

第 18 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9月29日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

第18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9月29日(月曜日)

午前10時0分開議

午前11時27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 山本秀久
- 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(なし)

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

企画振興部

部長 島崎征夫

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、全員おそろい
のようでございますので、ただいまから18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。

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

○島崎企画振興部長 7月15日付で企画振興

部長に着任いたしました島崎でございます。
どうぞよろしくお願いいたします。

池田委員長、浦田副委員長を初め高速交通及び新幹線活用対策特別委員会の委員の皆様方の御指導をいただきながら、県政の重要課題に対して精力的に一生懸命取り組んでまいりたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

委員会開会に当たりまして、執行部を代表いたしまして、本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

第1に、高速交通体系に関する件でございます。

まず……

○池田和貴委員長 部長、どうぞお座りになってどうぞ。お座りになってどうぞ。

○島崎企画振興部長 失礼しました。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、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は、国内線の4月から8月末までの利用者数は、対前年度同期比0.2%増の120万人と、新4カ年戦略に掲げる平成27年度末の目標値である300万人を突破した前年度とほぼ同水準で推移しております。

なお、10月26日から本県初となるLCC、ジェットスター・ジャパンの就航及びJAL東京線の1便増便が決定され、これから年度末にかけて昨年度以上の利用者が見込まれます。

ソウル線につきましては、4月の韓国旅客船事故の影響によるインバウンド需要の減退が見受けられましたが、7月に入り回復が見られ、7月の利用率は約66%、8月は約75%となっております。

台湾線については、今年度においても、台湾高雄から50便のインバウンドチャーターが実現するとともに、10月26日から来年3月末にかけて、熊本－高雄間の週3便の定期チャーター便の就航が決定されたところでございます。

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。

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すが、「くまモン」を活用したプロモーションを推進するために、7月にパリで開催されたジャパンエキスポへの参加を初めとしたヨーロッパプロモーションを展開いたしました。

国内におきましては、7月に秋田県を訪問し、全都道府県訪問を達成するなど積極的な情報発信を行いました。

また、観光振興につきましては、現在、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」や「くまモン」をフックとした各種観光キャンペーンを展開中でございます。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私のほうから概要を御説明させていただきましたが、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。

○池田和貴委員長 それでは、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、簡潔にお願いいたします。

では、順次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。着座にて御説明させていただきます。

お手許の資料の中で、前回からの変更点につきましてはアンダーラインを引いてございます。その箇所を中心に説明させていただきます。

まず、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。

5ページをお願いいたします。

最上段の「人吉球磨スマートインターチェンジ」のところでございますが、ことし8月8日に国土交通省から連結許可がおりました。事業主体である人吉市においては、平成31年度の供用開始を目指し、今年度から調査・測量・設計に着手される予定と伺っております。熊本県といたしましても、人吉に対し技術的助言や情報提供を行うとともに、早期開設に向け取り組みを加速するよう、地区協議会等を通じて積極的に支援してまいります。

続きまして、8ページをお願いいたします。

中九州横断道路の現状の欄でございますが、2つ目の丸、熊本市～大津町間のところでございます。現在、計画段階評価が国において進められておるところですが、ことし6月30日に第2回目の九州地方小委員会が開催され、政策目標の設定や3つのルート帯案の設定・比較等について示されました。

その後、熊本河川国道事務所から、広く沿線住民の意見を聞くためのオープンハウスが設置されました。また、沿線自治体の首長や各団体・企業等に対するヒアリングや地域住民のアンケートも行われております。現在、その結果を取りまとめ中と伺っております。

続きまして、11ページをお願いいたします。

す。

有明海沿岸道路（Ⅱ期）の現状の欄の2つ目の丸、大牟田市～長洲町の下段のところでございます。計画段階評価につきましては7月に終了し、ルート帯を示す対応方針が決定をされたところでございます。

今後の取り組みとしまして、大牟田市～長洲町間の早期事業化に向け、諸手続が円滑に進むよう関係機関と協議・調整を図ってまいります。

続きまして、12ページをお願いいたします。

(3)建設促進活動について、これまでの活動状況と今後の予定を記載しております。主な活動内容について、抜粋して御説明いたします。

まず、①の九州中央自動車道についてでございますが、去る9月2日に、九州中央自動車道建設促進地方大会を、嘉島町の町民会館で開催させていただきました。熊本・宮崎両県から約600名の方に参加していただき、盛会のうちに終了をさせていただきました。また、多くの県議の皆様にもお忙しい中参加していただきました。大変お世話になりました。そのときの決議文を、10月20日に、国土交通省等に要望していきたいと考えております。

次に、②南九州西回り自動車道でございます。

13ページの最上段に記載しておりますが、7月24日に、南九州西回り自動車道建設促進大会を東京で開催いたしました。その後、国土交通省、財務省、県選出国會議員等に要望しております。また、11月にもことし2回目の開催を予定しております。

続きまして、③の中九州横断道路に関してでございますが、8月5日から8日にかけて、熊本・大分両県の促進期成会による合同要望を国土交通省、県選出国會議員に行いました。

続きまして、14ページお願いいたします。

14ページの最上段ですが、11月には熊本・大分両県の促進協議会による合同要望も予定しております。

最後に、④の有明海沿岸道路(Ⅱ期)についてでございます。

7月14日に、建設促進議員連盟によります要望を国土交通省にさせていただいております。また、10月には知事による要望、あわせて熊本県期成会による要望をそれぞれ予定しております。そのほかさまざまな機会を捉えまして要望活動を行っております。

これからも委員皆様のお力をおかりいたしまして、来年度の予算を獲得して、各路線の早期整備に向けて精力的に要望活動等を行っていく所存でございますので、よろしく願いしたいと思います。

以上で説明を終わります。

○吉田交通政策課長 交通政策課吉田でございます。

16ページをお開きください。

航空路線の利用促進についてでございます。

まず、(1)国内線の振興について、現状でございます。

平成26年9月1日現在、6路線36便が就航しております。平成26年10月26日からジェットスター・ジャパンが新規就航、またJALの東京羽田線も1便増の予定でございます。結果として、10月26日以降は8路線43便の就航になります。

平成26年度4月から8月までの旅客数は、対前年同期比0.2%増の120万人となっております。

個々の動きでございます。アンダーラインを引かせていただいておりますが、東京線の4月から8月の利用状況は、対前年同期比99%となっております。4月1日から運休したスカイマークの利用実績を除いた対前年同

期比は114%、スカイマーク運休による減少分を、JAL、ANA、ソラシドエアの旅客増によりおおむねカバーしているというふうに思われます。

また、10月26日から、本県初の低コスト航空会社であるジェットスター・ジャパンが就航し、成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港を結ぶ3路線を、各1日2便、計1日6便運航することとなります。また、JALが東京羽田線を1便増便し、1日9便運航いたします。

おめくりいただきまして、18ページのほうをごらんください。

18ページに、参考-4として、阿蘇くまもと空港の国内路線別旅客数を掲載させていただいております。

主な便につきましては、東京線につきましては、先ほど申しました利用率が向上しているところでございます。

また、名古屋線については、対前年とほぼ同様の水準となっております。

大阪線につきましては、旅客数、利用率、双方とも上昇している状況でございます。

19ページをごらんください。

(2)国際線の振興についてでございます。

まず、現状でございます。

現状のソウル線でございますが、平成15年9月の開設からことしで11周年となっております。平成26年8月末までに35万人を超える利用がございました。4月から6月における利用率は、セウォル号の事故に起因するインバウンド需要の減退により50%に達しておりません。7月に入りインバウンド需要の回復が見られ、7月の利用率は66%、8月は約75%となっております。今後、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。

