

第 13 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9月27日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

第13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9月27日（金曜日）

午前10時4分開議

午後0時7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（13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 小 杉 直  
 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 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 早 田 順 一

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4分開議

○小早川宗弘委員長 それでは、ただいまから第13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、錦織企画振興部長から執行部を代表して概要説明をお願いいたします。

○錦織企画振興部長 委員会開会に当たりまして、執行部を代表いたしまして本委員会の

付託案件の概要につきまして、簡略に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。

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、本年度においては予算の重点化が図られ、それぞれの路線において着実に整備が進められておるところでございます。

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、ソウル線におきまして、7月末の知事によるトップセールスの実施等を成果といたしまして、10月には臨時便の運航による5日間連続運航が決定いたしました。

台湾線につきましても、8月末から34便の連続チャーター便が運航中でありまして、今月初めには知事によるトップセールスを実施するなど、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。

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、くまもとプロモーションの推進に当たりましては、引き続き「くまモンのブランド価値向上の取組み」を実施いたしますとともに、全国的となりました「くまモン」人気を活用しての効果的な熊本のPRを展開してまいります。

また、観光キャンペーンにつきましては、現在、「リメンバー九州キャンペーン」や、

「名探偵コナン 熊本・阿蘇ミステリーツアー」を展開しているところでございますが、10月からはJR九州とのタイアップによります「どっちゃん行く？熊本キャンペーン」を展開いたしまして、熊本観光の魅力を引き続き全国に発信してまいりたいと考えております。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしました。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。

○小早川宗弘委員長 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簡潔に、着座のままです。よろしいですので、説明をお願いしたいと思います。

それでは、執行部から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。

10ページをお願いいたします。

その他路線についてのところでございます。今年度から国において、有明海沿岸道路II期の大牟田市ー長洲町間の計画段階評価を進めるための調査が行われてきましたが、平成25年8月27日に、社会資本整備審議会道路分科会九州地方小委員会が開催され、同区間が計画段階評価に着手されました。

次の11ページをお願いします。

1)平成25年度の要望活動等について、現在までの活動状況と今後の予定を記載しております。

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15ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進でございます。

まず、国内線の状況でございます。

国内線、全体的には、8月末現在で対前年同月比2%増の120万人の利用となっております。特に、東京線におきまして、JAL、SNAが好調に推移しており、対前年同月比3.9%増の86万7,000人となっております。

1ページおめくりください。17ページをお願いいたします。

17ページに、対前年同期比で、4月から8月までの旅客数、利用率を路線ごとに掲載しております。一番左側の太枠の中が今年度の状況でございます。一番右端が同期比の比較でございます。一番上の欄、東京線、先ほど御説明しましたように、利用率63.6%となっております。国内線全体で、一番下の欄でございますが、120万3,684人、62.5%となっております。

一番右側の比較のところをごらんになられてください。東京線、先ほどお話ししましたように、旅客数で3.9%伸びております。また、名古屋の中の小牧線が対前年50%伸びております。大阪の中の神戸線が、1万9,000人ほど減っておりますが、これはスカイマークの神戸線が、昨年10月から運休していることによるものでございます。トータル、一番下の欄、2万3,622人ふえまして、2%増となっております。

1ページおめくりください。18ページの一番下の欄でございます。

国際線の状況。先ほど部長の挨拶でも触れましたけれども、この7月25日から27日にかけて、知事によるトップセールスを行い、アジアナグループ本社を訪問いたしております。

19ページお願いいたします。

台湾でございます。台湾につきましては、昨年夏の16便の連続チャーターに続きまして、ことしも8月23日から10月末にかけて連続34便の連続チャーター、これはインバウンドのみでございます、約2,000名の台湾のお客様をお迎えすることになります。

また、あわせて、同じ期間中、今月8日から、高雄にチャーター便を今度は熊本側から出しております。中華航空本社、あるいは亜東関係協会等に対し、知事によるトップセールスを行っております。

また、あわせまして、チャーター便の実現を図るために、旅行会社等に対する要望活動も実施しております。このチャーターに関しましては、県議会の皆さんも多数参加いただきましたことを改めてお礼申し上げます。ありがとうございました。

1枚おめくりください。21ページでございます。

ソウル線の月別の状況でございます。4月から8月まで4段に書いておりますが、利用実績、前年比、利用率、それから「140人乗換算」ということで一番下に率を書いております。この「140人乗換算」と申しますのは、この利用率というのが、お客様が多いときに機材のサイズを変えたりするものですから分母が動くことにより、月別の比較がしづらいということで、アジアナと話しまして、「140人乗換算」ということでトレンドを見るということで整理しております。

一番下の今の「140人乗換算」をごらんになられてください。4月86.9%、5月55.3%、6月70.9%、7月73.1%、8月92.4%で、この8月までの間、利用率75.9%ということで、特にインバウンド、韓国からのお客様によりかなりの数字になっております。

その下の欄がチャーター便の就航実績でございます。同じ8月までの比較でいきますと、昨年は夏の間連続チャーターが飛んで

おりましたのでかなりの数字になっておりますが、今後25年度分につきましても、先ほど御説明しました34便の連続チャーター等の数字が重なりますので、前年並みぐらいの数字にはなっていくと見ております。

1ページおめくりください。

22ページの国際線、今後の取組みでございます。

ソウル線につきましては、先ほどお話ししました知事トップセールスの成果としまして、この10月4日の金曜日、それから6日の日曜日の2便、臨時便を運航いたします。このことによりまして、3日の木曜日から3、4、5、6、7日の月曜日まで連続5便の運航が実現する予定でございます。週5便化に向けた布石と見ておりますので、なかなか周知期間が短くて苦労しているんですけども、これをきっかけに取り組んでまいります。

また、台湾線につきましても、今後さらにチャーター便の実績を積み重ねるなど、定期路線の開設に向けて積極的な取り組みを行ってまいります。

23ページをお願いいたします。

航空物流機能の強化でございます。

これも4月から8月まで、対前年の同月比をしております。表の一番下が比較でございますが、一番右をごらんになられてください。89.8%と、対前年度同期で約10ポイントを下回っております。787の運航停止の後、復活を期待していたんですけども、まだまだ足踏み状態でございます。かなり運航コストのコストダウンを物流業者が図っているということで、こういう状況になっているというように聞いております。

少し飛びまして、29ページをお願いいたします。

29ページ、空港周辺の今後の取組みでございます。

一番下の欄に大空港構想の推進と書いております。前回の委員会の際に、情報発信の強

化ということで、公衆無線LANの整備について御説明いたしました。来月頭にある水銀条約会議の開始に間に合うように、国際線ターミナルビル、それから国内線ターミナルビルともWi-Fiのスポットを整備することで進めております。

また、前日も若干御説明いたしましたが、今年度には空港周辺県有地に、これは駐機場でございますが、これの整備に向けた基本設計、実施設計に今取り組んでいるところでございます。

少しおめくりください。33ページをお願いいたします。

都市圏交通の中の公共交通ネットワークでございますが、豊肥本線を活用した空港ライナーの試験運行の状況が、8月までの数字でございます。延べ利用人数、運行開始から9万6,473名となっております。

また、一番下の欄をごらんになられてください。この4月から8月までの1日利用の平均の数字が157人となっております。引き続き利用者をふやすべく取り組んでまいります。

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す。

熊本都市圏10カ所におけるパークアンドライドの稼働状況につきましては、本年8月末時点で、駐車可能台数547台に対し、契約台数は368台、稼働率は67%となっております。

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すが、周知・広報といたしまして、熊本都市圏を構成する5市6町1村、交通事業者、大規模商業施設、コンビニ等に、右に示しておりますポスターの掲示を依頼してお

ります。また、バス・電車フェスタ等のイベントにおきましても、広報活動等を行う予定としております。

事業者への利用促進の働きかけですが、特定規模事業者の13事業所の従業員を対象に実施したアンケートから、パークアンドライドの認知度が低いことが判明したため、従業員に対する周知・広報の協力を依頼するとともに、その他の対応策も検討してまいります。

駐車場事業者への改善の働きかけですが、アンケート結果をもとに問題点の整理、稼働率の向上策の検討を行っており、その検討結果を踏まえた働きかけを駐車場事業者、交通事業者に行ってまいります。

38ページをお願いいたします。

2) 普及促進に向けた取り組みです。

新たな立地に関する検討として、パークアンドライド駐車場が未設置の駅・バス停における駐車場設置の可能性を検討し、駐車場の拡充を図ってまいります。

恐れ入りますが、ここで別添資料のほうをお願いいたします。

熊本都市圏における交通施策の重点的・効率的な実施を図るための行動計画として、平成15年度に策定されました都市交通アクションプログラムの平成24年度末の進捗状況について御報告いたします。

1 ページをお願いいたします。

アクションプログラムの進捗状況を、上段右の赤の棒グラフに示しておりますが、198の施策・事業のうち、平成24年度末までに6割を超える129の施策・事業が目標を達成しております。平成24年度に新たに目標を達成した施策・事業はありませんでした。

2 ページをお願いいたします。

5、実施検討施策からの追加状況に、中期Aに追加した施策を示しております。なお、本年度既に目標を達成している施策・事業が3施策あります。その内訳を下段の6に記載しております。本年度中にはこの3施策を含

む16施策の完了を予定しております。

3 ページをお願いいたします。

現在未着手の施策・事業は10施策あります。未着手の理由と取組状況を記載しております。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す。1 施策が中期Aに移ったことから、現在7施策の検討を進めているところです。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。県といたしましては、今後ともアクションプログラムの計画的、継続的な実施に向けて、政令指定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手がけてまいりたいと考えております。

説明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。

引き続き、別添資料をお願いいたします。

2の熊本駅東口駅前広場の計画案についてでございます。

5 ページをお願いいたします。

本日の熊日新聞でも報道がございましたが、熊本市が事業主体として進めております熊本駅東口駅前広場の整備につきまして、市から計画案が提示されましたので御報告いたします。

1、これまでの経緯と、熊本市から提示されました今後のスケジュールについてでございます。

平成23年3月に、九州新幹線開業にあわせて、県では東口駅前広場を暫定的に整備完了し、現在の形で供用開始しております。

平成24年4月に、熊本市が政令指定都市に移行し、東口駅前広場整備の事業主体も県から市へ移行しています。

熊本市では、駅前広場の交通施設配置計画を再検討され、今回ゾーニング図として案が

提示されました。

ここで、裏面の6ページをごらんください。

熊本市から提示されました東口駅前広場ゾーニング案でございます。下側が新幹線西口、上側が東口駅前広場でございます。

まず、図面の左側の水色で塗ってある範囲、駅前広場の北側部分でございますが、ここにバスターミナルやタクシー乗降場、タクシープールが配置されています。

次に、中央の緑色の範囲は環境空間となっており、現在電停などがある駅の正面となるところでございます。

その右側の赤丸の点は、路面電車を表示しております。現在は南北方向に道路区域内を走っております市電を、熊本駅へ乗り入れる計画となっております。ただし、熊本市は、図面左下枠の米印で書いてありますように、安全対策等の課題解消後に市電の駅舎乗り入れを実施するとしております。

市電の乗り入れの右側の水色で塗ってある範囲はタクシープールの表示がありますが、タクシーの待機場所として、ここから図面左側のタクシー乗降場へ向かう形となります。また、一般乗降場や整備場もこの場所に配置されます。

