

平成29年11月宮崎県定例県議会
総務政策常任委員会会議録
平成29年12月7日～8日

場 所 第2委員会室

平成29年12月7日(木曜日)

午前9時59分開会

会議に付託された議案等

- 議案第1号 平成29年度宮崎県一般会計補正予算(第5号)
- 議案第2号 宮崎県情報公開条例及び宮崎県個人情報保護条例の一部を改正する条例
- 議案第6号 工事請負契約の締結について
- 議案第7号 工事請負契約の締結について
- 議案第8号 工事請負契約の締結について
- 議案第11号 公の施設の指定管理者の指定について
- 議案第12号 公の施設の指定管理者の指定について
- 議案第25号 当せん金付証券の発売について
- 議案第30号 職員の給与に関する条例及び一般職の任期付職員の採用等に関する条例の一部を改正する条例
- 議案第32号 知事等の給与及び旅費に関する条例等の一部を改正する条例
- 報告事項
 - ・損害賠償額を定めたことについて(別紙1)
- 総合政策及び行財政対策に関する調査
- その他報告事項
 - ・宮崎県PPP/PFI手法導入優先的検討規程の骨子(案)について
 - ・みやざき水素スマートコミュニティ構想の素案について
 - ・県内企業優先発注及び県産品の優先使用等に係る実施方針の平成28年度の実績等について
 - ・宮崎県版図柄入りナンバープレートに係る図柄の選定について
 - ・産業人財育成・確保のための取組指針(案)の概要について
 - ・国民文化祭及び全国障害者芸術・文化祭開催準備の進捗状況について
 - ・国際航空路線の充実について
 - ・宮崎県における事務処理の特例に関する条例の一部を改正する条例について(議案第3号関係)
 - ・宮崎県総合防災訓練の実施状況について

出席委員(8人)

委員 長	二見 康之
副委員 長	岩切 達哉
委員	緒嶋 雅晃
委員	蓬原 正三
委員	中野 一則
委員	松村 悟郎
委員	河野 哲也
委員	前屋敷 恵美

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
県参事兼総合政策部次長 (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
部参事兼総合政策課長	松浦 直康
秘書広報課長	横山 浩文
広報戦略室長	吉村 達也
統計調査課長	和田 括伸
総合交通課長	小倉 佳彦
中山間・地域政策課長	奥 浩一
産業政策課長	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	最上川 周一
みやざき文化振興課長	川口 泰夫
記紀編さん記念事業推進室長	米良 勝也
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	田中保通
総務部次長 (総務・職員担当)	渡邊浩司
総務部次長 (財務・市町村担当)	武田宗仁
危機管理局長 兼危機管理課長	藪田亨
総務課長	丸田勉
防災拠点庁舎整備室長	宮里雄一
部参事兼人事課長	吉村久人
行政経営課長	日高幹夫
財政課長	川畑充代
税務課長	棧亮介
市町村課長	横山幸子
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	原田一徳
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。

次に、議案第30号に対する人事委員会の意見についてであります。

お手元に配付してある資料をごらんください。

これは、地方公務員法第5条第2項の規定に

基づき、議会は人事委員会の意見を聞くこととなっております。その回答でありますので、参考にお配りしております。

それでは、執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前9時59分休憩

午前10時2分再開

○二見委員長 委員会を再開いたします。

それでは、本委員会に付託されました議案等について、部長の概要説明を求めます。

○日隈総合政策部長 おはようございます。

まず、総合政策部から御審議をよろしく願いたいと思います。

まず初めに、お礼を一言申し上げたいと思います。

蓬原議長におかれましては、大変お忙しい中、先月は韓国及び香港訪問に御参加いただきました。大変な強行軍の訪問でございましたけれども、本当にありがとうございました。

また、蓬原議長及び二見委員長には、今月13日から16日にかけて、宮崎—台北線を利用して、政官民一体となった宮崎県台湾訪問団に御参加いただくこととなっております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、今回提案しております議案等につきまして、その概要を御説明いたします。座って説明いたします。

お手元の委員会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。

目次のIにございますが、まず、予算議案でございます。

議案第1号「平成29年度宮崎県一般会計補正予算(第5号)」についてであります。

右側の資料の1ページをごらんください。

総合政策部の一般会計補正額は、一般会計の欄の一番下にありますように、合計で1億1,010万円の増額であります。これは、後ほど御説明いたします長距離フェリー再生連携推進事業及び「みやぎの空」航空ネットワーク活性化事業の補正であります。

補正後の総合政策部の一般会計予算額は、その一番右端の欄にあります。合計で131億8,401万円となります。

もう一度、目次にお戻りいただきまして、次にⅡの特別議案でございます。

議案第11号「公の施設の指定管理者の指定について」でございますが、宮崎県男女共同参画センターの指定管理者を指定することについて、議会にお諮りするものであります。

また、指定に伴いまして、債務負担行為の追加が生じますことから、先ほどの議案第1号「平成29年度宮崎県一般会計補正予算（第5号）」として、あわせてお願いしているところであります。

次に、Ⅲの報告事項でございますが、これは県主催の行事において借用した会議テーブルを職員が誤って損傷させた事案に係る損害賠償について、議会に報告するものでございます。

最後に、Ⅳのその他報告事項でございますが、記載のとおり6件の報告がございます。

また、目次にはございませんが、追加で国際航空路線の充実についての資料を配付させていただいております。

詳細につきましては、後ほどそれぞれ担当課長から御説明いたしますので、よろしく願いいたします。

私からの説明は以上であります。

○二見委員長 次に、議案についての説明を求めます。

なお、委員の質疑は執行部の説明が全て終了した後をお願いいたします。

○小倉総合交通課長 それでは、総合交通課の補正予算につきまして御説明させていただきます。

お手元の平成29年度11月補正歳出予算説明資料の3ページをお開きください。

総合交通課の補正予算につきましては、左から2列目、総額で1億1,010万円の増額補正をお願いしております。補正後の額につきましては、右から3列目、11億6,919万4,000円となります。

補正の内容について御説明いたします。1枚めくっていただいて、5ページをお開きください。

上から5行目、(事項)広域交通ネットワーク推進費の説明欄、新規事業「長距離フェリー再生連携推進事業」、また、その下の(事項)航空交通ネットワーク推進費の説明欄「みやぎの空」航空ネットワーク活性化事業」の内容につきまして、いずれも委員会資料で御説明させていただきます。

委員会資料に戻っていただきまして、2ページをお開きください。

長距離フェリー再生連携推進事業であります。

この事業の目的・背景ですが、宮崎港と神戸港を結びます本県唯一の長距離フェリー航路でございますが、農畜産物を初めとしまして、県産品の移送手段、それから関西地区等からの観光客の移動手段として、大量輸送能力を生かした重要な役割を担っておりますが、これは本県経済にとって生命線とも言える不可欠な航路でございます。この長距離フェリー航路につきまして、長期的かつ安定的に維持するため、新たに運航を担う新会社に対しまして、地元経済界等と連携して出資を行うものであります。

予算額としましては、2の(1)にございますとおり1億円、事業の内容としましては、新会社への出資ということでございます。

この事業の効果であります。現在、フェリー航路を運航しております船の年齢、これは船齢と申しますが、それぞれ20年、21年でございます。新船建造が必要な状況ではありますが、現会社におきましては、過去の経緯から債務超過でございまして、この新船建造のための資金調達ができない状況にあります。このため、地元経済界等と連携して、新会社を設立し、今後、新船を建造して長期的な航路維持を図るところでございます。

詳細につきまして、さらに3ページ以降で説明をさせていただきます。

この航路の重要性でございます。本県におきましては、県産品の県外販売などで、それから県内経済が活性化していく上でも、外貨獲得が必要な状況でございます。

ただ、このために県産品を大消費地に輸送することが必要でございますが、その物流においてトラックドライバー不足、長時間労働の規制等から長距離輸送が困難化しつつある状況でございます。

この対策としまして、長距離フェリー航路の維持が本県経済の生命線となっておりますけれども、その上り便の貨物のうち約7割が農畜産物でございます。この農畜産物でございますけれども、これは県で産出されているものの約4分の1がフェリーで運ばれているということでありまして、非常に航路の重要性がある、不可欠であるところでございます。

この輸送特性でございますけれども、これが主にトラックで運送されて、関西・中京・関東などに運送されているところがございます。そ

れぞれ関西より東におきましては、貨物をおろしながら輸送されていくと。特に、青果品などの鮮度を保つためにも3日目配送、3日目に関東に到達することも非常に重要でございます。その一方で、ドライバーの労働環境の改善、特に、ドライバー不足への対応などを考えますと、非常にこの長距離フェリー航路が不可欠である状況になっているところであります。

この航路の維持の課題であります。先ほども申し上げましたが、他社では大体、最長で25年、フェリーを使用している中で、現状、20年、21年というところでございます。建造期間が2年3カ月程度というふうにカウントしますと、現時点で、早急な新船建造の道筋をつけることが必要であります。

新船建造で求められるものでありますけれども、燃費の改善が必要な状況、これは総費用の約三、四割を占めているところではあります。新船にすることによって、これが2割程度削減できる見込みになっております。

また、大型化のニーズというものがございます。冬場、特に野菜の出荷時期におきましては、上り便において、これはトラックに載せ切れない状況が続いているところがございます。そのための大型化が必要。それから、旅客ニーズに合わせまして、個室が必要な状況にあります。ツアーなどにおいて個室がとれなくてツアーが組めなくなっている事例もございますので、個室化ということもニーズに対応するためには非常に必要になっている状況でございます。

あと、船員の不足という観点でいきますと、船員引きとめ・確保のためには、航路の長期的な展望を示すことが必要になっているところもございます。

それで、新船建造が必要な状況ではあります

が、このポイントとなりますのが、この(2)のところでございます。宮崎カーフェリーは現在債務超過に陥っているところでございまして、資金調達が困難であります。

その債務超過の原因でございしますが、宮崎カーフェリーの前身にマリンエクスプレスという会社がございましたけれども、その船舶を、この宮崎船舶という保有会社に移したわけですが、その際に、その債務を引き継いだところが原因と考えられており、この債務超過の解消が非常に重要でございます。

資料の4ページにお願いいたします、一方、現状はどうなっているかというところの説明でございします。

利用状況でございしますが、旅客に関しましては、これは収益の約4分の1を占めているような状況でございします。下の表を見ていただくとおわかりかと思いますが、過去20年度からの推移ですけれども、リーマンショック、口蹄疫、東日本大震災等、こういったところで利用客が少し減っていた状況ではあったんですが、平成26年に大阪南港から神戸港に航路を移転しております。これを機に、少し好転しているような状況にございします。

貨物に関しましては、収益の4分の3を占めております。こちら貨物は平成23、24年度まで減っていたという状況でありますけれども、神戸港移転などを契機に、最近堅調に推移しているところであります。

経営状況でございしますが、経常収支、今申し上げた、経済的なショックに加えまして、燃油高騰などの影響で悪化傾向でございします。下に、これは連結でございしますから、経常収支というのはございしますが、21年度から25年度までは経常収支が赤字であったところでは

が、神戸港移転ですとか、最近の燃油価格の低下などによりまして、直近3年では黒字決算でございします。

今後としましては、新船建造によって燃費向上ですとか、コスト削減などで収支改善を見込みたいところでございします。

債務でございします。現会社におきましては、20年度以降赤字の期間もありましたけれども、これは年平均で約6.1億円、返済をし続けているような状況でございします。赤字であっても返済できているのは、内部に、会計上、キャッシュとして残ります減価償却費などがございしますので、こういったところを元手に返済は続けているような状況でございします。

後で御説明させていただきます、今後の見通しと書いておりますけれども、金融機関から今回融資を30億円受けることとなります。このまま6億円程度、債務を返済している状況が続けば、現船運航期間は約4年半と見込んでおります。これで現船は売ることになるかと思っておりますので、その収入も合わせますと、おおむね完済できる見込みであると考えているところであります。

続きまして、5ページ、今後の対応方針でございします。

航路の展望と言っても差し支えないかと思っておりますが、先ほどから申し上げており、本県経済にとって長距離フェリー航路が不可欠である状況の中で、現会社が過剰債務を抱えていることが新船建造のネックになっていることとございしますので、この過去の債務を切り離すことが大変大事な作業になってございします。この、新しく会社をつくって切り離す作業が今回の再生のポイントになります。右に書かれております、地元が結束した形でこの新会社を立

ち上げ、航路を担う形になります。

現会社に関しましては、収益性が現状においてはある、債務を返済し続けているような状況でありますので、こういったことで収益性を今後も維持しながら、新船建造につなげていくことが非常に、現状求められているところでございます。現会社に関しましては、一部清算させていただき状況でございます。

下の事業再生の仕組みでございます。この事業再生計画でございますが、この再生の仕組み自体を地域経済活性化支援機構——これは略称レビックと申します。これは、法律に基づく公的機関でございます。かつては企業再生支援機構という名前でありましたが、平成25年に改組された組織でございます。こういったところに相談をしながら、事業再生計画を策定した中身がこの四角で囲われている部分でございます。

この新会社の立ち上げに当たりましては、出資を県、それから、市は現在議会中でありましてけれども、依頼中ということになっております。各金融機関、それから地元経済界、合わせまして11.5億円でもって出資金を集めまして会社を立ち上げます。この立ち上げた会社におきまして、左にございます現会社の宮崎船舶から船を買って、運航することになります。それから、今後の現船期間で得られるであろう利益を対価として支払うと、つまり営業権を買うというところになります。これが②、③と書かれているところ。その原資は何かと、これは右下に書かれております金融機関からの30億円の融資でございます。

その融資で対価を現会社のほうに支払いをして、その現会社はその資金を元手に債権者に弁済をする形になりまして、それから宮崎船舶に関しましては、未払い金等を支払った上で清算

をするような形になります。

それから、マリンエージェンシー、これは旅行業などに携わっている会社でありますけれども、ここは引き続き子会社化する形になります。

それから、その上に同業他社とありますけれども、ここは今後の業務の効率化、特に、燃油ですとか備品、こういったものを共同調達すると非常にコストの削減にも寄与しますので、こういったところですか、あと営業チャネルを何とか拡大していく面で何か業務提携できる部分があるかということも、今後、新会社において模索していくところがあるかと。そこも事業再生計画に位置づけられているところでございます。

新会社に関しましては、下に書かれておりますとおり、この3月1日に立ち上げをいたします。新会社は2年程度、運航し実績を残した上で、今後、平成31年度に新船建造に着手、発注をかけていく見込みでおります。

新船建造の資金調達に当たりましては、その右側にありますとおり、これは金融機関等の調査などに基づいて出している数値であります。1隻当たり約60億から70億円を想定しております。2隻購入する必要がありますので、合計で約120から140億円と想定はしております。この資金調達に当たりましては、今後、金融機関、県などでその調達に係る協議をしていくという形になります。それで、新船建造に着手し、2年3カ月程度で新船就航、34年ごろと見込んでいる状況でございます。

長距離フェリーに関しての説明は以上でございます。

引き続きまして、6ページ、「みやぎきの空」航空ネットワーク活性化事業について説明をさせていただきます。

こちらの事業の目的・背景でございますが、もう既に増便という形ではされておりますが、宮崎—ソウル線を運航している、これはアジアナ航空でございますけれども、これに対する運航経費の支援。それから本年12月21日からでございますけれども、本県初となる宮崎—成田線がジェットスターによって運航されることとなりますので、この航空会社に対する初期経費等を支援する内容でございます。

予算額としましては、合わせまして1,010万円、そのうち財源としましては、これは国の外郭団体でありますけれども、一般財団法人の空港環境整備協会からの助成金で賄うということになっております。

事業内容としましては、国際線運航企画補助、①と書かれておりますほうが、これがアジアナに対する運航経費の補助、支援でございます。これが410万円。一方、②航空ネットワーク維持・充実事業、これが600万とありますが、こちらが成田線、つまりジェットスターの就航に係る初期経費、それからPR経費の支援でございます。

こういった事業を実施することによりまして、安定的な運航につながり、県民の利便性向上、観光客の増加と本県経済の活性化が図られるというふうに見込んでいるところでございます。

就航内容につきましては、下に冬期増便の内容、それから成田線の新規就航の内容を書いてございますので、後ほどごらんいただければと思います。

総合交通課からは以上でございます。

○弓削生活・協働・男女参画課長 7ページをごらんください。

議案第1号及び議案第11号「公の施設の指定管理者の指定について」であります。

指定管理者指定の議案は議案書の49ページになりますが、こちらの委員会資料で御説明させていただきます。

宮崎県男女共同参画センターの指定管理者第5期指定につきましては、6月の常任委員会で募集方針等の概要を御説明したところでございますが、今回の指定管理者を指定することについて、地方自治法及び公の施設に関する条例の規定により、県議会の議決を求めるものであります。

まず、1の施設の概要であります。宮崎県男女共同参画センターの設置目的は、県の推進拠点として情報提供及び啓発相談事業、学習交流の場を提供し、男女共同参画社会の形成に寄与することでありまして、現指定管理者は特定非営利活動法人、いわゆるNPO法人のみやざき男女共同参画推進機構であります。

2の次期指定管理候補者は、特定非営利活動法人みやざき男女共同参画推進機構であり、3の指定期間は、平成30年4月1日から平成33年3月31日までの3年間としております。

4の選定概要であります。①の公募の状況として、7月6日から9月6日まで2カ月間募集を行いまして、②の申請者は現指定管理者の1法人でありました。

②の指定管理候補者の審査方法であります。

①の審査の流れとしましては、まず、書類審査を行った後、指定管理候補者選定委員会において申請者のプレゼンテーション及びヒアリングによる審査を実施いたしました。

次に、指定管理候補者選定会議において、選定委員会の審査結果を選定基準等に基づき評価した結果と照らし合わせ、候補者案が異なっていないかを確認し、県において指定管理候補者

を選定したところであります。

8ページをお開きください。

②の選定委員会委員及び③の選定会議委員については、記載してあるそれぞれの5名でございます。④の選定基準・選定項目・配点につきましては、住民の平等な利用の確保及び設置目的にかなった運営の実施など、4つの選定基準とそれぞれの審査項目と配点を設けたところでございます。

9ページをごらんください。

(3) 審査結果及び選定理由でございます。

まず、①の指定管理候補者選定委員会における審査の結果は435点でございます、委員合計の500点の6割である最低基準点の300点以上を満たしているところであります。

次に、②の指定管理候補者の選定会議における確認の結果は84点でありまして、100点満点の6割を満たしており、選定委員会の審査結果と相違ないことを確認いたしました。

次に、③の選定理由につきましては、①、②で御説明したとおり、選定委員会の審査及び選定会議での確認の結果、最低基準点を満たしていること、男女共同参画づくりの重要性等を十分理解した上で、適切な事業計画が提出されていること、施設の管理運営を適切かつ着実に実施する能力を有していると認められることとなります。

最後に、5の指定管理候補者からの提案内容であります。

(1)の指定管理料については、提案額が年額3,049万1,000円で、3年間で9,147万3,000円であり、基準価格と同額となっております。

なお、今回の指定に伴いまして、債務負担行為の追加が生じますことから、議案第1号で平成29年度宮崎県一般会計補正予算の限度額の設

定もあわせてお願いしております。

(2)の収支計画につきましては、指定期間である3年間のそれぞれの収支でございます、

(3)の事業計画につきましては、情報提供、啓発、相談事業等を実施する計画となっております。

説明は以上でございます。

○二見委員長 執行部の説明が終了しました。

まず、議案について質疑はありますか。

○中野委員 この長距離フェリーの件で確認ですが、この新会社は今までの会社の債権債務を引き継ぐということは全くないわけですよね。だから、債務超過の部分に責任は全く発生しないということになるわけですよね。

○小倉総合交通課長 委員御指摘のとおり、今回は完全に債務を切り離す形で新会社を立ち上げるということになりますので、過去債務の部分については、もちろん、数字としては切り離されます。経営という部分に関しましても、もちろん、それは今後の体制の中で考えられると思いますけれど、今回は経営の部分をどう判断するか、切り離すかどうかは今後の新会社の中で考えていくことだと思います。金額としては、数字としては切り離すということでございます。

○中野委員 旅行ニーズに合っていないために個室化とあったんですが、これは全て個室化になるんですか。

○小倉総合交通課長 もちろん、船のスペックに関しては、今後、新会社の中で話し合われるところなので、今のところは想定というところでしかありませんけれども、雑魚寝を全てなくして個室化するかどうかというのはちょっと、いろんなニーズがあるかと思います。現状でも雑魚寝レベルで十分、それによって価格も変わってくると思いますので、そういったところで十

分というお客さんも実際にいらっしゃるでしょうから、そういうところも踏まえて検討していくことになるのかなと思います。

○中野委員　トラックのドライバーさんのためとか、いろいろそのニーズがあるんだと思うんですが、格安のいろんな旅行がありますよね。あるいは修学旅行生とか。利用する人というのは、ほとんど雑魚寝のところを使って格安で、それで余り子供たちの保護者に負担がかからないようにということを利用していていると思うんですよね。そのニーズが低くなったとは思いますが、できたら、少しぐらいはこの雑魚寝の部分もあっていいんじゃないかなと思いました。具体的なニーズがどこにあるのかわかりませんが、そう思いましたので一言。

○小倉総合交通課長　委員御指摘のように、もちろん、修学旅行とか、関西からの合宿、こういったグループで活用されることが大変多く、100人単位で利用される方も非常に多いということもございます。そういったところを利用するに当たってどういうニーズを組んでいけばいいのか。実際、ツアーを組んだときに、例えば、高齢の方とか若いカップルとか、そういったところで個室が必要だというニーズはもちろんあると思いますので、いろんなニーズをあわせて考えていくことになるかなと思います。

○松村委員　私もちょっと、もう一回確認をしたいところなんですけど、5ページのフェリーの件ですけども、現宮崎カーフェリー、会社自体は債務超過とはいえども、債務を返済していたという事実と、それと3年間、単年度黒字を出しているということ。今後も黒字化は見込める中で、新会社という選択じゃなくて、現会社に対して債務超過分の融資ということは、最初の議論には上がらなかったわけですか。

○小倉総合交通課長　現会社に対する融資というところでありまして、過去からの債務が非常に膨大、大きな部分となっております。一番ピークのときには432億で、大変大きな債務があって、それをだんだん切り崩してきているところがあるんですけども。そこに対して融資をすることが本当に妥当なレベルの数字なのかよりも、債権者に対する金融債権でありますけれども、そこを切り離すようなお願いをすることのほうが妥当だというふうな判断をしたんだと思います。

○松村委員　余りにも債務が多いので、どこかで債務を清算しないととてもできない判断だと今感じましたけれども、カーフェリー自体の経営はここ何年かはいいと。その債務超過に関しては過去の責任であってということを考えて、新会社の運営には現宮崎カーフェリーの運営陣は入っていくわけですか。

○小倉総合交通課長　もちろん、現会社に関しましては、会社の財務状況自体は債務超過でありながら、経常収支自体は非常によくなっているところで、現経営体制に対していいんじゃないかという意見もあるかとは思いますが。

ただ、一方で、実際、どういう経営の体制を新会社でしていくかということに関しましては、これはもう完全に新会社の中で考えられていくことかと思しますので、過去のそういった状況もしくは今後、カーフェリー会社を収益性のあるものとして運営していく観点から、そこは今後検討されていくことになるかと思えます。

○松村委員　それとあと債務超過あるいは債務がどれぐらい今あるのかは、答えられるか、答えられないかは別として、今回、新会社から事業承継と売却で30億入れるということなんで、少なくとも30億はそっくり債権者に向けての弁

済に回されるんじゃないかと思うけれど、それが済んだ後は宮崎カーフェリーと宮崎船舶は解散するんですか。

○小倉総合交通課長 おっしゃるとおり、左の枠の中にも書かれておりますとおり、これは清算という形になりますので、会社としては解散というか、なくなるような形になりまして、新しい会社に完全に、人も資本も全て引き継ぐような形になります。

○松村委員 ということは、清算ですから、どこかがもういいよと、借金は返さなくていいよというところになるんでしょうけれど、その債権者のメインは何でしたかね、再生支援機構でしたかね、メインの債権者は。

○小倉総合交通課長 済みません。債権者の個別の名前に関しましては、ちょっとこの場で公表することはできないんですけれど、少なくともこの地域経済活性化支援機構は債権者ではございません。

○松村委員 前もって説明を受けたときは、この宮崎地域の取引先、今までの取引先にそんな大きな影響は出ないんだと、あるいは取引先が連鎖倒産するようとか、そういう心配はないんだというお話とかあったんで、それで間違いないですよ。

