

# 総合交通・流通対策特別委員会会議録

平成19年 1 月24日

場 所 第3委員会室

平成19年1月24日（水曜日）

---

午前10時2分開会

---

会議に付した案件

○概要説明

地域生活部

1. 宮崎交通のバス路線廃止に係る対応方針について
2. 貨物船「南王丸」の週2便細島寄港及び東京直行の開始について
3. スカイネットアジア航空に対する産業再生機構の支援終了について

○協議事項

- (1) 委員会報告書骨子案について
  - (2) その他
- 

出席委員（11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

欠席委員

委員		山口哲雄
----	--	------

委員外議員（なし）

---

説明のため出席した者

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 それでは、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。

当委員会の活動も残すところわずかとなりましたが、本日も含め、どうぞよろしくお願いたします。

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。

まず、地域生活部に、宮崎交通のバス路線廃止に係る対応方針について、貨物船「南王丸」の週2便の細島寄港及び東京直行の開始について、スカイネットアジア航空に対する産業再生機構の支援終了について説明をしていただき、その後に、委員会報告書骨子案について協議をお願いしたいと思いますが、このように取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。

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 委員会を再開いたします。

地域生活部においていただきました。早速、それでは概要説明をお願いいたします。

○村社地域生活部長 それでは、本日報告します項目につきまして、その概要を説明申し上げます。お手元の委員会資料を1枚めくっていただきまして目次をごらんいただきたいと思いません。

まず、宮崎交通のバス路線廃止に係る対応方針についてでございます。昨年の6月に宮崎交通から申し出がありましたバス路線の廃止につきまして、このたび、宮崎県バス対策協議会の対応方針がまとまりましたので、それを御報告したいと思います。

次に、貨物船「南王丸」の週2便細島寄港・東京直行開始についてでございます。貨物船「南王丸」につきましては、昨年8月から週1便細島港に寄港しておりましたけれども、つい先日でございますが、今月の22日から、細島寄港を週2便に増便するとともに、大阪港への寄港をやめまして、細島港からの東京直行便となりましたことから、その概要を御報告いたしたいと思いません。

次に、スカイネットアジア航空に対する産業再生機構の支援終了についてでございます。産業再生機構におきましては、去る12月26日、保有しますスカイネットアジア航空の全株式を宮交エアグランドサービス株式会社に譲渡するとの決定を行いました。この決定によりまして、スカイネットアジア航空に対する産業再生機構の支援が終了することになりますことから、その概要を報告するものでございます。

以上の報告事項の詳細につきましては、総合交通課長から説明いたします。

私からの説明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1ページをごらんください。宮崎交通のバス路線廃止に係る対応方針についてであり

ます。

まず、バス路線廃止の申し出の概要ですが、昨年6月、宮崎交通から宮崎県バス対策協議会に対しまして次のとおり申し出がありました。廃止対象は13系統20区間、関係市町村は本県北市町村の8市町村と熊本県の1町の計9市町村でありまして、廃止の時期は本年4月1日からということでありました。

この申し出に対するこれまでの取り組みではありますが、県バス対策協議会では、関係する3つの地域分科会ごとに、関係市町村、国、県、宮崎交通で構成するバス路線対策会議を設置しまして対応を検討してまいりました。

①に記載していますように、各路線の利用状況を把握するため、宮崎交通から提供されたデータの分析や、市町村職員が実際にバスに乗りこんでの実地調査、さらに沿線住民へのアンケート調査を行い、利用される時間帯や区間などの確認を行いました。また、必要に応じ、自治会座談会を開催し、住民から直接バスに対する要望について聞き取りを行いました。

次に、②ですが、利用状況や住民の利便性、新たに発生する自治体の財政負担等を踏まえ、対応策の検討を行いました。具体的には、宮崎交通が引き続き運行するための条件の整理、コミュニティバスなどの代替交通手段の検討、あるいは存続する場合の運行区間や運行回数の検討などを行いました。また、バス路線の維持確保には利用促進が重要ですので、そのための方策の検討もあわせて行っているところです。

これらのバス路線対策会議での検討結果について、今月15日に開催いたしました県バス対策協議会におきまして、各地域分科会から報告を受け、県バス対策協議会としての対応方針を決定したところです。

その対応方針ですが、申し出のあった13系統のうち、廃止した場合、住民生活に影響が大きい8系統については、宮崎交通に補助することやコミュニティバスを運行することにより、バス路線を存続させることといたしました。このことにより、地域住民に必要な交通手段の確保が図られたものと考えております。なお、残りの5系統については、利用者が少なく、利用できる他の系統があるなどの理由から、廃止もやむを得ないとしたところです。

