

総合交通・流通対策特別委員会会議録

平成18年4月28日

場 所 第3委員会室

平成18年4月28日（金曜日）

午前10時1分開会

会議に付した案件

○概要説明

土木部

1. 高速道路の現状等について

地域生活部

1. 総合交通網の現状と課題について

○協議事項

1. 委員会の調査事項について

2. 調査活動方針・計画について

3. 県内調査について

4. その他

出席委員（12人）

委員	長	河野	哲也
副委員	長	十屋	幸平
委員		川添	睦身
委員		緒嶋	雅晃
委員		外山	三博
委員		永友	一美
委員		萩原	耕三
委員		中野	一則
委員		外山	衛
委員		宮原	義久
委員		外山	良治
委員		山口	哲雄

欠席委員（なし）

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

土木部

土木部長 藤本 坦

土木部次長
（総括）

久保 哲博

土木部次長
（道路・河川・港湾担当）

柴岡 博明

土木部次長
（都市計画・建築担当）

河野 強

高速道対策局長
部参事兼管理課長

野口 宏一

後藤 厚一

用地対策課長

小野 健一

技術検査課長

郷田 五男

副参事兼
工事検査専門員

新川 正文

道路建設課長

荒川 孝成

道路保全課長

黒木 勝男

港湾課長

河野 大樹

空港・ポートセールス
対策監

立脇 政利

都市計画課長

藤村 直樹

地域生活部

地域生活部長

村社 秀継

地域生活部次長
（交通・情報・国際担当）

山田 教夫

部参事兼生活・文化課長

日高 勝弘

総合交通課長

加藤 裕彦

事務局職員出席者

政策調査課主事

近田 暁洋

議事課主査

永田 清文

○河野委員長 ただいまから総合交通・流通対策特別委員会を開会いたします。

まず、委員席の決定についてであります、ただいま御着席のとおり決定してよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのように決定いたします。

次に、本日の委員会の日程についてであります。お手元に配付の日程案をごらんください。本日は委員会設置後初の委員会でありますので、まず執行部により、当委員会の設置目的に関連する現状と課題などにつきまして概要説明をいただいた後に、調査項目及び活動計画について御協議いただきたいと思います。このようにとり進めてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのように決定いたします。

これから執行部に概要説明をしていただくこととなりますが、土木部につきましては、この後に河川環境対策特別委員会でも概要説明を行う関係から、円滑な進行について御協力お願いいたします。

では、執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時3分休憩

午前10時4分再開

○河野委員長 委員会を再開させていただきます。

土木部においでいただきました。初めに、一言ごあいさつを申し上げます。私は、この特別委員会の委員長に選任されました延岡市選出の河野哲也でございます。私ども12名がさきの県議会で委員として選任され、今後1年間、調査活動を実施していくことになりました。当委員会の担う課題を解決するために努力してまいりたいと思いますので、どうか協力をお願いいたします。

次に、委員を紹介いたします。

最初に、私の隣が日向市選出の十屋幸平副委員長です。

続きまして、皆様から見て左側から、宮崎市選出の川添睦身委員です。

宮崎市選出の外山三博委員です。

都城市選出の萩原耕三委員です。

日南市・南那珂郡選出の外山衛委員です。

小林市選出の宮原義久委員です。

続きまして、皆様から見て右側から、西臼杵郡選出の緒嶋雅晃委員です。

児湯郡選出の永友一美委員です。

えびの市選出の中野一則委員です。

宮崎市選出の外山良治委員です。

延岡市選出の山口哲雄委員です。

以上で委員の紹介を終わります。それでは、執行部の幹部職員の紹介及び概要説明をお願いいたします。

○藤本土木部長 土木部長の藤本でございます。

委員の皆様には総合交通、流通に関して御審議、御指導をいただくこととなりました。いろいろお世話になることと存じますが、何とぞよろしくお願い申し上げます。また、去る4月25日に熊本市で開催されました九州横断自動車道延岡線建設促進地方大会には、黒木副議長を初め、県議会議員の皆様にも多数の御出席をいただきました。まことにありがとうございます。御礼申し上げます。

私どもが所管しております業務は、安全で快適な暮らしの実現や地域の自立ある発展を図るため、県勢発展の社会基盤づくりを進めていくこととございます。総合交通及び流通にしましては、土木部といたしましては、高速道路を初めとする道路や港湾など地域間の交流・連携を支える広域交通ネットワークづくりに引き続き積極的に取り組んでまいりたいと考えております。今後とも職員一丸となりまして土木行政の推進に取り組んでまいりますので、御指導、

御支援のほどをどうぞよろしくお願いを申し上げます。

それでは、座りまして幹部職員の紹介をさせていただきます。お手元にお配りしております委員会資料1ページをごらんいただきたいと存じます。

まず、総括次長の久保でございます。

道路・河川・港湾担当次長の柴岡でございます。

都市計画・建築担当次長の河野でございます。

高速道対策局長の野口でございます。

管理課長の後藤でございます。

課長補佐の高原でございます。

同じく郡司でございます。

用地対策課長の小野でございます。

課長補佐の日高でございます。

技術検査課長の郷田でございます。

課長補佐の西でございます。

同じく大田原でございます。

工事検査専門員の新川でございます。

道路建設課長の荒川でございます。

課長補佐の田村でございます。

同じく白賀でございます。

道路保全課長の黒木でございます。

課長補佐の荒木でございます。

同じく増田でございます。

資料は2ページになります。港湾課長の河野でございます。

空港・ポートセールス対策監の立脇でございます。

港湾課課長補佐の川島でございます。

同じく岩切でございます。

都市計画課長の藤村でございます。

課長補佐の沼口でございます。

同じく函師でございます。

高速道対策局次長の舟田でございます。

最後に、議会担当の管理課主幹小堀でございます。

以上で幹部職員の紹介を終わらせていただきます。

それでは、引き続きまして、高速道路の現状等につきまして高速道対策局長より説明申し上げますので、よろしくお願いたします。

○野口高速道対策局長 私の方からは高速道路の現状等について御説明いたします。委員の皆様のお手元に「高速道路」というパンフレットと色刷りの「宮崎県の東九州自動車道」というA3判のもの、そしてもう一つ、白黒の「国道218号北方延岡道路」と書いた3つの資料を配付させていただいています。

初めに、「2005高速道路」というカラー刷りのパンフレットの方をごらんいただきたいと思っています。真ん中開いていただきましてもう一度左側のページを開いていただきますと、②高規格幹線道路の計画と現況というページが出てくるかと思えます。中段の高規格幹線道路の計画と現況という表がございます。これを用いまして宮崎県の現在の大まかな進捗状況を御説明させていただきます。まず、上から3段目、宮崎県内という欄がありますけれども、計画の総延長としては331キロあります。このうち、供用しているのが九州縦貫自動車道、すなわち宮崎自動車道でございますけれども、供用延長として92キロメートルという数字を掲載しております。その下、東九州自動車道につきましては27キロです。その下に(12)と書いてございますけれども、これは国道10号のバイパスとして整備いたしました自動車専用道路の延岡道路と延岡南道路でございます。九州横断自動車道延岡線につきましては、供用延長ゼロとなっております。

ますけれども、去る2月18日に北方延岡道路、これは国道218号のバイパスとして整備いたしました自動車専用道路でございますけれども、これが約2キロ開通しております。東九州自動車道と同様の表現をいたしますと、(2)というような表現になります。合計で高速自動車国道といたしまして119キロ、バイパスとして整備された自動車専用道路が東九州自動車道で12キロ、パンフレットに記載しておりませんが、延岡線で2キロ、合計133キロとなります。したがって、供用率という数字を申し上げますと、133キロメートル割る331キロメートルで40%となります。左下に全国、九州各県の供用率を比べましたグラフがありますけれども、これには宮崎県39となっておりますけれども、先ほどお話ししました北方延岡道路の2キロメートルの供用でこれが40%になったということでございます。全国計あるいは九州の各県平均等は60%を超えるものになっているということで、宮崎県の高速道路、まだまだ立ちおけているというような状況を示しているものでございます。

次に、事業手法並びに各区間の整備状況について御説明いたします。パンフレットの左側を閉じていただきたいと思っております。左側のページに①宮崎県の高規格幹線道路網図というものがあらわれますので、そちらをごらんください。また、A3判のカラー刷りの資料もごらんいただきたいと思っております。A3判のカラー刷りの資料の右の列の中ほどに早期完成のための3手法のベストミックスと書いたところがあらわれてくるかと思っております。この整備手法について御説明いたします。宮崎県の高速道路整備はこの3つの手法で行っております。1番目が有料道路方式、緑で書かれた部分です。これは、旧日本道路公団の分割民営化によりまして発足

しました西日本高速道路株式会社が事業主体となる区間でございます。借入金により建設され、開通後の料金収入で借入金を返済するものでございます。

2番目、青であらわしております新直轄方式です。これは、公団民営化に伴いまして新会社が45年以内に借入金を完済できるようにするため、平成15年度に創設された国土交通省が事業主体となって行う高速道路の建設手法でございます。国と地方の税負担、道路特定財源によりまして建設されるものでございます。

