

第 20 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27年3月6日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第20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27年3月6日(金曜日)

午前10時0分開議

午前11時28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 付託調査事件の調査の終了について
- 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0分開議

○池田和貴委員長 定刻となりましたので、ただいまから第20回の高速交通及び新幹線活用対策特別委員会を開催します。

なお、本委員会に4名の傍聴の申し込みがあつておりますので、これを認めることといたします。

それでは、島崎企画振興部長に、執行部を代表して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、執行部を代表して、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。

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1月末までの利用者数は248万人となり、新4カ年戦略に掲げる平成27年度末の目標値である300万人を突破した前年度と、ほぼ同水準で推移しております。

ソウル線につきましては、年度当初は、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、4月から1月の利用率は約65%となっております。

台湾線につきましては、ことし1月に、今年度3回目となるチャイナエアラインへのトップセールスを実施いたしました。チャイナエアライン孫会長から、4月以降も定期チャーター便を継続したい、また定期便化につきましては、10月末からの冬ダイヤを目標に課題を整理していきたい旨の意向が表明されました。

中国線につきましては、ことし2月19日及び23日に、中国福建省の福州と熊本を結ぶチャーター便が実施されました。

引き続き、ソウル線の週5便化及び東アジアとの直行便開設に向け、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。

JR鹿児島本線等連続立体交差事業につきましては、来る3月14日に、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キロメートルを開業いたします。

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、国内外からの誘客を意識した情報発信として、2月に「くまもとから元気をプロジェクト」による台湾への訪問等を行いました。また、3月12日から15日に、熊本市、八代市、山鹿市で「くまモン誕生祭2015」を実施することを予定しております。

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」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。

また、阿蘇中岳の火山活動活発化による風評被害の沈静化、拡大防止を図るため、「くまもと阿蘇は元気です！キャンペーン」を展開しており、新聞や車両広告等さまざまな媒体を活用し、阿蘇観光をPPしております。引き続き、広く正確な情報発信を行ってまいります。

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

○池田和貴委員長 島崎部長、どうもありがとうございました。済みません、座って説明していただいてよかですよ。申しわけありませんでした、私のほうがですね。ほかの皆さん方も、説明のときには座って結構でございますので……。部長、どうも済みませんでした。

それでは、議題(1)執行部から事業概要の説明を受け、その後質疑を受けたいと思います。

説明につきましては簡潔にお願いいたします。

では、執行部からの説明をお願いいたします。

す。

○宮部道路整備課長 道路整備課でございます。よろしくお願ひいたします。

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

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。

飛びますが、10ページをお願いいたします。

10ページの最上段でございます。

熊本環状道路の今後の取り組みについてでございます。

まず、1つ目の丸、熊本西環状線についてでございますが、事業主体である熊本市から、用地取得の難航等により、予定としておりました平成27年度の供用開始が困難となりまして、事業期間を平成28年まで延長すると聞いております。県としましては、これまで同様強く事業促進を求めてまいりたいと思っております。

続きまして、3つ目の丸、熊本北バイパスについてでございます。来る3月28日に暫定2車線で供用されることとなりました。これにより国道3号と熊本東バイパスをつなぐ熊本北バイパスが全線開通となります。なお、来年度以降引き続き4車線化に向け取り組まれると国のほうから聞いております。

続きまして、12ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路(Ⅱ期)についてでございます。

上段の今後の取り組みの欄のところでございますが、2つ目の丸、大牟田市から長洲町間につきましては、現在、都市計画決定手続を進めているところでございます。ここには記載はしてありませんが、3月18日に開催される熊本県都市計画審議会におきまして、本

案件が審議される予定でございます。

その下に、参考の情報といたしまして、福岡県側の有明海沿岸道路についてお伝えしております。去る2月9日に、九州地方整備局事業評価監視委員会が開催され、有明海沿岸道路、大牟田から大川でございますが、これにつきまして審議がされました。現在開通しております大牟田市の三池港インターの入り口交差点付近の地盤高が低く、冠水が発生しているということから、同インターの災害発生時の機能を確保するため、インターの形状を変更し、三池港インターから荒尾市までの約2キロメートル区間を、有明海沿岸道路の連絡路として新たに整備することが示されております。

このことにつきましては、熊本県として県内初の着手となるということで大きな前進と捉えておりますが、これとどまらず、さらに長洲町そして熊本市までと、国直轄による全線整備に向けて、これからも引き続き強く要望してまいる所存であります。

続きまして、建設促進の活動状況について御説明いたします。

前回の委員会からこれまでの間で行った主な活動内容につい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、次ページの、13ページの上段のほうですが、1月27日に、熊本、宮崎両県の建設促進期成会長ほか沿線首長により、国土交通省及び県選出国會議員の方々への建設促進要望を行っております。

続きまして、14ページをお願いいたします。

③の中九州横断道路についてでございますが、ページの最下段に記載しておりますが、1月16日に、熊本市から大津町間の計画段階評価の早期完了を求める要望を、知事、議長により、国土交通省及び県選出国會議員の方々に行いました。

続きまして、15ページでございますが、④

の有明海沿岸道路(Ⅱ期)では、1月31日に、早期整備促進決起大会を長洲町の未来館において開催をしております。関係する国会議員の先生方々や自民党の元幹事長であります古賀誠先生、それに知事、沿線の首長や住民の方々約900名が出席し、盛会のうちに終了いたしました。また、多くの県議の先生方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。

そして、定期大会において決議した内容を、2月の23日から24日にかけて、熊本県期成会及び「荒尾・玉名地域」整備促進期成会合同で、国土交通省及び県選出国会議員の方々に要望を行ったところでございます。

これからも委員の皆様のお力をお借りいたしまして、「チームくまもと」として、各路線の早期整備に向けて精力的に活動してまいり所存でございますので、よろしくお願いたします。

道路整備課からは以上でございます。

○吉田交通政策課長 交通政策課でございます。

資料の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御説明いたします。

まず、(1)国内線の振興についてでございます。

現状でございますが、平成26年4月からの旅客数は、平成27年1月末現在で、対前年同期比0.8%増の248万人となっております。

個々の動きにまいります。

個々の動きのアンダーラインの部分でございますが、東京線の平成26年4月から平成27年1月の利用状況は、対前年同期比98.6%となっております。平成26年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112.9%となっていることから、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

バーしている状況になっております。

なお、国内臨時便は、全路線分2,266人であり、このうち1,939人が東京線の利用者となっております。

飛びまして、19ページをごらんください。

19ページに、阿蘇くまもと空港の国内路線別旅客数をお示しをしております。先ほど御説明したとおり、東京線は減少しているものの、ほかの路線はおおむね増加しているという現状でございます。

続きまして、20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。

まず、ソウル線でございます。

ソウル線につきましては、平成15年9月からの開設から今年度11周年を迎え、これまで延べ36万人を超える利用となっております。年度当初は、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1月の利用率は約65%となっております。

続きまして、21ページをごらんください。

台湾線・中国線でございます。

台湾線につきましては、昨年8月と10月さらに今年1月と、今年度3回にわたるチャイナエアラインへの知事のトップセールスを実施いたしました。そこで、定期便の早期実現の要望を行ったところでございます。

この結果、チャイナエアラインの孫会長からは、4月以降も定期チャーター便を継続したいとの意向が表明され、また定期便化については、10月末からの冬ダイヤを目標に課題を整理していきたいというコメントがありました。

