

第 7 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6月21日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

## 第7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6月21日（木曜日）

午前10時1分開議

午後0時6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 井手 順 雄  
副委員長 池田 和 貴  
委員 山本 秀 久  
委員 村上 寅 美  
委員 小杉 直  
委員 岩下 栄 一  
委員 氷室 雄一郎  
委員 鎌田 聡  
委員 佐藤 雅 司  
委員 西 聖 一  
委員 浦田 祐三子  
委員 内野 幸 喜  
委員 増永 慎一郎  
委員 泉 広 幸  
委員 杉浦 康 治  
委員 緒方 勇 二

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

熊本県理事

兼交通政策・情報局長 小 林 豊

首席審議員

兼地域振興課長 津 森 洋 介

交通政策課長 中 川 誠

商工観光労働部

観光課長 小 原 雅 晶

くまもとブランド

推進課長 坂 本 孝 広

土木部

部 長 船 原 幸 信

道路整備課長 手 島 健 司

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 浦 田 潔

交通規制課長 奥 田 隆 久

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 森 田 学

政務調査課主幹 松 野 勇

午前10時1分開会

○井手順雄委員長 ただいまから第7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。

なお、本委員会に1名の傍聴の申し込みがあつております。これを認めることといたします。

それでは、きょうは初日というふうなことでございます。一言御挨拶といたしますか、委員の皆さん方、また1年間ひとつよろしく御指導のほどをお願いいたしまして、また執行部の皆さん方、実のある答弁といたしますか、

中身の濃い委員会にしていこうかなというふうに思っておりますので、御協力のほどをよろしく願いいたします。

○池田和貴副委員長 皆様、お疲れさまでございます。

今後1年間、井手委員長を補佐して円滑な委員会運営ができますように努力をしまいる所存でございます。委員の先生方、また執行部の皆様方には御協力いただきますようお願い申し上げます。

どうぞよろしく願いいたします。

○井手順雄委員長 それでは、執行部関係の各課職員の自己紹介を受けたいと思います。

名簿の順に自席からお願いしますが、その前に、委員の皆さん方、暑かったら上着を脱いでいただいて結構でございますので。

では、よろしく願いいたします。

（坂本企画振興部長、小林理事～奥田交通規制課長の順に自己紹介）

○井手順雄委員長 次に、執行部を代表しまして、坂本企画振興部長から挨拶及び概要説明をお願いいたします。

○坂本企画振興部長 委員会の開会に当たりまして、執行部を代表して、御挨拶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。

井手委員長、池田副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、これから1年間、高速交通及び新幹線活用に係る諸問題について御審議いただきます。執行部としましても一生懸命取り組んでまいりますので、御指導のほどよろしくお願い申し上げます。

さて、九州新幹線全線開業から1年余が経過しました。昨年は九州新幹線の開業効果と東日本大震災の影響が交錯した1年となりま

したが、新幹線の利用状況は、開業前1年間と比較して約4割の増加を見せており、関西からの宿泊者数も大きく伸びるなど、その効果が着実にあらわれていると感じております。

これまで取り組んでまいりました新幹線くまもと創りにつきましても、県議会を初め関係団体の皆様方の御支援と御協力を得、一定の成果を得ることができました。改めて御礼申し上げます。

今後とも、九州新幹線の全線開業の効果を最大限生かせるよう努力してまいります。

それでは、本日御審議いただきます議案の説明をさせていただきます。

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も、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も、新幹線の影響が特に心配された大阪線への影響は想定よりも少なく、国内線全体としては平年を上回る水準まで回復しております。

ソウル線につきましても、利用状況は回復しつつあり、今後は週5便化を実現できるように、利用促進対策に取り組んでまいります。

また、中国南方航空との路線開設に向けた交渉や台湾とのチャーター便の造成、空港の活性化策など、引き続き阿蘇くまもと空港の路線振興及び拠点性向上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。

阿蘇くまもと空港へのアクセスや公共交通機関の利用促進などを進めながら、引き続き交通ネットワークの強化に取り組んでまいり

ます。

なお、JR鹿児島本線等連続立体交差事業の工程についてですが、九州新幹線開業後から高架橋工事の施工も本格化しておりますが、工事の進捗とともに事業上の課題も確認されているところでございます。

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。

九州新幹線を活用した熊本づくり及び観光振興等についてですが、まず、くまもとプロモーションの推進につきましては、これまでのKANSAI戦略の取り組みを踏まえ、引き続き関西、中国及び福岡地域を中心に、認知度の高い「くまモン」を最大限活用したプロモーションを実施し、「くまもと」のイメージ向上を図ってまいります。

次に、観光キャンペーンにつきましては、昨年度実施した熊本・宮崎・鹿児島destinationキャンペーンにより、期間中、関西からの観光客が対前年比150%を超え、またその経済効果は約124億円に達するなど、高い効果を上げたところでございます。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしましたでしたが、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。

○井手順雄委員長 それでは、議題(1)執行部から事業概要の説明を受け、その後質疑を受けたいと思います。

説明につきましては、わかりやすく簡潔にお願いいたします。

では、執行部からの説明をお願いします。

○手島道路整備課長 道路整備課の課長、手島でございます。お手元の特別委員会資料に基づきまして説明申し上げます。

なお、今回の資料につきましては、主な説明箇所を下線を引いております。基本的に下線部を中心に説明させていただきたいと思

ます。

○井手順雄委員長 かけてください。

○手島道路整備課長 ありがとうございます。よろしくお願いたします。

まず、1ページをお願いします。

Iの高速交通体系に関する件でございます。この件につきましては、1の高規格幹線道路等の整備と2の航空路線の利用促進で構成されますが、道路整備課で、1の高規格幹線道路等の整備について御説明申し上げます。

高規格幹線道路等とは、九州縦貫自動車道などの高規格幹線道路に、熊本天草幹線道路などの地域高規格道路を加えてこのように呼んでおります。

まず、最初に、(1)高規格幹線道路の整備の概要について御説明申し上げます。

高規格幹線道路は、全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路で、ページの下側の体系図にありますように、国土開発幹線自動車道建設法などに基づいて、高速道路株式会社及び国土交通省により整備が進められます国土開発幹線自動車道があります。県内では、九州縦貫自動車道と九州横断自動車道延岡線でございます。また、国土交通大臣の決定に基づいて、国土交通省により整備が進められる一般国道自動車専用道路がございます。熊本県内では南九州西回り自動車道です。

なお、平成15年度からは高速自動車国道を、国と地方の費用負担で整備する新直轄方式が導入されております。

2ページをお願いします。

高規格幹線道路の整備手順を示しております。

3ページをお願いいたします。

昭和62年以降につきましては、県内の高規格幹線道路の整備状況を中心に一覧表で示して

おります。

4ページをお願いいたします。

最近の動きとしまして、2行目にありますように、平成23年6月20日に、高速道路の無料化社会実験が終了しております。また、原発事故被災者支援のための無料開放が、ことし4月30日まで実施されています。

県内の高規格幹線道路の路線別の状況でございます。

まず、九州縦貫自動車道です。県内延長は134.8キロメートルで、4車線で全線供用されています。現在、各地でスマートインターチェンジの整備の取り組みが進められています。

最近の動きとしては、城南スマートインターチェンジの設置について、平成24年4月に国土交通省から連結許可がおりております。

今後も、スマートインターチェンジ設置の調査・検討及び設置に向けた市町の取り組みを支援してまいります。

5ページをお願いします。

九州横断自動車道延岡線です。嘉島町から延岡市までの約95キロのうち、県内延長は約44キロです。現在、嘉島ジャンクションから料金所までの約0.9キロは、西日本高速道路株式会社が整備を行っております。御船から山都までの区間23キロメートルにつきましては、新直轄方式による整備区間であり、国が事業主体となって整備が進められています。

また、追加インターチェンジ3カ所につきましては、県、山都町、御船町で連携を図りながら、測量設計及び用地買収を進めているところです。

また、山都町から県境までの約21キロメートルにつきましては基本計画区間となっております。平成25年度には、嘉島ジャンクションから小池インターチェンジ、両方とも仮称でございますが、これの1.8キロが供用開始予定と伺っています。

今後、嘉島から山都までの区間について

は、早期完成に向けて、地元町と連携を図りながら国へ事業促進を働きかけてまいります。

また、追加インターチェンジにつきましては、国、県、御船町、山都町で連携しながら事業促進を図ってまいります。

山都町から県境までの区間につきましては、宮崎県や沿線町とともに、今後の整備に向けた道筋が示されるよう国などに求めてまいります。

南九州西回り自動車道です。一般国道3号の自動車専用道路で、八代市から鹿児島市までの約140キロメートルのうち県内延長は50キロメートルで、合併施工方式で整備されました八代ジャンクションから日奈久インター間を除き、国が事業主体となって整備が進められています。

6ページをお願いします。

県内の区間のうち、八代から芦北インターチェンジまでの28.8キロメートルは、平成21年4月までに暫定2車線で供用されております。現在、国において芦北出水道路として、芦北インターチェンジから県境までの約21キロ区間の整備に取り組まれています。平成27年度には、芦北インターチェンジから津奈木インターチェンジまでの7.7キロが供用開始予定と伺っております。

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

続きまして、地域高規格道路でございます。地域高規格道路とは、高規格幹線道路と一体となって、地域の基幹道路を形成する自動車専用道路もしくはそれと同程度の機能を有する道路で、おおむね時速60キロメートル以上の高速サービスを提供する道路でございます。九州の中心に位置する熊本の地理的特性を踏まえた「すべての道は熊本に通ずる」という考えを実現するためには、地域高規格道路の整備が重要でございます。

7ページをお願いいたします。

高規格幹線道路と同様に、地域高規格道路の整備手順を示しております。

8ページをお願いします。

このページに経過をまとめております。現在、事業化されている3路線は、平成6年に計画路線の指定を受けており、同時に島原・天草・長島連絡道路が候補路線の指定を受けています。また、平成10年には、候補路線に有明海沿岸道路2期が指定されています。

続きまして、計画路線の路線別の状況でございます。

中九州横断道路でございます。熊本市と大分市を結ぶ約120キロメートルの地域高規格道路で、熊本県内の延長は約53キロとなっております。本県において県土の横軸を形成し、九州における本県の拠点性を高める上で重要な路線でございます。国は、平成12年度に阿蘇大津道路5.3キロに着手しておりましたが、平成22年度から休止しております。

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

平成24年4月、熊本市一大津町間を、事業化に向けた計画段階評価を進めるための調査に入ることを国が公表されました。計画段階評価とは、公共事業の効率性及び実施過程の透明性の一層の向上を図るため、直轄事業において都市計画決定や環境影響評価の手續前の計画段階における事業評価を行うもので、平成22年度に国事業に導入されたものでございます。

今後の取り組みとしましては、阿蘇大津道路につきましても、引き続き国に休止方針の再検討を求めてまいります。

熊本一大津間につきましても、早期の整備区間に向けた調査促進を国に求めてまいります。

続きまして、9ページをお願いします。

熊本環状道路でございます。この道路につきましても、熊本市において約30キロメートルが路線指定を受けています。このうち整備区間と調査区間に指定されているのは、熊本西環状線の約12キロメートルと熊本環状連絡道路の約3キロメートルでございます。なお、熊本市の政令指定都市移行に伴い、県から熊本市に事業主体は引き継いでおります。

