

平成28年9月宮崎県定例県議会

海外経済戦略対策特別委員会会議録

平成28年9月20日

場 所 第4委員会室

平成28年9月20日（火曜日）

午前10時1分開会

会議に付した案件

○概要説明

商工観光労働部、総合政策部、県土整備部

1. 海外からの誘客促進の取組等について
2. 国際航空ネットワークの維持・充実について
3. 国際海上ネットワークの維持・充実について

○協議事項

1. 海外調査について
2. 次回委員会について
3. その他

出席委員（11人）

委員	長	田口雄二
副委員	長	中野一則
委員		緒嶋雅晃
委員		蓬原正三
委員		黒木正一
委員		日高陽一
委員		満行潤一
委員		高橋透
委員		渡辺創
委員		重松幸次郎
委員		関師博規

欠席委員（1人）

委員		中野廣明
----	--	------

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

商工観光労働部

商工観光労働部長	中田哲朗
商工観光労働部次長	菓子野信男
観光経済交流局長	武田宗仁
部参事兼商工政策課長	黒木義博
観光推進課長	福嶋清美
オールみやざき営業課長	酒匂重久

総合政策部

総合交通課長	野口和彦
--------	------

県土整備部

港湾課長	矢野透
空港・ポートセールス 対策監	小倉佳彦

事務局職員出席者

政策調査課主査	森田恵介
政策調査課主幹	黒木誠

○田口委員長 それでは、ただいまから海外経済戦略対策特別委員会を開会いたします。

本日の委員会の日程であります。お手元に配付の日程（案）をごらんください。

本日は、商工観光労働部、総合政策部、県土整備部から、海外からの誘客促進の取り組みや国際航空ネットワーク及び国際海上ネットワークの維持・充実について説明をいただきます。

その後、海外調査及び次回委員会等について御協議いただきたいと存じますが、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〕

○田口委員長 それでは、そのように決定いたしました。

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

○田口委員長 それでは、委員会を再開いたします。

今日は、商工観光労働部、総合政策部及び県土整備部においていただきました。執行部の皆さんの紹介につきましては、お手元に配付の出席者配席表にかえさせていただきたいと存じます。

それでは、執行部からの説明をお願いいたします。

○中田商工観光労働部長 おはようございます。商工観光労働部長の中田でございます。今日は、どうぞよろしくお願いいたします。では、座って説明させていただきます。

本日、お配りしております委員会資料の目次でございますけれども、商工観光労働部より、海外からの誘客促進の取り組み等について、それから総合政策部より、国際航空ネットワークの維持・充実について、それから県土整備部より、国際海上ネットワークの維持・充実について、それぞれ御説明をしたいと思います。

詳細につきましては、この後、担当課長のほうから御説明いたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。

私のほうからは以上でございます。

○福嶋観光推進課長 観光推進課から御説明をさせていただきます。

特別委員会資料の1ページをお開きください。

海外からの誘客促進の取り組み等について御説明をいたします。

まず、(1)の観光誘客の推進の現状と課題についてであります。

本県におきましては、平成27年3月に香港線

が新規就航するなど、外国人旅行者は増加傾向にありましたが、熊本地震の発生以降、その影響が出ているところです。

今後、国の交付金を活用した熊本地震の復興対策にも対応しながら、引き続き、国際定期便のある韓国、台湾、香港を中心に、本県の認知度向上対策を行うとともに、首都圏等からの空港の乗り継ぎによる誘客対策にも取り組む必要があると考えております。

次に、(2)の誘客促進の取り組みですが、①の受け入れ環境の整備についてであります。

外国人のニーズを的確に把握するため、アンケート調査やWi-Fiを活用したデータ収集・分析、世界農業遺産等を生かした外国人観光客受け入れのための新たな素材の磨き上げなどに取り組むこととしております。

②のターゲットを明確にした誘客促進についてですが、定期便の就航する市場を中心に、旅行会社招請やメディアプロモーション等の実施、成長著しい中国を初めとする東アジアのクルーズ需要の取り込みを図るため、クルーズ船社等へのセールス強化などに取り組むこととしております。

③の広域連携による誘客促進についてですが、九州各県や国等と連携し、タイ市場における認知度向上を図るため、人気テレビ旅行番組とタイアップしたPRの実施や、鹿児島、熊本、大分県などと連携し、周遊ルートの開発などに取り組むこととしております。

④の熊本地震対策についてですが、九州各県等と連携しながら、風評被害対策のため、メディアプロモーション等に取り組むとともに、九州ふっこう割の活用により、定期便のある国を中心に、観光誘客を推進していくこととしております。

次に、(3)の成果指標についてですが、訪日外国人延べ宿泊者数の平成30年の目標値35万人に対して、平成27年の実績は約20万人と、平成26年から4万人増加しております。

国外からのクルーズ船寄港回数は、平成30年度の目標値50回に対して、平成27年は6回でありました。

なお、平成28年は、23回の寄港を見込んでいくところでありました。

次に、2のみやざきMICEの確立についてです。

(1)現状と課題については、MICEの誘致は、都市間の競争が激化しており、これまでの施設やMICEメニューの紹介だけでなく、本県の強みである農林業、環境分野などターゲットを絞った誘致活動を組織的・戦略的に進め、宮崎ならではのMICEの誘致・受け入れ体制の強化を図ることが必要となります。

(2)の今後の取り組みで、①のMICE推進体制の整備については、昨年11月に設立されたみやざきMICE推進協議会の会員拡大や、会員同士の情報共有に向けた取り組みや、みやざき観光コンベンション協会に、海外との人脈やノウハウを備えたMICE誘致を専門とする人材を継続的に配置することで、体制の整備を図ります。

②のオールみやざきでの受け入れ体制強化については、宮崎ならではのMICEメニューの充実を図るため、地元企業や大学、市町村等と連携した農林業、環境分野の産業視察メニューの整備、ユニークメニューの発掘等に取り組めます。

③のMICEの誘致促進については、専門分野において影響力のある人材をMICEアンバサダーに任命し、MICE開催地としての存在

感の向上を図り、宮崎からの国際定期便がある国を主要なターゲットに、現地で行われる商談会への参加や、MICE主催者、海外旅行会社等のキーパーソンの招請等に積極的に取り組むこととしております。

最後に、(3)の成果指標についてですが、グローバルMICE開催件数は、平成30年の目標値30件に対して、平成27年の実績は16件となっております。

説明は以上であります。

○野口総合交通課長 総合交通課でございます。

それでは、私のほうから、国際航空ネットワークの維持・充実について御説明をいたします。

お手元の資料の3ページをお願いをいたします。

まず、国際航空ネットワークの現状と課題について御説明をいたします。

現在、宮崎空港発着の国際定期路線は、ソウル線、台北線、香港線の3路線が就航しており、いずれの路線も、本県の産業振興やグローバル戦略を推進する上で、欠かすことのできない重要な交通基盤でございます。

資料の下段、宮崎空港国際定期路線の状況の表をごらんをいただきたいと存じます。

平成27年度の宮崎空港国際定期路線の利用者数であります。円安効果や平成27年3月に宮崎香港線が新たに就航したことなどによりまして、この表の右から2列目、平成27年度の欄の下段になりますけれども、合計の欄であります。対前年度比で134%、人数にして9万9,950名というふうに増加をしております。

また、この表には記載をしておりますけれども、別途臨時の国際チャーター便がございましたので、これを含めました年間の国際線利用者数としましては、初めて年間10万人を超えま

して、10万302名となったところでございます。

続きまして、各路線の概要について御説明をいたします。

まず、ソウル線でございます。

ソウル線は、平成13年4月にアジアナ航空が就航し、ことしで15周年を迎えたところであります。ここ数年は、外交問題や円安などにより、日本人利用者が減少傾向にある中、外国人利用者数は増加傾向にあり、昨年度は、就航以来、過去最高の利用者数4万2,461名となったところであります。

しかしながら、御案内のとおり、4月に発生をいたしました熊本地震の影響によりまして、4月から8月の搭乗率は、この右のほうでございますけれども、62.6%というふうになっております。