20ページをごらんください。

台湾・中国線でございます。

ことしも6月下旬から8月上旬にかけて、

台湾高雄から熊本へ50便のインバウンドチャーター便が実現いたしました。このような需要の高さを踏まえ、ことし10月26日から来年3月末にかけて、台湾との間で初めてとなる週3便の定期チャーター便の実施が実現いたしました。8月18日から8月21日にかけては、熊本から高雄へのアウトバウンドチャーター便を実施いたしました。このチャーター便にあわせ、8月20日に、知事によるチャイナエアラインへのトップセールスを実施し、早期定期便実現に向けての要望を行いました。この際は、議会副議長を初め議会の皆様には大変お世話になりました。ありがとうございます。

また、中国線についてでございます。中国線につきましては、日中関係の行方を見据えながらも一方で、知事が議会や経済界の代表と上海、北京を訪問するなど、自治体・民間レベルでの関係強化を図っており、航空会社とも新規路線開設に向けた協議を引き続き行っているところでございます。

22ページをごらんください。

参考一2として、平成26年度熊本ソウル線の月別利用状況を掲載をさせていただきます。こちらでございますが、一番上の行が利用実績、2行目が対前年同月比、3行目が通常の利用率、一番下が140人乗り換算時の数値でございます。この140人乗り換算の数値でございますけれども、これは飛行機の利用の頻度に応じて航空会社が機材の大きさを変えますので、利用率を単純に算出しても比較できない状況にありますので、一定の機材、ソウル線の場合は140人乗りの機材が通常のものであるため、この機材を固定して算出したものでございます。

一番右の欄、平成26年度4月から8月までの利用実績は1万1,871人、前年比88.7%、利用率は55.6%でございます。140人乗り換算で65.2%となっております。

参考一3に、チャーター便の就航実績を掲

載をさせていただきます。4月から8月までの累計便数は55便でございます。そのすべてが台湾線で、利用者数は6,667人でございます。

23ページをごらんください。

今後の取り組みでございます。台湾・中国線の部分でございますが、台湾線につきましては、10月26日から運航される定期チャーター便について、オールくまもとでの利用促進に取り組み、早期定期便化を図ってまいります。

続きまして、(3)航空物流機能の強化についてでございます。

現状でございますが、平成26年4月から6月にかけては、対前年比で航空貨物取扱量が増加しております。これは前年同期の貨物取扱量が、ボーイング787型機の運航停止により低迷していたことにも起因するものと思われれます。

参考一1として、阿蘇くまもと空港の貨物取扱状況を掲載をさせていただきます。一番右の合計欄でございますが、4月から8月までの対前年比は102.5%となっております。

続きまして、27ページをごらんください。

阿蘇くまもと空港の施設整備及び活性化に向けた取組等についてでございます。

阿蘇くまもと空港のPRについてです。8月に、阿蘇くまもと空港PR推進協議会や熊本空港ビルディングと連携し、空港ターミナルビル内において韓国忠清南道及び大田広域市、台湾高雄市の小学生を招き、国際キッズダンスフェスティバルを開催いたしました。熊本ソウル線と熊本-高雄間のチャーター便をこの際PRをさせていただきます。

大空港構想の推進でございます。空港の年間利用者目標数を300万人と掲げ、その目標に向け航空路線の強化、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た結果、平成

25年度には300万人を達成いたしました。

28ページをごらんください。

阿蘇くまもと空港が広域防災拠点として対応できるよう、自衛隊輸送機を複数機駐機可能な駐機場整備を計画しております。平成25年度に基本設計・実施設計を行い、本年7月末に工事に着手したところでございます。

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。空港整備につきましては、現在、熊本空港ビルディングにおきまして、国際線ターミナルチェックインカウンター内のベルトコンベア整備に着手しております。台湾高雄との定期チャーター便の就航開始にあわせ、本年10月の完成を予定しております。

また、先ほども御説明しましたが、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駐機場整備につきましては、来年度中の供用開始を予定しております。

続いて、熊本都市圏交通に関する件の34ページをごらんください。

JR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。空港アクセスの取り組み策の一つとして、平成23年10月から、肥後大津駅と空港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8月までの延べ利用者は約16万3,461人でございます。1日当たりの利用者数は、平成26年度4月から8月で185人と順調に増加をしております。

交通政策課から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ございます。

44ページをお願いいたします。

Ⅲの九州新幹線を活用した地域振興に関する件のうち、45ページになりますが、2の九州新幹線を活用した熊本づくり及び観光振興等の部分でございます。

ページをおめくりいただきまして、46ペー

ジをお願いいたします。当課関係について御説明させていただきます。

まず、下から3行目になりますけれども、ヨーロッパプロモーションでございます。昨年に引き続きまして、「くまモン」のブランド価値向上の取り組みの一環といたしまして、6月下旬から7月上旬にかけてドイツ、フランスを「くまモン」が訪問いたしました。

47ページの一番上でございますが、向こうの老舗ブランドとのコラボレーションということで、シュタイフ社を訪問しております。同社が主催いたしますサマーフェスティバルにことし招かれました。その席上、世界でただ一つのスペシャルな「テディベアくまモン」の贈呈を受けたところでございまして、これにつきましては8月から「くまモンスクエア」にて展示しているところでございます。

次に、ライカ社を訪問いたしました。35ミリフィルムカメラの草分けでありますライカ社ですが、ことし100周年を迎えております。新しくなった本社工場を訪問し、今後同社との商品化に向けたコラボレーションを現在検討いただいているところでございます。

次に、フランスのスマートボックス社と体験型ギフト商品開発を行います。スマートボックス社ですけれども、これは下に、4行目に※印で書いておりますが、体験型ギフト商品といたしますのは、いわゆる物を贈るのではなく、宿泊ですとかおいしい食事、美容、アドベンチャー等、いわゆる思い出に残る体験や感動というものを重視したギフト商品の開発をしている会社でございます。こちらが今後県内の観光資源などを活用いたしました新たな体験型ギフト商品開発を行うことになりまして、これを受けてフランスのほうでデモンストレーションといたしまして、向こうの老舗のチョコレート屋さんにおきまして、県

産品を活用したチョコレートイベントの参加者に振る舞うというPRを行ったところでございます。

なお、次ですが、昨年に引き続き、ジャパンエキスポのほうにも出演させていただいたところでございます。

48ページをお願いいたします。

こちらは国際課のほうで推進しております貿易振興の一環でございますが、ことし6月からの「くまモン」関連商品の海外販売の解禁を受けまして、台湾セブンイレブンの連携によります台湾プロモーションを実施いたしました。台湾における県内企業の販路拡大や熊本県の認知度向上のため、台湾セブンイレブンで熊本フェアを実施いたしました。今後も連携した取り組みを継続実施する予定でございます。

次のポツでございますが、具体的にはOPENちゃんというセブンイレブンのキャラクターがございますが、このキャラクターと「くまモン」とが一緒になりました熊本フェアを、台湾のセブンイレブン約5,000店舗で実施したところでございます。県内企業のくまモン商品の販売のほか、熊本の観光地などをデザインいたしました小物入れを景品として配布することによりまして、台湾におきまます熊本県と「くまモン」の認知度向上を図りました。

次に、②のくまモンと熊本の関連性強化でございますが、ことしも営業部長活動としてさまざまな企業と連携いたしまして、熊本県の情報発信を行う活動を努めているところでございます。

一つの例といたしまして、下の主な取り組み事例の2番目ですが、湖池屋さんと組みまして、ポリンキートマトナポリタン味というものを発売しております。県産のトマトを使用いたしました。

それから、右の写真にちょっと小さくて見づらいんですけども、ポリンキーのパック

ージの裏側に、県内各地のいわゆる観光情報PRを掲載させていただくというふうなことで、熊本県の観光情報等の発信に努めさせていただいております。

こうした取り組みというのは、実はグリコさんでも実施していただいておりますが、「くまモン」によりましてこういう取り組みというのが初めて行われるようになったというふうに聞いているところでございます。

