

第 14 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12月12日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

第14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12月12日（木曜日）

午前10時1分開議

午前11時56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 鎌 田 聡
 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 城 下 広 作

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分開会

○小早川宗弘委員長 それでは、時間になりましたので、ただいまから第14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。

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、着席のままで構いませんので、概要説明をお願いしたいと思います。

○錦織企画振興部長 御説明申し上げます。

委員会開会に当たりまして、執行部を代表いたしまして、御挨拶並びに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。

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、さきの本委員会管外視察に際しまして大変お世話になりました。現地で得られました情報につきましては、今後の事業推進に役立ててまいります。

それでは、付託案件の概要について御説明申し上げます。

第1に、高速交通体系に関する件でございます。

まず、高規格幹線道路等の道路ネットワークの整備につきましては、今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い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、国内線全体の本年10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、ソウル線において、10月末までの利用実績は昨年度を上回る水準となっており、10月には臨時便の運航を合わせ、ソウル線初となる5日間連続運航が実現いたしました。

台湾線につきましても、8月末から運航しております高雄から熊本への連続チャーター便が1カ月延長され、12月1日までの間で計50便運航されました。大変好調でありましたと同っております。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。

また、先月開催されました熊本駅周辺整備に関するトップ会議におきましては、熊本市

が提示した完成形の熊本駅東口駅前広場計画のゾーニングについて意見交換が行われ、広場の整備の方向性について確認がなされました。後ほど担当課長から詳細について御報告申し上げます。

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関しましては、「くまモン」の高いメディア発信力を活用し、ブランド力の高い企業等と連携することで、熊本の情報発信を進めてまいります。

また、観光キャンペーンにつきましては、現在、JR西日本とのタイアップによる「リメンバー九州キャンペーン」や、JR九州とのタイアップにより「どっちゃん行く？熊本」キャンペーン、熊本観光の強みである温泉をテーマとした「くまもと・ふろモーション」を展開しており、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いたしました。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)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お願いをします。

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、前回からの変更点を、アンダーラインの箇所を中心に説明を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 ページをお願いします。

今回、最下段の平成25年11月15日現在の供用延長について、日付と供用延長の修正を行っております。前回から14キロメートル延びております。

4 ページをお願いします。

九州縦貫自動車道の現状につきまして、宇城氷川スマートインターチェンジが、本年度末に本体の供用開始を予定されております。

北熊本スマートインターチェンジは、平成24年度に事業説明会、本年度は用地取得に関する説明会を開催されております。

人吉球磨スマートインターチェンジは、年度内の連結許可申請に向けて、関係機関協議など鋭意努力されております。

5 ページをお願いします。

九州横断自動車道延岡線、通称九州中央自動車道の現状で、山都一県境間のところでございますが、蘇陽一高千穂間について、国は平成25年10月11日に、事業化に向けて社会資本整備審議会道路分科会九州地方小委員会を開催し、計画段階評価に着手されております。

このことを受けて、今後の取り組みのところでございますが、蘇陽一高千穂間が、整備計画区間指定及び事業化に向けて、計画段階評価の早期完了を国に求めてまいります。

11ページをお願いします。

1)平成25年度の要望活動のところを時点修正しております。九州中央自動車道建設促進協議会において、10月30日に国に提言活動を行っております。

12ページをお願いします。

南九州西回り自動車道建設促進協議会において、11月15日に国に提言活動を行っております。

13ページをお願いします。

11月13日に、熊本・大分両県選出国會議員による中九州地域高規格道整備促進議員連盟

が設立されております。

中九州横断道路建設促進協議会による提言活動につきましては、12月予定となっておりますが、本日、熊本・大分両県知事及び両県議長及び両県経済団体により、要望活動を行っているところでございます。

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、国内線の振興でございます。

まず、現状、全般でございますが、10月末現在で、対前年同期比3%増の171万7,000人となっております。

個々の動きにつきましては、東京線でございますが、JAL、SNAが好調に推移しておりまして、対前年同期比4.7%増の124万1,000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。

国内線旅客数の4月から10月までの各路線ごとの旅客数、利用率でございます。一番左端が25年度でございます。ただいま御説明いたしました東京線、利用率65.2%と好調でございます。

おりていただきまして合計欄でございますが、ただいま御説明しましたように、171万7,361人という人数に対しまして、利用率は64%となっております。

同じ表の一番右側をごらんになられてください。一番上が東京線、先ほど御説明のとおりでございますが、上から4番目、名古屋方面の小牧線でございます。対前年同期比148.1%と小牧線大変好調でございます。一番右下でございますが、トータルで3%の増でございます。

おめくりください。18ページをお願いいたします。

国際線の振興でございます。現状でございます。

まず、ソウル線、先ほど部長のほうからの説明にもございましたように、10月の第1週、4日の金曜日と6日・日曜日に臨時のチャーター便を運航いたしまして、ソウル線就航以来初めて5日間連続の運航が実現しております。これは割と短い期間で準備をいたしました。準備の短さにもかかわらず、利用率が約65%とかなりの数字が出ておりますので、アジアナ航空側もかなりのいい印象を持っておるところでございます。

同じページの最下段、台湾線でございます。これも先ほど部長の説明ございましたが、12月1日までの連続インバウンドチャーター計50便でございますが、いずれも満席近い状況になりまして、これもチャイナエアラインにとって大変好印象を与えることができております。

1ページおめくりください。21ページの上の表をごらんになられてください。

ただいま御説明しましたソウル線の10月までの状況でございます。4段ございますが、上から利用実績、対前年比、利用率、一番下が利用率を140人乗りに置きかえたところでございます。

9月「140人乗換算」で利用率60%、10月69.1%。10月までのトータルで、一番右端でございます72.6%と「140人乗換算」で見ますと、かなり利用率はよくなっております。

その下の表は、チャーター便の就航状況でございます。10月末までの現在で、一番上の欄が便数のトータルでございます。46便となっております。昨年の39便に対しまして7便の増となっております。内訳としましては、先ほど御説明しました台湾のチャーターの分で14便の増となっております。

一方、中国便は今年度はチャーター便がまだ行われておりません。トータルでいきますと、利用者数はまだ対前年480人ほどマイナ

スになっておりますが、ただいま御説明しました連続チャーター便を換算いたしますと、昨年度を上回るベースになっております。

1枚おめくりください。22ページをお願いいたします。

国際線の今後でございます。

ソウル線につきましては、10月に実施いたしました5日間連続運航のトライアルと同じような連続運航のトライアル、これを今鋭意アジアナ航空に対して働きかけておまして、年度内の実現を目指しているところでございます。

台湾線につきましては、先ほど説明いたしました好調なインバウンドチャーターの第2弾、第3弾というものを年度内ぜひ実現できるよう働きかけを行っているところでございます。

それとあわせて、これは本会議場でも御説明させていただきましたが、年明け2月21日から25日までの5日間、それから3月21日からの5日間、アウトバウンドチャーターを企画しております。このアウトバウンドチャーターは、満席に近いお客様を集めて成功させることによって、インバウンドの好調さ、それからアウトバウンドのポテンシャルもあわせ持って、相手エアライン側に、積極的に今後のプログラムチャーター等の実現に働きかけていこうと思っております。

下のページ、23ページにつきましては航空物流の状況でございます。9月から10月の数字を入れております。最下段が対前年同期比でございますが、いずれも対前年10ポイントほどの減のまま、足踏み状態がまだ続いているところでございます。

少しおめくりください。26ページをお願いいたします。

26ページ、空港の経営改革でございます。空港経営改革に関する民活空港運営法が、7月25日に施行されておまして、この法律に

基づき、民間委託をした場合の空港の運営に関する基本方針が、11月1日に告示されています。県といたしましては、他の国管理空港の状況等も踏まえながら、今、本県の地域経済にとって大変阿蘇くまもと空港重要な役割を担っておりますので、望ましいと思われるあり方について、空港ビルディング等と連携しながら検討しているところでございます。

27ページをお願いいたします。

大空港構想でございます。中段でございます。10月に国際会議等を開催いたしておりますが、それに間に合わせようとして、阿蘇くまもと空港内の無料Wi-Fi（公衆無線LAN）の整備を行っております。大変利用者に好評を博しているところでございます。

また、同じページの下欄でございますが、パイロットのふるさとづくりということで、崇城大学と一緒に取り組んでいるところでございますが、この10月に崇城大学と航空大学校が、パイロット養成に係る協力関係の協定を締結しております。

また、あわせて、引き続き11月には、国内の私立大学では初めて崇城大学が、外注することなく、自前で一貫してパイロットの養成教育ができる体制が整っております。このことによりまして、パイロットのふるさとづくりに一層拍車をかけていきたいと思っております。

1ページおめくりください。29ページでございます。

空港整備でございます。国際線ターミナルビルにつきましては、外壁の改修も含めトイレ等、国に対して改善の要望をいたしました。このたびは要望実現しまして、トイレの改修が、平成25年度末には実施されるということで進めているところでございます。

国際線ターミナルにつきましては、引き続き阿蘇くまもと空港にふさわしいターミナルビルが実現するよう、国への要望等も含め積極

的に取り組んでまいります。

少しおめくりください。33ページをお願いいたします。

33ページの下段、空港ライナーでございます。空港ライナーは23年の10月にスタートしております。ことしの9月でまるまる2年が過ぎまして、もう3年目に入っているところでございます。この4月から10月までの状況、1日当たりの利用者数が164人まで伸びております。引き続き周知を図り、安定的な運行になるようしっかり取り組んでまいりたいと思っております。

