成長戦略会議でも言われたところでもございますが、先々週の金曜日、12月3日に空港運営のあり方に関する検討会ということで、第1回の会議が開催されました。これから来年の7月までのスケジュールで関係各省のヒアリングなどを通して、この空港の運営のあり方ということについて議論をしていくという状況になっております。

そうしたその間でありますけれども、我々としては引き続き空港前の駐車場についての料金の値下げや地元による管理運営などについて、国交省あるいは空環境に対しても要望、働きかけを行っていきたいと考えております。

続きまして、熊本都市圏交通に関する件につきまして説明させていただきます。

熊本都市圏交通施策の取り組みの公共交通の利用の促進ということで、お手元の資料の66ページをお願いいたします。

ここでは、熊本都市圏の公共交通ネットワークの整備についてでございますけれども、まず阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善ということで、JRの豊肥本線を活用した空港シャトルバスの運行についてでございます。本年の10月1日から来年の3月25日までの約半年間、試験運航を行っているところでござりますけれども、航空機のダイヤの改正に伴い、10月31日現在でございますけれども、1日25便で運航をしておるところでございます。

試験運航の開始後の2カ月間の利用者につきましては、1,225名と1日当たり約20人の利用にとどまっているところで厳しい状況でもございます。現在、その利用者の掘り起こしに向けて広報・PRを強化しておるところでございますが、67ページの後段のところで、今後の取り組みといたしまして、年末年始に向けて新聞、旅雑誌への広報掲載や、豊肥本線の沿線となります熊本都市圏、あるいは阿蘇郡市の企業や住民の皆様方を対象としたチラシの作成配布などを通して、広報・PR活動を一層強化して、この利用実績の向上に努めて頑張ってまいりたいというふうに考えております。

続きまして、既存のリムジンバスの改善についてでございますけれども、速達性の確保に重点を置くという観点から、今月1日から快速運行を実施しておるところでございます。

その中身につきましては、資料の67ページでございますけれども、1日34往復のうち4往復でございますけども、試行運行という形で快速便を運行しておるところでございます。停車のバス停といたしましては、西部車庫、熊本駅、交通センター、通町、県庁それから空港ということでございます。

運賃につきましては、現在の既存のリムジンバスと同一の運賃でございます。

ダイヤ上、時刻表上の所要時間は53分程度となっておるところでございますが、運行状況を見て速達性を改善していく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、バス路線網の再編についてでございますけども、資料の68ページをお願いいたします。

一番上のところでございますけども、今後

の取り組みということになりますが、熊本都市圏を含む県内の公共交通の利便性の向上に向け、現在熊本都市圏で指定をされております磁気カード、「T o熊カード」にかわるICカードの導入ということにつきまして、関係者間、事業者あるいは熊本市など、関係者間で現在協議を進めているところでございます。

また、熊本市電の電停改良の整備、電停のバリアフリー化についてでございますけれども、熊本市におきまして来年の3月1日から運行系統の名称の見直し、あるいは色分け、一部の電停の名称の見直し等を実施する予定でございます。

現在、運行系統といわれているのは、A系統で赤色のシンボルカラーと、3号系統といわれている路線をB系統として青色のシンボルカラーとそれぞれするということでございます。

また、電停の名称の変更につきましては、お手元の資料のような形で変更するということになっております。

続きまして、公共交通利用促進策についてでございますが、資料の69ページをお願いいたします。

ここでは、休日ファミリー割引ということについてでございますが、ことしの9月18日から10月17日までの土日・祝日の1カ月間その割引を実施し、大人1名につき小学生以下の子供3名までを無料化することを行いました。

約3万の方がこの割引制度を利用し、特に半数以上の1万6,000人が、普段公共交通を利用していない新規の利用者ということでございました。この割引の実証実験の結果につきまして現在その詳細を検証しておるところでございまして、関係機関、バス事業者などとの間で、本格実施に向けた検討を引き続き進めてまいりたいと考えております。

続きまして、交通結節点の改善についてで

ございます。

資料の70ページをお願いいたします。

(2)の新水前寺駅のことにつきましては、後ほど都市計画課の方から説明をさせていただきます。

ここでは、(3)の上熊本駅についてでございます。

JR鹿児島本線の連続立体化事業、あるいは上熊本駅周辺の整備計画等を踏まえ、現在県、熊本市、合志市、熊本電鉄から成る北部方面の交通検討会議を活用して、結節機能の強化について取り組んでいるところでもございます。10月以降、関係機関の間で連絡会議を開催し、上熊本駅関連の整備計画の概要、本件の進め方について協議をしているところでもございます。

今後の取り組みといたしまして、資料の71ページでございますが、今後とも熊本電鉄の経営再建取組状況や、上熊本駅線の利活用策や経営上の位置づけ等について熊本電鉄と意見交換を行うとともに、上熊本駅周辺の整備計画を視野に入れた今後の結節改善に向けた取り組み方針につきまして協議し、進めてまいりたいというふうに考えております。

私の方からは以上です。

○内田都市計画課長 都市計画課でございます。

70ページをお願いいたします。

引き続き、交通結節点改善、(2)の新水前寺駅につきまして御説明をいたします。

新水前寺駅周辺の整備状況でございますが、JRにおきまして本年6月に新線への切りかえを行い、8月に旧架道橋を撤去、現在新駅舎を整備中でございます。また、熊本市におきまして、電停の移設工事を実施中でございます。なお、県では8月に横断歩道橋下部工事、さらに11月に横断歩道橋上部工事に着手をいたしました。

71ページをお願いいたします。

今後の取り組みについてでございますが、最上段に記載しておりますとおり、平成23年7月末ころにJRと市電との結節を完了させる予定でございます。詳しくは別添資料1の1ページで御説明いたします。

これまで平成23年3月の新幹線開業にあわせまして、結節施設を完了させる予定でありましたが、想定以上に地盤が軟弱でありまして、周辺環境への影響を配慮した対策の検討や、より慎重な施工が必要となるなど、横断歩道橋の完成に時間を要しております。このため、JRの新水前寺駅舎の利用に必要な施設を先行して整備し、段階的にJRと市電の結節を行います。

第1段階といたしまして、来年3月末ごろですが、新電停から横断歩道と階段で新水前寺駅とを結節する予定であり、歩行者の移動距離の短縮などの効果があります。

次に、第2段階としまして、来月7月末ころに、新電停から横断歩道橋と両側のエレベーターで新水前寺駅と結節し、歩行者の移動距離のさらなる短縮を図ります。

下段の方に第1段階、第2段階のイメージ図を掲載しております。今後しっかりと進捗状況を把握しながら、予定どおり工事が進んでいきますよう工程管理に努めてまいります。

恐れ入りますが、本資料の71ページにお戻りをいただきますようお願いいたします。

下段に記載しておりますパークアンドライドについて御説明いたします。

前回、委員会で御報告いたしました7月末と比べ、駐車可能台数は最下段でございますけども537台で変わりありませんが、契約台数は293台であり、契約台数で10台、稼働率で2%の増加となりました。特に、ゆめタウン光の森駅では今回100%に達しております。今後ともさらなる利用促進、普及促進に向けた取り組みを行ってまいります。

続きまして、熊本都市圏・都市交通アクシ

ョンプログラムの平成21年度末の進捗状況を御説明いたします。再度、別添資料2の2ページをお願いいたします。

熊本都市圏・都市交通アクションプログラムは、熊本都市圏において交通施策の重点的、効率的な展開・実施を図るため、行政、民間共通の行動計画として平成15年度に策定し、その後平成20年度に更新しております。

