

平成22年11月宮崎県定例県議会

# 産業振興対策特別委員会会議録

平成22年12月3日

場 所 第4委員会室

平成22年12月3日(金曜日)

---

午前10時00分開会

---

会議に付した案件

○概要説明

県土整備部

1. 本県建設業の状況
2. 建設産業育成総合対策事業について
3. ポートセールスについて

環境森林部

1. エネルギーの使用の合理化に関する法律の改正について
2. 木質バイオマスの利用等について

○協議事項

1. 次回委員会について
2. その他

---

出席委員(13人)

委員	長	新見昌安
副委員	長	西村賢
委員		外山三博
委員		福田作弥
委員		星原透
委員		中野廣明
委員		外山衛
委員		山下博三
委員		徳重忠夫
委員		濱砂守
委員		満行潤一
委員		外山良治
委員		武井俊輔

欠席委員(なし)

委員外議員(なし)

---

説明のために出席した者

県土整備部

県土整備部長	児玉宏紀
県土整備部次長 (総括)	堀野誠
県土整備部次長 (都市計画・建築担当)	佐藤徳一
管理課長	成合修
技術企画課長	凶師雄一
道路建設課長	白賀宏之
道路保全課長	満留康裕
河川課長	野中和弘
港湾課長	野田和彦
空港・ポートセールス対策監	永井義治

環境森林部

環境森林部長	吉瀬和明
環境森林部次長 (総括)	豊島美敏
環境森林部次長 (技術担当)	黒木由典
部参事兼 環境森林課長	金丸政保
森林整備課長	河野憲二
山村・木材振興課長	徳永三夫
山村・木材振興課 みやざきスギ活用推進室長	小林重善
計画指導監	佐藤浩一

---

事務局職員出席者

政策調査課主査	壺岐さおり
政策調査課主任主事	池田憲司

---

○新見委員長 ただいまから産業振興対策特別委員会を開会いたします。

まず、本日の委員会の日程についてでありますけれども、お手元に配付の日程案をごらんください。

きょうは、まず、県土整備部にお越しただいております。建設業は、本県の地域経済を支える重要な産業の一つということですので、本県の建設業の状況及び建設産業育成総合対策事業の概要等についてお聞きしたいと思います。加えて、港湾の利用が充実することは、産業振興にとって極めて重要でありますので、ポートセールスの取り組みと課題等について説明していただきます。

その次に環境森林部をお呼びしております。現在、国際的にもCOP16が開催されておまして、ポスト京都議定書の協議が進められているところですが、温暖化対策と産業振興対策には密接な関係があると思っておりますので、本年4月に完全施行となりました「エネルギーの使用の合理化に関する法律」、いわゆる省エネ法の改正の概要等についてお聞きしたいと思います。また、林業の振興に加えまして、温暖化対策にもつながっていきます木質バイオマスの利用等についても説明していただきます。

それが終わった後に、委員協議をお願いしたいと思います。そ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〕

**○新見委員長** それでは、そのように決定いたします。

では、これから執行部の説明に入ります。

執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時2分休憩

---

午前10時4分再開

**○新見委員長** 委員会を再開いたします。

県土整備部の皆さんにおいでいただきました。委員会として県土整備部をお呼びするのは初めてでございます。通常ですと、ここであいさつ

がありますが、もう12月でございますので、省略させていただきます。委員の紹介も省略させていただきます。現在、この13名で調査活動を行っているところでございます。また、県土整備部の皆さんの紹介についても、出席者名簿をいただいておりますので、省略していただいて結構でございます。

それでは、概要説明をお願いいたします。

**○児玉県土整備部長** 県土整備部の児玉でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。座って説明させていただきます。

県土整備部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、社会資本の整備を初めとする県勢発展の基盤となる県土づくりを進めているところであります。そのことが、ひいては、公共事業の執行を通じて、本県の景気浮揚や雇用対策など、地域経済の活性化に果たす役割も重要なものであると考えております。

本日は、産業振興対策の関連としまして、本県建設業の状況、建設産業育成総合対策事業及びポートセールスについて、担当課長から説明申し上げますので、どうぞよろしくをお願いいたします。以上でございます。

**○成合管理課長** 管理課でございます。

委員会資料の2ページをお開きください。管理課のほうから、まず、本県建設産業の状況について御説明いたします。

1の総生産額の状況でございます。県民経済計算によりますと、表の建設業の列の20年度の欄をごらんください。平成20年度の建設業の生産額は、いわゆる付加価値になりますが、2,470億円で、この5年間で最も大きかった平成16年度3,173億円と比べますと、22%の減少となっております。総生産額に占める構成比も、全体の

8%前後から減少しておりまして、20年度は6.8%に低下している状況でございます。

次に、2の事業所数・従業者数の状況についてでございます。平成18年事業所・企業統計調査によりますと、(1)の建設業の事業所数につきましては、全体の11%を占めており、事業所数は6,395事業所になっております。10年前の平成8年の状況と比較していただきますと、約10%の減少となっており、県全体の傾向と同様に、減少傾向にございます。次に、(2)の従業者数につきましては、平成18年度は、全体の9.3%、建設業は約4万5,000人の従業者数となっております。同じく平成8年の状況と比較いたしますと、約1万5,000人の減、比率でいいますと25%の減少となっております。

次に、3の建設投資の状況についてでございます。平成21年度建設総合統計年度報によりますと、本県の21年度の建設投資額は、公共と民間を合わせまして4,796億円で、全国の状況と比べますと、公共の比率が高いものとなっております。一番下の表に建設投資額と許可業者数の推移がございしますが、ピーク時の平成5年度投資額が8,384億円と比較いたしますと、21年度は4,796億円となっております。また、許可業者数につきましては、21年度で5,261業者となっております。平成5年度の6,023業者と比較いたしますと約13%の減少となっております。建設投資額の大幅な減少と比較しますと、許可業者数だけ見ますと減少幅は比較的小さいものとなっております。このことから、業者の規模が縮小しているということがいえると存じます。ただし、ここに記載しておりませんが、県の入札に参加するための登録業者数は、平成5年が約3,200社、平成22年4月1日現在で約2,000社となっております。

て、36%の減少となっており、建設投資額の減少と同様に、大幅な減少となっているところでございます。

次に、3ページをお開きいただきたいと存じます。本題でございます建設産業育成総合対策事業について御説明いたします。

このような建設産業を取り巻く情勢が大変厳しいことから、県土整備部といたしまして、ソフト事業を中心に支援策を講じているところでございます。この事業は、1の目的にありますように、地域の経済と雇用を支える重要な産業であります建設産業の健全な発展を図るため、新分野進出や資金調達の支援などを通じまして、経営基盤の強化に積極的に取り組む建設業者を支援するものであります。

