

平成23年9月定例会 一般質問会議録（平成23年9月29日開議）

○副議長（井手順雄副議長） 休憩前に引き続き会議を開きます。

内野幸喜君。

〔内野幸喜登壇〕（拍手）

◆（内野幸喜） 皆様おはようございます。自由民主党・玉名郡区選出・内野幸喜です。今任期初めての一般質問、通算では6回目の登壇となります。まずは、今回の質問の機会を与えていただきました関係議員の皆様方に、心から感謝を申し上げます。

昨日、相撲協会の方では、日本人としては4年ぶりだそうです、琴奨菊関が大関に昇進しました。その伝達式の中で、口上として、万里一空という言葉が使われました。私は万里一空という言葉は初めて聞いた言葉だったんですが、宮本武蔵が著した兵法書、五輪書の中からの引用だということです。この五輪書は、熊本ではゆかりがあって、霊巖洞というんですかね、そこで著したと言われています。

この万里一空なんです、私も意味を調べてまいりました。どんなにはるか遠くまで行っても、空は一つしかない、つまり、すべてのものは一つの世界にとどまっているということらしいです。琴奨菊関は、そこから夢に向かって目標を失うことなく努力し続けると、そういう意味で言われたということです。私も、この言葉はいい言葉ですので、万里一空のこの思いで、今期も一生懸命、さらにはプライベートの方も充実させながら、一生懸命頑張っていきたいと思っておりますので、どうか——きょうは質問は5問と要望を1問用意しております。時間もありません。早速通告に沿って質問に入らせていただきますので、どうか最後まで御清聴よろしく願いいたします。

まずは、米の先物取引についての質問です。

本年8月8日より、東京穀物商品取引所と関西商品取引所で、2年間の米の先物取引の試験上場が始まりました。この試験上場は、本年3月8日に東京穀物商品取引所と関西商品取引所が認可申請を行い、7月1日に菅内閣当時の鹿野農林水産大臣が認可し、開始されました。今後、この2年間の試験上場を経て、本上場への可否が判断されることとなります。

今回の試験上場については、TPPのときのようなメディアでの大々的な取り上げられ方は余り目にしませんでした。また、十分かつ丁寧な議論が行われてきたのかも定かではありません。それでも、鹿野農林水産大臣は試験上場の認可に踏み切りました。しかし、生産者等の関係者は、認可申請のときから注

目し、試験上場後は、その影響を分析し、不安を抱いているのが実情です。

ところが、実際に試験上場を行っている各商品取引所は、計画的かつ安定的な米の生産、流通に貢献できる可能性が高いとの考えです。しかし、果たしてそうでしょうか。

我が国では、過去に米の先物取引が実施されていた実績があります。それが、享保 15 年、西暦 1730 年に大阪に開設された堂島米会所での先物取引です。その堂島米会所での取引は、明治 2 年、西暦 1869 年に明治政府によって廃止されました。その後、明治 26 年、西暦 1893 年に堂島米穀取引所として改めて再建されましたが、やはり昭和 14 年に廃止されました。今回、72 年ぶりの上場と報道するメディアが幾つか見受けられたのもそのためです。

さて、その過去の米の先物取引では、結果として、計画的かつ安定的な米の生産、流通に貢献できたと言えないような事柄も起こっています。例えば、幕末には、財政難に陥った幕府や諸藩が極端な投機に走り、米がないにもかかわらず空手形を乱発し、米の価格を高騰させることもあったそうです。また、大正 7 年、西暦 1918 年に起こった米騒動も、過剰投機が原因だったと言われています。

そもそも先物取引とは、言わずと知れた、商品を、将来の決められた日時において、前もって決められた価格と決められた量で売買することを約束する取引の形式です。

さらに、今回の米の先物取引には、大きな 2 つの特徴があります。それが、証拠金制度と差金決済方式です。つまり、約定価格の数%相当の資金を取引の担保として取引所に預託すれば、手持ち資金よりも大きな金額の取引を行うことができ、かつ、実際に現物を持っていなくとも米を売ることができる、いわゆる空売りが可能なことです。これは、多くの投資家、投機家が参加できるようにとられたシステムとも言えます。投資家や投機家は損失をこうむるよりも利益を得ようとするのが当然です。

実際、既に日本で行われている小豆、大豆等の先物取引では、その 9 割以上が差額決済の投機目的と言われています。証拠金となるわずかな資金で数十倍の取引が可能になるため、投機家のマネーゲームになっているのが現状です。

こうした現状を考えると、本当に計画的かつ安定的な米の生産、流通に貢献できる可能性が高いと言えるのか、甚だ疑問です。

わずか数年前には、原油価格が史上最高値をつけたことがありました。これは、原油がマネーゲームの対象になった結果だとも言われています。原油が不足していたわけでもなかったにもかかわらず、燃油価格やガソリン価格は高騰し続け、国民生活を逼迫させました。まさに、マネーゲームに翻弄されたと言えます。そして今、私たち日本人の主食である米までもが、その対象となる可

能性もゼロとは言えません。

利益を虎視たんたとねらっている投機家の思惑によって先物市場で価格が決定され、主食である米の適正価格が果たして保たれるのか疑問です。そして、その乱高下によって大きな影響を受けるのも生産者であり、消費者です。そうした不安要素もあり、私自身は私たちの主食である米の先物取引については反対と言わざるを得ません。特に、米の生産が盛んな農業県熊本にとって、本上場となった場合、その影響も大きいと思います。

