

第 20 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23年3月9日

開会中

場所 第3委員会室

## 第20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23年3月9日(水曜日)

午前10時3分開議

午後0時3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 付託調査事件の調査の終了について
- 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3分開会

○中村博生委員長 ただいまから、第20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、審議に入ります前に、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。

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3月12日、熊本駅から新大阪直通の「さくら」が午前6時に出発するのを皮切りに、念願の九州新幹線が全線開業いたします。

開業日当日は、県内4駅でのおもてなしの取り組みを始め、熊本の魅力を多くの方々に体感し楽しんでいただく取り組みを、県内各地で展開してまいります。この新幹線元年が熊本の夢の実現に向け大きく飛躍する1年となるよう、開業効果を県内全域に波及させ、新幹線の全線開業を最大限に生かしてまいります。

KANSAI戦略の推進につきましては、「くまモン」の関西、中国地方での知名度が確実に上がっており、引き続き「くまモン」を活用しながら熊本の認知度向上に取り組み、特に食にこだわった「くまもとブランド」の発信を強化してまいります。

また、新幹線を活用した観光振興につきましては、JR西日本とタイアップした「くまもとサプライズザンス観光キャンペーン」の効果を開業後へとつなげていくため、引き続き熊本の観光の魅力を広く発信してまいります。

新合同庁舎B棟の整備につきましては、地元選出国会議員や県議会の皆様、熊本市、経済団体など、県民が一体となって地域の実情を訴えてきた結果、23年度の政府予算案に整備費が盛り込まれました。今後、新熊本合同庁舎の整備が着実に推進され、熊本駅周辺のまちづくりや中心市街地の活性化に大きな効果が発揮されることを期待します。

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、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、阿蘇くまもと空港の利用は依然として厳しい状況です。静岡線につきましては、利用率が伸び悩み運休の可能性もあり、利用客の確保に努めてまいります。

また、ソウル線につきましては、今年度は70%前後の利用率を保っております。今後は週5便化を実現できるように、引き続き利用促進対策に取り組んでまいります。

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いたします。

○中村博生委員長 それでは、議題(1)につきまして、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。

前回からの変更点を中心に説明をさせていただきます。

まず、九州新幹線鹿児島ルートに関する件についてでございます。

お手元の資料の2ページをお願いいたします。

2ページの上段のところに、3月12日全線開業日当日の主な予定について記載しております。

まず、熊本駅、新玉名駅での新駅の開業式典とあわせて行う出発式、それから新八代駅におきます博多行きの列車の出発式を行います。これらはいずれもJR九州が主催をするということにしております。

また、熊本県、福岡県、佐賀県、鉄道・運輸機構、JR九州による共同記者会見を、午前中に行うこととしております。

さらには、開業記念祝賀会ということで、県、熊本市、JR九州、鉄道・運輸機構による実行委員会の主催による祝賀会を、熊本市内で開催をするということにしております。

また、各駅におきまして、新幹線に乗られたお客様に対するおもてなしということも行ってまいります。

続きまして、資料の3ページをお願いいたします。

新幹線及び並行在来線に関する要望活動などについての状況でございます。

まず、並行在来線・肥薩おれんじ鉄道への支援ということにつきましては、昨年末に国土交通省の方から、鉄道・運輸機構の利益剰余金を活用して、JR貨物から肥薩おれんじ鉄道株式会社へ支払われている貨物調整金を拡充する方策が示され、またこれに伴う制度を遂行するための関連の法律案について、現在国会に提出をされているところでございます。

また、これまで要望を行ってまいりました在来線につきまして、新幹線が走行しない時間帯に、熊本発の1往復、それから長洲発の2往復で、特急「有明号」が運行されるということになっております。

また、新幹線の博多駅におきます対面乗りかえということの状況でございますが、ダイ

ヤが発表されましたけれども、6割ぐらいが博多駅の同一ホームでの対面乗りかえが行われるということになっております。しばらくは、この在来線にせよ、博多駅での対面乗りかえなどの新幹線の利便性に関する問題にせよ、運用ということを見ながらも、さらなる可能性というものを追求願いたいということで、引き続きJR九州と運用を見ながら、我々としても利便性の向上に向けて働きかけを行っ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。

私の方からの説明は、ひとまず以上です。

○松永新幹線都市整備室長 新幹線都市整備室でございます。

私の方から、別添資料の①「熊本駅周辺整備について」と書いてあります資料をごらんいただきたいと思います。これを用いまして御説明したいと思います。A3横の資料になります。よございますでしょうか。

新幹線全線開業を迎えます熊本駅周辺の整備状況について、着工前の写真と整備が完了いたしました現状の写真を比較しながら、御説明いたしたいと思います。

まず、1ページを見ていただきたいと思います。

左側の写真は、熊本駅の南東部上空から撮影したものです。上の写真が着工前のもので、下が現況の写真です。

上下を比較いたしますと、駅西側につきましては、操車場が移転しまして区画整理が進展するとともに、新幹線駅舎や西口駅前広場が整備されているのがおわかりいただけると思います。

また、東側につきましては、月星化成工場の跡に合同庁舎が建築されておりまし、駅前では東A地区再開発による高層マンション等が建築中でございます。

次に、右側の写真をごらんください。

これはホテルニューオータニの屋上から東

口の駅前広場を撮影したものです。新幹線開業時は暫定的な整備となります、広場の前面道路となります電車通りを拡幅整備とともに、市電軌道を駅舎寄りに寄せているのがおわかりいただけると思います。また、市電電停の上屋となります大屋根や、駅と再開発ビルとを連絡する立体横断施設が完成しております。

次に、2ページをごらんいただきたいと思います。

左側の写真は、駅舎出口の駅前広場南側付近からホテルニューオータニ方面を撮影したものです。整備前はタクシーの待機場だったところに大屋根が整備されております。

次に、右側の写真でございますけれども、右の写真は通称産業道路といわれております都市計画道路熊本駅帶山線の春日橋方面から駅舎方面を撮影したものです。左側の建物が撤去されまして、道路が拡幅整備されております。

続いて、3ページをごらんください。

左側の写真は、駅北側の電車通りであります都市計画道路熊本駅北部線のホテルニューオータニ前付近から駅前交差点を撮影したものです。1車線であった道路が4車線に拡幅されるとともに、立体横断施設が整備されております。

次に、右側の写真は、駅南側の電車通りとなります都市計画道路熊本駅城山線の東横イン付近から熊本駅方面を撮影したものです。市電軌道が移設されるとともに、軌道緑化が完了しております。

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。

本資料に戻っていただきまして、6ページをお願いいたします。

新熊本合同庁舎の状況について御説明をいたします。

資料の中ほど、庁舎整備及び予算の状況のところでございます。

まず、A棟につきましては昨年11月に完成了しまして、本年2月末までに入居機関の移転が完了したところでございます。

次に、B棟につきましてございますが、平成23年度政府予算案に整備費が盛り込まれ、来年度から整備が再開される見込みとなりました。B棟整備に係る予算案として3,200万円が計上されております。全体事業費は85億1,000万円、延べ床面積は約2万4,000平米でございます。

今後の整備スケジュールでございますが、平成23年度に基本設計の一部修正、実施設計、埋蔵文化財調査の残っている部分を実施いたしまして、平成24年度当初に着工、完成は平成26年秋ごろの予定となっております。

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。

資料の7ページをお願いいたします。

新玉名駅周辺整備でございます。

まず、下の表でございますが、国道208号玉名バイパスにつきまして国が整備に取り組んでおりましたが、去る2月26日に全線が開通をしております。

それからつけ加えまして、上方の表でございます。①番の県道玉名立花線、延長が2,210メーターございますが、進捗状況等に書いてございますように、平成22年度に全線供用予定ということでございまして、あした、3月10日に供用開始をするということにしております。

それから②番の県道玉名八女線におきましても、平成22年度に市道寺町大坊線まで供用予定と書いてございますが、あした、3月10日、この区間につきまして約500メーターになりますけれど、これにつきまして供用開始をするということをしております。

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 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ページをお願いいたします。

新幹線元年戦略の戦略1についてでございますが、2月1日に第13回の新幹線元年委員会を開催し、開業日から開催する新幹線元年事業などについて最後の詰めを行いました。そのうち、3月に展開される新幹線元年事業の概要につきまして、主だったものについて御説明いたします。

別添資料②をお願いいたします。

2ページと3ページに趣旨、基本方針等を示しておりますが、新幹線元年事業は持続性、波及性を持たせるよう、熊本の雄大な自然、個性豊かで多彩な歴史・文化、豊かな食などの地のものを最大限活用し、県民総参加のもとで、九州の真ん中にある地理的位置づけを生かした交流・連携を推進することにより、新幹線効果を最大化してまいります。

特に、12日の全線開業日には、県内新幹線4駅において、お出迎えによるおもてなし、伝統芸能の披露、物産展などを開催いたします。

まずは、この新幹線沿線地域から御説明いたします。

今回新幹線で結ばれることになるわけですが、これらの4地域の取り組みも「結ぶ」が一つのキーワードとなっております。

4ページをお願いいたします。

熊本エリアでございます。

開業日、1,000人の熊本熟女から成るAKJ1000や女将の会の方々と、早朝最初に到着する1番列車に始まり、最終便まで熊本駅でお出迎えをいたします。

また、伝統芸能の披露を行うとともに、お茶やお菓子の提供など、地元の方々による温

かい心のこもったおもてなしを行います。

3連休の頭となる翌週には、「城下町くまもと時代絵巻」と題し、甲冑隊など1,000人規模の時代行列が、熊本駅から熊本城までを練り歩き、引き続いてその熊本城で、現代版醍醐の花見とも言える「くまもとサプライズナイト」時代絵巻「さくらの宴」により、新幹線全線開業を盛大にお祝いします。

このようにキャッチフレーズ「くまもと温故創新」にもありますが、熊本城を初めとした歴史、そして新幹線の開業により開かれる未来との、過去と未来とを結ぶ取り組み、これが実施されます。

続きまして、5ページをお願いいたします。

荒尾・玉名エリアでは、「県北地域の新たな玄関口『新玉名駅』」をキャッチフレーズに、鹿本エリア、菊池エリアを初め県北地域、県境地域と連携して、豊かな食と文化をPRする新玉名駅誕生祭を実施いたします。

菊池川流域の地域を結ぶという意味を込めて、流域の具材を使ったお結びを無料配布し、各地域の郷土舞踊でおもてなしをいたします。このように地域と地域を結ぶ取り組み、これが実施されます。

続きまして、8ページをお願いいたします。

八代エリアにおきましては、開業日に新八代駅で、亀蛇・がめさんのお面をかぶったキッズのお出迎えや、伝統芸能の披露などによるおもてなしを行います。

また、本町アーケードにおきましては、「イグスピやつしろ」と題しまして、地域の方々の応援のもと、八代のすべての高校、高専が主役となって共同企画を展開し、約700メートルのアーケードにギネス級の畳表を敷き、畳づくりの体験、お茶会、そして各校独自の郷土の魅力を発掘・発信するパフォーマンスを行います。このように世代と世代を結ぶ取り組み、これが実施されます。

