

第 12 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25年 6 月25日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

## 第12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25年6月25日(火曜日)

午前10時1分開議

午後0時1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(14人)

委員長 小早川 宗 弘  
副委員長 高 木 健 次  
委員 山 本 秀 久  
委員 平 野 みどり  
委員 堤 泰 宏  
委員 荒 木 章 博  
委員 城 下 広 作  
委員 鎌 田 聡  
委員 中 村 博 生  
委員 早 田 順 一  
委員 浦 田 祐三子  
委員 高 野 洋 介  
委員 東 充 美  
委員 橋 口 海 平

欠席委員(1人)

委員 小 杉 直

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

地域振興課長 吉 田 誠

交通政策課長 中 川 誠

商工観光労働部

首席審議員

兼観光課長 渡 辺 純 一

くまもとブランド

推進課長 成 尾 雅 貴

土木部

部 長 船 原 幸 信

道路整備課長 手 島 健 司

首席審議員

兼道路保全課長 増 田 厚

都市計画課長 平 尾 昭 人

審議員兼

鉄道高架推進室長 松 永 清 文

警察本部

交通部長 木 庭 強

交通規制課長 安 武 秀 則

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 春 日 潤 一

政務調査課主幹 桑 原 博 史

午前10時1分開議

○小早川宗弘委員長 それでは、ただいまから第12回高速交通及び新幹線活用対策特別委員会を開会いたします。

本日は、執行部を交えた本年度最初の委員会でありますので、一言私のほうから御挨拶を申し上げたいと思います。

本委員会は、皆さん御承知のとおり、1つ目は、高速交通体系に関する件、2つ目は、熊本都市圏交通に関する件、3番目は、九州新幹線を活用した地域振興に関する件という

3つの調査事件が付託されております。

どの分野もかなり幅広い分野の調査となりますが、特に高速道路の整備、あるいは駅前整備のあり方、そして新幹線を活用した地域づくりというのは、本県にとって極めて重要な課題でありますので、その課題に的確に対処するためにも、委員各位の活発な御意見あるいは御質問もどんどんとしていただきたいというふうに思っておりますし、また何よりも活力ある熊本づくりにつながるように、委員会審議を進めてまいりたいというふうに思っております。

今後1年間、高木副委員長とともに円滑な委員会運営に努めてまいりますので、委員の皆様方、執行部の皆様方にも御協力のほどよろしくお願いを申し上げます。

簡単ではありますが、委員長としての挨拶とさせていただきます。

それでは、副委員長からも一言御挨拶をお願いします。

○高木健次副委員長 皆さん、おはようございます。副委員長の高木でございます。

本委員会は、3件の重要な付託調査事件を審議する重要な委員会であります。今後1年間、小早川委員長を補佐して、円滑な委員会運営が行われますよう精いっぱい努力をしましてまいりたいというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

また、委員各位並びに執行部の皆様方の御協力をよろしくお願ひ申し上げ、簡単ですが御挨拶にかえたいと思ひます。よろしくお願ひします。

○小早川宗弘委員長 それでは、執行部関係部課職員の自己紹介を受けたいと思ひます。

名簿の順に自席からお願ひをいたします。

(錦織企画振興部長、小林理事～安武交通規制課長の順に自己紹介)

○小早川宗弘委員長 それでは、次に、執行

部を代表して、錦織企画振興部長から挨拶並びに概要説明をお願いします。

○錦織企画振興部長 委員会の開会に当たりますて、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き、簡略に御説明を申し上げます。

小早川委員長、高木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たいと思ひます。執行部といた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ひ申し上げます。

それでは、本日御審議いただきます議案の概要について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は、本年5月に、国道57号の滝室坂が、中九州横断道路の一部として新規事業化されるとともに、熊本天草幹線道路の本渡道路が新規事業採択されております。

また、今年度当初予算におきましては、昨年度を上回る配分となっており、幹線道路の整備に弾みがついておるところでございます。今年度も整備が促進されるよう、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、東京線で、平成24年度の利用者数が、ここ10年で初めて200万人を超えるなど、国内線全体としては堅調に推移しております。

ソウル線につきましては、利用者数全体は前年より減少しておりますが、最近の円安・ウォン高の影響等により、外国人利用者が増加しております。

今後とも、週5便化の実現を目指し、利用促進対策に取り組んでまいります。

また、台湾・中国線についての路線開設に

向けた協議や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。

第3に、九州新幹線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でございますが、九州新幹線の開業から丸2年が経過いたしました。昨年は、7月の熊本広域大水害の影響により利用者数が一時減少いたしました。最終的には平成24年度の博多ー熊本間の利用者数は開業1年目と同程度となっております。利用状況は順調に推移しております。

次に、九州新幹線を活用した熊本づくり及び観光振興についてでございますが、まず、くまもとプロモーションの推進につきましては、これまで進めてまいりました関西、中国、福岡地域に、今年度からは首都圏を加えまして、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、昨年夏の熊本広域大水害等により減少した観光客数を増大させるため、シニア層を対象とした「リメンバー九州キャンペーン」や、ファミリー層を対象とした「名探偵コナン 熊本・阿蘇ミステリーツアー」等を展開し、熊本観光の魅力を引き続き発信してまいります。

以上、各案件につきまして概要を御説明申し上げますが、詳しくは各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い申し上げます。

○小早川宗弘委員長 それでは、議題(1)事業概要について執行部からの説明を受け、その後質疑を受けたいと思います。

なお、説明につきましては着座のまま、できるだけ簡潔にお願いをしたいと思います。

では、執行部から順次説明をお願いいたします。

○手島道路整備課長 よろしく申し上げます。

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ますので、よろしくお願いいたします。

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ておりますが、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、このような呼び方をしております。

まず、最初に、(1)高規格幹線道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、高速道路株式会社及び国土交通省により整備される国土開発幹線自動車道、熊本県内では九州縦貫自動車道と九州横断自動車道延岡線がございます。また、国土交通省により整備される一般国道自動車専用道路、熊本県内では南九州西回り自動車道がございます。

2 ページをお願いします。

高規格幹線道路の整備手順でございます。

3ページをお願いします。

昭和62年以降の経過について、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ページをお願いします。

中ほどから下に、県内の高規格幹線道路の路線別の状況を記載しております。

まず、九州縦貫自動車道でございます。

県内延長は134.8キロで、4車線で全線供用されております。現在、各地でスマートインターチェンジの整備が進められております。

宇城氷川スマートインターチェンジは平成21年度から事業化されており、宇城市氷川町がアクセス道路を整備中です。

北熊本サービスエリアのスマートインターチェンジは平成23年度から事業化され、また城南スマートインターチェンジは平成24年度から事業化されており、両方とも熊本市がアクセス道路を整備中です。

県としても、今後もスマートインターチェンジの設置に向け、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。

九州中央自動車道でございます。

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キロメートルです。嘉島ジャンクションから料金所までの約0.9キロメートルは、西日本高速道路株式会社が、御船から山都までの区間23キロは、新直轄方式により国が整備中です。残る山都から県境までの約21キロメートルは、基本計画区間となっております。

追加インターチェンジ3カ所につきましては、現在、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、工事を進めているところです。平成25年度には嘉島ジャンクションから小池高山インターチェンジまでの1.8キロメートルが、平成30年度には北

中島インターチェンジまでの10.8キロメートルが、供用開始予定と伺っております。

今後とも、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。

なお、蘇陽一高千穂間が、今年度から国の計画段階評価を進めるための調査を行う箇所とされました。

今後、その他の区間の整備に向けた道筋が示されるよう、宮崎県や沿線の町とともに国などに求めてまいります。

6ページをお願いします。

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キロメートル区間のうち県内延長は約50キロメートルで、合併施行方式で整備された八代ジャンクションから日奈久インター間を除き、国が整備を進められております。

県内の芦北インターチェンジまでの28.8キロメートル区間については、平成21年4月までに暫定2車線で供用されています。現在、芦北インターチェンジから県境までの約21キロメートル区間が整備中で、平成27年度には、津奈木インターチェンジまでの7.7キロメートルが供用開始予定と伺っています。

今後とも早期完成に向けて、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、地域高規格道路の整備でございます。

地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体となって地域の基幹となる道路で、自動車専用道路もしくはそれに準ずる道路で、おおむね時速60キロメートル以上で走ることができる道路でございます。「すべての道は熊本に通じる」という考えの実現に向け、地域高規格道路の整備を進めているところです。

7ページをお願いします。

地域高規格道路の整備手順でございます。

続いて、8ページをお願いいたします。

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、同時に候補路線として島原天草長島連絡道路が指定を受けております。平成10年には、候補路線に有明海沿岸道路Ⅱ期が指定されております。

続きまして、路線別の状況です。

中九州横断道路です。

熊本市と大分市を結ぶ延長約120キロメートルの地域高規格道路で、県内延長は約53キロとなっています。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キロに着手されましたが、平成22年度から休止されております。

熊本大津間の21キロメートルにつきましては、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おり、今年度から新規事業化に向けた計画段階評価に着手されました。

また、平成24年7月12日の九州北部豪雨により被災した国道57号滝室坂につきましては、今年度、別線による滝室坂道路として新規事業化され、中九州横断道路の整備区間に指定されました。

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は、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は、早期の整備区間の指定に向けた計画段階評価の早期完了を求めてまいります。

滝室坂につきましては、一日も早い開通を求めてまいります。

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は、熊本市において約30キロメートルが路線指定を受けております。現在、熊本西環状線の一般県道砂原四方

寄線の約12キロと、熊本西環状線と九州縦貫自動車道を結ぶ熊本市下硯川から大鳥居町までの熊本環状連絡道路約3キロメートルが、整備区間と調査区間になっております。

なお、熊本西環状線と熊本環状連絡道路は、熊本市の政令市移行に伴い、県から熊本市に事業主体を引き継いでおります。

現状でございますが、熊本市が事業主体となった熊本西環状線では、花園、池上の2つの工区で事業を展開しており、花園工区は平成27年度に供用予定と聞いております。

また、環状道路を構成する熊本東バイパス、北バイパス、植木バイパスにつきましては国が順次整備に取り組んでおり、北バイパスについては平成26年度に供用予定と聞いております。