今後の取り組みとしまして、熊本西環状線につきましても、用地買収及び文化財調査を促進し、着手可能となった区間について、工事促進を熊本市に求めてまいります。

また、熊本環状連絡道路については、国が行う中九州横断道路の検討にあわせ、整備区間指定に向けた調査検討を進めることを求めてまいります。

続きまして、10ページをお願いいたします。

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

現状でございますが、国の部分につきましても、熊本宇土道路3.8キロで用地買収と工事が進められております。

また、宇土道路6.7キロメートルにつきましても、調査測量設計が実施されております。

県施行区間につきましても、暫定2車線で、松島有料道路3.3キロ、松島一有明間10キロ、合わせて13.3キロの区間を供用しております。

現在取り組み中の大矢野バイパス3.7キロにつきましても、用地買収と工事に取り組んでいるとともに、仮称ではございますが、新天門橋の詳細設計を完了しております。

また、天草市志柿町から本渡町間の仮称本渡道路約4キロメートルにつきましても調査

区間となっており、事業化区間及び最適ルートを選定を行ったところです。

今後の取り組みとしましては、国施行の区間につきまして事業の促進を求めてまいります。

また、大矢野バイパスにつきましては、用地買収及び工事を促進します。

新天門橋につきましては、今年度、工事の発注を予定しているところです。

本渡道路につきましては、新規事業化を目指して、国土交通省との協議や都市計画決定手続など、各種協議手続を進めてまいります。

11ページをお願いいたします。

(3)の建設促進活動でございます。

熊本県と宮崎県で構成する九州横断自動車道延岡線建設促進協議会、及び熊本県と鹿児島県で構成する南九州西回り自動車道建設促進協議会による活動を初めとして、さまざまな機会を捉え要望活動などを実施しております。平成23年度については、資料のとおり活動を行ったところです。

13ページをお願いいたします。

高規格幹線道路及び地域高規格道路の位置図を添付しております。

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14ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進についてでございます。

まず、国内線の状況でございます。阿蘇くまもと空港では、平成24年6月1日現在、7路線37便が就航しております。平成23年度の国内旅客線の総数につきましては、新幹線の開業に加え東日本大震災の影響もあり、上半期は大幅な減となったものの次第に回復いたしまして、最終的には平成22年度と比較しましてマイナス0.6%の減、総数275万人となつ

ております。

平成24年度につきましては、震災の影響からもほぼ回復いたしまして、4月の旅客実績につきましては、前年度に比べ20%の増となっております。

次、東京線でございます。東京線は、現在4社により1日20便の運航がなされております。平成23年度につきましては、当初は震災の影響で落ち込んだものの、最終的には前年度を若干上回る1.4%の増の利用となっております。

次、大阪線でございます。大阪線につきましては、新幹線の開業前に大幅な利用者の減が懸念されておりました。さらに震災の影響もありましたが、航空事業者の料金対策、利便性向上対策の取り組みの効果もあり、最終的には前年度7.2%減にとどまっております。

一番下の参考－1でございます。国内線旅客数の推移でございます。一番右側が23年度のトータルでございます。275万人余でございますが、真ん中ほど、平成18年度311万9,000人余りといいますが、国内線でのピークでございました。

次、15ページをお願いいたします。

上段、参考－2が各路線の就航状況でございます。東京に20便、名古屋方面5便、大阪方面10便となっております。

下の欄、参考－3が、就航路線の推移でございます。平成22年度につきましてはの動きがかなり各社あっておりますが、これは前年度末のJALの経営破綻の影響で空の動きが活発になったところでございます。

次、16ページをお願いいたします。

参考－4でございます。国内線の各路線ごとの対前年度の比較でございます。一番上、東京線、平成23年度188万9,000人、これは国内線のシェア7割強となっております。中部線につきましてはシェアが約7.5%、大阪方面につきましては20.4%のシェアとなつてお

ります。

今後の取り組みでございます。阿蘇くまもと空港は、九州新幹線とともに県全体の経済を牽引する役割を担っていると思っております。今後とも航空会社と連携して振興に取り組んでまいりたいと思っております。特に、東京線につきましては、平成25年度中に、昼間の発着便72便の新規発着枠増加が予定されておりますので、国に対して地方への配分を要望していくこととしております。

17ページをお願いいたします。

国際線の振興でございます。国際線につきましても、今後の県の経済発展の牽引役と見ており、東アジアをメインターゲットといたしまして、直行便の就航、アジアナ航空の週5便化等を目指して積極的に取り組んでまいります。

ソウル線でございます。ソウル線につきましては、開設以来9年目を迎え、これまで28万人を超える利用がっております。平成23年度の実績につきましては、震災等の影響で外国人の利用者が激減いたしました結果、対前年14.2%の減となっております。年度の後半につきましては、インバウンド対策の強化もありまして少しずつ数字が戻ってきております。

中国・台湾線でございます。

中国線につきましては、昨年8月から南方航空と継続して協議を行っております。去る3月には、南方航空大連支社に熊本訪問をしていただいているところでございます。

台湾線につきましては、これまで特に修学旅行等の強化に取り組んでおりました結果、昨年の12月には、県立高校で初めて大津高校による修学旅行が実現しております。また、去る5月には、チャイナエアライン、中華航空本社等に要望活動を行ったところでございます。

18ページをお願いいたします。

国際チャーター便でございます。チャータ

ー便につきましては、昨年度は40便と22年度に比べて大幅な増となっております。台湾便等の増加が貢献しております。

参考-1のグラフが国際線旅客数の推移でございます。国内線同様、平成18年のところがピークでございますが、その後リーマンショック等のマイナス影響を受けまして、若干右肩下がりになっております。平成22年度にかけましては、全力応援キャンペーンということで、県民の皆様の御協力をいただきまして右肩上がりに戻ったんですけども、先ほど申しました震災の影響等で、23年度はまた下がっております。

19ページをお願いいたします。

参考-2、ソウル線利用状況の前年比較でございます。特に、上から2段目、外国人のところをごらんになられてください。先ほど御説明しましたように、22年度に比べまして約5,000人の減となっております。

参考-3が、ソウル線の月別の利用状況でございます。1月、2月、3月、ちょうど表の真ん中に、1月73.8%、2月85.3%と利用率は若干回復してきております。

参考-4が、先ほど申しましたチャーター便の22年度比較でございます。23年度、総数40便のうち台湾便が18便、約半数が台湾便のシェアでございます。

20ページをお願いいたします。

今後の取り組みでございます。ソウル線につきましては、国際線振興協議会を中心とした取り組み、あるいはトップセールス等によりまして、週5便化に向けた取り組みを進めてまいります。

中国線につきましては、定期路線開設が実現できますよう、引き続き中国南方航空と粘り強く交渉を続けてまいります。

台湾線につきましては、定期便実現の課題等を整備しながら、特にインバウンドチャーターの実施等に取り組んでまいるとともに、教育旅行等の働きかけを引き続き行っていき

たいと思っております。

国際チャーター便でございます。先ほどのインバウンドチャーター等により数字の増加を働きかけてまいります。なお、この7月には、友好提携30年を契機として、広西とのチャーター便を実現する予定でございます。

21ページをお願いいたします。

ソウル線関係、現在の国際線振興協議会での取り組み状況の一覧でございます。アウトバウンド対策とあわせてインバウンド対策等も取り組んでいるところでございます。

22ページをお願いいたします。

航空物流の機能の強化でございます。平成23年度の国内貨物の取扱量につきましては、前年度に比べ約4,000トン、率にして約2割弱の減少となっております。これは、リーマンショック後の景気後退の流れに加え、新幹線開業等による使用機材、便数の小型化、それから東日本大震災の影響等が要因として考えられております。

参考-2でございます。上から2番目の表でございますが、現在、阿蘇くまもと空港第9位の状況でございます。

23ページをお願いいたします。

今後の取り組みでございます。航空物流を取り巻く環境が大きく変化しておりますので、今年度は航空物流の需要調査を行い、今後の利用者のニーズに合った取り組みというのを、航空会社に働きかけたいと考えております。

(4)阿蘇くまもと空港の施設整備及び活性化でございます。まず、空港整備でございます。現在、阿蘇くまもと空港は、滑走路の改良、あるいは誘導灯の改良につきまして継続して取り組んでいるところでございますが、特に空港ビルディングにつきましては、昭和46年の開港以来約40年ぶりに大がかりなリニューアル工事を進めており、この8月1日には竣工式が予定されております。

24ページをお願いいたします。

参考-2、これは国の直轄事業の概要でございます。23年度につきましては、先ほど申しました滑走路の改良と照明工事等が行われておりますが、震災等の影響もあり事業費を抑制されたことで、22年度に比べて約4割減の事業費となっております。

25ページをお願いいたします。

国内線のリニューアルの状況を説明いたします。少し見づらうございますが、この25ページの表の下のほうが駐車場の位置でございます。これが1階の平面図でございます。まず、大きく変わりましたのは、青のラインで引いておりますように、1階のロビー部分が大幅に3メートル拡張されております。それから、ピンク色で塗っている点、これがユニバーサルデザイン対策ということで、エレベーターの2基増設、エスカレーターの新設等がなされております。それから、グリーンで一番右端に書いておりますが、宅配やレンタカーカウンター等を集約して使いやすいようにしております。

26ページをお願いいたします。

横から見たイメージ図でございます。先ほどの1階ロビーに加えまして、前面の歩道部分につきましても、これまでの4メートルから7.5メートル余りに大きく拡張いたしております。

27ページをお願いいたします。

ビルのリニューアル工事にあわせまして、前面部の駐車場付近等もあわせて国のほうで工事を行っております。これもちょっと見づらうございますが、水色で塗っているところが駐車場の部分、少し格子状になっているのがビルの建物の部分でございます。向かって左側、赤の点線で囲んであるビルの左側のところに、今後観光バスの乗降場等も新設する予定でございます。また、駐車場の入り口につきましても、向かって左側、道路側に近いところに既に移設ができているところでございます。25年3月の完成の予定でございます。

す。

次、28ページをお願いいたします。

空港経営改革でございます。現在、国におきましては、国直轄の空港、阿蘇くまもと空港もそうでございますが、航空系と非航空系の経営一体化についての検討が進められており、国の検討会において、昨年7月に報告書がまとめられております。その報告書の中では、平成32年度を目途としまして、空港の経営の一体化というのを目指すこととされております。

現在、今国会にこの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てございます。県といたしましては、国の検討状況や具体的なスケジュール等情報収集しつつ、空港ビルディングともまた連携しながら、今後の対応について検討していきたいと思っております。

空港周辺環境でございます。空港の騒音問題等の諸問題につきまして意見交換をする場としまして、住民等との協議の場を設けており、これまで12回にわたって協議を重ねているところでございます。

また、阿蘇くまもと空港のPRも取り組んでいるところでございまして、キャラクターも定めてやっているところでございます。

大空港構想の推進でございます。空港の地理的優位性を生かしながらアジアの活力を取り込み、熊本のさらなる拠点性向上を図るべく取り組んでまいりたいと考えております。

29ページをお願いいたします。

参考－5でございます。これは、空港の駐車場を管理する空整協による環境対策事業の状況でございます。平成23年度につきましては、県、市町村合わせて4,100万円余の事業実施が交付決定されておるところでございます。

