

平成28年1月29日（金曜日）

午後1時33分開会

総合政策部次長 (県民生活担当)	興 梶 政 明
部参事兼総合政策課長	井 手 義 哉
総合交通課長	野 口 和 彦

会議に付した案件

○概要説明

総合政策部

1. 宮崎県交通・物流ネットワーク戦略の改定について

○協議事項

1. 意見書案について
2. 委員会報告書骨子案について
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	冏 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

総合政策部

総合政策部長	茂 雄 二
総合政策部次長 (政策推進担当)	金 子 洋 士

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 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がお手元に配付の日程（案）をごらんください。

本日は、総合政策部にお越しいただき、宮崎県交通・物流ネットワーク戦略の改定について概要説明をいただきます。

その後、当委員会から提出予定の意見書案や委員会報告書の骨子案等について御協議をいただきたいと思いますが、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〕

○押川委員長 それでは、そのように決定いたします。

執行部入室のため、暫時休憩をいたします。

午後1時34分休憩

午後1時35分再開

○押川委員長 それでは、委員会を再開いたします。

総合政策部においでいただきました。早速ですが、概要説明をお願いいたします。

○茂総合政策部長 総合政策部長の茂でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

本日御報告いたします項目について御説明い

たします。

お手元にお配りしております資料の表紙をおめくりいただきまして、目次をごらんください。

今回は、御指示のありました宮崎県交通・物流ネットワーク戦略の改定について、担当課長から御説明いたします。

私からの説明は以上でございます。

○野口総合交通課長 総合交通課でございます。

宮崎県交通・物流ネットワーク戦略の改定について、その素案につきまして御説明を申し上げます。

資料の1ページをごらんください。

まず、改定の趣旨でございますけれども、宮崎県交通・物流ネットワーク戦略は、平成23年3月に策定をされました宮崎県総合計画「未来みやざき創造プラン」に基づき、同年6月に策定されたアクションプランに定められました交通及び物流に関する施策を効果的に展開をしていくために、具体的な取り組みを体系的に示すものとして策定したものでございます。

昨年3月に長期ビジョン及び7月にアクションプランが改定をされましたので、これを受けまして、今回、この戦略を改定するものでございます。

また、戦略の改定に当たりましては、昨年9月に策定されました、宮崎県まち・ひと・しごと創生総合戦略の内容を踏まえるほか、ことしの春に予定されております、東九州自動車道の北九州・宮崎間の開通や香港、台湾線などの国際航空路線の充実、細島港等の港湾施設の整備など、本県の交通及び物流を取り巻く環境の変化を反映させることとしております。

次に、2の主な視点についてでございます。

これは、今回の改定に際して反映させることとします、宮崎県の交通・物流を取り巻く環境

の変化について、その主な視点を整理したものでございます。

まず、人口構造につきましては、自然減と社会減の同時進行により人口減少が加速化をしております。

観光につきましては、台湾、香港線などの国際航空路線の充実やクルーズ船の寄港などにより外国人旅行客が増加をしております。

経済・産業では、経済・産業活動が広域化した今日、国内外とのヒト・モノなどの交流拡大がさらに必要となつてきております。

交通・物流インフラでは、東九州自動車道や細島港などの重要港湾の整備、交通系ICカードの導入、路線バスを活用した宅配便の輸送（客貨混載）、長距離フェリーの神戸就航、LCCの就航等が上げられます。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催につきましては、交通手段の利便性やおもてなし環境の向上、また、南海トラフ地震等への備えにつきましては、災害に強い交通・物流ネットワークの形成が求められております。

こういった視点を踏まえまして、どのように戦略に反映させるかにつきましては、次の3の改定後の概要でございますが、次のページで御説明を申し上げたいと思います。2ページ、3ページをお開きください。

左側のページが交通編、右側のページが物流編となっております。それぞれ現状と課題を踏まえまして、共通の目指す目標、みやざきのまち・ひと・しごと創生を支える交通・物流ネットワークの形成に向けまして、取組の基本方針に基づき戦略を定め、各種の取り組みを進めることといたしております。

この目指す目標につきましては、この戦略が、

宮崎県まち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、総合戦略における交通・物流の目指す施策の方向性に関して具体的な取り組みを示すものでありますことから、このように設定をしたところでございます。

まず、左側のページの交通編について御説明を申し上げます。

左側の地域公共交通活性化戦略というのが、中ほど左側でございますけれども、そこでは県民生活や地域を支える交通網の構築を基本方針とし、これを戦略の1から戦略の3に分類をしております。

この主な取組例として右側に書いておりますが、例えば3つ目のぼつにありますように、路線バスを活用した宅配便の輸送、いわゆる客貨混載によるバス路線の維持、その下のコミュニティバスなどの地域のニーズに合った交通手段の導入により、小さな拠点の形成などに取り組んでまいりたいと考えております。

次の広域・国際交通活性化戦略では、国内外との交流を活発化させる交通網の構築を基本方針とし、これを戦略の4から6に分類をしております。

右側にある主な取組例として、例えば5つ目のぼつであります。LCC路線の充実化と地方間路線の再開に向けた取組ですとか、7つ目のぼつにありますように、中国を初め東アジア地域を主なターゲットとした国際チャーター便の誘致など、国内及び国際航空路線の充実に向けた取り組み、また、一番下のクルーズ船に向けた港湾機能の充実や積極的な誘致活動などに取り組んでまいりたいと考えております。

また、3つ目の安全安心交通戦略では、安全安心で誰もが利用しやすく、人に優しい交通網の構築を基本方針とし、これを戦略の7と8に

分類をいたしております。

右側にある主な取組例としまして、2つ目のぼつにありますように、災害に備えた関係機関の連携でありますとか、一番下の交通系ICカードの普及及び利用可能エリアの拡大などに取り組んでまいりたいと考えております。