続きまして、台北線であります。

平成20年6月に、エバー航空が就航し、その後、平成22年1月に、今のチャイナエアラインが就航しております。平成26年の3月には、月曜便が増便をされまして、週3便体制となったところであります。平成26年度には、この増便の効果等により、過去最高の利用者数3万4,761名となり、昨年度も搭乗率が69.3%と、おおむね順調な運行状況でございました。

しかしながら、今年度に入りまして、熊本地震によりまして利用者数の減少によりまして、4月から8月の搭乗率は59.1%と厳しい運行状況になっております。ことし10月末からの月曜日の運休が、チャイナエアラインによって決定をされたところであり、週3便が週2便体制になるというところでございます。

続きまして、香港線であります。

昨年3月に、本県の3番目の路線となる国際線として香港航空が就航し、就航当初は定期

チャーター便の運航でありましたけれども、昨年の10月から定期便化をされたところでございます。

昨年度の利用状況につきましては、搭乗率が65.4%と、就航当初としてはおおむね順調なスタートでありましたが、これも地震の影響によりまして、4月から8月の搭乗率は53.5%となり、他の路線同様、非常に厳しい運行状況となっております。

8月に入りまして、各路線とも若干回復はしておりますけれども、依然として厳しい状況が続いております。今後とも予断を許さない状況であるというふうに認識をしているところであります。

路線の安定的な運航の維持、あるいは台北線の回復を含めまして、さらなる路線の充実を図るためには、より一層の利用促進対策に取り組むことが喫緊の課題であるというふうに考えております。

また、将来の国際化の進展のためには、外国人の訪日需要を取り込むことも必要でありますので、インバウンドチャーター便の誘致などの新規路線の開拓にも取り組んでいく必要があるというふうに考えております。

資料の右側4ページをごらんをいただきたいと存じます。

路線の維持・充実に向けました取り組みについて御説明をいたします。

まず、①の韓国、台湾、香港での宮崎のPRや定期路線の利用促進についてであります。

この①は、外国人を呼び込む、いわゆるインバウンド向けの取り組みでございます。メインとしては、商工観光労働部のほうで取り組んでいる事業内容でございます。国際定期路線の就航先であります韓国、台湾、香港での本県の認

知度向上対策を実施しますほか、旅行商品の造成支援などによる利用促進対策を実施しております。

また、市場ごとにターゲットを定め、旅行会社の招聘ですとか、メディアのプロモーションの実施をしているところであります。

次に、②の県民への路線PRや利用促進についてであります。

こちらは、宮崎から送客をする、いわゆるアウトバウンドとしての取り組みであります。航空会社が実施をします送客対策への支援や旅行商品割引による利用促進事業を実施しております。

また、国際定期路線を活用して、海外でビジネス展開を図る事業者への支援や、修学旅行等の海外研修への支援を実施しております。

なお、一部事業につきましては、地震の影響を鑑みまして、今年度前倒しの上、実施をしたところでございます。

このほか、熊本地震発生後、国際線のPRチラシを増刷をし、経済団体等への積極的な利用促進の働きかけを行いましたほか、各種メディアやイベントを活用した県民へのPRを実施しているところであります。

次に、③の航空会社・旅行会社等に対する路線の維持や増便などの要望活動についてであります。

定期路線を運航しております航空会社や就航地の旅行会社に対し、路線の維持・充実に向けての要望活動を実施をいたしております。

最後に、④のインバウンドチャーター等の要望活動についてであります。

インバウンドチャーターについての要望活動や情報収集を実施し、旅行ニーズ等に対応した運航や新規航空路線の開拓につなげてまいりた

いというふうに考えております。

今、申し上げました取り組みのほか、今回の補正予算でお願いをしております国際定期路線維持に向けた緊急対策事業におきまして、このペーパーに書いておりませんが、航空会社等と連携をして、モニターツアーの実施、あるいは県内のグループ旅行への補助、旅行商品の割引券の支援、テレビなどを活用したPR等々の事業に集中的に取り組むことで、搭乗率の向上を図ってまいりたいと思っております。

これによりまして、路線の安定的な運航、さらには台北便の早期回復を含めた路線の充実に努めていきたいと考えております。

こうしました路線の維持・充実、そして、このグローバル戦略の推進のためには、やはりインバウンド、アウトバウンド双方向での取り組みが必要であると考えておりますので、商工観光労働部ともしっかりと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。

以上でございます。

○矢野港湾課長 港湾課でございます。

国際海上ネットワークの維持・充実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。1の現状と課題であります。

まず、現状としましては、県内港湾を利用する外航船舶は、港湾背後の立地企業が生産活動のために、金属鉱や木材チップ等の原材料、石炭等の燃料の輸入、原木等の輸出で利用するバルク貨物船や、コンテナを用いて原材料の輸入や製品等の輸出で利用する定期コンテナ船があります。

本県の重要港湾における輸出入取扱貨物、これはバルク船、コンテナ船合計になりますけれども、下のグラフをごらんいただきたいと存じ

ます。近年では、年間おおむね280万トンで推移しております。

次に、定期コンテナ船の状況につきましては、6ページの上の表をごらんいただきたいと存じます。

現在、細島港におきましては、韓国航路が週4便、中国航路が週1便、神戸フィーダー航路が週2便、油津港におきましては、韓国航路が週1便、神戸フィーダー航路が週1便就航しており、東アジアの主要国である中国及び韓国を初め、世界各国との輸出入に利用されております。

コンテナ貨物量につきましては、6ページの下グラフをごらんいただきたいと存じます。

県全体で、平成27年の取扱量は3万9,839TEUとなっており、年によって変動はありますが、増加傾向にあります。

なお、TEUとは、5ページの文章の最後に米印で記載しておりますけれども、20フィートコンテナ1個を1TEUというのを基本といたしまして、40フィートコンテナ1個は2TEUというように、コンテナ貨物量20フィートコンテナに換算する単位のことです。

課題としましては、5ページの最後の段落をごらんください。

このように、港湾が企業活動に重要な役割を担っている状況を踏まえ、これまで岸壁や埠頭などの港湾施設の整備を図ってきたところですが、今後、さらに本県産業が国際競争力を強め、成長していくためには、近年の貨物船の大型化に対応した港湾施設整備等による物流機能の強化を図っていく必要があるとともに、既存のコンテナ航路の維持・充実のため、さらなる取扱貨物の増加に努め、県内港湾の利用促進を図っていくことが必要であると考えており

ます。

続きまして、7ページをお開きください。

2、県内港湾の利用促進及び航路の維持・充実に向けた取り組みについてであります。

(1)の大型岸壁や埠頭用地整備等の港湾機能の強化による港の利便性の向上としまして、本県の重要港湾におきましては、工業製品、農産品、木材の輸出入の伸びなどに対応した港湾施設の整備を進めることとしております。

細島港におきましては、昨年6月に、国際物流ターミナルを供用開始しております。また、2つ目のポツとして、さらなる貨物船の大型化や用地不足に対応するため、本年2月に港湾計画を改訂し、水深15メートル岸壁や工業用地の造成等の早期事業化に取り組んでいくこととしております。

3つ目としまして、安全・安心な荷役作業のための防波堤の整備に取り組んでおります。油津港におきましては、既存岸壁の改良や、また、安全・安心な荷役作業のための防波堤の整備に取り組んでいるところであります。

次に、(2)県内港湾の利用に向けた貨物集荷の促進としまして、ポートセールス活動の実施と助成制度の実施に取り組んでおります。

ポートセールスにつきましては、宮崎県ポートセールス協議会を主体としまして、官民が連携し、港湾セミナーや荷主・港運業者等への企業訪問等におきまして、港湾機能、高速道路ネットワークの充実や助成制度等をPRすることにより、貨物の集荷に努めているところであります。

実績としましては、下のほうに参考を記載しておりますが、港湾セミナーにつきましては、昨年度は東京と日南で実施しております。今年度は、8月30日に宮崎市で開催し、151名の方に

