

第 5 回

熊本県議会

高速交通及び新幹線活用対策特別委員会会議記録

平成24年2月27日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第5回 熊本県議会高速交通及び新幹線活用対策特別委員会会議記録

平成24年2月27日（月曜日）

午前10時1分開議

午前11時46分閉会

本日の会議に付した事件

- 1 高速交通体系に関する件
- 2 熊本都市圏交通に関する件
- 3 九州新幹線鹿児島ルートを活用した地域振興に関する件
- 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 松田三郎
 副委員長 小早川宗弘
 委員 山本秀久
 委員 村上寅美
 委員 小杉直
 委員 岩中伸司
 委員 堤泰宏
 委員 氷室雄一郎
 委員 鎌田聡
 委員 守田憲史
 委員 西聖一
 委員 早田順一
 委員 高野洋介
 委員 高木健次
 委員 増永慎一郎
 委員 九谷高弘

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

総括審議員

兼交通政策・情報局長 小林 豊

地域振興課長 佐藤 伸之

地域振興課政策監

兼新幹線元年戦略推進室長 本坂 道

交通政策課長 中川 誠

商工観光労働部

観光課長 宮尾 千加子

くまもとブランド

推進課長 坂本 孝広

土木部

部長 戸塚 誠司

道路整備課長 増田 厚

道路保全課長 亀田 俊二

都市計画課長 内田 一成

審議員兼

鉄道高架推進室長 上野 晋也

警察本部

交通部長 中野 洋信

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 平田 裕彦

午前10時1分開会

○松田三郎委員長 ただいまから、第5回高速交通及び新幹線活用対策特別委員会を開催いたします。

本日の委員会に5名の傍聴の申し込みがありましたので、これを許可したいと思います。

まず、執行部を代表して、坂本企画振興部長からご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 委員会開会に当たりまして、執行部を代表して、本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

松田委員長、小早川副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、1月下旬の震災及び防災対策特別委員会との合同管内視察につきまして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、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、航空路線の利用促進につきましては、東日本大震災の影響等により利用が低迷するなど厳しい状況が続きましたが、国内線は、現在利用者数が前年並みまで回復しつつあります。

また、ソウル線につきましても、熊本の安全性のPRや利用促進に取り組んだことなどもあり、利用状況は回復しつつあります。

さらに、現在、中国南方航空と路線開設に向けて交渉を続けております。

引き続き、阿蘇くまもと空港の路線振興に取り組んでまいります。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

今後の熊本都市圏における都市交通政策や道路整備計画を策定するため、来年度から人の動きを調査・分析するパーソントリップ調査を行うこととし、官民による熊本都市圏総合交通計画協議会を設置しました。

また、熊本都市圏における東西の交通アクセスを改善するために整備してきました春日池上線の万日山トンネルを、3月19日から供

用を開始する運びとなりました。

今後とも、交通ネットワークの強化に取り組んでまいります。

第3に、九州新幹線鹿児島ルートを活用した地域振興に関する件でございます。

まず、九州新幹線の博多－熊本間の利用者数につきまして、開業から12月までの合計は、前年同期と比べまして4割の伸びで推移しております。

次に、九州新幹線を活用した熊本づくりにつきましては、熊本の魅力を多くの方々に感じ楽しんでいただけるよう、新幹線元年事業や「くまもとサプライズ」を県内各地で展開しております。

次に、九州新幹線を活用した観光振興等についてですが、まずKANSAI戦略につきましては、「くまモン」を活用した営業の成果として、大手食品会社による商品化を実現し、全国販売につなげるなど効果的に県産品のPRをすることができました。

次に、観光キャンペーンにつきましては、さきを実施したデスティネーションキャンペーンの効果を継続、拡大させるため、今月から「ビッ!クマモトキャンペーン」を展開しているところです。引き続き熊本の魅力を発信し誘客につなげてまいります。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしました。詳しくは各課長から説明申し上げますので、御審議のほど何とぞよろしくお願いいたします。

○松田三郎委員長 ありがとうございます。

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。

説明に当たりましては、毎回のことではございますが、可能な限り簡潔にお願いいたします。

それでは、増田道路整備課長から順次御説

明をお願いいたします。

○増田道路整備課長 道路整備課でございます。よろしく申し上げます。

担当しております高速交通体系に関する件、高規格幹線道路等の整備の前回からの変更点について御説明します。

資料の1ページをお願いいたします。

最下段の平成24年2月5日現在の供用延長について、全国の数値を9,938キロメートルと時点修正しています。

次に、4ページをお願いいたします。

経過の表を時点修正しております。上から5段目に、平成24年12月1日に、東日本大震災の被災地支援、及び観光振興のための新たな無料開放が開始されております。

次に、12ページをお願いいたします。

1行目から7行目まで、南九州西回り自動車道建設促進協議会における活動につきまして、1月13日に実施されました要望活動を併記しております。

以上で説明を終わります。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

資料の16ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進でございます。

まず、国内線の状況でございます。参考-4で、4月から1月までの通算の国内線の利用状況について表を掲載しております。一番下の合計欄をごらんください。4月から1月までの旅客数228万4,387人、利用率は60.8%となっております。

その欄の右端をごらんになられてください。対前年同月比でございます。旅客数につきましてはマイナス2万6,780人、増減率につきましては対前年比98.8%、これは前回の委員会御報告時に比べまして、旅客数で約5,000人、増減率につきましては約0.7ポイント改善し、国内線につきましてはほぼ前年並み

の水準まで回復してきている状況でございます。

17ページをお願いいたします。

上段、参考-5に、国内線の月別の利用者数、利用率を掲載しております。12月、1月利用率につきまして、まず国内線トータルの利用率、上から2番目でございます57.1%、1月が53.9%、前年比で12月が100.1%、1月は105.7%でございます。搭乗率はやや落ち込み月になって低下しておりますが、利用実績につきましてはほぼ前年並みの回復をしております。

その表の一番下の欄、大阪線でございます。同じく前年比12月92.9%、1月が91.5%、大阪線につきましても7~8%の減ということで、前年に比べて数字が続いている状況でございます。

下の欄、今後の取り組み。東京線でございます。本年3月1日から3月24日まで、まず当面の間でございますが、JALが東京便1便増便いたします。東京線は1日20便になる予定でございます。熊本発の21時が追加になります。また、羽田6時20分発、熊本着が8時15分になる予定でございます。

一番下の欄でございます。スカイマークの神戸線が、3月25日から当面3月31日までの間でございますが、神戸線1便減便いたしまして、1日1往復になる予定でございます。

次、20ページをお願いいたします。

参考-3、後段、ソウル線の利用状況でございます。11月、12月、1月の利用率について御説明いたします。

真ん中の欄、利用率、11月62.2%、12月54.2%、1月73.8%でございます。韓国からの入り込み客の減に伴いまして、12月60%を割り込む状況になりましたが、インバウンド対策を打ちました結果、1月が73.8%と多くなっております。また、2月も同じように利用率はいい数字が続いております。

次、21ページをお願いいたします。

下段に、チャーター便の利用状況でございます。23年度2月1日現在で、便数としまして34便、昨年のトータルでいきますと28便でございますので、昨年より6便多い状況でございます。下の欄が利用者数でございますが、昨年に比べて約2,000人多い状況でございます。台湾線が順調にチャーター便が出ている状況でございます。

24ページをお願いいたします。

航空物流の状況でございます。真ん中、参考－1に貨物の取扱状況でございます。11月、12月、1月の状況でございます。11月が対前年比92.7%、12月に92%、1月で84.6%、一番右端に1月までの通算を計算しております、79.8%となっており、前回の御報告時に較べて4.3ポイント改善している状況でございます。

続きまして、31ページをお願いいたします。

空港の経営改革、中段でございます。現在、国土交通省では、空港経営改革に向けた検討が進められておりますが、今国会に空港経営改革を推進するための枠組みとなる法案が提出される予定です。引き続き、国の検討状況等について情報収集しながら、空港ビル等と連携して対応を検討してまいり所存でございます。

航空路線の利用促進については以上でございます。

続きまして、都市圏交通に関する件でございます。

35ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善の件でございます。空港ライナーの利用状況についてでございます。12月に月トータル、1日平均が124人、1月につきましては103人ということで、航空路線の落ち込み月等もありまして、若干足踏み状況でございます。安定的な運行の実現を目指しまして、さらなる利用者の増を確保するため、24年度も引き続きお

願いしたいと思っております。

次、36ページをお開きください。

バス路線網の再編でございます。先週20日に開催されました熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会におきまして、バス路線網の再編のイメージ案が示されております。今後、具体的なアクションプログラム策定に取り組む予定でございます。

交通政策課は以上でございます。

○亀田道路保全課長 道路保全課でございます。

37ページをお願いします。

下から8行目、(3) 熊本市電のバリアフリー化でございます。2つ目の丸ポツでございますけど、追加しておりまして、「また」以降でございます、「市立体育館前電停については、12月末までに関係機関及び地元調整が完了し、バリアフリー化の一環として道路管理者による横断歩道橋の撤去が年度内に完了予定であり、平成24年度以降引き続きバリアフリー化工事を実施予定。」