5ページの今後のスケジュールに戻りますが、今後はゾーニング図をさらに具体化した基本計画を今年度中に策定され、平成29年度までに実施設計などを行い、平成30年度から31年度にかけて駅前広場を整備し完成させる予定と、熊本市から伺っております。

2、今後の対応でございますが、県としましては、熊本駅東口駅前広場が広域交通拠点としての機能強化などが図られ、景観的にも優れたものとなるよう、庁内関係各課で連携して、熊本市などと協議や調整を行っていきたいと考えております。

以上でございます。

○成尾くまもとブランド推進課長 くまもとブランド推進課でございます。

委員会資料にお戻りいただきまして、46ページをお願いいたします。

(1)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。

当課関係といたしまして47ページからでございますが、3点御報告をいたします。

まず、47ページ中ほどでございますが、本年度くまモンのブランド価値向上の取組みでございます。

これの丸のキャラクターの深化の第3段落目になりますが、直近の話題といたしまして、ことし3月に発表いたしました森高千里が歌います新しい「くまモン」の歌、「くまモンもん」と申しますが、これと「くまもとサプライズ！」の2曲をカップリングいたしましたCDとDVDが一昨日、9月25日に全国発売をいたしました。DVDのロケにつきましては、熊本城ほか熊本市内で行っているところでございます。

次に、同じく47ページから48ページにかけてですが、ヨーロッパプロモーションといたしまして、7月には初めてヨーロッパを訪れまして、パリ郊外で開催いたしました「ジャパンエキスポ」に参加いたしました。48ページに入っております、フランスの「ジャパンエキスポ」に出展いたしました。その後、クリスタルメーカーのバカラ社、テディベアのドイツシュタイフ社、イギリスに渡りまして、MINIのオックスフォード工場などを訪問いたしました。

これらは、帰国後、全国ネットで報道をされるなどいたしました。また、MINIにつきましては、その後全国115カ所の国内のMINIのディーラー各店舗におきまして、熊本県の観光PRフェアというものを開催していただいたところでございます。ポスターの掲載ですとか、観光パンフレットスタンドの設置、熊本の赤のブランドの提供等を行って

いただきました。

次に、49ページをお願いいたします。

一番上、②の「くまモンと熊本の関連性強化」でございます。

飛びまして、51ページをお願いいたします。

③点目でございますが、物産観光等情報提供施設、中ほど「くまモンスクエア」の整備でございます。7月24日、新たに本県の観光物産情報施設といたしまして、「くまモンスクエア」をオープンいたしました。メイド・イン・くまもとにこだわったり、地産地消にこだわった商品の構成を手がけておまして、開館から8月末までの間に、約7万3,000人の来館がございました。それから本日、9月27日でございますけれども、10万人に達成する予定でございます。全国各地から、さらに海外からもお客様が訪れておまして、熊本の新たな観光スポットとなっております。

また、夏休み期間におきましては、およそ半数が県外からの来館者というふうに判断しているところでございます。

また、来館後は、隣接する百貨店を初め熊本市内繁華街にもお客様が流れておまして、市街地の活性化にも寄与しているのではないかとこのように見ているところです。

くまもとブランド推進課、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いて、御説明させていただきます。

52ページをお願いいたします。

新幹線開業効果の継続拡大を図るために、JR西日本と連携いたしまして、52ページ①の「リメンバー九州キャンペーン」、53ページ②の「名探偵コナン“熊本・阿蘇ミステリーツアー”」を展開しております。

「リメンバー九州キャンペーン」では、関

西地域を中心に現在、歌手の谷村新司さんが出演するテレビCMを放映いたしております。

54ページをお願いいたします。

③でございます。今月末までとなりますけれども、現在ファミリー層をターゲットに涼しさ——涼や観光列車、くまもとの赤グルメを紹介いたします「くまモンパラダイス 夏たびキャンペーン」、右側にパンフレットがございまして、展開しております。「くまモン」の形にかたどったパンフレットは非常に好評でございます。お盆前には在庫が底をつきまして増刷させていただきました。また、福岡を中心に電車やバスの車内等でPRをいたしております。

続きまして、④でございます。JR九州、JR西日本と連携いたしまして、鉄道、食、温泉、パワースポットなどをテーマに、「どっちゃん行く？熊本キャンペーン」を10月から来年3月まで展開いたします。「くまモン」とJR九州のキャラクター「くろちゃん」を核にした観光キャンペーンでございます。現在九州全域でテレビCMが放映されております。また、このキャンペーンでは、毎月エリアごとに観光バスを運行いたします予定でございます。

資料への掲載が間に合いませんでしたけれども、このキャンペーンの一環といたしまして、10月1日から約1カ月間、「くまモン」「くろちゃん」をラッピングした新幹線が、毎日1本、新大阪―鹿児島中央間を運行することになりました。九州新幹線でのラッピングというのは初めてでございます。

また、10月15日に、豪華寝台列車「ななつ星in九州」が運行開始しますので、初めて阿蘇を訪れる10月18日にはJR九州、地元の関係者の皆様と一緒にしてお出迎えする予定でございます。

55ページをお願いいたします。

⑤でございます。昨年夏の熊本広域大水害



によりまして、JR豊肥線が一部不通となっておりますけれども、本年8月4日に、関係者の皆様方の御尽力によりまして、全線開通となりました。全線開通にあわせまして、JR九州、大分県と連携して全線開通をアピールする宣伝活動を展開いたしました。

56ページをお願いいたします。

⑦でございます。九州新幹線を活用した修学旅行誘致のため、JR九州、JR西日本、宮崎・鹿児島両県と連携いたしまして、関西の旅行会社を招聘し、南九州3県を縦断する修学旅行ルートをアピールいたしました。

⑧でございます。航空機でございますけれども、現在九州に路線を持つ航空会社14社と九州7県、九州観光推進機構が連携いたしまして、「空行け！九州キャンペーン」、右側にパンフがございますが――を展開いたしております。このキャンペーンでは、九州7県の魅力をアピールするため、大都市圏を中心に観光物産展等を開催する予定でございます。

最後に、57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県内主要32軒のホテル・旅館の宿泊動向調査によりますと、ことしの4月から6月の本県の延べ宿泊者数は、全体で前年同期比103.5%となりました。

国内の宿泊客数は、前年同期比98.2%でございます。平成24年、昨年7月の熊本広域大水害の影響等による風評被害は払拭されておりますものの、東日本への観光の回帰が見られることから、横ばい傾向にございます。

海外からの宿泊者数は、前年同期比136.8%となりまして、平成25年も東アジアを中心として回復傾向は続いております。

観光課は以上でございます。

○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、質疑に入りたいと思います。それぞれ委員の皆さんから何か御質問はありませんか。

○荒木章博委員 それでは、たくさんいらっしゃるから、前半3つだけで、あと後半時間があればまた質問したいと思っています。

臨時便を5便化ということで、大変小林局長を初め御苦労あって、知事のトップセールス、トップセールスという言葉をよく議会でも委員会でも耳にします。非常にいいことだと、そしてまた観光客も、韓国から遠路にかかわらずたくさん熊本に来ていただく、これはいいことだと思えます。

そういう形の中で、熊本県がソウルにあわせて忠清南道と姉妹提携の中での一つの交流の事業、それとあわせてそのほかにどんなことを、5便化に向けて何らかの、知事だけのトップセールスだけではなくて、例えば空港の国際組合ですか、いろんな組織、それがソウルで会合をやったり、宴会をやったり、そうした向こうとの経済界の人たちと触れ合うこともやられておると思うんですけど、それ以外にどんなことを県のほうとしては――やっぱり何というのですか、認知度が非常に熊本は、もちろん「くまモン」もいますけども、アジアにおいては認知度が少ないわけですね。そういったものを、将来に向けてどういう対策をとられようとしているのかということ、1点はお聞きしたいと思います。

2番目は、LCCの対策ということは、議会で私も、皆さん方もたくさん質問をされておられますけども、その格安の航空券に対する対策。

それと含めて、熊本から東京往復便、これはパックにしても東京から熊本の往復便、これは人口密度が違うにしても、かなりの料金の違いがある。これは1万数千円違いますから、利用率というのは何十億にもなると思うんです、東京ー熊本、熊本ー東京と。ただ、熊本県民が利用をして、これだけの要するに全日空も日本航空も、JALもANAも、これだけの要するに利益を上げているわけです。

から、この人数を見ますと、そういったところで熊本のタイアップというか、熊本県民がどう東京との格差をなくしていくか。これをやっぱり集中的にやらないと、これだけ乗降客が熊本は乗りが多いわけですから、そういったところの1点。

もう一点は、3つ目は、空港ライナーのこと。あそこで高野委員が質問されましたけど、今地道にやって少しずつ上向いてきている。今後の取り組み、戦略含めた、この3点をちょっとお尋ねします。

○中川交通政策課長 今お尋ねいただきました、まず、ソウル線のお話でございます。認知度向上は大事だということは大変認識しております。私どもが訪れる際、それからトップセールスの際も先方から、まだまだ認知度が足りないんじゃないかという御指摘を受けております。

私どもが今一番真っ先に取り組んでおりますのは、これはアジアナ航空のソウル支店からのアドバイスを受けてやっているのですが、テレビショッピングでございます。韓国側のテレビショッピング、ホームショッピングで先方様、テレビの流れたツアーを買うという習慣があるということで、それでゴルフパックをかませたり、そういうのをやって取り組んでいる。これが今かなり効果を上げていて聞いておりますので、これは引き続き力を入れたいと思います。

また、あわせまして、先ほど御指摘がありましたような、韓国側でのいろんなイベントにはできるだけ参加するようにしたいと思いますが、これは私どもとほかの庁内のセクションと連携しまして、なかなか予算の限りもあるものですから、効果とタイミングを図って乗り込んでいきたいと思っています。ここは積極的に取り組んでいきたいと思っています。それがまず1点目でございます。

それから2点目、LCCのお話をちょっと

されましたので、先ほど3点とされましたけど4点になるかと思います。

LCCは、以前から御指摘受けておりまして、私どももしっかり認識しております。どの航空会社に何度足を運んでおるとか、そういう話は相手のある話ですのでなかなか話しかねるんですけども、これは現実、具体的に私どもLCCの各社と接触をします。

ただ、相手方の機材の導入時期とかのタイミングもありますし、相手方も路線ネットワークの展開スケジュール感がありますので、まだそれが、条件が整っていないということでございます。引き続きLCCにもしっかり頑張りたいと思います。

それから、国内のパックの話ございました。たしか前回も御指摘受けております。その後、早速大手の3社ぐらいのエージェントから情報収集いたしました。御指摘のとおり、具体的にいきますと、東京から熊本間で比較しました。東京ー熊本の行き帰りの料金を比較しますと、3社の料金の中で一番安かったところで3,000円ぐらいの差がありまして、御指摘のとおり羽田からのほうが安いと。一番高いところはやっぱり1万円をちょっと超えております。真ん中のところで5,100円でございます。そういう価格差がっております。