そこで、御自身の経験から農業に格別な尊厳の念を抱かれている知事に、米の先物取引の試験上場について、今後の見通しも含め、率直な見解をお尋ねします。

〔蒲島郁夫知事登壇〕

◎知事（蒲島郁夫知事） 米の先物取引については、米の価格形成の透明化、作況等による価格変動リスクの軽減等を目的に、ことし8月8日に、72年ぶりに2年間の試験上場が開始されました。

開始されて約1カ月が経過していますが、新たな価格指標に期待する声がある一方、現物相場とかけ離れた高値や安値をつけるなど、不安定なスタートとなっています。

こうした中、県内の生産者団体からは、試験上場であっても、生産現場が先物取引の価格に振り回されるとか、主食である米が投機資金のマネーゲームの対象になるといった懸念の声が寄せられています。

私自身も、アメリカに暮らした経験の中で、先物取引の動向が農業、穀物価格に大きな影響を与えることを肌で実感しております。

今日、米を取り巻く環境は大きく変化していますが、戦後の食糧難を経験した世代としては、米に対して特別な思いを持ち続けています。

いつの時代においても、主食である米の安定的な生産、供給は、農業経営だけでなく、国民生活にとって最も重要な課題であると考えています。

先物取引の試験上場については、こうした観点から、さまざまな懸念事項などについて、国において十分な監視や検証が行われるべきものと考えています。

県としても、今後の動向を注視しながら、必要に応じて、国に対し、意見、要望を行ってまいりたいと考えております。

〔内野幸喜登壇〕

◆（内野幸喜） 今知事から御答弁をいただきました。

その知事の答弁の中に、現在のこの先物取引の試験上場については、開始されて約1カ月、現物相場とかけ離れた高値や安値をつけるなど、不安定なスタートと、そういう答弁がありました。そして、さらには、知事自身が、アメリカ

力での農業体験や生活を通じて、先物取引の動向が農業、穀物価格に大きな影響を与えることを十分に承知されていると、そしてまた、さらには、今日、米を取り巻く環境は大きく変化しているが、戦後の食糧難を経験した世代としては、米に対して特別な思いを持ち続けていると、そういうことを言われました。

私は、今の知事の答弁を聞いて、恐らく本音では、知事はこの米の先物取引の試験相場については反対だろうと、そのように推察いたします。ただ、今の立場では、まだ始まったばかりなので、なかなか言えないと。ただ本音は、私はそうだろうとっております。特に、先ほどの田代議員の質問の中でもこういうことを言われました。農業については経済原理のみで判断されるべきではないような、そんなことも言われていたと思います。そうしたことから、私は本音はそうだろうとっております。

私たちは、子供のころから食べ物を粗末にするなど言われ続けてきました。この考えは今も当てはまると思います。それは、やはり私は、先ほど知事が戦前戦後の厳しい時代のことを話されましたが、それもそうだと思いますが、やはり生産者の方に感謝をすると、そういった気持ちから粗末にするなどということがあったんだろうとっております。そうした、その食べ物の中でも日本人の主食である米が投機の対象になることについて、私はやはり反対と言わざるを得ません。

最後に知事が、必要に応じて、意見、要望を行っていくと言われましたが、ぜひ、私は反対の立場ですが、国に対して、こうした意見もあるということも、随時要望、意見等と言ってほしいと思います。

それでは次に、九州新幹線の開業効果をいかに持続させるのか、その効果を県内全域へいかに波及させるのかについて質問します。

これについては、代表質問で氷室議員の質問と一部重複するかもしれませんが、大事なことなので、私からも質問をさせていただきます。

九州新幹線が3月12日に全線開業し、既に半年が経過しました。この九州新幹線の全線開業は、知事の言葉をかりれば、100年に1度のビッグチャンスであり、このチャンスを生かすために、本県としても、さまざまな取り組みを行ってきました。こうした県の努力もあって、九州新幹線開業後半年間の誘客数は、おおむね順調な滑り出しだと言ってもいいと思います。

中でも、やはりKANSAI戦略を中心とした、関西圏をターゲットとした熊本のPRには、知事みずから積極的に動かれ、県宣伝部長のスザンヌさんやくまモンの効果も相まって、認知度向上、さらには本県の魅力発信にも大きくつながったと思います。実際、県が実施した県内の主要ホテル、旅館30社の6月、7月、8月の延べ宿泊者数調査の結果からも、その傾向がうかがい知れます。

その調査結果によりますと、東日本巨大地震の影響からか、海外からの宿泊者数は減少しているものの、国内からの宿泊者数が増加し、6月から8月までの3カ月間の全体合計で約6%の伸びを示しています。特に、関西以西の近畿、中国、四国地方からの宿泊者数の増加は顕著で、6月は対前年比43%の伸びで6,868人の増加、7月は対前年比58%の伸びで7,183人の増加、8月も対前年比53%の伸びで1万1,056人の増加と、3カ月間の合計で、昨年と比べ宿泊者数が2万5,100人も増加し、対前年比51%以上の伸びを示しています。この2万5,107人という数は、国内からの宿泊者数の増加が全体で2万6,587人ということを見ると、実にその9割以上が関西以西からの宿泊者ということになり、本県が関西圏で取り組んできたさまざまなPR活動が実を結んだ結果とも言えます。