今後の取り組みとしましては、各事業所に整備促進を求めてまいります。

続きまして、10ページをお願いします。

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キロに分かれております。

現状でございますが、国施行区間につきましては、熊本宇土道路3.8キロメートルで、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は、調査・測量設計が実施されているところです。

県施行区間につきましては、暫定2車線で、平成19年9月までに、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。

現在取り組んでおります大矢野バイパス3.7キロメートルにつきましては、用地買収と工事に取り組んでおり、三角の瀬戸にかかる新天門橋の工事に、平成25年3月に着手したところです。

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は、調査区間となっておりますが、このうち第2瀬戸大橋を含む1.3キロメートル区間が、ことし5月15日に新規事業化されました。

今後の取り組みとしまして、国の施行区間の事業の促進を求めてまいります。

その他の道路として、有明海沿岸道路Ⅱ期について、今年度から大牟田市ー長洲町間が計画段階評価を進めるための調査を行う箇所とされ、6月4日に第1回の委員会が開催されました。また、長洲町ー熊本市飽田町間についても、国、県及び熊本市で引き続き検討を進めてまいります。

11ページをお願いします。

(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中央自動車道建設促進協議会、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24年度以降、資料のとおり活動を行ったところでは、

14ページをお願いいたします。

こちらのほうに、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。

引き続き、資料の15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、国内線の現状につきましては、全般的なことからお話しします。

阿蘇くまもと空港、平成25年6月1日現在、6路線39便が就航しております。平成24年度の国内線の旅客数は、平成23年度に比べ6万6,000人の増で、282万人となっております。

す。

ことしの1月半ばから、ボーイング787の機材トラブルで運航停止となっておりますが、阿蘇くまもと空港の路線においても一部欠航が発生しております。ただ、航空会社の代替便の対応等によりまして、送客への影響等はほとんどございませんでした。

個々の動きでございます。

まず、東京便につきましては、羽田の発着枠の動きの拡大を受けまして要望活動を行いました結果、25年の3月末から、スカイネットアジア航空によりまして1便増便がなされております。

東京線につきましては、平成24年度、対前年比6.9%増、202万人の利用となっております。ここ10年間で初めて200万人超えをしております。

また、神戸線につきましては、スカイマークが平成20年9月末に運休しておりまして、対前年77%の減となっております。

15ページの一番下は、国内線旅客数の推移でございます。

1ページおめくりください。16ページをお願いいたします。

上の表が、今、6路線39便の就航状況でございます。東京方面が21便、中部・名古屋方面が6便、関西・大阪方面が10便となっております。

下段の表が、路線の就航の推移でございます。特に、平成22年度あたりにおきまして、JALの経営環境悪化によりまして増便、減便、運休等が集中しておる状況でございます。

17ページをお願いいたします。

国内線対前年路線別の比較でございます。

一番上、東京線につきましては、先ほどお話ししましたように、200万人を超えております。

一番右端が増減でございます。東京線は先ほど申しましたとおり、13万人の増となっております。

おります。

また、表の中ごろに、伊丹・大阪方面で神戸線8万人の減となっておりますのは、スカイマークの運休ということでございます。

国内線トータルで281万7,997人となっております。

1ページおめくりください。18ページをお願いいたします。

今後でございます。国内線につきましても、各航空会社等と十分連携をとりながら、また近年新たな格安航空会社等の動きございますので、引き続き積極的な誘致活動に取り組んでまいります。

次、国際線の振興でございます。18ページの中段でございます。

現状。

ソウル線、週3便の状況で、あと国際線につきましてはチャーター便が飛んでおります。東アジアをターゲットとしまして誘客対策をとっておりまして、ソウル線の週5便化、あるいは東アジアとの直行便就航を目指して、利用促進に取り組んでおるところでございます。

ソウル線につきましては、今年度開設から10周年を迎え、これまで約30万人の利用がっております。平成24年度の旅客実績につきましては、約2万7,000人、昨年に比べて2.3%の減となっております。これはLCCの福岡就航あるいは国際情勢の影響等による日本人の利用客の減となっております。ただ、この2月以降につきましては、円安・ウォン高等の影響によりまして、外国人の利用が伸びてきているところでございます。

19ページをお願いいたします。

中国・台湾線でございます。

台湾線につきましては、昨年12月には、23年に引き続き県立高校のチャーター便による修学旅行、これは大津高校でございますが、実施されております。また、昨年の夏には、復興航空によります連続チャーター便も実現

しているところでございます。引き続き、各航空会社等を訪問するなど、継続的な要望活動を実施してまいります。

また、中国線につきましても、日中関係の行方等を見据えながら、航空会社との新規路線就航に向けた協議を進めている状況でございます。

また、チャーター便につきましては、23年度に比べ13便増加の53便となっております。これは先ほど説明しました台湾の連続チャーターによるプラス効果でございます。

1ページおめくりください。20ページをお願いいたします。

ただいま御説明しました国際線の旅客の推移、折れ線グラフでございます。グリーンラインが定期便の状況でございます。平成10年から14年までが全く定期路線がございませんでしたので、ゼロの状況でございます。

また、下段の折れ線のグラフがチャーター便の状況でございます。この両方を足した数字がブルー、青のラインでございます。チャーター便、定期便合わせて、トータル24年度は3万5,026人の利用状況となっております。

21ページをお願いいたします。

上の表がソウル線の昨年度の月別の利用状況でございます。4つの段がございますが、一番上の欄が利用の実際の人数でございます。また、その次の数字が対前年同月比でございます。また、3段目につきましては、通常の利用率でございます。

一番下、4段目に米印で「140人乗換算」という利用率を記載しております。飛行機の利用率につきましては、その利用の頻度に応じて航空会社が機材の大きさを変えることで利用率を出す際に、単純に比較できない状況になりますので、一定の機材、ソウル線の場合は140人乗りの機材が通常の機材でございますので、これに固定して利用率を出した数字が一番下の数字でございます。



一番右側をごらんください。24年度のトータルでございます。利用実績2万7,270人、対前年比は97.4%でございます。利用率58.1%でございますが、140人乗り換算にしますと62.8%となっております。特に、2月、3月につきましては、一番下の140人乗り換算で見いただきますと80.1、86.9と利用が伸びている状況でございます。

下の欄が、先ほども御説明しましたチャーター便の状況でございます。トータル53便のうち、一番多いのが台湾線の38便という状況でございます。

1ページおめくりください。

22ページ、今後の取り組みでございます。

ソウル線につきましては、利用促進としまして、7月末、来月末には特に新たなツアー造成の取り組みを行ったり、また教育旅行の取り組み、あるいはこれはインバウンド対策になります。テレビショッピング等による旅行商品造成等、アウトバウンド対策、インバウンド対策あわせまして週5便化実現に取り組んでまいります。

中国・台湾線につきましては、これも特に台湾線につきましては、インバウンド、アウトバウンドチャーター便の増加に特に力を入れておきまして、交流実績の積み増しを図ることで、定期路線の働きかけをしてまいります。

23ページをお願いいたします。

航空物流でございます。

24年度の航空物流取扱量約1万7,300トンとなっております。前年に比べ7.2%の減少となっております。24年度の状況につきましては、全日空、日本航空ともメインであります東京線の機材大型化によりまして、数字の若干の伸びが前半ございましたが、ことしの1月、先ほどお話ししました787の運航停止によりまして、荷物のほうには若干マイナスの影響が出ております。

2月、3月の下の表をごらんになられてく

ださい、2月、3月の一番下の欄が24年度の23年度に対する比較でございますが、対前年2月で80.9%、3月が88.6%と若干の影響が出ているところでございます。

今後につきましては、リーマンショック以降景気低迷によりまして、荷物の流れが悪うございますけれども、事業者等のニーズをしっかりと把握いたしまして、それに見合った機材の提供等、航空会社に働きかけてまいるところでございます。

24ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港の施設整備と活性化でございます。

まず、現状、空港整備でございますが、昨年の夏に、国内線のターミナルのリニューアルがなされたところでございます。

下の表が、阿蘇くまもと空港の直轄事業の概要でございます。景気対策等もございまして、平成25年度の国の事業費につきましては、対前年度約1億7,000万近い事業費の増加になっているところでございます。主に、滑走路の改良や誘導路の改良、照明施設等の更新に取り組んでおるところでございます。

25ページをお願いいたします。

この表は、国内線ターミナルの前の駐車場付近の図でございます。真ん中に、赤で楕円になっているところが駐車場の主なエリアでございます。赤で表示しているところが既に整備が済んでいるところでございます。青で線を引いているところが、今年度中の整備目標に向けて取り組んでいる事業でございます。横断歩道のルーフの設置と今年度末に向けて整備にしっかりと取り組んでいるところでございます。

26ページをお願いいたします。

空港経営改革でございます。

今月の19日には、民活空港運営法が成立いたしました。空港の経営につきましても、民間事業者に対して委託できるという環境が整っている状況でございます。引き続き、これ

につきましては、情報を収集しながら検討してまいるところでございます。

空港周辺環境につきましては、地元住民等を交えた空港周辺環境整備協議会というものを立ち上げまして、毎年意見交換をしているところでございます。阿蘇くまもと空港のPRにも積極的に取り組んでいるところがございます。

27ページをお願いいたします。

大空港構想ということで、空港の利用者目標を300万人と掲げ、航空路線の強化、空港の利便性向上、拠点性の向上、空港周辺の魅力向上という観点に取り組んでいるところがございます。

具体的な取り組みとしましては、JR豊肥本線等を活用しました空港ライナーの試験運行、あるいはスマートエアポートの一環としましたデジタルサイネージ。これは空港発着ロビーの出口正面に、大きな電子掲示板をつくっているところがございます。