それをどういう背景があるかというお尋ねをしまして、今御指摘にありましたとおりでございますが、先方からのお話では、各地方から羽田というのはものすごく人気路線でございます。少し話が長くなりますけど、羽田の発着枠を各航空会社が取りたがるのはそういうことでございます。羽田をふやせばお客がふえるということで、各地方から行く分は単独路線、地方からは1本なんです、ここはものすごく奪い合って、少ない枠ですけど一生懸命埋め合っていくような形になっております。

一方、同じ旅行会社さんは、東京側で売っ

たり地方で売ったりするんですけども、大手の旅行社さんからすれば、東京からすれば地方というのはいっぱいあるわけです。どこを選ぶか。ですから、熊本に行かせようと思ったらディスカウントしないと売れない。それを熊本だったり鹿児島だったりしてディスカウントしている。熊本側からは行き先は羽田なもんですから競合がないと。ですので、そんなに値段が下がらない。

これは、熊本から東京に向かう便がもっともっとふえてくれば、航空会社間の競争は上がるかもしれません。今のところ、全日空、ソラシド、JALそれからスカイマークの4社運航の21便になりましたけれども、今の値段の中で旅行会社と折り合いがついているというのが現状でございます。

最後、空港ライナーでございます。これも私ども目的としましては、空港間の競争、空港間の競争といえますのは都市間の競争でございます。新幹線が開業して今新幹線というのはスタンダードとなって、競争力としてはしっかり私どもは一つの車輪として、牽引役として活用したいと思っておりますが、一方、空港のほうも車の両輪として頑張らなければいけないと。

今、全国各地では——私どもの県ではやっとなら23年に九州新幹線全線開業したんですけども、よそは早くから開通しています。今は空港の競争の時代になっていますので、新幹線とあわせて空港に特に頑張らんといかぬ。空港で競争するためにはやはりアクセス、拠点性を高めるしかない。これが航空会社と話をする中で一番出てくるところでございますので、私どもは今あるリムジンバスに加えて、さらに定時性を図れるような鉄軌道を使う空港ライナーをやっている。

これにつきましては、まだ実験運行ということで走っておりますが、これをぜひ本格運行につなげないかということで、お客さんをふやしたいと。ことしの夏に豊肥本線がやっ

と1年ぶりに復旧しましたので、豊肥本線の沿線沿い、これは県外まで行っております、県外の九州の横軸という観点から、豊肥本線の横断の横軸の大分県側、それから熊本県内の鹿児島本線、三角線の鉄道のネットワーク——鉄道のないエリアがまだ熊本県にありますが、お客様にとっては、最寄りの駅に送迎していただいて、鉄軌道を使っていただく方策、そういうのにつなげていきたいと思っております。一生懸命PRをしているところでございます。ですので、もっともっとお客さんをふやすべく取り組んでいきたいと思っております。

少し長くなりましたけど、以上でございます。

○荒木章博委員 今、韓国のいろんなトップセールス以外に、イベントについては参加しようと思っておるといことなんですけども、本年度はどこか行かれましたか。

○中川交通政策課長 本年度は、済みません、私どもの交通のチームではまだ韓国側のイベントには参加はしておりません。前の年、前々の年とかになりますと、向こうの川を再開発しているところであったイベントに、山鹿市とかを連れて大々的に行ったということはありますけど、今年度はまだ残念ながら足を運んでおりません。

○荒木章博委員 実は、アンソン市、ソウルの真下、1時間以内で行ける富裕層のまち、当初予算が5,000億、伸びているアンソン市の市長が、この前熊本市長や知事を訪問された。そして関係者に、今度は10月の1日から前夜祭、2日から開会式があるから、県のほうにも御案内があっていると思います。

わざわざそういう方が民間活力で温めて、向こうから来て、そしてこれはありがたいことですよ、熊本に宿泊をされて、阿蘇に泊

まり、熊本に泊まり、帰られたわけです。熊本のすばらしさを、初めて九州に市長さんが入られたということで、まあ朴権恵政権の重鎮の一人ですね、朴権恵派の。その市長が熊本を非常に気に入られて来られた。

その中で案内があっていると思うんですけど、県からどなたか——今言われたんでは、各イベントに参加すると。ただイベント参加するだけではなくて、向こうからおいでで、今度はこちらにおいでませんかという御案内されたと思うんですけど、これについてはどうですか。

○中川交通政策課長 申しわけありません。その10月1日の御案内の分のお話は、まだ私どもの交通のほうには届いておりません。ほかのセクション、インバウンド対策ということで、ほかのところでは対応されておるわけです。申しわけありません。

○荒木章博委員 連携が取れてない。あなたは今、韓国のイベント、いろんなのには参加すると言っているなら、あったことも知らないでは——来られたことは知っているでしょう。

○中川交通政策課長 足を運ばれたということまでは承知していますが、詳しい中身まではまだ情報は入ってきておりません。

○荒木章博委員 私は、知事がトップセールス、トップセールス、トップセールスと、それで観光客が飛び込んでくる。知事もこんなに忙しい中に韓国に行って、アジアに行って、いろんな「くまモン」を連れていった、今度はアメリカに行かれたりするけれども、だから担当の係で、そういう横との連携とか、こういうイベントに向こうから来て御案内をして、結局県からは誰も行かないわけです。それは礼を失することなんです。10万も

かからないですよ。そういう横の連携が全然とれていない、このことだけでも。

だから、一旅館組合の女将さんやなんやチャーター便飛ばして行って、向こうから行って、向こうで熊本をアピールをして帰ってきて、それだけで満足したらだめなんです。だから、週5便化なんか全く無理ですよ、台湾も考えていかなきゃいかぬのならば。そういったところのちょっとした礼儀を、部長どうですか、こういう横の体系が全然きいとらぬとか。

○錦織企画振興部長 今回お話しいただいた韓国からの首長さんの御来訪というのは、残念ながら、申しわけございません、私の耳には入っておりません。これは、この案件だけではございませんけれども、私ども企画振興部というのは、各部の横断的な調整の担当にもなっておるところでございますので、その点でもし不備がございましたら、ここにお呼び申し上げる次第でございます。

おっしゃられるとおり、県庁全体としての情報共有と、総合的には意思判断というのは、積極的に我々がかかわっていかねばならない案件でございますので、これを一つのきっかけといたしまして、より一層連携を庁内でも深めてまいりたいと思っておりますので、この件につきましても引き続き調査して、どういう対応があるべきなのか検討させていただきたいと思っておりますので、御容赦いただければと思います。

○荒木章博委員 部長、そこまで言われたから、私もそれ以上屋上屋を重ねることはないと思うんです。やっぱりこういった一つの横の連携というか、せつかく民間の人たちが努力してお呼びすることができた、そしたらまたそういうところにも、観光課あたりもいろんな相談したりとか、そういうことをされたりしているわけです。

じゃあ、そういうやられていることについては、やっぱり国際線に向けてそれをやるわけだから、横の連携を、商工観光労働部と企画振興部のほうと、そして国際の実際飛行機を飛ばす担当とそういう連携をとっていかなければ、私から言うなら机上の空論ですよ、みんなやっても。

だから、そういうところはきちんとお互いがやるべき。本当に礼を失するあれですよ。そして、その懇親会にも松岡観光局長が出ているんですよ、はっきりいいまして。お金を出してこられたわけじゃない。来られているんですよ。そして懇親を深めているんです。本当に熊本県というのはすばらしいところだ、だから御案内状を差し上げているわけです。

そういうところが私は、週の5便化とか、5便に知事のトップセールスでできましたとか、これは当然でしょう。できたけれども、今後どうするかということに関係部局が真剣にその対策を考えないと、自分の縦軸だけで、自分たちの考えだけで事務をやっているから間違いないんだ、やっているから間違いないんだと。失礼だけど、私たちから見るならば、ちょっとそれはおかしいと思う。だから、部長が言われたからそのことには言いません。

次に、空港ライナーの件ですけども、要するに豊肥本線、三角線含めて観光客を呼び込む、これは大切なことだというふうには私は思うんです。それで、豊肥本線の途中には武蔵塚というのがあります、宮本武蔵を含めた。だから、やっぱり熊本駅から交通機関で、タクシーや自家用車やらで行く、交通混雑がものすごいですから、中心街から飛行場に行く、そのために、それを少しでも軽減できるために空港ライナーというのを、数千万の予算をかけてもう3年ですか、2年ですか。

○中川交通政策課長 3年度目です。

○荒木章博委員 3年目に入ったわけでしょう。それだけの予算を、やっぱり億までいっていませんけど、億近くまで予算を県がつくっている。これは交通混雑を緩和するのが一つの政策でしょう、パークアンドライドもそうですけど。だから、そういったところの沿線を生かす例えば阿蘇とか大分とか、連携した観光等の取り組みとか、そういう武蔵塚との今から——I O Cの委員が尊敬するのは誰かといったら、日本に来たときは卓球、柔道を見せます。私は文化懇話会で言ったんですけど、一番尊敬するのは宮本武蔵の「五輪書」だと言った。だから、今から7年後は「五輪書」ですよ、はっきりいいまして。

だから、こういう整備においても積極的に沿線の何というか、よさを僕は打ち出していきべきだと思うんです。三角のよさとか、いろんな地名にあるところのよさを打ち出していく。だから、「くまモン」と「くろちゃん」、それももちろん大切です。しかし、そういう沿線住民との取り組みというのも、私も今後取り組んでいかれるべきだと思いますけど、渡辺課長はどうですか。

○渡辺観光課長 確かに、特に8月4日にJR豊肥本線開通しまして、いよいよ本格的にまた横軸が動き出したということで、すぐにJRもしっかりと横軸を、我々も大分、熊本、長崎の横軸、あるいは今おっしゃいましたように三角線、今A列車が通っていますけど、そういった豊肥本線沿線のいろんな取り組みを通じながら観光振興、よそから人を誘客する、そういう取り組みもしっかりと進めてまいりたいと思います。

○荒木章博委員 それでは最後に。わかりました。そこはよろしくお願ひしたいと思います。また、機会あるたびに、こういった取り組みをされたかというのは質問していきたい

と思っています。

それと、先ほどLCCと要するに料金の問題ですね、東京の安さとか、今課長から説明を受けて、私は一つの考え方で思っているんです、いかに県民が格安で東京に行けるか。私も格安LCCも使っています、月に3度は上京しますから。10月はまだ4度上京しなけりゃいけないわけですから、そういったことで。

やっぱり空港で知り合いとかいろんな人たちと話したときに、LCCの運航とか、航空代の格安というんですけど、格安じゃないですね、パックも安くはないですね、東京に比べてと。素朴な考え方なんです、みんなの考え方が。だから、今言われたように、羽田が一番利用されるというんですけど、羽田から熊本に来て羽田に帰るわけだ。熊本から来て羽田に帰って、羽田から熊本に帰るわけだから、僕から言わせれば同じことなんです、難しく考えなくても。

だから、そこでの割引というのを——熊本県はよその県に比べてみれば、空港の乗降は多いほうなんでしょう。いかがですか。

○中川交通政策課長 国内線は全国10位でございます。羽田線に限れば、羽田の中でいけば全国6位ということで、かなり多いほうでございます。

○荒木章博委員 今6位という位置にある、だから強気でいっていいと思うんです。何でそんなに強気でいけないんだろうかな。小林さんどうですか。

○小林理事(交通政策・情報局長) 委員おっしゃられましたとおり、まずは航空会社間の競争、または旅行会社間の競争を、とにかく熊本でも起こしていくということが必要ですから、ひとつLCCの導入に向かって我々努力を続けていくということも必要ですし、さ