参考－6につきましては、周辺地域における騒音の監視体制でございます。自治体と連携いたしまして、騒音監視に取り組んでいる

ところでございます。

30ページをお願いいたします。

今後の取り組みでございます。空港整備につきましては、空港ビルのリニューアルと相まって、前の駐車場のところも利用者の方に利便性がよくなりますように、引き続き国に対して要望活動等取り組んでいるところでございます。

また、空港のPRにつきましても、空港のPR推進協議会、民間等の力も借りながら、一生懸命取り組んでいきたいと思っております。

また、大空港構想の推進につきましても、既に取り組んでおりますスマートひかりタウン構想等の取り組み、あるいは空港ライナー等とも取り組みながら、今後新たに空港広域防災拠点としての役割等につきましても、調査・検討をしていきたいと考えております。

31ページをお願いいたします。

大きな項目で、熊本都市圏交通に関する件でございます。

都市圏交通の現状につきましては、熊本の場合、マイカーへの依存がかなり高く、渋滞が発生しているところでございます。公共交通につきましては、熊本を中心にしまして、鉄軌道あるいはバスの放射状のネットワークができているところでございます。

32ページをお願いいたします。

少し見づらうございますが、上の左側の棒グラフ、公共交通機関の輸送人員の状況でございます。平成21年度で、バスの利用者が約3,300万、JR、市電等がそれぞれ900万から880万の利用でございます。公共交通機関トータルで約5,300万の利用になっております。

参考－2、下の表がマイカーの保有台数の状況でございます。青の線が自家用乗用車、赤の線が軽自動車の状況でございます。平成21年度現在、約35万台の保有になっております。

右側の表が、都市圏の道路の交通渋滞の状

況でございます。赤く塗っているところが渋滞箇所でございます。市内中心部に向かって渋滞が発生している状況でございます。

33ページをお願いいたします。

都市圏交通の取り組みでございます。ただいまのような状況を踏まえまして、今後の都市圏の交通に向かいますとしましては、平成20年度に熊本都市圏の交通アクションプログラムを見直しております。喫緊の課題としまして、公共交通機関の利用促進、交通渋滞の解消に取り組んでまいりたいと思っております。特に、公共交通機関の利用促進につきましては、新幹線開業をいたしました新幹線の駅、あるいは阿蘇くまもと空港等を核としながらネットワークの整備を図り、マイカーから公共交通機関へのシフトを図っていかうと考えております。

34ページをお願いいたします。

都市圏公共交通ネットワークの取り組みでございます。

まず、阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善の状況でございます。阿蘇くまもと空港への公共交通のアクセスとしましては、空港リムジンバスがございまして、空港リムジンバスにつきましては、平成20年度に公共車両優先システム、これは信号を優先して通すというシステムでございますが、これによる利便性向上を実現しているところでございます。

さらに、快速便の運行ということで、バス停を飛ばし運送をする、スピードアップを図るという取り組みを行いました。これは半年間の実行の結果、利用が余り伸びずに、現在これは休止いたしております。

③熊本駅への直行便でございます。快速便に引き続きまして、新たに熊本駅への直行便ということでリムジンに取り組んでおります。こちらの方は好調でございまして、朝夕それぞれ3便、2便と増便いたしております。

次、35ページをお願いいたします。

豊肥線を活用した空港ライナーでございます。ことしの4月から引き続き社会実験に取り組んでおります。昨年の10月は1日当たり99人ということでスタートいたしました。この5月には1日当たり133人まで利用が伸びている状況でございます。

次、スマートエアポートでございます。N T Tと提携いたしまして、交通情報、観光情報等につきまして、電子看板等を利用した提携に取り組んでいきたいと考えております。

バス路線網でございます。都市圏のバス路線網につきましては、これまで県が中心になりまして競合路線の民間移譲等に取り組んできましたが、一定のめどがつかえましたので、バス路線網の再編に今取り組んでいるところでございます。

これにつきましては、「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」を立ち上げておりまして、県としましてはこれの中に委員として参画いたしまして、バス路線網の再編に今後取り組んでいくことにいたしております。

あわせて、市電のバリアフリー化につきましても、熊本市において計画ののっとり進められておりまして、現在——36ページをお願いいたします、現在35電停のうち6電停の整備が済んでおるところでございます。

今後とも、空港アクセスの改善につきましては、リムジンバスの利便性向上、空港ライナーの運行、新たなバスネットワークの改善等について取り組んでまいりたいと思っております。

38ページをお願いいたします。

公共交通機関の利用促進でございます。公共交通機関の利用促進につきましては、これまでノーマイカー通勤等の運動に取り組んでおるところでございます。また、あわせて、モビリティ・マネジメントと称しまして、公共交通機関への利用促進を促す取り組みを進めております。特に、公共交通に関するホームページ等を立ち上げまして、利用促

進を呼びかけているところでございます。また、県内の小学生を対象としまして、利用促進を働きかけているところでございます。公共交通機関の利用促進につきましては、今後も引き続き事業者、市町村等と連携して、しっかり取り組んでまいりたいと思います。

交通政策課は以上でございます。

○内田都市計画課長 都市計画課でございます。

資料の39ページをお願いいたします。

(3)パークアンドライドについて御説明をいたします。

上の表は、本年5月末現在の実施状況を記載しております。熊本都市圏では10カ所で運用をされております。稼働率は、表の右下にありますとおり62%となっております。なお、本年1月に暫定運用が開始されましたJR宇土駅駐車場は、本年10月には整備を完了し、30台で運用される予定でございます。

1)利用促進に向けての取り組みでございます。

資料の40ページをお願いいたします。

上から3つ目の丸です。エコ通勤環境配慮に取り組んでいる特定規模事業者8社を訪問し、利用促進の働きかけを行っております。

その下の丸ですが、既に運用中の駐車場事業者に対しては、さらなる改善についての働きかけを行いました。

資料の41ページをお願いいたします。

今後の取り組みでございます。パークアンドライドのさらなる利用促進に引き続き取り組んでまいります。特に、稼働率が低迷している箇所の問題点を整理するため、利用者等へのアンケート等を実施する予定でございます。また、利用者の満足度向上のため、交通事業者等への働きかけもあわせて行ってまいります。

説明は以上でございます。

○上野鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室でございます。

資料の42ページのJR鹿児島本線等連続立体交差事業をお願いいたします。

恐れ入りますが、あわせて、こちらの別添資料①の「JR鹿児島本線等連続立体交差事業について」の1ページ目の図面をもらっていただきたいと思っております。

図面では、事業全体の区域をあらわしております。左側が北の方向、事業区間を赤色の帯で示しております。

資料に戻りまして、JR鹿児島本線等連続立体交差事業の現状でございますが、市街地の立体化や踏切による交通渋滞の解消を図ることを目的として、鹿児島本線約6キロメートル、豊肥本線約1キロメートルの高架化に、全体事業費は約550億円、平成23年度末の進捗率は約52%で、平成13年度に着手し、平成28年度の完成を目指して取り組んでいます。

高架橋の工事は、九州新幹線全線開業後の昨年度から本格化し、1ページ目の図面では、青色の帯に（うち一般部 約4km）と示している区間は、在来線を新幹線の高架下へ切りかえ、その跡地に上り線、下り線の高架橋を同時に施工いたしております。

また、薄い赤色の帯に（うち熊本駅部 約2km）と示している区間は、工事区間が狭いため、まず上り線の高架橋の施工をしております。

次に、資料に戻りまして、今後の取り組みでございますが、一般部約4キロメートルのうち、高麗門踏切から下馬天神踏切までの区間に、熊本城等に密接に関連する埋蔵文化財が確認されたため、JR九州と高架橋の構造について協議をいたしております。

また、熊本駅部約2キロメートル区間では、今後二本木遺跡群に係る埋蔵文化財の調査、駅構内における旅客等の安全を確保しながらの施工、駅構内における新幹線と在来線

に囲まれた狭い工事ヤード内での施工等の厳しい制約が考えられております。したがって、これらの事業推進上の課題についてJR九州と確認をし、事業への影響を精査していくことといたしております。

最後に、別添資料①の1ページ目の裏面の2ページ目の図面を、こちらをごらんいただきたいと思っております。こちらは、上熊本駅舎と熊本駅舎のデザインイメージでございます。

①の上熊本駅舎は、地元と協議を行い、JR九州から示されたものです。外壁に木材を使い、森の都・熊本が感じられる駅を表現いたしております。

②の熊本駅舎は、JR九州が安藤忠雄さんに委託して作製いたしました。外壁は熊本城の石垣に見られる武者返しのイメージ、ホームの上屋は森の都の感覚を木組みで表現いたしております。

以上で説明を終わります。

○津森地域振興課長 地域振興課でございます。

資料の43ページをお願いいたします。

国の新熊本合同庁舎の整備について御説明いたします。

計画概要でございますが、新合同庁舎は、A棟、B棟の2棟あり、A棟が地上12階、地下1階の約2万6,000平米、B棟は地上9階、地下2階の約2万4,000平米でございます。

庁舎整備及び予算の状況でございますが、A棟は、平成22年11月に完成、平成23年2月末には6つの国の出先機関が入居完了しております。

B棟につきましては、昨年10月に再び事業中止が懸念されたところでございますが、知事、県議会議長、経済界、熊本市長などから国に対して整備推進の要望活動を行いました結果、県議会のお力添えもあり、おかげさまをもちまして本年度政府予算にB棟整備費1、

500万円が計上され、整備は継続して進められております。なお、B棟は本年10月に着工予定であり、平成26年10月に工事完成の予定と聞いております。

以上でございます。

○手島道路整備課長 44ページをお願いいたします。

熊本都市圏における交通渋滞は、国道3号や国道57号東バイパスなどの主要な幹線道路に交通負荷が集中するため発生するといわれております。このため、都市圏中心部への交通の流入を分散させることを目的として、環状道路や放射道路などの骨格幹線道路網の整備や、それに接続する都市内道路網の整備の促進を図っております。

また、交通管理者におかれまして、自動車等に対する交通情報の提供や公共車両優先等のシステム稼働など、交通流のさらなる円滑化を図る新交通管理システムを拡充をされております。

45ページをお願いします。

まず、骨格幹線道路網等の整備でございます。

現状についてでございますが、先ほど9ページの熊本環状道路や10ページの熊本天草幹線道路のところでも御説明したとおり、国・県・市において、熊本都市圏の交通渋滞対策として、骨格幹線道路網等の整備を促進しております。これまでに国道57号東バイパスの6車線化、国道3号熊本北バイパスの5.8キロメートル区間、一般県道田迎木原線等の整備が完了しており、国道3号植木バイパスの2.3キロメートル区間が、平成23年4月に暫定2車線で供用されております。

今後も熊本都市圏の交通渋滞の解消に向けて、国・県・市町村で連携を図りながら、骨格となる幹線道路や、それに接続する都市内道路網の整備を促進してまいります。

続きまして、交差点改良について御説明申

上げます。

現状についてでございますが、熊本都市圏の交通渋滞対策として、熊本市内の浄行寺交差点、妙体寺前交差点、子飼交差点、堀川交差点及び合志市内の御代志交差点において事業を進めております。なお、熊本市の政令指定都市移行に伴い、熊本市内の事業は熊本市に引き継いでおります。

今後も、早期の渋滞解消に向けて、現在整備中である交差点の事業促進を図ってまいります。

以上でございます。

○奥田交通規制課長 続きまして、(3)の信号機の運用改善等について御説明します。

信号機の運用は、道路の新設や改良にあわせまして、右折の車の多い・少ないに応じて、右折の青の秒数を増減させる信号機の右折感応化や、左折、直進の通行権を必要に応じてふやした信号機の多現示化などの改善に努めているところでございます。