また、空港周辺にあります崇城大学等と、防災時の協力等も含めた包括連携協定を結んでいるところがございます。

27ページの下の方の表につきましては、空港環境整備協会の対策事業に要しました周辺の環境対策の交付状況でございます。

28ページをお願いいたします。

これは、空港周辺地域における航空機騒音監視体制でございます。環境の状況の設置ポイント、情報収集の設置ポイントでございます。

今後の取り組みでございます。29ページをお願いいたします。

下のほうでございますが、空港機能強化に取り組むために、阿蘇くまもと空港は、広域防災拠点として対応するための調査・検討ということで、今年度エブロン、これは駐機場ということでございますが、これについての基本設計、実施設計を実施する予定でございます。

30ページをお願いいたします。

第Ⅱ項目、熊本都市圏交通に関する件でございます。

都市圏交通の状況でございます。

まず、公共交通機関の状況につきましては、鉄軌道それからバス路線につきましては、熊本都市圏の中心部から県内に放射状にネットワークが広がっているところがございます。

また、自動車交通の状況につきましても、通勤の手段としての自動車交通の分担率約6割と高く、渋滞が集中しているところがございます。

31ページ、下の表でございます。まず、左側に上下に棒グラフでございます。上の欄が公共交通機関の輸送人員でございます。赤の棒グラフが右肩下がりになっております。毎年でございますが、公共交通機関の利用状況が減ってきている状況でございます。

その下の欄が熊本市における自動車の保有台数、これは今のと反比例するように保有台数がふえていると逆で見ておりまして、マイカーの利用が、1人ずつ所有というふうになれば、ふえるに従って公共交通の利用が減っている状況でございます。

この右側の状況は交通渋滞の状況でございます。これは道路を網の目のようにしておりますけど、市内特に中心部につきましては、赤いところがかんりのひどいのろのろ運転、オレンジのところものろのろ運転という状況でございます。

交通政策課、以上でございます。

○平尾都市計画課長 都市計画課でございます。

資料の32ページをお願いいたします。

熊本都市圏交通施策の取り組みについて御説明いたします。

都市圏における交通施策では、公共交通や徒歩、自転車と自動車が適切に役割を分担

し、バランスのとれた形で共存するよう住民、企業、交通事業者及び行政が、それぞれの役割と責任のもと、連携を図りながら具体的な交通施策に取り組んでいくこととしております。

新たな交通施策や道路整備の計画を作成するため、昨年パーソントリップ調査を実施いたしました。今後、この調査結果を分析・評価し、平成26年度に都市交通マスタープランを策定する予定でございます。

都市計画課、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。

引き続き、32ページをお願いいたします。

公共交通機関の利用促進についてでございます。

九州新幹線鹿児島ルートの中線開業を踏まえまして、新幹線の熊本駅、あるいは新幹線の県内の各駅、それと阿蘇くまもと空港を高速交通の牽引役といたしまして、交通結節拠点となる熊本駅、阿蘇くまもと空港からのアクセス向上と都市圏公共交通ネットワークの整備に積極的に取り組んでまいります。それによりまして、自動車交通から公共交通化へのシフトを図ってまいるところでございます。

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。

阿蘇くまもと空港へのアクセス改善でございます。阿蘇くまもと空港へのアクセス改善といたしまして、まず空港リムジンバスの利便性向上に取り組んでおります。空港リムジンバスにつきましては、公共車両優先システム、これ後ほど出てまいりますけれども、PTPSを活用した試験運行に取り組んで、その結果を踏まえ、現在もこれにより運行しているところでございます。

次、豊肥本線を活用しました空港ライナー

の試験運行でございます。空港アクセスの取り組み策の一つとしまして、平成23年の10月から、肥後大津駅との間で試験運行を引き続き実施しているところでございます。23年10月から25年の3月までの延べの利用者数が約7万2,000人となっております。

参考までに、1日当たりの利用者数の推移を四角の表で書いております。スタートの月、23年10月におきましては、1日当たりの利用者数は99人ございました。23年度の平均が116人、24年度が138人、25年の3月におきましては166人となっております。1日の最高利用者数としましては、この5月に300人超えをしているところでございます。

34ページをお願いいたします。

先ほども少し触れましたスマートエアポートということで、熊本市とNTTとも連携いたしましたして、「スマートひかりタウン熊本」の一環として取り組んでいる状況でございます。阿蘇くまもと空港国内線ターミナル、あるいは肥後大津駅にデジタルサイネージを設置しまして、利用者の乗りかえ利便性の向上に取り組んでいるところでございます。

また、バス路線網の再編につきましては、熊本市における公共交通協議会というのに本県も委員として参画しておりまして、バス路線再編プログラムの検討、あるいはターミナル機能についても検討を進めているところでございます。

今後の取り組みでございます。

阿蘇くまもと空港アクセス改善ということで、引き続きリムジンバスの利便性の向上、さまざまな取り組みを行いたいと思っております。

また、空港ライナーにつきましても、鉄道沿線の企業、団体への広報活動と取り組みながら、アクセスの利便性を高めてまいるところでございます。

また、バスネットワークの改善につきましては、阿蘇くまもと空港を核としたネットワークということで、少しでもイメージ性向上

に取り組むことができますように、さまざまな取り組みを行いたいと思います。

35ページの公共交通機関の利用促進でございますが、引き続き関係機関とともに、ノーマイカー通勤運動に取り組んでまいります。

36ページをお願いいたします。

乗り継ぎ円滑化でございます。

ハード対策とあわせてソフト対策というのも重要視しておりまして、インターネットによる検索サイト等への路線網の情報掲載を働きかけるなど、利用環境の向上に取り組んでいるところでございます。

また、ICカードにつきましても、24年の12月に、JR九州各駅に総合利用型のカードの利用範囲が広まったところでございますが、県内のバス事業者、あるいは熊本市電におきましても、ICカード導入に向け具体的な取り組みが始まったところでございます。

交通政策課、以上でございます。

○平尾都市計画課長 都市計画課でございます。

引き続き、資料の36ページをお願いいたします。

(3)パークアンドライドの利用状況でございます。

現在、熊本都市圏では、10カ所においてパークアンドライドを実施しております。本年5月末時点では、駐車可能台数547台に対しまして契約台数は349台、稼働率は64%となっております。

資料37ページをお願いいたします。

パークアンドライドの利用促進に向けた取り組みでございますが、特定規模事業者13事業所に対する利用促進の働きかけと、従業員に対するアンケートを、また運用中の駐車場事業者への改善の働きかけと駐車場利用者に対するアンケートを実施しております。

資料38ページをお願いいたします。

パークアンドライドに関する今後の取り組

みでございます。

稼働率が低迷している駐車場の利用促進に向けて、平成24年度に実施いたしましたアンケートを分析し、問題点の整理、対策の検討を行い、駐車場事業者へ改善の働きかけを実施してまいります。

また、実施箇所の拡大を図るため、未設置の駅、バス停における駐車場設置の可能性を検討し、可能性がある判断された箇所においては、駐車場設置に向け関係者の理解を求めていくとともに、設置に向けた取り組みを支援してまいります。

なお、JR九州グループの駅レンタカー九州が運営しております上熊本駅ほか11カ所の駐車場についても、4月から県のホームページ「熊本都市圏パークアンドライド駐車場マップ」に追加したところでございます。

都市計画課は以上でございます。

○松永鉄道高架推進室長 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。

交通結節拠点改善：熊本駅周辺整備でございます。

現状及び今後の取り組みでございますが、県としましてJR鹿児島本線等連続立体交差事業に取り組んでおります。

(1)事業概要としまして、現在、鹿児島本線約6キロ、豊肥本線約1キロの鉄道高架に取り組んでおり、全体事業費は約550億円から約606億円へ増額の見込みでございます。

事業の進捗率としましては、事業費ベースで平成24年度末で約69%となります。

事業期間は、平成13年から平成30年の見込みでございます。

現在、変更認可の手続を進めているところでございます。この変更認可の内容及び次の(2)の工事の進捗、1ページめくっていただいて、40ページの今後の取り組みの(1)の工程、これにつきましては別添資料により説明

をさせていただきます。

別添資料のほうをお願いいたします。別添資料の1ページをお願いいたします。

平成14年3月に、国の都市計画事業認可を取得して事業を進めておりますが、これまでJR九州や熊本市、鉄道・運輸機構と、工程や全体事業費について精査・協議を行ってまいりました。その結果、工期につきましては、完成予定が平成28年度から2年延長し平成30年度となることを、昨年9月に議会にて報告させていただきました。

また、全体事業費につきましては、先ほど申しましたとおり、平成15年度に完成しました550億円から約1割増の約606億円に増額の見込みとなりまして、これら事業計画の変更認可手続を進めてまいりますことを、今回御報告させていただきます。

事業概要につきましては、先ほど説明しましたので省きます。

2の工事状況と工程につきましては、2ページ、3ページの資料で御説明申し上げます。

A3の資料の2ページをお願いいたします。

紙面上段は、熊本駅周辺の状況の変遷をあらわしています。左から平成9年ころの航空写真、真ん中が現在の状況、右が将来予想図でございます。

下段は、熊本駅舎と上熊本駅舎のデザインイメージでございます。

続きまして、3ページをお願いします。その裏になります。

紙面上段に平面図、中段に事業進捗の模式図、下段に工程表を示しております。

工程としましては、まず、紙面中段の事業進捗の模式図の青い部分に当たりますが、平成26年度末までに、図では左側の(1)から(2)の鹿児島本線の北側の約4キロメートルについて上下線、加えて、図では右側(2)から(3)の区間になりますが、熊本駅部の2キロメー

トルのうち上り線のみの高架化を完了し、この区間について供用開始をいたします。

次に、紙面中央の右側の赤い部分に当たりますが、平成29年度末までに、残る熊本駅部下り線約2キロメートルと豊肥本線約1キロメートルの高架化を完了し、供用開始をします。

最後に、赤い部分の上にある紫の斜線部分、これは新しい熊本駅舎の外壁、武者返しと呼んでおりますが、平成30年度末までに整備を行い、事業を完了する予定でございます。

続きまして、別添資料の1ページに戻っていただきまして、3の事業費変更要因について御説明します。

これまで委員会で御説明し、事業費の増額も含めて議論していただいた平成20年9月の熊本駅舎デザインの変更や、昨年9月の高麗門等の熊本城に関連する埋蔵文化財保存に伴う高架橋構造への変更に加え、今回精査により平成15年度時点からの建設物価の上昇による増額が、事業費の主な変更要因でございます。