中国線につきましては、ことし2月には19日と23日に、中国福建省の福州から熊本へのチャーター便が実施されたところでございます。

国際チャーター便でございますが、今御説明した台湾線・中国線等々により、平成26年

度のチャーター便は1月末現在で145便となり、対前年同期比59.8%の増加となっております。

23ページをごらんください。

23ページに、平成26年度熊本ーソウル線の月別利用状況をお示ししております。こちらのもるる御説明を前回からしておりますが、一番上の行が利用実績、2行目が対前年同期比、3行目が通常の利用率、一番下の行が140人乗り換算の数値を示しております。140人乗り換算につきましても、航空会社が航空機の利用の頻度に応じて機材を変えることがあり、利用率を単純に比較できないという状況もありますので、ソウル線の通常の機材である140人乗りの機材に固定して算出をしたものでございます。

一番右の欄、平成26年度4月から27年1月までの利用実績は2万5,554人、前年比99.3%、利用率は59.6%ですが、140人乗り換算にすると71.3%となります。特に、1月の利用者数は3,243人となり、前年比142.3%となりました。

参考一3には、チャーター便の就航状況を示しております。こちらは1月まで全て台湾線となっておりますが、2月に先ほど御説明した中国線が入っております。

続きまして、24ページをごらんください。

航空物流機能についてでございます。

参考一1の部分でございますが、阿蘇くまもと空港の貨物取扱状況を記載させていただいております。新しく加わったところが11月、12月、1月の部分でございますが、こちらについて全て対前年同期比を上回っている状況でございます。

飛びまして、29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り組みの中の大空港構想推進についてでございます。

こちらの29ページの部分でございますが、航空産業の人材育成推進を通じた阿蘇くまも

と空港の拠点性向上の連携協力を図るため、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が、同大学が昨年12月に、一般社団法人日本エアマンシップ・操縦士養成機構と航空人材育成等に係る協定を締結いたしました。

続きまして、31ページをごらんください。

空港整備に係る部分の今後の取り組みについてでございます。

まず、国におかれまして、国際線ターミナルビルの国管理部分につきましても、外壁改修の経費が、平成26年度補正予算に計上をされたところでございます。今後改修工事が行われる予定と聞いております。

また、空港ビルディング株式会社において、レンタカー送迎バス乗り場の整備工事及びビジネスラウンジの移設・拡張工事が行われておりまして、今年度中の完成が予定されております。

最後に、大空港構想の推進の部分でございます。

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整備につきましても、現在舗装工事を実施しているところでございます。年度末までに工事が完了する予定でございます。来年度からの供用開始に向け、空港を管理している国土交通省熊本空港事務所と、運用方法について現在協議をしているところでございます。

続きまして、35ページをごらんください。

熊本都市圏交通に関する件の熊本都市圏交通施策の主な取り組みの部分でございます。

空港アクセスの取り組み策の一環として、平成23年10月から、肥後大津駅との間で試験運行を実施しております空港ライナーについてでございます。平成23年10月から平成27年1月までの延べ利用者数は19万5,810人でございます。1日当たりの利用者数は、平成26年4月から平成27年1月で198人と順調に増加しております。平成27年1月4日には、1

日の最高利用者407人の記録をしているところでございます。

36ページをごらんください。

今後の取り組みの部分でございます。空港ライナーにつきましては、引き続き試験運行上の新たな課題に対応してまいりたいというふうに考えております。

37ページでございます。

空港アクセス全体のあり方検討でございます。各地からの鉄道やバスの乗り継ぎによる空港アクセスの現状を踏まえ、空港アクセスの全体のあり方について改めて検討を行い、利便性向上に取り組んでまいります。

交通政策課からは以上でございます。

○松永鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室でございます。

40ページをお願いいたします。

JR鹿児島本線等連続立体交差事業についてでございます。

ページの一番下の欄の今後の取り組みでございます。鉄道高架について、開業日が平成27年3月14日に決定しましたので、記載を変更しております。

鉄道高架推進室の説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

○宮部道路整備課長 44ページをお願いいたします。

箱囲みの現状のところでございますが、(1)の骨格幹線道路網等の整備の3つ目のポツのところのアンダーラインのところでございます。ここにつきましては、先ほど熊本環状道路のところでお説明いたしましたが、熊本北バイパスにつきましては、3月28日に暫定2車線で供用されることとなり、国道3号と熊本東バイパスをつなぐ熊本北バイパスが全線開通となります。

道路整備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ございます。

48ページをお願いいたします。

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が、ページ飛びまして51ページをお願いいたします。

②の「くまモンと熊本の関連性強化」につきまして、5点御報告申し上げます。

まず、営業部長活動でございますが、同ページ中ほどと下のほうにございますが、最近の主な取り組みといたしましては、江崎グリコのクリスマス限定「ビスコ」の発売、それからエンターテイメント系では、プラモデル会社タミヤのいわゆる「ラジコンのトラクター・くまモンバージョン」の発売がございます。いずれも、最初にコラボいたしました江崎グリコですとポッキー、タミヤですとミニ4駆がございますが、こういった商品が想定を上回る売り上げを記録いたしましたことから、継続した商品開発につながっております。また、一番下の欄でございますが、昨年ヒットいたしました漫画の妖怪ウォッチ、これが映画になりまして、作者側の御両親が熊本市出身という御縁がございまして、「くまモン」が映画の中に登場し、県産品トマトなどのPRをさせていただいたところがございます。

次に、52ページをお願いいたします。

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の事業の一環といたしまして、今回初めて海外に伺いました。台湾の高雄市と台北市のほうを訪問したところがございます。台湾からの観光客の誘客のみならず、今後現地での活動を動画に編集いたしまして、ホームページ等で御報告することで、県民の皆さんにも台湾をより身近に感じいただき、熊本—高雄線の定期路線に向け、微力ながら貢献できればというふうに考えているところがございます。

同じく52ページの一番下の欄でございます

けれども、県内プロモーションといたしまして、来週、3月12日から15日までの4日間中心市街地、ことしは新たにそれに八代市と山鹿市を会場に加えまして、各自治体と連携をいたしながらさまざまなイベントを開催することとしております。旅行代理店が企画いたしました山鹿、八代含めた宿泊ツアーでは、県外から定員を上回る応募があっており、地域振興につながるものと期待しているところでございます。

次に、53ページ中ほどでございますが、くまモンキャラクターの使用についてでございます。毎年3月の当委員会で、前年1年間のくまモン利用許諾商品売上高調査の御報告をいたしております。

恐れ入りますが、別添資料、「平成26年くまモン利用許諾商品年間売上高調査について」をごらんいただければと思います。

表紙をおめくりいただきますと、平成26年、暦年、1月から12月まで1年間の売上高は643億円を超えたところでございます。昨年は449億円を超えておまして1.43倍というふうなことで、これまでのところ順調に増加をしているというふうに考えているところでございます。

内訳につきまして、グッズ等の売り上げは減少しておりますけれども、食品の売り上げは増加しております。

また、昨年6月に海外販売を解禁したことに伴い、今回新たに海外における販売実績の調査を行い、同ページの下のほうの表でございますけれども、1億7,600万円という報告が上がっております。

なお、許諾件数につきましては、1カ月平均大体300件程度に落ち着き、おおむね1カ月を待たずに許諾ができるようになっていくところでございます。

再度委員会資料にお戻りください。

最後になりますが、54ページの上段でございます。

物産観光等情報提供施設「くまモンスクエア」でございますが、1月末現在の累計来館者数は約54万人、直近の2月末現在では56万人と順調に推移しているところでございます。最近では、特に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の報告を受けております。

