

総務政策常任委員会会議録

平成29年 1月26日

場 所 第2委員会室

平成29年 1 月 26 日 (木曜日)

午前10時0分開会

会議に付託された議案等

○総合政策及び行財政対策に関する調査

○その他報告事項

- ・ゆたかさ指標について
- ・地方版図柄入りナンバープレート(自動車用)導入等について
- ・平成28年の交通事故発生状況等について
- ・新田原飛行場に係る第一種区域等の見直しについて
- ・硫黄山の噴火警戒レベル引下げについて
- ・オスプレイの小林市上空における被雷について

出席委員(8人)

委員	長	二見康之
副委員	長	重松幸次郎
委員		坂口博美
委員		星原透
委員		中野一則
委員		日高博之
委員		満行潤一
委員		来住一人

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	永山英也
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)	松岡弘高

総合政策課長	松浦直康
秘書広報課長	中原光晴
広報戦略室長	藤山雅彦
統計調査課長	丸田勉
総合交通課長	野口和彦
中山間・地域政策課長	奥浩一
フードビジネス 推進課長	重黒木清
生活・協働・ 男女参画課長	弓削博嗣
交通・地域安全対策監	壹岐幸啓
文化文教課長	神菊憲一
人権同和対策課長	工藤康成
情報政策課長	蕪美知保

総務部

総務部長	桑山秀彦
危機管理統括監	畑山栄介
総務部次長 (総務・職員担当)	郡司宗則
総務部次長 (財務・市町村担当)	田中保通
危機管理局長 兼危機管理課長	平原利明
部参事兼総務課長	上山伸二
防災拠点庁舎整備室長	志賀孝守
人事課長	吉村久人
行政経営課長	小田光男
財政課長	川畑充代
税務課長	高林宏一
部参事兼市町村課長	藪田亨
総務事務センター課長	大田原節郎
消防保安課長	福栄芳政

事務局職員出席者

議事課主査	長谷恵美子
総務課主任主事	日高真吾

○二見委員長 ただいまから総務政策常任委員会を開会いたします。

まず、本日の委員会の日程についてであります。

お手元に配付いたしました日程案のとおりでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 それでは、そのように決定いたします。

執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時0分休憩

午前10時1分再開

○二見委員長 委員会を再開いたします。

それでは、報告事項の説明を求めます。

なお、委員の質疑は、執行部の説明が終了した後をお願いいたします。

○永山総合政策部長 おはようございます。総合政策部でございます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、今回報告いたします内容について説明をさせていただきます。

お手元にお配りをしております常任委員会資料、表紙をお開きいただいて目次をごらんください。

今回は、その他の報告事項として記載しております「ゆたかさ指標について」と、平成28年の交通事故発生状況等について、それから追加で机上にお配りをしております地方版図柄入りナンバープレートの導入について、合わせて3件を説明させていただきます。

詳細につきましては、後ほど担当課長から説明をいたします。

次に、資料にはございませんけれども、私か

ら1点報告をさせていただきます。

昨年12月7日の本委員会で報告をいたしましたJR九州の特急ワンマン化についてでございます。

12月9日に私が、また、26日には知事と沿線の市長が、JR九州本社を訪問しまして、青柳社長等に直接地元の不安の声を伝え、地域の実情等を踏まえた慎重な検討を要請いたしました。

JR九州にはこの要請等を踏まえて検討をいただき、その検討結果について、今週23日に本社の福永取締役鉄道事業本部副部長が、そして翌24日に宮崎総合鉄道事業部長が県庁に来られ、説明を受けたところでございます。

JR九州としては、東九州自動車道の開通など、他の交通手段との競争が激化し、鉄道利用者が減少している厳しい経営環境の中で、現行の輸送体系の維持を図るために、ワンマン化を導入したいということでございました。

大分駅－宮崎空港駅間の特急列車38本ございますが、そのうち4両編成の列車が20本あります。この中の利用の多い列車を除いた15本について、ことし3月のダイヤ改正に合わせてワンマン化を実施する方向で、検討・調整をしているということでございました。

導入に当たって、県からの要請等を踏まえまして検討した結果として、大きく4点の考え方が示されました。

まず1番目は、特に発車時の安全確認でありますけれども、国の基準上は運転席に座って確認をすればいいということになっておりますけれども、今回のワンマン化につきましては、運転手がホーム上において目視で直接確認を行うほか、ホームの構造上、目視に支障がある場合には新たにモニターを設置し、安全に努めるということでございました。

2つ目に、列車内の安全確保として、お客さんが押す客室のSOSボタン、基準上は1個ということになっておりますけれども、それぞれの客室に2個ずつ設置をするということでございます。それから、防犯カメラの設置、これは基準にはございませんけれども、各車両及びデッキに設置をするということでございました。

3番目に、災害への対策として、防災の訓練等にしっかり努めるということはもちろんでありますけれども、社内からの脱出方法等を記載したリーフレットを備えつけること、さらに手すりつきの避難用はしごの設置等を行うという説明でございました。

そして、最後に4点目として、ワンマン運転へのスムーズな移行のため、最低6カ月間はお客様案内係が乗務をすること。そして、ワンマン運転開始後も対策を検証し、必要に応じて見直しを行っていくということなどでございます。

国の基準を超えた特別の措置を実施し、安全性と利用者の安心の確保をしっかり図るという説明がございました。

私どもから届けました地元の不安の声をしっかりと受けとめていただいて、真摯に検討された結果として、ハード・ソフト両面でさまざまな対策を打つということでございまして、評価できる内容だと考えております。地元の自治体に対しても、JR九州が順次訪問をし、この内容を丁寧に説明していくと伺っております。

私からはJR九州に対して、これらの対策を着実に実行していただくこと、それから移行のため係員が乗務する期間で、導入に当たって支障がないか十分な検証を行い、必要に応じて対策を講じていただくこと、そして、鉄道運営の大前提として、何よりも安全性の確保を最優先にすることを求めたところであり、今後の取り

組みを注視してまいりたいと考えております。

また、我々地元としても、利用促進など市町村と十分に連携しまして、路線の維持に向けた地域の努力を全力で行ってまいりたいと考えております。

私からは以上でございます。よろしく願いいたします。

○松浦総合政策課長 御説明をさせていただきます。

委員会資料の1ページをお開きいただきたいと思います。

まず、ゆたかさ指標についてでございます。

1の趣旨にありますように、「ゆたかさ」をはかる指標といたしましては、主に経済的な指標としまして県内総生産でありますとか県民所得、そういったものが用いられておりますけれども、暮らしのゆたかさと申しますと、やはり健康とか時間とか便利さ、そういったような多様な分野があると考えられます。

このため、「ゆたかさ」といったものを多面的に捉えて、見える化をすることによって、本県のよさ、あるいは課題といったものが見えるような形にした上で、県民の皆様との県づくりの協働推進、あるいは、よい点についてはアピールにも使っていきたいと考えております。

2のこれまでの取り組みであります。

昨年度、ゆたかさ指標に係る県民会議、あるいは有識者会議を開きまして意見交換をしたところでございます。

そういったことを踏まえまして、ゆたかさ指標についてのたたき台というものを、昨年9月のこの常任委員会の中で御説明をさせていただきました。

その後、総合計画審議会あるいは市町村との意見交換等を踏まえまして、また、県民の意識

調査等も行った結果として、基本的な考え方を整理をいたしましたので、本日、説明をさせていただきます。

3の指標の概要でありますけれども、全国から見た本県の状況をしっかり捉えるという方向性と、それから宮崎らしさをアピールしていくという方向性について、これを全てを一つの指標としてまとめるのはなかなか難しいのではないかと考えてございまして、ここにありますように2つの指標立てをしたいと考えております。

1つ目ではありますが、「目に見えるゆたかさ」ということで、基本的には矢印にありますように施策の方向性でありますとか、県民との協働の県づくり、そういったことに使っていけないかと考えております。

当然その施策の方向性等の検討に使ってまいりますので、学術的な裏づけ、そういったものもある程度必要であろうということで、こちらのほうにつきましては、統計学の指標に基づいて、個々のデータ等が適正かどうかというような確認も行ったところでございます。

(2)のほうであります。こちらのほうについてはアピールに使っていききたいということで、本県のよい点について、必ずしもその裏づけがしっかり言えるかどうかというのは置いておきまして、「感じるゆたかさ」として整理をしていききたいと考えております。

