

第 8 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9月27日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

## 第8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9月27日（木曜日）

午前10時6分開議

午前11時39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 錦 織 功 政

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6分開会

○井手順雄委員長 ただいまから第8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ので、これを認めることといたします。

それでは、7月の人事異動により、坂本前企画振興部長にかわりまして錦織企画振興部長が就任されましたので、自己紹介と執行部を代表しての挨拶及び概要説明をお願いいたします。

○錦織企画振興部長 企画振興部長の錦織でございます。よろしくお願いたします。

井手委員長、池田副委員長を初め委員の皆様方の御指導をいただきながら、この県政の重要課題に対しまして、精力的に一生懸命頑張っていきたいと思っておりますので、よろしくお願申し上げます。

さて、さきの熊本広域大水害につきまして、現在もなお道路の通行どめが数カ所残っておりますのでございます。JR豊肥本線におきましては、宮地駅－豊後竹田駅間が来年8月まで不通であるなど、地域住民の生活に大きな影響を与えておるところでございます。

さらに、阿蘇地域への観光面での風評被害も心配されておるところでございます。

今後、被災地の復旧・復興に向け、執行部一丸となって取り組んでまいり所存でございます。

それでは、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。

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の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ございますが、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まいります。

次に、航空路線の利用促進につきましては、国内線全体の本年8月までの利用実績は、昨年度を上回る水準となっております。

国際線につきましては、台湾向けチャーター便の造成や新たなインバウンド対策を初めとする路線振興に取り組むなど、引き続き阿蘇くまもと空港の活性化及び拠点性向上に努めてまいります。

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改善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における埋蔵文化財等の課題が事業に与える影響につきましては、精査後の工程の見込みが確認できましたので、一日も早く事業を完了できるよう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、九州新幹線の運行状況につきまして、今月半ばまでの実績を見ますと、昨年度と同程度の利用者数となっており、順調に推移している状況でございます。

次に、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ございますが、まず、くまもとプロモーションにつきましては、県外でも認知度の高い「くまモン」を最大限活用して、多彩な熊本の魅力をアピールすることで熊本の認知度向上を図ってまいります。

また、現在、熊本広域大水害による風評被害を払拭するため、「阿蘇は元気です！熊本は元気です！」キャンペーンを展開しているところであります。全国に向け熊本の魅力を引き続き発信してまいりたいと思っております。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしました但、詳しくは各担当課長から御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申し上げます。

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

説明については簡潔に、着座のままでお願いいたします。

それでは、執行部からの説明をお願いいたします。

○手島道路整備課長 道路整備課でございます。

お手元の資料に基づきまして、今回は、前回からの変更点、アンダーラインの箇所を中心に説明させていただきます。

担当しております、I. 高速交通体系に関する件について御説明申し上げます。

1ページをお願いいたします。

今回、最下段の平成24年8月25日現在の供用延長について、日付の修正を行っております。ただし、供用延長等の数値の修正はございません。

10ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路の現状ですが、大矢野バイパスの新天門橋(仮称)でございますが、これについて記載を修正しております。詳細設計を完了し、現在入札の広告をやっているところでございます。

本渡道路につきましては、本年8月1日、5日に、都市計画決定に係る地元説明会を開催しております。

今後の取り組みのところでございますが、新天門橋につきましては、本年度中に工事着手の予定でございます。

本渡道路の天草市志柿町一本渡町の1.3キロメートル区間につきましては、関係機関とのルート協議や都市計画決定等の所定の手続を進め、平成25年度の地形測量や地質調査等への着手を目指すこととしております。

11ページをお願いいたします。

24年度の要望活動等でございます。これにつきまして時点修正をしております。

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。

お手元の資料の13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。

す。

まず、国内線の振興でございます。

現状につきまして、全体状況につきましては、8月までの旅客実績につきましては、平成23年に比べ8.1%の増となっております。

東京線につきましては、平成24年度も堅調に推移しており、8月までの実績は、平成23年に比べ13%の増となっております。

大阪線でございます。平成24年度に入りまして、対前年比8月までの実績10.3%の減となっております。神戸線を運行するスカイマークが9月末をもって運休を決定しておりますが、一方で、伊丹線におきましては、全日空が10月末から1便増便を決定しております。

1ページをおめくりください。14ページでございます。

2つ表がございますが、下段のほうをごらんになられてください。空港の就航路線の推移でございます。一番右端、平成24年9月1日現在でございます。7路線37便でございます。ただいま御説明いたしましたスカイマークの神戸線の運休、それとANA伊丹線1便増便の件に加えまして、FDAの小牧線が10月28日をもって1便増便、こういう予定が入っております。

15ページをごらんになられてください。

路線の旅客数の推移でございます。4月から8月までの間、対前年同月比期間との比較でございます。左端をごらんになられてください。上から順に東京線、静岡線と書いておりますが、旅客数と利用率でございます。

東京線の利用率64.6%、名古屋線55.3%でございますが、小牧線につきましては67.1%と数字が伸びております。大阪線62.9%ですが、神戸線は36.9%と数字が悪うございます。国内線トータルで63.1%となっております。

この表の一番右端をごらんになられてください。対前年同月との比較でございます。先

ほど御説明しましたように、東京線につきましては13%の増、大阪線につきましては10.3%の減でございます。神戸線の対前年減が目立っておりますが、これは3月25日に、これまでスカイマーク1日2便運航しておったものが、1便減になり利便性が低下したものが原因であると見ております。トータル一番下の欄、対前年8.1%の増になっております。

1ページお開きください。16ページをお願いいたします。

国際線の状況でございます。

ソウル線でございます。平成24年度に入りましても円高・ウォン安等が続いております。外国人利用者の減が続いております。利用率は50%台を推移している状況でございます。

台湾線でございます。台湾線につきましては、6月末から8月末にかけて、復興航空による16便の連続チャーターが実現いたしております。台湾線につきましては、引き続き今月頭にかけて、中華航空、復興航空等の本社、日本支社等を訪問するなど、継続的な要望活動が続いているところでございます。

1ページお開きください。18ページをお願いいたします。

資料が3つございますが、真ん中をごらんになられてください。ソウル線の今年度の月別の利用状況でございます。利用実績、利用率、前年比という順に書いております。真ん中の欄、利用率をごらんになられてください。4月64.7%、5月52%、6月が落ち込みまして43.4%、7月、8月と見まして、トータル一番右端合計欄、8月までのトータル56.9%、対前年に比べれば若干数字が伸びておりますが、平年に比べればまだまだ頑張っていく必要があると思っております。

下の欄、チャーター便の状況でございます。4月から8月までの状況が一番左端でございます。上から総数でございまして、現時

点で27便チャーターの実績がございます。特に、台湾線の増額が目立っております。一昨年の22年度年間トータルと同程度のチャーター便が既の実現している状況でございます。

19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、特に落ち込みが続いております韓国人利用者対策、インバウンド対策につきまして、韓国で主流ブームになっておりますテレビショッピング等を活用した取り組みを行っていきたいと思っております。

台湾線につきましては、九州の他の自治体等との連携も図りながら、インバウンドチャーターの実施等に引き続き取り組んでまいりたいと思っております。

1枚お開きください。21ページ、航空物流機能の強化でございます。

航空物流につきましては、これまで対前年で減少傾向がずっと続いてきたところでございますが、平成24年度に入りまして、全日空が東京線に787という大型機材を導入するなどの効果によりまして、徐々にではありますが回復の兆しが見えつつあります。

下にある表の上のほうが貨物の取扱状況、4月からの状況でございます。一番下の欄が月別の対前年比較でございます。6月から対前年100%を超える状況が出ております。少しずつでございますが、改善の兆しがありますので、引き続き頑張っていきたいと思っております。