続きまして、水俣・芦北エリアでは、開業日に地元の高校生と菓子店とが協力して製作した新幹線ロールケーキやガラカブのみそ汁を振る舞い、地域限定「くまモン缶バッヂ」の配布を行うなど、おもてなしを行います。

また、「旬巡り “わくわく体感” 水俣・芦北」をキャッチフレーズに、スタンプラリーやウォークラリー、デコポンの早食い選手権などを行うデコポン祭や、サラたまちゃん祭などを行い、風光明媚な自然と四季折々の食などの魅力を発信し、地域の有する魅力を結ぶ取り組みが実施されます。

このような沿線地域のみならず、熊本県全域で地域の魅力の磨き上げを、県民の皆様が主体となって取り組んでおられます。例として、自然、歴史・文化、日常の暮らしの順に御説明しますと、阿蘇の地域におきましては阿蘇ゆるっと博、天草地域におきましては天草海道博を通年開催し、雄大で美しい自然を博覧会会場に見立て、自然の魅力を一体的に体現いたします。

菊池地域におきましては、中世に活躍した菊池一族の勇壮なよろい武者姿を競う菊池武者まつりが、鹿本地域におきましては、八千代座周辺において山鹿灯籠浪漫・百華・百彩が、人吉・球磨地域におきましては、国宝青井阿蘇神社で竹灯籠を行うなど、深い歴史と文化を、祭りや風情あふれる幻想的な灯りで体現いたします。

宇城の地域におきましては、くまもと宇城の着たびなど、地元ならではのお楽しみ、魅力を満喫いただくとともに、上益城エリアにおきましては、暮らしの中で受け継がれる神楽などの郷土芸能を県境を越えて共演し披露するなど、日々の暮らしの魅力を体現いたします。

このように11地域、いずれも地域の皆様がみずから汗をかき、自然、歴史・文化、日常生活を初め、身の回りにあるものを使った心あふれる手づくりのおもてなしをすることと

しております。

これらの取り組みにより、外から来られた方々に満足をしていただけるとともに、取り組みの企画や実施を通じて生まれた県民の皆様が、さまざまな形で結ばれる地域のきずなは、今後の地域づくりに当たりまして大きな財産になると思われます。

続きまして、本資料にお戻りいただきます。

15ページをお願いいたします。

戦略3の横軸交通アクセスの改善・強化についてございます。

各交通事業者により「超快速あまくさ号」の本格運行や、熊本駅と菊池温泉間を結ぶ特急バス「きくち温泉GO！」の運行、新八代駅から宮崎への高速バスの運行、阿蘇の方面では、JR観光列車と南阿蘇鉄道トロッコ列車の乗り継ぎ時間の短縮が実施されるなど、全線開業に向けた改善強化に取り組んでおります。

最後に、16ページをお願いいたします。

一番最後の行でございますが、「くまモン」の商品化を昨年12月24日から開始したところでございますが、3月7日の現在で338件の許可を行っております。現在も毎日十数件の申請があっており、非常に好評であると実感しているところでございます。この「くまモン」は、人気のみが先行しているものではなく、地道に幼稚園、保育園、小学校をくまなく回り、地域の魅力を子供たちに伝えることで郷土愛をはぐくんでいるところでございます。

このように浸透しつつある「くまモン」を積極的に活用し、さきに御説明した新幹線元年事業を通じた地域づくり、郷土づくりが、子供から大人まで県民に深く浸透するようさらに積極的に取り組んでまいります。

最後になりますが、これまで全線開業に向けて準備を進めてまいりましたが、12日からが本番でございます。100年1度の契機とし

た地域づくりを100年後までも続けるためにも、新たな熊本の幕あけとなるよう全力で取り組んでまいります。

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。

KANSAI戦略について御説明させていただきます。

18ページをお願いいたします。

くまもとプロモーション等の展開についてでございますが、2つ目の丸のところでございますが、「くまモン」を使って話題化を進めてまいりましたが、ブログのページビュー件数というそうなんですが、いわゆる特定のページが閲覧された件数ということなんだそうですが、これも大きくふえまして28万6,000と。また、ツイッターのフォローしてくださる方も7,000人を超えるということで、非常に順調になっております。「くまモン」は熊本のイメージアップに大きく貢献しております、23年度も継続してプロモーションを行ってまいりたいと考えております。

最下段でございますが、小山薰堂さん監修により「くまもとブランド」ポスターをつくりました。これは県内の各地に掲載するほか、県外のイベントで掲示したり、また郵政の季刊誌で230万部発行しております

「モヨリノ」という、これ全国2万4,000の郵便局などで無料配布されるものなんですけども、この3月1日発行の春号に掲載をいたしました。

19ページをお願いいたします。一番上の行でございます。

「くまもとウィーク in なんばグランド花月」として、熊本を舞台にした吉本新喜劇が上演されました。知事やスザンヌ宣伝部長が出演し、熊本の食や水などをアピールとともに、「くまモン」も1週間毎日舞台に出るとともに、お客様をお迎えいたしました。

これは20府県で順次テレビ放映されましたけども、大阪での視聴率は9.2%でございました。これは大阪での前4週間の平均が8.5%ということですので、0.7ポイント上回るという非常に高いものでございました。また、地元熊本では通常6%ぐらいなんだそうですが、その倍以上の12.9%という高視聴率をいただきました。

中ほどをお願いいたします。PRイベントでございます。

京都市のウェスティン都ホテル京都で、熊本産の食材を使った料理を提供する「熊本うまかもん祭」が開催されました。オープニングパーティーには京都府知事もお越しくださいまして、蒲島知事のトップセールスによる熊本のアピールを行いました。

「熊本うまかもん祭」は、その後10日間以上ホテル内のすべてのレストランで開催されました。その間、熊本からは太平燕の店が直接行きまして実演するなど、熊本の食のPRができました。また、古代食材の一部はその後も引き続き取引が続くなど、販路拡大にもつながっております。

その下でございます、大阪市で「くまもと逸品縁日&ミナミあっちこっちラリー」を行いました。熊本の食や特産品の販売、温泉や伝統芸能、伝統工芸品といった文化の発信を行いました。

1日目は「くまモンファン感謝デー」ということも行いましたけども、「くまモン」のサイン会には長蛇の列ができ、関西のみならず、神奈川から来ました、静岡から来ましたとおっしゃるお客様もおられ、我々自身やびっくりするくらいでございました。天候にも恵まれ、目標を大きく上回る4万1,000人の来訪者がありました。関西地域のメディア等でも大きく報道していただきました。

20ページをお願いいたします。

「くまもとブランド」推進等についてです。

熊本県立大学と連携してブランド塾を開催してきましたが、先週末まで熊本県立大学主催で事業者向けコースを行いました。

これまでの「くまモン」の話題化計画の主要な取り組みについては、別添資料編の最後のページでございますが、1枚もので、カラーA4横でつけさせていただいておりますので、ごらんいただければありがたいなと思っております。

来年度も引き続き精いっぱい認知度向上に努めてまいりますが、「くまモン」フック特に食に力を入れたところで情報発信してまいりたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

以上です。

○松岡観光交流国際課長 観光交流国際課でございます。

観光キャンペーン等の展開について説明させていただきます。

説明資料の21ページをお願いいたします。

まず、JR西日本とタイアップした観光キャンペーンを、10月1日から今月末まで実施しております。

主な宣伝展開ですが、JR西日本提供のテレビ番組「おとな旅あるき旅」の第2回目を1月22日に放送、阿蘇の雪景色や阿蘇神社と水基めぐり、黒川温泉などを紹介しております。

さらに、3回目は、開業日の3月12日に放送予定で、天草のイルカウォッチングや大江天主堂、天草大王などを紹介することにしております。

22ページをお願いいたします。

発行部数21万部のJR西日本の情報誌「旅こよみ」では、1月号が山鹿、玉名、菊池の北部エリア、2月号が南阿蘇、上益城エリア、3月号が人吉、八代、水俣の県内エリアと毎月熊本特集を組んでおります。

それから、発行部数7万部の機関誌「くま

もと時間」ですけども、春号を発行しております。内容は、九州新幹線全線開業を記念し、城彩苑や3月12日に運行開始するSL人吉などを特集しております。

続いて、24ページをお願いいたします。

キャンペーンの目玉の一つとして、ラッピングトレインを1月22日から2月28日まで、大阪環状線、1編成8両で運行をいたしました。熊本県を代表する観光素材、それから宣伝部長のスザンヌ、「くまモン」等でラッピングをいたしまして、車内の広告もすべて熊本県のキャンペーンポスターで占めました。反響も大変大きくて、1月22日の毎日新聞では夕刊のトップを飾っております。

25ページの下の方をお願いいたします。

これまでのキャンペーンの成果の一つとして、JR西日本発表によりますと、10月から1月までの熊本駅個人旅行型商品の送客実績が、前年比で212.9%ということでありまして、開業前から大きな成果があらわれているところでございます。

26ページをお願いいたします。

「九州新幹線ではじまる大冒険 ワンピース&トリコを探せ！！スタンプラリー」でございます。これは3月12日の九州新幹線全線開業を記念いたしまして、東映株式会社とタイアップして実施するものでございます。県内の主要JR駅、港、バスセンターをチェックポイントとして、人気漫画「ワンピース」と「トリコ」のキャラクターたちのスタンプを集めて回るというイベントでございます。

これは、開業日の3月12日から4月17日まで実施いたしますけども、あわせましてJR西日本の協力を得まして、関西エリア、岡山エリア、広島エリアでも、それぞれPRポスターを無料で掲示してもらうということになっております。

続きまして、5連張りポスターでございます。新幹線開業で近くになった熊本の魅力を全国に向けて発信し誘客につなげることを目的

に、JR 6社とタイアップいたしまして、平成23年4月に、全国JR駅1,380カ所に掲示する5連張りポスターを制作いたしました。

ポスターは熊本県内の観光案内所、金融機関、百貨店等で既に掲示を始めております。また、観光PRに御協力いただけた飲食店や事業者の皆様には無料でお配りするということで、現在申し込みを受け付けているところでございます。

次は、④熊本・宮崎・鹿児島デスティネーションキャンペーンについてでございます。ことしの10月から12月までキャンペーンを実施いたしますが、平成23年度の取り組みといったとして、キャンペーンガイドブックの作成、3県合同のポスター、雑誌「旅の手帖」、テレビ番組のCMの放送など全国に向けたプロモーションを展開してまいります。また、キャンペーンのオープニングイベントを、10月に熊本県内で実施する予定しております。

