

第 19 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12月11日

開 会 中

場 所 第 3 委 員 会 室

## 第19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12月11日(木曜日)

午前10時2分開議

午前11時5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(15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2分開議

○池田和貴委員長 それでは、全員おそろい  
でございますので、ただいまから第19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。

それでは、島崎企画振興部長に、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 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  
挨拶及び本委員会の付託案件の概要等  
について御説

明申し上げます。

初めに、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、さきの本委員会管外視察につき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。

次に、11月末から火山活動が活発化しております阿蘇山への対応について御報告申し上げます。

本件に適切に対応するため、阿蘇山の噴火に伴う庁内連絡会議の場において、全庁的に情報の共有化を図っております。

本委員会関連事項で申し上げますと、阿蘇山の噴火に伴い、阿蘇くまもと空港発着便の欠航等が発生しております。降灰状況によっては、今後も航空機の欠航等が発生する可能性がありますので、阿蘇山の動向を注視し、県民の方々への情報提供など適切に対応してまいります所存でございます。

また、風評被害を防止するため、阿蘇周辺の観光施設の営業状況等につきまして、地元市町村と連携しながら、適切な情報を国内外に周知しているところです。今後とも広く正確な情報発信を行ってまいります。

それでは、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、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。引き続き、各路線の早期整備に向けて要望活動等を行ってまいります。

次に、航空路線の利用促進につきましては、国内線の4月から10月末までの利用者数は171万人と、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・ジャパンが就航し、またJALの東京線について1便増便されております。

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月以降インバウンド需要の回復が見られ、7月から10月の利用率は約68%となっております。

台湾線につきましては、今年度においても50便の台湾高雄からのインバウンドチャーターが実現し、10月26日から来年3月27日にかけて、熊本と高雄間の週3便の定期チャーター便が就航しております。定期チャーター便就航にあわせ、知事によるトップセールスを実施し、定期便の早期実現の要望を行っ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。

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、新上熊本駅舎を含む一般部の上下線4キロメートル及び駅部の上り線2キロメートルを、供用開始する予定にしております。

このほか、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。

「くまモン」を活用したプロモーションの推進につきましては、ロンドンでのイベント参加や「くまもとから元気をプロジェクト」による岩手県への訪問など、国内外において積極的な情報発信を行いました。

観光振興につきましては、現在、JR西日本とのタイアップによる「アリス イン ワンダーランド熊本」や熊本観光の強みである温泉をテーマとした「くまもと・ふるモーション

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。

各案件につきまして概要を御説明いたしました。詳しくは各課長から説明申し上げますので、御審議のほど何とぞよろしくお願いいたします。

○池田和貴委員長 それでは、執行部からの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。着座にて御説明させていただきます。

お手元の資料の中で、前回からの追加点につきましてはアンダーラインを引いております。その箇所を中心に説明させていただきます。

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。

4ページをお願いいたします。

中ほどから下の4)路線別内訳、九州縦貫自動車道の現状の欄でございます。

3つ目の白丸、北熊本スマートインターチェンジのアンダーラインのところでございます。熊本市は、去る9月8日から9月の26日までに、地権者に対し個別のヒアリングを実施いたしました。その結果を踏まえ、今年度内に今後の方針を決定される予定と聞いております。ここには記載はしておりませんが、ヒアリングの結果は、代替地など条件つきながらも協力の意向を示した人が約6割、協力の意向なしの人が約4割という結果だったと聞いております。

続きまして、飛びまして11ページをお願いいたします。

最下段のところでございますが、有明海沿岸道路(Ⅱ期)についてでございます。ことし11月から、大牟田市から長洲町間の都市計画決定に向けた手続きに着手いたしました。11月4日から7日までに、荒尾市で2会場、長洲町で2会場で都市計画原案の説明会を開催したところでございます。早期事業化に向け、都市計画決定手続きがスムーズに進むよう努めてまいります。

続きまして、12ページをお願いいたします。

(3)建設促進活動につきましては、これまでの活動状況を記載しております。

主な活動内容について御説明をいたします。

まず、①の九州中央自動車道でございますが、最下段に記載しておりますとおり、12月2日に、九州中央自動車道建設促進大会が、山都町の矢部健康福祉センターにおいて開催されました。沿線の首長や住民が約170名出席いたしまして、盛会のうちに終了しております。

続きまして、②の南九州西回り自動車道についてでございますが、14ページをお願いいたします。

紙面の上のほうでございますが、11月19日に、ことし2回目の南九州西回り自動車道建設促進大会を東京で、熊本、鹿児島県、両県の国会議員、県議会議員の皆様等の参加のもとで開催いたしました。その後、国土交通省、財務省、県選出国会議員等に要望をしております。

次に、③の中九州横断道路につきましては、最下段に記載しておりますとおり、11月6日に、熊本・大分両県の知事、議長、経済界で構成される建設促進協議会による要望を、国土交通省、財務省、県選出国会議員等に行いました。

続きまして、15ページをお願いいたします。

最後に、④の有明海沿岸道路(Ⅱ期)についてでございますが、中ほどの10月20日に県選出国會議員に御同行いただきまして、知事、議長による早期整備に関する要望を、国土交通省と財務省に行いました。

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借りいたしまして、チーム熊本として、来年度の予算獲得そして各路線の早期整備に向けて精力的に活動してまいるのでございますので、よろしくお願いいたします。