次に、右側の3ページの物流編について御説明をいたします。

中ほど左側でございますけれども、物流網構築戦略では、県内産業発展を支える物流網の構築を基本方針といたしまして、これを戦略の1から戦略の3に分類をしております。

右側でございます主な取組例としまして、2つ目のぼつにありますように、増加貨物や船舶の大型化等に対応した港湾の整備でありますとか、その下のトラックドライバーなどの物流を支える人材の確保などに取り組んでまいりたいと考えております。

その次の物流効率化戦略では、物流効率化の推進を基本方針とし、これを戦略の4と5に分類をしております。

右側の主な取組例として、2つ目のぼつにありますように、荷主、物流事業者の連携による輸配送の共同化やその下の鉄道・海上輸送のモーダルシフトの推進に取り組んでまいりたいと考えております。

また、共通戦略として、荷主や輸送機関、行政などが物流課題等について協議をする場を設け、本県物流の効率化を推進することといたしております。

お手数ですがけれども、1ページにお戻りをいただきたいと思います。

下のほうに記載の4の戦略の期間についてでありますけれども、この戦略は、平成28年度を初年度とし、目標年度を、宮崎県まち・ひと・

しごと創生総合戦略と同じ、平成31年度に設定をしたいと考えております。

5の策定のスケジュールであります。昨年12月に物流関係企業等から御意見を聞いたほか、パブリックコメントを実施したところでございます。また、1月には交通関係の企業などからも意見をお伺いをしたところであります。

この後、庁内の関係課長で構成をいたします宮崎県交通・物流対策推進本部の幹事会において審議をし、2月に、知事をトップとする同本部会議にて審議の上、決定をしたいというふうと考えておるところでございます。

なお、今回、別冊として、素案の全体版をお配りをいたしております。具体的にどのように記載をしているのか、別冊の資料を用いて、かいつまんで御説明を申し上げたいと思います。

まず、冊子の表紙をおめくりをいただきまして、目次をごらんください。

まず、1ページから先ほど申し上げました改定の趣旨や宮崎県の交通・物流を取り巻く環境等について記載をいたしております。

次に、Ⅰの本県交通・物流の現状と課題につきまして、これを交通編と物流編に分けて記載をしております。

それからⅡで、交通に関する基本方針・戦略、それからⅢで、物流に関する基本方針・戦略というふうに記載をいたしております。

それでは、中身を御説明申し上げます。まず、ちょっと飛びますけれども、6ページをごらんをいただきたいと思います。

まず、それぞれの交通機関につきまして、現状と課題を記載しております。6ページがバスにつきましてでございます。内容については、この場では割愛をさせていただきますけれども、このページから次のページが鉄道、それから10

ページが海上交通、それから12ページが航空等につきまして、それぞれ同様に現状と課題を記載をいたしております。

15ページをお願いいたします。

ここでは、本県の物流の全体について記載をしております。次のページから、先ほどと同じように航空貨物、それから海上貨物、鉄道貨物、トラック貨物等々につきまして、中身の説明は省略をさせていただきますけれども、20ページまで記載をいたしております。

それでは、22ページをお願いいたします。

冒頭申し上げました基本方針を受けまして、取組の方向性、それから主な取組を体系化したところでございます。この次のページから、この体系表にございます、主な取組等につきましてその中身を記載しておりますので、先ほど主な取組例として事例として申し上げたものにつきまして、御説明を申し上げたいと思います。

25ページをお願いいたします。

戦略の2、暮らしを守る地域公共交通網の維持・確保では、下のほうにございます（2）地域公共交通の維持として、次のページ、26ページになりますけれども、④客貨混載によるバス路線の収益向上を掲げております。

内容としましては、西都市、西米良村の間で実施をしております路線バスを活用して宅配便の貨物を輸送し、収益力の向上を図る取り組みを県内の他の地域に展開をしていきたいと考えております。

また、同じページの戦略3、地域の魅力を高める公共交通網の構築では、下のほうにあります（1）新たな地域公共交通システムの構築として、次のページ、27ページであります。上の①地域のニーズに合った交通手段の導入を掲げております。

内容としましては、市町村や地域住民等の議論に基づき、地域の実情に応じてコミュニティバスやタクシーの活用等による交通体系を整備するものでございます。

続きまして、32ページをお願いいたします。

下のほうにあります（3）クルーズ船の誘致ということで、①誘致活動の推進、②港湾機能の充実、③C I Q体制の充実に向けた取組を掲げております。

内容としましては、誘致活動を推進しますとともに、受け入れ側の港湾施設の整備や体制整備を図ろうとするものでございます。

続きまして、34ページをお願いいたします。

下のほうの戦略の8、交通機能の連携を強化した交通網の構築につきましては、次のページの（2）利便性向上のための環境整備として、35ページでございますけれども、下から2つ目の③交通系I Cカードの普及及び利用可能エリアの拡大を掲げております。

内容としましては、全国で相互利用できる交通系I Cカードの普及により、鉄道、バスの利用促進を図りますとともに、鉄道における利用可能エリアの拡大に向けた取り組みを推進するものでございます。

次に、38ページをお願いいたします。

物流に関する基本方針・戦略でございますけれども、交通編と同様に、取組の方向性や主な取組を体系化したものでございます。

それでは、先ほど御紹介しました主な取組例につきまして、幾つか御説明を申し上げます。

41ページをお願いいたします。

下のほうにあります（3）物流を支える人材の確保と燃油価格の安定化として、①トラックドライバー等の確保と、②荷主と物流事業者のパートナーシップの強化を掲げております。こ

の①と②は関係をいたしておりますけれども、国の施策と連携をして、物流の担い手を確保していくための取り組みを進めてまいりたいと考えております。

続きまして、43ページをお願いいたします。

一番上の（1）大量輸送が可能な海上・鉄道輸送網の維持・充実として、①貨物の集荷による内外海上定期路線の維持・充実や、その下の④貨物列車の利用促進を掲げております。