次、28ページをお願いいたします。

熊本発レンタカー特別キャンペーンでございます。今月3月1日からオリックスレンタカー、それからジャパレン、それとバジエットレンタカーとタイアップいたしまして、熊本でレンタカーを借りると、九州内の乗り捨て料金が無料、それから約40%の最大割引料金等の特典を受けられる熊本発レンタカー特別キャンペーンでございます。

さらに、当キャンペーンの特典として、熊本と長崎を結ぶフェリー会社5社とも連携して、特別割引料金を設定いたしております。

最後、29ページでございます。

おもてなしの取り組みといったとして、21年度、22年度「ようこそくまもと大作戦」ということで、各団体、それから企業、それから学校、いろんなところでおもてなしに関する活動に対して助成を行ってまいりましたが、昨日「ようこそくまもと！おもてなし団結式」を開催いたしました。九州新幹線全線

開業を目前に控えて、おもてなしの機運をさらに高め交流を図るのが目的で、観光関係者、女将の会、地域づくり団体等約250名の参加を得て、昨日実施をしたところでございます。

これから新幹線開業いよいよ本番ということで、おもてなし関係さらに力を入れて、この新幹線開業効果が次のリピーターにつながるよう、引き続き取り組んでまいりたいというふうに思っております。

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。

32ページをお願いいたします。

高速交通体系に関する件でございます。

高規格幹線道路の整備の経過の表がございますけど、その表の下から2つ目の欄でございます。平成23年2月9日に、国の方で平成23年度の高速道路の無料化社会実験の案を公表しました。御承知のとおり、この社会実験は全国一律に行われるものではなくて、区間を限定して、区間を区切って実施されております。

本県関係では、現在実施しております八代ジャンクションから日奈久インター間の無料化社会実験が、平成23年度も継続される計画ということになっております。

また、平成23年度から新たに、九州自動車道の鳥栖ジャンクションから鹿児島インター間におきまして、夜間ににおいて大型車の無料化社会実験が追加されるという計画となっております。

続きまして、最下段の欄でございますが、平成23年2月16日に、国が平成23年度からの高速道の料金割引を公表しました。この料金割引は全国一律で行われるものでございまして、これまでの時間帯割引、あるいは土日・祝日の普通車以下の上限料金1,000円といったことなどに加えまして、平日においても普

通車の上限料金2,000円などが新たに導入される予定でございます。

続きまして、33ページをお願いいたします。

33ページの下の欄、下の表でございますが、九州縦貫自動車道の現状でございます。仮称ではございますけれど、北熊本スマートインターチェンジの設置につきまして、去る3月1日に、国土交通省から事実上の事業認可に当たります連結認可がおりました。

スマートインターチェンジの連結道路につきましては熊本市が整備することになりますけれど、平成27年度の供用に向けて、測量とか調査等を進めていくというふうに聞いてございます。今後整備が進んでいくものというふうに期待しております。私どももスマートインターチェンジ設置の調査検討、あるいは設置に向けた取り組みにつきましては、情報提供等支援をしてまいりたいと考えております。

道路整備課につきまして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。

お手元の資料の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ございますが、現状といたしまして、今年度の阿蘇くまもと空港の国内線の旅客数は、前年度同期と比べて9,000人ふえて233万人、プラス0.4%ということで、大きな目で見ると前年と同じような状況で続いているところでございます。

個別の路線についてということでございますが、下段の静岡線についてでございます。フジドリームエアラインズの今年度1月までの利用率については、43.7%というふうに伸び悩み厳しい状況でございます。FDAの方

から、路線継続を目指して引き続き営業努力というのを行った上で、5月末までに最終判断するというふうにしながら、7月末をもって最悪運休ということを検討しているという発表がございました。

そうした現状に対しまして、飛んでいただきまして、資料の47ページをお願いいたします。今後の取り組みというところでございますが、この静岡線、それから東海地区ということで名古屋線ということでございます。

まず、名古屋についてでありますけれども、これまでJALが小牧一熊本線を1日3便運行しておりますが、今月の26日をもって運行が終了し、その後をFDAが1日2便で新規参入を表明し、路線が継続されるということになっております。

また、この名古屋に関連して、中部国際空港と結ぶ線については、今月27日からANAが1便増便して1日3便となる予定でございます。名古屋方面の利便性が向上するということでございます。

一方、先ほど説明申し上げました静岡線についてでございますが、今月末から運航ダイヤを現行より利用しやすい時間に設定とともに、運賃も値下げするということでございます。

1ページにお戻りいただきまして、資料の46ページのところに、このFDAの熊本一静岡線に関する運航ダイヤ、それから運賃の変化などについて記載しております。

まず、運航ダイヤについてですが、これまで静岡からお昼過ぎに出発した便、その折り返しで熊本発の便で午後2時45分発というふうになっておりましたが、小牧線を就航したことにより、小牧と静岡の路線を組み合わせるという形で機材の運用を行い、朝に名古屋から熊本まで来て、その折り返し便で熊本から10時20分に静岡に向けて飛び立つということで、今月末から変わります。その折り返しでまた静岡からお昼過ぎに熊本に来るとい

うことで、ダイヤが変わることでござります。

また、運賃につきましても、現行の普通運賃から2,000円、また変動型の割引運賃、3日前までのF1ドリーム、また前日までのF2、F3のドリームというものの、そういう割引運賃も含めて2,000円ずつ下げるということでございます。そうした形で現在のダイヤそれから運賃について、会社としては改善を図るという動きを見せているところでござります。

また、県としては、この運航継続のポイントとなります4～5月の集客に向けて——済みません、資料47ページにまたお戻りいただきたいと思いますけれども、その集客に向けて旅行商品というものを緊急に造成させるとともに、これまで県内の各種の団体、また県の方からその団体の地方の支部、あるいは静岡と関係のある研究機関や大学などを回ることによって、交流のニーズの掘り起こしを努めているところでございますが、これとあわせて、FDAの方で行う静岡一熊本線のPRとあわせて、今後とも静岡県あるいはFDAと連携しながら集客を図っていきたいと考えております。

また、小牧線と静岡線を会社の方で組み合わせるということにより、東海地区における周遊ということが、同じ会社ができるようになります。そうしたところについても、PRなどにも取り組んでまいりたいというふうに考えております。

続きまして、資料の48ページをお願いいたします。

続きまして、大阪線に関するところでございますが、九州新幹線全線開業により、新幹線による大阪・関西方面と熊本間の輸送力というものは大幅に増強されます。しかしながら、航空機による輸送というものについては、1時間で空港と空港を結ぶ、また空港と大阪市内も30分で、市内でもアクセスが整備

されているというふうなことからすると、航空輸送の速達性の利便ということも我々としては強調して、新幹線の開業と相まって交流人口の引き上げに取り組んでまいりたいと思っております。

加えまして、便数につきましても、昨年末の天草エアラインの新規参入に加えて、今月末から全日空が伊丹一熊本線に1便増便予定ということでございます。利便性の向上が期待されるところであります。

続きまして、その下の航空物流機能の強化についてということで説明申し上げます。

まず、現状についてでございますが、こし1月末までの本年度における阿蘇くまもと空港の航空貨物取扱量については、前年度の同期と比べて2割減少して、非常に厳しい状況でございます。

この理由と考えられるところといたしまして、日本航空の経営再建に伴う東京線や大阪線の使用機材の小型化、あるいは運航ダイヤの変更による集荷時間と出発時刻とのそのずれ、貨物取扱量の減少などが要因として考えられるんじゃないかなというふうに考えております。

続きまして、資料の51ページをお願いいたします。

こうした状況の中で、昨年の11月から熊本発東京行きの最終便の20時半の機材が、従来の小型機、166人乗り機材から、コンテナも積める260人乗りの機材に大型化したところでもございますが、この最終便の中型機のより大きくなった機材について小型化するということがないよう、貨物の輸送の確保という観点からも旅客とあわせてございますが、阿蘇くまもと空港の利用を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。

まず、現状ということで、資料の51ページでございますが、ソウル線につきまして、最

下段のところで、本年度1月末の現在の利用者数は、前年度同期と比べて5,000人ふえて、利用率7割と推移しているところでございます。

また、資料の52ページをお願いいたします。

国際チャーター便の利用の状況でございますが、今年度の片道換算の便数、阿蘇くまもと空港における実績についてでございますが、1月末現在で20便と前年度の同期と比べて減少しております。

路線別の内訳ということでございますが、21年度に12便あった香港線が、22年度は、阿蘇くまもと空港の間のチャーター便実績がないという状況でございます。福岡空港において、福岡－香港を結ぶ定期便が、別の会社の参入によって新たに増便したということは、一つの影響ではないかというふうに総室の中では見ておるところでもございます。

また、一方、本県として取り組んでいます台湾線につきましては、前年度に比べて4便増の10便と回復をしているところでございます。ことしの1月末には、阿蘇くまもと空港国際線振興協議会と県議会の皆さん方によりまして、台湾の中華航空本社に向いて、路線誘致の要望活動を行ったところでございます。

今後の取り組みということでございますが、お手元の資料の55ページをお願いいたします。

まず、ソウル線についてですが、我々としては春休み向け、あるいはゴールデンウィーク向けの旅行商品の造成支援を通じて利用促進を図るとともに、教育旅行の実現を目指すという観点から、県内の高校の校長会や保護者会などの働きかけを今も行っているところでございます。こうした取り組みを引き続き行うことなどを通じて、週5便化の実現というのを目指してまいりたいと考えております。

また、国際チャーター便についてでございますが、現在のところ、台湾と阿蘇くまもと空港の間を結ぶ路線で6便、そのほかと結ぶ路線でさらに6便の運航が計画されているところでございます。今後とも引き続き海外の航空会社に対して働きかけを行い、将来の定期便化を視野に入れたチャーター便の利用促進に取り組んでまいりたいと考えております。

特に、台湾線につきましては、航空会社あるいは観光協会、旅行業者との協議を進めるとともに、国際交流の観点から、ソウル線と同様に、県内高校の校長会や保護者会などに対して教育旅行の説明というのを行い、アウトバウンドチャーター、教育旅行の実施を働きかけていきたいと思っております。

また、昨年10月には、中国の格安航空会社であります春秋航空に対して就航依頼を行っているところでございますが、引き続き定期路線の就航に向けた協議を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、阿蘇くまもと空港の施設整備及び活性化に向けた取り組み等についてということでございますが、済みません、資料をちょっと飛んでいただきまして、お手元の資料の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、空港整備の2つ目の丸のところで、空港駐車場の運営ということで、昨年の行政刷新会議の仕分けによって、委託廃止を含む抜本的見直しと判定され、そうした動きもある中で、その下の丸のところでございますが、昨年の12月から、空港のあり方に関する検討会ということで、空港管理、駐車場と空港を含めた経営の一体化、あるいは民間委託、民営化についての検討会というものを立ち上げているところであります。