以上で説明を終わります。

○吉田交通政策課長 交通政策課でございます。引き続きまして、高速交通体系に関して御説明を申し上げます。

17ページをごらんください。

2 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10月26日に、ジェットスター・ジャパンが新規就航、また日本航空・JALの東京羽田線も1便増便となりまして、平成26年11月現在、8路線43便が阿蘇くまもと空港に就航しております。今般、国土交通省より各空港別の利用者数が公表されました。その結果、平成25年度の国内線旅客数は、平成24年度に比べ約14万8,000人増の301万人となりまして、平成24年度に続き対前年度比増となりました。

また、国際線旅客数を含めた実績は306万人となりまして、新4カ年戦略に掲げる平成27年度末目標値300万人を突破しております。

次に、平成26年4月から10月までの旅客数は、対前年度比0.3%減の171万人となっております。

次に、個々の動きですが、平成25年度の東

京線の利用者数は214万人となりまして、平成24年度に比べ12万人の増加となりました。東京線の今年度4月から10月の利用状況は、対前年度同期比98.3%となっております。これは4月1日から運休したスカイマークの影響があるものでございまして、スカイマークの利用実績を除いた対前年度同期比は112.9%となっております。スカイマークの運休による減少分が、JAL、ANAそしてソラシドエアの旅客増によって、おおむねカバーされているという状況でございます。

なお、国内臨時便は対前年度同期比で2,058人増となっております。このうち1,939人が東京線となっております。

18ページをごらんください。

現在の阿蘇くまもと空港の定期便就航状況を示させていただいております。なお、JJPとありますが、ジェットスター・ジャパンの略称でございます。ジェットスターにつきましては、成田、関空そして中部に1日2便飛んでいる状況でございます。

次に、19ページをごらんください。

阿蘇くまもと空港の国内路線別旅客数の掲載をさせていただいております。JJP——ジェットスター・ジャパンの就航は、10月26日からありますので、今後その効果というものがあるかというふうな思っております。

続きまして、21ページをごらんください。

国際線の振興についてでございます。

現状のソウル線でございます。ソウル線につきましては、4月から6月における利用率が、インバウンド需要の減退により50%に達しなかったものの、7月に入りインバウンド需要の回復が見られ、7月から10月における利用率は約68%となっております。引き続き、早期の週5便化が実現できるよう、アジア航空との協議を進めてまいります。

次に、台湾・中国線でございます。

台湾線につきましては、ことしの10月26日

から来年の3月27日にかけて、台湾との間では初めてとなります週3便の定期チャーター便が就航いたしました。特別委員会の視察、議会としての先方への働きかけ、大変ありがとうございました。また、議員の皆様いろいろな需要喚起の取り組みをしていただいたことを、御礼申し上げます。

10月26日の就航の定期チャーター便にあわせまして、8月に続き、今年度2度目となる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、定期便の早期実現に向けての要望を行っております。

続きまして、23ページをごらんください。

参考一2というところに、熊本ーソウル線の月別の利用状況を示させていただいております。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、一番下の行が140人乗り換算となっております。140人乗り換算につきましては、飛行機が航空会社の機材組みによって変わる場合がございますので、比較しやすいよう通常機材で、140人乗りの機材に固定して利用率を算出したものでございます。

先ほども御説明いたしましたとおり、5月、6月あたりはセウォル号の事故の影響があらわれましたが、7月以降持ち直しをいたしまして、140人換算で見れば70.1%という利用実績となっております。

参考一3には、チャーター便の就航実績を示させていただいております。4月から10月までの累積便数は61便で、そのすべてが台湾線ということで、利用者数は8,040人、対前年同期比で211.7%増という形になっております。

続きまして、24ページをごらんください。

航空物流機能の強化でございます。

前後逆になりますが、参考一1をごらんください。阿蘇くまもと空港の貨物取扱状況でございます。4月から10月までの貨物取扱量は増加をしております、対前年比105%の

推移をしております。

ちょっと戻っていただきまして、1)の現状の部分でございますけれども、アンダーラインの部分、10月21日に熊本県と株式会社肥後銀行、ヤマト運輸株式会社において、アジア向けの熊本県産農林水産物の輸出を加速するため、連携協定を締結しております。今後、同連携協定に基づいて、県産品等物流の利用促進を図ってまいりたいというふうに考えております。

続きまして、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組等についてでございます。

現状の部分でございますが、空港ビルディング株式会社様において、本年10月26日からの台湾高雄との定期チャーター便の就航開始にあわせまして、国際線ターミナルのチェックインカウンター内のベルトコンベアの延伸整備を実施していただいたところでございます。

飛びまして、29ページをごらんください。

29ページ、大空港構想の推進でございます。

一番最後の部分でございますが、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駐機可能な駐機場の整備を計画しております。平成25年度に基本設計・実施設計を行いまして、本年7月末に工事着手をしたところで、現在造成工事を実施しております。

高速交通体系については以上でございます。

続きまして、II熊本都市圏交通に関する件でございます。

35ページをお開きください。熊本都市圏交通施策の主な取組み、公共交通機関の利用促進についての部分でございますが、空港ライナーの試験運行についてでございます。空港ライナーにつきましては、空港アクセスの取組みの一つとして、平成23年10月から、肥

