

平成25年 2月 定例会

◆(淵上陽一君)次に、**県北地域の振興について**お尋ねいたします。

私の地元である山鹿市は、植木町の熊本市との合併により、鹿本地域振興局の所管区域と山鹿市の行政区域が一致する1市1振興局となったため、来年度より県の業務の一部を山鹿市に権限移譲することが決まりました。

山鹿市としましては、これを市民サービスの向上や人材育成などの好機と捉えるとともに、今後の人口減少社会の中における行政のモデル的な取り組みになるとも考えて、積極的に県への協力を行っていると思っております。

その一方で、山鹿市民の間には、権限移譲とそれに伴う県の職員の山鹿市常駐体制はいつまで続くのかと危惧する声が上がっていることも事実であります。

さて、知事は、熊本市の政令指定都市化が実現したことを受けて、県庁の人的資源や財源を政令指定都市以外の地域振興に重点的に投入すると発表され、県北を初め県内各地域は、その言葉に大いに期待を寄せているところと思えます。

しかし、山鹿市においては、知事が山鹿市出身であるという期待の大きさから、知事の2期目の動きを見ていると、聞こえてくるのは熊本市のことや県南地域のことばかりで、県北地域の振興については、具体的な動きがいま一つ見えてこないとの声が聞こえ始めております。

3月9日の熊日新聞に「小野副知事 八代市にも住みます 県南振興で」との見出しが大きく載っておりました。確かに、県北に比べて数字的な厳しさも見られる県南振興は大事であると思いますが、これまで頑張ってきた先輩方のことを考えますと、私も県北地域の動きを盛り上げなければならないと強く思っており、地元自治体とも積極的に意見を交わしているところであります。

このような中、去る3月2日に鞠智城特別研究成果報告会が開催され、休日にもかかわらず、多くの方が来場され、会場は満員となりました。一般公募で選ばれた若手研究者たちが、さまざまな視点から鞠智城研究の成果を報告されましたが、どの報告も鞠智城の新たな切り口につながる興味深い話で、会場の方々も熱心に耳を傾けておられました。

私は、この報告会で、ある研究者の報告を大変興味深く聞きました。それは、この地域に鞠智城が築城され、そして300年間の長きにわたり存続した背景として、大和朝廷がつくったとされる古代の幹線道路である官道があり、鞠智城の所在地であるこの地域は交通の要衝であったという内容でありました。まさに、人や物の交流を進める上で、1,300年前の古代には、道路が既に重要な役割を果たしていたということでもあります。

加えて、菊池川という重要な水上交通の存在こそ、当時から近世にかけての大幹線交通路と言っても過言ではないと思えます。洋の東西を問わず、文明、文化は大河が育ててきたことは御承知のとおりであります。

さて、現代の話に戻りますが、地域と地域を結ぶネットワークとして、やはり道路などのインフラは今も昔も不可欠です。菊池川流域でいえば国道325号です。県は、県北地域を結ぶかなめ

の道路として、その4車線化に取り組んでこられていますが、九州新幹線の全線開業を初めとする状況の変化の中で、県北地域の道路ネットワークのさらなる強化が必要と考えています。

100年に1度と言われた九州新幹線開通の効果を県北地域に波及させるためには、新玉名駅を最大限に生かし、福岡、北九州や関西方面からの修学旅行生を初め、観光客の呼び入れ増加につなげる必要があります。

菊池川流域には、数多くの良質な温泉、歴史、文化の薫り高き鞠智城や装飾古墳群など、県下有数の観光資源があり、それらを十分に活用し、新幹線全線開業の効果を高めるためには、新玉名駅から阿蘇までの県北地域を貫通する幹線道路がぜひとも必要と考えております。

また、ハードだけでなく、県北の地域資源を有効利用するためには、ソフト面からもさまざまな対策を講じなければならないと考えております。

今年度、玉名・山鹿・菊池地域の全市町村では、今後の交流拡大や広域観光の振興につなげていくため、新玉名駅などからの観光客の移動手段や立ち寄り先に関する実態調査を進められると伺っております。

新玉名駅の現在の状況を見てみますと、乗降客数は1日平均約900人程度であり、また、関西並びに北九州方面からの乗客は、特別でない限り博多駅での乗りかえが必要です。最近のダイヤ改正により、新大阪発「さくら」は、熊本駅では、22本から改正後は36本に増加し、1日の乗客数も平均1万3,000人程度に上っており、また、新八代駅、新水俣駅ともに、改正後は、新大阪への直通が3本から17本へと増加しました。しかし、残念ながら新玉名駅は改正後も増便はなく、そのためもあってか、玉名、山鹿の方々からは、期待していたほどの新幹線効果が感じられないとの声が多く聞かれます。