次に、49ページ中ほどでございますが、「くまもとから元気をプロジェクト」でございます。「くまモン」が熊本県との関連性を各県に求めて元気プロジェクトを実施しております。ことし7月に秋田県を訪問いたしました。この7月の秋田県で「くまモン」は全都道府県を訪問するというところで、各県にて熊本の情報発信に努めているところでございます。

次に、県内プロモーションですが、こちらも熊本県内各地を回りまして、熊本県内におきます「くまモン」の認知度向上に取り組んでいるところです。

次、50ページをお願いいたします。

くまモン隊の活動についてでございます。数字といたしまして、ことし4月から7月までの出動回数をお示ししております。県内はもちろん県外、さらに最近は海外からも多くの出動依頼をいただいているところでございます。物理的なこともあり、依頼の大体4割以上をお断りせざるを得ないという状況でございます。

それから、下のほうでございますが、「くまモンスクエア」についてでございますが、一番下の段でございますが、平成26年、ことしの8月22日、累計の来館者数が40万人を突破いたしました。半数ぐらいが県外からということで、熊本県の観光振興に寄与しているというふうに考えているところでございます。

最後に、51ページでございますけれども、

持続可能な仕組みづくりといたしまして、「くまモン」を今後も末永く活用できますように、国内はもとより海外におきましても、商標登録と適正管理に取り組んでまいりたいと考えております。

くまもとブランド推進課は以上です。よろしくお願いたします。

○中川観光課長 観光課でございます。

資料は1枚おめくりいただいて、52ページをお願いいたします。

観光キャンペーン等の展開についてでございます。

まず、ページの上段でございます。熊本の温泉をPRする「くまもと・ふろモーション」の取り組みの中で、各地の温泉の旅行商品化を順次進めております。6月中旬には地元バス事業者と連携しまして、杖立温泉の日帰りバスツアーを実施しております。また、あわせて、6月4日を「杖立温泉・蒸し湯の日」として登録しております。

ページの下段をお願いいたします。

甲佐町出身のお笑い芸人「レイザーラモンRG」さんを活用したweb動画を作成・配信中でございます。このように認知度向上に取り組んでいるところでございます。

1枚おめくりください。54ページをお願いいたします。

はっピースくまもと夏たびキャンペーンでございます。家族旅行をターゲットとしました全県のキャンペーンであります。やまなみハイウェイ開通50周年、阿蘇くじゅう国立公園指定80周年の記念事業等も連携した展開でございます。

次、下段でございます。航空機を活用したプロモーション活動の展開でございます。首都圏等から九州への誘客を促進するため、九州に就航する航空会社と九州7県が連携しまして、「空行け！九州」キャンペーンを展開中でございます。

次、55ページでございます。

二次交通網の拡充でございます。二次アクセスを充実し、熊本観光の満足度を高めるため、観光の定番スポットとなっている熊本城周辺エリアと阿蘇エリアにおきまして、7月中旬より、定期観光タクシー「くまもと旅タク」の運行を開始しております。

次に、下段、九州新幹線を活用した修学旅行の誘致でございます。南九州3県とJRグループで連携しまして、3県の中の2県をまたぐ旅行コースを3コース設定いたしまして、現地研修会等を実施しております。

また、九州観光推進機構と連携しまして、大手旅行会社及び学校関係者向けの修学旅行説明会を、広島と主なところ5カ所で実施しております。

1枚おめくりください。最後、57ページでございます。

直近の観光動向についてでございます。

平成26年4月から6月の本県の延べ宿泊客数の速報でございます。全体で前年同期比96.4%となっております。

まず、国内の宿泊客数は、前年同期比の98.9%でございます。関西以西からの観光客がやや減少しているものの、国内客全体としては現在堅調に推移していると見ております。海外からの宿泊客数につきましては、前年同期比86.4%となっております。

本県への外国人宿泊客数の約5割を占める韓国におきまして、この4月に発生しました旅客船沈没事故の影響もあり、前年よりも観光客が減少しております。なお、夏の旅行シーズンに入りまして、韓国における自粛ムードもおおむね改善されたと聞いております。

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ので、質疑に入りたいと思います。何かありませんでしょうか。

○杉浦康治委員 空港に関することなんですけれども、空港の利用客、もちろん観光もそしてビジネスも、県内の方も県外の方も含めてなんです、そういった方々に対する、それらの方々が持っているニーズとか要求・要望、そういったものをきちっと把握できるような調査というのを、実施をされたことがあるかどうかちょっとお尋ねしたいんですが。

○吉田交通政策課長 今委員から御質問ありました件でございますけれども、空港ビルディング株式会社のほうで、いわゆるテナント等に対してアンケートとか、そういうことはされて、いわゆるビルディング事業としてのサービスレベル向上とか、そういったことのアンケートは空港ビルディングさんのほうでやられておりますけれども、さまざまな、もちろん空ビルだけではなくて、いろんな観点がある中で、全体のアンケートとか調査ということはしたことはございません。

○杉浦康治委員 その場所その場所でいろんな業者の方いらっしゃいますし、その方々が独自にいろんな調査をされるということについてはもちろん必要なことだろうというふうに思いますが、全体的なニーズ、大きく捉えたニーズというのをきちっと把握をしておかないと、空港全体の機能といったものについてどういったものが必要なのかというのが、なかなかやっぱり把握しづらいだろうというふうに思います。

目的を持たずに走っているようなところもあるというようなことが言えるんじゃないかなというふうに思いますので、できれば一度近いうちにそういったことについて実施をして、本当はどういうニーズがあるんだということについてある程度把握をします。ただ、もちろん、こういうことのニーズがあるからすぐさま対応するよというようなことに

はならないだろうというふうに思うんですが、ある程度目標、あるいは整備すべき状況というのは把握しておく必要があると思いますので、そういったことについて実施をされるお考えがあるかないか、お聞かせいただきたいと思います。

○吉田交通政策課長 現在、空港の利便性向上ということに関しましては、関係者と利便性に関する協議会を今設けさせていただいております。そういった中でいろんな御意見を聞く形にしておりますけれども、今委員御指摘いただきましたので、そういった関係者と協議をしながら、今後どういうふうな形でニーズを把握していくかということを検討してまいりたいと考えております。

○杉浦康治委員 もちろん、関係者の方とじっくり意見交換をしてということは大事なことでというふうに思います。ただ、現場といいますか、実際に利用客の方の生の声といったものを把握していくということも、とても大切なことだというふうに思いますので、ぜひそういったこともその検討の場で御提案なさるなりして、実現できるように努めていただきたいというふうに思います。

以上で終わります。

○池田和貴委員長 ほかにございませんでしょうか。

○佐藤雅司委員 今一番話題として世間を騒がしているのは、木曾の御嶽山だろうというふうに思うんですけども、決して他事ではないというふうに思っておりますが、私の出身の阿蘇も、今警戒レベルの 2 ということになってはいますが、もちろん土・日を含めましたから問い合わせ等のあれはないと、把握しておられぬというふうに思うんですけども、これは観光に対する、確かに災害の面で

はかなり皆さん方関心が高いと、土木のほうでも、それから警察本部とか自衛隊とか関心が高いというふうに思っておりますけども、観光の面からいうと、やっぱり阿蘇は危ないよと、火山灰ひとつ降っただけでも、実は相当阿蘇地域は危ないんじゃないですかと、よそから見ればそういう形になるというふうに思っておりますけども、そうした風評被害等々も含めたことを考えていかなきゃならぬというふうに思っておりますが、そうしたことについて観光課長どうですか、感想は。

○中川観光課長 観光課でございます。私も先週末、土曜日ですか、御嶽山の情報というのは大変関心を持って注視しております。早速地元とも今情報交換をしております。現在、委員御指摘のとおり、入山規制がレベル2ということでございます。