くまもとブランド推進課は以上です。よろしく御審議をお願いいたします。

○中川観光課長 観光課でございます。

55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、くまもと・ふろモーションでございます。熊本観光の強みである温泉を全国に向け情報発信するため、これまでもさまざまなプロモーション活動を展開してまいりましたが、先月黒川温泉と連携し、新たに主に女性をターゲットに温泉プログラムを開発しております。

56ページをお願いいたします。

また、同じくくまもと・ふろモーションでございます。福岡で無料配布されている若者向けの情報誌「アフロクオカ」とタイアップしまして、女性をターゲットにした温泉PRの小冊子を発刊しております。

59ページをお願いいたします。

「くまもと阿蘇は元気です！キャンペーン」でございます。活発化している阿蘇中岳による風評被害の沈静化・拡大防止を図るため、昨年末から「くまもと阿蘇は元気です！キャンペーン」を展開しております。

主な取り組みを記載しておりますが、年明けから配布しているキャンペーンパンフレットには、火口から阿蘇管内の主な観光施設までの距離を示した観光マップを掲載するなど、従来と変わらず阿蘇観光をお楽しみいただけることを積極的にPRし続けているところでございます。

62ページをお願いいたします。

直近の観光動向についてでございます。平成26年10月から12月の本県の延べ宿泊客数は、速報ベースで国内、国外合わせた全体で、前年同期比4%増となっております。

下段の表の右側の欄をごらんください。

まず、ブルーの欄、国内の宿泊客数につきましては2.5%の減となっております。阿蘇中岳の火山活動活発化の影響等によりやや減少しております。

次に、下から2段目、黄色の1行上でございますが、海外からの宿泊客数につきましては約40%増となっております。熊本ー台湾高雄定期チャーター便の効果等もあり、大きく増加しております。

観光課は以上でございます。

○松永都市計画課長 都市計画課です。

別添資料の①をごらん願います。

熊本都市圏のパーソントリップ調査について御報告いたします。

1ページをごらん願います。

まず、パーソントリップ調査の概要について御説明いたします。

この調査は、熊本市とその周辺市町5市6町1村に居住する人々の1日の動きを把握し、将来の都市圏交通に関する施策に反映させることを目的としているもので、これまでに3回実施しています。

なお、このトリップという用語は、ある地点からある地点への目的を持った人の移動のことをあらわすものです。

今回は、平成24年秋に調査し、約4.3万世帯、約9.7万人分のデータを収集いたしました。

その後、このデータを用いて、現況分析や交通需要予測等を行ってまいりました。

次に、2ページをごらん願います。

都市圏交通の現状と課題について御説明いたします。

左側のグラフは、交通手段の分担についての推移を示したもので、緑色の部分の自動車利用の割合が、昭和48年に比べほぼ倍増しており、自動車に過度に依存している状況となっております。

右側のグラフは、交通目的の割合の数字を示したもので、生産年齢人口の減少に伴い、緑色や赤色で示した朝夕の通勤・通学交通の割合が減少にある一方で、高齢者の増加等に伴いまして、水色や青色で示した私用目的の昼間の交通が増加傾向となっております。

次に、3ページをごらん願います。

左側の図は、都市圏内の主な人の流れを示したもので、熊本市中心部と周辺市町村間の放射方向の流動が多いことから、放射道路に交通が集中している状況です。

右側のグラフは、国道57号東バイパスの混雑を示しています。これは現在事業中の道路整備が完了した後の平成47年時点での混雑度の推計値ですが、現状よりも改善されるものの、渋滞の解消までには至らないものと推測されています。

以上のことから都市圏交通の課題として、交通流動の変化への対応や放射道路等の主要幹線道路の渋滞対策が考えられます。

次に、4ページをごらん願います。

高齢社会の到来を踏まえ、高齢者の交通について説明したものです。

左側のグラフは高齢者の交通量ですが、前回調査時の平成9年と比較して、平成47年時点では約3倍となると予想しています。ちなみに、これは都市圏交通全体の約3割を占める量となります。

また、右側は、年齢別の手段構成ですが、高齢者の自動車利用率が増加してきています。そのため、高齢者が加害者となる交通事故が増加傾向にあるということです。

これらのことから、高齢者の安全、安心な移動手段の確保も都市圏交通の課題と考えられます。

次に、5ページをごらん願います。

左側上段のグラフは、社会保障費の公的負担額の推移ですが、国の試算では、平成37年の公的負担額は現在の1.5倍になるといわれております。

また、下段のグラフは、土木施設の維持管理費が増加していることをあらわしたもので、これに伴い新たな投資が限定されてくることを示しているものです。

また、右側の写真は、都市圏交通を考える視点の一つとして、道路空間における自動車と公共交通との利用状況を比較説明したものです。

これらのことから、道路空間の既存ストックを有効活用していくための公共交通の整備も、今後の都市圏交通の課題であると考えられます。

次に、6ページをごらん願います。

本県では、人口減少・高齢社会の到来などの社会情勢の変化を見据えた今後の都市圏整備の方向性として、市街地機能を集約し、持続可能なまちづくりであるエコ・コンパクトシティの形成を掲げています。また、これを前提として、熊本都市計画区域については、核となる市街地が交通ネットワークで連携する多核連携型都市構造の形成を目指しているところです。

次に、7ページをごらん願います。

これまで説明してきました都市圏交通の課題や、多核連携型都市構造の形成を踏まえた都市圏交通の今後の方向性としては、公共交通ネットワークの再生と都市内道路の再構築、道路整備の選択と集中の2つを考えているところです。

また、今後の予定としては、御説明いたしました課題や方向性を踏まえた新たな都市交通マスタープランを策定した上で、その行動計画となるアクションプログラムを策定することとしています。

都市計画課からの報告は以上です。

○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。

○高木健次委員 35ページのJR豊肥線を活用した空港ライナーの試験運行について、吉田課長にちょっとお尋ねしますが、これは今説明のほうにもありましたが、熊本空港が26年度も248万人、国際線を含めば300万人を突破したということで、熊本空港の利用客が非常に増加したということでありましたが、この問題が県のほうで、大津駅から空港までの利用客の増につながるということで始めた、文字どおり運賃も「ただ」ということで利用している運行バスですかね。ただ2年前か3年前からも、費用対効果で廃止したらどうかというような意見もこの委員会であったと思うんですけども、この推移を見ますと、ライナーの利用客がふえているということで、非常にありがたいなというふうに思っておりますけれども、利用者が80%でも、「有料でも利用する」というデータも出ていますね。20%の利用客が「有料だったら利用しない」という資料もいただいておりますけれども、これは利用客増につなげるとするならば、続けていったほうがいいのかないかなという感じがしますけれども……。

ただ、今申し上げましたとおり、運行費用が本年度4,300万円ですかね。これからすると、受益者負担といえますか、その観点からすれば、80%の利用客が有料でもいいと、その中でも200円だったらいいというのが35%という資料も、データも出ていますから、200円でも取ったほうがいいんじゃないのかなという感じがします。

仮に、200円もらったとすれば、1日に4万円、200人で単純に計算をした場合ですね。そうすると1日4万円でしょう。年間にすれば1,440万円、月に120万円と計算して。

そしたら、3,400万円の県の負担金がちょっと軽くなるんじゃないかなと。これはほかの団体にも負担を求めているということであり、空港ライナーについては利用者も増加傾向にございます。また、過去に9回アンケートを実施させていただいておまして、どういった方が乗っておられるのかといった部分であるとか、乗った方がJRを御利用されているのか、大津にそのまま泊まれるのかとか、そういった部分についてもアンケートをさせていただきました。