ことしの7月末に、その方向性として取りまとめられる予定になっております。国交省の方では、こうした取りまとめの方針を受け

て必要な法律改正が行われるならば、その法律改正というものを経た後に順次移管していくという、こうしたスケジュールになっているところでございます。

続きまして、熊本都市圏交通に関する件ということで説明をさせていただきます。

熊本都市圏の交通施策の主な取り組みというところでございますが、都市圏公共交通ネットワークの整備ということで、お手元の資料の71ページをお願いいたします。

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ございますが、JR豊肥本線を活用した空港シャトルバスの試験運行についてございます。昨年の10月から今月25日まで試験運行を行っているところでございますが、利用者の状況ということで、中ほどに表としてまとめているところでございます。厳しい状況になっているところでもございます。

これまで我々といたしましては、新聞・雑誌の広報掲載、あるいは豊肥本線の沿線の住民の方を対象としたチラシの作成配布、あるいは県内の自治体、企業、あるいは近畿方面の大学、企業などを戸別に訪問をするなど、広報・PRを行ってきてているところでございますが、なかなか認知というところについて思うように進んでいっていないという状況に見ているところでございます。

次年度の取り組みというところでございますが、下のところであります。新幹線の開業により、公共交通ネットワークが強化されるという効果を期待しつつも、この肥後大津駅と空港の間の空港ライナーというのを試験運行させ、阿蘇くまもと空港の利便性というのをPRしていきたいと思っております。その内容といたしまして、駅と空港を結ぶ輸送機関ということでそのシャトルバス、空港ライナーを位置づけ、運賃を無料という形で試験運行をしていきたいと考えております。

この運行に際しましては、このライナーの

運行事業者の選定、これまでシャトルバスについては、道路運送法上の乗合旅客事業者が行ってきたところでございますが、こうした乗合旅客、すなわちバス事業者ののみでなくて、タクシー事業者も含めた形でその選定ということを行い、その準備を行っていきたいと思っております。

また、関係自治体、あるいはJRなどの機関とも連携して、肥後大津駅の改修整備による乗りかえの利便性の向上を図り、宣伝広報を行った上で、半年程度の期間試験運行というのを実施していきたいと思っております。あわせて、空港利用促進の効果検証も行ってまいりたいと考えております。

続きまして、72ページをお願いいたします。

次に、現行のリムジンバスの改善ということでございますが、昨年末から停留所を飛ばす形での快速リムジンバスの運行を、1日4往復運行をしておるところでございます。これまでの実績といたしまして、阿蘇くまもと空港発が1便当たり17名、西部車庫発の利用が1便当たり9名ということになっておるところでございます。引き続き、定時性、速達性の向上の状況を見ながらダイヤ改正などを行っていくというふうに、バス事業者としては考えているところでございます。

その下のところでございますが、合同庁舎の移転に伴いまして、熊本市の東部地区と熊本駅の間のアクセスを強化するために、こしの1月から、朝の通勤時間帯におきます空港リムジンバスの回送便、これまで阿蘇くまもと空港から車庫に戻る際、回送で戻ってきた便を実車化する形で、通勤の快速ダイヤの運行をしております。

朝の7時の2便でございますが、阿蘇くまもと空港から西部車庫に向かう便で行っております。ルートといたしまして、熊本市の中心部の道路混雑を回避するという観点から白山通りを経由するルートで、自衛隊の前と熊

本駅の間をノンストップで運行をしているところであります。1月末から2月の間における実績でございますが、平日において1便当たり20名から30名の利用がなされているところでございます。

現在、空港発の2便だけの運行になっておりますが、3月の12日からもう1便、早朝の空港発の便を増便させるということになっております。バス事業者におきましては、利用者の意見なども伺いながら、夕方に逆に熊本駅から東部方面に行く便についての可能性も検討していく予定になっているところでございます。

続きまして、バス路線網の再編ということでございますが、一番下のところに、ICカードの導入ということでございますが、県内の公共交通の利便性の向上に向けてこのICカード導入ということで、25年度に予定されております全国相互利用の実施も視野に入れながら、関係者間で現在協議を進めているところでございます。

続きまして、公共交通の利用促進策というところで、お手元の資料の74ページをお願いいたします。

昨年の9月の半ばから10月の半ばまでの1ヶ月間、土日・祝日に限って県内の路線バスなどの運賃を、大人1名につき小学生以下の子供3名まで無料とする割引実験を行ったところでございます。今年度行いました割引実験の結果、これまでバスに乗ってなかった御家族の方が新たにこの期間バスに乗るということで、潜在的な需要の掘り起こしというのが、この1ヶ月の試験期間の間でできたところでもございます。そうした状況も踏まえて、次年度におきましても、交通事業者と連携してこの割引制度の実施も含めたモビリティ・マネジメントに関する施策というものを行っ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。

続きまして、交通結節点の改善ということ

につきまして、お手元の資料の76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、(2)のところの上熊本駅の話でございます。熊本電鉄あるいは熊本市電などの公共交通機関の利便性を高めることができるよう、結節機能の強化策について、関係機関と協議を進めていきたいと考えております。

国の地域公共交通の維持確保に関する新たな支援制度の検討の状況、具体的な対象要件なり要項等については、まだ現在国交省内で検討中でございますが、そうした動きも見きわめながら、熊本都市圏北部方面の交通検討会議の場におきまして、事業化の方向について整理を行ってまいりたいと考えているところでございます。

私の方からの説明は以上であります。

○内田都市計画課長 都市計画課でございます。

77ページをお願いいたします。

パークアンドライドにつきまして御説明をいたします。

表に示しておりますとおり、前回委員会で御報告いたしました10月末と比べまして、実施箇所により若干の変動はございますが、契約台数や稼働率に大きな変更はございません。

なお、表の中央になりますけども、稼働率が高い状態が続いております「ゆめタウン光の森」について、パークアンドライド駐車場の拡大要望を行いましたが、来店者の需要が多いことや、新たに駐車場の舗装工事が必要となることなどから、当面の対応は難しいとのことでございました。

次に、利用促進に向けた取り組みについて御説明をいたします。

県ホームページの毎月更新、県からのたより、街頭広報及びNHKテレビデータ放送による周知・広報の実施、さらにはエコ通勤環

境配慮に取り組んでいる特定規模事業者に対しまして、パークアンドライドの周知・広報や利用促進の働きかけを行いました。

また、既運用中の駐車場事業者に対しまして、利用者から要望のあった駐車場の改善についての取り組み状況を把握するとともに、さらなる改善について働きかけを行いました。

次に、78ページをお願いいたします。

今後の取り組みといたしましては、さらなる利用促進を図るため、引き続きテレビ等による周知・広報、特定規模事業者や交通事業者等への働きかけを行ってまいります。また、普及促進のため、JR宇土駅駐車場の平成23年度運用開始に向けて支援をしてまいります。

説明は以上でございます。

○高野交通規制課長 交通規制課でございます。

本資料の79ページをお願いいたします。

主な交通渋滞の解消に関する信号機の運用改善等についてでございます。

道路の新設や高水準の改良にあわせまして、交通の正常化による渋滞緩和と一層の円滑を図るため、右折感応化や多元次化など、信号機の高度化等運用改善に努めており、一定の効果が確認されております。

また、昨年4月には、熊本駅前から田崎電停までの路面電車軌道のサイドリザベーション化に伴いまして、同区間の信号機について、電車専用現示を付加するなど改良を行い、路面電車の安全で円滑な運行を確保しております。今後とも交通量の変化に応じた最適な信号システムとなりますよう、弾力的な運用改善を図ってまいります。

次に、新交通管理システムの拡充に関する路面電車優先システムの整備についてでございますが、資料の80ページをお願いいたします。

路面電車の安全で円滑な運行を図るため、熊本駅前から辛島町電停、辛島町電停から上熊本駅電停までの2区間に、路面電車の通過情報を光ビーコンで収集し、進行方向の信号機を優先制御いたします路面電車優先システム、これを整備し、本年3月1日から運用を開始し、路面電車運行時間の短縮や交通渋滞の緩和を図っております。

今後の取り組みといたしましては、きめ細かな交通情報提供ができるよう、交通情報提供システムの拡充を図るなど、安全で快適な交通環境の整備に努めてまいります。

以上でございます。

○中村博生委員長 それでは、執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入ります。何かありませんか。

○村上寅美委員 熊本駅周辺整備の別紙はだれ……。駅周辺を今日まで整備をして、県も努力してきているけど、これはトップ会談という、知事と市長とJRと、それをおろして業務的に君たちもやっているということに間違いないですか。——間違いない。

だとするなら、新幹線がオープンするんだろう、新幹線が。だとするなら、何で西の方の駅のはないの。新幹線がオープンするんですよ。東口はこれからの方だな。東口に出るということの意味はわかるけど、実態は新幹線のメインの駅は全然ない。それが1点。

それから、あそこは区画整理してあるね。それで、僕はJRの支社長にうるさく言ったわけです。あれは何ですかと言ったのは、民間が入り込んでおるじゃないか、駅周辺の前に、市の区画整理と聞いたけど。

だから、これは市がやりましたという答弁しかできないと思うけど、全国にないと思う。JRの支社長いわく、いや私が県・市に物申したい、何でこういう区画整理をしたんですかねというような答えが返ってきたんで

す。みっともないですよとJRの支社長が言つたから、全国にありませんよということを。

おれは、これはJRがかんでやっていると思ったけど、事業主体は熊本市。だから、市だからといって、県・市の縦割りはわかるけど、これは一体としてやっている事業でしょう。新幹線の方は全然何の資料もない。これはどういうことだ。

○松永新幹線都市整備室長 新幹線都市整備室です。

今、村上委員御指摘のとおり、まことに申しわけございません。基本的に県・市の役割分担として、今御説明ありましたように、東側を県、西側を市ということでやってまいりました。そういうことで、今回は、県が主体となってやってまいりました東側の状況をちょっと整理したということで、まことに申しわけございません、西側の方がちょっと… …。

○村上寅美委員 新幹線があと二、三日うちにいるというあれも示さずに東口だけと、僕は余りにもこれは無責任と思う。

それともう一点だけ、70ページの阿蘇くまもと空港へのアクセスに対してJR豊肥線とか、既存リムジンバス、バス路線の再編というようなソフト面を一生懸命やっておるけど、要するに時間短縮ということでバイパスの計画は、これはこの前も言ったと思うけど、10年間私はほとんど交通対策特別委員会にいるけど、ほとんどこういうことで終わってしまって新幹線が来る、しかし今までの指摘はしようがないから、これからどうするのかという計画はあるのかね、土木部長。