御指摘のように、遠来からの観光客の皆様、せっかく時間をかけて来られたにもかかわらず、火口が見えるかどうかものすごく関心が高いということで、私どもの観光のセクションにも直接問い合わせがあることもございます。

ただ一方、安全面というのは皆さん御承知のように一番大事なことでございまして、事故等がありますと、そこによるマイナスのほうが大きいうことで、地元阿蘇市それから周辺市町村、それに阿蘇の振興局土木部等も入った協議会等を設けて情報交換密にしながら、観光客の期待に応える努力はしつつも、安全面をしっかりと守って、せっかく今阿蘇は2つ世界の冠がついてございますので、安全面をしっかりと保ちながら、引き続き観光PRはしっかりとやりたいと考えています。

以上でございます。

○佐藤雅司委員 2つの反する側面を持っておりますから非常に難しい話ですが、もちろん命が大事、これは大事なことでございます

からそれはそれとして、日ごろから活動をしていない時期の話というのは非常に厳しい状況でございまして、恐らく把握しておられると思いますが、エージェントあたりが、規制があれば30分ごとに変わっていくわけですから、規制があればその日程は組まないという状況になっておりますので、九州産交あたりがちゃんとそういった施設は少し整備をしましたけれども、さらに民間資本であれいろんな資本であれ、日ごろから阿蘇火口が最大の魅力でございまして、安全面に配慮しながらやっていくような仕掛けといたしますか取り組みを、ぜひお願いしておきたいというふうに思っております。そこはそれでようございます。

○小杉直委員 そんなら関連して、せっかくだけんお尋ねですが、28ページ、これは吉田課長に対する質問になるかな。

真ん中付近に、「阿蘇くまもと空港が広域防災拠点として」云々云々で、「自衛隊輸送機を複数機駐機可能な駐機場(エプロン)整備を計画」と、7月から着手される。今佐藤委員がおっしゃったように、阿蘇も何度か爆発しとるし、思い起こせば十数年前は普賢岳もあのような大爆発をしたり、3年前は新燃岳も爆発したり、九州でも近い過去も幾つもあっておるわけですが、このエプロンというのはどこんところを指すとだろわか。

○吉田交通政策課長 エプロンというのは駐機場でございまして、今南側の県有地の部分について、委員がおっしゃったような災害時に、C130であったりチヌークであったり、そういった自衛隊機がとまれるようなスペースを、とまってそこで転回できるようなスペースを、今ここで防災エプロンとして駐機場を整備しているというところでございます。

○小杉直委員 あすこを、駐機場のエプロン

というような捉え方をするするわけたいな。

○吉田交通政策課長 はい。

○小杉直委員 すると、大体どのくらいの自衛隊機が駐機可能なのかということは、結局南海トラフを含めて大災害が九州であった場合に、熊本が広域防災拠点構想として、そこに自衛隊その他の必要な飛行機を離発着して、そこから出発するというふうな構想になっとるわけでしょう。大体どのくらい1日飛び立つ、そいつを含めて考えられるか。

○吉田交通政策課長 現在、今想定しておりますのが、C130で言えば4機程度、C1も4機程度、またチヌークについては6機。参考ですが、いわゆるヒバリでいうと19機ぐらいとめられる形で、現在整備を進めているところでございます。

○小杉直委員 わかりました。大体いつごろ完成予定ですか。

○吉田交通政策課長 先ほど御説明しましたとおり、7月末に着工しておりますので、我々としては本年度中の竣工ということで、来年度からは使える形にさせていただきたいというふうに考えております。

○小杉直委員 そんならば、その整備した場所、それから熊本空港、あるいは近くの自衛隊の高遊原駐屯地、そういうところをあわせて使って広域防災拠点構想ということで考えていいですたいね。

○吉田交通政策課長 委員御指摘のとおりでございます。

○小杉直委員 わかりました。

○城下広作委員 関連でいいですか。その防災拠点ですね、この指定というのは、熊本が決定するという、その可能性というのは今どういう状況なのか、そこが一番大事なことだろう。

○吉田交通政策課長 そちらについては今危機管理防災課が必死で国に要望をしているところでございまして、7月中旬には、公明党の山口代表が来熊された際にも、知事から山口代表に直接、広域防災拠点として名乗りを上げるが、ぜひ熊本を指定してくれということで山口代表に直接御要望され、山口代表から必ず国交大臣等閣僚にも伝えてほしいということ、知事のほうから要望をさせていただいているなど、知事も含めて今必死で要望活動をさせていただいているという状況でございます。

○城下広作委員 ちなみに、ノミネートしている、希望する各県をちょっと教えてもらっていいですか。

○吉田交通政策課長 済みません。後ほど確認させていただきます。

○城下広作委員 それが福岡、大分、宮崎もなんですよ、そして熊本なんですよ。そして、ここの中で競争せにやいかぬわけです。結構福岡も本腰入れてやっているという状況らしいんです。私たちは熊本が一番地の利的に完璧だと。要するに大分、宮崎なんというのは、東南海の被害に遭うという県に可能性があるわけです。だから、被害に遭わないのが熊本だということ言っているから、この地の利をどんどん訴えながら、間違っても、ここまで準備して、工事もやっていてそして拠点にならぬというんだったら、こらちょっと逆に非常に残念過ぎるということだから、相当これは頑張ってもらわにやいかぬなとい

うふうに思います。

済みません、それと関連で、先ほど佐藤委員が阿蘇の観光のことを言われたんですけど、今現在、8月31日からレベル2になって、阿蘇に行くという人は誰も火口を見ていないんです。これは仕方ないことです。だけど、熊本という観光があって、そして阿蘇に行って火口を見れないとなると、非常にこれはある意味では期待半分なんです。

国内の人だったら何回か来るチャンスもあるかもしれぬけど、国外の人は一生に1回か2回来るぐらいの人も中にいるわけです。だけど、阿蘇火口見れないで帰って、残念残念という形で非常にがっかりして帰るんです。

今回、またジオパークのほうで、さらに恐らく阿蘇はもっと、ジオパークの象徴的な阿蘇の火口のあの断層、そうするとまた一番火口口とか、これがある意味でジオパークの代表的なイメージなんです。これが最初からかなりいろいろ規制の分で、ただ震度の地震の分のレベル2でいくというのは、これは無理だからだめです。

ところが、ガス規制で私も質問したことがあるんですけども、5ppmのガス規制で、逆にそれ以上超えるといけないというふうな感じで、規制のこれらの考え方も、本当はちょっと考えなきゃいけないのじゃないかなと思うんですけど、いずれにしる阿蘇の火口に行けないという環境がどーんとイメージ的に高くなると、旅行会社は危ないところには観光客は行かせないという発想で、最初からルートに入れていないのが現実なんです。そしてごまかして、食事とか温泉とかという形の部分で、とにかく阿蘇に行ったという形だけをイメージで定着させようという形だけど、やはり細かく情報を仕入れて、行けるという状況だったらすぐにでも広告を、ある意味ではエージェントとも連携とりながら、火口は見れますよというような状況が変われば、すぐその辺に切りかえて宣伝していくという、そ

ういう態勢はしっかりとつとかなないともったいない。

ただ逆に、阿蘇に2つの世界という冠はあっても、期待を損なう倍返しで逆に言えばショックを受けさせるといいますか、期待外れになるというものになってしまうということ、改めて佐藤委員が言われたような形なので、ここは安全と、また逆に言えば、その安全を回避されたらすぐにでも来れるような流れをつくるという、二律背反ですけども、しっかり考えないと、熊本の観光の宝の部分、この辺をよく戦略的に考えていただきたいというふうに思います。