1ページお開きください。22ページでございます。

阿蘇くまもと空港の施設整備でございますが、ここで別添資料のほうをお手数ですがごらんになられてください。別添資料の①で、阿蘇くまもと空港国内線ターミナルビルの増改築工事で8月1日にオープンした後と、これまでの状況を比較した写真をつけております。

まず、1枚目、デザインコンセプトでございます。熊本城の城郭をイメージさせるような大屋根と黒を基調にしたデザインでまとめております。また、中では県産材を生かして熊本らしさを表現しております。

1ページをお開きください。

小さな写真が施工前、大きいほうは8月1日供用後の写真でございます。大ひさし、歩道部分が、これまでの4メートルの幅から3.5メートル広くなりまして、7.5メートルというかなり開放感のある様相になっています。

その下、3ページにつきましては、航空会社の出発便のカウンター前の状況でございます。ちょうど柱がずっとありますが、それから道路側にかかる部分、3メートルの拡幅ができておりますので、これまでに比べてかなり開放感のある状況になっています。

1枚おめくりください。

出発ロビーの天井の様子を写した写真でございますが、総施工のうちのほとんどが熊本県産の木材を使っております。天井を中心に杉、ヒノキ、扉はケヤキということで、製材のほうも地産地消の流れに沿って、生産地に近い工場の施工というふうに伺っております。

その下のページ、5ページが到着ロビーの団体カウンターの風景でございますが、ごらんになられますように、レンタカーの受け付けカウンターとも拡張ができて、利用者の方から好評の声を伺っております。

1ページをおめくりください。

これは、スマートエアポートの中で取り組みましたサイネージの掲示を、8月1日の供用開始にあわせてこれも到着ロビーのところに設置しております。向かって左側が到着ロビーを出られて正面に据えたサイネージ、右側の写真のほうは、これは肥後大津駅の横のビジターセンターに、国内線の到着の様子が見えるサイネージを取りつけております。下をごらんになられて7ページのところ、これ

がサイネージの到着ロビーのほうを少し図を大きくしたものでございます。

阿蘇くまもと空港から県内各地への交通機関の案内でございまして、行く先、方面別の交通手段、主な停留所、また益城インターでの乗りかえの情報等、到着の時間を追ってスクロールしていく仕組みにしております。

向かって右側の丸で囲んでいるところが、空港内の乗り場の案内、あるいは方面別のタクシー料金の案内等を、これは時間ごとに少しずつスクロールしていくことにいたしております。このサイネージにつきましては、かなり評判がいいというふうに聞こえてきております。

お手数ですが、本資料のほうにもう一度戻っていただきましてよろこびますか。28ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港と周辺地域を活用しました大空港構想の推進でございます。ただいま資料をもとに説明いたしましたサイネージ等につきまして、観光情報や交通情報等を提供しているところでございますが、さらなる利便性向上に向けて、今年度中に阿蘇くまもと空港で、これはWi-Fiというんですが、公衆無線LANサービス、無料でインターネット情報が使えるようなサービス環境も整備し、それによりまして大量の利用者のニーズにあわせた環境情報や空港ビル内の施設情報等も配信できるような取り組みを、今やっております。

また、この8月には、崇城大学との間で、航空産業の人材育成を通じた阿蘇くまもと空港の拠点性向上、「パイロットのふるさとづくり」というキャッチコピーをしておりますが、そういう取り組み、また災害発生時の連携や協力を図るための目的での協定を締結しております。

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。

熊本都市圏交通につきまして御説明をいたします。

資料の30ページをお願いいたします。

右側にあります参考－3、交通渋滞の状況ですが、平成22年、道路交通センサスのデータをもとに、国県道の混雑時旅行速度の図を作成いたしましたので、今回変更をいたしております。

資料の31ページをお願いいたします。

熊本都市圏交通施策の主な取り組みでございます。別添資料により熊本都市圏都市交通アクションプログラムの平成23年度末の進捗状況、及び今年度実施するパーソントリップ調査について御説明をいたします。

恐れ入りますが、別添資料の②をお願いいたします。

表紙をめくっていただいて、1ページをお願いいたします。

まず、都市交通アクションプログラムの進捗状況でございますが、アクションプログラムにあります197の施策・事業のうち、平成23年度末までに6割を超える128の施策・事業が目標を達成しております。

中段の左上にありますグラフに、全施策・事業の進捗状況を示しております。平成23年度には、新たに10の施策・事業が目標を達成いたしました。

その詳細につきましては、1枚めくっていただきまして、2ページの上段にお示しをいたしております。連続立体交差事業の完成までに成果が見えるものを中期A、着手するものを中期Bとしておりますが、おおむね計画どおりに進捗をしているのではないかと考えております。

実施検討施策からの追加状況でございます。実施検討施策は、実施を前提として検討をする施策・事業で、実施可能となった段階で中期A、中期Bに追加するものでございます。昨年度検討が済みました3つの施策・事

業を追加をいたしました。

3ページをお願いいたします。

ここにつきましては、現在9つの施策・事業となっております。未着手理由と取組状況、今後の予定を記載をいたしております。事業主体であります熊本市には引き続き計画の具体化を求めてまいります。

4ページをお願いいたします。

実施検討施策の取組状況でございます。現在、8つの施策の検討を進めておるところでございます。これらの施策につきましても、計画の具体化に向けて取り組んでまいります。

5ページ以降には、平成23年度に完了しました施策・事業の中での代表的な6つの施策・事業の整備効果をまとめております。

今後、県といたしましては、アクションプログラムの計画的、継続的な実施に向けて、政令都市となった熊本市と熊本都市圏内の他の市町村との総合調整を担ってまいりたいというふうに考えております。

続きまして、別添資料②の9ページをお願いいたします。

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し、今後の交通政策や道路整備計画の計画策定に資するため実施するものでございます。ことしの10月から11月にかけて、熊本都市圏5市6町1村の無作為に抽出いたしました約12万世帯の方々に、いつ、だれが、どこに、どんな目的で、どの交通手段で移動したかについて調べるものでございます。

調査方法につきましては、郵送で調査表を配布し回答していただくこととなりますが、回答方法につきましては、インターネットまたは郵送にて回答できるようにしております。

そのほかに、この実態調査とあわせまして、都市交通、住まい、60歳以上の方の外出

に関する意識調査や、白川にかかる橋梁での交通量調査、及び熊本駅頭でのアンケート調査も行います。

スケジュールといたしましては、今年度実態調査を行い、来年度現況分析、将来交通需要予測を行い、平成26年度に都市圏交通マスタープランを策定することとしております。

10ページと11ページをお願いいたします。

10ページが世帯構成を聞く世帯表、11ページが個人の行動を聞く個人表となります。調査票の写しを縮小し添付しておりますが、実際に各家庭に郵送配布する調査表はA3版となります。

記入方法等につきましては、別途記入例等を同封いたしまして、できるだけわかりやすいようにしたいと考えております。また、インターネットやフリーダイヤルでの問い合わせに対応することとしております。

なお、参考までに、お手元にPRに使用しておりますチラシも配付しておりますので、御参考にしていただきたいと思います。

以上で、都市計画課の説明は終わります。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

本資料の33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整備でございます。

豊肥線を活用した空港ライナー試験運行の現状でございます。昨年の10月1日から試験運行に取り組んでおまして、8月31日現在で延べ4万906人の利用をいただいております。

また、この表の月別の数字をごらんになられてわかりますように、6月122人、7月118人、8月139人と、これは1日当たりの利用者の数字でございますが、少しずつではございますが数字が伸びていっている状況でございます。

また、9月の現時点での数字を速報ベース

で確認いたしてきまして、140人を超える数字が9月いっぱいで見込めるということでございますので、引き続き利用者の増加に取り組んで、将来の交通機関として定着するように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。