後大津駅との間で試験運行を行っておりますが、平成23年10月から平成26年10月まで延べ利用者が17万6,073人となっております。1日当たりの利用者数は、平成26年については191人と増加をしているところでございます。

交通政策課については以上でございます。御審議のほどよろしく申し上げます。

○松永鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室でございます。

資料の43ページをごらん願います。

連続立体交差事業により、本年度末に一部高架の供用開始を行います。それとあわせて供用開始をする新上熊本駅舎の概要について御説明いたします。

まず、駅規模・施設に関してでございますが、高架上の2階部分に鹿児島本線の上り線・下り線2線のホームが整備され、1階からのアクセスのための階段、エスカレーター、エレベーターが整備されます。また、高架下の1階のコンコース階には、従前の駅の機能に加え、駅東西を連絡する自由通路が整備されます。新しい駅舎は「ななつ星」などの車両のデザインを手がけられた水戸岡鋭治氏の監修のもと、地元からの意見などを取り入れてJR九州が設計したものです。

デザインコンセプトとしては、「森の都・熊本」、「ぬくもり」、上熊本駅周辺の「歴史」が感じられる駅となっております。

右側の外観イメージのように、駅舎の前面には、ホームの風雨を軽減するための県産材を用いた木製ルーバーが設置されることになっており、内外装には木材や煉瓦調資材が使用されるということです。

鉄道高架推進室の説明は以上です。よろしく申し上げます。

○成尾くまもとブランド推進課長 46ページをお願いいたします。くまもとブランド推進

課でございます。

Ⅲ番目の九州新幹線を活用した地域振興に関する件の2番目でございますが、47ページ、次のページの中ほど、2の九州新幹線を活用した熊本づくり及び観光振興等につきまして、最近の取り組みを御報告いたします。

当課からは48ページ以降になりますが、48ページの1)のくまもとプロモーションの推進につきまして、4件御報告いたします。

中ほどの①でございますが、「くまモンのブランド価値向上の取組み」でございます。キャラクターの深化の一環といたしまして、そのすぐ下、主な取り組み事例の2つ目になりますけれども、去る平成26年10月30日に、既存の29種類のイラストに加えて、新しく水野学氏にデザインしていただきました「くまモン」の新しいイラスト42種類の利用許諾受け付けを開始したところでございます。

次に、ヨーロッパプロモーションの一環といたしまして、49ページの下のほうになりますけれども、9月27日に、ロンドンで開催されました日本文化を紹介しておりますジャパン祭りに初参加いたしました。ステージでのパフォーマンスなどに加えて、熊本の情報発信を行ったところでございます。

次に、50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についてでございますが、ちょっと飛びますが、51ページの中ほどのちょっと下でございますが、「くまもとから元気をプロジェクト2014」ということで、「くまモン」が全国各地に元気を届け、地域間交流を進めるプロジェクトといたしまして、9月に富山県、11月には岩手県を訪問いたしました。熊本県の情報発信を行ったところでございます。

最後になりますが、53ページをお願いいたします。一番上の「くまモンスクエア」の整備になりますが、11月末現在の累計といたしまして約49万人の方が来館しております。実

は、昨日、12月10日に50万人を突破いたしました。記念式典を開催させていただいているところでございます。

半数近くは県外からのお客様ということで、特に最近、台湾を中心といたしますアジアからのお客様が多数来館しておられるという報告を受けております。その多くは、10月26日に就航いたしました高雄からの定期チャーター便のお客様というふうなことで推察しておりまして、微力ながら本県の観光振興に寄与しているのではないかとこのように考え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。

観光キャンペーン等の展開についてでございます。

1ページおめくりください。55ページをお願いいたします。

まず、「くまもと・ふるモーション」でございます。これにつきましては、これまでもさまざまな「ふるモーション活動」を展開してまいりましたが、この9月に情報紙の「ゼクシィ」とタイアップしまして、都道府県単位では全国では初めてとなりますオリジナルの婚姻届を作成いたしまして、熊本の温泉をPRする「くまもと・ふるモーション」のPRチラシとともに、web上で配布しております。

この取り組みによりまして、若年者における熊本観光の認知度向上とともに、新婚旅行等の誘致につなげていきたいと考えております。

1ページおめくりください。57ページでございます。

下期の新たなキャンペーンとしまして、10月1日からJR西日本とタイアップいたしまして、「アリス イン ワンダーランド熊本」を展開中でございます。女性をメンタ

ーゲットに熊本の温泉、感動体験、食をテーマとした観光キャンペーンでございます。ポスターを中心に新聞・雑誌・ラジオ等を活用しながら、さまざまなプロモーション活動を展開しております。

1ページおめくりください。58ページの下段でございます。

九州新幹線を活用した修学旅行の誘致でございます。現在、南九州に3県、JR西日本、関西の大学と連携いたしまして、学生の視点による新たな修学旅行ルートを開発を進めております。今協議中でございますが、でき上がったルートにつきましては、関西の大手旅行会社等に今後提案していきたいと考えております。

1ページおめくりください。最後のページ、60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。

下段の表をごらんください。一番下、表の右から2番目が増減率になります。平成26年7月から9月までの本県の延べ宿泊客数の状況でございます。

まず、国内外の全体でいきますと、前年同期比1.9%の減少となっております。一番上、ブルーの欄が国内宿泊の動向でございます。前年同期比2.9%の減となっております。これは7月から8月の台風等の影響で、週末ことごとく雨が続きまして減少しているのだというふうに見ております。