トラックドライバーの不足もございまして、長距離の陸上輸送が困難になってきております。その対応として、海上輸送や貨物列車への期待が高まっております。海上輸送や鉄道輸送は、大量輸送に適しておりますので、これらの積極的な利用により物流の効率化を図ってまいりたいと考えております。

続きまして、44ページをお願いいたします。

中ほどの戦略3、中山間地域における物流効率化の推進についてでございます。

人口減少が続く県内、特に中山間地域におきましてはドライバー不足などから物流網の維持が困難になるケースがふえてきております。その効率化が課題となってきております。

このため（1）の輸送モード間の連携として、①客貨混載による物流の効率化を掲げ、先ほども申し上げましたけれども、西都市、西米良村間で実施をしております路線バスを活用して宅配便を輸送する取り組みを県内の他の地域にも展開をしてまいりたいと考えております。

最後になりますけれども、49ページをお願いいたします。

戦略の6、官民協働の物流推進体制の構築についてでございます。

民間の知恵・人材の活用等として、①にありますように、荷主や運送事業者等が協議する場

の設定を掲げ、荷主、運送事業者、輸送機関、行政などが物流の課題等について協議する場を設け、垣根を越えて官民が協働し、県内物流の効率化を図る体制を形づくってまいりたいと考えております。

かいつまんだ説明で大変恐縮でございましたけれども、以上で説明を終わります。

また、これは素案でございまして、先ほど申し上げました関係者等との意見を踏まえながら、一部内容の修正がありますことを申し添えておきたいと存じます。どうぞよろしく願いいたします。

○押川委員長 執行部の説明が終わりました。

御意見、御質疑等がありましたら、御発言をお願いをしたいと思います。

○凶師委員 今、説明の中にもありましたドライバーの人材育成についてのところなんです、特に素案の資料7ページで、高速バスの人員推移を見ますと、年々増加傾向にあり、それと反比例して、路線バスはもう赤字路線が廃止傾向で、コミュニティバスの運行状況を見ますと、これももう増加傾向になっていくのは見てわかるところであります。それと、もちろんつながっていくわけですが、委員会資料でもらいました交通・物流ネットワーク戦略の交通編のところでもドライバー等の交通を支える人材の確保、それとまたあわせて物流編の中でも、トラックドライバーなどの物流を支える人材確保が課題として上げられてます。

何が言いたいかと申しますと、鉄道にしても、港湾にしても、高速道路にしても、ハード面は、それは時間と予算をかければ着実につながっていくし、ふえて拡充ができるんですが、ソフト面、いわゆるこの人材確保というところに関しては、今御説明もありましたが、国の政策と連

携しながら人材を確保していくということなんです、今のこの高速バスの利用状況の増加、またコミュニティバスの増加、そしてこの物流の増加に伴って、今の現状ではどのくらいのドライバーがいて、今後、どのくらいのまた人材確保が必要なのか、そのあたりがどのように見通しを立てられているのか。

今マスコミでは毎日のようにバスの事故が、また悲惨な若い命が奪われる事故が続いてますので、それを未然に防ぐためにも、やはりこの人材の育成確保というのは本当に重要になってくると思いますので、そのあたり何かビジョンがあれば教えてください。

○野口総合交通課長 まさに委員御指摘のとおりで非常に重要な問題でございまして。それにつきましては、先般と申しますか、先ほど申し上げました物流なり交通の意見交換会の場でも非常に重要な、貴重なテーマとして意見交換をさせていただいたところでございまして。

その中で出ましたのは、まずトラックの関係でございましてけれども、何人不足というところについては、なかなか、何人だからいいというのはないものですから、そういう視点でのデータはトラック業界で持ち合わせていないんですけれども、例えば全国のトラック協会ですと、不足だと感じている企業が約5割から6割、それを宮崎県内でいいますと、8割以上というふうにお聞きをしております。宮崎県内のほうが危機感が高いというふうにはお聞きしたところでございます。

そういった現状を訴えをされまして、中心はこれは国のほうの仕事になるんですけれども、運輸支局、その支局長さんが、平成27年度、今年度から県内10の高等学校を実際、直接回られまして、学校の先生方に現状を訴えられて、

ぜひ職業選択先の一つとしてPRをしてほしいと、そういった活動もされたというふうに聞いております。

それからまた、バスの関係につきましては、これは宮崎交通さんがメインでございますけれども、特に若い方の確保がなかなか難しいというふうに聞いております。これにつきましても、今年の4月から実際そうされるということでございますが、新たに高校生を3人、新卒の方を採用されます。ただ、大型ですから、当然すぐ運転はできません。早くて3年後ということになります。ですから、その3年の期間、いろいろな事務の仕事等をやっていただきながら普通免許を取り、それからその後大型免許ということで、若いうちからいろいろ関心を持ってもらって育成をしていきたいということです。なかなか、それぞれ長期的な課題、時間がかかる問題でありますけれども、私どもとしてもそういったことをお聞きしながら、事業者ともいろいろ意見交換をしながら進めてまいりたいというふうに考えております。

○凶師委員 このトラックドライバーの件に限らずですが、やはり人材確保というのは、イコール、やっぱり処遇の改善、給与体系の見直しに直結するような対応策が必要だろうと思っておりますし、今は燃料の高騰がある程度落ち着いており、企業体としても運営が成り立っているところがあろうかと思っておりますが、これがいつまで続くかもわかりませんし、要は国との連携というところが、今入ってくるんだと思います。企業の健全な経営に即するような補助金のあり方とか補助のあり方というのを、やはり今後具体的に作り上げて行って、それが後々にはその従業員の方へちゃんと給与に反映させられるような支援のあり方というのが、やっぱり求められて