以上でございます。

○内田都市計画課長 都市計画課でございます。

39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。

上段の表は、今年1月末現在の実施状況を記載しております。なお、今年1月からJR宇土駅におきまして、20台での暫定運用を開始しております。来年度に駐車場整備を完了し、最終的に30台での運用を行う予定でございます。

続きまして、42ページをお願いいたします。

(1) 新水前寺駅について御説明をいたします。

昨年9月にJR新水前寺駅と市電電停との

結節を完了し、現在、道路舗装工事や旧横断歩道橋の撤去工事を行っておりますが、来年度以降も道路工事等を継続実施する必要がある、熊本市と引き続き協議を進めていきます。

以上でございます。

○上野鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室でございます。

44ページをお願いいたします。

2行目になりますが、熊本駅周辺整備において、春日池上線3工区（万日山トンネル）につきましては、3月19日に供用開始を予定しております。

6行目になりますが、平成24年度以降に継続して実施する必要がある周辺街路及び東口駅前広場（完成形）の整備については、熊本市と引き続き協議を進めてまいります。

恐れ入りますが、こちらの別添資料の1ページ、「万日山トンネル開通後の熊本駅へのアクセスについて」をお願いいたします。1ページでございます。

万日山トンネル開通後の熊本駅西口からのアクセスルートを御説明いたします。

図面の中央が熊本駅になりまして、西側に青色で新幹線を、東側に茶色で鹿児島本線をあらわしております。

まず、熊本市の中心市街地方面へのアクセスは緑色で、南部地域方面へのアクセスは黄色で、西部地域方面へのアクセスは桃色であらわしておりますが、この3つのルートは今までと変更がございません。

これに加えて、今回、赤い線で囲んだ区間、万日山トンネルを含む春日池上線3工区が3月19日から供用開始することにより、西部地域方面へのアクセスには、桃色の車線であらわした田崎春日線から春日池上線の万日山トンネルを経由して野口清水線、通称西回りバイパスを南へ向かうルートが設定でき、交通の分散によるアクセスの向上が図ら

れます。また、野口清水線を北に向かうルートは、横手・島崎方面へのアクセス向上につながることとなります。

以上で説明を終わります。

○内田都市計画課長 引き続き、熊本駅西地区につきまして御説明をいたします。

同じ別添資料の2ページをお願いいたします。

熊本市で施行中の、熊本駅西土地区画整理事業の本年1月末の進捗状況をあらわしております。

平面図の着色は、右側の凡例に記載しておりますように、建築工事等の許可申請が行われている区域を示しております、建築中のものや既に居住をされている方もあります。なお、この凡例中、緑色で着色しているその他は、事務所、保育園、病院、駐車場など住宅以外となっております。

図面右側にある春日池上線の左側につきましては現在建築等が可能となっておりますが、着色していない宅地ははまだ建築物などの用途が決まっておりません。

また、右側の青色の破線で囲んだ工事中の区域は、昨年12月に建物移転が完了し、平成24年度の工事完了を予定しています。その後建築等が可能となります。

続きまして、別添資料の3ページをお願いいたします。1枚めくっていただきたいと思っております。

総合都市交通体系調査（パーソントリップ調査）につきまして御説明をいたします。

この調査は、熊本都市圏の人の動きを調査・分析し、今後の熊本都市圏における都市交通政策や道路整備計画、いわゆる都市交通マスタープランを策定するものでございます。

今年1月末に、熊本都市圏総合交通計画協議会を設置し、第1回目の協議会を去る2月16日に開催いたしました。今後、官民一体と

なって、都市圏の総合交通体系調査について検討をしております。

補充としましては、中ほどに記載をしておりますように、今年度パーソントリップ調査の方針等を決める予備調査を実施しており、来年度から調査に着手し、平成26年度に都市交通マスタープランを策定することとしております。

以上で説明を終わります。

○佐藤地域振興課長 地域振興課でございます。

本資料の45ページをお願いいたします。

国の新熊本合同庁舎の状況でございます。45ページ最下段でございますが、国の熊本合同庁舎B棟につきましては、本年度に引き続きまして、平成24年度政府予算において整備費が盛り込まれたところでございます。

今後ともB棟の整備費が着実に進んでいきますように、国の予算措置の状況、それから整備状況等について留意をしていきたいと考えております。

以上でございます。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

資料の49ページをお開きください。

九州新幹線の利用状況でございます。一番最下段でございます。これまでJR九州に対しさまざまな要望活動を実施してまいりましたが、さらに今月1日、新大阪直通の停車本数の増加、割引切符の新設につきまして玉名市長とも要望を行ったところでございます。直行便の増加は今後の課題となりましたが、割引切符につきましては、4月1日からの新設が実現したところでございます。

続きまして、50ページをお願いいたします。

後段に利用実績の表がございます。右端をごらんになられてください。博多ー熊本間、

12月の1日平均の利用者数2万2,700人と、若干これまでから比べると落ち込んでおります。

それから、その下段の表は各月ごとの前年比の数値でございます。11月は151%、12月は130%となっております。落ち込み月という見方もありますが、全体として少しずつ落ちついてきている兆しがあるかもしれませんので、今後も注視してまいります。

51ページをお開きください。

上段に各駅の乗降客数でございます。4月から12月の平均は、新玉名駅で950人、熊本駅1万3,550人、新八代駅1,950人、新水俣駅1,000人ということになっており、JRが策定した目標につきましては一応達成した形になっております。

また、その下段に、先日報道されました3月17日からの新ダイヤの各駅の停車本数を記載しております。今回のダイヤ改正では、熊本駅以南の駅につきましては、大阪直通便の大幅な増便が実現しております。

交通政策課につきましては以上でございます。

○本坂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、52ページからですが、申しわけございませんが、58ページをお願いしたいと思います。

まず、九州新幹線の全線開業記念とともに、ゆるキャラグランプリ1位を記念しました「くまモンファン感謝祭」を、県内4カ所で開催いたしております。2月には上天草、高森で、3月、これからは人吉、美里で開催することとしております。

それからその次の欄ですが、3月17日、18日に、九州新幹線全線開業1周年を記念しましたJR九州とタイアップしました開業イベントを開催することといたしております。新幹線4駅、新玉名、熊本、新八代、新水俣に

において開催する予定でございます。

次に、59ページお願いしたいと思っております。

⑤番「くまもとサプライズ」の展開でございます。

まるの2番目でございますが、ロゴ及びキャラクターの使用申請のことでございますが、開始から1月末までに2,921件、先週の金曜現在で3,367件の許可がっております。当初は4月、5月は100件から150件程度の月の申請でございましたが、現在月当たり400件から500件の申請がっております。

それから、次の丸でございます。小山薫堂さんにより制作されましたkumamoto surprise filmの上映、貸し出しでございます。12月からは、「くまモン」のオフィシャルサイトでの公開をしております、1月末までで2万4,000回の再生回数となっております。

それでは、最後の丸でございます。東日本大震災の被災地の子供たちを支援するために、「くまモン募金」を設置したところでございますが、1月30日から31日にかけて、被災3県の県庁を訪問しまして、おのおの541万4,000円を贈呈したところでございます。募金総額は1,624万4,000円余、58の団体・個人から募金を受け入れたところでございます。

以上でございます。

○坂本くまもとブランド推進課長 くまもとブランド推進課でございます。

九州新幹線を活用した観光振興につきまして御説明をさせていただきます。そのうちの新幹線元年戦略に基づくKANSAI戦略についての御説明でございます。

まず、61ページをお開きをいただきたいと思っております。

私どもとしまして「くまモン」がつぶやくということでツイッターを開設いたしておりますが、そのフォロワー数が、24年の1月末で4万5,000人を超えております。

それと、部長のごあいさつの中にもありましたけれども、「くまモン」を営業部長といたしまして、大阪市周辺の食品大手企業等をずっと訪問をさせていただいたということは、前回の委員会のときに御説明をさせていただきましたが、その成果が少し出てまいりましたので、その点について御説明をさせていただきます。

成果の米印のところに書いてございますが、まず、串かつ協議会によりまして、12月5日から11日、フェアを開催したところでございますが、その中で辛子レンコンとか馬肉、また赤牛等を使ったような串かつが、6品目定番化をしたところでございます。

それと、カゴメについては、前回の委員会のときに御説明をさせていただいておりますが、2月末をもって一応販売を終了する予定でございますが、日経新聞で週間の新製品で順位づけをしたランキングを常時発表をされておりますけれども、発売以降2位から4位ぐらいの間をずっと上位をキープしております、カゴメとしてはかなり実績が上がったというふうに聞いております。

それと、UHA味覚糖につきましては、3月末ごろに九州で先行販売を予定をしております。

次が、神戸屋につきましてですけれども、神戸屋につきましても、2月1日から熊本阿蘇ジャーキー牛乳蒸しパンと熊本メロンパンを、関西を中心とした形で販売をするという実績になって生まれております。これは、営業をして訪問をした成果として上がっているわけですが、グランプリ1位になった成果といたしまして、逆に大手企業さんの方からこちらの方に申し入れがありまして、実はJR東日本——記載はしておりませんが、JR東日本リテール、「秋吉」「くら」とか「NEW DAYS」を経営しているところでございますが、そちらの方で3月の13日から約1カ月間、東北・九州キャンペーンをやります