○吉田交通政策課長 失礼いたしました。広域防災拠点に名乗りを上げているところは、福岡、大分、宮崎でございます、熊本以外には。失礼いたしました。

○池田和貴委員長 よろしいですか、今の件。

○城下広作委員 はい。

○池田和貴委員長 ほかに何かございませんでしょうか。

○佐藤雅司委員 もう一ついいですか。ぜひピンチをチャンスに変えていただいて、そのアイデアを出していただきたいなと思っています。

もう一つ、実は交通二次アクセスの関係ですが、最近どうも外国、特に台湾それから韓国の皆さん方は、レンタカー利用が多いというんですね。いろんな警察関係とかそれから観光の情報の皆さん方でも聞きますとかなり多いと。今ぼっとナビを押せば、かなりあちこち行けるもんですから、そういうレンタカーの関係が多くなっているということについて、何かその辺の情報を皆さん持っていらっ

しゃいますかね。どれくらい伸びているんだという話を持っていますか。

○吉田交通政策課長 済みません、データはちょっと持っておりません。ただ、現在のNEXCO西日本が、九州Express Way Passというものの発行を期間限定でされておられまして、外国人向けに定額で乗り放題というパスを発行されておりますので、外国人の方のレンタカー利用というのは、これからますますふえるのではないかというふうに考えております。

○佐藤雅司委員 乗り放題、乗り捨て放題ですから、結構皆さんに人気があるんだそうでございますから、ぜひそういったところの観光というやつを、ナビの関係、それからレンタカーの皆さん方とのコラボというか情報をしっかり取って、いわゆるその戦略を重ねていただきたいなというふうに思っております。

以上です。

○池田和貴委員長 執行部から何かありますか。

○中川観光課長 今吉田課長が答えられたことに少し補足させていただきますと、今御指摘のとおり、特に外国人観光客につきましてはオール九州で、九州アイランドを訪れてこられます。ですから、九州各地の空港等に、今御指摘のようなレンタカーの需要はかなり伸びているというのは伺っております。うろ覚えで申しわけないんですけど、特に福岡あたりでも5割以上伸びていると聞いています。

例を少し出しますと、香港などは日本と同じ通行区分なものですからすぐ運転できるということで、かつ最近のレンタカーには言葉が、現地の言葉に対応できるようなナビもつ

いているやに聞いております。九州各県連携しまして、先ほどのNEXCO西日本のトライアルと連携しまして、九州各県で各国の4カ国語ぐらいの言語をつけて、パンフレットを作成してレンタカーのお客さんに渡すようなサービスもしまして、需要を促進するように取り組んでいるところでございます。

以上でございます。

○池田和貴委員長 よろしいですか。レンタカーについては今佐藤委員のほうから御指摘がありました。北海道がシンガポールからの来客の心をつかんだ一つの要因が、レンタカーを活用したツアー商品を、本県出身の西村さんのやるプライムトラベルがやったことが一つのきっかけだというふうに聞いております。

そういったことを考えると、今非常にすばらしい指摘だと思いますので、レンタカーとのコラボレーションも、ぜひ執行部の皆さん方も考えていただければと思います。

○城下広作委員 委員長済みません。せっかくだから、ちょっと感想だけ述べさせていただきます。

私は、こないだ沖縄に行ったときに初めてレンタカー借りました。空港においてレンタカーの車庫に案内するまでに約40分、行列で待っておりました。そして、今度はレンタカーの場所に行ったらすごい立体駐車場で、今度はそこでまたレンタカーの手続が20分、超満員です。

だから、沖縄はレンタカーが安いということで、沖縄に行ったら、空港に行ったらレンタカーに乗るのが当たり前という常識になっていて、だから料金も安くされているということでみんながレンタカーを使う、そういう文化になっているということで、要するに料金が高いと利用しない、だから数が減るという悪循環になって、安くしてたくさん利用で

きるとなると、全然感覚違うなという分で、全部がレンタカーで当たり前のようになってきているという感じで……。

そういうのをちょっと沖縄でびっくりしたもんだから、先ほどの話みたいな感じで、レンタカーの安くて利用しやすいという流れは、一つの誘客ということになるのかなというふうに……、感想でございます。

○池田和貴委員長 いろんな意見が出ますので、それぐらいレンタカーということにも着目をぜひお願いをしたいと思います。

ほかにございませんでしょうか。

○堤泰宏委員 まだその他じゃないですね。

○池田和貴委員長 まだその他じゃございません。

○堤泰宏委員 観光課にちょっとお尋ねというかお願いがありますけど。今、外国人観光客、九州アイランドの話が出ておりました。意外と格安なところに外国人はおいでになるということも聞いています。大体国によって1泊2食、または1泊1食とか、素泊まりとか、大体どれぐらいの価格帯においでになるとか、そういう統計がとってありますか。

それから、阿蘇には有名な温泉地もありますし、少し寂れかけた温泉地もあります。寂れかけた温泉地には意外と外国の宿泊客が多いわけです。すると、マナーの問題があるんです。外国の宿泊客が来るホテルには行かないと、これは日本人ですね、そういうこともありますので、ただ来てもらうのがいいのか、中身の検討をする時期に来るとるんじゃないかと思うですね。

私は目撃したわけじゃないですけども、マナーの悪い点、具体的にはここでは言いづらいですが、幾つかあります、非常にマナーが悪いと。皆さんも調査を少しされてお聞きに

なるとは思いますけども、今後は中身の検討をしていきませんか、ただ数で、何万人来た、何%ふえたと、しかし日本人客はそこからは激減をしていると、それじゃいかぬと思うです。そこ辺の中身をぜひ調査してもらいたい。もし今までそういう傾向を把握しておられるならば、少しお話をしてもらいたいと思います。

○中川観光課長 今お尋ねに出てきました料金の統計等は特にはとってはおりませんが、私ども旅行業者の方と常日ごろから接触しておりますので、大体の相場カンは持っております。団体旅行は御指摘のように、国内の旅行者よりもやっぱり若干安く料金設定はされております。

ただ、その後のマナーの話にもちょっと関連してくるんですけども、私どもは国によって、団体旅行が多い国、まだ旅行需要が伸び盛りのところは団体旅行が多うございます、旅行業がだんだん成熟してきますと、個人旅行が多くなってまいります。個人旅行が多くなっているところは、マナーの問題はほとんど聞こえておりません。団体では、一部みんなで行動されるときに言うに任せてとか、そういうのも聞こえてきていた時期もありましたが、最近では余り聞こえておりません。

ですので、市町村の観光協会なんかとお話しするときも、その点は御心配はございません、国内の方が逃げるんじゃないかと。ただ、何組かトライアルでされる中で、日本のお客様とほとんど変わらない、むしろマナーがいいぐらいの国もいらっしゃるということを実感されて、外国人インバウンドのお客さんをもっとふやそうというのが、今の県内の各観光協会の声の大体主流となってきておりますので、私どもも数はデータでわかりやすいので数値として発表しておりますけど、実はトライアルは結構、言い方はよくないかもしれませんですけども、少し高級志向を目指した

いところですね、そういう工夫もさせてもらっているということを一応御報告させていただきます。

以上でございます。

○池田和貴委員長 堤委員、よろしゅうございますか。

○堤泰宏委員 よかです。

○池田和貴委員長 ほかにございませんでしようか。

○高木健次委員 4ページなんですけど、北熊本スマートインターチェンジですね、27年度開通を目指しておったけれども用地交渉がほとんどゼロということで、ここにも書いてあるとおり、27年度の開通は無理ということですが、それから協議会、あるいは何というんですか、地権者含めての会議とか、どうなっていますか、熊本市の今の進め方等については、わかりますか。

○宮部道路整備課長 道路整備課でございます。私からちょっとお答えさせていただきます。

先ほど委員から御指摘があった地区協議会については、現在開かれておりません。ただ、熊本市によりますと、地権者さんに実は9月8日から19日にわたりまして、各個別にヒアリングを行われたようです。

その内容といいますのは、土地の価格、それと代替地、それと買収の残地の取り扱い、この3つを視点としてお聞きになったようでございます。

70世帯ぐらいあるんですが、きょう確認しましたら1件だけ県外におられますので、その方には確認とれてないんですが、あと残りの方には一応アンケートの調査は終わったというふうに聞いております。