また、開業効果は、ホテルや旅館等の宿泊施設にとどまらず、新幹線が停車する各駅周辺の物産販売施設やレンタカー会社等もその恩恵を受けていると聞いています。このように九州新幹線は、本県への一定の効果をもたらしたと言えます。

しかし、これからを考えたとき、安心ばかりはしてられません。特に、新幹線等の新たな交通体系が開通した場合、開業後しばらくの間は話題性もあり、効果があらわれやすい時期とも言われています。また、終着駅効果があるとはいえ、現在の鹿児島の新幹線開業効果を目の当たりにすると、本県を通り越し、さらに鹿児島へと観光の流れが加速するのではとの心配もあります。やはり今後は、開業効果を一過性のものに終わらせないことが何よりも重要であり、この効果をいかに持続させていくか、その継続した取り組みとさらなる魅力発信が必要です。

そこでまず、新幹線全線開業後の効果をいかに持続させていくのか、今後の取り組みについて、商工観光労働部長にお尋ねします。

また、現在の開業効果については、その効果を感じられないとの声を聞くこともあります。特に、私の地元玉名地域では、新玉名駅という新幹線の停車駅があるにもかかわらずそのように感じる方がいらっしゃるのも事実です。こうしたことを考えると、県内でも地域によって差があることがわかります。しかし、県民の皆様が開業効果をひとしく実感するためには、効果を広く波及させ、この差を解消させていかなければなりません。

そこで、新幹線の開業効果を県内全域へいかに波及させていくのかについても、先ほどの質問とあわせ、商工観光労働部長にお尋ねします。

引き続き、並行在来線の利便性向上について質問します。

この件については、昨年9月議会の一般質問の際に要望をしました。その後、議会でも国に対する意見書を可決していただきました。しかし、まだまだ

不十分な点もありますので、あえて再度取り上げます。

並行在来線のうち特急電車については、新幹線の全線開業に伴い、その本数が大幅に削減されました。私の地元長洲駅に限って言えば、それまで上下線合わせ1日に30本もの特急電車が停車していたものが、現在では7本のみの停車にとどまり、以前の3分の1以下までに削減されました。これまで朝から夜にかけて満遍なく停車していた特急電車の本数が大幅に削減され、しかも早朝と夕方の限られた時間内に集中したダイヤ編成となれば、利便性が損なわれ、客足が遠のくのも当然です。まさに、新幹線開業によって明暗分かれた暗の部分だと思えます。

実際に、特急電車を利用して博多駅方面へと通勤通学をされていた方、特急電車を利用して博多駅方面から立地企業へと出張に来られていた方等も多かったため、2次アクセスの整備がまだまだ十分でない中、上り線の新幹線と並行在来線の結節駅が船小屋駅ということを見ると、利便性が著しく低下しています。

また、新たに導入された快速電車についても、熊本駅方面へは、ある程度の時間短縮効果が出ているのかもしれませんが、博多駅方面については、接続の不十分さから、その導入効果を生かし切れていないと感じます。

例えば、在来線を利用して博多駅方面へと行く方、また、その逆に博多駅方面から熊本方面へと来られる方は、割安感から快速電車を利用されます。しかし、そのほとんどが荒尾駅での乗りかえとなり、しかも待ち時間が30分ということも珍しくなく、時間短縮効果が図られていません。そのため、西鉄電車の利用者が増加しているのも現実です。

確かに、JR九州には、特急電車の存続や快速電車の新たな導入等、在来線の利便性向上について理解をいただき、さまざまな取り組みをしていただいています。

現在のところ、平成12年12月18日の政府・与党申し合わせ以降、新たな整備新幹線の着工区間または開業区間の並行在来線では、肥薩おれんじ鉄道のように、JRから経営分離され、第三セクターの形で運営されているところがほとんどです。このような中、今回の博多―八代間の並行在来線については、JR九州みずからが、みずからの意思で切り離さないことを決められたと聞いています。これについては大変ありがたいことです。しかし、そうであるならば、JR九州には、今後とも並行在来線の利便性向上にさらなる力を注いでほしいとも思えます。

例年であれば、これから来春のダイヤ編成の検討時期に入っていきます。その際、県としても、こうした地域の声、要望をしっかりとJR九州に伝えていくべきだと思います。

そこで、並行在来線の利便性向上についてどのような認識を持たれているのか、また、その認識に基づき、今後どのような働きかけを行っていくのか、企画振興部長にお尋ねします。

〔商工観光労働部中川芳昭部長登壇〕

◎商工観光労働部長（中川芳昭部長） まず、最初のお尋ねでございますが、新幹線開業効果を持続させていくためには、熊本にお越しいただいたお客様が満足され、何度もリピートしていただくことや、まだ訪問されていない方々を新たに呼び込むことが必要でございます。

旅の魅力は、地元の人と出会い、触れ合うこととも言われ、温かいおもてなしは欠かすことができないものの一つでございます。おもてなしの機運は、県内各地で高まってきており、引き続き県民の皆様の取り組みを支援してまいります。