なお、このアクションプログラムにつきましては、お手元の青いファイル、基礎ファイルですけれども、最後に添付をいたしております。

それでは、別添資料の2ページで御説明をいたします。

平成21年度の進捗状況といたしましては、全施策・事業から実施検討施策を差し引きました194の施策・事業のうち、平成21年度までに約5割に当たる95の施策・事業が目標を達成しております。

左上のグラフに全施策・事業の進捗状況を示しております。黄色が平成20年度までの達成状況、赤色が平成21年度の実施状況でありますと、昨年度は8つの施策・事業を完了いたしました。

中期A及び中期Bに位置づけられた施策・事業は、おおむね計画どおり進捗をいたしております。

3ページをお願いいたします。

上段には、平成21年度に完了した8つの施策・事業につきまして、その詳細を記載しております。

また、下段には、194の施策・事業のうち未着手の10施策・事業につきまして、その理由と着手予定期を記載しております。

4ページをお願いいたします。

実施検討施策は、実施を前提とし実施可能となった段階でアクションプログラムに追加するものであり、11施策について現在の取り組み状況を記載しておるところでございま

す。

今後、未着手施策につきましては早期の着手、また実施検討施策につきましては、計画の具体化に向けて取り組んでまいります。

次に、5ページをお願いいたします。

平成21年度に完了しました施策の中から、宇土駅の交通結節強化と国道266号城南拡幅（城南～嘉島）2施策の整備効果を添付いたしております。

今後、県としましては、アクションプログラムの計画的かつ継続的な実施に向けて、県の事業を着実に進めていますとともに、行政と交通事業者間、熊本市と熊本都市圏内の市町村間の相互調整を積極的にやってまいります。

本資料の73ページ以降の交通渋滞の解消については、前回とは変更ございません。

以上で熊本都市圏交通についての説明を終わりります。

○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。
何かありましたら……。

○大西一史委員 いろいろ御報告があつて説明がありましたけれども、その中で今最後の方に説明があつた交通結節点の部分、特に新水前寺駅の乗りかえの部分がおくれるということでお話があつたんですけれども、これはきのうも新聞に載っておりましたけれども、これは新幹線開業にあわせて開業効果を最大限に生かすということがあつての、ある程度の目標設定であったというふうに思つてます。

今回、いろいろとやむを得ない事情があるという理由で遅延ということですけれども、ということは、これは別に新水前寺駅地区だけに限らず、例えば春日池上線のおくれであつたりとか、街路事業とか、幾つかの事業が全体としておくれています。その辺の進捗管

理というんですか、それと厳しい言い方をすれば、見通しの甘さみたいなものがあったんじゃないかななどということは思うんです。

やっぱり開業効果ということでずっとみんなが意識してくる中で、都市圏都市交通アクションプログラムにしたって、中期Aというのは、おおむね10年というのは最初の策定のときはやって、見直しのときには、まあ連立ができるまでというようなことで少し期間的には延ばしてあるんですね。しかし、熊本県として位置づけとしておかなきやいけないのは、全線開業の効果をスルーされないためにどれだけ生かすかということが重要であつて、そういう意味では、これ以上の遅延は許されないというふうに思うんです。

例えば、新水前寺駅に関して言えば、この7月末ごろには全部ができますよ、しかし開業して半年近くたった状態の中でということですから、やっぱりそのおくれというの是非常にマイナスがあるんじゃないかなというふうに思います。

だから、まずは質問としては、これまでの進捗管理に甘さがなかつたのかどうか、その辺の反省も踏まえてどう思つてているのかということが1つ。

それから、これ以上おくれないということで、それぞれの街路事業も含めてなんですが、いいのかということを確認をしたいと思います。

○内田都市計画課長 今委員から御指摘のとおり、新幹線開業を目指して、これまで現場との打ち合わせを密に行いながらやってきたわけでございますけれども、もちろんボーリング調査で当初の地質は把握するわけですけれども、実際工事に入ってみて、振動の伝わり方が、当初の調査ではやれなかつた分もございまして、このような結果になつたわけでございますけれども、今お話がありましたように、おくれることにつきましては非常に私ど

もとしても申しわけないというふうに感じております。

一日も早い完成を待っておられる県民の期待にこたえますためにも、今申しました供用予定時期を少しでも早めるように、努力してまいりたいというふうに思います。

以上でございます。

○大西一史委員 おくれないということです。

○内田都市計画課長 おくれないようにしっかりと進捗管理をやってまいります。(笑声)

○大西一史委員 だから、おくれないようには、いろんな事情があるのかもしれませんけれども、これは一日も早くやると。7月末という目標はあるけれども、それは6月末、あるいは5月末ぐらいまでに終わられる方は、それはいいに越したことはないわけです。

だから、そのぐらい危機感を持ってやっていただかないと、それこそ開業をした後で非常に不便だったなど。例えば熊本に来た方が、まだ何か終わっていないのかというような印象ですね、こういうことのイメージを持たれないようにするということも全体としては重要なことだと思いますので、そこはしっかりと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、関連といいますか、都市計画課というよりはこれは新幹線の方か、土木部にも関連しますけど、熊本駅前の東口の駅前広場ですね。この前、実は私も自分のブログにアップしたんですけども、「雲」といいますか、大きな屋根があって、あそこをずっと見ましたら、しみというか、裏側からコンクリートのしみのようなものがある。

デザインとしてはあれがいいかというのはあります、非常に評価された建築家の方が

設計をされてああいうものがてきておるということですが、ちょっと暗かったりとか、それからそういういたイメージとしても少しきれいにならないのかなというようなことがあるんですけども、その辺については何か改善点というか、一応つくってみて、これからまたふやしていくということでしょうけれども、改善点も含めてどういうふうに考えているかというのをお聞かせください。

○松永新幹線都市整備室長 新幹線都市整備室ですけども、今御指摘がありました東口駅前広場の「雲」ですけども、確かに我々も現地や委員のブログを見させていただいて確認いたしました。

しみといいますのが、原因を探って、施工業者さんとともに検討しまして、実は3月末に一たん完成して、新しい市電の電停も供用開始したんですけども、最終的に「雲」というのが、真ん中にまずコンクリートを打つて、最後、周りの仕上げのところを打ち継いでいるんですね。そういう関係でコンクリートの打設の時期がちょっと変わっています。いわゆる乾燥の度合いがちょっと違うというふうなことで、電停が開通する前に若干補修でコーティングをしたんです。

それが今になって、一夏を過ぎて乾燥のぐあいがそれぞれ変わってきて、またちょっと変色してきている。いわゆる水分が減ってきてるもんですから、どんどんどんどん白くなっているんです。そういう関係で、それ以前に補修したちょっと黒っぽい色が目立ってきている状態だということがわかつたもんですから、一応業者さんとも相談をして、新幹線開業前、まあ2月ぐらいですと冬場ですから相当乾燥します、相当白くなっているもんですから、その時点である程度もう一度補修をして、きれいに仕上げようというふうなことを今考えているところです。

多分、初めての経験で、ああいう構造物は

初めてだったんですけども、乾燥の度合いがそれぞれ違うもんですからちょっとしみ的に見えるんですけども、実験的にもやったんですけども、次回、2月ぐらいに補修すれば大体きれいになるかなというふうにみんな考えているところでございます。