海外からの状況は、下から2番目の欄でございます。こちらは前年同期比4.2%の増となっております。4月に韓国で発生いたしました旅客船沈没事故の影響は薄れ、堅調に推移して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 以上で執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入ります。何かございませんでしょうか。



○高木健次委員 4ページですが、スマートインターですね、北熊本スマートインターチェンジチェンジのことが載せてありますが、「今年度内に今後の方針を決定予定」と、前回とはちょっと見直しをされてきたのかなという感じがしますが、先ほどの課長の話では、反対が40%、それなりの協力をしたいという方が60%、アンケートの結果ということでしたけれども、ここまで一応答えが出たということですが、先般から私も指摘しているように、27年度までの計画ということで進めておりましたけれども、用地交渉が一筆もできていないということで、非常に先行きが危ぶまれている状況なんです、協議会—協議会という協議会はなかったと思うんですけれども、協議ですかね、これは何回ぐらいやったんですか。

○宮部道路整備課長 委員がおっしゃられるとおり、地区協議会といわれるものは1回もまだ開かれておりません。ただ、その地区協議会を開くに向けての勉強会といいますか、打ち合わせ会というのは開いております。これにつきましては昨年度の本委員会で、きちんと高木委員のほうから御指摘受けまして、熊本県から熊本市に、地区協議会を開いてくれという申し入れをいたしました。それを受けた上での勉強会ということの開催になっておるんですが、熊本県と熊本市、それと合志市、開いた協議会は過去におきまして、今年度5回開いております。あと追加で申し上げますと、熊本市と熊本県においてはそれ以外にもう1回、それとあわせて国、NEXCO、熊本市、合志市、県、それぞれ地区協議会のメンバーになるんですが、それらの方々と先般11月に1回開いております。

以上でございます。

○高木健次委員 地区協議会などして勉強会、今はそれが協議ということで5回、11月

に国、NEXCOを含めて1回ということですが、何回協議をやってもなかなかはっきりした結論が出ないということで、協議に出てこられる部課長とかいろいろあるでしょうけれども、この辺のレベルはどの辺で協議はしているんですか。

○宮部道路整備課長 今私が申し上げた勉強会につきましては、課長級で行っています。当然私も出席しております。

以上でございます。

○高木健次委員 大体課長級ということで、ようやく国、NEXCOが11月に入ってきたということですね。ただ、何回この協議をそのレベルでやっても、課長が優秀じゃないということじゃないんですよ、ある程度トップのほうで決めていかないと、時間的に間に合わぬじゃないのかなという感じがするんです、これから用地交渉とか計画変更して進めるにしても。

先般、熊本市長選があつて市長が変わりましたね。新しい市長になったわけですから、新市長の政治的な判断というものも非常に大きく左右すると思うんです。ですから、この辺でやっぱり協議のレベルを市長を含めて、県のほうからも知事ないし副知事でもいいですよ、その辺のレベルで進めて政治決断という判断をしないと、こういう協議を何回もやっても一緒じゃないのかなという感じがするんです。その辺について課長、今後の進め方としてどういう方向でやろうという気持ちなのか、ちょっとその辺を教えてください。

○宮部道路整備課長 今委員の御指摘で、年度内に今後の方針を立てるということを今熊本市さんがおっしゃっておりますので、それに向けて鋭意我々微力ですけど、我々のメンバーで今やっているところなんです、今委

員からの御指摘のとおり、限られた時間の中で、ある程度トップの意向というものの確認をした上で進めるべきかなというふうな御指摘だと思っています。

それに関してですが、確かに新市長、今回大西市長になられて、その意思確認というのが、公の前では確かにまだなされていません。そういう意味合いで、確認をするというのは非常に有効かなというふうに考えております。ただ、そうすると、例えばトップにおける会議等を開くという形になるかと思うんですが、それに関して一つは、新たに開いていくことになってくると年度内に、それもかつ早い時期に開くというふうなことになるかと思えます。

そうしたら、いろいろな調整をしていく中で、時期的な問題も含めまして、本当に実現が今から調整していく中でできるかどうかというのはちょっと不透明でございますし、また現在ある既存の会議等を活用しながらというのもできるかなとも思うんですが、それにつきましては今後所轄、関係課と協議をさせていただきたいというふうに思っています。

ただ、それを周囲に向けて我々としてやっていくことになると思いますが、それに先立って、今言われた課長レベルでやっていますので、できればそれをちょっと引き上げまして部局長レベル、我々の県でいくと局長のレベルまで引き上げさせていただきまして、それで県と両市でやらせていただければなと思っています。

そうすれば、今言いました新市長等の意見等も反映されるというふうに思いますので、できれば年明けでも速やかに、引き上げた局長級レベルの会議をさせていただければというふうに思っています。

以上でございます。

○高木健次委員 それに向けて、局長級の会議を開いていきたいということですが、既に

このスマートインターは、非常に早い段階で連結許可がおりて詳細設計まで終わっているわけですね。国補助が55%で、地元が45%の比率で進めているわけですが、この45%の中には、事業主体でない合志市も55対45%、熊本市が55、合志市が45%、その負担金というか、応分の費用を出しているわけですね。

