

平成29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29年9月26日

場 所 第4委員会室

平成29年9月26日（火曜日）

午前10時1分開会

会議に付した案件

○概要説明

総合政策部、商工観光労働部、県土整備部

1. 国際航空ネットワークに関する取組について
2. 国際海上ネットワークに関する取組について
3. 海外からの誘客促進等の取組について

○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	中野	一則
副委員	長	日高	陽一
委員		星原	透
委員		宮原	義久
委員		後藤	哲朗
委員		二見	康之
委員		田口	雄二
委員		渡辺	創
委員		新見	昌安
委員		冏師	博規
委員		西村	賢

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 日隈俊郎

総合政策部次長（政策推進担当） 井手義哉

総合政策部次長（県民生活担当） 鶴田安彦

総合政策課長 松浦直康

総合交通課長 小倉佳彦

商工観光労働部

観光経済交流局長 福嶋清美

観光推進課長 岩本真一

県土整備部

港湾課長 明利浩久

空港・ポートセールス
対策監 有馬誠

事務局職員出席者

政策調査課主査 森田恵介

政策調査課副主幹 花畑修一

○中野委員長 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、商工観光労働部、県土整備部から、国際航空ネットワーク及び国際海上ネットワークに関する取り組みや海外からの誘客促進などの取り組みについて説明をいただきます。

その後、海外調査や次回委員会などについて御協議をいただきたいと思います。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〕

○中野委員長 それでは、そのように決定いたします。

では、執行部入室のため、暫時休憩いたします。

す。

午前10時2分休憩

午前10時3分再開

○中野委員長 委員会を再開いたします。

本日は、総合政策部、商工観光労働部及び県土整備部に御出席をいただきました。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ます。

それでは、概要説明をお願いいたします。

○日隈総合政策部長 おはようございます。総合政策部長の日隈でございます。よろしく願いいたします。

日ごろより、中野委員長を初め、委員の先生方には、本県の海外戦略を初め、多岐にわたる国内外の経済情勢に対しまして御指導・御鞭撻をいただいておりますこと、まことにありがとうございます。

早速、説明に入りますが、座って御説明させていただきます。

本日は、お配りしております海外経済戦略対策特別委員会資料の表紙を見ていただきますと、下のほうに目次がございます。総合政策部からは、国際航空ネットワークに関する取り組みについて、県土整備部から、国際海上ネットワークに関する取り組みについて、そして、商工観光労働部から、海外からの誘客促進等の取り組みについて、それぞれ御説明させていただきます。

詳細については、各部の担当課長から説明いたしますので、よろしく御審議のほど、お願い申し上げます。

私からは以上でございます。

○小倉総合交通課長 総合交通課であります。

委員会資料の1ページ及び2ページをごらん

ください。国際航空ネットワークに関する取り組みについて御説明させていただきます。

まず、1番、現状と課題であります。

現在、宮崎空港発着の国際定期路線、ソウル線、台北線、香港線、3路線運航しておりますが、いずれの路線も、本県経済活性化、みやざきグローバル戦略を推進する上で欠かせない重要な交通基盤となっております。

平成28年度でございますが、4月に発生しました熊本地震の影響等により、台北線が1便減便している状態であることなどから、利用者数が対前年比で少し下がりがちで、9万3,226人というふうに若干減少しているという状況であります。

各路線の維持・充実に図るためには、インバンド・アウトバンド双方向で利用促進に取り組む必要がありますが、ちなみにとということで、平成28年度分でございますが、日本人、外国人のインとアウトの割合をそこに記載させていただいております。おおむねでございますが、ソウル線でいえば2対8、台湾線でいえば3対7、香港線でいえば1対9というような割合になっているところでございます。

また、新規路線という観点でいいますと、さらに訪日需要を取り込むという観点から、インバンドチャーターなど、こういった誘致などに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。

その下の表でございますが、国際定期路線の状況ということで、28年度まで、それから、29年度につきましては8月までの実績に関しまして掲載しております。ソウル線に関しましては、やはり北朝鮮等の問題なども少し影響してか、5月、6月が中心ですが、例年より少しその数字としては悪くなっている状況、台北線に関し

ましては、3便から2便になっているという影響もありましてか、非常に好調ということで8割を超えているような状況であります。香港線に関しましては、約75パーセントということで、ここもある程度いい評価ができるところかなというふうに考えております。

引き続きまして、維持・充実の取り組みであります。平成28年度の取り組み実績であります。

まず、本県のPR・定期路線の利用促進という意味でいいますと、各路線の就航地に対しての認知度向上、旅行商品の造成支援などをやっております。例えば、航空会社や航空機内誌の編集者等の招請ですとか、あと、旅行会社招請、メディアプロモーションという意味でいいますと、現地メディア・ブロガー等の招請、旅行博への出展などを実施しているところであります。

2ページに行ってくださいまして、県民への路線PRや利用促進という点であります。アウト対策という意味でありますけれども、旅行商品割引等によって利用促進を図っているところでもあります。

それから、県民への海外渡航支援という点ですと、平成28年度は下にございます4つの支援を実施しております。ビジネスサポート支援、グローバル人材、これは修学旅行等に対する支援です。それから、グループ交流促進、パスポート取得、グループ交流とパスポートに関しましては、昨年度の補正予算以降で実施しているというものでございます。

それから、県民へのPRという意味では、各種メディア・イベント等を活用しております。テレビCM、それから市内を運行していますラッピングのバスですとか、それから新聞広告、こ

ういったところでPRをしていると、それから、大型商業施設や祭り会場などにおいて、いろいろなイベントを活用しながらPRを実施しているところがございます。

それから、要望活動であります。定期路線を運航している航空会社、就航地の旅行会社に対し、維持・充実についての要望活動等を実施しております。昨年度も、宮崎—ソウル線の冬期増便についても要望をしていたところでありまして、それが実現していったところでもあります。

それから、新規路線に関しましては特にそうではありません。インバウンドチャーター便等の要望活動という意味ですと、中国やタイ、こういったところをターゲットにしましての情報収集やセールスを実施したところでもあります。

29年度につきましては、まず、先ほど申し上げましたグループ交流促進、パスポート取得支援、こういったところで少し拡大をしております。グループ交流促進支援でいえば、グループの人数が5名以上から、4名以上のグループであれば、この補助が受けられるというような形で、使いやすように改善をしております。

また、パスポート取得に関しましては、往復だけではなくて、宮崎空港から片道で行く場合、こういったものも対象にして少し利用しやすくしているところでもあります。

また、台湾に関しましては、減便対策として非常に重要なところであります。県民のアウト利用、それからインバウンド、引き続き利用促進を図っていく必要があると思っております。来年1月に、台北線の利用促進を図るために、航空会社等と連携しながらPRイベントを実施しようというふうに考えておりまして、中身は、今

現在、企画コンペで今後検討しようというところでもありますけれども、何らかのコンサート、それから台湾の文化を絡めたイベントを実施していくというふうに予定をしております。

また、これはタイムリーなお話ではありますが、今年度もソウル線の冬期増便が実現することとなりまして、ことしは、昨年度の週4便に加えて、さらにプラス1便の週5便の増便という形になりまして、月曜日と土曜日分を平成29年12月から来年3月まで増便するという形になったところでございます。