現在、取りまとめをやっているということでございますので、年内にはその取りまとめの結果を集約して、そして最終的といいますか今後の取り扱い方針を決められるというふうに聞いております。

以上でございます。

○高木健次委員 今現在アンケート調査やっているということですね。ただ、計画見直しと変更届というのは、その辺は期限が何月までとか、例えばことしの10月、11月のうちとか期限があるやに聞いておりますけれども、その辺はいかがですか。

○宮部道路整備課長 期限につきましては、事業期間が先ほど御指摘がありましたように27年度までですので、厳密に言いますと、27年度その事業が終わるまででよろしいんですが、熊本市さん、それとNEXCOさんが事業主体になりますので、NEXCOさんの関係から、年度内にはやはり延期をするのかということも含めまして方針を決めていただきたいと、熊本市さんのほうに要請をしているというふうに聞いています。

○高木健次委員 この問題は再三私たちも指摘をしてきておりますけれども、非常に大きな問題というか、ぜひとも完成しなければならぬ、熊本市が政令市としての位置づけからも、県の経済浮揚からも必要なスマートインターなんですね。ですから、県にいつも言うんですけども、事業主体はあくまでも熊本市なものですから、県の進め方としては難しいところがあるのかなという感じはしますけれども、やっぱり県がある程度指導をしてもらわないと進まない状況と思うですね。

ですから、ヒアリングあるいはアンケート、できるだけ早くしてやっていただいて、まとめて、そして事業計画変更なりの見直し等にも早く推し進めてもらいたい。でない

と、ほかの人吉球磨スマートインターあたりの連結許可がおりたということで、これは逆になるのも何か非常にいびつな関係になるんじゃないかなど。何年も前に連結が下りたところがずっとおくれるということは、熊本県、熊本市にとっても、これは県民から見たら変な見方で、うがった見方にとられるというふうな感じがしますから、ぜひこれは熊本市としっかり地区協議会もやっぱり開かにかいかなぬじゃないですか、これは。課長、どがんですか。

○池田和貴委員長 宮部課長、言いつらからう。(笑声)

○宮部道路整備課長 委員の御指摘のとおり、事業主体は熊本市さんとNEXCOさんではございますが、私ども熊本県としても重要なスマートインターというふうに認識しておりますので、そこにつきましては、熊本県としても本当に自分の事業というふうに考えながら、一生懸命頑張っていきたいと思っています。

また、取りまとめが、先ほど年内にという話をお話ししましたが、これにつきましても積極的にできるだけ早く、可能な限り早くしていただきたいということで、そこについては我々のほうからも積極的に取り組んでいきたいというふうに思っています。

以上です。

○高木健次委員 以上です。

○城下広作委員 議会で市内の渋滞の話題が上がりました。ただ、信号システムだけではこれは解決はしないということも答弁にありました。そしたらどうするのかという具体的な部分で、どうしようもないという話なのか、では立体交差で本当にできるところを考えようとするのか、この辺のもっと踏み込ん

だ感じの考え方という今のところ持っている部分、車線をふやすように頑張るとか、交差点改良の部分ですね、この辺、立体交差も含めて、新たに立体交差をふやす場所が可能性ができるのか、田井島、神水いろいろありますね、ここら辺のことを信号でできないならどうするとか、交差点改良部分だけ触るのか、もう少し具体的にそれらの渋滞緩和に関する部分。

それともう一つは、熊本市のバス路線の部分の考え方もよく考えないと、バスによって渋滞を引き寄せる部分も結構あるものですから、この辺のバスの形態が、これは熊本市が中心にやるんでしょうけども、その辺も含めて掘り下げて、熊本市内の渋滞の部分で抜本的に解決するということをもっと論議しなきゃいかぬなというふうに思うんですけど、その辺の方向性で十分まだ答えはないでしょうが、方向性だけ、もう少し具体的に言える部分があればと思います。

○松永都市計画課長 都市計画課でございます。熊本市内の渋滞についてお答えさせていただきます。

まず、1点目の、先般本会議でも質問ありました東バイパスの立体交差についてですけども、改めて御説明いたしますと、東バイパスの立体交差につきましては、これは都市計画決定されておまして、段階的に都市計画決定されています。保田窪、神水、田井島、これは昭和49年、それとあわせて、それに追加して52年に新南部と流通団地、この5カ所が都市計画決定されています。なお、一番南の3号との立体交差、これは近見の立体交差、これは既に完成しているところです。これは熊本港線という街路のほうでやったというのはありますけども、この5カ所の立体交差についてはまだ実施されておられません。

といいますのも、平成14年ぐらいですか、当時もパーソントリップをやった渋滞が激し

いということで、当面の対策ということで、平面6車線化をまず急ぎましょうというふうなことで、国・県・市の中で合意をして6車線化、これは平成18年度までに大体完成しています。

ある程度の効果はあったんですけども、ただそういう道路整備よりもなおかつまだいろんな要因があって交通量がふえているということで、ちなみに今現在で、保田窪で平成22年、これはちょっと古いデータなんですけども、7万4,000台程度の交通が動いているということで、よって朝夕通勤時に渋滞が激しくなっております。

ですから、最終的には、やっぱり都市計画決定をされている立体交差というものも含めて、委員御指摘のような抜本的な渋滞対策について検討していく必要が、本当に喫緊の課題となるかと思っております。

御承知のとおり、平成24年度に第4回目のパーソントリップ調査を実施いたしまして、現況集計及び将来推計交通予想をやっていまして、今年度から東バイパスの渋滞対策も含めて都市圏内の渋滞対策について、これから都市交通マスタープランの中で議論をしていくことになります。

この策定する過程の中で国、県、県警さんも含めて関係市町村とあと交通事業者も含めて議論をしていくことになるんですけども、基本的には、前回もそうだったんですけども、なかなか道路整備だけでは特に朝夕の渋滞の抜本的対策は大変厳しいという報告が前回、第3回のパーソントリップの中でもいただきました。今回もまだ検討途中なんですけども、方向性は一緒です。

そういうことで、やはり公共交通、いわゆる通勤通学、朝夕の交通渋滞なものですから、道路整備にあわせて公共交通の利便性の向上なりなんなり、そういったあたりもあわせて検討していく必要があるのかなと考えています。

その中で、第2点目として委員御指摘にありましたバス網、これは御承知のように熊本市バスということで、かなり路線の再編が進んでいくと思います。これとあわせて軌道系、熊本には幸いJRと市電、熊本電鉄、3つの軌道系があります。その軌道系もあわせた公共交通の今後のあり方について、整備手法、運行手法も含めて、抜本的な議論をやっていかなくちやならないかなというふうに考えております。

以上です。

○池田和貴委員長 城下委員、よろしいですか。

○城下広作委員 よろしくお願ひします。

○杉浦康治委員 関連で、今、いわゆるソフト的な対応というふうな形になるんだろうと思うんですが、37ページのパークアンドライドについて眺めると、電鉄系というか、北側の路線についての充実というのが見られるのかなというふうに思います。

一方で、3号線、57号線そして熊本高森線が、慢性的な渋滞だというふうな認識を執行部のほうでは強く持っていらっしゃる、これについて今お話が出た軌道系の中の市電というものを活用するというふうな方向性が、今現状からはなかなか見てとれないというところがあると思うんですが、ここら辺について具体的に、例えば健軍商店街の活性化とともにとかというふうな方向で、大きく考えをまとめるというふうな方向・計画というのはありませんか。

○松永都市計画課長 今杉浦委員の御指摘、軌道系の公共交通のあり方の御質問かと思うんですけども、これはこれまでパーソントリップ調査4回やっています。実は、第3回にも都市交通マスタープランというものを策