また、熊本にお越しいただくお客様をふやすため、コンベンションや大型のコンサート、スポーツ大会の誘致に努めるなど、都市型観光を積極的に推進するとともに、海外からの誘客をふやすため、九州新幹線と高速船、韓国高速鉄道を結ぶ旅行商品を隣県と連携して売り込むなど、これまで以上に熊本の魅力をしっかり情報発信してまいります。

次に、開業効果の県内全域への波及についてでございますが、これまで、新玉名駅を經由し、山鹿、菊池をめぐる「山鹿・菊池温泉号」のようなアクセスバスや「阿蘇・別府パノラマ観光バス」のような観光周遊バス、「SL人吉」「あそぼーい！」などの観光列車を活用し、新幹線駅から各地域への人の流れを活性化させるための取り組みを進めております。10月からは、新たに加わります「A列車で行こう」もあわせまして、今後とも、開業効果を県下全域に波及させるよう、これらの取り組みをさらに強化させてまいります。

さらに、隣県との縦軸、横軸の連携をさらに強め、熊本を九州観光の拠点にした周遊観光の確立に向けまして、積極的に取り組んでいきたいと考えております。

〔企画振興部坂本基部長登壇〕

◎企画振興部長（坂本基部長） 県では、九州新幹線全線開業後の並行在来線の利便性確保について、JR九州に対し、機会あるごとに働きかけてまいりました。

その結果、御指摘のとおり、特急電車の存続や快速電車の新たな導入など、一定の配慮がなされたところではありますが、特急の減便により通勤通学者などが影響を受けており、また、荒尾駅での接続は改善の余地が大きいと考えま

す。

並行在来線は、地域住民の方々の日常生活に不可欠な交通手段であり、利便性向上は重要な課題と認識しております。

そのため、沿線市町と連携して、まず来月の4日、そして下旬に、さらには九州各県と連携して、11月に、JR九州に対し、在来線の利便性向上について要望を行う予定です。

今後も地域の声をJR九州に確実に届けてまいります。

〔内野幸喜登壇〕

◆（内野幸喜） 今、それぞれ答弁をいただきました。

開業効果を持続させていくためには、リピートしていただくことがやっぱり一番必要です。そのためには、本県が持つ魅力をこれまで以上に発信し、そして本県が持つ資源を最大限に生かしていくと、そうしたことに限ると思っております。特に、本県の場合は、九州の真ん中ということもあって、その地の利を生かして、長崎や大分、そういったところとも連携しながら、先ほど部長の答弁にもありましたが、旅行商品を売り込んで魅力を発信して行ってほしいと思っております。

また、県内全域へのこの効果の波及について、私は、この開業効果が県内全域へ波及して初めて県民の皆様がこの新幹線が開業したんだと実感できるものと思っております。ただ残念ながら、まだ地域によってはその開業効果を実感できていないところがあるというのも現実です。先ほど答弁にもありましたが、今後は、観光列車、アクセスバス等も既に導入しているということなのですが、まだ残念ながら利用者が少ないという話も聞きますので、こうしたことを広くPRしながら、人の流れを活性化させる取り組みを強化して行ってほしいと思っております。

それから、企画振興部長の方の利便性の向上についてです。機会あるごとに働きかけてきたという答弁がありました。しかし私は、実はこれ、去年からずっとJR九州の方には要望を行ってきましたが、残念ながら県には余りその積極さというのを感じられませんでした。来月4日に、確かにJR九州の方には行きます。これは、実は私も、それからこの中の県議団、自民党の県議団も、新たな県議団、私以外の3名も行くことになっています。昨年要望に行ったときも、私は、特急電車存続するのではないかと、そういうふうな感触を持ちました。しかし、県に話しても、特急電車の存続は難しいと、最初からもう廃止ありきの様な感じを受け取りました。しかし今、こうやって実際に、7本とはいえ、存続したわけですから、あのときにもう少し県に積極的に働いていただければ、さらにふえたのかなということもあります。ただ、これは



もうしようがないことなんで、今後は、沿線地域、自治体の皆さん方とともに、しっかりとその要望を伝えていってほしいと思います。

それでは次に、有明海沿岸道路Ⅱ期についての質問に入ります。

有明海沿岸道路Ⅱ期については、これまでに村上議員、重村議員がそれぞれ数回にわたり質問されていますが、有明海沿岸地域の方々が切望している道路でもありますので、私からもあえて質問します。

有明海沿岸道路Ⅰ期については、福岡県大牟田市から佐賀県鹿島市までの計画延長約 55 キロのうち、大牟田インターチェンジから大川中央インターチェンジまでの 23.8 キロ区間が既に連続して通行可能となっています。また、本年 3 月には、佐賀県の嘉瀬南インターチェンジと久保田インターチェンジ間 1.7 キロが開通しています。そして、今年度は、大牟田インターチェンジからさらに南下し、三池港インターチェンジまでの 1.9 キロが開通する予定となっています。

ちなみに、福岡県内の区間は国の直轄事業として、佐賀県内の区間は県の単独事業として進められています。それに対して、大牟田市から熊本市に至る延長約 33 キロの有明海沿岸道路Ⅱ期については、平成 10 年に候補路線に指定されたものの、13 年たった今でも計画路線への指定すら図られていません。