少しおめくりください。38ページをお願いいたします。

38ページ、都市圏交通の中に入りますけれども、都市圏交通の中の乗り継ぎの円滑化でございます。ICカードにつきましては現在も協議を重ねているところでございますが、今後も引き続き関係者間での調整を図りながら、例えば全体費用の削減の可能性がないのか、あるいはシステムを改修し、どういうサービス機能をつけるのか、あるいはエリアをどうするのかなどなど、個々具体的な項目につきまして鋭意検討・協議を進めていく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。

恐れ入りますが、資料を戻っていただきまして、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。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11月末時点で、駐車可能台数547台に対し契約台数は369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を掲示しております。バス・電車フェスタ等のイベントにおきましても、広報活動を行ったところでございます。

また、県政広報番組においても、今年度は5月、9月、11月と3回広報を行っており、今月も放送を予定しているところでございます。

都市計画課は以上でございます。

○吉田地域振興課長 地域振興課でございます。

本資料39ページの熊本駅周辺整備に関連しまして、去る11月27日に開催されました第6回熊本駅周辺整備に関するトップ会議について御報告いたします。

お手元の別添資料と書かれた縦紙のほうをござんいただければと思います。

まず、1ページをお願いいたします。

このトップ会議は、県・市・JR九州・地元経済界が一体となって、熊本駅周辺整備事業を実施するために設置されており、これまで計5回開催されております。

2ページをお願いいたします。

2ページの3.に記載されておりますとおり、今回はまず、これまでのトップ会議の振り返り及び熊本駅周辺整備の状況について、熊本市から報告がありました。

次に、熊本駅東口駅前広場の整備につきまして熊本市から説明があり、トップによる意見交換を行いました。

3ページをお願いいたします。

現在の主な整備状況をまとめております。

4ページをお願いいたします。

4ページは、これらの整備スケジュールでございます。東口駅前広場につきましては、平成31年度完成を目指して整備が進められております。

続きまして、5ページをござんください。

これは完成形の駅前広場のイメージでございます。連立事業の完成にあわせ、JR駅舎が解体され高架下に移されます。これにより駅前広場は40メートルほど高架橋側に拡幅され、面積は現在より7,000平米ほど広い約1万8,000平米の広さになります。

6ページをござんください。

こちらにつきましては、9月の本委員会に御報告させていただきました完成形の東口駅前広場のゾーニングでございます。このゾーニングに関しては、9月の本委員会でも安全性等について御指摘をいただいておりますが、知事からはトップ会議の場において、駅前広場は利便性と安全性の両立が必要である、市電の乗り入れの実現に当たっては、特に安全性の確保や交通処理について交通管理者と十分協議の上、安全対策の課題解消に当たっていただきたいと、そういう形で意見を述べております。

これに対して熊本市長からも、7ページに記載してある他都市での安全対策の事例を踏まえながら、安全対策の課題解消は大事なことであり、引き続き協議を進めていくと発言がございました。

8ページをござんください。

8ページは、広場の整備スケジュールでございます。平成31年度の完成を目指すためには、平成26年度末までに広場のレイアウトの方向性を確定する必要があるとのことでした。

9ページ目をござんください。

今回のトップ会議における確認事項です。

2. の東口駅前広場の整備をござんください。熊本市は、歩行者が自由に軌道を横断できるトランジットモール方式による市電乗り入れを目指します。しかしながら、これを実現するためには、安全対策や法整備等の課題を解決することが必要であるため、引き続き関係者の協議を実施することとされました。

さらに、平成31年度の完成に向けては、平

成26年度末までに広場の整備の方針を決定する必要があるため、それまでに先ほど述べた課題が解消されない場合は、将来の市電乗り入れに対応できる広場としての整備を検討することが確認されました。

また、熊本市は、交通施設についてバスやタクシーを集約するため、引き続き関係者と協議を行っていくことが確認されました。

以上が、熊本駅周辺整備に関するトップ会議の概要報告でございます。

以上であります。

○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ください。46ページ以降でございます。

(1)の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。

当課関係につきましては、47ページからでございますが、まず、①のくまモンのブランド価値向上の取り組みで48ページ、一番下のほうをお願いいたします。

ブランド価値向上の取り組みの一環といたしまして、知事ハーバード大学講演への随同行を11月に行ったところでございます。この直前には、全国豊かな海づくり大会もあり、両陸下に「くまモン」体操を披露するなどが話題となりまして、アメリカ訪問とあわせまして、日本テレビやTBS等全国放送でも取り上げられ、本県のPRに貢献をすることができました。

次に、49ページでございます。

下のほうの丸、「くまもとから元気をプロジェクト」でございますが、ことし2年目になります9月以降、福島、宮城県それから長野県を訪問したところでございます。年明けの1月予定しておりますが、山形県のほうにも訪問することとしているところでございます。

次に、50ページをお願いいたします。

一番下のほう、くまモン隊についてでございますが、ツイッターのフォロワー数が29万4,000人を超えました、11月には30万人を超えたところでございます。「くまモン」といたしまして、熊本のPRのために、情報発信のほうに努めているところでございます。

それから、51ページの一番上のところ、くまモンキャラクター使用でございますが、10月末現在で1万3,700件を超えたところでございます。これまで2カ月以上お待たせすることがありましたが、「くまモン」の利用許諾につきましては、随時職員をふやしまして、現在では1月かからずに許諾できるようになっているところでございます。

次に、52ページのほうをお願いいたします。

「くまモンスクエア」でございます。10月末現在で約12万5,000人の来館がありました。4割から5割のお客様が県外から来られているという情報もあり、新たな観光地といたしまして、県外からの誘客に貢献しているものと考えております。また、先ほどもございましたが、台湾からのお客様にも大変好評を博しているというふうにも聞いているところでございます。

くまもとブランド推進課は、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。

53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、現在、JR西日本と連携いたしまして、「リメンバー九州キャンペーン」、JR九州と連携した「どっちゃん行く？熊本キャンペーン」を展開しております。

54ページをお願いいたします。54ページ②でございます。

先日、JR西日本とのタイアップで実施し

ておりました人気アニメ「名探偵コナン」を活用した「熊本・阿蘇ミステリーツアー」が終了いたしました。全国から約9,200人もの観光客に御参加いただきまして、11月30日、12月7日には、当ツアーの解答編ということで、熊本・阿蘇を舞台にいたしましたアニメが全国放送されました。

55ページでございます。

続きまして、④でございます。JR九州、JR西日本と連携して、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月から展開いたしております。

56ページをお願いいたします。

このキャンペーンでは、JR博多駅内にごございます飲食店街「くうてん」におきまして、熊本の食材を使った料理の提供や観光写真展等を開催いたしました。

また、10月には、期間限定で「くまモン&くろちゃん」のラッピング新幹線、前回の9月議会のときは、ラッピング新幹線が走りますという御案内をいたしました。が、実際はその写真にあるようなラッピングの列車が運行し話題を呼びました。

⑤でございます。熊本観光の強みでございます温泉を全国に向けプロモーションするというので、私どもこれをおふろに引っかかまして「ふろモーション」と呼んでおりますが、温泉を「ふろモーション」する特命チーム、「くまもと・ふろモーション課」を設立いたしました。10月2日に知事、「くまモン」、スザンヌ、もっこすファイヤー出席のもと記者会見を行いました。が、マスコミの皆さん方の反応もよく、テレビ・新聞を含めさまざまな広報媒体から取材をいただいております。

57ページをお願いいたします。

くまもとふろモーション課では、熊本のおふろ文化、温泉文化を全国にアピールするため、協賛宿泊施設に宿泊したお客様に、他の

施設で入浴できる無料の「くまもと湯巡手形」をプレゼントいたしました。杖立温泉では、観光庁からの支援を受けまして、女性でも楽しめる新しい湯治プログラムの開発を進めております。

また、九州新幹線の利便性を最大限活用し、平日に、仕事帰りに気軽に温泉を——福岡がターゲットですけれども、楽しむプログラム「平日ふろぐらむ」を開発いたしまして、日本旅行さんとの連携により、当プログラムを具現化した旅行商品「すぱっと玉名温泉」、新玉名駅でおりて玉名温泉に平日入っていただく、そういった旅行商品の販売を開始いたしました。

59ページをお願いいたします。

⑨でございます。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」を展開しております。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いたしております。

60ページをお願いいたします。

ANAグループと連携いたしまして、9月から11月にかけて、本県の特産品を販売したり、ホームページを活用した広報・宣伝を展開いたしました。

⑩でございます。九州観光の拠点化を目指すために、熊本県議会観光物産振興議員連盟の御支援もいただきながら、宮崎、鹿児島両県と南九州広域観光ルート連絡協議会、長崎、大分両県と九州横断長崎・熊本・大分広域連携観光振興協議会を設置し、プロモーション活動や修学旅行の誘致、旅行商品の造成等を推進いたしております。

また、各県議会におきまして設置されております観光振興議員連盟主催で、11月8日には熊本で、第4回九州横断長崎・熊本・大分観光振興議員連盟総会、11月12日には鹿児島で、第21回南九州観光振興会議が開催され、

熊本観光に対する応援をいただいたところでございます。出席された各委員については、この場をかりまして改めて御礼申し上げます。

61ページをお願いいたします。

九州各県との連携により、九州7県の観光情報を掲載いたしました観光ホームページを立ち上げますとともに、JTBと連携し、熊本を起点とした旅行商品「くまもとからはじめるモン！九州ぐるり旅」の販売を開始しました。販売エリアは京阪神となります。

最後に、62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。本県が実施いたしました宿泊動向調査によりますと、平成25年7月から9月の本県の延べ宿泊者数は、全体で前年同期比111.3%となりました。国内の宿泊者数は前年同期比109.2%でございますが、平成24年7月の広域大水害の影響等による風評被害は、夏の観光キャンペーンの効果等により払拭されつつあり増加しております。