説明としては以上であります。

○明利港湾課長 港湾課でございます。

国際海上ネットワークに関する取り組みについて御説明いたします。

資料の3ページをお開きください。

1の現状と課題であります。

本県の港湾で取り扱われる貨物は、主に県内に立地する企業等の生産活動や製品出荷のため、輸入では、金属鉱や木材チップ等の原材料や石炭等の燃料等があります。輸出では、原木や合成樹脂、化学薬品などの工業製品があります。

重要港湾におきます輸出入取扱貨物量ですが、右の4ページ上段の図1をごらんください。これは、ばら貨物とコンテナ貨物の合計になりますが、平成12年以降、年間おおむね280万トン前後で推移してはいましたが、昨年の平成28年は約243万トンと減少しております。これは、主な輸入貨物であります金属鉱が原産国の輸出制限により減少したことが大きな要因であります。

次に、コンテナ貨物につきましては、同じく4ページ中段の図2をごらんください。県全体で平成27年の取扱量は、3万9,839TEUと順調に増加しまして過去最大となっておりますが、昨年の28年は3万6,883TEUに減少しておりま

す。

なお、この「TEU」といいますのは、3ページ、(1)の⑤の下に米印で記載しておりますけれども、コンテナ貨物をカウントする際に、コンテナの大きさにより換算する単位でございまして、20フィートコンテナ1個を1TEUとしまして、40フィートコンテナですと1個が2TEUというふうに換算をしております。

課題としましては、近年の船舶の大型化に対応した施設の整備など、港湾におけるニーズの多様化を的確に捉えた物流機能の強化が必要となるとともに、本県港湾の地理的優位性を利用促進に生かすためにも、高速道路網の整備に伴い拡大する背後圏での集荷が必要と考えております。

次に、(2)のコンテナ航路について御説明します。

4ページの下段、表1をごらんください。

定期コンテナ船は、細島港におきまして、現在、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便の計7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便の計2便就航しておりまして、東アジアの主要国であります中国及び韓国を初め、世界各国との貿易に利用されております。

課題としましては、コンテナ業界におきまして、平成27年以降、世界的なコンテナ船社の経営状況の悪化等によりまして、船社のグループを超えた再編や統廃合が続いており、本県に寄港している韓国船社においても航路の見直し等が進められている状況でございます。

この流れを受けまして、貨物量の減少もありまして、油津港に寄港しておりました南星海運の韓国航路が来月から寄港を休止することとなりました。

このような航路の再編・見直しや使用船舶の大型化による経営の効率化は今後も進むと予想されますことから、既存航路の維持・充実のために、さらなる集荷に向けたポートセールスや機能の強化が必要となってきました。

次に、(3)のクルーズ船対応についてです。

港湾におけるクルーズ船受け入れのための施設整備につきましては、油津港におきまして、平成27年に、16万トン級クルーズ船の受け入れに対応した係船柱や防舷材の整備を行いました。その結果、寄港回数は順調に伸びておりまして、去年は、宮崎港や細島港も含めました重要港湾全体で計30回の入港を数えております。そのうち、外国船のクルーズ船の受け入れは21回となっております。

今年度は、現在、世界最大級の22万トン級クルーズ船の受け入れに対応することとしまして、油津港におきまして、防舷材と係船柱の設置工事を現在施工中でございます。

課題としましては、現在の本県のクルーズ船の寄港は、比較的小型な船形のクルーズ船も含めまして、油津港に集中しておりますが、利用する岸壁は、大型の貨物船や定期コンテナ船等の共用であるために、クルーズ船の受け入れには、曜日や着岸時間等の制限によって限界があるところでございます。そのため、クルーズ船社に対しまして、寄港する船舶の大きさに応じて、細島港や宮崎港も含めた誘致を行うことで県全体における入港回数をふやし、バランスのよい受け入れを行うような提案が必要だと考えております。

次に、(4)のヒアリ対策についてです。

お手元の資料は9月11日現在ですが、その後、2件の事例報告がございまして、25日現在、全国で19事例のヒアリ確認が報告されております。

港湾は、これまでも、文字どおり、水際対策としましてさまざまな防疫体制をとってきております。ヒアリ対策につきましては、港湾事業者への周知を初め、細島港と油津港において、国交省や環境省と連携を図りながら、日常的な目視点検やトラップ設置等の対応を行ってきておりまして、現在のところ、県内での確認は報告されておられません。今後も、国と連携して必要な対応を継続していくこととなります。

続きまして、5ページをお開きください。

2の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)港湾機能の強化における港の利便性の向上としまして、重要港湾各港におきます主な整備状況等を御説明いたします。

細島港におきましては、一昨年6月に、白浜地区において国際物流ターミナルが供用を開始いたしました。

さらに、貨物船の大型化や用地不足に対応するため、まだ未施工となっております白浜地区の岸壁や、昨年2月に港湾計画を改定して位置づけました工業地区の水深15メートル岸壁及び工業用地造成等の早期事業化を図ることとしております。

宮崎港におきましては、航路埋塞対策として、一ツ葉地区に砂の流入を防ぐ防砂堤を整備することとして、今年度より事業着手し、現在、基本設計等を行っているところでございます。

油津港におきましては、既存の東地区10号岸壁におきまして、耐震機能を持たせた改良工事に、昨年度より現地に着手しておりまして、現在、工事を進めているところでございます。

また、22万トン級クルーズ船の受け入れ対策としまして、先ほど御説明しました係船柱と防舷材の設置工事に今年度着手しており、年内の

完成を目指しております。

最後に、（２）県内港湾の利用に向けた貨物集荷の促進についてであります。

まず、ポートセールス活動の実施につきましては、宮崎県ポートセールス協議会を主体とし、官民が連携して港湾セミナーや荷主・港運業者等への企業訪問等を実施しており、本県港湾の特性や港湾機能及び高速道路のネットワークの充実、それから助成制度等をPRすることによりまして、貨物の集荷に努めております。

実績としましては、昨年度は、港湾セミナーを東京と宮崎市で開催しております。今年度は、8月に日向市で開催しまして、76団体159名の参加がございました。11月には、主に県外企業等を対象としましたセミナーを東京で開催する予定です。

企業訪問の実績につきましては、昨年度、延べ120回となっております。

次に、助成制度の実施についてであります。

貨物の集荷を図るため、荷主企業や運送事業者に対し、新規・増加貨物を対象にした輸送費の補助を行います宮崎県物流競争力強化事業を総合交通課において行っております。

例としましては、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まして、平成28年度の実績で、補助件数は31件、うち輸出入で14件となっております。

説明は以上であります。

○岩本観光推進課長 それでは、資料の7ページをごらんください。

観光推進課からは、海外からの誘客促進等の取り組みについて御説明をいたします。

まず、1の観光誘客の推進についてであります。

（１）の現状と課題であります。平成28年の訪日外国人延べ宿泊者数は、熊本地震の影響で一時的に落ち込みましたものの、九州ふっこう割の実施や旺盛なインバウンド事業に支えられまして、前年を上回る24万5,180人と、過去最高を記録いたしました。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等を行いますとともに、2019年のラグビーワールドカップ、2020年の東京オリンピック・パラリンピックにおきまして、欧米を初めとする国々からの誘客促進にも取り組む必要がございます。