裏面2ページをごらんください。今回の廃止対象路線を3つの地域に分けて記載しておりますが、主なものについて御説明いたします。

まず、延岡地域です。延岡地域では7つの系統について廃止の申し出がなされましたが、このうち3つの系統が存続することとなりました。1番の延岡～熊田～黒内という系統ですが、これは延岡市内から北川町中心部を経由して大分県境の黒内地区までを結ぶものでありまして、大分行きの特急バスを除いては唯一の路線バスであります。この系統は2つの区間に分けて対応策を講じ、存続させることとなりました。まず、小学生の通学や高齢者の通院などで利用の多い延岡～熊田間については、土曜・日曜・祝日の便数を減便した上で、延岡市が宮崎交通に運行欠損額の補助を行い、存続いたします。次に、熊田～黒内間につきましては、現在、北川町が直営で運行しておりますコミュニティバスの路線を一部変更いたしまして、沿線住民の交通手段を確保いたします。

次に、日向地域です。日向地域では4つの系統について廃止の申し出がなされましたが、3つの系統が存続することとなりました。9番のロックタウン日向～南郷温泉～神門ですが、これは日向市内から旧東郷町の中心部を経由して

旧南郷村までを結ぶ系統であります。この系統と8番の系統が廃止されますと、旧東郷町と旧南郷村を結ぶ路線バスがなくなり、日向市内の高校への通学や高齢者の通院に大きな影響が出ることを懸念されましたが、これについては国と県の補助制度を活用した上で、日向市と美郷町が宮崎交通に運行欠損額の補助を行い、存続を図ることとなりました。

次に、西臼杵地域ですが、廃止の申し出があった2つの系統のいずれについても存続することとなりました。これらの系統は、高千穂から五ヶ瀬町中心部を通り、熊本県山都町を経由し、五ヶ瀬町の波帰地区までを結ぶものであります。これらが廃止されますと、主として、五ヶ瀬町の小・中・高校生の通学や高齢者の通院に大きな影響が出ることを懸念されましたが、区間を2つに分けて交通手段を確保することとなりました。まず、比較的利用者の多い高千穂～五ヶ瀬町病院間につきましては、県の補助制度を活用した上で、高千穂町と五ヶ瀬町が宮崎交通に運行欠損額の補助を行い、存続を図ります。

次に、五ヶ瀬町病院～波帰間につきましては、ことしの9月末までは当面、五ヶ瀬町が宮崎交通に運行欠損額の補助を行い、存続を図った後、10月からは五ヶ瀬町がコミュニティバスを運行させて住民の交通手段を確保することとしています。

なお、このコミュニティバスの導入に当たりましては、県の地域バス再編支援事業を活用することとしており、現在、町において運行計画の策定などを急いでいるところです。今回のバス路線の廃止申し出に対する対応方針につきましては以上のとおりですが、バス事業者を取り巻く経営環境が厳しさを増す中、今後、バス路線の維持をバス事業者のみに頼ることは困難な

状況にあると考えております。このため、これからは、コミュニティバスなど、より低コストで、地域の実情に応じ、将来にわたって安定的に運行できる交通システムを、地域みずからが構築していく必要があると考えております。県といたしましては、今後ともそうした市町村の取り組みを積極的に支援してまいりたいと考えております。

次に、3ページをごらんください。貨物船「南王丸」の週2便細島寄港及び東京直行開始についてであります。この「南王丸」は、1の「南王丸」の航路再編に掲げております図のAのとおり、従来、油津港から大阪、東京に向けて日曜日と水曜日の週2便が定期運航されておりましたけれども、県からも要望を行いました結果、図のBのとおり、昨年の8月20日から、週1便、日曜日に油津港を出港する便が細島港に寄港するようになりました。さらに、今回、図のCのとおり、一昨日から週2便とも細島港に寄港することとなり、また、これにあわせまして、大阪港への寄港を休止し、細島港から東京港への直行便となりました。

裏面4ページをごらんください。右上の表に運航ダイヤを掲載しております。入出港時間の欄の左側が入港時刻で左側が出港時刻です。また、各曜日の欄の黒丸が油津港、細島港、東京港への寄港を示しております。まず、油津港の上の方の行をごらんください。油津港を日曜日の深夜2時、つまり月曜日の午前2時に出港する便は、細島港に月曜日の朝7時に入港し、同日の午後2時に出港します。そして、東京港に火曜日の夜7時に到着いたします。次に、油津港を木曜日の午後2時に出港する便は、細島港に木曜日の夜2時に入港し、同日の夜11時に出港します。そして、東京港に土曜日の朝8時に

