

第 17 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26年6月23日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第17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26年6月23日(月曜日)

午前10時0分開議
午前11時4分休憩
午前11時10分開議
午後0時22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 池田和貴
副委員長 浦田祐三子
委員 村上寅美
委員 小杉直
委員 平野みどり
委員 堤泰宏
委員 城下広作
委員 鎌田聡
委員 吉永和世
委員 佐藤雅司
委員 高木健次
委員 増永慎一郎
委員 杉浦康治
委員 九谷高弘

欠席委員(1人)

委員 山本秀久

委員外議員(1人)

議長 前川 收

説明のため出席した者

企画振興部

部長 錦織 功 政

交通政策・情報局長 坂本 浩

地域振興課長 横井 淳一

首席審議員

兼交通政策課長 吉田 誠

商工観光労働部

首席審議員

兼観光課長 中川 誠

くまもとブランド

推進課長 成尾 雅貴

土木部

部長 猿渡 慶一

道路整備課長 宮部 静夫

道路保全課長 高永 文法

都市計画課長 松永 信弘

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 木庭 俊昭

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 福島 哲也

午前10時0分開議

○池田和貴委員長 それでは、ただいまから第17回高速交通及び新幹線活用対策特別委員会を開会させていただきます。

それでは、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、一言御挨拶を申し上げます。

改めまして、委員長の池田でございます。皆様には御承知のとおり、本委員会には、高速交通体系に関する件、熊本都市圏交通に関する件、九州新幹線を活用した地域振興に関する件の3件の調査事件が付託をされております。

どの件も重要な課題でありまして、いろいろ

ろ御苦勞もあるかと存じますが、引き続き取り組んでいかなければならないと考えておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

いずれにいたしましても、今後1年間、委員の皆様方を初め執行部の皆さん方の御協力をいただき、浦田副委員長とともに本委員会の円滑な運営に努め、付託調査事件に取り組んでまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

簡単ではございますが、御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いたします。

○浦田祐三子副委員長 副委員長の浦田祐三子でございます。本委員会は、先ほど委員長から御挨拶の中でもございましたけれども、3件の重要な付託調査事件を審議する重要な委員会だと認識をいたしております。

今後1年間、池田委員長を補佐し、円滑な委員会運営が行われますよう精いっぱい努力してまいりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

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ます。

簡単ではございますが、御挨拶とさせていただきます。

○池田和貴委員長 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います。

名簿の順に自席からよろしくお願ひいたします。

(錦織企画振興部長、坂本交通政策・情報局長～木庭交通規制課長の順に自己紹介)

○池田和貴委員長 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及び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、執行部を代表して、御挨拶及び本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

○池田和貴委員長 どうぞ座って。座ってどうぞ。

○錦織企画振興部長 池田委員長、浦田副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、これから1年間、高速交通及び新幹線活用に係る諸問題について御審議いただきます。執行部といたしましても一生懸命取り組んでまいりますので、御指導のほどを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を御説明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、高速・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3月に、九州中央自動車道の嘉島ジャンクションから小池高山インターチェンジ間が、県内初の開通区間として供用を開始されております。

また、本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たところです。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、国内線の平成25年度の利用者数は、対前年度比5%増の297万人と堅調に推移いたしました。国際線を含む利用者数は301万人となり、新4カ年戦略に掲げる平成27年度末の目標値である300万人を突破いたしました。

ソウル線につきましては、円安・ウォン高の影響等による外国人利用者の増加により、利用者数は対前年度比15%増の約3万1,000人となりました。

台湾線につきましては、路線開設に向けた

知事、県議会等による積極的な働きかけの結果、熊本と台湾間で過去最高となる115便のチャーター便が実現いたしました。なお、6月から8月初旬にかけて、チャイナエアラインの30便を含む計50便のインバウンドチャーターが計画されております。

その他新しい動きとして、8月下旬には、熊本から高雄へのアウトバウンドチャーターも計画されております。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。

JR鹿児島本線等連続立体交差事業につきましては、平成26年度末に、上熊本駅舎を含む一般部の上下線4キロメートル、及び熊本駅部の上り線2キロメートルを供用開始する予定でございます。

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すが、開業3年目となる平成25年度の熊本―博多間の利用客数は930万人、対前年度比2%増となっており、利用状況は順調に推移しております。

「くまモン」を活用した「くまもとプロモーション」の推進につきましては、「くまモン」のキャラクター設定の強化や有名企業との連携で、ブランド価値の向上や熊本との関連性の強化を図ります。また、持続可能な仕組みづくりとして、海外における商標登録や国内での許諾体制の見直しに取り組んでまいります。

観光振興につきましては、現在、JRグループとのタイアップによる各種観光キャンペーンや、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」を展開中であり、市町村や関係機関等と連携を図りながら、引き続き熊本観光の魅力を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。

○池田和貴委員長 ありがとうございます。

それでは、議題(1)から、執行部のほう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、簡潔にお願いいたします。

では、執行部から説明をお願いいたします。

○宮部道路整備課長 道路整備課でございます。よろしく申し上げます。着座にて御説明させていただきます。

資料につきましては、主な説明箇所にアンダーラインを引いております。その部分を中心に御説明させていただきますので、よろしく申し上げます。

それでは、資料の1ページをお願いいたします。

I 高速交通体系に関する件でございます。

本件は、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、道路整備課では、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。

まず、(1)高規格幹線道路の整備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、一つは、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。もう一つは、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。ちなみに、県内では供用延長は約165キロメートルで、供用率は約72%でございます。

2ページをお願いいたします。

このページには、高規格幹線道路の整備手順を示しております。

3ページをお願いいたします。

3ページは、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。

続きまして、4ページをお願いいたします。

中ほどの、最近の動きとしまして、先ほど概要説明にもございましたが、去る3月22日に、九州中央自動車道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、熊本県内初の開通区間として供用されました。

次に、高規格幹線道路の路線別状況を御説明します。

まず、九州縦貫自動車道でございます。

県内延長は134.8キロメートルで、4車線で全線供用されています。現在はスマートインターチェンジの設置を行っており、宇城氷川スマートインターチェンジにつきましては、県内初のスマートインターチェンジとして、平成26年3月29日に供用を開始されました。

また、北熊本サービスエリアのスマートインターチェンジにつきましては平成23年度から事業化されておりますが、現状としましては、事業主体である熊本市からは、用地取得難航により、平成27年度の完成は困難な状況にあると聞いております。県としましては、早期開設に向け、引き続き地区協議会等の場を通じて、しっかり技術的助言や情報提供な

どを行い、積極的に支援してまいります。

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

続きまして、5ページをお願いいたします。

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が、また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ございます。

現状の欄をごらんください。先ほど高規格幹線道路の経過のところでも御説明しましたが、嘉島から山都間までの23キロのうち、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キロが、去る3月22日に供用を開始されました。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、工事等を進めているところでございます。

また、山都から県境までの約21キロメートルにつきましては、平成25年10月に、蘇陽一高千穂間において、事業化に向けた計画段階評価に着手されました。

今後の取り組みとしましては、御船から山都までの区間につきましては、早期完成に向け、地元・町と連携を図りながら、国へ事業促進を働きかけてまいります。

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

蘇陽一高千穂間については、現在行われている計画段階評価の早期完了を国に求めてまいります。

続きまして、6ページをお願いいたします。

南九州西回り自動車道でございます。

一般国道3号の自動車専用道路で、八代から鹿児島までの約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、国で現在整備が進められております。

現状の欄のところでございますが、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車線で供用されております。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ございます。

今後の取り組みの中の3つ目のポツでございますが、去る4月25日に国から、津奈木-水俣インターチェンジ間約5.6キロメートルの、平成30年度の供用開始予定が新たに公表されました。今後、早期完成に向けて、鹿児島県や沿線市町と連携を図りながら、国に事業促進を働きかけてまいります。

続きまして、地域高規格道路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、おおむね時速約60キロ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ございます。

7ページをお願いいたします。

ここには、地域高規格道路の整備手順を示しております。

続きまして、8ページをお願いいたします。

現在、事業化されている中九州横断道路、熊本環状道路、熊本天草幹線道路、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。さらに、平成10年6月には、有明海沿岸道路Ⅱ期が候補路線として指定を受けております。

続きまして、路線別の内訳でございます。

まず、中九州横断道路でございます。

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キロメートルとなっております。本県において県土の横軸を形成し、九州における本県の拠点性を高める上で重要な路線でございます。

現状ですが、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、昨年5月に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も、昨年5月に、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ております。

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

また、熊本-大津間につきましても、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も、一日も早い開通を求めてまいります。

続きまして、9ページをお願いいたします。

熊本環状道路でございます。

本道路は、熊本西環状線、熊本東バイパス、熊本北バイパス、植木バイパスで構成される約30キロメートルの道路でございます。

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

今後の取り組みですが、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、北バイパスにつきましても、今年度工事中の区間が暫定2車線で供用予定となっ

ており、これで全線が開通となります。

県としましては、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キロメートルに分かれております。

現状の欄のところでございますが、国施行区間につきましては、熊本宇土道路で用地買収と工事が進められております。また、宇土道路につきましては、今年度より用地買収に着手すると聞いております。

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-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。

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、新天門橋は、平成28年度完成を目標に現在整備を進めているところでございます。

本渡道路については、昨年5月事業着手し、今年度内には事業用地取得範囲が確定する予定であり、その後速やかに用地買収に着手することとしております。

今後の取り組みといたしまして、国の施行区間につきましては事業の促進を求めていくとともに、県施行区間につきましては一日でも早い供用を目指し、事業を加速させてまいります。

続きまして、11ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路(Ⅱ期)でございます。有明海沿岸道路(Ⅱ期)は、九州における循環型ネットワークの一部を形成し、有明海沿岸地域の連携・交流の促進を目的とした地域高規格道路で、県庁所在地の熊本市それと佐賀市を最短で結ぶ重要な路線でございます。

現状のところでございますが、昨年8月に、国は大牟田市から長洲町間の事業化に向けた計画段階評価に着手し、ことし3月には第2回目の九州地方小委員会が開催され、政策目標や複数のルート案が示されたところでございます。

今後の取り組みとしましては、期成会と連携して、候補路線から計画路線への早期格上げ、大牟田から長洲町間の計画段階評価の早期完了、さらには全線国直轄による整備を引き続き求めてまいります。

最後に、(3)の建設促進活動でございます。

12ページをお開きください。

12ページ以降につきましては、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、中九州横断道路、有明海沿岸道路(Ⅱ期)等に関して、さまざまな機会を捉え平成25年度で実施してまいりました要望活動を記載しております。

これで、道路整備課は以上でございます。

○吉田交通政策課長 交通政策課長の吉田でございます。

着座にて説明させていただきます。

17ページをごらんください。

航空路線の利用促進についてでございます。

(1)国内線の振興について。

現状でございます。

平成26年6月1日現在、6路線36便が就航してございます。スカイマークを除く5社の利用実績が増加し、平成25年度の国内線旅客数は、平成24年度比約15万3,000人増の297万人となっており、平成24年度に続いて対前年度比増加しております。