○小倉総合交通課長 通常、再生の支援手法としては、法的整理、私的整理というやり方があるかと思います。例えば、JALの再生で言いますと、これは法的整理、会社更生法の適用でありまして、いわゆる雇用もリストラする、事業規模を縮小する、場合によってはここはいわゆる一般債権、取引債権というのも全て免除させる、そういったことも全てやる形になると思います。今回はある意味、私的整理というような形で、特定の債権を特定して、地域経済にお

けるいろんな取引先、燃油ですとか、いろんな備品など、調達する一般債権に関しては影響が及ばないような再生手法を選んだというような形であります。

○松村委員 わかりました。新会社の買い上げた船舶は30億で買っているんですけど、また2年半後には30億でどこかに売れるんでしょうね。いや、それは売れたら一番いいでしょうけれど、40億で売ればもっといいけれど。

でも、実際、それも新会社の資産になって新船舶が導入されたら、古い船はどこかに売っていくというスキームですよ。

○小倉総合交通課長 実際に、新船が就航する平成34年ごろに売却をする形になるかと思えます。そのころにどのぐらいの価値があるかという、少なくとも30億というレベルでは恐らくない、もちろん、価値はどんどん下がっていくような状況にはなるかと思えます。

基本的に、25年ぐらいたった船が売れるかという、例えば、海外とかではよく、そういう市場で回るとか。全くこれが売れなくなった場合においても、例えば、スクラップとか溶かした形で、いわゆる鉄として売れる状況もありますので、いずれにしろ、何らかの価値を持ったまま売却してそれが新会社の資産という形になる状況にはなりません。

○井手総合政策部次長(政策推進担当) 若干、補足をさせていただきます。

船舶売却の価格でございます。これがそのまま債権者の返済額にもつながるということでございますが、その30億の算定、これは大体、残りの船齢を考えますと4年から5年ほど運航できると。この4年から5年運航することによって得られる事業収益プラス、その5年後に売船したときの価格、この辺を評価すると、およそ

三十数億になると、それがそのまま船舶の売却額と、評価ということになると御理解いただければと思います。

○緒嶋委員 この新会社はどの時点で発足するわけですか、時期は。

○小倉総合交通課長 下の、平成30年3月1日と書かれておりますが、ここで立ち上げる形になります。

○緒嶋委員 この新会社、どこが中心になって発足するわけですか。

○小倉総合交通課長 この新会社の出資が右に書かれているかと思います。実は、この地元経済界というところに幾つか出資母体がございます。その中で、もちろん、いろんな経済界の出資母体も含めて、金融機関、県、市、いろんな新会社の中で話し合いをされる中で、中心というか、誰が役員もしくは経営の上に立つのかということに関しましては、新会社の株主間の中で議論されていく話かなと思います。

○緒嶋委員 ということは、この出資するところが主体的に新会社をつくるということになるわけですか。

○小倉総合交通課長 はい。新会社としては、この右に書かれております出資者で構成されますので、これがいわゆる新会社という形になると。で、そこが今後運営すると。ある意味、協議をしていく中で経営方針や経営体制を決めていくような形になるかと思います。

○緒嶋委員 であれば、この出資額から、地元経済界が7.5億円ということであれば、地元経済界の方が中心になって新会社をつくるということの理解でいいわけですか。

○小倉総合交通課長 もちろん、地元経済界の中には、物流企業さん、それから荷主、こういったところが入ってございます。ここには出てお

りませんけれども、ここの上に書かれている1や0.5億などに比べると、そういったところの出資が多いところもございます。そういったところが、もちろん、経営権をそこで主導するというのではなくて、そこはもう経営の出資者の中で話し合われるということかなと思います。

株主平等の原則からすれば、株式が多いところがある程度決定権を持つという形になりますんで、委員の御指摘という意味であれば、株式を多く持っている、出資を多くしているところがある意味、意見を言う形になるのかなと思います。

○緒嶋委員 これは、30年3月1日にはわかるということだろうと思うんですが。

それと、今度は新船建造の資金調達をするときに、県等で資金調達等に係る協議をすることであれば、これは、県も当然補助金を出すことを前提とした協議ですか。

○小倉総合交通課長 決して、今の時点で県が融資を決めているようなことではなくて、これはあくまで協議をしていく形になるかと思います。

もちろん、ここまでいろんな出資、それからオール宮崎でと言っているような状況で、県も深くかかわっているような状況でありますんで、その上でどの程度関与するかを今後協議していくという形になるかと思います。

この資金調達のあり方に関しましては、そもそも全て、いわゆる融資を受けて、直接どこから購入するような形にするのか、もしくは会社がリースという形でどこかの、船を保有している会社からリースを受けるような場合は、融資という形ではなくて、場合によってはその事業者の自前の資金の中で調達するようなことも考えられなくもないような状況もあります。

そういったところで、実際に県がどの程度関与していくのかは、今後、新会社の中で協議をしていくような形かと思います。

○緒嶋委員 今の段階でそこまで考えんで、新会社が建造する中で、県も協力してもらおう前提じゃないと新会社の発足もなかなかうまくいかなかったのではと思うんだけど。新会社は県から、極端に言えば、融資も、補助金ももらわんでいいですわというぐらいの思いもあるわけですか。

○日隈総合政策部長 まず、手順でちょっと申し上げると、まず30億の最初の融資には、県は入りません。これはオープンになっているので申し上げますと、30億の内訳は宮崎銀行が13億と、太陽銀行が6.5億、JA県信連が6.5億、そして日本政策投資銀行が4億ということで、合計30億ですので、まずこれには行政は関与しておりません。

それで、緒嶋委員からありましたお話については、担当課長から申し上げたように、リースにするのか、直接建造するのか、あるいは中間もあります。1隻だけリースで、1隻は直接建造するという方法もあります。いずれも新会社で検討していくということですが、リースのほうが支払い額が高くなるのは御理解いただけるところかと思います。

どちらの判断でいくのかを新会社で検討して、建造の場合の金額について全てを金融機関で賄うことになるのかどうか分かりませんが、場合によってやっぱりここは行政が関与する、県も貸し付けを行うというお話は案としてはありますので、それは県としては想定しているということでお話はしているところです。もし建造となった場合には我々が逃げることはない、我々も検討しますというお話でこの話はまとまっ

ているところです。

ただ、繰り返し申し上げますが、どの方法にするかは、新しい会社の中で検討して、そして、貸し付けであろうと、県の予算が伴うものであれば、当然、これは議会のほうに御承認いただくこととなりますので、議会にも十分、逐次また御説明していきながら、そういう方法をとる場合には御理解をいただきたいという方向で、これは丁寧に御説明申し上げたいと思っています。

○緒嶋委員 当然、その問題がやっぱり最終的には出てくるかなという気がするのですが、今の段階でどうかなということを知りました。これは実際、建造に入る段階でまたいろいろと議論が出てくるだろうと思いますので、そういうことを我々も、内々に事前にある程度考えておく必要があるかなという思いで伺いました。

それから、この貨物量等の問題で、関西まで運ぶのと、今度は、それから陸送で関東まで運ぶものの比率はどげんなつとるんですか。今のところ、この実績から見た場合は。

○小倉総合交通課長 品目によっていろいろ変わってくるころではあります。

例えば、畜産物、これは豚・牛・鳥でございますけれども、これに関しましては、関西より東に輸送しているもの、これは全体の流通量において65%程度あります。関西だけで見ますとその半分程度、残りが中部・関東、東に行っているというものでございます。

それから、青果物であれば、これはJA経済連の取扱量のうちになりますが、関西・関東合わせて、これは54、半数以上という形になります。うち関東が約27%という形になりますので、相当な量が運ばれているというようなことかと思えます。

○緒嶋委員 マリンエクスプレスの場合は、川崎と大阪とに分けて、その両方の関係でコストがかかって、赤字が出て、今の状態になってきたと思うんですけども、やはり問題は、行くほうの貨物はあるが帰り荷をどうするか、基本的には、そこまで、ある程度考えた将来の見込みを立てなければ、なかなか、やはり難しい面も出てくるのではないかなと。これは宮崎県の経済の構造からいってなかなか帰り荷がないのが大きな課題でありますけれども、そこ辺まで含めた、将来展望はある程度考えておられるわけですか。

○小倉総合交通課長 下り荷が少ないのが、今、宮崎カーフェリーの非常に大きな課題であります。農畜産物を輸送しても、その帰りのトラックにおいて、物を運ぶものが少ない、例えば、焼酎をつくるための瓶ですとか、いろんな雑貨ですとか、そういったものぐらいしかないというところではありますけれども。

ちょっとお答えになっているかどうかわかりませんが、一つのポイントとして、今回いろんな、この事業再生計画の中でも業務提携というものをひとつ考えているところであります。

これは、他社と書いておりますけれども、例えば、東日本・北日本から九州に荷を運ぶ際に、ほかの会社と提携をして、一部に関しては宮崎カーフェリーで運ばせていただく等もある、営業的な提携ですとか、そういった結べるようなところも、今後、新会社においてはあるかなと思います。

そういったところで、ある程度、個別の契約、よく航空などでは貨物などで、お互い、そのスペースを融通し合って運ぶことはやられているところかと思えます。そういったところで営業面でのチャネルの拡大といいますか、北日本・

東日本を含めた荷物を集められるような体制を整えていく手法はあるのかなと思ひまして、一応計画上は、方向性としては、そういうものも位置づけているところでもあります。

○緒嶋委員 これは、当然、新会社の大きな課題だろうと思っておりますけれども、県としてもやっぱりそこ辺を含めた、どういう形の中で、帰り荷をふやすことができるかということを考えていかないと。県も出資するわけでもあるし、やはりこれは新しい会社だけではなかなか難しい面も出てくるのかなというような気もいたします。

それと、先ほどもちょっと出ましたが、旅客をいかに確保するかということも、神戸港になったことで、そういう人的な、客がふえたことは大変いいことではあります、それはやはり強化していくか、関空等の新たな航空路線もできたりしてなかなか難しい面もあるのかなと思っているんですけど、このあたりの取り組みも考えていかないと。船は、恐らく建造費が今まで以上に高くつくんじゃないかなという気もします。燃料コストはよくなるということであるけれども、そういう、将来の収支見込みというのは、ある程度明確に立てておられるわけですね。

○小倉総合交通課長 旅客、貨物も含めた収支計画でありますけれども、やはりその収支計画という面で言いますと、一番経営に影響、インパクトを与えるのは燃油の状況であります。多少、利用客や貨物がふえても、ここが大きく上がるようであれば、一気に経営にダメージがあるような状況であります。

今後の事業再生計画上の収支計画を見ても、おおむね新船建造に至るまででも、またそれ以降に関しましても、一定程度の、燃油の

高騰も含めた上での、一応収支が出る状況ではあります。

もちろん、仮に燃油が上がったとしても、いわゆるサーチャージという形で、今回、その荷主が、物流業者さんが出資者にも入ってまいります。その中で協力をさせていただきながら、営業収支も上げていくような試みもできるかと思えます。

いずれにしても、今後の収支計画に関しましては、もちろん、手元に残るキャッシュという意味でも、減価償却費などもございますので、ある程度、その債務も返済しながらやっていけるような計画を立てている状況であります。

○緒嶋委員 課題があったにしても、フェリーの今後の維持は絶対、宮崎県にとってはまさに生命線であるので、何としても、これはやはりそういう将来、見通しも立つような方向で航路の維持に、県のほうも積極的に協力というか、支援していく姿勢は当然必要だと思いますので、新会社とも協調しながら、ぜひ頑張ってくださいと思います。

○中野委員 この事業再生計画に余り金額的に踏み込まないつもりでしたが、いろいろと踏み込んで質問がありましたから、私も確認のために質問させていただきたいと思います。

新会社が出資で11億5,000万、融資を受けて30億、41億5,000万という資金を調達して新会社がスタートしますよね。その中から、現会社に対して船舶代、事業承継ということでその対価を支払うわけでしょう。その支払い価格は幾らか、できたら船舶と事業承継ごとにお聞きしたいと思うんですよね。

○小倉総合交通課長 新会社から旧会社に対する支払いに当たりましては、ここの融資の30億円というところもございますけれども、合計い

たしますと、資本金から、一部2億円を拠出しまして、合計しますと32億円、これを支払う形になります。

その内訳としましては、これは計画上のお話になりますが、現状の船価——船の値段を考えますと、これは鑑定評価をしたものでございませぬけれども、18.5億。残り13.5億が営業権、要するに、今後、新船建造までの現船運航期間で得られる利益、こういったものが13.5億というふうに、現在、計画上は見込んでいますのでございます。

○中野委員 現会社は、この2年間は5億7,000万、5億2,000万の事業収益を上げて、その上に、毎年6億1,000万円債務返済をしていると。そこを評価して、この事業承継の分の事業権というか、営業権という形で取得をされるわけでしょう。2年間営業するというので、約13億5,000万を評価して支払うということですよ。それが妥当かどうかわかりませんが、船は通常20～25年使用できると書いてあるけれど、そんなに幅があるんですか。船の耐用年数ですよ。

○小倉総合交通課長 法定の耐用年数といいますと、15年になるんですけれども、基本的には、もちろん、それは減価償却の期間等も踏まえて計算されているものです。他社におきましては、いろんな安全面等も考慮しながら運航しているわけですけれども、これは25年が、他社においても、限界といいますか、最大で25年運航しているところでもあります。

我々としては、できるだけ早く新船就航を図りたいところですが、現時点でこのスキームで2年間運航して、それから新船を購入するところで、平成34年がちょうど25年に当たりますので、ぎりぎりのタイミングで今このスキームを維持しようとしているところでもあります。

○中野委員 このカーフェリーの耐用年数は15年ということですかね。そう言われましたよね。そうすると、きちんと償却をしてきていると思うんですよね。それで、特別償却もできて、5%は残存価格が残っていたと思うんですが、その船の残存価格は幾らだったんですかね。5%は残っていると思いますよね、特別償却をしたとしても。

○小倉総合交通課長 鑑定評価額としては、現状においては、2隻合わせて18.5億という形になるんですけれど、それも今おっしゃった、残存価格というか、5%にのっとった価格という意味では、ちょっとお調べさせていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

○中野委員 では、現在のこのカーフェリーの取得価格は幾らだったんですか。

○小倉総合交通課長 現在、運航しております、みやざきエクスプレスとこうべエクスプレスですけれど、これは1隻当たり約53億円で購入しております。

○中野委員 合わせて106億円ですよ。それは15年で償却をして、そして、それでも運航できたからということで、特別に償却を、法的には5%を償却して、残存が5%だったと思うんですよね。計算すればわかるんですが、それを18億円で評価して船を購入した形になりますからね、こちらのほうは。

そして、今度はそれを2年間運用するんですが、これは2年間で償却、新しく買った場合の償却年というのは法的には何年になるんですかね。使用は2年だけれど、2年で償却するつもりなんですかね。

○小倉総合交通課長 恐らく現船の運航分としての償却ルールでそのままのっっているとは思いますが、ちょっと詳しくは、正確に

はこの時点ではわかりませんので、また御報告させていただきたいと思います。

○中野委員 その18億円で購入したものを償却した残存価格で2年後にはどこかに売却されると思うんですよね。それで、償却が長期であれば残存は大きくなって、その金額を売却しても、価格落ちというか、かなりの差額は出ると思うんですよね。買う人が高くで、その残存価格で買ってくればいいですけども、その辺のことも含めて18億円で船を買われたと思っているんです。そうすると、売りようでは2年後に売却する、今度、新しい会社が売るときにうまく売らないと、新会社にまたその部分だけが積み残されるということになりますよね。

だから、今までの、現在の会社に支払った32億円というお金が、果たして評価されるものかどうかですよ。いわゆる債務超過ですよ。この前、新聞に載っておったけれど、結局、債務超過、新会社が支払うお金なんかを全部払った後に、それでも債務超過として残る金額よね、いわゆる不良債権になると思うんですけど、その金額を今の会社は幾らと見込んでいるんですかね。

○小倉総合交通課長 その債権者——ここにあります、表の、事業再生計画の一番左上にあります——に弁済をしますが、確かに、委員おっしゃるように、まだ残っている部分がございますので、これは一部債務免除というような形にはなるんですけれど。済みません、そちらに関しましては債権者からの要請によって、その免除する額につきましては、申し上げられないというような状況であります。

○中野委員 現会社からすれば、債務が残るから債務超過になっているんですが、現会社の債権者ですよ、債権者のどこかが償却すると思

うんですよね。その償却に便宜を図ったような対価の支払いということはなかったと思うけれども、確認のために、どうだったんでしょうか。

○小倉総合交通課長 済みません。ちょっと先ほどからいろいろ調べているところではあるんですけども、ルールにのっとって、我々としては、基本的にこのレビックの算定に基づいて支払いをし、弁済をして、スキームを構築しているというような状況であります。我々としても、ある意味専門的な機関に委ねて、こういう、本当にプロフェッショナルな計算をしているというようなところもございますので、その数字を今調べているところかと思いますが、その償却のルールも踏まえた、そういう計算になっているかどうかというのは、またお調べさせていただきたいなと思います。

○中野委員 その現会社の財務諸表というものは、我々は見ることにはできないわけですかね。

○小倉総合交通課長 宮崎カーフェリー、運航会社のほうに関しましては、これは株式会社でございますので、いわゆる決算公告などが出ているというような状況であります。保有会社である宮崎船舶に関しましては、これは有限会社でございますので、そこら辺の決算公告の義務がないというようなところでございます。運航会社のほうに関しましては、出ているという状況であります。

○中野委員 これに反対するものではありませんが、とにかく、新しい会社がスタートするについては、今までが、神戸港になってから5億の利益を出しているということで、そのとおりはうまくいかんとはではないかなという気はするんですよ。いろいろ聞いて。それで、私はそれでもいいと思うんです。

もともとカーフェリーがスタートしたときに

は、当時、我々は若者だったけれども、黒木博さんは——当時の知事だったと思うんですよね——やはり赤字覚悟で、県がそのぐらいしてやらんと遠距離の農畜産物を大消費地には運べないから、これは海に通っている国道だと、その国道は全部国が負担して国道をつくっているわけですから、それで船だつてそういう概念が働くから、国道をつくったつもりで船会社を支援していこうと、そういうことでスタートしたと思うんです。今回もそういう気持ちでしてほしいと。

だから、説明会のときに、要は、知事の腹づもり一つだよということを行ったと思う。そういうことがないとこれは進めないと思う。そこを見込んで、こうだということは我々には教えとってもらって、しんしゃくしながら、ずっと進めてほしいと思うんですよね。このフェリーがなくなれば大変なことになりますからね。そういう腹づもりでやってほしいと思うんです。

さっき言った、数値的なことは、こっそりと教えてほしいとは思いますが、そこあたりを知らながら、我々にも責任がありますから、これを承認していく。あるいは、新しい会社に出資した以上はずっと継続して、我々も責任があるか、借り入れはどうなるのか、ましてや、さっき部長が言われたように、新しい会社には県も貸し付けをしたい、恐らく、補助もすると思うんですよ。せんな運航はできんと思うんですよ。そういう腹で、太っ腹でやってもらわんな、これはうまくいかんと思いますね。そういうことも含めて新会社を運営してほしいと思います。

○日隈総合政策部長 ありがとうございます。計画上では、先ほど申し上げた、まず30億円の融資をいただくんですけれども、新船建造ので

きる、34年度までにまずこの30億円については、通常の返済と売却船の代金で返済するという計画になっております。

そして、新船建造の金額、これを直接建造したとした場合、マックス140億と、今、一応置いておりますけれども、減価償却期間は15年で毎年、税法上の取り扱いですけれども、この140億については、計画上でいうと18年、年度でいうと19年度間でということですので、20年かからず一応返済していこうという計画になっております。

ただ、中野委員からありましたとおり、どんなことが起こるかかわからないというのは事実でございますので、それは県が関与している限りは、議会にも御説明していくことになろうかと思っております。

計画上はこの30億についても、仮に140億マックスになろうとも、しっかりこれは返済できるという計画で進めていきたい。

今回のこの事業の目的は2つあって、1つは現在の宮崎カーフェリーの債務整理をしっかりとやって、真っさらにして新しい会社で引き継いでいくということ。2つ目は、今申し上げたことになるんですが、経営の再建をしっかりとやって、今後、航路を守っていくという、この2つの目的ですので、計画どおりにいかないかもしれないという御意見もあるのは、我々も十分わかるんですが、計画に沿ってどれほど進捗していくのかということについては、県が関与している限りはやっていきたいと考えております。

なお、計画上でいけば、15年の減価償却をしっかりと、本当に積んでいけば、次の新船建造等は何もこういう無理をしなくていいということになりますので、いつまで県が関与していくかは、また議論していくことになろうかと思っております。

○中野委員 そのとおりだと思うんですね。新しい会社が、なかなか黒字を見通せないとなれば、結果的にまた債務超過になる、債務超過が見込まれたところに、金融機関は融資はしないと思うんですね。そのためには、やっぱり県がずっと補助をしていく、あるいは出資をしていくという形になると思います。

しかも、恐らく、金融機関はこの新しい会社に融資しても、県が債務保証をするという条件にならねんですか。そういうことも含めて、県は、太っ腹と言いましたけれども、了解した上でこの会社を運営せざるを得ないと思うんですね。

○日隈総合政策部長 現状では、融資については、やはりここは県が関与しない限りこの30億円についても、今後の検討においてもなかなか難しいということで議会でも答弁させていただいたとおり、県が求心力を持つという形でオール宮崎、宮崎銀行も太陽銀行も乗っていただいた、参画いただいたという形になっております。

ただ、計画どおりにいくなれば、本当にこの会社というのは再建できますので、どこまで県が関与していくかというのは、十数年先になっていきますけれども、その中でまた議論していくことになるのかなと思います。

本当に再建できれば、自前で資金調達もできますし、自己資金もあるという形になっていくと思いますので、できるだけこの計画どおりに進めていくことが今後の我々の課題なのかなというふうに思います。

○蓬原委員 宮崎市はまだ依頼中となっておりますね。このあたりの話の進展ぐあいはどうなんですか。

○小倉総合交通課長 宮崎市の議会におきましても、この5,000万、出資金という形で議案とし

て出して、現在審議中という形です。

○蓬原委員 ほかの自治体、例えば、野菜の出荷ということを考えたときに、産地というのはいっぱいあるわけですよ。ほかの自治体への働きかけというのは、これはなかった、しなかった。

○小倉総合交通課長 まず、この出資金を集めるというか、まずスキームを構築する上である程度スピード感を持ってやらなきゃいけなかったという部分が一つ大きいところかなと思います。あと、ある程度出資金、これはレビックとの相談の中で、10億円程度の資本金であれば、当面の運転資金も含めて回るというような状況ではありました。

ですので、ある程度、いろんな経済界、金融機関、それから県、宮崎市、レビック、そういったところで集まったところがございまして、その上にさらに、いろんな市町村を含めてちょっと声をかけていくかというところは、もちろん、議論としてはありますけれども、今、そこまでは必要がなかったというような状況ではあります。

○蓬原委員 中野委員の今の補助金の話ですけど、経営計画があって、今の部長のお言葉では、このままいけばちゃんと採算のとれる会社になるんだということだから、基本、株式会社ですから、最初から補助金ありというのを頭の中、経営の中に入れておくと、これは第三セクターとか、もういろんな例が過去の例としてあるわけで、どうしてもそこに、経営上の甘さというか、そういうものを生んでしまうので、やはり基本、最初の資本金とか、それをすることによって、また金融機関が融資をするという安心感を与えることはあるけれども、やはり新会社が株式会社として設立するからには、スター

トするからには。いざとなればわかりませんよ、部長の言葉もそういうことでした。将来の県の関与については、いろんな議論をせんにゃいかんだろうということはそのとおりであって、スタートについては、やはり新会社、過去の債務を全部断ち切って、ちゃんと採算をとってやっていくんだという、その厳しさというか、やっぱり経営の厳しさというのが、スタートにないと、同じことになってはいけないので。

過去で言えば、最初、航空を始めるときにいろんな議論があって、8億幾らでしたかね、補助金を出して、結果的には別な会社になってしまったということもあるので、スタートの時点ではしっかり考えてやられることを意見として申し上げておきたいというふうに思っています。それは県の関与を否定するものではありません。いずれは、大事なことですから、議論はせんにゃいかんでしょうけれども、スタートに当たってはその厳しさがないといかんなどと思っています。

○中野委員 さっきの質問でちょっと思ったんですが、宮崎市以外の市町村も出資するんでしょう。しないんですか。

○小倉総合交通課長 今の段階においては、宮崎市以外の市町村については出資はしないというか、今の状況で足りているというような状況であります。

○中野委員 できたら、いろんな団体も、市町村も出資する方向で——まだ増資は、幾らでもしてもいいですから、してほしいと思うんですよ。例えば、今、我々は宮崎カーフェリーで宮崎港ばかりに行っているけれど、実質、県南地方で、利用しているのは志布志のカーフェリーと思うんですよ。そして、志布志道路を早くつくれつくれと一生懸命言っている中ですから、それと高速道路は、都城から乗れば、志布志道