海外からの宿泊者数につきましては、前年同期比127.9%となっております。順調に増加傾向は続いています。

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、質疑に入りたいと思います。何かございませんか。

○小杉直委員 よかですか。中川さんかな、18ページ、熊本－台湾線のチャーター便ですたいね、それは定期便に将来移行する、そうでくつとでしょう。

○中川交通政策課長 チャイナエアラインに今働きかけております台湾と熊本の定期便でございますが、私どもは将来的にはもちろん定期便を目指しておるところでございます。現状は、今インバウンドは大変好調でございます。

ます。このことで、インバウンドについての需要は、私どもはしっかり先方に実証できたと思っております。これからはアウトバウンドの需要を実証する段階に入っております。

先ほど御説明しました2月21日と3月21日、まずチャーター、こちらから送るチャーターをやりますが、まずそれを成功させる必要があります。その次のステップでは、プログラムチャーターといいまして、定期便の形をしていますが期間限定みたいな形ができないかと、それをその次に仕掛けようと思っております。

いずれにしましても、相手方に対しましては、熊本側からのアウトバウンドの需要が実証できないことには次のステップには移行できませんので、これにつきましては、私どもとしましては、県議会の皆様にもぜひ御協力いただいて、経済界にももちろん働きかけておりますけど、送客の熊本のポテンシャルを示していきたいと思っております。

以上でございます。

○小杉直委員 それに関連して、先般自民党の政審会では、熊本－ソウル線、中国の防空識別圏、それには該当しませんと企画振興部長から聞いたので安心したのですが、今中川さんがおっしゃった路線については、中国の防空識別圏には該当せぬですかね、どうですか。

○中川交通政策課長 私どもは、あの記事が出たあたりかなり気にしまして、エアラインのほうに問い合わせをしておりますが、現時点では、実はどういう状況になっているかというのは、明確な回答がまだ得られておりません。

と申しますのが、路線の航空ルートといいますのは、航空会社にとってはかなり重要な情報らしくて、本社まで確認せざるを得ないということになりまして、きょうの本委員会

この時点では、どういう状況かというのは確認できておりません。

ただ、それとあわせて、そこが明確にならない理由の一つが、定期路線がどういうルートを飛ぶのかというのはもちろんこれからですし、あるいはチャーター便につきましても、どこからチャーター便を飛ばすかということでも変わるといことですので、相手方からすれば、現時点でまだ本社との確認がとれていないと、そういう回答は得ておりません。

以上でございます。

○小杉直委員 それにまた関連してですが、今説明を受けてわかりましたが、中国がかぶせた後、今度は韓国がかぶせるごとしとりたいな。台湾は御承知のとおり、中国は独立国と認めていないとか、それから今は一旦世界各国が中国の防空識別圏を批判したけんや静かにしとるわけですが、今後はどういふふうな手段とか戦略をとってくるかわからないというのが相手国ですから、今おっしゃった路線についてはしっかり注目して、安全対策というのですか、そういう面をお願いしておきます。

もう一点、29ページ、中川さんがいいのかわかりませんが、大空港構想の推進で、広域防災拠点化を図るために、25年度は基本設計、実施設計云々と書いてありますね。これは、実際の工事着工と完成時期は大体いつごろの見通しですか。

○中川交通政策課長 現在、今年度の予算で補正つけていただきまして基本設計等を行っているところでございます。実は、明日の総務委員会の場で御説明させていただき準備をしておりますが、現在取り組んでいる調査・設計の中で、国の施設に関して影響がないかという調査を、追加でやってくれないかという依頼が国のほうから来ております。

あともう一つ、現在の国が持っております調整池等が近くに、私どもの工事の予定地にありますので、その調整池の影響がないかというのを調査してくれという依頼がござっておりますので、それに伴いまして若干現在の調査の設計の分がござっております。ですので、この設計というのが次年度までかかりそうだというのが一つ状況としてございます。

私ども、その設計は次年度の早い段階に仕上げて、来年度には是非着工したいと思っております。その終了時期につきましてはまだ設計が見えておりませんので、私ども着工は次年度目指して今作業、予算要求する準備をしておりますけれども、終了予定につきましては、まだ現時点では見えておらないというのが現状でございます。

以上でございます。

○小杉直委員 次年度にずれ込んで着工して、完成まで何年ぐらいの計画……。

○中川交通政策課長 今の時点では単年度で仕上げたいと思っておりますが、繰り返しになりますけど、実施設計が上がってきて、そこがもう少し見えてくるかなと思っております。現時点では、次年度単年度で仕上げたいと思っております。

以上でございます。

○小杉直委員 それには、目的の一つがなんでしょう、九州各地で大規模災害があった場合に、全国のいろんなヘリコプターその他飛行機が寄って、防災対策をするための広域防災拠点の敷地にすることが目的でしょう。

○中川交通政策課長 今御指摘いただきましたように、九州を支える空港として、非常に大きな災害も想定されておりますので、その際にいろんな救援物資、あるいは救助の体制

の飛行機の駐機場とする防災拠点としての中継エプロンということで、計画する予定でございます。

○小杉直委員 御承知のとおり、世界各国で予想もできないような大災害が発生する時代になっておりますので、これについては力を入れて完成するようにお願いしておきます。

以上です。

○小早川宗弘委員長 ほかに。

○荒木章博委員 39ページなんですけどね、要するに熊本駅周辺の高架下の利用なんです。これ熊本市が中心となって、周辺の校区をどんなものを要望するかということで、いろいろ集会を開いたりしてやっています。地域によってはいろんな山登りのああいうのを入れたやつをつくってほしいとか、そういう商店街においてはどんなものを、これは営利的なものではないというふうに聞いていますし、JRのほうから15%を地域に与えるような形で進んでいるようですけども、そういった中で県のそこに対する、これは実際言うなら今は高架事業の担当のほうですけども、県がやっぱり企画、地域振興あたりとも連携をしてやっていかなければいかぬと思うんですけども、今人のかかわり合い方はどういうふうな形でかかわっていらっしゃるか、そこをちょっとお尋ねします。

○松永鉄道高架推進室長 高架下の利活用については、今委員からお話があったように、少しずつ状況が、要望等が上がってきているような状況でございます。今後県としましても、県の中でも地域振興課と連携しながら、熊本市、県そしてJR九州と検討・協議していくこととしております。

○荒木章博委員 やっぱりこれは熊本市が窓

口としてかかわり合って、ずっと地域に話をして要望を受ける、県の今置かれている立場はどういう状況かということなんです。ただ相談している、どのくらいの要望、意見、そういうあたりも、トップ会議においても両知事、市長という一つの枠の中で進めていかれるけれども、高架下の利用というのは大変な利活用状況があると思うんです。

ある程度の県は県の姿勢の中、県議会の要望とか、そういうのも含めてどういう形でかわっていくのかということで、高架事業だけではそれはできないと思うんです。だから、地域振興あたりはどういうふうにかかわっていくんですか、課長。

○吉田地域振興課長 先ほど松永室長からも答弁ありましたけれども、まずは事務的に市やJRと話をしっかりしていくということかと思っております。まさに、高架下の利用というのは地域貢献的な要素も当然ございますので、そこについては幸い我々トップ会議という枠組みを持っておりますので、トップ会議の議題とするかどうかは別としましても、そういう枠組みの中で最後しっかりとオーソライズをして、こういうふうを活用をしていくということを、行政が一緒になってつくっていくという形になっていくことと思っております。

以上です。

○荒木章博委員 今の課長の意見で僕は了とするんですけども、これは将来において大事な区間事業なんです、高架下の事業というのは。ぱっと15%利用していいということで、今言いましたようにエリアは、あれ9,000平米ですかね、土地の利活用の状況というのは。ですから、そういったところも、より積極的に最初のうちから入っていかれないと、決まってしまったということではなくて、積極的に地域振興あたりもこれに加わっ

ていただいて、取り組んでいただきたいなというふうに思っております。

もう一つ、32ページですけど、パーソントリップの調査、課長にお尋ねするんですけども、1億4,000万かけて調査をやらせて、104万人の県民の方に調査依頼をして、12万人の回答を得たということで、この動きの現状ですよね。どういうふうな——動向もいろんなのがある程度今分析ができた、少しはできたというふうに思っておるんですけども、どのくらいの形でその分析あたりも調査をされて今認識をされているのか。

それとまた、それに対する公表とか最終プラン、そういうのをどういった形で、人の動きとか、それも含めて——これは大事な事業だと私は思うんです、これだけの金をかけて。そういったときはどういう終着点の考え方、これは各課全課にまたがるような事業だと思うんですよ、このマスタープランというのは。そこあたりをちょっとデータの回収含めてお尋ねしたいと思っています。

○平尾都市計画課長 今委員から御質問があった点でございますけれども、去年の今、パーソントリップ調査をさせていただきまして、現段階では、その集計の単純集計というところまではお答えできますが、その集計に対しまして今、解析評価等を行っているという段階でございます。

最終的には、26年度に都市交通マスタープランの作成に結びつけていきたいということでございますが、現段階で申し上げられるのが、直接的な集計結果を求めますと、確かに高齢化率が上がってきているというような状況の中、それと高齢者の方々のトリップ数、これは出かけられて、特に60歳以上の方々の外出頻度が高くなっていると。なおかつ高齢者の方々の交通手段ですね、交通手段が非常に割合が高くなっている。

と申しますのが、前回パーソントリップ調

査をやっておりますのが平成9年でございます。その時点から比べますと、非常に高齢者の方々のトリップ数が多くなってきている、なおかつ自家用車の依存率がその部分が高くなってきているということでございます。そういうことは、ざっくりしたところつかんでおります。