以上です。

○大西一史委員 デザイン重視ということでああいう有名な建築作家さんも入れてのことだったと思うので、私の美的感覚が悪いのかどうかわかりませんが、あれはどう見ても、やはり一般の方から見ても、ちょっとこれはイメージ的に余りいいものではないんじやないかなというふうに思いますので、その辺はしっかりやっていただきたいというふうに思います。

デザイン面はそれはそれで結構なんですがデザイン面と同時に、駅広の機能の見直しといいますか、機能のあり方というところなんですが、例えば駅を出てからのバス停の位置であるとか、あるいは市電の電停は暫定整備のときは今の状態だというふうに思いますが、最終形としては、平成28年から30年ぐらいになるんだろうというふうに思いますが、乗り入れるというようなこともありますね。

そういう最終形の姿というのが、ちゃんとその辺の機能のことも含めて詰められているのかどうかというのが、いま一つ今の状況だと見えないわけです。それを詰めた上で最終的には、熊本市が政令都市になった暁には市がやっていくことになるんだろうというふうに思いますが、その辺を十分整理して、機能的な背景も含めて整理した上できちんと市に渡さないと、やっぱり今までの何というか、最終的な形が余り見えない状態の中で渡すということで果たしていいのかどうかということもあります。その辺はどういうふうになっているのか、整理の仕方も含めてです

ね、そこをお聞かせいただきたいと思います。

○松永新幹線都市整備室長 東口駅前広場の計画、いわゆる完成形、在来線高架が完了した後の最終的な絵姿の御意見ですけれども、今委員御指摘がありましたように、基本的には来年3月の新幹線開業後に、駅のいろんな乗降客のパターンとかが変わってまいりますので、そういうふうな状況の変化を再度実態調査をかけて、そして完成形のレイアウトを確定していくことになるかと思いますけれども、実は今御指摘ありましたとおり、市電の乗り入れの問題もありますので、それも含めて、もう既に県と市で引き継ぎも兼ねて、完成形の駅前広場についての検討も、今実際事務局方でやっているところです。

ですから、24年4月の政令都市以後になりますけれども、それに向けて完成形のレイアウトを、県・市のいわゆる行政側の案というものを、来年度までにある程度固めていく作業をやろうというふうなことを考えているところです。

○大西一史委員 来年いつごろまでにそれはフィックスしようというふうなことで、来年度のいつごろ、来年度中ということでいいのか、それとも来年度できるだけ早い時期だということなのか、その辺のスケジュールは今のところどう考えておられるのかお聞きします。

○松永新幹線都市整備室長 一般論として、駅前広場は委員御存じのように、行政だけで確定できるもんでございません。やっぱり最終的に原案はつくりますけども、それから関係する交通事業者さん、それとJR九州、あとは実際利用される住民の方であるとか、JRの利用者の方の意見を聞いて最終的に確定をするんですけども、その前段となる行

政、県と市でつくるたたき台というのが、大体来年の中ごろまでにある程度つくらないと、それ以降交通事業者さんとの調整が必要になってくるんで、できるだけ早く、基本的には政令都市に移譲する前にはある程度案は固めておくのが望ましいというふうに考えております。ただ、現時点でいつまでできますというのは、こういう時点ではまだなかなか確約は難しいかなと。

○大西一史委員 今のことに対して、それに関しても進行管理、さつきの進捗管理というところを意識してやっていただきたいということをお願いしておきます。

済みません、長くなりまして。

○山本秀久委員 今大西委員にちょっと関連するかもしれないけども、私たちの聞くことは、駅前開発に対してそれぞれの協力をしようという民間会社とかいろんなものがあるわけだ。それがなかなか段取りが立たなくて、もたもたしている面があるようだから、そいつは早く審議してもらわぬと困っている、そういう要望が大変あるから、そのところはどうなっているのか。

○松永新幹線都市整備室長 確かに、いわゆる駅周辺に対する民間の方々のいろんな開発、いろんな企画が、今から少しずつ動いてくるかなと思っています。その前段となるのは、県と市の行政が都市基盤整備をどう今後進めていきますというのをきちっとお示しすることかと思います。そういう意味で、特に駅前広場については、できるだけ早く完成形の絵姿というものをお示しする必要があるというのは痛感しておりますので、また今後頑張っていきたいと思います。

○山本秀久委員 今説明したとおりだけども、それがなかなかうまく徹底していってい

ないから、ある部分で関係する部署にやっぱり通達は出しておかぬと、もたついとするから、そういう点を強く要望しておきたいと思います。

それともう一つは、37ページ、民間がどれだけ協力してくれているわけなの、その問題に対しては。民間会社が協力しているのに対してしとるということだが、どのくらいの民間の方々がこれに対して協力体制ができているのか。

○高田交通対策総室長 静岡線のことにつきましては、県内の関係する団体に対して、私どもからこの静岡線を使ってお願いしたいということで働きかけをしております。その結果という形では、商工会議所あるいは工業連合会の組織という形で、静岡との間で交流をやって進めているところでございます。

我々としては、さらに多くの団体の皆様に、引き続きこの静岡一熊本線の利用ということで働きかけを、協力ということを求め続けていきたいというふうに思っております。

○山本秀久委員 その問題がなかなか徹底していない点がある。ただ言葉だけではなかなかあんたたちはうまく言っているけれども、実際にきちんとしていない面がたくさんある。だから、方針を立てたくてもはっきり立てられないんだという面も出でるから、よくそこんところの、どういう段取りでやるかということを決めとかぬと困っているよ。そういう点注意ください。

○高田交通対策総室長 頑張ります。

○山本秀久委員 もう一つは、3月12日の開通式のとき、私のこれは要望だけど、熊本県の蒲島知事がこっちから乗るわけだな、熊本から出発する場合。違うかな。新幹線開通のときの様相たい。よくわからぬけど、これ

はよく意味はわからぬけれども、大阪から乗るときは、大阪の橋下知事が乗る。出せよ、熊本からも知事を。そういう段取りを立てるとなればそれがPRになると思う。

途中でおろしてもいいんじゃないの、神戸で。出発式だけには乗せて、熊本にスタートするときは、大阪の橋下知事が乗るような段取りを立てるような、そういう強力な組織をつくらぬといかぬとじやないですか。そうすると、必ずそれは波及効果も一番大きいんじゃないかな。

○高田交通対策総室長 委員御指摘の点を含めまして、当日のPRの最大化、効果最大化ということで、準備を我々としても頑張ってまいりたいというふうに思っております。

○山本秀久委員 我々もそういう点がないとも限らぬから協力はしますけど、担当課もその辺を頭に置いてかかってください。

以上です。

○平野みどり委員 今大西委員が質問された東口駅広の件なんですけれども、ちょっと細かいことになりますが、例えば新幹線でおりられた熊本の方が路線バスでおうちに帰りたいというときは、西口から東口の方に移動するわけですね。そして、今ホテルニューオータニでしたか、あすこのところから乗るような形になっていると思いますけど、相当な距離を歩かないといけないということで、何とかバス停をもう少しだけでも駅舎の方に近づけることはできないのかというようなことがちょっと地元の方からも出ていたんですけれども、まずその点についていかがでしょうか。