続きまして、4の今後の予定でございますが、都市計画法に基づく事業認可の変更を国と協議中であり、協議が調い次第申請する予定としております。

続きまして、本資料の40ページのほうに戻りください。

(2)予算確保のための平成24年度における要望活動等でございます。

平成26年度までに多額の予算が必要な中で、平成24年度の国の予算内示が少なかったこともあり、予算確保に向けて国へ強く要望活動を行っております。

結果、緊急経済対策に係る補正予算について85億円の満額が配分され、事業計画に沿った予算確保ができ、予算面からの事業のおくれはひとまず回避できた状況でございます。

以上で、説明を終わります。

○手島道路整備課長 41ページをお願いします。

(2)交通渋滞の解消についてでございます。

熊本都市圏においては、国道3号や国道57号東バイパスなど、幹線道路への交通負荷の集中が交通渋滞の主な原因となっています。そのため、熊本都市圏中心部への交通の分散流入を図るため、環状道路や放射道路等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が必要となっております。

42ページをお願いします。

(1)骨格幹線道路網等の整備として、熊本都市圏の交通渋滞対策として、骨格幹線道路網の整備を促進しております。国においては、国道3号熊本北バイパス、植木バイパス、熊本天草幹線道路の熊本宇土道路等の整備を実施されております。熊本市においては、熊本西環状線等の整備を実施されております。

(2)交差点改良でございます。熊本都市圏の交通渋滞対策として交差点改良を促進しております。現在、浄行寺交差点、妙体寺前交差点、子飼交差点、御代志交差点及び堀川交差点において事業を展開中でありまして、政令市移行に伴い御代志交差点を県が行っておりますが、それ以外は熊本市が担当しております。

今後の取り組みとしまして、骨格幹線道路網等の整備としまして、今後も熊本都市圏の交通渋滞の解消に向け、国・県・市町村で連携を図りながら、骨格となる幹線道路網やそれにつながる都市内道路網の整備を促進していきます。

また、交差点改良につきましては、早期の渋滞解消に向けて現在整備中のものについて、引き続き事業促進を図ることとしております。

以上でございます。

○安武交通規制課長 交通規制課でございます。

続きまして、42ページ(3)の信号機の運用改善等について御説明いたします。

道路の新設や改良にあわせまして、県警としましては、より一層の渋滞緩和と通過交通の安全性の確保のために、右折車両がたまって交通流を阻害しないように、信号機の右折感应化や右折矢印など交通量に応じて現示をふやし、交通流の正常化を図る信号機の多現示化などの運用改善に努めているところでございます。

また、路面電車や路線バスの進行方向の信号機を優先的に制御する公共車両優先システムを導入し、公共交通のよりスムーズな運行も図っております。

このほか、今後とも必要な交通情報板や旅行時間計測端末装置の整備を推進し、交通環境の変革に応じた最適な信号制御となるよう、信号機の弾力的な運用の改善を図ってまいります。

次に、新交通管理システムの拡充の進展でございます。

資料の43ページをお願いいたします。

本県の新交通管理システムにつきましては、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、交通流を積極的に管理していくシステムで、高度交通管制システムを中核として運営しており、サブシステムとしましては、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につきましては、交通情報板等による交通情報提供に加えまして、個々のドライバーに、渋滞情報や旅行時間情報など必要な交通情報をカーナビ等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おります。

(2)の公共車両優先システムは、先ほど信

号機の運用改善等で説明しましたが、公共車両の定時性の確保と利便性の向上のほかに、マイカーから公共交通機関への利用転換を図ることを目的としたシステムです。これは、路線バスや路面電車の通過情報を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制御するというもので、県警では路線バスと路面電車に導入しております。

そのうちの路線バス優先システムは、平成14年から3カ年をかけて、主要地方道熊本高森線、国道3号など3区間14.5キロメートルを設置し、路線バスの円滑な運行を図っていくものでございます。

また、路面電車優先システムについては、平成23年に、熊本駅前電停と辛島町電停間、上熊本駅電停と辛島町電停間の2区間で運用開始、路面電車の定時制を確保しているところでございます。

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、今後とも安全で快適な交通環境の整備に努めてまいり所存でございます。

県交通規制課からは以上です。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

44ページをお願いいたします。

九州新幹線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でございます。九州新幹線の熊本駅停車は133本、熊本ー新大阪間、片道1時間当たり4本程度の運行となっております。

また、九州新幹線の利用状況でございます。開業2年目の平成24年度におきましては、7月の大水害の影響等あったものの、秋以降徐々に回復いたしまして、開業1年目と同程度、対前年比1%増の利用状況となっております。

おります。

45ページをお願いいたします。

上の表が、前年と比較した区間ごとの利用状況でございます。上の欄が博多ー熊本区間、下の欄が熊本ー鹿児島中央の区間でございます。

開業2年目につきましては、トータル909万人の利用、1日当たり2万4,900人の利用となっております。また、鹿児島中央間につきましては、若干減少している状況でございます。

交通政策課、以上でございます。

○吉田地域振興課長 地域振興課でございます。

46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、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。

これまで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。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、今後もこれまで以上に継承・発展させてまいります。

以上でございます。

○成尾くまもとブランド推進課長 同じく資料46ページをお願いいたします。

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についてでございます。

まず、くまもとプロモーションの推進についてですが、これまで進めてまいりました関西・中国・福岡地域に加えまして、本年度からマスコミが集中し波及効果が高い首都圏を

含めまして、「くまモン」を活用したくまもとプロモーションを一体的に展開し、各地域における「くまもと」の存在感を高めることで、県が進めておりますさまざまな取り組みの訴求力を高めることとしております。

次、47ページ以降でございますが、これまでの主な取り組み内容と平成25年度の取り組みについてでございますが、本日は本年度の取り組みから2点御説明をしたいと思えます。資料の52ページをお願いいたします。

まず、①でございますが、「くまモンのブランド価値の向上」のため、新たにヨーロッパプロモーションといたしまして、7月上旬パリで開催されますジャパンエキスポへの出展などを行うこととしておられるところでございます。

次に、53ページでございますが、「くまモンと熊本の関連性強化」の中で、中ほどでございますが、観光物産交流スクエアの整備のところでございます。7月下旬をめどといたしまして、水道町交差点、テトリアくまもとビル1階にございます観光物産交流スクエアを、今回新たに「くまモンスクエア」としてリニューアルオープンいたしまして、新たな観光スポットといたしまして、「くまモン」を活用した観光物産等に係ります情報発信などを行うことで、県内外、海外から多くのお客様をお迎えしたいというふうにお考えのところでございます。

「くまモンスクエア」につきましては、グランドオープンを7月の24日に予定しておりますが、その前日の23日、内覧会を開催したいと考えているところございまして、後日内覧会の御案内を委員各位には送らせていただきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

以上でございます。

○渡辺観光課長 観光課でございます。

観光キャンペーン等の展開につきまして、

御説明させていただきます。

資料55ページをお願いいたします。

平成24年度の主な取り組み内容について御説明いたします。

まず、③でございます。大河ドラマ「平清盛」にあわせ、五木・五家荘地域を中心に、平家落人伝説をテーマにした観光キャンペーン「平家遺産をめぐる旅」を展開いたしました。

56ページをお願いいたします。

④でございますが、昨年夏の熊本広域大水害による風評被害を払拭するため、大都市圏を中心に「阿蘇は元気です！熊本は元気です！キャンペーン」を展開いたしました。災害直後の7月は、対前年比8割減という地域もございましたけれども、まあ波野地区なんですけど、昨年12月ごろから災害前の状況に戻りつつあります。

57ページをお願いいたします。

⑤でございますが、昨年10月からことし3月にかけて、JR西日本、JR九州とタイアップいたしまして、「期待を超えるぞ！くまもっと県。キャンペーン」を展開いたしました。旅行会社と連携をいたしながら、観光客誘致に努めました。

飛びますけど、59ページをお願いいたします。

⑥でございますが、観光広報宣伝活動の一環といたしまして、全国のJRの駅1,290カ所に5種類のポスターを掲示しました。また、追加で7種類のポスター作成し、現在合わせて12種類のポスターを、道の駅や観光施設等に掲示いたしております。

少し飛びますけど、62ページをお願いいたします。

⑩でございますが、熊本県議会の観光物産振興議員連盟の皆様方と連携をいたしながら、宮崎、鹿児島、長崎、大分と連携した誘客活動を展開しております。

64ページをお願いします。



続きまして、平成25年度の取り組みについて、主なものを御説明いたします。

①でございますが、九州新幹線を利用してこられます観光客の多くが、シニア層や団塊世代であるということから、現在、同世代のニーズに即応したキャンペーン、リメンバー九州キャンペーンを展開いたしております。このキャンペーンは、JR西日本、JR九州、大分、長崎、宮崎、鹿児島4県と共同で実施いたしております。

また、②でございますが、JR西日本とのタイアップにより、人気アニメ「名探偵コナン」を核にした「熊本・阿蘇ミステリーツアー」を実施しております。

65ページをお願いします。

③でございますが、来月中旬から夏休みのファミリー層を誘客するために、仮称でございますが、「くまもとファミキャン」、ファミリーキャンペーンを展開することとしております。このキャンペーンでは、「くまモン」を核に、九州内外にさまざまなプロモーション活動を展開する予定でございます。

最後に、66ページでございます。

最近の観光動向についてでございます。本県が実施いたしました宿泊動向調査によりますと、平成25年1月から3月の本県の延べ宿泊者数は、全体で前年同期比102%となりました。国内の宿泊客数は、前年同期比96.6%でございます。平成24年7月の熊本広域大水害の影響等により、阿蘇地域を中心に宿泊客数が減少いたしました。今年度は回復傾向にございます。海外からの宿泊者数は、前年同期比134.2%となりました。