路はただですよ。都城からこっちへ、高速道路を利用すれば、高速の料金が要るわけでしょう。船旅がちょっと、その分だけ長いけれども、貨物が向こうに行ってしまうはいかんから、我がまちの会社だと、我が団体の会社だという気持ちがないといかんと思うんですよね。そのためには出資を、そういう方面にも向けてやるべきだと思うんですよね。いずれ経営のことでいろいろ出ると思うから、荷を集めるためにいろいろとあるから、行く荷物はあるけれど、帰る荷物はないわけでしょう。この説明でも観光客のことばかりしか書いていないですよ、帰る便のことは。

これから、海外とのいろいろな交流があつて、ここからまた船で人が行ったり、いろいろすると思いますから、できたら、増資はまだ、どんどんふやす方向でやってほしいと思います。いろいろ懸念するところがありますので。

○小倉総合交通課長 もちろん、現時点でほかの出資について否定するものではないんですけれども、とりあえず、今、スピード感を持っての出資スキーム、5年後には25年の船齢を迎えるということで、今、ちょうどぎりぎりのタイミングでスピード感を持ってこのスキームを何とか立ち上げて実施していくというような状況でございます。今後、もしその資本増強等の機会、そういうタイミングがあれば、もちろん、いろいろ検討していく材料にはなるかと思いますが、現時点ではその必要性というのは感じていないところではあります。

○前屋敷委員 今回の宮崎カーフェリーの存続に向けての今度の出資ということなんですけれども、確かに、宮崎県は第1次産業が主流だということもあつて、そういったものを運搬するという点では、存続することは非常に大事で、そ

の意義というのは、私も大変わかります。しかし、県が税金を投入して、宮崎カーフェリーが新しい会社になるという計画ではありますけれども、そういうところに出資するという意味では、その根拠といえますか、県民に対しての説明といえますか、理解が得られるようなものでなければならぬと思うんですよね。

今、いろいろ説明も聞いたんですけど、まず、前の会社のマリンエクスプレスから宮崎カーフェリーが事業を引き継ぐと。当時、宮日新聞の資料しか、詳しい資料は私もわかりませんので、関西方面の2航路で、その後、大阪から、今、神戸航路だけになっているということなんですけれど、その当時は、黒字の航路を引き継いだというふうにあるんですよね。ですから、その債務超過に陥った原因というのが、ここでは燃油の高騰ということだけに原因が絞ってありますけれど、果たして債務超過の原因がそこだけだったのかというところですよ。それを途中で、いろんな形で解消できなかったのか。

それと、宮崎カーフェリーと宮崎船舶の今年度、2017年3月の債務額というのが、宮崎カーフェリーが15億8,000万、船舶が64億2,000万円となっていますけれども、それを合わせた額が今度の負債総額というふうな見方で、それを何とか解消するために切り離すという考え方なんですか。その辺のところをもう少し詳しく丁寧に御説明いただきたいと思います。

○小倉総合交通課長 先ほども少し御説明しましたがけれども、一番のこの債務の原因というのは、当時、マリンエクスプレス、その前からありますけれども、京浜航路の運航、以前、その京浜航路が2隻で、およそ1隻、たしか90億円だったと思いますけれども、そういったところに対する過剰な投資、それから京浜航路の見

通しの甘さ、こういったところが大きな原因でございまして、一番大きなときで432億という債務超過だったと認識しております。そこを解消するのに当たっては、いわゆる航路を切り離す、売船をする、現状でも非常に経常収支としては黒字にはなっていますけれども、それでは船齢、船のリプレースを考えますと足りない、要するに、残りは債権者に対して免除をお願いしなきゃいけない状況。

先ほど部長も申し上げたとおり、もしこのまま船齢を考えなければ、このまま通常の民間の事業の経営の中でやりくりができたはずなんですけれども、それが現状、リプレース、建造をしなきゃいけない状況であります。そこは、いわゆる債権者に対して一部免除も含めたところをお願いしなきゃいけないと。その債務残高免除の金額に関しましては、済みません、ここで申し上げられないところであります。

○前屋敷委員 そういう、いろいろ債務超過に至る原因はあるんですけど、それを全部引き受けるという形で新しい会社を立ち上げることになるわけですか。

○小倉総合交通課長 新会社に関しては、その債務は一切請け負わないという形になりますので、そこは切り離すと。この対応方針6の、真ん中に掲げておりますけれども、過去からの債務は全て切り離して、新会社を今回つくるという形になります。それでなければ、資金調達できませんので、それに関しては、完全にカットする、要するに、債権者をお願いをするという形になります。

○前屋敷委員 そういう新しい事業の再生計画が——今御説明もあったんですけども、この中で、県が税金で1億円の出資をすると決めた根拠というのは。

○小倉総合交通課長 おおむね10億円あれば、当面の運転資金は足りる、結果的には11.5億集まっているわけですけれども、オール宮崎で体制を構築していく上で物流企業、それから荷主を初めとする経済界、金融機関、レビック、それから県、市含めて、それぞれのいわゆる出資金の配分といいますか、それぞれの規模、どの程度であれば出せるか、どの程度までしか出せないかということをして全て鑑みて考える点。あと、もちろん、県として直接的に経営にかかわるわけにもいきませんし、筆頭株主というわけにもいきません。一方で、求心力も求められていくような中で、ここら辺の線を考えてときにおおむね1億円というのが数字として妥当だという判断をしております。

○前屋敷委員 根拠としては、今、ここに出資する企業や団体がありますけれども、その中で応分の負担という形で、県としては1億円が妥当だという結論に至ったということですね。

○小倉総合交通課長 基本的に、今回必要な運転資金等は、本当に当面の運転資金でありますので、これを賄う、おおむね10億円と申し上げましたけれども、そこを足りる上である意味逆算をしたときに、そこはいろんな配分を考えて1億円が妥当だったという判断だということではあります。

○前屋敷委員 先ほど御説明もあったんですけども、今後、新会社を、どこが担うというか、中心になっていくというか。経営の主体は民間ですから、ここがはっきりしないで事が進むのかなというふうに思うんですよね、1億円を出資する、その前提としては。今後、いろいろ新しく協議しながら決定もされていくし、運営も進めていくということなんですけれども、果たしてそういうファジーな感じのところまで1億円の

出資という責任が負えるのかというところはどんなでしょうか。

○日隈総合政策部長 今回の再生計画の関係なんですが、今までの説明にありましたとおり、株式会社地域経済活性化支援機構、これが株式会社地域経済活性化支援機構法という、いわゆる再生法に基づいて支援決定を行う、略称レビックというんですが、このレビックの再生計画、これの中でいろいろ検討してきたということがあります。

その支援機構から、出資が1億円あるということ、そして人の派遣も新会社に対して行うということで、この支援計画がなっております。

このレビックを入れて、そして出資した各社、さらには融資が4つの金融機関という構成になりますので、この中で話し合っただけということになっていくということになります。支援法に基づく、この再生計画の検討の中で、県の出資については1億円が相当じゃないかと、そのことをもって県が参画することにより、県内の各金融機関も参画できるという合意をレビックが取りつけたという形になっております。

○前屋敷委員 今、そのレビックとの協議の中で、県が1億円が妥当だろうという話が決まったということなんですか。このレビックも1億円出資をするということなんですか。これは公的資金が入ることになるんですか。株式会社ですから、そうではないですね。民間のところですね。法に基づく株式会社という民間の再生機構というか、会社というか、そういうところなわけですね。

○小倉総合交通課長 レビックというのは、ごらんのとおり、地域経済活性化支援機構という、主に、国の資金なども入っている公的機関に近い部分であるんですけども、株式会社とはい

え、ここはいろんな再生案件を実施している、融資もしくは出資する機能も法律上、位置づけられているところではあります。いろんな再生案件に関して、もちろん、JALのときもそうだったんですけども、企業再生支援機構のときも出資はしていますけれども、そういう機能を持っているというのが、法律に基づく、再生を請け負う機関だと認識していただければと思います。

○前屋敷委員 それから、その債務を切り離すということだったんですけど、従業員の皆さん方はそのまま移行するという話もお伺いしたんですけど、この債務を切り離す、放棄させられるんですか、十分、そのところは。

○小倉総合交通課長 はい。その一部債務免除というところに関しましては、基本的には、これは、おおむね債権者においては理解をいただいているところで、このスキームを今回議案として出させていただいているところでございます。もちろん、正式な決定ではございませんけれども、債権者の同意は今後必要などありますが、そこはおおむね理解をいただいているところではあります。

○前屋敷委員 もうこれまでにしますが、過去の債務は切り離すということでしたけれど、その債務を生むに至った、要するに、これまでの会社の経営あたりのところは問われないのかなというふうに思うんですよ。その責任といいますか、その辺のところを免罪して、航路は必要だということで、継続させるために何とかしようという方向でいいのかなと思うんですけど、その辺のところはどうなんですか。民間企業としての責任といいますか、社会的な責任も果たさなきゃならないんじゃないかと思うんですけど。

○小倉総合交通課長 これは一番の最初の質問に関連するかもしれませんが、過去の経営の責任も含めて、実際、今後、新会社としてどういうふうに経営していくのか、どういう経営体制にしていくか考えられていくというところにはなるかと思えます。その時点で、過去の経緯等も考慮に入れながら検討はされるものだと理解はしているところであります。

○二見委員長 フェリーについて、ほかにないですか。なければ別の議案について。

○緒嶋委員 「みやぎの空」航空ネットワーク。宮崎空港もこれだけそれぞれの会社の便数がふえるということは大変ありがたいことではありますが、空港そのもののキャパというか、増設とかいうような、いろいろな出入国のスピーディーな処理とかいうことを含めた場合、今のままの空港で大丈夫かどうかという懸念もあるところですが、そのあたりはどう考えておられる。

○小倉総合交通課長 空港に関しましては、まさに、10月に新しくスポットが増設されました。これは国際線専用でありまして、そういったスポットも含めると、週で大体*16便までは対応できると。もちろん、スポットの調整次第であれば、それ以上のこともできるというような状況ではあります。

現在、委員御指摘のとおり、アジアナ、それからジェットスター、それから後で御説明させていただきますけれども、また新たなLCCが入るといったところがございます。まだ、そこまでのキャパには至らないところではあるんですけれども、今後は、今御指摘にありました、いわゆるC I Qですね。税関、入管、こういったところも含めて、今のところはそのキャパの範囲内でおさまっておりますけれども、今後の国際

線の増便、展開などを含めると、例えば、鹿児島県などでいろいろC I Q等も含めて、展開に応じたいろんな会議なども実際やられているようであります。もちろん、その組織、定員をふやすというのはなかなか難しいところではあるんですけれども、そういったところも今後は検討していかなきゃいけないなと思っているところであります。

○緒嶋委員 利用者が不便を感じるような空港じゃいかんと思うんですよね。空港がいかに整備されて、気持ちよく出入国できるかというのは、空港のサービスだと思うんですよね。そこ辺を考えた場合、将来を見越した、今からそういうことを考えながら、こういうような増便等に取り組むという形じゃないと、今のままで増便に努力しますということじゃなくて、やっぱり並行してそういう整備も進めるということは必要だと思うんですけれども。空港の整備の経費というのは、大体、どういう形でされるわけですか。

○小倉総合交通課長 今回の国際線のスポットの整備に関しましては、これはもう基本的に県とか、自治体とかではなくて、純粹に空港ビルの経営の中で拠出されているものと聞いております。もちろん、過去、たしかアジアナが就航する前、平成10年ごろだったと思いますけれど、あのあたりの施設整備の拡張の段階に当たっては、県もいろいろ拠出していると思います。

いわゆる国際線の今後の拡充の見込みなども含めまして、そういったところの必要があるかどうか、もちろん、民間の中で、実際できるのであれば、その投資効果も含めて、空港ビルの中で検討されていくものかと思っておりますけれども、そういったところは、今後、いろいろ空港ビル

※25ページに訂正発言あり

さんとも協議していく可能性があれば、もちろん対応していく必要はあるかと思っています。

○緒嶋委員 空港ビルが収益を上げにやいかんわけでしょうけれど、そういうことを含めて、やはり向こうが民間の管理ということであれば、空港ビルのほうで積極的に整備をするようにというのは、県のほうからも要請することはできるんじゃないですか。

○小倉総合交通課長 もちろん、我々のほうから空港ビルにさらなる投資という意味では、今後どの程度の見込みがあるかによろしいと思いますけれども、実際に投資して拡張するかということ。今後の展望を見据えながら、空港ビルともよく、そういう、抛出する可能性についても協議していきたいなと思っています。

○前屋敷委員 今回の関連ではなくて、さっきのカーフェリーの件でもう一点。

今後のかかわり方なんですけれども、県とこの宮崎カーフェリーは、今後の運営にはどうかかわっていくのかを聞かせてください。

○小倉総合交通課長 出資をする立場として、もちろん、株式会社として出資の割合に応じて経営に関与する割合も変わってくるという形になります。会社法上は、現在11.5億のうちの1億でございますので、おおむね8から9%ぐらいの出資比率しかないというような状況にはあります。ここは会社法上、いろいろと経営に関与するあり方、例えば、法律上は役員解任請求権ですとか、会計帳簿の閲覧請求権、こういったものが一応得られるというようなことであります。

経営の状況については、ある程度認識しているということにはなりますので、こういったところを見ながら、実際、どういう状況なのかどうか、そこに対してはある程度、出資者とし

て意見を述べていくとか、そういったことはできるかなと思っています。

○前屋敷委員 宮崎カーフェリーは、事業承継ということで新会社に移るんだけど、ここは、宮崎カーフェリーとしては新会社には一切かわらないということですか。

○小倉総合交通課長 会社の資本、それから人としてはもう完全に空の状態になりますので、実際、新会社に全ての人も資本も移るという形になります。

ただ、実際、これまで経営にかかわっていた方々が全くその新会社において関与しないのかどうかという点は、いろいろ新会社において、いわゆるフェリー会社としての専門的ないろいろな知識、運航面での部分も含めまして、もちろん経験などもあると思います。そういったところを含めて、実際、経営体制を考えていく上で、どういう人員体制にするかということにはなるかなと思います。

○前屋敷委員 新会社の中では、カーフェリーの経営陣もかわる可能性はあるということですね。ノウハウも含めて、聞きたいというようなことなども含め、カーフェリーの経営陣も加わる可能性はあるということですか。

○日隈総合政策部長 まだ議決いただいていないので、具体的に新会社の役員等について言及することはちょっと、現状では困難だと思いますけれども、ただ、考え方としては、これまでの協議の中で、各社のトップと、私、直接お話をしましたが、やっぱりノウハウを持っていますので、必要な人材については何人か活用したいという意見もあります。

ただ、代表については、やはりガバナンスという、企業として一つの顔というのがありますので、そして再生計画をしっかりとできる人物と

いう御意見もありますので、そういった中で人選が進むのではないのでしょうかというようなお話をしているところであります。

○二見委員長 ほかに質疑はありませんか。

ほかの項目で。

○中野委員 では、指定管理者のことでですが、いわゆる、今度もまた、みやぎ男女共同参画推進機構というところが継続して指定管理を受けるといふことですね。それで、その評価が435点、そして84点ということでしたが、前回は何点と何点だったんですか。

○弓削生活・協働・男女参画課長 前回につきましては、9ページ一番上、(3)の①の指定管理候補者選定委員会、これの435点ということでしたが、平均点はこれ、87点ということですが、前回は400点の平均が80点でございます。

また、②の指定管理候補者選定会議は、今回から会議を始めましたので、前回は該当がないということでございます。

○中野委員 ずっと継続して運営されているわけで、400点が435点に上がったんですが、これはかなり、評価が高くなったというふうに評価すればいいんですか。余り評価できないと考えればいいんですか。

○弓削生活・協働・男女参画課長 こちらの選定委員会については、メンバーをお示ししておりますが、全て外部の方で構成されているところでございます。その評価といたしましては、今お答えしたように、平均点で80点から87点で、委員の皆様が男女共同参画の理解の深さであるとか、今回の申請の幅広い事業内容、これまでの事業の実績等を評価されたものというふうに考えております。

○中野委員 ほかの指定管理者、いろいろあり

ますよね。今回の場合は最低基準の八十数%ということで評価できるんだと思うんですが、ほかの指定管理ですよ、これの評価というのは、やっぱり80%台なんですかね、90%を超えるところというのではないんですか。

○弓削生活・協働・男女参画課長 全体の内容についてはまだ把握していないところなんですけど、二、三ちょっと聞いてみたところ、80点台とか70点台とかいうところだと聞いております。

○中野委員 県民へのサービスでやっているわけですので、公共性もあるということですから、もっと評価できるような運営努力をしてもらわないかんと思うんですね。そのこともきちんと、1者だけだったからなかなか競争原理が働いていないと思うんですけども、その辺のことも含めて、県は関与できると思いますから、今後、指導していってほしいと思います。それは要望しておきます。

○二見委員長 関連で質疑はありませんか。

では私から、今回1者だけといいますか、1カ所だけ応募があったわけなんでしょうけれども、これまでというのは、ずっと、ここが何期されているのかというのはどうなっているんですか。

○弓削生活・協働・男女参画課長 これにつきましては、1期から4期まで、平成18年からの3年ごとということですが、これ全てこの特定非営利活動法人みやぎ男女共同参画機構で、指定管理を受けているということでございます。

○二見委員長 これは4期目になるんですか。

○弓削生活・協働・男女参画課長 今回が5期の公募でございますので、1期から4期まで全てこの法人ということでございます。

○二見委員長 それまでの間、ほかに応募され

るところはあったんですか。

○弓削生活・協働・男女参画課長 前回の第4期につきましては、グループで申請ということで、2つの審査、いわゆるこの男女共同参画機構ともう一つ申請がございました。この構成としましては、NPO法人が2つ、それと任意団体が1つということで、グループで1申請ということでなされたところでございます。1期から2期についてはございません。

○二見委員長 あと、この指定管理候補者選定委員会委員というのは、その都度決められるんですかね。前回と同じ方々がなっているわけではなくて、その都度その都度、こういった方に審査をしてもらうということをお願いするんですか。

○弓削生活・協働・男女参画課長 これは、その都度ということで行うわけですが、今回の8ページの上のほう、②の選定委員会の委員5名いらっしゃいますが、委員長と委員の一番上の公認会計士の方の2名については、前回と同じということでございます。ほかの3名については違っているということでございますが、前は市町村の職員の方、ここで言えば一番下の方ですが、2名いらっしゃったんですが、今回は1名ということで、民間の方を1人かわりに入れた構成にしているところでございます。

○二見委員長 わかりました。

ほかに質疑はないですか。

○小倉総合交通課長 済みません。先ほどの緒嶋委員の空港に関する質問の中で1点訂正がございまして、空港の国際線スポットの受け入れによって、将来的に、これは週16便までオーケーというようなお話をさせていただきましたけれど、週13便まででございまして、年間旅客数としましては、16万人まで対応可能というよう

な状況でございます。昨年度が、おおむね9万3,000人の利用客でありましたので、その程度まで利用が対応可能だというような状況であります。

○二見委員長 ほかにありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 では次に、報告事項に関する説明を求めます。

○工藤人権同和対策課長 人権同和対策課であります。

委員会資料の11ページをお開きください。

損害賠償額を定めたことについて御報告いたします。

この事案の内容は器物損傷事故の損害賠償でありまして、具体的には、9月20日に宮崎市民プラザ4階ギャラリーで講演会を開催した際、終了後に借用した会議テーブルを片づけるため運搬していたところ、誤って転倒させ、天板に損傷を与えた事案で、この物件損害について和解契約を締結したものであります。

損害賠償額は3万4,560円、専決年月日は平成29年11月2日であります。

業務の遂行につきましては、日ごろから職員に対して注意を喚起しているところでありますけれども、今後ともこのようなことが起こらないよう再発防止の徹底を図ってまいりたいと考えております。

説明は以上でございます。

○二見委員長 執行部の説明が終了しました。

報告事項についての質疑はありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 では、ここで暫時休憩いたします。

午前11時48分休憩

午後1時4分再開

○二見委員長 委員会を再開いたします。

次に、その他報告事項に関する説明を求めます。

○松浦総合政策課長 総合政策課でございます。

常任委員会資料の12ページをお開きください。

総合政策課からは4件の御報告がございます。

まず、1点目でございます。宮崎県PPP／PFI手法導入優先的検討規程の骨子案についてであります。

1の策定の経緯等ではありますが、国の要請を受けまして、一定規模以上の公共施設の整備等に際し、PPP／PFI手法を優先的に検討する規程を策定しようとするものであります。

2の規程の骨子の案でございますが、(1)にありますように、検討の開始時期につきましては、アでは、新たに公共施設等の整備を行うような場合、イでは、公共施設等の運営等の見直しを行うような場合などがございます。

(2)の対象事業ではありますが、アのハード整備を含む事業につきましては、総額が10億円以上のもの、ただし、米印にあります、建築物はこれの対象とは別なんですけれども、一般道路の整備など、利用料金を徴収しないものにつきましては、対象外としたいと考えております。

それから、イではありますが、運営のみの場合の事業につきましては、年間の事業費が1億円以上にしたいと考えております。

このほか、(3)の検討の実施の内容や(4)の検討結果の公表についても規程に定めてまいりたいと考えております。

3の今後のスケジュールではありますが、今後、規程の内容につきまして検討を行いまして、できれば年度内に策定をしてみたいと考えて

おります。

13ページに、PFIの検討の流れをお示ししております。ページの真ん中あたりのところに枠囲みがございます、PPP／PFI手法を導入するかどうかの検討でございますが、当初からPFIを導入するというを決めている場合以外につきましては、2段階で検討をすることとしたいと考えております。

まず、簡易な検討が1段階目であります。国が作成しております費用の比較計算システムというのがございますので、それによる費用比較。それから民間事業者の参画意向あるいは類似事例の調査等を踏まえまして、有利かどうかというふうな簡易な検討をしまして、有利であるということになれば、外部コンサルタントを活用するなどした詳細な検討を行うと、この2段階で考えております。その上で、やはりPFIのほうが有利であるということになれば、導入をしていく流れで進めてまいりたいと考えております。

PFIについては以上でございます。

ページをおめくりいただきまして、15ページをごらんいただきたいと思っております。

みやざき水素スマートコミュニティ構想の素案についてでございます。

1の構想策定の趣旨ではありますが、水素に関する国の動きを踏まえ、水素を活用し、再生可能エネルギーを最大限利用するみやざき水素スマートコミュニティの実現に向けた構想を策定したいと考えております。

2の素案の骨子でございます。

ポイントにつきましては、別冊の資料で御説明しますが、骨格としましては、第1章でエネルギー政策の現況と課題、第2章で水素等の利活用の可能性と目指す将来像、それから第3章

で取り組みの基本的な方向性と大まかな取り組みの目安といったものを定めてまいりたいと考えております。

ここで、別冊の資料、資料1とございます、みやざき水素スマートコミュニティ構想をごらんください。

これの8ページをお開きいただけますでしょうか。

ここからが第2章ということでございますけれども、水素等の利活用の可能性のところでございますが、このページの図にございますように、水素の製造方法の可能性として、4つに分類して記載をしてございます。一番上が化石燃料から、2つ目が工業プロセスの副産物として、3つ目がバイオマスを活用して、4つ目が自然エネルギーを利用して水を電気分解すると、こんなさまざまな形で水素を製造することが可能であるということでございます。

コストの課題はありますが、技術面では確立をしておるところでございます、特に、バイオマスとか、そのほかの自然エネルギーの活用につきましましては、本県でも大きな可能性があると考えているところでございます。

少しページを飛んでいただきまして、13ページをお開きいただきたいと思っております。

13ページの下の特枠のところに、目指す将来像というものを書いてございます。おおむね20年後から30年後を頭に置いた上で、こういう社会を目指してまいりたいということでございます。

みやざき水素スマートコミュニティと書いてございますが、水素を活用して再生可能エネルギーを最大限利用する社会を目指してまいりたいと考えておまして、どういったところが変わっていくのかがその下でございます。

まず、地域経済の活性化といたしましては、当然、県内におきましても、水素関連の事業が拡大をしてまいります。それから、二酸化炭素の排出量の削減にもつながってくると考えております。

それから、右のほうに分散型エネルギーシステムの構築とありますけれども、地域の資源を生かしてエネルギーをつくり、地域で使う、いわば、エネルギーの地産地消につながってくると考えております。

このような社会のイメージを14ページの図にあらわしているところでございます。都市部から中山間地域、さまざまな地域でそれぞれの資源を、水素を通して活用していくことによって、エネルギーの地産地消といったものが図られるような社会を目指してまいりたいと考えております。