参加していただきました。

県外セミナーにつきましては、今年度も東京におきまして、10月に開催予定としております。

企業訪問につきましては、昨年度の実績で、延べ161回となっております。

助成制度につきましては、総合交通課におきまして、貨物の集荷を図るため、荷主企業、運送事業者に対しまして、新規・増加貨物等を対象に、輸送費の補助を行っております。

実績としましては、下のほうに参考といたしまして、助成制度の概要を記載しておりますが、貨物の増加量に応じまして、40フィートコンテナ当たり1万円を補助しており、平成27年度の実績で、補助件数は30件となっております。

説明は以上であります。

○田口委員長 ありがとうございます。

執行部の説明が終了いたしました。

委員の皆さんより、御意見、質疑がございましたら、御発言をお願いいたします。

○渡辺委員 済みません。わからないところが何点かあってお伺いしたいんですが、まず、観光推進課の関係のところ、2ページの③のところの最初のポツにあるMICEのアンバサダーを任命し、開催地としての存在感の向上を図るというふうにあるんですが、これは、今後の取り組み方針ということですので、これからということだと思っておりますけれども、済みません、常任委員会等で出ているのかもしれませんが、いつ任命をされて、もう一つ説明、何となくわかるんですが、具体的に言うと、これは、どういう方をイメージすればいいのか。

例えば、その2つ下のポツについているような海外旅行会社等のキーパーソンというのともちょっと違うのかなという気がするんですが、どういうものをイメージしているのかと

いうのを伺いたいのと、もう一つは、②のところにありますユニークベニューというやつですけれども、これは具体的に宮崎の持っている資産を考えたときに、まだ具体化していないにしても、どういうイメージを持てばいいのかというのを伺いできますでしょうか。

○福嶋観光推進課長 まず、MICEアンバサダーについてですけれども、この任命に関しましては、今、人選中でございまして、5名程度候補を上げているところです。年度内には、正式に認定をして公表をしたいというふうに考えています。

どういう方かということなんですけれども、宮崎県にゆかりのある、例えば大学の先生ですとか、ある業界に精通した方、こういった方をイメージしております、こういった方が、例えば、学会とかそういったものに宮崎が非常にいいと、こういうすぐれた見るべきものがあるというような助言をしていただいて、外から引っ張ってきていただくと、そういう力を持っている方を、一応イメージをしているところです。

それと、ユニークベニューについてなんですけれども、本県では3カ所、国のほうに登録をしております、一つが西都原の御陵前広場、それと県庁、この本館前の広場、それとフローランテ宮崎でございました。

既に、フローランテは、25年に開かれた日本消化器学会で実際活用しておりますし、県庁前の広場は、ことしの3月に、日本寄生虫学会のほうで、実際に、オープンカフェといえますか、ケータリングで飲み物とか食べ物を持ってきて、そこでパーティをやったという実績がございませぬ。

○渡辺委員 アンバサダーのほうなんですけれども、今の御説明を聞くと、例えば、某特定の

学会に、極めて影響力のある、どちらかの大学の先生等々に委嘱をして、いわば、狙うべきはその先生が影響力を持っている大きな学会等の誘致を宮崎に図ることなんだと理解しましたが、このアンバサダーは、観光大使のように、無償で御協力をいただくという趣旨のものなんでしょうか。それとも、何らかのギャランティーが発生するものなんでしょうか。

○福嶋観光推進課長 報酬というのはございませんで、実質ボランティアにはなるんですけども、実際の誘致にかかる旅費等は、こちらで予算組みをしているところです。

○渡辺委員 わかりました。もう一点だけ、済みません。

担当課がかわりますが、港湾課にお伺いをしたいと思います。

海上輸送の関係なんですけれども、もちろん、この宮崎県内の港湾を使って運ばれるものというのは、いろんな種類のものがありますし、別に、宮崎県として、特におつき合いの深い台湾であったり、香港、シンガポールというのが主眼に別になるわけではないというふうに思うんですが、この特別委員会の中でも、各輸出入をやっている業者の皆さんや物流にかかわる方々からもお話を聞きましたけれども、いずれの地域に出すにも、実は、実態として一番コントロールがいいのは、一旦神戸に出して、神戸でやるというのが日程的にもスムーズで、実態としてはそういうことになっていることが多いんですというお話を伺ったんですが、まず1点目として、この扱っている物流の量の中で、香港、台湾、シンガポールへの物流の量が、この全体の中で、どの程度を占めるものなのかということをお伺いをしたいということと、県のほうで、いろいろそれぞれの所属で施策はあると思うんで

すが、宮崎から、農産品も含めて物を出したいというふうに、県として意識をしている台湾や香港、シンガポールに、できるだけ効率よく、かつスムーズに物を出すために、どういう取り組みや対策があっているのかということのを簡単にお伺いできればというふうに思うんですが。

○矢野港湾課長 香港、台湾、シンガポールへ、その物流の量についての割合です、ちょっと今、手元にないので、ちょっとお待ちください。

それから、施策のほうなんですけれども、宮崎県のほうから、いろんな輸出向け農産物とかいろいろあるんですが、港湾サイドの役割としては、そういった施設の充実、安心して荷役ができるように。

それから、あと、先ほど説明にもありましたけれども、航路の維持・充実ということで、利用する方の選択肢をふやすような形で取り組んでいるところです。そういった取り組みに関しては、観光であれば、クルーズ船に関しては観光サイド、あと、また総合交通とも連携をとりながら、そういった計らいを努めているところではあります。

○渡辺委員 済みません、今の2問目のところについて、総合政策部と商工観光労働部で、もし何かありましたら、お伺いしたいと思います。

○野口総合交通課長 総合交通課としまして、一番基本的な役割、私ども、国内、国際に限っているわけではありません。いわゆる荷寄せを県内の細島、宮崎、油津港に、いかに図っていくか、これが非常に重要であるというふうに認識をしております。

ちょっと、これ、ここだけの話で恐縮でございますけれども、国内については、先ほど説明のありました「国際物流競争力事業」、これにつきましては、海外向け、例えば、ソーラー関係

の、これについては、結構海外に輸出等もございますので、それらも宮崎の港を使っていければ、一定の成果があるといった、そういった支援ということで、いわゆる荷寄せの観点からの事業を私どもはやっているというところでございます。

○酒匂オールみやざき営業課長 商工観光労働部での輸出貿易に関します支援策でございますが、物流に限った支援という形は当部ではとっておりませんで、さまざまな商談機会の提供ですとか、そういった形での支援というのを組み立てているところでございます。

○黒木委員 先ほどの観光推進課の1ページの観光従事者等の人材育成「観光みやざき創生塾」ですけれども、これは、どのような内容の塾なんでしょうか。どのような人を対象にしているのか、お伺いしたいと思います。

○福嶋観光推進課長 人材塾につきましては、つい先日開講したばかりなんですけれども、基礎コースと中核人材コースというのがございまして、基礎コースが30名、中核人材コースが20名の定員でやっております。

講義の内容といいますのが、それぞれマーケティングですとか、観光マネジメント、地域経営、そういったことを学ぶ塾ということで、参加しておられる方は、実際にその市町村等で観光協会等にいらっしゃる方ですとか、交通事業者の方、あるいは観光施設に従事していらっしゃる方などなど、さまざまでございます。

○黒木委員 これは、期間はどれぐらいの間に、どれぐらいの講座をする予定があるんでしょうか。

○福嶋観光推進課長 9月に開講いたしまして、2月までの間に、基礎コースが4回、それから中核人材コースが7回の講座を予定しております。

す。

中核人材につきましては、フィールドワークもありまして、宿泊研修なども予定しているところです。

○黒木委員 これが2月で終わったら、また次の塾生を募集するという計画なんでしょうか。

○福嶋観光推進課長 人材塾ですので、毎年続けていきたいと考えております。今年度、基礎に参加された方が、来年度中核人材のほうに、また受け直すということも考えられますし、今回、選から漏れた方もいっぱいおりましたので、もちろん、新たに受けたいという、そういった方が、またチャレンジしていただけるものと考えております。

○黒木委員 わかりました。

それから、訪日外国人の宿泊者数もかなり、毎年ふえておりますけれども、それが、宮崎にリピーターとして来られるという、どれぐらい人がいるのか、そういうのは調査とかはされたことはありませんでしょうか。