到着いたします。

3ページにお戻りください。中ほどの2の「南王丸」の概要ですが、運航主体は、王子製紙の関連会社であり、「南王丸」の輸送スペースの8割をチャーターしている王子物流株式会社と、「南王丸」を所有し、運航している川崎近海汽船株式会社であります。

積み荷については、12メートルシャシー換算で126台分の輸送能力を持っておりますが、上り荷は主に王子製紙の紙製品を輸送しており、下り荷は王子製紙の原料や工場ボイラーの燃料となる廃タイヤチップを中心に輸送しております。また、細島港からの積み荷につきましては、旭化成等の工業製品を中心に、木材や果汁類などで、1便当たり12メートルシャシー35台程度、年間3,500台程度を見込んでいるということになります。

最後に、3の今回の航路再編のポイントであります。この航路再編によりまして、17年6月のカーフェリー京浜航路の休止以降途絶えていました本県から関東向けの直行航路が週2便体制で運航されることとなりました。また、「南王丸」のこれまでの細島―東京の所要時間、38時間でしたけれども、これが月曜の細島発便で29時間、木曜日の細島発便で33時間に大幅に短縮されることになりました。さらに、これまで細島港からの出港が日曜日のみだったものが、平日の月曜日と木曜日に出港することとなり、輸送能力の大幅な拡充と利便性の向上が図られることになりました。「南王丸」につきましては以上でございます。

次に、資料にはございませんけれども、前回の委員会で御説明いたしましたブルーハイウェイライン西日本のカーフェリー宮崎港就航計画につきまして御報告いたします。

これまで会社側からの説明といたしまして、ことし4月からの就航を希望しているとのことでありました。しかしながら、地元志布志市や宮崎県側の関係先との調整に時間を要するとの理由で、ことし10月からの就航に計画を変更したいとの連絡がありましたので、御報告いたします。

次に、5ページをごらんください。スカイネットアジア航空に対する産業再生機構の支援終了についてであります。

まず、1の支援決定以降の主な経緯であります。平成16年6月に産業再生機構の支援が決定し、34億円の出資や人材の派遣等により事業再生の取り組みが行われてきました。17年4月には、機体整備を主体とした全日本空輸との業務提携を行い、同年8月には第3路線となる長崎一東京線に就航しました。そして、昨年4月からは全日本空輸との共同運航が開始されました。さらに、昨年8月と9月には、機材トラブルが多かった2機の機材を入れかえ、就航率の向上が図られたところです。

このような取り組みの結果、2の最近の利用状況の表の一番下の欄にありますとおり、3路線合計の利用率は、本年度の上期、4月から9月までは伸び悩んでおりましたけれども、機材入れかえ後の10月以降は、10月が70.1%、11月が74.3%と大きく改善しております。

次に、3の産業再生機構のSNA株式譲渡の概要であります。このようにSNAの事業再生に一定のめどが立ったことから、産業再生機構ではSNAに対する支援を終了することとし、昨年12月26日に、産業再生機構が保有するSNA株式を、地元企業である宮交エアグランドサービス株式会社に譲渡することを決定いたしました。なお、宮交エアグランドサービスは、資

料の一番下にありますとおり、宮交ホールディングスが出資し、設立された会社であります。今回の決定において、株式の譲渡先に地元企業が選定されたことによりまして、SNAは今後とも地元の航空会社として存続することとなりました。県といたしましては、SNAには、引き続き、地元へ貢献する低運賃の航空会社として、県民の利便性向上や本県産業の活性化に貢献していただき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、お願いいたします。

**○外山三博委員** 路線廃止バスについて、4月からの対応が決定したということですね。この中で、国庫補助制度を活用する分と県単補助制度を活用する分、それで宮交に補助金を出す。国庫補助についても県が補助金を横から出していきますね。今度の予算ですよ、骨格予算の中で、この分に関する費用の計上はどうなるんですか。

**○加藤総合交通課長** 直接住民の交通手段でございますので、骨格の中で予算措置をしていきたいというふうに考えております。

**○外山三博委員** これは財政課の方との協議がそういうことで整ってそういう方向に行くということなんですか。

**○加藤総合交通課長** はい、財政課とも今そういうことで協議をしております。

**○緒嶋委員** 今言われたのに関連するんですが、代替存続でやられるということは、将来的にも存続は大丈夫だということでもいいんですか、理解は。

**○加藤総合交通課長** 大きく分けて2点ございまして、複数町村間を結ぶものにつきましては、

国とか県の補助を利用しながら当面对応していきたいと思っておりますけれども、一市町村内の廃止対象バスにつきましては、ほかのところでも出ましたけれども、コミュニティバス等への変換といいますか、そういったものに今後変更していきたいというふうに考えております。