15ページをお開きください。

第3章といたしまして、取り組みの基本的方向性を書いてございます。先ほど御説明しました、目指す将来像を実現するためには、一定規模の水素の製造、貯蔵、そして事業の拡大といったものが必要になってまいります。このため、水素を「つくる」、「ためる」、「使う」の3つに官民で連携をして取り組みを推進する基盤の整備を加えた4つを柱として進めてまいりたいと考えております。

このページの一番下の図をごらんいただきたいと思っております。大まかな取り組みの目安というものをここに書いてございます。

まず、左側の水素をつくるところでございますが、現在、宮崎大学のほうで、再生可能エネルギー等から水素を製造する技術の実用化に向けた研究実証が行われているところでございます。

真ん中の水素をためるというところでありませんが、2020年代には、できれば県内で水素ステーションを1つはつくりたいということで取り組んでまいりたいと考えております。

右側の水素を使うというところがございます。20年後ぐらいで、2030年代ぐらいでありますけれども、定置用の燃料電池「エネファーム」が県内で3,000台程度、燃料電池自動車が7,000台程度というようなイメージを持ちながら取り組みを進めていければと考えております。

以上、御説明しました内容を含めて、今後、構想策定委員会の中で議論をしながら、年度内をめどに策定をしてみたいと考えております。

水素関連については以上でございます。

常任委員会資料の16ページにお戻りいただけますでしょうか。

県内企業優先発注及び県産品の優先使用等に係る実施方針の平成28年度の実績等についてであります。

最初の説明にございますように、平成26年2月に策定いたしました実施方針に基づきまして、昨年度の実績を取りまとめ、御報告をするものでございます。

1の(1)の調査内容であります。昨年度と同様、全部局の支出データから公共工事関係、情報システム調達関係、物品等調達関係、その他(委託・使用賃借)の4つの分野に分けて県内の発注率(金額ベース・件数ベース)を整理したものでございます。

2の調査の結果の詳細でございますが、(1)の公共工事関係でございます。表にありますように、建設工事、それから関連の業務委託、下請、建設資材の調達という4つの分類で整理しております。

建設工事について見ていただきますと、上の段が金額ベース、下の段が件数ベースであります。県内発注率という欄のところの県内企業を見ていただきますと、金額ベースで建設工事でありますと95.8%、それから件数ベースで96.2%でございます。

右のほうに一昨年度の実績を書いてございますが、建設工事の金額ベースで93.1、件数ベースで95.9ということでございますので、それぞれ若干伸びているという状況はございます。

そのほかのカテゴリーにつきましても、それぞれ昨年度と同様の傾向でございまして、若干伸びている状況にございます。

17ページをごらんください。

(2)の情報システムの調達の関係でございます。件数ベースでは、県内企業への発注率が55.5%でありますけれども、金額ベースでは12.8%ということで、かなり低くなってございます。これは、昨年度からもずっと同じような傾向でございまして、税とか、公共事業の積算といったところで、専門性の高いシステムの開発等がございまして、そういった関係で県外発注もかなりあるという状況がまだございます。

欄外に主な取り組みと書いてございますが、企画提案協議におきまして、評価の基準として、県内企業との協業を評価する項目を設定するなど、できるだけ県内の企業が関連していけるような形をつくってまいりたいと考えております。

(3)の物品調達関係であります。金額ベースで県内企業への発注率が23.2%、件数ベースで78.5%であります。ここも金額ベースでかなり低くなってございますけれども、米印、欄外で小さく書いてございますが、金額ベースでいきますと8割が病院局ということでございまして、

県内企業で取り扱いのない医療機器あるいは医薬品等の調達が多に多いということがございますので、金額的にはこういう状況があるということでございます。

(4)でございます。その他としまして業務委託、それから使用賃借でございますが、これも一昨年度の状況と見比べていただきますと、大体同じような傾向あるいは若干伸びているというような状況がございます。使用賃借の金額ベースのところ、49.9%、昨年度よりかはかなり伸びているんですが、やはりまだ少し低いということでございます。ここにつきましても、医療機器、それから分析機器などの専門性の高い装置のリース等がまだかなりあるということで、このような状況があるということでございます。

3の今後の取り組みであります。やはりできるだけ県内企業あるいはその支店等も含めた県内の発注ということを頭に置きながらやっていく必要がありますので、庁内での周知徹底をさらに進めていくということと、関係団体、各種経済団体等に対しても協力を要請してまいりたいと考えております。

次に、ページをお開きいただきまして、19ページをごらんいただきたいと思っております。

宮崎県版の図柄入りナンバープレートに係る図柄の選定についてでございます。

まず、アンケートの結果から少し御説明をいたします。

アンケートの実施としましては、10月23日から11月17日まで、実施方法がインターネットもしくはアンケート用紙によるアンケートでございます。回答数は1,900人ございました。

その下の回答の内訳でございます。

4種類の図柄を提示しておりまして、まず、

Aの「ひなた」につきましては、10.5%、199人でありました。Bの「ひなたと海」につきましては、45.7%、868人でありました。Cの「ひなたとフェニックス」につきましては、32.8%、623人でありました。Dの「ひなたと神話」が11.0%、210人という結果でございます。

一番上の説明書きのところをごらんいただけますでしょうか。

このナンバープレートの図柄につきまして、県、市長会、それから町村会と協議をいたしまして、その結果としてアンケートで最も支持のあった図柄、B案、「ひなたと海」を選定したところでございます。

そういった選定をしたということにつきまして、各市町村に対しまして、報告をいたしまして、一応、了解があったということであり、この締め切りが12月1日でありましたので、国に提案を行ったところでございます。

その下に、制度の概要とありまして、導入時期が書いてございます。今後、国で視認性の調査・確認、そういったものの審査がございますので、それが通れば、来年10月ごろにはこのナンバープレートが導入をされるということになると考えております。

私からは以上でございます。

○重黒木産業政策課長 委員会資料の20ページをお開きください。

産業人財育成・確保のための取り組み指針の案について御報告させていただきます。

この指針につきましては、これまで骨子や素案の段階で委員会に御報告してまいりましたが、いただいた御意見等を踏まえまして、最終案を作成したところであります。

指針案そのものにつきましては、別冊の資料2としてお配りしておりますけれども、本日は、

概要をまとめた委員会資料で取り組みの方向とその内容を中心に御説明させていただきたいと思っております。

まず、1の本県における人材の育成確保の現状及び今後の課題についてでございます。

これまで御説明してきました現状等につきまして、丸をつけまして5項目ほどポイントのみを記載しております。本県においては、自然減と社会減が同時進行しておりまして、特に、社会減については、若い世代において転出超過数が多いということ、また、新規高卒者の地元就職率が全国最低レベルにありまして、新規大卒者についても卒業後3年以内の離職率が全国より高い状況にあるということ、初任給等の給与水準が低い一方で、物価水準の低さですとか、通勤時間の短さといった宮崎のよさや県内企業の認知度が低いということなどの課題があると考えております。

次に、2の目指す姿についてであります。

このような課題を踏まえまして、本指針では、下から2行目ですけれども、「次代を担う人材が育ち、働きたい場所として選ばれるみやざき」を目指す姿としまして、宮崎で暮らし、働くことの機運の醸成と宮崎の次代を担う人材の育成を図るとともに、魅力的な労働環境の整備を促進すること等によりまして、産業人財の確保を進めることといたしました。

次に、3の取り組みの内容についてであります。

目指す姿を実現するに当たりまして、前回の委員会で御説明いたしましたけれども、四角囲みにあります3つの取り組みの方向を設定しております。

次の21ページをごらんください。

3つの方向のもとにそれぞれの取り組みの内

容を肉づけしております。

まず、(1)の宮崎を理解し、宮崎の将来を担う人材の育成でございます。

①の学校や地域におけるキャリア教育の充実につきましては、早い段階からの宮崎で働くことの理解や意識づけなど、ライフステージ全体で切れ目なく産業人財の育成を展開するものであり、取り組み内容としまして、点線で囲っておりますけれども、小中高生に対し、産業界と連携したふるさとや県内企業の魅力を伝える取り組みや保護者等に対する啓発活動を進めていくこととしております。

次に、②の県内高等教育機関等における特色ある人材育成につきましては、宮崎で学ぶ場の魅力向上を図りまして、県内進学率の向上による産業人財の育成と卒業後の県内定着等を促進するものであります。

具体的には、大学等における特色ある教育プログラムの展開や商工団体等と連携して産業界のニーズに対応した講座の充実、こういったことなどを進めていきたいと考えております。

次の22ページをお開きください。

③のインターンシップ等の拡大と多様化でございます。

学生にインターンシップを初めとする県内企業を知る機会を提供する取り組み等の充実を図るものでありまして、具体の取り組みといたしましては、県が実施する企業ガイダンス等の充実や県内企業がインターンシップを実施するための環境整備、多様なインターンシップの展開、こういったものなどを進めてまいります。

次に、取り組みの方向の2番目の働く場所の魅力の向上でございます。

まず、①の若者にとって魅力ある労働環境の整備であります。

宮崎が働きたい場所として選ばれるためには、若者が就職先を選択する上で重視する初任給などの改善が重要であると考えております。

このため、取り組み内容に記載してありますとおり、初任給を初めとする企業水準について、企業や団体等と意識の共有化を図りながら、その改善を目指した取り組みを進めるとともに、福利厚生等の改善ですとか、ワーク・ライフ・バランスに配慮した労働環境の改善の取り組みなどを進めてまいりたいと考えております。

次の23ページをごらんください。

②の社会人の学びの場の充実でございます。

若者から見て、魅力ある社会人教育の場の提供や広い視野や戦略性などを有する人材の育成に取り組むものであり、具体的内容としましては、ひなたMBAですとか、県内高等教育機関におけるリカレント教育の充実等を図るものでございます。

次に、③の女性や高齢者等の多様な人材が働きやすい職場環境づくりにつきましては、女性や高齢者、それから外国人人材等の活用を進める企業等を支援するものでありまして、具体的には、育児・介護との両立などに配慮した県内企業の拡大を初め、女性や高齢者、外国人留学生などが活躍できる環境づくり、こういったものを進めるものでございます。

次の④は再掲ですので、後ほど御説明いたします。

次の24ページをお開きください。

取り組みの方向の3番目の「みやざきで暮らし、みやざきで働く」よさの創出とPRでございます。

①と②は再掲でございますが、③の若者にとって魅力ある産業づくりでございます。

これは、宮崎から世界に挑戦する企業などへ

の支援や新たにベンチャー等を立ち上げるようなチャレンジマインドの醸成などを進めるものでございます。

具体的には、積極的な海外展開や特定分野においてトップを目指す企業の育成や創業を目指す人材に対する産学金官が連携しての支援などに取り組んでいきたいと考えております。

次に、④の宮崎の魅力のPRですが、宮崎で暮らすことに対する魅力そのものをPRするとともに、都市部の在住者に対する情報の提供体制等を整備するものであります。

具体的には、宮崎の魅力を効果的にPRできる共通の啓発ツールの作成ですとか、本県へのUIJターンを希望する者に対しての効果的な情報提供などを進めてまいりたいと考えております。

次の25ページをごらんください。

⑤の県内就職に対する価値観の向上でございます。

漠然としました県外志向が大きい中で、県全体で県内就職に対する価値観の向上を図る必要があるものと考えております。

取り組みの内容としましては、多様な観点からの県内就職のよさや意義等について啓発を行うとともに、保護者や教育関係者等に対し、県内企業の情報等を積極的に発信する取り組みなどを進めてまいりたいと考えております。

次に、⑥の県内企業の魅力発信及び情報提供のための仕組みづくりですが、学生等に対し、県内企業の魅力を発信するとともに、さらに工夫をしまして、情報がしっかりと学生等に届く仕組みづくりを進めたいと考えております。

具体的には、SNS等の効果的な活用ですとか、前回の委員会でも御指摘いただきました同窓会組織の活用、こういったことに取り組んで

まいりたいと考えております。

最後に、4の取り組みの推進体制でございますけれども、御説明しました3つの方向について、しっかりと産学金労官で認識を共通化いたしまして、産業人財育成プラットフォームを基盤に、今、それぞれの役割に応じた取り組みを推進してまいりたいと考えております。

指針の概要については以上でございますけれども、3つの取り組みの方向を踏まえた具体的な取り組みですとか、産学金労官のそれぞれの役割につきまして、取り組み指針本文のほうにはさらに詳しく記載しておりますので、また後ほどごらんいただければと思います。

この指針につきましては、12月中に正式に決定をいたしまして、平成30年度の採用活動に向けまして、年明けからスピード感を持って取り組んでまいりたいと考えております。

説明は以上でございます。

○川口みやざき文化振興課長 委員会資料の26ページをお開きください。

国民文化祭及び全国障害者芸術・文化祭開催準備の進捗状況について御説明いたします。

なお、全国障害者芸術・文化祭につきましては、これまで略称を「障文祭」としてきましたが、文化庁から要請がありましたことから、今後は「芸文祭」とさせていただきます。

まず、1の県実行委員会第2回総会の開催についてであります。10月23日に開催し、(2)の決議事項にあります基本構想と平成29年度事業計画及び収支予算の承認をいただいたところであります。

基本構想につきましては、9月の常任委員会では報告した内容とほとんど変更がありませんが、点線の枠内に記載してありますように、3つ目の丸の会期につきまして、国、関係機関との調

整を終え、平成32年10月17日土曜日から平成32年12月6日日曜日までの51日間としたところであります。

次に、2の大会ロゴマークの募集であります。次に、2の大会ロゴマークの募集であります。次に、2の大会ロゴマークの募集であります。(1)にありますように、募集期間は平成29年11月17日金曜日、平成30年1月31日水曜日の約2カ月半としているところであります。

(2)の応募資格は、宮崎県在住または県外在住で、国文祭・芸文祭に理解・関心のある方としております。

また、(3)の審査決定・発表につきましては、選考委員会で審査し、最優秀作品を1点、優秀作品を4点以内決定し、来年5月に開催予定の第3回県実行委員会で発表する予定としております。

なお、募集要項は、(4)にありますように、県のホームページからダウンロードできるほか、県庁及び各総合庁舎等で配付しております。

最後に、3の今後のスケジュール(案)であります。

今年度は、12月から3月にかけて国民文化祭企画会議を開催するなど、大会基本構想に沿った事業内容の検討を行っていきたいと考えております。来年度以降は、平成30年度に国実行委員会での基本構想の承認、平成31年度に県実行委員会で実施計画の決定と国実行委員会で実施計画の承認、そして平成32年度の秋口に国文祭・芸文祭を開催するという計画を立てております。

参考といたしまして、27ページから29ページに県実行委員会で承認されました基本構想を添付しておりますので、後ほどごらんください。

説明は以上であります。

○小倉総合交通課長 別紙でお配りさせていただいております。1枚紙でございますが、国際

航空路線の充実についてというペーパーでございます。

概要にございますけれども、本日、プレスリリースがなされておりますが、宮崎—ソウル線につきまして、韓国のLCCでありますイースター航空が国際定期便として就航することが決定いたしました。就航日につきましては、今月の21日からでございます。週3便、火曜日・木曜日・土曜日の定期便、ダイヤにつきましては、宮崎空港に11時に到着し、仁川空港に向けて12時に出発するというようなダイヤになってございます。

運賃につきましては、5,000円からというような状況となっております。もちろん、超過荷物等に関しましては、付加料金、その他サービスなども有料になっているようなLCCの特徴を備えているものでございます。

期待される効果といたしましては、海外のLCCとしては、本県初の就航になります。航空運賃の低下など、特にアウトバウンドにおける県民の利便性の向上が図られるとともに、冬場、アジアナ航空は増便をしております。少なくとも3月までに限っては、週8便、ソウル便が運航している状況になってございますので、今後、韓国からの多くの観光客が本県に訪れ、県内経済活性化やさらなる交流拡大につながることを期待できるところであります。

なお、下にイースター航空の概要を参考でつけさせていただきます。現状、運航している路線としては、基本的に仁川空港から成田、関空、福岡、那覇、新千歳と、主要な路線が多かったところでありますけれども、ここに至って、先月からは鹿児島空港にも就航しております、この12月からは宮崎にも就航するという形になっている状況でございます。

説明は以上です。

○二見委員長 執行部の説明が終了しました。

その他報告事項について質疑はございませんか。

○中野委員 このPPP/PFIに関する規程についてですが、このPFIについては、15年ぐらい前に規程か何かあったんじゃないかな。つくられたんじゃないかな。記憶違いかどうかわかりませんが。

○松浦総合政策課長 PFIにつきましては、平成18年の3月付でPFIの活用の指針というものを定めております。

その中で、できるだけ検討してくださいという内容で書いておりますけれども、公共工事の発注等に際して、優先的にするかどうかの検討をするというような内容のものではありませんので、できる限りPFIの活用を検討しようというような指針はつくっております。

○中野委員 現実的には、県内はPFIで公共工事もあったんですか。何にもなかったですかね。

○松浦総合政策課長 県の実績としては、PFI等による事業というのはございません。宮崎市のほうで合併浄化槽の整備に当たって、このPFIの手法を活用されたと伺っております。

○中野委員 県警本部では、公安委員会というんですかね、何もしていなかったですか。

○松浦総合政策課長 宿舎の関係だと思えますけれども、一応民間の活力と協力してというふうなことはあるんですが、手続的にこのPFIまではとっていないということのようでございます。

○緒嶋委員 国体関係の施設なんかは、これが一応検討するということになるわけですか。どうですか。

○松浦総合政策課長 規程を年度内に整備すれば、これからの整備の計画でありますので、まずPFI手法によるかどうかという検討をすることになると思います。

○緒嶋委員 それは、陸上競技場、体育館、そのほかの施設もあるのかしらんけれど、どういものがそれに該当する感じですか。

○松浦総合政策課長 一応、その対象事業としては、ここに書いてございますように、ハード整備があるものについては、事業費が10億円以上のものということになりますが、PFIを使うかどうかという検討はまずしなければならぬということになってまいります。

ただ、その際にも、費用の比較だけではなくて、他県での事例でありますとか、民間がどうい反応をするとか、そんないろんな要素を含めて考えた上で、PFIによるかどうかというふうな結論を出していくことになると思います。

○緒嶋委員 そうした場合、宮崎県で、今、考えられるような施設はどういうところがあるの。

○松浦総合政策課長 国体の関係で言いますと、陸上競技場、体育館、それからプールということになってまいります。

陸上競技場について言いますと、よその県でもそんなに例があるわけではありませんので、なかなか難しいのかなと思っておりますけれども。一応そういう観点でいきますと、体育館とか、プールとかの市場性とかいったものも見ながら考えていくことになると思うんですけれども、可能性云々につきましては、これからのその基本計画の中で考え合わせながら、考えを整理していくことになるのではないかと考えております。

○緒嶋委員 この場合の資金調達の方法はどう

なるわけ。PFIを使った場合は。建設費の償還とかいろいろなのはどうなるの。

○松浦総合政策課長 さまざまな方法があると思いますけれども、一般的な形で申し上げますと、民間のほうに整備をしていただいて、それを行政のほうで分割で払いながら取得していくとか、運営そのものをお任せすることによって民間のほうで利益を上げていただきながら、そのどこかの時点で県が買い取るとかいうような、いろんなパターンはあると思いますけれども、そういうところを考えていく必要があるのかなと思っております。

○緒嶋委員 ということは、一括して建設費を県が負担するというんじゃなくて、分割して、何年になるかわからんけれど、そういう長期的な中で償還していくということになるわけですか。

○松浦総合政策課長 一般的な形はそういうところになると思いますけれども、やり方として、どこかの時点で一括で買うというようなこともパターンとしてあり得るのかなと思っておりますが、一般的な話としては、委員おっしゃったようなことになるのかなと思っております。

○前屋敷委員 今、民間が管理運営をして、いつかの時期に県が譲り受けるというような形というお話でしたけれど、公営施設をつくった民間会社に一時期は委ねるということなんですか。

○松浦総合政策課長 これもさまざまなパターンがございますので、例えば、一番わかりやすいのは、箱物をつくって、その整備費用については分割して、民間のほうに払いながら、払い終わった後に取得するという形があります。

その間に運営そのものが、指定管理かどうかわかりませんが、PFIの手法の中で一定期間は民間のほうに運営をお願いするという

パターンもありますので、その組み合わせになってくると思います。

○前屋敷委員 単純に言って、その責任の所在はその間どこに。公営施設というふうな位置づけですか。あくまでも民間が一時期は保有をするような形でも、県が責任を持っているようなことについては対処するというような形でしょうか。

○松浦総合政策課長 どういう位置づけでその施設を整備するのかということになりますけれど、一応、県が使っていく施設というようにところに民間の事業なりが加わってくるという可能性がありますけれども、基本的な部分としては、やはり行政もかかわってまいりますので、県のほうの責任は、基本的にはあると思っております。

ただ、運営のところ、今、指定管理者のほうに運用をお願いしてまいりますので、そういった中での、通常でいう、指定管理者の責任の有無もありますから、役割分担といたしますか、そういったところは出てこようかと思っております。

○二見委員長 ほかに関連の質疑はありませんか。

なければ、ほかに、次の項目で。

○中野委員 いわゆる水素スマートコミュニティ構想で、非常に将来性があっていいことだと思うんですが、ただ一つ、この水素というものは、安全性は問題ないんですかね。それは完全に確保されている内容なんですか。

○松浦総合政策課長 これまでの国の取り組み、各県の取り組みで今やられているものにつきましては、一応、その安全基準というのは定められておりますので、それにのっかってやれば、基本的には問題はないということになります。100%それでいけるのかどうかという

ようなところのお話は、いろんな事故等がありますから、そこは通常のもの整備なりと一緒にような考え方になると思います。水素の取り扱いで爆発性があるとかいうところがありますけれども、そういった、ほかの方法なり、そういったものについては、一応、技術的には確立はされていると認識をしております。

○中野委員 水素といえば、水素爆弾をイメージしますが、核融合の関係、全く関係ないわけですか。

○松浦総合政策課長 水素爆弾とは少し違いますので、通常の水素、気体の水素をためて使うということになります。気体としての水素でいうと、火をつけると爆発的に燃えるというようなことがありますので、例えば、灯油とか油とかは違う燃え方をする危険性があります。そういったところでのための技術については、一応確立はされているということでございます。

○中野委員 この水素、貯蔵もできる品物だということですが、爆弾にも使えるんですか。

○松浦総合政策課長 あくまで水素爆弾とこれとは違いますので……。

○中野委員 いや、一般的にですよ。

○松浦総合政策課長 基本的には、使えないとか、爆弾としての役割というのは、なかなか水素気体だけでは担えないと思います。

○緒嶋委員 問題は、これをつくるコストがどうなるのかということと、今、EVとかいう自動車とか。水素をつくって、何が一番使われるわけですか。水素ができた、その利活用はどういうことになるわけ。

○松浦総合政策課長 まず利用のほうですけれども、今、家庭用の燃料電池、エネファームというのがありますが、これは、天然ガスとか都市ガスとか触媒を通すことによって水素

を取り出して、それを化学反応させることによって電気と熱を取り出すというふうな技術でございまして。これについては、市販のものがありますので、市場には投入されているという状況でございまして。

同じようなシステムで、燃料電池自動車というものも今、市場投入されておまして、これは気体としての水素を車に積み込んで、水素を化学反応させることによって電気を取り出すという仕組みでありますので、それなりに投入されている部分があるというふうなことでございまして。

最初の御質問のほうのコストの部分でございまして、やはりまだ水素をつくっていくということについて、ゼロからつくる、太陽光なら太陽光のパネルを設置して、電気を取り出して、そこから水を電気分解して水素をとるということになってくると、まだロスがかなり大きいというようなことでありますので、そういうようなやり方でどこまでいけるのかということと、それから、太陽光発電でいいますと、昼間はかなり発電するんですが、電力のロスが出てきております。そういったものを使ってやれるんじゃないかとか、それから、県内でいいますと、畜産がかなり盛んでありますので、バイオマスのガスですね、これを使って水素を取り出すというような方法もかなり有力ではないかなと思っておりますので、そういったところが一つの可能性かなと思っております。

○緒嶋委員 これはなかなかですね。福岡県がかなりこれに力を入れておるというのを聞いておるけれど。コストの問題をどう乗り越えられるかということじゃないかと思うんですよね。環境に優しいというのはもう当然、これはいいことだけれど、将来の夢の一つのエネルギーと

いうか、必要なことだけれど、これはまだかなり、そういう意味では時間がかかるというふうに見たほうがいいんですかね。

○松浦総合政策課長 水素を使うという部分、ガスから水素を取り出すエネファームとかいうのはかなり利用されておりますので、利用するという部分については、それなりに進んでいくんだろーと思います。

あとは、水素を製造するという部分について言うと、やはり委員おっしゃるようなコストの課題というのがありますので、ここについては、まだもう少し、研究開発が必要なんではないかなという感覚は持っております。