定しましたけども、その中でもいろんな8軸の公共交通網の整備の中で、例えば空港への市電の延伸であるとかいろんな提案がなされているところです。ただそれが、はっきり申し上げてなかなか実現していないといった状況になっています。

その要因としてはいろんなことがあるんですけども、当然独立採算というふうな今基本的な考え方があるものが1つと、やはり整備に相当の財源を要するというか、そういう財源の問題、運行に関する財源の問題、そういったものも含めて今後、ただ一方で国のほうも大分いろいろ関係法令が整備されてきてまして、補助制度も少しずつ整備されてきておりますので、それも踏まえて今後関係市町村とともに、そのあたりはどういうふうなやり方なのか考えていかななくてはいけないと思います。現時点でまだそのあたり具体的に、どこをどうやって伸ばしていく、どうやって整備していくというのはまだこれからといった状況です。

以上です。

○杉浦康治委員 今私が言ったのは、延伸というふうなことではなくて、今あるものを使えないかというようなことで、例えば健軍終点ですね、このあたりに大きくパークアンドライドというような形式を取り入れられるような考え方というのはできないのかということなんです。

というのが、執行部のほうでも、3号線、57号線というのは、これは本当はかなり大きい問題だろうと思うんですが、高森線についてはこっちもさっちもいかぬ、手の打ちようがないというのが、現実的には方向性だろうなというふうに思うんです。そうすると、どうしても流入量を絞るという方向を一番最優先で考えていかぬとしようがないのかなと。であれば、今ある市電というものをどううまく使っていかうかという話になるかと思うん

ですが、そのときに一番有効な地元の活性化というようなことも含めた上で、健軍にパークアンドライドということを導入できるような考え方をしたらどうかという御提案なんです。

○松永都市計画課長 確かにパークアンドライドで健軍周辺の駐車場に駐車して、それから市電なりバスに乗りかえるという方策も、一つの方策としてあり得るのかなと思うんですけども、ただ実態として、はっきり申し上げて、先般報道でもされましたんですけども、朝のラッシュ時市電になかなか乗れないといった状態、市電の輸送力の問題もある。それと当然、路線バスも今放射系が集中していますので、通町あたり見ますと数珠つなぎの状態で路線バスが来ているという状態、そういったことを含めて一つの方策として、当然環境問題も含めたパークアンドライドは非常にいい方策ですのでいいんですけども、それとあわせて、公共交通の今後の基幹的な整備の仕方も含めて考えていかなとなかなか厳しいかなというふうな認識をしています。

以上です。

○杉浦康治委員 おっしゃっているのは、積み残しの問題がなんだかんだという話だろうと思うんですが、当然それは市電側との運行の問題として協議していかぬ部分だろうと思うんですけども、絞るよりほかにないというような現状があるのであれば、これは手をこまねくよりは、具体的に何かしら考えていく必要が多分あるんだろうというふうに思います。その点については、調査のほうもまとめられると思いますので、その辺を十分見た上でもう一回考えを、まっさらな状態でやっていただければというふうに要望をさせていただきます。

○鎌田聡委員 都市圏交通の課題が議論され

ておりますけれども、要はパーソントリップ調査を実施をして1年経過をしてきているという状況の中で、要はマスタープランをつくっていく段階において、やっぱり県だけではいけないし、国と、特に公共交通の関係は市が入ってくる、市の考え方とか、そういったのも含まれてきますけれども、実際マスタープランはどこが主軸になってつくっていくんですか。

○松永都市計画課長 主軸といいますか、先ほど言いましたように、基本的には県と市が共同事務局という形でパーソントリップをやっていますので、それは事務局ということです。ただ、構成メンバーは、国の機関であるとか、関係市町村であるとか交通事業者ですとか、その中でやっていくという形になります。

○鎌田聡委員 よろしいですか。結構時間も経過をしておりますけれども、ただ課題もいろいろときょう指摘されたように出てきておりますので、なかなかこの取りまとめ大変だと思いますし、まとめた後の、きちんとそれぞれの機関がやっていくのかということもまた非常に懸念されるころだと思いますけれども、ただ幾つかのプランも動いていっていると思うんです。

バス路線の再編プログラムあたりも既に走っているやつもありますし、そこでの整合性も出てきますでしょうし、要はこれはしっかりと県が、先ほどからいろいろ話ありますが、県民のためにこうするんだということで、力をきちんと発揮していただいて、市との関係も含めて、市がなかなかできないこともあるかと思いますが、そこをきちんと決めたことはやっていただくということで取り組みを進めていただいて、いずれにしてもこのマスタープランを早くつくらなければ、ずっといろんな課題が動いてきていますし、

また調査をした段階から年数たってくると人の動きも変わってくる可能性がありますので、これいつごろぐらいまで大体つくる予定なんですか。

○松永都市計画課長 当初、当然24年に実態調査をやって、昨年が現況解析をやって、将来推計交通をやって、今年度から都市交通マスタープランの策定に取り組んでいるところです。ただ、なかなかいろんな課題が多いもんですから、ちょうど今のところ、今年度内を目指しているんですけども、少しちょっと時間を要するかなというふうに考えています。

といいますのも、今回のパーソントリップの中で、かなりいろんな前提条件が大きく変わりつつあります。前回13年にやっているんですけども、例えば新幹線が開業しておりますし、後は、将来は30年に予定されています連続立体交差事業、これが開通すれば東西の交通が大きく変わってくるという、そういうふうなこと。

それと、何よりもまして、やっぱり人口の減少時代に突入するといったこと、超高齢化になるということ、そういったものを踏まえて、いろんな課題が山積みしているもんですから、少しお時間をいただいて、できるだけ早く策定はしたいんですけども、各事業者とも協議してまいりたいというふうに考えています。

○鎌田聡委員 ぜひよろしくお願いします。県がやっぱり必要な意見も踏まえて、しっかりとリーダーシップを発揮していただいて、取り組みを進めていただきたいと思います。

○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 その他でお尋ねしようかと思

うたら、今課長のほうから立体交差のお話が出ましたですね。私は年代は余りわからぬだったんですけど、保田窪、健軍等は昭和49年、新南部と流通団地は昭和51年、これは40年前の話ですよ。今また課長が奇しくもおっしゃったですね、少子高齢化の問題、人口減少の問題ですね、このころには予想できないような事態に今なってるわけですね。

これはおもしろい話ですけど、織田信長がお城攻めをしたときに、洲俣城じゃったかな、お城はどうでもええですけど、木下藤吉郎が、殿さん、私が3日で作りますよと言って、作りきらぬなら腹切れと、できたかできぬかは知らぬ、これは逸話ですから、まあできた。城攻めができた。木下藤吉郎が羽柴秀吉になったということですね。

非常にタイミングが大事と思うんです。これを、あとまた10年先、15年先、この前の大西議員の質問にお答えの中身が、年度まで私ははっきりちょっと読めなかったんですけど、これは10年先、15年先といえばタイミングを失って、何のためにお金かけてつくったかわからぬようなことになると思うです。

まさに人口減少そして少子高齢化。私も団塊の世代ですけど、20年後には120%車には乗ってないですね。八十幾つになって運転することはありません。それから、15歳から60歳までの労働者人口というのが大激減します、15歳は免許取りませんが。そういうことも考慮して、全部はせぬでも、1つなら1つ絞り込んで3年以内に着工とか、私はそういうことを検討、県は国に全力を挙げてされぬと、何もかんもでけんじゃった、できたところが車は通らぬと、私そういう事態は避けにやいかぬと思います。これはお願いをしたいと思います。