2にありますように、平成22年度の予算額は、2億2,300万円となっております。

次に、3の主な事業内容をごらんください。まず、(1)の経営相談窓口の設置についてであります。①の事業内容にありますように、県では、財団法人宮崎県産業支援財団を通じまして、県内9カ所に経営相談窓口を設置しております。そこで中小企業診断士等の専門家が、建設業者のさまざまな相談に対応することとしております。予算額は、306万5,000円となっております。これまでの実績でございますが、④にございすように、平成19年度の相談件数が99件、20年度が134件、21年度は88件となっております。主な相談内容は、そのほとんどが新分野進出あるいは新商品開発に関するものなどとなっております。

次に、(2)の建設事業協同組合等への貸し付けについて御説明いたします。県におきましては、宮崎県建設事業協同組合及び宮崎県測量設計事業協同組合が、建設業者等に対して行う転

貸融資事業等に要する資金の原資を無利子で貸し付けております。貸付額は、②の予算額のとおり、1億6,800万でございます。③の実績でございますが、まず、建設事業協同組合から建設業者への貸し付けにつきましては、平成19年度が183件、20年度が247件、21年度は256件となっております。また、測量設計事業協同組合から業者への貸し付けにつきましては、19年度が20件、20年度が38件、21年度は19件となっております。

次に、(3)の新分野進出セミナーの開催についてであります。①の事業内容でございますように、社団法人宮崎県建設業協会を通じまして、建設業者を対象といたしまして、新分野への進出に関する知識やノウハウを習得するための2日間の集中セミナーを開催しております。予算額は、73万6,000円となっております。これまでの参加人数につきましては、③にございますが、19年度が41名、20年度が39名、21年度が30名となっております。

次に、4ページの(4)の新分野進出に対する補助であります。①の事業内容でございますが、建設業に軸足を置きながら新分野への進出を図る建設業者に対しまして、必要な経費の一部を補助するものであります。②にありますように、事業主体である宮崎県建設業協会に補助金を交付するものでございます。予算額は、3,500万円となっております。④の補助要件であります。補助対象者は、県内に本店を置く建設業者であり、補助限度額が100万円で、2分の1以内としております。なお、ここに記載していませんが、本年度から、経営革新の承認を受けている建設業者につきましては、限度額を250万円に引き上げたところであります。⑤の補助実績であります。表にありますように、19年度

から予算額500万円でスタートいたしまして、そのときは補助限度額は50万円でございましたが、進出分野の欄にありますように、19年度の主な進出事例としましては、ピーマン等の栽培やマイタケ栽培などの農林業への進出が3件、観光土産販売・ボラ土産などの小売業への進出が4件、うどん店等の飲食・サービス業への進出が3件となっております。合わせて11件の補助を行ったところでございます。また、補助限度額を20年度から100万円に引き上げまして、表の中にごございますように、20年度は養鶏業や焼酎用カンショ栽培などの農林業への進出が22件、木材加工品販売などの小売業への進出が4件、犬専用運動施設などの飲食・サービス業への進出が5件となっております。合わせて32件の補助を行ったところであります。また、昨年度、21年度につきましては、シイタケ栽培、マンゴー栽培などの農林業への進出が13件、杉材加工等の製造業への進出が8件、農産物直売所等の小売業への進出が4件、宿泊所、居酒屋経営などの飲食・サービス業への進出が4件となっております。合わせて29件の補助を行ったところであります。

最後に、4の建設業の新分野進出における課題についてでございます。新分野進出企業の意見を集約しております。新分野進出後、運営を軌道に乗せるための販路拡大・開拓等におけるノウハウの不足、あるいは農産物を商品として出荷できるだけの品質向上・品質の均一化等の課題が声として挙っております。また、新分野進出における技術力向上や営業のための人材の育成、資金面の対応などの課題も聞かれるところでございます。このような意見を踏まえまして、22年度の新たな対応といたしましては、米印で表記しておりますが、経営相談窓口の設置

に加えまして、既に新分野に進出した建設業者の課題に応じて、専門家を派遣する事業を追加しております。また、先ほども申し上げましたが、計画的に事業に着手できるよう、商工観光労働部が行っております経営革新計画の承認を受けました建設業者に対しましては、その補助限度額を250万に引き上げたところでございます。引き続き、建設産業の支援に努めてまいりたいと存じます。

管理課の説明は以上でございます。

**○永井空港・ポートセールス対策監** 港湾課空港・ポートセールス対策監でございます。ポートセールスについて御説明いたします。

資料の5ページをお開きください。まず、1のポートセールスの目的であります。県内の重要港湾である細島港、宮崎港、油津港の3港の利用を促進し、地域経済の活性化を図ることにより、本県経済の発展に資することを目的としております。

次に、2の取り組み状況であります。地元自治体や商工団体、関係企業等で構成します宮崎県ポートセールス協議会を主体といたしまして、貨物の集荷や定期航路の拡充等に向け、県内外にPR活動を展開しているところであります。

6ページをごらんください。ポートセールス協議会の組織図をお示ししております。ポートセールス協議会は、知事を会長といたしまして、重要港湾があります3つの市の市長と県土整備部長が副会長となっております。協議会には、活動を円滑に進めるため、各港ごとに委員会を設置し、それぞれ関連する企業や商工団体の方に委員長に就任いただき、積極的に活動を行っているところであります。

前のページの2の取り組み状況にお戻りください。ポートセールスの具体的な取り組みとい

たしましては、まず、(1)の港湾セミナーの開催があります。セミナーは、毎年、県外と県内において開催しており、本年度の県外セミナーは、先月、東京で開催したところであり、船会社を中心として荷主企業、港湾運送事業者など約200名の方々の参加をいただき、本県港湾のPRや利用の働きかけを行ったところであります。なお、県内セミナーにつきましては、来年2月に日南市で開催する予定としております。

次に、(2)の企業訪問であります。県内外の荷主企業や船会社などを直接訪問いたしまして、貨物の集荷や定期航路の拡充に向けて、本県港湾のPRや利用の働きかけを行うとともに、各企業の物流施設の状況についてもお話を伺っているところであります。なお、昨年度は、県内企業を65社、県外企業を52社、合わせて117社を訪問しております。なお、訪問企業数は延べの回数となっております。

次に、(3)の情報提供であります。本県港湾をPRするために、パンフレット、DVDやホームページを作成し、情報提供を行っております。なお、参考までに、お手元に当協議会で作成しましたパンフレットをお配りしておりますので、後ほどごらんください。

