

平成27年6月29日（月曜日）

午前10時1分開会

会議に付した案件

○概要説明

県土整備部

1. 高速道路等の整備状況について
2. 港湾の整備状況について
3. クルーズ船の受入状況等について

商工観光労働部

1. 宮崎県観光振興計画の策定について

○協議事項

1. 県内調査について
2. 次回委員会について
3. その他

出席委員（12人）

委員	長	押川	修一郎
副委員	長	田口	雄二
委員		緒嶋	雅晃
委員		井本	英雄
委員		外山	衛
委員		山下	博三
委員		島田	俊光
委員		日高	博之
委員		井上	紀代子
委員		新見	昌安
委員		冨師	博規
委員		徳重	忠夫

欠席委員（なし）

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

県土整備部

県土整備部長	冨師	雄一
県土整備部次長 （総括）	長友	重俊
県土整備部次長 （道路・河川・港湾担当）	東	憲之介
県土整備部次長 （都市計画・建築担当）	大迫	忠敏
高速道対策局長	前内	永敏
部参事兼管理課長	佐野	詔藏
用地対策課長	山路	博
道路建設課長	瀬戸	長秀美
港湾課長	蓑方	公
空港・ポート セールス対策監	明利	浩久
都市計画課長	森山	福一
高速道対策局次長	奥	泰裕

商工観光労働部

商工政策課長	日下	雄介
企業立地課長	日高	幹夫
観光推進課長	福嶋	清美
記紀編さん記念事業 推進室長	松浦	直康

事務局職員出席者

政策調査課主任主事	日高	壮
議事課主査	松本	英治

○押川委員長 おはようございます。それでは、ただいまから総合交通・観光・経済対策特別委員会を開会いたします。

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。

本日は、県土整備部と商工観光労働部においていただき、県土整備部から高速道路や港湾の

整備状況、クルーズ船の受け入れ状況などについて、商工観光労働部からは宮崎県観光振興計画について、概要説明をいただきます。

その後、県内調査、次回委員会について御協議いただきたいと思いますと思いますが、このような取り進めでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 ありがとうございます。それでは、そのように決定をいたします。

それでは、執行部入室のため暫時休憩をいたします。

午前10時2分休憩

午前10時3分再開

○押川委員長 それでは、委員会を再開いたします。

早速であります。概要説明等につきまして、函師県土整備部長にお願いいたします。

○函師県土整備部長 県土整備部長の函師でございます。よろしくお願いをいたします。

本日は、お手元にお配りしております資料によりまして、県土整備部より高速道路等の整備状況について外2件、商工観光労働部より1件、それぞれ担当課長から御説明いたします。どうぞよろしくお願いをいたします。

○前内高速道対策局長 高速道対策局長の前内と申します。どうぞよろしくお願いをいたします。

それでは、こちらの資料の1ページをお開きいただきたいと思います。

濟いませぬ、恐縮ですが、座って説明をさせていただきます。

資料の1ページ目でございますが、よろしいでしょうか。高速道路等の整備状況について御説明をいたします。

初めに、1番の整備状況の概要について説明いたします。図の中に丸数字で1番から13番まで各区間に番号を振っておりますので、その番号順に説明をいたします。

まず、北から順に、九州中央自動車道についてです。

1番の延岡—北方間の13.1キロメートルは、開通済みです。

2番の高千穂—日之影間の5.1キロメートルは、国が現在事業中です。早期供用を目指しています。

3番の蘇陽—高千穂間は、国が計画段階評価を行っています。これは、新規事業化を目指して、幅が1キロメートルほどある大まかなルートなどを検討しているものです。

4番の日之影—蔵田間は調査中であり、新規事業化を目指しています。

また、番号は振っておりませんが、熊本県側の矢部—蘇陽間も同様に調査中であり、小池高山—矢部間は、現在事業中です。

次に、東九州自動車道についてです。

5番の大分県境から清武南までの127.8キロメートルは、供用済みです。

6番の清武南—北郷間の17.8キロメートルは、国が現在事業中です。早期供用を目指しています。

7番の北郷—日南間の9.0キロメートルは、国が現在事業中であり、平成29年度に完成予定です。

8番の日南—志布志間の約40キロメートルは、事業化に向けて都市計画手続中であり、6月27、28日の2日間で、日南市と串間市で説明会を開催したところです。

次に、都城志布志道路についてです。

国土交通省、宮崎県、鹿児島県で事業を進め

ているところであり、9番ですけれども、国土交通省施行区間13.4キロメートルのうち、供用済み延長は1.9キロメートルで、現在事業中区間11.5キロメートルのうち、南横市一平塚間の2.8キロメートルは、平成30年度に完成予定です。

10番の宮崎県施行区間8.6キロメートルのうち、供用済み延長は3.2キロメートルで、現在事業中区間5.4キロメートルのうち、梅北一金御岳間の2.5キロメートルは、平成29年度に完成予定です。

11番の鹿児島県施行区間22.3キロメートルのうち、供用済み延長は8.3キロメートルで、現在事業中区間14.0キロメートルのうち、有明北一有明間の4.3キロメートルは、平成29年度完成予定です。

次に、12番のスマートインターチェンジについてです。スマートインターチェンジは、現在、3カ所において、西日本高速道路株式会社及び地元自治体と連携しながら事業を推進しています。北から順に、門川南スマートインターチェンジは平成28年度完成予定、国富スマートインターチェンジは平成31年度完成予定、山之口サービスエリアスマートインターチェンジは平成28年度完成予定です。

次に、13番の川南パーキングエリアについてです。現在、西日本高速道路株式会社がトイレの増設工事を行っており、夏休み前までを目標に完成予定です。また、給油所の新設を検討中とのことです。

最後に、九州縦貫自動車道についてですが、えびのから宮崎までが開通済みです。

以上が整備状況の説明です。

次に、2番の課題について説明をいたします。

まず、県土の骨格をつくらなければいけませ

るので、(1)ですが、まだ事業化できていない区間の早期事業化が課題です。

また、(2)ですが、事業化できた区間は、早期に供用開始することが課題です。

次に、安全安心の確保や利便性向上の観点から、(3)ですが、本質的な対策である暫定2車線区間の早期4車線化や居眠りによる車線の逸脱を防ぐでこぼこの区画線など、当面の措置としての安全対策も課題です。

また、(4)ですが、給油所や休憩所などの充実も課題です。事故を未然に防止するという観点からも、休憩所などのさらなる充実が課題と言えます。

最後の(5)につきましては、全体に関する話になりますが、高速道路のさらなる利用促進が課題です。

説明は以上でございます。

○葦方港湾課長 港湾課でございます。

まず、港湾の整備状況について御説明いたします。

資料の2ページをお開きください。

1の県内の港湾についてであります。下のほうの宮崎県の港湾位置図もあわせてごらんください。

本県には、重要港湾が細島港、宮崎港、油津港の3港、地方港湾が12港、水域のみを公告している56条港湾が1港の合計16港があります。

続きまして、2の重要港湾の整備状況についてであります。

港湾の整備状況につきましては、代表して、重要港湾3港の整備状況を説明させていただきます。

重要港湾3港につきましては、物流コストの低減や安全性、利便性の向上など、港湾機能の一層の充実・強化を図るため、防波堤や岸壁な

どの各施設の整備に取り組んでおります。

また、地震津波対策として、防波堤を津波に対して壊れにくくする、いわゆる防波堤の粘り強い構造化や、避難階段などの避難施設の整備を行っており、今後は、津波防潮堤などの海岸事業の早期着手に向けた取り組みを行うこととしております。

次に、具体的な整備内容について御説明いたします。

3ページをごらんください。

細島港の整備状況でございます。下のほうに港湾計画図をつけておりますので、あわせてごらんください。

細島港は、九州の扇のかなめとしての東九州の物流拠点と位置づけております。

それでは、表の中の現在までの主な整備状況の欄をごらんください。

まず、北と南の2つの沖防波堤でございますが、港内静穏度の確保と船舶航行の安全性向上を図ることを目的に整備を行っております。下の図では、黒丸1になります。北沖防波堤は県が施工しており、南沖防波堤は国が施工しております。

次は、国際コンテナターミナルです。下の図では、⑩番と⑭番のところになります。国際コンテナを取り扱うことを目的に、国と連携して、水深13メートルと水深10メートルの2つの岸壁とコンテナヤード、ガントリークレーン2基などの整備を行っております。平成12年8月から供用開始しております。

続きまして、国際物流ターミナルです。下の図では、⑰番のところになります。昨日、供用開始の式典を行いましたので、テレビや新聞でのニュースで取り上げられておりますが、バルク貨物を取り扱うことを目的に整備を行ってお

ります。国において、大型貨物船対応の水深13メートルの岸壁の整備を行い、県が埠頭用地などの整備を行っております。

次に、今後の整備予定であります。先ほど御説明いたしました北と南の沖防波堤の延伸と地震津波対策としての防波堤の粘り強い構造化の整備を予定しております。

また、下の図の黒丸2のところになりますが、津波避難対策として、国際コンテナターミナルの南側の牧島山に避難階段を2カ所設置する予定であります。

課題としましては、世界的な船舶の大型化への対応と、細島港の周辺は中国木材を初め多くの企業が立地してきていることから、企業を誘致できるための新たな用地の確保が必要となっているという課題があります。このため、新たな工業用地や大水深岸壁の計画を含む港湾計画改定に向けて取り組んでいるところであります。