それから、熊本市の近郊にパークアンドライド、横文字は難しかですね、熊本県の職員さんとか市の職員さん、またその他公共的な職場の方で、何キロ以内はマイカー通勤はだ

めと言うといかぬけども、なるべく控えてほしいとか、そういう要望はありますか、これはちょっと質問です。課長のところじゃないかもしれません。

○松永都市計画課長 都市計画課ですけど、確認ですけど、要望といたしますと、どちらかの……。

○堤泰宏委員 いやいやいや、例えば県のほうが職員さんに命令はできぬから、なるべくマイカー通勤は何キロ以内は控えてくれとか、そういうことをお願いがしてありますか、熊本市は熊本市どこそこ。誰でんよかですよ、もしわかるとところがありゃ。全くそういう要望はないのか。

○吉田交通政策課長 誰もお答えしないので……。一応今規制というか、明確にだめというルールはなかったと、だめというのはなかったんですけども、たしか何キロ以内はできる限り徒歩とか、公共交通機関を使いなさいとか、そういったものはあるけど、毎週水曜日ノーマイカーデーで、そういった取り組みは環境部局のほうで進められております。

○堤泰宏委員 それは実効性があるわけですかね。それをやったらかなり違うと思うんです。今は徒歩と公共交通機関だったでしょう。自転車はよくないですか。雨降りのことを考えんといかぬ。雨降りにはちゃんと着るものをきちっとすれば、4キロ、5キロならそんなに濡れぬで済むとじゃないかと思うです。——今手を挙げられた。

○坂本交通政策・情報局長 実効性の担保としては、県庁の駐車場にとめられる職員が自宅からの通勤距離で制限をされていまして、12キロぐらいだったか、15キロだったか——から遠い職員だけが県庁の駐車場を使える

と。それ以外の職員は、実は車で通勤したい者については、近隣の民間の駐車場を使っているという実態はありますので、完全に制限されているという状況ではないんですが、少なくとも県庁としてはそういうルールはつくっているということです。

○堤泰宏委員 わかりました。ほかにも市とか公共性のある職場に働きかけて、そういうことをやればかなり違うと思うです。

それから渋滞は、これはわかっとなることですから、渋滞が嫌なら朝早く出てくるとか、そういうことで自己解消も今から図っていかぬと、行政だけじゃ難しいと思うですよ。

以上です。

○池田和貴委員長 ほかにございませんか。

○山本秀久委員 今までずっと聞いてきたけど、企画振興部長、土木部長も出席ですけど、いろいろな問題が今委員から出た、この問題は毎回出る問題なんだから、お互いにその問題が出たとき、お互いの中ですり合わせはしているのかということなんだ。毎回毎回出ている問題があるのに、お互いの部課、課長なんかで課で持っていてもこれは解決しないんだよ。だから、お互いの部長関係で、出た委員さんたちがいろいろ問題を出しているわけだから、それを総合的に緩和するような、知恵を出すような総合的な打ち合わせしているのかという私は疑問を持っているんだ、毎回です。

横の連携がないんだ。横の連携があれば全てこれらの個々の問題で解決できる、この問題はこの観光課の問題で解決すると。いろんな問題が出てくる、総合的な打ち合わせしなきゃだめだ。それを俺は前からも言っているんだ。ただ、課が課だけで打ち合わせしたってできやしないんだ。

お互いにこれだけの部が2つ重なっている

んだったら、お互いにこうやって委員会に出た問題というのは、その問題点をまずどう解決するかという問題に到達する配慮をしなければだめなんだ、横の連携が。それを是か非でもお願いしとく。毎回毎回同じことばかりだ。その打ち合わせ・連携がないから一つも解決しない、道が開けない、そこを要望しておきたいと思います。

○池田和貴委員長 要望でよろしゅうございますか。ほかにございませんでしょうか。

○佐藤雅司委員 教育旅行の話です。これについては今山本会長がおっしゃったように毎回毎回の話ですが、しかも観光議連で会長がおっしゃるかなと思ったところがもう出たかれましたので、私のほうから申し上げたいと思います。

教育旅行については台湾ですね、これからいよいよ26日から就航ということになります。ここはまさに天王山、胸突き八丁のところだろうというふうに思いますが、修学旅行は御承知のとおり、そこでぱっと決めてその年からやるというわけにはいきません。3年後あるいは4年後ということになっていくわけですから、やっぱり事前に仕込みをしておかないとなかなか難しい。

こういうことになっておりますが、現在、県立とそれから私立高校、県立では大津高校が行っている、それから東稜高校も行っているという話です。それから私立学校は、ニュージーランドとか、いろんなヨーロッパだとか、そうした建学の精神がありますから、そうした人材をあれしていくということになるわけですが……。

ここは熊本県として、決して政治的に抑えつけるとか、そこに誘導するとか、そういう話ではなくて、やっぱり海外に行くということは、いろんな意味でレベルの高い、それから自分のこれからの進路にとって大事なこと

だろうというふうに思っておりますが、その辺のところを、私立高校あたりでもどこら辺に行っているのかという調査をなされたことがありますか。どっちで答える……。

○吉田交通政策課長 済みません。県内の高校がどこに、海外に行かれているかというのは、全体像は把握はしておりませんが、委員がまず最初に御指摘いただいた、海外にしっかりと出ていって、台湾のプログラムチャーターもできたということで、これをきっかけにどンドン交流を深めていくべきじゃないかというところについては、まさに御指摘のとおりというふうに考えておりまして、今県庁全体でも、ぜひ台湾との交流を深めていこうということで、教育庁のほうでもいろんな、教育長みずから下に御指示を出していただいて、いろんな高校なり、ぜひこういう機会に積極的に海外、特に今台湾が、交流が深まっているから台湾にぜひ行ってくれないかということで、お声がけをいただいているということで、ぜひそういった動きをつくっていききたいというふうに思っております。

○佐藤雅司委員 保護者との関係も当然あるわけですね。だから3年、4年かかるわけですが、やっぱり熊本県として、まさに冒頭言いましたように、ここが一番大事な瞬間だろう、タイミングだろうと思うんです。ですから、やっぱり熊本が真ん中で州都を目指すことは別に置いといても、やっぱりイニシアチブをとれるのか、九州の中でも地理的優位性を生かしてぐっと伸びていくのかというのは、非常に今私は大事なときだろうというふうに思っております。

観光議連あたりも、皆さん方、今会長がおっしゃったすり合わせはしていないかもしれないですけど、我々としてもきちっとすり合わせをしていながら、こういった戦略でい

こうじゃないかということで、さまざまな機会を通じて各県とも我々と一緒の立場で、県議会の立場で今やっているということでありましたが、ぜひそういった調査をしていただきたいと思います。どの高校が海外展開、特にニュージーランドはちょっと聞きました。ヨーロッパに行っているところも、アメリカに行っているところも、カナダに行っているところもあるようでございます。

しかし、我々としては、まず身近なところからやっていくんだと。そして、一番大事なことを私いつも言っているんですけど、海外ということは、私どもは島国ですから、自分が外国人になるということの意味ですね、これがとても大事なことなんだと、国際的に通用する人材をつくっていく、そうすると意識が変わってくるんですね。

もう一つは、我々の先輩たちがいろいろなメディアで言っていますけども、どういったことをやってきたのか。いいことも悪いこともあるでしょう。しかし、全体として、友好的な国もある、それはなぜなのか、そういったこともやっぱり頭の中に入れていくようなことが、高校生の中で大きな国際感覚が芽生えて、我々の歴史的な問題もきちっとなっていくと、私はそう思っていますので、そういう調査と、それからぜひ今回の3月まで「くまモンチャーター」がありますので、そこら辺にもできるならば生かしてもらえようかな、あるいは基礎がつくられていくようなことをぜひやってもらいたいというふうに思っております。要望で結構でございます。

○池田和貴委員長 要望ですね。ほかにございませんでしょうか。なければ、質疑はこれで終了いたします。

次に、閉会中の継続審査についてお諮りをいたします。

本委員会の付託調査事件については、引き続き審査を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
ることに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。

その他として何かございませんでしょ
うか。

(「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いたします。

午前11時27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