なお、先ほど概要説明でも申し上げましたが、国際線旅客数を含めた実績は301万人となっておりまして、新4カ年戦略に掲げる平成27年度末の目標値300万人を突破してございます。

個々の動きでございますが、東京便の利用者数は215万人となりまして、平成24年度に比べ13万7,000人増加しております。一方、東京線ではスカイマーク、これ1日3便でございましたが、平成26年4月1日から運休をしております。

参考-1として、阿蘇くまもと空港国内線旅客数の推移を掲載させていただいております。

18ページをござらんください。

参考-2といたしまして、阿蘇くまもと空港定期便就航状況、これも6月1日現在でございますが、こちらについて掲載をさせていただいております。東京便が1日18便、名古屋便が1日6便、伊丹便が1日10便、那覇1便、天草1便の計36便になってございます。そのほか、国際線としてソウル線が週3便飛んでおります。

参考-3でございます。阿蘇くまもと空港の就航路線の推移というものを掲載させていただいております。平成26年度4月1日からスカイマークは運休しております。また、昨年3月31日に、ソラシドエアが1便増便をしております。

19ページをござらんください。

参考-4といたしまして、阿蘇くまもと空港国内路線別旅客数を掲載をさせていただいております。さきに御説明しましたとおり、東京便で大きく増加しております。

そのほか名古屋便でございますが、中部国際空港は減少しておりますが、小牧と合わせるとこちらも増加をしております。

大阪線については、神戸が路線運休ということで減少しておりますけれども、伊丹は増加をしているという状況でございます。

下の欄でございますが、今後の取り組みといたしまして、4月からスカイマークが運休いたしまして国内線に動きが出ているため、その影響にちょっと注視をするとともに、各航空会社等と連携を図りながら、路線の維

持・振興に取り組んでまいりたいというふうと考えております。

LCCに関しても、既存航空会社と同様に、誘致活動に積極的に取り組んでまいりたいというふうと考えております。

20ページをござらんください。

(2)国際線の振興について。

現状でございます。

まず、現状でございますが、定期便につきましては、週3便ソウル線が就航しております。東アジアをメインターゲットとし、ソウル線週5便化や東アジアとの直行便を目指し、利用促進の取り組みを展開してまいります。

まず、ソウル線でございますが、平成15年9月の開設から昨年で10周年を迎えました。これまで34万人を超える利用がございました。昨年、ソウル線就航以来初めて5日間連続運航というものが実現しまして、5日間の利用率は昨年度の平均を上回っております。

また、平成25年度の旅客実績は、円安・ウォン高の影響等によりまして外国人利用者が増加しております。約3万1,000人、15%増加、利用率は60.8%となっております。

アジアナ航空におかれましては、本年7月18日から8月17日までの1カ月間、週5便で運航する方向で最終調整をなされておられましたけれども、先般、韓国の旅客船沈没事故の影響によりまして、韓国からのインバウンド需要が減退をしております。そういったことで見送りになりました。韓国からのインバウンド需要が回復次第早期の週5便が実現できるよう、アジアナ航空との協議を引き続き進めてまいります。

次に、台湾・中国線でございます。

台湾線につきましては、昨年12月には、平成23年度及び24年度に続きまして、チャーター便による県立大津高校様の修学旅行が実施されました。また、昨年9月には、熊本から高雄へのチャーター便を運航しまして、台

湾・高雄市との国際交流促進覚書を締結させていただきます。

また、県議会の皆様の御協力もいただきまして、知事による航空会社へのトップセールスを実施しております。そのトップセールス等の成果としまして、昨年の8月から12月にかけて計50便の連続チャーター便が実現し、平成25年度の台湾チャーター便は過去最高の115便となっております。本年2月21日、3月21日と、2本のアウトバウンドチャーター便も企画されております。いずれの便もほぼ満席となっております。また、3月24日には、チャイナエアラインの林社長へ、トップセールスを実施しております。

こういった取り組みの結果、本年度につきましても、6月29日から8月5日に、チャイナエアラインによる熊本ー台湾・高雄間の連続30便のインバウンドチャーター便が実現しております。

また、6月28日から8月7日にかけては、遠東航空の機材を使った連続20便のインバウンドチャーター便も予定されております。チャイナエアラインのチャーターと合わせまして、合計連続50便のインバウンドチャーター便が実現する見込みとなっております。

また、先ほど概要説明でも申し上げましたが、新たな動きといたしまして、8月18日から21日にかけて、熊本から高雄へのアウトバウンドチャーター便も実施の予定となっております。

中国線につきましては、日中関係の行方を見据えながら、航空会社との新規路線開設に向けて協議をしてみたいというふうに考えております。

次に、国際チャーター便でございます。

国際チャーター便につきましては、先ほどから御説明しておりますとおり、チャイナエアラインによる連続チャーター便50便等によりまして、平成25年度の便数、片道換算でございますが127便と、平成24年度の53便に比

べて約140%の増加となっております。

22ページをごらんください。

22ページに、阿蘇くまもと空港の国際線旅客数の推移を掲載をさせていただいております。緑が定期便でございます。点線のほうがチャーター便となります。それを足した線が青となっております。平成25年度は合わせて4万5,000人の旅客数がございました。

23ページをごらんください。

平成25年度熊本ーソウル線の月別利用状況でございます。一番上の行が利用実績でございます。2行目が対前年同月比、3行目が通常の利用率、一番下の行が140人乗りで換算した利用率というものでございます。

この140人乗りで換算した利用率というのは、航空会社におかれましては、予約状況等によりまして機材を変えることがございますので、利用率を単純に算出しても比較できない場合がございます。そういったことから、一定の機材にあわせて計算するというところで、参考のため掲載をさせていただいております。

一番右側の欄をごらんください。平成25年度の利用実績は3万1,374人ということで、前年比115%、利用率は60.8%ということで、先ほど申し上げた140乗りで換算すると72.8%となります。

参考ー3は、チャーター便の就航実績でございます。こちらも先ほど来御説明しておりますとおり、台湾が115便ということで、トータル127便のほぼすべてが台湾便で占められている状況でございます。

今後の取り組みといたしまして、ソウル線でございますが、まずアウトバウンド対策として、利用促進やマスメディアを活用したPR、及び教育旅行実現に向けた県内教育機関等への働きかけを行ってまいります。

また、インバウンド対策として、韓国のテレビショッピングによる旅行商品造成など、アジアナ航空ソウル支店や韓国の旅行会社と

連携した韓国人利用者対策等をインバウンド、アウトバウンド双方の取り組みを進めることにより、週5便化の実現を目指してまいります。

24ページをごらんください。

台湾線・中国線でございます。

特に、台湾線につきましては、航空会社や台湾の観光協会、旅行業者、地元政府機関等との協議を進め、早期の定期便実現を図ってまいります。

中国線につきましては、経済発展著しい中国の成長力を取り込み交流を拡大させるため、定期便路線開設が実現できるよう、今後の日中関係の行方を見据えながら、引き続き各航空会社との協議を進めてまいります。

国際線チャーター便につきましては、引き続き海外の航空会社に対して働きかけを行い、将来の定期便化を視野に入れたチャーター便の利用促進に取り組んでまいります。

次に、(3)航空物流機能の強化についてでございます。

現状でございます。

平成25年度の航空貨物取扱量は約1万6,000トンとなりまして、前年度に比べまして約1,000トン、6.4%の減少となっております。運送業者等の聞き取りから、東京線を中心に、昨年5月までのボーイング787型機の運航停止に伴う欠航や機材の小型化等が要因と考えられます。

参考-1といたしまして、阿蘇くまもと空港貨物取扱状況を掲載をさせていただいております。

今後の取り組みでございますが、リーマンショック以降長引く景気低迷、航空機燃料の価格高騰等によりまして、航空物流を取り巻く環境は大きく変化してございます。引き続き、航空貨物に対する県内事業者のニーズを把握いたしまして、それに合った航空ダイヤ、機材の提供を航空会社に働きかけてまいります。

また、航空会社と物流事業者が連携した航空貨物便ネットワークについて、県産品等物流の利用促進を図ってまいります。

25ページをごらんください。

(4)阿蘇くまもと空港の施設整備及び活性化に向けた取り組み等についてでございます。

1)現状でございます。

空港整備につきまして、昨年度国におかれまして、国際線ターミナルビルのトイレ改修工事を実施していただいております。また、横断歩道ルーフの設置など、空港ターミナル地域の改良については、本年5月までに完了してございます。

参考-1といたしまして、阿蘇くまもと空港の施設概要を掲載をさせていただいております。

また、参考-2といたしまして、阿蘇くまもと空港直轄事業の概要を掲載をさせていただいております。平成26年度の国事業費につきましては、対前年度比7,000万円強の増となっております。こちらは主に誘導路の改良、滑走路灯火、誘導路灯火の改良工事等が実施される予定というふうに聞いております。

26ページをごらんください。

26ページに参考-3といたしまして、空港ターミナル地域の改良計画の概要を掲載をさせていただいております。先月までですべての改良工事が竣工しております。事業費は約4億円でございます。昨年度は横断歩道ルーフの設置や、貨物ターミナルから給油施設周辺の港内道路整備を実施していただいております。

27ページをごらんください。

空港経営改革でございます。民活空港運営法が昨年6月19日に成立をし、同年7月25日に施行されております。空港経営につきましては、民間事業者の委託が可能となっております。

仙台空港など他の国管理空港の状況等も踏まえまして、阿蘇くまもと空港にとって望ましいと思われる運営のあり方について、熊本空港ビルディング株式会社等と連携しながら検討をしております。

空港周辺環境でございます。周辺市町村及び住民代表との意見交換の場として、空港周辺環境整備協議会を平成17年に設置しております。毎年意見交換を実施しております。

阿蘇くまもと空港のPRでございます。阿蘇くまもと空港のPRについても積極的に取り組んでおります。

大空港構想の推進でございます。

熊本の空の玄関である阿蘇くまもと空港とその周辺地域の持つ可能性を最大化しまして、日本一広く美しい空港というものを目指し、航空路線の強化、空港の利便性向上や拠点性向上、空港周辺の魅力向上という観点から、さまざまな取り組みを行っております。

28ページをごらんください。

具体的には、JR豊肥本線を活用した空港ライナーの試験運行や、スマートエアポートの一環としてデジタルサイネージ——電子掲示板を設置しております。昨年度は、空港に無料Wi-Fiを設置をさせていただきました。

また、航空産業の人材育成推進を通じた阿蘇くまもと空港等の拠点性の向上、災害発生時の連携や協力を図るため、崇城大学と包括連携協定を平成24年8月に締結しております。同大学は、航空大学校とパイロット養成に係る協力協定を締結されておられ、同年11月には、国内の私立大学では初めて、大学自前による一貫したパイロット養成教育が実施できる体制を整備されておられます。結果として、昨年度パイロットコースの志願者数は、前年度比6.5倍に増加したと聞いております。

さらに、本年5月には、日本エアコミューター様とインターンシップの受け入れ等の協

力協定を締結いただいております。

また、空港機能等の強化については、広域防災拠点として対応できるよう、自衛隊機を複数機駐機可能な駐機場(エプロン)の整備を計画しております。平成25年度に基本設計、実施設計を実施しているところでございます。