○緒嶋委員 今2町村でも将来合併すれば1町村になるわけですね。そうなれば、コミュニティバスで、その町村が、町がというか、地域バスとして存続は可能なわけですか、将来的に。

○加藤総合交通課長 今のところ、当面、合併前の市町村単位で考えております。

○緒嶋委員 当面というのはどういう期間ですか。

○加藤総合交通課長 具体的にいつまでということは今のところ決めておりませんが、当面、合併前の市町村で考えております。

○緒嶋委員 将来のことはわからんといえませんがそれまでだけで、やはり過疎地でも足の確保というのは地域を守るために絶対必要なわけですね。そこ辺がやはり格差社会をつくっておる、これは一つの国の政策にもよるんだけど、過疎を助長するようなことを今までやってきたから過疎ができたわけだから、足の確保は、当面じゃなくて、これは将来にわたって確保するという前提で進まない、言葉で当面と言われても地域の人は安心ならんわけですね。

○加藤総合交通課長 住民の足のバスを確保するということから、廃止後のバス路線を維持するためには実際相当な財源を要しております。ですからこそ、そういったコミュニティバス等導入して、それぞれの地域で最も効率的な住民の足の確保、住民の交通手段の確保ということでコミュニティバス等への変換を検討しているところでありまして、それについて県も支援し

ていくということでございます。

○緒嶋委員 知事もかわられたし、知事が財政改革を述べておられますけれども、逆に言えば、こういう弱いところを切り捨てて財政改革ではどうにもならんわけで、そこ辺は地域生活部としては、県民生活の足の確保というものを保持するとか、それをぜひ守るという姿勢でやらんと、何もかも地域バスですればいいということじゃなくて、将来的な展望を踏まえながら対応を十分慎重に考えていただきたいということを要望しておきます。

○外山三博委員 さっきの質問の関連なんですが、ここは特別委員会で総合交通にかかわることですから、来年度、総合交通にかかわるいろんな事業があると思うんです。これについて当初予算に何を計上するかしないかというのは、一つの枠で財政課から言ってきておるんですか、それとも、一つ一つの事業について、これは骨格にする、これは骨格にしない、そこ辺のところはどんな折衝なんですか。

○日高生活・文化課長 骨格予算の考え方そのものは、年間を通して必要な生活費といいたうか、基本的な予算については全部計上することにいたしまして、例えば、県としての施策をあらゆる新規事業的なものは6月議会の方に上げさせていただくということで財政課と協議の上、整理をしております。以上でございます。

○外山三博委員 知事がかわるから骨格予算にするということなんですね。ということは、知事の裁量でこの事業はするしないということでは骨格予算だろうと思うんですが、そういうふうに考えていったとき、例えば、この路線バスの廃止等々、県が補助金出す、出さない。知事が行政の金をそんなところには出さないよと言ったら……、これは政策に関する予算ですね、そ

ういう意味では、知事の裁量というか、政策にかかわる事業ではありますね。そのところはどうか。知事の意向は考えずに、基本的に部として必要だと思うのは骨格予算に入れ込んでいくということなんですか。

○村社地域生活部長 この廃止路線代替バスも含めてですけれども、コミュニティバスの再編支援事業も含めて、既に既存の制度としてでき上がっているわけですので、こういった経常的な経費については骨格予算の中に計上するというのは基本でございます。

○萩原委員 南王丸、週2便になったんですけれども、今、積み荷の問題で、工業製品を中心に製材類、果樹類とありますが、そのほか、2便になって大変喜ばれるような宮崎県からの積み荷というのはどういうのが考えられるんですか。

○加藤総合交通課長 昨年8月からの細島港寄港で、旭化成の製品を中心とした工業製品、製材品、米、それからジュース類ということでございまして、今回の週2便についても、今のところこういったものが中心になるというふうに聞いております。ただ、農産物につきましては、果樹、米の利用実績はございますけれども、青果物の輸送について、あるいは農産物輸送については、週2便になったことも踏まえて、今後とも関係部局とも連携して検討していきたいというふうに考えております。