信号機の調整じゃないか、これは全部、すべて十何年も。

○戸塚土木部長 熊本県の道路整備の中で、

都市圏の交通をどうしていくかということに関しては、都市計画街路事業ということでもやってまいりましたけど、抜本的には環状道路の整備が必要だということで、国が進めております東バイパス、それと熊本県が進めております西環状道路、こういったことを連携して外環状を設けるということで取り組んでおります。

今後は、早急にそれを完成されるということは、熊本市内の都市圏内の交通緩和に役立つということで、進めていきたいと考えております。

○村上寅美委員 今後進めるんだな。——結構です。

○中村博生委員長 西口の写真とかは手元にないですか。あしたにでも皆さんに、状況的にやっぱり示すべきです。

ほかにないですか。

○松村昭委員 12日の朝の何時ですか、集合は4時50分か、それから8時ぐらいまでどういうイベントがあるんですか。もっと詳しく、時間的に出発式は6時なら6時で、それからずっと8時ごろまでどういうものがあるか教えていただきたいと思います。

○中村博生委員長 新幹線の熊本駅の部分ですか。

○松村昭委員 新幹線。

○高田交通対策総室長 そしたら、私の方から説明いたします。

出発式ということで、熊本駅に着いて、朝6時発の新大阪行きの「さくら」を対象としての1番列車でございますので——資料は特にございません、口頭で説明させていただきます。

6時の新大阪行きの1番列車を対象として出発式ということを行いますので、朝4時50分からこの熊本駅は新幹線駅も新たに開業するということになりますので、朝早く出発の1時間前から集まって、駅の開設のオープニングセレモニーということとあわせて、1番列車の出発のためのテープカット、くす玉開披などというのをまず行ってまいります。

その後に、7時ごろに、博多駅始発の1番列車が熊本駅に7時1分に到着いたします。また、7時7分に、鹿児島中央からの1番列車が熊本駅に到着いたします。その便を使って熊本駅でお出迎えということで、その電車でおりられる方に対するお出迎えというものを行ってまいります。

その後に、7時45分から8時15分までございますが、熊本県、福岡県、佐賀県の知事、それからJR九州の社長、並びに鉄道・運輸機構の理事長の合同の記者会見ということで、本日、その日開通したということで記者会見を開き、メディアに対して新幹線開通ということともPRしていきたいということは、熊本駅の4時50分から8時ぐらいまでの予定でございます。

○佐藤雅司委員 ページとすれば71、75ですが、空港ライナーのことですけど、これは何十年という空港ライナー、大津駅から空港へのシャトルバスを出すということは懸案事項になっていたということで今回取り組んでいただしたこと、これはありがたいですけども、前がJRの敷地になっているんです。いわゆる北側の従来の大津駅、こうしたところの交渉を大津町というふうに書いてあるんですけども、問題はJRなんです。

JRの皆さん方とどういうふうな交渉をされて、あるいは75ページには、南口の駅舎を地域でやるということになっているようで、従来の北側から出せば相当、道を旧道に行くとか、あるいは小さい道を通って、今タクシ

ーの駐車場になっていますけども、恐らく大型バスなんか行けないと思うんです。また踏切を渡ってということになると、5分から10分それは確実にかかる。すると、空港ライナーの意味がなくなるんです。

だから、南口を目指していかないとこれは空港ライナーの意味がないし、そうするとかなりの周辺整備をしなければいかぬし、どういうふうに考えていらっしゃるのか。これはかなりやったけど、やっぱり従来の利便性しかないなというふうな感じになりやせぬだろうかという懸念を私は持っているんですけども、いかがでしょうか。

○高田交通対策総室長 確かに、委員御指摘のとおり、今のライナーについては北口から出でいくことになりますが、確かに北口出て道路、狭い旧道を通って、ぐるっと大回りする形で空港に向けて行くことになりますので、委員おっしゃるとおり、時間がかかっているということでございます。

そうした状況を改善するということで、ライナーといつても、時間をより短縮するという観点から、大津駅の南口のところを現在今整備を行っております。それが大体9月ぐらいに改善されるということ、整備が完了することになります。

我々としては、そうした状況になると、そのライナーについて、今は北口からバスを回して時間がかかるようになりますけれども、南口の方にバスを寄りつけて、そこにJRが新たに改札口をつくるという方向でもございますので、そうするとより時間の短縮と、また駅から出てすぐバスに乗れるという改善も図られることがありますので、我々としてはそうしたハブ駅の整備ということとあわせて、ライナーの利便性ということも、向上に向けて頑張っていきたいというふうに思っているところでございます。

○佐藤雅司委員 これはまさにJRと、昔はあそこでJRバスが出ていました。九州産交がどういったところが出ているかというと、旧道にしかあれがないんですよ、200メートルぐらい先。やっぱり以前からJRバスとそれから九州産交との競合があって、なかなか県も手をつけられない、そういったことで町ほか行政も、県行政もそこに手をつけにくかったですよ。

今回、エアを使うわけでしょう、問題は。空港の利便性が高くなることはJRにとっていいこと、だけどエアに何か、それからバスということになると、JRもなかなか従来からうんと言わなかつたんです。

そういうところの交渉というのは何か、何といいますか、ハードルになったようなところはありませんか。そうであれば、しっかりと大きな力でもってぼーんとやっていかないと、それはやっぱり皆さん方、JRは簡単にいきませんから——というふうに思っているわけです。そこんところの障壁はありませんか。

○高田交通対策総室長 委員おっしゃるとおり、私どもといたしましても、新幹線あるからエアの方はというようなところで、そういう判断でもって、利便性が豊肥線とバスの接続、またさらにそこから先の飛行機というところに接続が図られないのは問題であるというふうにも思っております。

さらに、バス、空港に向けて時間帯、空港のダイヤにつなぐということで豊肥線とも合えば、豊肥線の利便ということでも向上につながるところでもございます。それは熊本市方面だけでなく、阿蘇からも行けるダイヤということもございます。我々としては、鉄道の利便性の向上というのも重要な要素だというふうにも思っております。

ライナーの運行ということに当たって、これまででもJRの方とはいいろいろ調整もしてき

たところでございますけれども、さらに利便の改善ということの観点から、JRとも引き続きライナーを行うに当たっては協議をしていきたいと思っておるところでございます。

○佐藤雅司委員 これでこの件は終わりますけども、大津町としても、旧市街地をしたいということはあるでしょうから、そういうところも懸念される材料だというふうに思いますけども、やっぱり熊本空港を生かしていく、あるいはアクセスをきちんとやつていくためにはこうしたことを解決していかないと、空港全体、あるいは大津付近までを入れた大空港の計画もあるわけですから、ちゃんとそういうところはしっかりと協議をして、計画どおりにやって回るようにお願いをしておきたいと思います。

それから、もう一点、済みません。

この中で、別なことですけども、クルーズ船が入ってないなというふうに思います。どこの所管かわかりませんが、博多とか中国から上海を通じてかなりクルーズ船が入ってきております。来年度の予算だとかことしの実績は前回出たかもしれませんけど、中国のお客さんたちが相当恐らく来るだろうというふうに今予想しておりますので、特に阿蘇山上なんかに来て、前回もちょっとトラブルがありましたけれども……。

日本のトイレはこんなに汚いのかというふうに言われたことが、中国の皆さん方から言われたくはありませんので、ぜひそういうところを解決して回るように……。30~40年、皆さん中国に行ったことあると思いますけれども、中国のトイレ、まだまだ魅力のトイレとは違うというふうに思っております。

やっぱりそちらの、いわゆる外国の皆さん方が日本のトイレは汚いと言われないように、それからクルーズ船の関係も、何かそこら辺のところで答弁があったならひとつどなたかお願いします。

○松岡観光交流国際課長 観光交流国際課でございます。

まず、クルーズ船の誘致につきましては、現在いろんな形で働きかけを行っております。それで、先日入った情報では、ことしも5月から6月にかけてコスタクルーズの方が博多停泊の分で、熊本方面へのオブショナルツアーやを実施するという情報が入っております。

○佐藤雅司委員 よろしいです。

○中村博生委員長 ほかに。

○大西一史委員 済みません。新幹線もいよいよ全線開業ということで、非常に期待感が高まっていまして、そういう中で「くまモン」の取り組みを始めとしたいろんなPR、それから元年戦略を含めた相当な、集中的なPRによって、かなりそういう熊本に対するイメージというのは上がっているのではないかというふうに思って、これまでの当局の努力に対しては非常に評価をしたいというふうに思います。

ただ、実際に熊本の新幹線開業日なんですが、それ以降もあれなんだけど、どのくらいのお客さんが熊本に来られるかと、要はおられるお客様の見込みというんですか、これはどういうふうに想定されているのかなというのをちょっとお聞きしたいですね。

これはなかなかわからない部分が多いと思いますけれども、乗降客数の予測というんですか、その辺をどういうふうに県としてとらえられているのかというのが1つ。

それから、現状の、今の予約状況ですね。1番列車あたりは即売というような話でありましたが、実際の予約状況というのが今どういうふうになっておるのか、九州新幹線で。これがもう1点。

それと、やっぱり接続の部分で、例えば「のぞみ」は東京から博多まで16両で来るわけですね。九州新幹線はマックスで8両ということですから、16両で来たお客様がそのまま全部乗ろうと思っても、なかなか接続がうまくいかないというような話もちょっと聞いて、予約が取りにくいというような話も実は聞いたんです。その辺の状況というのはどういうふうに把握されておるのかということをちょっとお尋ねしたいんですけども。——ちょっと難しいかな。

○中村博生委員長 わかりますか。

○高田交通対策総室長 今の委員からの御指摘2点についてでございますが、開業日以降の人がどれぐらいふえるかというところにつきまして、申しわけございません、私のところで、今どれぐらい数量的にふえるかというところの見立てはございませんので、申しわけございません。それが1点でございます。

それから、予約状況についてでございますが、当につきましては、朝1便から午前中ぐらいのところは、指定席いっぱいになっているというふうに聞いております。自由席はまだございますかわかりません。

また、2日目、3日目以降も、2日目は日曜日でございますので、午前中の運用を中心に下りですけれども、入っているというふうには聞いているところでもございます。

あと、3点目で、その接続のところの16両、また「のぞみ」にしても1時間3本、東海道・山陽新幹線も走っていますし、そこから九州新幹線の接続というところでもございます。確かに、1時間4本ということで、8両または6両が走るということになりますけれども、確かに満員で来たときには、どうせ8両が半分になることであぶれるということもございます。

こうした多客期なんかにおいては臨時列車

を運行させるというようなことも、JRの方ではダイヤを組むというところでもござります。ただ、我々としては、そうした運用の状況ということについてはしっかりとJRとも話ししたり、また我々でも確認した上で、直ちにダイヤ改正というところで、どこまでできるかということはありますけれども、そこは問題意識を常に持って、鉄道会社とも今後いろいろ意見交換をしていきたいとも思っておるところでございます。