最近の話題としましては、今月の6日に中国木材日向工場の第1期完成披露式が行われております。

続きまして、宮崎港です。4ページをごらんください。

宮崎港は、南九州の物流拠点、宮崎の海の玄関口と位置づけています。

現在までの主な整備状況ですが、南防波堤を港内静穏度の確保及び船舶航行の安全性向上のため、国において整備しており、下の図では、黒丸1になります。

次は、航路の整備です。フェリーなどの船舶が航行している航路を水深9メートルを確保するため、しゅんせつなどを行っております。国が整備しており、下の図では、黒丸2になります。

また、みやざき臨海公園として、サンビーチ

一ツ葉、サンマリーナ宮崎を県において整備しております。海洋性レクリエーションの拠点として、県内外の多くの方に利用されています。

今後の整備予定としましては、先ほど御説明しました南防波堤を、地震津波対策として粘り強い構造化や水深9メートル航路の拡幅を予定しております。

また、黒丸3のところになりますが、津波対策として、避難高台整備の事業を行っているところです。東地区と一ツ葉地区に3カ所整備することとしており、今年度は東地区の避難高台の工事を予定しています。

課題としましては、マリーナ航路では、砂が堆積しやすいという状況にあり、航路水深の維持が課題であります。

最近の話題としましては、昨年10月にフェリーが大阪南港から神戸港に変更され、アクセスや利便性がよくなり、貨物や旅客の増加が期待されております。

続きまして、油津港についてであります。5ページをごらんください。

油津港は、県南地域の物流拠点と位置づけております。

現在までの主な整備事業ですが、東外防波堤を港内静穏度の確保及び船舶航行の安全性向上のため、昭和56年から延伸工事を行っております。下の図では、黒丸1となります。

次は、下の図の黒丸2になりますが、東地区埠頭です。水深12メートルと10メートルの岸壁、コンテナヤードやチップヤード、多目的クレーン1基などを整備しております。

次は、堀川運河です。下の図の左側になります。江戸時代に開削され、その後に築造され、文化財になっている護岸の修復や復元の工事を行うとともに、夢ひろばや夢見橋などの公園の

整備を行っております。

今後の整備予定であります。先ほど御説明いたしました東外防波堤の延伸と地震津波対策として粘り強い構造化の整備を予定しております。

それから、水深12メートルの岸壁については、既存岸壁の改良を行い、構造上の強化を行ってまいります。

課題としましては、港の形状から、もともと土地が狭く、また、現在、木材の需要がふえているということもあり、木材などの貨物を保管するための用地が不足しているという課題がございます。

最近の話題としましては、ことし3月に16万トン級の大型クルーズ船に対応できる施設の整備を行っております。そして、ことし7月7日に13万トン級のボイジャー・オブ・ザ・シーズが、8月17日に16万トン級のクェンタム・オブ・ザ・シーズが入港する予定となっております。多くの観光客が訪れることとなっており、県南地域を中心とした広域観光の振興や経済波及効果に大きな期待が寄せられております。

なお、クルーズ船が接岸する岸壁は、図の⑩番と⑨番になっています。

港湾の整備状況についての説明は以上であります。

続きまして、クルーズ船の受け入れ状況等について御説明いたします。

資料の6ページをごらんください。

まず、1の誘致状況の（1）の寄港状況についてであります。表は、本県の港湾に外国クルーズ船が寄港を始めた平成22年から27年までの寄港回数の推移を港ごとに暦年でまとめております。

表の左から2列目に、国外、国内と記載して

いますが、国外の欄が、外国クルーズ船の、国内の欄が、国内を発着港とするクルーズ船の寄港回数を示しております。

平成24年には、一番下の合計欄にありますように20回の寄港まで増加しましたが、外国クルーズ船の多くが中国を発着であったため、平成24年9月の尖閣諸島の問題などの影響で減少し、平成25年には、国内クルーズ船のみ3回の寄港となっております。

平成26年になり、2年ぶりに国外クルーズ船が細島港に4回寄港し、県内合計で9回の寄港となっております。

平成27年は、現在のところ、県内合計で外国クルーズ船は8回の寄港が予定され、国内のクルーズ船と合わせまして合計で13回の寄港予定となっております。

次に、(2)の受け入れ体制等について御説明いたします。

まず、①の細島港についてであります。工業港地区の連続する2つの長さ360メートルの岸壁に、これまでに7万トン級までの大型クルーズ船が寄港しております。具体的な場所は、資料3ページの下の方の図の①②になります。

受け入れにつきましては、平成22年度に設立され、県も参画しております日向市細島港クルーズ船受入協議会を中心に行っております。

なお、観光ツアーは、高千穂峡、日向岬、綾などの観光地に食事やショッピングを盛り込んで行われております。

次に、②の宮崎港についてであります。西地区の観光船用の長さ300メートルの岸壁に、これまで2万トン級までの国内クルーズ船が寄港しております。具体的な場所は、資料の4ページの下の方の図の⑩の場所になります。

受け入れにつきましては、平成25年度に設立

され、県も参画しております宮崎港振興協会を中心に行っております。

なお、観光ツアーは、青島、鶴戸神宮、綾などの観光地に食事を盛り込んで行われております。

次に、③の油津港についてであります。東地区の連続する2つの長さ425メートルの岸壁に、これまで7万トン級までの大型クルーズ船が寄港しておりましたが、昨年度、船のロープを岸壁につなぐ係船柱や船が接岸する際にクッションの役割をする防舷材などの係留施設の整備を行い、16万トン級までの受け入れが可能となっております。具体的な場所は、資料5ページの下の方の図の⑨⑩の場所になります。

受け入れにつきましては、本年3月に設立され、県も参画しております宮崎県南部広域観光協議会を中心に行っております。

なお、観光ツアーは、青島、鶴戸神宮、飫肥城、霧島などの観光地に食事やショッピングを盛り込んで行われております。

次に、7ページの(3)の平成27年のクルーズ船の寄港予定について御説明いたします。

港ごとに寄港予定の内容を記載しております。

まず、細島港は、本県に初寄港となる7万トン級のクルーズ船スカイ・シー・ゴールデン・エラが、7月と8月に2回寄港する予定となっております。

次に、油津港の表をごらんいただきたいと思います。先ほど油津港の最近の話題でも説明いたしましたが、上から4つ目のボイジャー・オブ・ザ・シーズ、下から3つ目のクァンタム・オブ・ザ・シーズが寄港予定となっております。

なお、クァンタム・オブ・ザ・シーズは16万トン級であり、本県に入港するクルーズ船では、

これまでで最大となります。

ちなみに、本日6月29日は、表の上から3つ目でありすけれども、コスタ・ヴィクトリアが、これは7万トン級でございますが、油津港に初入港しております。

次に、2の今後の課題についてであります。

県といたしましては、今後、クルーズ船の寄港回数がふえることや、クルーズ船の大型化により1回当たりの観光客が多くなることから、県、関係市、受け入れ団体などの連携をさらに強化し、観光客が満足する受け入れ体制を整える必要があると考えております。

また、今議会に上程しております観光推進課のクルーズ・LCC元年推進事業や港湾課の油津港利用・大型客船誘致支援事業などの事業を活用するとともに、関係部局間の連携を図りながら、今後も積極的にクルーズ船の誘致や広域観光コースの提案などに取り組んでいくこととしております。

また、港湾課におきましては、以下の項目について対応が求められております。

まず、(1)の岸壁利用の調整についてですが、細島港や油津港のクルーズ船が寄港する岸壁は、チップ船やRORO船などの貨物船が寄港する岸壁でもありますので、今後のクルーズ船の寄港回数の増加に対応して、貨物船とクルーズ船の利用日が重ならないよう綿密な調整を行いながら受け入れを行っていく必要があると考えております。

次に、(2)の入出港時の安全確保についてですが、クルーズ船の入出港時の安全を確保するため、海上保安部との協議や貨物船、漁船、プレジャーボートなどの港湾利用者に対して、クルーズ船寄港の周知徹底と理解を図っていく必要があると考えております。

説明は以上であります。

○福嶋観光推進課長 観光推進課でございます。資料の9ページをお開きください。

今議会で議案として提出させていただいております宮崎県観光振興計画（案）について御説明いたします。

まず、1の計画策定の理由ですが、4月に施行した観光推進条例に基づき、観光振興に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定するものであり、期間につきましては、2にありますとおり、平成27年度から平成30年度までの4年間としております。

3の策定に当たっての基本的考え方ですが、まずは、県総合計画の分野別計画という位置づけであること、次に、行政や観光事業者・団体、県民が一丸となって、本県観光の再興に取り組む指針となるものであります。

4の計画策定の経過ですが、ごらんのとおり、観光審議会を初め市町村、関係団体等との意見交換会を実施してきたほか、パブリックコメントも実施したところであります。

次に、10ページをごらんください。

観光振興計画（案）の概要について御説明いたします。

計画案そのものは、お手元にある別冊のとおりですが、本日は概要をまとめました特別委員会資料のほうで御説明をさせていただきます。

まず、本県観光の現状と課題を、ページ左側の観光を取り巻く環境の変化及び右側の本県観光の現状の2つの視点で整理しており、その下に記載しております課題を抽出したところです。

本県観光の現状と課題につきましては、前回の委員会で御説明をしたとおりでございます。

次に、主な数値目標ですが、ここに掲げましたとおり、観光入り込み客数、延べ宿泊

客数をふやし、ひいては観光消費額を伸ばすことが、県経済の発展や地域の活性化を図る上で最も重要であると考えております。

また、このほか、別冊の計画（案）本体では、スポーツキャンプ、MICEなどに関しましては、個別の数値目標を掲げておりますので、後ほどごらんいただきたいと思います。

これら課題を解決し、数値目標を達成するため、次のページになりますが、本県観光施策の基本的方向として、5つの柱を掲げております。

1つ目の柱である、何度も訪れたいくなる・泊まりたいくなる観光地づくりの中では、神話の源流みやざきの県外におけるブランド定着や地域の観光資源、例えば食や花を生かした観光地づくり、観光人財の育成やネットワーク・推進体制づくり、おもてなしによる快適な受け入れ環境の創出、広域連携の5つの項目を上げております。