くると思いますので、ぜひ国との連携を図って、具体的な政策転換をしていってほしいと思います。

○野口総合交通課長 ちょっと先ほどにつけ加えさせていただきますと、まさに国の仕事、例えばトラックドライバーの確保ということで退職自衛官、その方の再就職を図るということで、これにつきまして私どももトラック協会と自衛隊との間をちょっと取り持ったといえますか、そういう調整の役割も果たした、そういった事例もございますので、国と一緒に進めてまいりたいというふうに思っております。

○凶師委員 よろしくお願ひします。

○山下委員 今に関連なんですけど、今までいろいろ業界との話をされてきたということですよ。トラック業界とかからさまざまな話があったと思うんです。宮崎県は消費地から遠隔地であるため、どうしてもやっぱりトラックに頼らざるを得ない。であれば、やっぱり、今、ドライバーを確保していくためには、ソフト面関係での給与改善とか——必ずここで問題になってくるのが、トラック業界としては、給料をある程度上げていかないといけない。であれば、やっぱり運ぶ荷に対しての負荷をかけないといけないんですよね。そうしないと、例えばキュウリとかピーマンとかを関西、関東に送るときに、今度は市場間での競争になるわけでしょう。いわゆる給与を確保するために、荷主の値段を上げて、トラック業界もやっぱり利益が上がっていかないといけない。そこの競争の問題だろうと思うんですよ。そこの問題が、非常に荷主側にしても、野菜の値段になかなか負荷をかけられない。それがトラック業界に今まで物すごい負担をかけてきたわけですから。だけれども、今度は、ここまで荷を運んでくれる人たちがい

なくなってくる。であれば、どこかでその問題点の整理をしながら、やはり労働賃金をある程度上げていくことを考えていかないといけない。荷主側と本当の協議というのはどこまでなされるか。それにはひいては農家の理解も得ていかないといけない。JAとの関連など、さまざまなクリアすべき課題があると思うんですが、そのような問題はどうか認識されてますか。

○野口総合交通課長 本当に御指摘のとおりだと思っておりまして、実は、先ほどもちょっと触れましたけれども、まずはその荷主、それからトラック業界を含めた運送関係、そういった関係者を、行政も入って、国も入って、私どもも入ってですけれども、一体となって一緒になって、まず話し合いの場を協議の場を持とうということで、昨年2回ほど、まずは7月にトータルの関係者に集まっていたいて、そういう話をする場を私どもで設置をいたしました。それから、12月に、先ほども言いましたけれど、今度はまさに農業関係、これがやはり宮崎のメインですから、農業関係の団体の方とトラック業界等を中心に会合を持ちまして、本当にその場でトラック業界の方からは、ほかの業界と比べて、平均給料が一番低くて、働く時間は一番長いんだという、そういうデータを示しての訴えもございましたし、できるだけお互い一緒になってやっていこうと、そういう場を設けたところであり、今後も続けていこうというふうに思っておりますので、そういう中でやっていきたいというふうに考えております。

○山下委員 ちゃんと認識しておいていただきたいことは、以前は、トラック業界といたら花形産業だったんですよ。例えば関西、関東に週に2回、3回、徹夜してでも走っていく。それができた時代ですよ。月に40万、50万を稼

いで、これで一旗上げるわとか、その魅力でやってた仕事なんですけれども。最近、非常に事故が多くて労務管理が厳しくなり、厚労省、国交省あたりからの通知も厳しくなって、二人体制でいかないといけない。遠隔地においては、そこが物すごいデメリットな部分なんですよね。最低労働賃金もどんどん上がってくる時代ですから。

それで、なぜ高校生が地元に戻ってこないかということ、基本的にはやはり給料だろうと思うんですよ。都会並みとは言わなくても、ある程度宮崎に戻ってくれる方策というのを全体的に協議して、若者を抱えてくれる企業との連携や、地元に戻ることに魅力や、さまざまな相対的な議論をして、若者が定着できる仕組みを考えていかないと。人材確保の中で、僕はやはり宮崎の魅力を発信して、給料だけではないんだよと。何か魅力ある施策を入れてほしいなと思うんですけれど。

○野口総合交通課長 これは国のほうの動きになるんですけれども、国土交通省と厚生労働省で、トラック輸送における取引環境、そういった労働時間等に関する、ちょっと正式名称は忘れちゃったけれど、そういう協議会を設けて、去年の4月から発足したというふうに聞いております。これは私ども交通のほうは入ってないんですけれども、県でいいますと、商工労働部門ですけれども、そちらのほうがこの会議等に参画をしておりますので、そういったいろんな議論をしていこうということで、私どもも会議の結果等々も商工と連携して把握をしておりますので、また商工を通じて、そういった御意見を伝えてもらうように、連携をしてまいりたいというふうに考えております。

○山下委員 もう一点、もし理解していたら教

えていただきたいんですが。今は、もう大体、新卒の就職が決まったと思うんですが、都会と本県の給与差というのは、どれぐらい開きがあるものですか。調べてらっしゃいますか。

○野口総合交通課長 今、正確なデータを持ってないので、もし違ったら本当申しわけないんですけども。私は東京事務所にいた経験があるものですから、そのときに企業誘致でいろいろPRで回るときに、例えば東京を100としますと、70から80というふうに申し上げておりました。もし数字が正確でなかったらお許しをいただきたいと思います。

○山下委員 ありがとうございます。

○緒嶋委員 これは素案であります。やはり数値的なものが目標の中に入っていないと、作文としてはわかるんだけど、将来はどうなるのかという形としてあらわれるのは、数字しかないと思っています。数値目標についてはどう考えておられるのか。