また、公共交通の安全化と円滑な運行を確保することを目的として、昨年3月から路面電車優先システムの運用を開始しています。これは、熊本駅前電停と辛島町の電停の間、上熊本駅前電停と辛島町電停の間の2区間に、路面電車の通過情報を、通信機能を持つ車両感知機であります光ビーコンで収集いたしまして、進行方向の信号機を優先に青に制御し、路面電車の定時性と利便性の向上を図るシステムであります。このシステムを導入いたしました結果、路面電車の定時性の確保はもとより、この区間の運行時間は最大1分30秒の短縮効果があらわれているところでございます。

次に、新交通管理システムの拡充についてでございますが、資料の46ページをお願いいたします。

本県の新交通管理システムは、ドライバーに対して必要な情報をリアルタイムに提供す

ることにより、交通の流れを積極的に管理していくために、高度交通管制システムを中核として運営しております。そのシステムを構成するサブシステムに、交通情報提供システム、公共車両優先システムなどの導入を進めているところです。

(1)の交通情報提供システムは、交通情報板による交通情報提供に加えまして、ドライバーに渋滞情報や旅行時間の情報など必要な交通情報をカーナビゲーションを通じて提供するシステムで、平成12年4月から運用を行っています。

(2)の公共車両優先システムは、バスの進行方向の信号機を優先に制御することで定時性を確保し、公共交通機関の利用を促すシステムです。平成14年から3カ年をかけまして電車通り、主要地方道熊本高森線、それから国道3号線など3区間14.5キロを整備しております。

(3)の路面電車優先システムは、先ほど信号機の運用改善等のところで説明したとおりです。(2)の公共車両優先システムの中の1つになります。

今後の取り組みといたしましては、交通情報提供システムのさらなる整備拡充を図り、きめ細かな情報を提供することにより、交通流の自立的な分散を促すなど、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。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

資料の47ページをお願いいたします。

大きな項目Ⅲ番、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。

(1)九州新幹線の運行状況でございます。九州新幹線の熊本駅停車本数は現在137本、熊本から博多、新大阪に向けて片道1時間当たり4本の運行でございます。なお、熊本駅

の直通列車ございますが、46本のうち10本が新大阪と最速で結ばれる「みずほ」となっております。

中ほどに、停車本数の状況でございます。県内各駅の状況でございます。上段が停車本数、下段が直通列車の状況でございます。

(2)新幹線の利用状況でございます。九州新幹線の利用状況も、年度当初震災の影響が大きくありましたが、5月以降から利用者が徐々にふえまして、博多－熊本間、昨年度トータルで896万人となりまして、開業前の特急利用者数と比べまして約244万人、約4割の増加となっております。また、県内の各駅につきましても、開業前の乗降客と比べておおむね30%程度増加しております。

48ページをお願いいたします。

上段の表が新幹線の利用実績でございます。博多－熊本間開業1年目につきましては、1日当たり2万4,500人の利用となっております。

下の表が各駅の乗降客数の推移でございます。1月から3月のところをごらんになられてください。新玉名駅で1,000人、熊本駅で1万3,400人、新八代駅1,950人、新水俣駅1,000人と、いずれも先ほど申しましたように、開業前に比べて約3割程度の増加となっております。

なお、後ほど別添資料を活用いたしまして、開業後の各エリアとの旅客流動につきまして改めて説明させていただきます。

交通政策課は以上でございます。

○津森地域振興課長 地域振興課でございます。

49ページをお願いいたします。

2番の、九州新幹線を活用した熊本づくり及び観光振興等でございます。

九州新幹線の全線開業を、熊本の地域振興や観光振興の発射台と捉え、熊本を「知ってもらい」、そして「来て楽しんでもらい」、そ

して「また来ていただける」ような取り組みを、県民、各機関や団体及び県・市町村が一体となって推進を図ってまいりました。

新幹線くまもと創りにおきましては、それぞれの地域の人と人をつなぎ、地域の資源や特性といった魅力を磨き上げる取り組みを、県民、地域が主役となって進めてきたところでございます。今後、新幹線開業効果を最大化して熊本へのリピーターを拡大していくため、今後この取り組みをこれまで以上に継承・発展させてまいります。

地域振興課は以上でございます。

○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。

同じく49ページでございます。

くまもとプロモーションの推進及び観光キャンペーン等の展開でございます。

これまでKANSAI戦略を進めてまいりまして、これまで御説明しましたように、一定の成果が上がっているのかなと考えております。その成果、取り組みを踏まえまして、引き続き関西・中国地方におきましてPR展開を行うとともに、これまでも展開はしておりましたけれども、重点的に福岡都市圏においてもその地域の特性を踏まえた取り組みを推進して、熊本の存在感を高め、県等が実施するようなさまざまな取り組みの訴求力を高めてまいりたいというふうに考えております。

50ページをお開きいただきたいと思います。

これまでの取り組みと24年の取り組みでございます。

これまでの取り組みといたしまして、くまもとプロモーションということで、9月30日に「くまモン」を営業部長に知事のほうから委嘱をさせていただいております。併せて100万人の方と何らかの形で接点を設けようというミリオンプロジェクトを立ち上げまして、

一定の成果が、100万人に何らかの形で関与をさせていただいたことで、上がったと思っております。

それと、くまもとの食を生かしたファン拡大ということで、「くまモン」をフックにした「くまもとの食PR事業」を展開しておりますが、そこに訪問実績と書いておりますが、10事業所・団体を「くまモン」営業部長が訪問をさせていただきました。

成果として上がったものが、串かつ協議会、特に皆様方にお伝えしたのは、カゴメ並びにUHA味覚糖のぷっちょが有名ではなかったかなと思っております。なお、ぷっちょにつきましては、4月で全国販売をいたしまして、香港で販売をしたという実績が上がっております。

それと、量販店におきまして、熊本フェア等の開催を行ったところをごさいます、関西圏のイトーヨーカ堂の14店舗、阿倍野店を中心としまして催事を行っております。売上額が1,500万程度はあったというふうに報告を受けております。

地域特有の魅力に着目したプロモーションでございまして、それぞれの地域の特徴をいたしまして、まず関西地域はやっぱり甲子園球場だろうということで、甲子園球場に看板の掲出を、また球場内でのイベント等を行ったところをごさいます。

広島については、広島球場、今マツダスタジアムとっておりますが、そちらのほうを中心とした形で看板設置、並びに前田選手等を活用した展開をさせていただいております。広島において有名な祭りとしてフラワーフェスティバル、フードフェスティバルがありますので、そちらのほうもあわせて活用させていただいたところをごさいます。

関西地域では、もう一つ、一番下に書いております第2回くまもと逸品縁日&ミナミあっちこっちラリーを、2月の18日から19日に、湊町のリバープレイスというところで開

催をさせていただきまして、4万3,000人ぐらいの方々に御来場をいただいております。

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、ずっとこの事業の成果指標として行ってきたところでございますが、平成19年度「熊本に関心がある方」が13%あったのを、昨年未までの目標として26%ということで私ども頑張ってきましたが、結果的には21%ということになりました。

この原因をいろいろ考えてみましたが、この原因をいろいろ考えてみましたが、「くまモン」の認知度が、KANSAI地域において6割という形で高い水準を維持しておりますが、それが直ちに熊本に結びつくのがまだ弱かったのかなということ、それとあわせて東日本大震災等の影響で、全体的に東日本のほうに関心がいって、九州への関心が全体的に落ち込んでいるということ、並びに「九州沖縄各県で興味・関心が湧くのは」という簡単な質問で行っている関係もございまして、沖縄等の基地の問題が出ますと、そちらのほうに関心が集まるというふうな状況がございまして、全体的に下がったのではないかなという分析をさせていただいております。

52ページをお開きをいただきたいと思ます。

「くまモン」等につきましてですけれども、昨年度は、熊本県内におきましては新幹線元年戦略室で実施をしております。また、首都圏におきましては広報課で実施をさせていただいております。その実績でございますけれども、23年度の出動回数といたしましては、熊本・福岡におきまして1,378回、関西地区において337回、関東圏においては160回ということで、合計1,875回の出動回数に上っております。

ツイッターで、双方向のコミュニケーションを図っておりますけれども、このフォロワーが現状では6万7,000人を超えているとい

う状況でございます。

「くまモン」のキャラクター使用については、著作権に基づき利用許諾を行っておりますが、昨年度1年間で許可件数が3,900余に上っております。主には、食品関係とかグッズ関係が主であったかなというふうに考えております。「くまモン」の昨年の年間売り上げを、調査をさせていただきましたらば、782業者のうち413事業者しか回答が来ておりませんが、それでも25億以上の売り上げがあったというふうに報告を受けております。

次の kumamoto surprise film は、小山薫堂氏が全体の脚本・監督を行いまして制作をしたものでございますけれども、これにつきまして、3月から4月にかけて羽田空港で熊本空港の待ち合いで上映を行うとともに、つい最近でございますけれども、6月14日に、米国アカデミー賞の公認国際短編映画賞のショートショートフィルムフェスティバル & アジア2012におきまして、観光映像大賞を受賞しております。さらに、このフィルムの利活用について今後検討をしてみたいと考えております。

24年度の今後の取り組みでございますけれども、「くまモン」につきましては、今まではこちらから押しかけていって企業等と色々なコラボを展開しておりましたけれども、最近では「くまモン」が有名になりましたものですから、全国のあらゆる企業からコラボしていただけないかというオファーが届いております。そういうことで、今後全国に発信力のあるような企業との連携を強めてまいりたいと考えております。

一例として挙げますと、現状今やっておりますのが、サンリオとのコラボ展開をしております。これはキティちゃんでも有名かと思っておりますけれども、キティちゃんの出ておりますピューロランドという施設、多摩市にございますけれども、そういうところで熊本フェアをやって熊本のPRをやるとか、熊本

の食材を利用したものを食堂で出していただく等の展開をやらせていただいております。

それとあわせて、近畿ローソンにおきまして、約1,900店舗で「熊本よかもんフェア」ということで、ローソンの御協力をいただいております。

地域の特性に応じましては、先ほど申し上げましたように、関西につきましては、甲子園球場だけではなくて、新たにサッカーなしこリーグのアイナック神戸と5月26日に連携協定を結んでおります。神戸においてまだまだ弱い部分ございましたので、そこを拠点としながら、神戸において熊本の存在感を高めてまいりたいと考えております。

福岡につきましては、キャナルシティや博多座、ヤフードームなどの大規模の集客施設と連動した形でのプロモーション展開を考えております。

「くまモン」につきましてですけれども、「くまモン隊」につきましては、これまで新幹線元年戦略、広報課でばらばらにやっておりましたのを、私どもの課で一元的に取り扱うこととさせていただいております。効果的な「くまモン隊」の活用を図ってまいりたいと考えております。

なお、今年度につきましては、上海にも「くまモン隊」を配置する予定にしております。補正予算で国際課のほうから上げさせていただきますので、よろしく願いをいたします。

「くまモン」キャラクターの使用につきましては、先ほど3,900件ということで御説明をさせていただきましたが、最近特に多くて、1日平均20件から30件ぐらいの申請、並びに相談については70件ぐらいの相談を受け付けております。毎日それをこなすのがかなりハードな状況でございます。許可件数につきましても、最近2カ月で903件というような状況で、大体5,000件を超えておるといような状況でございます。