まざまな形でそういう業界との協議であるとか、アプローチであるとか、こういうのは行っているというふうを考えております。

○荒木章博委員 一つ言えば、熊本の魅力をまた再発信をしていくという、熊本の10位であり6位であるということ発信していくということも大切。熊本は空港関係者に聞くとドル箱だというんですよ。だから、ドル箱ですから、県民にどれだけそれを利活用していただいて県民に還元できるかということ、消費税も上がるだろうし、いろんなものが上がってくるわけですから、それにちなんで県民に還元していくということもぜひ考えていただきたいということで、一応終わります。

○小早川宗弘委員長 ほかに。

○城下広作委員 済みません。高規格幹線道路ですね、議会でもたびたび話題になって、今議会にもたくさんありました。中九州道路、九州中央道、有明湾岸道路、とにかく他県のほうが進んでいるもんだから、本県が余り進んでいないということ、いろんな各道路の期成会の中で感じましたので、まずは熊本県も、さっき3つ挙げた道路、しっかり取り組んでいただくようにということで、特段別に言いませんから。

やっぱりよその県が熱心にやっている、熊本側が遅いということの共通して、こういう期成会に参加をしていくと声をよく聞くもんだから、この辺は議会でもよく質問があったので、よくよく考えていただきたいというふうに思います。御答弁いりません。

それと、先ほど韓国の週5便の分もあります。こないだ台湾にも行かせていただきました。浦田委員も本会議で質問をされました。要は、熊本から向こうにも行かなかない、いわゆる行く対象がだんだんふえるわけです。だから、経済的な問題もいろいろ

ある、それでもお金を足してでもやっぱり行きたいという魅力を教えてもらえぬと、なかなか人の足というのは運ばないということで、この辺は向こうから来るだけの働きかけでなくて、こちらからも行くとなれば、それだけ相手側の魅力というのもしっかり、特に台湾なんかは今からそういう情報発信をしないと、ただ定期便で来ても、行け行けと言っても、行ったら何の魅力があるのかということの空回りがすると、定期便をやったってなかなか利用者がふえないということでまた厳しくなりますので、この辺もしっかり取り組む必要があるということで、その辺をしっかり肝に銘じながら頑張っていたきたいというふうに思います。

今から答弁が必要なのは、熊本駅の東口の駅前広場のことについて、ちょっと確認をさせてください。

赤の点線の部分で、電車の乗り入れを直接JRと結ぶというんですけれども、これをするときに、タクシーのプールがあって、ここから人が横断をする。JRの開発、何をするかまだわかりませんでしょう。イベント広場というのも考えてある。人の往来が青のところだけなんですけれども、いわゆる軌道が新しくなったときの安全性というのは何も問題もなく、スムーズにできるということで考えられているのか。これのことをどのくらい心配されてこの計画がなされているのか。

もう一つは、今は合同庁舎のほうに電車が行っているんですけれども、こちらに行く便と、こちらの直接つながる便のバランスはどうなるのか。どちらかを立てればどちらかが不自由になる、利用しにくくなるというような考えはどう考えておられるのか、この辺を確認をさせていただきたいと思います。

それと、今でも西口は駐車場が足りないんじゃないかというふうに私は前回も言ったけど、足りているという話だったけど、決してそうではない。現に、行ったときは満車で入

れないことが何回もたびたびあります。

特に、東口なんかは、完成すると恐らくこちらからは利用者、いわゆる車から来て駐車場にとめる人はたくさんふえると思うんだけど、近くに駐車場がなくて、結果的に遠いところにしか駐車場は確保できないなというのが、この図面でもうかがえられます。かなり歩いて、JRの駅のほうに入ることになるのかなということで、熊本市が主体となって考えるんですけども、この軌道とまた駐車場のこの部分の考え方、それとJRの開発の部分、これが何なのかによって、人の流れはもっと頻繁にこの軌道を横切るというような形で、時間のバランスも何本どうするかわかりませんが、この辺のことを総合的に市が主体となってやって、県は市が決めたことに対して余り言えないという状況なのか。どういうふうに県が絡んで打ち合わせをするのか。警察も、交通事故の問題もあるでしょう、この辺の考え方というのは総合的にどういうふうな状況なのか。

○松永鉄道高架推進室長 まず、1点目の安全性につきましては、この左下に書いてありましたように、市としましても安全対策というのは大きな課題だというふうに考えておられまして、安全性の課題を解消した後に市電の駅舎乗り入れを実施するというふうに考えられているというふうに聞いています。

○城下広作委員 ある程度考えるととっても、軌道敷地が道路とフラットになるから、人は恐らくどこからでも横切られるような段階で、電車が来るときにどうやって安全性を確保するのかという、その辺の心配は実際にどうなんだろうかと。

○安武交通規制課長 交通規制課でございます。

軌道法というのがありまして、併用軌道と

いう形になります。これは道路または公衆の用に供する方が利用する場所というふうなことで、当然東口の場合はその他の道路ということで、公衆の用に供する場所ということで併用軌道ということになります。

そうしますと、道路交通法が適用されまして、斜め横断の禁止とか、そういった項目に該当することになりまして、そういった法の整備がまだできていないということで、市のほうも、全国からそういった情報を集めて調査をされているというふうな段階と聞いております。

警察としましては、そういうことで、斜め横断ができないというのが、道交法が適用されればそういったことになりますので、どうしても安全対策の面とえば、やはり信号機をつけるとか、そういった形の安全対策をとらないと、現状では難しいのではないかとというのが今のところの見解でございます。

以上です。

○城下広作委員 信号だと青の矢印があるところの部分で、一たん遮断みたいな形で規制をするということしかできないということですね。これ、右にイベント広場とかがあって、人が大量にたむろするときに、そこでだけ遮断して待っているということが、果たして交通ルールあたりちゃんとそうしなきゃいけないけど、それを破って横から行くというようなこともあるからなかなか心配することが多いなということで、これは十分協議をしてやらないといかぬなというふうに思います。

もう一点、これに関連して。今、既存の電停が駅前にあるんですけど、これは残す考えなんですか。それとも、駅に併設した場合には、この駅はなくなるんですね、電停はなくなるんですね、この考えはどうなんですか。これをなくすとまた不自由になると思うんです。

○松永鉄道高架推進室長 その辺はまだ市のほうから説明は受けておりません。

○城下広作委員 受けていないで、決まった後に県は何も言えない、市が全部決めたという話になるのか、その辺はどうだ、利便性がどうだという意見を県としても言うて協議できるのかという、これはどうなのか。

○松永鉄道高架推進室長 一義的には、市が事業主体でやられますので、県としましては関係課が幾つかございます。それぞれの中で、意見が言える部分について意見を言っていくというふうな形になるかと思えます。

○城下広作委員 あと本数の問題、例の合同庁舎に行く電車と、こちらのほうに連携する部分の本数をふやしてこっちに来るのか、今の本数で向こうに行く分と駅に行く分が半分ずつになるか、どういう考えなんですか。

○松永鉄道高架推進室長 その辺についても、今後交通事業者、当然電停は市電になりますけど、その辺と協議をやっていくということで、まだはっきりしたどうなるかというのは、私どもは熊本市のほうからお聞きしておりません。

○城下広作委員 私が根本的に言いたいのは、新幹線とかこういうものを使うのは市民とか市電なんですけど、使うのは県民という、県内の人たちもここで使うんです。だから、市だけの問題ではないということだけは位置づけをしておかないと、ここに来る人は熊本市民だけの物の考え方ではだめだということを県は持つとかなないと、市のペースで、市民のどうだこうだという考えでは、絶対駅はそういう考えではだめだということは、根



本的にないといけないんじゃないかと思いませんので、積極的に、県民の立場で駅を利用するときの利便性とか安全性とかというのはどうあるべきだという観点も持って、いわゆる協議の中で発言も、また意見もしっかりと言っていたきたいということを、強く要望しておきたいと思えます。

○平野みどり委員 今の城下委員の質問に関連してですが、このゾーニングの案を見ますと、バスターミナルが1カ所に固まっていますね。前、この交通対策特別委員会等でも議論していたんですが、ローカルのバスのターミナルと、それと長距離の都市間のバスがちょっと離れているのは、おりられてすぐそれを利用されて移動される方にとっては非常に問題だということだったんですが、その議論があったことを記憶しているんですけども、この図ではバスターミナル一つになっていますから、ローカルと都市間もあわせてこのバスターミナルで完結するというふうに考えていいんでしょうか。どなたかな。

○松永鉄道高架推進室長 ほかに明示がございませんので、ここに1カ所に集約させるという考えだと私たちも考えております。

○平野みどり委員 そうですか。ぜひそれは確認していただきたいと思えます。

それから、タクシープールは、これ2カ所分かれているというのは、何か理由があるんでしょうか。

○松永鉄道高架推進室長 まず、右側のタクシープールが、現在もタクシープールがございますが、そこからタクシーが移動してきました、左側の乗車場のほうに来るような形になります。ただ、乗車場のほうでも少しプールが必要でありますので、ここにもプールという表示があるんだと考えております。

○平野みどり委員 メーンのタクシーがとまっている部分はこの右側のやつで、それから移動してこちらのほうにという形になるということですね。その数台がバスターミナルのエリアにも、タクシープールされるということですね。

○松永鉄道高架推進室長 そのとおりだと思います。

○小早川宗弘委員長 ほかに。

○荒木章博委員 今のに関連して。リバーサイドというかな、電車を合庁のほうに……

○平野みどり委員 サイド……

○荒木章博委員 サイドリザーベーションというのかな、こっちに寄せたのが非常に功を奏して、その後に駅舎の中に電車を入れていくという、これ実際に言ってかなり危険です。よほどの規制をかけなければ。大体、駅において歩いて1分もかからないんです、電停まで。そこに入れるという、これだけ空間の中に入れるというのに、もっといろんな地元とか、そういう方たちに相談がなかったんですか。県のほうに相談なかったんですか。

○松永鉄道高架推進室長 今回、初めてこういう形の計画案が市のほうから提示されたところです。

○荒木章博委員 私もきょう熊日新聞で初めて——それはこっちのほうに寄せるということは聞いていました。正式には、それは決まるか決まらないかは市の判断だから。だから、さっき委員からも出とったように、やっぱりここをちょっとしっかり考えていかないと、あの電車の数量、広さと、この駅前の東

口広場の体系を考えていくなら——そしてまた清正の銅像もここに置くわけでしょう。

だから、どうですか、県警の交通部のほうは、この安全に対するの考えは。

○木庭交通部長 先ほど安武交通規制課長が申しましたように、2006年に3者会談でこういう計画が決まったということで、当時から事務レベルではいろいろな話があってありました。ただ、やはり課題としましては、先ほどから委員の皆さん方おっしゃっていますように、歩行者の安全性の問題、これは法的な問題としましては先ほど安武課長が申しましたように、ここは併用軌道になりますので道交法的に斜め横断ができないと、こういうような問題点。