○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39ページをお願いいたします。

JR鹿児島本線等連続立体交差事業について御説明いたします。

6月の当委員会におきまして、埋蔵文化財等の事業推進上の課題についてJR九州と確認し、事業への影響を精査していることを御説明いたしました。その結果、(1)の③において、事業の完了は平成28年度から2年延びて平成30年度の見込みとなりました。

次に、資料の40ページをお願いいたします。

工程の精査結果と事業予定についてでございますが、説明につきましては、別添資料②の3のJR鹿児島本線等連続立体交差事業についての13ページ目、A3の折り込みをごらんいただきたいと思っております。

まず、このA3版におきまして、上のほうにあります資料1の平面図におきまして、全体は6キロメートルございますけれども、そのうち左側の青色の帯に（うち一般部 約4km）と示している区間につきましては、上り線と下り線の地上から高架橋への切りかえ時期につきましては、高麗門踏切の埋蔵文化財調査検討や保存のための高架橋構造変更への対応によりまして、左下の資料2の工程見込みの図におきまして、この下のほうになりますけれども、当初の①の平成25年度中ごろから、精査後の見込みの⑤の平成26年度末となりました。

次に、資料1のまた上の平面図に戻っていただきまして、薄い赤色の帯に（うち熊本駅



部 約2 km)と示している区間につきましては、上り線は、一般部と同時に平成26年度末の切りかえ予定でございますが、下り線と豊肥本線の切りかえ時期につきましては、駅部の埋蔵文化財調査や工事への厳しい契約条件により工程を見直した結果、済みません、また左下の資料2の工程見込みにおきまして、当初②の平成26年度末及び③の平成27年度末から、精査後の見込み⑥の平成29年度末となりました。

その後、線路の撤去工事等を行いまし、て、連立事業の完了は、当初④の平成28年度末から、精査後の見込み⑦の平成30年度末となりました。

最後に、右下の資料3の高麗門踏切付近における高架橋構造変更についてでございますが、県と熊本市で協議を行った結果、高麗門跡及び御成道跡の遺構群は重要な文化財であり、今後県と熊本市が連携して文化財保護法の規定による史跡指定を目指すとともに、熊本市が主体的に保存管理し最大限活用していく方向となりました。

したがいまして、高架橋の構造を資料3の図-2のイメージの柱が、約10メートルスパンの形式から、その下の図の3の約50メートルスパンの形式へ変更し、埋蔵文化財が可能な限り現地に現状保存できるようにしました。

また、工事費の増額分につきましては、熊本市と協議を行い、現在の連立事業の負担割合といたしまして、今後は埋蔵文化財調査や工事の準備を進め、この区間の工事着手はことしの12月を予定いたしております。

今後ともJR九州と検討を重ね、一日でも早く事業を完了できるように努めてまいります。

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。

本資料の45ページをお願いいたします。

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。

下段の九州新幹線の利用状況でございます。開業2年目におきましても、利用者は順調に推移している状況でございます。

1ページお開きください。46ページをお願いいたします。

下段のほうの表でございます。開業2年目の利用実績でございます。これは2段構成になっていまして、上のほうが博多-熊本間、下のほうが熊本-鹿児島中央間になっている表を、3月12日から9月17日までの各月分を、1日の利用者ベースということで比較いたしております。

上のほう、ずっと3月12日からごらんになられてください。博多-熊本間、括弧書きで書いておりますが、対前年4月113%、5月、6月とも100%を超えております。7月は大雨の影響で若干落ちております。8月もまだ引きずっておりますが、9月17日までの間におきましては、対前年より若干伸びている状況でございます。

トータルいたしますと、非常にざっとの数字でございますけど、対前年1日当たり約90人伸びておりまして、約4%の増ということでございます。

交通政策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。

お手元の資料の49ページをお願いいたします。

九州新幹線を活用した熊本づくり及び観光振興について、私のほうからくまもとプロモーションについて御説明をさせていただきます。

49ページの平成24年度の取り組みでございますが、「くまモン」を活用したPRということで、これまで県外での「くまモン」の高

い認知度を活用して、多彩な熊本の魅力を幅広くアピールすることで熊本の認知度を図ってまいりました。これまでは、どちらかといいますと食を中心とした展開でやってまいりましたが、今年度は特に幅広い分野で、いろいろな分野でも展開を図っているところでございます。

一番下の写真を見ていただきたいと思いますが、これは天神のロフトにおいて、「くまモン」と観光展をミックスした形でやっている写真でございます。

真ん中の写真が、県内の観光地をいろんな形で写真を展示させていただいて、熊本のいいところをアピールをさせていただいております。

こういう展開を、全国のロフトという生活雑貨店でございますが、そういう店で13店舗で「くまもとフェアinロフト」という形での展開をやりまして、観光情報等の展開を図ったところでございます。

それとあわせて、記載はしてありませんが、本日付で申しわけありません、サンプルなんで申しわけありませんが、竹書房からここに「くまモン」というものを介して、熊本を紹介する冊子をつくっていただきました。熊本県では撮影協力だとか、中の企画とかの協力をあわせてやりまして、中には県の物産ですね、そういうものをしたりとか、観光スポットとかを「くまモン」の目を通して紹介をさせていただくような、そういうものもきょう販売をされる予定でございます。1冊1,000円ぐらいで1万5,000部発行される予定ですが、各書店から結構引き合いが多くて、私どもで今サンプルとして1部しかまだ届いていないような状況でございます。そういうこともあわせて展開をしてイメージアップに努めてまいりたいと思っております。

それと、一番下のところの右側にございますけれども、チロルチョコレートで「いきなり団子」の味をしたチロルチョコレートを新

たに展開をしてみたいということでやっております。これは熊本県産のサツマイモを使用した形で展開をさせていただいております。

次のページをお願いいたします。

各地域の特性に応じたPRとしまして、特に前回の委員会以降にやりましたのが岡山県との連携ということで、岡山県からこちらのほうに出向いていただきまして、交通センター等で7月21日、22日にPR展開をさせていただいております。熊本のほうからは、岡山桃太郎祭りということで、8月4日の日に熊本から出向きまして、岡山でPR活動を行ったところでございます。

福岡地域でございますが、ヤフードームで8月11日、マリノアシティで8月13日から15日、木の葉モールで8月17日から19日ということで、主に大規模集客施設等と連携をいたしまして、物産展等を開催いたしましてプロモーション活動を実施したところでございます。その際、阿蘇の被災地域のこともありますので、「阿蘇は元気です」ということで、あわせてPR活動を行わせていただいております。

次のページの51ページでございますが、県内でのくまモンプロモーションでございますけれども、8月、RKKラジオで月曜日から金曜日まで、6時45分から6時50分まで、「夏休みラジオ de くまモン体操！」というものを放送をさせていただきました。くまモン体操を流しまして、保育園、幼稚園並びに小学校の皆様方に一緒に体操をしていただくということで流した企画でございます。あわせて、県内各地域の小学校を訪問しまして生中継をやったところでございます。各週の金曜日にずっと出向きまして、現場で一緒にくまモン体操をさせていただいております。

あわせて、8月18日には、フードパル熊本で「くまモン体操大集合！」という形で

やらせていただきましたら、暑い中にもかかわらず、約1,100名ぐらいの参加がっております。

それと、次のページ、52ページでございますけれども、くまモンの今後の展開についてですけれども、これまでの「くまモン」の活動を踏まえて、県民から末永く愛されるキャラクターとなるように、今後展開を図ってまいりたいということで考えております。

その際、私どもとしてやろうとしていたものが3点ございまして、まず、くまモンのブランド価値向上の取り組みをやってまいりたいと思っております。「くまモン」は今単体で動いておりますし、くまモン体操ということしかツールを持ちませんので、その辺についてキャラクター設定をさらに深化させて、一つの世界観をもう少しつくってまいりたいというふうに考えております。それと、パフォーマンスも新たにしていきたいというふうに考えております。