ということで、その中で第一屋製パンという東京に本社がありまして、関東地区を中心として販売をしているパン工場でございますけれども、そちらの方でビーフシチューパンだとか万次郎カボチャのホイップのパンだとか、県産のリンドウポーク等を使用した調理パンを販売するという話が来ております。これも「くまモン」効果ではないかなというふうに考えております。

次のページをお開きをいただきたいと思っております。

量販店におきます熊本フェアを開催しております。関西圏のイトーヨーカ堂14店舗を中心としまして熊本フェアを開催いたしました。売上金額が約1,500万円程度あつているということでございます。

それと、商談会を事前に開催をしておりますが、セブンネットの商談会で11社、まあ18社の中で約200商品がそのセブンネットの中で採用されるという実績も上がっております。

それと、地域特有の魅力に着目したプロモーション展開でございますが、一番下のところに書いてございますように、2月の18日から19日、湊町のリバープレイスというところで、第2回くまもと逸品縁日&ミナミあっちこっちラリーを開催しまして、2日間で4万3,000人の方々に御来場をいただいております。

それと、ブランド推進事業でございます。KANSAI地域における認知度調査を12月にやらせていただいております。当初の目的は、4カ年戦略上の目標といたしまして26%を目標値として掲げておりましたが、12月の調査におきまして21%という結果になっております。これは平成21年度で調査をしたときも21%でしたので、横並びになっているかというふうに考えております。

同日の調査で、「くまモン」の認知度につきましては、KANSAI地区では約6割の

方が知っていられるという状況で、今後「くまモン」の認知度のこの6割をどう生かしていくかが大きな課題だろうというふうに考えております。

それとあわせまして、この認知度調査におきましては、「九州沖縄各県で興味・関心がわくのは」という形の問いをやっておりますもんですから、例えば今回の東日本大震災のさまざまなマスコミ等の情報、それと沖縄等の情報等もございまして、政治的なものとか、いろいろそのときそのときに出てくるものに少し引っ張られるというような形のものがありますので、この問いのやり方につきましてももう一度見直しをやって、次の目標設定を新たに立てていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○宮尾観光課長 観光課でございます。

62ページ下段からが観光関係でございますが、恐縮ですけど、ちょっと飛びまして、70ページをお願いいたします。

70ページ中ほどでございますが、「ビッ！クマモトキャンペーン」でございます。これは、昨年12月までの南九州3県のデスティネーションキャンペーンの成果を引き続き延長・拡大させるために、JR西日本の協力を得て3月末まで展開しているものでございます。なお、DCの成果でございますが、現在集計中でございますが、3月ぐらいにはお示ししたいと考えておりますが、手ごたえを非常に感じているところでございます。

この「ビッ！クマモトキャンペーン」は、いわゆるびっくりと熊本を組み合わせたもので、どきどき、わくわくの熊本をくまなく見てほしいという思いを込めております。

主な宣伝展開といたしましては、「くまモン」をメインキャラクターにした5万部のパンフレットをつくりましたり、そのポスター、それから現在走らせておりますけども、

大阪環状線にて、女性専用車両を1両すべて「くまモン」、中も外も「くまモン」にいたしまして、「くまモン」列車を走らせております。

71ページの4行目でございますけども、大阪にてキャンペーンイベントの開催でございますが、これもくまもとブランド推進課のイベントと連携し、熊本でのPRを開催したところでございます。

71ページの③歴史回廊くまもと観光キャンペーン「平家遺産をめぐる旅」でございます。これはNHK大河ドラマ・平清盛にあわせまして、昨年12月からことしの12月まで、ロングランで「平家遺産をめぐる旅」ということで展開しております。見て、触れて、味わっていただくために、フォトコンテストですとかスタンプラリーのほか、平家遺産をめぐる旅の舞台の一つである五木・五家荘地域の、美しい風景や伝統芸能をお楽しみいただけるような動画をインターネットで配信しております。今後は、平家遺産のストレンジですとか、バスツアーなども計画したいと考えております。

パンフレットにつきましては、以前皆様方にも一度送らせていただいているところですが、今改めて新しいものをつくっておりますので、また3月下旬には委員の皆様方にも送らせていただきたいと思いますと考えております。

71ページ最下段をお願いいたします。

季刊誌「くまもとたいむ」の発行でございます。これはしっとりしたつくりで、個人客の大人の方をターゲットにしておりますけれども、冬の号は「ものがたりのある温泉郷」を特集した冬の号でございます。日奈久ですとか小天ですとか、南小国の田の原温泉等を取り上げて作成したところでございます。

75ページをお願いいたします。

直近の観光動向についてでございます。県内主要40近くの施設の御協力をいただきまし

て、6月から12月までの合計でございます。関西以西からは引き続き50%以上の増加が続いております。ただ、海外から、東日本大震災のほか歴史的な円高もございまして回復が依然鈍く、30%減という厳しい状況が続いております。合計で4万人の増で、4.4%の増というところでございます。

開業2年目のことしからが本当に正念場だと思っておりますので、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。

以上でございます。

○松田三郎委員長 以上で執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入りたいと思います。何かありませんか。

○小杉直委員 51ページ、各駅の乗降客数で太文字の枠囲みでは、4月から12月の平均の中で、熊本駅が1万3,550人、鹿児島中央駅が1万4,150人というふうになって余り大差ないですが、いろいろなイメージ的なこととかを見聞すると、鹿児島中央駅の方がかなり乗降客が多いというふうなイメージになっておりましたが、この数字でいくと余り変わらないということですが、そういうことですか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

4月から12月、その前に10月から12月をまず左側に書いてございまして、10月から12月は熊本駅1万3,900人、鹿児島中央駅は1万4,650人になっておりますが、トータルで4月になってきますと、先ほど委員おっしゃられましたとおり、数字的には大分近づいてきている状況になっております。

以上でございます。

○小杉直委員 私個人の勉強不足かもしれぬけれども、熊本駅の乗降客は、鹿児島中央駅

と余り変わらないようににぎわい出したということのとらえ方でいいですか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

見方としましては、鹿児島も若干落ち着いてきている状況です。熊本は底がたくビジネスの需要が続いている状況と、そういうふうに見ています。

以上でございます。

○小杉直委員 ほんならもう一点だけ。

62ページ、手直しのあった熊本・宮崎・鹿児島デスティネーションキャンペーンの結果ですね、これについては立派なパンフレットもつくってかなりの宣伝もされて、議会では横軸の観光議連あたりも開いたりなんかしておるわけですが、この結果については、さっき宮尾さんが手ごたえを感じておるということは、このことだったんですか。

○宮尾観光課長 そうでございます。細かなデータは今集計中でございます。

○小杉直委員 それならば、ここに「10月～12月に開催し、観光客誘客に努めた。」というふうに書いてあるのですが、3月末まで集計するその手ごたえはかなりあったというふうな見通しになるわけですか。

○宮尾観光課長 手ごたえを非常に感じているところでございます。

○小杉直委員 わかりました。

○松田三郎委員長 ほかにありませんか。

○早田順一委員 49ページの下の方の(2)番の九州新幹線の利用状況の中で、昨年の11月にダイヤ改正に向けての要望を行ったとい

うふうになっておりますけども、停車本数の増加、それから修学旅行に対する座席の確保等について、今現在でもしわかっている情報があれば教えてほしいことと、それと、その下に、2月1日に、これはさっきの割引切符の新設が4月1日というふうにお話ございましたけれども、どんな感じの割引なのか、その辺を教えてください。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

まず、修学旅行につきましては、前回の委員会でもかなり御心配されている、御発言ございまして、JR九州と早速協議いたしまして、現時点では、修学旅行につきましては順調に、直通の利用も伸びていると聞いております。また、次年度以降も、もし必要でありましたら、JR西の方が検討していることとございますが、直通列車のほかに臨時列車等も検討していきたいと、そういう話を伺っております。

もう一点、割引切符の件でございます。4月1日から、新玉名ー博多間で日帰りの割引切符というのが新設される予定でございます。料金的にはたしか4,900円だったと思います。

以上でございます。

○早田順一委員 その割引切符は、時間帯とかは関係ないんですか。

○中川交通政策課長 これは日帰りの割引切符、直接その場で購入できるものでございます。補足させていただきますと、これまで新玉名駅では「ビックリつばめ」という割引切符がございまして、事前の予約が必要ということで、使い勝手が悪いので改善できないかという要望をいたしまして、その結果、予約なしで使える日帰り切符が実現をするということとございます。

以上でございます。

○氷室雄一郎委員 16ページなんですけども、空港の国内線の利用ですが、大阪線はデータによると何か下り坂なんですけども、新幹線の利用に移行しているといいますか、その辺の分析とかデータは何かわからぬのですか。どうなんですか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

大阪線の状況、先ほども御説明しました12月と1月の利用率54.1、50.6%、前年比でいきますと7～8%ぐらいのマイナスになっております。これはやはり新幹線の影響等も若干あるかと思えます。ただ、航空の方は、料金的に割引料金を出し、かつ本数も減便しないで飛んでおりますので、事前に予想されておりました最悪3割近くマイナスになるんじゃないかという点から見ますと、前進していると思えます。引き続き注視してまいりたいと思えます。

以上でございます。

○氷室雄一郎委員 新幹線の利用が、新幹線の方は増加しておりますので、その辺にどういふ影響があるのかというのを、調査・分析みたいなものはなさっていないのかということなんです。便数的には減っているわけですけども、これが新幹線で減ってきているということで、総体的に県内に入っている人数がふえていけばいいわけですけども、その辺はどうなんですか。