3番目の手法が、紫色であらわしております高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路でございます。これは、国道のバイパスといたしまして先行して高規格の自動車専用道路を整備するものでございます。新直轄方式と同じように国土交通省が事業主体となりまして国と地方の税金で整備が進められます。以上の3手法のベストミックスで事業者である国土交通省並びに西日本高速道路株式会社と協力して早期完成に向けて努力しているところでございます。

東九州自動車道の状況について区間ごとに御説明いたします。現在までに開通しておりますのが西都一清武間の27キロ、延岡南道路の延岡南一門川間4キロと、延岡道路のうち、延岡一延岡南間の8キロ、これが開通しております。

次に、事業中の区間です。まず、有料道路方式の区間、地図では緑色の点線であらわされている区間、門川から西都59キロがこれに該当いたします。この区間は旧日本道路公団が建設していた区間でございますけれども、本年2月に国土開発幹線自動車道建設会議が開催され、国土交通大臣の指定によりまして新会社の方で継続して建設することが決まりました。また、3

月には協定の締結あるいは国土交通大臣の事業認可がありまして、その中では完成予定年度というものも公表されております。北から区間ごとに説明いたします。門川一日向間につきましては用地買収が8割を超えたところで、工事も行われております。今年度は引き続き用地買収、工事等を行う予定にしております。完成予定年度は22年度でございます。次に、日向一都農間でございます。昨年度までに設計協議が完了し、今年度は用地調査等を実施する予定にしております。完成予定年度は平成26年度です。

都農一高鍋一西都間でございます。この区間は用地買収が約97%に達しております。工事も各地で行われております。特に高鍋一西都間ではほぼ全線で工事が発注されている状況です。今年度は残る用地買収及び工事の進捗を図る予定にしております。完成予定年度は、都農一高鍋間が平成24年度、高鍋一西都間が平成22年度でございます。ただいま御説明しました有料道路区間の課題としては、補償金目当ての過密植栽が挙げられます。路線計画が公表された後、道路予定地内に通常ではあり得ないような相当数の樹木が植栽されている箇所が次々と発見されました。県ではこのような行為をしないように広報等を行うとともに、補償を行うことが適切でないと判断される植栽の関係者に対しましては自主撤去を要請しております。また、並行しまして、完成予定年度を確実なものとするため、県と西日本高速道路株式会社では土地収用法に基づく手続の準備も進めているところでございます。

次に、新直轄方式の御説明をいたします。地図上で申しますと青い点線の部分です。宮崎県内では大分県境から北川間17キロ、清武から日南間28キロ、これが平成15年に新直轄方式によ

る整備区間に選定されております。大分県境から北川間、この区間につきましては昨年7月に測量着手式が開催されました。今年度は地元設計協議、用地調査、そして一部用地買収に着手する予定になっております。次、南の方に移りまして、清武一北郷間、昨年度末、一部用地買収に着手し、工事も1件発注されました。今年度は用地買収を本格化するとともに、現地への工事着手が予定されているところでございます。

また、北郷一日南間、昨年11月に中心ぐい設置式が開催されました。今年度は地元設計協議、用地調査、そして一部用地買収に着手の予定になっております。なお、県では有料道路方式と同様に、新直轄の整備区間につきましても国から用地交渉の委託を受ける予定であります。県南地域での用地買収が本格化することに伴いまして、現在、延岡市にあります東九州自動車道用地事務所の支所を宮崎市内に本年度新たに設置いたしました。

次に、紫色の点線、北川一延岡間が現在、国道10号延岡道路として整備されているところでございます。本年度は用地買収、工事の進捗を図るという予定にしております。さらに、日南以南でございますけれども、現在まだ基本計画となっており、整備手法、整備時期等につきましてはまだ定まっておりません。県としては整備計画への格上げに向け、関係機関への要望を強く行っているところでございます。

次に、九州横断自動車道延岡線でございます。延岡線につきましては、県内区間全線基本計画区間であり、先ほどの日南以南と同様に整備計画への格上げに向け、関係機関に要望を行っているところでございます。ここで委員の皆さんにはA4の白黒刷りの「国道218号北方延岡道路」

という紙をごらんいただきたいと思っております。右の方に拡大図がございますけれども、北方延岡道路、1工区、2工区、3工区と並んでいますけれども、3工区側から御説明いたします。舞野一延岡間が本年2月18日に開通いたしました。これは九州横断自動車道延岡線で初めての開通となります。また、昨年度の延岡道路の開通とあわせまして、県北地域の高速時代の幕あけともなったものでございます。

続きまして2工区、北方一舞野間、この区間につきましては、国土交通省のちやくちやくプロジェクトによりまして平成19年度の開通が公表されておりまして、これに向け、用地買収、工事の進捗が図られています。さらに1工区の蔵田一北方間、これは本年2月に都市計画決定がなされ、本年度より事業に着手していただけることになったものでございます。

ここで課題をお話しさせていただきます。東九州自動車道の新直轄方式による整備区間あるいは一般国道の自動車専用道路として整備されています延岡道路、北方延岡道路につきましては、道路特定財源の確保が必要でございます。これらの事業につきましては、国土交通省の直轄事業で国と地方の税負担により整備されておりますが、この原資の大部分が道路特定財源になっているということからでございます。昨年12月には政府・与党から、道路特定財源の見直しに関する基本方針がまとめられました。道路特定財源の一般財源化を図ることを前提に、本年6月にまとめられる骨太方針の歳出歳入一体改革の議論の中で具体案を得るということになっております。道路特定財源が一般財源化されますと道路整備費が安定的に確保できなくなり、現在事業中の高速道路の整備がおくれることが懸念されます。また、基本計画区間の整備区間

への早期格上げが難しくなるものでもございます。基本方針には、真に必要な道路は計画的に整備を進める、納税者に対して十分な説明を行い、その理解を得つつ具体案を得ると述べております。東九州自動車道を初めとする宮崎県の高速度道路は真に必要なものである。納税者である宮崎県の自動車利用者は、高速度道路が整備できていない今、一般財源化することには納得できないことを、県ではこれまで市町村や経済界、女性の皆様の協力を得ながら、まさに県民挙げて訴えてきたところでございます。議会の皆様にも意見書採択や提言活動を初め、道路特定財源の確保に向けて御協力をいただいているところでありまして、感謝申し上げます。県といたしましても、一般財源化の具体案がまとめられる本年6月を当面の目標といたしまして、各種の活動を引き続き行ってまいりたいと思っております。

以上、高速度道路の現状について御説明してまいりましたが、宮崎県の高速度道路整備はいまだ道半ばの状況でございます。県といたしましては、県民の皆様の期待の大きい高速度道路の早期完成に向けまして、各種事業調整、用地買収、埋蔵文化財調査、関連公共施設整備などの事業者である国土交通省及び西日本高速度道路株式会社への直接的な支援協力、先ほど述べました道路特定財源の確保やE T Cの普及促進を初めとする高速度道路の利用促進など間接的な支援協力、さらには、高速度道路の効果をさらに高めるための高速度道路を生かした地域づくり、まちづくりに対する沿線地域への支援協力などさまざまな分野で引き続き積極的な取り組みをしてまいりますので、委員の皆様方におかれましては御指導、御支援のほどよろしくお願いいたしたいと思っております。以上で説明を終わらせていた

できます。

○**河野委員長** 執行部の説明が終わりました。御意見、質疑がございましたら御発言をお願いいたします。

○**川添委員** 御船一矢部間、それから矢部から蘇陽といいますか、高千穂の県境、あの辺の進捗状況はどうなっていますか。

○**野口高速道対策局長** 今、委員から御質問の九州横断自動車道延岡線の熊本県側の進捗状況でございますけれども、九州縦貫自動車道から接続するところから、先ほど矢部とおっしゃっていましたが、今、山都町という形になっていますけれども、そこまでの区間につきましては、東九州自動車道の宮崎県で申し上げますと大分県境から北川まであるいは清武から日南までと同じような新直轄方式というものの整備区間に平成15年度に指定されております。現在、地元との設計協議等を行っているというところでございまして、工事の一部のものにつきましては昨年度末に発注されたものもあるというふうに伺っています。また、山都町から宮崎県に向かって五ヶ瀬、高千穂、日之影、北方と来るわけでございますけれども、これは宮崎県側と同様の進度でまだ基本計画の段階でございまして、熊本県と共同いたしまして、早期の整備計画への格上げというものにつきまして積極的に要望させていただいているところでございます。

○**川添委員** もう一つ、蔵田から北方までは今の1工区でいくんですが、その上は218が改良されておると。私は悲観的なことを言うわけじゃないんですが、こういう時世であって、それからこの218と高速道との関連性を私たちがどうとらえていったらいいのか、その辺は何か考え方なり見通しなり、これは見通しの話なんですよ。その辺はどうですか。

○**野口高速道対策局長** 今お話しいただきました蔵田から西側の区間の整備手法という形になるとは思いますけれども、218号がかなり規格の高い形で整備されているという現状を踏まえまして、まだ一方ではかなりカーブがきつい、あるいは勾配がきついというような部分、残されておるわけございまして、その辺は地域の皆さんのニーズに合わせたような、皆さんの声をいろいろ聞きながら、どこが本当に整備が必要なのかということをしっかり話しながら、整備手法をいろいろ検討していきたいと思っております。