来年3月の12日が「くまモン」の誕生日でございますので、来年3月の中旬ぐらいに誕生祭を企画をしたいと思っておりますので、その際にお披露目をしていきたいというふうに考えております。

それと、2点目ですが、当委員会でも御指摘いただいておりますように、「くまモン」だけではなくて、熊本の関連性を十分強化をしてまいりたいということで考えております。営業部長の強化ということで、広い分野でできるだけ熊本のイメージアップにつながるような展開をしてまいりたいというふうに考えております。

それと、持続可能な仕組みづくりといたしましては、商標の適正管理とか県民との機運醸成等を図りながら、持続可能な仕組みづくりに努めてまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○小原観光課長 観光課でございます。

資料は52ページをお願いいたします。

真ん中の2) 観光キャンペーン等の展開における主な事業を御報告いたします。

①熊本夏の家族キャンペーン「くまもとあそビング！！夏たびキャンペーン」を、7月15日から8月31日の夏休み期間中に実施をいたしております。

主な宣伝展開として、キャンペーンのパンフレットを初め次ページのポスター、それから雑誌・新聞等の印刷物、映像、交通広告、WEB、ホームページなどさまざまな媒体を通して、県内各地域の観光地のPRを行ってまいりました。

54ページをお願いいたします。

このキャンペーンでは、また博多駅等でのイベントも開催しているところでございます。

55ページをお願いいたします。

②「くまもとあそビング！！阿蘇スペシャルキャンペーン」でございます。去る7月の広域大水害による風評被害を払拭するため、特急「あそぼーい」豊肥線宮地駅までの運行再開に合わせ、JR九州とのタイアップにより、「くまもとあそビング！！夏たびキャンペーン」を「くまもとあそビング！！阿蘇スペシャルキャンペーン」と銘打ち、阿蘇地域のみキャンペーン期間を10月いっぱいまで延長して展開しているところでございます。

次に、56ページをお願いいたします。

④「阿蘇は元気です！熊本は元気です！キャンペーン」についてでございます。当キャンペーンも、去る7月の大水害による風評被害を払拭するため、福岡、関西、首都圏を中心に広報宣伝活動等を展開しているところでございます。以下、対象地域別に具体的な取り組み事例を記載しております。

今後も引き続き、様々な広報媒体を利用して、本県の観光PRを行うこととしておりま

す。

次に、57ページをお願いいたします。

今後実施するキャンペーンでございます。

⑤「期待を超えるぞ！くまもつと県。キャンペーン」でございます。当キャンペーンは、JR西日本、JR九州とタイアップし、山陽、九州新幹線を利用し、新規客の確保はもとよりリピータ客確保を念頭に置いたキャンペーンを、来月10月1日から来年25年3月31日まで展開することとしております。

主な商品開発・宣伝展開として、「月刊くまもと新聞」というパンフレットを毎月発行し、また初めての試みとして、県内温泉地の活性化を図るため、協賛旅館・ホテルの宿泊者限定で、湯巡手形を配布することとしております。さらに、関西の大手旅行会社において、オリジナルくまモングッズをプレゼントすることで、旅行商品の増売を図ることとしてしております。

次に、60ページをお願いいたします。

最近の観光動向についてでございます。本県が実施した宿泊客数動向調査によると、平成24年4月期から8月期の本県の延べ宿泊者数(速報値)は、前年同期に比べ国内客は減少したものの海外客は増加し、全体では累計で前年同期とほぼ水準となっております。国内客に関しましては、7月の熊本広域大水害による影響等により、対前年比5%減となっております。

なお、海外客数は、東日本大震災発生後大幅に減少しておりましたが、この8月までの期間は回復が見られるというところでございます。

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、質疑に入りたいと思います。何かありませんでしょうか。

○増永慎一郎委員 九州中央自動車道につい

てちょっとお伺いしたいんですが、これはまだ国のほうが供用開始年を全然言っていないんです。平成28年度以降という言い方をされていまして、沿線からも、ちゃんと供用年度を教えてほしい、はっきりさせてほしいというふうな話があつておりますが、県としてはどういうふうな形で認識をされておるのかちょっと教えていただきたいと思ひます。

○手島道路整備課長 当然ながら、今委員御指摘のような形で、我々としても国に対して、知事を初めとして供用年次の早期公表をお願いしているところでございます。我々としては、用地の取得率もかなり上がっていることから、近いうちに公表されるのではないかと期待しているところでございます。

○増永慎一郎委員 かなり以前からこの話は、山都町あたりでも28年度以降がひとり歩きして、28年度中というふうな伝わり方をしている部分があるわけなんです。だから、その用地の取得も90%以上になっているというふうな話で、何か聞いたら、大体80%以上超えたら供用のめどが立ったということで、供用年度というのは発表されるらしいですけど、何かその辺が国もあいまいですので、その辺は県のほうからも強力に要望というか、運動というか、そういうふうな形で、この前の大会の決議事項の中にも入っていましたので、ぜひともさらに強い要望をお願いしておきたいと思ひます。

以上です。

○井手順雄委員長 要望でいいですか。ほかにございませんでしょうか。

○小杉直委員 2点。最初には39ページ、上野室長にお尋ねですが、おさらいも含めて、私が忘れておることもあるけんですね。

高架事業の総事業費は、最初のころは総事

業費550億というふうな記憶をしておりますが、当時、JRの福岡本社あたりにも陳情に出かけた思い出がありますが、その後、最近までの総事業費の変化というのはどのくらいですか。

○上野鉄道高架推進室長 総事業費につきましては、まさに今現在、JR九州さんと精査中のところがございます。今まで行ってきた事業におきましても、当初と変更してなされている部分もございますし、あるいはコスト縮減等で削減されている分もございまして、現時点では550億円というふうになっておりますが、それはまた精査が速やかに行われ次第、御報告をさせていただきたいと思っております。

○小杉直委員 現時点では総事業費の変化、合算状況はよくわからない、精査中ということですが、今度は高麗門踏切と埋蔵文化財で2年おくれるんですね。2年おくれることにおける費用負担というのですか、マイナス的な負担の予算というのはどのくらい考えられますか。

○上野鉄道高架推進室長 工事そのものが時間的にかかるために、その分費用がかかるかどうかというのは非常に難しい問題でございまして、時間がかかる分に費用がかかってくる部分もありますし、逆に適正な工事が行われていることによって工事費がその分、急がない分余計にかからないという部分もございまして、2年おくれることによる工事費の増額を出すというのは明確にはなっていないと思います。

ただ、ここの部分の高架橋の構造の変更の工事費におきましては、明らかに今スパンが変わることによりまして、工事費の増額が見込まれているところでございます。

○小杉直委員 今確認したばってんが、一般的には、工期が2年おくれるならば、それだけ費用が増加するというのが一般観念ですが、今おたくの話を聞くとしゃが、2年おかれてもそう大差はないということですか。

○上野鉄道高架推進室長 工事費の算定につきまして、時間的な要素の中に、おっしゃいますように、その工事を進めていく間における物価の上昇がどうだとか、いろんな時間的な経緯を見る必要がございますので、プラスに働く部分と、その工事期間によって、逆に適正な工事期間がとれて急がない分、マイナスに働く部分等も出てまいりますので、その辺はきっちり精査をしていきたいと思っております。

○小杉直委員 今の件で、くどかごたるばってんが、一般論的に言うなら、2年おくれるというならばそれだけ予算が増加するという。それは、今室長がおっしゃったように、かえって工事変更によって節約できる分があるかもしれぬけども、一般観念では膨れるということと、埋蔵文化財の調査費用というのもそれは考えにやいかぬでしょう、それは土木部の負担かどうかは別として。