それからもう一つ、現実的にここを斜め横断ではなくて、直角でもばらばらばらばら横断されると、電車の制動距離というのは大体車の3倍、20キロの場合でも大体18メートルの制動距離が必要ということでありまして。高齢者あたりが車と同じような感覚で大丈夫だろうと思って渡っても、それは間に合わないということになります。そういう現実的な非常な危険性があります。

そういうことで、事務レベルではいろいろ話し合っておりますけれども、現在までにはそれを解決する案というのは、何しろそちらから、市のほうが提示してくださいと。それによって市としては安全性が確保できなければ、これは支障があるとしか県警としては、安全性を確保する立場の県警としては申し上げることができないというスタンスで、事務レベルで進めておりますけれども、今現在までにつきましては、そういった具体的な案につきましてはまだ何も決定していないということでありまして。

今後も積極的に申し入れをしまして、やはりそういった歩行者の安全が確保できなければ非常に困難と考えると。

ただ、市電の駅舎乗り入れにつきましては、結局利用者の利便性が高まるということになりますと、公共交通機関である市電の利用者の増加になりますので、それ自体は決して反対するものではありません。ただ、安全性の確保ということは、これは絶対条件ということで考えております。

以上です。

○荒木章博委員 私は、今部長が言われたように、安全性というのがさっきから出ていますけれども、ここが一番大切だと。私は後半に、この問題は一つの紙だったからあとで言おうかなと思っていたんですけど、私もここに、駅から歩いて2分のところに住んでいますから、地元の1丁目として、やっぱりこれが一番地域では危惧されることなんです。

ですから、実際言うて、1分もかからずに、電車に雨にも濡れずに乗れるわけなんです。それなのに手前まで持ってくるという危険性のほうがハンディーが多いと、私はそういうふうに思いますので、今後引き続き安全性がとれなければやっぱりやってもらっては困る。

これだけ1日何千人という人たちの乗降客がおる、また万にも膨れ上がろうとしている熊本駅ですから、今後の安全性というのは——ここに、右に交番もありますし、交番の体制も強化しなければいけないような形になると思う、人員派遣あたりも。

だから、そういったところも含めて県警の安全性の立場として、また県としてもそういう安全性と利便性——利便性はもちろん市電を使っただけ、公共交通機関を使っただけことは大事なことです。ただそこまでの距離が余りにもない、目の前に見えている、そこをやっぱり考えていただきたいと思っておりますので、どがんでしょか。

○松永鉄道高架推進室長 平成18年のトップ

会議、知事、市長、JR九州社長等をメンバーとするトップ会議の中でも、市電の乗り入れの方向性についてはその会議で了承されているところなんですけど、ただ条件としまして、委員がおっしゃるように、安全性の確保という課題の解消が必要だということで意見がついていたものです。

私たちも、そのように安全性の課題を熊本市のほうで解消されるというのが必要であると考えております。

○荒木章博委員 駅に入れば利便性はいい、非常に効率もいい、これについて反対しているわけじゃないんです。やっぱり何といっても安全ということと、地元に住む人間として、この問題については、来たるときに何らかの形で私は質問しようと思っていたことなんです。

だからぜひ、それも今言われたように、安全性ということを考えながら——大体幅がないんですよ。新幹線をおりたり在来線をおりても、空間が余りにも少な過ぎるんです。そこに大きい電車がどーん入ってくると、見た目にもよくないと思いますので、今後よろしく願いしておきます。

終わります。

○鎌田聡委員 関連でよかですか。済みません。今議論聞いてって、いろいろな面でまだ問題があるかなと思いますし、安全性の問題確かに重要でありますけども、さっきから聞いてって、県は今まで、今回政令市になって市にこの部分は移管されたわけですけども、それまでは県でやってきたんですね、この絵かきも含めて。その時点から駅の中に入れるということで進めて、さっき言われたように18年のトップ会談の中で、そういった中で確認をされて進めてきたという中で、これは今何かまっさらで、市のほうで全部やらんといかぬような話は少しおかしい。

これまで県が5～6年かけて検討してきた安全性確保、そして利便性向上の課題もあると思いますけど、そこは特にこれまで検討してこなかったんですか。

○松永鉄道高架推進室長 市電の乗り入れに関する安全性の検討というのは、熊本市のほうから乗り入れの提案がございまして、市のほうで検討されるということで今まで進んできてございまして、県の段階におきましては、市電の乗り入れがないという形で駅前広場の計画は進めてきたということでございます。

○鎌田聡委員 市としては今回初めてなんですかね、乗り入れをやるというのは。私は、乗り入れの話はずっと絵の中でもあったと思っと思ったんですけど。

○松永鉄道高架推進室長 市のほうから乗り入れをしたいという希望というのはずっとございましてけど、まだそういった安全性の課題とかが解決していないということで、計画の中には入ってきておりませんでした。

○鎌田聡委員 ちょっと認識が、今までこれは3者できちんと確認した上で、市電を乗り入れて利便性を向上させて、小さいところの安全性もきちんと対応しながら進めていっているものだというふうに思っておりましたけども、そういう状況でないということでもありますならば、やっぱり安全性を第一としながら、あと利便性の問題もありますので、本当に利用者が何を望んでいるのか、さっき荒木委員から話があったように大した協議じゃないなら、安全性を優先するためには今の状況がいいという判断もあるかもしれませんので、そこで利用者のニーズというのをきちんとつかんでいただいた上で、県としてもこの3者会議の中で意見をお出しいただきたい。

利便性、やっぱりそこは重要なんだということであれば、いろいろ対策を講じてでも寄せなければならないということになりますけれども、このことによって、ほかの交通とか人の流れとかを遮ってしまうということによっての利便性が逆に下がってしまう部分もあるかと思っておりますので、そういった点も含めましての対応をお願いしておきたいと思っております。

以上です。

○荒木章博委員 関連して。今さっき駐車場の問題が出ましたけど、駐車場の高架利用について地元でも話し合いを始めるということ、どんな物を高架下で利用をしてほしいのかと。その中で、駐車場の考え方はどうなっているんですか、駅周辺の。

○松永鉄道高架推進室長 高架下の利用につきましては今議論が始まったところで、熊本市においても、各地域の意見をお聞きしながら、これから高架下の利用を考えていくということになっております。県としましても、熊本市と一緒に高架上の利用について検討しまして、JR九州と協議していきたいと考えております。

○荒木章博委員 西には万日山があり、東には川があり、その空間、周辺というのは狭いんですね。そういった中で、高架利用というのは、例えば周辺の校区やら自治会に言えば、それはいろんなものをつくりたいという夢が出てくるんです、いろんな地域に使えるものが。しかし、駅として見れば、城下委員が今言われたように駐車場が足りない。しかし、地域住民は、そういう検討委員会なら、ああ自分たちの意見が通るんだと思って、いろんなものをやっぱり要望したり、集会場含めて、公民館を含めて。ただ、そういったところもきちんと県が市のリードをして

……。

実際、駐車場が足りないんだ、どうしてもそういう普及をすべきだということであれば、そういうのは持論を述べていかれるべきじゃないかなと私は思いますので、それは答えは要りませんので、要望しときます。

以上です。

○小杉直委員 よかですか。ごろっと話ん変わるばってん、51ページ、確認ですばってんが、7月24日から8月末現在で約7万3,000人の来館があったというように、「くまモン」がですね、1カ月ぐらいでどぎゃんあったわけですか。新聞・テレビでは承知しとったですが、改めてこの人数を再確認したいわけですが、このとおりにんですか。

○成尾くまもとブランド推進課長 熊日新聞に取り上げられましたときは、この後の9月に入ってから的人数等も加わっておりまして、その時点での人数が9万人というふうなことを申し上げているところでございます。ですから、8月末現在で7万3,000人というのは間違いのない数字であります。

理由といたしましては、9月に入りましてからいわゆる3連休が2回ございまして、このときが1日平均大体2,000人ぐらいございました。そういうのが大幅に上乘せされて、この数字になっております。

○小杉直委員 連休でそうやってふえたというのはわかりましたが、7月24日に開館して8月末現在で7万3,000人とした場合に、それの何というか、宣伝とか広告とか、あるいは来館してもらう、認知してもらう、そういう工夫はどぎゃんしとるんですかね。

○成尾くまもとブランド推進課長 まず、一番最初に行いましたのが、この写真にもございますけれども、オープニング式典というも

のに向けまして、関係各報道機関等に事前に周知いたしまして、取材していただいたというのがございます。

それ以外にも、実は「くまモン」自身がツイッターで20万人を超えるフォロワーがおられます。そのほかにフェイスブックといったいわゆるネット系を使った情報の発信というものがございまして、かなりそれを見ていただいているファンの方々がございますので、そういった方々が中心に、北は北海道から南は沖縄までオープンを楽しみにして、夏休みの期間を使って来場されたというふうに私どもは分析しております。

○小杉直委員 話しよって何か、「くまモン」にああが似てくっで……。〈笑声〉話は別ばってん、本議会でアメリカ行きの発言があっておりますが、それはこれに書いていないですが、実現可能なんですか。

○成尾くまもとブランド推進課長 せんだって浦田委員の御質問の中で知事のほうで答弁しておりますけれども、11月の中ごろにというふうなことで、約1週間ぐらいの日程で、知事が「くまモン」を連れて訪問するというふうなことが予定されております。

○小杉直委員 おたくも行きなはつと。〈笑声〉

○成尾くまもとブランド推進課長 今回、国際課のほうの所管というふうなことで、国際課のほうが対応することとしております。

○小杉直委員 頑張ってくださいように要望して、終わります。

○平野みどり委員 関連。私もときどき鶴屋とかパレアとか行くものですからここを通るんですけど、11時からと3時ですかね、その

前から長蛇の列ですごいんです。あれは「くまモン」が何かパフォーマンスをやりますね。そこに入れる人は限られていて、入れない人並んでいるじゃないですか。「くまモン」が入るときにかなり時間かけてアピールして入るので、そこでの触れ合いはできますけど、入れない人たちはそれであきらめて帰るしかないわけですね。第2回目というのはないわけでしょう。

○成尾くまもとブランド推進課長 おっしゃるとおり、200平米少し超えるぐらいのスペースでございますので、小さなお子様もいらっしゃいますので、安全対策ということで、100名から120名ぐらいの方々を中に入れて、あとは入場制限というふうなことになりません。それで、おっしゃいますように、やはり遠くから来ていただいている皆様もいらっしゃいますので、やはり「くまモン」としては外の方々と必ず触れ合って、ハイタッチをしたり、触れ合ったりするというふうなことで、来られた方は少なくとも「くまモン」を見れるというふうなことでは、私どもも気を使っているところでございます。

ただ、中でのパフォーマンスが終わって「くまモン」が出て、外におられます皆様は中に入られて、これまでいろいろといただいている賞ですとか、写真の数々を展示しております、さらには「くまモンスクエア」でしか購入できないグッズというものも用意してございますので、そういった部分で見ていただいたり、お買い物をしていただいたりというふうなことで、今やっているところでございます。

○平野みどり委員 私、この「くまモンスクエア」ができるとき、常時「くまモン」がいるものだと思っていたんですね。そしたら1日2回しか来ない、来れないときもあるというふうに聞きました。〈笑声〉いないときは