今後のマスタープラン策定に当たりましては、やっぱり人口減少という社会背景、また今までは量という観点が強かったんでしょうけれども、質という観点でも対応せざるをいけなくなってくるだろうと。

先ほどから申します高齢者対策ですね、例えばそういう自動車から公共交通機関へのシフトの策をどのように講じていくかというふうなことを総合的ににらみながら、マスタープランのほうの作成につなげていって、来年度施策の評価等を行ってマスタープランを作成していきたいというふうな考えを持っております。

○荒木章博委員 それは、前は9年で、周期としては大体10年間隔ぐらいか、5年間隔ぐらいかで今後やられるんですか。

○平尾都市計画課長 はい。マスタープラン自体が、都市圏の交通のおおむね20年後の将来を描いてまいります。では、今なぜマスタープランの改定かというふうなお話になりますけれども、先ほど申しました社会背景として非常に高齢化が進んでいる事情背景が出てくる、また少子化も進んでいるという現実を踏まえて、また本県におきましては九州新幹線が開業した、それと熊本市が政令市になったというふうな、時系列的にもかなり、9年から十数年たっておるという時期も踏まえまして、そういうふうな社会背景等も変化してきたということでパーソントリップ調査を行わせていただいて、都市交通マスタープランの改定を行うというふうな動機づけでござい

ます。

○荒木章博委員 今言われたように、政令市の状況とか、道路網の整備とか、九州新幹線、交通体系がかなり変わってきて、今から国や県の考え方をどういうふうにするか、これは今からの大事なことだと思って、だから信号機の取りつけも含めて、こういった機関で交通体系を回していくか、また経済波及にどういうふうに取り組んでいくかということですので、今後この取り組みは私は一つ一つ解析をしながら進めていきたいと思えます。

もう一点、委員長いいですか。それを含めて前半にちょっとお尋ね。

パークアンドライドの件が出ておりますけれども、これ36ページですけどね。イタリアあたりのパークアンドライド、駐車場の数千台の中で、都市の機能が熊本とは違いますけど、かなりパークアンドライドの駐車場の利用率というのが高いわけですけども、この67%というのは私は非常に高いというふうに思うんですけど、稼働率がですね。そういった中で、百花園のゴルフ場前の7台というのはどういうもんなんですか、今後の見込みですね。

○平尾都市計画課長 先ほど申しましたように、都市圏交通というのは、委員からも御指摘ございましたように、いかに公共機関にシフトしていくかというのは重要な課題だと私も認識しております。

そういう観点で、パークアンドライド、この全体的な稼働率67%は高いというありがたい御意見いただいたんですが、数字、この資料には掲載していませんが、全体的なところからお話し申し上げますと、平成23年度の年間的な平均稼働率というのが56%でございます。平成24年度の平均稼働率が60%、36ページに記載しておりますように11月現在で

は67%と、稼働率は右肩上がり呈示しております。

そういう中で、今、表に挙げております箇所のパークアンドライドの箇所でございますが、これにもいろいろ使い勝手がいいところとか、ちょっと料金の問題だとかございまして、個別の切り出しで百花園ゴルフ場前と申しますと、なかなかバス停が遠いという位置関係の問題が1点。それと、百花園が発発のバス停ではないものですから、なかなかそこで乗ってもバスに座れないというふうな事情背景がちょっと絡んでいるような形でございます。

○荒木章博委員 今後、こういうパークアンドライドのシステムを、よその場所にもまたふやしていかれる考えはないのか、ちょっとお尋ねしたいと思います。

○平尾都市計画課長 その点につきましては、37ページのほうで今、丸ポツ一番下と下から2番目でございますが、事業者への利用促進の働きかけだとか、既に運用中の駐車場への改善の働きの中に、アンケートという単語を入れさせていただいておりますが、実はアンケート調査をとっております。そのアンケート調査で、いろんな今集計解析中でございますが、まずはどういうふうな問題があって、どういうふうなところにてこ入れすれば稼働率がより上がるか、その委託の中で新たなパークアンドライドの適地がないかというようなことも今検討中でございます。

○荒木章博委員 最後に、やっぱりいろんなアンケートとか解析をされて、より積極的にできる場所は熊本県内取り組んでいただきたいというふうに私は思うものですから、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。

○鎌田聡委員 済みません。38ページの乗り継ぎ円滑化で、ICカードの関係が出されております。前回の議会の中でも議論になりました。方向性としては、熊本市電のカードとバスのカード2枚持って、全国の主要カードもバスでも使えるようにやっていこうというような議論が、今協議会で進められていると思いますけれども、費用負担のあり方とか、費用の額をめぐってまた少し議論になって、県がその調整をやってくれというような話になったと聞いておりますけれども、今後どのように県として調整していくのか、あと費用負担も含めて県もやっていくのかどうか、この辺もちょっとお聞かせいただきたいと思っております。

○中川交通政策課長 ICカードにつきましては、今現在取り組んでおりますのは、委員から御指摘もありましたように、熊本市の公共交通会議の中でずっと議論をいたしました結果、ちょっと繰り返しになりますけど、2つのタイプでいくということになりまして、その2つのタイプをいかに利用者にとって使いやすくするかという観点から、さらに具体的にも技術的な点も含めて議論する場ということで、連絡会議というのを今設置いたしておまして、11月の26日に第2回目が開かれたところでございます。

その中で議論することとしましては、まずバス事業者はコスト面等を考えた中で地域型選んでおりますが、このカードが全国相互利用型を選んだ市電でも使えるようにすること、それがまず1点目でございます。

2点目はその逆でございまして、全国の相互利用型となった市電のカードが、バス事業者が用意する地域カードのほうでも使えるような環境をつくるというのが2点目でございます。

3点目で、現在十数年前に導入いたしましたTo熊カードというのがございますが、このカードにサービス機能をできるだけ維持できないかという観点、そして最後にさらに加えて、このICカードの導入によって、現在よりも利便性がよくなることはないかと。

この4つに絞って、今連絡会議をずっとやっております。その中で、あらかた概要が見えてきているんですけども、今御指摘ありましたように、導入費用というのが前回、11月26日示されていまして、全国相互利用型のカードを地域カードで読めるようにするため、いわゆる片利用という言い方をしますけれども、そのコスト7億8,000万というのが示されておりますが、この費用の検証を今関係者でしているところでございます。具体的に言いますと、何か工夫をすることで少しでも下げることができないかとか、そういう観点から技術的なことまで踏み込んで、私も県のほうが調整役としてその作業を行っているところでございます。

その詰めができました時点で、全容が見えた時点で、今後どうするかというのはその時点で、もう一度しっかりうちの県庁内で協議をしたいと考えております。

現状、以上でございます。

○鎌田聡委員 よろしいですか。これは大体いつぐらいまでに、報道によると、早目に結論を出さないとカードの開発業者のサービス開始が少しおくれる、片利用が来年から再来年になるんですかね、おくれるというようなことも言われているみたいですけども、それを全部が全部言うことを聞く必要はないと思いますけれども、ある程度のところで結論出して調整かけていかないと、かなりまたそこがずれ込む可能性はあると思いますけれども、いつぐらいまでにやろうと思っているんですか。

○中川交通政策課長 私どもも、今現時点で事業者等から示されている導入時期ですね、それができるだけ実現できるようにと思っておりますので、今私が御説明しました調整等もできるだけ早くやりたいと思っておりますが、一つの目安は年内ぐらい目指しておりますが、その調整の過程で何かさらに工夫できる余地が見えてくれば、それをやったほうが全体としてコストが下がるということで、今のこの調整といいますのは、事業者も同じテーブルに入って協議しておりますので、最終的にその導入時期というのは事業者も承認した上での結論になると思っております。

いずれにしても、私どもとしましては、できるだけ早目に方向性が見えるようにしっかり調整していきたいと思っております。

以上でございます。

○鎌田聡委員 よろしいですかね。いずれにしろ、利便性から考えると1枚のカードで全部やった方がいいんですけど、いろんな費用負担とかメンテナンスのコスト維持、これは事業者も耐え切れない部分もあったかと思っておりますけれども、さらなる費用負担となりますと、それは事業者もかなりまたきついでしょうし、またそこに税金を突っ込んでいくことに対しても、それはいろんな理解も必要になってくるとかと思っておりますけれども、非常に悩ましい調整になるかと思っております。

ただこの機会に、そういったやっぱり全国カードが市内でも、県外のお客さんもきちんと地域のバスで使えるような状況は、この機会につくっていただきたいと思っておりますので、ぜひ費用も抑えながらそういったバランスも含めて対応していただきますようお願いしておきます。

○小早川宗弘委員長 ほかにありませんか。

○早田順一委員 44ページ、九州新幹線を活用した地域振興に関する件でお尋ねしますが、45ページの、1日の新幹線のお客さんの数の平均が出ていますけど、これは24年度の平均というのではないんですかね。これが一番新しいんでしょうか。

○中川交通政策課長 今、45ページの上の横長の表をごらんになられていると思いますが、開業2年目でありますのが平成24年度でございます。表の一番左端の部分でございます。博多ー熊本間でいきますと、トータル90万人送ってもらって……

○早田順一委員 その下ですよ。

○中川交通政策課長 失礼いたしました。各駅の乗降は、24年度の数字というのは、現時点ではまだJRのほうからは届いておりません。と申しますのが、開業時点ではJRのほうも、これはカウントの仕方というのがかなり大変なようございまして、ツアーとかで移動する方の分は、全国の旅行業者が使った分というのは集計する必要があるというのがあります。要は、改札機を通らない分のカウントをどうするかということでございまして、それをやるとかなりコストがかかる、それをやることによってですね。