○大西一史委員 今、大体どのくらいの見込みだというのはよくわからないということで、これは実際にふたをあけてみなきやわからないというのはそうだと思うが、ある程度見立てを立てておかなければ、イベントをやるにしたってなんにしたって、やっぱりその辺はもう少しデータを分析しながら、それよりも上がった分に関しては非常にありがたいというわけで、交流人口をいかに拡大していくかということに関しては、もう少し数字、そういう予約状況、それからそういう見込みというものをシビアに見ながら、受け入れ態勢も含めて考えていかないと、その辺は県としての把握能力というのは、もう少し高めていただかなきやいけないのかなというふうに思います。

実際に、熊本駅の1日の乗車客数、JR九州の中でも熊本駅は13位です。1位は博多駅で約10万人です。熊本駅は1万人切っていますね、9,000人ちょっとということあります、9,700人ぐらいだったと思いますが、やっぱり乗降客数、じゃ今後新幹線開業によって大体どのくらい伸びるのかというようなこと。

あるいは、大体1日のあの辺の駅周辺の利用状況というのは今2万数千ですね、2万4,000人ぐらいが、新幹線開業と同時に大体3万6,000人ぐらいになるんじゃないとか、たしか10年ぐらい前にそういう議論をしたこ

とがあつて、大体係数を掛ければこのくらいふえますよというようなものがたしかあったと思うんです。

そういうのも含めてなんですかけれども、やっぱり今後の見込みがもう少し大きく見た方がいいのか、それとも実際ふたあけてみて、おもてなしをもつて熟女が1,000人おったけれども、それよりも少ないお客さんだったというようなことにならないようにしなきゃいけない。

だから、その辺の数字をかっちり当局としては押させていただいて、その後の動向です。要は、新幹線開業のイベントはそこそこ皆さんいろんなことをやりますからうまくいくというふうに思いますが、その後の持続性と、熊本にいかに人おりていただくかという仕掛けという意味では、その辺をぜひやっていただきたいというふうに思うんですが、その辺の把握に努めていただきたいということで、このあたりに対する思いといいますか、今後の対応はどうでしょうか。

○高田交通対策総室長 まさに委員のおっしゃるとおりだというふうに思っております。こうした統計・データということも含めて、開業効果ということをきっちり把握して、検証して次につなげていくということだというふうに考えております。我々としても、そういう形でしっかりと頑張っていきたいというふうに思っております。

○氷室雄一郎委員 15ページですけども、阿蘇・天草、阿蘇はいろいろ出ましたけども、天草へのアクセス状況というのは、バスの時間短縮というのは、これは停車を省くだけなんですか。時間が短縮というのは、現行よりものくらい短縮できるんですか。時間はわずかなもんじやないですか。約2時間9分で結ぶと、何か変化があつとるんですか、今までの現行の分は。それが1つ。

もう一つは、阿蘇についてはいろいろなものが出てきましたが、海上のアクセスというのは全然出てきていないので、何か海上アクセスというのは、天草に行くのには2つの、飛行機の部分と、あとはバスの部分と、あと1つ残っているのは海上の部分、この3つしかないんです。海上の部分は全然出てきていないが、何か取り組んでおられるんですか。方法はないのか。

○津森新幹線元年戦略推進室長 熊本一天草間の「超快速あまくさ号」でございますけども、1日4往復8便ということで、今後行けるということになっています。

海上アクセスにつきましても……

○氷室雄一郎委員 だから、時間の短縮の方法というのではないわけですか。現行どのくらい……。改善がされたと書いてあるようですがも……。

○津森新幹線元年戦略推進室長 後刻報告またさせていただきます。

○氷室雄一郎委員 後でまた御報告ください。

○津森新幹線元年戦略推進室長 20分程度…。

○氷室雄一郎委員 それは飛ばすだけになるわけでしょう。バス停を飛ばすだけしか方法はないわけですか。

○津森新幹線元年戦略推進室長 後でよござりますか。

○氷室雄一郎委員 2点目の海上アクセスについては何の治療もできないんですか。何も手がないのかということです。

○津森新幹線元年戦略推進室長 宝島ラインの方を、また3月1日から運行を開始させていただくということでございます。

○氷室雄一郎委員 何も方法がないからここに載せてないのか、忘れられたのか。

○津森新幹線元年戦略推進室長 ここでは、そうですね、代表的なものを挙げせていただいておりまして、海上アクセスとしまして、宝島ラインについても3月1日から運行ということでございます。

○氷室雄一郎委員 その具体的なものがないもんだからお尋ねをしているわけです。阿蘇・天草というのは、よそから来られる方は皆さんは代表的なものとして認知度が大変高いわけで、その辺に対するアクセスの情報なり、また開示をしなければいかぬのじやないかという思いからお尋ねをしておるわけです。

ここで出せないなら後で委員長結構でございますので、どういうものかということをちょっとお示し願いたいと思っております。よろしくお願ひします。

○中村博生委員長 後で出してくださいね。

○山本秀久委員 さっき松村委員からの当日のイベントの本来のやつは聞いた。その後ずっと続いているいろいろあるごたるから、広場のイベントはどういうもんだと、内容をちょっと聞きたいけど……。

○津森新幹線元年戦略推進室長 恐縮でございますけども、基礎資料の6の方にパンフレットをつけさせていただいています。基礎資料、ファイリングの方です。

○山本秀久委員 構内のやつのイベントはわかった。その後に広場に何かもういっちょあるということだが、何のためにやるのか。

○中村博生委員長 各駅でイベントはどうやんなるですか。熊本駅の広場で何時から何時までと企画してあつと思うけど、その中身をですね。

○津森新幹線元年戦略推進室長 基礎資料の6のところの2ページをお開きいただければと思います。

○大西一史委員 これね。（資料を示す）

○津森新幹線元年戦略推進室長 はい。

○山本秀久委員 何も載っとらぬよ。何でとじてあるんだ。何でここに出さないんだ。ほかの駅の中のやつは出してあるけど、何で駅前広場のやつが出してないんだ。

○津森新幹線元年戦略推進室長 こちらの資料のところに……

○山本秀久委員 これにとじてあるからわからぬのだ。聞いたから、何のためやるのかなと思ったからだ。何回も何か同じように。説明せぬかい、聞いたことは。

○中村博生委員長 何ページ……。

○津森新幹線元年戦略推進室長 2ページで……。

○山本秀久委員 説明してくれ。

○津森新幹線元年戦略推進室長 熊本駅につきましては、新幹線口、右側のところ、おてもやんカフェと書かさせていただいておりま

すが、まず、3月12日の10時より、熊本駅の新幹線口、西口の方で、赤いベンチに和傘のお休みどころを設置させていただく。ここで祝いのもちつき、これは「くまモン」も参加させていただきますが、また肥後のちょんかけごま、民謡おてもやんの唄などを、ステージのイベントとしても展開させていただく予定でございます。

この周辺につきましては、東口の方におきましては、イベント情報の提供、物産市等のブースの設置ということで、こちらでは物産の販売、情報の提供、またお土産開発のプロジェクトにおきます「くまもとうまかモン」の紹介、ミニステージにおきます伝統芸能の披露等を行う予定でございます。

また、同じ日に、1時より「くまもとアートポリス熊本駅周辺プロジェクト巡り」ということで、両日とも10時30分から12時、そして1時から2時半の2回、熊本駅周辺の新しいプロジェクトを歩いて見て回るツアー、これを開催する予定でございます。

○山本秀久委員 これは地域の人たちは賛同してくれているわけ……。

○村上寅美委員 関連。これは熊本駅ということでのイベント、物産ね、1番が。それからおてもやん。これは春日校区と書いてあるだろう。それから北は二本木と、実行委員会の名簿出せよ。これはみんなに名簿出せよ。名簿出して説明せい、ぴしゃっと。後でええたい後で、ここでは議論しないから。

○中村博生委員長 イベント……

○村上寅美委員 県・市が後援しているんだろう。責任持たぬとダメだよ、何でも。後で全部に名簿配れ。

○中村博生委員長 イベント参加者の……、

あつとかな。

○村上寅美委員 これは実行委員会つくつとつとだろう。

○中村博生委員長 実行委員会のあれがわかつとるなら……

○村上寅美委員 一目瞭然わかるから、配るだけだ。

○中村博生委員長 後でしてください。

○村上寅美委員 そういう要望でしょう。

○山口ゆたか委員 今見せてもらった資料の3ページなんんですけど、アートポリスの「プロジェクト巡り」というのがあつとすけど、その東口の方の「雲」だったですかね、この造形物は。

私は、議会中は朝からランニングするんですけど、天井は低いは、背景というか、その部分暗いと皆さん感じられませんか。すごく何か明るさがないんです、東口おりたときに。

○大西一史委員 大屋根……。

○山口ゆたか委員 大屋根のところです。何かすごく暗さがあって、もう一工夫できぬのかなと思ったりします。

それは印象として、余り私はいい感じには受けないなという気がします。あと、夜なんですけども、夜もちょっと走りにいってみたんですけども、印象的な形を生かすために、例えば一つの案ですけど、ライトアップはできないのかなとか、何かもうちょっと工夫を凝らして明るさを生かす、活用をもう一回考えてもらえぬかなと思います。すごく印象が暗いと思います。

それから、村上委員が言われた西口の方ですけれども、新たな住空間の創造とかなんか書いてあるところがありますけども、ちょっと疑問が残る感じです。囲って周りは見えぬごとしたけれども、これが新たな居住空間の創造かと思うとちょっと微妙だなと思いますので、あのあたりのコミュニティセンターとかも予定はされているみたいですが、もうちょっと考えてもいいのかなという気はします。まだ事業が進む前とか住宅が建つ前に、何かそのあたりをもう一回再考してもいいのかなという感じはします。

以上です。

○中村博生委員長 松永室長どがんですか、今のについて。

○松永新幹線都市整備室長 東口のまづ大屋根の件ですけども、確かに委員御指摘のような意見もございます。一方では、やっぱり鉄筋コンクリートの屋根ということで、竣工前はかなり重たい感じかなと懸念されていたのが、実際でき上がってみると、結構スレンダーな感じで高いという方もいらっしゃるとですけど、賛否いろいろな御意見を承っているというふうな状況です。

ただ、夜間の照明は少し暗いという意見も結構多いもんですから、そのあたりは供用開始しながら皆さんのお意見を聞いて明るさを調整したいとか、今御提案ありましたライトアップの点とかについて、今後検討していく必要があるかなと感じます。

あと、西口の駅前広場、これは確かに佐藤光彦さんという方が設計されて、コンセプトテーマは半屋外の空間みたいな形で設計されています。ただ、これについても賛否両論いろいろあるかと思うんですけども、これについてもいろんな意見があるということを、実施主体の熊本市でありますとか設計者の方にもお伝えしていこうというふうに考えていま