○中野委員 SNAのことですが、2機の機材を入れかえて改善されたという説明でしたが、今のSNAは何機所有して就航しているんですか。

○加藤総合交通課長 6機保有しております。失礼しました、2機追加しましたので、現在は8機所有しております。

○中野委員 追加したのはいつなんですか。

○加藤総合交通課長 昨年8月と9月に1機ずつ入れかえをいたしています。

○中野委員 入れかえというのは、ふやしたという意味なんですか。

○加藤総合交通課長 従来6機所有して6機で運航していたんですけれども、2機はトラブルが多かったものですから、その分、新たに2機、これはリースなんですけれども、入れて、2機は現在のところ予備機に回しているということです。

○中野委員 6機で運航していたものを、8機で予備も含めてやっているということですね。

○加藤総合交通課長 はい、そうです。

○中野委員 私は、単なる機材入れかえだけで、6機が6機のまま、8機が8機のままというふうに思っていたものですが、入れかえと書いてあるものだから。というのは、去年は10月から天候がよかったです。すばらしい天候でした。雨もほとんど降らなかったから、気象条件のトラブルも余りなかったから、利用状況に反映したのかな、それも一因かなと思ったものだから、そういう質問をいたしました。

○加藤総合交通課長 確かにそういう天候状況等もありますでしょうが、先ほど言いましたように2機が非常にトラブルが多かったものだから、いわゆる機材の不具合ということでの欠航もありました。ちなみに、昨年11月は就航率が100%でございました。

○中野委員 南王丸のことでお尋ねいたしますが、県のいろんな御指導でこういう航路になったということでその努力を多といたしますが、細島か宮崎からのカーフェリーの京浜への就航ですね、カーフェリーの再開ですよ、これはどうしても考えられないものですか。

○加藤総合交通課長 カーフェリーについてですけれども、これまでの京浜航路そのものが採算がとれなかったということで休止になったわけです。休止後、県の方もいろんな船会社等に働きかけて各社の反応など聞きましたけれども、やはりカーフェリーによる東京までの航路はなかなか厳しいということでございました。まず1点は、大阪と違って宮崎—東京間の旅客が少ないということ、それから旅客については季節変動も大きいと。旅客を乗せるためには、寢室の問題、レストランの問題、非常にコストがかかる。それから、フェリーの場合、RORO 船よりスピードを上げますから、燃費が非常にかかる。貨物船より大幅にかかる。それに、もちろん接客をしますので、従業員もたくさん乗せなければいけない。そういったコスト面が非常にかかるということでございます。それともう一つ、上り荷、下り荷含めて安定した荷物が必要ということで、いろんな船会社等を回りましたところ、関東向けのカーフェリーについては経営的に厳しいというような反応でございました。したがって、その後、採算ベース等の面から見ましても、東京については RORO 船の方が適当であろうという判断もございまして、今回の南王丸に積極的に働きかけを行ってきたところでございます。以上です。

○中野委員 宮崎県の農業発展のために、あるいは京阪地区の消費者のために、観光宮崎県のために、産業発展のために、あきらめずにぜひお願いしたいと思います。特に、新しい知事は、セールスマンになって頑張ると、観光のこと、第1次産業のことを強く力説されて就任されたわけですから、知事にも大いに働きかけて、ぜひ再開できるように御努力をお願いいたします。

○川添委員 関連ですが、この週2便体制、油

津とか細島の、宮崎はもちろんないわけですが、横持ちすればできるんですが、経済連の反応というか、これの使い方については、使いやすいというのか、これではだめだというのか。東京ですよ、大阪は省いていくにしても。前からこれはこの委員会で議論していた。経済連が、いいコースになったとか、いい時間帯だとか、その反応と取り組みはどうですか。

○加藤総合交通課長 先ほど言いましたように、現実的に野菜類にとっては使いにくいということでございます。ほかの日もちのするような農産物で使えないかどうか、こういったものも含めて関係部局といろいろ相談しているところでございます。

○川添委員 1月22日からもう船が出ているわけですね。それから協議するという何かその辺がかみ合わせが悪いと思うんです。この中に畜産物も入っているように、例えば、日もちのするものあるいは冷蔵保存のきく、船の中には電源がちゃんとありますから、そういうコンテナを用意すれば事足りると。例えばキュウリなんかの場合は、ある一定の方法で持っていけば、一日あれしても葉物じゃないからいいと私は思うんです。そういう研究も含めて輸送方法を、今までのパターンで箱に詰めたのをぽんとトラックに積んでいくというやり方は、とてもじゃない2日もほったらかしたら品質に問題がありますけど、その辺はその辺で、そのためには多少コストがかかるかもしれん、しかし、この南王丸の場合は貨物船ですよという前提があるわけだから、何か研究して、よっしゃと行って乗り込んでくる、そういう体系がないと、南王丸の方だって、せっかく配慮したけど、経済連あたりが見向きもせんと、向こうから言えば。そういう形じゃ私はだめだと思うんですよ。さっ