○福嶋観光推進課長 毎年、入込客の調査の際に、パラメーター調査ということで聞き取りを行っておりますけれども、その結果ですと、大体1割から2割程度がリピーターとなっていて、ここを何とかふやさないといけないというふうに考えているところです。

○黒木委員 それはもう満遍なく来ているのかなと思うんですけれども。リピーターになる人っていうのは、どこの国が多いんですか。

○福嶋観光推進課長 申しわけありません。今の調査といいますのが、日本人、外国人をひくくめた調査になっておりまして、外国人については、特に母数が小さいものですから、リピーターの内訳までは把握できていないところです。

○黒木委員 わかりました。

○蓬原委員 素朴な質問を。3ページです。

ソウル線、台北線、香港線とあります。それで、台北線が月曜日がなくなるわけですが、週7日の曜日別に見てみると、水曜日が3便、金曜日が1便、土曜日が2便、日曜日が1便となるんですけれども、これは、水曜日が多くて、次が土曜日となっています。あと、月、火、木というのはないんですけれども、花木（はなもく）という言葉も最近あったりするけれども、このあたりの曜日の設定というのは、何か意味があるものなんですか。

○野口総合交通課長 まさに、私ども航空会社からの話でありますけれども、これは一般論ということではありますが、やはり水曜ですとか土曜のほうが来やすいということで、旅行の日程が組みやすいといえますか、例えば3泊で4泊分、そういうのがあって、水曜とか金曜、土曜あたりが割と最初に組む場合は優先をされるというふうに聞いております。

台北線の場合は、今回月曜日が3便目で増便になったわけですが、その関係もあって、月曜日の便が減便になるというようなことで、組みやすいというふうには聞いております。

○蓬原委員 木曜日があればなという気がしたもんだから、申し上げました。航空会社のそういう集客しやすい曜日からきているということでしょうね。

それと、1ページです。熊本地震発生以降の影響ということですが、ついこの前、クルーズ船が来たときに、あれは何、たしか税金がかからない、消費税がかからないんですかね、何とかショップ、今ちょっと思い出さないけれども（「免税」と呼ぶ者あり）免税、あそこにゴルフ5というのがあるんですよ。

あそこによく来られるということを知って、1回来られると、50万円相当をさっと買って行かれるんだという話を、どこの国かの方は、ちょっとわかりませんが、そんな話を聞いて、その後どうかなということで調査に行ってきたら、先月までは4割減だったと言っていました。今月になって、店長が言うには、盛り返していますということなので、そろそろ影響がなくなっていますかという質問をしたら、そうですよということだったんで、もしかすると回復の兆しがあるのかなど。私は、たった1カ所の話ですけども、そんなことがありましたということと、この下のクルーズ船、私は、あの質問をして、目標30回でしたか、これを50回に、やっとならして、非常によかったなと思っているんですけども、あと3年、平成27年、平成30年、熊本地震とかがいろいろ影響もありましたけれども、達成の見込みやいかに。見込み、自信をちょっとお聞かせください。

○福嶋観光推進課長 クルーズ船につきましては、割と熊本地震の影響を受けずに、入込客というか、それは九州全体に来ているというふうには伺っていたんですけども、今のところ、順調に、クルーズ船のほうは伸びていると。

目標を観光計画の中で20回であったものを50回というふうにさせていただいたんですけども、そうした動機といいますのが、仮に、ファーストポートをこの数年のうちに実現できれば、倍増以上、見込めるだろうということでの50回でございます。

今、ファーストポートのほうにつきましても、関係部局が一生懸命取り組んでいますので、それが実現すれば50回は不可能でないというふう考えております。

○**蓬原委員** すばらしい見込みのようです。

平成28年は、今この時点までで、何回ということになっていきますか。

○**福嶋観光推進課長** 見込みでは23回を予定しております。

○**蓬原委員** 23回。それは8月まで。12月、1年間ということですか。

○**福嶋観光推進課長** これは12月までになりません。

○**蓬原委員** 1年間ですか。

○**福嶋観光推進課長** 1月から12月までの暦年で23回を見込んでいます。

○**蓬原委員** 暦年。非常にいい傾向は出ているようですね。頑張ってください。

○**緒嶋委員** 宮崎空港を利用したインとアウト、日本人と外国人の数はどうなっていますか。これは、利用者数というのは、インもアウトも合わせた数ですね。

○**野口総合交通課長** 国際定期路線の利用状況、日本人、外国人の割合でございますけれども、平成27年度、昨年度で申し上げますと、ソウル線が利用者数4万2,461名に対しまして、日本人が、そのうち5,608名、13.2%になっております。それから、台北線が3万3,604名のうち、日本人が9,915名で29.5%となっております。それから、香港線が2万3,885名のうち、日本人が1,101名、4.6%となっております。

しかしながら、今年度につきましては、24年と比較しますと、日本人の割合が上昇してきているという状況にはございます。

○**緒嶋委員** おとといかな、高千穂で日華親善協会の総会、オールみやざき営業課の課長補佐も来ていただいたんですけれども、やはりそこで、福岡の戎所長も毎年お出でになるんですけども、この国際定期便の利用をふやせというの

は、台湾人はもう、物すごい日本に来ておるわけで、アウトをふやす対策を立ててもらわんと、外国からこの13とか29とか4.6、この割合をふやすということは、外国人向けの日本人がもっと、フィフティー・フィフティーというか、そういう形にさせていただかんと、やはり台湾にしても限界があるというわけです。それは、外国人がインで来ていただこうが、実際は経済効果はあるわけですね。しかし、定期航空路線の台北線が2便になったというのは、一面では、日本から行く人が少ないから搭乗率が下がるわけだから。そのあたりの対策を、基本的に考えていかんと、なかなか3便にしますという、具体的には何をもって、また3便に戻すのかという、その裏づけをどう考えていますか。

○**野口総合交通課長** まさに、私どもも双方向といえますか、日本人をできるだけふやすということは大事だと本当に思っております。

やはり、外国の方、どうしても観光がメインでありますので、いろんな政治的な状況ですとか、それから円安が円高に振れるだとか、そういった経済的な状況と、どうしても波がございします。

そこのところを、できるだけ日本人の利用を上げていくということは本当に重要だと思っております。韓国にしても台北にしても、五、六年前は4割近いといった割合がございましたので、少なくとも、そういうところを目指して、私どもとしましては、航空会社、それから旅行会社と非常に連携をとりながら、パスポートの利用促進、取得を通じた場合の支援ですとか、モニターツアーですとか、県内でのPR、県内の団体での利用の補助、それから、最近ふえておりますのが、経済交流といえますかビジネスの補助、これ、持っておりますけれども、非常

に、ビジネスの交流、例えば産業振興機構なんかでもやっておりますが、ああいった技術、産業での交流をふやすことによりまして、非常に安定的な行き来につながると。それから修学旅行等も含めると、そういった安定的な交流につながる。そういったものに力を入れておりますので、実は、今回の補正でも、そういったものを内容にいろいろお願いをしているところでございます。本当に、重要だと思っておりますので、力を入れてまいりたいというふうに考えております。

○緒嶋委員 もう、ぜひ、日本人の利用客を高めなければ、私は、なかなかこの国際航空、この路線も存続というのは、やっぱり容易じゃないんじゃないかなという気がしますので、そのあたりに、やはり視点を宮崎県、日本からということ。

それと、向こうの人が言われるのは、インとアウトの場所を、宮崎にインで、熊本からアウトというか出るというような、同じところだけじゃなくて、3日間も、宮崎で入って、また3日間、宮崎から出るというのは、かえって利用上、利便性が悪いという意見も言われるわけです。

だから、同じ航空会社であれば、宮崎に着いていただいて、帰りは福岡から帰っていただく。そのルートで、その間、観光地をうまく周遊していただいて、熊本や福岡から帰ると。逆のコースもあると。