参考-4といたしまして、一般財団法人空港環境整備協会の環境対策事業の交付状況を掲載させていただいております。

29ページでございますが、参考-5といたしまして、空港周辺地域における航空機騒音監視体制、参考-6に、空港のキャラクターの「あそらくん」というのも掲載させていただいております。

30ページをごらんください。

今後の取り組みでございます。

まず、空港整備につきましては、空港の利便性、快適性がさらに向上するよう、国際線ターミナルビルの老朽化対策等につきまして、国や空ビルと引き続き協議をしております。

また、阿蘇くまもと空港のPRにつきましても、周辺町村やPR推進協議会、航空事業者等と連携しまして、積極的なPRに努めてまいります。

大空港構想の推進につきましては、九州を支える広域防災拠点化を目的として計画している空港周辺県有地への駐機場の整備につきまして、昨年度に引き続き詳細設計及び環境調査を実施して、本年度の工事着手を予定をしております。

以上が航空振興でございます。

31ページをごらんください。

大きなIIでございますが、熊本都市圏交通に関する件でございます。

1の熊本都市圏交通の現状でございます。

(1)公共交通機関の現状でございます。本県においては鉄軌道網、バス路線網について、熊本都市圏の中心部から県内に放射状に

ネットワークが形成されております。

(2)でございます。自動車交通及び渋滞の状況でございます。自動車の分担率は約6割と高い自動車への依存が、熊本都市圏を中心に渋滞を引き起こしている状況でございます。

32ページをごらんください。

参考－1といたしまして、熊本都市圏の公共交通機関の輸送人員を掲載をさせていただいております。

参考－2で、熊本市の自動車保有台数でございます。

参考－3といたしまして、交通渋滞の状況を掲載をさせていただいております。

33ページをごらんください。

熊本都市圏交通施策の主な取り組みでございます。

平成24年10月から11月にかけて、人の動きを把握するパーソントリップ調査を実施しております。これらをもとに熊本都市圏の交通施策や道路整備の計画、具体的には都市交通マスタープランでございますが、こちらを策定することとなっております。

(1)でございます。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、新幹線熊本駅と阿蘇くまもと空港を高速交通の両輪としまして、交通結節拠点となる熊本駅や阿蘇くまもと空港からのアクセスを向上させ、熊本公共交通ネットワークの整備などにより、自動車から公共交通機関へのシフトを図っていきます。

34ページをごらんください。

都市圏公共交通ネットワークの整備でございます。

(1)としまして、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善でございます。

現状でございます。熊本リムジンバスの利便性向上でございますが、公共車両優先システム、いわゆるPTPSを活用した試験運行

に取り組み、その結果を踏まえ現在も継続して運行をしております。

JR豊肥線を活用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おります。平成23年10月から26年3月までの延べ利用者数は約13万5,000人となっております。

1日当たりの利用者数の推移は、表にございますとおりでございます。スタートの23年10月は、1日当たり利用者数は99人ございました。25年度には171人と順調に増加をしております。

35ページをごらんください。

先ほど御説明しましたスマートエアポートの展開でございます。再掲をさせていただいております。熊本市とNTTと連携し、「スマートひかりタウン熊本」の一環として取り組んでございます。阿蘇くまもと空港国際線ターミナル、肥後大津駅にデジタルサイネージを設置し、利用者の乗りかえ利便性向上に取り組んでおります。

バス路線網の再編でございます。熊本市における公共交通協議会に本県も委員として参画し、バス路線再編プログラムの検討、ターミナル機能について検討を進めております。

今後の取り組みでございます。阿蘇くまもと空港へのアクセス改善につきましては、引き続きリムジンバスの利便性向上などについて、事業者と連携して協議をしております。

36ページをごらんください。

豊肥本線を活用した空港ライナーの試験運行でございます。こちらにつきましては、鉄道沿線の企業、団体への広報活動に取り組むとともに、アクセスの利便性を高めてまいります。

阿蘇くまもと空港におけるバスネットワークの改善でございます。阿蘇くまもと空港を

拠点としたバスネットワークの利便性の向上を図ることで、熊本空港と各空港を結ぶバスのネットワークの改善に取り組んでまいります。

また、バス路線網の再編につきましては、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、空港の利便性を図るため、さまざまな取り組みを行ってまいります。

その下でございますが、公共交通機関利用促進策でございます。

現状でございます。

(1) ノーマイカー通勤運動の強化でございます。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いるところでございます。

(2) 乗り継ぎ円滑化でございます。乗り継ぎ円滑化につきましては、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の働きかけと利用環境の向上に取り組んでおります。

ICカードにつきましても、平成24年12月に、JR九州各駅に総合利用型のカードの利用範囲が拡大しております。平成26年3月末からは、熊本市電で「でんでんニモカ」の運用を開始されております。

県内バス等につきましては、平成27年3月から地域カードの導入を予定し、全国相互利用カードが利用できる片利用システムについても、平成28年3月の導入を予定ということになっております。

こちらについてですが、38ページをごらんください。

今後の取り組みでございます。

ノーマイカー通勤運動の強化につきましては、引き続き関係機関と連携した取り組みについて支援を行ってまいります。

乗り継ぎ円滑化につきましては、引き続きインターネット等による公共交通機関乗りかえ情報の検索等の充実などについて、関係機関に対して働きかけをしてまいりたいという

ふうに考えております。

以上でございます。

○松永都市計画課長 都市計画課です。

済みません、37ページに戻っていただきたいと思えます。

(3)のパークアンドライドについて御説明いたします。

現在、熊本都市圏におきまして、表にありますとおり、10カ所のパークアンドライドを実施しております。これらの本年5月末におきます稼働率としましては、駐車可能台数533台に対しまして契約台数が347台で、稼働率は65%となっております。

次に、38ページをごらん願います。

今後の取り組みですけれども、パークアンドライドの利用促進に向けた取り組みとしましては、ホームページや街頭での広報を行いますとともに、特定規模事業者に対しまして事業促進の働きかけを行っているところでございます。

また、今後の取り組みとしまして、実施箇所の拡大を図っていくため、JR豊肥本線沿線におきますパークアンドライドの駐車場設置に向けて、関係者の理解を求めていくこととしております。

都市計画課は以上です。

○松永鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室でございます。よろしくお願ひします。

39ページをお願いします。

JR鹿児島本線等連続立体交差事業でございます。

(1)事業概要でございます。中ほどの下線でございますが、平成25年度末の進捗率は約75%、予算ベースで75%となっております。

(2)の工事状況としまして、これまで車両基地の移転を初めとするさまざまな事前の工事を行い、平成24年度から高架橋本体工事に本格的に着手しているところでございます。

40ページをお願いします。

今後の取り組みでございます。

①平成26年度末、本年度末ですが、鹿児島本線上り線については、全線約6キロメートル、下り線につきましては、熊本駅部を除く北側4キロメートルの供用を予定しており、それに向けて整備を進めてまいります。あわせて、同時供用する上熊本駅舎及び熊本駅上り線ホームの整備を進めてまいります。今回の供用で13カ所の踏切が解消されます。

②です。本年度末の供用後の予定でございますが、まず、平成27年度に段山陸橋の復元工事と田崎仮陸橋の撤去工事を予定しております。

次に、平成29年度末に、鹿児島本線下り線の残る熊本駅部約2キロメートル、豊肥本線約1キロメートルの高架供用、あわせて熊本駅の下り線及び豊肥本線ホーム供用を予定しております。また、改札・切符売り場などの駅機能を高架下へ移転します。

最後に、平成30年度末に熊本駅舎を完成させ、連立事業を完了する予定です。

41ページに、工事の状況や今後の取り組みを図にしております。御参照ください。

以上で説明を終わります。

○宮部道路整備課長 道路整備課でございます。

続きまして、(2)交通渋滞の解消についてでございます。

42ページをお願いいたします。

第1段落目のところでございますが、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おります。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、放射線道路等の骨格幹線道路網の整備や、それに接続する都市圏内道路網の整備が必要となっております。

43ページをお願いいたします。

まず、(1)骨格幹線道路網等の整備についてでございますが、熊本都市圏の交通渋滞対策としまして、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、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が実施されております。

なお、先ほども御説明いたしました、国道3号熊本北バイパスが、今年度暫定2車線で全線開通予定でございます。

次に、(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・妙体寺前・子飼・堀川交差点については、熊本市において事業を展開中でございます。県が担当しておりました御代志交差点につきましては、昨年度事業が完了いたしました。

今後の取り組みとしましては、骨格幹線道路網等につきましては、今後も熊本都市圏の交通渋滞解消に向け、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まいります。

また、交差点改良につきましても、現在整備中のものについて、熊本市で引き続き整備促進を働きかけてまいります。

道路整備課は以上でございます。

○木庭交通規制課長 交通規制課の木庭でございます。初体験でございます。どうぞよろしくお祈りをば申し上げます。

続きまして、43ページ(3)の信号機の運用改善等について御説明をいたします。

警察では、道路の新設や交差点の改良等にあわせて、より一層の渋滞緩和と通過交通の安全性確保のために、右折車両がたまって交通量の流れを阻害しないよう、信号機の右折感応化や右折矢印、左折矢印などを、交通流に応じて信号の現示をふやし、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あります。

また、路線バスや路面電車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、横文字でPTPSと申します、これを導入し、公共交通のよりスムーズな運行もあわせて図っております。

このほか、交通情報板や旅行時間計測端末装置の整備を進めておるところ、今後とも交通環境の変化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についてであります。

資料の44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って、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用しておりまして、サブシステムとしまして、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行っておるところであります。

(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ありまして、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のところでも少し触れましたけれども、公共車両の定時制の確保と利便性の向上を図り、マイカーから公共交通機関への利用転換を図るというシステムであります。これは、路線バスや路面電車の通過情報を光ビーコンを通して収集いたしまして、進行方向の信号機を優先制御、具体的に申しますと、赤信号秒数を短縮する、青信号秒数を延長するというものでありまして、県警では路線バスと路面電車に導入をしております。

それぞれについて、いまして説明を加えますと、路線バス優先システムは、平成14年から3カ年をかけまして、主要地方道熊本高森線——電車通りのことでもあります、国道3号など3区間14.5キロメートルを整備し、路線バスの円滑な運行を図っておるところであります。

また、路面電車優先システムにつきましては、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区間で運用を開始し、路面電車の定時制を確保しているところであります。なお、この路面電車優先システムは、現在、全国で唯一熊本市だけで実施されておるところであります。

今後の取り組みといたしまして、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って、交通流の自律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。

以上で交通規制課からの説明、終わらせていただきます。

○吉田交通政策課長 45ページをごらんください。

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。

1番といたしまして、まずは九州新幹線の運行状況でございます。

(1)九州新幹線の列車本数等でございます。

九州新幹線の熊本駅停車は現在121本、熊本—博多間と熊本—新大阪間は、片道1時間当たり3から4本程度の運行となっております。ちなみにこの表ですが、括弧が週末の停車本数となっております。