その認識はあられるだろうか。相当歩かないといけないということ。

○松永新幹線都市整備室長 ちょっと図面が

ないんで……。確かに現時点では、先日バス停を移設して、ホテルニューオータニさんのちょっと南側のところの路側、市電沿いに集約しています。確かに、今委員御指摘のように、新幹線口、新幹線のホームにおりられたお客様が路線バスに乗ろうとすると、前回の委員会で御説明しました地下道、今新設工事をやっている地下道を経由して東口に出て、また一番道路沿いの今回移設したバス停まで移動するという形になります。かなり遠くになります。

ただ、これを最終的に平成17年につくりました基本計画の一応完成形の駅前広場は一つの絵姿はつくっているんですけども、その次は当然路線バスは全部駅前広場も場内に入れる計画になっています。その後はかなり近くなるんですけども、現時点では、現場はおわかりかと思うんですが非常に狭い。その中で、特に春日地下道の方から入ってくる通過交通が入っているのが1つと、もう一つが、狭い空間の中で、タクシーに市内から乗られておりられる方、乗車される方、後は例えば熊本駅に見送りにこられる方、送迎の方、一般車、全部あの空間の中に輻輳しておる状況になっています。

そういう関係で、あの中に路線バスを入れるのは非常に安全運行上厳しいというふうなバス会社とは話をし、結果的に今のところなっているということで、利用者の方々にとっては遠くなつて不便なんんですけども、現状のあの空間の中でちょっと厳しいというのが実態です。

ただ、最終的に、今のところ平成30年ごろを予定して、できるだけ早くそういうのが解消できないかというのは、JR九州さんであるとかバス会社と今私どもは詰めているところで、そういうことでまことに申しわけないんですけども、新幹線開業時にはそういった状況にあるもんですから、今のところで我慢していただくということで、申しわけな

いというふうに考えています。

以上です。

○平野みどり委員 わかりました。新幹線全線開通、そして最終形になるまでは、今の距離は仕方ないと、道路を渡って向こう側から乗らなきやいけないという状況は続くということですね。最終形では利便性をよくしていただきたいと思います。

○氷室雄一郎委員 例の空港シャトルバスの件ですけども、10月の段階では1台に1人乗っとらぬと、ほとんどゼロで回っている状況だと思うんですが、その後変更があつていいのか。これは試験運行でございますので、頓挫するんじゃないかという思いがあるんですけども、採算性の上からこの結果を見て今後決められるのか、今の状況でもやるのかどうか、その辺についてはどうなんですか。

○高田交通対策総室長 現状につきましては、委員が御指摘のとおり、引き続き厳しい状況であることには変わりません。1日当たり、資料の66ページでは20人と申しましたが、1便当たりにしますと1人程度と、そういう状況が引き続き続いておるところでもございます。

我々としては、今現在この事業につきましては熊本電鉄の方で運行をしておるところでもございますけれども、当座はさらなる利用促進ということで広報・PR活動を努めていますが、その期間、経過した後どうするかということにつきまして、我々としては継続して定着させていくように頑張っていきたいところもありますが、事業者と引き続き協議をして、この利用促進、さらに運行の継続ということについては図っていきたいというふうに考えておるところでございます。

○氷室雄一郎委員 現実には、今から3月ま

でですか試行運転をされて、これはほとんど厳しいと思うわけです。だから、あとの結果はどうされるのかということはある程度は予測がつくんじやないかと、私は自分で判断しとるんですけども、この計画は頓挫するんじゃないかと。

だから、これからしっかりと取り組んでいただかなければ、いいアドバルーンは上げられたんですけども、結果としては頓挫してしまうと、そういう状況になりやせぬかと私は非常に心配しているわけでございます。

やれることというのは非常に限られておりますけども、どうされるのかというのが私心配しているところでございますけども、今後また話し合いをされるわけですけども、これは私は厳しいと判断しておりますし、それにちょっとお答えを……。

○高田交通対策総室長 確かに厳しいという状況は私どもも同じ認識でもございます。そうした状況の中でこのシャトルバスの運行ということにつきましては、繰り返しになりますけれども、利用向上、継続ということは何とか頑張っていきたいということで、これからも残り短い間でございますけども、取り組んでいきたいと思っております。

○鎌田聰委員 済みません、先ほど平野委員の関連になりますけども、来年の3月の話ですね、新幹線開業後の話ですけども、新幹線駅は西側ですね、西側になりますので、路線バスとの結節が非常に難しいかと思いますが、長距離バスは本格的になるまでは、暫定形では、長距離バスまでも結構歩かなんとでしょう。

だから、路線は先ほど言わされたように、いろんなタクシーの動き、歩行者の動きと暫定形の中で錯綜するということであれば非常に難しいと思いますけれども、長距離バスだけでも西口にやつとけば、新幹線を利用される

方は大体長距離バスで観光地に向かわれる方が多いと思うんです、在来線じゃなくて、ですからそういったことはできないんでしょうか。

○中村博生委員長 何かありますか。

○松永新幹線都市整備室長 図面を見つけ出しましたので、今委員のお手元の基礎資料の4に、JR当時の基本計画の資料がございます。この中の資料4の、ページ数が10ページから駅前広場の基本的なコンセプトでありますとか、その当時のレイアウトが記載されています。

今鎌田委員御指摘の点は、13ページが西口の駅前広場になっています。基本的な東口・西口の役割分担について御説明しますと、今のところ東口はいわゆる日常的な交通ですね、いわゆる県民、市民、ですから路線バスとか市電は東口の方に集約しております。一方で、新しくできる西口というのは、新幹線口ですから当然長距離トリップですから、非日常、観光客でありますとかビジネス客の方々、県外から来られる方が多いということが一つ。

もう一つが、いわゆる非日常の需要ということで、観光バスでありますとか貸し切りバスとか、そういうふうなバスの乗降場をこの円の中に、13ページの図にもありますように、団体バス乗降場というのを中ほどに確保しているところです。

一方で、長距離バスについては、12ページの方でありますように、ちょっと逆さまになって見にくいんですけども、ちょうどJRホテルの前付近に長距離バスターミナルというふうな形で記載されていますけども、ここに一応2バースほど、いわゆる高速バス関係と県外に向かう長距離バス関係をここに配置している、これについて今運用をしているところです。

委員御指摘のとおり、これを西口に持つていいのかという話は、これはちょっとまだそのあたり全然検討していませんので、それについては先ほども言いましたように、新幹線開業の状況を見ながら、バス会社さんとも協議できる可能性はあるかと思うので、どちらの方が利用者などの利便性が高いのか、新幹線の利用者がどういうふうな行動をされるのか、これはちょっと予測がつきません。新幹線口からすぐ出られて乗られるのか、はたまた在来線の方に地下道を通ってこられてから行かれるのか、いろんなパターンの実態調査をかけて、そのデータの上でバス会社さんあたりとも調整していきたいと考えています。

○鎌田聰委員 このは西口に長距離バスができるればそれは、すぐそこに乗られるのは当たり前なんです。よく調査してやっても、東口の遠いところにしかバス停はありませんので、調査してもそこにしか行けないので、ですから路線は仕方ないと思いますけども、道路の面している状況を踏まえまして、新幹線をおりてすぐやっぱり長距離バスに……。

長距離バスというのは観光なんですね、目当ては。観光にこられた方は新幹線なんです。新幹線を降りてすぐ何百メートルも、JRホテルのがじやがじやしとるところに、地下道をくぐって工事されているところを行かせるよりも、やっぱり西口の団体バスの乗降場をうまく利用して、長距離バスの発着をここに持ってくるように、これは早急に働きかけて取り組むべき課題じゃないかなと思いますけども、そういうおつもりはないですか。