○**河野委員長** ほかに質疑は。

○**永友委員** 過密植栽のその後の状況を。

○**野口高速道対策局長** 過密植栽の状況でございますけれども、先ほど御説明の中で土地収用法の準備を進めているとお話しさせていただきました。現在、工事が一番進んでいる区間が高鍋一西都間ございまして、この区間につきまして、本年1月でございますけれども、土地収用法適用の前提となります事業認定というものを取得しなくてはいけないわけでございますけれども、そのための地元説明会というものを西日本高速道路株式会社が開催いたしました。次の手続といたしましては、事業認可の申請という形になります。これは西日本高速道路株式会社から国土交通大臣に対して行われるものでございまして、これを早期に申請をしていただくよう、現在、西日本高速道路株式会社の方に要請をしているところでございます。また他の区間につきましても、順次、土地収用法の手続のための準備を進めておりまして、事業認可の申請等も行っていくというような予定にしております。

○**永友委員** いろいろ手続が非常に手間取ると

うか、時間を要する。それらを含めてどの程度というのが、先ほどおっしゃった完成年度、大幅にずれ込むような要素があるんですか。

○野口高速道対策局長 完成予定年度でございますけれども、これは、用地買収の状況とか工事の進捗状況のもとに西日本高速道路株式会社の方が予定しているという年度でございます、その辺の土地収用法に基づく諸手続、これを加味したような形で計画しているというふうに伺っております。

○山口委員 2点要望申し上げます、答弁があればお聞かせをください。第1点は、道路特定財源の確保についてであります。これは私、本会議でも申し上げましたけれども、この特定財源の一般財源化については、一部大手新聞が一般財源化の後押しをしている部分が影響しているのかどうかわかりませんが、本来国民的立場に立てば、かつての売上税とか消費税が創設されたときと同じぐらいの大きい社会的影響を含んでいるものだと思っております。すなわち道路交通網の発達してない地方の都市こそ、乗用車、自動車が必要でありまして、発達している都市部は全くない。ところが、これを一般財源化するということは、所得の低い、いわば貧しい地方の皆さん方が大都市のために上納金を提供するということと同じでありまして、言いかえれば、これは中央対地方の争いだと思っております。そのような意味で、もう高速道路は十分だとか建設は必要ないなんていうばかな議論もありますけれども、まだまだ道路は完全に整備されてないわけでありまして、現にこうして高速道路あるいはそれに関連する道路の建設を渴望する地方の意見はたくさんあります。そういう意味で、局長の先ほどの説明では6月の骨太の方針の中でということでありま

すし、審議会の答申を座して待つのではなく、全国知事会を筆頭にして、時間もありませんけれども、何とか六団体を総動員してでも一般財源化に歯どめをかけてほしいと。多少都道府県間で温度差があるのはわかっておりますけれども、まさに地方対中央というこの格差を是正するために、何としてでもそれを死守するための対策を国民的活動テーマとして全国知事会を筆頭に頑張っていたいただきたいと思います。

2点目は、今、各委員から指摘がありましたように、横断自動車道の完成あるいは、延岡から大分に通じる高速道の建設であります、実際にはかなりの時間を要することになると思っております。そのような意味でそれまでの対応策として、例えば218号線の譲り車線というのは蔵田に1カ所しかないんです。せっかく道路が整備されたとはいっても、延岡一高千穂間50キロを約500メートル上がっていくことになるんですが、譲り車線があればかなりスムーズに車が流れるのではないかとということで、これまた本会議でお願いしたいきさつがありますけれども、ぜひとも検討方をお願いしたいと思います。

いま一つは、延岡一大分間も実は譲り車線、1カ所もありません。これも当面高速道路ができる間、スムーズな車の流れを、流通を確保するという意味でぜひとも国に働きかけをお願いしていただきまして、譲り車線の建設をお願いしたいと思います。以上です。

○藤本土木部長 答弁は要らないということですが、ちょっとお答えいたしたいと思うんですが、特に特定財源の関係でございますけれども、先ほどから局長が話していますように6月が山場ということで、今、各種団体等にもお願いといたしますか、一緒になりまして、促進大会ですとかフォーラムですとかを前倒しという形で

やっておるところでございます。

それから、九州地方知事会の方でございますが、先般、九州管内の各県の土木部長会議を緊急に招集いたしまして、特に論点が真に必要な道路というのはどういうものかということがございますので、これを九州ブロックとして、例えば高規格幹線道路を初め、地域高規格道路、あるいは地域の孤立を解消するための国道あるいは主要県道といったものを全部ピックアップをしまして、九州ブロックとして取りまとめをいたしております。そういうことを今、長崎県の知事さんが九州知事会の会長さんでございますので、そちらで取りまとめて全国知事会の方にもアピールをしていくというような取り組みも今、一生懸命やっておるところでございます。また、私どもの安藤知事におかれましても、いろんな会合、団体等でも特定財源の必要性ということを機会あるごとに訴えていただいております。今後とも特に財界等の支援も必要だと思っておりますけれども、いろんな形で世論をバックにして努力をしていきたいということでございます。

それから、もう1点の譲り車線等のお話がございますが、特に218号等、いずれにいたしましても御船から山都町はできるとしまして、それから北方から蔵田、そうするとどうしても蔵田から山都町の間はある一定の時間はかかる。これは現実でございますので、特におっしゃられたような大型車等の譲り車線、こういったことにつきましては計画的に設置していくということで既に取り組みを始めておるところでございます。着実にそのところも進めていきたい、そういうふうを考えております。以上でございます。

○外山良治委員 2点ほど、例えば供用率が40

%、未供用延長201キロ、単純な質問ですが、断トツに整備率が悪い。これは理由というのは何があったのか、まず第1点です。

第2点、整備手法が3方式示されました。説明がありました。この3方式による整備が行われるようですが、県民負担というものはこの3方式によってどう違うのか、説明をしていただきたいと思っております。

○野口高速道対策局長 まず初めに、整備が他県に比べて率として低いというふうなお話でございますけれども、資料のこのページの右側の表で九州全体の表があるんですが、皆さんごらんいただきたいと思っております。九州の中の高速道路が一番最初から計画されていたというのは、九州縦貫自動車道と九州横断自動車道の長崎大分線です。これで一番初めにクロスハイウェイをつくろうということで九州の高速道路の計画がスタートしました。東九州自動車道とか九州横断自動車道延岡線というのは大体今言ったクロスハイウェイの見通しがついた段階で新たに計画に入ったもので、もともとの高速道路の整備のスタート時点というものがクロスハイウェイよりは遅くなっているというふうな状況になって、その後、道路特定財源の問題とか公団の改革というふうなものが重なりまして、現在、宮崎県の高速道路、東九州自動車道を中心にしましてまだ4割というふうな状況になっているということでございます。

県民の負担ということでございますけれども、高速道路の整備に伴いまして、インターチェンジのアクセス道路とかというのは県の負担等で作るような形になっているわけでございますけれども、直接的な国あるいは西日本高速道路株式会社がやる事業に対しましての負担と申しますのは、新直轄方式と高速自動車国道に並行

する一般国道の自動車専用道路、この2手法でもって生じてまいります。どちらも国直轄の事業でございまして、県の方では負担金の方を国の方に負担しているという形になっておりまして、通常ですと、新直轄方式の場合、全国的に見ますと国の割合が4分の3、県の割合が4分の1でございますけれども、宮崎県の場合、後進特例が適用されておまして、県の負担割合は約1割というような形になっております。また、一般国道の自動車専用道路も県の負担は約2割というような形になっております。いずれも県の負担につきましては、起債の充当でございますとかあるいは交付税の後年度措置等が認められているというような形になっております。

○外山良治委員 例えば高速道路というのが非常に悪いと。しかし、一方、自動車分担率は日本一だと思うんです。想像できるのは、悪い道を車が走り回っている。これが宮崎県の状態だということが言えるわけですね。分担率は日本一高いわけですから、そういうことを念頭に置いていただきたいと。

それから、もう1点、例えば新直轄、交付税措置があるとかそういうことを言っておられますが、今の三位一体改革によってどういう状況か、おわかりだと思います。宮崎県の起債残高、たしか9,030何億だったと思いますが、そのうち7,000億が公共関係だったと思います。たしか7,000億ぐらいだったと思いますが、昔つくったときにはよかったと、しかし、今はこういうふうな1割負担、2割負担というのが新たに出てくる。そうすると起債残高というのが急騰する。そういったことを十分念頭に置きながら、ありようについて今後十分検討していただきたいというふうに考えます。以上です。

○河野委員長 これで終わりたいと思います。

執行部の皆様、御苦勞さまでございました。

暫時休憩いたします。

午前10時41分休憩

午前10時43分再開

○河野委員長 委員会を再開いたします。

地域生活部においでいただきました。それでは、ただいまから概要説明をしていただきますが、まず一言ごあいさつを申し上げます。私は、この特別委員会の委員長に選任されました延岡市選出の河野哲也でございます。私ども12名がさきの県議会で委員として選任され、今後1年間、調査活動を実施させていただくことになりました。当委員会で担う課題を解決するために努力してまいりたいと思いますので、協力をよろしく申し上げます。