きから心配されるように、どんな方法、手だてをしても、積み荷をする人たちと協議をして、そして日にちを決めてスタートする、やってみるということでなければ、計画をつくっておいて、積み荷の人は乗ったらどうかと、そういうような考え方の取り組み方が私は手ぬるいと思うんですね。どうですか、その辺は。

○加藤総合交通課長 御指摘のとおり、そこあたりも早急に協議したり、詰める必要があると思います。1点だけ、冷蔵コンテナの問題もございまして、実は、電源が今の南王丸そのものは少のうございまして、そういった船そのもの問題もございまして、あるいは今のダイヤでいきまして、これも改善しないといけないんですけども、例えば、細島で午後2時出発といった形で集荷が難しいとか、東京に着く日にち・曜日が都合が悪いとか、これは東京港の使用できる時間帯のこともございまして、そういったことも含めてもろもろまだ課題が多いものですから、さらに研究させていただきたいと思っております。

○外山衛委員 宮交への不足額の補助とありますね。この不足額というのは、算定基準とか、どう理解したらいいんですか。

○加藤総合交通課長 単純に言えば、宮崎交通が運行するのに要する経費から運賃の収入を引いた額でございます。

○外山衛委員 ということは、宮交さんがこれだけかかるよと出したものを基準にして、実際の収益の損失を丸々補てんするわけですね。

○加藤総合交通課長 はい、そうでございます。

○外山良治委員 まず、第1点は、宮崎交通の系統数は何系統あるんですか。おおむね730ぐらいだと思うんですが、正確に、何系統ですか。

○加藤総合交通課長 18年度で363系統でございます。

ます。

○外山良治委員 宮交の説明ではたしか700何ぼというような話を聞いたんですが、それはいいです。そのうち、赤字路線、系統数はどのくらいなんですか。

○加藤総合交通課長 赤字が18年度で75.8%でございます。

○外山良治委員 このままいくと毎年路線廃止、今回でも13系統20区間73キロというのが出ていますね。そして、こういった対応がどこまで続くのかと。ですから、事前にある程度中長期プランというものを立てていただいて、今後の輸送のありようについて方向性を示すべきではないのかというのが第1点です。

それから、第2点目は、今先ほども話が出ましたが、宮崎県の将来像等、足の確保という視点から考えたときに、今から50年後の宮崎県の人口というのはおそらく90万人でしょう。宮崎市、旧1市6町の人口が45万から50万程度と、このままいけば半分以上が1市6町に集中する。それでいいのかと。そういった中でどうあればいいのかと。今回、国、県による財政負担がどの程度になったのかと。今回の廃止による市町村の純負担というのは幾らなのかと。交付税措置があるのかどうか。今回の廃止によって行政投資が幾らになって、その交付税措置があるかないのか、純負担含めて教えていただきたいと思っております。

○村社地域生活部長 私の方で一部、答えられる範囲の部分を答えたいと思いますが、輸送の方向性のお話がございました。宮崎交通につきましては、80%近い路線が赤字ということでございましたけれども、去年からことしにかけて廃止も含めて路線の見直しをやった結果、おおむね見直すべきところの大きいところにつ

いては大体これで終了、終了とまでは言いませんが、一応落ちついたのではないかという御発言がございました。したがって、若干の見直し等はあるかもしれませんが、そういった中で収支の状況でございますけれども、16年の10月から17年の9月の補助期の赤字額が、補助額を引いて7億7,000万ございました。これが17年の10月から18年の9月までで4億1,200万に赤字が減っておりまして、赤字の削減幅が3億6,400万でございます。したがって、それなりの効果があっているんだというふうに私どもは思っております。

それから、将来の交通体系についてでございますが、確かに言われるように、私どもは今まではどちらかという対応型のいろんなことをやってきました。コミュニティシステムにつきましても、廃止路線代替バスにつきましても。ただ、言われますように、今後、人口減少、少子高齢化という流れの中で、バス路線も含めた全体の生活路線、交通をどうするのかということについては、やはり抜本的に県としても考えていかざるを得ないんじゃないかというふうに思っております。したがって、バス事業者に頼る、あるいは鉄道に頼る、その中で、市町村、県がどういう役割を果たしながら全体として交通体系を網羅していくか、こういったことについては今後十分研究していきたいというふうに思っております。