○吉田交通政策課長 空港ライナーについて今御質問いただきました。委員御指摘のとおり、空港ライナーについては利用者も増加傾向にございます。また、過去に9回アンケートを実施させていただいておまして、どういった方が乗っておられるのかといった部分であるとか、乗った方がJRを御利用されているのか、大津にそのまま泊まれるのかとか、そういった部分についてもアンケートをさせていただきました。

その中で、有料、無料についてもアンケートをさせていただきました。委員御指摘のとおり、「有料であれば利用しない」という利用者がアンケートの中では20%おられて、「有料でも」ということでも80%の方がおられたという部分でございます。

執行部といたしましては、委員御指摘の部分もございしますが、阿蘇くまもと空港は鉄道と直結してございません。乗降客数が上位の全国の空港で、空港に鉄道が直結をしていないという空港は、阿蘇くまもと空港と鹿児島空港のみでございます。

そういった中で、我々とすれば直結性を補う、補完をするという部分で、ここは政策的に無料ということで、試験運行継続をさせていただきたいというふうに考えております。

○高木健次委員 26年度に引き続き27年度も継続をしていくという計画ですが、26年度は約3,400万円ですね、今年度が4,300万円ですもんね、約1,000万円増ということですので……。今課長のほうから説明があったとお

り、ある程度の私は負担をしたほうが、継続をしていくためにもいいんじゃないのかなというふうに思います。27年度に1,000万円上がる分を、200円なりの負担をしていただければ、この利用者というのでも継続していくたびにふえていくんじゃないのかなと、継続性があるんじゃないのかなという感じがいたします。

1日に最高で407人ですか、利用客がおられたということですが、何回も申しませうけれども、受益者負担の関連からいけば、200円ぐらいの応分の負担は大丈夫じゃないのかなという感じがしますが、そういう試験的な運行もやったらどうかなという感じがいたしますが、いかがですか。

○吉田交通政策課長 先ほども申し上げました我々とすれば、直結性を補完するというところで、引き続き無料という形でさせていただきたいと思っておりますが、運行経費の負担につきましては、現在も阿蘇くまもと空港の空港ビルディング株式会社様と大津町様からも負担をいただいているところでございまして、今回についても負担の増枠等をお願いしているところでございまして、そういった関係者がしっかり負担を共有するという形をつくっていききたいというふうに考えております。

○高木健次委員 はい、いいです。

○池田和貴委員長 よろしいですか。

○小杉直委員 松永鉄道高架推進室長に質問と、成尾くまもとブランド推進課長にちょっと説明をしますが、最初、40ページ、それに関連して、3月14日に行事がありますな、上熊本駅舎落成式等々ですね。この時点では、6キロ間のうちに大体何キロが高架はでくつとですか、それから踏切は何カ所通過できる

のか、ちょっとおさらいで教えてください。

○松永鉄道高架推進室長 3月14日の高架の供用におきましては、北側につきまして、崇城大学付近から北岡自然公園付近まで、これについては上下線ともに高架開業となります。これが上下線合わせて8キロ。それと、その南側の熊本駅の区間につきましては、鹿児島本線の上り線の2キロが高架開業になりますので、全体延べに直すと、豊肥線まで入れて13キロのうちに10キロと、約8割ほどの高架が今回開業になります。

それと、踏切につきましては、全体の区間で15カ所踏切があるんですが、今回高架開業によりまして、13カ所の踏切がなくなります。

以上でございます。

○小杉直委員 はい、わかりました。

あとは成尾課長に質問というよりも説明ですが、ああなたが説明したページは何ページだったかな、「くまモン」の活動状況について。

○成尾くまもとブランド推進課長 51ページ以降でございますが……。

○小杉直委員 それに関連して。3月1日に、西部方面隊の音楽祭がありました、市民会館崇城大学で。昼の部も夜の部も満員ですたいな。そして音楽隊は、健軍駐屯地の音楽隊だけでなく、8師団の音楽隊、それから福岡に駐屯する第4師団の音楽隊、沖縄に駐屯する15旅団の音楽隊、総合的な西部方面隊の音楽祭だったわけですが、その中に「くまモン」が出場しましたもんね。子供だけでなく、大人も非常に喜んで、「くまモン」の効果が、九州全域から来た音楽隊の催しの中で効果があっておいりましたので、説明しておきます。

○成尾くまもとブランド推進課長 ありがとうございます。(笑声)

○池田和貴委員長 ありがとうございます。ほかに。

○城下広作委員 10ページの部分ですね、国道3号線と東バイパスがつながるということで大変期待もしとるし、うれしいというふうに思っております。

ただ、ここが国道3号線と東バイパスが平面交差なもんだから、私は渋滞をするんだなというふうに想像をしています。その手前には、恒常的にあそこは、四方寄のほうが大変渋滞をしていて、四方寄の交差点に信号がある。新たにこの区間に信号機がもう一つふえる、そしてその先には旧3号線と今の3号線との三叉路の交差点があるということで、真ん中に信号機が出来るから、ある意味では今まですらずっと渋滞していたんです、今回バイパスとつながることで、大きな動脈がつながっての平面交差なんですよ。この渋滞は大体どういうふうに予想をしているのか、それをちょっと確認したいと思います。

○松永都市計画課長 私のほうで少し持っている資料を御説明いたしますと、先ほど少しパーソントリップの調査報告の中でも触れましたけども、国道57号東バイパスの将来の、お手元の資料でいきますと報告資料の3ページの右側の、これは健軍1丁目、県庁の付近ですけれども、このあたりで、そこで見ていただくと、平成47年がありますけども、前順位の平成22年で1.75になっていますけども、47年では、今市が進めています西環状が完成いたしますので若干効果が来ますけども、それでも今城下委員御指摘のように、北バイパスのほうからの流入もありますので、結果的にそこでありますように混雑度が1.6という

ことで、やっぱり結構渋滞すると。かつ、そのグラフの中にありますように、交通量的には5万7,900台という、かなり大きな交通量が流れるというふうに予測します。

以上です。

○城下広作委員 だから、これは恐らく4車線化になるとまた少しは違うと思います。それ以降の期間が、結構今の状況から渋滞がしばらくはちょっと顕著になるのかなと。ただ、これはつなぐことはいいことなんです。これは歓迎していることです。

ただ、やっぱり平面交差が余りにも多いから、いわゆる立体交差ができなかったことがちょっと残念だなと。ましてや、国道と国道の大きい道路が平面交差でやるということ自体が、これは計画が今になったらちょっと遅かりですけど、この辺が今後道路の課題になるかなというふうにちょっと心配をしています。

これは、だけど、つながったこと自体は、大変待ち望んでいたことですから歓迎したいと思います。1丁目の渋滞、それだけちょっと気になったということ。

もう一点よろしいですか。

○池田和貴委員長 どうぞ。

○城下広作委員 一番最後のページ、62ページ、おもてなしの取り組みについて。観光だから大変大事なことでございます。今1事業者当たり30万円ということで8団体、大体どいう団体にやったか大枠を教えてください。

それと、おもてなしは団体にやることも当然なんですけれども、最終的には、大きく言えば、県民全体がおもてなしの心ということ逆を言えば熟成し、そしてそれが他県から来た方に好感度を持つかという運動が究極かなと思うんですけど、とりあえずはその前の