す。

以上です。

○大西一史委員 関連して。今の大屋根の話、これは現況写真を見ていただければわかりますけど、確かに昼間でも少し暗い感じですね。私も前回の委員会のときだったか指摘しましたけども、しみみたいなものがずっとここら打ちっ放しのところにあって、それも改善してほしいというような話もしておきました。

さつき山口委員もおっしゃったとおり、ライトアップとか、既にあるものを撤去しようということは言いません。西沢さんという有名な建築家の方がつくられたわけだからそれなりのものだと思いますけれども、やっぱり印象として、私も素人目で見て、少し暗く重たい感じがする。開放的な感じというのが、駅前だからある程度あった方がいいのかなというふうに私は思うんです。だから、その辺は運用する中で、いろいろ利用される方あたりのアンケートもとっていただきくなりをしていただいて、少しその辺は考えていただきたい。

今後、また東口の整備を本格的にやっていく中では、この設計がほかにもずっと続いていきますね。本当にこのやり方でいいのかというのも、設計者の方あたりともうまく話を聞いていただいた方がいいんじゃないかなと思います。

やっぱりこの大屋根だけじゃなくて、何ですか、ペデストリアンデッキじゃなくて、立体横断施設というやつもあわせてみるとかなり、実際に歩いてみるとわかるると思いますけれども、少し暗いイメージといいますかね、どうしても影が出てくる。

日差しがものすごく強いときの熊本の暑さをしのぐという意味ではとってもこれは、そういう機能的な面でも、あるいはデザイン的な面でも優れた部分が今後出てくるとも思え

るので、経過もやっぱり見なきゃいけないというふうに思います。

ただ、そうはいったって、ファーストインプレッションというのはとても大事で、第一印象というのはとっても大事で、そこにおり立った人たちが、未完成の駅前とはいえ、少し重たい感じを受けるんであればちょっとそれは問題だろうというふうに思いますので、そこの辺は工夫していただいて、今後第2、第3の大屋根をつくるということにあっては、例えばコンクリートをすべて打ちっ放しにするんじゃなくて、何か光が差し込むような工夫をしていただくとか、何かそういうことは変更というんですか、できないのかなというふうに思うんですが、その辺はいかがでしょうか。

○松永新幹線都市整備室長 まず、委員御指摘の最初のしみの件ですけども、前回の委員会で御指摘受けまして、早速設計者の西沢さんともお話ししまして、施工業者とも話しまして、一部年明けから補修いたしまして、ある程度少し見苦しくないという程度までは今補修はできているかと思います。

あと、それと、完成形に向けてのお話なんですけども、これについては設計者の西沢さんも、やっぱり利用者の方の意見等、各方面的意見を非常に尊重される方なんですが、それは逐一お伝えしていくと、本当にこのままの構造すべてをやってしまうのかどうなのか、構造・形態も含めて今いろいろ議論をしているところです。

それで、また開業のときにも御本人も来られて、どういう利用状況、みんなの意見を聞きながら今後詰めていくということですから、全然固まったわけでもなんでもなくて、いろんな状況を見ながら柔軟に対応していくということをおっしゃっていますので、それは可能かなと。ただ、最終的には熊本市さんの方で政令市移行後は整備されますので、市

の方の意向も聞きながら調整していくことになるかなと思っています。

以上です。

○大西一史委員 対応としてはその辺もよく聞きながら、せっかく今からつくるわけだから、もしそういう暗いとか、イメージが悪いということであれば、どんどん改善する方向に柔軟に動かしていただきたいということをお願いしておきます。

以上です。

○平野みどり委員 関連。大西委員のおっしゃることは全く同感でして、暫定形ですので、最終的にどうなるかという部分では柔軟に対応していただきたい。高さも含めて変えていく。後背に建物がありますので、それによってちょっと風とか光の具合が違もあると思うので、そこら辺は十分に今後検討していただきたいと思います。

ペデストリアンデッキについてなんですかれども、エレベーターで24時間対応なんでしょうか、まずその点について。

○松永新幹線都市整備室長 今御指摘の立体横断施設のエレベーターとエスカレーターですけれども、基本的には、エスカレーターは市の方に最終的に管理をお願いしようという形になっています。というのが、前面の東Aの再開発ビル、あすこの中では職員がおりますので、緊急時の対応はすぐできるもんですから、ですから基本的な東Aの再開発ビルが運用している時間、テナントが例えれば夜の9時であれば、そのくらいまではエスカレーター、エレベーターは利用可能かなと思います。

ただ、エスカレーターは市に移しますけども、エレベーターについてはちょっとまた今から詰めていきます。といいますのも、やっぱり在来線の終電ぐらいまでは動かさなくて

はいけなのかなというふうなことで、それについても今から詰めていくということになるかと思います。

○平野みどり委員 そうですね、荷物を持ったりされている方がいらっしゃるので、障害を持っている人たちとか高齢者だけでなくて、そういう意味ではできるだけの長い時間運用していただきたい。

それともう一つ心配だなと思うのは、雨なんかにあのエスカレーターは十分対応できるんでしょうか。

○松永新幹線都市整備室長 今御指摘のように、あのエスカレーターは屋外仕様になっていますので、それは雨も十分考慮した形になっております。ただ、当然屋外に設置するもんですから、メンテナンスは結構頻繁になくてはいけないというふうなことです。

○平野みどり委員 東A地区の方に並行に延びてペデストリアンデッキは屋根はないわけですから、傘等でのすれ違いがどうなのかなと、そこら辺もちょっと心配ではあるんですけども……。

この件じゃないんですけど、よろしいですか。

○中村博生委員長 どうぞ。

○平野みどり委員 この新幹線全線開通日も含めたイベントを見てみると、駅周辺、熊本城エリア、市街地、こういったところでのイベントはいっぱいあるわけですけれども、よく私がお聞きするのは水前寺公園の問題です。

これは熊本市が管理じゃなくて、あすこは何かあすこの神社の方なんですね。それで、なかなか難しい部分もあると思うんですが、一過性のいろんなイベントをやるときはいい

けれども、それ以外のにぎわいがないとか、あるいは昔は夜間開園していたのに今はいけないとかというような形で、もっともっと磨き上げられるんじゃないかなと思うんですけど、これはどちらの方のお話になるのかなと、すぐ近くでもありますのでね。

○松永新幹線都市整備室長 このパンフレットにつきましては、3月のを中心に戻せさせていただいております。昨年、今平野委員おっしゃったように、水前寺祭りという形でイベントを開催させていただきました。そのおかげでかなり地元の方々とも意見交換をして、イベントをつくり上げるというふうな経験をさせていただいておりますので、引き続き、規模等はどうなるかはともかく、同じような形で地域づくりというのを進める必要があると思っております。

○平野みどり委員 それから、新幹線で水前寺公園、水前寺という名前は結構有名ですから、水前寺公園を目指してこられる方たちが落胆されないように形で、當時いろんな仕掛けをしていっていただくように、よろしくお願ひいたします。

○村上寅美委員 関連。今、両委員からお話があったけど、私も非常に心配しているのは、一流の建築家が何人入っているの、駅前には。どこどこに発注しているのか。何人入つとる。

○中村博生委員長 わかりますか。

○松永新幹線都市整備室長 まあ一流ぞろい、いわゆるアートポリスに絡んだ話もござりますし……

○村上寅美委員 だれだれ、何人入つとるのか。

○松永新幹線都市整備室長 今のところ、在来線駅舎が安藤先生です。それと、今お話をあつた「雲」——大屋根関係が西沢立衛さんです。それと、裏の西口の駅前広場が佐藤光彦さんという方。駅舎、駅広関係はお三方。それ以外に交番でありますとか……

○村上寅美委員 わかった。それで、もう発注しているから、1つのエリアに一流の建築家が4人も5人も発注したのは熊本県だけぞ、こういうのは。だからまとまりを心配している。やっぱりそれぞれ一流の先生だから、その辺の統一見解とか、これまで合同会議をして、仕切る人がおってそしてうまくいっているのか。何回ぐらい今まで会議はあったの。

○松永新幹線都市整備室長 今委員御指摘のとおり、当然それは従前から委員も御承知のように、トータルデザインというか、調整をきっちりしなさいということで、そういった御意見も踏まえて一昨年ですか、安藤忠雄さんとアートポリスコミッショナーの伊藤豊雄さん、あとはデザイン会議の座長の岸井先生、このお三方でデザインアドバイザーというふうな形で議論していただきまして、それで完成形の駅広のデザイン等も議論していただいております。今のところ、一昨年の4月でしたか開催して……

○村上寅美委員 もう結構、要望で結構だけど、だから会議はしているから、やっぱりああいうレベルの人だからそういう指摘はしないと思うんだ。指摘をしないと思う。だから、本当にいいのができるかなと心配している、金は高いのに。

だから、経済界とか地域とか、広い視野の利便性とか——利便性は悪いんだから、ああいう人たちがするのは悪いんだから。だか

ら、その辺をつくってから100年大系のものだから、つくる前、ぜひひとつその辺は関係部会で——発注元が違うんだろう、だから5つもするんだ。知事は1人しかいないんだから、議会も1つしかないんだから、余りにも縦割り過ぎるからそうなってしまうんだ。

その辺要望しとく、関係各者に要望しとくから、部長、両部長に要望しとくから、そういうことがない、やっぱりいろいろ言つたけど、立派なものをつくった、利便性もいい、県民も喜んでいると。だから、あの先生方はやっぱり熊本城とか白川とか、阿蘇とかというイメージはあるわけだ。熊本に住まわしたことはなかっただけん。使いやすい魅力ある駅広をつくってもらうように県がチェックせにやんたい、県として。要望です。

○松村昭委員 いよいよ開通に向けて皆さん方大変な御苦労をいただいたことは存じておりますが、ただ私は、この交通特別委員会にも何回かいましたけれども、いろんな意見が出てまいりました。例えば、熊本県と熊本市との協議は十分行っているのか、あるいは計画はどこまで進んでいるのかという話が以前からずっとありますし、そして最終的に12日を迎えるときに来たわけです。

今いろいろお話ししてあるように、こないだ試乗会に行きました。そのときに見た限りでは、指摘もありました西部の方の開発、この辺についてもなるほど今指摘のあったように、私ども見てびっくり、これはやっぱり市との協議が十分あったのか、そこら辺の計画は十分あったのか、そういうことを私は考えながら試乗会に臨みました。また、おりてきても東口の方も今指摘のあるような状態。それで12日を迎えるわけです。

知事も100年に1度のビッグチャンスだという話があって、この新幹線がことし開通するということは何年か前に決まった。それから集中して熊本市との協議の中や、あるいは

県の皆さん方が努力をしてきた。しかし、その成果はだれが見ても完全なものじゃない、不完全ですよ。

例えば、過去に熊本港をやるときにアクセスができなかった、ここに集中できなかった熊本県、そういうものをずっと見てきました。それから、国体のときにはどうなるであろうかと思うとしたら、ここには全課が、県下挙げて集中して見事国体が成功しました。やればできるということをそのときに私も感じました。皆さん方がやっていただけば、必ず目標に向かって目標達成ができるというふうに思いました。