また、外国クルーズ船の寄港につきましては、平成27年度に行いました客船の大型化に対応した油津港の整備や地元市町と連携した誘致セールス等によりまして、過去最多の21回の寄港となりました。

今後とも、県土整備部や地元市町などと連携しながら、さらなるクルーズ船の誘致に取り組んでまいりたいと考えております。

次に、（２）の誘客促進の取り組みについてですが、①のターゲットを明確にした情報発信と誘客促進の取り組みといたしまして、国際定期便が就航します市場をターゲットに、新たな観光素材の磨き上げや、海外の旅行会社やメディア、ブロガー等に対するプロモーションの実施を行いますとともに、中国を初め、成長が著しい東アジアのクルーズ船需要を取り込むために、クルーズ船社へのセールス強化にも取り組むこととしております。

次に、②の東京オリンピック・パラリンピック、ラグビーワールドカップを契機とした誘客促進としましては、1つ目に、東京都と連携したホストタウン登録国のドイツからのメディアの招請、次に、代表チームの事前キャンプ受け

入りが決定した国に対します情報発信の強化、そして最後に、新宿みやざき館KONNEのリニューアルによります情報発信機能の強化と、食や物産、観光等の魅力発信に取り組むこととしております。

③の広域連携による個人旅行者向けの誘客促進としましては、今年度は、南九州3県で連携しました台湾・香港向けのメディアプロモーション事業や、北九州市や大分県など、東九州自動車道沿線自治体と連携した周遊ルートの韓国向けPRに取り組むこととしております。

次のページをごらんください。

④の受け入れ環境の整備といたしましては、外国人のニーズを的確に把握するためのアンケート調査、次に、外国人を受け入れる観光従事者等の人材育成、あるいは、観光情報の多言語化やWi-Fi環境の整備の促進などに取り組むこととしております。

次に、2のみみやざきMICEの確立についてです。

(1)の現状と課題ですが、MICEの開催は多額の消費を伴い、観光振興や地域経済の活性化に大きな効果が見込まれますことから、誘致活動に積極的に取り組んでいるところでございますけれども、近年、全国各地で大型MICE施設の整備が進むなど、地域間競争が激化しております。このため、MICEメニューの充実や、本県の強みであります農林業や環境分野に関する誘致活動を組織的・戦略的に進めるなど、本県ならではのMICE誘致に取り組む必要があると考えております。

また、下の表にありますとおり、平成28年度は、グローバルMICEの件数が11件と伸び悩んでおりますが、平成30年5月に、アジア初開催で延べ参加人数約6,000人の大規模国際会議で

ありますLREC、これは、言語資源と評価に関する国際会議ということですが、これの開催が決定をいたしております。

次に、(2)の今後の取り組みについてでございます。

①のMICEの誘致促進の取り組みといたしましては、国際定期便のある韓国、台湾、香港を主なターゲットにした海外の商談会への参加やキーパーソンの招請、次に、昨年度から手厚くしました支援制度を活用しまして、大規模な国際会議や海外インセンティブツアーの誘致の強化を図ります。そしてまた、さらに、専門分野に影響のある大学教授など、5名のMICEアンバサダーの活用を行いますほか、アンバサダーの増員によりまして、MICE開催地としての認知度向上などに取り組んでまいりたいと考えております。

最後に、②のオールみやざきでの受け入れ体制強化としまして、本県の強みであります農林業、環境分野の産業視察メニューの追加につきまして、地元企業や大学等と連携して取り組みますとともに、歴史的建造物等を会議やレセプトションの会場にして、特別感や地域特性を演出するユニークベニューの開発に取り組むなど、MICEメニューの充実を図ってまいりたいと考えております。

観光推進課からの説明は以上でございます。

○中野委員長 ありがとうございます。

執行部の説明が終わりました。

御意見、質疑がございましたら、発言をお願いいたします。

○二見委員 1件ちょっと確認なんですけれども、2ページの(2)平成29年度の新たな取り組みと実績ということで、たしか、前の勉強会のときに、この事業についての説明を受けたと

思うんですけれども、今、8月31日現在で、グループ交流促進とかパスポート取得支援というのでこれだけの実績が出ているということなんですけれども、これはたしか、予算が執行し終わったら終わりというような話だったかなと思うんですけれども、予算の執行割合についてはどんな状況なんですか。

○小倉総合交通課長 確かに、今、委員おっしゃったように、予算の範囲内で支援をするという形になってございまして、実際、今、パスポート取得支援のほうが、実は予算を結構オーバーするかもしれないという状況で、結構引き合いがあるというような状況でございまして、我々としても、もちろん限界はあるんですけれども、なるべく予算の範囲内で調整しながら、どこに重点があるのかということを見きわめながら、予算の配分を少し考えていきたいなというふうには考えているところであります。

○二見委員 もう一方のグループ交流促進のほうはいかがなんですか。

○小倉総合交通課長 グループ交流のほうは、かつてから例年続けていた支援の中身ではあるんですけれども、今年度、金額に関しましては、執行率としては現時点で大体半分ですので、期間で約半年ですので、おおむね順調に来ているというようなところかなと思います。

○二見委員 まだパスポートのほう若干多くの利用者がいるということなんですけれども、これって場合によっては補正増額というのがあるかもしれないのか、それは現段階でまだ検討されていないのであればあれでしょうけれども、そういうのも可能性としてはあるのか。予算がなくなったので仕方がないという見方もあるんでしょうが、これだけ広報してパスポート取得というものをどれだけふやそうという目

標・ターゲットもあったでしょうし、あとは、早く行った人たちはよくて、後から来た人たちが間に合わなかったというのも、仕方ないと言えばそれまでなんですが、県民的には納得しがたい感情的なものもあると思うので、そういったところにはどのように対応されていくお考えなんですか。

○小倉総合交通課長 先生がおっしゃったように、後から来た人が非常に不便というか、不公平にならないようにということも非常に大事なかなと思います。4つ支援がございまして、ほかの予算の執行状況なども見きわめながら、パスポートに寄せることができるかどうかを含めて検討していきたいなというふうには思っておりますけれども、今後も冬期でまた増便などもありますし、その時点で非常にまだまだ人気があるなというところもあれば、少しお金の積み増しというところも検討しなきゃならないかなというふうには感じておるところであります。ちょっとまだそこは状況を見きわめながら検討していきたいなと思います。

○二見委員 最後にもう1点、これはわかればですけれども、県内のパスポートを取得している人の数というのはわかるんですか。

○小倉総合交通課長 平成28年12月31日現在ですので、昨年末時点ですが、県内に在住されているかどうかはちょっとわかりません。恐らく、パスポートの登録とは、宮崎県で発行されたかどうかという数ですけれども、13万2,427件でございまして。

○二見委員 ありがとうございます。

○図師委員 1ページ、2ページなんですけど、インバウンド・アウトバウンド双方の対策ということで、この数字を見る限りも、アウトバウンドにいかにか力を入れていくかというのが今後