新幹線開業効果を県北地域に波及させるためには、このようなハードとソフトの両面からしっかりとした取り組みを進めることが必要であると考えます。

そこで、まずは今後の県北地域の振興についてどのように取り組まれるお考えなのか、そして、特にハード面における県北地域を貫通する幹線道路の整備について、また、ソフト面における広域観光の振興についてどのように取り組むお考えなのか。菊池川流域である玉名市、和水町、山鹿市、菊池西部等、中でも、山鹿の皆さんが期待を寄せている蒲島知事に積極かつ具体的な御答弁をいただきますようよろしくお願いいたします。

〔知事蒲島郁夫君登壇〕

◎知事(蒲島郁夫君) まず、県北地域の振興についてお答えします。

私が生まれ育った山鹿市を含む菊池川流域には、全国有数の装飾古墳群や鞠智城などの歴史文化遺産、温泉、質のよい米や野菜など、本当に豊かな資源があります。

それらの資源を生かし、地域づくりの新たな取り組みが数多く始まっています。

また、県北地域の全ての市町が一体となって、新玉名駅などからの観光客の動態調査を実施するなど、連携の動きも始まっています。観光客をそれぞれの市や町で奪い合うのではなく、協調して呼び込み、パイをふやす取り組みにより、一層の発展に結びつけたいと考えています。

この地域は、福岡都市圏から近いという利点を大いに生かすことができる地域です。新玉名

駅や九州自動車道のインターチェンジなどの交通拠点へ福岡や関西方面の観光客を呼び込み、横軸へ展開することが重要であります。

新たに設置する県北広域本部は、これらの地域に阿蘇を加えた、まさに県の北部一帯を管轄します。県としては、地元市町村とより一層連携を強め、菊池川流域の豊かな資源と阿蘇というブランド力をつなぐ広域的な地域振興を積極的に展開してまいります。

さらに、新たな連携のあり方のモデルとして、鹿本地域振興局と山鹿市が一体的に業務を推進し、地域振興などの取り組みを強化してまいります。

次に、幹線道路の整備についてですが、新幹線の全線開業の効果を県内全域に波及させるためには、幹線道路の整備が有効と考えております。

このため、これまで、新玉名駅と山鹿市を結ぶ県道玉名山鹿線の整備や、山鹿市から菊池市を經由し、空港や阿蘇地域につながる国道 325 号の4車線化に取り組んでまいりました。

今後も、国道 325 号の4車線化に重点的に取り組んでまいります。あわせて、観光客の動向や交通の状況、これまでの道路整備の効果などを踏まえながら、県北地域の幹線道路整備のあり方について検討してまいります。

最後に、広域観光の振興についてですが、この地域には、良質な温泉と歴史文化資源があります。鞠智城や装飾古墳群を初めとする有力な資源を結びつけたように、菊池川流域の良質な温泉も線で結び、菊池川温泉郷として全国にアピールしてきました。

具体的には、新玉名駅からの観光客の動線を意識した観光キャンペーンの展開や、菊池川流域 14 カ所に広域観光案内板を設置してきました。

その結果、平成 23 年における菊池川流域の観光客数は、県平均を上回り、対前年比 5.2% 増となりました。

先ほど申し上げた広域本部や地域振興局と山鹿市の連携を強化することにより、鞠智城を初めとする歴史文化資源や温泉などの観光資源をより一層磨き上げ、つないでいきます。そして、菊池川流域をストーリー性の高い魅力ある観光地として全国に発信し、修学旅行や観光客の誘致に努めてまいります。

〔淵上陽一君登壇〕

◆（淵上陽一君） 蒲島知事、ありがとうございました。

今、幹線道路整備のあり方を検討してまいるということでありました。大変前向きに私は受けとめておるわけであります。

きのう質問に立たれた荒尾市の重村先生も、新玉名駅を中心に雲仙から阿蘇まで貫通する幹線道路、これはもう名づけて湯けむりロードだそうですが、必要であると訴えておりました。

私も、新幹線全線開業の効果を高めるためには、新玉名駅から阿蘇地域までの県北地域を貫通する幹線道路が必要であるというふうに思っておりますし、また、これは県北地域の悲願であるというふうに思っておりますので、少しでも推進できますよう、ぜひともしっかりと検討いただきますようよろしくお願いいたします。