そういうような地域間連携を深めていかないと、宮崎だけって固執することは、なかなか難しいんじゃないかというようなことも戎所長さんは、やっぱり言われておりました。

だから、向こうの人の利便性を考えたルートにしなければ、宮崎の都合だけで観光客をふや

すというの、なかなか限界があるんじゃないか。だから、そこが広域連携の一番重要なところじゃないかなと思うんですが、そのあたりどうですか。

○福嶋観光推進課長 委員おっしゃるように、イン・アウトを航空会社でまとめるというのは非常に重要な視点、航空運賃もそれで非常に安くて上がりますので、実際、今の状況は、台湾便は宮崎・鹿児島でデイリーですので、イン・アウトの周遊ルートというのをつくっております。

それと、香港線も、今、鹿児島・宮崎でできておまして、地震があるまでは、熊本と鹿児島と宮崎でデイリーだったんですけども、今、鹿児島・宮崎の間で、そういう周遊の商品をつくっていると。

あるいは、九州観光推進機構と一緒にしまして、福岡イン・アウトで南九州まで来ていただく商品ですとか、いろんな形での広域ルートをつくって、外国人の方にめぐっていただけるように、今、一生懸命努力をしているところで

○緒嶋委員 ぜひ、そのあたりの連携をどう高めていくかというのは、九州全体として、もうちょっと、やっぱり強めていかんと、この福岡はもう大体、九州の航空路線の中心でありますので、福岡空港についてはそう問題はないと思えますけれども、私は、そこをうまくどう利用するかということの研究は十分やっていただきたいと思えます。

それと、1ページの成果指標と訪日外国人延べ宿泊者数とクルーズ船の寄港回数がセットで書いてあるんですが、35万人はクルーズ船の場合は、船で泊まるわけですか。これは、もう何も連動しておるわけじゃないわけですね。この

上下に書いてある、これは何ですか、どういう意味があるわけですか。

○福岡観光推進課長 この宿泊者数とクルーズ船はリンクしておりませんで、宿泊は、あくまで主に飛行機で入ってこられた外国人の方の宿泊になります。クルーズ船は、当然船中泊となりますので、これは、もう寄港回数ということを目標にさせていただいています。

○緒嶋委員 同じところに書いてあるから、何か連動しとるとかなと思ったけれども、全然連動していないんじゃないかと、表の見方としては、何か関連性があるから、こう書いてあるのかなと思ったけれども、全然関連性がないんじゃないかなと思いますので、こういう書き方がどうかという気もせんでもない。

それと、クルーズ船は、今、熊本は八代港がかなり注目されておるわけです。また、言えば、宮崎県に回るよりは、中国からはストレートに八代は来るわけです。こっちは、やっぱり鹿児島を回ってくるというような感じで、そういうこともあるのかなと。

九州全体のクルーズ船の寄港の数、これはどうなっておりますか。博多は、2日に1回以上来ておると思うんです。だから、このあたりは、30年に50回と言われるけれども、長崎とか、それから北九州、それと鹿児島、八代、大分、そういうところを見た場合に、宮崎県の50回というのは、どれぐらいの位置づけになるのかと。

○福岡観光推進課長 ちょっと調べますので、お時間をいただくとありがたいと思います。

○緒嶋委員 それと、やはり本当は、クルーズ船が寄港できるような宮崎港であれば、また変わっておったかと思えますけれども、これは、宮崎港には寄港しないというのは、もうあそこの港の型というか、もうクルーズ船が旋回とい

うか、「方向転換します」と呼ぶ者あり）方向転換は何というんですか、それができないということですか。

基本的に、宮崎港は、もう改良の余地はないということですね。

○矢野港湾課長 宮崎港に関しましてですけれども、今の宮崎港の計画をつくった時点で、世界で一番最大クラスのクルーズ船を対象として計画したところです。

ただ、その後、著しくクルーズ船が大型化してきていまして、あそこの懐というんですか、回頭半径がどうしても通常は2L、船長の2倍要るとか、船の性能があっても1.5Lとか、そういったところで、なかなかその範囲がとれにくいと。安全性を検討するときに、いろんな専門家を入れて、委員会を開いて行うんですが、その中で、やはり、今の宮崎港では、昔の飛鳥が最高それぐらいかなというところなんです。昔の飛鳥は、ちなみに2万5,000トン強ありました。

ただ、ちょっと補足なんですけど、大きいクルーズ船が非常に注目を浴びているところなんですけど、やはりクルーズ船は、いろんなレベル、ランクがありまして、そういったちょっと小さなクルーズ船でも非常にヨーロッパのお客さんとか、そういった観光、そして、質の高い観光をされるお客さんとかを誘致するように、ポートセールスとかも行っているところです。

○緒嶋委員 具体的に、そういうクルーズ船は宮崎港に来ておるわけですか。

○矢野港湾課長 いや、まだ、それほどは来ていないです。一昨年、1万トンクラスの、やはりヨーロッパのクルーズ船が1回は入ってきています。

○緒嶋委員 ぜひ、やっぱり宮崎港というのは、言えば宮崎県では、地域的にも地勢的にも中心

的なものだから、私は、やっぱり宮崎港にクルーズ船が着くというのは、それはもう油津とか日向の大型のは、当然そこにしか来ないわけですから。やっぱりそういう小さなというか、そういうクルーズ船をいかに宮崎港に寄港させるかというの、これは大きなセールスポイントにしなきゃならんと思うんですが、そのあたりはどうですか、観光船。

○福岡観光推進課長 今、クルーズ船の大型化というのが進んでおりまして、アジアにも16万トン級が配船されたということで、油津港の改修なども行っていただいたところです。

ただ、小さい船も非常にラグジュアリーで、お金をたくさん持っていらっしゃる方が乗られますので、そういった船も、ひとつターゲットとして誘客のほう、やっていきたいというふうに考えているところです。

○緒嶋委員 それと、細島港、港湾計画を改訂されたのは当然のことだと思うんですけども、いかに、そういう改良というか、港湾の整備を急ぐかというのが大きな視点にならないといかんわけですが、そのあたりは、どのように考えておられるんですか。

○矢野港湾課長 今回の細島港の改訂の大きなポイントというのは、15メートル岸壁を1つつくると。それは、実際に、今、そこで扱っている船が4万トンクラスまでしか入れないということで、もっと大きな船が潮待ちしたりとか、あと、ちょっと荷物を調整して入ってきたりとか、そういった実態もありますので、やはり国際競争力をつけるというか、少しでも企業の競争力をつけるために、そういった大型岸壁が必要で計画したところです。

○緒嶋委員 いや、整備計画の中で、その整備をどう早く進めるのか。計画があっても、整備

が進まなくては意味がないわけです。

○矢野港湾課長 15メートル岸壁というのは、全国でもまだほとんどないということで、非常にハードルが高いというふうに、国のほうからも言われています。

それで、直轄さんと、いろいろ予算要求とか、いろんな面で相談しながら継続して、強く要望していきたいと考えているところです。

○緒嶋委員 それとともに、宮崎県の木材は志布志港を中心に、台湾とか中国やらに輸出しておるわけです。それは、背後地の中国なんかは、原木の場合、木材を薫蒸しなければ輸出できないわけです。そうすると、細島が本当に木材輸出港と整備されて、それぐらいのストックというか、そういうような場所ができなければ、なかなか木材の輸出は、細島港でも難しいんじゃないかと思うんですが、そのあたりの見込みはどうですか。

○矢野港湾課長 確かに、宮崎県は、杉素材とか日本一で、そういったものが志布志市に流れているという現実があります。

ただ、細島港も近年急速に伸びて、今も、毎年、輸出量はふえているところです。確かに、ヤード的にはほとんどいっぱいの状況が続いているところなんですけど、その中でも、今、やはり全国で、たしか4位かそのぐらいの輸出はしているところです。