次に、3の課題であります。(1)の関東・関西向けの航路の充実であります。現在の国内向けの定期航路は、関東方面についてはローロー船が週2便就航しており、また、関西方面についてはフェリーが毎日、ローロー船が週3便就航しております。これらの関東・関西向けの定期航路を増便するには、大都市圏からの帰り荷を含めて、いかに貨物を集荷していくかが課題となっております。次に、(2)の外貿コンテナ航路の充実であります。現在の定期航路の状況であります。細島港からは、韓国に週3便、

台湾に週1便、神戸に週2便が就航しています。油津港からは、細島港を経由した韓国航路と神戸にそれぞれ週1便就航しています。なお、神戸向けは、いずれも国外向けコンテナを取り扱っており、神戸港において外貿航路に積みかえを行うものであります。国内航路と同様に、外貿コンテナ航路の充実につきましても、いかに貨物を集荷していくかが大きな課題となっております。

次に、4の最近の成果であります。まず、宮崎港から細島港を経由して大阪を結ぶ八興運輸のローロー船が、他社のローロー船との接続により、千葉港までを結ぶサービスを平成21年4月から開始しております。これにより、関東向け航路のサービスが実質的に増便となったところであります。次に、先ほど御説明いたしましたが、油津港と神戸港を結ぶコンテナ定期航路が平成21年3月に開設され、神戸港を経由して国外向けのコンテナが取り扱われることとなったところであります。

次に、5の物流対策等との連携についてであります。平成20年7月に、知事を本部長として本庁各部の部長を本部員とした宮崎県物流対策推進本部が設置されました。港湾課につきましても、この推進本部の一員として、他部局と連携を図りながら、宮崎県物流効率化支援事業を活用したポートセールス活動や、企業のニーズに応じた港湾の施設整備に努めているところであります。今後とも、本県の経済発展のためには、海上輸送の果たす役割は大きいため、ポートセールス活動を推進してまいりたいと考えています。

説明は以上でございます。

**○新見委員長** 執行部の説明が終わりました。委員の皆さん、御意見、質疑等ありましたら、

出していただけますでしょうか。

**○福田委員** 今、御説明いただきましたポートセールスの関連ですが、最近の成果で、接続便の御説明をいただきましたが、先般、国の方針で、宮崎県の重要港湾の3つのうち、最重要視というので細島の方向が打ち出されました。今まで、本県としましては、県央部、宮崎の港に相当の投資を国・県やってきまして、一時は県内の経済を引っ張る、あるいは県南の荷物をここからということで、物流の大動脈を築く予定でございましたが、御承知のような経済の激変によって見る影もなく、航路まで消えてしまった現実があるわけです。それで、宮崎県は物流に関して極めて厳しいわけですね。高速道路もまだ完全ではございませんし、JRについても単線でありますし、貨物は非常に貧弱ですね。一番手っ取り早いのは、何といたしましても港なんですけど、以前から言っていますが、ローロー船による対策を打たなければ、コストの高い今の貨物、あるいは貨客両用の併用した従前のフェリーでは、太刀打ちできないということは何回もお話ししたんですが、現実に各内航路においてはそういう現象が進んできているんです。ですから、新たな船会社をどこか見つけてやらない限り、幾らポートセールスをやっても私は難しいなというふうに感じております。県北につきましても、いろんな企業進出等がありますから、幾分期待が持てると思いますが、一番県内人口を抱えている県央部の宮崎港、大きな設備投資をした割にはその成果が出ていないんじゃないかと、こういうふうに感じられて、さらなる御尽力をお願いする以外にないんですが、現況をどうとらえておられて対策を打たれようとしているのか、お聞きしておきたいと思います。

○永井空港・ポートセールス対策監 航路の話になりますけれども、以前は京浜向けのフェリー等があったんですけど、それが廃止になって、航路を拡充したいという要望があって、それに向けて努力はしているところなんですけれども、なかなか厳しい状況にあると思います。帰り荷の問題も一つあるんですけど、今、私ども、ポートセールスのほうで特に取り組んでいるのが、宮崎のローロー船が今、堺泉北港に入っていて、新しく千葉のほうに接続サービスを21年4月から始めましたという説明を先ほどさせていただいたんですけども、その中で、堺泉北港は大阪府が経営しているんですけども、そちらのほうから話がありまして、先ほども話したように、神戸港に集約するという中で、帰り荷対策も含めて、大阪府と連携して大阪府のセミナーを宮崎でしたり、向こうからの荷をどうするか、こっちからの荷は、地元の工業会を中心にしてローロー船で増便ができないかということを検討しているところでございます。

○福田委員 御努力をいただいていることはよくわかっているんですが、一千数百億円を投下した宮崎港ですから、ぜひ、成果の上がる、宮崎県の経済の活性化に直結する利用方法を、ここ14～15年放置された状態ですから、もう一回すべてをリセットして取り組んでもらいたい。お願いをしておきたいと思います。

○新見委員長 ほかにございませんか。

○武井委員 今の関連でお伺いしたいと思うんですが、細島港が重点港湾に指定されまして、これ自体は非常にめでたいというか、すばらしいことだと思っんです。逆に言えば、宮崎港と油津港はならなかったということになるわけですが、この2港についての国の投資というのは今後どういうふうになるのか。基本的には、一

義的には県でやっていかなければいけないということになるのか。そのあたりを逆に不安に感じますが、そのあたりの国の考え、また県の方性についてお聞かせください。

○野田港湾課長 県内の3つの重要港湾の投資の仕方というふうに受け取りましたが、国の直轄事業が今入っておりますのは、重要港湾の中で細島港と宮崎港の2つでございます。油津港は入っておりません。油津港は県が国の補助事業で実施しているという状況です。国の直轄が入っている事業につきまして、国が昨年度から選択と集中ということで、国が新しい施設に投資するものについては、重点港湾というものに指定されないと、継続は別ですが、新たな施設への新規着手は行わないという方針を打ち出されたわけです。今、直轄事業として細島港と宮崎港が入っているわけですけども、その中で新規着手で緊急性が高いのは細島港の大型岸壁だったものですから、細島港については何としても重点港湾に選定いただきたいということで、知事を先頭に要望活動した結果、重点港湾に選ばれたということで、新規着手はできるとい形になっています。後は予算次第ということになっております。

一方、県のほうはどうかといいますと、現在、それぞれ3つの重要港湾に予算投資を行っているわけですが、現状としては、宮崎港につきましては、今の段階では、整備したところで貨物量に対応できている状況なので、新たな投資は考えていないという状況です。今後、貨物がどんどんふえていって、また新たな施設が必要になればそのときに考えないといけないですが、宮崎港については今のところ大きな投資は行っていないという状況で、細島と油津は、港内の静穏度がまだ確立されていないということで、