土木部長、そういうことを考えると、2年おくれることに対する予算の増加、負担金は考えられぬですか。

○井手順雄委員長 その前に、今小杉委員がおっしゃっているのは、現行の構造が今度変更になると、その間において、変更になった部分で幾ら増額があるのかという趣旨の質問かとも思いますから、そこもあわせてお願いいたします。

○船原土木部長 今小杉委員の指摘の中で、2年おくれということ、当然効果発現がおくれるということになりますので、その分の

マイナスはあるというふうに思っております。

構造の変更に伴う増額分については、上野室長のほうから説明させていただきます。

○上野鉄道高架推進室長 今回の構造変更におきます工事費の増額につきましては、この埋蔵文化財を含めた変更区間というのが、およそ高架橋で約300メートルございますけれども、もともとの計画であれば、高架橋のコンクリート構造物がおおむね10億であったということが、今回柱を、スパンを長くして飛ばすということから、まだ概算の段階ではございますけれども、約20億円になる予定であるというふうにJRのほうからは聞いております。

以上でございます。

○小杉直委員 くだいですが、端的に言うならば、おくれることによって負担分というのは、20億円ぐらいというアバウト的に出ておるという意味ですか。

○上野鉄道高架推進室長 10億円から20億円に変更になる。

○小杉直委員 埋蔵文化財の調査費用等は幾らですか。

○上野鉄道高架推進室長 埋蔵文化財の調査費用につきましては、事業者が県でございますので、県の文化課のほうに頼んで調査費用として出しております。

それで、費用につきましては、この区間で、済みません、ちょっと1,000万か2,000万ぐらいだったと思います。

○小杉直委員 我々は予算審議する役目もあるわけだけん、2年おくれることに対するそういう工事費、あるいは埋蔵文化財の調査費

等々含めて、どのくらい余計要るんだということは、やっぱり即答できるようにしとってもらいたかですね。

これに関して、埋蔵文化財が、高麗門のところは熊本城と関連してあるということは、私自身があの付近も遊び場でしたから、常識的にわかっておるわけですが、それは事前にそういう情報交換を、文化財所管課との打ち合わせはできなかったんですか。

○上野鉄道高架推進室長 埋蔵文化財におきましては通常遺跡地図というのがございまして、それにより、事業地におけるどこに埋蔵文化財があるかという範囲の指定がされております。私どもが連立立体の計画をした平成13年の段階におきましては、この地図の中に今回の高麗門の遺跡の部分の明示はありませんでした。そういうことから、当初の計画の中におきましては、この要素は入っていません。

ただし、平成19年ごろになりまして、文化課のほうから、ある文献を見ますと、このあたりに元高麗門の跡があったのじゃないのかなというお話がございました。そのときに私どもとしましては、その場所が実際は、今在来線は新幹線の下に移っておりますけれども、もとあった在来線の下にそのようなものがあるのではないかということのお話がありましたので、昨年5月23日だったですか、切りかえた後に、早急に在来線のレールを撤去した後にまず試掘調査から入りまして、実際あるのかないのか、あるいはその価値がどうあるかというのは、検討委員会にかけて調査検討をしてきた次第でございます。

以上でございます。

○小杉直委員 なぜそれをくどく言うかという、やっぱり蒲島県政が2期目の最後が28年なんです。27年度かな。御無礼、27年度にしたって高架事業が2期目に終わらぬわけで

すな。結局、今の予定でいけば、高架事業が平成30年でしょう。それから駅舎を解いて、新しい駅舎をつくるという期間が2年ぐらいかかるのかな。

○上野鉄道高架推進室長 駅舎につきましては、高架橋の上につくる予定になっておりますので、先ほど御説明いたしました29年度末に切りかえますので、その時点で駅舎というホームとプラットホームの上屋はできます。ただ、安藤先生にお願いしております前面の外壁につきましては、高架化に切りかわった29年度末から現在の駅ビル等の取り壊しとかがございまして、30年度に外壁をつくり上げて、30年度末までに駅舎としては完成予定を考えております。

○小杉直委員 完成は30年度末という予定でほしいな。

○上野鉄道高架推進室長 そうでございませぬ。

○小杉直委員 さっき蒲島さんが、去年の選挙だったけん27年までですな。わかりました。以上です。

○鎌田聡委員 済みません、今の関連で確認ですが、おくれることによっての事業費の増はそうまでないということで、構造変更ですよ、10メートルスパンのやつを50メートルにすることによって10億が20億と。済みません、素人考えでいくと、コンクリートが少なくなるので、倍にならぬで逆に安うなりはせぬかなというふうに思うんですけども、（笑声）それはどういう計算でそうなっているんですか。倍になるとというのがちょっと信じられないです。

○上野鉄道高架推進室長 10メートルおきと

というのが一番標準的と申しますのは、ある意味では一番安いというふうな価格で、何も支障がないときはそのような構造でなさいませぬ。当然、道路とか川とかがあればその分またいでいくということで、そもそもの構造形式が、先ほど委員長もおっしゃいましたように、橋台等もその分増すか、逆に柱1本よりも大きくなりますし、また上部工というのは形式が変わって橋げたといひますか、形式も変わる関係上、その辺の工事費というのは全く違う種類のものに変わってきますので、額としては今試算されたような額になるんではないかと考えております。

○鎌田聡委員 要は、掘るのもそげんよけい掘らぬでいいし、まあ厚みは増してくると思いますけども、その点でちょっと倍になるとというのが、これはJRが試算されたんですか。その辺はもう少し精査をされた上で、構造変更も概算でしたけども、倍になるということはちょっと理解しがたいなと思ひますが、これはもう少し精査をぜひしていただきたいと思ひます。

○上野鉄道高架推進室長 JRからの資料の提出を求めて、私どももきっちり精査をしてまいりたいと思ひております。

○井手順雄委員長 ほかにございませぬでしょうか。

○岩下栄一委員 大した問題じゃないというふうな気がするけど、県民からちょっと問い合わせがあった空港問題。

三菱のメガソーラーの発電所かなんか空港ビルに設置できるという話を新聞紙上で知りましたが、メガソーラー発電所あたりが出す電磁波というのはどのくらいあるのかなと、それがまた空港の飛行機の管制塔に悪影響が出てくる、場合によってはあつたりなか

ったり、そういう点は心配ないのか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

メガソーラーの発する電磁波につきましてのお尋ねでございます。申しわけございませんが、正確にどういう影響があるかという数字は持ち合わせておりませんが、ただ私もリサーチしましたところ、国内でも羽田空港の隣接、あるいは岡山空港、徳島空港の隣接等も、既にメガソーラーの設置をなされているところがございます。航空局のほうでも支障がないという前提で設置されていると、そういうふうに理解しています。

以上でございます。

○岩下栄一委員 それなら構わないと思えますし、大体空港ビル自体が電磁波の巣みたいなものだから大したことはないと思えますけれども。

もう一点ですけど、パーソントリップ調査が行われました。自転車はどういうふうに位置づけられておりますか。

○内田都市計画課長 自転車も含めまして、個人の方の1日の動きを調査をしたいと思っています。その方が1日バスとか電車に乗ったり、自転車に乗ったり、徒歩でどこか行ったり来たりと、そういった今回調査をしてこの手の実態を調べたいというふうに考えております。

以上でございます。

○井手順雄委員長 ほかに。

○佐藤雅司委員 まず最初に、お礼を申し上げます。

今回の7月の豪雨に際しましては、県執行部、委員さん方、あるいは県会もそうでございますけれども、本当に一生懸命やっていた

だいて、観光地でありますけども、風評被害もそんなにといいますか、結構あったんですけど、マスコミの皆さん方も控えていただいたのかなという感じでございますけども、何とか持ち直していているというふうな感じをいたしております。心からお礼を申し上げます。たいと思います。