○松永新幹線都市整備室長 新幹線開業時前というとかなり厳しいかもしれませんけれども、委員会の御指摘があったということで、関係部局、JRを含めてちょっと調整をしてみようと思います。

○鎌田聰委員 関係者の合意も必要でしょうから、そのような取り決めですね、ぜひ進めていっていただきたいと思います。

それともう一点、済みません。先ほどの大西委員の質問と関連ですけども、新水前寺駅の結節の関係です。7月まで延びるということで、理由についても記載をされておりますけども、これは想定以上に地盤が軟弱であり、騒音、振動への影響を配慮した対策の検討を行って慎重な施工をすれば、3～4カ月後でできるということなんですか。

それとも、具体的にそういう対策がきちんとできていてという話なのか、今からやられる話なのか。7月までにやりますという話であったんですけども、その辺がどのような対策をとってどうすれば3カ月～4カ月ができるという見通しを持って言われているのか、全く見直しができていないのか教えてください。

○内田都市計画課長 現時点で防音振動対策を地元と協議してやりまして、今後の見通しを立てた上で7月末ごろになるのではないかというふうな判断をしております。基礎工事が駅舎も杭基礎、橋梁も杭基礎がございます。それを一遍にやるとやっぱり振動が大きく伝わるもんですから、一つずつやっていかざるを得ないというところもございまして、工程を見ました結果、7月末ごろになるのではないかというふうな見通しを立てたところでございます。

○鎌田聰委員 その辺は事前の調査で大体わかっていたんじゃないかなと思いますし、先ほど大西委員からも話がありましたように、やはり新幹線開業時点を意識して取り組みを全て進めていて、この件も延びているという状況でありますので、これは工期だけが延びるということだけじゃなく、事業費もある程

度膨らむんじゃないかなと思っていますけど、その辺はどうなんですか。

○内田都市計画課長 コスト的には、例えば工期が延びることによって、そこを使う例えば仮設屋の借地料など伸びたとか、機材が長くなることによって費用が上がるということは考えられますけど、今回のケースではコストの増はございません。

○鎌田聰委員 近隣の方とのある程度の合意ができた、見通しはできたということですけども、その辺が今後さらに延びないように取り組みを、いろんな方々と、関係者とも詰めをしていきながらぜひ進めていっていただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○平野みどり委員 今大西委員と鎌田委員が指摘された工期に関しての管理の見通しの甘さというのは、全線開通時の効果ということを半減させてしまって、本当に残念だなと思います。ただ、新水前寺駅の事業に関しても、開設当時から私も障害者団体ともいろいろかかわっていて、中の事情もよくわかっているつもりです。

ただ、3月の時点の階段でしか移動ができないということになりますと、車いすはもとより高齢の方たちの心もとなさというか、不安というのがあるだろうというふうに思うので、そこに関してはきちんと利用者の方に、7月ぐらいにはエレベータも完成しますというような形で、利便性の向上はされるというような形の広報なりは、駅舎内にされるとか、そういう必要があると思います。それが1点。

それともう一つ、歩行される方は、雨に濡れない状態で階段をおりて電車に乗るということが可能なわけすけれども、結局電停にエレベータを設置することは不可能だという

ようなことになったので、駅舎のところに両側にエレベータをつけるという形になったわけですね。

そうしてみると、エレベータでおりても電停までは雨ざらしでいかなければならぬということで、歩行がゆっくりの高齢の方とか、傘を差しながら歩くのが困難な方とかいらっしゃいますので、その方々が雨に濡れるというような状況が出てくるわけです。

ですから、横断歩道は仕方ないにしても、周辺のお店のところに、雨ざらしにならないような形の何というんですか、ひさしといいますか、そういうものを歩道上につけてもらえるように、これはぜひやっていただきたいんですけど、そこら辺の状況はいかがでしょうか。

2点お願いします。

○内田都市計画課長 第3段階と第2段階の結節の時期につきましては、広報周知に努めてまいります。

それから2点目の、何といいますか、階段をおりてからの雨よけのシェルター、屋根につきましては、地元の方へはぜひ設置したいという投げかけ、お願いをいたしました。ただ、今地元の方は、出入りの方が反対の方もおられますし、賛成の方もおられるし、現時点では合意に達しておりません。まだ協議をしているところでございまして、できれば今委員おっしゃったように、雨よけのシェルターを設置したいというふうに考えております。

○平野みどり委員 なかなか対応が難しい周辺の方もおられるということは承知しておりますけれども、公共の利益という意味では、御理解いただくように最後まで詰めていただきますように、よろしくお願いします。

○中村博生委員長 この新水前寺駅ですけど

も、振動関係で地域の人たちがいろいろあつたというように思うのですが、地域対策というか、工事がおくれるとはおくれるとですけども、その辺はぴしゃっとできとつとでしょう。

○内田都市計画課長 地元の関係者の皆様とは工事連絡協議会というのをつくりまして、工事の対策であったり、今後のスケジュールについてはよく協議をしながら進めているところでございます。

○中村博生委員長 松永室長に、バス停が遠いとかという話出りますけども、よその新幹線駅で、すぐ長距離バスに乗られるような駅はどのくらいあつですか。

○村上寅美委員 博多と鹿児島を言えばいいじゃないか。

○松永新幹線都市整備室長 例えば、今御指摘のように博多駅今改修中ですね。博多駅の場合は隣にバスターミナル、大きなビルがある、あのくらいの距離がある。鹿児島中央ですと、やっぱり長距離バスは、駅広の前面が国道になっていますけど、あそこは路側にあるわけです。ですから、うちで言う完成形になったときぐらい離れて、大体80メーターぐらいですかね、奥行きの先にあるということですから、それに比べると今の暫定形は非常に狭い、大体奥行き40メーターぐらいしかないですから、狭いけど逆に言えば近いところにあるとは言えます。

ですから、一般的には長距離バスというのはJRさんと競合関係もあるもんですから、余り近くには配置されていないのが一般的です。

○村上寅美委員 問題はそこだと言わなんだい。

○中村博生委員長 ほかに。

○村上寅美委員 さつき鎌田委員とか話があったように、これはみんなが本当に一生懸命やっていることは認める。認めるけど、新幹線を降りて何百メーターも歩かなんというような不評を買っては、熊本駅は、というイメージにつながる。だけん、これは委員会で要請したということと、どうしてもそこでないとだめならリレーをすることも検討したらどうだろうか、リレーを。ホテルの先まで、そこしか定期バスが乗れないというようなことの話が最初あったでしょう。

だから、何百メーターがあるでしょう。距離があり過ぎると。雨には濡れないの。——雨には濡れない。余りにも距離があり過ぎるなら、リレー式かなんかで、何かそこにサービスというかそれをしないと、そうでなくともこれは30年に表ができ上がるまでの間は間違いなくこれは不評だよ、整備されてないんだから。だから仕方がないから、今できるのは何なのかということをJRと協議しなさいよ。

ちょっと委員長、よかですか。

○中村博生委員長 どうぞ。

○村上寅美委員 それから、ブランド推進課にお尋ねするけど、大阪から岡山、広島、我々も行ってきました、委員長のもとに。熱心にPRができることは間違いなく確認しました。それで、僕が心配するのは、これから先、売りは業者がするんですね、コースづくりは業者が。この辺は業者との意見交換もやっとると思うけど、反応はどうなんですか。要するに、オープンに対して……