具体的に御説明をさせていただきます。

資料の向きがちょっと変わりますけれども、3ページ、4ページにつきましては、施策の検討等に使ってまいりたいということで、タイトルのところに、県民の目に見えるゆたかさの指標としております。

ゆたかさとしらして、さまざまな分野立

てができると考えてございまして、この分野立てにつきましては、県民会議等の意見を集約した結果として7つとしております。

上から順番に、経済、人を育む力、時間、健康、自然、くらしの便、安心なくらしの7つでございまして。

それぞれの分野につきまして、重要と思われるような構成要素を5つ書き出しております。

経済で申し上げますと、地域経済が活発である、雇用が安定している、所得が高い、経済格差が小さい、大きな会社や活気のある会社が多いといったような要素を書き出しております。

それぞれの要素につきまして、それを表現できるような統計データというものを選び出しております。その統計データについての本県の数値を、全国の中での偏差値として出しまして、経済のところでは、地域経済が活発であるという指標としらしては、就業者1人当たりの県内総生産の額、本県はこのデータでいきますと671万1,000円となっておりまして、偏差値としては38.9となっております。

5つの偏差値がありますので、この平均点が左のほうにありますが、46.3ということになっております。これを経済のゆたかさについての分野別の点数としたいと考えております。

ちなみに、偏差値でありますので、50点が全国平均ということになります。どうしても経済的な面としては、全国より低くなっているということがございまして、全国順位で申し上げますと39位となっております。

その左隣にウェイトとあります。それぞれの分野についての重みづけというのが、個人個人でやはり違うと思っておりますので、この重みづけにつきましては、アンケート調査を行って整理したところでございまして。

全体100%になりますので、それを7つの分野の等分しますと14.3%でありますから、経済については18.0%ということで、やはり重要視をされているということだと思っております。

以上が、経済のゆたかさでございます。

その下ですが、人を育む力であります。

ここについては、要素立てとしまして、子供が生まれている、幼い子供を育てやすい、そういう環境があるかどうか、いい子供が育っている状況があるかどうか、それから地域のつながり、仕事と家庭のバランスがとれているかどうかといったようなものを立てております。

ここについては、全体的に点数としては割と高くなっておりまして、分野別の点数は55.7となっておりまして、全国順位は3位という状況でございます。

その下の時間のゆたかさであります。要素の中で本県の特徴が出ているのかなと思われませんが、4番目のスポーツをしているというところが非常に高い点数になっておりますが、その上の自己研さんに取り組んでいる、あるいは趣味を楽しんでいるといったところについては、かなり偏差値としては低い状況でございます。

そういったところで平均いたしますと、この分野については48.7、全国順位では29位となっております。

その下、健康であります。ここにつきましては、健康長寿あるいは病気とうまくつき合っているかどうか、心身の健康、医療を受けやすい環境があるか、介護の不安が少ないかどうかというようなことで、心身の健康というところが少し低くなっております。

ただ、全体としては、ここは健康長寿等のところの数値が高いということがありまして、分野別の点数は52.7、全国順位としては12位となっ

ております。

その下です。自然のゆたかさ、ここにつきましては、過ごしやすい気候であるかどうかといったようなところを含めて、5つ要素立てしておりますけれども、感覚的にうちの県、自然は非常に豊かであるという感覚があるんですが、このデータ、それぞれでとってみますと、この分野については59.9というふうなことで、かなり高い点数になっておりまして、このデータでいきますと、全国順位は1位ということになっております。

その下ですが、くらしの便であります。身近なサービスを受けられるかどうかといったような要素をそれぞれ立てておりますけれども、どうしても社会基盤、そういったものが充実しているかどうかといったところに左右される部分もありまして、この分野別の点数は46.7となっておりまして、ここについては全国順位42位となっております。

最後に、安心なくらしであります。ここにつきましては、治安がいいかなどを掲げておりますけれども、要素によっては非常に高い点数のところもあるんですけども、4番目の交通事故が少ないといったところが非常に低くなっております。

その関係で、分野別点数も50を割り込んでいくということで48.7でありまして、全国順位は33位ということになっております。

交通事故につきましては、やはり車に頼らざるを得ないというような交通事情、そして高齢化によって高齢者の事故もふえてきているのではないかと、そういったものが背景にあるのではないかと考えておりまして、そういったところの改善ができれば、全国平均を上回っていくことも可能ではないかと考えております。

そして、一番左のところに「ゆたかさ指数」と書いてありますが、これは各分野の点数とウェイトづけを掛け合わせたものを合計したものでございまして、本県の数値としては51.2となっております。これを全国順位に直しますと10位ということでございます。

経済のところは39位、それに対しましてトータルで見ると、このデータでいけば10位というふうなことでございます。

次の5ページ、6ページをお開きいただきたいと思っております。

こちらのほうは、宮崎らしさといったものをアピールしていきたいということで整理をしております。その統計学上の裏づけとして適正かどうかというところはひとまず置いておいて、こういう指標がありますということで整理をしております。

4つの分野立てをしております。

まず、結婚・子育てに関するものでございますが、結婚の幸福度指数といったもので発表されているランキングがございまして、ここで言いますと全国で2位となっております。

それから、夫がよく子育てに参加をしている割合といったものをソニー生命が出しておりますけれども、これは1位となっております。

それから、下のほうの分野、自然のめぐみであります。

気候がよい県ということについて他者評価、よその県について評価をした結果として本県は1位となっており、よその県の方々が宮崎県の気候はいいと思っただけだということでございます。

それから、食事がおいしいことを誇りに思う割合が全国7位となっております。

6ページをごらんいただきまして、人柄のよ

さについてであります。

人のよさや優しさ、おもてなしがよいことを誇りに思う割合というのが1位となっております。

それから、のんき度という調査があるようでございまして、これについては5位という状況でございます。

それから、6ページの下のほうの分野、暮らしの中で見つめ直したい、そういったものというふうなことで、方言のかわいさが自慢できる割合、これが全国の4位と、それからその右隣ですけれども、神楽の国指定の件数としては全国で1位という状況でございます。

それから、次の7ページ、8ページは、それぞれの統計データについての説明でございますので、後ほどごらんをいただければと考えております。

委員会資料の2ページにお返りいただけますでしょうか。

4の総合計画審議会における主な意見ということでございます。

これの(2)のほうは2回目のほうの審議会でございます。

イのところではありますが、指標の結果についての感想が幾つか述べられておまして、1つ目ですが、肌感覚としては割と近いんじゃないかというような御意見をいただいたところでございます。

その次ですけれども、自己研さんとか、そういった文化的な面については少し弱い、あるいは車に頼らざるを得ない状況があるというふうなこと、そういった課題も見えてきたんじゃないかという御意見をいただいたところでございます。

それから、ウの指標の活用に関する意見とい

うこととございます。

ポツの1つ目ですが、指標の中には初めて認識したものもある、県民の皆様にご存知いただき、いろんなところで議論が出てくることによって、郷土に対する愛着といったものも育っていくのではないかと御意見をいただいたところでございます。

あわせて、2つ目ですけれども、子供にもこういったところを伝えていくことによって、前向きな感情、感覚を持っていただきたいという御意見をいただいたところでございます。

以上のような形で、このゆたかさ指標についてスタートをさせたいと思っておりますけれども、これで完全と思っているわけではございませんで、さまざまな意見をいただきながら、よりよいものにしていければと考えているところでございます。

ゆたかさ指標については以上でございます。

それから、別に1枚紙でお配りをしております地方版図柄入りナンバープレート導入等についてということの御報告でございます。

まず、1の制度の概要であります。

ナンバープレートでありますから、基本的には国の制度、国の所管でございますが、国のほうが地域振興あるいは観光振興等を図るために、希望する県については、平成30年秋をめどに地方版の図柄入りのナンバープレートの制度を導入をしようということでありまして、本県としても検討を進めているところでございます。

※にあります、これについては寄附制度というものも付加することができるとなっております。

詳細についてはまだわかっておりませんが、そういうような基本的な考え方は示されております。

2つ目の※ですけれども、国としましては、全国版のナンバープレートとしましてラグビーのワールドカップ、それから東京オリンピックについて実施をしようということで今準備が進められております。