○中川交通政策課長 23年のデータにつきましては、年度初めの震災の影響等もございまずので、もう少し数字を追っかけて計算して分析してまいりたいと思えます。今のところは、先ほど御説明しましたように、航空の方も料金の値下げと便数の維持で健闘をしてい

るといふふうに見ております。

以上でございます。

○氷室雄一郎委員 また、今後その動向といいますか、県内に入る人の流れ等をきちっと分析をして、また手を打つべきところは手を打たにやいかぬと思っておりますので、よろしくお願ひします。

○岩中伸司委員 私もそこら辺はずっと一貫して疑問持って、県としては、熊本空港の利用も上げていかにかぬということで、関西便のこれは、私は新幹線ができたらかなり減少していくという心配をしていたんです。今の報告でいくと、3万9,500人程度は前年度と比べれば旅客数が減っているというふうなことの報告を受けましたが、大阪から熊本まで来る新幹線の利用、これは熊本駅の利用の平均は今出ていたんですが、大体大ざっぱ、大阪圏から直通で熊本まで来る、それは資料はありませんか。

○中川交通政策課長 新幹線の直通便の個別の利用率まではまだJRの方も数字は示しておりませんが、私どもまだ手元にはございせんが、聞き取りの中では、直通便の利用は自分たちが思っているぐらいの利用はあっているということでございまず。ただ、乗車率がどうかまではデータはまだ把握しておりません。引き続きまた、収集いたしましたら御説明させていただければと思えます。

以上でございます。

○岩中伸司委員 その辺の資料がなかったら、大阪便の件がどんなものなのかとか、私もこれまで何回かお尋ねしたんですけども、そう影響はないというふうなそんな県のとらえ方だったというふうな思うんですけども、具体的にそこら辺はやっぱ示していただきたいというふうな思いますので、できれ

ば大阪－熊本の直通ですね、JRの新幹線の利用、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○堤泰宏委員 都市計画課ですかね、別添資料の2ページ、熊本駅西土地区画整理事業の進捗状況ですけども、白地のところはこれはまだ何も建つとらぬところですかね。そうすると、緑がその他、これも建つとらぬのですか。

それから、専用住宅が黄色で共同住宅が何か赤ですかね。それで、ここに家ばかり建つたっちゃいかぬとじゃなかつたですか。何か活性化するような……。何かバスターミナルもできるとちょっと聞いたことがあつたんですけど、バスターミナルがここにできるのですか。

○内田都市計画課長 まず、緑色でございませうけれども、緑色については既に住宅が建つております。

○堤泰宏委員 住宅な、こら。

○内田都市計画課長 保育園とか駐車場であつたり、それから病院であつたり、建物ができております。

それと、最後にお尋ねになつたバスターミナルのお話でございませうけれども、特に今のところバスターミナルの計画はありません。駅西の駅前広場の中にバス停と団体バスの停留所とかはございませうけど、特にバスターミナルということで。

○堤泰宏委員 うわさですか。いや、私が聞いたのは、バスの停留所でもええじゃないですか。何か。

○内田都市計画課長 駅西の駅前広場の中にバス停はございませう。

○堤泰宏委員 バス停。すると、どれぐらいのバスが、例えば産交とか熊本バスとかございませうね、乗り入れするのですか、その会社、観光バスだけとか、路線バスとかいうふうな。

○上野鉄道高架推進室長 以前から春日小学校前を通つて西部方面に向かつておりました産交バスが通つております。

○堤泰宏委員 産交バスがそこにとまる。ちょっと気になりますけども、家ばかり建たぬでいっちょ頑張つてください。これは住宅地ではいかぬと思ひますよ。

○村上寅美委員 決まつとるもん。

○堤泰宏委員 こら決まつとつとかね。

○村上寅美委員 個人の土地だけん、どぎゃんもならぬと。

○堤泰宏委員 どぎゃんもならぬとな。

○村上寅美委員 そるば君たちは説明せにゃんたい。内容がかみ合わぬどうが、説明せよ。どぎゃんかなつとじゃなかつただけん。

○内田都市計画課長 土地区画整理事業では、個人の方が土地を持っておられまして、その方が土地区画整理事業に参加されておりますので、個人の土地がすべてでございませう。それで、個人の方々が何を建てるかは個人の判断によるものでございませうので、住宅であつたり、病院であつたり、また土地を売つたり、買い足す方もおられると思ひます。

○堤泰宏委員 わかりました。土地区画整理組合がここに持つとる土地はないわけですか。

○内田都市計画課長 通常の保留地を持って土地区画整理事業するようなやり方ではございません。ただ、熊本市が持っている土地をすべて使うということで、保留地はございません。

○堤泰宏委員 わかりました。

○守田憲史委員 関連。済みません。同じ2ページの西口ですが、写真⑥のところから、どうして西口に直接行けなかったんですか。今さら言うたってしよんなかばってん、ずっと④に回って、③に回って、②をぐるっと1周せんといけぬ。何で、こっちの東地区の人間も新幹線に乗るんだったら、これは⑥番からすぐ左に行って、ここの西口の表にそのままつけにゃいかぬと思うが、あれはできないわけですか。どうして、あんなぐりぐりぐり回って、タクシー乗り場もまたぐるっと回らぬばんもんで、あぎゃんとは最初からあつですか。

○内田都市計画課長 春日池上線が、30メートルの付近の県が施行する県道としては都市計画道路でございます。その横が春日線という市道となる都市計画道路でございます、これは熊本市におきまして土地区画整理の計画をいたしました。私どもが施行する春日池上線とあわせて整備をするということでございまして、現時点でアクセスを変えるということは難しい状況でございます。

○守田憲史委員 現時点でのものですから、最初からどうして⑥から⑤にずっと道路をつくらぬだったんだろうかと、だれでもわかるこつだろうと、素人の自分が一番疑問に思うこれは、どういういきさつだったんですか。

○村上寅美委員 いっちょんうまくいっくら

ぬとたい。

○内田都市計画課長 私も承知しておりませんが、基本的には幹線道路を通じて入ると、幹線道路の計画が、春日池上線は先ほど言いましたように4車線で計画されておいて、それを利用して駅西の広場というふうな道路計画が、最初からこういうふうな計画されていたということでございます。

○守田憲史委員 ぜひ、村上委員も、皆さんここに一回行ってください。何で、素人がわけわからぬだったくらいですもんで、どうにかなりませんかね、今からでも。

○村上寅美委員 ちょっと関連で。今皆さんが言われよるのは、説明の仕方もちょっとまずいけど、部長、やっぱり県市トップ会談があつて下におりてくるでしょう。だから、熊本県は県としての立場で、十分JRなりあるいは熊本市なり協議があるはずだけど、そういうとき、計画の段階でしっかりしたことを県がやってくれぬからこがんなってしまうとたい。

今さら、熊本市のあんた土地区画整理だから、個人の所有だから、それはまだわかつたらぬでしょうが。今からでんよかけん、住宅はなおせて言いたいわけよ。しかし、どうすることもできぬでしょうが、きょうここに来てから。だから、今後東口の問題もあるから、やっぱり委員会で皆さん方からの要望があつたのはまとめて、真剣に取り組んでください。

おらわからぬ、前んもんがしたけんというごたる顔ばあんたしてもよかですたい。(笑声) そのとおりだもんね。この辺は本当残念、西口は残念です。これからでも買収してもらいたい、県か市に。しかし、できないことはこれはできないから、今後の計画だけは、やっぱりびっちり議会の委員会のあれを

取りまとめて、JRであろうと熊本市であろうとやってもらわないと、それで4月1日から市の権限が大きくなってくればかりだから、だからこの辺は十分県からの要望は折れるように、部長、要望しときます。答弁は要らない。

○松田三郎委員長 ほかに。

○高木健次委員 35ページなんですけど、JRの豊肥本線を活用した空港ライナー、1日の利用状況を見ますと、大体毎月100人前後なんです。1日47便出ていますから、平均すれば1便に2人か、その辺の利用率と思うんです。

金かけている割に、確かにこの100人の方は非常に便利に利用されていると思いますけど、金をかけている割には、この利用状況を見て大きな成果を上げていると思っておられますか、ちょっとその辺をお伺いします。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

委員御指摘のとおり、1日47便で割りますと、便当たりが2人ちょっとでございます。ただ、細かい数字を見ますと、便当たり10人とかの利用もございます。これまで何度か実験運行させていただいた中で、なかなか数字が以前は伸びておらずに、今回1日100人というところまで達している状況でございますので、以前に比べれば数字としては伸びている状況。ただ、私どもとしましては、もう少し伸びる余地があると思っておりますので、引き続きPR等に努めて、この路線が定着するように頑張らせていただきたいと思います。

以上でございます。

○高木健次委員 新聞情報、ホームページ等で各所PRをやっておられるということですが

けども、その割には伸び率というか、利用状況がふえているとは余り感じらぬわけです。聞くところによると、確かに鉄道から空港を利用する客というたい文句ですけど、中には空港に買い物にいつて帰ってくるとか、そういう方もおられると聞くんです。