○野口総合交通課長 この素案にはまだ掲載をしておりませんでした。まさに今の御指摘を踏まえまして、最終案には載せようと思っているんですが。これは先ほど、まち・ひと・しごと創生総合戦略と連動していると申しましたので、そこで掲げておりますKPI、それをこれにも、引用するといいますか、それと同じ目線でやるということです。そちらの目標値を掲げたいというふうに考えております。

○緒嶋委員 ぜひそれをしないと、これは作文としてはわかるんだけど、結果としてどうなるかというのは、努力しますというだけではわからないわけですね。だから、こういう目標を持って、その目標に向かって進むのが行政であるわけだから、ぜひやはり、わかりやすい数字を入れて、それに向かって進むことが必要だと思う。

それとやはり、今、新幹線のことをいろいろ議論されております。本当にそれは必要であることはわかるけれども、その前に鉄道輸送なんかも考えると、今、日豊本線が単線であるということは、日本で一番宮崎県の鉄道が悪いわけですね。そして鉄道関係の人に聞くと、延岡から佐伯までは、線路に落ち葉が落ちて、それでスリップして時間がかかると。落ち葉で空転して前に進まない。勾配もきついし、カーブも強いから、スピードも出ないから、ますますもって前に進まないということにもなるわけです。宮崎県の鉄道は、新幹線でいくのがいいのか、あるいは今の線路の複線化でいくのがいいのか、また秋田・山形方式でミニ新幹線方式でいくのかという、具体的にはやはりそこ辺も議論をして、宮崎県の鉄道を貨物輸送を含めて、どういう体制で将来進むのがいいのかというようなのをやはり決めないと、新幹線建設だ、建設だというけれど、どういう形の新幹線か、はっきりした合意的なものがないままに、言葉として言うだけでは、私は前に進まないのではないかなと思う。そこ辺も含めて、宮崎県の物流にとって、やはりトラックとともに鉄道輸送というのは大変重要であるので、東九州から北九州まで高速道路がつながるといのは大変いいことだけれど、鉄道というのは、一人の運転手で、車両は何十両もつながるわけですよ。そういうことからいえば、鉄道というのは、私は今後とも重要な位置づけになってこなくてはならないというふうに思うし、スピードが上がることによって、物流コストも下がるわけですので、そういう点の議論というのは、やはり進めていかなくてはならないのではないかなと思うんですけども、そのあたりはどう考えていらっしゃるのですか。

○野口総合交通課長 委員の御指摘のとおりだと思っております。私どもとしましては、従来から進めております日豊線の高速化等につきましては、これはやはり喫緊の重要な課題ということで、毎年度、国あるいはJR九州に対して強く要請をしてきております。なかなか費用対効果ということで、正直厳しい、難しいという返事はJR等からいただいておりますけれども、これは粘り強く要請をしまいたいと思っております。

それから、新幹線につきましても、非常に長期的な課題と思っておりますけれども、確かに、お話のとおり、それをミックスしたような考え方、これにつきましてはやはり重要な課題と思っておりますので、今後、しっかりと検討してまいりたいというふうに考えております。

○緒嶋委員 我々も年に一回、県北の議員、大分や熊本の議員さんと一緒になって、JR九州などにも行くわけですよ。なかなか我々がJR九州に言っても、それこそ全然話になりませんと、費用対効果でどうにもなりませんと言われる。鉄道が整備されれば費用対効果も上がるんだと言っても、それは無理ですというような感じですよ。やはり、国で、宮崎県みたいな一番鉄道整備のおくれているところには、特別なシステムをつくってもらわないと、JR九州にどれだけ言っても、前には進まないと思うんです。だから、これはやはり国のほうに、こういう地域に対して、複線がないのは宮崎県だけだから、こういうところに対する国の支援を求めるといような、そういう進め方をしていけないと思いません。やはり物流も考えた場合には、複線になって、スムーズに物流ができるような形に早く持っていかないと、単線であるので、上りがおくれれば、下りもおくれるというよう

な感じの鉄道では、これはもうどうにもならないというふうに思いますので、将来を見通したこの鉄道の整備方法というのを、県として、やはり一つの方針を明確にして進まなくては私ほだめだと思っておりますので、そこ辺を十分検討してほしいというふうに思いますが、どうですか。

○茂総合政策部長 委員のおっしゃるとおりだと思います。特に鉄道というのは、つながって意味があると思っております。人流だけではなくて、物流においても非常に大きな役割を果たしていただいておりますし。ただ、全国的にやっぱりJR貨物さんも結構苦戦されているようでして、ただ、この貴重な資源を生かさない手はないということで、それはそれ、もちろんトラック輸送は非常に大事なんですけど、そこに力を入れていきますけれど、やっぱりモーダルシフトという形で全力で取り組んでいきたいというふうに思います。

○緒嶋委員 そういう努力を我々もしなくてはなりませんけれども、執行部としてやっぱりそういう方針を明確に打ち出して進むということが大切だと思いますので、努力してほしいということをお願いしておきます。

○日高委員 この交通・物流ネットワーク戦略ということで羅列されていて、バスとか鉄道とか海上交通、航空とか陸・海・空にどんどん分かれてるんですが、例えば、港と高速道路を一体となってどういった戦略を持つというのはいないのでしょうか。やはり点で戦略を持つよりも、どこかとどこかを組み合わせるといような戦略があるのか、また地域別にはどういことをすれば、どう伸びていくのかというのが戦略だと思うんですけど。難しい部分もあると思うんですが、その辺はどう考えておられるのか。