○緒嶋委員 そういう木材輸出をさらにふやすための、言われたヤードというか、そういうものが、今度、整備計画の中では考えられておるのか。

ただ、港湾の深さを15メートルにすることだけが、その整備ですか。その整備の内容は。

○矢野港湾課長 利用計画というの、港湾計画の中で行っていくんですけども、その中で、

今、細島港の中で、利用形態に合った、将来を見越した利用計画というのを立てているところです。

原木については、まだこれから、十分検討していきたいと考えます。

○緒嶋委員 ぜひ、そのあたりを考えて、輸出港であれば、やっぱり外国の輸出のニーズに合ったような整備をしなきゃ、港湾がいかに深くなっても、それは、クルーズ船はいいでしょうけれども、ほかのいいけれども、ほかの木材なんかのそういうストックヤードがなければ、それは輸出にも進まないわけですから。そういう点を含めて、全体的にどうあるべきかという将来を展望した中で、充実した整備計画にしていきたいということを強く要望しておきます。

○福嶋観光推進課長 先ほど、緒嶋委員から質問のありましたクルーズ船の寄港回数ですけれども、これは、平成27年の11月末現在ということで、博多港が229回、長崎港が104回、八代港が8回、油津港が5回ということになっております。

ただ、油津を除く3港は、全てファーストポートになっているというところがございます。

○緒嶋委員 クルーズ船が来ることによって、経済的な効果というのはあるわけですので、今後とも、30年に50回ということで、目標を高められたということで、大変意義があると思いますので、そのとおりになるように、ぜひ努力していただきたいということを要望しておきます。

○図師委員 最初の海外からの誘客促進の取り組みで、今、緒嶋委員も言われた、目標を高く設定されているのは非常にいいことだと思います。

ただ、その間、流れで、港湾課が言われる国際海上ネットワークの充実ということで、助成

制度なんかもつくられて、これもまた伸ばそうとされていること、これもいいんですが、実は、油津港を視察に行ったときに、もうクルーズ船を断り続けていますと、年間十何件断っていて、もともとは貨物港ですから、それを優先させている手前、なかなかもうこれ以上受け入れられないんですよという話をされていたのを覚えていますが、そのあたりの連携と、あと、キャパ的なものが対応できるのかを教えていただきたい。

○矢野港湾課長 油津港におきましては、確かに、もともと貨物のための港で、今、大型クルーズ船の環境も整ったことから、非常に多くのクルーズ船が寄港を希望していると、申し込みがあっているところです。

ただ、本来の物流といえますか、そういったのが滞ってはいけないので、そこあたりは、荷主企業さん、そして、地元の港運業者、港湾事務所、そういったところが集まって、その都度会議をやって調整を行っているところです。確かに、どうしても断らないといけないのは出てきているのは事実です。

ただ、クルーズ船の申し込みの仕方も、1年先をとんとんとまとめて押さえたりとか、そういった予約の仕方をしているところもあるものですから、実際よりも断り件数が多く感じているのは事実ではあります。そういったところはあります。

○福嶋観光推進課長 今、港湾課長がおっしゃったとおりでございまして、うちも連携しながら、クルーズ船にたくさん入ってほしいんですけれども、やはり物流も大事ですし、その折り返いを、なるべくたくさん入れられるように、お互いに調整をさせていただいているところです。

○矢野港湾課長 済みません。補足なんですすけ

れども、今、油津港には、2つの岸壁が直線に並んでいて、そこで大型クルーズ船が2つの岸壁またがって利用するんです。それで、定期コンテナ船が入る曜日は決まっているんですけども、コンテナ船が入る日も断らないといけないということで、今年度、「官民連携基盤推進事業」で、そういったのを応募しまして、それが採択になったものですから、そういった大型クルーズ船が入るときに、何とか、そういったコンテナ船とか、一緒に利用できないか、さらに、今よりも大きいクルーズ船22万トンが2年後入るかもしれないという情報があるんですが、それに対応した施設整備、環境とか安全委員会、そういったのをできないかということで、今年度検討することとしております。

○凶師委員 連携をとられるというのが大前提ですし、貨物優先というのが前提にあるのかなと思います。もちろん細島もあわせての利用ということと、この50回という数字をクリアするのは、その2港での連携をしていくということになると思うんですが、港湾課長が言われたように、クルーズ船の予約というのは、非常に不定期といいますか、ざっぱな予約をされることが多いというのを聞いていますし、ですから、この50回とか高い目標をクリアしていくので、使えない曜日が決まっている、クルーズ船が使えない時期が決まっている。けれども、そういう予約が入ってきたとき、どう穴埋め、そういうところに埋めていくのか。50回受け入れるのであれば、恐らく、この1.何倍かの予約をとった上で、受け入れ体制を整えていくとか、そういうようなシミュレーションが必要だと思うんですが、そのあたりはされているんですか。

○矢野港湾課長 シミュレーションといいますか、実際に、今の予約の形態が、やはり早く予

約を入れたところを、どうしてもそこを押さえてしまうということがあるものですから、クルーズ船会社、代理店さんのほうには、やはりそういうお願いはしているところなんです。

どうしても、直近というか、何カ月か前に、そういった調整会議とか、それとクルーズ船のほうにも、本当にこの日に入るんですかという確認とか、そういったのは、随時行っているところでありまして。

○凶師委員 目標が高いのはいいんですが、例えば、結局キャパが足りずとか、そういうことで達成できなかったってならないように、連携を密にとっていただければと思います。

○蓬原委員 関連して、いいですか。

この目標50回というのは、今、キャパという言葉が出ましたけれども、キャパの問題、もともと貨物港であることはわかっています。それで、どういう実績で、この岸壁を利用したのかというデータを港湾のほうから、1年前、出していただいたんです。恐らく、今、ここに、ちょっとデータがないので、はっきり言いませんが、結構あいていました。

ただ、おっしゃるように、どこに入るかというのは確定していないので、200、簡単に言っちゃいけないけれども、結構な数があいていると。岸壁も着脱方式だけれども、宮崎方式で、うまくお金がかからないようにつくったと、これはそれですばらしいと。

だから、そのキャパはあるではないですかということでの議論をして、50はいけるといふ見込みの中で、こういうふうに立てていただいたと聞いていまして、なかなか最初は、どれだけあきがあるのかという話をしましたら、数字が出てこなかったんですけども、最終的には出していただいて、その余裕はあると、今のよう

に1.5倍とかあっても、あるということで、これを立てられたとと思っていますので、多分大丈夫なんだというふうに、まだ余裕はあると見ているんですけれども。

それともう一つ、今、岸壁の話が出ましたけれども、今、景気対策で、この国自身がクルーズ船にかなり力を入れていて、今度の補正、11月になりますか、あるいは来年度の当初予算の中で、このクルーズ船を入れるための岸壁の整備というのが項目が上がっていますよね。だから、それに向けて、本県として、何かアプローチとか、それをにらんだ動きというのは、何かされているんですか。

○矢野港湾課長 クルーズ船に関して、今回の補正のほうは応募はしていませんでした。というのは、先ほどちょっとお話ししました官民連携の基盤整備事業というのを採択になったものですから、それで、実際にそれで検討して、どのような形で施設をつくったりとか、どのようなものをつくったらいいとか、そんなのを今年度検討しようと思っているところです。それを踏まえて、来年度以降、さらに事業を展開していければと思っているところです。

○蓬原委員 わかりました。

○緒嶋委員 それと、細島港を整備することのストック効果とかいうことは、今いろいろ言われるわけですが、その中では、熊本と延岡からの中央道路の整備を急がんと、今は大分港は中九州横断道路というのをやっておるわけです。大分から竹田を通して、阿蘇、熊本へ行く。それを物すごく力を入れて、九州の玄関港大分港ということで、整備もですが、知事を先頭に、物すごい熱を入れておるわけです。

そうなると、道路の整備そのものが、ある程度連動した中で、宮崎県は考えていかなくは、

細島港は重要港湾だからというだけでは、なかなか国の予算獲得も容易じゃない。ストック効果を含めた予算獲得の手法というのを、かなりとっていかんと、私は、細島港の整備もおぼつかないんじゃないかなという気もするんですけども、そのあたりは、港湾課長、どう考えておられますか。

○矢野港湾課長 港の整備は、使われて何ぼといますか、そして、さらに道路と車の両輪という形で発展するものです。

東九州自動車道が通りました。それで、いろいろな見通しがついたところではあるんですが、やはり、これから先、さらに利用促進を図るには、九州中央自動車道、これは不可欠なものと考えているところです。