以上でございます。

○小原観光課長 観光課でございます。

観光課は54ページからとなります。

昨年度は九州新幹線全線開業にあわせて、関西以西を中心に大型キャンペーンを展開してまいりました。特に、昨年10月から12月にかけて実施した熊本・宮崎・鹿児島デスティネーションキャンペーンは、約124億円の経済効果をもたらすものとなりました。

平成24年度においては、大河ドラマ「平清盛」にあわせて実施している「平家遺産をめぐる旅キャンペーン」や、夏休み期間中にあわせて家族や涼しさをテーマとした「くまもとあそびんご！！」など、ことしもキャンペーンを積極的に展開し、観光客を呼び込むことで、九州新幹線開業効果の継続・拡大を目指してまいります。

続きまして、これら平成23年度に実施した主な取り組みを御説明いたします。

57ページをお願いいたします。

南九州3県のデスティネーションキャンペーンで、キャンペーン史上初めてのオープニングイベント「極城の祭典」を熊本城で実施、3日間で約6万人の観光客を集め、中でも三千人太鼓は和太鼓同時演奏のギネス世界記録を達成し、全国に向けて大きな話題を提供したところでございます。

次に、58ページをお願いいたします。

デスティネーションキャンペーン後のことし2月から3月にかけて、JR西日本とタイアップいたしまして、観光キャンペーン「ビッ！！クマモトキャンペーン」を実施しました。このキャンペーンでは、さまざまなPR活動のほか、大阪環状線で「くまモン列車」を走らせました。

次に、59ページをお願いいたします。下のほうでございます。

九州新幹線開業1周年を契機にさらなる熊本観光の認知度向上を目指し、JR九州、J

R西日本と連携しながら、開業1周年イベント「くまもと春祭り」を、県内の新幹線各駅や福岡、関西にて開催をいたしております。

次に、62ページをお願いいたします。

熊本県議会観光物産振興議員連盟と協調しながら、宮崎・鹿児島両県及び長崎・大分両県と連携した取り組みも進めております。宮崎県、鹿児島県とはデスティネーションキャンペーンにあわせた旅行商品づくりを、また長崎県、大分県とは熊本を中心とした九州横軸への広がりを促進させるための、レンタカーを利用した観光キャンペーンを展開いたしました。

次に、63ページをお願いいたします。

平成24年度の主な取り組みについてでございます。冒頭説明いたしました、この夏の「くまもとあそびんご！！」キャンペーン、ことし12月まで展開する「平家遺産をめぐる旅キャンペーン」を初めとした取り組みを進めることとしております。

64ページをお願いいたします。

⑤でございますが、九州新幹線を活用した修学旅行の誘致にも力を入れてまいります。この4月には、既に関西の旅行会社を集め、南九州3県の修学旅行の素材をアピールしたところでございます。このほか、秋以降、九州新幹線を活用した大型キャンペーンの実施に向けて、現在JR西日本と協議を進めているところでございます。

観光課は以上でございます。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

お手元、別添資料の②をお願いいたします。A4縦長でございます。

九州新幹線全線開業1年後の状況等につきまして、交通政策課、地域振興課、観光課で続けて説明させていただきます。

まず、1ページをお願いいたします。

新幹線全線開業後の旅客流動等についてで

ございます。

上段、関西地方との旅客流動でございます。今、横長にグリーンと青で線を引いておりますが、緑色がJR新幹線の状況、青色が航空機の状況でございます。熊本と関西地方、平成22年度につきましては、新幹線が28万5,000人、航空機が60万5,000人、その他1万8,000人、その他は高速バス等でございます。合計90万8,000人の流動がございました。

下段、平成23年度でございます。JR九州新幹線で82万2,000人、航空機が56万1,000人、その他1万7,000人、合計140万人の流動となっております。新幹線開業後49万2,000人、前年度比54%の増加となっております。また、このシェアを見てみますと、開業前は新幹線と航空機のシェアは3対7でございましたが、開業後は新幹線が6対4で、6割が新幹線となっております。

1ページの下段では、同じように関西地方と鹿児島県との流動でございます。平成22年度につきましては、新幹線12万8,000人、航空機98万7,000人等で、合計126万6,000人。これが23年度につきましては、新幹線63万9,000人、航空機89万8,000人等によりまして168万人、合わせまして開業後41万4,000人の増加、前年度比33%の増となっております。

2ページをお願いいたします。

今度は中国地方との旅客の流動でございます。中国地方につきましては新幹線のみと比較となっております。開業前22年度16万5,000人が、熊本におきましては43万人にふえ、26万7,000人の増加、前年度比162%の増でございます。

一方、鹿児島につきましては、開業前11万1,000人が56万4,000人と45万3,000人の増加、前年度比約4倍の増加となっております。

2ページの後段でございます。

これは関西地方、中国地方と合わせまして

新幹線部分の利用者数の推移をトータルしたものでございます。利用者数でございますが、熊本県におきましては、関西地方との流動者82万2,000人、中国地方43万2,000万人で、合計125万4,000人でございます。この内訳としましては、点線で囲んでおりますが、関西・中国地方から熊本に、その内訳としまして約7割インバウンドでございます。後段、鹿児島県につきましては、関西地方63万9,000人、中国地方56万4,000人で、合計120万3,000人。内訳としましては、関西・中国地方からの入り込みが74%となっております。

3ページをお願いいたします。

福岡県との流動でございます。平成22年度につきましては、JRで熊本県の場合197万9,000人、その他、これは高速バスでございますが116万5,000人、合計314万4,000人の流動がございました。開業後23年度は、新幹線とJRで271万2,000人、その他131万2,000人、トータル402万4,000人。開業後につきましては88万人の増加、前年度比28%の増でございます。福岡ー熊本間につきましては、これは熊本から福岡に行くほうがシェア約6割となっております。

下段、鹿児島県の状況でございます。22年度、新幹線139万1,000人、その他41万3,000人、合計180万4,000人が、開業後、新幹線28万1,000人、その他42万人で、合計270万1,000人。開業後89万7,000人の増加、前年度比50%の増。鹿児島ー福岡間につきましては、およそ半々の移動となっております。

4ページをお願いいたします。

これは、新幹線利用者のそれぞれの地域との流動のシェアを割り振ったものでございます。熊本県につきましては、新幹線利用者数トータル639万人でございました。関西82万、中国43万、福岡27万1,000人に加え、鹿児島との間が90万人、県内での利用が80万人、その他が73万人となっております。

一方、鹿児島県、下段につきましては、利用者数トータル699万人、関西64万、中国56万、福岡228万人に加えて、熊本との間は90万人、県内移動が106万人、その他155万人となっております。

鹿児島と熊本を比べてみますと、県内利用とその他で若干差が出ております。鹿児島の県内に106万人、熊本80万人、鹿児島のほうが新幹線開業が先行しておりましたので、エクセルパスの利用も伸びまして、新幹線の利用が定着していったのではないかと見ております。

また、その他の内訳につきましては、その他の中の点線の「その他」でございますが、39万人鹿児島でございます。熊本は「その他」のその他11万人でございます。内訳としまして、熊本のほうは、四国が2万9,000人、北陸が1万人、一方鹿児島側は、北陸が10万人、四国が9万人となりまして、このようなところで新幹線の終着効果が出ているのかと見ております。

交通政策課の旅客流動については以上でございます。

○津森地域振興課長 地域振興課でございます。

同じ資料の5ページをお願いいたします。

(2)新幹線の利用目的調査でございます。

今年の1月下旬の平日及び休日に、県内の4駅で新幹線の乗降客の方々から聞き取り調査を行いました。利用目的及び居住地について聞いております。

まず、利用目的につきましては、「仕事」、「帰省、家族・親戚に会う」、「観光」と続き、1割以上の回答があった項目は以上の3項目のみということで、新幹線の利用目的はかなり分散しているということが見てとれます。

また、各駅の利用状況を総合的に見てみますと、まず、新玉名駅でございますけれども、

県民の利用が多い一方で、仕事に加えて特に休日における観光客の利用が多かったというふうなデータが出ております。

熊本駅につきましては、仕事（出張）が多く、居住地で見ますと、九州内が3に対して九州外が1という割合、また県民の利用は45%程度で、福岡との仕事（出張）での行き来が多いというふうなことになっております。

新八代駅につきましては、新水俣駅ほど県民比率は高くございませんが、鹿児島県や宮崎県との行き来が総体的に活発であります。

新水俣駅につきましては、部分開業から7年を経過しているため、通勤通学を初めとした日常的な利用が定着しており、県民の方々の利用が多いというふうな調査結果になっております。

続きまして、1ページ飛びまして7ページをお願いいたします。

(3)県内企業の事業活動への影響調査でございます。

これも同じ本年1月下旬に、県内に本社または支社を置く事業所に、郵送等でアンケート調査を行ったものでございます。2つ聞いておまして、事業者の皆様方に、事業者御自身に対しての影響、またもう一つは事業者の方々、自分自身に限らず、自分の住んでいる地域にとっての影響、この2点について聞いております。

新幹線の開業効果が自分自身の事業所の「事業活動に及ぼした影響」につきましては、「影響はない」というのが半分を占めておりますが、次に多いのが「プラスの影響の方が大きい」ということで31.3%、「マイナスの影響の方が大きい」という回答は3.3%にすぎないという結果でございました。

また、自社の活動に限らず、自分のところが立地している地域についての影響につきましても、「プラスの影響のほうが多い」という数字が41.3%となっております、さら

に10%程度自社の活動に比べてプラスのポイントが高いということがございます。地域全体へのプラスの影響への期待感が強く感じている企業が多いことがうかがえます。

また、業種別につきましては、生活関連サービス業、娯楽業や宿泊・飲食サービス業といった、観光客の増加の影響を直接受ける業種で高いというふうな結果になっております。

このような結果を見てみますと、観光など直ちに新幹線の直接的な効果を受ける分野において数字にあらわれているというふうなことが見てとれます。今後、いかに地域に定着させて新幹線の中長期的な効果を楽しむことができるようにするかというのは、今後の地域づくりの課題だというふうに考えております。いかに数字にあらわれないような、必ずしも目に見えない地道な地域の動きというのを大事にしていきたいと思います。

例えば、「くまモン」につきましても、派手な部分に目が行きがちでございますが、くまもとサプライズの一環としまして、地道に幼稚園や小学校等を回り、子供たちにわかりやすく地域の魅力を伝えるなど、徐々に「くまモン」を通じて子供たちの郷土愛を育むことにつながるとともに、地元の身の回りの魅力探しなど、地道な取り組みも少しずつですが広がりつつあります。

また、新幹線開業を発射台として、行政間の連携はもちろんのこと、経済界若手など、従来の枠組みを超えた広域的な連携も進みつつあります。

このような、なかなかすぐには数字にあらわすことができないものでございますけれども、現場や地元の声をしっかりうかがわさせていただきながら、新幹線くまもと創りを今後継承・発展して、中長期的に新幹線の効果を県内全域に表示できるよう、引き続き努力を重ねてまいりたいと思っております。

地域振興課は以上でございます。

○小原観光課長 観光課でございます。

8ページをお願いいたします。

熊本県宿泊客数動向調査速報値でございます。本県が実施いたしました宿泊客数動向調査によりますと、県内主要36ホテル・旅館の回答のあった平成23年6月から24年3月までの延べ宿泊者数は、対前年比で国内客は9%増加しております。海外客は逆に31%減で、全体では2.7%の増となっております。国内客につきましては、関西以西からの来訪者を中心に、対前年度比42%増加しており、新幹線全線開業の効果のあらわれと感じております。