次に、委員を紹介いたします。

最初に、私の隣が日向市選出の十屋幸平副委員長です。

続きまして、皆様から見て左側から、宮崎市選出の川添睦身委員です。

宮崎市選出の外山三博委員です。

都城市選出の萩原耕三委員です。

日南市・南那珂郡選出の外山衛委員です。

小林市選出の宮原義久委員です。

続きまして、皆様から見て右側から、西臼杵郡選出の緒嶋雅晃委員です。

児湯郡選出の永友一美委員です。

えびの市選出の中野一則委員です。

宮崎市選出の外山良治委員です。

延岡市選出の山口哲雄委員です。

以上で委員の紹介を終わります。それでは、執行部の幹部職員の紹介及び概要説明をお願いいたします。

○村社地域生活部長 地域生活部長の村社でご

ございます。

御案内のとおり、私どもの地域生活部は部ができて3年目に入りました。総合交通行政を初めといたしまして、NPOですとか男女共同参画、あるいは国際化、情報化、あるいは地域振興の推進、あるいは市町村合併など広範囲にわたる、いずれも県民の暮らしに深くかかわる分野を担っているところでございます。まさに県行政の最前線の部門であると考えております。今年度も職員一丸となって取り組んでまいり所存でございますので、どうぞ委員の皆様の御支援と御指導をよろしくお願い申し上げます。

それでは、初めに、地域生活部の幹部職員の紹介をさせていただきたいと思っております。お手元の委員会資料の1ページをお開きいただきたいと思います。

まず、交通・情報・国際担当の山田次長でございます。

次に、生活・文化課、日高部参事兼課長でございます。

次に、総合交通課、加藤課長でございます。

最後に、県議会担当の生活・文化課の日高企画調整主幹でございます。

以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、地域生活部において所管いたしております総合交通行政に関する事項の概要について説明いたします。資料の3ページ以降に総合交通網の現状と課題について記載いたしております。総合交通網の整備促進につきましては、これまで県政の重要な課題の一つとして、県議会の皆様の御支援もいただきながら、関係部局等と連携して取り組んでまいったところでございます。しかしながら、長引く景気低迷あるいは少子高齢化の進展に伴う利用者の減少あるいは

は原油価格の高騰などによりまして、本県の各交通事業者は陸・海・空とも大変厳しい状況下に置かれているのが現状でございます。今回、陸上・航空・海上交通につきまして、それぞれの現状、課題、さらに今後の対応につきまして御説明申し上げます。また、高千穂鉄道の現在の状況等についても御報告いたします。詳細につきましては、この後、総合交通課長より説明させていただきます。私の方からは以上でございます。

○加藤総合交通課長 御説明いたします。

委員会資料の3ページをお開きください。総合交通網の現状と課題についてであります。まず、陸上交通についてでございます。(1)現状のJR・バスの利用状況についてです。この表は年間の利用者数の推移をグラフにしたものでありますが、マイカーの普及や少子化に伴う通学生の減少等により、鉄道、バスともに利用者が大幅に減少してきております。上の方の折れ線グラフですが、バスにつきましては、平成16年度は1,310万人でありまして、昭和44年の7,805万人を100といたしますと16.8にまで落ち込んでおります。下の方の折れ線のJRですが、平成15年度の利用者が906万人でありまして、昭和44年度の3,435万人を100としますと26.4に落ちている状況にあります。このうち、バスにつきましては、廃止される路線も増加しておりまして、それに伴い、次の表の廃止路線代替バスの状況にありますように、市町村が貸切バス事業者やタクシー事業者に委託したり、自前で運行する廃止路線代替バスも増加してきており、それに要する事業費もふえてきております。次に、その右の宮崎交通の乗合バスの状況であります。昨年度は334系統を運行しておりますが、そのうちの78.2%の261系統が赤字の状況にあります。

経常赤字も10億円余りとなっております、大変厳しい状況にあります。

このような中、課題としましては、広域交通機関としての重要な役割を担っている日豊本線の延岡―佐伯間、宮崎―鹿児島間の県際間の高速化を初め、乗り心地のよい車両の導入や県民が利用しやすいダイヤ編成など県内鉄道の活性化を図っていく必要があります。また、地域の重要な交通手段であります一般乗合バスや廃止路線代替バスなどのバス路線の維持確保を図っていく必要があります。さらに、公共交通機関の維持活性化のためには、何よりも多くの県民に利用していただくことが重要でありますので、これまで以上に利用促進に積極的に取り組んでいく必要があると考えております。

このため、対策といたしまして、日豊本線等の高速化、活性化に向けたJR九州への要望活動やバス事業者への支援に引き続き取り組んでまいります。特にバスに関しましては、廃止路線代替バスの運行などで多額の財政負担をしている小規模市町村を対象に、コミュニティバスの導入など地域の実情に合った、低廉で将来にわたって安定的に運行できる交通システムの構築が図られるよう取り組んでまいります。また、公共交通機関の利用促進のための取り組みといたしましては、利用促進に取り組む団体等への支援や、交通事業者に対し利用しやすいダイヤ編成の要望、さらにはバリアフリー化の推進などを行っているところでありまして、引き続き交通事業者や市町村等と協力して利用促進に取り組んでまいりたいと考えております。

次のページをお開きください。航空交通についてであります。まず、(1)現状であります、①の表にありますとおり、宮崎空港の利用者数は平成9年度の347万3,000人をピークに、その

後、減少傾向にありましたが、昨年度は、表の右の一番下ですが、約309万人で一昨年に比べやや増加しております。

次に、②の宮崎空港を発着する地方路線の状況ですが、近年いわゆる航空自由化によりまして路線の参入撤退が原則自由になったことから、航空会社間の競争が激化し、加えて原油価格の高騰など厳しい経営環境のもとで航空会社は採算性の確保が困難な地方路線から撤退する傾向にあります。このような中、本県におきましては、昨年2月に松山、岡山、長崎の3路線が同時に廃止されたところであります。このうち、長崎線については、長崎に本社を置きますオリエンタルエアブリッジが本県の強い要請にこたえていただき、同年3月から就航しているところであります。しかしながら、この長崎線や高知線につきましては、表にもありますとおり、利用率が最近いずれも40%台と伸び悩んでおり、非常に厳しい状況にあります。

次に、③の宮崎―ソウル線の利用状況であります。アジアナ航空の宮崎―ソウル線につきましては、平成13年4月に開設され、この4月に就航5年を迎えたところであります。17年度は韓国からの利用者が冬期のゴルフ客を中心に順調だった反面、宮崎からの利用者が伸び悩むなど不安定な1年でありましたが、過去最高でありました平成16年度には及ばなかったものの、約3万2,000人と、3万人台の利用者を確保したところであります。次に、④の国際チャーター便の運航状況であります。国際チャーター便につきましても、昨年度は、過去最高でありました平成16年度には及ばなかったものの、191便、約2万5,000人と、平成16年度に次ぐ実績となっております。国別では特に台湾が好調でして、平成15年度以降3年連続して100便前後の実績を

確保したところであります。

このような状況のもと、(2) 課題であります。が、大都市圏から遠距離にあります本県にとりまして航空輸送は大変重要な交通基盤でありますので、今後とも国内、国際の航空ネットワークの維持充実を図っていく必要があると考えております。

このため、(3) 対策にありますとおり、まず関係団体等と連携を図りながら、国内線、国際線の利用促進に取り組んでまいりたいと考えております。また、航空会社等に対しましては、地域の実情や航空輸送が持つ意義、重要性等を訴えながら、路線の維持充実を粘り強く要望してまいります。さらに、国際線につきましては、宮崎—ソウル線に次ぐ第2の国際定期便の開設を目指し、台湾等を中心に国際チャーター便の運航拡大を図ってまいりたいと考えております。

5 ページをごらんください。海上交通についてであります。(1) 現状ですが、本県の海上交通網は、国内航路ではカーフェリーが①の表のとおり関西方面に3航路就航しております。なお、表の下の米印であります。が、マリンエクスプレスが運航しておりました川崎航路につきましては昨年6月から休止しており、その後、会社から国に対し廃止届が出されております。また、貝塚航路につきましては、川崎航路の代替航路として役割も期待されて昨年6月に運航が再開されたところでありますが、利用の低迷や最近の原油価格の高騰によりまして残念ながら今月末をもって運航が休止されることとなっております。

次に、②RORO船、これはトラックなどがそのまま乗りおける貨物船でありますけれども、関西関東方面に2航路就航しております。さらに、国際コンテナ船航路は③の表のとおり、

細島港に4航路、油津港に1航路就航しております。また、釜山や台湾と結んでおります。

(2) 課題であります。が、物流の効率化はもちろんのこと、地球温暖化対策としてのモーダルシフトの推進という観点からも、長距離大量輸送が可能な海上輸送の促進は極めて重要な課題であります。そのため、昨年休止しました関東向け航路の再開を初めとしまして、今後とも大都市圏等への海上航路の維持充実を図っていく必要があると考えております。

このため、(3) の対策に掲げておりますとおり、引き続き海上航路の利用促進に向けた荷主や物流事業者等への働きかけを行ってまいります。さらに、海運会社の動向などについて情報収集に努めてまいりますとともに、土木部等と連携を図りながら、官民一体となったポートセールスを推進していくこととしております。