東日本大震災に伴う原発事故の影響により、平成23年は大きく落ち込みましたけれども、平成24年は東アジアを中心として順調に回復し、25年も回復基調が続いております。

以上でございます。

○小早川宗弘委員長 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。委員各位から何か質疑はありませんか。

○鎌田聡委員 JRの鹿児島本線の連続立体交差事業について今御説明がございまして、2年間延長したということで、昨年夏に埋蔵文化財の関係でということで報告がありまして、そのときにも事業費が少し増額されるだろうというお話はありましたけれども、ちょっと埋蔵文化財の関係で、橋脚を広げて、間隔を広げて、足の数が減るのに何で高くなるのかと私はちょっと疑問に思っておりますけれども、その分上の強度を強くしなければならないということのお話でしたからそうだと思いますが、今回、額が50億円ぐらいということで出ておりますが、事業費変更要因で、高架橋鋼材の変更と建設物価上昇という理由はわかりますけれども、熊本駅舎のデザインも変えることになったのでしょうか。この分の増額、これちょっと初めて聞いたような気がします。

○松永鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室です。

これにつきましては、過去に、平成20年度とか22年度に議会のほうでも、安藤忠雄先生のデザインに変えるということで、それに伴って事業費が増加するというので、御報告を既に終わっておる部分ではございますけど。

○鎌田聡委員 済みません。それは以前の話で、たしか当初が30億ぐらいなのは少し高過ぎるんじゃないということで、圧縮して何億かにして、その分は550億に入っていた話じゃないんですか。

○松永鉄道高架推進室長 それはまだ550億のほうに入っていないものでございました。

○鎌田聡委員 済みません。では、熊本駅舎、結局デザイン料で幾らになるんですか。

○松永鉄道高架推進室長 デザイン料というか、デザインの変更に伴って使う材料とか、駅舎の上に、ホームにかける屋根の面積とか、そういったものが変更になりまして、それで金額が高くなっております。

○鎌田聡委員 幾らですか。

○松永鉄道高架推進室長 約18億高くなっております。

○鎌田聡委員 駅舎の議論をしたのは3年か4年ぐらい前だったと思うんです。そのときに事業費が確定していたと思うんですけども、そのときに入ってなかったんですか、今入れられたというのは。

○松永鉄道高架推進室長 まだそのときは大体の、概略の計算でやっておりまして、今JRのほうで検討する中で、金額がある程度固まってきたということで今回御報告ということになって、全体事業費の中で報告させていただいております。

○鎌田聡委員 そういうことで、入っているということであればそうなんですけども、事業費がある程度あのときの時点で確定して、今回の事業費変更要因というのは、あくまでも埋蔵文化財の関係で、2年間工事が後ろになることによる事業費変更というふうに理解をしておりましたので、少しその説明ちょっとおかしいと思いますけれども。

では、これの変更がなければ、駅舎のデザイン変更の部分という事業費変更は、いつ説明する予定だったんですか。

○松永鉄道高架推進室長 駅舎のデザイン変

更につきましては、これまでもずっと説明は議会のほうでもしております。ただ、全体の事業費というのが、いろんな要因がございまして、今回、大方大きな要因のものが出そろったということで、全体事業費を、認可上見直すということで、あわせて御報告させていただいたところです。

○鎌田聡委員 理解はできませんけれども、大体駅舎のデザインが変わった時点でというのはかなり以前の話でしたので、その時点で大体事業費が、今で18億という話があれば、18億ということが、どこかの時点で事業費として確定されているというふうに私たちは理解をしております——私だけかもしれませんが、理解しておりましたので、今回その分がまた含まれた上で変わってきたというふうに、新たに何かデザイン変更があったふうにとられてしまいますので、ちょっと今回のこういった一緒にした説明というのはどうかと思いますので、駅舎は駅舎部分で幾らですよという話は、説明として、していただきたかったなと思います。

以上です。

○松永鉄道高架推進室長 駅舎部分につきましては、当時、22年に約23億ということで御説明をしております、それにつきましてその増額分ということが18億円、実際今若干変動がございまして、駅舎全体で24億というふうに今なっておりますが、そういった状況でございまして。

○小早川宗弘委員長 その辺の資料というのは、全部きちっとした資料のごたつとはそろえることはできますか、予算の変更の推移とか、経緯とか、そこはそれぞれの委員にそういう御指摘がっておりますので、後からでも資料をいただきたいというふうに思います。

○鎌田聡委員 いいですか、最後に。あのとき、たしか30億で高いという議論になったと思うんですが、結局24億なんですね。

○松永鉄道高架推進室長 30億で高いということで、それで知事のほうから20億というお話がありまして、その後もう一回精査する中で、23億ということトップ会議の中で御報告したところでございます。

○鎌田聡委員 24億と数字が出たと思うんですけど。

○松永鉄道高架推進室長 これは再度、今回いろいろなデータというのが精度が上がってきまして、計算したところ24億という数字になっております。

○鎌田聡委員 ですから、どんどん上がっていくんですね。この24億でもう確定ですか。

○松永鉄道高架推進室長 今のところ、大きく変わることはないとは私たちは考えております。

○鎌田聡委員 今のところなんですね。——いいです。

○小早川宗弘委員長 ほかにありませんか。ほかに……。

○平野みどり委員 18ページの空港の今後の取り組みということでありますが、LCCのことが出ていますね。既存の航空会社と同様に誘致活動に取り組んでいくということですので、LCCが熊本に乗り入れるということになっていくわけですが、LCCに搭乗して、既存の航空会社では当然対応ができていた車いすですとか、電動車いすの方たち

とか、障害を持った方たちへの対応が非常に悪いということで、当事者団体のほうからLCCのほうに、問題改善に取り組むようにということで申し入れとかしてあるんです。

国交省のほうでも、LCCに対してきちんと対応するよというふうに言っていると思うんですが、熊本空港に今乗り入れるということになったときに、LCCというのは格安ということですから、人件費も含めてサービスが一定の航空会社よりも低ければ安く飛べるということですので、そういう形でしわ寄せが来ないようにしてほしいんですけど、そこ辺はどういうふうに御認識されていますか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

今御指摘ありましたように、私どもとしましては、通常の間ゆるレガシーキャリアという言い方しますが、通常のエアラインと同様、LCCに対しても働きかけはしております。これは、そのことによりまして、多くの路線とあとは増便等によって利用者の選択肢をふやすということが、まずねらいでございます。

今御指摘がありました点につきましては、私ども認識いたしております。既存のレガシーキャリアに対してもあわせて利用環境が整うように、増便あるいは料金の値下げ等、そういう働きかけもあわせてしているところでございますので、利用者の皆様であとは選択していただける環境を整えると、そういう観点で取り組ませていただいております。

以上でございます。

○平野みどり委員 利用環境ということで、高齢者の方たちも旅行いっぱいされますし、最低限の対応というか不都合が、今までに既存の航空会社が十分丁寧にやっていたいので、それが下がるようなことがないよ

うにさせていただくようにお願いします。

○小早川宗弘委員長 よろしいですか。ほかに……。

○東充美委員 委員長、1点よかですか。

28ページなんですけど、空港周辺の航空機騒音監視体制についてですけど、これ昔からの何ですか、夜間貨物のときから航空機の監視体制が、どうしても場所的に固定局はおかしいということでこうなっているんですけども、この移動観測局というのは今1局だけですか。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

移動観測局といいますのは、これは車によって観測する機材でございまして、1台1局分でございます。

以上でございます。

○東充美委員 だから、移動観測というのは、どういうルートといいますか、同じルートを回っているんですか。それとも毎日じゃなくて、午前とか午後とか夜間とか、どういう観測体制をやっているのか。

○中川交通政策課長 移動観測につきましては、残りの観測ポイントが定点観測でございます。この定点観測ではなかなか拾えないような飛行ルートの変更等ある場合、そういったとき、あるいは既存の定点観測のところで観測体制に不具合があるようなときに駆けつけていくと、そのような状況だと聞いております。

以上でございます。

○東充美委員 何といたしますか、ナンバー①から⑩までありますけど、移設というのがありますけど、これはもともとのあった場所か

らどうしても騒音のあれが、何といたしますか測定値といたしますか、これがおかしいというから移設という形。新設とは違うんですか、移設と新設と書いておりますけど。移設とは、どうしてもやっぱりその場ではだめだということで、別な場所に移設というか。

○中川交通政策課長 ただいま御指摘がありました移設につきましては、もともと従来の役場等で引き続き観測することが困難な物理的な事情等発生したために、その近所で新たな固定観測局を地元を探してもらって移設していくもの等でございます。

○東充美委員 ということは、新設は国とか県とか町とか書いてありますけど、それぞれの費用は全然ばらばらで新設はしているんですか、移設は別ですけど。

○中川交通政策課長 それぞれケース・バイ・ケースで対応させていただいております。

○東充美委員 ということは、あるんですか。新たな移設、新設の場所ですので、従来と変わったというか、騒音体制が強くなったということなんですけども、今現在いろんな苦情等はないか、その辺をちょっと……。

○中川交通政策課長 毎年2回、地元の自治体のメンバーの方も踏まえて、利用促進協議会、周辺環境整備協会を開催しております。その中でさまざまな意見をいただいております。

騒音等の苦情等は、引き続き現在もございます。それは事実としてございます。ただ、それにつきましては、定期旅客機の騒音の苦情といいますよりも、近辺にあります自衛隊のヘリコプターの騒音の苦情が結構ございま

す。ただ、それにつきましても、事前に訓練状況等につきまして、役場等を通じてお知らせをいただけるということであつたら、それはそれで耐え得る。事前にきちんと告知をしておいていただきたいというのが、今の周辺住民の方の主な意見でございます。

以上でございます。

○東充美委員 自衛隊の騒音もあるわけですね。それはそれなりに、では告知と申しますか、自衛隊のほうからこういう訓練がありますよとか、そういうのもあるんですか。

○中川交通政策課長 訓練等につきましては、事前にCAB——航空局等を通じまして、役場等に報告するような連絡体制ができております。

以上でございます。

○東充美委員 以上です。

○早田順一委員 ブランド推進課にお尋ねをいたします。

今「くまモン」が本当にびっくりするぐらい人気が出て、海外にも進出をされて頑張っておられますけれども、ブランド推進課の皆さんにおかれては、本当に毎日大変な作業をされているんだろうというふうに思っております。