JR自身も、節目節目で動向はしっかり把握していきたいということで調査はされるということでございますが、今の時点ではまだ24年度の各駅ごとのデータまではこちらまで届いておりません。私どもも引き続き要望活動等をする際に必要ですので、これは節目節目でトレンドが見えるように、情報を下さいということ働きかけ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 ちょっと私が聞いたのが、全体的には1%の増ということでありまして、各駅によって格差が出てきはせぬかなという思いがしたもんだからですね。というのも、前も言いましたけど、新玉名が大阪直通が3本しかないんです。各自治体で要望はされているということですが、こういう影響が出ているのか出ていないのか、そういうのを知りたかったもんですから、データができれば教えてください。

○中川交通政策課長 はい。

○小早川宗弘委員長 よろしいですか。ほかに。

○東充実委員 27ページの空整協というんですけども、財団法人の環境対策事業の交付状況、これは毎年1,000万単位で増減が起きているんですけど、これは何かの基準かなんかあるんですか。

○中川交通政策課長 空港環境整備協会の環境対策事業は、どういうものに対して支援をするかというメニューが一応ございます。毎年県で要望するもの、それから周辺市町村から要望するものがございますが、その年度年度で差が出ていますのは、その年度に空港環境整備協会が示しているメニューに当たる事業がない場合は、ちょっと落ちたりします。

周辺市町村もできるだけこの事業を活用したいということですので、精いっぱい知恵を絞って要望しておりますが、その年度によっては該当しない分が出てくるとでこぼこが生じておる、そういう状況でございます。

○東充実委員 ということは、裁量権は、市町村からこうやった形でメニューというのは上がってきたのを、県でメニューを何という

か精査するというか、そんなんですか。市町村からいっぱい上がってくるでしょう。

○中川交通政策課長 市町村から私どものところを経由するようになっていきます。その際に、市町村から出てきている分について、ちゃんとメニューに沿っているかというのはチェックするようにはいたしております。

以上でございます。

○東充実委員 中には消防ポンプとか、そういうものもあるけど、結構幅広いんですかね、上がってくる内容というのは、中身が。消防ポンプ車でも環境的にはいいんですね。

○中川交通政策課長 周辺市町村のほうも、メニューというのは長年のことで承知しておりますので、基本的にはメニューに沿ったものが上がってきております、最近の情報としては。ただ、例えば大きく落ちているところなんか、上げていたけれども、要求側の都合でその事業ができなくなったということで引き下げて、結果として実績としては下がったと、そういうのが結構過去ございました。

以上でございます。

○東充実委員 あと一点、28ページなんですけども、航空機の騒音監視体制、これに移設とか新設とかあるけど、これは今航空機の性能もよくなって、何と申しますか短く、ショートカットというんですか、小さくおりてきたり曲がったりがあって、これは場所を変えたわけですか、新設というのは。

○中川交通政策課長 新設は、新たに監視体制を強化するために、市町村と協議しまして観測機器がつけられるような場所を探して、今ここでいきますと例えば菊陽町の公民館とか、それに移設するのはまさに新設でござい

ます。

移設につきましては、今までつけていたところが、例えばそこの建物を触ることによって観測機器がつけられなくなったと、その代替施設を周辺で探すような場合を移設という表現で書いております、整理させていただいております。

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。

○橋口海平委員 済みません、18ページ、中国線、台湾線とあるんですが、中国線の上海の定期便、東方航空が週3便目指しているという話があるんですが、現状と今後の取り組みについて記載されていないので、教えていただきたいと思います。

○中川交通政策課長 中国東方航空につきましても、私ども台湾線と同様中国のほうにもしっかり1ラインつくりたいということで、中国東方航空も含めさまざまな中国のエアラインに働きかけているのは事実でございます。接触もしております。

ただ、先ほどおっしゃられたのは、さきの新聞記事のことかと思いますが、私どももその後、東方航空に新聞記事のことについて確認、問い合わせをさせていただいておりますが、現時点ではまだ具体的に話せることはないということで回答を得ているところでございます。引き続き私どもは、台湾線とあわせて中国線につきましてもさまざまなエアライン、さまざまな路線の可能性を探るべきを働きかけていきたいと思っております。

以上でございます。

○小早川宗弘委員長 よろしいですか。

○小杉直委員 せっかくですけん、成尾さんにちょっと。

47ページから「くまモン」についてずっと説明があったですたいね。そして、一言で言うならば、国内、国外まで盛んに活躍して、経済効果等ももちろん活躍していただいて、バカラとかなんとかのそういうふうな製品までできて、熊日さんには4コマ漫画まで掲載していただいて、我々は自信と誇りを「くまモン」に持っているわけですが、県民の人から、何か四、五日前にテレビでありよった、私ちらっと見ましたが、ゆるキャラ大会があって、よその県が1位になっとつとですたいな。

○浦田祐三子委員 過去に……。

○小杉直委員 殿堂入りしとつと、「くまモン」は。(笑声)

ほんならせっかくだから……。

○成尾くまもとブランド推進課長 今ございましたように、ゆるキャラグランプリにつきましては、2011年度にグランプリを取ったというふうなことでございますので、ほかのゆるキャラの皆さんに機会を提供するというところで、その後は今お話が、殿堂入りといえますか、アンバサダー的な位置づけでやっているところでございます。

ちなみに、民間のRJCリサーチというリサーチ会社がございまして、こちらが実施いたしましたPRキャラクター、これは企業のキャラクターも含めてなんですけれども、PRキャラクターブランド調査2013におきまして、「くまモン」が全300キャラクターのうちに第1位と、ソフトバンクのお父さん犬あたりが2位に入っているんですけども、こういうふうなことでございまして、ほかの企業キャラクターも踏まえた中でも、「くまモン」の認知度というものがトップに位置づけられるほどに今人気の高まりもございまして、私ども今後はこの勢いを利用いたしまして、

本当に県内の観光振興、物産振興それから何と申しますか、まさに熊本県民の皆さんの自慢と申しますか、誇りの醸成等を踏まえまして、県民の総幸福量の最大化に向けて、今後も引き続き努力してまいりたいと考えているところでございます。

以上です。

○小杉直委員 わかりました。私自身も、殿堂入りして別格扱いになつるということを認識して、質問の……。 (笑声)

○成尾くまもとブランド推進課長 ありがとうございます。ありがとうございました。

○荒木章博委員 今「くまモン」の話が出ましたもんですから、「くまモン」のことです。この前ハーバードに行きましたね。あれ予算は、500万の予算を計上されたんですかね。

○成尾くまもとブランド推進課長 はい、おっしゃるとおりでございます。

○荒木章博委員 だから、今からもやっぱりそういう——あれは予算化されてなかったんです。

○成尾くまもとブランド推進課長 おっしゃるとおりでございます。国際課のほうは実は窓口で、ハーバード、ボストン、ニューヨークのほうに参りましたけれども、政策調整費等を活用して行っております。

○荒木章博委員 今からやっぱり突然海外にも予算というか、そういう海外進出じゃない、国際課のほうでやられることは、今後もあるということで理解していいんですかね。

○成尾くまもとブランド推進課長 済みませ

ん、国際課につきましては今後どういうふうになるかわかりませんが、一応海外展開につきましては、私どもの課で「くまモン」のプロモーション予算というものがございまして、その枠組の予算の範囲の中で、適宜選択してやってまいりたいと考えております。

○荒木章博委員 ということは、ブランド推進課は、中心としては国内ということで見たいということですか。

○成尾くまもとブランド推進課長 いえ、必ずしもそうではございませんで、私どもの予算の枠組の中で、例えばことしですと、フランスのほうのジャパンエキスポ等にも行かせていただいた、あるいは当課の予算の中でやっております。ハーバードのほうは、ことし臨時的に生じた催事だったというふうに御理解いただければと思います。

○荒木章博委員 だから、臨時的に行く可能性があるなら予算化ばある程度、500万の予算をつけるわけだから、また何か行ったら、どこか行ったらまた500万とか、ぼんぼんぼん、もちろん行ってやられるのは非常にいいことだけど、やっぱり議会という視点のある程度これは報告、何をやったのか、何がどんなことができたのかと一切報告がない。いや、それは一部あったかもしれぬよ、僕にはない。だから、この委員会ぐらいには、委員長、どうですか。(笑声)

○小早川宗弘委員長 ぜひ報告していただきますように要望します。

○荒木章博委員 お願いしたいと思いますよ。

○成尾くまもとブランド推進課長 申しわけ

ございません。おっしゃるとおりだと思います。今後そのような機会、委員会の場を通じまして、報告のほうはさせていただきたいと思います。

○荒木章博委員 委員長、これはあってないと思うんです、議会にも。だから、せっかいいいことをやられるなら、こういうシステムで、こういうことで、こういうハーバードの人たちやら、国際的に大使館に行ったとか、領事館に行ったとか。パリの鈴木大使も、「くまモン」が来ましたということは一番に言われたんですよ。

ですから、やっぱりそういう波及効果はあるんだけど、議会に対する予算の説明責任は、「くまモン」がすばらしいし、今度海老蔵さんと出て歌舞伎をやるとか、非常に努力されているんですよ。しかし、されているけれども検証も必要です。ただ、ハーバード行きました、よかったです。悪かったとは言わぬと思う。だけん、そこはきちんとやっぱりやるべきだ。

そこで、ひとつお尋ねなんですけど、49ページに、今まで「くまモン」が熊本と関連が強いものの、これまで行ったことがない地域等を訪問するというので、今度計画を立てているようですけども、これはどういった関連ですか、鹿児島、青森、福島、長野、山形というのは。

○成尾くまもとブランド推進課長 これはそれぞれの各県のほうから、この件に限らないんですけども、全国的な「くまモン」人気の高まりによりまして、各県から「くまモン」に来てほしいというふうな依頼があるところでございます。実は、若干脱線します、先だって名古屋の市議会におきまして、河村市長に対して、ぜひ市のイベントに「くまモン」ば呼んでくれぬだろうかというふうなお話も出ているぐらいでございます。