次のページをお開きください。最後に、高千穂鉄道について現在の状況を御報告いたします。まず、高千穂鉄道の経営断念後の経緯についてでございます。高千穂鉄道は、昨年12月末の臨時株主総会において経営を断念することを決定し、その後は会社清算の準備を進めているところであります。こうした中、3月17日、地元高千穂町の民間団体を中心に神話高千穂トロッコ鉄道株式会社が設立されました。さらに4月5日にはこの新会社から高千穂鉄道に対し、高千穂—槇峰間約20キロについて施設と営業権の無償譲渡の申し入れがなされたところであります。

次に、新会社に係る今後の対応でございます。まず、高千穂鉄道の基本方針としまして、高千穂鉄道から新会社への施設等の譲渡につきましては、新会社の経営の見通しが将来にわたり成り立つこと、すなわち事業計画等について鉄道事業法上の国の認可の見通しが得られることが

必要である旨、3月の取締役会で確認されたところであります。なお、現段階では新会社の事業計画はまだ明らかにされておりませんが、今後、認可に向けた国との事前協議を重ねる中で具体化されていくものと考えております。また、県といたしましては、新会社の取り組みは地元民間が高千穂鉄道の施設を有効に活用しようとするものであると理解しておりますが、一方で鉄道事業者としては安定的な経営と安全性が確保されることが重要と考えておりますので、今後とも新会社の事業計画の具体的中身や国との協議の状況も見守りながら、必要な助言や情報提供などを行ってまいりたいと考えております。説明は以上でございます。

○河野委員長 執行部の説明が終わりました。御意見、質疑がございましたら、御発言をお願いいたします。

○外山三博委員 バス路線というか、宮崎交通がずっと1社独占で宮崎のバス輸送をやってきましたね。過去を振り返って、全国でも1社独占というのは宮崎県だけじゃないかと思うんです。私は、1社独占ということが競争の原理がそこにあるから、いろんな住民に対するサービス、それからきめ細かな路線の設定とか小さいバスを導入するとか、そういう面が全然なくて、結局それがバス離れにつながっていったような気がするんですね。それを今さら言ってもしょうがないので、バス事業に対して特定の路線なり、特定の時間なり、小さいマイクロバスを使うとか、そういう新規参入をしたいという民間事業者が出てきていいんじゃないかと思うんですが、全然そういう動きはないんですか。それともバス路線の新規事業の申請に関しては非常に難しいんですか。

○加藤総合交通課長 今おっしゃいましたとお

り、バスの利用者もだんだん少なくなってきておりまして、今のような大きなバスそのものを運行する必要があるのかどうかという問題がございます。小型のコミュニティバスといいますけれども、そういったものとか、あるいは乗合タクシー、こういったものを運行することによって住民の利便性を確保したりとか、あるいは採算性を保つといったようなことも考えられます。今年度からですけれども、地域バス再生支援事業というのを新規事業で取り組むこととしておりまして、まずそれぞれの市町村で自分たちの地域にはどういったバス等、コミュニティバスとか乗合バス、どういった運行がいいのかといったことを研究していただきまして、それに対して県も助成をしていくという事業に取り組むことといたしております。なお、バス事業等についての参入は原則自由でございます。

○外山三博委員 例えば宮崎市を例にとりゃ、みんな飲みに行く。代行で帰ったり、中には酒飲んだまま運転して捕まる人もいるんですが、地域を限定してぐるっと回る、夜の7時、8時ごろから12時ごろまで回っていく小さいバスとか、宮交さん何であの大きなバスだけで運行して、不思議ではないんです。民間事業者がそういうところに手を挙げて参入してきてもいいと思うんですがね。法的には今、自由だとおっしゃったんですが、現実には非常に難しい何かハードルがあるんじゃないんですか。どうなんですか。例えば私が一民間人として、この路線を10人乗りぐらいのバスで運行したいということで申請しますね。すぐそれができるんですか。

○加藤総合交通課長 参入は原則自由とは言えますけれども、やはり公共の乗り物としてのバスですから一定の、例えばとまる位置とか路線

とかそういったものについては国の認可を受ける必要がございますので、どこでも勝手に走れるというものではないというふうに思っております。

○外山三博委員 国の許認可をもらえばいいということであるならば、申請をしますね。それが難しいんですか。簡単にすっすっとはいかないんですか。非常にハードルが高いんですか。

○加藤総合交通課長 これは先ほど言いましたように原則自由ですから、いろんな会社が名乗りを上げてよさそうですけれども、今のところはどちらかというと、例えば都城の鹿児島境界域とか串間の境界域あたりで鹿児島のバス路線会社が参入しているぐらいです。というのは、先ほど説明しましたように、バスの利用者の現状を見てみますと、とてもそういうふうに競争して入ってくるような状況にないんじゃないかなというふうに私は思っております。

○外山三博委員 さっき冒頭に私が言ったように、今まで独占企業であった宮崎交通がそういう努力をしてきていないがために、バス離れが進んできた側面が非常に大きいと思うんです。今日は最初の委員会ですからこれ以上のことはもう議論しませんけれども、ほかの宮崎交通以外の事業者が手を挙げてバス事業に入ってくることを促進していくというか、その必要があると思うんです。やればそれが割と簡単に事業認可がとれるということであるならば、間違いなく出てきますよ。ですから、バスの事業の認可をとるハードルがどういう仕組みになっておるかということを次の委員会までにひとつしっかり研究調査をしておいていただいて、民間の新しい事業者が参入してくる可能性が難しいのかどうかをひとつ研究しておいて報告をいただき

たい。以上で結構です。

○緒嶋委員 海上交通ですが、宮崎県は先ほど土木部で高速道路の整備も九州でも一番おこなっているわけです。カーフェリーもマリンエクスプレス、今度はまた宮崎一貝塚航路が4月末で休止ということになると、宮崎県はそれだけでなく東京が一番遠いわけです。また、燃料が上がる。そうなりますと、流通の中では最悪の条件不利地域になるわけです。つくったものを売ろうと思っても、コストがかかれば手取りがない。そういう中で千葉とか茨城の農業と東京市場で争うということは到底不可能になるわけです。そういうことを考えたら、元気のいい宮崎をつくるということであれば、県民生活が元気にならなければ元気のいい宮崎にはならんわけです。声を大きくしておらぶことが元気のいい宮崎じゃないわけです。一人一人の所得が増えることが元気のいい宮崎づくりになるわけですから、そういうことを考えれば、カーフェリーを何としてでも、いかなる条件があろうとも何とかして復旧といいますか、運航する、そういうことに全力を尽くしていかなければ宮崎県の将来はないと私は思うんです。このあたりをどういうふうに取り組んでいく考えをしておられるのか。これはあくまでも民間がやることだからと言われれば、それ以上なかなか進まんと思うんです。行政がどこまでこ入れできるか、そのことが一番重要だと思うんですけれども、基本的にこのことについて県はどういう対応を将来考えておられるのか、その辺を、基本的な考えを伺いたいというふうに思います。

○加藤総合交通課長 フェリーについてですけれども、大量の荷物をいっぺんに運べるという意味から、それから環境負荷も低いということから海上交通は非常に重要だという認識はして

おります。今回休止に至ったフェリー等の話を聞きますと、やっぱり一番は原油の価格が異常に上がっていることだと思います。もう一つ、荷物の中でも、上りはそろいすれども、下りの荷物がまず確保できないという問題がございます。しかしながら、委員もおっしゃるとおり、今後の宮崎の経済を考えるとどうしても重要な交通手段でありますので、そういった荷主とか運輸関係の方々からの情報をとりながら、あるいは下り荷の確保とかそういったものをこちらの企業の方々ともいろいろ情報交換しながら、いつときも早く再開に向けた取り組みを一生懸命努めてまいりたいというふうに考えております。

○緒嶋委員 再開の見通しというのはあるわけですか。

○加藤総合交通課長 いろいろ関係者ともお話をしておりますが、現状の中では再開については率直に言いまして厳しい状況でございます。

○緒嶋委員 そういう中で、相当県もてこ入れしていかなければその厳しさは、燃料がますます高騰するわけで、それでもやろうというところはなかなか出てこんのじゃないかと。そうすると、宮崎、今から夏野菜いろいろ出てくるわけですが、その運送が農家の方も採算割れするのは間違いないと思うんです。そういう中を考えた場合、何としても早く、JAも含めて、深刻な事態が来ておるといふふうに思うので、どういう手法をとれば関係団体とも相談しながら可能性があるかということを実際に取り組まなければ、これを2年、3年休止状態に置くということは深刻な問題だと思うんです。一日でもそれこそ早く何とかなるような手だてを、どうすればなるかという努力を傾注、この一点に尽きるんじゃないかなというふうに思いますので、

最大限の努力をしていただきたいということを強く要望しておきます。

○萩原委員 関連してですけれども、地域生活部長、現在の宮崎県の農畜産物の関西関東に送っている輸送は陸路が何%、海路が幾らぐらいなのか。海路は今のところ週6便出ているわけでしょう。これが週2便とか週3便になった場合に、宮崎県の農畜産物の大消費地である関西関東に対応できるのか。例えば90%陸路ですよというのだったら多少わかりますけれども、今までは海上輸送が70~80%なんですといたら、宮崎は、さっきの話じゃないけど、ちょっと元気がなえてきますよね。その問題じゃない、これは深刻な問題ですから、その辺の数字的なものはわかるんですか。