の課題だろうとは思いますが、インバウンドの対策として、向こうのマスメディアとかブロガーを使った宣伝広告はされているところなんですが、逆に、宮崎県民向けのいろんなマスメディアを使ったりとか、宣伝広告というのは積極的に打たれている経緯があるんですか。

○小倉総合交通課長 マスメディアという点でいいますと、昨年度も、県内の放送局などに、実際に現地へ行っていただいて少し番組制作など、メディアへの露出ということも意識しながら昨年度もやっていたところでありまして、今年度に関しましても、今後の取り組みでありますけれども、例えば、特に香港線などがまだ県内では認知度が低くて、この数字にもあらわれているとおりで、まだ1割にも満たないというところもございますので、そのあたりも含めて、露出を昨年度までもやっておりましたが、今後も引き続きやっていきたいなというふうに思っております。

○函師委員 ターゲットをどこに絞るかといいますか、年代層とか、女性とか、そういうところに絞った宣伝の打ち方とか、マスコミとの連携というのにも必要だろうとは思いますが。

あと、続けてもう1つ、2ページの④には、中国やタイをターゲットに、新たな航空路線の開拓を行われているというところなんですが、今、手応えを感じていらっしゃるどころ、路線等があれば教えてください。

○小倉総合交通課長 手応えという点でいいますと、具体的に路線につながるようなものが何か現時点であるかというところ、今のところはないなというところが印象だと思います。

実は、昨年度も、私は直接行ってないんですけども、タイのほうに行ってまいりまして、路線誘致など、旅行会社にセールスなどもして

いたところですが、やはり地震の関係などもあってチャーターなどが実現しなかったという経緯もあります。

実際、中国やタイなど、いろいろと現地の事務所なども使いながらやっているところでありましてけれども、現時点では、今のところいい感触があるかというところ、ちょっと今はまだないかなというところがあると思います。

○函師委員 思ったのは、ソウル便が冬の間に増便されることが決まったようなんですが、これは恐らくゴルフの方々のニーズに応えるという内容だと思うんですけども、ターゲットとしては、例えば、日本よりも以北といいますか、北をターゲットにして、寒いところの国からこちらに来てもらうとか、実は、大連に何度か入っているんですけども、大連のほうには日本に、特に宮崎に、特にゴルフにというニーズはかかると。ただ、事務所もないし、宮崎の「み」の字もわからない、情報がほとんどないということです。ですから、どういう方をどこに誘致するというところまでモデルをつくられて、ただ「宮崎に来てください」だけではなくて、そういう商品をきっちり作り込まれてからセールスをされたほうが誘致にもつながりやすいんだろうなと思いますが、そういうお考えはないですか。

○小倉総合交通課長 委員おっしゃったように、大連など、中国の北のほう、新潟などではハルビンなどにも路線があるようなんですけれども、こういったところはなかなか未開拓なところもありまして、冬期にこちらでゴルフをやる等のニーズを把握しながら、そういったところでも戦略的にターゲットに行くというところも必要だと思います。

そういう意味では、北京なども、今、実際、

接触など、コンタクトもしながら、そういう旅行商品なども考えられるというような話も聞いておりますので、現地になくて宮崎でできるもの、そういったものが何かということもこちらでよくよくアピールしながら、そういったところも含めてちょっと対応していきたいなと思います。

○函師委員 他県の上書きは大変なんです。特に、隣県がやっている路線の上書きというのは非常に大変だと思いますので、できれば、新路線というのは他県と競合しない、また、新たなところだからこそチャンスがあるというふうに捉えられて、どんどん新規路線のほうの開拓には努力していただきたいと思います。

○田口委員 まず初めに、22万トン級のクルーズ船対応というのが出ておりますが、九州内では22万トンが対応できる港はもうあるんでしょうか。

○明利港湾課長 現在で対応できるのは、九州では八代港だけになります。

ただ、八代港も、現在、ガントリークレーン等の整備を今年度から始めるということで、日程の調整が出てくるというふうに聞いております。

ただ、32年度からは、八代港については常時係船ができるというような整備も新たに行っていると聞いております。

それから、来年度以降に可能になるところが博多港、それから長崎港と沖縄になりますので、油津も含めて、現在、来年度以降になりますけれども、4港、沖縄を入れて5港ということになります。

○田口委員 22万トン級というのは、恐らく想像するに、多分、中国人が中心の観光客だと思いますが、油津港の22隻、細島港7隻、宮崎港

1隻、この中の各港ごとの中国人が中心の船は何隻だったのか教えていただきたいんですが。例えば、油津港の22隻のうちの何隻が中国人観光客中心であったのかということです。ほかに、国別にわかれば、もっとありがたいんですが。

もしわからなければ、後でもいいんですけども。

○明利港湾課長 ちょっと今調べますので、後で御報告します。

○中野委員長 それなら、その他で。

○田口委員 なぜそれを聞きたいかという、つい数日前の記事で、ちょっと詳しく中までは見なかったんですが、中国が日本旅行の規制を始めるというような記事を見ました。中国に偏り過ぎると非常に心配だなというのは、今、韓国がいい例で、THAADだったかな、あれを入れたことによって、今、中国からの観光客が激減していると。そういう意味では、余り1つの国に頼り過ぎると、特にチャイナリスクというのは非常に今後も心配なので、一気にがらりと変わってしまう可能性がありますので、例えば、アメリカとか、もっと多角化というか、いろんな多方面にも広げたほうがそういうリスクが減るんじゃないかと思うんですけども、そういう取り組みは現在どうなっているのかお伺いします。

○岩本観光推進課長 クルーズ船は、確かに、上海等を起点として中国の乗船客も多いと思うんですけども、全体の観光客の割合でいきますと、中国は本県への入国、観光客としては少ない、韓国・中国・香港・台湾の中では一番少なくなっております。

例えば、これは延べ宿泊者数でいきますと、平成28年度で全体が24万5,180人と先ほど申し上げましたけれども、韓国が一番多くて9万1,120

人、そして、次いで香港が5万530人、次いで台湾が5万30人、そして中国が9,270人という数字になっております。

ですから、まずは、私どもとしましては、定期航空路線の今飛んでいます国と地域から誘客を図るというのがありますし、それとあわせて、中国ももちろんそうなんですけれども、あとはASEANとか、定期路線以外のところからも、福岡とかそういう拠点空港を経由しての誘客に取り組んでいるところであります。

○田口委員 やっぱ非常に心配なのは、先ほど言ったチャイナリスクというのが、国と国との関係で何か1つこじれると一気にがらっと変わってしまう部分がありますので、そういう意味では、県内の観光業者の皆さんのためにも、いろんな多方面とのつき合いを広げていただけたらと思っております。

次ですが、例えば、先ほどの22万トンクラスになると、どれぐらいのお客さんが大体想定されるのか、バスにすると何十台になるのかわかりませんが、それに向けての県内の対応はもう既に何か考えて準備をされようとしているのか、その部分をお伺いいたします。

○岩本観光推進課長 22万トン級の大型船なんですけど、船によって乗客定員は若干異なると思いますが、オアシス・オブ・ザ・シーズという船がございます。この船の場合は乗客定員が5,400人ということで、今、油津港に就航しております16万トン級の一番大きい船が4,800人程度ではなかったかと思っておりますけれども、500人近く乗客を多く運んでこられるということで、非常に経済効果も大きいというふうに考えております。