○松岡観光交流国際課長 観光交流国際課でございます。

現在、各旅行会社につきましては、名古屋から以西につきましては、来年以降につきまして九州を売るということについては……

○村上寅美委員 来年以降……

○松岡観光交流国際課長 ことしもそうなんですけど、新幹線開業のエポックについては、西を売ると、九州を売るということにつきましては、意見交換をやっていましてもかなり手ごたえを感じております。そこは浸透して……

○村上寅美委員 そこまでの説明は前回僕が質問したから聞いたわけだ。それで、それを現に我々委員会で行って反応を覚えたから、ああよくやつとるなということを認識したから、さあ今度は商品づくりに対して業者が、旅行社が持ってくるわけでしょうが、大体旅行社との詰めが進んでいるかということを僕は聞きたいわけだ。

そうするともう一点は、静岡線でもそうですみたいね、商工会議所に投げると。投げただけじゃだめなんだよ。——両方君か。投げただけじゃだめなんだよ。投げたらどういうスキームで、どの程度行ってくれたかということを確認しないと、全然やつとらぬだろうが。おれ2回ぐらい行ったよ、農業団体とあれをつくって、言わぬだったけど。商工会議所に投げたからと。丸投げじゃだめなんだよ。

商工会議所でどういうシステムで、何本ぐらい入れてくれというような要望をすれば彼らはしますよ、商工会議所としても、商工会連合会としても、いろんな団体に強く要望しとる。今ブランド推進課に言ったことも、これはよくやつとるよ、メニューだけは。それから先、旅行社の反応に対して、旅行社との協議がどこまで進んでいるかと、この商品ではこれはこうした方がいいとか、いろんなこ

とがあって、そしてまだ予約は無理だけど、そんな詰めが欲しいんだよ、旅行社との。

○松岡観光交流国際課長 既にキャンペーンの中で旅行社の方、このような熊本スペシャルとか、こういった商品、それからＪＲで行くびっくり九州という熊本サプライズ、こういった標語が全部入っております。

それから現在、北陸の方でも、九州、先ほど申しましたＪＲと宿をセットにした商品、ポスターも掲出してはってありますけども、そこで使われている絵柄というのは全部熊本が絵柄で入っておりまして、かなりインパクトのある商品構成が今できております。ほかにもこういった形の……

○村上寅美委員 課長、それはおれがたたえたろうが。そこまでやっていることは何か。実を取るのに、旅行社にまだ予約を入れたってよかつだけん、何本か入つとつど。そういうふうな要するに実績がありますかと、それは追求していますかということが一番心配ないね。

○松岡観光交流国際課長 実績は確実に旅行商品上がっております。

○村上寅美委員 上がっているね。期待しているんだから。

○中村博生委員長 要は旅行社、各団体とのあれをもっとしてくれということですね。その辺ば徹底してお願いしたいと思います。

○村上寅美委員 ようやっとるたい。

○高木健次委員 36ページの、今村上委員の質問に関連するんですけど静岡線、1年半足らずでまだ47.4%、半分を切るようなお客様ということで、特に熊本インが61、熊

本アウトが34%ということは、約半分しか向こうのお客さんに対してこちらから出るのがいないということで、静岡に魅力がないのか、皆さんの努力が足りないのか、あるいは発着時間、この前から指摘をされているようになって問題があるのか。

今航空会社も路線のスリム化を図っていますね。そういうことからすると、1年半足らずでこういう状況でしたら、また展望が見えないということの危惧もされるわけですから、感覚的な何が一番原因なのか、その辺の展望というのはわかりますか。

○高田交通対策総室長 まず、我々としても、先ほど村上委員の御指摘にもありましたけれども、詰めたところを引き続きより一層頑張らなければならないというふうにして思っているところでございますが、ＦＤＡフジドリームエアラインズ、あるいは旅行会社とも話をしています。

そうした中で見られるところとして、まず静岡から来るお客様については、熊本到着して、熊本県内の観光施設を訪れて、また宿泊するということがあります、熊本だけにとどまらず、鹿児島の方の南に行く、あるいは福岡の方へ上がるということで、九州を周遊という形で移動するパターンが見られます。

フジドリームエアラインズは、静岡から熊本が1日1便ですが、それだけではなくて、鹿児島にも1日1便、また福岡にも1日2便現在運航しておりますので、こうした路線というものを活用して、インとアウトを別にするというような形態が見られます。また、旅行形態としても、団体旅行というのが多いというふうな傾向が見られるところでもございます。

一方、熊本発の状況としましては、団体利用というのもございますけれども、それよりどちらかというと個人の移動ということが中

心になっておるところでもございます。

それで、静岡だけでなく、東海あるいはその周りの圏域を含めたところの移動という、旅行商品というところがまだ出でていないというようなことがある状況でもございます。なかなか旅行商品として移動と、便ということを考えて、つくりにくいというような話も聞くところでもございます。我々としてはイン、発言どおりこの路線の利用状況は大変厳しいものというふうにも思っておるところでございます。

先ほど来御指摘いただいているところでございますけれども、なお一層詰めた形で何とか利用率向上のために頑張りというのを今後とも一層やっていきたいというふうに思っております。

○高木健次委員 いろいろ理由もあると思うんですけども、一番の理由はこの前から指摘をしとった発着時間、熊本に帰る便の出発時間、この辺は、鹿児島とかにも来ているという状況ならば、何とかその辺の改善というのはFDAの方はできないわけですか。

○高田交通対策総室長 10月末から、それまでは朝8時に静岡を立っていたものが、今は12時という形で下げたところがございます。ただ、その利用の状況というものが利用率ということでどうあらわれてくるか、1カ月というところでなかなかその経過を見出しつらいところでありますけれども、航空会社としましても、利用率を高めるためにダイヤというものをどう考えていくか、また、4機あるいは5機という少ない機材でありますのでどう回していくか、いろんな問題ありますけども、我々としては、熊本-静岡線の利用率を上げるためにいいダイヤということは、委員から御指摘受けているところでもございます。引き続き今の様子でいいのか、あるいはさらに変える必要があるのかということは

見きわめてまた働きかけていきたいと思います。

○高木健次委員 この数字から見れば、熊本はアウトが半数ちょっとと、だから非常に静岡側に対しても申しわけないような感じがしますから、その辺はしっかりと頑張っていただきたいというふうに思います。

以上です。

○平野みどり委員 合同庁舎B棟建設予定地についてですけれども、いろいろ大変な状況で動きがないんだろうとは思いますけど、ちょっと提案があるんですけども、例えば今サイドリザベーションで電車の路線がきれいにできましたね、合同庁舎のところまで。新たな計画が動き出すまでの間に、あすこを例えばパークアンドライドに特化した駐車スペースにするというようなことができないのか。

私の地元の城山の方で、産交さんのパークアンドライド、かなり利用者がふえてきていて評判がいいんですけども、そういうような形で駅の周辺に、旅行社の関係の駐車場ではなく、あくまでパークアンドライドというような形で、新たに計画が動き出したらそれはやめればいいわけで、遊ばせているのはもったいないし、何か見た目もよくないです。そこら辺ちょっと、可能なのかどうかということも含めて……。