○村社地域生活部長 輸送手段でございますけれども、例えば京浜の場合……。

○萩原委員 部長、今、数字出さなくていいですから、次のときでもいいんですが、要するに宮崎県の農畜産物を緊急に送らなきゃいけないのを、大消費地、関西と関東に今までの正常の状態の場合、何%ぐらいが陸路だったのか、何10%ぐらいが海上輸送だったのか。毎日とか週6便だったら対応できたけれども、これが週2便、3便になったときにどういう弊害が出るのか。そして、さっき出ましたね。今度は宮崎一貝塚間も休止になるんですが、その場合にどの程度の赤字が見込まれて、どの程度だったら採算が合うのか、その辺を詳細に調べてみていただきたいと思いますね。

○村社地域生活部長 先ほどの御質問でございますけれども、これは経済連の取扱量で書いてありますが、全体の経済連の取扱量が46万2,000トンでございますけれども、このうちの21%、9万2,000トンが京浜向けになっています。21%

のうちの70%、6万4,000トン、これが海上輸送になっております。そのうち、さらに京浜航路を利用しておったのが4万8,000トンというふうになっているところでございます。したがって、京浜航路を利用しておりましたのは経済連取扱量全体の約10%程度という状況だと思っております。

○中野一則委員 関連ですが、いわゆる遅れている宮崎県の経済、景気を回復するためには、人、物あるいは情報が活発に動くことですね。県内もそういうことだし、県外の動きもあるいは国際的な動きもそうだと思うんです。そういう中で、バスの利用もJRの利用も、それから空の利用も、ひところからすると少なくなってきた。そしてまた、海上輸送も休止にどんどんなってきた。後は、ここに表はありませんが、トラックや自家用車、陸路をどう利用したかということだと思うんですけれども、そういう交通網をいかなる手段で利用してきたのかという抜本的な数字の把握、それによって人や物がどんな動きをしているかということをも基本的なまとめ、そうだから海上輸送もどんな手だてをする、空もどうする、あるいはここに関係はないにしても高速道路をもっと早くどうかしてもらわなければいかんとか、そういう抜本的なことを、数字、これからの見込みを含めてきちんと整理したものが欲しいんです。それによって我々が、総合交通、流通の対策を特別委員会としてまとめていかにやいかんわけですから、ぜひその辺の取り組みを、資料が欲しいと思っておりますので、よろしくお願いをしたいと思います。

○河野委員長 物流に関しては次回の委員会で……。昨年のこの委員会があったときに青果物関係だけでやってきたもので、資料として多岐

にわたるんじゃないかということで、今回は総合交通と物流関係と分けました。今回その資料がそろってない部分がございます。

○外山良治委員 先ほど萩原委員、中野委員から資料請求がありましたから、委員会として資料をお願いしたいということをもまず諮っていただきたいと思っております。

○河野委員長 物流関係含めて、今、資料請求がありましたけれども、地域生活部の方で資料、よろしいでしょうか。

○山口委員 農水を含めてやってください。

○河野委員長 わかりました。関連部間で調整していただいて資料の作成よろしくお願いをしたいと思います。よろしいでしょうか。

○村社地域生活部長 そういった資料、関連部局が農政水産部とか商工観光労働部ありますので、整理してお出ししたいと思います。

○河野委員長 よろしくお願いたします。

○川添委員 資料について聞きたいんですが、JRの表で16年度は未公表という、民営化というのは格好はいいけど、結局こういう結果が出てくるんです。宮崎交通は補助金をもらっているからちゃんと報告しますよ、バスはね。JRは宮崎県は一銭も、高速化に20億くらい出したけれども、あれはあれで終わり、宮崎県一切何も関係ありませんというから出さないと思うんですが、民営化をじゃんじゃかやるのはいいんですが、民営化をした方はこういう形をとってくる可能性が非常に大きいと思うんです。どうするんですか。未発表、数字はわかりませんと。今、資料要求が出ているから私は関連づけて言っているんですよ。調べたけど、わかりません、向こうは資料を出しませんといったらそれで終わりになる。そういう行政が弱いことじゃだめだと思うから、ひとつこれを教えてほしい。

○加藤総合交通課長 表現が悪かったと思います。未公表といいますのは発表しないということじゃなくて、まだ取りまとめができてないということでここに数字が上がってないということでございます。

○川添委員 16年度ですよ。今、18年度ですよ。17年度を出せというんなら、それは年度がまたがってどうだとかあるんです。そんなとぼけた話はないんです。

○村社地域生活部長 言われることは十分わかりますので、調べてみたいと思います。

○山口委員 高千穂鉄道について伺います。いまだに、延岡—高千穂間を行き来しますと、特に北方町の鉄橋の滑落が、川の中州に突き刺さって赤さびを露呈しているところはいかに台風が激しかったかということになるんですが、6ページにその後の経過が出されておまして、了といたします。神話高千穂トロッコ鉄道株式会社について確認をいたしたいんですが、資本金5,220万円で、29団体と個人となっていますけれども、個人は何名いらっしゃるのでしょうか。また、その資本金への参加割合がわかればお教えいただけませんか。

○加藤総合交通課長 29団体・個人ということではありますが、合わせて29ということでございます。なお、この内訳については公表されておりません。

○山口委員 わかりました。私たち地元としてある意味で残念に思うのは、高千穂鉄道を残したいと皆さん思いながらも、全県的な県民運動になり得ないというのは、やはり県央、県南、県西の人から見たらローカル的な問題ということとらえられているのかなという感じがいたします。そういう意味で、地元の皆さん方、トークショーを行ったり、あるいはミニコンサー

トを行ったりと、単発的ではあるんですけども、町民大会とかあるいは市民大会という状態までいってないのが実態なんです。過去、高千穂鉄道を活性化し存続させるために、乗車する方については市町村がそれぞれその一部を補助しますという制度がありまして、ある方に言わせると、タコが自分の手足を食って生き延びることと同じだったという批判をされた人もいました。しかし、もともと黒字で経営できるという見通しがあれば、それは民間が既におやりになるでしょう。しかし、公共交通という立場に立ったときに黒字経営は難しい、だからこそ県が中心となった第三セクターで運営してきたんだと私は思っております。

今回、6ページの(2)新会社に係る今後の対応②県の対応ということについて伺いたいんですが、決して言葉じりをとらえるわけじゃないんですけども、この中には必要な助言や情報提供を行っていくというのはあるものの、補助金的な、いわば金銭的な支援体制は書かれていないんですね。これは、現在、会社を清算に向け準備中ということを含めて、県としては今後かわりを持たないということなののでしょうか。それとも、新会社における事業計画の具体的内容とか国との協議の状況いかによっては応分の支援体制を組むということもあり得ると理解をしてよろしいのでしょうか。

○村社地域生活部長 まず、支援についてでございますけれども、新会社につきましては、高千穂鉄道の17年間の経営の実績、それから、今、道路網含めまして取り巻く環境、あるいは今後、経営の成り立つ見込みが難しいということから経営を断念したという経緯がございます。そういったことから、新会社に対して新たに出資し、あるいは経営に参画するということについては

考えてないといえますか、控えるべきだというふうに考えております。

ただ、一つ言えますのは、新会社の取り組みといえますのは、今、言ってみれば動いてないTRの鉄道施設を生かしながら、高千穂の観光ですとか地域の振興とか、民間活力を何とか生かしてそういったものに結びつけていこうという取り組みであるということは認識いたしております。ただ、詳細な事業計画なり私ども現時点では承知いたしておりませんので、県の支援とかそういったことについてこの時点で具体的にお話しすることはできない状態であるということでございます。

○山口委員 言葉じりをとらえるわけではないんですけど、今の部長答弁の中で、経営の支援について、あるいは参加について考えていない、控えるべきだという発言がありましたけれども、私はそれは一つ一つ全然違うと思うんですね。今後、県としての姿勢を明らかにするときには、どちらかの考えを前面に押し立てられるべきではないかと思っております。

そこで、次に伺いたいのは、沿線市町村やあるいは県民やそれぞれがもう一度株主になろうよという意見があるんです。それそのものは私は反対をいたしませんし、一部共感を呼ぶ部分はあると思う。ところが、現在、会社を清算に向け準備中ということにはなっておりますが、かつて高千穂線存続のために一般県民から、いわば個人株主の募集をしたいきさつがあるんです。それは現在の、会社清算中ということになっていますが、資本金のうち何名でどれぐらいを占めることになるんですか。そして、結局、会社を清算するということになると、その個人株主に対しては、あの株券というのは、出資証券でしたか、これは単なる紙くずになってしまう

んですか。

○村社地域生活部長 TRの株主でございますけれども、現時点での株主の数は514名でございます。個人株主、法人株主入れまして514名になっております。現在、清算に向けた資産の調査をやっております。資産の評価と撤去等にかかる費用とか、いわゆるプラスの遺産、マイナスの遺産とございますので、その辺につきましては専門家を入れながら、今、清算に向けた事務的な準備をしておりますけれども、おおむねといいますか、どちらかというと負の方が大きくなる可能性が高いということで、株主の皆さんに対して何らか処分できるようなものについては出てこないだろうというふうに予想しております。