次に、9ページをごらんください。

熊本・宮崎・鹿児島デスティネーションキャンペーンの経済波及効果についてです。先ほども御説明申し上げましたとおり、約124億円の効果が推計値で出てございます。

なお、キャンペーン期間中の本県の観光客入り込み数を下の表に掲載しております。国内観光客数でございますが、宿泊者数及び日帰り客数もふえまして、増減比が174万7,000人余ということで、こちらも増加をしております。

観光課からは以上でございます。

○井手順雄委員長 以上で執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入ります。何かありませんか。

○小杉直委員 3点質問をさせていただきます。

最初、31ページ。地元の佐藤委員もおいでですので私が質問するのともうかと思いますが、いわゆる(2)の自動車交通及び渋滞の状況、その中に、下のほうに「国道57号」と書いてあるですたいな。阿蘇方面から立野を下るときの県道に至る道路が、今通行どめになっておるですね。ここ数日前は知らぬです

よ、その前はなっていました、その影響で、あすこの立野から大津が相当渋滞するわけですが、あれの工事が、以前のように下の県道に行かれるのはいつごろか、それによって交通渋滞が緩和されるということですから、それが第1点。

第2点、34ページ。(1)の阿蘇くまもと空港へのアクセスの改善というふうになっておりますが、御承知のとおり、熊本から熊本空港に行くには第2空港線、それから第1空港線と2つとも通っていきますね。あすこのトンネルで万が一事故があった場合には通行ができない。その場合の危機管理として、あのトンネルで事故・トラブル等が発生したときに利用客に迷惑をかけないように、迂回路なり逃げ道の考え方ができているかどうか。

第3点、42ページ。高架事業に伴う埋蔵文化財の件ですが、これは本会議でも質問がございました。質問者のパフォーマンスに気をとられて、(笑声) 答弁のほうはよく私が聞き損なった点がありますが、いわゆるあれの道路の進捗状況にどの程度この埋蔵文化財の調査が影響を与えるのか、その点がちょっと心配ですのでその件を。

以上、3点お願いします。

○手島道路整備課長 57号の工事については、小杉委員がおっしゃったようなことは理解しておりますけれども、残念ながら工事工程について十分な資料を本日はお持ちしていませんので、後日御報告させていただきたいと思っております、委員長の御了解をいただければそういう形で。

○井手順雄委員長 わかる程度御説明できるならば……、わからん。

○手島道路整備課長 全体としての工程はわかっているんですけど、今言われた、今困っていることについて十分認識はあったんです

けど、情報がございません。済みません。

○小杉直委員 その件に関しては、当然57号線の交通アクセスについては承知しとかにやん問題ですから、後で説明は聞きますけれども、この時点でも説明できるようなことが当たり前の心構えですから、今後ともしっかりとよろしくお願いします。

○亀田道路保全課長 道路保全課でございます。

御質問の2点目の、空港地下道の危機管理の件でございますけど、いろんな事故の想定がされておるところでございますが、例えば豪雨時の冠水でありますとか、いろいろそのほかにも危機の予想はされるところでございますけど、空港地下道につきましては、地元の菊池地域振興局とそれから上益城の地域振興局の両局にまたがる管轄でございます、両事務所で危機管理体制のマニュアルをつくりまして、いざいろんな支障が生じた場合には、緊急に対応ができる態勢は一応とっております。

それとあわせまして、空港ビルとも協定を提携しておりまして、そういったところでもって危機管理の態勢をとっているところでございます。

以上でございます。

○小杉直委員 中川さん、トンネルにトラブル・事故があった場合の迂回路については、ああたのほうでどこかちゃんと承知しとるですか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

阿蘇くまもと空港の交通アクセスにつきましては、大変道路ネットワークに頼っている状況でございますので、トンネル等で万一のことが起こりましたら多大な影響が出ること

を承知いたしております。

道路整備部門等とも連携いたしまして、道路の迂回路等の対策、あるいは私どもとしましては、公共交通機関のネットワークの強化に取り組んでまいろうと思っておりますが、いずれにいたしましても、鉄軌道でなくて道路であります以上、公共交通でも影響があるということ承知しております。しっかり取り組んでまいりたいと思っております。

以上でございます。

○小杉直委員 　いつ事故が起きるかわからない状況は当然予想されるわけですが、あそこで事故があった場合には、即座にどこに迂回路と、利用車両とかを利用客に教えがえるようなことを、きちんと早急に土木部と話し合うてその対策を考えてください。要望します。

○上野鉄道高架推進室長 　鉄道高架推進室でございます。

御質問の3点目の、文化財調査の工事への進捗の影響ということでございますけれども、実は昨日、文化財の評価や、昨年度からの本格着工による工事の実績が上がってきたということもございまして、事業の関係者で今後の取り組みの課題を教示いたしております。

その中で、課題につきましては先ほど御説明しました42ページにございますが埋蔵文化財、あるいはそれ以外の駅構内への施工ということも上げられておまして、これらの課題が工程に影響をどれだけ与えるかということ、関係者で急いで精査していくことということに今なっております。

ただし、工事の実施主体であるJRの実務担当者のほうからは、これらの課題を踏まえますと当初の工程を守るのは非常に厳しい、おくれそうだという意見も出ておりますので、私どもとしましてはそれらも含めて、関

係者で急いで精査していきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○小杉直委員 　例えば、スムーズにいった場合にどのくらいのおくれ、あるいはかなり埋蔵調査に時間がかかった場合にはどのくらいのおくれ、その見通しはついておりませんか。

○上野鉄道高架推進室長 　現在、どのくらいおくれるという見通しまではついておりません。ただし、実際文化財調査をしている期間が、既に昨年の7月からやがて1年ぐらになります。その間は、その区間においては工事の着手ができておりません。それらも含めまして、工程そのものにどのような影響を与えるのかというのは、関係者で急いで精査していきたいというふうに考えております。

○小杉直委員 　西・南部の発展のためもありますけれども、全体的にやっぱり高架事業の完成というのは大きな効果を与えるわけですから、もう1年前から埋蔵文化財の調査をいよいよならば、現時点ではどの程度の見込みがされるのか、それは県としては答えるだけの把握はしとおかんといかぬとじゃなかですか。

○上野鉄道高架推進室長 　工事实施主体は、JR九州さんが鉄道敷設でございますのでやっていただいておりますので、その中で文化財調査の期間を工事の中にどれだけ工夫できるかというふうなことも検討していただいておりますので、まだどれだけということにつきましては正確には把握できておりませんので、現在その点を急いで精査していくことにしております。

○小杉直委員 　特に、市民の人から、高架事

業がいつ完成して、その直後に今の駅舎が解かれて、そして安藤忠雄さんの設計に伴ういい駅舎が中に入って、すばらしい新幹線駅・熊本駅ができるという夢を与えていますから、そういうことがいつまでおくれるのか大事なことです。今後把握して、後日報告をお願いします。

以上です。

○井手順雄委員長 関連ございませんか。

○村上寅美委員 関連。基本的にはやっぱりおくれるということ、今小杉委員が言われるように一番懸念しているわけです。ただ、埋蔵文化財がいつまでかかるのかという見通し、それとJR、JRと言うけど、施工というのは熊本県がJRに委託するわけだから、金も出すんだから、その辺はスピードを上げて、時と場合では委員会でJRにも要望にいくとか、いろんな活動もやっていいと思うんです。

これ以上おくれたら、いつも言うように、これは今さら言ってもしょうがないけど、鹿児島は高架が終わって7年、新幹線の開業、供用開始7年前に整備が終わっている。熊本県は通過してから5年かな、6年かな、この差が余りにもひどいというようなことが、これは沿岸道路でも同じことだけど、この辺の勉強会というのが我々にも責任があると思うけど、やっぱりこれはいかぬばい。

だから、それをひとつぜひ早目に、どうしても物理的なものはやむを得ぬとしても、やっぱり議員を納得させるだけのことを執行部にはやってもらいたいということで、もうよか、答えは要らぬけん、要望。

それから、もう一つよかですか。

○井手順雄委員長 どうぞ。

○村上寅美委員 別添資料②の1ページだけ

ど、鹿児島と熊本のJRと航空機、その他の乗車が140万と約170万、30万の差があるということですね。「九州新幹線全線開業1年後の状況等について」裏の1ページ、新幹線の説明あったよね。これは何が原因か、それからどうすればこれは鹿児島にまさるようなことができるかということのテーマを真剣にやらないとだめよ。

部長、あんたまだおるかおらぬか知らぬばってん、これこそ真剣にやりにゃいかぬ。そうすると、今言われたように熊本駅を安藤忠雄氏がやるとしても、やっぱり魅力あって駅におりられないことには阿蘇も天草もないんだから、これはぜひ経済界とも、地元とも、議会ともよく打ち合わせをしてやってもらいたいと思うんですけどね。何かあつてですか。

○井手順雄委員長 ちょっと待ってください。その前に、先ほどの上野室長の関連がありますので、それが終わって、その分に関しましては大きな関連の話があるかと思っております。

○佐藤雅司委員 村上委員のほうがおっしゃいましたので、同趣旨でございますけど、それでやめようかと思いましたが、どうしても一言言うとかないかなと思っておりますが、県もこの新幹線の事業に対しては多額の財政支出をしているわけですね。今課長さんのおっしゃる話は、JRがJRがと、責任転嫁をしているようにしか聞こえないんです。だから、県も主体的に動いてほしいと、金出しているんですから。

それから、県民の話もありまして、ぜひそういうところは認識をちょっと変えて、そういったところを、県議会の意向あたりをしっかりと伝えてほしいなというふうに思っております。ですから、そういうふうな言い方はちょっと私どももおかしいなというふうに感じております。

それからもう一つは、熊本空港へのトンネルの話ですけども、これはかなり前から懸念されていたことです。県警の交通部も、相当雨が降ったりとか交通渋滞、それから皆さん余裕を持って確かに空港においでになると思いますけども、大体30分程度の話です。それがかなり渋滞をしますと乗れないという状況があることは、皆さん方とくに御承知のことだろうと思いますので、やっぱりそうしたことはちゃんと、この対策はとっておりますというぐらいの実は回答が欲しかったなというふうに思っているんですけども、これがスピード感がないのかなと、そういうふうに思っております。

以上、2点です。

○井手順雄委員長 要望で。

○佐藤雅司委員 答えてくださいよ。

○上野鉄道高架推進室長 委員の御指摘もございまして、今までもそのようにやってきたものではありますけれども、JR九州とは県としましては事業主体としてしっかり協議をしていきたいと思っております。

以上でございます。

○井手順雄委員長 2点目につきましては。

○佐藤雅司委員 周辺の話については、県警の方にそこ辺はちょっとお尋ねしたいと思うんですけど、あすこの渋滞対策については、何か御指摘がありませんかね。

○奥田交通規制課長 空港周辺の渋滞ということでございますか。

○佐藤雅司委員 空港の下のトンネルがいつも渋滞するんですけども、ぎりぎりになって乗れない状態が出てくるということです。

○奥田交通規制課長 現在のところ、あすこには2方向から入ってくると思いますけれども、直ちに状態を解消するというのは、やはり第2と第1の空港道路に分散をさせるという以外には検討できないというふうなことを考えております。