その下でありますけれども、地方でこのナンバープレート方法を導入しようという場合には、県内全市町村の同意が必要になってくるということとございます。

現段階では、全ての市町村から前向きに検討しようという御了解をいただいているところでございます。

2のアンケート調査の結果でございます。

こういった制度が始まったときに、取りつけを希望していただけるかどうかというアンケートを、11月から12月にかけてインターネットで行ったところでございます。

回答の内訳を見ていただきますと、ぜひ取りつきたい18%、まあまあ取りつきたい30%。前向きに捉えていただける方が48%。取りつけない16%、余り取りつけない13%。余り関心がないという方々が29%ということとございます。

半数近くは関心が割と高いのではないかとございますので、前向きに検討していてもいいのではないかと考えております。

3の今後のスケジュールであります。

ナンバープレートそのものは国の所管でございます。

ですので、県といたしましては、この図柄を決めて、そして寄附制度をつけるかどうかといったことも含めて、そういった内容を整理して国に提案をしていくということになります。

そういった一連の作業をこれから始めまして、ことしの8月ぐらいと伺っておりますが、国に

提案書を提出する期限となっております。

国に認められれば、平成30年の秋ごろ、宮崎版のナンバープレートが交付開始されるという流れになってまいります。

参考までに、ワールドカップの図柄入りナンバープレートの交付イメージをつけておりますけれども、ここは寄附ありの場合と寄附なしの場合ということでございまして、共通いたしますのはラグビーワールドカップの大会ロゴマークがそれぞれ入るということでありまして、寄附ありのほうは、これに少しデザインが入ってくるイメージでございます。

今後どういう形にもっていくのかというところについては、また検討しますけれども、ぜひ実現できるように取り組んでまいりたいと考えております。

私からの報告は以上でございます。

○壹岐交通・地域安全対策監 常任委員会資料の9ページをごらんください。

平成28年の交通事故発生状況等について御報告いたします。

まず、1、交通事故発生状況の推移につきましては、折れ線グラフの上段が負傷者数、下が発生件数であります。ともに、平成21年以降減少してきております。

死者数については、棒グラフになりますが、平成18年以降、減少傾向となっており、平成22年以降は50人前後で下げどまりで推移しておりましたが、昨年は前年対比の7人減少の45人となり、第10次宮崎県交通安全計画で掲げた抑止目標の39人には届かなかったのですが、自動車の登録台数が急増しました昭和40年代以降では最低となっております。

中段の表をごらんください。

交通事故の発生原因としては、脇見やぼんやり

り運転などの漫然運転によるものが依然として約7割を占めております。

高齢者につきましては、高齢運転者による事故が、平成18年の1,499件と比べ、平成28年は2,086件と約1.4倍に増加しております。

また、交通死者数のうち、高齢者が30人と前年比マイナス5人と減少はしておりますが、割合では全交通死者数の7割近くを占めております。

次に、2、シートベルト・チャイルドシートの着用状況でございます。

このデータは、JAF、日本自動車連盟と警察による合同全国調査結果によるものでございます。

シートベルト着用率は、一般道、高速道とも、運転席、助手席では全国上位の数値となっておりますが、一般道の後部席は、一昨年までは長年全国最低レベルであったものが、昨年は30位まで改善しております。

一方、チャイルドシートにつきましても、平成26年は全国45位でありましたものが、27年から改善し、昨年は使用率が62.8%と全国25位となっております。

次に、10ページ、3、自転車事故の発生状況の推移につきましては、発生件数、死傷者数ともに減少傾向で推移しておりますが、下の※の2つ目にありますとおり、平成28年の発生件数の年代別内訳では、高校生が26%で最も多く、次に高齢者が多い状況となっております。

また、表の一番下の、人対自転車の事故は、死亡事故はなかったものの10件発生しております。

このような状況を踏まえまして、4の主な対策でございますが、まず(1)高齢者の交通事故防止対策としましては、高齢者一人一人まで

行き届くよう、福祉関係機関や自治会などと連携した地域ぐるみでの啓発活動や、「まみむめも」を頭文字とした高齢者交通安全五則など、わかりやすい広報・啓発活動の推進、県警本部での運転免許センターに看護師を配置しての運転適性相談や公共交通機関運賃の割引などの運転免許返納メリット制度など、運転免許証を返納しやすい環境整備の促進を図っております。

参考資料といたしまして、下段の点線内に高齢者免許返納者数の推移等を掲載しております。

次に、(2) 脇見・ぼんやり等の漫然運転追放対策としまして、歩行者優先や交差点等における交通ルール・マナー、反射材用品の着用等に関する啓発活動の促進。

(3) 全席シートベルト・チャイルドシート着用推進対策としましては、着用効果についての衝突実験画像や、着用効果が体験できる車両を活用した広報啓発や運輸関係機関・団体等による啓発活動の促進。

(4) 自転車の安全利用対策としましては、自転車の通行方法やマナー、自転車安全利用五則などを活用した広報・啓発活動の促進や、人対自転車事故の被害者救済のための自転車保険への加入促進についての啓発活動の促進などを引き続き実施していくこととしております。

県としましては、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会を目指して、推進本部関係機関・団体と一層の連携を図り、取り組んでまいりたいと考えております。

○二見委員長 執行部の説明が終わりました。

質疑はありませんか。

○満行委員 部長、冒頭のJRのワンマン化。口頭で説明いただきましたけれど、要旨をペーパーでいただけないかなというのが一つと。あと、JRの対策について、県としては評価でき

るものであると、そして路線維持の努力も評価したいということだったと思うんですけれども、6カ月過ぎると案内係もいなくなる可能性もあるということで、結局はワンマン化は避けて通れないということだと思っておりますけれども。6カ月はこういう対応をしてもらって、それは県も評価できると思っておりますけれども、それ以降はどう考えていらっしゃるのか。まずそこをお尋ねしたいと思います。

○野口総合交通課長 まずは、最初にございました要旨につきましては、後ほど整理をして提出させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。

それから、2点目でございますが、6カ月ということでございますけれども、これは最低6カ月の期間となっております、その期間で一般の案内は当然でございますけれども、こういった対策がしっかりとられるか、何か課題等はないかというのをしっかりと検証をしていただくということになっております。

何かしらの課題等が出れば、当然改善なり、見直しをしていただくということでございます。6カ月を過ぎてすぐすぐもう全てが終わりといえますか、完全にワンマン化に移行ということではなくて、JR九州もその状況を見ながら、あるいは段階的に、そういったことも進めたいという話を聞いておりますので、そういった検証の内容につきましても、しっかり注視をしてみたいと考えているところでございます。

○満行委員 案内係という名前ですので、この人はドアの開け閉めもできないんだろうと思っておりますよね。機関士、車掌以外はそういうことはできないと思うので、6カ月は様子を見ようということなのかもしれませんが、事故が起こっ

てしまえば、もう手おくれなわけですよ。観光宮崎にも非常に大きなダメージを与えかねない。宮崎だけがワンマンの特急が走っているのは、やはり非常にイメージが悪くなると心配をします。なおかつ、事故が本当に起こったときにどうするのかなというのが不安なんです。

部長の説明の中で、路線維持の努力、要は赤字であるこの路線を維持するために、経費の節減をしてということなのかもしれないんですけど、この路線維持の努力っていうのを、JRがどういう思いで言ってるのか、もうちょっと詳しく教えていただきたいんですけど。

○野口総合交通課長 路線維持の努力、日豊本線につきましても、吉都線、日南線もそうでございますけれども——JRは、昭和62年に移行いたしましたして、今30年たっております。やはり当時の利用者数と比べると、減少傾向にある。ただ、日豊本線につきましては、空港連絡鉄道とか、延岡から宮崎空港間の高速化等によりまして、一定の横ばい傾向にございますけれども、それでも厳しい状況でございます。日南線につきましても、観光列車の導入でやや低下傾向はおさまっておりますけれども、それでも厳しい。吉都線につきましては、なかなか現状一番厳しい状況であります。

そういった中で、やはり県民の皆様方の移動手段として、あるいは経済、観光、そういったものの交流の手段として非常に重要であるということで、我々も要望をしております。そういった中で、路線のネットワークをJRとしても維持をしたいという気持ちは常々発言をされておりますので、我々もそこはしっかりと求めていく。あわせて地元としても利用促進すること、あるいはこのような、例えばICカードですか、随時進められておりますバリアフリーの取

り組みですとか、JRの投資を引き出していく。そういったことで利用促進につなげていく努力を双方やっていきたいという思いでございます。

○満行委員 ワンマン化しても、赤字に対する比率は非常に低いと思うんです。なおかつ、どんどんやはり少子高齢化で日豊本線、日南線、吉都線が非常に経営上悪化するというのは十分想定をされるわけで。そういう意味では、ワンマン化がこの県内の線の合理化のはしりかなという心配をするんです。