沖の防波堤の整備を県としてやっているという状況で、県につきましても選択と集中という観点を持ちながら、重要港湾につきまして効率的な整備を行っている状況でございます。以上でございます。

○武井委員 選択と集中ということですが、これからは、国は、基本的には細島にしか新規事業をしていかないということ、今のお話でもそうなんでしょうけれども、そういうことなんだなということは理解をいたしました。

その上でなんです、さっき、宮崎港はおおむねこれということだったんですけども、資料の16ページに宮崎港の絵がかいてあります。例えば赤江まで結ぶ臨港道路赤江線、これを見ると、橋を港のほうから1本、たんぼりのほうに向けてかけるような絵もかいてあるんですけども、今のお話ですと、絵はこういうふうにかいてあるけれども、こういったことは将来的にできればいいぐらいのような意味合いなのか、それとも、本当にこういったようなことを具体的に計画をしていこうということなのか、お聞かせいただきたいと思えます。

○野田港湾課長 宮崎港の港湾計画、今ごろになっている計画は、平成15年3月につくった計画でございます。目標年次が平成20年代後半という形になっているわけで、もう少し残っているわけですが、平成15年ですから7年ぐらいは経過している中で、そろそろ小規模な見直しは必要かなというふうに考えております。計画につきましては、先ほど説明しましたが、10年先、15年先を見通した形で計画をつくってございまして、実際に整備するかどうかは、その時点でどれだけその必要性があるのかということをお勘案しながら、お金を投資していくという形になると思えますので、今のところ、新たな投資

の必要性があるとは判断していない状況でございます。以上でございます。

○武井委員 最後に確認ですけれども、こういうふうに地図には橋をかけるようなことが書いてありますけれども、現状においては具体的な予定は全くないということですね。ということは、次の計画においては、場合によっては削除することもあり得るという理解をしておけばよろしいということでしょうか。

○野田港湾課長 そういうふうに理解していただいて結構だと思います。

○武井委員 わかりました。以上です。

○徳重委員 資料の2ページの2ですけれども、18年度までの統計ということですね。22年度現在状況はわかりませんか。概略で結構です。

○成合管理課長 この統計が5年に一度になっておりまして、直近が18年度ということになっております。

○徳重委員 県が把握している概略といたら過ぎるかもしれませんが、わかっているだけでもいいんです。例えば、業者数を概略つかめている数字というのはいないんですか。

○成合管理課長 2ページの表でお示ししておりますのは、統計課が所管しております事業所・企業統計でございまして、県土整備部のほうでは、建設業の許可、入札制度においては入札参加資格者の登録をやってございます。その状況を申し上げますと、建設業法に基づく建設業の許可業者数が、平成21年度末が5,261業者となっております。ピーク時が平成11年でございます。平成11年の許可業者数が6,448業者となっております。かなりの減少率となっております。県の入札参加資格者数でございますが、一番直近が平成22年4月1日現在で、建設業として参加資格の登録名簿にございますのが2,060業者ござ

います。一番のピークが平成10年ごろでございまして、当時、3,280業者となつてございます。以上です。

○徳重委員 資格者が2,060業者ということですが、かなり減っているわけです。許可業者はそんなに減っていない状況ですね。13%ぐらいしか減っていないのに、かなり減ってきているということは、B、C、D、そういった業者がかなりやめられたと理解していいんですか。数字的には。

○成合管理課長 許可業者数の中で、県の入札参加資格登録につきましては、先ほど申し上げましたようにかなり減つてございます。例えば土木一式の場合、等級を特AからC・Dクラスまで5等級に分けています。特AとかAとかBになりますと規定数がございまして、そこは県土整備部が減らさなければ減らないことになりますので、当然、減っていくのは、一番下のDクラスの業者が減っているという状況にございます。

○徳重委員 そこで、新分野進出ですね、こちらも一生懸命やっていたということはありがたいんですけど、農業分野に進出した場合の補助というのはいんですか。

○成合管理課長 委員の御質問は、農政水産部サイドの補助ということでございますか。

○徳重委員 はい。

○成合管理課長 4ページに掲げております3カ年の実績で、進出については農林業がトップを占めております。県土整備部では、初期投資ということで施設の整備費とか、あるいは当初計画段階に必要な経費について100万円なり50万円なりの限度額で補助をしております。重複しない限り、農政水産部で機材等の補助とかいろんな補助がございまして、それを活用されて

いるのは、進出企業からの御意見でもたくさん伺っているところでございます。

○徳重委員 農業というのは長期的な考え方が必要かなと思うんです。マンゴーを植えても5年ぐらいは収穫がないわけです。非常に厳しいのではなかろうかと予想するわけで、やはりある程度支援をしていただかなければ、これを継続することは不可能じゃないかという気がするんです。簡単に1年で収入を得る分野というのは非常に少ないような気がするんです。ただ、指導したり、支援をどの程度されるかわかりませんが、これが継続できなければ意味がないのかなと思うところでありまして、そこ辺のところまで突っ込んだ対応をしていただきたいと思います。やるからには成功してもらわなければ困るわけです。複数年にわたつての支援体制が必要じゃないかという気がいたしたので、あえて質問をしてみたところであります。結構です。

○濱砂委員 その中に成功事例がありますか。

○成合管理課長 4ページに掲げております今までに県土整備部の補助金を受けた業者の方の中で、幾つか成功事例というか、かなり売上が伸びている業者の方がおられます。例えばパンの製造・販売とともにレストランを大型店に進出され、従業員を30名ほど雇われて、年間の売り上げも数千万という業者もいらっしゃいますし、先ほど委員のほうから御指摘がありました農業分野につきましては、販路拡大とか課題は多いんですが、もともと中山間地域で農地を持っている業者さんもおられます。そういった農地を活用して、計画的にピーマンとかパプリカを栽培され、販路先を開拓されて、従業員の雇用をつなぎとめられているという成功事例もございましてけれども、先ほど委員の御指摘のように、農林業になりますと、確かに継続的な品

質管理というものが必要でございますので、そういうフォローに努めていきたいと考えております。また、農政水産部なり環境森林部との連携を十分図って、情報の共有化とか支援に努めてまいりたいと存じます。以上です。

**○外山三博委員** 細島港の今後の活用を考えたときに、岸壁の整備というのが不可欠だろうと思うんです。特に外国航路から貨物船が入ってくれば、当然大型化してくるはずです。その際、岸壁の水深13メートルというのはこのままでいいのか。それから、陸上のほうで、今、コンテナも非常に大型になっていますから、それを船に積んだりおろしたりするガントリークレーンの整備と、それを移動してこっちに持っていく、そこあたりの整備はどんなふうになっているんですか。