次に、2つ目の柱、スポーツランドみやざきの推進では、全県的なスポーツキャンプ等受け入れ体制の整備や、東京オリンピック・パラリンピックを見据えた誘致体制・活動の強化、また、レジャースポーツの推進など3つの項目を上げております。

3つ目の柱、訪日外国人の誘客促進では、Wi-Fiなど受け入れ環境の整備、国や地域といったターゲットを明確にした誘客、観光ガイドなどグローバル人財の育成、広域連携という4つの項目を上げております。

4つ目の柱、みやざきMICEの確立では、MICEを官民一体で推進するための体制の整備や受け入れ体制の強化、本県の認知度向上によるMICEの誘致促進といった3つの項目を上げております。

最後に、効果的なPRと情報発信では、ター

ゲットを明確にしたPR、SNS等を活用した情報発信の2つの項目を上げております。

これら基本的方向に沿って、具体的な施策を総合的かつ計画的に推進することとしております。

宮崎県観光振興計画（案）の説明は以上であります。

○押川委員長 執行部の説明が終わりました。

御意見、御質疑がございましたら、御発言をお願いを申し上げます。

○図師委員 資料1ページの高速道路の整備状況についてなんですけれども、川南パーキングでトイレの増設が検討されてるということで、具体的に進んでる内容はお聞きしてるとこなんですが、このパーキングエリアのその利活用で、パーキングエリアに隣接する町有地があるんですが、ここでたびたび、パーキングに出入りができるような活性化事業が行われておって、県からも、ある程度、補助をいただいているという話も聞くんですが、このパーキングエリアを活性化させていくための町側との連携というのは、今どれぐらいされてるもののでしょうか。

○前内高速道対策局長 お答えいたします。

川南パーキングエリアのその利活用につきましては、現在、西日本高速道路株式会社、それと川南町が検討されておまして、県といたしましては、高速道路の利用者がちゃんと利便性が高まるように要望しておるということございまして、また、これからも西日本高速道路株式会社には要望してまいりたいと考えております。

以上です。

○図師委員 パーキングエリアとサービスエリアの違いで、やはりパーキングエリアでは、基本的には、飲食物の提供にはやはり制限があつ

て、加工品の販売なんかはパーキングエリアでもされてるんですが、いわゆる生ものとか、その場で火を使って焼いたお肉とか、そういうものの提供がかなり制限が厳しいようなんですが、そのあたりの緩和について、ネクスコ側と県とで折衝されてる経緯はあるんでしょうか。

○前内高速道対策局長 県とネクスコ西日本との間では接触はしてございません。

○函師委員 パーキングエリアとしての機能拡大に関しては大いに進めていっていただきたいところなんです。そもそも、あそこの川南のパーキングは両サイドに設置をされる、また、それもサービスエリアとして設置がされるほどの土地も、もう確保されておるんですが、両側でのパーキングの設置というのは、将来的には考えられてないのでしょうか。

○前内高速道対策局長 現在の川南パーキングエリアの姿、そして、将来の川南パーキングエリアの姿がどうなるのかというところは、実は、県ではなくて、その高速道路株式会社、または、その所有者であります独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、こちら側の考える話ではございます。

ただ、委員の御指摘のとおり、実は東九州自動車道自体が上り下り合わせて2車線ではなくて、上り下り合わせて4車線の道路で計画をされている。そして、道路が4車線になった暁、これはいってみれば、今よりも交通量がたくさん乗っているという状態ですので、今の海側だけの敷地では、当然不足することは、これは県の立場から見ても明々白々なところでございます。

ですから、今後、その交通需要の伸びに従って、この山側のほうをどのようにされるのかということは、高速道路株式会社や高速道路機構

において検討がなされるものと承知をしております。

○函師委員 最後に。このパーキングエリアが、一つは防災の拠点でもあったり、やはり、県の観光事業全体にも大きな役割をなすパーキングエリアだと思いますので、トイレの拡充にとどまらず、地域が行う、町が行うようなイベントにも県としても積極的にかかわっていただきたいし、部局横断的に観光のほうもどんどん加わって、よりパーキングエリアの利用者がふえ、観光客が高速道路をただ通過してだけでなく、とめさせて、そして情報発信できるような機能拡充にどんどん協力をいただければと思いますので、要望で。何かあれば。

○前内高速道対策局長 委員の御指摘の点は非常に大事なところでございまして、県土整備部といたしましても、そのような観点から西日本高速道路株式会社に要望しておりますし、また、県土整備部以外の担当部局の取り組みといったものにも期待をしております。よろしく申し上げます。

○押川委員長 ほかにございませんか。

○緒嶋委員 細島港でありますけれども、扇のかなめという言葉はすばらしいんですけども、扇のかなめというのは放射線状にルートがなければ、縦と細島港だけでは扇のかなめとは言えないわけです。だから、扇のかなめを、いかに早く、本当にその形に持っていくかということが、言葉だけで扇のかなめというのは簡単だけど、形として、いかに扇のかなめに方法として持っていくかというのが一番重要だと思うんですが、そのあたりは当然、この九州中央自動車道あるいは国道でいえば327号線とか、いろいろな道路が扇状に広がっていかなければ、細島港が、本当の扇のかなめとしての位置づけにはな

らないと思うんですけれども。

今、高千穂一日之影間は順調に工事が進んでおるといことでありますので、これをいつまでに完成させるという建設の完了時期というのを、やはり、できるだけ早く示すということが、また次のステップにも進むわけですが、このあたりについてどのように考えておられるか。

○前内高速道対策局長 委員が御指摘の高千穂一日之影間の完成目標が明示できないのかというところでございますが、国土交通省からお聞きしているところであると、トンネルの技術的な問題、具体的には地質の問題と聞いてございますが、そちらの関係で、まだ具体的な完成目標、供用目標が明示できていないというふうに聞いております。

○緒嶋委員 それは現実的にはそうだと思うんですけれども、南のほうの清武一北郷間は土質の関係でああいうことで変更があったというようなことで、そういうことが慎重に言われているんだろうと思うんですけれども、ああいうような土質とは全然違いただろうと私は思っているんですけれども。そういうことを含めたら、やはり地域の期待感もあるし、さらに高千穂一五ヶ瀬一蘇陽間の20キロについても、もう2回目の小委員会を開かれたわけでありまして、あとは地元でどの時点で説明会を開くのか、そして最終的な決定ルートに結びつく第3回を、いつごろを目標にしておられるのか、このあたりはどうですか。

○前内高速道対策局長 委員が御指摘の九州中央自動車道をできるだけ早く完成、供用させたいという思いは私どもも一緒ですし、恐らく国土交通省も同じではないかと思っております。

そういった意味から、高千穂一日之影間につきましては、事業主体である国交省も頑張って

その事業をしていただいていると感じておりますし、私どもも要望して、それをまた受けとめていただいているところでございます。

また、蘇陽、五ヶ瀬、高千穂の計画段階の評価の話でございますが、こちらにつきましても、できるだけ早期に九州地方整備局で行われます小委員会、これを早く開催していただくよう、国土交通省には引き続き要望してまいりたいと思っております。

○緒嶋委員 きょうは、井本会長も来ているんですけれども、九州中央3県で、8月には、また国交省九州整備局にも要望に行こうということにしております。やはり、扇のかなめとしての位置づけが、言葉だけじゃなく物になるためには、この九州中央自動車道の整備がいかに進むか。熊本県側も小池高山まではもう完成したわけで、北中島までも大体順調に進み、矢部まで、部分的には、もう橋梁等の建設が始まっているわけです。どちらかという、宮崎県のほうが、まだおくれておるといような感じを私は持っております。

その中で、延岡一蔵田間が国交省が直轄管理ということで、今まで県が管理したのを、これは代行とか権限代行の事業ということでいろいろ問題があったわけですが、これも強く要請して、何とかそういうふうにしていただけたわけでありまして、我々ももちろんですけれども、地元もだけれども、やっぱり県が積極的に、知事を初め部長、その他の皆さん方がいかに動くかというのが事業進捗の大きなポイントにもなる。特に、今後は公共事業というのが、いろいろと費用対効果というような問題で課題も多いわけですので、ぜひ、今まで以上に積極的に進めるというか努力していただきたいということを強く要望しておりますが、

部長の意気込みをお聞かせください。

○国師県土整備部長 ありがとうございます。今、国のほうでインフラストック効果、これをしっかり検証して、国民に公共事業の効果というのをしっかり訴えていけという御指導がございます。

先日、宮崎市においても、知事を初めとして国土交通省、それから民間団体の代表の方に御出席をいただきまして、宮崎において、例えば東九州自動車道あるいは細島港、こういった整備が着々と進んでおります。今、これのストック効果というのを、民間を含めてしっかり検証しているところでございます。

先日、6月28日に細島の国際物流ターミナルを供用開始いたしました。東九州自動車道と相まって、非常に地域が活性化をしていると、そういう状況がございます。今、宮崎は非常に光が当たっているというふうに思っておりますので、このチャンスをしっかり捉えて、委員が御指摘のとおり、東九州自動車道の県南区間もでございますけれども、九州中央道、その他港湾整備も含めて、ストック効果をしっかり検証し、国土交通省にも訴えていき、そして、できるだけ早期にこういう社会基盤が整備できますように、これからも知事を先頭に頑張っていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