張りぼて「くまモン」が、等身大じゃないですけど、若干小柄なぬいぐるみが執務室の椅子に座っていますね。あれで満足して帰られる方もいらっしゃるだろうけど、何かせつかくだったら、もっと「くまモン」がここにいる時間をふやしたほうが良いような気がして、何かだましたような感じがして申しわけないなという思いがあったんですけど、それはいかがですか。

○成尾くまもとブランド推進課長 もちろん、「くまモンスクエア」が熊本県の一番繁華街に設置してございますが、県下各地、さらには今は本当に県外、中には海外からも「くまモン」にぜひ来てほしいというふうなオファーがたくさんあっております。8月1カ月だけを見ましても、「くまモン」は「くまモンスクエア」を除きまして176カ所を訪問してございますが、173カ所、ほとんど変わらない数字、お断りをするような状況にございます。

ですから、これ以上「くまモンスクエア」、私どもも毎日「くまモンスクエア」に出発したいというふうな希望は持っておりますけれども、「くまモンスクエア」にシフトしてしまいますと、県内各地、郡部も含めましてなかなか「くまモン」が行けなくなるというふうな状況もありますので、やはり私ども各地を回るといことは大事にしてまいりたいというふうに考えておりますので、そのバランスで日々悩みながら仕事しているところでございます。

○平野みどり委員 デイズニーランドに行っても、一つのシェアでミッキーマウスが2体いたりしますけど、それはちょっと興ざめのところもあるけれども、何か1体しかいないすごく時間調整とかもしてあるのかもしれないんですけど、実際やっぱり生の「くまモン」に触れたいという方たちの思いはしっかりと受

けとめてあげたほうが良いかなという気がしましたので、今後いろいろ検討いただきたい。

○城下広作委員 さっきの関連です。「くまモン」人気はいいんですけども、あのコーナーの中に県の物産品があるじゃないですか、特に熊本県で肥後象眼だとか小岱焼とかいろいろ。具体的に10万人来て——10万人ぐらい来るといことになると、百貨店には人も当然流れる効果があるということを言われましたけど、あそこで熊本の県産品をしっかりと売り込もうというねらいも、あのスクエアの中ではコンセプトとしてあるわけですね。この部分の成果というのはどう分析されているのか。

ここがちょっと伸びないと、「くまモン」だけではちょっと、「くまモン」の営業部長は、結果的には熊本県産品をしっかりと売り込むという役目もあるから、ここがうまく掛け算になっていかないとどうなのかなと思うけど。

○成尾くまもとブランド推進課長 特に、「くまモンスクエア」につきましては、例えばドリンク類につきましては、阿蘇のジャージー牛乳を使いましたソフトクリームですとかデコボンジュースを用意してございます。さらに、グッズ関係につきましても、今委員からお話がありましたように、肥後象眼ですとか高浜焼等々メイド・イン・くまもとにこだわったものを充実して、少なくとも国外品についてはそこは一切取り扱わないというふうな方針で進めているところでございます。

そのような中にありまして、今私の手元にあります数字では、8月末現在ということでは、1,400万円のグッズ、ドリンク関係の売り上げというふうなことで推移しておりまして、かなり皆様にはお買い求めいただいているのかなと思います。

ただ、正直申しまして、7月にかけてオープンするということに大分力を注ぎましたので、グッズの充実については最初はかなり難しかったという認識でございます。これからもっともっとメイド・イン・くまもとにこだわりましたグッズを充実していく中で、「くまモン」がない間にもお客さん来ていただいて、ここでしか買えないメイド・イン・くまもとのくまモングッズをたくさん買っていただくように、私どもも尽力してまいりたいと考えております。

○城下広作委員 頑張ってください。

○山本秀久委員 今までずっと聞いていると、ずっと問題点が出ているでしょう、各委員から問題点が。さまざま安全性、いろいろ利便性、いろいろな問題が出ていると思う。そういうときに、知事と市長とJRの社長か、3者会談の中に、そういう3者会談をやった中の、今各委員からいろいろな問題点を指摘していること、わかっとなるわけだ。それを総まとめして審議する会議というものは、会というのは持っていないのかな。

○小早川宗弘委員長 会議はないのかと。

○山本秀久委員 その3者の……。県はその組織を、委員の皆さん方がいろいろおっしゃっていたけど、そういうことはわかっているつもり……。

○小早川宗弘委員長 駅広に関して言えば。

○山本秀久委員 掌握できるような組織をつくっていないのかと。3者会談の中のトップ会談もしているわけだから。その3者、トップ会談の中でもそれだけやっているんだしたら、今言われた各委員からいろいろな問題が出たろう、そういうのを掌握できるような組

織はないのかと言っている。

○錦織企画振興部長 御指摘のトップ会談につきましても、単にそれぞれの組織のトップが会って自由に議論するというだけではなくて、委員御指摘のとおり、事務ベースでもどのような論点があるかというのは詰めておりますので、そうした場を活用して、今回いただいた御意見も踏まえて、残り2者に対して提言はしてまいりたいと思っております。

○山本秀久委員 それなら、今みたいな各委員からこういう問題点が出てくるはずはないんだよ。そういうことは先々わかっているなら、そういうことはこういうふうに行っております、こういうことはこういうふうに行っていますと言えるような状態、そういう組織はないんだなという感触を受けたわけだ。早急にそれをつくらないとおかしいんじゃないか。

○錦織企画振興部長 御指摘の点については、今までのトップ会議の位置づけというものもございまして、年に1回、あるいは2年に1回のこともありましたですかね、かなり長いスパンがたたないと開催しないという形になっておりまして、例えばこの東口駅前広場のあり方につきましても、そういう大きな方向性でそういう要望があったというのは、前回たしか認知していたはずなんですけれども、ようやく恐らく今年中に開かれますトップ会議では、この駅前広場の話が出てくるんだと思います。

そのトップ会議に向けた議事の内容についてはこれからまさに議論していくというところでございまして、全く事前に議論していたわけではございませんので、これから委員の御意見も踏まえて参加していきたいと思っております。

○山本秀久委員 これからこれからじゃないんだよ。そういうことをやっているんだったら、こういう開発をしてもならぬということはおわっているんだから、その段取りを立てるのか、組織をつくらぬかいということを書いたわけだ。そういう状態なんだ。

そうすると、今委員からいろいろの問題が出てきているというふうに、その問題これで解決しとります、こういう問題こういうふうに解決していきますと。それが無いから各委員から、安全性どうなっているのかとか、こういうことはおかしいじゃないかとかいろいろ出てくるわけだ。だから、そういうことを処置できるような組織をつくってかんかいということを書いているわけだ。遅いんだ。そこを指摘しておるわけだ。

以上です。

○平野みどり委員 済みません。いいですか。今の山本委員の御発言にちょっと加えて。今さっきからの答弁を聞いていると、鎌田委員もさっきちょっと言われたかもしれませんが、政令市になった熊本市に対して、何か引いているという感じがするんです。政令市になる前、熊本県と熊本市の場合、7～8年前からずっとこういう議論やっていますけど、すごく積極的に熊本県のほうも、こうしていきたいとかいうことも書いていましたし、私たちとの意見のすごいバトルもあったわけですね。

その結果がこれだったら、これに至る経緯も含めて、そして今後も含めて、熊本市が政令市であるから政令市にということではなくて、やっぱり責任を持って、熊本県は熊本県の玄関になるわけですから、しっかりその意識を持っていただきたい。何か答弁が引けている感じがしたのでちょっと気になりました。

さっきのバスターミナルの問題だって、すごくけんけんがくがくあったのにこういうふ

うに落ち着いたわけですね。こうなったと思いますということではなくて、こうさせましたとか、こういうふうになりますということをもう少し強く言っていただきたかったなど。ちょっと心配しました、今後のことを含めてですね。

以上です。

○山本秀久委員 問題に関連していないけど、観光の問題は、まず3県の知事が会って初めて組織が動くんだ。そういうときには、それだけの観光のシステムを3県ばらばらでやっておったってだめなんだ。だからトップ会談をまずして、その中に、トップ会談の中に根をおろせということに今言っているわけです。だから、それと同じようなことを、組織を持たなきゃだめだと言っている。

それが分からずに、これは始まっていることだから遅いんだよ。だから、その枠をつくれということを書いているわけだ。できなきゃならないようにしとかぬと。そうすると、各委員がいろいろ言われたことに対して、ああそれはこういうふうにならぬと、こういうことの説明をしておりますと言えば済むわけだから、それが無いからいろんなものが出てきている。警察は警察、いろいろな問題が発生していますけど、組織を早くつくることだ。

一応要望しときます。

○小早川宗弘委員長 ほかに何かありませんか。

○高野洋介委員 済みません。ソウル線について少しお尋ねしたいんです。

こないだ月曜日に式典何かあったと思うんですけど、あれはどこが主催されたんですか。

○中川交通政策課長 先週、9月の23日の月



曜日に、10周年の記念式典をいたしました。主催は、アジアナ航空と国際線の振興協議会の共同ということでやらせていただいております。

○高野洋介委員 私、偶然、その日その時間に韓国から帰ってきたんですけど、帰ってきた人たちは全くそういうことがあっているのを知らずに、全く音沙汰がなかったんです。帰りの車の中で、横を通ったら知事の車が見えたもんだから、次の日新聞見たらそういう式典があつたということだったんで、日本で今度オリンピックがあるじゃないですか、ああやっておもてなしという言葉も今ははやっていますけども、やっぱりああいうときには到着したお客さんに対して、どうせ同じときにやっているんだったら、そこで知事でも誰でもいいから下に来て、そこで、ありがとうございますとか、こういうことが今あっていますということを、少し言ったほうがいいんじゃないかなと思っていますけども、何でそういうことをされなかったのかなと思っていますけど。

○中川交通政策課長 出発のお客様には大分案内とかしてそこは配慮していたんですけども、到着のお客様に対しての御案内まではなかなか行き届いていなかったなど、今反省しております。

以上でございます。

○高野洋介委員 なかなかじゃなくて、全くだったんですね。（笑声）だからゼロですよ。ですから、そこをきちんと、その気配りというか配慮がおもてなしなんで、どこの日本にしようが、日本人はおもてなしをするんだということをしっかりと今後検討をしながら、漏れがないようにしとってください。答弁要りません。

○小早川宗弘委員長 それでは、ほかにありませんか。

○堤泰宏委員 別添資料の4ページ、路面電車の延伸、健軍から沼山津方面ですね、これは市の仕事ですけども、かなり以前からあすこの健軍の電停の延長というのは言われとったですね。熊本空港まで延ばす話もありました。（笑声）ちょっと最初からおかしかったと思うんですけど。

今の熊本市の状況を見ていると、やっぱり今は益城のほうもかなり熊本市で働いている人たちが家建てて住んどるですね、特に広安とか。ですから、これはこういう方向が、平成22年度に庁内会議を開催と書いてありますけれども、私たちも、これは県としても市と話をして前に進めていただきたいなと思います。