**○野田港湾課長** まず、水深の話でございますが、今、細島港に入ってきている船は4万トンぐらいが一番大きい船でございます、これで行きますと、水深が13メートルあれば事足りると。その岸壁が今、1つしかございません。ここでは、コンテナと、石炭、塩——ばら物といいます、コンテナという四角いユニットのものとはばら物を一緒に扱っているために、ふくそうして非常に混雑している。また、背後にソーラーフロンティアですとか、旭化成も新しい工場をつくっておりますので、今後どんどん貨物がふえていく。そうすると、水深13メートルの岸壁1つだけでは足りないということで、新たに水域を挟んで対岸側になりますが、新しく13メートル岸壁を要望させていただいていると。その使い分けとしましては、既存のものはコンテナオンリーにしまして、新しくつくるところは、石炭ですとか、あるいは東ソーというマンガン電池の工場がありますが、今、リチウム電

池の材料としてマンガンの需要が上がってきているという状況がありまして、そういうばら物を新しい岸壁で扱うというような形で使い分けをしていくというふうに考えております。

ガントリークレーンというのは、コンテナ専用のクレーンでございます、これが今、1基でございます。1基だけでは足りないということで、新たにもう一基つくるということで今年度新規の予算をいただきまして、今、発注の事務手続に入っている状況でございます。2年後ぐらいには、2基目のガントリークレーンとして供用ができるだろうと考えております。以上でございます。

**○外山三博委員** ガントリークレーンというのは、1基設置するのにどのくらいの費用がかかるんですか。

**○野田港湾課長** 今、考えておりますのが、1基で10億ぐらいを考えておるところでございます。

**○外山三博委員** 今、4万トンクラスは対応できるという話だったんですが、これから東南アジアに向けた開かれた港ということになれば、4万トンが5万トン、10万トン、20万トン、そんな船も当然あると思うんですが、4万トン以上になったときの対応はできないということですか。

**○野田港湾課長** 大西洋と太平洋を結ぶパナマ運河が、大きい船が通るような改造を今やっているわけでございますが、これが改造されれば、かなり大きな船が太平洋にも入ってくるだろうという予想はされております。大都市圏の重要な港につきましては、スーパー中樞港湾と言われる港につきましては、水深の深い、16メートル、17メートルというのをやっておりますが、細島港におきましては、今のところ、それほど

大きい船は入ってこないの見込んでおります。将来、どうしてもそういう船が必要であれば、港湾計画の改訂というのがございますので、港湾計画の見直し等で考えていくということになろうかと思っております。以上でございます。

○外山三博委員 タンカーはここには入ってこないんですか。

○野田港湾課長 石油の運搬船も入ってきておりますが、そう大きい船は入ってきておりません。需要の関係がありますので、タンクに入るぐらいの船ですと、何万トンという船は今、入ってきていない状況でございます。

○外山三博委員 宮崎港は水深9メートルですね。外国航路の豪華客船というのが最近こっちにも回ってきています。宮崎港では大型の客船というのは接岸できるんですか。できないんですか。

○野田港湾課長 実績としては、「飛鳥」が入ってきた実績がございます。5万トンぐらいの船は入ってくる。ただ、客船は貨物船と比べて幅広の船長さになっていますので、水深は結構浅くて済むんです。普通の貨物船とは構造が違います。ただ、大型客船も船によって船の長さ等が違いまして、入ってきたときと出るときで船を回転したりする水域のスペースが必要になったりします。そういうところでもろもろ岸壁の構造が大丈夫か、回頭する水域は大丈夫かというところを総合的に勘案して、宮崎港の大型客船の誘致を図るという形になりますが、今のところ、先ほど申しましたように、「飛鳥」程度の船だとオーケーだというふうに考えている次第です。

○外山三博委員 「飛鳥」の大きさ4万トンというのがどのぐらいの規模かわかりませんが、写真なんか見ると物すごく大きな豪華客船とい

うのがあります。宮崎県はこれから観光で打って出て、観光を牽引力でいかないと、大きな産業はないんですね。今の話だと、宮崎港に大型船が接岸できるのかできないのかよくわからないんですが、どの客船でもできるんですか。それともできないんですか。

○野田港湾課長 ことし細島に入ってきた船が5万トンぐらいあるんですが、それはカリブのほうの船なんですけれども、こういう船ですと水深が10メートルぐらいないと着けられないというふうになります。客船につきましてもどんどん大型化していております。今は5万トンぐらいが大きいんですが、これが7万トンとか8万トンとかどんどん大型化していきますので、どの辺までの船に対応するかによりまして、岸壁の構造も変えていく必要があるというふうに考えております。

○外山三博委員 現状はわかりましたので、先の議論は常任委員会で行います。

○新見委員長 ほかにございませんか。

○外山良治委員 まず、重点港3港のキャパ、今は1,300万トンぐらい、ピーク時は1,800万トンぐらいと。どのくらいまで取り扱えるわけですか。

○野田港湾課長 今、委員がおっしゃいましたように、宮崎港につきましては計画目標を1,300万トンということで、お手元の資料の11ページに目標取扱貨物量というのが小さくございますが、1,300万トン取り扱えるような施設計画をつくっているということでございます。それ以上は扱えないかといいますと、標準的に使った場合に1,300万トンぐらい使えるということですが、もう少し無理をして船の係留サイクルが早くなれば、それだけまた貨物量が取り扱える。要は、岸壁ではなくて、背後地にどれだけのス

トラックができるスペースがあるのか、そういうところが問題になってくるだろうと思います。今のところは、ごらんになっていると思いますが、背後の用地にはまだ余裕があるというような状況でございます。

**○外山良治委員** 私、予備知識も何もないんですが、物流単価は電車とどう違うのか、それが第1点。第2点、高速道路開設時における物流変化、これをどのように考えておられるのか。第3点目、TPP参加時における世界の物流の動向、特に宮崎は何を目指すのか、こういった点。第4点目、いろんな資料をいただくわけですが、わかりやすい資料をつくっていただきたい。例えば新規就農、19・20・21年度が記載されています。うまくいっている事例しか挙げない。この11件のうち、やめたところは何件あるのか。何件中何件が今でも生き残っているのか。それと、20年度は農林業22件ありますが、生産額ではどうなっているのか。従業員数ではどうなっているのか。これを全部明らかにしてください。以上です。