ちょっと1点だけ、まったく別の話ですが、最近、この一般質問の知事答弁の中で、中九州横断道路の滝室付近を、いわゆる中九州の考え方をもとにした道路整備をやっていこうと。土木部長あたりも相当阿蘇を訪れていただいておりますが、中九州のあの滝室付近のいわゆる急峻の地形ですね、まだ仮設橋がかかるとというような状況ですが、そのような考え方がどのくらい手応えがあるものだろうか、盛んに知事がおっしゃっておりますので、我々も知事がおっしゃるということは相当期待をするわけでございますので、県としてどれくらいの期待値を持ってこれから臨もうとされているのか、その辺をちょっとお伺いしたいなと思えます。

○手島道路整備課長 今おっしゃるように創造的な復興ということで、滝室坂の復興に当たっては、中九州にも使えるようなものでつくってもらいたいということで、知事も何度も上京して国のほうに要望しているところでございます。

手応えと申しますとなかなか見えてはこないところがございますが、国のほうも事務的にはそういうことをしようということでやっていると聞きしておりますので、正確な手応えとまではいきませんが、やる気はあるんだなというのは理解しておりますし、今後も我々としてお願いをしていきたいと思っております。

近いうちに、もちろん知事も言っておりますので、以上でございます。



○佐藤雅司委員 私どもも議連の中で九地整のほうに参りまして、道路局長のほうからもそのような話をお伺いしたんですが、地元にとっては、そして熊本が州都を目指す、ということでもありますので、その横軸をきちんとやるという中でも必要な、いわゆるこのくらいのというところちょっと語弊がありますけれども、災害のたびに熊本、大分が不通になるようなことではやっぱり州都の核が見えてこない、そんな感じがいたしておりますので、その九地整のほうは何かないかちょっとお聞きしたいと思います。

○手島道路整備課長 今委員がおっしゃったように地整のほうに行っていたら、地整のほうもそのように検討をして、本省のほうとも打ち合わせると言っていたしておりますが、それについて結果をまだ把握していませんので、昨日たしか上京しておるといふうに聞いておりますので、まだ詳しく聞いておりませんが、やる気はあるということで、先ほど申したような状況でございます。

○氷室雄一郎委員 私のほうか3点ほど。

13ページでございますけれども、空港路線の利用状況というものについてはありますが、この資料を見ますと、県全体では平成19年度がピークで、その後非常に活気のある熊本ということで注目を集めているんですけども、旅客数の推移は余り変化はしていない、この辺はどういうふうに考えておられますかということ、それが1点です。

2点目は、新幹線開業で、大阪線が予測としては30%から40%減という厳しい見込みをされつつありますけれども、そうじゃなくて、ある程度、8月までは10.3%減ということで、これはかなり新幹線での大阪からの利用が若干増加しているから減ったのじゃないかと思っておりますけれども、ここは余り私たちが心配

していた以上には客数は減っていない。しかし、これは若干もとに戻さなければいけませんけれども、神戸線のスカイマーク等の運休がありますけれども、若干これはもとに戻さにかかぬと、そこら辺の御努力はどうされますか、これが2点目です。

それからもう一点は、21ページですけども、空港貨物機能の強化についてという、非常に人の流れは大きく希望がありますけれども、この数字を見ますと、21年度からは極めて減少をしている。それを危惧されておるさまざまな御意見はこれまで出されてまいりましたが、22ページにありますように、物の移動につきましては需要調査を行うと。これはいつごろまでに行われて、これをどのように活用されるのか。この調査だけでこういう物の動きというのが下降線の中で歯どめが、行政だけの調査なり、またそれを提示することによって回復が見込まれているのかという、以上の3点につきましてお尋ねをしたいと思います。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

まず、13ページ下段にあります国内線利用者総数の動きについてのお尋ねでございました。平成18年度、19年度、20年度までは300万を超える数字でございまして、御指摘ありましたように、国内の地方空港の中でも勢いのある空港ということで認められておりました。ただ、リーマンショック以降、これは全国的な傾向ではございますが、かなり航空需要の減が起きておまして、その流れの中でJALが倒産するというふうなことも起こっております。

私どもとしましては、航空路線につきましては、熊本県内の経済の活性化の牽引者と見ておりますので、新幹線と並んで利用促進に努めていきたいと思っておりますので、特に拠点性の向上につながるようなアクセスの改

善等、そういう働きかけをしながら、利用者数の増には取り組んでまいりたいと思っております。

また、スカイマークのお話ございました、大阪線も絡めてですね。関西方面につきましては、これまでも議論いただいたところでございますが、御指摘ありましたように、かなり事前には30～40%の減を見込んでおりましたけれども、実は私ども航空会社とも事前に協議いたしまして、新幹線の進出を脅威と見て利便性を低下させれば、マイナスのスパイラルに落ちるだろうと。ですので、ぜひここは頑張ってお客数を何とか維持してくれと、それから料金面での頑張りを期待するというところで投げましたところ、今新幹線の大阪から1万4,400円に対し、航空会社も1万4,200円とぶつけられて、さらには早割で9,800円とかいう商品も出ております。

残念ながら、JALのほうは会社のほうがちょっと傾いたもんですから、機材の小型化ということをやりました便数の維持を保っております。その成果もありまして、国内線の伊丹のほうにつきましては7ポイント台でございましたか、10%未満という落ち込みで何とかこらえておるところでございます。

スカイマークにつきましては、先ほども触れましたように、もともと2便体制であった神戸線でございますが、スカイマーク自体がフルサービスのエアラインと違まして、かなりコストを落として低料金で勝負するところでございますので、目標とされる利用者数の水準がかなり高かったように見ております。ですので、当時はかなり10万人以上の対前年利用の増を頑張っていたんですけども、スカイマークの中の目標に合わずに、かつ社内の機材繰りということを聞きまして今1便減、残念なことに神戸線につきましてはしばらく休みということ聞いております。

最後、貨物便の状況でございます。調査につきましては、今年度の予算で調査すること

にしておりまして、現時点で現在の荷物の状況の聞き取り等は既に着手しております。委員御指摘のとおり、その調査結果で何をやるのかということでございますが、まず私どもが把握したいのは、特にフォワーダーといえますか、荷物を運ぶ方たち、周辺環境を形成する人たちのニーズの中において、私ども行政の努力で改善できる点があれば、それは精いっぱい頑張っていきたいと。

ただ、物流のほうは、これはトータルで工場の出荷から考えていかなければならない分野でございますので、私たちのできることには限界あるかもしれませんが、それでもできることを見つけ出して取り組んでいきたいと、こういうことでございます。

以上でございます。

○氷室雄一郎委員 一つの人、物の移動なり、県内の活性化の一つのこういう数字はバロメーターでございますし、何とかピーク時も、日本全国落ち込んでいるということではないんじゃないかと思うんです。だから、その辺をしっかりと分析をしながら、やはり一つの数字ではありますけども、これによって判断材料も出てくるわけでございます。

物流につきましては、先ほどおっしゃったように、行政だけの力では非常に難しい。しかし、予算もつけられまして、調査もされました。

それをしっかり生かして、この数字が少しでも改善できるようにしなければ何の意味もないわけでございますので、その辺をしっかりと取り組んでいただければと思っております。よろしく願います。

○杉浦康治委員 本資料の32ページなんですけれども、定時性・速達性の確保ということで記載ございます。その具体的な対応策ということで、①②③というようなことになっているのかなというふうに思うんですが、こ

の対策・試行を含めて、どういった効果が具体的に上がったのかというようなところを、少し御説明をお願いします。

○中川交通政策課長 公共交通ネットワークの中で、特に先ほど来お話が出ております阿蘇くまもと空港のアクセス改善の点についてのお尋ねでございます。今ここに記載していますように、もともと阿蘇くまもと空港につきましては、空港リムジンバスを中心にして公共交通の足は保ってきたところでございます。