その中で、「くまモン」のキャラクターの申請、これが私のところにもいろいろ苦情が来ておまして、うれしい悲鳴だろうというふうには思うんですけども、ホームページを見ると、2カ月ぐらい待ってくださいというふうには書いてあります。けれども、それでももうちょっと早くならないかという話ですね。

それから、県内の企業さんが、どうも県外のほうを回って、県内の企業を優先してもらえないかという話もございまして。実際その辺

はどうかわかりませんが、今ブランド推進課の中で、何人体制で、受付とかこういうのをさばかれているんでしょうか。

○成尾くまもとブランド推進課長 お尋ねの件でございますけれども、まず私ども職員1名が、利用許諾の担当というふうなことでございます。それから、いわゆる緊急雇用で3名の職員を張りつけているところでございます。ただ、正直、この人数で賄えておりませんので、職員につきましては、ほかの職員も電話相談等について対応させていただいておりますし、嘱託の方におきましても、入力業務等につきまして1名、合間を縫って作業をしていただいているところでございます。

それで、実態といたしまして、直近の5月でございますけれども、県内外からの利用許諾の受け付け件数が1カ月で750件ございました。それで、実はその月の私ども利用許諾の数でございますけれども、3月から滞っている部分も含めまして、大体330件ぐらいしか処理できていないような状況でございます。ですから、おおむね半分が持ち越しと、さらに6月も同じような数字になってくるのかなということで、本当に皆様には大変御迷惑をおかけしているところでございます。

それで、実は、労働雇用課のほうにも相談いたしまして、緊急雇用の職員を、今回新たに追加で3人雇うだけの予算のほうを確保させていただきまして、速やかに今後その採用、処理から利用許諾業務に携わるというふうなことで、お願いしたいと思っております。

少なくとも昨年の例を見ますと、8月がやっぱり企業のほうもお休みで、利用許諾の申請が落ち込んでおりましたので、8月にはこれまで滞っている部分も含めまして、できるだけ速やかに処理をしてまいりたいというふうに考えております。

また、あわせまして、県外と県内につつま

しては、もちろん「くまモン」というのは県民の皆さんの財産ということでございますので、できるだけ県内の事業者の皆さん——県内ばかりというわけにはなかなかいけない事情もございますので、県内の事業者の皆様につきましては、早目にお出しするように私も努力しているところでございます。本当に御迷惑をおかけしております。

○早田順一委員 対策として、緊急雇用で3人プラス採用されるということでございますけれども、今話を聞くと、担当の方が忙しいと、そのほかの職員の人たちもお手伝いをされているということで、実際県の職員の方の仕事として、「くまモン」の利用許諾でいいの悪いのと、例えば「くまモン」の目の色が違うやら、つり上がっているやら、そういう一つ一つ細かいことをされるのはどうかなという思いがするんです。

できれば、県の職員さんで対応するのじゃなくて、やっぱり外部に委託してでも、ある程度基準を決めてそちらに任せられたほうが、職員の人たちもそっちに気をとられずに、本来の「くまモン」を利用しての宣伝・PR、そういうのに力が注がれると思うんです。だから、そういったものをぜひやっぱり検討していただいたほうが、ブランド推進課というか、県のためにもなるんじゃないかなと思っておりますので、御検討いただければと思います。

○成尾くまもとブランド推進課長 ありがとうございます。委員がおっしゃいますように、私どもも積極的に「くまモン」を使いましてプロモーション、今後海外もという話になってくるとどうしても手薄になってしまいますし、非常にさまざまなコラボにつきまして、いい企画につきましても、私どもはなかなかすべて対応できない状況もございまして、委員が今おっしゃっていただきましたよ

うなことも含めまして、今後利用させていただきたいというふうに考えております。ありがとうございます。

○小早川宗弘委員長 よろしいですか。ほかに……。

○城下広作委員 私は、要望みたいな感じでございます。高規格幹線道路、地域高規格道路、熊本県にはたくさん重要な道路がありまして、中九州横断道路、九州横断自動車道延岡線、また熊本天草幹線道路、南九州西回り自動車道と、また熊本市内では熊本環状線道路と、大変重要な道路ばかりだと思います。

大変頑張ってください、少しずつ予算もついて、兆しが見えてきておりますけれども、やはり早く目的のとおり貫通することが一番効果を発揮すると思いますので、今まで以上に頑張ってください、できるだけ早く本当にこれが実現するような形。

特に、他県と連結するような道路、例えば大分側はかなり進んでいる、だから熊本側がおくれているという批判もよく聞きますし、宮崎県のほうも熱心に取り組まれているけど、熊本がなかなか遅かったという話もありますし、特に横軸の道路については、九州全体の流れ、また熊本が九州の真ん中ということであれば、積極的にこちら側のほうが頑張ることが、ある意味では九州全体の交通網も体制の確立ができるという分もございまして、ぜひ頑張ってくださいと思います。

また、天草幹線道路にしても、観光の部分とまた小さな、ある意味では人口も減少する地域ですけども、しっかりと、こういう地域に大きな道路をちゃんとしつけることによって、あるいは利便性があってまた人が戻るといようなことにもつながるでしょうし、いろんな意味で南九州自動車道も同じでございます。

そういう意味で、今までも頑張っていた

いており、さらにまた頑張ってくださいよというふうな形で、これは要望でございます。

それと、1点ですけども、熊本駅に私もよく新幹線を利用して車をとめるんですけども、駐車場が結構満杯でとめられませんというJRの駐車事情、これがあるんですけど、私はもともと会合するときに、駐車場は大丈夫ですかということをご過去に議会でも質問したことがございます。現実には、よく満車で入れないと、結果的に思っていた時間帯への部門をずらしていかなきゃいけないというふうなことも経験したことがあります。

その駐車場の、JRのあすこの駐車場なんですけども、足りないとかという話は、意外と要望とかはないんでしょうか。そこだけちょっと答弁していただければと思います。

○松永鉄道高架推進室長 そういふ話はまだお聞きしておりません。

○城下広作委員 それは、多分誰に言うていかかわかぬから言うたらぬだけだと。現に、私は何回もそうやって満車で、待っててくださいというので、ぎりぎり行く私が悪いんでしょうけれども、(笑声) 駐車場にとめられないというふうな形で、民間のほうも当然詰まっているから、恐らくそういうふうにいる人がいるんじゃないかな、たまたま私がふの悪かったかもしれないけど。それはよく調べられたほうがいいんじゃないかというふうに思います。

○松永鉄道高架推進室長 ちょっとJRのほうに、その旨確認してみます。

○小早川宗弘委員長 ほかにありませんか。

○堤泰宏委員 27ページ、大空港構想、それから44ページの九州新幹線を活用した地域振

興に関する件、これは大きなあれですけども、大津駅か光の森駅か、ああいうところだったと思うんです、小林理事があちこちから……。あの話が、以前は250億ぐらいの概算もされたと思いますので、県としても全然興味がなかったわけじゃないと思いますが、最近話を全く聞きません。

今、この大空港構想、新幹線の利用ということになりますと、一番いいのはあの話を復活して、もう一回やっていただくのが大きな命題といいますか、これに匹敵するような気がいたしますので、どなたかちょっとお答えをいただきたいと思います。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

今、委員御指摘にございましたJR豊肥本線から阿蘇くまもと空港まで、空港アクセスの改善のための鉄軌道をつなぐという構想、しっかりと検討させていただいております。ただ、御指摘ございましたように、新幹線の開業の時期が間近に迫る中であっても、あれだけの約200億という事業を取り込むことが、今の県の財政上なかなか厳しいという点もございまして、そこを一旦検討を凍結させていただきまして、そのかわりということでございますが、鉄軌道を使ったネットワークという重要性にかんがみまして、現在は肥後大津駅と空港の間をライナーという方式で走らせていただいております。

そこの新たなアクセスの人の流れというのが、既に委員御指摘の新たな鉄軌道のネットワークの一つ前提にございます。そのラインで、人の流れが大きくできてまいる、それともう一つ、空港自体の利用者数が大きく伸びてくると、その前提になりましたならば、委員御指摘の空港を鉄軌道でつなぐという話も、検討の余地が出てまいるということもございまして、現時点まだ300万の目標を見据えている状況でございましては、鉄軌道の利

用はなかなか採算性が合わないということで、現時点では凍結のままという状況でございます。

以上でございます。

○堤泰宏委員 構想が大きいじゃないですか、大空港構想それから新幹線ですね。でも、これはいいことと思うです。ですから、大きい構想を持っておられるのであれば、やはり前向きに利用客数とかお金のことを考えないで、まず構想を進めると。最初興味があったわけですから、全く無用なものじゃないと思うですね、鉄道といいますかね。今あつとるのは知っています、タクシーとかいろいろ利用して。でも、あれじゃちょっと大空港構想とはほど遠いような気がします。

それで、これは要らぬことでありますが、今駅舎の話等も出ておりました。駅舎は必要と思うんですけども24億ですかね、最初は30億、鉄道を引けば200億と今おっしゃったと思うんですが、お金は探せばあるような気がするんです。

これは要らぬことですが、私は阿蘇ですから、産山に大蘇ダムというのがあります。これは最初130億の予算で着工した。今、700億打ち込んでもまだ水がとまらないと。あとさらに数百億、150億とか言うんですけど、これはおさまらぬ。数百億打ち込んで、水がとまらない大蘇ダムの改良工事をしようという計画もあるわけですね。

これは国がやりますから県の負担は余りないと思いますけども、探せば金があるような気がしますので、大空港構想と大新幹線の利用・活用ですね、これを結びつけてもう一回復活して、200億が150億になるかもしれぬし、またやってみれば波及効果というのが出ると思うんです、鉄道沿線の開発なんかもやればですよ。