**○野田港湾課長** 物流の手段としましては、大きく分けると、トラックで陸送ですと行くというやり方が一つ、あと、JRを使っていくやり方、それから海、そして小規模ではあります。空を飛んでいくというやり方があるわけです。JRとの大きな違いといいますと、物流単価でいきますと、JRの方が多分安いだろうと思っています。

**○外山良治委員** 多分じゃなくて、トン当たり幾らなんですか。

**○野田港湾課長** 今、手元に資料がございます。単価については後で御説明したいと思います。

物流の変化につきましては、トラックに比べ

て、船を使った場合は二酸化炭素の排出量が4分の1ぐらいで済む、JRは7分の1ぐらいで済むということで、環境への影響を考えたときに、JRとか海上輸送へのモーダルシフトという形で国策として進められているような状況でございます。ただ、そうはいいながらも、物流センサスという調査によりますと、今、海上輸送の分は3割ぐらいというような状況になっております。

それから、TPPの問題でございますが、これにつきましては、個人的な見解でございますけれども、本県は農業県でございますので、都会に出す方向が多くて帰り荷が少ないというような状況でございますが、TPPが成れば、多分、逆に輸入がふえてくるということで帰り荷がふえる。そのかわり出すほうが減っていくのではないかというふうなことも今、考えている次第でございます。TPPに関してはそれぐらいしか説明ができません。以上です。

**○成合管理課長** 建設業の新分野進出の関係でございます。まず1点目の、4ページでございます。補助金を受けたところで既に新分野進出の経営を断念した事例でございますが、19年度から21年度までトータル補助件数は72件になっておりますけれども、業者数でいきますと約60業者になっております。そのうち断念事例が3件ございます。1例は、シイタケ栽培に進出ということで検討されておりましたけれども、採算がとれないということで事業を取りやめた例。それから、新分野進出の補助を受けられましたけれども、本業のほうも含めて破産手続をされたのが2件ございます。

それから、雇用の創出でございますが、19年度から21年度に補助した業者にアンケート調査をしております。回答率は100%ではございませ

んが、アンケート調査結果では、新分野進出によって190名の雇用がございまして、うち新規雇用した者が70名程度となっております。

それから、生産額につきましては、統計的にございせんが、建設業の実態で申し上げますと、これは全体になりますけれども、21年から22年に決算を迎えた2,686業者の売上高に占める工事高、いわゆる本業の建設工事の工事高が約90%程度になっております。残り10%は建設工事以外、農業とか製造業とかそういった兼業になります。それをトータルしますと、建設業の売上高全体が5,600億程度で、10%としますと500~600億の売上高、建設業者の中ではそういう実態になっていると。1割程度が兼業で稼がれているということになっております。以上でございます。

**○外山良治委員** そういった点は分析をせんとわからんと思うんですが、港湾課長、CO<sub>2</sub>排出の問題、単価は後から出してください。それと、今、海を走るのが30%。この比はどうなんですか。陸送は……。

**○野田港湾課長** これは総合交通課の資料でございまして、トラックの割合が65%を占めておりまして、船舶が32%、鉄道が2.4%、飛行機が0.1%、宮崎県発の輸送機関別の割合でいきますとそのようになっております。

**○外山良治委員** これが完全につながった場合、どのような物流の変化が予測されますか。

**○野田港湾課長** 東九州自動車道が開通したときということですね。東九州自動車道が開通しますと、当然、港、特に細島に外国航路がたくさんありますので、細島港への貨物もふえるだろうと思います。しかしながら、県内の貨物がある程度県外に出ている現状もございまして。それは港間の競争で、工場から依頼を受けた物流

会社がどのルートを通って行くと一番安いというのを出すコンサルタントがおりまして、そのコンサルタントが、それぞれの運搬会社、港運会社とか陸送のトラック会社の見積もりをとりながら、どのルートが安いかということを選定していくわけですが、現実的には、今流れているものは、博多ですとか、近いところでいけば鹿児島志布志ですとか、そういうものがございまして、東九州自動車道が通ったからすべて本県に有利になるかというのと、今より時間が短くなるので他県にも有利になるということが考えられます。ただ、本県の港湾は、現状よりは多く利用していただけるのではないかと考えている次第です。以上です。

**○外山良治委員** 完成した場合には、宮崎港利用貨物が増加するというふうになるわけですね。

**○野田港湾課長** 東九州自動車道が開通しましたら、県内の重要港湾の利用の貨物はふえていくというふうに予想しているところであります。

**○外山良治委員** 私は逆に減るんじゃないかと思っていました。というのは、トン当たりの物流単価は船が高く陸送が安いと。環境面からいけば、海を走るのはCO<sub>2</sub>の排出量が4分の1で済むと。土日を休んだ場合、円高ドル安の場合、これですらと変わったわけでしょう。そういったものを見越して、例えばTPPも前提に、港湾計画でどこに投資するかということを数的に明らかにしたほうがいいと思うんです。物流単価はわからんということじゃなくて。そして、僕らにわかるような資料をつくってもらえんのですか。

**○野田港湾課長** 港湾計画をつくる際には、企業ヒアリング等たくさんやりながら計画をつくっておるわけですが、そういう資料をつくらせていただいて委員のほうにお示しをさせてい

たきます。

○外山良治委員 JR貨物の場合、今、延岡までコンテナは何フィートまでですか。12フィートですか。

○野田港湾課長 JRは従来12フィートだったんですけれども、今度変わりました、20フィートのコンテナが取り扱われるようになりました。

○外山良治委員 床が、底がもたないだろうという説明も聞いていたんですが、20フィートで大丈夫なんですか。

○野田港湾課長 20フィートもオーケーだと聞いております。以上です。

○新見委員長 ほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○新見委員長 ないようですので、以上で終わりたいと思います。執行部の皆さん、大変に御苦労さまでした。

暫時休憩いたします。

午前11時8分休憩

---

午前11時11分再開

○新見委員長 委員会を再開いたします。

環境森林部の皆さんにお越しいただきました。

それでは、早速、概要説明をお願いいたします。

○吉瀬環境森林部長 おはようございます。環境森林部でございます。よろしくお願いいたします。座って説明させていただきます。

委員会資料の目次のところを見ていただきたいと思います。本日の説明事項といたしましては、まず1点目に、平成21年4月に施行されましたエネルギーの使用の合理化に関する法律の改正についてでございます。エネルギーの使用量が大幅に増加しております店舗や事務所などの業務部門におきまして、エネルギー使用の合

理化を一層推進することを目的に改正されたものでございまして、その概要について御説明いたします。

2点目は、木質バイオマスの利用等についてでございます。森林資源の有効活用及び地球温暖化防止の観点から、木質バイオマスの利用促進に取り組んでいるところでございます。その課題と対策などについて御説明いたします。