だから、路線維持をするために、県、沿線自治体、沿線じゃない自治体も含めて、県民運動としてやはりどうやってこのJRの路線を残すか。これはバスも同じですけども、そこを早目早目に対応をとる、宮崎県を挙げてJRを大事にしているっていうアピールをやはりするべきだと思いますので、ぜひ今後ともそういう努力をしていただきたいと思います。

○永山総合政策部長 御指摘があったとおり、路線の維持のためにはJR側もしっかり努力をしていただかなければなりませんし、我々側としては、しっかり乗って残すということが必要だと思っています。

御指摘があったように、この鉄道もそうありますが、バス、それから高速道路も片道2車線化を実現するためには、やはりしっかり乗っていかなければならないということで、このような交通機関をしっかり使いましょうということ、県が率先をしながら、市町村と連携してしっかり取り組んでいきたいという姿勢を、JRあるいはバス会社等に理解してもらうことで、交通ネットワークの維持を図っていきたいと考えております。

○中野委員 ゆたかさ指標についてですが、さっき説明がありましたが、写真入りのこれが全部

なんですか。

○松浦総合政策課長 審議会とか、そういったところでいろんな御意見をいただいた上で、例えば結婚・子育てとかが非常にいいんじゃないかとか、自然についても——統計として各県といろんな比較をするということではないにしても、誇れるようなものがあるんじゃないかとかというような幾つかの分野についての御意見がございましたので、それを掲げているということでございますけれども。これで全てかどうかというのは、まだいろんなデータがあるのかもわかりませんので、そういったところについていろんな御意見をいただきながら、入れたほうがいいのかなというようなことであれば、そのようところは随時また検討してまいりたいと思っております。

○中野委員 全国ランキングでは、素晴らしい順位ですよ。いいところばかりをとったから県民に伝えたいということで出すんだと思うんですが、もっと厳しい状況は何か把握されているんですか、それを表に出す必要はないにしても。

こんなに素晴らしい宮崎県なら、どんどん人口もふえるし、いろんな政策がスムーズに行くんだと思うんですよ。

これが全体なら物すごく素晴らしい県ですよ。だから何か現実とのギャップを感じますが。悪いところを出す必要はないかもしれないけど、実態はどうなんですか。

○松浦総合政策課長 現実的なところで、しっかり本県の位置づけを見ていくということでいきますと、その前のほうの指標の1つ目、3ページ、4ページになりますけれども、目に見えるゆたかさというタイトルにしておりますけれども、例えばこの中の分野別の統計データでい

きますと、本県の点数が46.3点、全国平均であれば50点でありますので、それより低くなっている。それを順位であらわすと、口頭で御説明しましたが39位という状況がまずございます。

それから、下から2つ目の分野、くらしの便でありますけれども、ここもやはり身近でサービスを受けられるかどうかといった、社会基盤がどれだけ整っているかというところに左右される部分もあるのかなと思っております。ここに掲げている統計データで申し上げますと、この分野についてはやはり46.7ということで、全国から見ても低くなって、順位としても42位という状況であります。

こういった形での本県の位置づけを、目に見えるゆたかさ指標の中でしっかり捉えた上で、どういったところに力を入れていくべきなのかという参考にもしていく必要があるのかなと思っております。

○二見委員長 よろしいですか。ほかに質疑はありませんか。

地方版ナンバープレートなんですけれども、説明伺っていてあれだったんですが、これはもう要するに、車につけるときに、新しくできるナンバープレート自体がそもそも変わってしまうということなんですか。寄附をしたときには、寄附があった柄になるということで、この寄附なしというのにもう全部変わっていくということなんですか。

○松浦総合政策課長 もともとこの車のナンバープレートのベースは、ナンバーだけがあるものでございます。

これは制度としてはずっと存続するんですけれども、1つ目がその図柄入りのナンバープレート、例えばですけれども、県が「ひなたマーク」を入れたいとして、認められた場合には、

「ひなたマーク」入りのナンバープレートができるんですが、これについては希望する方で、手数料も幾らか発生するということでありますので、どれだけ希望があるのかというところも見ながら、制度の導入について検討していく必要があるということでもあります。それについては手数料が幾らになるかまだはっきりしてませんが、関心があるという方が5割ぐらいあったということなので、制度を導入することで検討しても、それなりの活用があるのかなと考えております。

なおかつ、それに寄附をしましょうというナンバープレートについては、同じ図柄がだめということでもありますので、もう一つ図柄をつくって、寄附ありのナンバープレートをつけることができるという制度になってまいります。

○二見委員長 その寄附は、例えば幾ら以上とかいうのが決まっているんですか。

○松浦総合政策課長 今のところはそこに関してまだはっきりしているわけではありませんが、基本的にはそれぞれの都道府県なりで考えていいとは伺っております。

実際に寄附ありということにしていく場合に、当然PRしていかなければ使ってもらえないということになります。PR経費をにらみながら、それ以上の寄附があるのかどうかというところも見ていく必要があるのかなと。経費を使ったけれどもそれだけの寄附がないということになってくると、制度として少し検討の余地があるのかなとは思っておりますが、金額を幾らにしなければならぬという縛りは、今のところないと伺っております。

○二見委員長 今、話を伺っていると、骨組みのところはまだできてないんだなという感じなんですけれども。ことしの秋に始まるというこ

とは、もう結構時間がない——始まるのは30年の秋ごろですね、29年じゃないですね。済みません、勘違いしていました。

○星原委員 寄附ありということにしちゃうと、差別化みたいな感じに見えますよね。もうはっきりこの人は寄附している、この人はしてないと。そういう形に見えるのが果たしていいのかどうかだと思えます。

一律幾らとか決めて、つける人つけない人だったらいいけれど、寄附したかしないかで差別化されるのはいかなものかなという気がしますけれど、その辺の検討はまだ全然なされていないんですか。

○松浦総合政策課長 アンケート調査で1回伺ったのは、こういうナンバープレート、希望によって宮崎の図柄の入ったものがつけられますよと、そういう場合には希望しますかという聞き方までしか、できませんでしたから——そこについては関心があるだろうと。

おっしゃったように寄附をしたプレートとしてないプレートと同じ図柄であれば、そこについてはそんなに違和感がないのかもわかりませんが、図柄は別にするということでも国が整理しておりますので、そうするとやはりあの車は寄附したんだなと、この車はしてないんだなというところが出てきた場合に、どうなのかという検討はやはり必要だと思います。制度の中身については、やはり市町村の同意というのが必要になってまいりますので、そういったところの意見も伺いながら、どうするかというのはこれから検討していきたいと思っております。

○中野委員 念のために聞いておきますが、我々議員ですが、いわゆる同じ選挙区内では寄附行為はできないということですが、これはどこに寄附するということになるんですか。我々は

この場合、寄附ができるのか。できない場合は個人だけか、家族はどうなのか、その辺はわかりませんか。

○松浦総合政策課長 申しわけありません、そこまでちょっと検討してなかったものですから。最終的な寄附の受け先としましては、国が第三者機関をつくるということになっていまして、そこで一旦、全国のものをプールをして、それぞれの各都道府県での寄附額に応じて配分があるという流れになりますので、ひょっとしたら、そういう一般の寄附が制限されている議員の方々についてもできる制度になるかもわかりません——ちょっとそこは確認をさせていただきたいと思います。

○坂口委員 寄附についても特例でクリアはできると思うんです。

それよりもやはり、図柄入りのプレートは幾らですよと、ナンバープレートの価格自体を——300ナンバーとか330ナンバーの希望ナンバー、今、数字を売るじゃないですか。何か寄附という言葉自体がやはりふさわしくないと思うんです。もう一回国も含めて、突っ返して。寄附というようなことでもらおうとなったとき、当該市町村間の利害関係が出たら、一つ抜けたらTPPと一緒に、全てがばあです。これは余りにも知恵が浅はかだと思えます。これはもう答弁要らないけれど、寄附ということ自体が問題。やはり価格ですよ。図柄が入っていればいくら。当然、印刷代もかかるわけですから。そういうぐあいにはすべきじゃないかなと思うんです。一つ一つ、対症療法じゃない——余りにも何か思いつきみたいな。こういったところで議論するにも、ちょっとこれは不愉快な問題だという気がします。