このようなことに対応するために、私どももそれぞれの県に、例えば熊本とのつながりを求めていくことによりまして、各県と熊本とのつながりを県内の皆様、それからそれぞれの県の皆様にもアピールしていくというふうな取り組みで、この「くまもとから元気をプロジェクト」というものを行っているところでございます。

例えば、青森県の例でいきますと、実は青森県の初代の県知事が熊本出身だったとかいうふうな、そういう事実がこのプロジェクトをしてわかってくるところでございます。例えば、山形におきましては、これは加藤清正公とのつながりが非常に深いというふうなこともありますので、こういうふうなところを訪問して、私どものほうがネット等を通じまして報告をすることで、相互の連携を深めていけばというふうに考えているところでございます。

○荒木章博委員 これは私は非常にいいことだというふうに思います。

○成尾くまもとブランド推進課長 ありがとうございます。

○荒木章博委員 今、山形県の加藤清正というのは、課長が知ってか知らんで、私に言いなはったが、（笑声）わからぬと思うけど、吉村知事もこの前、2時間半ぐらい加藤清正の100周年ということで、議会でもちらっと言ったんだけど、庄内の、大正2年に結成したものに感動してですね。ですから、歴史的背景の中で、山形県民が熊本との感動の秘話が今あって、1月3日RKKで30分の正月番組でこの件は放送されるやに聞いておりますけどね。

だから、余りイメージを壊さぬように。イメージを壊すというといかぬけれども、そういう演出の仕方もしっかり考えてやっていた

だきたいというふうに思っております。

以上、なければ後で……。

○小早川宗弘委員長 ほかに。

○浦田祐三子委員 済みません。熊本駅周辺整備の件でお尋ねをさせていただきたいと思っております。

このペデストリアンデッキですね、今もう設置されていますけど、将来的に駅から直接渡れるような形になるのでしょうか。

○松永鉄道高架推進室長 今のところ、そういう計画はないと聞いております。

○浦田祐三子委員 視察のときに、ママカリフォーラムでしたか、あのとき岡山駅から直接、駅からそのまま建物まで歩いていけたんですけれども、非常に便利だなと思いましたが、例えば利用者目線でいけばかなり勝手がいいと思うとですね。1回駅から出て、また外に出て上っていくよりも——この前森都心プラザのほうにちょっと行かせてもらったんですけれども、非常にいい施設だと思えます。また利用客もふえるんじゃないかなと思うんですけれども、そういう視点で計画してあるのかなと思ったんですけれども、今後もう間に合わないですね。

○松永鉄道高架推進室長 今計画しています駅の構造からいくと、なかなか2階からというのは厳しいかなと思っております。

○浦田祐三子委員 済みません。おもてなしという観点で非常に期待をしつつ質問させていただきましたけど、今後何かそういった形で、将来的にそういうのを見据えた上で計画をしていただければなと思っております。

済みません、委員長、また別でもう一点。

○小早川宗弘委員長 どうぞ。

○浦田祐三子委員 56ページ、「くまもと・ふろモーション」についてお尋ねさせていただきたいと思っております。

済みません、10月1日から「ふろモ課」が設立されたということですが、この事業の中でまだ10月からということですが、この事業の成果として、あと「平日ふろぐるむ」について、少し説明をしていただければなと思っております。

○渡辺観光課長 遊び心ですね。「ふろモーション課」というのをつくったわけなんですけど、先行して鹿児島が「ゆ活」、大分県が「おんせん県」、非常ににぎわっておりますけれども、実は熊本県も源泉数でいけば全国5位ということで、非常に温泉豊かな県でございます。それを何とかしてアピールしたいということで、1位は大分、2位は鹿児島なんですけど、おくれをとらないためにも、しっかりと熊本の温泉を全国の皆さんに発信していくという視点から、こういう取り組みを始めました。

特に、切り口をいわゆる温泉の効能といったところに焦点を当てまして、いろんな成分を研究した上で、美肌効果、あるいは癒やし効果、あるいは子宝の湯、そういった3種類に分類をしまして、それぞれ各温泉地がどういう分類に当たるかということで、そういった読本を今作成しておるところでございます。

また、まず熊本を身近なお風呂と、自分の内湯みたいな感じで、特に熊本に来る福岡からのお客さんが3割ございますので、福岡、特に女性層を狙って、平日でもゆっくりお風呂に入りてきてくださいと。まず、新幹線に来ていただくならば新玉名でおりにて、玉名、山鹿、菊池あるいはその他の温泉地域にもどんどん来ていただくような、そう

いった切り口にしたいということで、このふろモーション活動を始めた次第でございます。

○浦田祐三子委員 「平日ふろぐらむ」は…

○渡辺観光課長 「平日ふろぐらむ」、はい、これは日本旅行の旅行商品で12月から売り出しておりますけれども、平日に玉名温泉に来ていただくための旅行商品をつくりまして、ゆっくりと何軒かお風呂をはしごしていただいて、ゆっくりお食事していただいて、朝から福岡に出勤していただくというようなコンセプトですね、(笑声)「平日ふろモーション」というのを考えております。

○浦田祐三子委員 大変遊び心のある企画だと思います。また、私もしっかりPRに努めていきたいと思っておりますので、今後またおもしろい企画をどんどん出していただいて、熊本の温泉の認知度を上げていただければと思います。

○小早川宗弘委員長 よろしいですか。

○浦田祐三子委員 はい。

○小早川宗弘委員長 ほかに。

○平野みどり委員 済みません、基本的なことを知らないのので教えていただきたいんです。スマートインターチェンジ、宇城氷川の工事も進んでいて、この前運転席から、ああできているなと思ったわけですがけれども、今後高速を運転する際は何か所かこういうのが出てくると、それに出入りされるための路線のチェンジみたいなことも気をつけて運転しないといけないなとか思っているわけですが、スマートインターチェンジは、ローカル

の路線から高速に入っていくときに、ETCが搭載されている車しか行けないわけですね。

実は、私は、ETCつけてなくて、障害者手帳の割引のほうで半額なので、そっちなほうがよくていつも行くわけです。そうすると、ETCが搭載されていませんか車のほうが言うわけです。もちろん、通常人がいるほうというか、自動で券をとるほうに行くわけですけど、今後スマートインターチェンジができていくときに、高齢の方たちとかが間違っていて、ETCが搭載されていないのに入ろうとして立ち往生とか、そういうことはないのか、そこら辺はそういうことがないような仕組みがあるのか、そこら辺をちょっと教えていただきます。

○手島道路整備課長 当然ながら誤進入というのはあるというふうに考えております。誤進入の場合は、その先で戻れるような形になっております。退出というんですか、できるように整備されています。

それとか、もう一つは、ETCで人がいないもんで、何か考えられないようなことが起こる場合もありますね。そういう場合には別のインターチェンジから……

○平野みどり委員 おりていただく……。

○手島道路整備課長 いや、おりるのではなく、そういうところから来て対応するというようなことで考えられている。スマートインターというのは、基本的にできる限り人件費を減らしてやるということで、小さいインターチェンジをつくるというイメージだもんで、どうしても無理は幾らかは生じますけれども、そこは利用者のほうでお願い、頑張ってくださいという形に今のところ考えるという整理になっているということです。

○平野みどり委員 間違いはもちろんあると思うので、とにかく事故につながらないように、玉突きだなんだとか、そういうことが起こらないように何かよろしくお願いします。

○手島道路整備課長 それにつきましては、県警とも十分に打ち合わせして今計画をやっているところでございます。

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。

○堤泰宏委員 まず、さっき荒木委員からちょっと御質問がありました知事の海外のあれですね、500万というお話だったですけども、行かれることは本当にいいことであると思います。

ただ一つ、皆さんに聞いていただきたいことがあります。私は去年の10月、2週間ヨーロッパに行ってきました。それで、議会事務局に御相談しましたところ、旅費は政務調査費で上げていいですよということで私上げたんです。詳しい報告書もつけてくれということでつけました。何月何日どこに行って誰と会ったと、それをつけました。で、安心していったところ、西日本新聞からしつこいしつこい。本社からかかる、こっちの担当記者からかかる。(笑声)

それで、私答えたんです、何月何日はロンドンのどこに行って、国会議事堂のあすこで誰に案内受けてどういう話をしましたとか、それを疑って聞くんです、あなたは本当にそれに行きましたかとか。余りしつこいから、あとは、あんた大学はどこ出とるのかとか、(笑声) 学生のときは学生運動をやったんじゃないかとか、私余り頭にきたから言ったんです。そしたら、堤県議の人間性がわかりました、あなたの人格がわかりましたと言うて電話切ったですもんね。

それで、何で私がこういう話を持ち出した

かということ、海外に行くということは、みんな非常に興味を持っています。ですから、透明にしておきませんか、後から何かマスコミあたりから——マスコミは突かぬと思いますけども、あったときには私みたいに不愉快な思いをせにやいかぬ可能性があります。

最後に、彼が言ったことは、あなたは昔ヨーロッパにおったときのお友達のところを訪ねたんじゃないですかと言ったんです。私は頭にきてですね。ですから、そういうこともあるということを今思い出したから、ひとつお話をさせていただきました。

それから「くまモン」のことです。成尾課長のとこばかりで、小林局長には質問しませんので……。 (笑声)

「くまモン」の所期の目的ですね、一番最初、何でこの「くまモン」をつくったのかと、原点に私は時々返るべきじゃないかと思っています。お金をかけられるのは、効果が十分あっているような感じがしますのでそれでいいんですがね。