詳細につきましては、環境森林課長、みやぎきスギ活用推進室長から説明させていただきます。

私の説明は以上です。よろしく申し上げます。

○金丸環境森林課長 それでは、特別委員会資料の1ページをお願いいたします。エネルギーの使用の合理化に関する法律の改正についてでございます。

まず、この法律の目的、内容についてでございますが、昭和50年前後の石油危機を契機といたしまして、省エネルギーを推進し、燃料資源の有効利用を図ることを目的として、昭和54年に制定された法律でございます。

この法律では、すべての事業所に、国が示しました省エネルギーに関する判断基準の遵守が義務づけられまして、中長期的に見て、年平均1%以上のエネルギーの使用量の低減を目標とするとされております。また、エネルギー使用量が原油換算で年間1,500キロリットル以上の事業所につきましては、一定の義務が課されまして、また、国によるチェックが行われることとされております。義務といたしましては、エネルギーの使用状況に関する定期報告書の経済産業省への提出、また、中長期的なエネルギー使用量削減に関する中長期計画書の経済産業省への提出でございます。また、国によるチェックといたしまして、事業者からの報告徴収・立入

検査が行われまして、取り組みが著しく不十分と認められるときは、合理化計画の作成指示を行い、その指示に従わなかった場合に公表等が規定されております。

続きまして、(2)の省エネ法の一部改正についてでございます。まず、改正の目的でございますが、エネルギーの消費量が大幅に増加しております店舗あるいは事務所等の業務部門におきまして、エネルギーの使用の合理化をより一層推進することを目的に、平成20年5月に改正されております。ここに記載しておりませんが、この法律が制定されました第1次オイルショック前の昭和48年(1973年)当時と平成18年(2006年)のGDPの伸び、これが約2.3倍でございます。その間のエネルギー消費量がどう推移してきたかということでございますが、産業部門については1.0%ということで、ほとんどエネルギー使用量は伸びていませんが、ここに書いております店舗とか事務所、いわゆる民生部門と書いておりますけれども、そういったところが2.5倍の伸びということで、消費量が非常に大きいということで改正がなされたものでございます。

②の改正の主な内容でございますが、それまで工場、事業所ごとにエネルギー管理が義務づけられておりましたが、改正後は、事業者ごとにエネルギーの管理が義務づけられることとされております。その結果、改正前は「年間1,500キロリットル以上の事業所」という定義でございましたけれども、2ページの米印3にございますが、事業所ごとではなくて、事業者全体のエネルギー使用量が原油換算で年間1,500キロリットル以上の事業者に対して法律上の義務がつけられたと、すなわち対象範囲が広がったということになります。例えば、ここに書いてお

りませんけれども、県内に宮崎銀行がありますけれども、宮崎銀行の支店が80か90ぐらいございます。1店舗ごとですと1,500キロリットルを超えませんが、法律の対象となりませんが、事業者全体としてとらえますと、1,500キロリットルを超えますので、法律の対象となると、そういった法律の改正でございます。また、米印の4にありますように、フランチャイズチェーン、これはコンビニエンスストアあたりを指していますけれども、そういったところでも、コンビニエンスストア全体の使用量が1,500キロリットル以上になりますと、法律の対象となるといった改正がなされております。ウでございますが、そのような特定事業者等には、ここに書いておりますような責任者の選任が義務づけられたところでございます。

最後に、(3)県庁への影響でございます。ここで申します県庁というのは、一事業者としての県庁という意味でございますが、改正前は、エネルギー使用量の規模から、年間1,500キロリットル以上の事業所というのは県立病院3病院のみでございましたけれども、改正後は、部局ごとに一事業者としてエネルギー管理を行うこととされまして、1,500キロリットルを超えます知事部局、教育庁、警察本部、病院局が特定事業者該当することとされたところでございます。③に書いておりますような義務を今後果たしていくということになってまいります。以上でございます。

**○小林みやぎきスギ活用推進室長** 続きまして、3ページの木質バイオマスの利用等につきまして御説明を差し上げます。

まず、(1)木質バイオマスの現状でございますが、表の最下段、県計にございますように、本県では、1年間に87万トンの木質バイオマス

が発生しております、そのうち製材残材、市場残材、これらにつきましては、7割以上が畜産敷料のおが粉やボイラーの熱源として利用されております。しかしながら、全体の3分の2を占める森林内に放置されております林地残材につきましては、収集運搬コストが高く採算に合わないなどの理由によりまして、利用されていない状況にあります。

このため、(2)の課題といたしましては、①にありますように、林地残材の効率的な収集・運搬システムを構築しまして、コストの低減を図るとともに、②にありますように、エネルギー等多様な分野での利用促進のための施設整備を進めまして、木質バイオマスの利用拡大を図る必要があると考えております。

県といたしましては、(3)対策の①にありますように、モデル地域である日向市や小林市、延岡市におきまして、林地残材の効率的な収集・運搬のための実証事業や、林地残材の山元でのチップ化によるコスト削減に取り組むとともに、森林組合素材生産事業体等が連携いたしまして、曲がり材、C材などの低質材をバイオマス加工施設へ安定的に供給する体制の整備や、未利用間伐材の買い取り補助といった支援をしているところでございます。また、②にありますように、多様な分野での利用促進を図るため、小林市の宮崎ウッドペレット、延岡市の谷明産業など、ペレットやチップの加工施設や製材工場、温泉、福祉施設等の木質ボイラーなどの利用施設の整備を支援するとともに、農業分野におきましても、国の補助事業等を活用した農業用ペレットボイラーの導入を進めているところでございます。この農業用ハウスボイラーにつきましては、農政水産部におきまして、企業、農業団体等の協力を得ながら、林地残材を原材料と

したペレットの燃焼試験など、実証的に試験的に取り組まれております、このほかに、環境森林部といたしましても、二酸化炭素の排出量取引を活用いたしまして、山元に利益を還元するためのモデル事業を行っているところでございます。それがJ-VERへの取り組みということでございまして、このJ-VERと申すのは、国内におきまして発生します温室効果ガスの排出量、吸収量をクレジットとしまして認証したり、発行したりする制度でございまして、化石燃料の代替としてのエネルギー利用による地球温暖化防止への貢献を通じまして、低炭素社会の実現にも資するということがございまして、今後、一層木質バイオマスの利用拡大を図ってまいりたいというふうに考えております。以上でございます。