私は、これまでに何度も有明海沿岸道路を利用しています。利用するたびに、非常に便利な地域高規格道路だということを実感します。このことは、利用したことがある方であれば同じように感じるはずです。特に、私の地元では利用する方も多く、そのような声を多く聞きます。そして、その際に必ず言われることが、なぜ大牟田にはあれほど便利な道路ができていのに、熊本にはできないのかという言葉です。福岡県と同列に比べることができない事情があるにせよ、この差を実感すると、熊本県が積極的に取り組んでいないと思われる方がいらっしゃっても不思議ではありません。

それでも有明海沿岸道路Ⅱ期には、沿岸地域の多くの方々が大きな期待を寄せています。この地域高規格道路が実現できれば、産業活動の活発化、交流人口の増加といった沿岸地域の活性化に大きくつながりますし、国道 208 や国道 3 号の渋滞緩和にもつながります。また、それだけにとどまらず、熊本天草幹線道路や南九州西回り自動車道等との有明海及び八代海を中心とした循環型ネットワークを形成する路線として、本県の一体的な発展にもつながります。さらには、災害時、緊急時における代替道路としての役割も期待できます。こうしたことから、早期実現に向けての要望が多い地域高規格道路です。

そうした要望もあり、先月 8 日に、沿岸の自民党県議団 5 名で、国土交通省の道路局等へ候補路線から計画路線への早期格上げの要望に伺いました。そのかいあってか、本県と国土交通省九州地方整備局とで構成される有明海沿岸地

域の幹線道路網に関する検討会議が設立される運びとなりました。そして、早速、その検討会議の第1回会議が、今月の7日に玉名地域振興局で開催されています。私自身は、この検討会議が計画路線への格上げに向けての大きな一歩だと信じています。

そこで、検討会議ではどのような議論が具体的になされたのか、そして、その議論を踏まえ、県として今後どのように取り組んでいくのか、土木部長にお尋ねします。

〔土木部戸塚誠司部長登壇〕

◎土木部長（戸塚誠司部長） 有明海沿岸道路Ⅱ期は、九州における幹線道路ネットワークの一部を形成し、有明海沿岸地域の連携や交流促進を図る重要な路線であると認識しております。

これまで候補路線から計画路線への格上げを国に求めてまいりましたが、国が一斉に行う路線指定は、平成10年6月を最後に行われておらず、いまだにその時期も明らかにされておられません。

このような状況の中、九州地方整備局と合同で、これまで実施してきた調査の成果を踏まえて、路線の必要性や整備効果などを整理する検討会議を設置いたしました。

第1回会議におきましては、地域の現状や道路交通状況、今後の整理の方向性などについて議論いたしました。

今後、この検討会議の議論を踏まえ、有明海沿岸道路Ⅱ期の重要性について改めて整理を行い、地元期成会と一体となり、計画路線の指定に向けて取り組んでまいります。

〔内野幸喜登壇〕

◆（内野幸喜） 今、検討会議について、第1回目ということで、今後の方向性等についてのみの議論だったと思います。私は、この有明海沿岸道路については、前々から言っているんですが、先ほども質問の中でも触れましたが、佐賀県は県の単独事業、福岡は、これはすべて国の直轄事業で行われています。現在、この有明海沿岸道路について、501号線の延長とされている方もいらっしゃいます。しかし実際はこれは違います。また別の道路です。この熊本県で沿岸道路をつくるためには、県財政も非常に厳しいわけですから、やはり福岡方式で私はやらざるを得ないと思っています。そのためには、福岡県と同様の208号のバイパスとしてつくると、それしか私はやっぱり厳しいんじゃないかなと思っています。ただ、現在、この208号のバイパスについては、既に玉名市にできておりますので、その辺の整合性がこれから議論をしていくことにな

るんじゃないかなと思っております。

ちなみに、この玉名バイパスについては、計画から40年かかって、やっとことしの2月に開通しました。この地域高規格道路、有明海沿岸道路1期、特に大牟田から大川中央インターチェンジは、わずか12年で開通しています。この差は何なんだろうなと時に考えるんですが、とにかく熊本も、福岡方式、208号のバイパスとしてやってもらおうと、そういうことを今後国に訴えていってほしいと思います。

次に、交通安全施設の整備についての質問に入ります。

交通安全施設には、公安委員会が整備するものと、道路管理のために道路管理者が整備するものがあります。公安委員会が整備する主なものとしては、信号機、車両感知器、交通情報板、道路標識等があります。道路管理者が整備する主なものとしては、ガードレール、道路照明灯、カーブミラー等があります。今回は、公安委員会、つまり県警察が整備する交通安全施設について、中でも信号機の整備を中心に質問をします。

信号機の設置の要望については、多くの議員が何らかの形で一度は受けたことがあると思います。実際、毎年度100件を超える要望が県警察に寄せられています。そして、その設置要望箇所の中には、地域住民の方々が何年にもわたり要望し続けている箇所もあります。しかし、現実に設置された箇所はごくわずかな箇所となっており、その整備率も年々低下しています。

具体的には、平成12年度には、要望数105件に対し、設置数69カ所、整備率65.7%だったものが、平成15年度には、要望数108件に対し、設置数52カ所、整備率48.1%と、5割を切っています。そして、昨年度は、要望箇所123件に対し、設置数19件、整備率15.4%と、ついに2割を割り込む整備率となりました。さらに、ことしは昨年度を下回る事が予想されています。