段階として団体にいろいろ頑張ってもらおうということをやっていると思うんだけど、その辺の実際にやっている団体はどういう団体で、そして総論的に言えば、県民全体がおもてなしの気持ちを高めていくという問題は、どういふような形で捉えているかということをちょっと考えをお願いしたいと思います。

○中川観光課長 観光課でございます。

助成団体の個別の名称の一覧、ちょっとあいにく手元に持っておりませんが、市町村の観光協会など、あるいは地元でボランティア活動、語学なんかのボランティア活動をなさっている団体、あるいはおかみさんたちも一緒になって観光客のおもてなしをなさっているような団体が、主に対象になっております。

それから、委員御指摘になられました団体というよりも個々の県民がこれから、一今週月曜日にはラグビーワールドカップの熊本開催が決まりましたけれども、これからどんどん外国からも含めて日本に観光客が多くいらっしゃると思います。まさに御指摘のとおり、私も、ボランティア団体にお任せするというよりも、地元で日々活動なさっている方がごく自然に、外から来られるお客様をしっかりおもてなしの心で対応していただけるように、アピールしていきたいと思っています。そういう方向で取り組んでいきたいと思っています。

以上でございます。

○城下広作委員 まさにそのとおりで、団体は、旅館組合なんかは、直接自分たちの利害に絡むから頑張るのは当たり前のことなんです、それはですね。だけど、おもてなしというのは当然それが必要です、各組合、組合頑張ってもらわにやいかぬ。

ところが、一県民として、いろいろ国際化になって、いろんな形で予備調査をなさって

いる。けども、県民1人1人が、本当自分ができるおもてなしは何なのかという気持ちを高める事業が、ある意味では県の予算の中で今後は考えてやらないと、それをどうするかという内容はちょっと私も具体的にはわからないけど、個人のボランティアで参加しながら、おもてなしの部分の一員として自覚を持てるような事業を考えにやいかぬかなと、どんどんどんどん進めていただきたいと思います。よろしくお願いします。

○池田和貴委員長 よろしいですか、要望で。

○成尾くまもとブランド推進課長 今委員のお話ありがとうございました。実は、九州新幹線の全線開業に向けまして、当時新幹線元年づくり推進運動と、この中でいわゆるくまもとサブライズというものが提唱をされました。それで「くまモン」というキャラクターが誕生するわけですが、実はあのときのくまもとサブライズというのは、キャラクターをつかって「くまモン」が中心になって、みんなが元気になればいいというふうなことではありませんで、いわゆる180万県民お一人お一人が、今委員がおっしゃられましたように、おもてなしをしていく立場として、みんな一人一人が県外から来られるお客様に、今ある要するに特別なものではなくて、県外から見るとすばらしいものがたくさん熊本にあるので、そういう素材を改めて見直して、県外の皆さんをおもてなししていこうというふうな運動としてスタートしたというふうに記憶しております。

そういう意味では、私どもくまモン隊のいろいろな活動を県内で行っておりますけども、そういった際にもいわゆるキャラクターとしての「くまモン」だけではなくて、180万県民お一人お一人が、ディズニーランドでいいますとキャストといいますが、その支柱

となってゲストの皆様をおもてなししていこうじゃないかというふうな気持ちで、多くの皆様にもそういうお話をさせていただいてるところでございます。

まだまだ力足らずでありますけれども、今後ともそういった気持ちで、私どもも普及を広めていきたいというふうに考えております。

以上です。

○城下広作委員 そういう話をされたから言いますけど、私はあのとき、新幹線開業日は、最初に、初日に来て下さる方は大変ありがたい方だから、全便のおもてなしを県のほうでしっかり対応すべきだと、そしてあの見本をばっちりやるべきだと提案したことがあります。

そのときに、最終便までですか。最終便までだと。本当におもてなしをする気持ちだったら、その日、開業日に来る人は、全部熊本駅で降りる人は、本当きょうはありがとうございましたとやるならば、ある意味では最初のおもてなしではないかと。これは一生に1回しかない、開業日は、ということをやった、私は提案した記憶があります。まさにそういう気持ちで頑張っていたかと思っております。

○池田和貴委員長 ほかにございませんか。

○鎌田聡委員 済みません。熊本都市圏パーストリップ調査についてということで報告がございまして、要は、この調査を受けて都市交通マスタープランをつかってアクションプログラムをつかっていくということになりますが、当初予定から多分おくれてきているような状況だと思いますけれども、実際今後いつまでにプラン策定なりアクションプログラムを策定されるのかというお話がございませんでしたので、どのような予定でこの後進

めていかれるのかをお聞かせいただきたいと思ひます。

○松永都市計画課長 都市計画課ですけども、交通マスタープランの策定、今鎌田委員おっしゃいましたように、当初は本年度内の策定を目標としてやってきておりました。ただ、今御議論ありましたように、北バイパスの開通でありますとか、連続立体交差事業の一部供用開始とか、そういうふうな大きな都市圏交通の交通流動が変化する事案が発生してきます。

このあたりも交通量どう変化するかを見極める必要があるということと、もう一つは、先ほど御報告の中でお話ししましたように、やっぱり今後公共交通をどう生かしていくのかというのは、結構、こうなってくると道路交通と違って、いろんな関係機関が絡んでくるということで、そういった観点で少し時間を要しているということです。

ただ、それほど時間はかけてはいけなくて、できるだけ早くと思ひていますが、今後共同事務局の熊本市さんと一緒に策定をやっていくと思ひていますが、大体1年ぐらひはかかるのかなと、できるだけ早くと思ひていますが、来年度中には策定をしたいというふうにならなるところです。

以上です。

○鎌田聡委員 北バイパスの開通とか、大体の道路整備は、これは織り込み済みで進んでいた話でありますので、要は今回のこれは24年の調査、人の移動の調査を受けて、どのような交通体系がいいのかということを考えていかなきゃならないと思ひますので、方向性を早く示して取り組み方向を進めていかなないと、状況を見て考えていくとずんずん延びていきますから、ぜひ熊本市ときちんと話し合っただきたいということとあわせまして、今回の報告を見てみますと、やっぱり高

齢者の移動手段の確保だとか、公共交通インフラの整備だとか重要な課題が出てきておりますし、あわせて今、熊本市のほうでは昨日議会が終わりましたけども、市電の延伸ということがこれから調査されて検討されていくことがありますから、むしろこの別添資料の5ページを見ますと、電車空間でわかりやすい写真化だと思ひますけども、これだけしか道路を占有しないということでの効果があると思ひますが、熊本市の調査と県が今後どのように絡んでいかれるのか、その辺をちょっと教えていただきたいと思ひます。

○松永都市計画課長 市電の延伸とかの調査について、熊本市さんのほうで予算を計上しているというふうなお話は伺っております。ただ、具体的な話、今後どうするかについてはまだお話しは聞けないんですけども、今お話ししました都市交通マスタープランの中で、熊本市さんと軌道系をどう扱うのかと。当然、他都市の事例見ますと、やっぱりある程度熊本都市圏ぐらひの都市規模であれば、バスとあわせて軌道系の確保という大きなテーマだもんですから、交通マスタープランを策定する中で、熊本市さんの委託調査結果も取り入れながら、検討していくということになるかと考えています。

以上です。

○鎌田聡委員 それにですね、やった熊本市もそういった方向に動いていきますから、それをきちんと後押しできるような形で県としても関わっていただきたいと思ひますし、そういったことが反映されたマスタープランですね、ここまですれ込んでいきますから、そういった動きも出てきていきますから、それも含めたマスタープランというのを、きちんと熊本市と連携してやっていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○増永慎一郎委員 済みません。5ページですけど、九州中央自動車道の件でちょっとお伺いをしたいと思います。