○緒嶋委員 今度の連休、高千穂は12万を超す観光客が来たんです。これも、四国を含めて大分までつながったということ、それと、延岡、蔵田まで延びたということ。そういうことであるので、九州中央自動車道が完成すれば、阿蘇に来る1,700万の観光客、これは観光推進ちゅう立場からも、道路の整備が進めば、ますますもって宮崎のほうに観光客が流れやすくなる。そう

いう意味では、観光振興という意味でも、この九州中央自動車道というのは、私はインパクトは物すごくあると思うんです。そして、物流が進めば、扇のかなめとしての細島港の位置づけも実績として上がってくるということでありますので、観光推進の立場で九州中央自動車道をどう見ておられるか、観光推進課長に伺います。

○福嶋観光推進課長 今、委員が御指摘のとおり、この九州中央自動車道ができたときの観光客の宮崎への入り込みというのは、かなりふえるだろうというふうに考えております。

先ほど、ゴールデンウィーク中の高千穂のあれは1.5倍の入り込み客というお話はございましたけれども、県のほうで県内38カ所の観光地を調査しましたところ、その効果は日南のほうまで及んでおりまして、多くの地点でかなり増加したと、県平均で8%ほど、昨年に比べて入り込み客が増加したという報告がございました。高速道路が開通する影響というのは、非常に大きいと考えておりますので、ことし6月の今回の肉づけ予算でも、そういった経済効果を調査する予算というのも上げております。開通前と開通後の効果などを、また見ていきたいと考えてるところです。

以上です。

○緒嶋委員 それと、国が外国人観光客を2,000万人にしたいという中で、九州では、やはり高千穂を通ったコースで宮崎のほうに流れるというルートも一つ考えられているわけです。そうならば、基本的には観光客というのは道路を使って移動する、鉄道もありますけれども、船ももちろんあります。そういうことであれば、これを重点的に、やはり南のほうも続けるということが、宮崎県は将来的には、人口減少の中では、交流人口をいかにふやすかということで宮崎県

の発展を考える場合には、人的なものも含めた物流という、それをいかに強めていくかと、やっぱり、この一点が一番重要だと思うわけです。

そしてまた港湾にしても、もうほかの県は、クルーズ船は、福岡、博多は、宮崎県の今までのトータルの55ぐらいは、年間、これ以上、博多なんかには来ているわけです。長崎でも同じ。でありますので、そういうことを考えたら、九州でもクルーズ船が接岸するのは、実際は宮崎県が一番少ないわけです。そういうことを考えた場合には、宮崎県は全ての意味で、まだインフラがおくれておるということが一番の課題であるという認識を持って進めなければ、私は前になかなか進まないというふうに思います。

そこで、港湾計画も、ほかの県は14メートル港湾というのは、かなり進んできておるわけです。宮崎県は今度できて13メートルでありますので、次の港湾計画では水深14メートルを目指してやるというような港湾計画に持っていくという考え方があるのかどうか。

○蓑方港湾課長 今、細島港の港湾計画の見直しの作業を行っているところでございますけれども、今現在、細島港は水深13メートルの岸壁で、昨日、供用開始したばかりですが、それでも、さらに大型化というのが進んでいまして、13メートル水深でも足りないような船舶の需要がございます。そういうことで、今作業をしております港湾計画の中では13メートルを超えるような、14メートル以上の水深を持った岸壁について検討しているところでございます。

○緒嶋委員 14メートルと言わずに、15、16でも17でも、深いほうがいいわけです。油津港もですが、そういう将来見据えた考え方というか、そういうものじゃないと、宮崎県の位置づけというのが、なかなか上がっていけないと。どこ

にも負けない港湾施設があるということが一番の強みになるわけですので、計画の中ではそういうものを具体的に示して努力目標にさせていただきたいということを要望して、私の質問を終わります。

○日高委員 さっきの質問を継続しますが、14メートル以上のということで、私も一般質問で示したんですが、日向の製錬所沖、これは点線になってるんですけども、今後、これが、やはり一番候補地としては高いのかなと。

きのう、細島港のターミナル供用開始式で、そういう話もいろんなところから出てきまして、国土交通省のほうからもそういう話も出たわけでありまして、今後、こういったことを進めるのであれば、先ほどもチャンスをしっかりとか捉えるという面からも考えているということなんで、この辺のスピード感も必要だというふうに思いますが、計画的にどういう形で持っていくのかということをお伺いします。

もう一つ、港湾でいいますと、クルーズ船が、これは宮崎港でも入りますよね。西都原古墳の世界遺産登録を目指しているわけです。もう、これは明らかにやってる。まず目指すためには、やはりその呼び水、それまでにやるプロセスというものをつくっていかなくちゃいけないんで、私はこの3港に西都原のルートを早急に取り入れていくこと。世界のどこへ行っても、私ども世界旅行をすとしたとき、世界遺産はどこのかということで行きますもんね。これは絶対来られると思うんで、その辺の考えをお伺いしたいと思います。

○蓑方港湾課長 港湾計画についてお答えしたいと思います。

今、細島港の港湾計画の作業を行っているところですけども、港湾計画の作業を行うに当

たりまして、もっと長期的な構想、長いスパンでの港のあり方というのを検討する長期構想委員会というのがございます。それにつきましては、地元のいろいろな利用者の方々ですとか、いろんな皆さん方の御意見を聞きながら行ってございまして、その中では、今の日向製錬所の沖合のところについての埋め立てと、そこに大型の岸壁を行うといいんではないかというような御意見もいただいているところがございます。そういうことをもとに、港湾計画の作業を行っているところであります。

港湾計画につきましては、今年度に港湾計画ができないかというようなスケジュールで検討を行っているところでございます。

○福嶋観光推進課長 クルーズ船でお越しになったお客様が西都原に周遊することについてでございますけれども、ここには例示として挙がっておりませんが、その都度その都度、周遊ルートというのは変わりがまして、西都原がルートに入ることも、当然でございます。

それと、受け入れを行っているのが、日向に協議会がございまして。それと、日南のほうも10市町で協議会をつくってございまして、そういったところで、こういうルートを加えてほしいというような提案もしていくという話を伺っております。

○日高委員 今、緒嶋委員のほうからストック効果の話もございまして。これは、いわゆる港湾関係で、地方創生も含めてやっていく中で、観光分野と港湾計画の部分。チャンスを捉えて、今やらなくちゃいけないというようなことで、県も国も示している部分もあるけれども、計画は長期計画ということで、その辺の部分が集中してできないものかなということをお聞きしたい。

あと、西都原については、具体的に西都原という宣伝を教育委員会があれだけ一生懸命やられておいて、観光分野と一緒にやっていくことは必要だと思いますんで、要望として、ぜひ西都原のルートを入れてもらいたいというふうに思います。

○菱方港湾課長 長期構想委員会と港湾計画というのがございまして、その関係ですけれども、港湾計画につきましては、おおむね10年から15年ぐらい先の計画、10年から15年先のことを目標とした計画でありまして、長期構想委員会というのは、その倍のおおむね20年から30年ぐらいの期間の長いスパンでの計画です。

長期構想計画をまずつくって、その中から、そのうちの10年から15年ぐらいのところの分の港湾計画というのを計画として位置づけます。計画ができましたら、必要性の高いものから、整備については早く行っていきたいと考えているところです。

○日高委員 関連で。国土交通省と協議を進めて、国土交通省のほうからもやろかなという物すごく前向きな発言が返ってくるんですね。県ももっと前向きに考えていただければというふうに、ちょっと疑問を持ったところですが、よろしく願いいたします。

それと、もう一個、済みません。観光振興計画、これのパブリックコメントはどれくらい上がってきてるんですか。

それと、それに関連して、うまいことつくってるなと思ったのは、施策で想定される推進主体ということで、二重丸とか丸とか書いてあるんですけども、これにつながるんですよ、パブリックコメントというか、市民がこの計画にどれだけ乗っかってくるのか。これが計画で終わるのか、それとも実行に移せる計画なのか

ということで、これは大きいターニングポイントだと思うんですけれども、課長、その辺はどうでしょうか。

○福嶋観光推進課長 まず、パブリックコメントについてでございますが、ほぼ1カ月近く募集いたしましたんですが、結果としては1件ございました。（「1件」と呼ぶ者あり）はい。

1件の内容は、スポーツランドづくりに関して、市街周辺のいい環境を生かして、プロだけでなくアマチュアスポーツ、学生なども呼び込むべきだという御意見でございました。

パブリックコメントにつきましては、先日の常任委員会でも少ないということで御指摘を受けたところでございます。周知の方法とか、いろいろ今後考えていきたいということでお答えをしたところでございました。

それと、次に推進主体のことでございますけれども、これは今回初めて、今回の計画からこういう形にさせていただきました。それぞれが当事者意識を持って取り組むという姿勢を示したものでございますけれども、これを一番生かしたいと思っておりますのが、プロジェクトチームの立ち上げに関してでございます。知事の政策提案の中で、観光再興についてはプロジェクトチームをつくってやるということを申し上げるところですけれども、プロジェクトチームを立ち上げるに当たっては、行政はもとより関係事業者、それと地元の方々も加わっていただいて戦略をつくり、その戦略が後に実行されるような形にしていきたいというところで考えてるところです。

以上です。

○日高委員 宮崎県は、県民が多分120万人いて、1件というのは余りにも、人口比から見ても、何%かと聞かれたら、0.00……になってくるわ

けです。それで、それは計画になるんですよね、これは計画案ですよね、これをつくっていくわけですよね。そうなってくると、どう考えても、それはちょっと厳しくないですか。計画、これを実行していくことは厳しいですよね。——もう、いいです。