それで、道路サイドとも連携しながら、一緒にこのストック効果を、相乗効果を出しながらやっていきたいと思いますということで、やっているところでもあります。

○緒嶋委員 特に、細島港なんか、これは、将来は高千穂とか阿蘇まで含めたクルーズ船の一つのルートにもなるわけです。それは宮崎も細島からどこでも行けるわけですが。そういうことを含めて、やはりストック効果をいかに高めるかと。また、ストック効果があるから、早く整備を急いでというような手法を県全体でやっぱり考えていく必要があるんじゃないかと思うので、商工観光労働部と県土整備部との連携を十分図りながら、やっぱりやっていかなくはいかんのじゃないかなというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

○函師委員 今度は国際航空ネットワークについてお伺いしたいんですが、先日、県内の旅行会社代理店の方とお話を、意見交換をする場があったんですが、そのときに、県内にこの航空

会社の事務所がないのは、この香港の航空会社だけがないんですよ。常駐者がいないということを知ったんですが、それに関連してなんですけれども、ほかのアシアナさんとかエバーさん、チャイナエアさんのほうは、よく営業に来られると。

ただ、香港さんは一度も来られていないと、そういうことで、例えば商品開発をされる旅行会社の方ですので、やっぱり香港さんには愛着が湧かないんですよというようなことを言われていました。

このデータから見るに、やっぱり27年からの搭乗率の下げ幅は、やっぱり一番大きいのは香港線ですので、そういう意味で、もう少し、県内旅行会社に営業をかける。それはもう、こちらの香港の会社がすればいいだけでなく、できれば県のほうがエスコートして、そういう営業活動のサポートなんかもされるといいんじゃないかなと思いましたが、そのあたりの体制、どうなっていますでしょうか。

○野口総合交通課長 まさに、今、委員御指摘のとおりでございまして、ちょっと説明をさせていただきますと、ソウル、アシアナ航空の支店が宮崎ございますし、台北につきましては、鹿児島に支店がございまして、宮崎も営業所ということで1人駐在をされております。それから、香港につきましても、実は1人、自宅で事務所兼用という方がいらっしゃいまして、ただ、鹿児島空港にも行ってらっしゃるといって、営業というよりか、まさに空港ハンドリング、そういったものを行っていらっしゃいますので、まさに、今お話しのとおり、営業という面ではそういった体制になっております。

ですから、私どももソウル支店、それからチャイナの鹿児島支店には時々顔を出しております

て、これは、もちろん観光とも一緒になって、顔を出していろいろ情報交換等を行っておりますけれども、まさに御指摘のとおり香港線、昨年、10月に定期便化になりまして、個人のネットでもとりやすくなりましたし、宮崎の旅行会社もとりやすくなりましたので、そういった御意見、香港航空のほうにお伝えをして、何とか、私も航空会社さんに対しては、そういったお話を伝えていきたいというふうに思っております。

○凶師委員 繰り返しになりますが、会社任せにするのではなくて、エスコートというか、そういう体制づくりをされたほうがいいと思いますので、努力してください。

○高橋委員 先ほど、官民連携事業とおっしゃいましたよね、補正の、22万トンクラスの船が寄港できるようにということで、コンテナ船との同時利用ができる可能性もあるよということでおっしゃったと思うんですが、そのときのクルーズ船のキャパはどの程度というふうに理解したらいいですか。

○矢野港湾課長 一応、目標は22万トンを考えています。

○高橋委員 岸壁を同時利用と言われたと認識したんですけれども。

○矢野港湾課長 油津港の場合は、縦に南北に並んでいるんですけれども、一番北のほうコンテナ船専用、185メートル、それから、マイナス12メートルで240メートル、これは425メートルあるんですけれども、一番長いクルーズ船は340メートルとか、これ2つもオーバーすることになるので、その南側に、まだ計画地の岸壁計画があるけれども、水域のところ、そこに何らかのドルフィンみたいなものをつくって、そちら側のほうにずらしてクルーズ船が着けられないかなと。そうすることによって、もともとのコ

ンテナ船のところにコンテナ船は入れるということができないかなという検討をしたいとおっしゃるところです。

○高橋委員 22万トン級まで誘致できて、同時にコンテナ船も利用できるんですね。ちょっと、私、気になるのは、いわゆるヤードの狭さです。いわゆるクルーズ船が来ると、物すごいバス、今の16万7,000トン級で120台ぐらい、これをまた22万トン級なら、それ、相当なバスの数だから、それで、今は、いわゆるコンテナ船の荷物なんかを全部片づけさせるんですね。

そして、物産展もテントとかを張ったりしてやる、そういうことも考えられるから、同時利用が果たして可能かなと、ちょっと頭の中でイメージしてみたんですよ。それは可能なんですね。

○矢野港湾課長 それは、利用者含めていろいろ検討していきたいと考えています。済みません。

○高橋委員 可能性があるから調査費がついたと私は理解するので。

○矢野港湾課長 そうです。

○高橋委員 もう22万トンの船が入れる港って、九州は4つしかないらしいんです。博多と長崎と八代と油津です。だから、これによって、いわゆる先ほどから出ていますけれども、今までお断りしていたことが回避できるし、22万トンという世界最大のクルーズ船が誘致できること、これは、すごい目玉ですよ。だから、この50回を優に超えると期待しています。

○矢野港湾課長 今年度、22万トンが入るかどうかわかりませんが、可能性調査ということでやっていますので、これが終わって、必ず、すぐ入れるということではありません。

それから、一つ補足させていただきますと、

今、高橋委員のほうから、九州に4つ港があるという話でしたが、太平洋側は油津港1港だけですので、油津から本州のほうに行くとか、そういった展開では、非常に可能性がさらに大きくなるんじゃないかと思っていますところなんです。

委員長、済みません。先ほど、渡辺委員のほうから御質問のあったコンテナの仕向け地というか相手国の割合なんですけど、ちょっと細島港のコンテナが県全体の85%ぐらいありますので、その例をとってみますと、1位が中国、2位が韓国、3番目が台湾、*4番目が香港、5番目がシンガポールとなります。

あと、中国、韓国に関しては、どうしても旭化成関係の化学樹脂とか塗料関係、そういったのが非常に多く含まれるということで、あと、香港、シンガポールのほうに、若干、コンテナは農畜産物にしますと非常に多くの量が入るものから、コンテナにすると、それほどまだ本数は伸びていないのかなという気がいたしているところなんです。

○渡辺委員 慌てませんので、実際の海外調査も今回計画がありますので、それまでに、この5ページでいう資料のところの27年度速報値で23万515トンに見合う、それに連動をする輸出量のデータを、先ほどの、今、順位は教えていただきましたけれども、宮崎から出している輸出物のどのぐらいの割合を占めているのか、ほんの小さな話なのか、それなりの量になるのかというのを認識をしていきたいところですので、また、それは後でも結構ですので、よろしければ教えていただきたい。

以上です。

○田口委員長 では、資料をお願いしてもよろしいですか。

※20ページに訂正発言あり

○矢野港湾課長 済みません、ちょっと訂正をさせていただきますんですが、4位はアメリカになっております。

それから、この5ページのほうの取扱貨物量、これは、バルク、コンテナ全部含めてということだったので288万トンというふうになっているんですが、このうちコンテナが占めるのは約1割程度、重量にしたら、そのくらいになっているところです。ちょっと補足としてつけ加えさせていただきます。

○渡辺委員 例えば、細島港しかわからないというなら細島港だけでも結構ですので、宮崎の港から輸出している全体量の中で、先ほどお話しした台湾や香港、シンガポールでの輸出量がどの程度の比率を占めるのかというのがわかるデータを教えていただければと思います。一応、資料をお願いします。

○田口委員長 では、資料をお願いしてもよろしいですか。

○矢野港湾課長 はい。

○緒嶋委員 それと、宮崎のフードビジネスということをおっしゃるわけですね。その中で、フードビジネスを東アジアとかやる場合には、この船ではなくて飛行機でやるのか。フードビジネスを、何をもって海外展開をするという基本的な考えというのは、それはいろいろ青果物とか焼酎とかは腐敗もしないわけだが、輸出の方法のそういうあたりの考え方というのは、基本的にあるわけですか。