(2)でございます。九州新幹線の利用状況でございます。

開業3年目となります平成25年度の熊本—博多間の利用客数は930万人ということで、

対前年度比2%増の利用状況というふうになってございます。上の行が熊本-博多区間、下の行が熊本-鹿児島中央区間でございます。対前年比は、熊本-博多間が102%、熊本-鹿児島間がおおむね対100%という形でございます。実数で言うとちょっと下がっておりますが、100%という形になってございます。

以上でございます。

○横井地域振興課長 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、県外から熊本に来て楽しんでいただけるような取り組みを、「新幹線くまもと創り」におきまして、県民や団体、県・市町村が一体となって取り組んでまいりました。

引き続き、地域の資源や魅力を磨き上げる取り組みを進め、熊本へのリピーターを拡大していくため、これまで以上に力を入れて取り組んでまいります。

地域振興課は以上でございます。

○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す。

同じページの中ほどでございます。

九州新幹線の全線開業を、熊本が持つ魅力を全国に発信する絶好の機会と捉えまして、「選ばれる熊本」九州観光の拠点を目指して、積極的な事業展開を行うこととしております。また、引き続き、地域経済の活性化の観点から、「くまモン」を活用いたしましたプロモーションを一元的に展開しているところでございます。

次、(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。

九州新幹線全線開業効果を最大化するためのターゲットエリアでございます関西・中国地域からスタートいたしました。現在ではマスコミ等が集中し情報波及効果が高い首都圏、さらには福岡、さらにはアジア市場も視野に入れながら、「くまモン」を活用いたしました「くまもとプロモーション」を一体的に展開し、「くまもと」の存在感を高めているところでございます。

また、九州新幹線全線開業効果を定着させるため、JR九州、JR西日本を初めとします交通事業者や旅行会社等と連携し、九州はもとより関西・首都圏からの誘客を目指す観光キャンペーン活動を展開しているところでございます。

47ページをお願いいたします。

これまでの主な取り組み内容と平成26年度の取り組みでございますが、くまもとブランド推進課が、くまもとプロモーションの推進について御説明いたします。

先ほどもお話しいたしましたが、熊本の統一したイメージキャラクターに育ちました「くまモン」を、引き続き積極的に活用してまいります。

展開の方向といたしましては、「くまモン」のブランド価値の向上、それから熊本と「くまモン」の関連性の強化、持続可能な仕組みづくり、この3つの柱を中心に進めてまいります。

25年度の最近の取り組みでございますが、「くまモン」のブランド価値の向上の取り組みといたしまして、同ページ中ほどでございますが、新たな映像コンテンツといたしまして、幼稚園・保育園の園児さんたちを対象といたしまして、「くまモン」への親しみやすさをより高めるダンスやえかきうたを収録いたしましたDVD「くまモンとあそぼ!」を、これは日本コロムビアさんからですけど、全国発売したところでございます。

次に、48ページをお願いいたします。

中ほど、くまモンと熊本の関連性強化でございしますが、アンダーラインの部分でございしますが、豊かな県産の農林水産物を背景とする食を中心といたしました企業とのコラボレーションから、最近では海外ブランド、おもちゃ、音楽、工業製品、さらにはプロスポーツチーム等、広範囲にわたる企業との連携によりまして、多方面から「くまもと」のアピールを行ってきたところでございます。

直近の例といたしまして、49ページになりますけれども、エンターテインメントといたしましては、3月には歌舞伎座で開催されました俳優祭りに「くまモン」が招待され、地下の売店では熊本の物産展等を開催していただいております。

また、地元・本田技研工業さんとのコラボレーションによりまして、バイクの「モンキー・くまモンバージョン」、通称「くまモンキー」といわれておりますが、これを発売いたしまして、現在900台近い予約が入っているという好調ぶりでございます。

さらには、香港のYATA百貨店と連携いたしまして、県産の農林水産物を365日販売することを前提といたしまして、「くまモン」関連商品の販売についても認めているところでございます。あわせて、ことしの6月からは、国外におきましても「くまモン」関連商品の販売を、県内の事業者の皆さんに限定して解禁したところでございます。

次に、50ページでございます。

一番下のほうになりますけれども、3月の12日が「くまモン」の誕生日ということで、ことし初めて市内の中心市街地を会場といたしまして、5日間にわたり、商店街を初めとする関係企業や団体の皆様の御協力を得、中心市街地の活性化にも寄与する誕生祭を開催し、期間中、県内外から8万人を超える来場者を集めたところでございます。

次に、51ページをお願いいたします。

こちら一番下のほうでございますが、昨

年の7月24日に、鶴屋の東館でございますが、「くまモンスクエア」をオープンしたところでございます。3月末までに25万4,000人、ことしの5月23日には来館者30万人を達成し、熊本の新たな観光地の一つになったかというふうに考えているところでございます。

また、52ページをお願いいたします。

持続可能な仕組みづくりといたしまして、「くまモン」を末長く活用できますように、特に海外を意識いたしまして、「くまモン」の商標登録に取り組んでまいりました。

26年度の主な取り組みでございますが、本年度におきましても引き続き、先ほど申し上げました3本の柱を軸に、「くまモン」のフロンティアの拡大に取り組んでまいります。

「くまモン」のブランド価値の向上といたしましては、ことしもまたフランスにおきまずジャパンエキスポに出展いたしますとともに、アジア各国におきまして「くまモン」の人気が高まっておりますので、観光客の誘客や県産品の販路拡大を意識いたしまして、プロモーション活動を加速化したいと考えております。

また、「くまモン」と熊本の関連性強化につきましては、引き続き営業部長活動といたしまして、農林水産物に軸を置きながらもさまざまな企業と連携し、熊本の情報発信に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

一番下のアンダーラインでございますが、先ほど申しましたように、6月から海外輸出解禁を行いました。海外でも人気の高い「くまモン」に親しみやすいキャラクターをフックといたしまして、熊本のPR、県産品の販路拡大に取り組んでまいります。

さらには、今後「くまモン」の世界進出にあわせて、引き続き「くまモン」が進出するところにおきまして、海外での商標登録の手続を進めてまいりたいと考えているとこ

ろでございます。

ブランド推進課は以上でございます。

○中川観光課長 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でございますが、53ページをお願いいたします。

まず、平成25年度の主な取り組みでございます。

J R西日本等とのタイアップによりまして、熊本・阿蘇のミステリーツアーを実施しております。4月から11月まで7カ月間でございます。全国から多くの観光客を誘客いたしております。

54ページをお願いいたします。

これはJ R九州、J R西日本などとのタイアップでございます「どっちゃん行く?熊本キャンペーン」でございます。10月から3月までの半年間でございます。「くまモン」がラッピングされた新幹線の運行実施など、熊本観光の認知度向上に努めております。かなり多くの旅行商品の売り上げができていますというふうに伺っております。

1枚おめくりください。56ページをお願いいたします。

九州他県と連携した観光客誘致活動の展開でございます。

これにつきましては、県議会の皆様方からもアドバイスをいただきながら、宮崎・鹿児島・南九州エリア、あるいは長崎・大分の横軸ゾーンと連携しました誘客活動を実施いたしております。南九州3県が連携したツアーにつきましては、商品化も幾つかできているところでございます。

58ページをお願いいたします。

26年度の取り組みでございます。

今年度につきましては、リメンバー九州キャンペーンと銘を打ちまして、この4月から1年間ということで、J R西日本、J R九州それから各県とも連携いたしまして、主にシニア層をターゲットにいたしまして、ロング

ランのキャンペーンを展開中でございます。

また、中段、くまもと・ふろーションでございます。昨年の10月からスタートしている取り組みでございますが、今年度も引き続き、熊本観光の強みであります熊本の温泉の魅力为全国、特に女性に向け積極的にPRしてまいります。

59ページをお願いいたします。

HAPPYくまもとレインボープロジェクトでございます。これにつきましては、大手の旅行雑誌などとタイアップいたしまして、主に九州内の観光客を対象にいたしまして、年間を通した誘致活動を展開してまいります。

60ページをお願いいたします。

九州新幹線を活用した修学旅行の誘致でございます。これにつきましては、J Rグループと南九州3県等と連携いたしまして、関西方面等からの修学旅行の誘致に取り組んでまいります。

また、先ほど25年度でも御説明いたしましたように、九州他県との連携した観光客の誘客、特に南九州の3県、あるいは横軸3県としっかりと連携をとりながら、商品造成を具体化いたしまして、誘客活動を展開してまいります。

最後、61ページでございます。

直近の観光動向でございます。

この26年の第1・四半期、1月から3月までの延べ宿泊客数の速報値でございます。対前年同期比トータルで104.1%となっております。国内につきましては、前年同期比105.3%でございます。観光キャンペーン等の効果によりまして、緩やかに増加しているとお見しております。

また、海外からの宿泊客数につきましては、前年同期比99.7%でございます。東アジアを中心としまして、さきの大震災の落ち込みから順調に回復し、おおむね堅調な集客が続いているとお見しております。

観光課は以上でございます。

○池田和貴委員長 以上で執行部からの説明が終わりました。

質疑に入ります前に、若干休憩を入れたいと思います。15分まで、済みません休憩をとってよかですか。トイレとかもあるかと思うてですね、15分までよろしいですか。済みません、では15分になったら……。

午前11時4分休憩

午前11時10分再開

○池田和貴委員長 それでは、5分前ですが、全員おそろいのようにございますので、会議を再開したいと思います。

執行部からの説明をいただきましたので、質疑に入ります。何かございませんか。

○小杉直委員 吉田課長に1問、成尾課長に1問。

最初は、自衛隊機がとめられるごととったでしょう。何ページだったかな。

○吉田交通政策課長 28ページでございます。

○小杉直委員 28ページ。自衛隊機を複数機可能な駐機は、大体自衛隊機を何機ぐらい、自衛隊機の種類はどういう種類を考えておるんですか。

○吉田交通政策課長 失礼しました。まず、御質問いただいたところ、想定している機種でございますけれども、C130やC1、このあたりを想定をして今整備を検討をしている状況でございます。

複数機という部分ですが、そこはまだ今後の調整が必要でございますけれども、C130でいえば大体4機程度が置けないかということで、今検討を進めている状況でございます。

以上でございます。

○小杉直委員 C130というとは、一般的にいうチヌークですか。

○吉田交通政策課長 失礼しました。チヌークよりも大きいものになります。チヌークは大体20トン程度のものでございますので、C130は80トン近くあるものでございまして、大きいものになります。

○小杉直委員 そんなら、山林火災あたりがあったときに、チヌークが、県の防災ヘリの10倍の容量のバケツで一気に消す活躍をチヌークがしておるのですが、それよりも大きいということと、天草あたりで災害のあったときには、そのチヌークにパトカーを積んでいく訓練もしておるといことは知っておるわけですが、それよりも大きいということなら安心しました。結構です。

次に、成尾課長、49ページ、これは公表していかどうかはわからぬので、質問に対して自由に答えてください。(笑声)

モンキー・くまモンバージョン、これは900台ですか。値段は1台幾らぐらいですか。

○成尾くまもとブランド推進課長 31万2,000円というふうに聞いております。

○小杉直委員 わかりました。

○池田和貴委員長 ほかに質疑ございませんでしょうか。

○村上寅美委員 私も2点。吉田課長、21ページの国際線の台湾・中国について業務報告はよくしてもらったけど、あなた政策だから、今後の方針というか政策、それをお尋ねしたい。中国もだけど、我々は台湾のチャーター便ということを先方からの、高雄からの