今、楽天の田中投手が非常に好調ですね。そのときに、甲子園で優勝決定戦で投げ合いをしましたあのハンカチ王子、あの人は日本ハムに行っても全然だめですね。あれは大学に入って肩を使い過ぎたんです。周りの人がかなりとめたというんです、投げさせちゃいかぬと。しかし、やっぱり彼は人気があるもんだから、遠征試合でほとんど投げにやいかぬわけです。肩を大学のころ使い過ぎて、プロに入ったときには肩が壊れていたようです。

ですから、余り使い過ぎると、(笑声) 人気は短期間で落ちたら、せっかく立派なものを考え出して、使い方も皆さん考えたがよいと思うです。要請があればどこにでもばんばん出して——最初が大事と思うです、売り出すまでは。売り出したならば、やっぱりポイントを決めてぶち込んでいかぬと、常に出しとれば肩を壊すと思うです。「くまモン」と

野球のピッチャーでは一緒かどうかは私にはわからぬけど、（笑声）ここは委員会ですから……。

それから、これは成尾課長の答弁。文書に片仮名が多いですね。（笑声）非常に片仮名、英語を日本語に訳した片仮名言葉です。見れば次々出てきますから、どれとはちょっと言われぬですね。全部片仮名ですもんね。48ページを上から行きますと、フランス、ジャポンエキスポ出展、これはいいですね。

（笑声）「熊本市と協働してブースを設置し」、ブース、ブース、これも大体ええかなと思います。（笑声）それから、パフォーマンスは日本語になっていますね。

こんなふうにかなり英語を片仮名にかえたのがずっと出ていますけども、これが全部わかる人はいいけど、なじまぬ人がおると思うんです。ですから、私はこれもええけども、昔、日本古来のきれいな言葉も、美しい言葉、そういうことも考えて使っていた方がいいなど。

一番極端なのが、今マンションありますね、あれマンションというと、イギリス人、アメリカ人に言うてもわからないんですね。

○山本秀久委員 アパート。

○堤泰弘委員 みんな日本では当たり前ですけど、マンションといっても、イギリス、アメリカではマンションというところからわからない。マンションは大邸宅ですよ。だから、マンションの販売なんかいうと、何か大邸宅をぶち切って販売するような、そういうイメージなんです。だから、横文字を片仮名にかえるときは、よほどこれは配慮してせぬと、非常に軽々しく見られるときがあるんです、日本人というのはこら何じゃろかということに。

昔、エコノミックアニマルというのがありましたね。これは昔、大昔の言葉ですね、エ

コノミックアニマル。これも外国人誰もわからなかったですね。これは日本人が作り出した言葉なんです。

そういうことも感じましたので、これは委員会の席だから耳にとめとって、答えはよかです。（笑声）

それから、今度は答えが必要になりますので……。高架下の利用ですね、これは39ページ、熊本市内に私はいつも来るんですけど、立体交差の下を見て、これは高架下はどうなるかなと漠然と思っておったんですけど、先ほど荒木委員の質疑で、高架下の有効利用の話が出て、今ちょっとお聞きしたら、高架下の9,000平米とおっしゃったですね、9,000平米のうちの15%を熊本県と熊本市に利用を任せると。85%はJRが自分でいいようにするというじゃないかと思います。

ここはお金が——たくさん、ちょっとお尋ねしたいですけど、当初予算が550億円、それから後で606億円、かなり60億ですかね、この期間は土地の上昇もなかった、用地買収の土地の価格上昇も。それから資材も今はちょっと高騰していますけど、その頃はなかったと思うんですけど、かなり費用がかかっています。何でこんなにふくれたかなというのが1つ。

それから、今私割り算したんですよ、割り算。これは計算が間違ふとるかどうかわかりませんが、鹿兒島本線が6キロ、豊肥線が1キロで7キロですね、606億円を7キロで単純に割ると大体860万ですかね。——今私キロで言いましたね。キロをメートルに直すと、1メートル当たり860万かかるんですね、これ。メートルに直すんですね。1メートル当たり、この連続立体交差事業の7キロをつくるのに、1メートル当たり860万かかっています。

ですから、これはかなり有効利用しませんと、費用対効果が厳しいんじゃないかと思うんです。この9,000平米を今度はまた逆に今

割ってみました、606億で。そうしますと、大体これが平米の600万かな、平米の600万になりますかね、670万。9,000平米の高架下の有効利用できる面積をつくるのに、平米の670万かかるとですね。非常に費用がかかるとるわけです。

ですから、これはかなり利用して回収しませんと、高架下だけを利用して回収するとかじゃないんですね。当然利便性が高まりますので、そっちのほうは十分目的を達することができると思いますけども、やはり税金をこれだけ投入して回収するチャンスがあるわけです、この9,000平米の中で。だから行政も15%じゃなくて、もう少し介入ができればと思います。

というのが、私たちはこの前、大津駅から宮地駅前の駅間の電化、今はディーゼルですから電化の要望にいったんですよ、九州JRの本社に。そしたら、熊本—大津間をつくったときに400億かかったと説明がありました。大津から宮地まではまだ積算は余りできていないような感じだったですけれども、莫大な金がかかると。それで、今熊本駅と大津間と、大津—宮地間の乗降客の計算をすれば、ちょっと数字は忘れたですけど、数字の発表がありました。費用対効果でできないと、そういう話がありました。

それに付随して、豊肥線の赤水駅のトイレ、それから立野駅のトイレの改修をお願いしたんです。ところが、これも赤水駅を改修すると150万と言うたかな、立野駅もやっぱり100何十万かかるので、費用対効果を考えるとこれはできないと。では、どうするかと言うたら、トイレを閉鎖すると、そんなにべもない答えだったですね。

そういう答えを私聞いていますので、この巨大な事業の中でJRというのは非常に恩恵を受けて、もう少し住民に、我々に、県民に恩返しをしてきていいんじゃないかなという気持ちがしますので、前も私言いました

ね、JRの九州本社に県の職員さんの一番うるさ型を送り込んでもう少し要望を通さぬと、税金だけ投入して、返ってくるのが余りにも少ないんじゃないかと。

そういう気持ちがしますので、この9,000平米に、平米当たり670万かかるとということですね、この空間をつくり出すのに。この話とまた別ですけども、7キロの立体交差のかさ上げをするのに606億ですか、これを割り算すると、メーター当たりの860万ですか、これだけお金がかかるとということをやぜひしっかり握って、JRといろいろ話をさせていただきたいと思うんです。

もとを正せば、これは言うちゃならぬことですけれども、JRの土地というのは明治・大正時代に我々の先輩たちの税金で全部買うとるんですよ、国有鉄道ですから。それを民営化したときに、そのまま各JRにただでやっ取る土地ですから、私たちはJRに対してはもう少しいろんなことを要望していいんじゃないかと思うですね。

15%というのはちょっと少ないですね。もうちょっとたくさん権限をもらって、いろいろ有効利用していただきたいなと思います。それはちょっと答えを、答えができるだけ…

○松永鉄道高架推進室長 まず、費用増加の要因につきましては6月議会で御説明しましたように、駅舎のデザインで変わったということ、それと埋蔵文化財で変わった、増加したということ。

それと、物価上昇が余りないとおっしゃられましたが、北京オリンピックが開かれたときに鋼材が一時期高騰しましたので、そういうものをもろもろ計算しまして約55億ほど増加しております。

それと、今御質問にありました高架下につきましては、高架下全体で約8万平米ほどございまして……

○堤泰宏委員 9,000平米ではなくて8万…

○松永鉄道高架推進室長 その高架下のうち、駅の基本的な機能部分などが1万平米ございまして、残り利用可能な平米数が6万9,000平米ほど、その15%ということで9,000平米ということです。委員がおっしゃるように高架下というのは、地域の住民の方々にとってもそうですし、駅の利用者にとっても非常に貴重な空間だと私たちも認識しておりますので、しっかりとその辺は熊本市やJR九州と協議をしながら、有効利用をしていきたいと考えております。

それから、あと15%の率というのは、国の要綱では決まっております、熊本市が固定資産税等を免除するかわりに、15%の面積分については無償で借り入れるというような仕組みがございまして、それが15%枠になっております。

○堤泰宏委員 それは固定資産税の物納と一緒にですたい。その免税というのが非常に私たちは疑問です。民間でやれば、何をしても——今のは固定資産税の話ですね、固定資産税というのはものすごく重税になってくるんです。それを免税といえ、JRはかなり地域貢献をせんといかぬと思うです。肥薩おれんじ鉄道までは言わぬですけど、赤字部門は次々に切り捨てて、150万のトイレも廃止すると、電化なんかもってのほかと、まだ積算もしとらぬというふうなことを言いますね。

ですから、大きな利潤を上げる可能性がありますから、私はJR本社でも言ったんですよ、おたくたちは別事業でかなり収益を上げとるから、それを鉄道事業に回しなせと。それはできないと言うんです。鉄道事業は鉄道事業で独立採算制でやらないかぬと。そういうところがどうも民間会社になった割に

はわからないですね。株は100%国が持っていますということ、またすぐに言うんですよ。そういうことがありますので、やはり金だけ出していつも県は蚊帳の外と。もう少しJRに乗り込んでいって、いろんな話をさせていただきたいですな。

大津—宮地間の電化の問題も一緒です。この前は阿蘇郡の市町村長と議長、私行っただですけど、帰ってきて、熊本支社では県のどなたか1人同席してもらいましたけど、これは県の大きなあれとしてやっていただきたいですね。やっぱり大津—宮地間というのは大切な、大変なこれは観光のルートにもなると思いますので……。

それ、ほんならちょっと答えを——答えは要らぬけど、思いを。

○中川交通政策課長 豊肥線の電化ですね、私どもは、今の熊本—大津間につきましては10数年前に頑張って、非常に使い勝手のいいダイヤになって利用者はふえているということで、やってよかったなと思っております。