○野口総合交通課長 交通、交通それぞれの接

点、例えば宮崎でいきますと、宮崎空港におりてきて、それからJR、それからバス、それからまたバスでそれぞれの地域に入りますと、そこでのコミュニティバス等々の接点、そういったものについてもしっかりと念頭に置きながら、一部一部では書き込んでおりますけれども、そこら辺は市町村との連携も必要になりますので、まさに御指摘のとおり、しっかりとそこは市町村とも連携をしながら取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○日高委員 そうではなくて、例えば、私は県北ですから、県北でいくと、一つの例として、港の活用と道路、東九州自動車道が通って細島港ができたから、そのストック効果の高さが評価されたといったこともあるわけですね。そういった戦略。インフラが整ったことでどういった効果が生じるか。例えば延岡だったら、道の駅北川はゆまが表彰されたりと。どこかとかどこかを結びつけたら、そういった効果があらわれるんですよね。そういったことが戦略じゃないかなということなんですよね。

○野口総合交通課長 例えばですが、この素案の29ページに書いているんですけれども、まさに今のストック効果という視点で書いております、(1)の高速道路網の整備の②でございますが、県内拠点と高速道路を連絡するアクセス道路の整備推進ということで、産業ですとか環境、交流など広域的活動を支える交通ネットワークの早期形成を図るため云々と書いておりますけれども、こういった取り組みを進めてまいりたいというふうに考えております。

○押川委員長 よろしいですか。それでは、ほかに質疑もございませんので、以上をもちまして終わりたいと思います。

それでは、執行部の皆様、お疲れさまでござ

いました。

暫時休憩いたします。

午後2時13分休憩

午後2時14分再開

○押川委員長 委員会を再開をいたします。

それでは、まず協議事項(1)の意見書案についてであります。資料1をごらんください。

前回の12月の委員会において、交通インフラの整備に関し、国に対して意見書を提出することを決定していただきましたので、正副案を作成しました。

本県の交通インフラについては、さまざまな課題があるところでありますが、正副としては、まずは高速道路網の早期整備が必要と考え、高速自動車国道等の早期整備を求める意見書を提出してはどうかと考えております。

事前に皆様には意見書案をお配りしておりますが、まずは書記に読み上げさせます。

○日高書記 それでは、読ませていただきます。

資料1、高速自動車国道等の早期整備を求める意見書(案)でございます。

高速自動車国道等の整備は、地域の発展を支える基幹的な社会資本として欠かすことのできないものであり、観光を初めとした産業の振興はもとより、災害時の代替路になるなど、県民の生命、財産を守る上でも必要不可欠なものである。

本県においては、平成27年3月に東九州自動車道佐伯・蒲江間が開通したことにより、長年の悲願であった本県と大分県が高速道路でつながったところであり、九州地方整備局と西日本高速道路株式会社が行った調査では、開通後の本県の主要観光地への入り込み客数が1割増加したほか、県外客が約4割に増加するなど、観

光面を中心にストック効果があらわれ始めている。

また、東九州自動車道において、本年春には福岡県までつながる予定となっており、北部九州や、さらには本州との大動脈が完成することにより、人流・物流の両面においてこれまで以上に大きな効果が発揮されるものと、地元では期待が高まっている。

しかしながら、東九州自動車道の県南区間や熊本県と本県を結ぶ九州中央自動車道、さらには本県と鹿児島県を結ぶ都城志布志道路には、ミッシングリンクが残されており、道路網のストック効果を最大限に高め、県内各地へ波及させるためにも、早急に整備を進めることが必要である。

よって、国におかれては、下記の事項について特段の措置を講じられるよう強く要望する。

1、東九州自動車道の事業中区間の早期整備を図るとともに、未事業化区間の早期事業化を図ること。

2、九州中央自動車道の事業中区間の早期整備を図るとともに、未事業化区間の早期事業化を図ること。

3、利用者の利便性・安全性の向上を図るため、暫定二車線区間の四車線化を早期に図ること。

4、地域高規格道路「都城志布志道路」の事業中区間の早期整備を図ること。

5、国が責任を持って早急に整備を進めるための必要な予算を確保すること。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

以上でございます。

○押川委員長 ただいま日高書記のほうから読み上げていただきましたけれども、意見書案に

ついて、御意見等があれば御発言をお願いしたいと思います。

○緒嶋委員 大体いいですが、九州地方整備局の前に、国土交通省をつけないと。九州地方整備局だけじゃ、国へ持っていく場合には、何の整備局かわからない。正式名称で、国土交通省というのを入れたほうが正しい。

○押川委員長 ありがとうございます。

ほかにございませんか。

○押川委員長 それでは、意見書についてはこのような取り計らいをさせていただきたいと思えます。

また、この意見書について、2月定例会での提出を予定しておりますので、この案を各会派内で御検討していただき、次回の委員会で最終決定していただきたいと思っております。

しかし、通常の委員会日程でいきますと、次回の委員会は、2月定例会中の意見書提出締め切り後になってしまい、それでは間に合いませんので、もう一度委員会を開き御協議をさせていただきたいというふうに考えております。議会行事等を勘案し、2月定例会開会日の2月19日金曜日、本会議が行われますけれども、終了後、委員会を開催したいと考えておりますが、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、2月19日に委員会を開催したいと思いますので、よろしく願いいたします。それでは、そのように決定いたします。時間については、追って書記から連絡をさせます。

再度確認になりますが、意見書については、ただいま決定していただきました2月19日の次回委員会において最終決定をしていただきたいと思います。2月定例会に提出する形となりま

すので、次回委員会までに各会派の御検討及び御意見の取りまとめをお願いをしておきたいと思っております。

次に、協議事項（2）の委員会報告書骨子案についてであります。

資料2をごらんください。

委員会報告書の骨子案を記載しております。当委員会の調査項目は、総合交通対策に関すること、観光振興対策に関することの2項目になっていますので、まずは、本県の交通や観光を取り巻く状況を記述した上で、それぞれの調査項目ごとに、調査の内容や委員会としての意見等について記述したいと考えています。