果たして、本当に豊肥線から、鉄道から空港に行くアクセスにこれを利用されているのか、利用客のその辺、本当に飛行機に乗って利用されておるのか、その辺の分析というか調査なり、そういうことをやっておられますか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

現在も利用客に対する聞き取り調査等やらせていただいておりますが、これまでも10月のスタート時点、それから年末の時点、ヒアリング等をサンプル調査500件ぐらいやらせていただいております。

まだ、現在の調査とあわせて分析しようということで途中でございしますが、非常に大ざっぱにいいますと、まず県外の利用が半分近くいらっしゃる。それから県内では、熊本県から行くお客さんにつきましては、約10%強が鉄軌道を利用してかなり遠隔地、宮地、竹田、あるいは三角線を使って天草とか宇城方面、そういう数字もございます。

また、先ほど申しました県外のお客さんにつきましては、その利用のうちの4割弱がかなり遠隔地まで利用されている状況でございます。これは、もともと鉄軌道のアクセスに変えるためにということで、それと変わらない利便さをここに設けたいという取り組みでございますので、もう少し需要の掘り起こしをさせていただければと思っております。

以上でございます。

○高木健次委員 23年の10月1日から24年の3月25日までの半年間試験運転、試験運行と

ということですが、これは過ぎたらまた24年度の4月以降もしばらく試験運行やってみるということですか。

○中川交通政策課長 今、何とか利用が定着しつつありますので、私どもとしましては、切れ目なく次年度も試験運行のトライアルをさせていただいてお願いしたいと思っております。

○高木健次委員 ただ、この数字を見れば、利用客としては47便も出ている割には少ないんじゃないかなという感じがしますから、その辺はもう少ししっかりPR活動なりやっていたきたいと思えます。

以上です。

○西聖一委員 関連。2点あるんですけど、1点は、また無料を続けるということに対してすごく違和感があるんですが、せめて半額助成にして一回様子見るとか、変えてからと、無料にすれば大体乗るとです。

それが1点と、もう一つは、大津のタクシーに限定するというので、普通の一般のタクシー会社の方からすると、相当不利益をこうむっているという実態がっております。大津へ送れるお客が、客引きで向こうに引き抜かれていって、何時間も待ってやっとお客をつかまえたつもりが抜かれると不公平でしょう。その人たちも無料券かなんかやっとなら、大津のときはチケットでぐらいしてやらないと、一定業者にだけそういうお金がいくというのは、使い勝手としてはちょっとおかしいんじゃないかなと思えます。

○松田三郎委員長 1点ですね。

○中川交通政策課長 まず、無料をまだ続けるのかという点でございます。私どもも次年度以降の取り組みについて随分中で検討をさ

せていただきました。ただ、利用状況、100からスタートして順調に伸びていたところですが、落ち込み月等でまた減少するなど、まだ安定していない点がござります。

通常、路線の新設等に際しましては、定着するまで2～3年かかるという話も事業者から聞いておりますので、私どもとしましては、需要を掘り起こすためのPRの手段として無料をまず続けさせていただいて、将来的には関係者による負担等も含めたスキームというのを、次年度中に整理してまいりたいと思えます。それが1点目でございます。

2点目の、タクシー事業者の方への不安と申しますか、その点でございます。私どももものすごく関心を持っておりまして、県のタクシー協会といつも意見交換をさせていただいております。ただ、この事業につきましては、県のタクシー協会自体が、空港アクセスの新たなあり方を全国的に発信していくんだという取り組みで、県のタクシー協会の全面協力で今やらせていただいております。

そういうことで、現場では若干そういう御不満もあるかと思えますけど、空港全体の利用をふやすための熊本県の空港のアクセス手段の強化ということで、御理解いただければと思えます。

以上でございます。

○西聖一委員 だから、無料化実験4カ月間やっているから次はやっぱり変えていかなくてはできないと、本当に実験になっていないような気がしますので、半額にして様子を見るとかですね。

それと、タクシー協会とは話は当然していると思うけども、そういう不満が出ていることを、できれば県としてはタクシー協会に働きかけて、公平な利用に努めてくださいと言うべきじゃないですか。

○松田三郎委員長 今のは。

○西聖一委員 いや、もういいです。

○松田三郎委員長 よかですか。関連ですね。

○増永慎一郎委員 重複というか、今西委員も言われたように、4カ月してこれぐらいの人数でもまた無料化を続けていくというのがどうしても納得できないというのと、これは今さっき言われたように、豊肥線を使う分に関してはいいかもしれませんが、逆に豊肥線を全然使わない地域にとってみれば何にもならない。やっぱりこれ税金なんですよ。その辺は何か考えられているんですか。

それともう一つ。基準かなんかあって、これ以上ふえたら有料化にいくとか、これだったら今からやめるといふ基準とかは設けられておるんですか。

2つ。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

まず、利用の状況ももとよりございまして、私も空港アクセスの改善という点で取り組ませていただいております。これまで空港のリムジンバス等、あるいは八代からの直通便等がございます。あとは、私どもの空港は半分以上がマイカーの利用が実態でございます。航空事業者等のお話を聞いておきますと、できるだけ公共交通機関のアクセスというのを充実してもらわなければ、これからの空港間競争がなかなか厳しくなるというような話も伺っておりますので、公共交通としてのアクセスを何とか強化したい。

最寄りの鉄軌道につなげることで、できるだけ広く定時性の保てるお客さんを集めていきたいということで取り組ませていただいておりますので、今後も、この空港ライナーだけに限らずリムジンバスもそうですけれど

も、現在あるアクセス手段の利便性の向上、あるいは空港のアクセスの強化ということで、新たなアクセス手段についても検討していきたいと思っております。

それから、利用者の状況につきまして、1月の5日には1日200人を超えるような日も出てまいりまして、また12月も160を超えるような日が出ております。私どもももう少し一日当たりの平均が200を超えるような、そういう状況まで需要開拓をしまして、それから関係者の負担というスキームについても検討していきたいと思っております。

以上でございます。

○増永慎一郎委員 恐らく、ここにいらっしゃる委員の方々、何で続けるんだというのが圧倒的に多いんじゃないかというふうに思いますし、例えばこれが無料化から有料化になったときに、これがいきなり全部減ってしまうんじゃないかというふうに多分みんな思われると思うんです。そういうのがわかっているのに、執行部の方が、これは続けていかなければいけない、いけないというのが、私にはどうしても理解ができないんです。

○小林総括審議員 この空港アクセスにつきましては、かつて十数年前から空港アクセスの改善についての議論が、交通関係の委員会でも議論されてまいりました。それを受けて、鉄道系アクセスがないことが阿蘇くまもと空港の最大の弱点であるという観点から、空港への鉄道の直接の乗り入れというものについて、長年研究をしてまいりました。

これについてはなかなか早期には難しいという結論のもとに、ではそれにかわる鉄道系アクセスをどう確立するのかというのが議論されたところでございます。その中で生まれてまいりましたのが、直近の駅である肥後大津駅からの陸上交通によるアクセスをつくろうという発想でございまして、これは阿蘇く

まもと空港の最大の弱点の部分を克服するための一つの取り組みであります。

ですから、そうした観点から、ぜひこれを確立するために、まだこれまで、肥後大津駅というものは人の動きはなかった地域でありますので、当然タクシーも余りなかった地域、これに新しい人の流れをつくるということは、ある程度のインパクトのある手法とある程度の時期が必要なんだろうというふうに思っておりますし、これは実際に運行しております民間事業者との対話の中でもそのような指摘が出ております。

そうした意味で、当面無料という形で継続する中で、目標人数としては、やはり1日200人以上は平均して乗るような交通手段にしていくべきではないかと我々考えております。200人と申しますのは、大体100円を取りますと、もし200人恒常的に乗って100円を取れば、大体20%近くの収支が償われる、通常のコミュニティーバスを維持するような、そのような構図になっているわけでございます。

こうしたことも視野に入れながら、利用人数がふえて有料化したときのインパクトも考えながら、将来のスキームを考えていきたいと思っております。

○堤泰宏委員 関連。今、小林総括審議員がおっしゃったように、鉄道を引くお話はずっとあっておりましたね。費用が250億かかるとか、費用対効果でしばらく凍結ということでしたね。完全にやめたわけじゃないとでしょう。

それで、今局長の答弁の中では、軌道が必要であるというお話もありました。お金がなければ、そのお金をつくる方法を考えないと、バスとタクシーに頼っておっても、軌道にかわる効果というのは難しいと思うんです。

お金をつくるやり方というのはいろいろあ

ると思うですよ。第三セクターをつくるとか今いろいろ、県も出す、国からも民間からもお金を集めてそして熊本の浮揚を図ると。そういうことも今視野に入れるとか、こういうことばかり堂々めぐりで議論しとっても問題と思うんです。計画をどのように進めるか、もしお考えがあれば。

○小林総括審議員 堤委員おっしゃいました鉄道系アクセスについては、なかなか早期には実現するだけの収支採算性をとることは難しいだろうと考えております。ですから、まずは鉄道系アクセスへの一つの交通手段をつくって利用人数をふやし、その可能性があった将来、その収支採算性が賄われるであろうということが見込まれた遠い将来かもしれないけれども、そのときに初めて鉄道系アクセスの可能性というのは再び出てくるんだろうと思います。