この整備率の低下は、残念ながら、信号機設置に係る予算、交通安全施設等整備事業予算の減少によるところが大きいと考えます。この交通安全施設等整備事業予算は、平成8年度の約28億1,700万円をピークに年々減少を続け、昨年度は約10億700万円となっています。そして、今年度の予算は、ついに10億を割り、ピーク時の3分の1以下の約9億800万円となっています。

県財政が厳しい中、予算が縮減されていくことには、ある程度いたし方ないと私自身も理解もしています。しかし、命の危険がかかってくるとなると、それ相当の予算も必要です。

ここ3年間の交差点における交通死亡事故の発生状況を見てみると、平成20年が28件、平成21年が29件、平成22年が26件で、交差点で発生した死亡事故の6割以上が信号機の設置されていない交差点で発生しています。ことしに至っては、7月末までの発生件数12件のうち7割を超える9件が、信号機の設

置されていない交差点で発生しています。交通事故の形態にもよりますので、これらの交差点すべてに信号機が必要とは一概には言い切れませんが、この中には、信号機設置の要望が寄せられていた交差点もあります。

こうした実態を踏まえると、自動車等の運転者や歩行者の安全を確保するため、それぞれの交差点の状況に応じた、また地域の要望に即した速やかな信号機設置が必要だと考えます。特に、高齢の方、障害のある方、小さな子供たちにも信号機のない交差点を横断せざるを得ないときもあり、非常に危険です。

そこでまず、信号機設置についての県警察としての考え、また現状について、警察本部長にお尋ねします。

次に、交通安全施設等整備事業予算の中には、新規の信号機設置費用のみならず、既存の信号機の維持補修費用、更新費用、さらには道路標識の設置、更新等も含まれていると思います。

本県には、信号機だけでも、既に 2,700 カ所以上が設置されています。これらの信号機の中には、経過年数が相当数たっており、更新が必要な信号機も数多くあると思います。

そこで、今現在、更新が必要な信号機及び道路標識の数、そしてその更新費用はどれぐらいになるのかについて、先ほどの質問とあわせ、警察本部長にお尋ねします。

〔警察本部中尾克彦本部長登壇〕

◎警察本部長（中尾克彦本部長） 初めに、交通事故による死者数は、6年連続で減少しているとはいえ、なお数多くの方が犠牲となっておられ、本年も、9月28日現在で既に52件の交通死亡事故が発生しております。

高齢者の死者が全体の半数以上を占めるとともに、本年は、昨年1年間発生がなかった子供の交通死亡事故が3件相次いで発生し、将来を担うとうとい命が一瞬にして奪われました。

このような痛ましい交通事故を防止し、交通の安全と円滑、道路の交通に起因する障害の防止を図るためには、信号機や道路標識等の交通安全施設の整備充実は不可欠であります。県警察といたしましては、設置効果、緊急性、住民の要望等を勘案し、より必要性が高いものから順次整備を行っております。

特に、信号機や横断歩道に関しましては、住民の皆様等からの設置要望が数多く寄せられております。しかし、腐食や老朽化が進む信号機や道路標識の更新が相当数に上ることに加え、道路整備に伴い必要となる信号機、道路標識等の新設、移設等も多く、住民の皆様等の要望や期待に十分こたえ切れていないのが現状であります。

次に、更新が必要な信号機及び道路標識についてでございますが、信号機約

500カ所、道路標識約2万1,000本となっており、これらの更新に必要な費用は、総額で約18億5,000万円と試算しております。

県警察といたしましては、限られた予算をできるだけ効率的に活用し、引き続き、緊急性の高いものから順次整備を進め、より安全で安心な交通環境づくりに努めてまいります。

〔発言する者あり〕

〔内野幸喜登壇〕

◆（内野幸喜） 今答弁をいただきました。

実際、交通事故を防止し、交通の安全と円滑、道路の交通に起因する障害を防止するためには、この信号機の設置が不可欠であると、そういう認識を示されました。しかし、実際は、相当数に上る腐食や老朽化している信号機、そういったものの更新等に予算を投入せざるを得ないことから、十分にこたえ切れていないとの答弁でした。

今、ちょうど議場の方からも、市町村の負担も求めるべきじゃないかという話もありました。確かに、私もそれもそうだと思います。しかし、先ほどの質問の中でも述べました、やはり平成8年から比べると、3分の1以下にこの予算というのが減っているという現状もあります。こうした予算の中では、先ほど更新には18億5,000万円ぐらい必要だと答弁がりましたが、果たして今の9億からの予算で、この更新費用も含めながら、新たな信号機設置というのはやっぱり難しいんじゃないかなと思っております。

そこで、ぜひこれは、知事部局にも、この点はしっかりと御認識をいただければと思います。また、先ほど議場から話があったように、今後、市町村からの負担金をいただくと、そういったことも含めながら、議論も知事部局の方でもしていただければと思います。

次に、ラグビーワールドカップ熊本誘致についての質問に入らせていただきます。

昨日、増永議員が質問されるときに、知事は、前向きな答弁をされるときは、議場のあの辺を見ていられると、そういうふうな話がありました。ぜひ、きょうの私のこのラグビーの熊本誘致についての質問では、ぜひあの辺を見ながら答弁をしていただければと思います。