詳細につきましては、書記から説明をさせます。

○日高書記 済みません、ちょっと長くなりますので、座って説明させていただきます。

まず、Ⅱの調査活動の概要からであります。

まず、（前書き、調査活動の経過）としましては、人口減少が進展する中、地域経済の維持・活性化のためには、総合交通体系を整備し、観光振興を図ることで交流人口を増加させる必要があることや、東九州自動車道の開通や香港線の開設、クルーズ船寄港の増加など本県の交通・観光を取り巻く状況は大きく変化してきていることなどについて記載し、このような状況を踏まえ、当委員会では、1、総合交通対策に関すること、2、観光振興対策に関することを調査事項として決定したことと、これまでの委員会の活動経過について述べたいと考えております。

次に、1の本県を取り巻く状況についてであります。

（1）の本県交通網の状況についてです。

まず、①の高速道路等の状況では、東九州自

動車道、九州中央自動車道、都城志布志道路の整備状況について、②の鉄道路線の状況では、日豊本線の状況や新幹線が整備されている西九州と比較して大きな格差が生まれている状況について、③の海上路線の状況では、細島、宮崎、油津の3つの重要港湾の整備状況や各港におけるフェリーや貨物船の就航状況について、④の航空路線の状況では、国内線、国際線の就航状況についてをそれぞれ述べたいと考えています。

次に（2）の本県物流の状況についてです。

物流関係団体との意見交換等を踏まえ、まず、①のトラック輸送の状況では、本県貨物輸送の7割を担う重要な手段であるものの、労働基準法の改正による人件費の高騰や人材不足といった課題があること、②の鉄道輸送の状況では、到着品目が発送品目の1.6倍も多く、アンバランスが生じており、発送品目をふやすことが課題であること、③の海上輸送の状況では、長距離フェリーが減少し、1航路1便のみとなっており、乗船できない状況などがあること、④の航空輸送の状況では、貨物専用機がなく、機材の小型化などにより輸送能力が低下していることをそれぞれ述べたいと考えています。

次に、（3）の本県観光の状況についてです。

まず、①の観光入り込み客等の状況では、口蹄疫等の影響で減少した観光入り込み客数が徐々に回復しているものの、本県の傾向として、宿泊を伴わない旅行が多いため、観光消費額が低い状況であること、②の外国人観光客の状況では、宮崎・香港線の定期便化やクルーズ船の寄港などにより、今後も外国人観光客は増加すると見込まれること、③の宮崎県観光振興計画の策定では、観光振興計画の概要やパブリックコメントが1件のみだったことを踏まえ、県全体として取り組む計画である以上、県民への周

知啓発を図る必要があることについて述べたいと考えています。

次に、2の総合交通対策についてです。

まず、(1)の高速道路等の早期整備では、県が実施したアンケート調査などにより、東九州自動車道開通が観光面を中心に大きなストック効果を生んでいることを踏まえ、本県の高速道路網にはミッシングリンクが残っており、高速道路網整備によるストック効果を最大限に高め、県内各地に波及させるためには、早期整備が必要であること。そのため、県においては、あらゆる機会を捉えて継続的な要望を続けていただきたいことを述べ、当委員会としても、調査を通じてその必要性を再認識したことから、国に対し、高速自動車国道等の早期整備を求める意見書を提出することとしたことを述べたいと考えています。

次に、(2)の鉄道路線の整備促進についてです。

①の新幹線の整備では、石川県や富山県で調査した北陸新幹線の整備効果に触れた上で、東九州新幹線整備に向けた調査費負担金についての総務政策常任委員会の意見を述べたいと考えています。

その上で、当委員会としては、将来が見えない新幹線より、物流のことも考えると、日豊本線の整備が先ではないかという意見も出ましたので、②の日豊本線の整備のところで、いまだ複線化・高速化といった整備が進んでいないことを踏まえ、県への提言としては、日豊本線の整備について、隣県とも連携し、国やJRに対する要望を継続的に実施するよう要望したいと考えています。

次に、(3)の海上航路（長距離フェリー）の整備・充実についてです。

物流関係団体との意見交換において、フェリーに乗り切れず、他県の港へ運ばざるを得ない状況もあるといった意見があったことを踏まえ、県への提言としては、旅客・貨物の両面において利用促進対策に取り組むとともに、既存航路のさらなる整備・充実を図るよう要望したいと考えています。

次に、資料の右側になりますけれども、(4)の航空路線の維持充実についてです。

①の国際路線の充実では、近年、ビザ要件の緩和などから、東南アジア諸国の訪日意欲が旺盛なことや、観光関係団体との意見交換において、特にタイは親日国で花を好む国民性があり、1年中花がある宮崎は、ほかの地域との差別が図れるのではないかといった意見があったことなどを踏まえ、県への提言としては、利用者確保の観点から、他県との連携も視野に入れ、東南アジアをターゲットとした国際チャーター便の誘致に早急に取り組むよう要望したいと考えています。

②のLCC路線の維持・充実では、昨年8月に就航したLCCの現状や増便の可能性について触れ、県への提言としては、宮崎空港の中心部から近く、JRも乗り入れているという利便性をアピールするなど利用促進に努め、路線の維持・充実につなげるよう要望したいと考えています。

次に、3の観光振興対策についてです。

(1)の「宮崎ならではの」ブランド観光地の創出では、富山国際大学で高橋教授から、現代は価値競争の時代に入ってきており、宮崎にしかない魅力ある観光地をつくる必要があるとの話や雪国文化をブランド化している雪国観光圏の取り組みを踏まえ、県への提言としては、観光資源のさらなる磨き上げを行うとともに、

資源をテーマやストーリーでつなぎ、「宮崎ならではの」のブランド観光地を創出するよう要望したいと考えています。

次に、(2)の核となる観光地の創出についてです。

まず、①の福井県の取組では、福井県が2つの観光地を重点的に整備するツートップ戦略に取り組んでいたことを踏まえ、当委員会としては、高千穂と並ぶ本県観光地の「核」として、西都原古墳群を整備すべきと考えたことを述べたいと考えています。