プロジェクトチームをつくって、そういった県民の皆様とともに、まずは関心を持たせるように、今後取り組めるように要望いたします。

○押川委員長 要望ということで。

○函師県土整備部長 先ほど、日高委員からの港湾計画改定に向けての県の取り組みのお話でございます。

今、この細島の港湾計画の改定のためには、県の審議会ももちろんなんですが、国の審議会を経る必要があります。国の審議会ということになりますと、日本国内全体で見て細島港の位置づけということを明確にしていかなければいけないということになります。

現在、私たちは細島で、御存じのとおり、日向製錬所とか東ソーとか、国内の販売シェアトップの企業が張りついております。こういったところが、もう既に大型の船舶が、いわゆる喫水を浅くするために、本当は満載で入りたいんだけど、よその港でちょっと荷をおろして喫水を浅くして、そして入って来ざるを得ない、そういう状況もございます。そういう非常に非効率な状況になっている。あるいは、国内の販売シェアがもうトップですから、今後——東九州もつながりました——どんどん販売シェアがさらに伸びていく可能性が高い。こういったところの話を整理して、そして九州地方整備局とも御相談させていただきながら、今、本省のほうに協議をしているとそういう状況でございます。

先ほど港湾課長が申しましたように、今、細島に非常に光が当たってまして、今が一番のターニングポイントだというふうに思っていますので、年内に何とか改定にこぎつけることができるように、精いっぱい頑張ったいというふうに考えております。

以上でございます。

○日高委員 お願いします。

○井上委員 今、部長から答弁いただいたので、大体そういうことが聞きたかったわけですが。

今、港湾に光が当たってるわけです。そして、特にうちでいえば、細島だけでなく宮崎にも、それから油津にも、どんどん光を当ててほしいわけです。そして、特に油津港は大型船が入ってくると、そして観光客が固まって入ってくるということとかあるわけです。私としては、港に必要なものはきちんと整備しておいてもらいたいわけです。どこから借りてきて、あそこから借りてきてというふうにして、そのときの時間はいいかもしれないけれども、本来、港としての力というのをどうつけるかということが大事だと思うんです。

油津港に至っては、県南地域の観光の振興も含めて、これは大きな力を発揮できる立場にあるわけですね。だから、少なからず、そういうものをそのままに置いてというか、そのときだけお茶を濁してじゃ困るので、ずっと継続的に宮崎県がそこにお客様を受け入れることができるように、そして、それぞれの3つの港の役割がきちんと果たせるようにしていけないといけないと思うんです。

だから、今の段階だけで、国からもそういう光が当たっているということを含めて、プラスアルファ、県としても、どうそこに力を入れていくのかということが重要なんじゃないでしょ

うか。

だから、はっきり言えば、予算をとらないといけないことについては、しっかり予算をとらないといけないということです。だから、それをどのように県土整備部としてやっていこうとしているのか、港湾整備に。あんまり言うと、金がないんですという話だけで終わってしまいそうなので、聞いてても、もう一緒かなと思って、先ほどの御意見とかを聞かせていただいていたんだけど。そうではなくて、やっぱり地域にとって、地方にとって、ここの宮崎県にとって、こうだと思ったら、やっぱりプラスアルファを考えながら予算をとってくる力を持たないと、地方創生の金も流れていくだけでは困るのではないかと思うんですけれども、そこはどうなってるんですか。

○函師県土整備部長 細島につきましては、先ほど申したような状況でございます。

油津につきましては、正直、そこは荷物のヤードがそんなに広くはない状況になっております。私どもとしましては、荷役を効率的に扱うことができますように、用地の確保も含めて岸壁整備の要望を、国にこれまでもしてきたところでございます。

ただ、これまでのところは、いわゆる取扱量がそんなに現実的に伸びてないということから、今のところは新たな岸壁整備、新たなヤードの整備というのは、今のところ認められていない状況でございます。

井上委員が御指摘のとおり、こちらのほうが荷物の取扱量がふえるような、そういう何か工夫をして、そして現実的に荷物がふえてるよ、あるいは今後ふえていくよというところをしっかりと国のほうに御理解をいただく、そういう取り組みをしながら、要望していくということが

必要かなというふうには思っているところでございます。

○井上委員 だから、道路の整備っておもしろいんですよ。だから、そういう意味では荷物はどっかに行くわけですよ、大型トラックはどんどん動いてるわけよね。だから、口に出して言うほどのことでもないけれども、志布志に全部とられてていい問題じゃないって私は思ってるわけです。自分のところの荷物は、自分のところできちんとできないのかなと、そういうことやらを含めて思うわけです。

いろいろ工夫されてて、荷物についても補助金を出したり、いろいろ努力されてることにについては、もう理解しているわけですが、やはり、その動きとかを含めて、今の時期を逃して、宮崎県の3港をうまくやる方法は、ほかのときにあるのかと言われたら、私はないんじゃないかと思うんです。だから、今の時期を逃すと、本当に宮崎県は禍根を残すことになるのではないかなというふうに思わざるを得ません。

そして、競争しても別に構いませんが、志布志港はやるだけのことをやりますから。私もよく見に行きますが、そして、いろんな意味で荷の集まりぐあいというのをデータをとるわけですが、そのデータのとり方を見てて、これがうちだったらどうなるのかということとか、うちが道路が悪いからそうなのかと、それだけの問題なのかというふうに現実に思ってしまうわけです。だから、私たちの特別委員会は、これは産業活性化の委員会でもあるので、そこを含めて、せっかく道路が整備されていく、道路を整備されたと同時に、うちにある財産にきちんとしっかりと光が当たるというふうにしていただかないと、どこかに流れていくだけのための道路をつくるということが私たちの目的ではな

いので、そこはちゃんとわかってていただきたいという思いがしてならないわけですよ。

だから、そこは、港は昔から——私は流通の問題は口に出すと難しいから言うなって言われたこともあったりしたわけですが、だけど、流通に手を出さない限りは、やっぱり産業の活性化はできないと私は思ってるわけです。だから、そういう意味では、どういうふうにしたときに我が県の活性化になるのかということ具体的に見せていただけるといいのかなというふうに思ってる場所なんです。

○函師県土整備部長 先ほど志布志港のお話ありがとうございました。例えば木材関係につきましても、たまたまなのかわかりませんが、確かに志布志港は非常に広いヤードを持っております。それに比べまして、宮崎の港というのは、そんなに広いヤードがないというようなことから、現実的に、かなり志布志港のほうに木材関係が流れてるという話も伺っております。

細島港につきましては、先ほどから話がありますように、国際物流ターミナルの整備、それとあわせて、その背後地のヤードも、ある程度確保できました。こういうタイミングを捉えて、たまたま細島港には中国木材、先日、第1期の完成式典がございましたけれども、大きな拠点できたわけですから、井上委員がおっしゃってるように、この機を捉えて、なぜ志布志港に行ってるものをこっちに戻せないのか、そのあたりも民間の物流業者等とも意見をお伺いしながら、県庁内でも商工を初め関係部局と連携をとって、どこにポイントを当てて工夫していけば、こちらのほうに荷が取り戻せるのか、そのあたりを研究してまいりたいというふうに思っております。

○井上委員 先ほど緒嶋委員が自分たちのとこ

ろからも、政府に対しても、国土交通省に対しても要望を上げに行きたいというふうに言っておりましたが、私は民主党政権下のときに、実際、国土交通省に行って、43の重点港湾に指定してほしいということで積極的にアプローチしたわけです。そして、43の中に細島港が入ったわけです。

だから、やっぱり具体的に動いて、具体的にアプローチしない限りは、わからないことはわからないわけです。伝わっているかどうかということを確認するということ、行政間では非常に大切なことではないかと思うんです。やっぱり細島港の近辺にいる県議、それから油津港の近辺にいる県議、そして私たちのように宮崎港の近辺にいる県議は、そういう意味でいうと、港をどうかしなきゃとか、物流の問題をどうかしなきゃというのは、常々考えている内容で。だから、せっかく今少し動きが変わってきているなら、その時期を逃しては絶対にいけないのではないかと、私は強く要望しておきたいと思っています。

そして、これがいろんな意味で、観光の問題の中にどんどんつながっていくわけだから、観光も1つではだめなんですね。広い面でないと、来られている方たちを本当に受けとめる力にはならないし、おもてなしもできやしないんです。だから、入ってくる道をいっぱいにおかないといけないということなので、そこは部長に要望しておきたいと思います。

○函師県土整備部長 同じような話の繰り返しになるかもしれませんが、今、宮崎には重要港湾が3つございます。細島、宮崎、油津。ここを結ぶ道路、これが今、東九州が、大分のほうはつながりました。県南も今から整備が進んでまいります。そして、さらに志布志につな

がる都城志布志道路もございます。こういった道路網と、それから宮崎の3つの港プラス九州のその他の港、ここを結ぶ物流の流れ、このあたりを、やはり全体を把握しないと状況がよくわからないというところもございますので、先ほど申しましたように、特に物流関係者等と意見交換等を重ねながら、宮崎県として、どうしたら宮崎の港をもっと活用できるのかというところをポイントを押さえて、前向きに検討してまいりたいというふうに思っています。

○外山委員 先ほど部長がおっしゃった港の整備についての考え方で、もう毎回、昔から思うんですが、悩ましいんだけど、取扱量が伸びるようであれば整備に向かうと。ということは、逆に、我々から考えれば、整備をされたから伸びるという考えもあるんで、この辺が非常に港湾整備の基本的な考え方の悩ましいとこですよね。

例えば、もちろん、道路の整備もそうですけども、港の設備充実があつて荷がふえるということがあるんだけど、もう長いこと港湾整備の基本的な考えは、取扱量あるいは需要が発生したらば、これが非常に悩ましいですね。その辺は、もうやむを得ないんですか、そういう考え方というのは。