あれが非常に実績積んでいるけど、熊本からも可能な限り行こうということでやっているわけだな、知事部局で。

その中で、我々は定期便、これを鹿児島、宮崎におくれをとっているということに対して、一日も早くこれを急ごうという大きな目的のもとに、議会も知事部局も一体となって今日やっているということは明らかだけど、その方向性がまだ出ないのか、出るのか、当たる当たらぬもあるけど、大体我々も行ってきとるから感触はわかっているけど、その後の問題を——君は初めてか、今度来たばかりだからね、その辺をちょっと、部長でもいいけど、君のほうが担当だから……。

○吉田交通政策課長 委員からもいただいておまして、来たばかりの私よりも、委員初め県議会の皆様には、昨年より執行部と一体となって、台湾線定期便就航ということでさまざまな形で御尽力いただいたことを、まずは深く感謝申し上げます。

先ほどもちらっと御説明をいたしましたけれども、そういった皆様の御努力の結果、9月のトップセールスの際にも先方から前向きな発言をいただきましたが、ことしの3月にさらに踏み込んだ先方から発言をいただきました。我々といたしましては、かなり定期便就航に近づいているというふうに考えております。

そういった中で、先方と最終的な機材繰りの調整とか、そういった課題が残っておりますので、そういったところをきちっと、しっかり調整をして、皆様にいろいろと積み上げていただいた最後の部分、そこをしっかりと我々も調整をして、向こうと交渉して、定期便早期就航に向けて努力をしてまいりたいというふうに考えております。

定期便就航ということで、先ほどまさに村上委員から御指摘があったとおり、就航はゴールではなくて、その後しっかりとアウトバ

ウンド、インバウンドともに継続して努力していくということが必要でございますので、そういったところも含めて取り組みを進めてまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○村上寅美委員 年内に定期チャーターというのか、最初からの定期便というのは、国交省がどうだこうだということで、だから定期チャーターが年内に、秋にでもと期待しているんだけど無理ですか。——余り無理して言わぬでよか。(笑声)

○吉田交通政策課長 そういった委員の御努力そして御指摘を踏まえ、最大限努力して頑張ったいというふうに思っておりますので、よろしいでしょうか。

○村上寅美委員 土木部長、有明海沿岸道路でお尋ねしますけど、ずっと努力されておることはこれは可として、荒尾—長洲間が先行をしている、これは結構ですよ。先行しているのは結構だけど、今候補路線までの指定ですね、これを計画路線に、全体約30キロか、熊本市も含めて、この位置づけを上げるの、上げないの、それとも荒尾—長洲間だけに特化していく、両方書いてはあるけど、ここはしっかり押さえておきたいと思うから、あんたが部長前からの話だから。

○猿渡土木部長 有明海沿岸道路につきましては候補路線のままでするので、全線の計画路線の指定、格上げということを県としてお願いをしています。そしてまた、全線の直轄での整備ということでお願いをしているところでございます。

有明海沿岸道路(Ⅱ期)につきましては、大牟田から熊本市まで約30キロございまして、これは単に大牟田と熊本を結ぶものでなくて、有明海沿岸道路(Ⅰ期)を含めて、佐賀市

と熊本市、県庁所在地同士を結ぶ路線であるというそういう思いですね、そういう主張でこれまで国のほうにずっとお願いしてきておりますし、今後も同じようにお願いしていくということでございます。

以上でございます。

○村上寅美委員 安心じゃなかばってん、県の方針としては直轄ということと、30キロの挑戦、有明海沿岸道路(Ⅱ期)ということを担当してということですね。しっかり押さえておってくださいね。

以上です。

○池田和貴委員長 ほかにありませんか。

○高木健次委員 4ページ、道路整備課ですけど、北熊本スマートインターチェンジについてお尋ねしますが、これは整備区間の一般質問で西議員からも出ておりましたけれども、県の説明は、地区協議会等を通して熊本市の尻をたたくというか、お話がありましたけれども、23年の3月に国交省から連結許可がおりたにもかかわらず、用地交渉が一枚もできていないという現状は、実際私たちも非常に憤りを感じております。本来ならば、この時点では用地交渉は完全に済んで、27年度の開通を目指すというところまで来ておらなければならない事業が、一筆も用地交渉もできていないということは非常に残念でなりません。

また、発掘調査等も控えているわけですから、恐らく27年度の供用開始はこれは無理ということで、この無理ということも最近熊本市のほうから報告があったということで、今までは何だったのかなという感じがいたしております。

もちろん、県のほうはそれを応援するという立場にあるものですが、熊本市ではこれは無理なんじゃないかなと、最近そうい

う気がしてまいりまして、実際は、これは見直しをやる場合は見直し計画をまた出さないといかぬわけでしょう。という、これは事業費、利便性向上の事業費はあったんですけども、見直して2年、3年と延びるような見直しとかなったら、恐らく事業が凍結されるか、こんな事業はやりませんという見直しが出てくるんじゃないかなということも危惧しております。

このスマートインターは、熊本県にとりましても、熊本市のことだけじゃなくして、県の浮揚につながるスマートインターチェンジなんですね。ですから、これは一刻も早く完成させなければならない。宇城市はおかげで先般開通した。宇城市のスマートインターに比べて、ここは4倍以上の4,000台以上も流入の車両があるわけです。ですから、NEXCOが非常にこの辺には期待をしているというふうに思いますが、一向に用地交渉も進んでいないという状況。

熊本市の真意というのは、何かその辺は、課長、部長あたりはつかんでいきますか。まず、そこからちょっとお話を聞きたいと思えます。

○宮部道路整備課長 今、高木委員が申されたように、このスマートインターといわれるのは、熊本県としましても、地域の利便性の向上や都市圏の拡大というものに含めまして、いろいろと効果があるというふうに我々も認識しております。

ただ、その中で、27年度の事業の完成が困難というのは、先ほどの熊本市長の会見がありましたとおり、このごろ改めて発表されたという状況にありまして、我々としましても可能な限り27年度ということで完成に向けて努力はしてまいったんですが、そういうことでございますので、我々としましても、県それと合志市が一緒になって熊本市をバックアップしていくというふうなことで、現在やっ

ているところでございます。

ただ、先ほど委員の御質問がありました熊本市の真意ということでございますけれども、これにつきましては、熊本市としましては、ここも非常に重要なところだということで認識は県とも一緒でございます。そして、かつここに関しては完成をさせたいというような意向につきましては、一寸も緩んでいないというふうに我々としては感じております。

地区協議会等につきましても、近々開かれるように準備はされているようですが、いつ開かれるということに関しましてはまだ連絡ございませんが、今熊本市としましては、関係機関、NEXCO、それと国土交通省と今協議を行っているということで聞いております。

以上でございます。

○高木健次委員 今、課長のほうから、熊本市もその辺の重要性は認識しているという気持ちはあるということですが、先般幸山市長が引退をされると表明をされましたね。また、11月には選挙もあるわけですからまた首長もかわる。そういう状況の中、この事業の取り組みというものは、やっぱり一貫性がないと非常に難しい局面もあると思うんです。

ですから、一気にやらなければならない事業、用地面積にしてもそんなに広い面積じゃないでしょう、出口からアクセス道路までという区間ですから、面積というのは非常に小さい。用地買収は非常に混乱しているということになれば、本当に熊本市の事業の進め方には無駄がありますよ。

熊本市が政令市になっていち早く取り組むべき事業なのにいまだに進んでいないということですが、きょう議長も傍聴に出席をされておりますけれども、先だってちょっと話をしたんですけれども、政令市になって、県が

今までやっておいた事業を熊本市に権限委譲して、なかなかそういう事業が我々も外から眺めとって余り見えない、進捗率がないということで、これはもしもそういうことができるなら、熊本市から県のほうに事業委託というか、県のほうで進めてくださいというような、そういう何といいますか計画、あるいは話し合いというものは、これは極端な話もあるかもしれませんが、できないんですか、それは。

○宮部道路整備課長 まず、熊本県と熊本市、政令市移行になりました熊本市との関係ですけれども、我々としては、政令市に移行しまして、その後24年度から、熊本県と熊本市の連絡調整会議というのを持とうということでやってまいりました。

24年度につきましては、諸般の事情から開催は見送りましたが、25年度には7月、そして今年度も予定をしております、そういうあらゆる機会を通じまして熊本市とは連絡調整をして、熊本県が熊本市に引き継いだ事業について、また今の、現在の熊本県と熊本市の調整するべきところというところにつきましては、その会議等を通じまして、密に連絡をとっていききたいというふうに思っております。

そしてお尋ねの、熊本市がやっている事業を県のほうで言えば受託できないかということだろうと思いますが、これにつきましては、北熊本スマートインターにつきましては、熊本市の意向を確認はしております。その際、この熊本市さんもやはりこのインターは非常に重要なところだということで、あと自分たちで責任を持ってやり上げるというふうなことの強い意思をいただいておりますので、それに関して我々としては、引き続いていろんな技術的な支援や助言等につきましてやっていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

○高木健次委員 最後に。大体わかりましたけれども、さっき言ったように、市長がまた交代する、その辺の関係は非常に出てくるんじゃないのかなという感じがします。やっぱり熊本市がどうしても自分のところでやり遂げるというならば、聞くところによると、10月ぐらいに計画の見直し等をやらないと予算関係で期限もある、そういう話も聞いておりますから、これは一刻も早く事業計画の見直し等を提出をさせて、早急に進めるべき事業と思うんです。だから、しっかりその辺は地区協議会等を通して、県のほうでしっかりと指導をやっていただきたいと思います。

これは、合志市も本当は事業に関係ないんですけれども、その予算を合志市も応分の負担をする、約半分を負担をするというところまで話ができていくというふうに聞いておりますので、ぜひ土木部長、部長のほうからも熊本市に積極的に取り組みを促してください、お願いします。土木部長、一言何か最後に。

○猿渡土木部長 熊本市が政令市になるということで、これまでいろんな支援をしてまいりました。例えば、私、23年度に熊本土木事務所長をしておりまして、そしてそういう中で引き継ぎをしていくということがありました。熊本市が道路の管理をするということがありました。

そういう中で、まず3つ考えました。1つは、計画づくりをできるだけ早く進めよう、先に進めよう。それからもう一つは、用地買収を県のいる間にできるだけ進めよう。それからもう一つは、人材育成をやっているということでした。

計画づくりとか用地買収とか見ますと、何と申しますか、子育てで言うならば、魚を釣ってあげるみたいな感じになるんですけど、

人材育成については、これは釣りざおを与えるというか、そんなことになると思いますが、そういうことで人材育成については、熊本市から8名の研修生を熊本土木のほうに受け入れまして、そしていろいろな仕事の進め方等を研修をしてきたと。そして、24年度以降になりますと、そういう8名の研修の方が熊本市に帰る、さらに県のほうから24名の技術職員、それから用地職員を派遣するというところで、24、25、2カ年間派遣をしているというようなことであります。