4年に1度のラグビー世界一を決定する大会、第7回ラグビーワールドカップが、まさに今、ニュージーランドの地で開催されています。今大会は、日本も含め20チームが出場し、9月9日の開幕から10月23日の決勝戦までの45日間、日々熱戦が繰り広げられています。

残念ながら、我が日本は、ワールドカップで20年ぶりの勝利を期待され、強

豪国相手に健闘もしましたが、予選プール1分け3敗と世界との厚い壁に阻まれ、決勝トーナメントに進むことができず、全日程を終了しました。

このラグビーワールドカップは、現在では、オリンピック、サッカーワールドカップに次ぐ世界の三大スポーツイベントに位置づけられるようになっていきます。

4年前に開催されたラグビーワールドカップ2007フランス大会では、220万枚のチケットセールスを記録し、その試合は世界238局で放送され、約40億人もの人々がテレビの前にくぎづけになったと言われています。

そのラグビーワールドカップが、一昨年7月、アイルランドのダブリンにある国際ラグビーボードにおいて、2019年の第9回大会として、日本で開催されることが正式に決定されました。

当時私は、一般質問において、ラグビーワールドカップの熊本誘致について要望をしました。しかし、今回若干の動きがあり、また今現在開催中でもあり、さらに今後のスケジュール等も考え、あえて一般質問をすることにしました。

2019年の日本大会は、アジアでは初、俗に言われるラグビー伝統国以外でも初めてのワールドカップになります。それほど注目に値する大会です。既に簡単な概要は決まっています。開催予定時期は、2019年の9月6日から10月20日までの47日間。参加チームは20。試合数は、予選と決勝トーナメントを合わせ48試合。そして、試合会場は、全国で10会場が予定されています。私は、その10会場の一つに本県が選ばれてほしいと考えています。しかし、そのためには、みずから手を挙げる必要があります。

去る7月2日に、ラグビーワールドカップ2019第1回自治体連絡会議が東京で開催されました。その会議には、全国21都道府県から35の自治体関係者が出席しています。その中には誘致準備室を設置している自治体もあり、既に誘致活動がスタートしていることが理解できます。本県からも、体育保健課長と東京事務所の次長、そして県のラグビー協会の関係者が出席しています。

その会議では、大会の概要、会場決定までのプロセス等が説明されたと聞いています。その際の資料によると、会場決定は、マルチポイント方式を採用し、会場規模、アクセス、ホテル、自治体の普及活動、スタジアムの整備、開催意義等の入札ガイドラインに沿って総合的に判断し、ラグビーワールドカップ2019組織委員会が決定するとなっています。

幸い、スタジアムについては、本県には、KKWINGというラグビーの試合会場としてすばらしい施設があり、ガイドラインをクリアしていると思います。実際に、国内のラグビーリーグの最高峰、トップリーグの試合が毎年開催され、多くの観客を集めています。また、ホテル、アクセスについても、ほかの自治体と比べても遜色はなく、懸念することはないと思います。やはり決定

までに最も重要なのは、何といたっても自治体の普及活動だと思います。先ほども述べましたが、既に誘致準備室を設けている自治体もあります。

来年の4月には、ラグビーワールドカップ2019組織委員会内に、試合会場等プロジェクトチームが設置されることになっています。また、第2回自治体会議も、来年の4月以降に開催することとなっています。こうした今後のスケジュールを考えると、これからさらに立候補表明する自治体が出ることも予想されます。

本県では、今から14年前に、1997年に男子ハンドボール世界選手権大会が開催され、大成功をおさめました。その際、世界へと本県を大きくアピールできたと思います。私はその当時の公式報告書を見ましたが、それによると、本県は、招致委員会の段階から、知事、県議会議長がそれぞれ招致委員会の副会長と委員に就任し、開催の意欲を示したことが国際ハンドボール連盟から大きな評価を得たと記されていました。さらに、開催期間中、その経済波及効果も数十億に及んだとの調査もあります。

今回のラグビーワールドカップの熊本開催は、男子ハンドボール世界選手権とは一概に比較できませんが、仮に実現できれば、経済効果、世界への情報発信、国際交流の促進、さらにはスポーツの振興、地域活性化等、その効果は同じように大きいと思います。

ラグビーでは、世界トップクラスの代表チームが、テストマッチ等のため来日することは非常にまれであり、こうした試合を熊本で開催できれば、ラグビーをやっている子供たちに大きな夢を与えることができますし、競技普及にもつながります。

こうした大きな効果を期待できるラグビーワールドカップの熊本誘致については、県としても積極的にいかかわっていくべきだと思います。既に本県のラグビー協会は誘致に前向きであり、県の協力も期待しています。確かに、波及効果が大きいだけに、自治体間の競争も激しく、開催実現も簡単ではありません。しかし、結果がどうあれ、正式に立候補表明することが誘致に向けた第一歩だと思います。

そこで、知事に、ラグビーワールドカップ2019日本大会の熊本誘致について、率直なお考えをお尋ねします。

〔蒲島郁夫知事登壇〕

◎知事（蒲島郁夫知事） どこを見たらいいかわかりませんが……。世界トップレベルのパフォーマンスを目の当たりにし、国際大会の雰囲気を感じることができるラグビーワールドカップは、人々に感動と勇気を与えてくれます。