○函師県土整備部長 我々としては、国土交通省に対して、鶏が先か、卵が先かという話なんですけれども。もともと、そのスタートラインに立つような基盤整備をさせてもらわないと先に進まないということで、これまでも要望してきているわけでございます。それがなかなか現実のところは、油津については、今まだ実現していないという状況でございますけれども、引き続き状況をしっかり国に訴えてまいりたいと思っております。

○外山委員 よろしくお願いしときます。

あと、クルーズ船ですけれども、けさも、ここへ来る前に、入港が早まったんで、外国船というのは突然、2日ぐらい、1日前かな、11時入港を8時って変えてきたりするらしいですね。今回、まさにそれがあって、地元は少し慌てて準備したんですけれども、けさ8時に寄って見てまいりました。さすがに大きい船で、飛鳥よりもはるかに大きい。

ただ、聞いてみると、きょうはバスが42台。それぞれのバスがどこへ行ったかというのは、まだよくわからないんです。というのが、外国船は、船内でもっていろんなコースを募集するらしいんですね。だから、出たところ勝負みたいな感じがあるので、検証した上で、青島なのか、鶴戸なのか、飲肥城、いろんなルートとお昼の食事の対応、これから検証が必要なんでしょう。これからあと、7月7日、1週間足らず、10日足らずで、この倍の船が入るんですよ。だから、日南も担当者も検証する間もないうちに、その倍の船が入ってしまうという状況になります。通訳ボランティアも、およそ100名ぐらい登録があるんですけども、きょうは20名しか、なかなか平日の朝早くは難しいですね。だから、20名しか集まらなかったという現状もあります。

ちなみに、こういうとき、もちろんこれを生かして、いわゆる観光の推進に生かすべきなんですけれども、きょう、県の職員の方が現地に行っておられるということはあるんですか、お手伝いとか。

○福嶋観光推進課長 きょう、油津港にコスタ・ヴィクトリアが入港しておりますけれども、実は毎回行って加勢もしておりますが、きょうはちょっと特別に、この委員会があるというこ

とで、申しわけございません、きょうは行けない状況です。

それと、きょうお見えになったお客様が行くコースなんですけれども、一応私どもが伺っておりますのが3コースありまして、一つは日南・青島コース、それと日向コース、それともう一つが霧島コースと、3コース用意されてるといふふうに伺っております。

○外山委員 今回、滞在時間が長いんで、結構遠くまで行くんですね。もちろん、油津港湾事務所の方々はちゃんと現場で見えていました。会ってきましたけれども、いずれにしても、いろんな県からの御支援もお願いしておきたいと思えます。結構です、いいです。

○徳重委員 2点お伺いしたいと思います。

一つは、高速道路の中の志布志道路についてでございます。私は、いつも志布志道路のことを発言させていただいておりますが、おかげさまで、東九州については開通して非常に効果が出てると、これは事実であります。これ、スタートしたのが平成元年かな、たしか26年で完成したと言っても過言ではないでしょう。志布志道路がスタートしたのは平成6年なんですね。もう既に20年たってるんです。20年たって現状の状況で、まだ十二、三キロしか開通してないということで。鹿児島が、平成29年に、これが4.3キロ開通すると、十二、三キロ開通するというので、鹿児島はあと4キロから5キロで全線開通ということになるわけです。

宮崎県は、まだ相当なキロ数が残ってしまってるというこの現実を踏まえたときに、いつ完成するんだらうかと、我々が生きているうちに完成するのかなというぐらい考えるわけです。今の流れでいくと、10年かかると言っても過言でないでしょう。40キロを30年かかって完成す

るかどうかというのが現況じゃないかと思いません。東九州にあっては26年で、倍の86キロじゃないかと思いますが、86キロを二十五、六年で完成させてるわけですね。

そしてまた費用対効果が、ビー・バイ・シーとよく言われるんですが、それについても志布志道路については、高いところは3.4とか3.5とかというような数値が部分的には出されておりますね。平均3ぐらいあるんじゃないかなと思う。東九州より高いビー・バイ・シーであることも事実であります。

そこで、一番私が心配しているのは県境部分ですよ。県境部分のつながりが、あと4キロ残っているんです。宮崎が2キロ、2.5かな、鹿児島が2キロ、同じぐらい残っているわけですが、これをつながないと、今、供用開始してる部分の経済効果がほとんどないといってもいい。4キロというのは、かなりの距離ですから、今までどおり大きく迂回しなければ、その志布志道路に乗れないという、このミッシングリンクの解消なんて言ってるけれども、ここをやらないとどうにもならないと、こう考えますときに、この県境部分はどういう地域かという、山、田んぼ、畑、ほとんどそういう状況です。土地について、そんなにトラブルがあるような状況にはないと、誰が見ても思えるわけです。そのことが一向に手をつけられなかった。一体、ここはどこに責任があるのかと。行政が積極的に取り組んでいただかないと、予算もつかなかったはず。去年かな、25年か、整備計画に格上げされたと思うんですが、その後においても4キロ、鹿児島県側が余り積極的でないような予算のつき方ようです。宮崎県が努力されてることはわかってるんですけども、これを解消するためにも、これだけでも、あと四、五年かかっ

ていくんではないかなとこう思いますときに——四、五年じゃできないかな。そう考えますと、10年でも、まだできないんじゃないかというぐらい、我々は心配するんですよ。つながないと、道路としての効果は全くないと。ちょうど中間が、県境の部分がつながらないと全く、特に宮崎県側が効果が薄いわけですよ。鹿児島は県境をつながなくても、平成30年ぐらいまでには、もう8割完成するわけです。8割から9割完成する。だから、もう全然、鹿児島県の人たちにとっては、志布志道路の経済効果なるものは全く変わらないと言っても過言でないと、私はこう思うんです。そこ辺の考え方、県境部分の取り組みの姿勢が非常に弱いんじゃないかと思いますが、このことについては、ちょっと部長の考え方を聞いてみたいと思うんです。

○函師県土整備部長 都城志布志道路の現在の状況でございます。委員が御指摘の、特に県境部分ですね、ここについては宮崎県側が今2工区設定をしております。一つが梅北工区、これが2.5キロございます。もう一つ、県境部分に金御岳工区、これが2.9キロございます。それから、ついでですが鹿児島側の県境部、ここが末吉道路、これが2.9キロございます。

まず、宮崎県側の梅北工区2.5キロでございますけれども、一応、完成予定年度を平成29年度というふうに公表いたしまして、現在、整備を鋭意進めているところでございます。用地については、1カ所を残して、ほぼ買収済みでございます。

それから、県境部の金御岳工区でございますけれども、ここについても、特に用地関係で、一括調印の段取りをしていただきまして、たしか7割程度については用地の契約もいただいているところでございます。

今後とも、この梅北工区、それから金御岳工区、これは平成26年度と27年度の予算を比べますと、国の状況が非常に厳しい中で、対前年比1.0の予算をいただきまして11億6,000万いただきました。国のほうが厳しい中で、何とか1.0を確保できましたので、鋭意進めてまいりたいと考えてます。

それから、直轄の区間でございますけれども、直轄の全体区間からすると、なかなか供用率がそんなに上がってないという状況でございますけれども、平成26年度と平成27年度の予算を比べますと2.5倍にふえておりまして、10億から25億にふえまして、こちらのほうも頑張っていたという状況でございます。

○徳重委員 今おっしゃったとおり、県の施行区間も頑張っていたいたし、国の施行区間も前年度比を上回ったということ、それはわかるんですが、まだそれでも、あと7キロぐらいは手つかずの状況にあることは事実ですね、その状況の。もちろん、買収やいろいろ入っているでしょう、それは理解できるんです。宮崎県側も頑張っていたとしても、まだ土地の買収も済んでない状況ですが、諏訪山から県境までの2キロができたとしても、今度、鹿児島県側が2.9残ってしまったら、幾ら宮崎県側が頑張っても、全くつながらないわけですよ。鹿児島県に対しての働きかけはどのような形になってるか、ちょっとお尋ねします。

○瀬戸長道路建設課長 今の委員からの御質問ですけれども、宮崎県側が金御岳工区として施行を行っております。鹿児島県側が、先ほど部長が言いましたように、末吉道路ということで、平成25年度から事業開始をしております。

平成26年度末の状況で申し上げますと、金御岳工区が事業の進捗率で12%でございます。用

地進捗率が、先ほど部長が申しましたように約7割という状況でございます。末吉道路のほうも、委員も言われましたけれども、延長2.9キロでございますけれども、事業の進捗率で8%、用地の進捗率が18%というような状況でございます。

先ほど来、委員が言われておりますように、鹿児島県側が施工します末吉道路と接続していくという道路になっているものですから、今現在、県の都城志布志道路行政連絡会というのを設けておりまして、鹿児島県、国、宮崎県が入って、毎年、協議会を開いて連絡体制を整えてるところでございます。

以上でございます。

○徳重委員 努力されていることは理解しているんですけれども、宮崎県側のほうが経済効果としては非常に高いと思ってるんです。鹿児島県ももちろんそうですが、かなりあるんです、その畜産地域でも。バルク港の志布志の飼料は、宮崎県側が半分以上受けているんじゃないかという気がするんですが、1日300台ぐらいの車が往復すると言われておりますから、すごい利用量なんです。北諸、都城、西諸、そして東諸まで入ってくると思うんですが、かなりの利用があるわけでありますから、ぜひこれをつながないと、さっき言うように4キロ区間が宙に浮いてしまってる状況ですから、これを何とかしなきゃいけないということを、もう少し真剣に取り組んでほしいという気がするわけです。そのことによって、冒頭申し上げましたとおり、ビー・バイ・シーも3.0以上あるはずなんです。そんな効果のあるところが、ほっとかれとるということは、おかしい話だと。