そういう中で、県としましても一生懸命支援をしてきたわけでございますが、この北熊本スマートインターチェンジについては本当におくれているので、非常に残念だと思っておるわけでございますが、今熊本市につきましても、今後の事業推進について一生懸命やっていくということで、まだそういう意思がございますので、県としましては一生懸命情報提供とか、そういったことをしっかりと進めていきたいと思っております。

以上でございます。

○高木健次委員 しっかりやってください。

○吉永和世委員 関連でよかですか。北熊本スマートインターチェンジの連結許可は3月ということで、23年の3月なんですけど、完成しました宇城氷川スマートインターチェンジの連結許可というのは、いつごろ出ているんですか。

○宮部道路整備課長 宇城氷川の連結許可は、21年の6月に出しております。

○吉永和世委員 ということは、2年の差はないわけですね、実際。そういう中で、宇城氷川は供用開始されて、北熊本スマートインターチェンジはまだ全然進んでいないということでもありますね。

大体、こういうスマートインターチェンジというのは、みずから手を挙げて、ぜひやらしてくださいということでやった事業なんです、実際はこの状況はおかしいだろうというふうに思います。

今、高木委員から言われましたけども、全然熱意が感じられないというか、本当自分たちでやろうという気があるのか、何かそこら辺がちょっと感じられないので、できれば県が積極的に参加して、県の振興にとっても大事なインターという位置づけであるならば、もっと熊本市と積極的にかかわってやっていく必要があるのかなというふうに思いますので、その辺はぜひお願いしたいなというふうに思います。

これは本当に早く進めぬと、いつまでたっても困難とか言われたってしょうがないので、そこら辺はぜひよろしくお願ひしたいというふうに思います。

○城下広作委員 関連です。これは私まだ利用したことないですが、宇城氷川スマートインターチェンジ、これ本来何か国道3号線につながることだけど、今現在は小さな道路でとまっていると。これも何か当初の目的と違うと。これは何か北熊本も一緒ですけども、全然最終的にゴールの部分と実際やることがちぐはぐで、これにも感覚は、県が関係する市町村としっかり連携をとって調整をやっていかないと、何か考えたけども、地元がいろいろ問題があるからつまずきましたというのは、もともと交通体系の計画から余りにも甘いと言わざるを得ない。

特に、北熊本の場合は一部熊本県が関与して、そして政令市になって熊本市が主体になったということで、熊本市の側にも、いやいや県るときはもう少しやっつけばよかったじゃないとか、そんな言いわけをするような雰囲気もあるんじゃないかと思って、そんなことを言われたら、何のための県と政令市の

熊本市が、本当に自分たちが全部今からやりますよというような形で政令市も臨んできたわけだから、この辺の感覚は、やっぱりどんだん県からも言わにやいかぬですよ。その辺がちょっと遠慮しているんじゃないかなと思って。

また、西環状の道路も一緒ですよ。今まで熊本県がやってきた、今度熊本市やってきた、熊本市のペースがいろいろと問題があったら県は口が出せない。何のため熊本県は今までやってきたか、シビアにやってきたかということが、政令市になった熊本市によってスピードが落ちるということは、大変我々としてはやっぱり不満足です。

この辺はしっかりかかわるべきものはかかわると。また、実際事業主体は熊本市かもしれないけども、そこは今まで関連してやってきた張りはしっかりつけてもらわないと、相手が変わったからどんどん遅くなったということでは、これは今までやってきた県の立場として、ある意味では非常に不本意な結果になるということで、強く要望しておきたいというふうに思います。

○猿渡土木部長 おっしゃるとおりでありまして、先ほど24、25、人を派遣していったと、26年度から引き揚げたということになっておりますが、25年度から実は連絡会議、県と市との連絡会議をつくっております、それで一つには調整を図っていきたいというふうに思っております。

それから、これはまた別の、都市圏交通のアクションプログラムも今後つくっていかねばなりません、そのためにも実は調整会議、関係市町の調整会議をつくっておりますので、そういう中でしっかりと調整をしていきたいというふうに思っております。

それから1点だけ、私の説明で誤解を招いたかなと思っておりますが、北熊本スマートインターチェンジにつきましては、当初から

熊本市の事業主体ということでございます。宇城氷川も当初から、今もそうですけど、関係市町の事業主体ということでございますので、1 点つけ加えさせていただきます。

以上でございます。

○池田和貴委員長 ほかにございませんでしょうか。

○堤泰宏委員 44 ページの関連で、木庭交通規制課長にお尋ねします。

幹線道路に N システムとか H システムというのがございますけど、名前と機能を説明されるなら説明していただきたいということと、これは車の速度違反なんかにも関連しますかね。これが 1 つ。

もう一つですね、信号が何万カ所あるかは知りませんが、この信号の稼働率と申しますか、まあ役に立っているか、非常に頻繁に車が通るか、全然車の通らぬところにも信号がよくあるんですけども、例えば高森町の町内に観光交流センターというのがございます。三差路になつとるんです。ここに信号がありまして、よく町民の方から、堤さん、あら要らぬけん、警察に言うてのけちくれとよく言われますので、(笑声)その 2 点、ちょっと……。

○木庭交通規制課長 委員今おっしゃられた AVI システムのことでありましょうか。

○堤泰宏委員 N システムと H システムと言われてはございますけど、全くわからないんです。

○木庭交通規制課長 N ということであります。いわゆる交通安全施設のための施設設備ではございません。刑事部のほうで扱っておる品物でございます。よって、私のほうからはちょっとお答えできないところでございます。

交通が、いわゆる旅行時間計測システムという形での AVI というのは持っておるところ、あるポイント 1234 の車が通りました、ここをまた 1234 の車が通りました、平均して旅行時間どのくらいかかりますよ、これが旅行時間という形で、何分ぐらいかかりますよという形で情報板に出しておるシステム、こういうのは交通部のほうで整備を進めておるところであります。

○堤泰宏委員 そうしますと、N システム、H システムというような、速度違反とか、そういう——形態では……

○木庭交通規制課長 ございません。

○堤泰宏委員 関係は余りないわけですね。

○木庭交通規制課長 はい。

○堤泰宏委員 わかりました。(笑声)それと信号。H システムはまだ聞いていないですね。

○池田和貴委員長 H システムのほうはわかりますか。

○木庭交通規制課長 H システムと申しますと……。済みません。初めて私聞くことありますので……。

○木庭交通部長 私のほうからちょっとお答えさせていただきます。

N というのは公表しておりません。そういったシステムと交通は関係ありません。速度取り締まりにも全く関係ありません。

H システムというのは、私も聞いたこと全くございません。(笑声)多分そういうシステムはないと思っております。

それから、速度違反の取り締まり用に

ならば、オービスというものでこれは写真で撮影して取り締まりをやっております。これだけであります。

それと、信号の稼働率関係でありますけども、今これは予算の関係で、過去非常に深刻な予算が多いときにもございました。そういったときには、県下のいろいろな要望に基づきまして、いろいろなところに信号機の設置をいたしました。

ただ、非常に予算が厳しくなった中で、今現在はなかなかいろんな信号機の設置要望にこたえることができないと。なおかつ、年間150基ぐらいの信号機の制御器を更新していかなければ、持続的な維持管理は図っていけないという状況でありまして、現在は必要性の乏しい信号機につきましてはできるだけ撤去をし、一時停止等の規制に変えてやっていると、そして真に必要なところに整備していくという方針でございます。

高森の交流会館のところでありますけれども、私も高森のほうを勤務させていただきましたけれども、確かに必要性はそれほど高くないと。また、地元からもこれは撤去、逆に言うとなほほうがいいと。信号がありますと、どうしても赤信号ではとまらなければいけません。一時停止であれば、1回とまってその後安全を確認して発進することができます。そういうことで、ないほうがいいというお声がありましたら、前向きに撤去について考えさせていただきたいと思っております。(笑声)

以上でございます。

○平野みどり委員 よろしいですか。信号機のことなんですけれども、最近運転していて、右折感応化とか、多現示化とかを感じていて、非常にスムーズに、今だったらもう少し長い方がいいとか、今の時間短くてもいいなというところを、きちんと信号でコントロールされているなというのを感じているん

ですけれども、効果が出ているなど思っているんですけれども。

先ほどの信号機の設置に関しては、撤去したほうがいいのかという地域もあれば、やっぱり熊本市とかは設置してほしいという要望が結構出ますよね。それで、特に学童の普通登下校の道路に関しての信号機、これは優先だろうと思うんですけれど、信号機設置の優先、車を流すということと安全という部分、そこら辺はどんなふうな判断で設置の優先順位をつけられているのか、まず……。

○木庭交通規制課長 自分のほうから委員にお答えをさせていただきたいと思っております。

信号設置に当たりましては、いわゆる基準的なものをそれぞれ持っておるところです。まず、どういう交差点の形状になっておるのか、通過交通の車両の台数はどういうふうになっておるのか、そこがいわゆる小学校・中学校の通学路になっておるのか、そこで実際どういう事故というのがこれまで起こっておるのか、その基準というものをもちまして、それをもとに現場調査を行いまして、やはりここは信号処理でというところで考えて信号を設置、公安委員会の決裁を得て設置という形で今動いておるところであります。

○平野みどり委員 車を自由に流すことも大事ですけれども、やっぱり歩行者の安全というのをまず考えてほしいなというのが私の要望です。

それと、設置に関して予算が厳しいという、これは制度的には難しい話なのかなとも思うんですけれども、例えば県警のほうではつけたいけど予算がという場合、だけど自治体としては、子供の安全のためにぜひ急いで設置させたいというときに、自治体が幾分か予算を準備するというところで優先になるみたいな話はあるんですか。

○木庭交通規制課長 ありがたいお言葉も実際賜るところであります。しかしながらであります、平野委員、これは公安委員会に委託された事務であります。ゆえに、他市町村等の財源をもってという法的な縛りでできないこととなっております。しかしながら、そこにありますいろんな柱に信号をあわせて共架させていただくというのは、現に行うておるところであります。

○平野みどり委員 わかりました。こちらも問題、空港のことです。26ページに、新しく空港ターミナル改良されたということで、ほぼ完成形なのかなとも思うんですけども、非常に使い勝手がよくなりましたね。駐車場も手前から入れて、先のほうからバスというふうな形になりました。ぐるっと回る必要もなく、時間との戦いでどきどきすることもなくなったんですけども、あと車いすで乗りおりされる方も屋根の部分でできるようになって、昔は雨ざらしのところでも乗りおりして、そこで乗りおりしたらいかぬと怒られたりしたこともあったりして、随分空港では使い勝手が悪いなと思っていたところが、非常によくなりました。

それで、空港前の駐車場に関してなんですけど、これは一般財団法人空港環境整備協会が運営しているという形でよろしいんですか、まず確認ですけど。

○吉田交通政策課長 委員のおっしゃるとおりでございます。

○池田和貴委員長 続けてどうぞ。

○平野みどり委員 以前、この財団が、協会が何というんですか、きちんと自治体に対しての利益の還元をしていないというような意味で、いわゆる駐車場料金の問題も含めて指摘を議会の中からもされた中で改善していっ