○佐藤雅司委員 熊本市内からの話を今はされておるとは思いますけど、確かに都市圏のほうからは、3分の1以上人口がおるわけですから、それは第2空港線を使えばいいでしょう。だけど、菊陽、合志それから大津・阿蘇方面、あるいは竹田方面からも熊本空港を利用するんです。雨が降ったら水がたまる、それから本当にぎりぎりの状態で行かなきゃならない、このことは重要なことだというふうに認識をしてもらわぬと困るなど、以前からの実は指摘事項なんです。だから早期に検討してもらいたい。これは要望で結構です。

○井手順雄委員長 先ほどの新幹線の高架の件ですが、協議するときに明確にしてもらいたいことが3点あるんです。

まず、1点が、いつごろ施工できるのか。それと、文化財に対して今ラーメン構造でやっていますけども、橋脚方式、飛ばす方式でやるのかやらないのか、そういった工法を変えていくのか、それともう一点、それを変えた場合、予算的にもし増加した場合の市と熊本の持ち分ではないけども、そういう協議ができるのか、その3点について精査していただきながら協議に入っていただきたいというふうに思っています。

それでは、先ほどの村上委員の質問に部長の方から。

○坂本企画振興部長 まさに委員言われるように、鹿児島、熊本と、関西から鹿児島の方が遠いのに、旅客流動が鹿児島の方が多い

と、それは鹿児島県には相当私どもが学ばなければいけない点が多くあると思います。

それから、委員が言われたように、ハード整備一つとっても、やはり熊本に比べると、ハングリー精神を持ってしっかり前に前に考えてやるべきということは一つあると思います。

それから、観光キャンペーンみたいなことにつきましても、ここのイモ焼酎ですとか黒豚の、これ売ると決めたときの売り込み方と、熊本の、あれもありますこれもありますという非常にてんこ盛りで、焦点の定まらない観光キャンペーンを過去やってきた無理がやはりあるんじゃないかと。あるいは「篤姫」と、こちらの大河ドラマにおけるまだ実現できていない、いろんな意味において一点集中で頑張るというところが、やはり鹿児島から学ぶ大きな点だと思います。

今回、新しい観光戦略で、阿蘇ということ徹底してやっていくんだというふうに絞り込み型に変えたりします。あるいは「くまモン」効果で、ここだけ見ますと、1年間で見ると、鹿児島は40万人ふえてこちらは50万人ふえています。じりじりっとこれから巻き返していく局面に入っていると思いますので、委員の御指摘を踏まえてしっかり頑張ります。

○村上寅美委員 よろしく。それで、それはソフト部分のあなたが言ったのもそうだよ。僕が抜本的に言っていることは、駅広に、キャナルシティの社長あたりの話を聞いてみると、やっぱり核が絶対必要だと。核が絶対必要なんだということであるから、駅広が約1万5,000平米か6,000平米かできるじゃないですか、こう僕は言っているんです、ここをどう生かすかと。

だから、お客さんが泊まる、お客さんが魅力のあるものをぜひと行政と一体、経済界も含めて検討に入れば、これからのことだから、これまでを指摘したってしようがないけど、それぞれ指摘はあるけど、これはこれとして現実だから、しかしこれからどうするかということの中に、今部長が言われたように、これから追いつくためにどうするかというときに、やっぱり熊本駅に一つの核というものは絶対必要だから。ただ、商業ベースで言っているんじゃないんですよ、僕が言っているのは。

そこは十分知恵を出して検討して、28年度かな、28年だけのおくれそうだとやっているが、駅の完成には間に合うように、魅力ある熊本駅をつくってもらいたいということです。答えは要りません、要望ですから。担当課長もよく精査しとってください。もう答えは出らぬもん。

○山本秀久委員 今いろいろ言いたかったけど、今部長が、鹿児島県を見習えと言った、あのことは本当にそう思うよ。それはなぜかと。西回り高速道路の問題で、もう10年か20年ぐらい前に鹿児島は問題点を全部解決しているんですよ。熊本県は突き刺さっていくから初めて気がつくわけだ。鹿児島県は問題があるところはきちっと、西回り高速道路は行ってごらん、いつでも来てもいいようにぱっとできとるわけだ。

そこをさっき言いたかったけど私は言わなかった。そうしたら部長が鹿児島県を見習えと、あの言葉は熊本県はやるべきだ。それだけ申し上げておきます。要望でよか。

以上です。

○氷室雄一郎委員 僕はこの前の代表質問でもやりました、鹿児島との違いを。一つはお金の問題もありますし、今村上委員がおっしゃったような戦略の問題もあります。これは前年度新幹線開業が終わって、観光関係の予算が減っているんじゃないですか。減らされているの、どうなんですか。

私は、人と予算をもう少し考えないかぬということと言ったんですけど、全体的に部長どうなんですか。一応新幹線開業が終わって一段落したから、観光課の予算なんかは削られているんじゃないですか。どうなんです。全体的なものはわからぬで、観光課は減らされている。

○小原観光課長 観光課でございます。

観光関係の予算は減っております。先ほど23年の状況を御説明申し上げましたが、昨年度の観光キャンペーンで約1億1,500万円程度あったんですが、今年度はそれと匹敵する金額は1億円程度ということで若干減っております。

昨年は開通年ということで、その分多額の予算をつけていただいて展開したわけですけども、今回も引き続きまして、今年度も開業効果を継続するために、昨年よりも減少はしておりますが、この予算を有効に使って、引き続き効果を出し続けていきたいと考えております。

○氷室雄一郎委員 新幹線開業まで頑張ってきたら、それは皆さんも知っている。私は、新幹線開業から、これからがスタートだというお話しだと思いますけども、へずられているというなら、あとは知恵を出していただいて、それぞれさまざま指摘がございましたように、何らかの形で戦略を持ってそれを積み上げていく以外にないと思いますので、しっかり頑張ってください。

それともう一つだけ。私はちょっと意外だなというのがあったんですけど、地域振興課の部分ですけど、新幹線開業後事業活動への影響調査というのがありますけども、547社から回答を得られているということでございますけども、この新幹線の全線開業による効果というのが、半分以上の企業は影響はないと、全体の50.5%が影響はないということ

は、余り効果がないという、私はもう少しこの数字は低くてもよかったんじゃないかと思うんですけども。

また、その「貴社」といいますが、企業が立地する地域にとっての影響は、4割ぐらいがプラスの影響だということなんですけども、県全体に波及効果というのが余り見られていないという、どういうお尋ねの仕方がわかりませんが、これから波及効果が全市に、半分の企業さんは、うちとは余り影響がないというお答えになっているということは、今さまざまな政策の成果なりを発表されますが、余り県下の企業さんにはプラスの影響は与えていないんじゃないかなという、私意外な数字だなという思いをしたものですから、どういうことをお尋ねになったのか、またその結果をどう受けとめておられるのかということをお尋ねしたい。

○津森地域振興課長 地域振興課でございます。今の御質問についてお答申し上げます。

先ほどの御説明の際にも申し上げましたが、まず影響はないというのが50%を占めており、そしてプラスの影響は31%程度ということでございますが、まず業種別のところで見ますと、例えば生活関連サービス業、娯楽業また宿泊業、こういった観光とかの短期的にすぐに新幹線の効果を感じるころの企業、こういうところがやっぱり短期的な意味での事業に対する影響、プラスの影響というのをすぐに直感されることが多いのではないかとこのように考えています。

ただし、今熊本経済界と関西の経済界等で、例えば企業間の連携、ビジネスレベルだったり研究会、こういったような中長期的な面も踏まえた取り組みというのは今後どんどん広がってくると、そういうふうに思っておりますし、また特に地域振興課の立場といたしましては、こういう目に見えるようなことだけではなくて、数字は当然大事なことで

す、数字を前提にしながらいろいろなことを考えておるわけでございますけども、地域になかなか数字にすぐに直結しないような地道な地域づくりの運動であったり、地元の方々の郷土愛に対する思いであったり、こういったものをしっかりと、我々も一人一人現場に入っていくながら、いろんな声を聞きながら、少しずつ地域づくりに反映させていただきたいと思っております。

ここはどうしても短期的な数字が出てきているという意味で、今まだ50%は影響はないと、要はそういうふうな感覚ではございますが、これを少しずつ中長期的にしっかりと足元に入っていくように我々一生懸命、精いっぱいやらさせていただきたいと思っております。

○井手順雄委員長 ほかにございませんか。

○山本秀久委員 一つお願いですが、8ページです。阿蘇大津道路、これに対して、国の休止の方針に対して今再検討をと書いてある。この再検討する場合にどういうふうな再検討の要望をしとるわけですか。

○手島道路整備課長 先ほどの小杉委員の質問にも関連しますけども、立野から瀬田間の57号の拡幅を現在国のほうで鋭意やっております。先ほどちょっと説明不足でございましたけど、そのうち、今工事中の2.5キロメートルについては、26年度までにまず終わりますということを言われています。それから、さらに南側といいますか瀬田のほうに向かって2.1キロと、阿蘇の大橋よりも上のほうの0.9キロというものが残っております。この間が終わるまでは国は、今言われました熊本、大津のほうにかからないと言っておりますので、まずは我々としては当然ながら早くかかってくださいという動きもしておりますけども、国がそう言っている以上は、

今言っている部分について、立野から瀬田間、こちらをできるだけ早くやっていただくというふうな方向をまずはやっているところでございます。

○山本秀久委員 それでわかった。そんならわかった。そのまま置いておくのかと思ったもんだけん。

○手島道路整備課長 今の関係で、小杉委員からの御質問がございましたけども、先ほどもお話ししましたように、一応最大で26年度末までということにはなっております。ですけど、我々としても小杉委員がおっしゃったように、より詳細な情報というのをとらにやいかぬと思っておりますので、これについては今後勉強させていただきたいと思っております。

済みません、失礼いたします。

○岩下栄一委員 さっき小杉委員が空港のトンネルの件で、万が一事故が生じた場合という話があったけど、現実には1回あっていますね。バイクがトンネルの側壁にぶつかって転倒して、その原因が停電だったんです、トンネル内の停電。そういうのが過去にあっておるから、やっぱりあり得ることとして対応してほしいなというふうに思います。

それから、空港問題をお尋ねしますけれども、夢4カ年戦略が提示されて最初からずっと違和感があるのは、大空港構想というやつ。ここに、28ページに3行ぐらい何かつけ足してみたいに書いてあるけど、知事の思いというのはわかります。そしてまた、アナウンスメント効果、サプライズ効果、いろいろあって用語を選ばれたんだらうと思うけど、大空港といたらどうしてもハブ空港、上海空港とか、そういうイメージなんですね。

ですから、はったりという語弊があるけど、ちょっとオーバーなんですね。だから、基本コンセプトをはっきりしておかないと、

県民に対して行政が大風呂敷広げたけど、大した実態が伴わないということになると信頼を失う。それは、世界の熊本駅もそうです。熊本駅、確かに世界的な人が設計したりして注目度あるかもしれぬけど、世界的といきなり言われると、ええってみんな思いますよ、県民は。