この金で一応いろいろな経費、詳細設計を含めて金が出るとのわけですね、国も含めてです。だから、2億か3億か出ているかわかりませんが、これが先に進まないということは非常に何というか、無駄な金をつっ込んでやっていくという感じがします。これは今課長のほうから言われたことは、ぜひ局長級のクラスで、レベルで会議を開いて、これは政治判断を仰ぐという意味で首長のほうに届いて、その早い段階で首長を含めた会議をやって政治判断を仰ぐべきだと。

でないと、市長がかわって同じやり方で進めても、期限があるわけだから、27年度までという計画変更をするならばということですから、これはぜひ早急にこの会議を開いて、そして最終的には早い段階で、1月か2月でもいいですから、首長を含めた会議をやってください。方向性をきちんと出してもらわないと、恐らくここでやらないと、このスマートインターは本当につぶれますよ。

非常にその辺で私も危惧をしておりますので、県もいつも私が言うと文句みたいにとられがちですけど、県はやっぱり指導していくという立場にあって、私から言うと非常に課長たちも苦しい立場に置かれると思うんですけども、今まで県が指導してきたわけだから、これはぜひ県もある程度の責任を持ってしていかないと前に進まないということですから、ぜひ今言われたとおり、早い段階で局長会議なり1回でもいいです、開いて、次の段階でのステップというふうにつなげてください。よろしくお願いします。

以上です。

○池田和貴委員長 ほかにございませんでしょうか。

○城下広作委員 関連で。高木委員の地元ですから全く同感で、交通体系の急務として、まさに都市周辺の交通体系としては欠かせないところだと、私も全く同感でございます。幸いにしてといたしますか、新市長は県議出身ですから、ここの論議もよく、本人もよく存じておりますし意識も高いと思います。そういう意味では、先ほどの提案というのは非常にタイミング的にはいいんじゃないかと思えますので、ここらは絶対やっぱりするべきだと思います。

デメリット、いわゆるできなかつたときの損失というか、これは大きいということを認識しなければいけないと思います。そういう意味では、できるという前提で、やるという前提で物事を進めるという時間との勝負だというふうに、改めて私のほうからもそういうふうに強くお願いをしておきます。頑張ってくださいます。——続けてよろしいですか。

○池田和貴委員長 どうぞ。

○城下広作委員 上熊本駅の高架橋のこの部分ですけど、高架下の部分ですね、高架下部分の有効利用というのは、使い方というのは何か形が大体決まっているんですか。

○松永鉄道高架推進室長 上熊本駅の高架下につきまして、駅の施設、駅のここに書いておりますようにコンコースの、こういった使い道というのは今決定しておりますが、それ以外についてはこれから協議していくという形になります。

○城下広作委員 基本的には、周りに駐車場が足りるのか足りないのか、そういうふうな

認識と、高架下の部分で駐車場を考えて設備、それ以外に幅がちょっと何かあるんですけど、いろいろ今の段階で考えている部分で何かそこ辺をちょっと。

○松永鉄道高架推進室長 今、高架下のほうで検討されているのが、主に学生が使う駐輪場、それと改札外のトイレ、それと東西の連絡通路、こういったものが今考えられております。

駐車場につきましては、東西の駅前広場に数台分の駐車場は熊本市が整備する予定です。それ以外の駐車場、かつてこれまで J R 九州が上熊本駅に駐車場を持っておりましたが、それは今仮の駐輪場で潰しておりますので、今後そちらでの必要性があるとするれば、J R 九州が使用する高架下がかなり出てきますので、その辺で J R 九州のほうにお話をしていきたいと考えております。

○城下広作委員 私もよくここを使うんですが、駐車場は必要だと思います。ここに車をとめて博多・福岡に結構行きます。それで、今 J R がもともと持っていたところは台数がそんなに多くなかったから、なかなかとめれないという苦勞することがありましたもの。

やっぱり公共機関を使うという環境の面からもいろいろ含めて、ここで車をとめていくという便利さというのは非常に求められると思いますので、この高架下の部分での駐車場とかもいろんな形で幅広くやらなければならんし、場合によっては商業ベースになるかしりませんけども、商店とかそういうのも考えるのかわかりませんが、幅広く何か魅力のあるような形で、有効利用していただきたいなと感じております。もったいないですね、高架下の部分。

○松永鉄道高架推進室長 今後、熊本市と J

R九州と一緒にあって、有効利用について考えていきたい思います。

○池田和貴委員長 城下委員、よろしゅうございますか。

○城下広作委員 はい。

○堤泰宏委員 佐藤委員、私、阿蘇ですけども、ヨナですね、降灰対策。ここに風評被害と航空機の欠航。私は高森ですから降灰の真下に住んでおるわけですけども、別に何ちゆうことはないわけですな。雨が降るよりも迷惑をせぬような生活しております。子供も孫もばあちゃんもおりますけど、現在生活に影響はないわけです、農業面は別ですね。農業面は後でまたお話しします。

それで、風評被害というのは、どんなのが風評被害かを中身を決めにやいかぬですな。降灰に毒がまじるととか、何かそぎゃんとかあればこら問題ですけど、別に成分の分析あたりはしたかせぬかしらぬけども、何も無いと思うんです。