○野口総合交通課長 今、済みません、緒嶋委員御指摘のとおり、台湾便ですね。

○緒嶋委員 はい。

○野口総合交通課長 昨年20トン、それまでも三十何というのがあったと思いますがけれども、20トンも多くはないんですが、そういうことで若

干伸びを見せております。中味はもう水産物ですとか、スイートピーといった花の関係多いんですけれども、実は、定期便飛んでおりますので、飛行機は大きくないものですから、いろいろ限定をされるというふうに私どもは聞いておりますけれども、商工、それから農政と、今いろいろと研究といいますか、どういったものやれるかどうか、また、産業振興等交えて、そういったチャレンジといいますか、テストみたいなこともできないか、検討をやっているところでございます。

○緒嶋委員 ぜひ、そのあたりまで、形として、フードビジネスをどういう形で進めるのかというのを基本的なものがないと、もう口でフードビジネスって言っても、それはどうなるんですかといったとき、まだ、そこはわかりませんでは、私は、基本的なものが整理されていないんじゃないかなという気がしますので、そういう輸出の形まで含めて、こういうフライトか船かどちらかというようなことも含めて、そういういろいろな会社との関係、JAとの関係もいろいろあるでしょうから、そこ辺も十分検討していく必要があると思いますので、お願いしておきます。

○重松委員 関連をいたしますが、このフードビジネス、前回もお話したと思いますが、やっぱり、これからはイスラム圏の、ハラール食ですとか、ムスリムの人たちの対応がもっともっと重要なことにならないかなということで前回もお話しして、タイとかインドネシアの誘客を図る上で、やっぱりそういう専門の部署をしっかりと設けて、食品もですけれども、輸出するにしてもインバウンドを対応するにしても、そういう部署をしっかりと県庁内で置いていらっしゃるかどうかを、ちょっともう一度確認させて

いただきたいんですが。

○酒匂オールみやぎ営業課長 県産品の輸出に限って申しますと、やはりイスラム圏への対応、大きなマーケットでございましてしっかりと検討していかなきゃいけないとは思っておりますけれども、現時点では、まだまだイスラムハラルへの対応というのはどういったものかという研究、勉強段階ということだと思っております。

宮崎大学におきましても、インドネシア等のハラル対応について、しっかりと対応しているところがございます。そういったところとも連携していきながら、まずは研究・検討してまいりたいと考えているところがございます。

○福岡観光推進課長 インバウンドの関係でございますと、このハラル対応に関しましては、研修会を26年度、27年度やってきております。旅館、ホテルの方々ですとか、交通事業者の方々を集めて、ムスリム対応をどういうふうにやっていくのかということについての基礎的なことをやる。

さらに、28年、今年度は、インドネシア、マレーシアから旅行会社も招請して、実際に県内のホテル等を見ていただいて助言を受けるといったようなことも予定をしているところです。インバウンドに関しては、うちのほうでそういった啓発を中心にやっているという状況です。

○重松委員 ぜひ、他県に先駆けて、宮崎は本当に受け入れがしっかりできているということを構築していただきたいというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

あと、一点だけ。

済みません、1ページの広域連携による誘客促進なんですが、大変、やっぱり各県との連携をとられることが大事だというふうに思います。

本県周遊とか南九州広域ルートとか東九州周遊ルートと、この開発をどんどん進めていただきたいんですが、これは、県がされるんですか。また、旅行会社さんとタイアップされながらやるんですか、どちらに重きを置いてやられるのかなということ。

○福岡観光推進課長 各県連携してやっている事業ばかりですけれども、例えば、南九州3県で取り組んでいる教育旅行ですとかありますし、あとは、九州観光推進機構と一体となって、直行便のないところを中心に、タイ、シンガポール、そういったところを周遊させるような事業ですとか、あと、今年度からは、大分県と連携しまして、これは大分銀行、宮崎銀行、JCBという民間も含めてなんですけれども、台湾からのお客さんを連れてきて、東九州自動車道を活用して周遊させるといったような事業も計画しております。いろんなパターン、いろんな県との連携によって、この広域連携を図っているということです。

○重松委員 3つ目のポツで、熊本、鹿児島、それから、個人旅行者対策としてレンタカーを活用したと書いてあります。大変、これからも需要が広がっていくんじゃないかと思うんですけれども、レンタカー使うときは、当然ナビがあるとと思うんですけれども、カーナビは言葉が変換できるようになっているんでしょうか。

○福岡観光推進課長 ナビは多言語対応になっておりまして、さらに、金額を何とか助成するような形で乗り捨てができると、非常に利用が高まるんじゃないかということで、今どんどん個人客、FITに変化してきておりますので、こういった対応を今年度から始めたところがあります。

○重松委員 乗り捨て料金を下げることを考え

ていらっしゃるということですか。

○福嶋観光推進課長 まだ、検討の途上ではありますけれども、下げるような助成ができると、利用が促進できるんじゃないかというふうに判断をします。

○重松委員 大変大事なことだと思います。はい、わかりました。ありがとうございます。

○田口委員長 ほかにございませんか。よろしいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○田口委員長 それでは、ないようですので、これで終了いたします。

執行部の皆さんは退席いただいて結構です。お疲れさまでした。

休憩いたします。

午前11時24分休憩

午前11時25分再開

○田口委員長 それでは、委員会を再開いたします。

協議事項（1）の海外調査についてであります。

資料1をごらんください。

海外調査につきましては、10月12日から15日の日程で予定されております。正副委員長に御一任いただきましたので、ごらんのような日程案を作成いたしました。

1日目は、香港に到着後、市場調査として、香港市内の商業施設を訪問します。

2日目は、まず、宮崎県香港事務所において、香港の経済状況、経済や観光客などの本県との交流状況などについて説明をいただきます。

次に、香港貿易発展局において、本県企業が香港への輸出・進出などの展開をすることについての香港の状況、香港から見た宮崎県または

日本との経済交流・貿易の状況などについて、お話を伺いたいと思います。

続いて、在香港日本総領事館の首席領事で、えびの市出身の井川原賢様と会食をしながら意見交換を行います。その際、現地の食品・観光等の民間関係者も同席の予定であります。その後、上海に移動しまして、夕食を兼ねて、上海宮崎県人会の皆さんと懇親会を予定をいたしております。

3日目は、まず、上海市国際貿易促進委員会において、本県企業が上海への輸出・進出などの展開をすることについての上海の状況、次に、上海から見た宮崎県または日本との経済交流・貿易の状況などについて、お話を伺いたいと思っております。

次に、旭有機材有限公司において、海外展開、海外進出の状況などについて、お話を伺いし、隣接する工場を見学させていただく予定としております。

続いて、市場調査として、上海市内の商業施設を訪問します。ここで、昼食もとる予定としております。その後、香港への移動となります。

4日目は、帰県するための、宮崎に帰ってくるための移動日となります。

以上、休憩をいたします。

午前11時28分休憩

午前11時29分再開

○田口委員長 委員会を再開いたします。

日程案は、以上のとおりであります。

調査先との調整も進めていただいておりますので、できれば、この案で御了承いただきたいと思いますが、どうでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○田口委員長 ありがとうございます。

それでは、そのように決定いたします。

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が、正副委員長に御一任いただきますようお願いいたします。

次に、協議事項（2）の次回委員会についてです。11月1日火曜日の開催を予定しております。

次回委員会での執行部の説明、資料要求について、何か御意見や御要望はございませんか。

ちょっと、暫時休憩します。

午前11時30分休憩

午前11時30分再開

○田口委員長 それでは、委員会を再開いたします。

特にないようですので、次回の委員会の内容につきましては、正副委員長に御一任をいただきたいと存じますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○田口委員長 それでは、そのような形で準備をさせていただきたいと存じます。

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

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○田口委員長 では、次回の委員会は、11月1日火曜日、午前10時からを予定しておりますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、本日の委員会を閉会いたします。お疲れさまでした。

午前11時31分閉会