○星原委員 さっき、仮に「ひなたマーク」っ

て言ったですね。そうだとしたら、宮崎県ということで車に全部つけば、宮崎県は「ひなた」で取り組みをしているとか、みんなにそういう形でPRしていくということで、いろんな県外から来た人に統一マークで全体がやってくとかというのなら——どれだけ経費もかかるかわからないけれども、宮崎県としては取り組みはこういうことでやるというのならまだわからないでもないけれど、何かちょっと。仮に家族で車が2台あれば、一方はついてる、一方はついてないとか、いろんなものもあるでしょうし。ちょっと検討する必要はあるのかなと思いますけれど。

○二見委員長 ほかにありますか。よろしいでしょうか。

○重松副委員長 高齢者運転対策の件で、資料の10ページですけれども。ちょっと確認でお伺いしたいと思います。

(1)の2つ目の○、最初に「まみむめも」のわかりやすい広報というのをおっしゃったんですけれども、ちょっとその内容を教えていただけないでしょうか。

○壹岐交通・地域安全対策監 これにつきましては、佐賀県と岡山県で先駆の例としまして、五十音の「まみむめも」がございまして。高齢者クラブの方、80歳代の方とかの事故が多いです。「まみむめも」の頭文字を取りまして。

「ま」は待つということで、次の安全を待つということでございます。次に、「み」は見るで、周囲の状況を見るという、わかるということです。「む」は無理をせずとまる、無理な横断の事故が多いですので、無理な横断は危険ですということでの無理ということでございます。「め」は、夜間の事故で反射材の着用が低調でございますので、目立つ服装の目立つですね、夜間反

射材を着用して目立ちましょうということです。最後が、「まみむめも」の「も」で、もっと知るといことで、最近問題となっています高齢運転者、ドライバーの方の御病気等、身体、その関係でもっと知る、自分の身体機能の変化をもっと知るといことの5つで、統一的なわかりやすい広報という形を始めております。

結果的に、横断歩行者の事故は減ったといことでございます。

○重松副委員長 はい、わかりました。初めて聞いた言葉だったので。

それから、②免許返納制度のメリットを1つか2つ、事例を教えてくださいたいと思います。

○壹岐交通・地域安全対策監 これにつきましては、平成28年末で、90制度の248事業所がやっておられるといことでございます。

事例的には、わかりやすいのは、これも西米良村でありまして、タクシーの乗車券の1年間分の無料配布といことでございます。そのほかに、高齢者の方は温泉等へよく行かれますので温泉入浴券の割引。それと、預金の上乗せという形で、銀行、金融機関については、証書を持っていきますと何がしかの金利の上乗せができるという制度等になっております。

○重松副委員長 企業の協賛が大事になってくるんだなと思いました。

○壹岐交通・地域安全対策監 そのとおりでございます。

○重松副委員長 最後に、済みません、(4)の自転車の安全ですが。自転車保険の加入についてなんですけれども、これはよく自転車屋さんがTSマークなんかも出されますけれども、加入率は統計とっていらっしゃいますでしょうか。高校生とか、一般でもいいんですけれども、いかがでしょうか。

○壹岐交通・地域安全対策監 まず、アンケートについては、県独自ではとっておりません。

ただ、高校、中学、いわゆる公立中学については、これはPTAのほうで自転車保険の全校加入という形でしております。

あと、参考までに、一昨年、兵庫県で自転車条例というのが施行されまして、そのときの兵庫県のほうでのアンケートでは、当初は24%ぐらいであったといことを聞いております。それが、条例化で上がって、昨年では60%というような統計を他県では聞いております。

本県では、必要性含めてまた検討していくところではございます。

○重松副委員長 保険加入も大事だと——保険だけじゃなくて、さっき言ったTSマークなんかは、必ず点検を受けないと保険が適用にならないといことを聞いてます。やはり大事な仕組みかなと思いますので、しっかり啓発をお願いしたいと思います。

○二見委員長 ほかにございせんか。いいですか。

その他、何かありませんか。よろしいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 それでは、以上をもって総合政策部を終了いたします。

執行部の皆様、お疲れさまでした。

暫時休憩いたします。

午前10時56分休憩

午前10時59分再開

○二見委員長 委員会を再開いたします。

それでは、報告事項の説明を求めます。

○桑山総務部長 おはようございます。総務部でございます。よろしくお願いたします。

説明に入ります前に、一昨日、木城町におい

て発生しました高病原性鳥インフルエンザにつきまして御報告をいたします。

県では今回の発生を受けまして、農政水産部を中心に全庁挙げて防疫作業を行っておりますが、16万羽を超える規模の大きな農場でありましたため、危機管理局におきまして陸上自衛隊と調整を行い、災害派遣要請を行ったところでございます。

都城の第43普通科連隊の御協力によりまして、迅速な措置ができたところでありまして、昨夜の午後6時50分に殺処分が終了しまして、現在、農場の消毒等を行っているところでございます。

今後とも関係機関と連携を図りながら、しっかり対応してまいりたいと考えております。

それでは、本日の説明事項でありますけれども、お手元に配付の総務政策常任委員会資料の目次に記載しておりますとおり、新田原飛行場に係る第一種区域等の見直しについてなど、3件となっております。

詳細につきましては、危機管理局長から御説明を申し上げますので、よろしく願いいたします。

私からは以上でございます。

○平原危機管理局長 危機管理課から3点御報告をいたします。

委員会資料の1ページをお願いいたします。

まず1点目は、新田原飛行場に係る第一種区域等の見直しについてであります。

まず、1の制度の概要でございますが、国は防衛施設周辺的生活環境の整備等に関する法律に基づきまして、自衛隊機等の離着陸などにより生ずる音響の強度等によりまして、区域を指定して住宅防音工事の助成などを行っております。

区域の概要でございますが、第一種区域とい

うのは、航空機の離着陸等により生ずる音響に起因する障害が著しいと認められる区域でございます。住宅の防音工事の助成がなされることとされております。

また、第二種区域は、この第一種区域の中で障害が特に著しいと認められる区域でございます。建物等の移転補償などがなされることとされております。

それぞれの区域の指定基準値につきましては、従来は旧基準のWECPNLという指標が採用されておりましたが、航空機騒音に係る環境基準の見直しによりまして、平成25年からは航空機の飛行騒音に加え、エンジン調整等の地上騒音も対象とするLdenという指標が用いられております。

具体的な指定基準値は、第一種区域が旧基準で75WECPNL以上、それから新基準でLden62デシベル以上、第二種区域は旧基準で90WECPNL以上、新基準でLden73デシベル以上とされております。

この指標自体は変わりましたが、騒音対策の継続性を考慮して、騒音のレベルとしては同等のレベルであるとされております。

これらの区域につきましては、全国的に見直しが実施されてきておりまして、新田原飛行場につきましても、平成15年の区域見直しの後に部隊の改編等がありまして、騒音状態の変化が予想されるというようなことから、平成26年度から27年度にかけて騒音度調査が実施されたところでございます。

次に、2の防衛省の説明内容でございます。

騒音度調査の結果等につきまして、防衛省から説明があった資料を3ページから7ページまでにつけておりますが、その概要について御説明をいたします。

1 ページでございます。

まず、1 ページの2の(1)の騒音調査結果の概要ですが、標準飛行回数の減少などから、第一種区域は大幅に縮小し、第二種区域は一部縮小はあるものの面積は拡大する見込みとのことでございます。

見直し前後の面積と対象世帯数等は、下の表のとおりでございますが、具体的な区域は4ページに記載されているとおりでございます。

この赤い左のほうが第一種区域で、右が第二種区域でございますが、左の第一種区域で言いますと、赤いラインが現在の区域で、黒いラインが、今、調査結果で出ているラインということになりまして、大幅に縮小するということでございます。

なお、この区域については、通常騒音コンターと呼ばれる同じ値の騒音レベルの線を結んだものでございまして、実際に指定をされる区域というのは、この騒音コンターをもとに現地の道路ですとか、家屋の状況等を踏まえて決めていくと伺っております。

2 ページにお戻りください。

(2)の区域見直しに伴う新たな施策についてでございます。

国におきましては、第一種区域が大幅に縮小する見込みであるということ踏まえまして、防音工事の対象拡大等の施策を示されております。

まず、第一種区域内の住宅につきましては、防音工事がなされるわけですが、区域内であっても平成5年の区域指定告示の後に建てられた、通常、告示後住宅と言っておりますが、この告示後住宅については、現在、原則として防音工事の対象外とされております。