○佐藤地域振興課長 今委員御提案のお話でございますけども、確かにそういった活用の仕方は考え方としてはあるとは思うんですが、ただ今国に対して強く整備を要望している中で、例えば別な用途で使うということになると、場合によっては現場を固定化してしまう可能性がなきにしもあらずだと思っています。ということで今強く要望しておりますので、その状況を見ながら、それが今後動い

ていくのか、そこ辺を見きわめた上で考えていきたいというふうに思っております。

○平野みどり委員 利用の固定化という懸念はあるかもしれませんけれども、何も新たなものをつくる必要はないという意味で、若干の整備をするだけでできるのでグッドアイデアだなというふうには思っています。よろしくお願ひします。

○山口ゆたか委員 濟みません。24ページの、おもてなしの取り組みについて、まあ質問というか要望をさしてください。

今期、第2期が85件の応募があり、42件助成事業として選定されたということでございますけれども、県民の主体性に基づいて助成制度をつくり上げておられますので、来年度どういうふうになるかわかりませんけれども、まだまだ県民の主体性を生かすような助成だと思いますので、このあたりはまた確保していただいて、主体的な取り組みを生んでいただくように要望しておきます。

よろしくお願ひします。

○中村博生委員長 要望でいいですか。

○山口ゆたか委員 はい。

○佐藤雅司委員 66ページでございますけど、都市圏公共交通ネットワークの整備の中で、これに載っていないんですけども、高田室長、2～3日前に新聞に出ました。熊本一大津間のあれは快速、JRが快速を出すという提案をいたしました。これはとてもいいことだなと私も思いました。

4駅ぐらい飛ばして、3つか4つぐらい飛ばして大津まで来るということになれば、さつき氷室委員がおっしゃったいわゆる空港へのアクセスあたりも、恐らく相当違ったイメージを持ってきて——今30分なんですよ、

それがやっぱり17～18分から10分ぐらい短縮になると、そこ辺が全然違ってくる可能性があるなというふうに思っております。

要望でございますけども、今阿蘇まで熊本から1時間40分程度かかるんです。これ新幹線があれで33分と、「みづほ」で33分、1時間40分かかってしまうと、とてもじゃないけどものすごいまさに速達性とか、やっぱり高速化というのは時代の要請ですから、ゆっくり行くのもいいけど、電化もお願いしているわけですけども、そこは簡単にならないとすれば、やっぱり速達性の意味から、ぜひ阿蘇までの快速をひとつ増便してもらった方が私はいいんじやなかろうかというふうに思いますので、イメージがこれからも変わってきますので、そこは委員長、要望でございますので……。

○中村博生委員長 要望でいいですか。

○佐藤雅司委員 課長それから坂本部長、よろしくお願ひしておきます。

○大西一史委員 71ページのパークアンドライド、先ほどちょっと平野委員のお話もありましたが、これ71ページの資料を見ますと、例えばゆめタウン光の森なんていうのは、契約台数は100%ですね。これなんていっては、逆に駐車可能台数が一応100ということじゃありますけど、これはふやすことはできないですか。

というのが、それだけニーズがやっぱり高い、つまり公共交通にシフトする可能性が極めて高い、しかも今後新幹線が開業となれば、なおさらこの利用というのは非常にふえていくということで、こういう稼働率の高いところの駐車スペース、駐車可能台数をふやすことができるのかどうかということも含めて、今後の見通しも含めてちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○内田都市計画課長 ゆめタウン光の森につきましては、駐車可能台数をさらにふやすことができるかどうかについては、ゆめタウンの方と協議をしてみたいと思います。

パークアンドライドにつきましては、やっぱり稼働率が低いところをいかに上げていくかというのが課題でございまして、先ほど申しましたようにアンケートをとりまして、利用者の方々の声を聞きながら、さらに稼働率が上がるよう努めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

○小早川宗弘委員 2ページですけれども、大阪から熊本駅までの最短所要時間2時間59分ということで、3時間を切ったというふうなことで、結構3時間を切ったということで何か話題性があるのかなというふうに思っておりますけども、熊本駅から博多駅までの33分ということあります。

これは、新幹線のグレードがいろいろあると思うんですけど、「つばめ」だとか「さくら」だとか「みずほ」とかいうことで、これは停車駅はどんな想定でされているのかなというふうに思いますし、今後全線開通に従ってどの車両が一番多くなってくるのか。できるだけ熊本に経済効果をもたらすということであれば、どの車両も熊本県内の駅にはとまってほしいなというふうな気がしますし、その辺はJRの方のダイヤの設定で大きく変わってくるというふうに思いますが、現段階でわかっている停車駅があれば教えていただきたいと思います。

○高田交通対策総室長 この2ページの数字につきましては、これは最速の「みずほ」を念頭に置いた数字でございます。これは熊本ー新大阪で行きますと、新大阪から岡山、広島、小倉、博多それから熊本という形に、

最速で運行されるものの数字でございます。

○小早川宗弘委員 熊本から鹿児島は……。

○高田交通対策総室長 熊本と鹿児島は、この「みずほ」の最速で行きますと46分になります。新大阪から鹿児島中央までが、最速で3時間45分というふうに報道しています。新大阪ー熊本が2時間59分でございますので、その差ということで熊本ー鹿児島中央が最短では46分という計算上なります。

この33分というのにつきましても、これは最速の「みずほ」で行ったパターンということでございます。我々としては、熊本駅のみならず県内4駅ございます、この利便性というものを高めていくために、JRに対してこれまで利便性の確保と、あるいはダイヤということを含めて要望してきたところでもございます。近日中にダイヤが発表されるというところでもございます。

今我々としては、ダイヤの状況を見ながらいろいろ分析して、またさらなる対応が必要なのかどうかということについても検討していきたいと思っております。

○小早川宗弘委員 最速かね。

○高田交通対策総室長 最速でございます。

○小早川宗弘委員 わかりました。

ちょっと一部、かなり前の報道だったと思うんですけど、「みずほ」は熊本どまりで新大阪に直通するとかいうふうなうわさも聞いたんですけどね。(笑声)そういうことはないというふうに思いますけれども、いずれにしても熊本県内には4駅があるわけですから、「さくら」とかを第2の都市である八代にとめてほしいなというふうな要望もありますし、また新玉名も博多との連携といった部分では、そういう停車駅に考えていいんじや

なかろうかと。時間帯によってそういうとまるやつもあるし、とまらぬやつもあるというふうに思いますけれども、その辺もちょっと戦略的に検討して要望をしていただきたいというふうに思います。

あと、一点いいですか。

12ページ、新幹線くまもと創りプロジェクトの推進ということで、平成18年に新幹線くまもと創り戦略及びプロジェクトというふうなことで、各地域ごととか、あるいは交通だととか、農業、商業だととか、そういう産業分野ごとにいろいろなソフト政策を考えられてきたというふうに思いますけれども、大体このプロジェクトの工程表というのを見ると、平成22年度まででほとんど終わってしまう、あと23年度以降はそれぞれその事業を継続してくださいよというふうなことなんです。

今新幹線元年戦略というふうなことで、新幹線元年戦略もあと1年か2年ぐらいでその戦略的には変化をしてくるだろうなと、変わていかねばんとだろうなというふうに思いますけれども、この新幹線くまもと創りの計画について、平成23年度以降、あるいは新幹線元年戦略が終わった後というはどういうふうなことを考えていくとされているのか、お聞きしたいと思います。