ところが、今回は目標が決まつって、10年に1度のビッグチャンスといいながら、こういう状態であったということは非常に残念だと思う。これは皆さん方が個々に努力されたことはよくわかるけど、やっぱり熊本市との連携、あれは綿密な縦割り行政の中でそういうものがしっかりといったのか、そういうものを感じるわけです。

ですから、この辺は今後熊本県がどこに企画振興部長、熊本県はそういう面では非常におくれている。鹿児島にでも佐賀にでも、道路一つにしたってもやっぱり集中してやることには長けておる。いろんな意見が多過ぎるんでしょうけれども、そういう意味ではおくれをとっていると思う。

ですから、今後におきましては、しっかりとそういうものに集中して各課が臨む、そういう体制が必要だと思う。そうせぬと、ビッグチャンスといいながらやっぱり効果が上がると思います、皆さんの努力の成果が上がると思いますが、それが100%上がるとは思えない。

あの駅前の周辺の今の整理状態から見れば、決してお客様が来て満足して、ああここは新幹線が来て熊本も変わったなという大きなイメージを申す、そういうことができるのかなというふうに思いますので、今後の課

題としてしっかりと部長は統率をしながら、そういう大きなイベントの計画があるときにはやっていただきたい、要望をしておきたいと思います。お願ひします。

○中村博生委員長 いいですか。

せっかくですから、今の松村委員の要望に對して、それぞれの部長に……。

○坂本地域振興部長 要望のことですけど、大変重たい御指摘をいただいたと思っております。まさにこれは暫定形ということで、おっしゃられる未完成、非常に不完全な形で新幹線を迎えることになったことは、負の側面があるということはおっしゃるとおりだと思います。ある意味でそれを市民の方々に補っていただいているなというのを日々感じます。

千人熟女など、ややおちやらけているように聞こえるかもしれません、実は皆さん駅が不完全だから私たちは頑張ろうということで、県の足りなさは市民が補うということでやっています。涙が出る思いでございます。

これから5年後の完成形に向まして、今回のようなことではいかぬと思っております。これから駅の、まさに在来線の駅舎の工事、それから駅前広場の完成形に向かっての絵姿、0番線跡地、これからも駅周辺については大きな課題が横たわっておって、委員御指摘のとおり関係者が多くございます。JR、市、おっしゃるとおり関係者を統率して、県内を統率して努力して精進してまいりたいと思いますので、何とぞ御指導をまたよろしくお願ひいたします。

○松村昭委員 よろしくお願ひいたします。

○戸塚土木部長 松村委員御指摘のとおり、特に熊本駅周辺というのは、ハード整理の面

から見てもまだ完成形になっていないということで、御指摘のとおりのような状況でございます。これは一つは、新幹線の開業を優先させるために、連続立体交差事業というのを第2段階でやるということで、横断している道路あたりがまだ平面の状態になっていたり、完全な状態になっていないということがございます。

そういったことは承知しながら、なるだけ第1段の状態で間に合わせようというふうに頑張ってきたんですけれども、街路のうちの一部についてはまだ開業に間に合わないという状態に至ったことは、非常に申しわけなく思っております。

ただ、駅前広場にしても、これから暫定形から完成形に向かいますので、我々としては新たな第一歩だということで、先ほどからお話をあっておりますとおりに、利用者の方の御意見も聞きながら、いろんな検証をしながらよりよいものにしていくということで、また一つの再出発だというような気持ちで取り組んでまいりたいと思います。今後ともまたよろしくお願ひしております。

○松村昭委員 部分的には皆さん方の努力とそれから条件がそろわなかつた、そういうものは理解しております。ただ、やればできるというのは、国体のときでも大変な事業ではなかつたですか。それはやっぱり集中してやつた成果がああいう……。だからその辺の統率をいかにやっていくか。また、100年に1回のビッグチャンス、そういうことであれば、それだけの価値があるわけですから、その辺を今後におきましてはやっぱり考えていただきたいなど。

皆さん方が努力したことはよく私も認めております。御苦労であったと思います。今後もよろしくお願ひします。

○中村博生委員長 ほかにありませんか。

○佐藤雅司委員 浩みません、要望です。

先日、3月の6日でしたけども、国道57号の立野の4車線化3.6キロ、34年かかりました、期成会から。本当に通りやすくなつたなというふうに思っています。心から感謝申し上げます。

ただ、ここに載っておりません。載っていないはずでございます。それはなぜかというと、普通の生活道路だからです。ここは高速交通体系の道路しか載っていない、それが34年かかりました。

中九州横断道路、これは熊本一大分間120キロなんですけれども、まだ1メートルも熊本は手をつけておりません。何としても、大分県から笑われないように、中九州にこの5.3キロの阿蘇大津道路、何としてもやっぱり通さなきやならないというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいということでございます。

答弁要りません。

○中村博生委員長 ほかになければ、私からちょっとといいですか。

それぞれ坂本部長、戸塚部長からも今後の意気込みといいますか、言っていただきましたけども、この新幹線は平成3年ぐらいから着工していますね。ちょうど同じ時期に西回り自動車道もたしか着工していると思います。

新幹線はいよいよもって開業になりますけども、この西回り自動車道はなかなか、まだ半分行ったか行かぬかぐらいだったと思いますけども、やっぱり道路関係、どの路線にしても20~30年かかるような部分もありますけども、私はこの西回り自動車道は特に必要な部分であろうと思っておりますし、もちろん九州横断自動車道延岡線ですね、これも大事なことありますけども、やっぱりこの道路事業の整備によって県内各市の、球磨・人

吉、芦北・水俣とか、いろんな部分で活性化につながっていくと思っております。

もちろん、新幹線にしても見えない部分の効果がたくさんあろうかと思います。その辺を皆さん方が頑張っておられるわけでありますので、今後ともそういった重点項目があろうかと思いますので、精いっぱい取り組んでいただければと思います。

ほかになれば、質疑をこれで終了したいと思います。

次に、議題(2)付託調査事件の調査の終了についてお諮りいたします。

本委員会は今回をもって付託調査事件の調査を終了し、その任務を終了することとし、会議規則第84条の規定に基づき、議長に報告することに御異議ありませんか。

（「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、本委員会は今回をもって終了することに決定いたしました。その旨議長に報告することといたします。

その他として何かありませんか。

○村上寅美委員 道路——24年から政令指定都市に移行するわけでしょう。移行準備をされるとと思うけど、そういうのはきちっと報告してくださいよ、重要道路については。報告してもらわなければわからないのが1つと、非常に私は心配している。県道を移管するわけでしょう、基本的には。全部移管するの。

○戸塚土木部長 熊本市域に係ります県が現在管理しております国道、県道、これは法令に基づきまして移管するということになります。

○村上寅美委員 そうすると、あんたたちが県のレベルですら、急げ急げと、これだけ言われて仕事ができていけるけど、熊本市と県

というなら、2倍も3倍も今でも市道については時間がかかるって、今でもそれにかぶせるわけね。県が応援をするという話は聞いているけど、やっぱり市民の足にマイナスにならぬようにしてもらいたい。これが非常に私は心配している、一例として。

それは福祉だろうとなんだろうと、県のをほとんど移管するわけでしょう。そして市では受け皿として増員もするでしょう。しかし、予算から今度は国に取りにいかなんけんね。

そこで、円滑にいくかなと思うけど、法令というから仕方ないとしても、何か知恵があったら、やっぱり県レベルで進むようなことは条件つけとくから、要望しとくから、要望で条件、そうしないと市民が迷惑するから。

○中村博生委員長 よろしくお願ひします。

○高木健次委員 3月1日に、北熊本のスマートインターですね、国交省から許可がおりたということで私たちも大変安心しておりますけれども、先ほどから話が出ているように、せっかく許可までできたわけですから、宇城の方もいろいろ事情があってちょっと凍結、停滞しておるような感じですけど、これは一気に、せっかくみんなの努力でできたわけですから、一気に進んでやっていただきたいというふうに要望しておきます。よろしくお願ひしておきます。

○中村博生委員長 ほかになければ、本委員会の審議を終了いたします。

本日は、最後の委員会ということでござりますので、一言ごあいさつを申し述べさせていただきたいと思います。

森副委員長を初め委員の先生方、そして執行部の皆さん方にはいろんな御審議を賜りまして大変ありがとうございました。委員長として任務を果たし得たのかなどの思いもござ

いますけども、いろんな形で執行部の皆さん方にも頑張っていただいた部分、委員の皆さん方、いろんな形で県政発展のために、特にこの新幹線については駅周が今のような状態でございますので、今後の大きな課題として執行部の皆さん方にも頑張っていただきたいというふうに思います。

いよいよ12日が全線開業ということあります。先ほど予約状況の話が大西委員から出ましたけども、参考にはならぬと思います。熊本一八代間の部分でありますけども、2日前に予約をしました。上りは幾つかあいておったようでございますけども、これは7時台の上り、熊本からは11時台の下りが1つ、たまたま1つしかあいてなかつたような状況だったというふうに思っております。

委員会としてもJR西日本にも視察にいきまして、大阪駅、岡山、広島駅と、駅周のあれも見学させていただきましたけども、やっぱりまだ完全でない、熊本駅が一番おくれをとっているという思いがしておりますので、今後の本当に重要課題だというふうに思っております。

県政高揚のためにも、委員会としてはこれで終わりますけども、議会としてもいろんな形で皆さん方と協力し合いながら、今日もいろんな御意見、要望が出ておりますので、そのことを踏まえて今後の県行政としても頑張っていただけるものと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

本当に皆さん方には1年間大変お世話になりました。お疲れさまでございました。（拍手）

次に、副委員長にごあいさつを。

○森浩二副委員長 副委員長といたしまして、最後のごあいさつを申し上げます。

中村委員長を初め委員の先生方、そして執行部の方々には、1年間大変お世話になりました。

委員長のお言葉にありましたように、九州新幹線も全線開業を迎え、まさに12日に行われます開業日のための準備として、非常に有意義な中身の濃い議論ができたのではないかと思っております。

ただ心配なことは、私は玉名ですけど、新玉名駅の周りは何にもありません。ただ田んぼが広がっているだけですので、これから新玉名駅の周りもちょっと頑張っていきたいなと思っております。

来年度はどのような特別委員会の構成になるのかわかりませんが、高速交通網の整備については、各部局におきまして引き続き御努力いただきますようお願いを申し上げ、あいさつといたします

1年間、ありがとうございました。（拍手）

○中村博生委員長 それでは、本日の委員会はこれをもって閉会いたします。

午後0時3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