ちょっと長くなって済みません。俵山トンネルができました。あれは予想外の大効果が

出ています。ただ、交通のことだけを考えてトンネル掘ったと思うんですけど、旧久木野村、それから西原はそうなんですけど、人口がふえるんですね、トンネルを掘っただけ。これは予想外の大効果です。南阿蘇村は、久木野、長陽、白水、3つが合併しましたけども、この南阿蘇村は人口がふえとるんです。トンネル一つの効果です。ですから、私はやってみるべきであると思います。前向きに検討してみてください。答えは要らぬです。

それから、一つちょっとよかですか。1ページと6ページ。城下委員から御指摘がありました。お話がありました。私も全く同感で、やはり未整備のところはなかなか進まない。それで、どこを優先的にしなきゃいかぬとか、それはわかりませんが、やっぱり重点地区を決めて、これは早くやる場所は早くやると、そういうふうなのをもう一回検証してもらいたいと思います。

あと、なかなか国の財政も先がよく見えませんので、絶対これは必要であるというところは、県、国しっかり話し合いをされて、まず重点的にどこどこをやるかを決めるような時期に来るとような気がします。

これは先はわからぬですよ。ああた、公務員の給料でも削減せなんような逼迫した状態で、平成30年度、平成40年度の事業計画なんかいうても私は不透明であると思いますから、重点地区を決めてぜひやっていただきたいと思います。

○手島道路整備課長 確かに国の予算も限られている中で、重点的に投資するというのは大事なことだと考えております。ただ、私どもの県としては、今回申し上げているような道路についてはぜひとも必要だと考えておるもんで、あとは九州の中で、国の予算が今東九州にいっぱい行っておりますので、これが熊本のほうに来るような努力をして、ぜひとも全てをつくり上げたいと考えておるところ



でございます。

○堤泰宏委員 それは当然、全部つくり上げにゃいかぬですよ。だから、その中でも重点地区を決めたらいかがですかと。

○手島道路整備課長 あえて言えば、やっぱりやっているところをまず終わっていくことだと思います。ただ、私どもとしては全てということではございません。

○堤泰宏委員 終わりです。

○小早川宗弘委員長 ほかに何かありませんか。

○荒木章博委員 済みません、ちょっとおくれてきて。

今の飛行機の利用状況、中川課長大変御努力されて……。今パッケージ見ますと、東京から熊本に来るパックの料金と、熊本から東京に行くパックの料金というのは、1人当たり2万ぐらい違う。もちろん、東京から来て東京に帰る、その料金と、熊本から東京に帰る往復の料金、宿泊含めたのが何でこんなに違うんだろうか。

やっぱり熊本県民は利用して、もちろん東京におる熊本県民も、出身者も利用するわけけれども、かなり格差がある。こういうことについては、どんな対策を課長あたりは、旅行会社とか例えば航空会社とかと、そういうところとの状況、疑問に感じるんですけど、その点についてちょっとお尋ねしたい。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

今委員御指摘の、首都圏などから地方へ行く場合、あるいはその逆で、地方から首都圏等に行く場合の料金格差があるのは承知して

おります。これにつきましては少し推測の域を出ないんですけども、旅行事業者と航空事業者の民間同士の関係と申しますか、それが背景にあると思っております。座席をどれだけ売ることができるか、そういうのが背景にあると思っております。

私どもとしましては、先ほど平野委員の御指摘にも説明させていただきましたように、県民の皆様が少しでも使いやすいような環境を整えるために、路線の振興あるいは便数の増、時間帯の変更等も含めて、あらゆる角度から利便性向上に取り組みまして、当然御指摘の料金面につきましても、これは厳しい状況に航空事業者等置かれてはおりますけれども、利用がしやすいように、できるだけ安くなるようにという働きかけはしております。

以上でございます。

○荒木章博委員 いえ、私は働きかけをしていないと言っているんじゃないで、県の今職員の航空上京金は3億以上ですかね、3億から5億ぐらいになりますでしょう、そのくらいになるですね。そういったことも考えれば、1億ぐらい浮くわけです、こういう状況にしても。ですから、そういったところの観光客を誘致するのであれば、誘致する、また熊本から出ていく、やっぱり県民のために少なれるように、今後小林局長あたりもお力をいただければなというふうに思っております。

引き続きもう一点。これは土木部に要望なんですけど、ここに、39ページにもありますが、立体交差事業というのは、私、地元熊本駅とずっと交流をやっていますけど、そういった中で隣接する道路、取り付けの道路あたり、そこあたりの——実際今は管理が、管理というのが管轄が熊本市になっているもんだから、これはぜひ熊本市あたりにも、新町戸坂線も含めて、今後そういうところに話し合いをもう一回、市に渡したから、市の管理だ

から県は今のところ関係ない、口出しができないのではなくて、今までの利用状況も含めて——やっぱり今とまってしまっているような状況ですね、打ち上げたのは熊本県が打ち上げて、市のほうが途中でとまってしまいう。そういうところを積極的にやっていただきたいと思うんですけど、いかがでしょうか。

○船原土木部長 熊本市の幹部の皆さんともそのことについて、やっぱり連携をとったところでやっていかぬとできていきませんので、近々そういう会合もやろうかというふうに計画はしております。その中で円滑に進むようにと、こんなところでのお話はしたいというふうに思っております。

○荒木章博委員 もう一つ含めて。近々やられるということで、熊本市が政令都市になったということで管轄が違ってきますけれども、やっぱり今までの事業主体の熊本県がいろんなアドバイスを、そういう機会をつくるということでしたので、ぜひ今後ともよろしく願いをしたいと思っております。

最後にもう一点だけ。一番後ろのほうには、観光誘致とかいろんな国際線含めて、全体的な、グローバル的にやっていかなければいけない、課全体で取り組んでいかにやいけぬ問題がありますけども、当面する9月の7日に、日本国が大事な決定を受けます。8日は種目ですけど、7日の日は、オリンピックというイスタンブールと最後の争いをして、日本が非常に有力だというふうに聞いております。

こういったときに、日本が決定しますと、7年後であっても日本に視察にいきたい、世界各国から競技団体含めて、その地域の例えば温泉施設とか、保養所とか、そのグラウンドとか、そういう施設、体育館とか、そういう設備を見にくるだろうと思います。そうな

りますと、彼たちは日本と違ってやっぱり5年、10年計画で戦いに臨んできますので、そういうところに、熊本にはそれだけの秘密練習ができるパークドームとか、そしてKKW I N Gとか、いろんな施設が熊本にはありません。

そういったところを活用して、今度はオリンピックに向けた対策、キャンプ地、それを世界に発信できる大事な時期だと思いますので、これはもちろん議会もそうですけれども、関係課一緒になって将来——実際熊本はベルギーという国を誘致することができているわけ、そのときは当時の福島知事が先頭になって取り組んでいかれておる。

「くまモン」の活躍もヨーロッパでありますし、いろいろ動きがありますが、そういった熊本の観光地、そして阿蘇やら天草やら人吉やら、いろんな施設だけではなくて、今度は熊本の歴史や文化を世界に発信できるものが熊本にあると思うんです。そういったものを今後取り組んでいただきたいなというふうに思うんですけど。

これは錦織部長に、いきなりの質問ですから急々に答えることは難しいかなと思うんですけども、やっぱり先駆けた取り組み、7年をとれなくてもその4年後、11年後とあるわけですけども、当面9月に向けた——日本がとりましたら各県そういう動きはやると思うんです。ですから、それに向けて決まった時点で動けるような何か、東京オリンピックだけではなくて、そういう観光客やそれに向けた応援団やら、そういう選手の家族やら、そういうのを熊本に受け入れるような施策をできないものかなと、そういうふうに思うんですけど、いかがでしょうか。

○錦織企画振興部長 荒木委員からの御質問でございますが、オリンピックということに限らず、これまで県におきましては、さまざまな側面から海外に対して熊本というのを発

信してきたということでございます。それは単に誘致関係だけではなくて、あるいは学生誘致のため、または荒木委員が大変熱心に取り組んでいらっしゃる文化・歴史の面についても、発信をしてきておるところでございます。

そうした流れの中で個々に世界に発信しているものを、大きなイベントがあるときには一本にまとめるというのは、委員御指摘のとおり、訴求力を増すものだと思っております。

今後、オリンピックの候補地が9月にかけて決まっていくということでございますが、そうした事実が東京で確定するということになれば、国を挙げての活動に移っていくと思っております。そのときには、県としても何らかの対応をしなければいけないと、それは当然でございますし、対応をする以上は、果たして熊本というのがどういう姿で発信されるべきかということ、やはり県庁も考えなければいけないですし、他の関係者とも一緒になって考えなければいけないことと思っておりますので、そのときにはしかるべき対応をとってまいりたいというふうに考えております。

○荒木章博委員 わかりました。もちろん、熊本だけではなくて、九州各県との、市町村との連携をとりながら、熊本を初め九州を周遊できる観光パックとか発信力、その中でも熊本という意識づけ、新幹線を含めた利活用に向けた空港、国際線に向けた3者、4者が一体となって今後も取り組んでいただけるようになればなと思って、部長のお言葉で安心しましたので、どうぞよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

○小早川宗弘委員長 ほかに質疑はありませんか。

○橋口海平委員 22ページ、台湾線についてちょっと聞きたいんですが、台湾線の便を目指すということなんですが、台北それとも高雄、どちらのほうを目指しているんでしょうか。

○中川交通政策課長 台湾線につきましても、チャーター便の造成等で積極的に取り組んでおります。台北の桃園空港、あるいは南のほうの高雄、両方ございます。これにつきましては、どちらを目指すというよりも、私どものほうとしましては、台湾と熊本との交流を、経済、文化を含めてさまざまな分野で拡大したいという気持ちを持っておりまして、現在はまだチャーター便の造成ではございますが、定期便の就航先につきましては、現地の自治体、あるいは航空会社の状況等も踏まえながら、台湾の中のどこかには飛ばしたい、それをまずは実現したいということで取り組んでおりますので、今の時点で台北決め打ち、高雄決め打ちとかいうものではございません。