今そういう話し合いをされとる部署があれば、今どういう状況かちょっとお答えをお願いします。

○平尾都市計画課長 都市計画課でございます。

路面電車の延伸について、都市計画課といたしましては、申しわけございませんが、具体的な話の、協議の場というのは持ち合わせておりません。

○堤泰宏委員 ほんなら、持ち合わせてください。

○平尾都市計画課長 路面電車の部分につきましては……

○堤泰宏委員 委員会で意見が出たけんで、ああた市に行くたい。ほんならよかですよ。もういっちょついでに。

ああた、こぎゃん新幹線の東口のこまんかこつたい。だごで腹いっぱいなつとつとに、

またおはぎば食えちゅうなふうですよ。（笑声）こらた一かぶる。お客さんがまっすぐ歩くか、右さん歩くかの違いたい。（笑声）歩いてみなっせ。歩幅で歩くと、こら歩行距離は余り変わらぬ。30秒か——30秒はかからぬ。10秒か15秒、どっちが早かかの差である。だご食うてもち食えという話ですよ。（笑声）

こぎゃんとば、ああた知事と市長とJRの社長が話し合うなんて、そういうレベルの低いことをしとったっちゃだめですよ。それよりも、路面電車の延伸とか、それから熊本電鉄と路面電車の乗り入れの問題があったですな、あれも雲散霧消、どぎゃんかったかわからぬ。ああいうのは大事なことですよ。ちょっとトップクラスで話し合いをせなだめですよ。そぎゃん、だご食うか、あんこば食うか、クリあんこば食うかのような話で、とてもじゃなか——そんなころん知事は誰だったかわらぬばってん、2006年ですもんね。そぎゃんとはトップ会談じゃないです。そぎゃんとばトップ会談しちやならぬ。

そんなら、ついでにもういっちょ。小林理事に、私のいつもの質問で。

資料の33ページ、空港ライナーですね、空港ライナー。今これは具体的に数字は初めて出されたですか。前も出ていましたかね。私は今割り算してみたですもんね。運行本数の45便と1日の乗降客の割り算を。これは1便あたり3人ぐらいですな。多いときで3.5人。最高利用者数が平成25年5月6日ですから、そのころはまだJR豊肥本線は大分と運行が再開しとらぬごたったですな。再開しとらなくても309人。再開しても余り変わらぬと思うですけど、これぐらいで空港の活性化は私は難しいと思うんです。

やっぱりお金は少し使わぬとですね。この前、280億とおっしゃったでしょう。大津、光の森から空港までですね。沿線開発すればすぐ取り返しますよ。その計画はこの前も全

然前に進まぬということですが、今はちょっと進んどのでしょうからお答えを。

○小林理事（交通政策・情報局長） 空港ライナーですけども、今3人～4人ぐらいというお話がありましたが、タクシー型車両でいきますと、例えばセダン型の車両に3人乗ると満席になるんです。そういう状況が恒常的にあるということではございまして、多いときには1便当たり20～30人並んで、救援のタクシーを募って運んでいるという状況もございまして。

いずれにしても、1日四十数便、すべての鉄道の便、すべての航空路線の便にあわせていますのでその濃淡はあるんですけども、一定平均して、今の輸送力にはなかなか見合ったお客さん運べてきているなというふうには感じております。

今後先生もおっしゃる鉄道アクセスをつかっていくということになりますと、今豊肥本線は単線でございまして、それを分岐していった場合にどれだけ確保できるか、または委員御存じのと通りの収支採算制をどうするか、これはまだまだ大きな課題がございまして、もう少し将来の話になるだろうというふうに思っております。

いずれにしても、今肥後大津、豊肥本線から空港へのアクセス手段をだんだんパイプを太くしておりますし、大分のほうにも営業にあって、広範囲からお客さんを熊本の空港に公共交通を使って集めてくるという作業をやっておりますので、この努力が将来的に鉄道に結びついてくればなというふうに期待しております。

○堤泰宏委員 それで、単線の話とか出たですけど、一回これは検討しとるわけですね。だけん、条件の話はええと思うですよ。お金ばどぎゃんつくるかでしょう。正直言うて、単線だからできぬというなら最初議論しちや

ならぬですもんね。いつかああた見積もりも出しとったたい、250億……

○小林理事（交通政策・情報局長） お金の話で言いますと、300億近くかかるという話でございますが、鉄道は一旦つくりますと収支採算制を常に考えていかなきゃいけなくなりますので、これがまだまだ課題が大き過ぎるかなというふうに考えております。

○堤泰宏委員 採算性は計画をつくらぬとだめですよ。鉄道の沿線に住宅開発とか店舗開発すりゃいいじゃないですか。昔の西武鉄道でも東急でも全部そうですよ、土地の安い畑とクヌギ林を買って線路引っ張って、そしてああいう立派なまちをつくっていったわけですね、お金もうけた人もたくさんおりますけど。ですから、線路引っ張ったならば、沿線の開発せぬとだめです。ただ、ああた、じっとして、現況のまま線路だけぽくっと引っ張って、採算が合う合わぬなんて言っとったって、これは合わぬ。

○小林理事（交通政策・情報局長） 一言だけお答えさせていただきますと、当時さまざまな可能性について検討いたしました。今現在優良農地となっているところに都市開発ができるのか、スポーツ施設が導入できるのか、はたまた野球場でありますとか、競輪場さまざまなプラン、アイデアを展開しましたがけれども、なかなかここ10年、20年でできるような話ではなからうというのが、その当時の検討の内容でございました。

まずは、空港と鉄道を結びつけ人の流れをつくっていく、これが最優先だろうということで今取り組んでおまして、これをまず成功させるのが第一ステップだというふうに考えております。

○堤泰宏委員 まあちょっと積極的によろし

くお願いします。

○荒木章博委員 最後に。今度天皇陛下が熊本においでになるわけですけど、「くまモン」は営業部長ですからお迎えはされるんですか。

○成尾くまもとブランド推進課長 そういう予定でございます。

○荒木章博委員 はい、わかりました。

それともう一つは、これは要望ですけども、先ほどアンソン市のお話をしましたけれども、阿蘇市長はこの忙しい中訪問をされるということなんですよ。だから県も、部長に行ってくれとか理事に行ってくれと言うんではなくて、やっぱり県自体も真摯に受けとめながら交流をやっていかないと、先ほど、トップセールスだけではなくて自分たちも取り組むと言った以上は、課長でも補佐でも審議員でもたくさんいらっしゃるわけです、2泊3日ぐらいですから、そこはまだ日にちがありますから、部長、検討しとってください。お願いします。

○小杉直委員 松永室長にお尋ねですが、39ページ、JRの連続立体交差事業で当初は550億円だったわけですが、これは当時いろいろJR等に運動にいきましたのでよく記憶しておるわけですが、ここに606億円（変更認可手続き中）と書いてありますが、50億ぐらいふえとるわけですか。これは6月議会でも出してあるわけ、委員会では。

○松永鉄道高架推進室長 6月議会を出しております。

○小杉直委員 出した。そんなら結構です。6月は休んどったもんだけん。

○東充美委員 やっと回ってきましたけど。  
（笑声）私も空港関連ですけど、小林理事がおられるからですね。23ページ、貨物関連ですけど、対前年比24年度が1,300トン、7%以上減っているということで、その理由として787ですか、その前に全日空、日本航空東京線の機材が大型化したということで、ふえるという形だったんですけど、今度減ってきたとなっているんですけども、7%減少ということが、今8年前をちょっと思い出して、夜間貨物便をされたときに、ものすごくここにニーズがあるという何と申しますか説明で、私も地元に言いましたけれども、下のほうには県内事業者のニーズを把握の上という形になって、これだけ8年間でずっとニーズはあったはずなんだと思うんですけども、これだけどんどん減ってきたということは、これはただ不景気とか、そういう経済状況だけの話ですか。

○小林理事（交通政策・情報局長） 航空貨物につきましては、国内航空貨物、日本全体的に地方航空路線が減少傾向にあります。一つはここにも書いておりますけれども、飛行機が小型化して、コンテナが乗せられない飛行機が主流になってきたことと、あとは陸上貨物輸送のコストが安くなって、そちらのほうに大きく流れていくという傾向にあること、こうしたことが原因にあるそうであります。

一時的に大型機がダイヤの中で組み込まれてくるんですけども、物流業者は自分の好きな時間帯、自分の好きな荷物を運びたいというニーズがございまして、一定の時間帯にある大型機に当てはめて運んでくれと言っても、なかなかニーズが合わないというのが悩みでございまして、でもこのままいきますと、熊本の空港の貨物がかなりさらに減少してくるという可能性がありますから、引き続きまた物流業者とは議論を続けてまいりま

す。

あともう一つは、今後国際線を活用しているという気持ちがあるわけですのでございましてけれども、その中でやはり国際向けの貨物というものを少し念頭に置きながら開拓をしていく必要があるのかなというふうに考えております。

以上です。

○東充美委員 今言われたようなことは、これは全国的だろうと思えますし、特に九州は佐賀空港なんかもそうですけど、やっぱり貨物を主体にしているところもありますし、ただ8年前あれだけ、ニーズがあるニーズがあると言われた中で、JALも一生懸命やっていたんです、つぶれましたけど、もしあのとき夜間に就航をやっても減少しとったらどう説明されたかな。

○小林理事（交通政策・情報局長） 現在、これも佐賀空港の状況でございますけども、当時1日2便貨物専用便が飛んでいたんですけども、現在減便となっております、なかなか貨物量を確保するのは難しいという状況でございます。

当時、深夜貨物便が飛んでいたらどうだったのかということについては、もしという話だものですからなかなか予測はつきにくい状況でございますが、いずれにしろ今の航空貨物の減少の波はかぶっていたらというふうには考えます。

○東充美委員 それで、これからの取り組みという形で事業者のニーズ把握ということで、これから先どういうところの事業者に求めていくのか。

また、ダイヤにしても、深夜は無理かもしれないけども、これから先何と申しますか、昼、夜ありますけれども、ダイヤの組み方を航空会社に働きかけていくのか、その辺をわ

かれば説明をちょっとしてほしいんです。

○中川交通政策課長 交通政策課でございます。

私ども年度の初め、昨年ぐらいから荷物を運ぶお客様、それから実際の航空事業者等から今ヒアリング等を始めておまして、その中で聞いている、何で今の状況があるのかというのが、今理事が申したような話でございまして、ちょっと繰り返になりますけど、最大の理由はコストでございます。リーマンショック以降、コスト問題で料金が10倍以上も違うもんですから、ですから航空便で積めるのは価格で勝負できるものだけになってしまふという状況になっております。

ただ、そういう中にでも、例えば阿蘇くまもと空港の周りには誘致企業とかもございまして、急いで運ばなければならない部品とかになれば、やはり航空便を使っているという実態がございまして、それをどう集約させるかというのが次の課題になります。

貨物専用便は、これは割高になりますので、製造業者の方たちに聞きましたら、コスト高だから使わないということですので、現在昼間飛んでいる旅客機のおなかに載せられるコンテナを活用して運ぶということでございますので、うまく集約できれば荷物は戻ってくるだろうと。

その前提は、コンテナが積める機材が安定的に国内の路線で飛ぶことだそうです。それは航空事業者にお願いはするものの、航空事業者のほうは何でもうけているかという、昼間の便はやはり人のお客さんですね、人の流れが多い便に余計おなかに荷物を積める機材を回すということでございますので、そこがマッチングするぐらいになるように、私どもの戦略はまず人の流れをしっかりとつくる、それで利便性高めれば航空事業者が大きな機材を用意してくれる、そうなりますと運べるスペースが生まれるので荷物が集まってくる