先ほど、志布志港に、あるいは宮崎港にと、こういうことで物流をとおっしゃいましたが、

私は考え方としては、やっぱり県民が所得をふやすことだと。どこに持っていかうと、便利のいい、もうかるような方法をとるのが当然のことじゃないかと、こういう物の考え方です。だから、木材が、志布志がその木材とか大型の船が入るんだったら、経費が安くつくんだったら、そちらのほうに持っていったほうがいいんじゃないかと。わざわざ遠いところ、宮崎県の港だから、そっちに持っていかなきゃならないということにはならないんじゃないかという、私は考え方を持ってるんです。

だから、物によっては、もちろんそういう形で物を集めるということは、志布志であろうと、宮崎港であろうと、細島であろうと結構なんです。県民が、事業者がもうかることを手助けしていただくのが行政じゃないかと考えておりますので、この志布志道路については、ぜひともこの県境部分を一日でも早く通すということが、それが絶対的な条件だと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

クルーズ船が、非常に多く宮崎県、油津、宮崎、細島に入るということでは本当に喜ばしいことですが、私は外国からおいでになって一番の楽しみは、やっぱり食だと思ひます。昼飯がおいしかったと言われるような、宮崎県に行ったら、何といつても食がいいと、おいしいということが一番じゃないかという気がするんです。もちろん観光地も整備され印象に残るようなところがいいんですが、やっぱり食事をするところが一番じゃないかという考え方なんです。今までもかなり、平成24年度も20回もおいでになっておりますので、それなりのものはあると思ひますので、やっぱり宮崎県オリジナルの食材というか、おいしいものを思い切つて食べさせてやれるような場所が、今まで来ていらっ

しやるからあると思ひますけれども、100人、200人、一番大きい食堂というか、観光地に入れる場所というのはどれぐらいのもんでしょうか。バスが5台、10台行つても、入れるようなところがあるものでしょうか、食事をする場所。

○福嶋観光推進課長 日向のほうは、これまで7万トン級の外国クルーズ船を何回も受け入れていらつしゃつて、ある程度、食事場所の確保などについても熟知されているというか、受けるのは地元のランド社、国内のランド社といつて、例えばJTBさんとかが受けをやるわけなんですけれども、ある程度確立はされていると思ひます。

それで、北のほうは幾つかあると思ひますが、今回、油津のほうがこれだけの大型船を迎えるのは初めてということで、いろいろ御苦労はされていると。実際、多いときは70台とか100台とかいうバスになります。分散しているときは、もちろん3カ所とかに分かれていつて、少しでも少ない数で回すようにはするんですけれども、実際受け入れが可能なのは、今のところ、宮崎市内のシーガイアですとか、ANAホリデイ・イン・リゾートですとか宮崎観光ホテルさん、このあたりで時間差でお客様を受け入れるということになろうかと思ひます。

今度の一番大きい16万トンのクェンタムですと、大体3,000人ぐらいのお客様が一遍においでこられるということで、さらに7日のボイジャーですと台湾からお越しで、温かいものが食べたいという御要望があつたりします。そういう要望を受けられるところを一生懸命探して、そういうお客さんを時間差で回していくというふうな工夫をするというふうに向つております。

○徳重委員 せっかくおいでになって、おいし

かったと、またあした頑張ろうと、また次の場所に行ってもおいしい料理をいただけるというようなことが、おいでになる観光客にとっては本当にいい思い出になるし、また次の人におつなぎできる、リピーターになっていただける、あるいは周りの方につないでいただけることになると、こう思うんです。そうなりますときに、料理が2カ所、3カ所分かれても、やむを得ないと思うんですけれども、ある程度統一したものというか、そういった指導というか、お店同士ではなかなかできないと思うんですが、こういったものはどうでしょうかとか、何かそういったものがあるものでしょうか。県としてというか、受け入れをするという立場のおもてなしの気持ちの中で同じようなものをつくっていくとか、メニューみたいなのはできているものでしょうか。

○福嶋観光推進課長 実際は受けるところが大きなホテルであったり、分散するというので、なかなか統一メニューというのは難しいかと思うんですが、来られる方が、例えば上海から来られる方、あるいは台湾から来られる方、それぞれ嗜好、こういうものをぜひ入れてほしい。例えば台湾ですと焼きそばが必須だとか、そういうのもございます。ですから、まずはあちらの御要望を受けた上で、あるいは、こちらのほうは受け側の特色を出すような、宮崎の食材を使ってという形で、予算の中で折り合いをつけて食事を出されることになろうかと思えます。

ただ、せっかく宮崎に来ていただいて、食のおいしいところだという自負もありますので、そこを楽しんでいただけるように十分工夫はしていきたい、そういうお話をしていきたいというふうに考えてます。

○徳重委員 宮崎は何ととっても和牛日本一と

いうことで、肉は絶対的に自信があると私も思っているんですが、宮崎県においでになった方には必ず肉を出すとか、あるいは、おいしいマンゴーでも出すとかいうような考え方はないものですか。

○福嶋観光推進課長 牛肉やマンゴーは、出したら本当に喜ばれるであろうというのは、私どもも考えるところなんですけれども、クルーズで見ると、やはり昼食だけになります。朝、下船してこられて、半日あるいは一日観光されて、夕方には船に戻ると。そうなりますと、昼食で牛肉、ステーキとかはなかなか難しいのかなとは思いますが、食材の中にそういうのを入れ込んでいただいて、少しでも日本の和牛を楽しんでいただけたらということは、もう十分理解できるところでございます。

○押川委員長 ほかにございませんか。

○島田委員 部長にちょっと要望なんですけれども、一つのができ上がって、波及効果をもたらして、産業が浮いてくる、観光も浮いてくる。そういう考え方の中で、例えば細島港が物流港ができて、産業港として活用できるということはわかるんですけれども、人口減少によって高齢化が進みますよね。労働人口はおのずと減ってくる中で、細島港ができて、物流港として企業が活性化するようなこともできなければ、意味がないと思うんです。

その中で、私は油津港にクルーズ船が来たことによって、悩んでいる部分は何カ所もあるんです。例えば、宮崎県の観光の中で大型バスを70台ぐらい予定して、その中でいろんな地区を回らなければならないんですけれども、観光として、今メインになっているところがだんだん廃れて、特別なところがないということですから、観光にも力を入れていって併用していかなければ

ばならないと思うんです。

一つは、今度は外国人がそれだけ来るわけですから、外山委員が言われたように通訳の関係なんです。大型観光船で外国の人が来て通訳を求めるのに、私は高校の校長先生と話をし、高校の3年生になると英検2級とか取るものですから、その中でそういう研修を、例えば現場の中の研修だから、子供の成長が早くなるということでしたので、併用したことになる、経済はずっと上がるわけじゃないですか。

それと、あと一つは、地元の活性化につながるような対策です。これは県土整備部長が横断的に港の整備をしますよということによって、波及効果をこれだけでもたらすんだよというのをやっていただければ、宮崎県の経済というのは、おのずともうかると思うんです。

志布志港がやってるのは畜産の飼料が多いんですけれども、その畜産の飼料会社がおろしていくことによって、かなりの車が動くんですよ、大型自動車。大型自動車が動くということになってくると、そこにまた運転手も動く、労働人口も入ってくる。そして、今は女性のオペレーターが多いんですよ。それから、ガソリンスタンドが潤っていくということで、1万5,000人から1万9,000人の人たちが移動人口の中に活性化するということになるわけですから、地域はおのずと総産業が上がっていくということになりますから、やはり港をつくることによって、これだけの波及効果をもたらすんだよということで横断的な話し合いをしていただければ、なおさら、これは浮上するんじゃないかと思っておりますので、そこだけ、またいろいろと御検討していただければと思っておりますので、よろしく申し上げます。

以上です。

○押川委員長 要望でいいですか。ありますか。

○函師県土整備部長 私も、あんまり港湾というのは、長く仕事をしてるわけではなくて、ここ数年携わってるわけなんですけれども、非常に底の広い産業といいますか、拠点だなというふうに思っています。港湾、あるいは高規格道路、高速道路ですね、こういう本当に骨格となる社会基盤が整備されると、裾野の広い、たくさんの方の県民のところに影響があるんだというのを、最近つくづく感じているところでございます。

先ほど、社会基盤のストック効果、これをしっかり検証するという話をさせていただきましたけれども、今まさに、県だけではないんですけれども、まず県庁の中で横の連携をしっかりとって情報交換、まず、これをしっかりとる。そして、特に産業界の皆さん、物流業界ですとか、宮崎の場合には畜産業、あるいは林業、こういう産業も全部含めて、物流にかかわる方々の情報をしっかり入れて、そして全体の流れがどうなってるのかということ、全体をやっぱり把握して行って、その中でポイントをしっかりと押さえて、そこに焦点を当てて、例えば県で支援をするとか、そういうことを取り組んでいくことが大事なかなというふうに思っているところでございます。

先ほどから申してるように、東九州も整備が進み、油津港のクルーズ船も来、細島も整備が進み、そういう状況の中で、今まさに宮崎、我々が頑張らないといけない、そういう状況だと思っておりますので、しっかり連携をとってやっていきたいと思っております。ぜひ、御支援、よろしくお願ひしたいと思っております。