今回は、一旦現行の指定告示を解除して、新

たな指定告示を行うということによりまして、告示後住宅も工事対象にすることとされております。

また、防音工事につきましては、原則として居室単位で行われており、住宅全体を対象にして行う外郭防音工事ですが、これは特に騒音の著しい区域の住宅だけを対象に行われておりましたが、これを第一種区域全体で外郭防音工事ができるようにすると伺っております。

次に、(3)の解除区域の激変緩和措置についてでございます。

第一種区域から外れる区域におきましては、防音工事が未実施の住宅については、1年6カ月程度の希望届受付期間を設けて、一定の防音工事を実施すると伺っております。

なお、学校や病院等の施設の防音工事につきましては、原則として対象施設ごとに音響測定を行って、国が定める基準を超える場合は、区域外であっても補助対象となると伺っております。

次に、3のこれまでの経緯についてでございます。

平成26年度及び27年度に行われた騒音度調査の結果につきましては、昨年11月14日から15日にかけて、九州防衛局が関係2市3町と県に対して説明に来られました。

第一種区域が大幅に縮小する見込みであるという説明を受けまして、12月に入りまして、関係2市3町で設置しております新田原基地周辺協議会が、防衛省に対し、区域見直しの撤回等の申し入れを行うとともに、県と県議会に対しましては、見直しに関する意見書の決議をいただいたところでございます。

このため、県におきましては12月20日に星原

議長にも同行いただいて、稲用副知事が防衛省に対し、2市3町の意向を最大限尊重することなどについて、要望をいたしたところでございます。

その後も連日報道されておりますように、新田原基地周辺協議会を初め、各市町の議会や区長会などが、防衛省に抗議等の活動をされている状況にございます。

最後に、4の今後の対応でございますが、これまでの県や関係市町の要望を受けた国の動向を見きわめながら、関係市町と連携をとって必要な対応を行ってまいりたいと考えております。

新田原関係は以上でございます。

次に、2点目の硫黄山の噴火警戒レベルの引き下げについて御説明をいたします。

委員会資料の8ページでございます。

まず、1の噴火警戒レベルの引き下げに伴う対応についてでございます。

硫黄山については、昨年の12月6日から噴火警戒レベルの運用を開始したところでございますが、開始直後の12月12日に、レベル1の「活火山であることに留意」から、レベル2の「火口周辺規制」に引き上げられまして、火口からおおむね1キロメートル以内の立入規制を行ってまいりました。

その後、気象庁が火山性地震の発生状況等を踏まえ、1月13日にレベル2からレベル1に引き下げましたことから、おおむね1キロの立入規制や県道、登山道の規制を解除したところでございます。

次に、2の火山ガスの発生に伴う対応についてであります。

まず、(1)の立入規制等の拡大であります。硫黄山周辺につきましては、高い濃度の火山ガスが発生してまいりましたことから、登山者や観

光客等の安全を確保するという一方で、噴火警戒レベルの引き上げの前から区域を定めて立入規制を行ってまいりました。

今回、噴火警戒レベルの引き下げに伴い、立入規制の解除が行われまして、これに当たりまして、火山ガスの専門家や関係機関と協議をいたしまして、より登山者等の安全性を高めるということで、当分の間、県道1号沿いの規制を拡大することといたしました。

まず、①の立入規制区域につきましては、9ページの図の赤枠のAと書いてある区域とBの区域を立入禁止といたしました。

Aの区域の範囲はこれまでと変わりませんが、Bの区域はM8と書いてあります火山ガスの測定地点で、特に高い濃度の火山ガスが観測されていたため、これまでM8の周辺を立入禁止としておりましたが、図のBの赤線の区域内全体に拡大をしたところでございます。

ただし、このBの区域内にございます黄色の点線で示しております県道1号につきましては、観光客等の通行を考慮いたしまして、歩行者通行禁止として車両は通行できることとしているところでございます。

次に、②の駐停車禁止でございますが、9ページの図のBの区域内の県道上とその左側の不動池の部分については、駐停車禁止といたしました。

これは、これらの場所に車をとめて、Bの区域内の県道を一遍通って韓国岳のほうに行かれる方が多いので、それをできるだけ防ぐための措置でございます。

次に、③の登山道規制については、これまでと引き続き9ページの赤色の破線部分の利用規制をいたしておりますが、青色の登山道は利用できますので、韓国岳等への登山などはできる

ということになっております。

次に、8ページの(2)の火山ガス濃度測定
の強化についてでございます。

火山ガス濃度の測定につきましては、平成28
年の2月から原則として週3回、手動により測
定しておりますが、硫黄山の火山ガス濃度の測
定は、噴火警戒レベルの引き上げに伴いまして
中断をしておりました。噴火警戒レベルの引き
下げに先立ちまして、1月11日から再開をいた
したところでございます。また、昨年11月ごろ
に、非常に高い濃度の火山ガスが観測されたこ
ともございまして、火山ガスの自動測定装置を、
9ページの図でいきますとM7とM8の2カ所
に設置をいたしまして、1月18日から継続的な
監視を始めたところでございます。

測定した火山ガス濃度につきましては、引き
続き県庁ホームページ等を通じて情報提供して、
注意を呼びかけてまいりたいと考えております。

また、資料にはありませんが、新燃岳につ
きましては、現在、噴火警戒レベルは2とされて
おりますが、気象台からは火山性地震等の火山
活動は落ち着いてきているということで、レベ
ルの引き下げを検討していると伺っているところ
でございます。

なお、8ページの中ほどにありますように、
2月1日に霧島山火山防災協議会を開催いたし
まして、活火山法の改正ですとか、今回の硫黄
山の噴火警戒レベルの導入等に伴います県の地
域防災計画の修正案などについて協議を行うこ
とをいたしております。

硫黄山関係については以上でございます。

次に、オスプレイの小林市上空における被雷
について御説明をいたします。

資料の11ページでございます。

まず、1の事案の概要でございますが、1月12

日の沖縄タイムスと13日の宮崎日日新聞で、オ
スプレイの小林市上空における被雷についての
報道がなされました。

報道の概要は、平成26年6月26日に、山口県
の岩国飛行場から沖縄県の普天間飛行場に向け
て飛行していたオスプレイが、被雷により損傷
した事故について、沖縄タイムスが情報公開請
求で入手した米海軍安全センターの調査報告書
により、被雷した場所が小林市の上空であった
ということがわかったと。乗員3人にけがはな
く、オスプレイはそのまま普天間飛行場に着陸
したというものでございます。

次に、2の本県の対応でございますが、県で
は報道を受けまして、国へ事実関係に係る情報
提供を求めています。

国においては、菅官房長官が1月12日の記者
会見で、事実関係を確認中で、米側にも照会を
行っていると述べられておりました。その後、
1月19日には、九州防衛局から、米側から得ら
れた情報を、現在、分析・精査を行っており、
分析・精査の後、地元にて丁寧に説明していく
という連絡がございました。

今後は、国からの情報提供がありましたら、
その内容を踏まえて適切に対応していきたいと
考えております。

説明は以上でございます。よろしくお願
いいたします。

○二見委員長 執行部の説明が終わりました。

質疑はありませんか。

○中野委員 硫黄山の立入制限等のことで質
問したいと思うんですが。いわゆる駐停車禁止、
この図でいくと不動池の周辺に駐車場がありま
すよね。あれからこの池周辺は、もう全く車の
停止・駐車はできないということですが、それ
なのにその近くの登山道は通れるということに

なってますよね。

それと、Bの立入制限の区域内の県道1号は車が通っていて、えびの高原に近いほうの部分は車はとめてはいけない、駐車ができないということですが、そのほかは車が通れるということで——駐車ももともとする必要はない、できないんだけど、何で駐停止禁止の、黄色にバツがついたものがついてないのかなと思ったんですが。

○平原危機管理局長 まず、不動池のところの駐停車禁止につきましては、これまで歩行者の通行禁止をする以前は、注意喚起の看板を設置していたところですが、この不動池のところは空き地がございまして、そこに皆さん停車をされて、この県道のこの黄色の点線のところを通過して、その右側のほうから韓国岳に登られるという動きをされているということで。駐停車禁止の部分のこの黄色とバツで書いてあるのは、バリケードをしてとめられないようにすると——空き地があるもんですから、そこに入れないようにするという部分を示しているところでございます。