先ほど、港湾課長のほうからも説明がありましたように、今、九州で寄港可能な港というの

が八代港だけと、あと福岡とか、そちらのほうも将来的には寄港可能になるということですが、太平洋側におきましては、油津港以外は、次、高知、広島という形になりまして、近くに22万トン級の船が寄港できる港がないということで、もし誘致ができれば、油津港に寄っていただける効果は非常に確率的に高いのではないかなということ、そのあたりは八代港あたりとも、隣県との連携した誘致活動とかいったことも取り組んでいけたらなと思っております。

○田口委員 ありがとうございます。

先ほど、宿泊では、中国から来た人は少ないということでしたけれども、クルーズ船の人は泊まらないので、来航者としては非常に多いと思いますから、先ほど言ったようないろんなところと、かなり偏ったところにならないように、一国に偏り過ぎると非常に心配な部分がありますので、よろしく願います。

それと、次、いいですか。

○中野委員長 はい、どうぞ。

○田口委員 今度は、港湾の出荷の関係ですが、ちょっとこれは情報として私が知っておきたいものですから、まず、最近ありがたい話で、日機装とキャノンという2つの大きな会社が県内に立地してくれることが決まりまして、今、既に進んでおりますけれども、日機装とキャノンは港湾から出荷とか、そういうものは期待できるんでしょうか。現在までのキャノンはどうだったのか、今後、日機装はそういうものが期待できるのか、もしわかれば教えてください。

○有馬空港・ポートセールス対策監 日機装についてでございますけれども、工場のほうを稼働に向けて準備中ということで、宮崎のほうに事務所が建ったときにお伺いしまして、今言わ

れた物流についてもお話をちょっとお伺いしたところでは、物流については今から検討中ということなんですけれども、まずは航空部品のカスケードですね、逆噴射に係る炭素繊維、そこを中心にまずはスタートさせるということをお聞きしております。

会社のほうからお聞きしたときには、荷物については工場引き渡しということで、物流に関しては、工場へ買い主さんに取りにきてもらうということでお聞きしたところでございます。

ただ、まだスタートしたばかりということで、私どもとしては、今後とも情報収集に努めていきたいというふうに考えております。

キャノンにつきましても、今度、高鍋に進出ということで、本社も含めまして、いろいろ物流等についてポートセールスということで改めてお話を伺うということでは今考えております。

○田口委員 今のお話ですと、現在、キャノンは木城町にあるわけですが、じゃあ、今の港湾を利用しているという実績はないということではないんですか。

○有馬空港・ポートセールス対策監 キャノンにつきましても、いわゆる大口の荷物ということでは、私どもとしてはまだ確認していないところでございます。

○田口委員 わかりました。非常に大型工場が来て、そういう意味では、物流という面では船舶は非常にモーダルシフトの1つで安くできますので、ぜひとも今後も進めていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○西村委員 2点ほどお願いします。

先ほど、図師委員のほうも国際航空の話がされましたけれども、日本人側が少ない理由の一つとして、航空便の時間帯があると思うんです。

こちらから夕方に飛び立って、向こうに夜着いてしまう便が台湾方面、そして香港はそうなので、実際、私も使うときには、朝から福岡経由で行ったほうが全然早く、その1日を有意義に使えるということがあるんですけども、この時間帯ということは、当然、向こうから来られる人たちのためには非常にいい時間帯だと思うんですが、これを例えば増便する際には、こちら側から都合がいい時間ということは、どのタイミングで話をされるのかとか、例えば、向こうから「もっと日本人客来てくれ」と言われたときだったら、この時間をもうちょっと変えてくれという話をされるのか、そのあたりというのはどうなっているのでしょうか。

○小倉総合交通課長 基本的に、各航空会社のダイヤに関しましては、基幹空港における、要するに、台北でいえば桃園空港などにおけるスポットがどこでとれるかどうかということにも大きくかかわってくると思います。もちろん、そこは需要に応じて、もしくは機材に応じて、とれるスポットというのはまた桃園側で変わってくるかと思いますが、非常に混雑している空港の中で、例えば、昼間の非常にいい時間帯にとれるかというのは、我々のほうから航空会社に「この時間帯にしてくれ」というところは、多分、今までもあんまりそういう交渉という感じで言っているところではないんですけども、航空会社が基本的に経営の中で決めるということでもありますけれども、我々のほうもビジネスなどで利用している機会も多くございますので、なるべくインとアウト、もちろんバランスがよいように、そういったところも要望としては我々のほうから言っていきたいなというふうには思っているところであります。

○西村委員 わかりました。なかなか難しい問

題だとは思いますが、引き続きお願いします。

もう1点、先ほど田口委員が言った海上輸送の件で、数年前に、宮崎県と日向市で45フィートコンテナの実証実験的なものをやられて、細島港周辺はたしか特区とかをとって、それが走れるようにとかという、県もそれなりに投資をして環境整備をしたと思うんですが、その後、特殊コンテナの利用状況はどうなっているんでしょうか。

○明利港湾課長 45フィートの取り扱いについてですけれども、今、委員のほうからもお話がありましたように、当時は、細島港が特区ということで、細島港を利用する45フィートコンテナについては、宮崎県内での利用というのが特別に認められていたんですが、そのときに、たしか9港だったと思いますけれども、太陽光パネル関係で使った実績がございます。その後、規制緩和がございまして、特区をとらなくても利用できるということで、本県における特区のメリットがなくなったということと、やっぱり国内での利用港数が少ないということで、コンテナ船での取り扱いに非常に時間がかかるということもあって、地方の港湾におきましては、企業のほうが45フィートの使用についてそれほどメリットを感じていない。そういうことで、それ以降の利用実績はございません。

○西村委員 ありがとうございます。

○星原委員 きょう、航空、海上、そして誘客ということで、それぞれ取り組みをされてきているんですが、多分、10年来、いろんなやり方、取り組みの方法はされてきていると思うんですが、私が思うのは、航空でいえば、航空会社とか旅行者の対応だけしてきているような感じに見えるんですね。あの辺は、予算を上

げれば幾らでも、予算に応じていろいろやるわけですから、今、本県のこういう海外向けの事業予算というのは、10年前と比べてふえてきているのか、横で同じような形で来ているものなのか、その辺はどう捉えたらいいんですか。

○岩本観光推進課長 観光客の動向でいきますと、先ほどの県内の旅行者の延べ宿泊者数の推移で申し上げますと、先ほども御説明しましたとおり、毎年順調に増加をしている状況でございます。（「予算」と呼ぶ者あり）申しわけございません。失礼いたしました。予算のほうでございましては、ときどきのいろんな、特に海外対応等につきましましては、国を挙げての訪日客誘客ということで取り組んでいるところでございますけれども、誘客関係の予算・取り組みがふえてまいりまして、そういった中で、選択と集中を図って対応しているところでございます。

全体としましては、所定の効果があるものを選択しながらという形でやっております。

組織体制はもう異なっておりますけれども、観光・リゾート課の当初予算の金額でございます。平成19年が当初予算で8億3,200万円、平成29年度の観光推進課の当初予算が7億6,600万円ということになっております。