その上で、②の西都原古墳群の重点整備では、まず、アの西都原古墳群についての項目で、西都原古墳群の概要や西都原古墳群を初めとする南九州の古墳群で世界遺産登録を目指して調査研究を進めていること、また、陵墓参考地である男狭穂塚・女狭穂塚の調査について、宮内庁へ引き続き要望を続けていただきたいことについて述べ、イの世界遺産登録については、ユネスコの世界遺産登録のための手続や登録が実現した場合に想定される効果などについて述べ、県への提言としては、西都原古墳群の世界遺産登録を視野に入れ、調査研究を続けるとともに、その歴史的価値や魅力を生かし、国内外からの観光誘客につなげるため、本県観光地の「核」となるよう重点整備を行うよう要望したいと考えています。

また、あわせて、実際に足を運んでもらうために、観光ルートの充実やさらなる情報発信に努め、旅行商品の造成を推進するよう要望したいと考えています。

次に、(3)の観光をリードする人材の育成についてです。

①の富山県の取組では、富山県が魅力ある観光地づくりを担う人材の育成やおもてなし力の

向上などを目的に取り組んでいる、とやま観光未来創造塾の取組について、②の福井県の取組では、福井県が同様に実施している福井県観光アカデミーの取組について、③の本県の取組では、県が今年度から取り組んでいるみやざき観光戦略プロジェクトチームについて述べたいと考えています。

これらを踏まえ、県への提言としては、人材育成は、継続してこそ意味があることから、来年度以降も継続して実施するとともに、多様な人材を育成するために、より内容の充実に取り組むよう要望したいと考えています。

次に、(4)の「食」による観光誘客についてです。

県が実施した観光動向調査によると、観光旅行の際に重視するポイントに「食」を上げる人が約5割を占めているほか、意見交換を行ったホテル旅館組合からの、リピーターをふやすには、おもてなしと食が必要だとの意見があったことや、富山県や福井県の取り組みを紹介した上で、県への提言としては、宮崎の食文化の発信や収穫や調理といった食を体験する場をつくるなど、食を観光資源としたフードツーリズムの推進に努めるよう要望したいと考えています。

次に、(5)の官民一体となった情報共有の場の構築についてです。

陸海空交通連携懇談会との意見交換において、宮崎県を観光県だと思っている全ての方々と情報共有できる場をぜひつくってほしいといった意見や、新たなニーズに対応するため、行政と民間が情報共有するプラットフォームづくりが必要だといった意見を踏まえ、県への提言としては、交通関係事業者や観光関係事業者などの民間事業者と連携し、新たなニーズや課題の情報共有ができる場を構築するよう要望したいと考

えています。

次に、(6)の重点的な情報発信についてです。

調査で訪れた道の駅北川はゆまにおいて、本県の北の玄関口としての機能を担う立場だと考えているが、通年で県内の観光地や食、歴史などを紹介するツールが届かないという意見などを踏まえ、県への提言としては、空港や県境近くの観光施設や道の駅、そして東九州自動車道開通により、四国からの観光客も増加している傾向にあることから、大分と四国をつなぐフェリーなど、県外と接点となる場所において、より重点的な情報発信に努めるよう要望したいと考えています。

次に、(7)のクルーズ船の誘致促進についてです。

調査で伺った油津港での貨物船との調整によりクルーズ船の寄港を断っているという状況があることに触れ、受け入れ体制の充実を図らないことには大幅な増加が見込めないことから、県への提言としては、油津港の岸壁整備に関して、国に対する要望を継続して実施するとともに、クルーズ船のさらなる誘致に取り組むよう要望したいと考えています。

次に、(8)の本県の優位性を生かした誘致の促進についてです。

県が実施しましたサーフィンに関する経済効果等調査や、観光関係団体との意見交換を踏まえ、県への提言としては、オリンピックの大会や合宿誘致に向け、早急にサーフィン環境の調査分析を行うこと、加えて、周辺環境整備に取り組むよう要望したいと考えています。

最後に、Ⅲの結びについてですが、総合交通対策については、インフラ整備を伴うものが多いため、引き続き国や交通事業者へ積極的な要望を実施することが必要であること、観光振興

対策については、さまざまな産業に効果を生むものであり、今後、地域間競争が激しくなると想定されるため、早急な取り組みが必要であることを述べ、総合交通対策と観光振興対策に官民が一体となって取り組むことによって、本県における地方創生に寄与することを期待する旨を記述し、当委員会の報告としたいと考えています。

なお、本日の委員会前の段階で作成いたしましたので、本日の議論を踏まえて、修正があることを御承知おきください。

以上でございます。

○押川委員長 正副委員長案についての説明は以上であります。委員の皆様方、御意見があればお聞きしたいと思います。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 それでは、委員会報告書の骨子については、資料のとおり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 なお、報告書のそのものにつきましては、正副委員長に御一任いただき、案ができ上がりましたら、印刷のスケジュールの関係で、個別に御了解を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〕

○押川委員長 それでは、そのような形で進めさせていただきます。

でき上がりました報告書は、ほかの2つの委員会の分と合冊して、2月定例会の最終日に議場で配付することになりますので、御了承をお願いしたいと存じます。

なお、3月14日の委員会では、2月定例会最終日に私が行います委員長報告の案につきまして御協議をお願いしたいと考えておりますので、

平成28年1月29日（金曜日）

よろしくお願ひいたします。

最後になりますが、協議事項（3）のその他で委員の皆様方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 ありがとうございます。

それでは、最後になりますが、次回の委員会は2月19日金曜日を予定しておりますので、よろしくお願ひをいたします。

それでは、以上で本日の委員会を閉会いたします。ありがとうございました。

午後2時36分閉会