これ先日、村上団長にも一般質問していただいたんですが、小池高山インターチェンジから、仮称であります北中島インターチェンジまでは平成30年度ということで、部長の答弁にも前倒しになるようにということでお話がありました。しかしながら、矢部インターまでが、供用開始年月日がなかなか言われない、予定が言われないということです。予定が出ないということの要因というか、どんなことが問題で——用地も何か97%ぐらい終わっているという話でしたから、その要因が何かというのをひとつ、考えられているというか、何か聞いていらっしゃることがあれば教えていただきたいんです。

○宮部道路整備課長 今委員の御指摘がありました北中島から矢部までの件ですが、実はその中に用地で未買収のところ約三十数件あるというふうに聞いております。いつまでという完成予定を示すに当たっては、やはり見通しが立たないとなかなかできないというように国土交通省のほうで聞いておりますので、ある程度用地の取得見通しが立った段階でいつまでというのが出てくると思いますので、もう少し用地の買収が進まないで見通しが立ってこないのかなというふうに思っております。

以上でございます。

○増永慎一郎委員 去年の今ぐらいいも三十数件という話を私聞いているんです。町としましても、収用の予算を上げながら一緒にやっていくということだったんですが、なかなかそれから進んでいないので、何かその辺、進まない理由とかは何か聞いていらっしゃいますか。

○宮部道路整備課長 具体的には聞いておりません。しかしながら、今国土交通省のほうでの事業の展開としましては、小池高山から北中島、実はここが2件まだ未買収になっているようです。

今委員の御指摘のとおり、矢部までは事業認定についてはとられております。その中で最速、急ぐところがやはり北中島までということで、この2件に対して今最終申請の手続きをとっていただいているようですが、それとあわせて、引き続いて事業認定はとっているんですが、今任意のほうでも一生懸命、この矢部までのほうは鋭意努力されてい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 あとは一緒に努力しているというふうに思っておりますが、一部では、河川国道事務所内からある業者さんに対して、10年ぐらいかかるのではないかという話が出ているんです。今の予算規模からいけば、とてもとても10年かかるような感じでもないもんだから、その辺はやっぱそういう話もあるということ伝えていただきながら、地元の方々は、北中島インターまで来たなら、後は同時に工事があっておりますので、なるべく早い時期にできるんだろうというふうに考えられていますので、まずその供用開始年月日を、年を、予定を早目にしていただくように、ぜひとも強く要請をしていただきたいというふうに要望をしておきます。

○佐藤雅司委員 済みません。私も道路の関係ですが、8ページでございます。滝室坂道路、これは24年の7.12水害で、いわゆる別線として整備区間に指定されたということで、大体ことしの3月、もう3月になりましたから線形を決めると、大体去年の12月という話であったんですが、延び延びになって3月と

ということになって、あそこは結構岩盤の調査とか、水文調査とかいろいろ出てくるというふうに聞いておりますが、そのめどはどうだろうかというのが1点です。

それからもう一つは、中九州の中で阿蘇大津道路ですね、これは事業中止になっているわけですが、今57号の瀬田それから立野拡幅が行われて、いよいよ開通が近まったということになっておりますが、それが終わってからということでしたが、その見通し。

この2点をお伺いいたします。

○宮部道路整備課長 1点目の滝室坂道路についてですが、国土交通省に聞きましたら、26年度においては、今委員の御説明がありましたが、トンネルの詳細設計等に入っているということ聞いております。ただ、このトンネル自体が非常に長くて、かつ地形が悪いということで慎重にやられている状態でございます。国のほうで滝室坂トンネル技術検討委員会というのを設置されて、そこで検討されております。

先月の24日にこの委員会が開催されておりました、その中で概略的な構造関係のある一定の成果といいますか、検討が終了したというふうに聞いております。引き続き、今度はその検討を踏まえた上で、詳細な設計を行っていくというふうに聞いておりますので、次年度におきましては、まだトンネル詳細設計を引き続いてやられるというふうに聞いております。あわせて、道路の線形とかについてもかかっていくというふうに聞いております。それが1点目でございます。

それから2点目の、阿蘇一大津間につきましては、この3月23日に瀬田ー立野の2.5キロが4車線供用されます。この瀬田ー立野の間の事業が残っております区間について、引き続き事業されるというふうに聞いておりますので、その事業を速やかに、できるだけ早くやっていただくように我々としても要望

いたしまして、それが終わり次第次の展開のほうに、阿蘇大津のほうに入っていられるのではないかとこのように我々としても推測しております。

以上でございます。

○佐藤雅司委員 トンネルの詳細設計と、それも大事なところであるというふうに思っておりますが、4.6キロですかね、5キロ未満がいわゆるトンネルということですが、やっぱり5%というかなり急な地形になっていくわけですから、しかし中九州にとっては、熊本県側にとっては非常に難所になると。難所だからこそしっかりやっつけていかなきゃいかぬということですが、線形そのものもトンネルの詳細設計もそうですが、国交省としても、中の全体の線形ですね、どういったところを通って行くのか。3月の下旬というふうに聞いていったんです、だからそれ延びていくのかなという感じがしますが、とにかく10年でやるということですので、1年でも前倒しをしていきながら、特に「すべての道は熊本に通じる」と、こういうことになっておりますので、中九州としてはとても大事な熊本県側の、しかし技術的に難しい道路になるというふうに思っておりますので、できるだけ早くそのところをお願いしたいというふうに思っております。

それから、阿蘇大津道路についても、事業再開を、立野拡幅、瀬田拡幅、それが2.5キロということになって、あともう少し、2〜3キロだというふうに感覚的には持っておりますので、そこ辺見合って、最初の整備区間でございましたから、その事業の再開をぜひやってほしいなというふうに思っています。

以上です。

○平野みどり委員 また戻るんですが、パーストリップ調査について伺います。

まず、1点確認なんですけれども、4ページ、平成9年と平成24年で比較してありますこの表の中の自動車という部分は、これは自家用車と、自分が運転しての移動という形というふうに理解するのでしょうか。

○松永都市計画課長 そういことです。

○平野みどり委員 そうですね。そうすると、例えばタクシーを利用したり、福祉タクシーを利用をしたりというのは、この表にも出てきていない、その他の部分に入るという理解でよろしいんですか。

○松永都市計画課長 済みません。自動車というか、交通手段としてはこの中に入ります。

○平野みどり委員 この自動車の中に入るのですか。

○松永都市計画課長 入ります、わずかですけども。

○平野みどり委員 だったら……。はい、わかりました。

ちょっとこの表を見ていて、団塊の世代の人たちが今六十七、八、九ということですから、まだこれからもしばらくは自動車の利用という部分がふえていく可能性があるのかなと思います、それが終息していくと、また本当に、自動車に乗らない世代が逆にふえていくのではないかなと。

すぐするということではないですけども、この15歳から29歳の表を見てみると、わずかではありますが、徒歩ですとか、あと自転車というような手段を選択をしている人がふえてきています。エコという意味でもそうでしょうし、結構自転車利用の方たちが最近ふえてきているなという思いがしてい

ます。

そういう人たちが、都会なんか特に自動車には乗りませんが、熊本は自動車を利用しないと移動が難しい部分があるので、しばらくは車中心のということになると思うんですけども、やっぱりそういった若い世代とか、あるいは車という手段の中で福祉タクシーですとかタクシー、自分で運転はしないけれども、そういった手段を使って移動する方たちがふえてくると思うので、そこへの何か支援という部分も必要なかなというふうに思うんですけども……。