○星原委員 なぜそれを聞いたかというのは、結局、本当に海外に向けて、宮崎県だけじゃなく、九州各県あるいは全国がそれぞれ海外に向けていろんな取り組みをしているわけですよね。そういう流れの中で、じゃあ、宮崎県はどういうふうな形で海外との経済交流から、文化・スポーツ交流から、いろんな事業をやっていく上で、どういうふうにしたら他県との差別化ができるかとか、あるいは予算の配分の仕方とか、そういうものを考えていかないと、ただこうい

う事業をやっています、あるいは観光客がふえましたとか、減りましたとか、そういう問題じゃなくて、これから海外に向けてはどこも同じような取り組みをしていく中で、宮崎県の特徴として何をしていったのか。じゃあ、誘客をするんだったら、観光ルートだったらどういうところを見せたらいいのかどうか、見せるところがあるのかどうか。あるいは、食べる物だったら、こういう場所でこういう形の物が食べられますよとか、そういうことをやっていけるのかどうか。逆に、今度、こっちからアウトの人たちには、どうやって、そうやって出ていってもらうための作戦を考えておられるのかどうか。だから、要するに、かけている費用と効果がどういうふうに出ているのかというのを追求していかないと、毎年同じような形のことで、ふえたり減ったりすることで一喜一憂しているんじゃないかなど。そうじゃなくて、10年前とは、こういうことをやったおかげでこういう効果が出ているんだ、あるいは、こういう予算をつければこういうふうになっていくんだ、そういうものを見つけていかないと、本来の国際交流というか、グローバル社会の中で、宮崎県が打ち出していくものの何をどういうふうにしたらということが見えてこない、本当にどうなのかなど、私はその辺を危惧しているんです。

もう今までは今まででしょうから、これからのこういう海外戦略、我々も委員会としてもこういう調査委員会をつくっているのは、そういうところを目指してどういうふうにしていったら、よりほかの県と差別化ができるものが見つかるといふ面もありますよね。だから、経済分野、あるいはスポーツ・文化分野、あるいは、これから日本は人口減少の中で、雇用の面で、どちらかといえば東南アジアあたりとつき

合うことで、雇用もそういう方々を迎えなくちゃいけない時代になってくるんじゃないかなど。

そういうこと等を想定したときに、じゃあ、今のやり方の方法だけで本当にいいのかどうかということあたりをやっぱり考えながら、前年度の予算の使い方がどうだったのか、今までの使い方がどうだったのかから、じゃあ、これから今までと違うこういう課題が出てきたので、こういうふうにせんといかんとかというのを探していかないと、全然前に進まないんじゃないかなという強い思いがあるんですが、その辺の取り組み、今後に向けての考え方というのは、過去5年なら5年の状況から見てどういうふうに捉えていращやるのか、その辺は、この委員会として我々はどう判断したらいいんですかね。

○日隈総合政策部長 星原委員のおっしゃるとおり、5年、10年スパンで見えていきますと、確実に国際化・グローバル化は進んでおります。

私どもの部としては、まずは空のほうを担当させていただいていますけれども、これだけ定期便もふえてくる。今、来年度予算に向けて、ちょうどまた予算の検討もしているんですが、確実にふえるということは、その分、予算の確保もしなくちゃいけないということにもなりますし、どっちが先かということはありませんけれども、とにかくインバウンド対策、しっかり外貨を稼ぐという意味では航路定期便を確保していきたい。中には、LCC、国内便も、今度は^{*}スカイネットが開設しました。国際便についても、今後、LCCの動きも出てくると思います。できるだけ海外からたくさんお客さんをお呼び込んで、ここに金を落とさせていただくという対策を講じていきたいと思っていますので、これ

※15ページに訂正発言あり

はグローバル戦略として、また、物を売っていくということ、人の交流を含めてやっていくということは、当然、そういう方向で予算づけも動機として持って取り組んでいくということになります。

また、委員会のほうでも、また海外視察もいただいて、御意見も頂戴しながら、来年度以降の対策というのもまた検討していきたいというふうに思っています。

この方向は今後とも変わらないと思いますので、そういう政策・位置づけでしっかり取り組んでまいりたいというふうに考えておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

○星原委員 あともう1つが、県だけで幾ら動いても限られていると思うんですよね。県内の26市町村との取り組み方とかというのをどういうふうにしていくのか、あるいは経済団体、そういう人たちとどういうふうにしてかわりながら、アウト・インの取り扱い、やり方なんかもそういうことを考えてやっていって、課題が見つければ、じゃあ、それについてどうしていくのかということだと思うんですよね。だから、県も、平成25年から3年間は、東アジア経済交流戦略というのを打ち出してきて、今はグローバル戦略という、名称は変わっても、私は、中身は同じことでもいいと思うんですけれども、見つかった課題をどういうふうに整理していくのかというのが問題で、5年後の宮崎の海外とのあり方というのをどういうふうに持っていこうとしているのか、10年後に向けてはどういうふうにしていこう、分野ごとに分けて、そういうことが多分もうあると思うんですね。そうしたときに、じゃあ、今度は、県内のことだけじゃなくて、他県との競争に勝つためにどうしていく。どっちかという、東アジア地域や九州は、

ほかの東北とか北海道とかということに比べると、距離的なもので経費や移動するのに、我々もそうですが、それぞれ向こうから来る人たちもいろんな経費はかかりませんよね。安く上がる。その利便のところをどう捉えて宣伝していくのかとか、この海外戦略の中ではいろんなやり方があるような気がするんですよ。だから、そういうことを常に情報収集しながら、いかに前進させるかという取り組みをやっていращゃると思うんですけれども、そういうことが一番重要じゃないかなというふうに思っています。

○日隈総合政策部長 済みません、1つ訂正を。先ほど、「スカイネット」と申し上げましたが、「ジェットスター」の誤りです。申しわけありません。

星原委員から御意見を頂戴したこと、今後、グローバル戦略を国際視点からやっていくということで、経済も含めて取り組んでいきます。

先ほど、田口委員からもありましたが、中国の関係で先に申し上げますと、非常に大きな市場ですので、中国は中国として対応していかなくちゃいけないが、一方、リスクの問題もありますので、特に取引の関係でいうと、そこを十分考えながら対応していかなくちゃいけない。

航路の関係も含めて、まず、親日の国、台湾あるいは韓国、そしてその先は安全であろう香港、その先でいくと、シンガポールであったり、インドネシアだったり、タイだったり、そういった国、あるいはベトナムも入るのかもしれない。そこらあたりの外交の問題も見据えながら、観光面あるいは経済面をやっていかなくちゃいけないのだろうというふうに考えています。

特に台湾については、向こうからですと輸入、こちらからすると輸出ですが、牛肉が解禁にな

るということですので、これは大きなビジネスチャンスということもあります。

いずれにしても、相手国の市場も見据えながら、しっかり打つ手は打つということでやっていかないと、なかなか厳しいのかな、せっかく交流していながら、経済の交流に結びついていかないと何にもなりません。

具体的に、台湾については12月にまた経済団体と、あるいは議会の先生方も含めて伺うということになっておりますけれども、そこまで待つておくより、手前から手を打っていかなくちゃいけないなというふうに思っています。