たというところもあって、以前は駐車場の料金徴収のところの方の態度も非常に悪くて、だから最近よくなってきたんです。

ところが、最近経験したのが、自動支払いじゃなくて、人を介すところに行っただけですけど、切符を渡して出ていくまで一言もしゃべられない。ありがとうございましたも、お疲れさまでしたもなく、これは昔はあったよなと思って、人にもよるのかなとは思いますが、観光客の方が来られたりしたりするときは非常にイメージが悪いので、県のほうからもこの係の方には、お客様から駐車場料金もらっているということで、言葉を交わすように、きちんと対応するように言っていただけるようお願いしておきます。これは要望です。

○鎌田聡委員 済みません。31ページの熊本都市圏交通に関する件ということで、交通センターが、バス網を中心にネットワークが形成されているとありますけれども、これから桜町の再開発が進んでいくわけですけども、その間のバスのターミナル機能というのはどうなっていくのか、ちょっとお伺いしたいと思います、その間、その後。

○吉田交通政策課長 委員御指摘のとおり、桜町については再開発ということで、今交通センターも含めて再編という形になってございます。そういう中で、熊本市さんにおかれましては、桜町周辺の——済みません、失礼しました。そこに一旦移転をして、そこで暫定を置いて、それで再開発を進め、その再開発後に再び交通センターがそちらに戻るといったこととなります。

そういった形で、まず交通センターのほうは、熊本都市圏交通のほうのバスの拠点ということと、あとは熊本駅のほうも今駅前広場の再開発進んでおりますので、そちらのほうは都市間輸送等も見据えながらバスの拠点と

ということで、桜町の交通センターへの拠点は存続しつつ、熊本駅においても新たな駅広のところで、都市間輸送を中心としたバスターミナルとなっていくというふう聞いております。

○鎌田聡委員 その産文の跡地とこっちから言ったんですけれども、答えがなかったんですけれども、その間はこれは暫定なんですかね。実際そこでずっとやっていくのか、今の交通センターの施設が採択できればそちらに移していくのか、どちらなんですかね。

○吉田交通政策課長 暫定利用というふうに聞いております。

○鎌田聡委員 暫定の間が多分数年かかるんじゃないかなと思いますけれども、その間、ただ単に野ざらしのところにバスが発着するというのであれば、非常に利便性が、雨の日含めて、待ち合いの場所含めて下がってくるとは思いますけれども、この間のターミナルのそういった屋根も含めた施設整備は、その辺は含められますよね。

○吉田交通政策課長 そういった再開発計画の暫定の中でどういった形で進めるかというのは、今、市や関係機関が協議されているということでございますので、そういった中でいろいろな御意見も含めて、我々も協議の中で意見を言わせていただきたいと思います。

○鎌田聡委員 先ほどから出ている市と県の関係じゃありませんけれども、これは市民でありまた県民の利便性の部分にかかってきますので、そういった要望はぜひ早目に出していただけて、実現に向けて動いていただくようお願いいたします。

それともう一点よろしいですか。45ページ

に九州新幹線の利用状況ということで、さまざまなお取り組みの結果、利用率が前年より上がってきているということははっきりわかっております、大変御苦労に敬意を表したいと思います。

博多ー熊本間、熊本ー鹿児島間ということで、それぞれ100%、102%と上がっておりますけれども、そもそも開業前に少し懸念されておりましたのが、熊本を通過して、博多ー鹿児島の乗車率が大体上がってくるんじゃないか、熊本はおりないんじゃないかと懸念されておりますけれども、実際博多ー鹿児島間というのはどのくらいふえているんですか。

○池田和貴委員長 わかるかな。

○吉田交通政策課長 すぐに出てきません。後ほどでよろしいでしょうか。済みません。

○鎌田聡委員 わからないならいいですけど、鹿児島と張り合ってきたわけじゃないんですけれども、そこを意識しながら取り組みも進めてきているとは思いますが、博多ー鹿児島間がどのくらい上がっているのか、下がっているかわかりませんが、そういう状況なので、これだけ熊本は頑張っているよということも必要だろうと思いますし、その数字を見ながらまた施策を練っていくことが必要だというふうに思っておりますので、ぜひそういった数字も出していただく上で、これからのいろいろな交通政策、観光を含めた政策に生かしていくべきだと思いますので、ぜひそういった数字も出していただくように要望しておきます。

○池田和貴委員長 では、済みません。議長。

○前川收議長 よかですか、済みません。黙っておきたかったんですけれども、きょう質

問が出ていて、聞いている一連の関連の中に、政令市である熊本市と熊本県とのかかわりというふうなものがかかなり大きくクローズアップされた委員会だなどと思っていました。

今回も IC カードの問題でさまざまな議論があつておりますが、少なくとも事業主体は政令市・熊本市だという事業が仮にたくさんあつたにしても、県の予算措置が必要になる前提があるかもしれない事業等々については、やっぱり県議会にもきちっと説明をしていただかないと、皆さんの執行部の説明というところで主体は市です、市ですとおっしゃっています。

決めてしまった、後で予算措置を県議会よろしくと言われてたって、それはみんな委員の皆さん方だって、議会だって、そう簡単に、経緯もわからない、また事情がわからない状況の中で、誰が見てもいい案であればいいと思うけど、そこに疑義がある話があつたにしても、仕方ないから認めてくださいな話であれば、今後やっぱりそういう議論というのは非常に難しくなるというふうに思います。

それで、皆さんから見てもじくじたる思いはあるかもしれませんが、すくなくとも事業主体が政令市・熊本市であっても、やっぱり県というものが 1 円でもいわゆる事業費負担その他のかかわりがあるというものについては、しっかりと県議会にも説明をしていってもらわないと、途中からとか、最後の段階になって決まっているから仕方ない、でも予算は認めてくださいな話であれば、議会は対応できないというふうに思っておりますので、その点について御意見をいただければと思います。

○錦織企画振興部長 ただいま御指摘のごさいました IC カードということもございましたので、私のほうから一言お答えさせていただきます。

一般の IC カードの予算要求につきまして

は、大変さまざまな関係者の方々に御心配をおかけいたしましたことを、まずはおわび申し上げます。

先週の一般質問の中でも、知事のほうから、今回 IC カードの一本化ができなかったことにつきましてはいじくじたる思いであるという答弁がございました。私も執行部といたしましても、その思いは知事と共有しておるところでございますので、それらにつきましては本当におわび申し上げます。

そこで、今回の御説明のプロセスが適切であつたかどうかという点でございます。本件につきましては、昨年の秋の議会でも議論にはなつておつたところでございます、私もいたしましても、中間的な御報告は各委員会の要路を通じまして申し上げたところだと思つておりましたが、ただ最終的に費用分担のところにつきましては今年度中にずれ込みまして、最終的に確定したのが本当に直前になつてしまったということは、これはおわび申し上げなければならぬと思つております。その過程で十分な御説明ができなかったとすれば、それは本当におわびしなければならぬと思つております。

先ほど議長がおっしゃられましたとおり、今後ではなくて、そもそもこれからも、以前からも市あるいは民間との関係で、予算措置が将来必要になってくる可能性のあるものについては、逐次御説明してきたつもりではございましたが、今回の件をさらに改めて心に銘じまして、これまで以上に綿密な連絡を申し上げたいと思つておりますので、今後とも引き続き御指導のほどよろしくお願いいたします。

○村上寅美委員 委員長、ちょっと関連を、部長が答弁したから。

今、議長が言ったとおりだけど、一番の問題は、この問題はぶり返すつもりはないけど、ここで出たからあえて私もあれさせても

らうけど、市と何で整合性が最初とれないのか、熊本市と、スタートの段階で、入り口でね。出口問題でここまで来たらということ、苦渋の選択で知事も——知事に謝罪させるようなやり方はすんなよ。入り口を僕は言っているんだ。何で入り口で、県・市で事業者の団体があるでしょう、あそこに対して総合で、県・市の共通の上でそこを引き込んでどうするかと、それからスタートすべきじゃないかというのが私の持論。何かあるか。全然わからぬ、その辺が。

○錦織企画振興部長 御指摘のICカードの協議につきましては、きょう・きのうにこの議論が始まったわけでは皆さん御承知のとおりございません。過去数年にわたり非公式な形で、市とバス事業者等とそれから県も入りまして、具体的な制度のつくり込みも含めましてずっと実は議論をしてまいりました。その非公式な会合の中でも、両者の折り合いがつかなかったというのが現実でございます。

そこで、我々は非公式な議論をずっと続けて、より一層議論を深めようといいたしましたが、昨年度のうちに熊本市様が全国相互利用カードを採用するという御決断をされた。これ自体は、市電という事業主体であるところの市として決断されたということで、それを引き続き民間とうまく調整して、県民の皆様にお迷惑をおかけしないような形にできないかと、引き続き非公式の場でも、それから熊本市が開催されております公共交通協議会の場でもあわせて3者が交えて、それから関係の民間の方々も、一般の方々も踏まえて議論して何とか調整をしようと思いましたが、最終的にはお互いが歩み寄るような結果にはならなかった、民間事業者の方々も、独自の地域カードを導入されるという結果になってしまいました。

この間、県としては、議会でも表明させていただきましたとおり、必死で調整の努力を

図ってまいりましたが、この成果が得られなかったということについては、私ども本当に改めておわび申し上げたいと思います。

○村上寅美委員 君の言葉でない、それからこの2週間ぐらい、いろんな人に僕も会った、経済界も含めて。裏もわかった。大体わかった。しかし、裏とか表とかじゃなくて、10年前からやってきているものであれば、熊本市が主体でやっているのに対して、県が県下ということで参加をするという形だけだね、努力したことはわかった。それは努力したことは俺も聞いた、県は相当頑張ったと。しかし、何で市がね、市の中も割れとるようだけど、交通局かな、最初先行したのは。

だから、市長は1人しかいないんだから、やっぱりその辺のところの整合性というのが、きょうの会議でもみんなそうですよ、全部俺もきょう言わぬだったけど、ほとんどだめ、政令市になってから、県の引き継ぎの問題は、と言っていいぐらい詰まっている。

ここに存在する課長にも俺は頼んだことがあった。資料も出さないと言っているぐらいの熊本市ですよ。実態はそうですよ。だから、もうちょっと実態に即応するようなことをぜひやってもらいたいということは、知事のトップ会談とか、部長会議か、何かいろんなこともあるというふうに聞いておるから、やっぱり問題点を掘り出して適宜に、本当に一体性ということは、事業主体がどっちであっても、今議長が言われたように、ここは大事なところだよ。反省しなきゃだめ。大いに……。

結局、市だったからということじゃ済まぬよ、最後になって負担金なんか出てきている。そこは済んだことだから、今後は本当にやってもらいたいというふうに要望しとくから。

○城下広作委員 委員長、言っているんです

か。

○池田和貴委員長 関連ですか。

○城下広作委員 関連というか、似たような関連です。済みません。

私はずっと言っているんですけど、市電の熊本駅の乗り入れ、市が熱心ですけど、私はそれはずっと疑問に思っておりまして、だめだというふうに思っております。それも県警のほうとしては、安全性がなかなか難しいというような解釈で私は認識をしております。