○松村委員 15ページの109台の定置用燃料電池の普及というのは、これはあくまで家庭用ですか。

○松浦総合政策課長 はい、これは家庭用です。

○松村委員 家庭用。これ高いですよ。普通のプロパンガスか何かを入れるんですか。

○松浦総合政策課長 ここの15ページの表にあります定置用燃料電池を通す燃料ですね。ここについては、都市ガス、プロパンガス、そういうガス類になってまいります。

○松村委員 なるほど。あと、燃料電池自動車というのは、電気をつくってモーターを回すんですよね。内燃というやつはないんですよね。

○松浦総合政策課長 市場投入されている車としてはなかったと思います。

○松村委員 電気自動車は5年後にはかなり普及してという、ガソリンスタンドがなくなるよというような言い方もされているけれど。国によっては、内燃エンジンはつくらないところもあるようだけれど、通常の電気自動車にかわる水素電池自動車というのが普及する可能性とか、そういうのも加味してこの構想には入っている

んですか。

○松浦総合政策課長 委員おっしゃるように、今、電気自動車というのがかなり注目を浴びているところがございます。その先の世界といたしますか、もう少し長い目で見ていったときに、水素を使った形での燃料電池自動車というものもそれなりに普及させていくという方向で、一応、国は考えております。

福岡県あたりでは、民間のタクシーで燃料電池自動車が走っていたりとかいうことがありますので、うちの県でどの時点でそんな状態になるかは、またこれからの課題ではありますけれども、全てが燃料電池自動車に切りかわるというイメージではなくて、それぞれの特性を生かして使っていくような形になっていけばいいのかなとは思っております。

○松村委員 10年後ぐらいになっているのかもしれないですね。県庁に電気スタンドがつけられたというのもついこの間のような気もせんでもないけれど。あんまりなかったんだけど、今、至るところに自動車会社を含め、いろんなショッピングセンターやら、結構電気スタンドがありますもんね。水素スタンドが県庁にできる時には普及しているんでしょうかね。

○二見委員長 ほかに関連質疑はありませんか。

ずっと、この水素は楽しみにしてやってきていたもんですから、今のその水素自動車、FCVみたいに水素を供給するのもあれば、電気をいわゆる充電するというタイプもあると思うんですよね。そのステーションは、いわゆる電気を発電するのに燃料を水素で、そこにとって、そこから電気を充電するというような形も考えられると思うので、今の一般の電力を使った、いわゆる充電システムというのが今度は水素にかわってきたりするのかなとも思うわけですが。

今ここで聞きたいのは、14ページの絵の中に出てきている水素カードル輸送というのなんですけれども、これは、要するに、ボンベに入れたものを陸送するというものだと思うんですが、私がちょうど高速道路でこっちに来るときに、これを積んでいるトラックが走っていたんですよ。恐らく、志布志のほうから大分のほうに走っていたんだらうと思うんですけれども。たしか、徳島に視察に行ったときも、そういうボンベを、どこか、兵庫のほうから持ってきているというようなことで、500キロを走る車が大体5キログラムですかね、充電するとガソリンの値段と同じぐらいにしているというような話だったと思います。それで、輸送のコストの分だけは行政のほうで補填して、帳尻を合わせているんですよというような説明をいただいたと思うんですが、宮崎は今、車がない、水素ステーションもない、だから水素は使っていない、エネファームはあるとしてもですよ。

でも、実際にこういうカードルという形だったら、もう今、物流はできると思うんですが、そういったところに関する調査というのは、今どこ辺まで進んでいるんですか。もし、使うのであれば、今、宮崎の状態だと、他県に比べるとどれだけ価格が高くなったりするのかとか、そういった状況についてはどのように把握しているらっしゃるんですか。

○松浦総合政策課長 おっしゃっているように、この水素をステーションで注入をしているわけですが、そのときに、おっしゃっているような形のボンベから注入していくというような形が一般的になされておまして、その場合でも、やっぱりステーションができないことには、注入するときの機材等も必要になってまいりますので、まずはステーションをつくる必要

がある、つくるのが第一歩になるだろうということ
で理解をしているところでございます。でき
れば、あと10年以内ぐらいには、少なくとも
1カ所は宮崎県でつくりたいなというようなこ
とをここに書いておるわけでございますけれ
ども。

それから、水素そのものの燃料の料金につ
きましては、まだ福岡とか、そういったところ
でもペイしているわけではない、採算がとれて
いるわけではありませんので、そういったところ
は緒嶋委員から御質問があったように、課題
としてまだある状況でございます。そういった
ところの解決というか、道筋がついているのが、
まず最初のところかなと理解しているところ
でございます。

それで、こういったカードル等の中身のと
ころまでは、まだ踏み込んで検討しているわけ
はないという状況でございます。

○二見委員長 これから先のいろんな展望をこ
こに描かれているわけなんですけれども、今、
実際に、だからもう物が動いているわけなので、
コストが今どれくらいかかるのかとか、カード
ルが幾らで物流しているのかとか、そういった
ものは必要な情報だと思うんですよね。技術
的な面、例えば、自然、再生可能エネルギーを使
って発電というか、水素を生成するとかいうの
に關しましては、まだ先のことかもしれないで
すけれども、実社会において動いている部分に
關しては、どういうふうに進導できるのかなと
いうのはまた別の角度から、水素のいわゆる社
会づくりというのには必要な視点になってく
ると思うので、そういった角度からの検討を今
後していただきたいなと思っておりますが、い
かがでしょうか。

○松浦総合政策課長 先ほど私のほうでも申し

上げましたように、水素ステーションをでき
るだけ早い段階でつくりたいというところで、
この構想の中にも位置づけをしております。そ
の中では、当然、おっしゃっているような形
での、カードルがどういう形で入ってくれば
いいのとか、ということも含めて検討してい
く必要があると思っております。

そういったところも含めた形での研究・検
討を進めてまいりたいと思っております。

○蓬原委員 要するに、自然エネルギーを利
用して、究極のエコ的なエネルギーと言われ
ているわけですが、普通の電源から燃料電池
に充電してやるのでは、火力発電で充電した
やつになり、結果的には、炭酸ガスが発生し
ているわけだから、自然エネルギーから電気
を発生させて、燃料電池にたくわえて車を走
らせる。これは、別に九電さんに頼らなく
ても、それぞれのバイオマスとか、太陽光
とかでできるわけだから、言うならば、エ
ネルギーの地産地消ができる、そういうこ
とを目指すというくくりでいいですか。

○松浦総合政策課長 基本的な考え方とし
ては、そう思っているところではございま
すが、全て、これで石油が水素に置きかわ
るというようなところは随分先の話になっ
ていくんだらうなと思っております。けれ
ども、できる限り水素を媒体とした、そ
ういうエネルギーが使われていくような形
をつくっていきたいという構想だと御理
解いただければと思います。

○蓬原委員 今、中国とか、スウェーデン
でたかね、かなり電気自動車に力を入れて
いて、日本の場合はハイブリッドで先行し
てきた。ところが、これに電気自動車が恐
らく入れかわるだろうということ、国家戦
略として中国はやっているということなの
で、いわゆる車がメカじゃ

なくなる、電気の分野になって、今、トヨタなんかでも入る人たちというのは機械屋じゃなくて、電気屋をいっぱい入れているんだそうですね。あるいは、引き抜きで、そういう電気屋さんを入れている、電子の関係ですよね。恐らく、日本としても、今は車が非常にふえているんだけど、将来的には、こちらのほうに、電気自動車のほうにシフトしていくのではないかなというようなことも言われておりますよね。そうならば、水素のエネルギーというのは、二見委員長が非常に熱意があるわけけれども、やるんだったら、早目にどんどん先行してやったほうがいいのかと思います。

○井手総合政策部次長（政策推進担当） 今いろいろお話いただきましたけれども、蓬原委員おっしゃるとおり、今後、やはり車も含めて、電気が動力のエネルギーということでかわってくるだろうというふうに見ています。

その中で、なぜ水素かと申しますと、電気はためることができない、蓄電池を使うとためられますけれども、非常にコストが高いと。それに比べると水素にかえて蓄電をすると、総体的にはコストが安くなるだろうと見込まれております。

なおかつ、特に自然エネルギーの場合は変動が大きくて、現時点でも電力会社のほうへのつながり込みが抑制されている状態にありますので、本県についても、そういう、電気としての、資源としての賦存量は多いと思われれます。太陽エネルギー、バイオマス等から出たエネルギーを水素でためて、本県内にとどめ置いて、本県内で使っていくと、そういうような構想を描いております。

実際、水素ステーションにつきましては、都市部からすると少しおくられているところではご

ざいますけれども、そういう将来を見越して、このスマートコミュニティの基本構想を描いているところがございます。できるだけ具体的に一步一步進めてまいりたいと思いますので、御理解をいただきたいと思います。

○緒嶋委員 国民文化祭、芸文祭という名前になったということのようでしたが、これは、期間が具体的に、どこでやるかとか会場とかということはどうなるわけですか。全ての県民が参画し、若い世代が輝くとか、いろいろあるわけですが、全体の期間の中で、会場とか、そういうものはどういうふうにご考えておられるでしょうか。

○川口みやざき文化振興課長 国文祭は、開会式、閉会式、それとシンポジウムとか、今後考えていくんですけれども。基本的に県が主体的に取り組んでいくんですが、全市町村で分野別フェスティバルというのを考えています。それは合唱であるとか、吹奏楽であるとか、今まで、国文祭の中で継続的にその分野ごとに行われてきた、文化・芸術の発表会があるんですけれども、それを基本的にはどこかの市町村で受け持っていていただく。さらには、地域固有の特性を生かした、昔から取り組まれているようなイベントとか、そういったものを発展的にしていただいたり。そういったのを、今後、文化団体と各市町村が連携していただいて、そこは文化団体と市町村に担っていただきたいと思っています。場所は、そこで考えていただくと。当然、場所によっては、そういう文化施設がないところもありますので、そこは連携して、周辺の市町村が皆さんで取り組んでいただくとか。あと、舞台芸術とか、文化施設がないと逆にできないような催し物もありますので、そういった文化施設を持っているところに担っていただくとか、

その辺の調整を今からしていきたいと思っております。

○緒嶋委員 具体的には、26市町村全部の地域で何らかのイベントというか、そういう行事をやると理解していいわけですか。

○川口みやざき文化振興課長 委員おっしゃるとおり、何か一つは取り組んでいただきたいということで、今後、市町村のほうともいろいろ意見交換して、市町村単位で実行委員会を設立していただくように、これからまたいろいろお願いしていきたいと思っております。

○緒嶋委員 3年先の話になるわけですよ。相当、そのあたりを進めないで、なかなか全市町村も盛り上がりも含めて、容易ではないと思うんですよ。その市町村のどこでどういうものをやるかというアイデアも含めて、それを決めていくのは容易じゃないので、これは、そのスピードを早く高めていかんと、結果としては、ちょっと物足りんというようなことにもなるんじゃないかなという気もするんですが、そのあたりは大丈夫かな。

○川口みやざき文化振興課長 基本構想は10月23日、このような形で承認されまして、我々も基本方針に沿って、今後物事を進めていくんですが、年度内には市町村と意見交換したり、県の事業をどういった形で組み立てていくかということで企画会議を数回開いて、ある程度方針を固めていって、市町村と文化団体についても、意見交換を進めていきたいと思っております。

○緒嶋委員 ぜひ、宮崎らしいというか、芸文祭があってよかったとみんなが思うようなものに、ぜひ持って行っていただきたいということ強く要望しておきます。

○河野委員 16ページの、県内企業への発注実

績の調査をされていますが、この目的は何のために。

○松浦総合政策課長 この調査の目的という御質問でございます。

地産地消ということで、それをまず、県がみずから実践をしましょう、県内発注をできる限り考えていきましょうということでもありますので、県の発注状況について、毎年度、こういうような形で整理をしているというようなことでございます。

そういう中で、少しずつ改善できる点は改善してきておりますし、そういったところでの参考のデータとしても使っているところでございます。まずは、言い出しっぺの県が地産地消、県内発注をしっかりと頭に置いた形で進めていきたいと思います。このデータを集めているところでございます。

○河野委員 これは何年かやられるんでしょうか。

○松浦総合政策課長 26年2月にこの実施方針を定めておりますので、それ以降につきましては、こういった形で議会にも御報告をしております。これについて、終期を定めているわけはありませんので、当面はこのような形で進めていくことになると思っております。

○河野委員 県内発注等が金額的に少ないところは分析して、専門性とかおっしゃっていますが、結局、専門性のあるものも県内で準備していただくとか、そういうことも考えた調査であるのかと。これは目的をもうちょっとはっきりさせないと、調査で終わるかなということ考えたんですけど。

○松浦総合政策課長 例えば、公共工事の関係で言いますと、ある程度、その専門性を県内の事業者の方にもつけていただく必要がある

ということで、県内の事業者を対象にした、そういう技術的な講習会を実施したりとか、それから、例えば、委託とかの発注の中で、県内の企業と組んだ場合に、コンペで評価できるような形をつくったりとか。そういう工夫を重ねながら、少しでも県内事業者がかかわっていただけるような条件をつくっていきましょうということで、これは実施方針に定めた以降、状況を見ながら進めてきているということでありまして。そういった意味での工夫を重ねながら、少しでも県内発注率が高まるように進めているところでございます。

○二見委員長 よろしいですか。関連の質疑はありますか。

なければ、ほかの項目で。

○中野委員 この図柄入りのナンバープレートの件ですが、ちょうど回答した人が1,900人ですよ。えらい数字がきっちりまとまっているなという、偶然だとは思いますが、そう思いました。

それで、「ひなたと海」に決まりましたよね。よく見たら、このひなたマークが小さいか大きいかの差よな。あとはフェニックスがあったり、この神楽面があったりするだけの話、県民はひょっとすると、ここの大きいひなたマークがあったほうがいと、これが3つに分散したからですよ、アンケートの意見が分かれただけで、大きいほうがいとというふうな評価をしたんじゃないかろうかと、ふと思ったんですよ。二者択一だったら、こっちのほうが多かったんじゃないかなと思いましたが、そういうことはありませんでしたか。

○松浦総合政策課長 4案で投票していただいた結果を、市長会、町村会とも話し合いをして決めておりますけれど、その中で、おっしゃっ

ていただいた観点のところまで考えが至っておりませんが、その4案の中では、一番票が多かったところで決めるということで、皆さん一応御了解いただいたもんですから、そういうような形でしたところでございます。

○中野委員 その3つを合わせたら54.3%ですよ、過半数。この「ひなたと海」は過半数に達していないのよ。そのことを思ったのと、視認性確認で色合いが薄くなる場合もあるとありますから、この3つは中央に来ているから、ぱっとナンバーを見たときに、確認をせにやいかんわけですよ。その点から難点があって、それで一方は、B案は白い状態ですがね。だから、こっちに優先になるようにという、視認性でチェックされないのがBだと思えるんですよ。この視認性確認というのは、ナンバーがぱっと見えるか見えないかのことでしょう。

それで、何か誘導というわけではないけれど。だから、この大きなひなたマークの3つは、視認性でチェックされる可能性がかなりあるんじゃないかなという気がしたんですが、そういう思惑も含めてなかったんですか。

○松浦総合政策課長 思惑としてあったわけではございませんけれども、議論する中では、やはりその視認性の調査というのは当然入ってまいりますので、そういった意味でB案が一番多かったのも、そこにはかきにくいんじゃないかという意見は、決める中では出てきたところでございます。決して誘導とか、そういうことではないんですけれども、そういうところの視点は持っておりました。

○中野委員 この3つ、A・C・Dは視認性でかなり指摘されるんじゃないかなという気がしたんですよ。どのぐらいの尺度で国がそれをチェックするのかわかりませんが、無難

なのに決まったという気はするので、何か思惑があったような気がしたもんだから、あえて聞きました。

○二見委員長 関連の質疑はありますか。よろしいですか。では、ほかに。

○中野委員 この国際航空路線の充実についてということで、新しくLCCが就航するということですね。これも、午前中に説明があった予算ですね。運航に要する経費を支援とかということでありましたよね。こういうのがやがて提案されるんですか。

○小倉総合交通課長 支援の有無に関しましては、これは、航空会社との個別の交渉の中で基本的には決まってくるものではありますけれども、このイースター航空に関しましては、基本的に、いわゆる交渉の段階で自分たちの事業の経営の中で運航できると、つまり経費としては特に今のところは求められていない状況でありますので、少なくとも、現時点において何か支援案について提案するというような予定はございません。

○中野委員 これは5,000円ですね。何か支援をちょっとすれば、ただで行けるんじゃないかなという気がしたんですが。安い上に支援してもらったら物すごくいいがなという気がしたんですがね。まあ、それはうれしい報告ですから、いいとして。

来年の3月に中華航空がまた増便しますよね。あれへの支援というのは、きょうの午前中の説明に類して何かあるんですかね。昔3便あったのが2便になってまた復活するわけですが。

○小倉総合交通課長 少なくとも、チャイナエアラインに関しまして、基本的には、路線の維持のために運航経費を、これまでの既存便と同様に支援をしていく方向にはなるかと思いま

す。

ただ、この運航経費の財源に関しましては、3月分は、既存の予算の中でやりくりはできるんですけども、次年度以降、これに関しましては、いわゆる当初予算、既存の空港振興協議会の予算を、改めて次年度予算として計上させていただく中で検討していただくことになるのかなとは考えております。

○中野委員 いわゆる空港の便がふえるということ、ネットワーク活性化事業とか、このLCCについては、航空路線の充実ということで掲げてあるんですが、もっともっと他県からすると、新しい航路の開発も含めてやってしかなるべきだと思うんですが、今回のこの新しいLCCとか、こういうのは県が一生懸命努力して、相手の航空会社と相談して、そうして決めたものか、向こう側からなったものか。どのぐらい総合交通課というのは中に入って努力をされているものかをお尋ねいたしたいと思います。

○小倉総合交通課長 このイースター航空に関しては、基本的には、先ほど申し上げたとおり、自分たちの需要調査、日本の国内の中で、どの空港に飛ばばある程度需要が見込めるか。いろんな路線が飛んでいる、例えば2つ3つ飛んでいるような路線であれば、あんまり採算性はないんでしょうけれども、地方空港の中でも、例えば、アジアナシカ飛んでいない、大韓しか飛んでいないといったところはある程度需要が見込めるという会社の判断の中で、彼らが必要があったところでありまして、そこに関しまして、特に今回は、県のほうから要望という形でやっているわけではないんですけど。

○日隈総合政策部長 先ほど議案のほうのジェットスター、国内便のLCCですけども、これは一生懸命、誘致に取り組んだところです。

具体的に申し上げて、国内で幾つか新たな路線をジェットスター社のほうも検討した中で宮崎に決定していただいた。例えば、九州の中でも長崎と競合しておりまして、長崎は翌年度以降、就航になるかもしれませんが、宮崎のほうを先に決定していただいたという中で、こういう補助についても、これは本当にあんまり大きい金額ではないんですけども、何とか誘致に成功したという事例でございます。

県民のほうから成田線については希望も非常に、アンケート調査等でも多かったこともありましたので、これは一生懸命取り組んできたところで、先ほどの韓国のイースターは総合交通課長が申し上げたとおりでございます。

○中野委員 その努力を多とするところでありますが、今後あるいは今も懸案という形で、国内外の路線の開発とか、お願いをしていることがあるんですか。取り組んでいる状況があるんですか。

○小倉総合交通課長 新規の路線という意味では、まだまだいろんな、チャーターも含めて頑張らなきゃいけないんですけども、特に、何かこう今求めているところではないんですけども。例えば今、非常に好調であります関空線のピーチが、たしか今年度で87%ぐらいの非常によい搭乗率を誇っているところでありまして、まさに、その次の増便に向けて我々としても声を上げていく、いろんな利用促進も含めてやっていくというようなことは、次の展開としてはあり得るのかなというのは、今のところあります。

それ以外という点で言いますと、国際線につきましても、まだまだ需要が整ってくれば、チャイナにしろアジアナにしろ香港航空にしろ、また増便を目指していくということには変わらないかなと思っています。

○中野委員 我々が特別委員会で台北に行って、中華航空とやりとりをしたんですが、あのときに台北―宮崎間を3月から1便ふやすということを社長が明言されたんですよ。そのとおりになって、後日発表がありました。県に聞いた中では、何か否定する感じもありましたけれども、しかし、社長に二言はなかったと思って喜んでいる。そのときに、副社長がもう一言明言されたんですよ。宮崎―高雄間も検討しておりますと。その辺のは聞いていないですか。私は、県が一生懸命働きかけているのかなという気がしたんですよ。それで、回りくどく話をしてきたんですが、いい路線だなと、あそこを九州でも、高雄と結んでいるところがありますよね。熊本でしたかね。

だから、それを、宮崎と高雄を結びたいと副社長が一生懸命言われましたよ。だから、何か飛び込んで、取り組まれておって、そういう話があったのかなと思ったんですよ。

そのほか、鹿児島なんかは、上海等もやっていますからね。もう宮崎―上海間は鹿児島があるから、どっかのあれで、あんまり好まんと言ったけれど、宮崎と青島を結ぶ構想を予定したらどうかという話も聞いたことがあるんですよ。

それから、これから先は東南アジアがかなりいい路線になると思うんですよ。特に、今の宮崎県の航空会社ソラシドエア、あれは旧スカイネットアジアですから、宮崎を中心にアジアを結ぶという話でしょう。それで、ネーミングとして、SNAは消していませんからね。スカイネットアジアの頭文字をとってSNAだから、消していませんがね、SNAはSNAですね。

だから、せっかくそういう会社もあるんだから、東南アジアとか、積極的に何か宮崎を起点

に結ぶようにされて、それをまた国内線で結ぶと、それは非常に、ハブ空港までいかんでもいいところになるのではないかなとこう思うんですよね。

ほかの交通網では、陸の孤島に間違いないですから、だから、アジアと空で結ぶという視点から、もっともっと積極的に何かその路線を開発してほしいなど。向こうの副社長が作りたいたいと言っているんだから、飛び込んでいってくださいよ。何もそういう話は聞いていなかったの。

○小倉総合交通課長 高雄路線を就航したいという意向は、私も今初めて聞きました。ちょっとそこは具体的に、少なくともこちらの、執行部側の検討の中でも高雄路線を狙っていこうという話は余り出たこともないというところなんですけれど。もし、本当にそういう声があるのであれば、もちろん、今後の候補先になるのかなと思いますけれど、それに関しましては、運航経費なども、いろんな予算の調整なども必要になってくるかと思えますので、その会社にとって需要があるかどうかも含めて、我々としてもその交渉の中で、しっかりそういうところも話し合っていく必要があるかなとは思っております。

○緒嶋委員 その産業人財育成・確保のための取り組み指針の概要案、これは物すごく、まとめたものとしてはすばらしいと思うんですが、問題は、取り組みの推進体制が機能するかどうかというのが一番課題じゃないかと思うんです。この次代を担う人材が育ち、働きたい場所として選ばれる宮崎という、その目指す姿というのはすばらしいんですけれども、この推進体制が産学金労官がうまくマッチングというか、そういう形の中で人財プラットフォームが機能

するかどうかということですが、ここあたりは大丈夫なのかどうか。

○重黒木産業政策課長 緒嶋委員御指摘のとおり、指針をつくりましても、これを関係機関みんなが一緒になってやっていかなければ意味がないと思っております。

そういうことで、推進体制につきましては、人財育成プラットフォームを基盤でやっていくというふうに考えております。

まずは、この指針をつくる段階で、その人財育成プラットフォームの下部組織として、ワーキンググループをつくって、そこでいろんな御意見をいただいて、この指針案をつくっております。

その上で、指針ができましたら、今度は具体的な推進体制としましては、またプラットフォーム等で説明していくんですけれども、プラットフォームの下にというか、並行して関係団体ですとか、あるいは教育機関、教育関係者の方々、それから地域の企業の方々、そういった方々で構成する実務者レベルの会議を高校生向けとそれから大学生向け、それぞれ作りまして、それを採用の時期に向けて定期的を開催していくとか、そういったことをやりながら、体制としてはつくって、産学金労官で密接に連携して、共有の意識を持ちながら、この指針の目指すところを実現するために取り組んでいきたいと考えております。

○緒嶋委員 これは今、宮崎県の喫緊の課題で、県内就職率をいかに高めるかというのが、将来を見通した場合の最も重要な県政の大きな課題だと。本当に機能しなきゃ、なかなかこれは県内定着率も向上しないんじゃないかなと。これは、各県とも人材が欲しいわけであるから、そういうことを考えた場合には、絶対これがうま

く機能して、横の連携の中で、やはり県内の若者の定着が進むように。これは形として結果が出るわけだから、それがどう機能しておるかというのが一番重要だと思うので、そのことをやっぱり強く進めていかんといかんのじゃないかなと思うんですけれども、これは、部長はどう思いますか。