今御指摘にありました大津から先につきましてもしっかりと認識しております、以前から機会を捉えて、JRのほうに対しましても何とかできぬのかという話は、ずっと私どもからも直接やらせていただいております。

ただ、その過程では、前回議員が足を運ばれた際と同じような形で、どうしてもやはり利用の状況が大きく差が出ているということで、電化をいきなりやるよりも、今スピードアップとかを図れるディーゼルとかもできているから、そういう車両で現在よりとにかく利便性をまずできないかと、そういう話も出ておりますので、私どもいずれにしましても、阿蘇方面につきましては全国あるいは世界からお客さんも来るようなエリアでもございまして、しっかりと使い勝手がよくなるような取り組みというのは、引き続き地元と一緒にやっていきたいと思っております。

以上でございます。

○堤泰宏委員 費用のことなんか、向こうから積算のことなんか話がありますか。40億か幾らやったか。

○中川交通政策課長 もう少し前になりますけど、いろんな前提条件にかえて、非常にざっくりとした数字は聞いたことございます。それこそ、スイッチバックを触るかどうかで数百億単位になるというのもございますし、そういうのをやらなければ数十億というような試算もあったやに記憶しております。ちょっと今具体的にそれが何百、何十億だったかまでは手元に持ち合わせておりませんが、そういうやり取りは過去した経緯はございます。

○堤泰宏委員 スイッチバックは何か観光面でも、あれはあのまま取っておいたほうがいいというふうなことをJRは言いましたけどね。——もういいです。これ以上言うてもJRじゃないですから。（笑声）お願いしておきます。

○高木健次副委員長 第6回の熊本駅周辺整備に関するトップ会議が開かれていますね、25年の11月27日に。ただ、今までの経緯を見ると、第1回から第5回までは非常に頻繁に行われているんですけども、22年から今回の会議まで3年半以上ばかりのブランクがあるわけですね。その間に非常に大事なことがあったにもかかわらず、トップ会議・会談が開かれてなかったような感じもするんです。駅前の広場の整備等についても、普通だったらその辺が一番大事な表玄関ですから、大事な部分等の会議があってもよかったように思うんですけども、やがて4年近くのブランク、何もすることが余りなかったのか、会議を集めるその辺ができなかったのか。ただし

かし、その辺が一番大事なことじゃないかなという感じがしますが、いかがでしょうか。

○吉田地域振興課長 今、副委員長御指摘のとおり、トップ会議3年半あいておりました。そのトップ会議がございました平成18年度当初は、九州新幹線の全線開業を目指して、熊本駅周辺における都市機能とか交通機能のあり方ということを議論しようということで始まって、当面新幹線開業までというイメージで設立されたものでございました。

そういう中で、新幹線駅舎とか、あとは西口駅前広場であるとか、あとは森都心プラザとか、あとは東A地区の再開発とか、そういうことを議論してきたという流れでございました。

今回、3年半あきまして、実際に今回は駅前広場という案件があったものですから、トップ会議開催させていただきましても、それまでもやはりトップのほうからも、県知事や市長からも、やはりこういうトップが集まって定期的に課題をしっかりと議論していくことは必要だということがございましたので、今まさに副委員長御指摘のとおり、今後継続的にトップに集まっていって、そのときの駅周辺の議論をしっかりといただくという形で進んでいくことになろうかというふうに思っております。

○高木健次副委員長 22年度までは開業に向けての協議が多かったということですが、当然その後にも、39ページにも取り組みについて書いてありますけれども、街路事業等も熊本市が政令市になった関係で移行されたら、何か県が入るすき間がその間にだんだんなくなってしまったような感じがし、こういうところは、さっきから意見出ているように、やっぱり県がどしどし主導権を持っていくような対処をするためにも、大事なトッ

プ会談というのはこれからも頻繁にやってほしいと、そういうふうに思いますので、よろしく検討をお願いしておきます。

○小早川宗弘委員長 最後をお願いします。

○荒木章博委員 せっかく交通のほうにもやっぱり……。台湾、韓国の利用が非常に、これは錦織部長を初め小林理事、中川課長あたりの御努力の結果が一つずつ着々と功を奏していっていると、これはお礼を申し上げたいというふうに思っています。それとまた、今後の利用促進について、今後どのように考えていこうとされているのか、もう一遍方針等を。

それとまた、修学旅行というのをかなり各学校取り組んでいくと、かなり多数の人数でアジアを訪問することができると思うし、またそういうところと、2つ目は、やっぱり学校同士がアジアに向けて姉妹校を結ぼうじゃないかと、熊本の中高とか、そういうところと姉妹校を結ぼうとかいう、そういう話も上がっているようですけれども、そういったところのバックアップというのは、そういうところも含めてちょっとお尋ねしたいと思いません、利用促進について。

○中川交通政策課長 国際線の利用促進につきましては、アウトバウンド、インバウンドでございます。特に、最近力を入れておりますのは、好調なインバウンドでございますので、それをさらに加速するために、相手国側の利用者の方に、どうやったら一番届くかというところまで今考えておまして、特にソウル線でいきますと、アジアナソウル支店なんかとも打ち合わせしておりますが、テレビショッピングとかがものすごく効果があると聞いておりますので、現在韓国でのテレビショッピングの中でこういう商品売ったりしておまして、これがかなりヒットしている

のが、今のインバウンドが好調に来ているということでございます。

ですので、同じように台湾につきましても、台湾のお客様に対してどういうふうなPRしたら届くかというのは、台湾の旅行エージェントさんと話をして、今の連続チャーターがまた継続するように働きかけたいと思っています。インバウンドを今は中心にやりたいと思っておるところです。

また、修学旅行、これは私どもかなり委員御指摘のように、重点的にやりたいと思っております。毎年、非常にアバウトな言い方で申しわけないんですが、たしか1学年に1万6,000から7,000人の生徒がいるが、毎年修学旅行に行っておられます。その方たちのうちに、ほとんどが国内ですね、9割以上国内でございます。

現在、3年目になります大津の修学旅行等も、唯一大がかりに海外に行かれています事例でございます。ただ、この県立の大津高校の台湾の修学旅行は、生徒さんが、行かれた方たちの評判がよくて、その手記みたいなやつが学校関係者に広がって、ほかの高校の校長先生方からも引き合いが来ております。

私どもは、これまでもずっとソウル線しかなかったものですから、ソウル線を使った修学旅行を働きかけてきておりましたけど、それとあわせて台湾の今度チャーターを送客まで仕掛けていきますので、そのダブルトラックと、あとさらに中国にも姉妹提携先ございますので、そういったところにも運べないかというところで、修学旅行を働きかけていきたいと思っております。

修学旅行は何校かふえるだけでかなり底がたい利用者の数字にはね返るものがございますので、教育委員会ともしっかり連携して、修学旅行はまた取り組んでいきたいと思いません。

以上でございます。

○荒木章博委員 それはよろしくお願ひしたいと思ひます。

29ページの大空港構想の整備予定のエプロンですね、駐機場ですけど、これはオスプレイも、とまるるつとですかね。大型は何台ぐらい収容ですか。

○中川交通政策課長 今の想定では、今の現状、自衛隊が持っておりますC1とか——済みません、横文字を使って申しわけないですが、そういうタイプ、あるいはC130でしたか、そういうやつがとまれる、その重さに耐えられる駐機場にしようということ考えをめぐらせております。

○荒木章博委員 これ4,300万の設計ですけど、どのくらいの規模の今言いました大型機を、今後どのくらいの金額で整備されようと考へているのかね。設計が4,300万ですからかなりの広さだと思ふんですけど、そこあたりをちょっとお尋ねします。

○中川交通政策課長 今対象としている敷地は、2万8,000平米、2.8ヘクタールぐらいだったと記憶しておりますが、ただ先ほど、小杉委員の御指摘にもお答しましたように、ちょうど実施設計を鋭意やっておるところでございますので、それを見ないと金額はなかなか言えないというのが現状でございます。ただ……。

○荒木章博委員 しかし、どのくらいの台数かというのは、大型機が何台とかはわかるわけでしょう。

○中川交通政策課長 先ほど御説明しましたC130等が複数機、それが何機になるかというのは、まさにどれだけの面積を結果的に整備することになるかで変わりますので、現時点ではその実施設計ができ上がってから見た

いと思ひます。ただ、支援機が複数機とまれるようにしたいという構想では進めております。

○荒木章博委員 最後に——いっぱいありますけども、きょうはあれですね。15ページ、ANA以外のJALとスカイネットアジアは非常に伸びているということで、ANAが何で落ち込んでいるかというのは、やっぱり787の関係ですか。

○中川交通政策課長 御指摘のように、787の分もございませぬ。それが前半響いていて、大分他社振りかえとかした期間がございませぬので、その間は全日空の利用にはなっておりませぬので、利用者数から見ればその影響は確かにあつていふうに聞いております。

以上でございます。

○荒木章博委員 今、787は何台ぐらい飛んでいふんですか。

○中川交通政策課長 羽田では、たしか2機から3機——1日3便飛んでいふます。

○荒木章博委員 3便飛んでいふますね。はい、了解しました。

以上です。

○松永鉄道高架推進課長 委員長、先ほどの発言でちょっと訂正を……。

高架下の全体の面積を8万、利用可能面積6万9,000平米、そういうふう説明したんですが、高架下の面積が約7万平米で、高架下の利用可能面積は約5万9,000平米、その15%として約9,000平米ということございませぬ。申しわけありません、訂正いたします。

○小早川宗弘委員長 それでは、これで質疑

は終了いたします。

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。

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

午前11時56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