高齢になると、公共交通機関の停留所だとか電停とかに行くというところまでが厳しいので、ドア・ツー・ドアの輸送ということで、公的な輸送というふうにみなしていく必要があると思うんですけども、そこら辺どんなふうに……。

○松永都市計画課長 なかなかそのあたり、福祉政策との関係も出てくるかと思うんですけども、当然、公共交通全体を議論していくときに、先ほど議論ありました軌道系とか路線バスとかもあるんですけども、そのほか各市町でやっているコミュニティーバスとか、最近はデマンドタクシーなんかもあるんですけども、そういう全体の交通手段も含めてシュミレーションしていくことも必要かと思うんですけども、なかなかその一番最後の毛細血管の部分というのは、やっぱり単なる交通政策だけじゃなくて、いろんなほかの政策との関連の中で検討していくことになるのかなと考えています。

ただ、やっぱり最終的には、委員おっしゃるように、それが最終的に高齢者であるとかの足の確保になるものですから、それも含めて検討はしていく必要があるかなとは考えています。

以上です。

○平野みどり委員 おっしゃるように、本当毛細血管の部分とおっしゃいました。段階的にいろんな利用があるんですね。肝心なところは、やはり公共交通でどれだけ効率的に人を動かすかということですので、そこを中心にやっていきながら、いろんな方面との関連で、さっき言われた毛細血管の部分も拡充をしていく、利用しやすくしていくというふうに展開していただきたいなと思います。

以上です。

○村上寅美委員 西環状の9ページかな、これは現段階で供用開始のめどはいつごろになるのか、西環状は。それが1点。

それからもう一点は、連続立体交差の豊肥線が1キロまで延びているね、現段階で計画は。だから、石仏を上げるという観点で考えたら、あとどれぐらい、1キロプラス・アルファに延長しなければいけないのか。どの辺までか。

その2点をちょっとお尋ねします。

○宮部道路整備課長 1点目の西環状の供用開始について、私のほうから答えたいします。

西環状の中での工区が、委員の御説明がありましたのは、9ページの現状のところを見ただけですと、花園工区と池上工区というのがございます。花園工区につきましては、10ページの先ほども御説明しましたとおり、28年中にということ市のほうから聞いております。ただ、池上の工区につきましては、9ページに書いてありますとおり、今買収工事を進めておりますので、まだ時期につきましては示されておられません。

最終的に、この西環状が、ではいつ供用するのかということに関しても、現在のところ、いつまでという形では我々としては聞かされておられませんので、市に対してはできるだけ早く供用していただくように、我々のほ

うからも強く要望はさせていただきたいと思っております。

以上でございます。

○松永鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室です。

現在の連続立体交差事業を延伸して、石仏踏切を高架にするというふうな形にとりまして、延伸の延長としては1.1キロ区間を延伸する必要があると……。

○村上寅美委員 今の1キロでしょう、まだ。

○松永鉄道高架推進室長 はい。

○村上寅美委員 それを……。

○松永鉄道高架推進室長 さらに工事が必要な部分というのが1.1キロ区間……。

○村上寅美委員 1.1キロ。どこまで。

○松永鉄道高架推進室長 白川橋梁で今上がっていますので、そこまでが上に上げるという形……。

○村上寅美委員 白川の……。

○松永鉄道高架推進室長 白川のところでJR豊肥本線が上に上がっていますので、そこまで延ばすという形になります。

○村上寅美委員 そうなった場合に、1.1キロでしょう。そうすると、工期はどれくらい延びる……。

○松永鉄道高架推進室長 工期につきましては、まず設計計画をして用地補償、それに都市計画決定の変更等の手続きもございませ

で、かなりかかるかと思えます。

○村上寅美委員 それではいかぬたい。では、今の計画は、今の1キロはいつまで延びるの。

○松永鉄道高架推進室長 今回の計画の1キロについては、平成29年度末までに完了します。

○村上寅美委員 用地買収は終わっている…。

○松永鉄道高架推進室長 終わっています。

○村上寅美委員 終わっているわけね。わかりました。

それから、道路整備課長、いつかわかりません、はないだろうと思う。だから、用地がこうだから、理由は何。用地買収の問題だろうけどね。

○宮部道路整備課長 失礼いたしました。他人事で申しわけございませんでした。

今我々が聞いておりますところは、やはり用地関係が難航しているというふうに聞いております。ただ、熊本県としまして、熊本県が今までやっておりまして、それから政令市になって熊本市のほうに移行しました、この事業につきましては、熊本県といたしましても、この事業を速やかに完成していただくということは、我々も一緒になってやっていきたいというふうに思っております。

以上です。

○村上寅美委員 そんなら、さっき増永委員からも話が出たように、全然進んどらぬじゃないかということで、あつちは国、こつちは市、我々は県に質問しよる。だから、ずっと矛盾を感じるわけたい。

例えば、県は収用制度を使うが、市は使わぬでしょう。使った事例は僕は知らぬけど。だから、その辺も用地の進行状態によって相当違うと思うとたい。やっぱり県は熱心について、これでもかこれでもかと、これできなきゃ、これはやむを得ないから収用しますよというところまでいくけど、市はしないですよ。

だからその辺を、ただ引き継いだということじゃなくて——手順が違うわけだから。そうすると、そのうち担当もかわる、だから延びるんですよ、行政の仕事は。だから、これは何年度までやると、事業計画がどうだというなら、その限度の中で人事も含めて本気で、どうすりゃできるかということをやってもらいたいと思うんです、県には部長。

それはさっきの矢部の話も一緒だけど、国に要望しますと。では市に言うた、国に要望した、これで終わっちゃ——その辺の積極性というか、熱意というか、これは県が中核として、いろいろ県が要望してつくってもらっているんだから、その辺は応援団ということじゃなくて、指導的立場でぜひやってもらわないとよくならぬよ、熊本は。よかよか、要望。

○猿渡土木部長 委員おっしゃるとおりでありまして、実は何度かお話ししましたように、熊本市が政令市移行になるに当たっては、政令市以前から県のほうには市のほうから勉強にきていただきましたし、それから政令市になった後、24年、25年、2カ年については、県から職員を24名、技術も事務も用地交渉も含めて24名派遣をいたしておりました。

それで、24年、25年になったので、25年の夏ごろから——26年度から引き揚げるということもありましたもんですから、それで25年の夏ごろから、熊本市と県との間の連絡調整会議設けております。そういう中でいろいろ

な意見交換をやらせていただいておりますので、そういう中で一生懸命させていただきたい、ということをおもっております。これが1点目です。

それから2点目ですけれど、今国のほうもというお話ありました。増永委員から、九州中央自動車道については、北中島までは30年度だけど、先、矢部まで何年になるかまだ公表がされていないということでもあります。そのとおりでありまして、ここはやっぱり矢部までの開通予定年次を公表していただくと、これが一番大事だと思いますので、そこあたりは一生懸命要求をしていきたいと思えます。

ただ、国のほうは北中島まで30年ということでもありますけど、これをずっと守らなきゃいけないし、それから我々もそれを早くしてほしいということをお願いしていますので、そういうことで今注力されているんだと思えます。

それとあわせて、繰り返しますけど、矢部を何年まで開通できるのだろうかということ、地元と一緒にやって要望していきたいと思えますので、今後とも御支援のほどをよろしくお願いいたします。