**○新見委員長** 執行部の説明が終わりました。委員の皆さん、御意見、質疑等ありましたら、出してください。

**○外山良治委員** 54年に施行された省エネ法、21年改正までの間の実績、②、③お願いします。

**○金丸環境森林課長** 先ほどの御説明でも一部入れましたが、この間のGDPの伸びが、我が国全体で2.3倍程度になっております。その間、産業部門におけるエネルギー使用量は1.0倍、すなわち、全くエネルギー使用量はふえていないという状況がございまして。この法律の主眼として制定されましたのが、オイルショック以降、エネルギーを大事にしていこうと、特に産業部門において大事にしていこうというようなことが主眼に置かれておったようございまして、そういうことから、産業部門についてエネルギー使用量が伸びていないということは一定の成果であろうというふうに評価されております。

**○外山良治委員** ②、③の実績、企業数が何社

あって、公表したのか、しないのか。

○**金丸環境森林課長** 経済産業省のほうでやっておる業務でございまして、正確なデータは持ち合わせておりませんが、九州経産局のほうに照会いたしましたところ、報告徴収とか立入検査につきましては、九州内で年に数件程度行っておりますけれども、合理化計画とか公表・罰金についてはほとんど行われていないというふうに聞いております。

○**外山良治委員** 全然わからないでしょう。省エネ法が54年に施行されて、宮崎県で該当企業数が幾らあって、法律施行によって年1%減じると。立入調査、報告、こういったことをどういうふうにしたのかと。例えば54年施行時の宮崎県におけるCO<sub>2</sub>排出量が幾らで、20年度の排出量にどのような影響があったか。CO<sub>2</sub>の総排出量は幾らですか。恐らく伸びていますよ。

○**金丸環境森林課長** 手元にありますのが、昭和54年度当時の宮崎県のもはございませんで、1990年、平成2年度当時のものがございませうが、それでよろしいでしょうか。

○**外山良治委員** なければしょうがない。

○**金丸環境森林課長** 宮崎県の温室効果ガスの排出状況ですが、平成2年度、1990年度でございませうが、CO<sub>2</sub>が1,653万3,000トンでございませう。平成19年度が1,009万5,000トンということで、39%の減ということになっております。

○**外山良治委員** こういった省エネ法があって、宮崎県としてトータルして資料なんかはないわけですね。企業数が幾らあって、何回言っても言うことを聞かん企業もあったとか、そういうのはないわけですね。

○**金丸環境森林課長** 基本的に、この法律に基づく業務につきましては、県の業務ではございませんで、国の業務でございませう。したがいま

して、私どもとして正確には把握しておりませんで、国のほうに照会しましたところ、先ほど申し上げたように、命令をかけたとか、罰金を徴収したといったことはないというふうに聞いております。

○**外山良治委員** こういう資料が何になるのかな。21年度以降もわからんわけですね、法律改正後も。

○**金丸環境森林課長** 21年に法律が改正されましたが、21年度に改正された結果、事業所数等がふえておりますが、そのふえたものについては22年度に報告がなされるということになっておりますので、改正後におけるデータ等については今、把握しておりませんで。

○**外山良治委員** 予測としては何社ぐらいですか。

○**金丸環境森林課長** 事業者の数でいいました場合に、県内の事業者数として改正前が約60事業者ございませう。それが県内にある事業者としては70ぐらいになるというふうに予測しております。事業所の数としましては、改正前が100ぐらいございませうが、改正後については、これも経産省に聞くんですけども、現在まだ具体的にわかりませんで、私たちが把握している範囲内では500以上にはなるだろうというふうに予測しております。

○**外山良治委員** 自販機はどうなるんですか。

○**金丸環境森林課長** この法律の対象となりますのは、先ほど申し上げました1,500キロリットル以上のエネルギー使用量の事業者ということになりますので、そういうことで御理解いただきたいと思ひます。

○**外山良治委員** それはわかっているんです。自販機を1企業が100個持っている。そうしたら大体どのぐらいですか。1,500キロリットル以

上というのが全くわからん。規模でいえばどう  
いう企業ですか。

○金丸環境森林課長 一つの例で申し上げます  
と、県庁という組織がございまして、知事部局  
も一つの事業所になりました。知事部局の場合  
に、大体6,000から7,000キロリットルのエネル  
ギー使用量ということになっています。

○新見委員長 外山良治委員、よろしいですか。

○外山良治委員 全くわからん。

○金丸環境森林課長 イメージでいきますと、  
県警本部のビルが約1,400キロリットルのエネル  
ギー使用量ということになっています。

○外山良治委員 しかし、それも北署、南署が  
あるから、一緒になるわけでしょう。そうした  
らオーバーするわけですね。

○新見委員長 外山良治委員、とりあえずいい  
ですね。

○外山良治委員 いや、もうさっぱり。

○新見委員長 ほかにございせんか。

○中野委員 ちょっと教えてください。このペ  
レットですよ、国富でも最初からハウスでやっ  
ておるんです。今までの重油とペレットを使っ  
ておる本人に聞くけれども、余りわからんので  
す。コストはどうなりますか。それは農政のほ  
うかな。コスト計算。

○小林みやざきスギ活用推進室長 コストにつ  
きましては、エネルギーとして利用されますの  
で、カロリーで比較する必要があることになる  
わけなんですけれども、現在、県内で製造され  
るペレットが1キログラム当たり45円程度と  
なっているわけなんです、重油が1リットル  
当たり72円程度という水準と比較しますと、先  
ほど申し上げましたペレット45円が、実は、ペ  
レット1キログラム当たり31円ほどまで下がり  
ないと同等のエネルギー量にならないというこ

とになっておりまして、1.5倍ほどの高さになっ  
ております。

○新見委員長 ほかにございせんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○新見委員長 ないようですので、以上で終了  
いたしたいと思います。執行部の皆さん、大変  
に御苦労さまでございました。

暫時休憩いたします。

午前11時36分休憩

---

午前11時37分再開

○新見委員長 委員会を再開いたします。

まず、協議事項1の次回の委員会についてで  
ありますが、次回委員会につきましては、来年  
の1月下旬、事務局案によりますと1月28日  
(金)の午前10時から行う予定としております。

次の委員会での執行部への説明、資料要求等  
について、何か御意見、御要望はありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○新見委員長 特にないようですので、次回の  
委員会の内容については御一任いただきたいと  
思いますが、それでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○新見委員長 そのような形で準備をさせてい  
ただきます。

最後になりますが、協議事項2のその他、何  
かございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○新見委員長 ないようですので、それでは、  
もう一回確認します。来年1月28日午前10時か  
らが次回の委員会ですので、よろしくお願いい  
たします。

以上で本日の委員会を終了いたします。

午前11時40分閉会