そのために、今はまず、今までなかった程度に公共交通をつくって、適当な流れをつくって、より広域の人の動きを創出していこうと、これが大事だというふうに思っています。

○堤泰宏委員 関連で。それで、軌道だけを引く話をいつまでしてもこれは始まらぬですよ。例えば、こういうことを言うていいか私はわからぬですけど、大江の専売公社ですね、JTの跡地が70何億で売られていますね、民間企業が買っています。ですから、沿線の開発をすれば必ず250億から300億出てきますよ。考えを変えてこれはぜひやってください。

以上です。もう質問しません。

○岩中伸司委員 関連でいいですか。非常に苦勞して答弁されているというのがひしひしとわかります。無理なことを、できないことをやろうとする努力は敬意を表しますけど

も、今堤委員から話があったとおり、もともとあそこへレールを引くという発想があったときにも私はびっくりしたんですけども、今環境が変わっているみたいです。交通政策のプロですから、新幹線が熊本まで来ているんです、現実。熊本駅を発車したら32～33分でもう博多・福岡なんです。地下鉄で6分か7分で福岡空港へ行く、そういう時代になっているんです。

だから、私はこの問題は、一生懸命努力されるのはわかるけれども、しょせん無理な話。そういう情勢、自分たちが作り上げた、知事に言わせれば100年に一度のビッグチャンスの新幹線が開通した中でも、今でもまだ熊本空港へ熊本駅からのアクセスをどうのこうのというのが、本当私は大変だなと同情をしているんです。

○村上寅美委員 岩中委員から同情さるごたるこっじゃいかぬですよ。

○小林総括審議員 今、岩中委員御指摘のお話で、空港の性格について一つだけ御説明させていただきますと、現在、国際線については多くのところ、福岡空港に行かれるお客さんが多いだろうと思っております。ただし、今回新幹線ができましたも、国内線の利用者が福岡空港に逃げている事実を我々はつかんでおりませんし、利用人数は特に減っておらないという認識をしております。

熊本県の国内線の利用者は、やはり阿蘇くまもと空港を使っているというふうに考えております。ですから、阿蘇くまもと空港の利便性を高めて、より各地域からの阿蘇くまもと空港の利便性を高めてやることによってより利用者はふえるだろうし、その利便性を求めている県民は多いだろうと思っております。

ちなみに、荒尾から阿蘇くまもと空港に参りますので、今現在インターネットの検索

を使いますと、この無料の空港ライナーを使って最短の時間で来れるようになっておりますので、ぜひ御利用をお願いしたい。

○松田三郎委員長 氷室委員の関連分は。

○氷室雄一郎委員 だから、この1,800万も使ってこういうのをやって、では厳しいからあとほっばらかしましたと、それにかわる行き帰りに、行政として何か民間企業なりまたは各種団体との協力を得ながら、先の展望がきちっとあれば私たちが納得するんです。

これは2年で終わりました、後から上げました、後はやめましたと、ではどうするんだということになりますので、その辺の先の展望が、きちっとある程度の展望があれば私たちが頑張っていたかにか、何も無いのに何か苦しむにアドバルーン上げました、もうおろしましたと、後は何もなくなりましたというのでは、これは大変な時代に費用をどんどん使っていくということではできないんじゃないかということを行っているわけです。

○小林総括審議員 同様の指摘を、実はこの空港ライナーをより確実にするためには、JRとも連携は欠かせません。そのJRからもこれを継続する手段なのかどうなのかということは問われております。継続する手段であればJRとのタイアップへも今後可能になってくるんでありますが、私ども、JRまたは対外的に説明しておりますのは、1つは、現在県費で24年度投入するという話をしておりますが、今後永続させるためにはどのようなスキームにするのか、そしてどのような収支採算性を、その関係者の負担も含めたスキームをつくることによって、永続できるかというスキームについては、24年度中に何とかつくっていききたいというふうに考えております。

○高野洋介委員 関連で。私もずっと前からこの空港アクセス、空港ライナーの件は2件あるんですけれども、まず、現在タクシーを使っているんですけども、それからシャトルバスとか、そういった方面のことを検討するという話なんですけれども、まず妥当な金額、お金を取るんだったらどれぐらいを取るのかというの、全然こっちも伝わってなくて、ただ今無料ですよというだけしかないんです。

だから、普通、試験運行というのは段階を踏んで、無料だったら何人、半額だったら何人、全額だったら何人という比較をしていかないと、定着だけ考えるんだったら全然試験運行になってないんですね。

だから、多分私も全くこの件に関しては納得できませんし、普通、執行部に質問したときに、大体8割ぐらいは納得するような答弁が来るんですけども、全くこの件に関しては私納得できないんです。

だから、もう少しちゃんと理論的に、こういう理屈でこういうことをやりますよというような説明をしてもらわないと、議論にならないんです、最初から。

だから、もう少し考えて、きちんとしたビジョンを持って話をしてもらわないと困ると思うんですけども、もう少しわかりやすく、納得するような説明をしてもらいたいのと、今度は私少し聞いたんですけども、県費だけじゃなくて、民間からもお金が入るんでしょう。それを質問をして、ちゃんと答えてもらわないと、幾ら民間企業から、どういう団体からお金をもらって、県と民間企業がやりますというような話をしないと、全部県だけでやっているというふうなことばかり言われると納得できませんので、少し説明をしてください。

○松田三郎委員長 2点ですね。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

妥当な金額という点と、後段のスキームにつきましては関連いたしますので……。私も今考えておることを少し説明させていただきまして、今年度は県の単独の予算で半年間ずっとやらせていただいておりますが、委員御指摘のとおり、このままずっと県だけが出し続けるようなスキームというのはやはり私どももいかがなものかと思っておりますので、次年度につきましては、県とあと関連する団体等から負担金をいただくようなことを検討しております。まだ最終確定ではございませんが、外からのお金で総額約1,000万ぐらいはまずスタート地点で集められればと思います。

それと、あと県と関連団体との実行委員会方式で試験運行を続けさせていただきなから、その過程でさらなる賛同者等を集めて、負担金等を集めていけるように働きかけていこうかと思っております。

そういうことによりまして、将来的には少し時間がかかるかもしれませんが、自立的な交通アクセス手段として定着するようにやらせていただければと思います。

以上でございます。

○高野洋介委員 それでも私多分、ほとんどの委員さん納得できない部分があると思いますので、無料というのが私どうも気になるんです。だから、1年か、来年の末になったら、例えば半年間は無料ですと、あとの半年は幾ら取りますというようなビジョンがあると、みんなやってみろという話になると思うんです。そこがないから、1年間無料にしますというのでみんな引っかかるものですから、ぜひ今後検討してください。答弁要りません。

○松田三郎委員長 それぞれ御意見があるよ

うでございます。私も小さいことは、費用対効果がどうだこうだというふうなことは余り言いたくはございませんし、小林局長の御答弁の中に、やっぱりこの熊本空港の利便性を高めるといのは、こちらの委員の皆さん方も同じ思いでございますが、それぞれ御心配なり疑問もあるようでございますので、これは来年度の当初予算にも入っておるわけですね、今おっしゃった。

であるならばなおのこと、局長おっしゃった今までの経緯を含めて、これからはこうするんだ、仮に先で続ける、やめるにしても、委員御指摘のありましたきちっとした基準なり、そういったことをきちっと説明できるように再度、今後のことも含めてしておいていただかないと、委員はもとよりでございますが、一般の県民の方にも説明がつかないというのではいかななものかと思っておりますので、再度きっちりした検討なり理論づけをお願いしたいと思います。

ほかにございませんか。

○山本秀久委員 今委員長の言われたのに関連するかもしれませんが、各委員が今まで随分申された問題点は既におわかりだろうと思います。そのことで私は企画振興部長にお尋ねします。

今、問題点いろいろ聞かれたと思います。そういうことは、一つの横の連携というものが各課にまたがっております。その各課にまたがっているものが縦割り行政になってしまっている、そういうところに弊害が出てきているわけだ。

こういう問題が出たということはどういうことかということ、問題点というのは把握すべき問題、何でもそうですよ。私がある問題というのは31年かかったんだ、解決するまでに。そういうことと同じように、こういう問題は早く県の全体的な問題点を把握しながら、現状に応じた結論というものを一つ一つ

片づけていかぬと、これは幾らやっても同じなんです。だから、その横の連携を十二分に今後はやってください。

以上です。

○松田三郎委員長 それでは、坂本部長も覚悟あたり、表明を含めてですね。

○坂本企画振興部長 その問題ですね、小林も申し上げたように、県の中の利用者のはたから見ますと、やっぱりお車をお持ちなんです、鉄軌道アクセスというのはそんなにふだん意識が余らないんだと思っております。県内の方から、東京の人間なんか車を持っておらぬもんですから、そういう人間が空港に行くときに、何時に目的地まで着くかという定時性というのは非常に実は意識される、つまり空港が生き残るか、残らないかのポイントでございまして、そこをぜひ何とか高めたいという思いで、まさに委員長言われたように、この点については恐らく委員の皆様と私どもと同じ問題意識からスタートしているんだと思います。