今でも変わらないとか、これも市が一生懸命やっとするけど、県としては、県警として、その安全性の部分は何ら変わりはないのか。市から言われて知事も努力するとか、安全性が認められたという表現だけど、この辺の考え方は、今一番新しい考え方、確認させてください。

○木庭交通部長 熊本駅舎への市電の乗り入れ問題につきましては従前から問題になっているんですけども、県警としましては、いわゆる公共交通機関であります市電の利用促進が図られることについては、非常にこれは賛成でありますし大変いいことだと思っております。

ただ、そうなりますと、あそこは平面で車道に引っ込みますと、いわゆる歩行者等との事故の危険性がある、やはりそこが解決できなければそれはちょっと困難だということで、去年のこの委員会でも申し上げましたけども、その考えは変わっておりません。その後具体的に話が進展していると、その安全性の確保についてという話は、今のところ私は聞いておりません。

以上でございます。

○城下広作委員 済みません。再三言っております。5分か7分に1本ずつ電車がばんば

ん入ってきます。そこに駅前から人がばーっと大量おりてきます。そして、駅前の広場の空間があります、そこに電車が遮って人間が往来をすると、これは非常に危険だということは私は絶対間違いないと思いますので、そのことは改めて……。

○村上寅美委員 先さん延ばすとよかたい。

○増永慎一郎委員 済みません。ちょっと話が飛びますが、九州中央自動車道について質問をさせていただきたいと思います。

2つあります。まず1つ目が、先日地元紙のほうに、小池高山インターチェンジができた後、NEXCOさんが思っていたよりも半分ぐらいしか利用がないということで報じられておられました。私は思うに、まだ山都まで完成していないので、あそこでおられる人というのはもともと少なかったんじゃないかというふうに思っております。

ただ、ああいう書き方をされると、本当に必要な道路なのかという地元あたりの議論も出てきているみたいでございますので、まずそのことについて県としてはどのように思われているのか、1つ教えていただきたいと思っております。

もう一つ。山都町まで、矢部インターまで供用開始の予定がまだ明示されておられません。聞くところによると、今のような予算のつき方と、あと土地の買収のパーセント、そういったことを鑑みれば、当然平成何年ということで明示がなければいけないんでしょうが、それが明示されていないということであれば、何か問題があるのかどうか、県はどのように考えられているのか、その2つを教えていただきたいと思っております。

○宮部道路整備課長 まず、1点目の交通上の問題ですが、これは嘉島町の会館であった、同自動車道の建設促進期成会の総会で実

は報告があった件だと思います。そのときに、同インターの利用車両は1日約830台、当初見込んだ推計交通量が1,600台の半数にとどまったというようなことでの御報告があったかと思います。私が見ているのは新聞記事でございますが、そういうふうに記載されております。

これにつきましては、国土交通省のほうで推計された交通量の推計が今手元にありますが、それによりますと、実は小池高山インターが設置できたときに、最終的に矢部インターまでつながったときには、約1,200台の乗りおりが小池からはありますということになっております。

ただ、これは最終的に開通した後の数量でございます。ただ今は、そのときにコメントがございましたが、やはりまだ小池高山のインターチェンジが開通したという認知度等につきまして、やはり若干少ないのかなというようなコメントが載ってございましたが、今後もっとPRをしながらやっていけば、もう少し交通量というのは伸びてくるのじゃないかなというふうに思っております。

2点目の、矢部インターまでの開通の件ですが、現在は、北中島インターまで平成の30年度ということで見通しが公表されております。その後、矢部インターまでがまだ公表を見てやっておりますが、これにつきましてはまだ用地等が若干残っているというふうに国のほうから聞いております。その用地等がある程度解決の見通しが立った段階で、開通の公表をされるというふうに聞いております。

以上でございます。

○増永慎一郎委員 ちょっと。今、国交省の数字が1,200台ということではなりましたが、先ほど最初1,600台と言われた数字は何の数字なんですか。

○宮部道路整備課長 先ほど私のほうが申し

上げたのは、新聞の記事を参考にして申し上げさせていただきました。

以上です。

○増永慎一郎委員 今聞いたのは新聞の記事を参考にしてということであれば、どこから出てきた数字なのか。先ほど言いましたように、半分しか利用されていないということであれば、非常に価値が少ないような道路に映ってしまいますし、地元ではそういうのが問題になっております。

あの会合には私も行きましたが、そういう数字は国交省の方とかは出されていませんでした、数字として。多分、囲み取材かなんかされたときに、NEXCOが言った数字だというふうに私は認識をしております。

もしそうであれば、NEXCOさんと国土交通省さんあたりがきちんと、そういう数字に関してはすり合わせをしていただいて、実際に恐らくつながれば1,200台とはいわないような利用率になると思うんです。ただ、お金を払っておりる人がどれくらいいるかというのはわかりませんが、無料区間でおりてくる人がいっぱいいるわけですから、ですからそういうのもきちんと、そういう記事に対してどうのこうのじゃないですけど、はっきり数字とかが違うのであれば、自分たちが把握されている数字と違うのであれば、やはりある程度地元紙あたりにはきちんとそういった形でお話をしてほしいというふうに、ひとつ要望しておきます。

それから、供用開始については何というか、土地が取得できていないというところがあるみたいですが、町に聞いてみれば、ある程度めどが立っているという話でございますので、その辺も町と協力しながら、国交省のほうにはぜひとも要望開始の明示というのは早目に言っていただくようお願いをしておきます。できれば今年度ぐらいに何というか、明示していただければというふうに地元

の人たちは言われておりますので、ぜひともよろしく願い、これも要望です、お願いしておきます。

○猿渡土木部長 今、委員がおっしゃられましたように、矢部まではまだ明示されていませんので、用地もかなり進んでおりますので、これについては、県としましては早く供用開始予定年次を明示してもらいたいということで強力に要望しておきたいと思っております。

それから、1点目の交通量につきましては、本当に何と申しますか、PR効果を半減するようなそういうことでありましたので、その辺についてはしっかり調査をしまして、改めるべきところは改めていきたいというふうに思っております。

以上です。

○吉永和世委員 済みません。委員長が天草の選出というわけじゃないんですが、何で天草空港の話が全然出てこないのか。(笑声)高速交通と何か天草空港は関係ないような感じにとられるんですけども、そこら辺は関係あるんですよ。どうなんですか。

○吉田交通政策課長 本特別委員会については、従前より、天草エアラインについては地域交通、地域の足を支える公共交通の一環という整理でございまして、総務委員会のほうで御審議をいただいて、高速交通及び新幹線活用対策特別委員会のほうでは、基本的には御審議はいただいているというふう聞いております。

○吉永和世委員 初めてこの委員会に来たので、天草空港のことも出てくるのかなと思って……。この委員会でも出てきても別におかしくない話だなと思うので、できればひとつ検討いただいて、次から出していただくとか、要望さしていただきたいと思っております。

○吉田交通政策課長 わかりました。

○池田和貴委員長 では、これは執行部のほうと検討したいと思っております。

ほかにございませんか。

○杉浦康治委員 済みません。31ページの最下段なんですけども、交通渋滞解消に関してですが、特に国道3号、57号、主要地方道熊本高森線の主要な交差点で渋滞が多発しているということで記述がありますけれども、実際、市内部分とそれ以外の部分と高森線ございまして、特に益城あたりについては両側家が張りついていて、現実的に拡幅というのは非常に困難な状況ということで、建前としては拡幅ということでお願いはしますが、一番有効な手段としては、多分バスベいの設置だろうというふうなことで考えております。

いろいろと御相談をしていく中で、基本的にバスベイという形での設置事業というのはないよと、考えられるのは、歩道に絡めて抱き合わせで設置していくというようなことしか、今のところ手立てがないというようなお話でございました。

そこでなんです、新たな形で、バスベイ設置の事業というようなことで、何とか新しくつくっていただけないかなと、今それで推進をしていくというような形をとれないかなというふうに考えておりますけれども、いかがでしょうか。

○宮部道路整備課長 バスベイ、バスが後続から来る交通を遮断するのを防ぐために、バス停留所をちょっと引き込んで、ある程度ストックをつくるというふうなことがバスベイだろうと思っております。

そのバスベイの事業につきましては、委員の御指摘のとおり、現在バスベイのみを、直接それのみを事業化としてやっていくという

のは、現在やっております。ただ、御指摘のとおり、歩道とか、あとは道路改良とあわせてやっていっているのが現状でございます。新しくその事業をつくるということに関しては、勉強させていただきたいというふうに思っております。

以上です。

○杉浦康治委員 勉強していただきたいんですが、現実的には歩道の整備とか、小さい予算でやられているということで、それを待っていたらいつまでたっても進まないというのが現状だろうと思います。何とか、本当に厳しい状況にある主要道については、そこをメインにして考えていかないと、拡幅というのは実際は諦めていますので——諦めていると言ったらいかぬですけども、それしかやりようがないと、かなり大きな効果も期待できると、特に朝夕のラッシュ時にはですね。

そういうことを考えると、今まである既存の仕組みの中で何とかということでは多分対応できないだろうと、であればやっぱり新しくそういったものを仕掛けとしてつくってちゃんとやっていくというのが、一番経済的にもいい効果が出るんじゃないかなというふうに思いますので、ぜひそのように考えてしっかり勉強していただければというふうに思います。

以上です。

○城下広作委員 済みません。短く言います。熊本天草幹線道路の件で、ありがたくも28年には大矢野バイパスが開通するんですけど、私はずっとこの更新する15年前のときから、一番天草幹線道路で渋滞するネックは、大矢野のあの中心市街地の信号で渋滞するんだから、あそこの区間を先にやるのが、天草幹線道路の渋滞緩和には一番効果があるんだと言いつけてきたんです。

今回は、新天門橋から大矢野の手前のとこ

ろであるんですけど、その辺を各、いろんな道路いっぱいあります、県にキープされる部分、やはりどこが一番ボトルネック、渋滞するかは、まず全線は一遍にできないけども、個々の区間をやるのが効果的に発揮する、渋滞解消の可能となるとか、スピードの短縮化になるんだということを考えて取り組む必要も改めて要望しておきたいなというふうに、要望で結構でございます。

○池田和貴委員長 ほかにありませんか。なければ、質疑はこれで終了いたし……。

○猿渡土木部長 先ほど、政令市の熊本市との調整をしっかりとやりなさいというお話がありました。道路事業につきましては、財源が市と国庫ということでありますので、県費は入っていませんけれど、しかしながら道路事業につきましては西環状線もそうですし、それから北熊本スマートインターチェンジもそうですし、やっぱり県全体に効果が波及するようなことでございますので、やっぱりいろいろな場で、北熊本スマートインターチェンジについては地区協議会等の場で、あるいは西環状線とか、ほかの道路につきましては連絡会議の場とか、あるいは調整会議の場の中でしっかりと市と相談をしてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○池田和貴委員長 ほかにございませんか。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。

本委員会に付託の調査事件については、引き続き審査する必要があると認められますので、本委員会を次期定例会まで継続する旨、会議規則第82条の規定に基づき議長に申し出ることとしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○池田和貴委員長 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。

(「ありません」と呼ぶ者あり)

○池田和貴委員長 ほかになければ、本日の委員会はこれで閉会をいたします。

午後0時22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