それから、飛行機が欠航するのが私にもわからぬし……。私の友人あたりも飛行機で、この前何日だったか、29日の日に来ると言うてあったのが、27日かなんかに欠航して、たまがって電話してきたんです。その人は阿蘇出身ですからね、何で飛行機が欠航するかと。私もわからぬから、何もわからぬばいた、飛ばぬけん飛ばぬと思うとかにや、しよんにやあばいた、29日朝に羽田に電話してまた来なっせと言うてですね、そしたら来たですよ。

原因を、理由をはっきりせぬと、風評被害というても私たちは別に何もなかですもんな。誰が風評被害ば考えて、どういう風評被害があるのか、降灰の中に何か成分的に問題があるのか、飛行機は何で飛ばなかったか、ただ漠然と騒ぐのが風評被害と私は思うとで

すね。ちょっと部長の挨拶文の中に書いてあったので。

○吉田交通政策課長 航空機の部分についてまずはお答をさせていただきます。

航空機につきましては、今堤委員からありましたとおり、11月27日につきましては、朝を除いてほとんどが欠航という状況になっております。それで、機材繰りの関係で28日も早朝の部分に一部欠航が出ておりますが、28日以降は基本的には順調に運航をしていたところですよ。

ただ、先日、12月9日から10日にかけて、こちら降灰の関係で、一部の路線について運休が出ているというのが事実関係でございます。

先ほど御質問いただきました、なぜ航空機が飛ばないのかという部分でございますが、こちらの火山灰につきましては、航空機のジェットエンジンに入ると、非常に小さな粒子でございますので、非常に小さな粒子で一見影響なさそうに見えるんですが、入ったときに航空機の熱等でプロペラの中の機械に溶けて付いて、それが最悪の場合エンジンをとめるということになります。世界的に見れば、過去にはインドネシアの噴火で、イギリスの航空会社のエンジンがとまったという事例もありました。この前のアイスランドの噴火もありましたけど、あの際にも全く火山の影響がないヨーロッパ全土を、飛行機が飛べなくなったという事例もございました。

そういうことで、基本的には飛行機の飛ばず状況については、熊本空港は国管理空港でございますので、地べたを所管する国土交通省航空局が空港周辺の降灰状況を確認をし、また国土交通省気象庁のほうで、火山の噴火の動向、また風向きについてそれぞれ情報を一元化して航空会社に提供して、航空会社が最終的に飛ばかどうかという部分の判断をするという形になっておりますので、基本的に風

に大きく影響をされるという部分でございます。

11月27日から12月9日まで運休がなかったのも、基本的に空港周辺に向かって飛ぶ風が吹いておらず、空港周辺については火山灰の影響がないということで、順調に運航をしていたというところですが、12月9日、10日については、風向きに関係ではなく、航空機が飛ぶ上のほうに火山灰の影響があるというのが気象庁のデータでありましたので、それで運休になるという形になってございます。

そういうことで、非常に天候に左右される面、風向きに左右される面がございますけれども、実際には国土交通省に確認をしたところ、最終的には航空会社の判断ということで、空港そのものについては1度だけ、降灰のために1回滑走路を閉じて、1時間～2時間空港の清掃を行う、滑走路の清掃を行うということはやったものの、それ以外については空港を閉じるという措置は一度も行ってないというふうに聞いております。最終的には風向き等々で航空会社の判断になるということで、お客様にはちょっと御迷惑をかける部分があるかと思っておりますけれども、引き続き国土交通省や気象庁、あとエアラインと情報を共有しながら、しっかりと状況把握に努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。

○中川観光課長 先ほど風評被害の御意見ございました。委員がおっしゃいましたとおり、まさに私どもの認識も、何もふだんと変わらない、何も起こっていないのに周りが騒ぎ立てていると、そういうふうに認識しております。私どもも一番怖いのはそこでございまして、周りが騒ぎ過ぎる。安全で、阿蘇の方々からすればふだんと何も生活が変わらないのに、外から、よく現状がわからずに、メディアの映像とかを見て不安になって旅行の目的を変えるとか、一旦予約していたものを

先延ばしするとか、そういうことが出てきている状況です。

私ども、それが一番困るもんですから、噴火の翌日から、まずうちの——少し長くなりますけど現状を説明させていただきます。観光課のスタッフを総動員で手分けしまして、うちに送ってもらっている大手の旅行社に、まず現状ということで、8月のレベル2に上がった以降規制の状況は何も変わりません、上まで上がれます、スーパーリングまで行けます、草千里まで行けます、ふだんどおりの営業でございますと、まず電話で手分けして情報提供しています。これが26～27日にかけてですね。

その後、翌週になりまして、少し幅を広げまして、今度はきちんと文書にしまして、電話口頭じゃなくて文書にしまして、私どもとそれと県の観光連盟と名前を2つ連名にしまして、「これまでどおり安心して阿蘇にお越しください」という文書をつくりまして、かつその文書の中にわかりやすく、火口から観光地までの直線の距離というのをずっと表示しまして、火口から1キロ以上離れているから安全だと。一番遠くで行きますと、黒川温泉なんか30キロも離れておるんです。そういうことを認識してください、ですから何も変わらないというやつをメールで一斉送信しまして、これは国外も、海外の事務所にも送っております。

JNTO（日本政府観光局）の海外事務所、全14事務所ございますが、そこにも情報提供して、いたずらに騒がないでほしいということをお伝えしてございまして、それに呼応して例えば、ソウルのJNTO事務所では、自分の管轄にあります旅行会社1,000以上あるんですけども、あとメディアも400以上ありますが、そこへも情報提供していただいております。