ただ、今回実際に進めていることの将来図というものをきちんと示していないこと、そして山本委員から御指摘がありましたように、やはり隅々のさまざまな関係者、このライナーをめぐるまははやっぱりタクシーの運転手の方と業界、それから大津周辺のいろんなビジネス環境等々もある中で、どういう民間の方々のお知恵なりあるいは御負担なりをいただければうまく回るのかということについて、まだまだ私ども研究が半ばでございまして、そうであるがゆえに説明も若干中途半端なところがございまして、しっかり予算の執行の過程の中でビジョンというものが示せるように努めてまいりたいと思っておりますので、何とぞ御指導をよろしくお願いいたします。

○松田三郎委員長 ほかにございませんか。

○鎌田聡委員 別件になりますが、24ページですね。人の動きも非常に大事でしょうけども、物の動きというのも非常にまた重要だと思いますが、物流機能の部分で、年々20%ずつ物の量が、貨物量が減ってきているという、これは非常に深刻な問題じゃないかなと思いますけども、いろいろな要因は書いてありますけれども、これは上位10空港それぞれに規制され、熊本空港が9位ということでありまして、それぞれの空港でこういった大体2割ぐらい減ってきているという状況は何でしょうか。

○中川交通政策課長 貨物の利用状況についてでございますが、阿蘇くまもと空港は、今御指摘のとおり、対前年2割連続で落ち込みということになっております。ほかの空港ではでこぼこございますけど、阿蘇くまもと空港は少し落ち込みが大きい状況でございます。

○鎌田聡委員 その要因というのは何ですか、阿蘇くまもと空港が大きい。

○中川交通政策課長 私どもはヒアリング等でずっと情報収集した中では、東京便などが一番ウエートが大きいんですけども、その航空会社の機材の小型化でございます、一番の大きい原因は。機材を小型化することによって、現在の旅客機のおなかの部分、これはベリーといいます、そこに荷物を積んでいる、それを運べる飛行機のボリュームが対前年比で約2割ぐらい減っている、それが一番大きゅうございます。

あと個別の事業でございますと、熊本県が得意の生鮮品の量が、運ぶ物自体がボリュームがなかったのも重なっている。あるいは荷主側の都合でかなり競争が激しくなっているもんですから、コストの高い航空機からトラ

ックの方に移管されている、そのボリュームが阿蘇くまもと空港利用の物流の中では大きく出てきていると、大きくはこの3点、今の時点で私ども認識しております。

○鎌田聡委員 これは何か阿蘇くまもと空港に特化した理由では今のはなかったなと思うんですけど、小型化とか、生鮮品の少ないやつとか、荷主側のコスト削減というものだけでは違うんじゃないかなと思いますけども、今後ほかの空港よりも落ち込みが激しいということであれば、もう少し違った要因があるんじゃないかなというふうに思いますので、ぜひその辺も十分に今後研究しながら、やはり物の動きというのは非常に経済に与える影響は大きいと思いますので、そういった視点からもお願い申し上げたいと思います。

そして、熊本空港にまた増便というお話ありましたけど、これもやっぱり小型機なんですか。そこを、小型機でなければ貨物量が少しははかどるんじゃないかと思いますが、その点はいかがですか。

○中川交通政策課長 今度、東京便では増便されますのがMDという機種でございます、実はそんなに積めないやつでございます。これはお客さんの増にはなるんですけども、物流にはつながっておりません。

以上でございます。

○鎌田聡委員 ぜひ航空会社にもその辺の働きかけをして、小型機で運べるやつを要望していただきたいと思います。

また、県内のいろいろな事業者含めて、航空便の利用というのをも促していただくようによろしくお願ひしたいと思います。

以上でございます。

○松田三郎委員長 ほかに何かございせんか。

○岩中伸司委員 全く該当しないと思いますが、新幹線関係で、これは特別委員会が新幹線活用対策ですので、環境対策で聞かにかいぬけれども、ここの場合どうとらえていらっしゃるのか。

先般、新聞で報道された、熊本県内6カ所ぐらいで騒音基準を超えていたと、新幹線の騒音が。このことについて、この委員会とは直接関係ないような感じもするのでちょっと発言控えていたんですけども、何かその辺についての感想をどなたか。

○上野鉄道高架推進室長 新幹線の騒音振動の基準につきましては、まず、環境保全部局の方が、国の委託と県の単独事業を含めまして、県内の新幹線の沿線の環境測定を行いました。その結果、測定値と申しますのは、中心線から25メートル、地上1.2メートルのところをはかるんですけども、結果として、現時点で6地点がオーバーしていたということでございます。

これにつきましては、新幹線の施設整備を行っております鉄道・運輸機構というところが、まず開業の直前に、事前に測定を行いまして、それによりまして独自に調査をして騒音レベル、住宅が専用のところは70デシベル、それと商工業地域には75デシベルになっていますけれども、それをオーバーする地域につきましては、まず音源対策としまして防音壁のかさ上げとか、そういう対策工事を順次、今年度と来年度の2カ年を目標に、騒音レベル以下に抑えるような工事を今も継続中でございます。

ですから、今回の騒音レベルが上がっていたところは、その場所、場所で違うんですけども、その対策がまだとれてなかったところもございます。

そのほかには、どうしても地形的にトンネルとトンネル間に囲まれまして、新幹線の速

度による風の音で、騒音がレベル以上に上がってしまっているところもございます。

ですので、もう一度整理しますと、音源対策としてまず防音対策を行っていくというのが第一でございます。

それでもやはり基準値を超えると、レベルを超えるということになりますと、各個別の住家ごとに、またあるいは必要に応じて測定をいたしまして、それぞれの住家に対して騒音レベル以下になるような対応を、各個別に協議をして進めていくということで今行っているところでございます。

以上でございます。

○岩中伸司委員 今回の6カ所というのは、鉄道・運輸機構が事前に調査した箇所以外のところが新たに出てきたという理解でいいんですね。

○上野鉄道高架推進室長 必ずしも鉄道・運輸機構が調査したところと今回調査したところが同じところではございませんので、近くのところを調査したところもありますし、少し離れていたところもあったということでございます。

○岩中伸司委員 騒音対策としては、今おっしゃったように、来年度までかけてその対策をとっていくということの中に、今後その6カ所も含めて議論がされていくという理解をしいですか。

○上野鉄道高架推進室長 そうでございます。

○松田三郎委員長 ほかにございますか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○松田三郎委員長 ほかに質疑がございませんので、これで終了いたします。

次に、議題（2）閉会中の継続審査について

てお諮りいたします。

本委員会に付託の調査事件については、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でよろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○松田三郎委員長 異議なしと認めます。それでは、そのようにいたします。

その他を用意いたしております。その他として何かございますか。

○小杉直委員 1件は要望、1件は質問ですが、口幅ったい言い方ですけども、議長時代にも空港ライナーの説明は何度か説明しましたが、お話があったように、もっと計画性を持った形でやってもらうということと、あとは見きわめですな、継続してすべきなのか、どこかで中止・撤退すべきなのか、特に見きわめをしてもらうように要望しておきます。

質問です。鎌田委員、岩中委員等も頑張られたと聞いておりますが、2月19日の熊本城マラソンですね、交通部長、あれは相当の混雑が心配されて、県警も500~600人の警察官を配置したというふうなことですが、結果的には混雑、渋滞状況はいかがでしたか。

○中野交通部長 それでは、お答えをいたします。

2月19日開催されました第1回熊本城マラソンに対する警察の諸対策についてということでございます。県警では、大会の計画が打ち出されましたところから約1年3カ月諸準備を行ってまいりました。23年の5月に、熊本県警察の熊本城マラソン対策委員会というのを設置をいたしまして、ここが核となりまして、警察の諸対策に万全を期すための諸準備を進めました。

大会当日は、651人の体制で交通諸対策、雑踏警備対策を実施したところであります。

開催前の予想では、委員御指摘のとおり、熊本市市街地を中心に広範囲の長時間に及ぶ交通規制によりまして、相当の交通渋滞、混雑、あるいは観客等による雑踏事故が懸念されたところでもありますけれども、当日は参加者約1万人という、いまだかつてない大規模な大会でございましたが、国道3号線の水道町交差点を一つ例に挙げますと、これはスタート3分前からフルマラソンの最終ランナーが通過をいたします間、約18分間全面通行止めをいたしました。

このときの状況であります。上り植木方面が600メートル、それから下り宇土方面が800メートル程度の渋滞ということで、これはふだんの日曜日よりも渋滞は少ないという交通量でございました。

今回、大規模な交通規制を行ったにもかかわらず大きな交通渋滞が起きなかったのは、事前広報を徹底していただいた結果、あるいは国民の皆様の御協力のおかげで、交通総量の抑制が図られたものと分析しております。

なお、110番通報など38件ございましたけれども、交通規制に関する問い合わせがほとんどでありまして、苦情等は寄せられておりません。

第1回の熊本城マラソンは、交通渋滞あるいは雑踏等による事故もなく大会が運営されたということでもあります。この間の委員の皆様方の、あるいは県民の方々の御協力に対して感謝を申し上げたいと思います。

以上でございます。

○小杉直委員 私たち市内の県議会議員として、支援者、知り合いの方に、かなり渋滞しますから御協力をというふうなことを広報したわけですが、今部長がおっしゃった事前広報がしっかり功を奏したということですかね。