それ以外の駐停車については、このBの区域より右側のところにとめられる部分がございます、そちらにとめていただいて、このBの区域に入らずに登山等で利用していただくという動きをお願いしているところでございます。

○中野委員 バリケードがあるから、現実的に支障はないんですかね。無理してここにとまって、この登山道を利用するとか、そういう人はいないですか。意外とここの登山道は、車をとめてちょっと見学というか、よく見れば池も見えるし、見晴らしもいから利用者が多いんですが、何も現実的な支障はないですか。

○平原危機管理局長 今、言われたように、こ

の不動池のところは空き地があつて、結構、利用者が多いものですから。土木事務所とも協議しまして、ここをちゃんととめれば、車をとめる人がいないので、この県道を通って登っていくという行動は相当抑制されると聞いております。

○中野委員 とにかく安全第一ですから、違法ということじゃないでしょうが、登山者に万が一がないように配慮してやっていただきたいと思ひます。

それから、オスプレイの件ですが、この事実があった場合、適切に対応というのは——これは地位協定やらありますよね。どういうことが県としてできるんですか。

○平原危機管理局長 これは基本的にはやはり国とアメリカとの関係で、地位協定、その他のもので取り決めがなされて、オスプレイの運航がなされているということでございますが、やはり県としても、当然日米でもそうなんですが、運航に当たっては安全確保が第一ということでされていますので、その辺の話と、あとは情報提供がこの場合もなかったわけですから、実際にそういう問題があれば、速やかに情報提供をしていただきたいという申し入れができるのかなと思っております。

○満行委員 オスプレイ関連でお尋ねします。

報道の概要という部分でいくと、一つは片方の3枚ある羽のうち2枚が損傷して、計測機器も異常を来したと、しかし、そのまま普天間に帰ったということですよ。

でも、26年6月の地元紙の報道によれば、米軍は普天間飛行場に駐機中に被雷をして損傷を受けたと当初言っていたと——今回、地元紙がそれをまた実際はこうだったと言ってるんですけど、それが事実とすれば大変大きな事故だっ

たと思うんですが。

沖縄もそうだし、日本国政府もそうですけれど、米軍から何も情報提供がない限りはわからないと思ってたんですけれど。きょう、この本県の対応の4行目に、「米側から得られた情報を、現在、分析・精査を行っており」ってなってるんですけれど、これは米軍、アメリカ側からいただいた情報を、今、分析・精査していると読めるんですけれど、そういうことでいいんでしょうか。

○平原危機管理局長 これは本省のほうで米側から情報提供を受けて、現在その内容について、分析・精査をしている段階であり、九州防衛局のほうには、まだその情報はおりてきていないという状態と聞いております。

○満行委員 正式には、日本国政府もこの事故があったかどうか、まだ定かじゃないということですか。

○平原危機管理局長 事故自体は、多分あったんでしょうが、それ以降の細かい報道されている内容については、多分、政府も承知していなかったのが、今回、情報をとって分析・精査をしているということだろうと思います。

○満行委員 ということは、防衛省、国がその事実を確認できれば、地元、県に対しても、その旨、報告があるということですね。

○平原危機管理局長 たまたま小林市でしたので、今回は小林が地元なのかという話もあるんですが、基本的にはそういうことでしたので、県と地元には丁寧に説明をしたいというふうに伺っております。

○満行委員 わかりました。

○坂口委員 関連してですけど、宮崎は予定コースはオレンジだったですかね。

○平原危機管理局長 イエローです。

○坂口委員 イエローだったですかね。当初示している予定コースには、小林は入ってはいらぬですね。

○平原危機管理局長 訓練コースは県北のほうでございまして、小林市は入っておりませんが、これはいわゆる低空飛行訓練ではなくて、岩国飛行場から普天間飛行場に帰る通過地点の相当上空でということだろうと思います。

○坂口委員 そこも整理しておく必要があると思うんです。

飛行する可能性というか、飛行することになる地域は全て示さない。僕らの感覚ではイエローしか宮崎はなかったもんですから、なぜ小林というのがちょっとあるから。それも含めて今回やはり国との協議で整理してほしいというのが一つです。

○平原危機管理局長 国内でのこういう基地飛行場間の移動については、地位協定等もございまして、コースがどうということはないので。基本的にはやはり海上というか、水上を移動するのが原則になっていると思いますが、当然、天候の状況等によってコースはその日に選びますので、どこを通るかということはそのときにならないと多分わからないだろうと思います。ただ、岩国飛行場と普天間を直線で進みますと、我が県の上空を縦断していくような形になりますので、その辺は飛行するケースはあるだろうと思います。

○坂口委員 その情報の出し方だと思うんです。訓練コースを示してくれるということは、基本的には親切行為ってとれるんですけれど、それを示しておいてほかのところを飛ぶというのは、不親切行為にもとられかねないから。そこらの出し方というのは、やはり地元への情報提供として工夫が要るかなって——これは僕の

考えを述べるだけで。

それと、航空機でも船舶でもですけど、被雷するということはあり得ますよね。これまで被雷が原因での重大な局面に入ったというか、航空機に限って、そういった事例というのはあるんですか。

○平原危機管理局長 私もそこまで詳しいことは承知はしていませんが、あることはあると聞いています。

うちも「あおぞら」を運航しておりますけれども、やはり被雷はあるそうですが、通常でありますと、機体を抜けていって、そんなに大きな故障は起きないだろうと聞いております。

○坂口委員 そうですよ。僕の経験でも、仮に被雷しても必ずそれは外に逃がすようになっているし、通信機器がちょっと心配だけれども、これもやはりブレーカーみたいな、安全が二重にも三重にもなっていて、そう大きいことはないと思うんですけれども。やはりこういうことが起こり得るということで、この問題は、結果的には地位協定というのが障害になってくるんですけれども、この際、極力情報を提供させるべきだと思って、要望しておきます。

それから、もう一ついいですか。

新田原基地の問題ですけど、まず一つ知りたいのは、基準が変わったというけれど、音の大きさ自体は変わらないということで、単位のつけ方とか、表記の仕方が変わったという理解でいいんですか。

○平原危機管理局長 このいわゆるW値とL d e n値の関係ですが、W値は昭和48年ぐらいに導入されて、そのころの測定装置の性能を前提にやるもので。私も余り詳しくはないのですが、単純に言うとピークのときの音響をはかって、20秒を前提に基礎的なデータをつくりますが、今

回のL d e n値というのは、測定器が性能が上がりまして、飛んでいる間の騒音を全部、全体の音量がちゃんと出せるようになったので、それを基礎データにして、標準的な飛行回数とかを出して、その地点ごとの、等高というんですか、音量が一緒になる線をこのL d e nとかで出すような形にしております。この線を引く通常の騒音のレベルとしては、言われるような同じレベルでやっているということで。これは民間の航空機も同じと聞いています。

○坂口委員 民間ですけども、仮に宮崎空港でもいいんですけど、ここでの補償なり、障害対策のための基準というのは、やはりこの75なり、62ということになるんですか。

○平原危機管理局長 一緒の基準でございます。

○坂口委員 宮崎空港周辺の防音対策も同じ基準でよかったですか。

○平原危機管理局長 同じ基準でやっております。

第一種区域、第二種区域という形でやっておりますので、同じ基準でやっております。

○坂口委員 騒音の程度ですよ。

○平原危機管理局長 騒音の程度、飛行回数とか、民間空港の場合は、通常、平均の飛行回数をとるのですが、自衛隊の場合は、1日に飛ぶ頻度が非常にまちまちでございますので、1年間の、ゼロ回からどンドン並べていって、多いほうの90%のところを標準飛行回数というふうに数えますので、通常空港よりは飛行回数は多めに出るんじゃないかと思っております。

○来住委員 オスプレイについて、ちょっとお聞きしたいんですけど。岩国から普天間に帰還中だったということになるみたいですけど、米軍のそういう飛行コースは、私どこか知りませんが、事前に日本政府側にコースについ

ては報告をされるのでしょうか。

○平原危機管理局長 この米軍の飛行については、通常の航空法が適用除外になっている部分もありますが、いわゆるフライトプランについては、適用除外になっていないということで、通常の航空機と同じような形で飛行プランは出されるとは聞いております。

ただ、実際に飛ぶものについては、先ほど言いましたように、当日の天候の状況等で少し変わってくるということはあると思いますが、その辺は事前に国のほうに示されていると思います。