また、ラグビー競技の普及、振興はもとより、ジュニアの育成や強化の機会

にもなり得るものと考えます。

さらに、国内外から多くのお客様が熊本においでいただくスポーツイベントの開催は、本県の魅力を世界に発信する絶好のチャンスであり、地域への経済波及効果も大きなものがあると考えております。

このため、さきに開催された第1回自治体連絡会議に参加しており、今後示される大会会場に関する要件などについても、引き続き情報収集に努めてまいります。

本県には、1997年の男子ハンドボール世界選手権大会や、サッカーワールドカップ2002でのベルギーキャンプ誘致の経験もあります。

こうしたノウハウを生かして、県ラグビー協会等と連携を図りながら、チャンスがある限り誘致の可能性を追求してまいりたいと考えています。

〔内野幸喜登壇〕

◆（内野幸喜） 今知事から答弁をいただきました。

最初は、ちょっと角度が20度ぐらい足りないかなと思ったんですが、最後、チャンスがある限り追求していくという言葉いただきました。

本当に、このラグビーワールドカップ、世界三大スポーツイベントの一つに数えられています。これが熊本で開催できれば本当に素晴らしいことだと思いますし、いろんな効果が波及できます。いみじくも知事の答弁の中にもありました、経済波及効果は莫大だと思います。また、ラグビーをやっている子供たちに大きな夢を与えることができます。2019年、8年後です。ぜひ今後とも、私は、このラグビーのワールドカップの熊本誘致についてしっかりと要望をしてみたいと思っておりますので、ぜひ今後とも県の絶大なる御理解と御協力をいただきたいと思えます。

また、これはスポーツイベントとは別なんですけど、今、いろんなコンサートであるとかそういったものを誘致している自治体というのがたくさんあります。本県では、8月だったですか、Mr.Childrenのコンサートがあって、たくさんのお客様を集めたという記事がありました。実は、今から2年前に、合志市の農業公園でa-nationという国内最大のライブイベントがありました。そのa-nationの会場には、この議場の中にいらっしゃる議員の方も何人か来ておりましたが、すごい盛り上がりでした。3万人が来場されておりました。実は、その2年前に合志市でa-nationというライブイベントがあったとき、実は、本当は熊本は3年前に開催する予定でした。しかし、当時の宮崎県の東国原知事がぜひ宮崎でやりたいと、その効果を、芸能界にいらっしやっただけに、大きいと知らっしやっただけに、東国原知事が、1年前倒して宮崎にやらせてくれということで宮崎に持っていかれました。そのときも熊本は誘致に負けた。結果として、次の



年には開催できたんです。やはりそうした、今いろんなイベントに積極的な自治体もありますので、今回のこのラグビーワールドカップについても、ぜひ今後とも力強い御理解と御協力をいただければと思います。

それから、最後、一般県道和仁菊水線の道路整備について要望します。

この和仁菊水線の道路整備についての要望は、今回で3回目となります。和仁菊水線については、県にもその重要性和早期整備の必要性を認識していただき、随時改良をやっていただいています。それでも要望をし続けるのは、その改良率がいまだ5割に満たないことと、和水町にとってシンボリックな道路であり、沿線住民の方々からの道路整備の要望が強い県道だからです。

和水町は、平成18年4月に、旧三加和町と旧菊水町の2町が合併し誕生しました。その旧2町間を最短ルートで結び、つないでいる大動脈とも言える県道が和仁菊水線です。そのため、和水町が早期整備を求め、その要望を受け、県が合併支援道路として位置づけしている県道でもあります。

その和仁菊水線の中でも特に早期整備が必要だと思われる箇所が、和水町江栗から和水町太田黒に至る区間です。この区間には、極端に幅員が狭く離合できない箇所があり、朝の通勤時には車の長い列が続いています。こうしたことから、緊急車両もスムーズに通行できないという安全、安心を担保できない県道ともなっています。

道路は、その沿線に住むの方々にとって、生命、財産を守る最低限の……

○副議長（井手順雄副議長） 残り時間が少なくなりましたので、質問を簡潔に願います。

◆（内野幸喜）（続） インフラ整備であり、時には、必ずしも費用対効果だけでははかれないものもあります。

この和仁菊水線については、まさに沿線住民の方々の生命、財産を守る重要な県道です。

現在、沿線住民の方々は、みずから道路整備推進委員会を立ち上げ、その委員となり、機会あるごとに要望活動を続けられています。こうした地道な活動を見るにつけ、一日でも早い改良が実現できればとの思いに駆られます。

どうか県においては、こうした沿線住民の方々の長年にわたる悲願と願いが実を結ぶよう、引き続きの早期改良、整備に努めていただきたいと思います。

以上で私が用意しました質問、要望、すべて終了をいたしました。最後まで御清聴ありがとうございました。（拍手）

熊本県議会 (<http://www.pref.kumamoto.jp/site/gikai/>)

会議録より抜粋

<http://www.kaigiroku.net/kensaku/cgi-bin/WWWframeNittei.exe?USR=kummotk&PWD=&A=frameNittei&XM=0001000000000000&L=1&S=1&Y=%95%bd%90%ac23%94%4e&B=-1&T=0&T0=70&O=1&P1=&P2=%93%e0%96%ec%8d%4b%8a%ec+&P3=&P=1&K=556&N=1387&W1=&W2=&W3=&W4=&DU=0&WDT=1>