そういう何か用語の選定というのは、やっぱり行政であれば多少吟味して、ですから部長にちょっとお尋ねしますが、この件に関してどのように考えておられますか。

その後、もうちょっと空港問題ありますけれども。

○坂本企画振興部長 大空港といった言葉遣い、これは御指摘のとおり、マニフェストの中の言葉ですので、ある意味で政治家・蒲島候補として使われた言葉で、それを4カ年戦略に移すときに、確かに行政としての言葉に変えるということも選択肢としてあったんだと思いますが、私どもが選んだ手法は、そのタイトルの部分はそのまます置きながら、説明のところを、きちんと地に足の着いた説明、しかも両方のかみ合いをしっかりとやっていくという局面に今入っているのかなと思います。

説明不足の点は、私どもなりにしっかり補ってまいりたいと思います。

○岩下栄一委員 何か苦しいところだなというふうに思いましたが、昔細川さんが「明日へのシナリオ」と、県の総合計画といえいいところを「明日へのシナリオ」と書いて、ものすごく反響があって、それはそれなりにアナウンスメント効果があって評価を受けたんです。ですから、行政が選ぶ場合に、やっぱりアナウンスメント効果はわかりますけれども、県民から冷笑、冷ややかななんていうようなふうな言われ方をしないようにしなけりゃいけないと思います。

それから、定期航空路ですけど、南方航空といろいろ交渉中で、それは南寧路線ですか、定期航空路は。

○中川交通政策課長 現在交渉中の路線は、南方航空につきましてもは大連線でございます。

○岩下栄一委員 大連。東北部。別に南寧はないんですか。

○中川交通政策課長 南寧につきましても、定期航空路というよりも、まずチャーター便を飛ばそうということで取り組んでおります。

以上でございます。

○岩下栄一委員 定期航空路は、昭和54年にソウルとの定期航空路が開設されたものの、その後旅客が少ないから大韓航空が撤退したり、いろいろ紆余曲折があったでしょう。議会でも何度も大韓航空に行ったりどこそこ行ったりして、その後維持できるかということですよ、航空路を開始されて、大連というのが一つ問題あると思う。

誘客の効果とかメリットがどの程度あるのかというのが一つ疑問です、大連だったら、あるいは南寧だったら。それよりか香港とか上海だったら、中国人の旅客の流入とかいろんなメリットがあるでしょうけど、大連、南寧でどうかなという気がするんです。維持できるかと、定期航空路が開設されたときということですよ。

○中川交通政策課長 御指摘のとおり、これから新しく取り組む路線でございますので、どれだけの利用があるかというのは、これからの分も随分ございますが、ただ大連・北京につきましても、中国の中でも世界遺産のたくさんあるところでございますので、かなり

の日本側からの観光の需要が見込めると思っております。

それから、大連エリアにつきましては、中国の中でも工業化が真っ先に進んだところでございまして、先方からのインバウンドも期待できると考えております。

一方、南寧の方は、広西壮族自治区との姉妹提携の縁で航空路線ということで考えておりますので、こちらについてはこれからと考えております。

以上でございます。

○岩下栄一委員 よろしくお願ひします。

○鎌田聡委員 済みません、先ほど鉄道高架化の事業が、28年度という目標年度が危ういというようなお話でございましたけども、これは想定外の事故もあったかと思ひますけども、やっぱり想定される特に駅周辺の2キロの話は、今の駅と在来線と新幹線の間が施工が困難とか、これは想定されとった課題ではないかと思ひますので、ぜひ今後の取り組みで、できるだけ28年度完成に向けて取り組んでいくということでございますけれども、ぜひJRさんときちんと協議をしながら、今まで意見を出されておりますので、取り組みをお願いしたいと思ひます。

その件とあわせて、高規格道路で、これもずっと引っかかりがあるのが西環状線ですね。9ページに西環状線ということで、これも埋蔵文化財調査中とか、用地買収中とかございますけれども、当初は新幹線開業以前に完成させるという話があつて進んできているのに、供用開始予定も立っていない状況、4月から熊本市がやるということになってはいますが、この辺のめどあたりはどうなっているんですか。

○井手順雄委員長 その前に、上野室長からお願いいたします。

○上野鉄道高架推進室長 駅部の工事については、確かに狭いヤードでということで考えられる部分もございますけれども、一つ出ておりますのは、新幹線に近接した工事というのが、JR九州としては初めて取り組むというふうなことで、慎重な施工も必要だというふうな意見もありますので、今後その辺も含めましてJR九州ともしっかりと協議をしていきたいと思っております。

以上でございます。

○手島道路整備課長 熊本西環状線につきましては、確かに当初新幹線開業を目指したというのは私も存じ上げております。委員がおっしゃるように、現在熊本市に行っているということで、我々がこうしろというのはなかなか言えない状況にはなっております。ただ、もともとの目標からしまして、可能な限り早く、連立の完了というのが一つのめどのかなと思っております。

でも、我々としては、熊本市にしっかりと働きかけてまいりたいと思ひますので、御協力のほうをよろしくお願ひいたします。

○鎌田聡委員 連立をめどということで、28年度をめどと。

○村上寅美委員 それは違うど。それは違うど、最初のあれとは。最初は新幹線と同時着工ぐらいの。

○手島道路整備課長 もちろん、おっしゃるとおりです。

○鎌田聡委員 今のめどとしては、連立をめどにということで。

○村上寅美委員 そんなにかかるのか。

○鎌田聡委員 それは熊本市に任せなりたい。県としてここまでやってほしいと、今のお話のようにやられていくわけでしょう。

○手島道路整備課長 もちろん、県としても大事なものでございますので、お願いはしてまいります。

○鎌田聡委員 よろしいですか。連立が28年に延びれば道路も延びるのかよくわかりませんが、新幹線開業までに話がずっと当初あってやってきた事業ですから、次は、その辺の取り決めはよろしくお願ひしたいと思ひます。

もう一点いいですか。あと、都市圏交通の話でいつも気になっていたのが、特に32ページの交通渋滞の状況で参考-3というのがございますけれども、真っ赤っかになっている道路の位置図ですけれども、これが平成11年の現況道路網ということで、これが一番新しいデータなんですか。

○内田都市計画課長 都市計画課でございます。

このデータは、平成9年度にパーソントリップ調査を実施いたしまして、その結果をここに現況道路網としてあらわしているところでございます。

なお、今年度、15年ぶりではございますけれども、パーソントリップ調査を実施する計画としております。今年度交通調査いたしまして、26年度を目指して新たな都市交通マスタープランを作成し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。

○鎌田聡委員 やっぱこの表というか調査も、ずっとやられていないというのもまた問題だと思いますし、道路網もかなり変わってきていますね。だから、平成9年の状況です

から、また我々のというか都市圏交通の取り組み方も、また取り組むところも、現状データによってまた変わってくる可能性がありますので、一番最新の情報というかデータで議論ができるように、まあパーソントリップ以降に何もデータをとっていないということはちょっと考えられないんですけども、なかったんですか。

○内田都市計画課長 道路の交通量調査は、5年おきに調査はしております。都市圏の交通についてはパーソントリップ調査と申しまして、人の動きを捉えて、どういった交通を利用して移動するかということでデータを収集しておりますので、データが古くなっております。

以上でございます。

○鎌田聡委員 パースントリップ調査ができてなかったということはあれだと思ひますけれども、今年度やられるということですから、その、またデータに基づいてですね、いろいろと熊本都市圏も、バス問題を初めとして熊本市でもいろんな議論も行われておりますので、そこでうまく連携しながら進めていっていただきたいと思ひます。

以上です。

○井手順雄委員長 ほかに質問がなければ、これで終了いたします。

○杉浦康治委員 済みません。まず、最初にお断りしておきたいと思ひますけれども、熊日さんの方に「げきつい」云々という記事が出ておりました。言った覚えもありませんし、そういう気持ちでもおりませんので、次回機会があったら、今度陸上自衛隊のアパッチでも借りていこうかなと思ひておるぐらいでございます。(笑声)

28ページ、岩下委員の質問に関連するとこ

ろでありますけれども、どうしても輪郭というのはある程度必要なんじゃないかなと、やれるところからやるという話はわからないでもないんですけれども、その辺については輪郭をある程度固めていくというようなことについては全く考えられていないのかということ。

それと、どうしても、九州を支える空港機能というこの空港機能に関して、恐らく整理はされているんだろうと思うんですけれども、そういったものをやっぱり一度御呈示をしていただきたいなというふうに思っておりますけど、いかがでしょうか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

大空港構想につきまして、おおむねの輪郭というお尋ね、それから空港機能というお尋ねでございました。

○井手順雄委員長 いいよ、座って。

○中川交通政策課長 ありがとうございます。

まず、エリアにつきましては、空港を中心としました県有地約160ヘクタールでございます、これを中心といたしまして、あと空港機能にも関連するのでございますが、空港アクセスにつきましてもこれからは、身近にあります熊本益城インターチェンジ等とも連携して取り組みを考えようと思っておりますので、そのあたりにもイメージしております。

また、空港機能につきましては、まずは空港本来の機能であります航空のネットワークでございます。この路線の本数、便数をふやすというのがまず中心でございます。それにプラスしてこれまで御説明いたしました空港アクセスの分、空港ライナーに取り組んでいるところでございますが、それにあわせて、新幹線駅とあわせて空港を核とした

公共交通のネットワーク、それを並行して一生懸命これからは取り組んでいく、そのことによって空港の利便性を高める、それが空港の本来機能を高める、このように考えております。

以上でございます。

○杉浦康治委員 もちろん、当然そういうことなんでしょうけれども、ふえればふえるほどやっぱり受け入れ側のいろんな能力的な問題とか、設備の問題、施設の問題というのは出てくるものだろうなというふうに思っております。

漸次ということだったんですけれども、今現在具体的にこういったものをこういう形で整備していくよというような、何かプライオリティーづけがあるのかどうか、ちょっとお尋ねしたいと思います。

○中川交通政策課長 まず、説明資料にも書いていますように、現在既にスタートしておりますのが、空港本来機能の分がアクセス強化としまして空港ライナーの取り組み、それからNTT西日本と組みましたスマートエアポートの取り組み。これはわかりやすく言いますと、空港に来られたお客様が、そこでこれからどう動けばいいかというのをわかりやすく表示するようなボードを検討しておる、それがあります。

それから、空港の隣にあります高遊原駐屯地と連携しまして、防災拠点として位置づけられることができるのじゃないかということで、今年度補正予算もお願いするところでございます。

さらに、空港の知の集積ということでございまして、今、北側をイメージしておりますけれども、メガソーラーの設置等もエネルギーの部門で検討を進めているところでございます。

さらにあわせて、北側県有地につつま

しては、長年景観等に配慮した取り組みを期待する声もございましたので、来られたお客様にとって十分楽しめる憩いの空間というのも並行して検討していきたいと思えます。

以上でございます。

○杉浦康治委員 お話いろいろわかりますけれども、先ほどからお話を聞いていますと、新幹線の鹿児島状態というか、まあ4年後、5年後、なしあんときせんだったかというようなお話が出てくるような気がしております。

村上委員の御指摘にもございましたとおり、どうしても核というのがなければなかなか前に進まないというのが現実だと思うんです。だから、ぜひそのところについては機能を整理しながらデザインするような努力をしていただきたいなというふうに思えます。

要望です。

○井手順雄委員長 それでは、次に、議題(2)の閉会中の継続審査についてお諮りします。

本委員会に付託の調査事件については、引き続き審査する必要があると認められますので、本委員会を次期定例会まで継続する旨、会議規則第82条の規定に基づき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）

○井手順雄委員長 異議なしと認め、そのようにいたします。

本日の委員会はこれで閉会いたします。

午後0時6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