○日隈総合政策部長 緒嶋委員のおっしゃるとおり、本県の場合、一番の課題は人口問題だというふうに考えております。この人口問題を考えるときに、やはり若者が地元就職する、そして定着していくということが一番重要なのかなと考えているところです。いわゆる社会増減で言うと、ここをできるだけ、もうゼロに近づけていく必要があるのかなと考えています。

まず、学卒後、県内就職率を高めていくためにはどうすべきかということ、そしてまた、離職率も下げていく、その次がU I Jターン、1回出た若者をまた呼び返すという、そういう手だてが必要なのかなと考えています。

そういう意味で、今回のこの指針を策定したところでありまして、先ほどありましたとおり、産学官、それぞれ立場があるんですが、同じ方向をやはり理解していただいて、それぞれ取り組んでいく必要があるのかなと思います。

中には、なかなか難しい課題もあるんですけれども、給与の改善であるとか、職場の改善、企業の魅力というようなところもあります。これはそれぞれ議論しながら、やはり一緒に取り組んでいく必要があるかなと思いますので、それぞれの業界にも働きかけを積極的にやっていきたいと思います。

○緒嶋委員 今、部長が言われたとおりでありますので、ぜひ、これは成果が上がるように、

努力していただくことを要望しておきます。

○二見委員長 関連で質疑はありますか。ないですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 では、最後にその他で何かありませんか。

○中野委員 2点ほど。

まず、確認からですが、陸上競技場を山之口につくるということはもう決まったことですが、宮崎の木花にある競技場は今後どうなるんですか。

○松浦総合政策課長 基本的な、もともとの県の方針の中で、スポーツランドの全県展開ということでもありますので、一応、木花の陸上競技場も残ることにはなると思っております。

ただ、これについても、一定程度改修しながらということになると思いますけれども、主役としては、やっぱり山之口で考えていくことになると思いますので、そういったところで、例えば、大きな大会、九州大会なり、そういったものについては、そちらの新しいところで考えていく。そうでない部分については、木花も使っていくというようなことのすみ分けを考えながら、進めていくことになるのではないかと思っております。

○中野委員 いわゆる、主役になるのは山之口、それが新しい県陸上競技場ですから、そうなると思うんですよね。しかし、今の競技場と山之口は意外と近いのよな。直線で引いても、そこからそこですよ。隣の町から隣の町くらい。ただ、市が違ったというだけで。

それで、都城市につくことに何の支障もないし、文句はないんですが、私は、現地を見て、もう1個あるべきかなと思ったんですよ。これがスタートとして、いよいよ協議が始まれば、

あのインターのアクセスを含めて、非常にこの交通が麻痺するぐらい大変になって、下手すれば、競技が始まるのに選手が集まらなかったということもありませんかなという気がしてならないですよ。

ですから、都城市内でもっと最適な場所はなかったもんかどうかということも思っているんですよ。将来、なかなか使い勝手が悪い。結局、今ある競技場も残すということだから、ちょっとした競技やらが、やっぱり木花でとらせんかなと。地元も応分のことはすると言って、陳情してきたんだからあると思うんだけど、結局、高額のお金を投資したのに、長い目で見たら、将来、利用が減らせんかなという気がするんですよ。なってみないとわかりませんが。

だから、その辺のことを、もうちょっと考慮せんでもいいかなという気がしてなりません。そのことだけは公の場で言うておかないかなと思って発言させていただきました。

○松浦総合政策課長 確かに、陸上競技場でありますので、競技団体としては陸上の連盟でありますとか、それからサッカーとかラグビーとか、そういったところが使っていくことになると思いますけれども、委員おっしゃったように、そういった競技団体にどう使っていただくのかというようなところが肝心なところになってくると思います。

もともと宮崎で整備してほしいというふうな御意見のところでありましたので、今、各団体それぞれ、教育委員会と一緒にでありますけれども、回ってお話を伺っているところでございます。もともとのその団体の考え方と違う決定をしておりますので、やっぱり戸惑いはまだあるというところは、我々としては感じておりま

す。その中でも、どうやったら使えるんだろうかというところで考えていただけている状況にはなってきているところでございます。

その中で、例えば、費用的に、大会運営の費用がどれくらい足りないんだがとかという話がこれから出てくる可能性がありますので、そういったところも一つ一つ検討しながら、全て対応できるかどうかはわかりませんが、競技団体のほうにも使いやすい環境というのをつくっていく。そこに、そういったことが必要ですよということも都城市なりにもしっかりお話をしておりますので、連携して、将来的に使っていただけるような形をつくっていきたくて思っております。

委員おっしゃっているような懸念のところも、我々としても課題として認識をしておりますので、そういったところは一つ一つ詰めて考えてまいりたいと思っております。

○中野委員 もっと言えば、新しくできた今のスマートインターチェンジのままではどうかなと思いますよね。しかし、あれを今から普通のチェンジにするのには莫大なお金がかかって難しいかもしれないと思うんですよ。それで、都城のインターと会場のアクセスを、何かストレートで結ぶようなこともしないとどうかなという気がしましたが。

○松浦総合政策課長 都城インターのほうから山之口にそのままストレートというわけではないんですけど、かなり直線的に結ぶような道路というのは、今、都城市のほうで進めているところでもあります。都城市も考えていただいているというようなことでもありますので、一緒に、そういったところの形をつくってまいりたいと思っております。

○中野委員 もう一点。私は、きのう、一般質

問をしました。元知事の銅像建設についてお願いしたんですけれども、今既に総合文化公園に6体の銅像があるんですよね。それをつくった経緯を示す資料がないんですよね。一番新しいのは17年なのに、という気がしました。

それで、本来、私が文教警察企業常任委員ならば文教警察企業常任委員会で言うべきところですが、ここの部は、全体を総括する、教育委員会も含めてする部ですから、言わせていただきたいんですけれども、安井息軒は教育委員会がつくっているんですよね。それなのに資料がないという話。

それと、ほかのものは、委員会ができて、委員会がつくって、それを県に寄贈した形らしいんですよ。それにしても、浄財でつくったし、そしてまた、なぜつくったかという、あれは全てに青少年の道標になるためにという文言が入っていましたよ。だから、将来の子供のためにつくった銅像ですから、もともとつくったのはどこがつくったかもわからんと話したけれど、これは教育委員会が主体になって実際はつくったんではなかろうかと思うんですよね。将来の教育のことを考えたら。だから、そういう資料が——浄財もかなりの人から集めているのに、大小あったと思うんですよ。その資料がないというのはどうも解せないんですよね。だから、質問も色あせた質問になりました。

元知事のそういう資料は本当はないのかどうかということ。あれば、今からでも遅くありませんから、つくってもらいたいと思いますので。それを参考資料にしたかったんですよ。場違いかもしれませんが、総合的に政策をする部ですから、総括部ですから、お願いをしておきたいと思います。

○蓬原委員 競技場は9レーンじゃないと公認

にならないの。それはどうでしたかね。9レーンと8レーンの違いは。

○松浦総合政策課長 国体とか一定レベル以上の大会を開催する場合には9レーン以上というふうな要件になっていたと理解をしております。

○蓬原委員 だから、宮崎県のは今8レーンですよ。それは県内レベルの大会はできるんだけど、国体の、いわゆる日本記録はどうとか、国際記録はどうとかという場合は9レーンでしないといけなかったわけですよ。その確認だけでした。

○緒嶋委員 都城につくるというのは私もそれはもういいと思うんだけど、あそこを見て、はっきり言って、都城にとってはあそこは今は本当、厄介な、山之口は施設だったんじゃないかと。あれを見ると、トラックなんかも全然、ラインもないし、テニスコートは草ぼうぼうだったわけですね。県がつくるということは、都城はもう御の字だと思うんです。

ところが、あの14ヘクタールと4ヘクタールを造成してつくるということになると、用地取得から考えて——私も西臼杵の公共事業は用地交渉まで自分が行って、いろいろ進めてきているわけだが、14ヘクタールを買収するということが一番、私は問題ではないかと思うんです。そのあたりがうまくいかんと、9年間といっても、造成してつくればもう四、五年はすぐかかるわけで、そのあたりの時間的なタイムリミットが難しくなるんじゃないか、そこ辺の進め方は今大丈夫なのかと、心配するんですが。あそこにつくるということであれば。

○松浦総合政策課長 委員の御指摘にありましたように、まずは、用地の確保をどうするのが緊急の課題だということでございます。都市のほうも、そういったところで実際どういう

ふうな、地権者がいてとか、権利関係がどうなっているかというようなところは、ほぼ調べてもらっているところがございます。

ただ、まだ、どこまでの範囲が必要なのかは、基本計画の中で決定しますので、そこらあたりまで明確にはできていないんですけれども、大体、どういう土地があって、権利関係がどうなっているのかというようなところまでは調べていただいているような状況でございます。

それから、県の方針決定の後、地元のほうで、いろんな関係する方々がいらっしゃいますから、説明会を何回かに分けていただいて、理解を求めていくとかいうような作業も既にさせていただいているところであります。用地取得の、少なくとも事務手続なりがかなり必要だということがありますから、そういったところについては、地元の都城市のほうも自分のところが主体になってやるんだということ、今、一生懸命やっていただいているところでございますので、協力しながら、スムーズにいくように進めてまいりたいと思っております。

○緒嶋委員 最終的には、あの土地は県有地という形になるわけですか。市が協力するというのは。そこ辺の話はどうなっているわけですか。

○松浦総合政策課長 最終的な、考え方の確定としては、基本計画の中で整理することになると思いますけれども、基本的な形としては、都城市の公園の中に県の施設をつくるということになりますので、土地そのものは恐らく都城市ということになると思っております。

○緒嶋委員 その陸上競技場も県から見れば、借地の上につくるということになるわけですか。

○松浦総合政策課長 形としては、そういうことになると思いますので、当然、いろんな、細かな協定なりを結ばないといけないと思ってお

ります。

○緒嶋委員 少なくとも、施設そのものが県有地でないと、市有地に県の陸上競技場をつくるかというのはちょっと、いかがなものかなと、土地としてはですね。それ以外のところは市有地でもいいけれど、構造物が、県の施設ができるところだけは、やっぱり県有地でないと、ずっと後々まで、借地でいくという約束は約束でいいのかもしれないけれど、見た目にはどうかなと。

それともう一つ、延岡の体育館だけれど、延岡に県の体育館をつくった場合に、私は、延岡市は延岡市で市の体育館を持たないと、市と協議してうまく運用するというけれど、延岡市に県の体育館があって、市の体育館がないというのは、将来的にどんなものかなと思う。私は市は市で体育館は1つは持つべきだと思っている。そこ辺はどういう話でそうなったんですか。

○松浦総合政策課長 場所としては、今の延岡市の体育館のある敷地、恐らく、そこに幾らか用地買収は必要になってくると思いますけれども、場所としてはあそこというようなことで方針を決定させていただいているところがございます。

それで、今度つくる体育館がかなり規模的には大きくなるというようなことがございます。メインの競技場の部分と、それから国体とかで使う場合には、サブで使う部分、練習のためとかいうようなところの部分とありまして、その練習のためという部分が延岡市の体育館の、あそこの競技場ですね。それぐらいのところになる可能性がありまして、メインとサブ、というような使い方になります。それは建物を別にするのか、同じにするのかというのはありますけれども、そういう形も考えられるし、例えば、延岡の市の体育館を残しておくのであれば、そ

れを置いといて、メインのところを別個につくるとか、いろんな形はあると思いますので、そこは延岡市と協議をしながら考えてまいりたいと思っております。

○緒嶋委員 少なくとも、県の体育館ができるから、十何万都市の延岡市は体育館はもう作りませんというような形の中では、ほかのところも、うちにつくってもらったほうがよかったというような感じになると思うから、そこは市は市で体育館は当然つくるようにすべきだと思うんですよね。それは、サブを市がつくるとかということなら話は十分違うけれど。

○松浦総合政策課長 延岡市のほうも、実際、その整備費についても御協力は考えていただけるというようなこととお話をいただいておりますので、それを、例えば、一緒につくるということになったときに、持ち分的な形でサブのほうは、運営は延岡市のほうが主体になっていただくとか、いろんな形が考えられると思いますので、そういったことを含めて、基本計画の中では整理をしていきたいと思っております。

○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。

午後2時45分休憩

午後2時51分再開

○二見委員長 委員会を再開いたします。

それでは、本委員会に付託されました議案等について、部長の概要説明を求めます。

○桑山総務部長 総務部でございます。よろしくお願いたします。

本日、御審議いただきます議案等につきまして、お手元に配付しております総務政策常任委

員会資料によりまして御説明を申し上げます。

まず、資料の1ページをごらんいただきたいと思っております。

平成29年度11月補正予算案の概要(議案第1号)についてでございます。

今議会に提出しております一般会計の補正予算は、国庫補助決定に伴うもの、その他必要とする経費について措置するものでありまして、補正額は1億9,635万8,000円の増額となっております。この結果、11月補正後の一般会計の予算の規模は5,879億2,242万6,000円となります。

また、この補正による歳入財源といたしましては、国庫支出金が6,363万3,000円、それから繰入金1億1,672万5,000円など、ごらんのとおりとなっております。

次に、2ページをごらんいただきたいと思っております。

今回の補正の一般会計歳出の款ごとの内訳でございますが、記載はございませんが、主な内容を説明いたしますと、まず一番上の総務費は、長距離フェリー航路を維持するため、新たに運航を行う新会社に出資を行うものでございます。

1つ下の衛生費であります。医療資源の効率的な再編及び地域医療の確保を図るために、医療施設の施設整備を支援するものでございます。

その下の農林水産業費は、意欲ある中山間地域の農業者等の所得向上を図るために、鳥獣侵入防止柵の整備を支援するものであります。

また、その下の商工費であります。スポーツランドみやざきを生かしたまちづくりを推進するために、スポーツ観光に係るマーケティング調査でありますとか、スポーツイベントによる観光誘客対策を実施するものでございます。

次に、5ページをお開きいただきたいと思

ます。

債務負担行為でございます。表にございますように、宮崎県東京学生寮管理運営委託費につきまして、債務負担行為の追加をお願いするものでございます。

予算議案については以上であります。

続きまして、特別議案について御説明申し上げます。

資料の6ページをごらんいただきたいと思えます。

議案第2号「宮崎県情報公開条例及び宮崎県個人情報保護条例の一部を改正する条例」であります。

これは、行政機関の保有する情報の公開に関する法律及び個人情報の保護に関する法律等の改正に伴いまして、個人情報の定義の明確化などを行うため、関係規定の改正を行うものであります。

次に、8ページをごらんいただきたいと思えます。

8ページは、議案第6号から第8号までの工事請負契約の締結についてであります。

これは、宮崎県防災拠点庁舎建設に係る主体工事、電気工事及び空調工事のそれぞれの請負契約の締結につきまして、議会の議決に付すべき契約に関する条例第2条の規定により、議会の議決に付するものでございます。

続きまして、10ページをお開きください。

議案第12号「公の施設の指定管理者の指定について」であります。

これは、宮崎県東京学生寮に係る指定管理者を指定することにつきまして、地方自治法第244条の2第6項の規定により、議会の議決に付するものでございます。

続きまして、13ページをお開きいただきたい

と思えます。

議案第25号「当せん金付証券の発売について」であります。

これは、平成30年度の全国自治宝くじ及び西日本宝くじの本県発売金額を定めることについて、当せん金付証券法第4条第1項の規定により、議会の議決に付するものでございます。

次に、14ページをごらんください。

議案第30号「職員の給与に関する条例及び一般職の任期付職員の採用等に関する条例の一部を改正する条例」であります。

これは、平成29年4月の公民格差に基づきます人事委員会勧告等を踏まえまして、給料表や諸手当の改定を行うものであります。

次に、15ページであります。議案第32号「知事等の給与及び旅費に関する条例等の一部を改正する条例」であります。

これは、国の特別職の給与改定状況等を踏まえまして、知事や県議会議員など、本県の特別職に係る期末手当の支給月数の改定を行うものであります。

特別議案は以上の8件となっております。

16ページをお開きいただきたいと思えます。

最後に、その他報告事項であります。本日、御報告いたしますのは、ここに記載の宮崎県における事務処理の特定に関する条例の一部を改正する条例についてなど、2件でございます。

それぞれの詳細につきましては、危機管理局长及び担当課長のほうから御説明申し上げますので、御審議のほどよろしく願いいたします。

私からは以上でございます。

○二見委員長 次に、議案についての説明を求めます。

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。

○川畑財政課長 議案第1号の歳入予算について御説明いたします。

常任委員会資料の3ページをお開きください。

今回お願いしております補正予算の一般会計歳入一覧であります。

それでは、内容について御説明いたします。

今回補正額の欄をごらんください。

まず、自主財源につきましては、繰入金が1億1,672万5,000円、諸収入が250万円。

続いて、依存財源につきましては、国庫支出金が6,363万3,000円、県債が1,350万円で、いずれも増額となっております。

この結果、一番下の欄にありますとおり、この補正による歳入合計は1億9,635万8,000円となっております。補正後の一般会計の予算規模は、補正後の欄の一番下にありますとおり、5,879億2,242万6,000円となります。

次に、4ページをお開きください。

ただいま御説明いたしました歳入の科目別概要であります。

まず、一番上の繰入金であります。事業の実施に当たり必要となる県費について、財政調整積立金等の基金から繰り入れるもので、1億1,672万5,000円の増額となっております。

次に、諸収入であります。事業の実施に伴う事業の財源としまして、関係団体からの補助金等を受けるもので250万円の増額となっております。

次に、国庫支出金ですが、各種事業の実施に伴う国庫負担金及び補助金であり、6,363万3,000円の増額となっております。

最後に、県債であります。国庫補助事業の実施に伴う財源として、県債の発行を行うもので、1,350万円の増額となっております。

歳入予算につきましては、以上でございます。

○丸田総務課長 総務課でございます。

まず、関連のございます議案第1号及び議案第12号につきまして御説明をいたします。

委員会資料の10ページをお開きください。

議案第12号「公の施設の指定管理者の指定について」、宮崎県東京学生寮でございます。

このことにつきましては、6月の常任委員会のほうで募集方針等の概要を御説明させていただきましたが、今回、指定管理者を指定することにつきまして、地方自治法及び公の施設に関する条例の規定によりまして、県議会の議決を求めます。

1の施設の概要でございますが、宮崎県東京学生寮は、本県出身者で東京圏域の大学等で学ぶ学生の利便性を図ることを目的としておりまして、現在の指定管理者はジャパンプロテクション株式会社でございます。

2の次期指定管理候補者は、現指定管理者でございますジャパンプロテクション株式会社でありまして、3の指定期間は、平成30年4月1日から平成33年3月31日までの3年間でございます。

4の選定概要であります。1の公募の状況につきましては、本年7月6日から2カ月間募集を行いまして、ジャパンプロテクション株式会社から申請を受けたところでございます。

(2)の指定管理候補者の審査方法は、①の審査の流れのとおり、まず、申請書類に基づきまして資格審査を行った後に、指定管理候補者選定委員会におきまして、申請者のプレゼンテーション及びヒアリングによる審査を実施しております。

さらに、指定管理候補者選定会議におきまして、選定委員会の審査結果と施設所管課であります総務課の評価結果を照らし合わせまして、

候補者案が異なっていないかどうかを確認したところでございます。

11ページをごらんください。

指定管理候補者選定委員会及び選定会議における委員の構成につきましては、②並びに③のとおりでございます。

また、4の選定基準及び審査項目・配点につきましては、住民の平等な利用が確保されることなど、5つの項目につきまして審査をいたしております。

12ページをお開きください。

(3)の審査結果及び選定理由でございますけれども、①の選定委員会における審査結果では、ジャパンプロテクション株式会社は434.6点でございます、委員合計500点満点の6割となります最低基準の300点を満たしております、②の選定会議における確認結果は84.8点で、100点満点の6割を満たしております、選定委員会の審査結果と相違ないことを確認いたしております。

③の選定理由につきましては、1つ目といたしまして、選定委員会の審査結果並びに選定会議の確認結果がともに最低基準を超える得点を得ていること、2つ目といたしまして、事業計画などから見まして、施設の運営管理能力を有していると認められること、3つ目といたしまして、喫煙室新設による分煙あるいは災害備蓄品の常備といたしました新たな提案がなされていることなどが評価されたところでございます。

5の指定管理候補者からの提案内容でございますけれども、(1)の指定管理料につきましては、提案額が指定期間の3年間で2,714万1,000円となっております。

なお、今回の指定に伴いまして、債務負担行為の追加が生じますことから、委員会資料で5

ページになりますけれども、議案第1号「平成29年度宮崎県一般会計補正予算」において、債務負担行為の限度額の設定もあわせてお願いをいたしております。

12ページでございますが、(2)の収支計画につきましては、平成30年度から32年度までの3年間の収支計画を下の表のとおり掲げております。

(3)の事業計画の概要でございますが、主な取り組みといたしまして、①の入退寮手続に関しましては、ホームページの刷新でありますとか、募集説明会の開催、②の寮監業務では、24時間対応体制のほか、個別面談や生活指導の実施、③の学生寮の維持保全では、施設の省エネや温水洗浄トイレの設置、そして④のその他では、防災対策といたしまして、災害備蓄品の常備や危機管理マニュアルの整備などについて提案がなされたところでございます。

今後、議決をいただきましたら、年度内に協定の締結を行う予定といたしております。よろしくお願いいたします。

続きまして、お戻りいただき、委員会資料の6ページをお開きいただきたいと存じます。

議案第2号「宮崎県情報公開条例及び宮崎県個人情報保護条例の一部を改正する条例について」であります。

まず、1の改正理由であります。行政機関の保有する情報の公開に関する法律、個人情報の保護に関する法律及び行政機関の保有する個人情報の保護に関する法律、これらの法律の改正に伴いまして、本県の条例における個人情報の定義の明確化などを行うために、関係規定の改正を行うものでございます。

2の改正の内容でございますが、(1)の個人情報の定義の明確化につきましては、情報通信

技術の進展など、社会環境の変化に伴いまして、個人情報に該当するかどうかの判断が困難な情報がふえてきたことを受けまして、法律の改正に合わせ、指紋識別データや旅券番号等の符号を個人識別符号と定義することによりまして、個人情報の範囲を明確にするものでございます。

7ページの参考の1をごらんいただきたいと思えます。

この個人識別符号、具体的には、(1)の身体的な特徴をもとにした顔認識データあるいは指紋識別データなど、さらに、(2)の対象者ごとに異なる番号であります旅券番号や運転免許証番号、マイナンバーなどが、この個人識別符号に該当することとなります。

なお、今回の改正は、個人情報の範囲を広げるものではございませんで、定義を明確化するものでありますので、従来の個人情報の範囲に変更は生じないところでございます。

6ページにお戻りいただきたいと思えます。

次に、2の(2)の要配慮個人情報に関する規定の新設でございますが、本人に対します不当な差別または偏見が生じないように、その取り扱いに特に配慮を要する個人情報を要配慮個人情報と定義をするものでございます。

7ページのほうの真ん中にあります参考の2をごらんいただきたいと思えますけれども、現在の条例、改正前になりますが、思想、信条、信教、社会的差別の原因となるおそれのある個人情報をセンシティブ情報としております。

このセンシティブとは、取り扱いに留意を要するとか、慎重に取り扱うべきというような意味合いがございますが、このセンシティブ情報につきましては、原則として収集を禁じるなどの措置を現在っております。

右側に行きまして、今回の法律改正によりま

して、このセンシティブ情報に加えまして、犯罪により害をこうむった事実などが要配慮個人情報と定義をされましたので、これを受けまして、本県の条例におきまして、要配慮個人情報の範囲を国の定義に合わせることで、当該情報の保護を図るものでございます。

なお、この要配慮個人情報のうち、現行条例で収集を制限しております個人情報につきましては、引き続き、収集を制限することといたしております。

7ページの一番下になりますが、参考の3には、今回の条例改正により、新たに定義をされる個人情報のイメージを添付しております。

6ページにお戻りいただきまして、(3)のその他の改正といたしましては、文言の整理等、所要の改正を行うものでございます。

3の施行期日につきましては、来年4月1日を予定いたしております。

私からの説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 防災拠点庁舎整備室でございます。

総務政策常任委員会資料の8ページをお開きください。

議案第6号、第7号、第8号の工事請負契約の締結について御説明いたします。

防災拠点庁舎の建設に係る主体工事、電気工事及び空調工事につきましては、それぞれ予定価格がいずれも5億円以上となりますことから、議会の議決に付すべき契約に関する条例第2条の規定によりまして、県議会の議決を求めますのでございます。