○山口委員 514名中、これは個人、法人含めて総ですね。うち個人というのはわかるんですか。

○村社地域生活部長 わからないそうです。

○山口委員 現時点では資料がないからわからないというぐあいに理解をいたしておきます。そうでなければ、皆さんに出資者になってくださいとあれだけ呼びかけておいて、そしてそれ以降、配当は何もなし、そして結果こうやって会社を清算しますから皆さん方には何も渡りませんということになったときには、その部分を覆い隠したまま新たに県民に株主になりませんかと言ったとしても、それはしょせん無理ですよ。だから、そのこのところの手続は、おっしゃるように負の部分という表現されたけれども、配当もありませんでしたし、結果、紙くずになるかもしれませんと、しかしあなたの志については感謝いたしますので、せめて手紙の一本ぐらいは出すぐらいの気持ちで会社の清算をお願いしたいと思います。結構です。

○中野一則委員 山口委員と同じような質問で

すが、まだ早いかもしれませんが、確認をしておきたいと思うんですが、神話高千穂トロッコ鉄道の見通しであります。宮崎県が第一の株主である高千穂鉄道、これの経営を断念したということは、経営の見通しが全く立たないから断念したわけです。そういう立場の宮崎県あるいは高千穂鉄道があるわけですね。そういう中で、地元の人たちが神話高千穂トロッコ鉄道を立ち上げたいという動きがありますね。新聞を見る限りでは、何か希望があって夢があって、いかにも譲渡がされ、認可がおりるように見受けられる報道がありますよね。そんなふうにも見えるんですよ。

しかし、本音でお答え願いたいんですが、高千穂鉄道は経営を断念したわけですから、将来的にも厳しい、再開も難しいと、そういう中で果たして本当にこの神話高千穂トロッコ鉄道が運営できるのか。こんなことをしたって将来的には大変厳しいことになるよという親心で本当はそのことの助言をすべきだと思うんです、もしそうであれば。県の対応がこの資料を見ても神話鉄道に対しては引けてみえるわけですが、だから本音で、これは要らんことだが、この際やめた方がいいんじゃないかということがあればきちんと整理して指導されるべきだと思うんです。そうしないと、将来また大変な負の財産を抱えてしまう。そこに投資されて加わる人たちは高千穂の地元の人が大方でしょう。大変な問題になると思うんです。いや、そうじゃないんだと、観光的目玉になるからやった方がいいよということであれば、私は、県が情報の提供や助言だけじゃなくてもっと一歩進んだことをしてほしいと思うんです。その辺の対応をきちっと今からも示していただかないと、この神話鉄道も、やはりこの人たちもどうなるかなという

ことで不安があると思うんですけども、今、部長は役員で出ていらっしゃるわけですから、何かきちんとしたお話をお聞きしたいと思うんですが、よろしくをお願いします。

○村社地域生活部長 県の立場としましては、新会社は一応民間会社でございますので、その点に関して県の方から何か助言をすることかいうことはないだろうと思いますけれども、ただ、TRという立場からしますと、TRの資産を譲渡し、そして後を引き継ぐわけですから、この点について、新会社の経営が成り立つこと、あるいは鉄道事業で一番大事なものは安全性の問題ですから、この2つがきちっとそろっていることが大事だろうと思っています。したがって、TRとしては新会社に対していろいろノウハウを持っておったりしているわけですから、そういう意味では情報提供もしたり、相談に乗ったりはしておりますけれども、最終的には新会社がそういった2つの条件がクリアできるような会社として国の認可を得られるかどうか、これが一番大切な問題だろうというふうに思っているところでございます。

○緒嶋委員 皆さん神話高千穂トロッコ鉄道にいろいろ関心を持っていただくことは、私、地元として大変ありがたいんです。なぜ高千穂の人が残そうと努力しておるかというのは、高千穂の観光が今120万ぐらい来るのが、神話トロッコ列車に去年の秋なんか3万、4万近くがキャンセルになったんです。宿泊客も1万何千、去年の秋の台風で予約も取り消された。高千穂観光のインパクトが一番強い、神話とかいろいろあります。しかし、トロッコ列車に皆さん期待して毎年ふえておったわけです。あの五ヶ瀬川の清流と溪谷美を堪能しながらトロッコ列車に乗る。それがなくなると、高千穂観光、県北観

光は死んでしまう。だから我々が頑張らなければいかんと。観光振興という一番の目玉でそのことで何とかしなければ、高千穂の120万の観光客は50万になるかもしれない。そうなった場合、地域の産業としての観光は死んでしまう。それだから何とかしようという、その一点なんです。そのことを県は考えて、しからば観光振興としての県の政策として県北をどう位置づけ、どう振興するのかというビジョンがないから、そこに地元の人たちが苦悩をしておるわけです。本当はこれだけの金を出して、やって、将来的に採算が合うかどうかというのは深刻に考えている。しかし、それは深刻であっても取り組んでいかなきゃ仕方がないじゃないかと、それだけ追い詰められた状況の中で、第三セクターでだめなものが本当にやれるかというのは容易じゃない。だれが赤字が出たときは最後責任とるかという問題も含めて、一生懸命やっている。県民の生活の場と産業振興としての観光をどう位置づけていくかという県の将来のビジョンの方針にもかかわってくるこれは問題なんです。そこ辺を県は十分見定めながら、この問題、取り組んでいただかなければ、民間でやることだからどうこうというだけじゃなくて、宮崎県の産業振興としての観光の位置づけをどう描いて取り組んでいくか、そういうものも含めて検討していただかなければ、なかなか問題が解決しない。それだけ深刻に受けとめておられるということは頭の中で十分考えてこの問題には取り組んでいただきたいということを強く要望しておきます。

○外山良治委員 私も今の点について質問をしようかと思ったんですが、例えば宮崎県の観光でよく伸びているところ、高千穂と西都だっただと思います。後で調べてください。県土の均衡

ある発展ということをよく言われます。うちの会派でよく議論になるんですが、例えば今から20年後、30年後、宮崎県の人口というのが約95～96万人になる。宮崎市の1市6町に50万人、あとはそれぞれ適当に県民がおる、そういう状況、それでいいのかということをごひ、特別委員会なんか設置したわけですから、トロッコ列車という一つの運送手段ということで位置づけるのではなくて、まさしくおっしゃったように県北の観光、そして高千穂とか五ヶ瀬とかあいつたところで死ぬまで生き続けることができる地域をどう確保するか、そういった点を真剣に考えてもらいたい。例えば今後の高千穂、事前協議、事業計画、これは民間ですから言われればそれまでなんですが、いつごろまでに出される予定なんですか。そして、その間に、聞かれていますと思いますが、どういう助言と指導、聞かれれば話をしますがというようなスタンスなのか、それとも積極的に指導助言、情報提供を行っていかれるのか、教えてください。

○村社地域生活部長 鉄道事業の認可につきましては、認可権を持っておりますのは国でございますので、そこと事業計画について詰めていくという形になるんだと思います。

○外山良治委員 その程度のことは私もわかっています。もちろん自分が経営断念をした側ですからなかなか言いにくいとは思いますが、高千穂という一地域の問題ではなくて県全体のブロックだというふうに考えていただいて、ここを守らなければすべて崩壊をすると、そういった気概というものを考えるなら、これはこうで国土交通省と民間会社で協議をすることですわと、そういう答弁ではなくて、守ろうと。ここに書いてあります。必要な助言や情報提供等を行っていくと。国の認可が受けられるよう

になるために県としてどういうふうに積極的にやるのかやらないのかと、そのことを聞いているんですよ。もういいです。

1点だけ、地域生活部にお伺いいたしますが、総合交通網の現状と課題についてということでは表題がありますが、例えば7,000万人が1,000万人になったと。長計ではどうなっていますかね。数値目標、それぞれ。

○加藤総合交通課長 長計における数値目標ですけれども、乗合バスの利用者数につきましては、現況、平成15年ですが、1,364万3,000、目標値で平成21年1,363万5,000、平成26年1,363万5,000でございます。鉄道ですが、現況、平成15年951万1,000人、平成21年950万人、平成26年1,000万人という目標値でございます。

○外山良治委員 そういう長計を立てておられるわけですから、トロッコ列車についても、その分についても移動手段を行政としてしっかりと確保すると。例えば今、数値目標を言われました。微増、右肩上がりで数値目標をされていますよ。ところが、どうですか。15年、16年、50万人減っているんじゃないですか。だから、長計というもの、しっかり数値目標を達成するために例えばおたくらでどう今後やっていくか、プランニングしていくかということを今後十分考えていただきたいというふうに思います。以上です。

○河野委員長 では、これで終わりたいと思います。執行部の皆さんは御苦労さまでした。

暫時休憩いたします。

午前11時51分休憩

午前11時54分再開

○河野委員長 委員会を再開いたします。

まず、先日開催されました委員長会議の結果

につきましては、昨日の常任委員会で資料の配付がありましたので、説明は省略させていただきます。御協力をよろしくお願いいたします。

それでは、協議事項（1）の委員会の調査事項についてであります。お手元に配付の資料1をごらんください。1の当委員会の設置目的につきましては、さきの臨時議会で議決されたところでございますが、2の調査事項は、特別委員会設置に当たって各会派から要望が出された①から③の項目となっております。この調査事項は本日の初委員会で正式に決定することになっており、御協議いただきたいと思いますが、今回出されている項目は昨年度と同様の調査項目であり、かなりまとめられておりますので、調査項目についてはこの3項目とし、本日はこの3項目の具体的な調査内容について御協議いただきたいと考えているところでございますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 ただいま確認したとおり、調査項目は、①総合交通網の整備促進に関する事、②県民の移動手段の確保に関する事、③本県生産物の流通に関する事としたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのように決定いたして、この項目についての具体的な調査内容を御協議いただきたいと思いますが、特に委員の皆様から内容として扱っていただきたい等の御意見を伺いたいと思います。