○池田和貴委員長 頑張ってください。

○村上寅美委員 よろしく申し上げます。

○池田和貴委員長 村上委員、まだ……。

○村上寅美委員 ちょっと要望。これは福島知事のころ、僕の記憶では、新幹線と同時をめどとして、10年間でやり上げるということでスタートしたんですよ、西環状は。だから、後のことは言わぬけん、これから先延ばないように——過去のことを言ったってしょうがないから、これから先は繰り上げてでもできるような形の姿勢をぜひひとつ市と協議

してください。要望です。

○池田和貴委員長 ほかにございませんか。

○杉浦康治委員 前回もちょっとお話ししたかと思うんですが、バスベいの件なんですけれども、両側に宅地とか店舗とかが張りついてしまってなかなか改良が難しいというような路線については、例えばですけれども、バスベいによる渋滞解消指定路線みたいな制度的なものをつくって、それで何とか渋滞を解消していくというような方策を、何か制度というルールというか、そういう形でできないかなと。今だと「やさみち」というんですか、歩道整備に絡めた形でしかちょっと対応できないというようなことがあるだろうと思えますので、ここはちょっと、それを言っちゃうと地元の方はまたいろいろと問題が出てくるんだろうと思うんですけれども、そういう形で何とか別枠の予算といいますか、きちとした制度の中で整備ができるような方策というか、そういったものを考えていただけないかなというふうに思っておるんですけど、いかがでしょうか。

○高永道路保全課長 道路保全課の事業としまして、交通安全の対策の事業につきまして、今通学路の安全対策というのを最重点でやっております。それと、広域的なところでいいますと、天草関係で譲り合い車線というのを現在やっております。

杉浦委員のお話にあったバスベいにつきまして、バスが停留所でとまることでどのくらい全体の渋滞に影響があるのか、その辺を十分踏まえて、バスベいだけの事業が通常の実業で成り立つかどうか、その辺も踏まえて、通常は歩道整備にあわせてバスベいをするというのが普通でございますけれども、バスベいだけの事業については引き続き検討させていただきたいと思っております。

以上でございます。

○杉浦康治委員 自分で走って、かなり前ががらぎらになってしまふ、向こうから来ていてちょっと右側に出れないというふうな状況はよくある光景だろうというふうに思います。特に、朝夕の通勤時間帯で、しかも非常に重要な路線ということになると、ゆっくりとやっていくというよりは、やっぱり集中してやったほうが効果も大きいだろうというふうに思いますので、引き続き検討はぜひしていただきたいんですが、現実化するような方策と申しますか、具体的にどれぐらい後ろにつながるんだ、前があくんだというようなことを調査するようなことも含めて、御検討をやっていただければというふうに思います。

要望として終わります。

○池田和貴委員長 ほかにございませんか。

○城下広作委員 これは熊本市の問題だから確認なんですけども、交通センターを取り壊して、交通センターの機能が一時的にストップしますね。そうすると、熊本から、各県から来る全てのバスは交通センター行きとなつとるから、その期間、バスの影響とか、そういうのはどうなるのか、何も心配ないのか、仮設でちゃんとやるから何もないのか。そのことによって便をちょっと減少するとか、何か不都合があるとか、何かわかっているんですか。

○吉田交通政策課長 城下委員から、今交通センターの取り壊しでバス網に影響があるというような話ですが、今のところ、改築中は隣のシンボルプロムナード等で仮のバスターミナルをつくって、そこにバスをうまく回遊させるということで、特に路線をその期間減少させなければいけないとか、そういうふうには聞いておりません。

○城下広作委員 外になるから、今まで雨天なんかは大変助かったけど、外で更地になるけん大変また不自由になるですかね。これは仕方ないことだけど、何かバスの路線もどうなるのかなと思って……。それもしっかりと——公共交通を利用しようと言いながら、状況が一旦違う事業で出されたら不都合になるもんだから、これはしっかりと相手を注視して、県も見とかにやいかぬかなというふうに思います。よろしくをお願いします。

○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)付託調査事件の調査の終了についてお諮りをいたします。

本委員会は、今回をもって付託調査事件の調査を終了し、その任務を終了することとし、会議規則第84条の規定に基づき議長に報告することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○池田和貴委員長 御異議なしと認めます。

それでは、本委員会は今回をもって終了することに決定いたしました。その旨議長に報告することといたします。

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、本委員会の審議を終了いたします。

なお、本日は最後の委員会でありますので、一言御挨拶をさせていただきます。

本当、皆さん大変お世話になりました。——済みません、ここからは座って御挨拶をさせていただきますことをお許してください。

浦田副委員長を初め委員の皆様方の御支援のもと、そしてまた執行部の皆さんの御協力により、県政の重要課題であります「高速交通及び新幹線活用対策」につきまして、活発な審議をさせていただくことができました。改めて感謝を申し上げたいと思います。

高速交通体系については、高規格幹線道路を初めとして道路整備が進んでいるところでございますが、今の審議の中にもありましたように、やはりそれぞれ課題がまだ残っているところがございます。また、北熊本スマートインターチェンジの整備などの課題等もまだ残っているというふうな状況でございます。

また、航空路線につきましては、阿蘇くまもと空港の国内線において、昨年10月にはジェットスター・ジャパンが就航する、また国際線についても、同じ10月に中華航空による定期チャーター便が週3便台湾高雄との間に就航して、また4月以降もまた継続するということになりました。早期の定期便化に向けて、県民挙げて経済、文化、教育などの積極的な交流を行い、路線振興につなげていくことが求められていると考えているところでございます。

また、私の地元の天草エアラインも、昨年の5月～6月に、新しい機材を導入することが決定をいたしましたところでございますし、航空行政というのは、本当この1年間対応の新しいことが起こりました。本当に皆さんお疲れさまでございました。

また、熊本市圏交通については、JR鹿児島本線等連続立体交差事業を着実に進めていただいておりますが、さらなる公共交通機関の利用促進及び交通渋滞解消も求められていると思っております。

九州新幹線を活用した地域振興については、本県はキラコンコンテンツである「くまモン」がありますので、その積極的な活用によって、非常に多彩な観光キャンペーンの展開によって、さまざまな成果が見られているというふうに思っております。ただ一方、阿蘇山の噴火による風評被害に対しては、引き続き対策が求められるというふうに思っております。

このように各方面に着実な成果があった半

面、さまざまな課題も残っております。高速交通及び新幹線の活用は県政の重要課題ですので、関係各位の今後ますますの取り組みに期待を申し上げる次第でございます。

委員並びに執行部の皆さん方には、1年間大変お世話になりました。

次に、浦田副委員長からも、最後でございますので、ぜひ一言御挨拶をしていただきたいと思っております。よろしく願います。

○浦田祐三子副委員長 副委員長の浦田でございます。最後でございますので、私からも一言お礼の言葉を申し述べさせていただきたいと思っております。

この1年間、池田委員長を初め委員の皆様方、大変お世話になりました。並びに執行部の皆様方におかれましても大変お世話になりました。改めて感謝を申し上げたいというふうに思います。

先ほど池田委員長からも御挨拶にありましたとおり、高速交通そして新幹線活用対策は、県政の重要課題だというふうに私も認識をいたしております。執行部の皆様方におかれましては、各部署の皆様、しっかりとまた今後も引き続き御努力を重ねていただきますようお願いを申し上げます。

1年間大変お世話になりました。ありがとうございました。(拍手)

○池田和貴委員長 本日の委員会はこれで閉会いたします。

午前11時28分開会

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