あと国内でいきますと、JRさんがかなり対応をよくしていただいております、JR

九州から東日本とか、全国のJRに対して子どもからの情報を周知していただきまして、その全JRエリアの支社から全駅まで情報提供すると。これはそういうことで、阿蘇のほうマイナスにならないように協力しますと、そういうコメントをいただいております。

ですので、私ども一番起こってほしくない風評被害に対しては、今そういう対策をとらせていただいております、これは日々新たな動きを感知しましたら、第2の矢、3の矢ということで対応させていただいております。

こういう状況でございます。少し長くなりましたが、以上でございます。

○堤泰宏委員 いやいや、それは大事なことです。今お話聞きましたので、努力をしてもらえるのは十分わかりました。

それで、一番大切なのは、今阿蘇の私たちが通常と全く変わらないような生活をしておる、危険も感じとらぬし、しかも赤ちゃんから高齢者の人もですね、そういうことをよその方に知っていただいて、災い転じてじゃないですけども、活火山の現状を、煙が出る、そういうのを、めったにない機会だからおいでになりませんか、見においでになりませんか、そこ辺まで踏み込んでいいんじゃないかと思うですね。

私も久しぶりですよ、十何年ぶりにもくもくと上がる煙見て、別に何も感じらぬですね、おおーと思うて感心もしとるし、やっぱり阿蘇は大したもんじゃなと、そんな——私はですよ、中には阿蘇の人でも迷惑、農業は別ですね。ちょっと長くなりますから……。

昔は、阿蘇の農業は根物が中心だったですね、芋とか大根、それから大豆、菜種、穀に入るとるわけですね。ですから、余りヨナが降っても影響なかったんです。農業形態が変わって葉物が出てきたんです。葉物はヨナに

意外と弱いんです。昔の農業形態というのは、本当に阿蘇の農業はヨナに強かったんです。阿蘇の人は今のところは、農業を除いてえらい心配していないということ、通常どおりの生活をしとるということをぜひお伝えしていただきたいと思います。

それからもう一つ、飛行機ですよ。自主欠航ですよ。国交省が法に基づいて運航しているかぬと言うときはこれは運航してはいかぬけども、自主運航ならただお客さんの便利も考えて、また飛行機会社ば簡単に欠航すつとそれこそ風評被害になるけん、それは少し考えたがよくないですか。

○吉田交通政策課長 基本的に、滑走路が安全かどうかという部分が国交省の判断する部分でございます、飛行機の安全については、例えばANAだろうとJALだろうと社長が決めるものではなくて、パイロット、機長が最終的な判断をするというような性格のものでございます。

そういう中で、基本的にはパイロットを含めた航空会社という部分が運航の是非を判断をするということと、先ほどちょっと説明を端折りましたけれども、航空機は御案内のとおり空飛ぶ精密機械でございます、車とか電車に比べて特に火山灰に弱いという特性がございます。

若干細かく説明しますと、ジェットエンジンは、空気を吸い込んで燃焼を起こしてそれで推力を得るものですから、空気を大量に吸い込む中で火山灰が非常に細かくて、一般の方には生活には全く影響がないようなレベルであっても、ジェットエンジンに不具合を生じるおそれがあるという分でございます、国際ルールのにも火山灰に対しては、これは日本に限らず国際ルールで非常に厳しくルール化されている部分がございますので、やはり安全が第一の乗り物でございますので、そういったところで我々とすれば天候等にも左

右されますので、情報をしっかり共有をしていただくと、JAL、ANAに情報を提供していただくという形で、必要な対応をとってまいりたいと考えております。

○堤泰宏委員 ちょっと長くなる、もう質問せぬでよかつばいた。ああがそがん言うなら言わなんごつなつた。国交省が飛んでいかぬという基準があれば、それは従わにゃんと私は言うたじゃないですか。ああはパイロットの判断と言うた。そして、その後には航空機の性能の問題とか、それは話が違います。航空機の性能が火山灰に弱かなら、国交省がこれぐらいの火山灰のときには運航停止と決めにゃいかぬ。パイロット次第で右、左というなら、たまつたもんじゃない。

○吉田交通政策課長 失礼しました。説明が不足しておりました。そもそも国際ルール、それが国内法規や国交省の規定になるというわけですけれども、最終的に飛ぶかどうかという判断は、国土交通省ではなく航空会社、パイロットになるということでございます。基準はもちろん国や国際ルールで定まっているものです。ただ、その基準があった上で、飛ぶかどうかの判断をするのは国とかいう行政機関ではなくて、航空会社、パイロットということになります。

○堤泰宏委員 それはわかる。わかるばつてんたい、その前にああ、国交省が決めとつとば、飛行場のヨナの降りぐあいとああは言うたです。火山灰の降灰が飛行場に積んどるか積んどらぬか、どんくらい積んどるなら危なかつたか、それは飛行場の閉鎖のあれたいな。今度はころつと変わつて、これで聞きやせぬけど、何か理解ができぬですもんね。