と。

少し時間かかるようでございますが、今事業者さんと話を聞いている中では、遠回りのようですけどもそういうことからやらないと、単に熊本を使ってくれとか言っても、それは絶対無理だというのははっきり言われておりますので、時間がかかっておりますが、着実に頑張っております。

以上でございます。

○東充美委員 確かに、コストが10倍にもなればそれは大変だと思うし、深夜便のときも8年になるけどあれだけ大変だったんですけども、まあ10倍もすればとてもじゃないけど、水産物、海産物、あるいは農産物あたりもそうですけど、まあ馬刺しぐらいしかないと。わかりました。

それでは、あと1点。数日前、知事が空港の東側の台地にコスモス園か何かに行かれたとか、それは何かわかりますか。

○中川交通政策課長 空港の東側、大津町の岩坂地区にお住まいの方々が、空港の周辺のたしか遊休農地だったと思いますが、それを活用しまして、夏場にはヒマワリ、今の季節ではコスモスということで、昨年から取り組まれているやつが2年目でございますが、今年度たしか県の中で言う言い方ですとイエロープロジェクトだったですか、遊休農地を使って地域で活動されている方の力を借りて、景観向上とか、そういうことをやろうという取り組みの一環でやられている現場を知事のほうで視察されたと、そういうふうになっております。

以上でございます。

○東充美委員 では、交通政策課とは関係なかったんですね。

○中川交通政策課長 私どもは、空港周辺の

熊本市、大津を含め周辺市町村の代表の住民の方、自治体の会長さんたちを集めて、年に2回ほど意見交換会をさせていただいております。その会の中でも、その岩坂地区の代表の方から、自分たちが頑張っているボランティアでやるから、種の都合つかないかとかいう御相談を受けておりました、それを庁内のセクションにつないで今実現しているという状況でございます。

以上でございます。

○東充美委員 空から見て、機上から見て、大体見えるような広い面積でもないでしょう。

○中川交通政策課長 面積はちょっと失念いたしましたけど、割と広いと聞いております。

○東充美委員 日本一広い、美しい空港と銘打つとるけんがそういうことでよかです。

以上です。

○橋口海平委員 済みません。まず、ソウル便週5便化を目指すということなんですが、今度ちょうど水銀条約とかぶっているかと思うんですけど、ホテルは足りているんでしょうか。

○渡辺観光課長 最近、たびたび大規模なコンベンション、例えば5月に糖尿病学会というのがありまして、あのときは1万2,000人ほど学会が、そのときは到底足りませんで、福岡・博多まで、もちろん途中の菊池あるいは山鹿、玉名もそれで満杯になったんですけど、そういう1万人規模の学会があるとやっぱりパンクしてしまうというような状況でございます。

それから、外国人観光客がふえていると申しましたけれども、外国人観光客もいろんな

コンベンションとか何かのときはやっぱり取りにくいということで、阿蘇のほうに行ったりとか、ほかの地域に行ったりして、今の流れの中では大規模なコンベンション、あるいは多くのお客さんが来るといった場合に足りない状況も間々見てあるところでございます。

○橋口海平委員 では、韓国から来た客は、結構県外に行かれて泊まるんですか。

○渡辺観光課長 韓国のお客さんは、大体福岡イン福岡アウトというのが多いんですけども、その中でももちろん大分も使いますけども、熊本で必ず1泊していかれますので、その中で熊本市内あるいは阿蘇といったところを中心に宿泊されておるといふふうに認識しております。

○橋口海平委員 済みません。それと、48ページの「くまモン」ですが、クリスタルの「くまモン」とテディベアは発売と書いてるんですけど、このMINIの車は発売されるんでしょうか。

○成尾くまもとブランド推進課長 この車は、実は国内115カ所のディーラーの客寄せの展示用というふうなことで、当初私どもとの間ではお約束をしておりましたが、やはり店頭を訪ねるお客様の中で、ぜひこれを購入したいというふうなお客様がおられました。

それで、展示車両についてはどうぞというふうなことで、今先方とお話をしているところでございます。実際に数台納車が済んでいるというふうな情報も入ってきております。

○橋口海平委員 一般販売というのは特にない……。 (笑声)

○成尾くまもとブランド推進課長 そうです

ね、お客様の要望次第かと思っていますけれども、私どもMINIの車を売るのが目的でコラボしているわけじゃございませんで、熊本県の観光宣伝というふうなことが目的ですので、それにつきましては既に十分に成果を得ることができたのかなというふうに認識しているところでございます。

○橋口海平委員 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。

○高木健次副委員長 では、私も一言。ずっと話を聞いていると、熊本市が政令市になった関係で、先ほど平野委員も言われたとおり、特に高速関係、それから道路関係、この委員会にここ数年来微妙に、政令市になった関係で、影響というのが県と熊本市の関係が出てきておるような感じがするんです。

言われるように、この東口も、熊本市が提出していったものを県のほうが認めているというふうな感じ。ただ、こういう問題含めて、熊本市に県のほうから今うまく何というか、手のひらにのせられているような感じで、例えば熊本市が大きな、莫大な金をかけるような権限委譲というのはなかなか引き受けられない。

こういうところで、熊本市が何というか押してくるというようところが非常に見えます。ですから、こういう問題でも、熊本市が出しとったから県のほうは熊本市に任せて仕事が減ったというような関係にならないように、どしどし県のほうがスタンスをとっていかないと、道路関係にしる新幹線関係にしる、熊本市に任せておくと非常に危うい面があるんじゃないかなと。

ですから、熊本新港の問題もそうですよ。熊本城の県営野球場もそうですよ。本来なら熊本市が引き取るべきそういうところはやっぱりきちんと整理をしていかないと、蒲島知

事も、きのうも、ちょっとおとといも話しましたが、先ほどから出ておるように、ダイナミックな県政運営にはつながらぬのじゃないかなという感じがするんです。

ですから、どうか県の職員の皆さんも、このようにしっかりと肝に銘じて、県が指導するんだという立場、スタンスをとっていかぬと、あっと気づいたときに、しまったというような感じにならないように、これはぜひしっかりと企画振興部長を初めとして、特に蒲島知事のほうにもそのようにしっかり伝えていただいて、県がそこそこ発展するような方法、やり方、協議というものをやっていただきたいというふうに思います。

何か答えがあったら、企画振興部長のほうからでも。

○錦織企画振興部長 副委員長からもお言葉がございましたけれども、今回のこの委員会では、各委員から、本当にその1件についてはさまざまな形で御意見を賜ったところでございます。これにつきましては、我々執行部のほうも重く受けとめなければなりませんし、これは先々知事との間でも政策議論を重ねていく機会がございますので、その際には私が責任を持ってお言葉を伝えさせていただきたいと、このように考えております。

○小早川宗弘委員長 ほかに質疑はありませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○小早川宗弘委員長 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、議長に申し出ることとしてよろしいでしょうか。

（「はい」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。

そのほか、その他として何かありませんか。

○小杉直委員 その他ですが、花畑町かいわいの開発について、錦織企画振興部長にお尋ねですが、熊本県はどの程度関与をするわけですか。

○錦織企画振興部長 実は、御指摘の花畑・桜町の再開発事業につきましては、事業主体が基本的には市、それからあの中に建っている施設については、一部事業者が事業主体になっているというのが現実でございます。ただ、もちろんあすこは熊本市の中核であると同時に熊本県の中核でもあるわけでございますから、積極的に私ども県といたしましては関与するというので、市にずっと働きかけを行ってきた結果、今あすこの再開発のグラウンドデザインを描く協議会の中には私ども入っておりますし、もちろん非公式な形での協議というのは行っておるところでございますので、これからも県としては積極的に関与していくというふうなスタンスで今臨んでおるところでございます。

○小杉直委員 高木副委員長もおっしゃいましたように、熊本市が事業主体その他になっても、県としての積極的な意見とか提言は、今おっしゃったような方向でどんどんやってほしいと思います。特に、花畑町かいわいについては、新聞・テレビ等で見ますと幾つもの何か課題が出てきておりますので、心配しておりますので、そういう面でもよろしくお願いいたします。

2点目、荒木委員にお尋ねですが、さっきから駅前安全の問題はたくさん出ておりますが、ニューオータニホテルの近所の電車通

りの箱形の中央分離帯ですね、切れておる中央分離帯があるでしょう、あれについて夜間が非常にわかりにくいという声、通る県民の人あるいはタクシー運転手から聞きますけれども、地元の委員としては感想は何かありますか。

○荒木章博委員 初めての委員会で、議会生活で初めてだもんだからびっくりしていますが、このことには、私も住む町内としていろんな要望が出ているのも事実です。それと含めて、電車通りを横断するのに、ニューオータニからその前についても、信号機の時間帯がちょっと短いので、信号の時間を少し長くしてほしいという要望がございました。これは南署のほうにもお願いをして、早急に少し、5秒ぐらいだったですかね、5秒というところかなりありますので、すぐ対応していただきました。このことは交通部長を初めお礼を申し上げたいというふうに思っております。

また、それも含めて、いろいろ小杉委員からも御指導いただいて、応援していただければと思っておりますので、よろしく願います。

○小杉直委員 御意見ありがとうございます。

それでは、土木部長と交通部長に要望ですが、確かに市の仕事でありますけど、中央分離帯が箱形になって切れていますね。あすこが夜間になると、いつも通る人はわかりやすい。それから、県外と観光客は横切るのに、あの箱形が夜間は目立たないというふうな意見がありますので、ついでのと看で結構ですので、一遍見にいつとっていただいて、もしも執行部のほうで確かにそういう面があるなというときには、市のほうに要望を出していただくと助かると思っています。

というのが、例えば国体道路を例に捉えま



すと、以前も言いましたが、日赤からずっと東にのぼりますと、今RKKカルチャーセンターになっておりますが、あれから先の国体道路は県が管理して、中央分離帯その他はきれいに反射鏡があつてわかりやすかつたんです。ところが、そういう状態、西のほう、市の管理で非常にわかりにくくて中央分離帯に乗り上げたり、あるいは反射鏡が壊れておつてもそのまま放置されたというふうなことが過去にあつております。

そこで、市の悪口は言いませんが、やっぱり県の管理はすばらしいなというふうにいるんな意見がございましたので、さっき申し上げましたニューオータニホテルかいわいの大きな中央分離帯、それをついでのときに見とっていただくとありがたいと思いますので、要望しておきます。よろしくお願ひします。

○小早川宗弘委員長 ほんなら要望。

○小杉直委員 はい。

○荒木章博委員 本省から課長も来ておられますから、万日山の西の景観、あのままではちょっと、トイレをつくり、ベンチをつくり、それだけではなくて企業も非常に積極的に桜を植えたりされておりますから、積極的にできる範囲内で西の景観あたりをお願いしたいと思つております。

もう一点要望は、新幹線の工事が始まる前までは、日曜朝市ということで駅の東口では行われていました。朝5時過ぎから多くの地域の方初め駅におられる方たちの利用があつたと思つております。こういうあたりもそういう組合の方たちが、新幹線が全線開業できたら、また在来線がすべてでき上つたら戻れるという意識でおりますので、これはしかるときにお尋ねしますけども、そういったところもよろしくお願ひしたいというふうによ望しておきます。

以上です。

○小早川宗弘委員長 ほかにありませんか。なければ、これで本日の委員会を終了いたします。

午後0時7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