まず、1の宮崎県防災拠点庁舎の概要であります。3)にありますように、延べ床面積は約2万4,420平方メートル、階数は地上10階、地

下1階、構造種別は鉄骨造、一部鉄筋コンクリート造で、構造形式は免震構造となっております。

次の(7)の各階の主な配置計画につきましては、次の9ページをごらんください。

この表に記載しているとおりでございまして、1階から*8階までに危機管理局などの関係部局や災害時の対策室などを配置することとしております。

左側の8ページにお戻りください。

2の工事請負契約の概要でございます。

議案第6号は、宮崎県防災拠点庁舎建設主体工事の請負契約でありまして、契約金額は76億6,260万円、契約の相手方は、戸田・吉原・大和開発特定建設工事共同企業体、工期は、平成31年11月2日まででございます。

議案第7号は、同じく電気工事の請負契約でありまして、契約の金額は19億2,024万円、契約の相手方は、三桜電工・電工社・小田電業特定建設工事共同企業体、工期は、主体工事と同様に、平成31年11月2日まででございます。

議案第8号は、同じく空調工事の請負契約でありまして、契約の金額は9億3,960万円、契約の相手方は、江坂・富士建・藤岡特定建設工事共同企業体、工期は上の2つの工事と同じでございます。

私からの説明は以上でございます。よろしくお願ひします。

○吉村人事課長 人事課でございます。

議案の内容につきまして、常任委員会資料により御説明をいたします。2件でございます。

初めに、14ページをお願いいたします。

議案第30号「職員の給与に関する条例及び一般職の任期付職員の採用等に関する条例の一部を改正する条例」についてであります。

まず、1の改正の理由であります。人事委員会によります平成29年4月の民間給与の調査の結果、職員の給与が民間の給与を下回っていたこと、また国の人事院勧告の内容等を踏まえて、人事委員会より職員の給与に関する報告及び勧告がありましたことから、国や民間の給与との均衡などを考慮しまして、職員の給与を勧告どおり改正することとし、所要の条例改正を行うものでございます。

次に、2の改正の内容であります。

(1) 給与等月例給につきまして、人事委員会勧告等に基づき、0.12%引き上げるものであります。

具体的には、①の給料表につきまして、国に準じて改正し、初任給層を中心としつつ、全ての号給について引き上げを行うものであります。

②の初任給調整手当でございますが、医師及び歯科医師に係る手当につきまして、国に準じた改正を行うものであります。

また、獣医師に関する手当につきましては、支給期間を20年間に延長しますとともに、遞減期間を10年、遞減額を年2,500円とするものであります。

(2)の特別給、いわゆるボーナスでございますが、人事委員会勧告に基づき、勤勉手当の支給月額、これを0.1月、再任用職員については、0.05月引き上げるものでございます。

一般職を例とした表にありますとおり、改正部分を太線で囲っておりますが、改正後の29年度につきましては、12月期の勤勉手当の支給月数を0.1月引き上げ0.95月とし、年間計では4.4月となります。

また、30年度以降につきましては、その0.1月分を6月期と12月期の勤勉手当に割り振り、そ

※次ページに訂正発言あり

れぞれ0.9月としまして、年間計では29年度と同様4.4月となります。

3の施行期日でございますが、公布の日から施行し、平成29年4月1日に遡及して適用するものであります。

ただし、平成29年12月期分の特別給の改正につきましては、平成29年12月1日から、30年度以降分の特別給及び獣医師の初任給調整手当の改正につきましては、平成30年4月1日からとするものであります。

続きまして、15ページをお願いいたします。

議案第32号「知事等の給与及び旅費に関する条例等の一部を改正する条例」についてであります。

まず、1の改正の理由であります。

知事、県議会議員など、特別職の期末手当につきましては、これまでも国の特別職等に準じて改正してきたところであり、今回、国の特別職等について支給月数の改正が行われたことを踏まえまして、所要の改正を行うものであります。

2の改正の内容でございますが、国の特別職等に準じまして、本県の特別職の期末手当の支給月額を0.05月引き上げるものであります。

具体的には、表にありますように、改正後の29年度につきましては、12月期の期末手当の支給月数を0.05月引き上げ1.75月としまして、年間で3.3月となります。

また、30年度以降は、その0.05月を6月期と12月期に割り振りまして、年間計では、29年度と同様3.3月となるものであります。

続きまして、改正を要する条例としましては、3に記載してありますように、特別職に関する6つの条例の改正を行うものでございます。

最後に、4の施行期日でございますが、公布の

日から施行しまして、平成29年12月1日に遡及して適用するものであります。

ただし、30年度以降分の改正につきましては、平成30年4月1日からとするものでございます。

説明は以上であります。よろしく申し上げます。

○川畑財政課長 続きまして、議案第25号「当せん金付証券の発売」について御説明いたします。

委員会資料の13ページをお開きください。

議案書では79ページになりますが、お手元の委員会資料にて御説明させていただきます。

これは、平成30年度に予定をしております全国自治宝くじ及び西日本宝くじの本県発売金額を定めるに当たりまして、当せん金付証券法第4条第1項の規定に基づき、議会の議決に付するものでございます。

平成30年度の本県における宝くじの発売額は、近年の発売実績を考慮し、前年度から20億円減となります100億円以内とするものでございます。

財政課からは以上でございます。

○二見委員長 執行部の説明が終了しました。

まず、議案について質疑はありませんか。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 申しわけありません。先ほど私のほうから説明した中で、訂正をお願いしたいと思えます。

常任委員会資料の9ページでございます。

各階の主な配置計画の説明の中で、関係部局などの配置を「1階から8階まで」と申し上げましたが、「1階から9階まで」の間違いでございます。

○中野委員 4ページについてお尋ねします。

財政調整積立金繰入金とありますが、残りの財政調整積立金は今幾らになったんですか。

○川畑財政課長 今回の1億910万円を取り崩しまして、補正後の額としましては、65億6,903万2,000円でございます。

○中野委員 次に、9ページについてお尋ねします。

この10階の床面積を教えてください。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 9ページに記載のあります10階、これは機械室でございますが、約2,000平方メートルでございます。

○中野委員 9階までは、それよりも全部広いということですよ。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 4階から10階までは約2,000平方メートルでございます。

○中野委員 10階の機械室は一部だけかと思っただら、この絵で見れば、ヘリポートのすぐ下に、左に飛び出しているところが機械室ではないわけですね。そこは何階になるんですか。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 ちょっと説明が漏れておりまして申しわけありませんが、ヘリポートのすぐ下にあるところは、いわゆる塔屋と言われるところで、ペントハウスでございます。ここには階段室とか、エレベーターの機械室などがあるところでして、説明は省略させていただきましたが、そういうことでございます。

○中野委員 ということは、一部11階になるということ。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 建築の階数を表示するときに、階段室とか、エレベーター機械室などは一応ペントハウスということにしておりまして、正確に言いますと、地下1階、地上10階、塔屋1階ということが正しいかと思いますが、一応、主なものとして、地下1階、地上10階というふうに表示させていただいています。

○中野委員 はい、わかりました。

○蓬原委員 非常用発電も10階に行くということですかね。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 非常用発電など機械室関係は全て10階に据えております。

○蓬原委員 その燃料は。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 オイル関係のタンクでございますけれども、これは敷地の南側に、地下にオイルタンクを設けておりまして、そこからポンプアップをするということになります。

○蓬原委員 非常用電源は何日間でしたかね。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 非常用発電のためのオイルにつきましては、3日間、72時間を確保しています。

○蓬原委員 そのポンプアップの電源はどこから、商用電源ですか、バッテリーですか。これは大事なことなんで。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 電源につきましては、通常の電源でございますが、停電した場合には災害時の自動発電機で賄うということになります。

○蓬原委員 自分で自分の電源を、燃料を回してくるということですね。地下には、これは水はもう絶対に入らないんでしたね。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 地下につきましては、津波など、大規模な地震で、仮に*津波が来たとしても、1.6メートルほどの浸水が予想されるということになっていきますので、地盤面を1メートルかさ上げした上で、あとは止水板を設置するというように対応できると考えています。

○蓬原委員 それで水がとまるんでしょうが、基本、水が来るところですよ。もし、漏れがあれば、水浸しになって、場合によっては燃料

※次ページに訂正発言あり

がという懸念はありますから、そのところはよく完成検査なりしていただきたいもんですね。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 先ほどの浸水のことと訂正をお願いしたいと思えますけれども、先ほど1.6メートル程度と申しましたけれど、これは津波ではなくて、まれにある洪水の浸水の場合でございました。

また、対応につきましては、止水板を設置するという事になっていきますし、地下の駐車場へのスロープにつきましては、水が来ましたら、自動的に閉鎖するような仕組みを使っておりますので、対応は可能かと思っております。

○緒嶋委員 地下の駐車場は何台ぐらい駐車できるわけですか。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 地下の駐車場につきましては、55台を計画しております。

○緒嶋委員 55台。これは免震構造ということであれば耐震構造というのは、必要ないわけですね。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 免震構造には幾つかの方法があるわけですが、例えば、地下1階のさらに下のほうに免震装置を設定しますと、地下1階から全て免震となるわけですが、今回の防災拠点庁舎につきましては、車が地下に入りやすいとか、基礎工事をできるだけ節減したりということ、そういうのもございまして、1階の床の下のほうに免震装置を設置しております。

地下から見ますと、柱の上のほうに免震装置が座るということです。したがって、地下1階が耐震構造で、1階から上が免震構造ということになるかと思えます。

○緒嶋委員 なら、やはり、これは構造的には、耐震・免震構造ということになるわけですか。これは、免震だけでいいわけですか。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 構造形式は、建物全体としては免震構造を採用しているということで、このような表現にさせていただいております。

○緒嶋委員 これは、入札にはこのJVやらで何者が応札したわけですか。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 3件の工事それぞれに応札された数でございますが、契約の相手方となるJV——共同企業体を含めまして、主体工事は4JV、電気工事と空調工事は3JVでございます。

○蓬原委員 都市部の楠並木通りですね、これが十字路になっていて、私はずっと最初に県会議員になったときからずっと思っていて、あと、そういう議論も多少あったようだけれど、道路を全部、県庁がこう4カ所あるところを買い上げて、県庁の敷地にしたら、非常に使い勝手がよくなるんじゃないかと思うんだけど、そういう議論はないんですかね。宮崎市の都市計画道路でしょうけれど。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 委員から今御指摘のとおりでございまして、私ども総務部としても、たびたび議論になっているところでございますが、この北側の楠並木通り、それと、東側の道路は主要地方道、県道になっています。また、緊急輸送道路になっています。

また、それぞれが交通量について一定の負担をしているということですので、なかなかその辺の整理が難しいというふう聞いておるところでございます。

○中野委員 この構造形式、今、緒嶋委員のほうで耐震をえらい強調されましたが、この前、和歌山県庁に行って、防災センターを見たんですよね。向こう側の説明では、かなり、十何年前につくったのに、この免震と耐震をえらい強

調されて説明されたから、耐震と免震は別々で、それぞれが、何か、構造的に必要な言い方とか書き方だったんじゃないかなと思って、そういうことで質問されたと思うんです。私もそのように思いましたが、今は免震といえ、耐震を意味して、それを含んだ構造だというふうに理解できる時代になったということですか。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 申しわけありません。私の説明がちょっと不十分でございましたが、建物の構造の設計につきましては、従来からあります耐震構造、これは建物に対する地震の揺れを直接受けて抵抗しようという、耐えるという構造でございます。

免震構造というのは、もう30年以上前から、少しずつ実績がふえている構造でございますが、これは、免震ゴムなどを装着しまして、揺れを伝えにくくするという事です。

それともう一つ、制震構造というのがございまして、制震といいますのは、ダンパーとかおもりとか、そういったものを建物の上のほうに据えたりしまして、揺れを抑えるという方法です。一部耐震の部分もございしますが、この建物全体としては免震構造を採用しまして、防災拠点庁舎として業務を引き続き、すぐに実施できるように、こういった計画をしたところでございます。

○中野委員 熊本地震が発生してから、いろいろと構造も再度変更して、予算も上乘せして、つくったから問題ないというふうに思っていますし、そういうことで万全を期されたと思っております。

それで、実際、建物をつくって中身の運用ですよね、特にエレベーターは何基ついて、そのスピードというのは、既存のこの1号館とか3号館がありますよね、ああいうものと比較して

どのぐらいのスピードになるのかということと、それから、地震等が発生した場合のエレベーターがすぐとまるとか、それでもここは防災拠点庁舎だから、ある程度までは動くとか、そういうところはどうなっているんですか。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 この建物に設置しますエレベーターにつきましては、東側に2基、西側に2基ということで考えておりまして、それぞれが着床階といえますか、おりの階はさまざまでございますが、1階から9階まで全てエレベーターがとまりまして、10階あるいは地下に行くエレベーターはそのうちの一部ということになります。

そして、スピードの件ですが、これにつきましては、風速何メートルとかいうのがございます。今ちょっと手元にはございませんが、通常のエレベーターのスピードというふうに考えていただいてよろしいかと思えます。

それと、エレベーターが動いているときに地震が発生した場合なんですが、これは、揺れを先にキャッチしまして、一番近い階にとまると、そして開くという自動装置が装着される予定でございます。

現在の建築基準法の基準によって、そういったものは整備していくということで、従来の古いエレベーターよりはそういった性能が上がっていると考えています。

○中野委員 こういうエレベーターは、ここの6号から8号の中のいずれかの予算の中に入っているんですか。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 エレベーターを設置しますエレベーター枠と、それとエレベーターの機械につきましては、主体工事の中に入っております。その電源につきましては、電気工事ということですが、エレベーター工事は主に

主体工事に入っております。

○中野委員 そのメーカーですよ、まさかシンドラでは無いと思うけれど、どこのメーカーというのを指定して入札してあるんですか。受注した企業がどこのでも勝手につけられるわけですか。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 主体工事に含まますエレベーターについてでございますが、ほかの設備機器、それも同様でございますけれども、設計図書にはメーカーを指定するようなことは基本的にしませんで、性能とか規格を指定して、そういった仕様に適合するメーカーの機器から元請の企業が選定していくという流れになります。

○中野委員 よくエレベーターでトラブル云々というのを聞きますが、地震とかいろんなもので、せめて、大丈夫なところにして下さいよ。シンドラのものがつくかもしれないということですよ。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 エレベーターのメーカーにつきましては、過去における事故の経歴とか、そういったことはヒアリングして、元請業者さんにお聞きすることはするんですが、一応、その辺の協議もしながら、慎重に承諾をしていって決めていくということになろうかと思えます。

○中野委員 これについては発言権を大いに發揮して、安全性の高いところにしてもらわんと、ちょっと心配になったな。幾ら入札の中に入っているといっても、その辺はちゃんと決めてからやってくださいよ。何も、それを決めたからって、あなたたちが後ろめたいことはないわけですから。よろしく。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 防災拠点庁舎につきましては、エレベーターだけにかかわらず、

品質確保については非常に慎重に、厳密に審査を行っていきたいと思っておりますので、その辺は私どものほうでしっかりと監理をしていきたいと思えます。

○緒嶋委員 まだ、丸田さんがおられるけれど、これは基本設計のころから、CLTを使うな、使えとか、いろいろ苦勞があったわけだが、CLTはどの程度使うとかな。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 CLTにつきまして、若干御説明申し上げたいと思えます。

CLTにつきましては、材料として有利な点というのをごさいますて、防災拠点庁舎に使うことにつきまして、いろいろ議論はございましたけれども、建物の延長方向の加重ではなくて、横揺れに対して、筋交いのかわりといいですか、鉄骨のブレスのかわりに使うということが、非常に有利ではないかと判断したところですよ。

CLTにつきましては、鉄骨に比べて軽い特徴がありますので、そういった面で有利に働くということは考えております。これは、基本設計の中で、そういった整理をしたところですよ。

CLTを使用しますけれど、その数でございます。4階から9階までの南面と北面にそれぞれ10枚ずつ、これはCLT耐震パネルと申し上げます。高さが2.6メートル、幅が1.8メートル、厚みが21センチです。これのパネルを南に10枚、北に10枚、それが4階から9階の6階あります。全部で120枚を使用します。このことによりまして、水平方向の負担をある程度分散できるというふうに考えています。

○緒嶋委員 この材料は杉で、県産品という指定はしていないわけかな、どうかな。CLTの材料。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 CLTに県産杉を使いたいと、私どもも考えております。

図面等の表記につきまして、明確に宮崎県産材と記入することはなかなか難しい面があるんですが、あくまでも宮崎県産材を使いまして、実物大の実験をしております。したがって、当然ながら、宮崎県産材を使うことになろうかというふうに考えているところです。

○緒嶋委員 なろうかではなくて、使うという形で、ぜひ。

それと、そのCLTはどこで製造するわけ。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 CLTを製造できる国内の会社は数社あるわけですが、南九州にも、宮崎と鹿児島にあると聞いています。どこで製作するかについては、また元請のJVと協議して判断することになろうかと思いますが、材料と施工についても、可能性としてはあると。材料については県産材を使っただけということでは可能ですし、施工業者につきましても、県内に企業はあると考えています。

○緒嶋委員 できるだけ、県内でつくったほうがいいのではないかと思いますので、その辺は、それこそ、受注業者と十分相談してください。

○前屋敷委員 この工事の請負の企業ですけれど、それぞれ県内外の状況を教えてください。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 防災拠点庁舎の主体工事につきましては、WTO政府調達協定の対象ということで、施工業者さんの地域指定ができないという事情がございましたが、ここに書いてあります3者のJVのうち、代表構成員は県外大手でございますが、第2、第3構成員の2つの会社は県内の企業でございます。

電気工事と空調工事につきましては、WTO対象案件ではございませんので、県内の企業ということで入札をして、応募していただいております。全て県内企業でございます。

○蓬原委員 設計することについて、私も知識

がもう既に古くなっているのかもしれないけれど、普通は設計売り込みというのは大体ここに設計者がその性能のある品物のある程度指定していて、民間のその下に連なる物づくりのメーカーというのは設計事務所に物すごく営業をかけて、その設計を売り込みしてもらうことが、製品を売り込むことにつながるというふうに私はちょっと理解したところがあったんですが。発注者である県が、例えば、今のCLTに関して言えば、これを使うように設計はしてほしいということの指示というか、お願いというか、これはやっぱりWTOとかの関係で今はできないんですか。

例えば、サッシ枠とか木製サッシを使うとか、それは設計を売り込む段階でやっているから、今さっき言ったような、営業、この設計事務所に対してかけるというようなことが、民間では非常にあったという事実をずっと見てきているんだけれど。ここ数年見ていませんから、そのあたり変わったのかなと思ったんだけれど、その設計売り込みということについての考えを聞かせてください。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 設計図面に記載する場合がありますが、詳細図など、一般的な詳細であれば、メーカーなどが、どのメーカーでも使える場合がございますが、製品的なものになりますと、どちらの製品になるかによって姿図が変わったりとかいうことはございます。したがって、そういった姿図につきましては、極力図面には記載しないように、あるいはどうしても記載する必要があった場合には、参考図ということを示して、その特定ではないというようなことで入札にかかる考え方でっております。

○蓬原委員 だから、部材であれば、図面は変

わらんわけじゃないですか。その姿図とは関係なく形は同じものであれば、例えば、サッシでもそうだけれど、設計事務所が決まった段階で、ここここは必ず売り込むようにと、そういうことはできなかつたんですかね。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 一般的な材料については、先ほど私が申し上げたとおりでございますが、CLTに使います杉につきましては、設計に着手する、最初の段階から宮崎県産の杉を活用するという大前提で進めております。

もちろん、CLTにつきましては、非常に特殊で、構造体に一部を使うとなりますと、評価機関の認定をいただいた上で、国土交通大臣の認可をいただくというような手続が必要です。そのためにはどうしても実験をしないといけない、しかも実物大の実験をしないといけないということで、宮崎県産材の材料を使った実物大実験をしています。

そういったことで、当然に宮崎県産材を使ってやるしかないのではないかと考えているところですよ。

○蓬原委員 今後も、例えば、病院とか、いろいろ国体の関係とかあるわけではないですか。そういうときに、そういう事態が生じたときの設計売り込みへの指示というのを発注者としてできるのかできないのかという、そのところの考えをお聞きしたいんですけれど。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 設計図書自体にメーカーとか、産地を明確に書いて限定するというのは難しいかと思うんですが、契約相手方となった時点で落札された業者さんには県産資材を使っていただきたいということは、書面でお示しして説明を行って、業者さんの理解は大体得られるのが一般的でございます、そういった、発注者側の要請というのを聞いていただ

ているという状況かと思えます。

○蓬原委員 でも、その設計売り込みができる、できないかがはっきりしないので、私のほうでまた民間とかに調べますけれど、さっき総合政策課から、県内企業優先発注及び県産品の優先使用等に係る実施方針の平成28年度の実績等についてという報告を受けているわけですよ。だから、こういうことの方針もあって、県内の、いわゆる地産地消ですよ、そういう方針があるわけですから。今ここで、そういう議論を聞いていて、発注者として設計の段階で県内にかかわるもの、例えばほかの機械でもあるわけじゃないですか。県内でかかわる、この中で使うものがあるとするならば、そこをちゃんと報告するように設計売り込みをしてねというのはできるんじゃないかと、それは何もWTOと関係ないんじゃないかなと思うんですけど、一応、ここまでの議論にしておきます。お互いに勉強しましょうか。

○緒嶋委員 関連で。ちょっと、さっき言った、最低制限価格から見て、この受注額はどれぐらいになるのかを。最低制限価格から見たら、この金額、何%で落札されているのか。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 3つの工事の落札率でございますが、主体工事につきましては、落札率が88.72%、電気工事が90.08%、空調工事が92.94%でございます。

○中野委員 さっきの設計監理者等の関係ですよ。私もそういうことをずっと聞いて、どこかの設計監理会社が決まれば、すぐに入札する会社も決まるぐらいの話聞いたんですけど。それから材料費とか、いろんなものも、その系列で全部とるという話も、実際はどうか知りませんが、聞いて、特に病院局なんかもいろいろありましたから、そういう雑音というか、

全部聞きました。もう既にどこの会社が受けてどうなるということまで耳にしたんですが、本当かどうかはわかりませんよ。しかし、県が発注したわけだから、さっきも、私はエレベーターを言いましたが、県産材のことやら含めて、何でも言って、その設計監理をするわけだから、どんどん主体工事のところも云々の会社に指示してもらって、そしていいものをつくろう、我々の要求・要望したものをつくるということにぜひしてほしいんですよ。お願いしておきます。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 設計図書に記載しております機器等につきましては、県内メーカーがある場合には優先的に県内を採用していただきたいということは強く要請をしておりますし、この案件につきましても、そのような姿勢で取り組んでいきたいと思っています。

○二見委員長 関連で質疑はありますか。

では、ほかの議案につきまして。

○中野委員 12号議案ですが、今回もまた同じところがとりますよね。ジャパンプロテクション株式会社。この中の選定委員会ないし選定会議で評価されましたが、この言われた数字は、前回のときと比べて、改善してよくなったんですか。その比較を教えてください。

○丸田総務課長 選定委員会の評価結果、点数でございますけれども、12ページのほうに、委員5人の合計でありますけれども、今回434.6点と、前回の第4期の指定管理者の選定につきましては、409.2点ということでございます。

○中野委員 下のほうの84.8は。これは、今回からのところですか。

○丸田総務課長 はい、そうです。

○中野委員 それから、利用者ですよ。今現

在、何人利用しているんですか。

○丸田総務課長 現在、直近の12月1日現在で68人の方が入寮されていらっしゃいます。

○中野委員 こういうことを言うとちょっといかなのかどうかわかりませんが、この保護者の代表の方は、国籍は問わないということになっているわけですか。名前からしてちょっとそう思ったんですが。

○丸田総務課長 この一番下に書いてある利用者の保護者の代表の方ですけども、パク・ナムオクさんという女性の方でございますけれども、私も国籍のほうは確認をしております。あくまで利用者の保護者の代表ということで選ばせていただいております。

○中野委員 だから、それは問わないということになっているということですか。

○丸田総務課長 はい、国籍は問うておりません。

○中野委員 ということは、県内の人がここを利用しているんですが、その関係でということだったんですよ。今どき、そういうことを言うといかんかもしれんけれども、ふと思いましたので。

○丸田総務課長 このパクさんにつきましては、宮崎市のほうに在住されていらっしゃいます。

○中野委員 国際親善のために、そういう人も寮に来るんだったら、壁をつくらずに利用させてください。お願いしておきます。

○緒嶋委員 この寮を何で男性だけかというのを、私は問われておるんだけど。これは女性が入るということは、いろいろな意味で問題があるからという、今の時代に差別ではないかと言われたんで、これにはどう答えればいいのか。

○丸田総務課長 東京学生寮が今のビルになり

まして、昭和45年に設立されておりますけれども、当初から男子学生寮という形で建設をされておりました。例えば、女子の専用のトイレがないとか、お風呂場が共同浴場、一つということとか。いろいろ仕様の、なかなか男子、女子、混合という形での使用が現状では難しいかなと考えておるところでございます。