○川添委員 たまたま今日はその話が先にやりとりがあったわけですね。資料要求があったと。だから、今、協議をすることはもうない。今日の委員会に入ってしまった。これが最初あればよかったんですが、そういうことですから、委

員長、副委員長でお聞きのとおりですから詳細にわたっての調査指示を執行部にやらないと、あの人たちは強いて言えば自分のセクションしかわからないんです。だから、まとめるというのは、例えば総合政策本部かどこかでまとめれば別ですよ。地域生活部長に農林のことを聞いたってとてもじゃない。入手すると。人の方の資料を持ってこにゃいかんわけです。非常に難しいので、委員長、副委員長で指示をしていただいて、取りまとめを地域生活部だけでできるのか、例えば生産物の流通というのはとてもこの人たちは関係ないですからわからん。その辺のところは総括的にそれをみんな聞いたって、中野さんや山口さんが言ったからわかっているはずだから、それを2人で勉強して項目をきちっと書いて、そういう資料をここが集める。あの部に任せるってここじゃだめですよ。総合政策本部に言えばわかりませんよ。それがあればそこでいいが、委員長、副委員長で皆さんの意を体して調査事項を書いて、きちんと資料を持ってきて、それを私たちが検討する。ヒアリングはその後する。そういうのはどうでしょうかね。ここでみんながわいわい出してみたって、今日は時間がないです。

○外山三博委員 昨年もこの特別委員会あったでしょう。私はこの委員会に入っていないからちょっとよくわかってないんですが、昨年やったことと同じことをやっても非常にロスがあるとか、もったいないから、例えば資料を含めて去年やったことを一度整理しておいていただいてその先に行かないと、2年間せっかくあるんだから、そこ辺を委員長、副委員長、書記入れて去年のものを精査していただいて、それをベースにしてその先に行くというふうにひとつお願いしたい。

○河野委員長 今の2人の委員の案を中心に、委員長、副委員長の方で調査内容を上げて提案して資料を準備させるという状況でよろしいでしょうか。

○萩原委員 昨年のやつもあらかたでいいです。去年の特別委員会がどういう調査なのか、概略1ページぐらいでいいですから。

○十屋副委員長 箇条書き程度でよろしいですか。こういうことをしたと。

○萩原委員 こういうのを調査しましたと。

○中野一則委員 陸・海・空交通網、非常に大切です。本当に執行部が勇気を出してハード的なもの含めてやるぐらいのところまで追い込むようなまとめができるような調査もぜひ詰めをしてほしいと思うんです。例えばカーフェリーが、これは大変なことですから、お金を出さず出さんの問題もありますが、勇気を出して抜本的な対策を打てるようにするような特別委員会のまとめに方向づけるような1年間を計画してほしいと思いますが。

○河野委員長 委員全体の目標としては。

○山口委員 今までのところでは私も異論ありませんが、県民の移動手段確保についてということで1点要望があります。陸・海・空の話が出たわけですし、その中でタクシー営業の実態というのを調査項目の、全体の中のひとつで結構ですから考えていただけないでしょうかと申し上げたいんです。かつてのNHKのテレビで「タクシードライバーは眠らない」というのを見まして、あれは全国的な反響を得て3回か4回か再放送がありました。タクシー業界が規制緩和で参入がしやすくなったことを含めて、一方ではタクシーの経営が成り立たないぐらい非常に厳しいんだそうです。その結果、その従業員も率直に、過去の10年前、20年前のようにタク

シー業務だけで生計が成り立つというような収入を得られなくなっている。それは民間企業だから民間企業同士に任せたらいいじゃないかというふうになるかもしれませんが、彼らとしては、行政官庁はあくまで陸運事務所、陸運局しかありませんから、何か身近な行政に訴える場所というのがあってもいいのではないかと。そういう意味では、この中に関係機関等の調査、意見交換というのがありますから、先ほどの陸・海・空の中で経済連との意見交換もしていただきたいと思いますが、できたらそういうタクシー業界との意見交換も考えていただけないだろうかと思っております。ほかのところは知りませんが、例えば延岡の場合には今やお客さんを乗せるというだけじゃなくて、自転車を積んでくれますし、病院の予約をとってくれるということで、高齢者から見ればまさに交通弱者の足ということで非常に重宝がられている部分もあるものですから、御一考いただければ大変助かると思います。

○河野委員長 ほか、よろしいでしょうか。それでは、調査事項に関しましては、ただいま皆様の御意見を参考にして正副委員長で協議の上、整理したものを次回の委員会で御提示させていただくということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 では、そのように決定させていただきます。

続きまして、委員会の調査活動方針及び計画についてであります。活動方針につきましては、資料1の3のとおりであります。活動計画につきましては、資料2をごらんください。これにつきましては、当委員会に付託されました調査項目や委員長会議の結果を考慮して調査活動計画案を作成いたしました。これらの案につきま

して何か御意見がありましたらお願いいたします。

○緒嶋委員 意見じゃないんですけども、先ほど出ました道路特定財源の問題が6月ごろに一つのめどが立つという方針も伺うわけですが、そうなれば、これは商工建設とか議長とのいろいろな協議も必要かと思うんですけども、やはり委員長、副委員長でこの問題について上京して、政府関係機関並びに国会に対して要請活動をやっておく必要があるんじゃないかという気がしますので、そのあたりは常任委員会との絡みもありますので、そこ辺を議長とも相談して何らかのアクションを起こす時期じゃないかなという気がしますので、その協議をする必要があるんじゃないかと。タイミング的な問題もありますので、その辺をちょっと。

○外山良治委員 特別委員会というのは調査をするところで、他団体に働きかけるところじゃないと思うんですが。

○緒嶋委員 一つの手段ということで、ここがせんにしても、アクションを起こして、議長が行くのか常任委員会が行くのか、そういうアドバイスも我々当然してから、委員長、副委員長がそこ辺ぐらいやってほしいということで、それは場合によっては皆さんが行かれてもいいんですけど、そういうのも必要じゃないかなと、タイムリミットとしてですね、そういう気がするので、どうですかね。

○中野一則委員 県南県北の調査、特に県北の中でTR被災現場と高千穂町のふれあいバスを……。

○十屋副委員長 そのことはちょっと待っていて、緒嶋委員が言われたのを整理させていただきます。

○河野委員長 要望活動については、委員会の

趣旨ということも踏まえて議長と御相談するということがよろしいでしょうか。

○川添委員 例の総会があるんです。これに書いてないが、あるんですよ。商工の委員長が報告しなければいけないんですよ。そんな形式的なことじゃなくて、単なるシャンシャン大会をやっているときじゃないですよ。7月のやつを6月前でも、議長と相談するという話だから言うんですが、ずらして、タイミングを見て、あの大会をそれに切りかえるぐらいないと、あんなシャンシャンする、鉄道何とかというのは半分しか会員がいないです。あんな総会を形骸化したらいかんです。委員長は報告しなければいけません。だから、そのときの報告がちぐはぐで、特定財源なんかは妙なふうになってから大会開いて何の意味もないですよ。あれを前へ寄せたらどうかと思う。相談してみてください。

○河野委員長 議長と協議ということによろしいでしょうか。

○中野一則委員 高千穂に行く予定であります。昨年見られたから省いてあると思うんですが、トロッコ会社、こういう関係者の話を聞くということはいかなるものなのでしょうか。地元の議員さんもいらっしゃいますから、必要がないと言われればそれでいいですが、どうですか。

○緒嶋委員 被災現場を見ても何もならんというといかんけど、見るのは見てもいいけど、会社がどういう意気込み、どういう気持ちで設立したかという背景等も聞いていただくといいんじゃないかという気がするの、その取り組みについての調査をされることはいいんじゃないかと思うんです。

○中野一則委員 私は、少しでも早くそういう人たちの話を聞きたいんですが、県南県北を入れかえるわけにはいかんわけでしょう。わずか

2週間の差ですけれども。

○河野委員長 そこは事務局と相談ということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、この案のとおり、今、確認した御意見を踏まえて、今後1年間の調査活動を実施していきたいと思いますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのように決定いたします。

県内調査につきましても、今の御意見を参考にしながらまた協議していきたいと思えます。正副委員長の方で協議させていただいて一任をしていただきたいと思えますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのような形で進めさせていただきます。

最後になりましたが、先ほど協議していただいた調査事項を踏まえて、次回の委員会での執行部への説明資料要求につきまして何か御意見や御要望はありませんか。

○外山良治委員 カーフェリーが廃止になった場合の本県経済に与える影響。

○河野委員長 では、その他で委員の皆様から何かございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 次回は6月定例会開会中の委員会を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。事務局案では6月29日10時からということ。

以上で本日の委員会を閉会いたします。

午後0時10分閉会