どの国にどういう商品を売っていくのか、そして、どこの団体と交流していくのかということは非常に重要でありますので。

また、今週、都城で友好協定もございますけれども、人の交流というのも大変重要です。文化交流、本県は3年後に国民文化祭も控えておりますので、そういった面も見据えながら、人の交流をしながら、経済、そしてお互い行き来し合うというような形で進めていかないとなかなか、人の信頼というのもございますので、しっかりそこらあたりは情報交換をしながら、また、御意見も賜りながら進めていきたいと思えます。よろしくをお願いします。

○星原委員 最後にしますけれども、今、台湾の話が出ました。確かに、今月から牛肉の輸出、向こうから見れば輸入ということが解禁になるということになって、県内の3屠殺場も国のほうに申請していたのがオーケーになったという話もあります。

ですから、ことしからまた焼酎なんかのアルコールの度数も昔と違って緩和されたということで、宮崎県にとっては、焼酎も日本一、牛肉も日本一というわけですから、この売り込みで

それぞれ全国、台湾に向けてはば一つと行くと思うんですが、そこでいかに宮崎県の一番の物を一番多く扱ってもらうための作戦というのが一つと、あと、これから外国とつき合って、宮崎牛もこの間出ましたが、部長には言っておったんですが、商標登録というのがあると思うんですね。だから、「宮崎和牛」なのか、「宮崎牛」なのか、あるいは「児湯牛」とか「西諸県牛」、「都城牛」、中国なんかは多分いろんなそういう商標の登録にたけている国なので、そういうものを見失わないようにしないと、いざとなったときに使えませんかというようなことも起こり得る可能性もあるわけですよ。だから、そうなってくると、今度は利用料を幾らよこせとかという形になってくるわけで、商標登録なんかの面は怠りなくされているだろうというふうには思いますが、そういうことについても、宮崎の物の名前、地名とか、いろんなものがそういうふうにされないように、そちらにもぜひ気をつけていただければというふうに思います。

○宮原委員 コンテナ船についてちょっと聞かせてほしいんですが、これは細島港と油津港と、釜山から入っていますよね。この船というのは、同じ航路の中で、油津に寄って細島に行くというような感じなんでしょうか。直行で来て、それでまた帰っていくようなイメージをすればいいんですかね。

○明利港湾課長 油津港に寄港しまして、来月から休止される南星海運の航路につきましては、韓国からまず志布志に寄りまして、そして、油津を経由して細島、それから、大分を経由してまた釜山のほうに戻るといったような航路でございまして、そのうちの油津港が抜港になったという形になります。

○宮原委員 ということは、油津港でおろす荷、

または積み込む荷というのが落ち込んでいるということなんですかね。船会社にとっては、寄ることでコストがかかり過ぎるということで考えればいいんですかね。

○明利港湾課長 最近、油津港でのコンテナの取扱貨物量が減っているということで、今回のような措置になったというふうに聞いております。

○宮原委員 あと、国際的に船会社の経営状況が悪化しているということであれば、例えば、決して国内はいいですよとはならないのかもしれませんが、神戸航路というのも細島、油津ということになりますけれども、そのあたりの状況というのも、油津のほうはやっぱり取扱量が減っている状況になっているんですかね。

○明利港湾課長 油津についても、神戸フィーダー航路についても、取扱量は減っておりますが、この便がなくなると、コンテナの便が全くなくなりますので、油津周辺の企業については、ぜひこの航路は存続したいということで、官民を挙げてこの存続に、また、ポートセールス活動とかを図っていきたいというふうに考えております。

○宮原委員 言われるとおりでと思います。本当になくなると、当然、それを利用されているところは、遠いところから運んでくるとなるとコスト高になるので、そのあたりは、荷が減っている状況であれば、逆に利用しやすいとか、利用をお願いするというような状況をつくっていかないと、なくなってからでは遅いと思いますので、1回とめられると、なかなか厳しいと思いますから、そのあたりは十分努力をしていただきますようお願いをしておきたいと思います。よろしく申し上げます。

○新見委員 細かいことなんですけど、何点かお

聞きしたいと思います。

まず、3ページの一番下、ヒアリ対策ですけども、ヒアリについてはことしの6月、7月でしたかね、初めて日本で見つかったんですかね。この9月に入っても、わずか半月の間で既に2件ふえたということなんですけど、ヒアリの生態について教えてもらいたいんですが。要するに、アリですので、夏場は活発に活動するかもしれませんが、冬場、今と同じようなトラップを仕かけたり、目視をやったり、そういうことを冬場も継続する必要があるのかどうかをまず教えてください。

○明利港湾課長 私どもは専門家じゃないので、あんまりヒアリについての生態は詳しくないんですが、環境省からの指導によりますと、目視点検というのは通年かけて行いますけれども、今回のトラップ調査につきましては、*11月ぐらいまでで1回休止して、また春先から行うというふうに指導が上がっていますので、冬場の活動はないんじゃないかというふうに考えています。

○新見委員 わかりました。じゃあ、11月までしっかりお願いいたします。

それと、4ページ一番上の表ですけども、先ほど、27年から28年において減ったのは金属鉱の関係だというお話でしたが、逆に、昔の話ですけども、平成7年から12年の間に約80万トン一気にふえていますけど、このときの要因は何だったのか、また、それが今も継続して安定して推移しているのかどうかを教えてください。

○明利港湾課長 平成7年というのは、細島港がまだコンテナターミナルとかの整備がされる以前でございまして、ガントリークレーンの1号機ですけども、平成12年度から供用開始を

※18ページに訂正発言あり

しております。平成7年から平成12年の間に国際コンテナターミナルが完成したということで、取り扱いの効率がよくなったということとあわせて、細島港への企業の立地が進んできたということが原因かと思っております。

○新見委員 ハード的な整備が進んだおかげでこういったふうになつたというのは理解できました。

それと、27年から28年に、金属鉱の輸出国の輸出が減ったために取り扱いが減ったという御説明でしたが、29年度に入つての状況はどうなんでしょうか。

○明利港湾課長 鉄鉱石の主な輸出国でありますインドネシアにつきましては、まだ輸出制限・輸出禁止が続いておりますので、状況としては同じ状況でございます。

○新見委員 わかりました。

じゃあ、最後に1点だけ、8ページですが、MICEの誘致促進の今後の取り組みですけれども、今現在、MICEのアンバサダーは大学教授等5名いらっしゃるようですが、この5名の方の今の活用の状況と、今後増員するということですが、何名増員されて、どういった方々がどういった分野でアンバサダーとしての活動に取り組まれるのかを教えてください。

○岩本観光推進課長 アンバサダーの皆様につきましては、今、5名の方ですが、大学の教授を中心に、学術系の方をお願いしております。いろんな学会等でMICEの情報が入手できた場合は、「宮崎でどうですか」というようなアピールをしていただいたり、こちらに情報をいただいたりとか、こちらからまた出かけていってアプローチをするといったような形で活動をお願いしているところでございます。

そして、また新たに増員を考えておりますの

は、どうしてもやっぱり学術系が中心になっておりますので、例えば、経済界とか企業等の情報にお詳しいような方々をぜひアンバサダーとしてお願いしたいなと思っております。当面、何人ということは、目標まではまだ定めておりませんが、少しでも多くの方にそういった形をお願いをして、できるだけネットワークを広げていきたいなと思っております。