公共車両の優先システムというのがまずございますが、これは早い時期、平成20年度に導入をいたしまして、定時性の改善が見られるということで、そのまま現在も継続してやっていますところでございます。

次に、快速便の運行でございます。これにつきましてもリムジンバス、市内中心部を走ることによって渋滞がなかなか否めないということで、新たなルート等の開発ができないか、あるいは速達便といたしまして飛ばし運転ができないかとか、これは③に書いておりますが、そのような取り組みをしております。

新たなルートにつきましては、平成20年度以来幾つかのルートにつきまして実験を行ったところでございますが、今の時点ではまだ個々のルートにしたほうが、お客さんも多くてかつ利便性もいいというルートが見つかっておらず、これについては引き続き事業者等と意見交換をしていきたいと思っております。

快速分につきましてはしばらく、半年間ぐらい飛ばし運転ということで実験をいたしまして、私たちかなり期待していたところでございますが、実際聞いてみますと、その便の増便を実はしていたわけではなくて、既存の枠の中で通常便と快速便としてしまったものですから、利用者の方から、乗ろうと思ったら乗れなかったと、バス停に行っただけでも

と、そういうことが若干続きまして、事業者のほうの車両回しの都合もつかず、一旦これは見送ろうということに至っております。

アクセスについては以上でございます。

○杉浦康治委員 見送ったという話なんですけれども、何がしかの期間やってみて、具体的にはどういった効果が出たのかというのはどんなでしょうか。

○中川交通政策課長 輸送人員については、実は余り伸びていないということでございました。その結果も踏まえて、当面6月1日からですけれども、見送っている状況でございます。

○杉浦康治委員 時間的にどんなだったですか。

○中川交通政策課長 快速便で飛ばし運転でございますので、時間的にはもちろん改善なされたということは聞いております。

○杉浦康治委員 どの程度というのは。

○中川交通政策課長 これは市内の中心部を走ってくるのは変わりませんので、数分間でございます。この市内から阿蘇くまもと空港までの40分から50分の間の数分間、これは夕方とか昼間によって違うんですけども、そういうふうに向っております。

○杉浦康治委員 30ページに交通渋滞の状況ということで図がございますけれども、この図も参照をしながら考えていくと、今まさに課長がおっしゃったようなところということで、抜本的な改善ということについて言うと、いろいろ決して小手先とは言わないんですけども、いろいろ工夫をしたとしてもかなり厳しい状況なのではないかなというふう

な気がしております。

そのためには、政令市のほうに移行されたので、どういうふうな形で整備されていくかということについてはよく見えませんが、同じ目的を持って速達性なり正確性ということ考えた場合には、市との協議の上で協力して、この図で言うところの青じゃない部分、真っ赤になっておりますけれども、この部分についての対策を重点的に進めていくと、でなければ改善はしないというふうな思いでおりますので、ぜひそこのところについて進めてほしいなというふうに思っておりますけれども、どんなでしょうか。

○中川交通政策課長 都市圏内の交通渋滞対策でございますが、これは道路整備ともあわせて進める必要がございます。委員御指摘のとおり、政令市になりまして市内の道路も熊本市が中心になるということでございますので、私どもとしましては、特に遠距離から来るお客様にも御迷惑をかけてる状況でございますので、道路とあわせて、もう一つ後段のほうに出ておりますけど、空港を例にとりまして空港ライナー、これは鉄軌道の延長線というふうに私ども定義づけて進めておりますので、そういう定時性の確保ができるような手段を具体化、実現しながら、少しずつ現状の利便性を改善していきたいと思っております。

以上でございます。

○杉浦康治委員 おっしゃっていることはそのとおりだと思います。あとは第2空港道路に関して言うならば、ぜひ熊本市側の改善ということ積極的に働きかけながらやっていただくというようなことを、要望をさせていただきたいというふうに思います。

○井手順雄委員長 ほかにございませんか。

○内野幸喜委員 交通政策課にお尋ねしま

す。

新玉名駅の大阪直通ですね、3本なんですよね。先日、玉名、山鹿、菊池3市で要望にいったと思うんです。現状は今どうなっていますか。恐らく来年春のダイヤ改正に向けて今ずっと詰められているところだと思うんですけども、現状はどうですか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

大阪直通便の要望につきましては、今内野委員御発言ありましたように、3市合同要望には私も一緒に参りまして、強い思いで要望をいたしております。現時点で申しますと、まだことしの3月のダイヤ改正といいますが、実は新幹線供用後のまず最初の大きなダイヤ改正だとJR認識しておりまして、その効果を見ながらということと判断されているようでございます。

ただ、私ども直通便の増も含めてJRに対するアピールが一番強く言えるのは、駅での利用者の増でございますので、駅での利用者の増が図れるような運賃政策でのいろんな利便性向上策をあわせて要望をいたしております。それは昨年の時点で要望の成果がことしの4月に実現しておりまして、その成果と、あとあわせまして玉名市を中心にして定住促進に頑張られておりますので、その辺をアピールしながら直通便の増便要望、これはまたこの秋にも引き続きやりたいと思っております。

以上でございます。

○内野幸喜委員 ぜひこの件については、県にも積極的にやっていただきたいんです。というのは、これは課長も御存じだと思いますけど、在来線のときに、あのときは県は必ずしも積極的ではなかったんです、協力的でもありませんでした。地元自治体で一生懸命やって特急というのは存続になりました。

今、玉名・山鹿・鹿本というのは、やっぱり観光面であるとか、菊池川流域ということで、今非常に観光にも力を入れていますから、新幹線の大阪直通というのは悲願なんです。やっぱり3本というのをせめて10本台ぐらいにはやっていただきたいと。地域の活性化にもつながりますから、今回ばかりは県にも積極的に後押しをしていただきたいと思っております。

○中川交通政策課長 私の方も、大阪直通については新玉名のほうが前回のダイヤ改正で増便が実現できなかったことを大変残念に思っておりますし、この思いはずっとぶつけておりますし、この10月末か11月の頭には再度、沿線市とともにJRに対して要望活動を続けていきたいと思っております。

また、繰り返しになりますけど、そのアピールのためには、利用者の増というのが見られないとなかなか彼らも踏ん切りがつかないもんですから、私どもは利用者の増につながる玉名の定住促進についても応援しながら、玉名だけに限らず、菊池川流域3沿線ですか、これは長洲の有明フェリーなんかも活用して、横軸というふうに私ども見ておりますので、そこは力を入れていきたいと思っております。

以上です。

○内野幸喜委員 今、まさに有明フェリーという話が出ましたけども、有明フェリーが「有明みらい」という新船を導入して、これは国からもお金も来ているわけですね、長崎県が、そのために利用者への還元ということで、有明フェリーから新玉名駅までの無料のシャトルバスを出すんですね。だから、新大阪までの直通があればそういったところからも見込めますし、必ず利用者というのは私はふえると思っておりますので、しっかりと取り組んでいただきたいと思っております。

○小杉直委員 第2点目、結論的に聞きたかけんですね、小林理事か錦織部長、どちらでんよかです。2課にわたって、22ページ、国際線の今後の取り組みについて中川課長から説明がありました。それから60ページに、直近の観光動向で小原課長から説明がありました。それぞれ進めていくとか、回復基調にあるというふうにおっしゃっておられますが、御承知のとおり、日中関係の悪化、日韓関係の悪化、そういうことは載っておりませんが、現実にそういうことがあっておって、それに対する予想、あるいは取り組みはどう考えておられるか。

○小林理事 最初の資料の御報告ではありましたが、現在、竹島問題、尖閣問題による観光でありますとか航空への影響については調べております。

観光については、観光課長のほうから詳細なデータが報告されると思いますけれども、まず国際線のアジアナ航空の便につきましては、今大きな影響が出ておりません。直近で申しましても50%台の半ばぐらいを推移しておりますし、9月の終わり、10月初めあたりの便でもなかなかの利用者数は確保できているというふうに考えております。