○加藤総合交通課長 先ほど御説明いたしましたように、今回存続させる路線について予想される負担額、県と市町村合わせまして約2,900万円が新たに必要となります。交付税の面では80%が特別交付税の対象となっております。以上です。

○外山良治委員 県と市町村だけのくくりでは

なくて、例えば、五ヶ瀬町は新たな負担は幾らになるんですか、県の新たな負担は幾らになるんですか。

○加藤総合交通課長 五ヶ瀬町関係でいいますと、県が73万4,000円、五ヶ瀬町が331万円、今予想される金額はそうなっています。

○外山良治委員 市町村で新たな財政負担は全体が2,900万と。何で五ヶ瀬町が331万で県が73万なんですか。

○加藤総合交通課長 これは、国庫補助制度とか県の補助制度がございまして、それを利用した上で、さらに欠損部分を市町村が負担するという部分の上乗せ部分を今御説明いたしましたので、そういう計算になります。

○外山良治委員 後でまた説明してください。それで、例えば五ヶ瀬で言えば、331万の8割は特交で来るんですか。

○加藤総合交通課長 制度上そういうふうになっております。

○外山良治委員 次に、先ほどの関連でもあるんですが、今回、南王丸が週2回就航と。1回で12メーターシャシー126台分の能力があると。細島から35台でしたか、ちょっと忘れましたが、残りはすべて王子の対応になるんですか。

○加藤総合交通課長 トータルでいまして、南王丸の8割を王子がチャーターしているということでございます。ですから、油津についても王子以外のものも一部は乗っております。

○外山良治委員 だから、126分の8は王子だと。35というのは、細島から果樹とか何とか積めると。それは決まったものなんですか。

○加藤総合交通課長 きっちり毎回35台ということではございませんが、一応35台程度を細島港から乗れるようにするというところでございます。

○外山良治委員 予約をされていると。おおむね35台、12メートルシャシーの分については。

○加藤総合交通課長 船会社の方からは、いわゆる関係者からは、細島で35台程度を予定しているということですが、現実的には油津の方で多かったり、その便、その日によって違いますので、効率的にできるだけたくさん乗せるようにということで、35台乗っていく分はあると思います。

○外山良治委員 残りは何台ですか。幅というのは。

○加藤総合交通課長 幅は、特に決められたものはございませんけれども……

○外山良治委員 126台の8割は王子が担当するというのであれば、96台ですから、大体90台前後。35台といたら、余りはどこにありますか。オーバーしますやろ。算数ですがね、算数。

○加藤総合交通課長 王子そのものも8割チャーターとはいえますけれども、日によっては乗らない分もございますので。失礼しました。8割が王子のチャーターということでございました。今回、細島についてはその王子の8割の中から35台を回すと。

○河野委員長 休憩します。

午前10時57分休憩

---

午前10時59分再開

○河野委員長 再開いたします。

○加藤総合交通課長 まず、全体が126台でございます。それから王子物流が8割ということでして、126台の8割、100台でございます。これを王子がチャーターしておりまして、残りの26台分は川崎近海汽船が枠として持っております。今回、細島港で乗せられる枠として35台といえますのは、先ほど言いました王子の100台のうち

から35台分を細島から乗せる枠として使うということでございます。といいますのは、王子はこれまで大阪にもおろしておりましたけれども、直行になりましたことから、その分、細島港で別に乗せる枠ができるということでございます。

○外山良治委員 ということは、126分の100ということで理解をしいいわけですね。

○加藤総合交通課長 王子が持っている分は126分の100を持っております。

○外山良治委員 いわゆる新たな航路が開設をされて、新たに乗せる分というのは何台になるんですか。

○加藤総合交通課長 126台そのものは変わりません。

○外山良治委員 だから、新たに発生した荷を運ぶ余力は何台になるんですか。

○加藤総合交通課長 今年の8月から一昨日までといいますか、今回2便になる前は、1隻当たり細島で10台ということでしておりましたけれども、今回大阪港をバックをしますので、さらに25台が新たにふえるということでございます。

○外山良治委員 ということは、12メートルシャシーで25台が新たに増加をしたと。そういうことは以前からわかっていることでしょうか。ですから、25台確保についてどうすればいいのかと。宮崎県というのは陸の孤島だと。何とかさんも言っていますが、全く私もそのとおりであります。ある部分、農産物を中心とした代替輸送ができたわけですから、そういったのは事前調査をして、就航と同時に宮崎県の農産物を東京に運ぶと、そういった説明がここであってほしかったなというふうに思います。以上です。