○新見委員 わかりました。結構です。

○明利港湾課長 申しわけありません。先ほど、トラップの調査を11月までと言いましたけれども、10月までで年内は終了というふうに聞いております。訂正いたします。

○後藤委員 新見委員の関連で、MICEの確立でちょっとお聞きしたいんですが、8ページなんですけれども、地域間の誘致競争、どちらかということ、都市間の誘致競争ですよね。今回、受け入れ体制強化ということで、ユニークベニュー、歴史的建造物や公的空間等で、特別感や地域特性を演出できる会場と、こういうふうに表現されていますけれども、具体的にどういうのをイメージされているんですか。

○岩本観光推進課長 実は、ユニークベニューにつきましては、国のほうで全国の候補となるようなところを登録しております。県内におきましては、今、県庁の前庭ですとか、あるいはフローランテ宮崎、それから西都原の御陵墓前広場というようなところが登録になっております。

実際に、県庁の前庭につきましては、昨年3月に、日本寄生虫学会というのがございまして、これの懇親会がこちらで開催されました。それから、フローランテにつきましては、平成25年になりますけれども、日本消化器学会の情報交換会というようなものがございましたし、最

初に御説明いたしました来年の5月に開催されますLRECという大きな国際会議が予定されておりますが、こちらにつきましては、宮崎神宮の参道で、会議場から場所を変えて、歴史的な雰囲気の中で特別感を味わっていただくような演出を考えているところでございます。

○後藤委員 実際、費用対効果なんですよ。観光振興、地域経済の活性化といっても、どうしても一極集中的な面で今までずっと来ていますよね。ですから、今回の体育館整備、陸上競技場もそうですけれども、スポーツランドみやぎの全県的な展開という考え方に立つことが非常に大事じゃないかなと私は思うんですよ。MICEというのは、非常にお金をかけながらも、宮崎県の場合、場所が限られますから。今回、新たな取り組みで全県的に開催されるなら、県民としての費用対効果はオーケーなんですけど、今までずっと見ていますと、非常に集中している。じゃあ、その中で地域経済や観光振興にどれだけ貢献しているのか、これは、スポーツランドみやぎの展開の考え方と非常に類似していると私は思うんですよ。そこら辺についてもちょっと御意見をいただければ。

○岩本観光推進課長 当然、MICEの会議場につきましては、大規模会議や国際会議となりますと場所が限定されるということで、どうしても宮崎市に集中してしまうというところがございますが、MICEにつきましては、アフターMICEとか、エクスカージョンとか、前もっているようなそういったものも付随しているということで、非常に消費効果も高いというところがございますので、アフターMICEの部分で宮崎市からさらに県北・県西に足を伸ばしていただくようなそういうPRとか、プレゼンテーションもやっていきながら、できるだけお金が

県下全体に、MICEの効果が波及するような取り組みをやっていっているところでございます。

○後藤委員 そこで、新見委員のMICEアンバサダーにつながっていくんですけども、やたら大学教授とかコンサルタントとか、依頼する部分が非常に多い。優秀な職員がまさにいらっしゃいますよね。例えば、オプションツアー、アフターでもそうですけれども、あれだけのゴルフ場とか持っているわけですから、食の宮崎とか、そういうもので観光振興につなげるようなものがないかなと思うんですよ。大学教授、そして学会等というのを一つイメージされていると思うんですけども、限られた今までのよりも、もっと特異性というか、それこそ宮崎ならではの一つのMICE戦略というのを今後探ってほしいなと思います。

○岩本観光推進課長 おっしゃるとおりでございます。やっぱり全県下に波及効果があるように、いろんな情報の提供だったり、こちらからの提案とか、そういったこともやっていきたいと思っているところでございます。そのように取り組んでまいりたいと思います。

○明利港湾課長 先ほど、田口委員のほうから御質問のありました平成28年のクルーズ船の国別の入港数についてでございますけれども、全体で21隻のうち、中国からの船が油津で12隻、細島で4隻でございます。そのほか、油津で台湾から4隻、欧米から1隻となっております。あとは国内船の9隻と合わせまして、全体で30隻の入港になっております。

○中野委員長 それはもうそれでいいですか。

○田口委員 いいです。

○中野委員長 ほかに質疑等はありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○中野委員長 それでは、ないようですので、これで終わりたいと思います。

執行部の皆さん方、大変御苦労さまでした。御退席されても結構です。

暫時休憩いたします。

午前11時20分休憩

午前11時23分再開

○中野委員長 委員会を再開いたします。

まず、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。

前回までの委員会で申し上げましたとおり、海外調査につきましては、委員長会議での了承を経て、来る10月18日から21日までの日程で予定しております。

前回までの委員会に引き続き、調査先について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、ベトナム・ホーチミンへの移動日となります。

2日目は、まず、ジェトロ・ホーチミン事務所を訪問し、日本などからの企業進出や輸出入の状況などについてお話をお伺いしたいと思います。

続いて、南部投資促進センター及び南部ジャパンデスクを訪問し、日本との経済交流や貿易、ベトナム国外からの進出企業の受け入れなどについてお話をお伺いしたいと思います。

続いて、国立建設第二短期大学を訪問いたします。本県企業のアース建設コンサルタント株式会社がこの短期大学と提携して、日本建設技術コースを開設し、ベトナムでの建設技術者養成に取り組まれておりますので、そのことについてお話をお伺いしたいと思います。

この日の最後は、ホーチミン高島屋を訪問し、日本からの輸入品等の価格状況や現地消費者の購買状況などについてお話をお伺いするとともに、市場調査も行います。

3日目は、ホーチミン市から台湾に移動した後、台湾日本関係協会を訪問し、台湾との経済交流、貿易の状況などについてお話をお伺いしたいと思います。

4日目は、まず、チャイナエアライン本社を訪問し、本県との定期航路路線に関する事項についてお話をお伺いしたいと考えておりますが、先方の都合によっては予定が変わる可能性があります。

その後、宮崎へ移動となります。

日程（案）の説明は以上となります。

調査先との調整も終わっているところです。また、予算や現地行程等の都合もございますので、航空券や宿泊手続、現地交通手段等については、既に手配を済ませております。今後、大きな調整は難しいと考えますので、できればこの案で御了承をいただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

暫時休憩いたします。

午前11時25分休憩

午前11時42分再開

○中野委員長 それでは、再開いたします。

ただいまの御意見を参考にして、海外調査の実施につきましては、ここの状態では正副委員長に御一任いただきたいと思いますが、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中野委員長 それでは、そのような形で進めていきます。

午前11時43分休憩

午前11時43分再開

○中野委員長 再開です。

次に、協議事項（2）の次回委員会について
であります。

今回は、11月7日の開催を予定しております。
次回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・要望等はありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○中野委員長 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思います。御異議ござ
いせんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中野委員長 それでは、そのような形で準備
をさせていただきます。

最後に、協議事項（3）のその他で、委員の
皆様から何かありませんか。ないですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○中野委員長 それでは、以上で本日の委員会
を閉会いたします。

午前11時43分閉会