一方で、中国に関しましては、熊本県の観光地を含めかなりのキャンセルが出ているというふうに聞いております。そういった意味では、中国については大きな影響が出ているのかなというふうに把握しております。

一方で、国際線の誘致に関しまして、私ども可能な限りの手段を尽くして活動しておりますが、一つ、アジアナ航空に関しましては今申し上げたような状況で、今後当面は大きな影響は出ないだろうという予測のもとに、引き続き便の拡大については求めていきたいと思っておりますし、中国路線につきましては、かねてから南方航空との協

議、さらにはそれ以外の上海航路等の模索を続けておるわけですが、引き続き今後の国際状況の先行きが見えにくいところがありますが、事務的な協議、または関係性の構築、これについては積極的に進めていきたいと考えておるところでございます。

もう一つ、台湾についてでありますけれども、チャーター便の造成がようやく少しずつ実を上げつつあります。これについては台湾も各航空会社でございます、チャイナでありますとかエバー航空、マンダリン、復興、各社それぞれ今コミュニケーションとっております、チャーター便の造成、さらには定期便に向けての取り組みを進めていきたいと考えておるところでございます。

○小杉直委員 要望ですが、領海・領土の問題とは別に、今言った観光の問題とか、国交正常化の問題とか、しっかり知事部局でも取り組んでいただきますようにお願いします。日中国交40周年もキャンセルになったし、南寧との行事もキャンセルになっているし、日本航空、全日空も数万席キャンセルになったと聞いておりますけれども、熊本県政の事務局としては、今おっしゃったような方向でしっかり取り組んでいただきたいと要望しておきます。

それから、もう一点。さっき土木部に私が聞いたときに、蒲島県政は28年度までと言ったら、いや、27年まででしょうとちらっと話があったけん、勘違いして去年選挙だったかなと言ったけん、ことしが選挙だから、28年まで任期があるということで、訂正の訂正をしときます。

以上。

○井手順雄委員長 ところで、総括で。

○錦織企画振興部長 先ほどの御指摘の中で、1点だけ、先々どう見ておるかというこ

とでございますが、たまたま私前職までずっと中国関係でいろいろ仕事をしておりまして、簡単な印象を申し上げますと、今まで中国とは似たような状況というのは何度もございまして、そのたびに何とかお互いに歩み寄って改善してきたという歴史がございます。

その中で一番特徴的に中国ということで見ますと、おもしろいのは北京の中央政府と各地域の省政府とでは、はっきり言って全然発想が違うというのがございますので、やはり地域ベースで今後中国とおつき合いしていくのであれば、まずは先方の地域ときっちり話し合いしながら仲を深めていくということが欠かせないだろうと思っておりますので、既に南寧のほうにも事務所を新しくつくって、それから小林理事のほうではしっかりと各エアラインと相談してもらっておりますので、これを地道に続けていくことがまた客の足をこっちに向くということにつながると、そういうふうに考えております。

○小杉直委員 お願いしておきます。

○山本秀久委員 今、聞いていたときに、各委員の方々がいろいろ質問された。そういうことは、いつも私が言っていることは、横軸の連携が保てないことが多過ぎる。だから総合的には、部長おられるから、こういう問題はいろいろな今発言があったけど、それはみんな横軸に関連しとるわけだ。だから、一つの問題点を一つにまとめて答弁できるような計画を出さぬとおかしいと私は思う。

いつでも各課にまたがっている。そこが企画だから、企画がちゃんとして、そういう点を総合的なあれをまとめ上げておいて欲しい、そうせぬと事が進まぬと思う。だから、そこを申し上げておきたい。

それともう一つ、「くまモン」の問題。前にもあなたに文句を言ったことがあるな。あれは名刺だけに、「くまモン」だけの名刺だ

という、何の広報、熊本の実態を把握していないじゃないかということをした。今やっているけど、私はずっと「くまモン」の今宣伝を見ておるけど、確かに立派に皆さんやっていただいております。

そうしたときに、ふざけていいところと、ふざけて悪いところのあれがある。全部何か、式典とかなんかのときはきちっと「くまモン」の態度、マナーがあらなければならぬ。それも何かふざけているところがある。すべてがそのときどきの雰囲気にあわせて「くまモン」の態度でないと、余り軽率過ぎる。

せっかく、これだけ「くまモン」というのを宣伝して、熊本のイメージをつくってくれたんだから、ところどころによっては、礼儀作法をちゃんとさせんとだめだ。ひとつ要望しときます。

○錦織企画振興部長 山本委員から御指摘いただきました私ども企画振興部の横軸の総括でございますが、おっしゃられるとおりでございます。既に我々が担当しております例えばフードバレー構想などにつきましても、これは各部にまたがる事業でございます。これは私ども企画振興部が責任を持って横串を通してまとめ上げていくことを考えております。

それ以外にも、私着任してまだ2カ月になりませんが、やっぱり横串を通したほうがいいなと思っておる新規案件も何かございますので、これも早期に対応できるように努力してまいりたいと考えております。

以上です。

○山本秀久委員 今部長からそういう点に関して言っていたけども、この問題は熊本県だけの問題じゃないんだ。だから、あたたちが横の連携、ほかの県の情報もちゃんとキャッチしながら事を進めておかぬと進まな

い。だから、その点よろしく申し上げます。  
以上。

○浦田祐三子委員 済みません。先ほどの小杉委員の質問に若干関連したものが1点と、もう1点質問させていただきたいと思っております。50ページの上海「くまモン隊」を9月から活動開始ということですが、現在どのような状況になっているのかというのが1点。

たしか前回の委員会のときに、鹿児島県の売り込み方が上手だという話で、当時の坂本部長が、完璧なお手上げだと、熊本県はお手上げ状態という話をされたと思うんです。その後何か動きがあったのかお尋ねをさせていただきたいと思っております。

○坂本くまもとブランド推進課長 1点目の上海「くまモン隊」の件ですが、上海「くまモン隊」については、やっぱり「くまモン」がいろいろ動きとかなんとかについて研修する必要がありますので、それは熊本で既に研修を済ませております。一定のレベルには達するようにそこは努力してみます。ただ、「くまモン」の向こうにおける活動については現在休止をしております。

○浦田祐三子委員 それを聞いたかったんじゃないかと、今の現状ですね、反日デモとかそういう中での「くまモン」は、余り活動されていないということですか、わかりました。

○井手順雄委員長 ほかにございませぬか。

○浦田祐三子委員 次はまだ、もう一点質問しているので。前の部長が言って、そのあと熊本県として取り組みを何かされていらっしやるのか。

○坂本くまもとブランド推進課長 全部私の

ところではございませんが、県産品振興という形で、私のほうからお答えをさせていただきます。

部長がおっしゃったように、熊本はいろいろなものがあるけれども、総花的過ぎて何かまとまりがないという形でやっておりますので、そこについては絞り込みをしながら、ブランドというものを少しでも確立しながら進めてまいりたいというふうに考えております。

○浦田祐三子委員 知事の4カ年戦略の中に、赤で「熊本を売る」というたしか事業があったと思います。ただ、今のところ動き出したばかりでまだ進んでいないということだったんですけれども、やっぱりそれもしっかり連携しながらイメージをつくって熊本を売り出すような戦略をとっていただいて、さっき山本委員からもお話がありましたけれども、横軸の連携をしっかり図っていただいて、しっかり売り込みをしていただきたいと思えます。

以上です。

○井手順雄委員長 ほかにございませんか。

（「はい、ありません」と呼ぶ者あり）

○井手順雄委員長 なければ、質疑をこれで終了します。

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。

その他、ほかにありませんでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○井手順雄委員長 なければ、本日の委員会  
はこれで閉会いたします。

午後11時39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