○津森新幹線元年戦略推進室長 新幹線くまもと創りにつきましては、新幹線が来る契機を踏まえて、本当に県下全域でそれぞれの取り組みを集中的にやろうということで、特にここ1～2年は新幹線元年戦略ということで、新幹線に焦点を絞った取り組みに特化しているところでございますが、今後、その載せられているプロジェクトにつきましてもそうですし、我々が今一生懸命やっている新幹線元年戦略に伴う取り組みもそうですけども、いずれもこの熊本のすべての底上げをするというふうな取り組みでございまして、あ

の地域づくりが、例えば農水の話であっていろいろな分野にまたがっておりますが、今申し上げたように、新幹線が来た契機として大きく飛躍するというふうな取り組みでございますので、いずれにせよその中のプロジェクトの重要性、大事さというのは引き続き変わらないと思っていますし、さらにそこをプラスアップすべきだと思っていますので、名前としましては新幹線プロジェクトというふうな形ではないかもしれませんけれども、継続してそれの取り組みを県下全域で進める必要があると思っておりますので、今後とも引き続きそういう形で進めるべきだと思っております。

○中村博生委員長 いいですね。

最後です。

○大西一史委員 そんないい方はなかろう。

○鎌田聰委員 先ほどの質問にちょっと絡みますけど、本社では快速を走らせるという話もございましたけれども、鹿児島本線で長洲ぐらいまでですか、特急か快速を残すという話も報道で出てもおりますけども、実際のところ今どういう状況になっているのかを、ぜひその情報を含めて教えていただきたいと思います。

○高田交通対策総室長 いろいろ新聞報道で出ておるところでありますが、私自身JR九州の方から、こうした形のダイヤになる、あるいは快速なのか特急なのか、あるいはどこまで走るのかということについて、我々としてはいろいろお願ひしたいというふうには言っているところでもございますけれども、いろいろ聞いても、まだよくわかりません。きちっと内容はJR九州から知らされていない状況でもございます。いろいろ報道が先行しておるというのが現状だというふうに私は理

解しております。

○鎌田聰委員 非常にここは関心のある事項なんですね、県民の皆さんにとって。ですから、報道で出ていることはある程度の何かあるはずなんです。ですから、そこを県としてわかつとらぬということじゃなくて、やっぱりきちんと調べていただいて、こういう特別委員会の中では、今の状況としてはこうなんですよということをぜひ教えていただきたいし、そのことを受けてまたどういったアクションを我々が打たにやいかぬのかということもありますし、ただ単に残っても、今度は料金面がどういうふうな料金に設定されるのかという問題もありますから、取り得る情報というか、そういったものはきちんと取っていただいた上で、やっぱりこういった特別委員会の場で議論の素材として出していただくようにこれは要望しておきますので、よろしくお願ひします。

○中村博生委員長 要望ですね。ほかにないですか。

○村上寅美委員 これは大事なことよ。

○大西一史委員 最後ですって、さっき言われたけど、確かに午後からいろんな委員会の審議があるというのはわかりますけれども、できればある程度審議時間を十分取っていただければというふうに思います。

それで、いろいろ聞こうかなと思いましたけれども、「くまモン」ですね、最後に「くまモン」の質問もどうかなというふうに思いますが、だんだん認知度が上がってきたということは確かだと思います。

まだまだの部分もあると思いますが、私「くまモン」のバッヂをいただいたんですけど、今ここにしていません。何でだと思いませんか。取られるんです。この時期にあちこち

行くと、それ下さいというような方がいて、そのグッズも含めてですけど、今非売品というような形になっているからだろうと思いますけども、そういうものがちょうど盛り上がりかけてきそうということであるから、そこに向けてやっぱりもう少し、もう一押しやっていただきたい。

それで、これは可能性としては、今認知度が上がってきた中ではすごくあるというふうに思うんです。だから、その辺をもう少し演出とかグッズの提供とかも含めて、しっかりやっていただきたいということを要望しておきます。

それと、あと「くまモン」がぜひ県議会にも来ていただきたいというふうに思うんです。どうでしょうか、そういうことは可能性としてできますか、2月あたり。

○津森新幹線元年戦略推進室長 今大西委員おっしゃったように、「くまモン」というまず名刺を配り終わって、いろいろな形で今少し認知度が高まっています。熊本駅を初めとして私ども、実際私も足を運んでアンケート調査等をさせていただきました。かなり認知度が上がってきておりますが、ただそれとくまもとサプライズの取り組みとが、まだまだつながっていないところがありますので、大分知られてきておりますので、こういうのをいかに施策につなげていくかというのが重要な課題だと思っています。

その上でも、特にくまもとサプライズ、また「くまモン」自体のインパクトといいますか、いろんなところで周知を図るというのはいろんな仕掛けが必要だと思っていますので、今御提案いただいたものを含めて、いろんな形で検討してまいりたいというふうに思っております。

○平野みどり委員 ついでに、「くまモン」ファンクラブの一人ですが、きのうも辛島公

園で遭遇しました。基本的なことですけど、「くまモン」とは1体なんですか。もしも必要だったら、何体か準備するとか、あるいは入っていらっしゃる方相当疲れると思うんですけど、緊急雇用でやっていらっしゃると聞きましたけど、「くまモン」さんの労働に関してはきちんと保障されているのか、ちょっとそういうことを聞きたかったわけです。

○津森新幹線元年戦略推進室長 開業に向けて「くまモン」も馬車馬のように働いていた大いにありますて、実は1体ではございますが、瞬間移動で3カ所ぐらいは行けるような形であります。

○平野みどり委員 ということは、1体…。

○津森新幹線元年戦略推進室長 1体ではございますが、瞬間に…

○宮尾くまもとブランド推進課長 済みません。人格的には1人でございます。それで、大阪でも熊本でもフルに瞬間移動で今頑張っているというところですので……

○平野みどり委員 何となく理解いたしました。

○宮尾くまもとブランド推進課長 よろしくお願いします。

○平野みどり委員 それと、労働に関してはどうでしょうか。緊急雇用は何人ぐらいでされていますか。

○津森新幹線元年戦略推進室長 大体、瞬間移動の話をさしていただきましたが、MCの方とか、いろいろ「くまモン」も人気がありますので、「くまモン」をガードする方とか

もありまして、大体3人体制で動かしております。それが大体3カ所程度動かしているふうな感じの体制を組ませていただいているます。

年末に向けていろんなところからも、ありがたいことに声かけをいただいておりますので、やっぱり体壊してもあれですので、いろいろ健康面とかを配慮しながら一生懸命やっております。

○平野みどり委員 「くまモン」が信号待ちのところでちょっと疲れた表情だったので、そこ辺を含めてですね、相当大変だろうなと思いましたので、よろしくお願いします。

○中村博生委員長 ほかになれば、質疑をこれで終了いたします。

それぞれ頑張っていただいておりますけども、新幹線開業までは第1段階でございます。開業後がもっと大変だらうと思いますので、それぞれの部署で便宜をとっていただいて、そしてまた旅行社、民間ともいろんな形で連携をとることが必要であらうと思いますので、その辺もよろしくお願いしたいと思います。

次に、議題(2)閉会中の継続審査についてお諮りいたします。

本委員会に付託の調査事件につきましては、審査未了のため、次期定例会まで本委員会を存続して審査する旨、議長に申し出ることとしてよろしいでしょうか。

(「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、そのようにさせていただきます。

その他として、何かありませんか。

ほかになれば、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