○島田委員 よろしくお願ひします。

○井本委員 観光振興計画について、ちょっと。

策定に当たって、ほかの県と違うというか、何か差別化というか、そういうことをしなくてはいけないということで、いろいろ考えてこられたんでしょけれども。

基本計画を見ると、神話の源流みやざきとしてのブランド定着と、こういうふうなのが最初に来ている。昔、宮崎は新婚旅行のメッカというのが、これがブランドだったんだけど、あれは結局だめになってしまって、新しいブランドを考えなくてはいけないということで、こういうのを考えられたんだろうと思うんです。それはそれで恐らくいいんだろうと思うんだけど、何度も言うように、この前も本会議で丸山議員が言っていたように、神武天皇は宮崎から出ているじゃないかというのを何で前面に出さないのかというのを、ファーストエンペラーって言った、あのときは。あれを何でもっと、私は、天皇家のふるさとというのを何で言わないのかと、前も言ったんだけど。実際、神武天皇が出たところだと、こういうことを古事記には書いてあるわけだから、私はもっと前面に出してもいいんじゃないのかと思うんだけど、その辺のことはどうなのか。

○松浦記紀編さん記念事業推進室長 御質問のとおり、特に外国人に向けてお話をするときに、ファーストエンペラーがお生まれになった場所ですよというふうなところでお話をすると、かなり反応がいいというか、関心を高く持ってもらえるということではございます。

一応、学術的なところで言われているところでいいますと、そういうふうなお話について、史実として、そのまま語っていかどうかというふうなところになってくると、いろいろ見解があるようでございますので、そういう神話の中のお話としては、宮崎が第1代の天皇の発祥

の地であるというふうなことについては、私ももこれからどんどん前を出していきたいというふうに思っております。特に外国に向けては、そういったふうな物の言い方というのも、一つ、工夫のしようがあるのかというふうに思っております。そこを入り口として、本県の神話に関心を持ってもらえるような形を考えてまいりたいというふうに考えております。

○井本委員 外国人だけじゃないのよ、日本人全員に私は知ってもらいたいと思う。そして、確かに学術的と言っていたら、これはわからんよ、はっきり言って。私もいろいろ読んでみるけれども、確かにいろいろ説があつて。だけど、古事記に書いてあるんだから。

そして、京都大学の何ていう人やったか、「天皇家の“ふるさと”日向をゆく」か。あの人が、わざわざ天皇家のふるさとと言ってきているのだから、何でそれを（「梅原さん」と呼ぶ者あり）梅原さんか、言ってきているのだから、彼が言っていますよと言えるだけのことだから、私はもっと前面に出してもいいんじゃないかと思いますが、それはそれでいいです。

もう一つ。29ページですが、推進主体。観光というのは、私はまちおこしに似てると思うんです。まちおこしで成功してる場所は、大概、観光で成功してると思うんです。まちおこしというのは、行政が中心になったら、私は成功しないと思う。こうやってみたら、主体になったときに、こっちはほうは全部、丸やらがずっと多いじゃないですか。やっぱりこっち側の民間、観光事業者とか県民とか、こういう人たちが中心になるように仕向けていかないと、私は本当のまちおこしにならないと思うんです。

宮崎観光の岩切章太郎さん、あの人は民間の人ですよ。佐藤棟良さんみたいな人が跡を継い

でやるつもりだったんですが、失敗してしまっただけでも。民間の中心になるような人が、本当は観光を引っ張っていくのが、私は一番いいんじゃないのかと。実際、そういう例で宮崎はやってきたんだから。

だから、ここにあるように、やっぱり行政というのは——皆様に言うちゃ失礼だけれども——一生懸命になりませんよ、はっきり言って、自分のことじゃないから。また、二、三年に1回かわるわけでしょう、あなたたちは。私は、あなたたちが中心になったらいけないと思う。民間の人たちは自分のことだから、彼らが一生懸命やるように仕向けていかんと、そういうものの体制を何とか私は組んでいただきたいと思うんだけれども、課長、どう思う。

○福嶋観光推進課長 今、議員が言われるとおりのことを私どもも考えまして、あえて、この推進体制というのを入れて計画をつくったところですよ。例えば、世界一の観光国であるスイスなども、まさに地元の方々がみずから立ち上がって、あれだけの観光をつくり上げたというふうに伺っております。

それで、私どもとしても、先ほど御説明しましたプロジェクトチームにおいては、行政が、一応、私どもが声はかけますけれども、事業者の皆さん、あるいは地元の方々と一緒になって、その後に戦略がちゃんと実効性のあるものになるように、それぞれ、ここは行政があとはやらないといけない、ここは事業者がやらないといけないというところを、当事者意識を持って取り組めるように進めていきたいというふうに考えているところです。

○井本委員 よろしくお願ひします。

○新見委員 クルーズ船の受け入れに関して、先ほど徳重委員が食事について言及されました

けれども、もう一つの楽しみといたらショッピングじゃないかと思ひます。このショッピングも、たくさんの方々が来られることによって、いろんな対応の仕方もあると思ひんですが、ショッピングに関しての現状、どういったふうになってるか、ちょっと教えてください。

○福嶋観光推進課長 おっしゃるように、食と並んでショッピングは、非常に楽しみにされているものの一つだというふうに伺っております。

そこで、今回、非常に大勢の方がお見えになるんですけども、イオンとかそういったところに連れていくのは、一つあるかと思ひます。

それと、今回の日南の例でいいますと、日南の油津の商店街にシャトルバスを出しまして、観光に行かなかったクルーの方々とか、船内に残られたお客様にも油津商店街の買い物を楽しんでいただく、あるいは岸壁において物産展、協議会を構成してます10市町において観光物産展というのを開催しまして、自慢の品々を買っていただくというような計画をしているというふうに伺っております。

○新見委員 いわゆる爆買いという表現が最近はやりですけども、これもいつまで続くかわかりませんが。また、この寄港先が、先に大都市に行って宮崎に来るか、宮崎に先に来て、大都市に後に行くかによって、やっぱり買い物の対象となるものも、かなり変わってくるんじゃないかと思ひますが、いわゆる先に宮崎に来たときの爆買いの対応とか、そこ辺はどんなですか。やっぱり大型ショッピングモールで対応してもらおうという状況なんですか。

○福嶋観光推進課長 実際には、宮崎がラストポートになるほうの可能性が大きいんですけども、仮に宮崎に来て、その後に広島に行くとかいうケースがあったとしても、よく売れるの

が、例えばカメラとか炊飯器であるというふうな情報がございますので、そういったものを中心に品ぞろえをしているという話も伺っております。

ただ、宮崎以外は博多とか広島とか、そういったところが多うございますので、お客様方も、例えば大きな家電製品とかそういったものは都会のほうで求められるというはあるかと思えます。本県では、本県ならではのお土産物とか、いっぱい買っていただけたらありがたいということで品ぞろえは考えているというところがございます。

○新見委員 最後になりますが、平成24年もそれなりに多くの船が寄っておりますけれども、こういったときにショッピングについての感想とか、そういうのがまとまっていれば教えてください。過去の寄港のときのショッピングについての不満とか満足度とか、そういうのが何かまとめてあれば教えてください。

○押川委員長 アンケートか何かされて、それを取りまとめたものがあるかないかということですね。

○福嶋観光推進課長 7万トン級が日向に何度か来ておきまして、日向のほうでは経済効果の調査とかもやったというふうには伺っております。

具体的にどういったものが売れたかというのは、ちょっと私のほうで今手元に資料がないんですけれども、やはり1,000人規模、7万トンでしたら、大体1,000人規模ですね、お越しになったときに、やはり1,000万ぐらいの売り上げとかがあったというふうなお話は伺っているところなんです。

○押川委員長 よろしいですか。もうほかにはございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 ほかに質疑はないようでありますので、これで終わりたいと思います。執行部の皆様、ありがとうございます。

暫時休憩いたします。

午前11時53分休憩

午前11時54分再開

○押川委員長 委員会を再開いたします。

協議事項（1）の県内調査についてであります。

まず、県内調査の日程については、前回の委員会において、皆様方に御了解をいただいたところでありましたが、調査先との調整の都合上、県北地区と県南地区の日程を入れかえ、7月29日から30日を県南調査、8月26日から27日を県北調査としたいのですが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 ありがとうございます。それでは、そのように進めさせていただきます。

それでは、資料1をごらんください。

ただいま、皆様の御了解をいただいた県南調査についてです。前回の委員会におきまして、県内調査先については正副委員長に御一任いただいたところですが、ごらんのような日程案を作成いたしました。

まず、1日目は、日南市役所と油津港に伺う予定としております。

日南市役所においては、日南市観光振興計画について調査したいと考えております。

次に、本日御説明をいただきました油津港について、大型クルーズ船誘致のための環境整備状況について、現地調査をしたいと考えております。

次に、2日目になりますが、鹿児島県庁と霧

島市役所に伺う予定としております。

鹿児島県庁では、観光振興基本方針について調査するとともに、交通体系の整備と課題について調査したいと考えております。

霧島市役所では、オルレやジオパークの取り組みについて、地域の特色を生かした観光資源の開発と観光誘客の取り組みについて調査したいと考えております。

県南調査につきましては、調査日が迫っており、調査先との調整もある程度進めていただいておりますので、できれば、この案で御了解いただきたいと思いますと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 それでは、そのように決定をいたします。

なお、諸般の事情により、若干、変更が出てくる場合もありますから、正副委員長に御一任いただければありがたいと思います。

なお、8月末の県北調査の日程につきましては、次回の委員会の際にお示しをしたいと思います。よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 次の協議事項（2）でありますけれども、次回委員会につきましては、7月23日木曜日に開催を予定しております。

次回委員会の執行部への説明、資料要求について、何か御意見や御要望はございませんでしょうか。ございませんか。ないようであれば、正副委員長に御一任をいただきたいと思います。

最後になりますが、協議事項（3）その他で委員の皆様から何かございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 次回の委員会は、7月23日木曜日午前10時から予定をしておりますので、よろ

しくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして本日の委員会を閉会いたします。御苦労さまでございました。

午前11時59分閉会