鎌田委員がちらっと、警察もよう頑張った

というふうにおっしゃっていますが、（笑声）やっぱり事前広報がしっかり徹底しとったわけですか。

○中野交通部長 そうですね、結論としては、事前広報で皆さんが、この時間帯にコースあるいは周辺においでにならなかったということであります。

また、私どもの方は、交通規制について、東京マラソンもつい先日行われましたけれども、諸大会は約3年ぐらいの準備期間がございました。熊本の場合は、先ほど申し上げましたように1年ちょっとということでありまして、しかも5月から約7カ月間、ほとんど毎週、主催者すなわち市の対策委員会、それから陸連の役員の方、それと交通規制でありますので交通規制課長を中心として幹事会、あるいは作業部会、ここでしっかりと詰めを行いまして、交通規制のあり方についてよく研究した成果であろうというふうに思っております。

○小杉直委員 熊本市としては来年からも続けるというふうなことを市長あたり公言されておりますので、中野部長は長期にわたる県警勤務で今度で御勇退ということですが、そういうポイントについては後任の方に引き継いでいただきますようお願いをしておきます。長い間、県警勤務御苦労さんでございました。

あわせて、高野規制課長、今度は、新聞によりますと、玉名警察署長に御栄転ということですが、これも交通対策委員会に取り組んでいただいております。ありがとうございます。

以上でございます。

○松田三郎委員長 ほかにございませんか。

○堤泰宏委員 前回もちょっと御質問しました新幹線の効果、それから知事のおっしゃっ

ております観光立県ですね。私は阿蘇の方から出てきておりますので、阿蘇のことをよく耳にいたします。阿蘇山の噴火口の規制、あれは環境庁ですか、煙が出ると立ち入り禁止。遠方から来た客、外国人の方も、1時間前までは噴火口が見れると思うて来たけれども、つい何分前に規制されて行けなかったと、業者とのトラブルもありますし、二度と阿蘇に来ないと、観光立県にこれは非常に私は阻害しておると思います。

本当にガス規制というのが必要なのか。例えば、別府でも雲仙でも、温泉地に行きますとどこでもガスが出ております。阿蘇山のガスはよそのガスと品質が、品物が違うのか、そういう証明をしてくれぬとどうも私たちは納得ができません。

それから、噴火口入り口の広い駐車場がありますけれども、ここが有料になっております。せっかく山上に登ってきても、やはり有料になればその駐車場まではなかなか足が伸びないと。過去に、あそこには数軒、最低4軒、最盛期には5軒から6軒あったと思うんですけど、お店がありました、飲食店、土産品店ですね。今は2軒になっております。この2軒も売り上げが落ちて閉鎖をしようかと、県にも相談があつとると思っておりますけれども、そういう惨憺たる状況であります。

もしあの2軒のお店が閉鎖をしましたならば、阿蘇の噴火口は火が消えたようになると思うですね、電気もだれもつけませんし。それで、あの有料駐車場をどうにか無料にしてもらいたいというのが、あのお店の関係者、また噴火口の近くで仕事をされておる方の御希望でありますので、御検討をお願いします。

それから、以前の九州産交が運行して、後は阿蘇市が管理しておりましたロープウェイ、これが今運行があつておりません。これもやはり人を寄せるとか、またこれに乗ることが楽しみで阿蘇に来た観光客がたくさんお

ります。すばらしい景色ですね。特に、ミヤマキリシマが咲いたところはすばらしい季節。これも全然県は関与しなかったと私は聞いております。観光立県といわれる割には余りにも冷淡じゃなかったかと。

それから、人口スキー場ですね、これも廃止です。何か取り壊しが終わっているんじゃないですか。解体業者の入札が何とかという新聞も見ました。五ヶ瀬にあって阿蘇にはなくなったと。これも観光立県という割には、私は県の態度というのは冷淡であったんじゃないかなと思います。

次々に阿蘇の観光をぶち壊すような、そういうことが進行されているような気がいたします。阿蘇の観光というのはやはり熊本県の私は宝だと思います。坂本部長から、今から阿蘇をどう持っていくか、そういうお考えを聞きたいと思います。

○松田三郎委員長 どうですか、一つ一つやるより、まとめて。

○堤泰宏委員 まとめて。

○松田三郎委員長 部長から御答弁をお願いします。

○坂本企画振興部長 今御指摘のありましたそれぞれの点については、国であったりあるいは阿蘇市であったりという第一義的にそれぞれの部局が取り組んでいることでございまして、ちょっと答弁を差し控えさせていただきます。

いずれにせよ、阿蘇は熊本の宝であるという御指摘、全くそのとおりだと思っておりますし、私どもの部としましても、阿蘇の草原再生、あるいは世界遺産化といった取り組みを全力でやっておりますし、全庁的に阿蘇の観光資源としての一段の魅力アップということに、しっかり取り組んでまいりたいとい

う気持ちに変わりはありません。しっかり取り組んでまいります。

○堤泰宏委員 取り組んでまいるとおっしゃる前に、あれは国の管轄、これは阿蘇市の管轄とおっしゃれば、それは取り組みはできぬですよ。

○坂本企画振興部長 阿蘇の例のガス規制ですとか、あるいは仙酔峡ロープウエーの運営主体である阿蘇市の第三セクターといったことについては、それぞれ第一義的に監督するところがあるということをお願いただけのことでございまして、私としまして何と申すでしょうか、阿蘇の観光振興の観点からこういう声がありますということはしっかり伝えていきたいと思っておりますので、担当者がちょっと違うということをお願いただけで、そのことをもって何もしないと申し上げているつもりでは毛頭ございません。

○堤泰宏委員 頑張ってください。

○松田三郎委員長 ほかにないようございまして、これで終了したいと思いますので、最後の委員会でございますので、一言ごあいさつを申し上げたいと思います。

委員の先生方そして執行部の皆様、1年間まことにありがとうございました。お世話になりました。

昨年度を振り返りますと、年度の前ではございますが、御存じのように、3月11日に大震災が起きまして、たしか翌日の12日に全線開業の祝宴等々用意してあったかと思っております。こういうことが起こるのであろうかというような思いでいっぱいございましたし、その後県内においてもいろいろ自粛ムードで、イベント・行事等々が自粛あるいは中止、延期にされたということで、ある意味では知事の言葉による100年に1度の全線開通

がどうなるんだろうかという心配をした年度前半でございましたが、県民の皆様のご期待も大きかったんであるかと思いますが、予想以上に早い回復といいますか、まあ初年ですから、回復というよりもふえた、利用客の皆様がふえたということで一安心でございますが、この2年目がまさに正念場ではないかと思っておりますので、この委員会の重要な調査案件でもございます新幹線の利用・活用という問題に引き続き委員会で、そして執行部の皆さんと一緒に考えていかなければならないことだと思っております。

振り返りますと、管内・管外、管外はとりわけ青森を中心に視察をいたしましたし、この各委員会での議論というものも、きょうの例えば空港ライナーにつきましても、それぞれ活発な議論も行なわれたと。

私、委員長としまして、非常に多岐にわたる付託調査事件でございますので、余りにも議論が拡散しないようにというふうな思いで運営を図ってきたところでございますが、なかなかうまくいかなかったところもあったかと思っております。どうか次年度、かわられる方もいらっしゃるかもしれませんし、残られる方もいらっしゃるかもしれません、多岐にわたるがゆえに広くしかも深く、そういった議論を引き続き行っていただきたいと、申し送りをさせていただきますと思います。

結びに当たりまして、3月をもって退職をなされる予定であります戸塚土木部長、そして県警の中野交通部長、お二人と聞いておりますが、坂本部長はまだ微妙なところでございます、長年の県政に対する御協力、御貢献に対しまして心より御慰労を申し上げたいと思っております。御苦勞さんでございました。

最後の最後でございますが、ふなれな、あるいは至らぬ委員長で大変皆様には御迷惑をおかけいたしましたと思っておりますが、1年間御協力をいただきました委員の先生方、並びに執行部の職員の皆様に心より感謝を申し上げます

て、最後の委員長のあいさつとさせていただきます。どうもお世話になりました。ありがとうございました。

副委員長からもごあいさつをお願いしたいと思います。

○小早川宗弘副委員長 済みません。それでは、私からも副委員長として御礼とごあいさつをさせていただきますと思います。

松田委員長を初め委員の先生方、また執行部の皆さん方には、本当に1年間、審議にかかわられましたことに心から感謝を申し上げます。

特に、ことしは新幹線が全線開通というふうな本当に記念すべき年に、いろいろと皆さん方と議論できたということは、私自身も非常にいい勉強になりましたし、また熊本県にとっても、今後の新幹線を活用した地域振興策というものの基本的な何か方針が見出せたのではないかなと思っておりますし、非常に有意義な委員会であったというふうに思っております。

これも、松田委員長のすばらしい手腕によるものというふうに思っておりますし、ぜひ執行部の皆さん方には今回の委員会で出た意見、あるいは一つの成果というものを生かして、今後の各種施策に役立てていただきたいというふうに思っております。

私も特別委員会の副委員長は初めてだったものですから、松田委員長をうまく支えられたかどうかわかりませんが、今後ともこの委員会で勉強したことを精いっぱい生かしていきたいというふうに思います。

本当に皆さん方、1年間お世話になりました。ありがとうございました。（拍手）

○松田三郎委員長 これをもちまして、本日の委員会を閉会いたします。

午前11時46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
高速交通及び新幹線活用対策特別委員会
委員長