○河野委員長 それでは、ないようでございますので、これで終わりたいと思います。

〔「その他は。1点あるんですが」と呼ぶ者あり〕

○中野委員 高千穂トロッコ鉄道のことですが、知事もかわられまして、いろいろと支援するみたいな話をかなりされておったようにマスコミで聞きましたが、県としての今までのスタンスに変更があり得るのでしょうか。

○村社地域生活部長 知事の発言されておりますことについては、一応聞いておりますけれども、この件について知事とまだ十分話をしておりませんので、その辺については知事の意向を確認してからということをお願いしたいと思っております。私どもの考え方としては従来どおりだというふうに思っているんですが、現時点では知事とそういうお話を直接する機会がございませんので。

○河野委員長 それでは、ないようでございますので、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5分休憩

---

午前11時9分再開

○河野委員長 委員会を再開いたします。

それでは、委員協議に移りたいと思います。

まず、協議事項（1）の委員会報告書骨子案についてであります。

本日の日程の次に添付しております資料1をごらんください。

まず、1ページに、委員会報告書に掲載する項目を挙げております。Ⅰ、特別委員会の設置、Ⅱ、調査活動の概要、Ⅲ、結び、Ⅳ、特別委員会設置等資料の構成といたしたいと思っております。

Ⅱ、調査活動の概要につきましては、委員会の調査事項やこれまでの委員会での説明事項、

審議状況などを踏まえまして、1、総合交通網の整備について、2、県民の移動手段の確保について、3、本県生産物の流通について、4、総合交通網のユニバーサルデザイン化についてに分けて、審議、調査の内容、委員会としての意見等について記述することとしております。

次に、2ページをごらんください。2ページから4ページまでは、骨子案に挙げております項目について、現状等や委員会での審議項目等詳しく掲載しております。なお、4ページにありますように、Ⅲ、結びでは、調査活動の総括や提言を行いたいと考えております。また、5ページには、参考として、当委員会の審議状況一覧をつけておりますので、ごらんいただければと存じます。

当委員会の報告書の作成に当たりまして、委員の皆様からの御意見や御要望などがございましたら、お願いいたします。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、いろいろと考えまして委員会報告書案を作成したいと存じます。なお、細かい内容につきましては、正副委員長に御一任いただいた上で原案を作成させていただいて、その後、印刷等の関係上、事前に書記を通じて委員の皆様のお了解をいただくような形で進めさせていただきたいと考えておりますが、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たいと存じます。その節は、御対応の方、よろしくお願いいたします。

なお、次回の委員会は、2月定例会中の委員会ということになりますが、報告書につきましては、先ほどお話ししたとおり、印刷の関係上、事前に委員の皆様のお了解をいただくこととな

ります。予定では、2月定例会の初日、2月15日に委員の皆様へ報告書案を配付し、1週間ほど時間を置きまして、書記が御意見及び御了承をいただきに伺う予定になっております。でき上がった報告書は、他の特別委員会の分もあわせて合冊して議場に配付することとなりますので、御了承をお願いいたします。

次の委員会では、2月定例会最終日に議場に行います委員長報告の御協議をお願いしたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

次に、協議事項（2）のその他でございますが、皆様から何かございませんか。

**○川添委員** その他ではなかったんですが、今の報告の中で、今まで私たちがいろんな過程で農政水産部を呼んだことがあるじゃないですか。例えば、さっきの農産物の話ですが、こっちの組はそんなことはお構いなしに、126台のうち何台とか、算術もできん、引き算もできんような状態だから、RORO船が細島に回る、東京に行くということは、一つは東京便がなくなったから問題が起こっているんですよ。大阪からどうして横持ちするかとあんなことばかり今まで言っていた。行くとすれば、農政水産部がどういう反応とかどういう取り組み方をして、業者というか、経済連あたりとこの問題に取り組んでいるのかというのを調べた上で、3ページの農畜産物の流通における現状と課題というところのまとめをしておいてほしいんですよ。委員会に呼ぶということはできんから、ちょっと調査してみてください。

**○河野委員長** 書記と調整しながらやっていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

では、最後に、次回の委員会の確認ですが、先ほどもお話ししたように、2月定例会中、事務局案では、3月7日午前10時からの開催を予

定しておりますので、御出席のほどよろしくお願ひいたします。

以上で本日の委員会を閉会いたします。

午前11時14分閉会