ただ、ことしの秋に高雄方面との間で交流を促進しようという動きもございますので、私どもの頭の中には台北桃園航空とあわせて、高雄の航空も飛べたらいいなという気持ちは十分持っております。

以上でございます。

○橋口海平委員 どこかにしたいということなんですが、そろそろどこかに決め打ちをして、そこを重点的にやっていくというのもしていかないといけないんじゃないかなと思います。

それと、去年台湾に行った際に、チャーター便で一気にどーんに行くよりも、何回も何回も通ったほうが実になるよというようなアドバイスをいただきましたので、御参考をお願いします。

○中川交通政策課長 アドバイスありがとうございます。御指摘のとおり、どーんと大きな便で一発行くというよりも、御指摘のとおり、年間を通じて需要が底がたくあるというのが、航空会社に対するアピールなどというのは承知しておりますので、しっかり交流の実績を積み上げて、まずはチャーター便から取り組んでまいりたいと思います。

それから、済みません、委員長、もう一件よろしいですか。

先ほど、堤委員の御質問に対して、私のほうが空港アクセスの総事業費約200億ということで発言させていただきましたけど、これは約300億でございました。おわびして訂正させていただきます。よろしく願いいたします。

○小早川宗弘委員長 ほかに質疑はありませんか。

○早田順一委員 44ページの交通政策課にお尋ねいたしますけども、九州新幹線の停車本数なんですけども、純粋に数字を見て、直行便ですね、新玉名駅だけ何でこんなに少ないんですか。

○中川交通政策課長 今44ページの表で、新幹線(1)の中における新幹線の停車本数の中の大分直通便、あるいは広島直通便の御指摘でございます。私どもとも新玉名駅の直通本数の3本といたしますのは、他の駅に比べて少ないと強く認識しておりますので、これは昨年度も年度のうちに4回JRに足を運んでおりますし、今年度につきましても、地元の各市と県北の首長さんたちと一緒にしまして、要望活動をしているところでございます。

JRのコメントとしましては、開業して最初のダイヤ改正がまず終わって、もう2回目終わっているんですけども、その最初走っ

た中で直通分の需要を見ながら、これについては対応したいということでございます。

あと、JRの発言でいきますと、トータルの停車本数そのものの数と直通の話と、直通便とトータルで、JR西との間で新幹線をずっとシャトルで行き来させておりますけど、その全体の中で引き続き調整させていただきたいということでございまして、JRにおいても、この直通便2~3本が地元において非常に不満があるということは、認識されているところでございます。

以上でございます。

○早田順一委員 4回ほどこれまで要望されてきたということでございまして、いろいろJRの言い分もあるんでしょうけども、やっぱり最初から新玉名に直行便がとまるのが3本となると、やっぱりお客さんも選んで乗られると思うんです。だから、ある程度例えばテスト運行とかやられて、実験とか、そういうふうなものをされるようにJRにぜひ言っていただきたいと思いますと思うんですけど、そういう話とか、これまで要望の中でなかったんでしょうか。

○中川交通政策課長 JRに対しましては、地元と一緒にしまして、今御指摘のテスト運行等という具体の提案まではいっておりませんが、まずは本数をふやしてもらわないと利用も伸びないんじゃないかと、そういうことでトライアルをお願いしたいと、ふやしてもらえれば利用が伸びる自信があるということで、強く申し入れをしているところでございます。

以上でございます。

○早田順一委員 しっかり地元の要望を伝えてください。

○小早川宗弘委員長 よろしいですか。

○浦田祐三子委員 中川課長、済みません、私からも、先ほど早田委員の御指摘はお願いをさせていただきたいと思えます。よろしくをお願いします。

55ページの観光課にお尋ねいたします。

歴史回廊くまもと観光キャンペーンということで、平成23年の12月から平成24年12月、約1年ちょっと「平家遺産をめぐる旅」ということで、キャンペーン活動をなさっていらっしゃるんですけども、主な成果をお聞かせいただけます。

○渡辺観光課長 この間、五木ですね、五家の荘地域の宿泊客が15%伸びております。それから、スタンプラリーも開催してこれは536名、それから平家遺産バスツアーで16台333人が参加しております、この「平清盛」の大河ドラマにあわせたキャンペーン展開というか、ある程度の成果が得られたものと考えております。

○浦田祐三子委員 この歴史回廊くまもと観光キャンペーン、これは1年間だけで終わっているんですか。

○渡辺観光課長 この平成23年のキャンペーンについてはこれだけですが、ただ、ようこそくまもと観光立県推進計画というものを、平成24年、昨年の7月に策定しております、その中で加藤、細川を初めとした歴史・文化の紹介を中心としたキャンペーンを例年展開いたしております。

○浦田祐三子委員 済みません。課長、それは「歴史回廊くまもと観光キャンペーン」というのは、これは続かないということですか。

○渡辺観光課長 歴史に焦点を当てたキャン

ペーンというのはこれからも続けていく所存でございます、たまたま平成23年から24年12月にかけては、「平清盛」にあわせたキャンペーンを展開したということで、これは続けていくつもりでございます。

○浦田祐三子委員 その「平家遺産をめぐる旅」というのはずっとやっつけていかれるということでしたけれども、その他にまだいろいろ歴史をめぐるような何といいますか、ストーリー性のある観光キャンペーンをされるということだったんですけど、まだほかに予定をされていらっしゃるものがあるれば、お聞かせいただければと思います。

○渡辺観光課長 歴史、例えば天草と雲仙を結んだキリシタン文化をめぐるコース、それから特に韓国人観光客に人気がございますトレッキングコースというのがございます。それが九州オルレといまして、天草の上島、維和島あるいは松島の10キロぐらいあるコースを、これは韓国のお客さんに。プラス・キリシタン文化を組み合わせ、そういったキャンペーンもやっているところでございます。

○浦田祐三子委員 大変期待をいたしております。課長、熊本というのはまだまだ潜在的な魅力がたくさん埋もれていると思いますので、ぜひしっかり掘り起こしをいただきまして、一人でも多くの方に熊本の魅力を発信していただければと思います。

以上でございます。

○小早川宗弘委員長 ほかにありませんか。

○高野洋介委員 33ページほかちょこちょこ書いてありましたけれども、空港ライナーについてお尋ねしますけれども、昨年度の実績でいんですけども、1人当たりの経費を教えて

もらえますか、利用客1人当たりの経費を。

私の計算上からいくと、年間、24年度が5万370人になるんですね、計算上。年間の経費から割ると、1人当たりの経費が出ると思うんですけど。

○中川交通政策課長 非常にざっくりで申しわけございません、1人当たり600円強くらいになるかと思えます。

○高野洋介委員 わかりました。私、いつもいつも言っておりますけども、この空港ライナーの無料運行について非常に違和感を覚えているんですけども、これ足かけ3年されていますね。2年半ぐらいしていますね。3年目に入っているんですけども、いつまでこの無料区間をするのか。今後、無料区間から少し料金を取る試験運行という運行の仕方も視野に入れながらされていると思うんですけども、そこらについての展望をお尋ねいたします。

○中川交通政策課長 空港ライナー、現在2年目に入っているところでございます。

○高野洋介委員 3年目だろう、23年からだろう。

○中川交通政策課長 3年度目です。失礼しました。3年度目に入っております。

御指摘の、無料運行につきましても、私どもも未来永続的に空港ライナー、無料のままということでは考えておりません。ただ、堤委員の御指摘にもありましたように、空港アクセスの強化という観点から、新たな空港リムジンと並ぶ、またはそれ以上になるような阿蘇くまもと空港のアクセスを強化するという観点から取り組まさせていただいております、とにかく利用者をふやして、将来的に永続的なモデルが描けるように持っていきたい

という気持ちが強うございまして、インパクトのある方策ということで、スタートの時点に、大津町が駅の南側を地元で整備していただいております。この南口があいたというタイミングで、新たなアクセスラインがつけられるんじゃないかということで、なかなか思い切った策であると思っております、無料で今続けさせていただいております。

現在、25年3月時点では、1日当たり166人という利用になっておりますけども、この利用がもう少し広がらないかと思っております。その時点で、委員御指摘の今後の本格運行に向けた仕組みについて、関係者としてしっかり協議して、また皆様にも御提案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。

○高野洋介委員 あくまでもこれ税金を使っているんですよ。だから、その意識を私は忘れたらいけないと思います。この無料というのに私ずっと引っかかっているんで、よく耳にするのが、無料だから乗ろうとか、お金払ったら乗らぬよとか、幾らだったらということをよく耳にするので、試験運行されているんだったら、例えば今年度はいつからか200円取りますとか、300円取りますとかいうのも試験運行の一つなんで、そこをきちんと計画性を持ってやらないと、課長が先ほど御発言されたように、もう少し利用客が伸びたら、伸びるまでは試験運行やりますよ、無料でやりますよというのだったら、何の展望もないんです。

だから、そこはきちんと行政で判断しながら、ほかの団体の方々も入っていらっしゃるので、そこでもきっちり相談をしながら、今後の展望を今年度中ぐらいにきちんと出せるように急いでください。これやりとりしても多分とまらないので、要望にかえます。

○荒木章博委員 ちょっと関連して。今委員

が言ったけども、私はちょっと違うと思うんだ。これは一つの——私もこれ何度も利用するんです、月に2回は上京するから。やっぱり利用して、これは豊肥線を、熊本駅から新幹線をおりて周知をしていく。やっぱり「石の上にも3年」だから、3年、4年を見て、今課長が言われたような対応の仕方を僕はやるべきだと思っています。だから、これは今非常に大事な場所ですよ、これを利用した熊本の観光地づくりなんかを私はそこに信じて考えていくべきだと思います。

以上です。

○小早川宗弘委員長 ほかに質疑はありませんか。なければ、質疑は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お諮りいたします。

本委員会に付託された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)

○小早川宗弘委員長 異議なしと認め、そのようにいたします。

その他として何かありませんか。ほかになれば、本日の委員会はこれで閉会いたします。

午後0時1分閉会

熊本県議会委員会条例第29条の規定によりここに署名する

高速交通及び新幹線活用対策特別委員会  
委員長