○来住委員 むしろ部長に聞きたいと思ってるんですけど、今回のこの事件について、どう捉えているかは非常に大きいと思います。

つまり、例えば、さっき満行議員も話されたけれど、当初は、米軍は普天間に駐機中이었다と言ってるんです。

ところが、それは違って、現実には小林の上空で起こっている。沖縄タイムスの報道で「本紙が情報公開請求で米海軍安全センターの調査報告書を入手した」と書いてますから、いい加減なもので報道しているとは思えないんですよ。

そうすると、御承知のとおり、例えば、この前オスプレイが辺野古に落ちた——不時着って言うてる人もいますけれど、我々は墜落と言ってるんですが——それについての調査権は、日本には認めなかったわけです。全部、米軍が持っていったでしょう。そして、日本側は何もそれを、日本の警察も全くこれに対しては手を出すことはできなかった。つまり、全然調査することもできなかった。

それでも、すぐまた飛行を認めたわけですが、今回のもそうやって駐機中だったと言ってたんだけど、現実には違う。それから、事故のクラスですけど、今回のこの事故は最も重いクラ

スAだと。ところが、この報道によると、後でまた一番低いクラスCに変更したりしているんです。

僕が言いたいのは、米軍のやっていることをうのみにできるかということです。そういう点から見ても、小林の上空でたまたま墜落しなかったからよかったようなものの、これがもし墜落して、そして大惨事が起こるという可能性が全くなかったのかということ、そんなことはないと思います。だから、ある識者は、直ちに安全なところに不時着すべきじゃなかったのかと言っている人もいるわけです。

こうした事故について、確かに県自身に調査する能力だとか、そういうものはないわけですけど、本県のこういう事故についての県の立場はやはり明確にしてほしい。

宮崎県の上空は飛んでくれるなど、飛んだらだめだということを、県は言うべきだと思います。こんないい加減なことをしてくるわけですから。ですから、まずそういう点では、今回のこの事件について、やはり政治的にどうこれを捉えていращやるのかなって。非常に他力本願で、防衛省が今つかんでいますという程度で済ませていいのかなと思います。

まず、そこ辺はどうなんでしょうか。これはある意味じゃ知事の政治姿勢にかかわることになるんですけど、もっとやはり県民の命を守るという点から見たときに、捉え方としては非常に甘いんじゃないかなと思いますけれど。これは僕の意見ですが、どうなんでしょうかね。

○畑山危機管理統括監 県民の安全安心を守るというのは、当然、我々県のほうでも第一に考えることでございますし、それは国においても、宮崎県民のことを大事にしていくということが非常に重要であるということで、それはもう国

も我々と同じ思いで、しっかりと米軍とも対応していくというところがあるかと思います。我々も、国のほうでしっかりと米軍から情報を得て説明をしていただけるということですので、それを踏まえて県民の安全安心を守るという観点で、先ほども申しましたけれども、必要な申し入れなり必要な対応を求めていくという思いでおります。

○来住委員 現実には、米軍は日本政府に対して報告しなかったわけでしょう。だって、民間の、沖縄タイムスがすっぱ抜いてわかったわけですから。沖縄タイムスが報道してなかったら誰も知らない、小林の市民ももちろん誰も知らないということが起こるわけです。ですから、まずそうやって報告しなかったことについて、国側も、米軍に対して、やはりあなたがおっしゃるように日本の国民の安全を守るというのであれば、その立場から明確に言うべきじゃないかと思うんです。

また、県は県で、そういうことがちゃんと守れないんだったら、オスプレイは宮崎県の上空を飛んでくれるなというようなことぐらいはちゃんとと言わないと、だめじゃないかと思うもんだから。その点どうなんですか、余りに考え方が甘いんじゃないかと僕は思うから言うんですよ。全部お任せじゃないかと。

○畑山危機管理統括監 お任せというのは何をもってお任せなのか——防衛省のほうにきちっと情報を得て、しっかりと米軍と調整なり話をしてくださいという話になろうかと思っております。防衛省も当然、それはもちろん日米の国防の観点、もろもろそういった大きな政策目的、大きな意味で国民、国を守るという中で必要なこととしてやっていることもあります。そういったものも勘案しながら、ただ、そこにはもちろ

ん国民、県民の安全安心を守るというところも踏まえて対応していただくということが基本です。

それは防衛省であろうが、米軍もそういうふう感じているところがあると思います。我々のほうは防衛省に必要なものを申し入れ、安全を守るために必要なことをしっかりと対応していただくという旨で、どういった情報が来るかというところもありますけれども、必要であれば申し入れをしていくという現状でございます。

○来住委員 最後に、日米地位協定も大きな問題になっております。

治外法権みたいなどころがありまして、例えば米軍が基地を持っているイタリアだとか、他の国々と日本との比較でいっても、とにかく地位協定が、非常にもう日本側の権利やそういうものが阻害されて、縮小されていると言えるんですけれど。今後の、今般の報道を受けて米側から得られた情報を、現在、分析・精査を行っており、これを精査した後は丁寧に説明するとなっているんですが、これはいつごろするんですか。どう言ってるんですか。適当にやってくださいと、早目にやってくださいという程度なんですか。

人の命にかかわることですよ。もう既に報道されてから相当かかってますよ。しかも、その情報が、多分この文章からいったら防衛省には来たんだと思うんですよ。

そうすると、それはいつするのかということ、県から防衛省に当然請求されなきゃいけないんじゃないですか。そこ辺はどうなんですか。

○平原危機管理局長 この19日にそういうお話があった以降も、結構頻繁に九州防衛局にはまだかまだかという話はしておりますので、今後できるだけ早急に報告をしていただくように

申し入れをしていきたいと思っております。

○来住委員 はい、じゃあ、結構です。

○星原委員 新田原の件で確認ですが。説明あった2ページのこの中身で11月14日から15日に国から説明があって、市町、県合わせて12月に行ってるわけです。

この今後の対応というところで、関係市町の要望やらを受けて、国の動向を見きわめながらということなんですが。中身はもう大体、関係市町の方々の意見はもう出てるわけですよ。

それについて、国側がどうというか、防衛省がどう説明してくるのかだろうと思うんですが、それを待って、今後また要望あるいは抗議行動を起こすのか、その辺のところについて、県と市町との連携の中で、今後はどういうふうにしていこうという話し合いは、何か進んでいるんですか。

それとも、国から示されてから、今後また対応を考えようとしているんですか。その辺はどうなんですか。

○平原危機管理局長 きのうも地元の協議会の幹事会がございまして、協議会ですので地元なんですが、県としてもオブザーバーとして参加してお話を聞かせていただいたところでございます。地元としては、基本的にはもうこれは白紙撤回してくれということですので、国が今後どういう動きをしてくるかによるかと思えます。

これまでの地元の要望活動の中では、やはり数字ではなくて、実感しないとわからないから、国の職員の方を派遣して実際聞いてくれとかいうような話もありますし。地元の地区の方々に直接説明をしてもらえるのかとかいう話があるみたいですので、その辺の動きを見てから対応をとということになろうかと思っております。

○星原委員 それと、もう一点確認。3ページの、新田原以外のほかの飛行場の関係。宮崎県だけじゃなくて、他との連携のとり方。どこかが認めていけば、なし崩しになりそうな気もするので。市町村との協定は結んでいるけれども、それぞれ各県もやはりオブザーバー的な形で入ってるわけですから、他の関係県との連携といますか、情報交流というか、情報交換みたいなものはなされているんですか。

○平原危機管理局長 これは、済んだところが載っていますが、米軍との共同訓練の受け入れをした自治体の市町村で、やはり全国的な意見交換等を行っているということで。来月でしたか、協議会をされるというようなこともございますので、県としても入れてもらえるのであれば、そこにオブザーバー的にでも入らせていただいて、その辺の連携もうまくとっていかないといけないなと思っております。

○星原委員 ぜひ、よろしく願いしておきます。

○二見委員長 ほかにありませんか。よろしいですか。

その他、何かありませんか。よろしいでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 それでは、以上をもって総務部を終了いたします。

執行部の皆様、お疲れさまでした。

暫時休憩いたします。

午前11時48分休憩

午前11時49分再開

○二見委員長 委員会を再開いたします。

そのほか、何かありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

平成29年 1 月 26 日 (木)

○二見委員長 それでは、以上をもって本日の
委員会を終了いたします。

午前11時50分閉会