そんならああ、27日、28日より2～3日前はうんとヨナは降つとつとだけん、そしたつちや飛行機は飛うどるけん。

○吉田交通政策課長 説明が不十分で済みませんでした。今私が申し上げたのは、空を飛ぶかどうかという部分の基準でございまして、国土交通省が管轄しているのは熊本空港の地べたになりますので、空がまず飛べるかどうかという部分と、この地べたに降りられるかどうかという部分で国土交通省が管理をしておりますので、施設の空港を閉じる、閉じないという判断があるという部分で、先ほどちょっと申し上げましたけれども、27日に1回ちょっと降灰があったので、掃除するために1回閉じられたという話は聞いておりますが、その後は空港を閉じられたという話は聞いていないということでございます。

○堤泰宏委員 まあまあそんならよかです。とにかく風評被害がそぎゃんとからが一番広がつとつたい、飛行機が飛ばじやつたとかがな。それで、慎重にやってください。

○村上寅美委員 よかね。

○堤泰宏委員 よかですよ、これで。

○村上寅美委員 ちょっと前向きに行こう。24ページ、(3)の3番の丸に、熊本県と株式会社肥後銀行、ヤマト運輸で、アジア向けの農林水産物等の輸出を加速するという説明がありました。これは具体的に、肥後銀行の役割を聞きたいわけ、あとはわかるけん。

○池田和貴委員長 これは誰が答弁しますか。

○村上寅美委員 農林水産。

○吉田交通政策課長 済みません。これは農林水産部で今やっていたいでございます。若干詳しく御説明をさせてい

ただきますと、ここには書いておりませんが、こちらの全日空のほうが今航空会社としては参画をしております、例えば熊本県内でとれた農産物を、ANAのネットワークを使って、今沖縄にANAが貨物のハブ基地をつくっておりますので、ANAが沖縄に運ぶ、沖縄から香港等々の東アジアに運ぶと。それで、実際に相手国の空港に着いたら、そこからヤマト運輸が配送サービスを提供をして、ANAのセールストークで言わせると、きょう熊本でとれた、きょうの朝熊本でとれた農林水産物が、あしたの午後には香港の食卓に届くと、そういうことでやっている、回し者みたいな気がしますが、そういうようなものを組んでおります。

そういう中で肥後銀行を……。

○村上寅美委員 僕が聞きたいのは、ANAということが一つわかりました。それはJALじゃなくてANAの限定だね。

○吉田交通政策課長 ANAとヤマト運輸が実施するものです。

○村上寅美委員 ヤマト運輸ね。それで、肥後銀行というのは輸出でしょう、これは。輸出のL/Cとか組まぬといかぬでしょう。だから、そういう役割を銀行だから肥後銀行がするんだろうなと感じとるけど、どういうやり方なのか。そこを、もう既に農水産物は出るから、だからその辺の肥後銀行の役割わからぬかな、わかればちょっと……。L/C組まなきゃいけないのか、はっきり言えばね。ばってん、これだけの業者が入っているから代行するのか、その辺の基準を聞きたい。

○吉田交通政策課長 委員済みません、その辺、我々も役割は聞いておりましたけれども、そこまで把握しておりませんで、農林水

産部に確認してご説明します。

○村上寅美委員 もう一点、委員長よかですか。

○池田和貴委員長 では、後ほど説明のほうにいらっしゃいます。

○村上寅美委員 いいですか。

○池田和貴委員長 どうぞ。

○村上寅美委員 土木部長に、交通対策で一番大事な、我が県が注視している九州中央自動車道とそれから中九州、これが上限は何年ごろの完成予定なのか、これは予算の関係だろうと思うけども。というのは、2019年にはあれがあるね、世界女子ハンドボールが日本で。20年はオリンピックでしょう。だから、これから6年ぐらいあるわけ。それと熊本駅もちょうど平成30年とか32年とかと言っているから、少なくとも19年～20年には完成してほしいなという気持ちなんです。その辺どうなるのか。

○猿渡土木部長 まず、連続立体交差事業につきましては、完成は平成30年度になります。

○村上寅美委員 30年度でなくて30年。

○猿渡土木部長 30年度になります。それから、九州中央自動車道につきましては、小池高山インターチェンジまで開通をしました、今ですね。それで、これから次の次のインターチェンジである北中島インターチェンジというのがございます、そこが平成30年度の開通予定ということになっております。

矢部まではいつまでかというのはまだ明示されておりませんので、これについてはでき



るだけ早く明示をしていただきたいという要望をしているところであります。

それから、中九州横断道路につきましては、まず滝室坂道路、これが事業化になりました。これについていつまでというのがまだ明示されておきませんので、これも至急調査を進めていただきまして、できるだけ早く、いつまでできるかということを示していただきたいというふうに、要望をしていきたいと思っております。

それから、熊本から大津間につきましては、まだ計画段階評価を今やっているところですので、2回委員会が開催されました、九州地方小委員会を2回開催されまして、あと3回目が大体通常の計画段階評価であります最終の委員会となりますので、この第3回の委員会を早く開催していただきたいということで、この間も知事と議長と一緒に、国土交通省に要望にいったところでございます。

○村上寅美委員 努力するのはわかるけど、上限のサイドが、今言ったように30年なら30年に合わせてという目標で、それは十数年も眠った沿岸道路がやっぱり熱意で生きてきたじゃない、裏の話は別にしても。だから、本格的に知事執行部と議会と一体となってチーム熊本ということでやれば、国の動きも実際違ってくるはずだから、その辺を要望だけど、ぜひ30年ぐらいまでには熊本駅を中心にやってほしいなということで、結構です、要望です。

○池田和貴委員長 ほかにございませんか。なければ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5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