○緒嶋委員 逆に言えば、たまには女子だけの寮にしてもいいのではという意見も出てくるかと思うんですが。

○丸田総務課長 男子学生寮ということで運用させていただいておるところでございます。

○緒嶋委員 一つは、全体的にもう老朽化が激しいわけですね。そこ辺も含めて、これは議会の一般質問や、代表質問でも出てきておるわけだが、やっぱり将来のことも考えながらいろいろな意味で検討する、その時期が来ているということは間違いないと思うんですが、今、そのあたりの検討は全然されていないわけですか。

○丸田総務課長 今、緒嶋委員のほうからございましたように、この東京ビル、築後45年たっておりますまして、老朽化とかも進んでおるんですけども、現状では、耐震補強工事とか、住環境の整備工事とかも行ってまして、利用形態としては可能な状況にあるんですけども、ただ、立地条件が非常にいい場所ということ、そして資産価値も高いこともございますし、本県の拠点としての有効活用も考えていく必要があるかと思っております。

そういう意味で、ただいまありました、学生寮のあり方等々も含めまして、現在、この東京ビルのあり方につきまして、庁内の各部局で構成します検討委員会のほうを設置いたしまして、この東京ビルに求められる機能、そして整備するとすれば、その整備手法、例えば、PFIと

か定期借地権とか、そういうものも含めて、今、幅広く検討を行っている状況でございます。

○緒嶋委員 これこそPFIとかPPPとか、そういうものを使ってやるのが、当面、財政的な負担の絡みも含めて、やっぱり一番いいのではないかなという気がするんですよ。だから、これは将来を見据えた議論を深めていかんといかんのじゃないかと思えます。積極的に進めるべきだと思いますので、十分な検討を要望しておきます。

○二見委員長 ここで、委員の皆様にお諮りいたします。

本日の日程は午後4時までとなっておりますが、このまま継続して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、引き続き審議を行います。

関連の質疑はありますか。

○前屋敷委員 この学生寮ですけど、定員は68名なんですか。

○丸田総務課長 この東京学生寮ですけども、2人部屋の50室ということで、収容定員100名でございます。

ちなみに、平成28年度の1年間を通した稼働率が67.8%というような状況になっております。

○前屋敷委員 今はみんな個室対応なので、そういった意味では2人部屋は使いづらいとか、そういうのがあるんですか。

○丸田総務課長 現在の指定管理者のほうで、毎年利用者、学生に対しまして、アンケート調査を実施いたしております。28年度におきましては、60人弱、回答率が81%なんですけれども、この寮生活に不安がないという回答をされた方が76%いらっしゃいますけれども、残り24%が何らかのちょっと不安があるという回答の中で、

やはり2人部屋、プライベートな空間がないというような回答をされた方もいらっしゃいます。

したがって、先ほど緒嶋委員のほうから学生寮、東京ビルのあり方を検討するべきではないかとありましたけれども、この学生寮につきましても、2人部屋でいいのかどうか、あるいは今のこの学生寮の寮費が月額1万9,100円でございます。このあたり、非常に経済的な面で保護者の皆さんでありますとか、学生の皆さんからも喜ばれているという面もございますので、このあたり、いろいろな面から学生寮のあり方についても、女子寮をどうするかという問題等々も含めまして、検討する必要があるかと考えております。

○前屋敷委員 本人にも家族にとっても、やはり安心して県外に出せるし、部屋代の件、経済的な問題も含めて格安で利用できる点では、非常に期待されていると思うので、あり方については、今後いろいろ検討が必要かなと思っています。

○中野委員 これは、29年度から32年度まで、4年間分ですよ。なぜ29年度からになっているんですか。

○丸田総務課長 指定管理者の指定ということで、今回の11月議会で指定をいただきますものですから、指定管理者の指定とあわせて、この債務負担行為の期間につきましても、29年度からとしておるところでございます。

○中野委員 29年度は現年度ですよ。それが債務負担行為ということになるわけですか。

○丸田総務課長 この設定の仕方をお願いをしておるところでございます。

○中野委員 もともと本年度の予算というと、運営委託費はどんな予算をつけとったんですか。いつ、どんな予算をつけたんですか。

○桑山総務部長 WTO政府調達契約ですと、入札までの期間に40日以上置かなければならないとか、そういった要件が入ってきます。そうになると、4月1日から契約するような場合に、その前の年度から準備としての契約等の行為を行わないといけません。そうした場合には、予算が伴わない場合でも、債務負担行為ということでこういったものを設定することとなっております。そういう意味で、指定管理のためのさまざまな手続を行う上で、やはり債務負担行為が必要ということになっているところがございます。

○中野委員 あんまりわからなかった。将来のためにこの予算をつけるという約束をするのが債務負担行為だと理解しとったんだから、現年度も含めてという考えが、国際基準やら何やらあって、そういうことになっているということでしょうけれども、深くは理解できませんでした。また教えてください。

○二見委員長 関連の質疑はありますか。

では、一点私から、建てかえの検討委員会をされているということなんですけれど、この間、ちょっと東京に出張に行くことがあったもんですから、現場のほうに行かせていただきました。

見たときに、手前のほうは職員の宿舎といえますか、東京事務所の方が入るところが、L字型ですか、あったと思うんですけども、両方を解体とか建てかえとかする場合には、そちらの職員宿舎も一緒になるかなと思うんですが、この指定管理には、学生寮だけで、いわゆる職員寮のほうは入っていないのか。また検討は、それを全体としてやっているのか、そこを教えてください。

○丸田総務課長 今、委員長おっしゃいましたように、職員宿舎とか含めて東京ビルという形

で、A棟、B棟、2棟に分かれておりまして、道路側のほうが職員宿舎A棟になり、B棟のほうが学生寮等々になります。

これは、いわゆる複合施設ということで、今回、指定管理者としてお願いする業務につきましては、学生寮の部分でございますけれども、ただ、この東京ビル全体の管理運営でありますとか、施設の保全、そういうものにつきましては、一括してビル全体で管理運営等を行ったほうが、非常に経済的・効率的によいと。これまでもそうなんですけれども、指定管理者になっていただいたところが、今後、東京ビル、その他の部分について管理委託をお願いするというような形をとっておるところでございます。

○二見委員長 であるなら、これは寮の指定管理であって、職員宿舎のところはまた別に契約するという事なんですか。

○丸田総務課長 今、委員長がおっしゃったとおりでございます。

○二見委員長 予算的には2つの費用が発生するという事なんですか。今回は、この指定管理者の設定ということで、債務負担行為も先ほどありましたけれど、それにあわせて、職員寮の、いわゆる管理業務の委託費というのは、こういうところには一緒に出てこないものなんですか。

○丸田総務課長 この指定管理者につきましては、3年間の債務負担行為ということでお願いしてまして、その他の部分の管理につきましては、単年度の委託契約という形で、毎年度、予算でお願いをしていく形になります。

○二見委員長 わかりました。

ほかに、関連がありますか。

では、別の項目で。

○松村委員 一つだけ確認をしたいんですけれ

ども、個人情報保護法の一部改正ということで、7ページなんですけれども、定義の明確化で、個人識別符号と要配慮個人情報ということで、改正前と改正後の個人情報、要配慮個人情報に、信条、人種、社会的身分、病歴とかいろいろ書いていますが、これに関しては、収集はしてもいいけれども、取り扱いには注意しましょうということと認識していいのか。その中で、従来のセンシティブ情報に関しては、収集することも制限しますよと理解していいのか。

○丸田総務課長 7ページの参考の2、改正前のセンシティブ情報の現在の取り扱い、状況につきましては、原則収集の制限をかけております。

ただ、例外的に法律とか、犯罪予防のためのものとか、叙勲とか、そういう形でどうしても必要なものについては、例外的な規定を設けておりますけれども、原則として収集を制限いたしております。

右側の改正後につきまして、この全てにつきまして収集を制限した場合に、例えば、上から4番目の病歴がございましてけれども、この病歴とかについて収集制限をかけたときに、非常に業務に支障が出る可能性もございまして、この左側のセンシティブ情報につきましては、収集を制限しておりますけれども、それ以外のものにつきましては、収集の制限はかけていないところでございます。

○松村委員 確認しますけれども、要配慮個人情報としては収集しても構わないよと、でも、それは取り扱いに気をつけましょうねと。片方、従前のセンシティブ情報は、収集に関しても、あんまりしませんよということですね。そして、この信条というのが両方に書いてありますけれども。

○丸田総務課長 済みません。説明がまずくて

申しわけないんですけれども、今回、国のほうの法律で、要配慮個人情報ということで出てきたわけなんですけれども、この要配慮個人情報の中には、従来からの条例でありましたセンシティブ情報も含まれるということで理解していただくといいかなと思います。

ですので、例えば、信条でありますとか、社会的身分とか、人種も含めまして、従来もセンシティブ情報ということで、この条例のほうでは定義をしておったところがございます。

○松村委員 この右に書いてある改正後の要配慮個人情報だけを見ると、上の人種というのは、それなりの要配慮個人情報だけれど、その下の信条というのは、その要配慮個人情報の中でも、さらに収集制限を必要とするセンシティブ情報ですよということですね。ここには思想は入っていないけれど、もしここに思想と書いてあれば、思想もセンシティブ情報ですよということですよ。そういう分け方をしているんですかね。

○丸田総務課長 この参考の2の表現がちょっとまずくて申しわけないんですけれども、改正後の一番上に人種がございます。これにつきましては、改正前の社会的差別の原因となるおそれのある個人情報という中で、人種とか民族あるいは犯罪歴、こういったものはセンシティブ情報の中にも含まれてございます。そして、改正後に信条というのがございますけれども、法律のほうで、左側にある思想とか、信教、こういったものも信条の中にも含まれておりますので、センシティブ情報の人種、信条、そして社会的身分、こういったものについては、収集制限をかける形になるということでございます。

○松村委員 時間がないから次でいいんですけれども、どこかで、この要配慮個人情報と書いて

ある図の中に考えられる項目を上げてください。そして、センシティブ情報と考えられるところを、さらにそこで枠をくくって、項目を書いて、一度教えてください。今度でいいです。

○丸田総務課長 もう一回、これは整理させていただきますまして、資料として提示をさせていただきますと思います。よろしく申し上げます。

○前屋敷委員 結果的に、個人情報はしっかり守られると。単純に言って、さらに広く守られると理解していいんですか。何か今、収集に制限がかかったり、もう制限はなくていいみたいになっているから。

○丸田総務課長 今回、国のほうでも法律で要配慮個人情報について明確に定めができました。その中で、条例のほうでセンシティブ情報につきましては、従来どおり収集制限をかけるということで。条例につきましては、しっかりとした形になったのかなと思っております。

○緒嶋委員 議案30号と32号、14、15ページ、これは、民間との給与格差を是正するというか、人事院勧告に基づくものだから当然なことではあるわけですが、職員も若い人から年齢をとった人ということで、月例給が0.12%というのは、金額にすればどのくらいになるものですか。

○吉村人事課長 0.12%につきましては、初任者層、若い人のほうに重点的に配分するというで改定をしまして、全体では平均しますと422円。初任給の、若い方のほうが1,000円の引き上げで、全体の平均としましては、422円の改定を予定しています。

○緒嶋委員 大したことはないと言えば大したことがないような気もするけれど、年間を通じてですからね。

それと、期末手当、勤勉手当の、ことしの場

合ですよ、これは条例を議会が承認せんと出せんのではないかと思うんですけど、普通なら12月10日ですかね、そこの絡みはどうなるわけですか。

○吉村人事課長 支給日の予定が12月10日で、ことしの場合、日曜日になりますので、あした、8日になります。ですので、まだ条例改正前でございますので、従来の方を職員には支給しまして、条例を可決いただきましたら、年内に追加で支給できるようにということで今準備をしているところでございます。

○緒嶋委員 ならば、ことしはボーナスを2回分けてやるというような感じになるわけですかね。

○吉村人事課長 差額の分を追加で支給するということになります。

○緒嶋委員 差額の分の支給の日にちはいつになるわけ。

○吉村人事課長 給料日が21日ですので、そこに合わせて支給できればということで考えております。

○二見委員長 ほかに関連質疑ありますか。

では、ほかの項目で。

○前屋敷委員 1点だけ。4ページの財政のところですけど、諸収入の雑入で団体補助金という御説明だったかなと、250万円。これは具体的にはどこですか。

○川畑財政課長 この250万の雑入でございますが、一般財団法人空港環境整備協会でございます。

○前屋敷委員 寄附という形ですか、種別はどういう。

○川畑財政課長 成田線が新規就航いたしますので、その就航に係る初期経費及び定着のためのPRに必要な経費を支援する予算を、航空ネッ

トワーク維持・充実事業として上げておりますが、そのうち新規就航PR等に要する経費の250万円分をその団体から補助をいただくものになっております。

○二見委員長 関連はないですか。ほかに質疑はありませんか。

○中野委員 もう一回、9ページ。今、第一勧銀跡の建物を移動しましたよね。ちゃんと予定の場所に移ったんですか。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 5号館の移転工事というのを今進めておりまして、11月27日から実際に移動を始めております。

新聞等の報道でもございますが、最初の2日ほどは進みが遅かったわけですが、その後、順調に進んでおりまして、今週からは予定した3メートルより少し延びている、1日に3メートルではなくて、1日に4メートルほど進んでいるところです。おおむね順調にいったるんではないかと思っております。

○中野委員 この絵に描いてある場所にきちんと落ち着くわけですか。その建物は、楠並木通りにちゃんと平行した建物になるということですがね。新しい防災拠点庁舎は、今度はこっちに、南に通る道路に対して平行な庁舎をつくるということで、ここが変な感じと言われているわけですがね。絵もそうになっていますからね。それで、いや、何か変だなと思いました。何かこの建物をずらして、ずっとこっちに予定どおり動かせるんなら、道路際まで運んでくればいいのになと、今からでも遅くないと思うんだけどな。

この庁舎をこんなふうにしなないとここにはまらないから、こっちの道路に合わせたんでしょう。

○宮里防災拠点庁舎整備室長 防災拠点庁舎の

建設に際しまして、どの場所に建築するかというのを検討してまいりましたが、過去に、県庁舎ではないぐらいの10階建て、2万4,000平米以上の建物になるということで、楠並木との関係、それと緊急輸送道路から自衛隊などの大型車両も進入しやすいといったこと。それとイベントなどが楠並木通りで開催されておりますので、この広場を防災広場というふうに言っていますが、防災広場と一体となったイベント活用もできる、そういったことを考えていまして、道路からは少し離れた今の位置がいいだろうと考えたところです。

建物の向きについては、いろいろ御意見がありますが、やはり県庁舎があつて、楠並木通りがありまして、基本的にその方向に向かって整理して平行にということ考えているところです。

防災拠点庁舎の向きにつきましては、やはり敷地を最大限に有効活用するということで、南側の市道、それと東側の県道とそれぞれ平行になるようにということが一番効率的かなと考えているところです。御理解をいただきたいと思えます。

○二見委員長 ほかに質疑はありますか。よろしいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 それでは次に、その他報告事項に関する説明を求めます。

○横山市町村課長 常任委員会資料の16ページをお開きください。

議案第3号「宮崎県における事務処理の特例に関する条例の一部を改正する条例について」御報告いたします。

この議案につきましては、厚生常任委員会及び環境農林水産常任委員会に付託されておしま

すので、ここでは全体の概要について御報告させていただきます。

まず、1、改正の理由でございます。

知事の権限に属する事務について、取り扱いを希望する市町村に権限を移譲するため、関係規定の改正を行うものであります。

次に、2の改正の概要についてであります。

1つ目は、精神通院医療の申請等に係る審査に関する事務について、各市町村に権限を移譲するものであります。

2つ目は、入会林野整備計画の認可、生産森林組合の設立の認可等に関する事務について、諸塚村に権限を移譲するものであります。

なお、施行期日は、いずれも平成30年4月1日としております。

下の欄に、参考といたしまして、平成18年度からの権限移譲数の推移と、17ページに市町村別の移譲事務数を記載しております。

説明は以上であります。よろしく願いいたします。

○藪田危機管理局长 危機管理課から、宮崎県総合防災訓練の実施状況について御報告をさせていただきます。

資料の18ページのほうをごらんいただきたいと思えます。

まず、1の実施概要でございます。

今年度の県の総合防災訓練につきましては、11月3日に宮崎市を中心に、都城市、新富町において、南海トラフ巨大地震・津波を想定した訓練を実施いたしました。

訓練には、平成25年度以降の南海トラフ地震を想定いたしました訓練では最多となります145の機関が参加し、参観者を含め約3,000人の方々に御参加をいただいたところでございます。

訓練会場につきましては、19ページの図をご

らんいただきたいと思っておりますけれども、今回は、国土交通省の大規模津波防災総合訓練と宮崎市の防災訓練と同時開催として、各地域において訓練を実施いたしました。

お手元の図の赤で囲んでございますのが、県が主導して実施いたしました訓練会場で、都城市や新富町を含みます。

次に、青で囲んでございます宮崎港の東地区、13岸壁が国が指導した訓練会場となります。

また、黒で囲んでございます、ちょっとわかりづらいですけれども、大宮小学校並びに宮崎市の総合体育館の立体駐車場が市主導の訓練会場となっております。

再度、18ページのほうにお戻りください。

2の訓練の主な成果でございます。

国土交通省及び宮崎市とともに、事前準備から訓練実施に至るまでの参加機関との議論を通じまして、顔の見える関係を構築することができたと考えております。

また、関係機関がそれぞれの知見を生かしながら、相互に連携した訓練を実施するとともに、県民の防災意識の向上にもつながったものと考えております。

各訓練の内容でございますけれども、まず、(1)の避難訓練、避難所運営訓練につきましては、宮崎市の大宮小学校におきまして、避難所の開設・運営について、宮崎市と自治会の役割分担を確認したほか、防災講習を実施いたしまして、住民の方々の防災意識の啓発を行ったところでございます。

次に、(2)の本部運営訓練では、県と宮崎市におきまして、災害対策本部の情報収集体制や関係機関への情報伝達体制の確認を行ったところでございます。

次に、(3)の救助・救急、消防活動訓練につ

きましては、警察や消防、自衛隊などの車両や船舶、航空機によります救助活動等における各機関の役割や連携を確認したところでございます。

(4)の災害医療活動訓練におきましては、宮崎市郡医師会病院におきまして、災害時医療活動を行いつつ、重篤な患者を新田原基地に設置いたしました航空搬送拠点臨時医療施設、SCUと呼んでいますけれども、ここに搬送する流れを確認したところでございます。

次に、(5)の物資調達・燃料供給訓練では、国が供給いたします物資を広域物資輸送拠点である都城トラック団地協同組合などから避難所まで輸送する流れや宮崎市内の中核給油所での緊急車両への優先給油、重要施設である宮崎市郡医師会病院への電源及び燃料を供給する流れを確認したところでございます。

(6)のその他の訓練といたしましては、宮崎港におきまして、道路啓開のための瓦れきの除去や路面段差の解消の訓練、ライフライン応急復旧訓練などを実施いたしますとともに、防災関係43機関によりますパネルや車両等の展示及び体験コーナーの設置によりまして、県民の防災意識の啓発を行っております。

なお、これらの訓練の様様につきまして、20ページと21ページに写真を掲載しておりますので、後ほどごらんいただきたいと思っております。

3の課題の検討でございますけれども、今回の訓練に参加いただいた機関によります検討会を12月20日に予定しております。この会議におきまして、課題の抽出、改善策の検討を行いまして、災害時の応急対策活動や次年度以降の訓練に反映をさせていきたいと考えております。

以上でございます。

○二見委員長 執行部の説明が終了しました。

その他報告事項についての質疑はありませんか。

○蓬原委員 この総合防災訓練のときに、国交省のOBの皆さんが何とかエキスパート会というのをつくっておられました。御存じでしたか。要するに、OBの皆さんがこういう非常事態のときに、自分たちが持っている土木だとか、いろんなノウハウを災害対策に生かすように会をつくっていらっしゃるんですね。名刺はもらいましたけれど、正式名称を忘れましたが。

それで、宮崎県としてどうなんだと、県土整備部とか、OBがいらっしゃいますよね。その組織はあるのかと聞いたら、まだ、県はボランティアとして一部の人はそういうことをつくっていらっしゃる。国がつくっているようなこのエキスパート何とかという組織はまだ、立ち上げまでいっていないということで、そのとき、説明を受けた国の人が県のほうに電話をされたみたいで、県土整備部が説明に来ました。今、その準備を進めているようですね。聞かれていますね。だから、これは、やっぱり土木とか、いろんな知識を持って、県で頑張っておられた方たちですから、退職された後、はい、さようならではなくて、国がつくっているエキスパートの会をつくって、いざというときの備えの組織として活動していただけると、本当に心強いとか、ありがたいとか、組織だなと思いました。そこのところも県土整備部とぜひ、危機管理局としてはしっかり応援なり連携なりとっていただくと。

準備はされているというようなことを聞いています。来年4月ぐらいには発足するんでしょうかね。もし何か情報が耳に入っていたら、簡単に教えてください。御存じないですか。

○田中危機管理統括監 まだ、具体的にいつか

らというのは聞いていないんですけども、県の職員のOBの方は非常にすばらしい技能、経験を持った方ですので、ぜひ、そうした力を退職後も生かしていただきたいと思いますので、また、県土整備部とも調整していきたいと思っております。

○前屋敷委員 御報告いただきました取り扱い事務の件なんですけれど、従来ですと、これは議会の議決に付す部分ではないかと思うんですが、この内容に関しては、報告だけで済ませられるものなのでしょうか。

○横山市町村課長 先ほど、私の説明がちょっと早口だったと思いますが、それぞれの案件につきまして、最初の精神通院医療の申請に関することについては、厚生常任委員会のほうに、それから入会の分については、環境農林水産常任委員会のほうに付託させていただいております。こちらの常任委員会では御報告ということで、よろしく願いいたします。

○前屋敷委員 わかりました。

○二見委員長 ほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 では、最後にその他で何かありませんか。

〔「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。

午後4時33分休憩

午後4時36分再開

○二見委員長 委員会を再開いたします。

次に、採決についてですが、委員会日程の最終日に行うこととなっておりますので、あした、

8日金曜日に行いたいと思います。

開会時刻は13時5分といたしたいのですが、
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。

その他何かありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 何もないようでしたら、本日の委員会を終了したいと思います。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 以上をもちまして、本日の委員会を終わります。

午後4時36分散会

平成29年12月8日(金曜日)

午後1時4分再開

出席委員(8人)

委員	長	二見康之
副委員	長	岩切達哉
委員		緒嶋雅晃
委員		蓬原正三
委員		中野一則
委員		松村悟郎
委員		河野哲也
委員		前屋敷恵美

欠席委員(なし)

委員外議員(なし)

事務局職員出席者

議事課主査	原田一徳
総務課主任主事	日高真吾

○二見委員長 委員会を再開いたします。

まず、議案の採決を行います。採決に入る前に、もし御意見がありましたら賛否も含めお願いいたします。

○前屋敷委員 個別採決でお願いしたいんですけど、反対する議案は32号の1件なので。

○二見委員長 それでは、議案の採決につきましては、一部個別採決で行いたいと思います。

まず、議案第32号について採決を行います。議案第32号について、原案のとおり可決することに賛成の方の挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

○二見委員長 挙手多数。よって、議案第32号については、原案のとおり可決すべきものと決定いたしました。

次に、議案第1号、第2号、第6号、第7号、第8号、第11号、第12号、第25号、第30号の各号議案について、一括して採決いたします。

各号議案につきましては、原案のとおり可決することに御異議ございませんか。

[「異議なし」と呼ぶ者あり]

○二見委員長 御異議なしと認めます。よって、各号議案につきましては、原案のとおり可決すべきものと決定いたしました。

次に、委員長報告骨子案についてであります。

委員長報告の項目として、特に御要望等はありませんか。

暫時休憩いたします。

午後1時6分休憩

午後1時7分再開

○二見委員長 委員会を再開いたします。

それでは、委員長報告につきましては、先ほどいただきました御意見等を参考にしながら、正副委員長に御一任いただくことで御異議ございませんか。

[「異議なし」と呼ぶ者あり]

○二見委員長 それでは、そのようにいたします。

次に、閉会中の継続調査についてお諮りいたします。

総合政策及び行財政対策に関する調査については、継続調査といたしたいと思いますが、御異議ありませんか。

[「異議なし」と呼ぶ者あり]

○二見委員長 御異議ありませんので、この旨、議長に申し出ることといたします。

次に、閉会中の委員会について御意見を伺いたいと思います。

1月25日木曜日に予定されております閉会中

の委員会につきまして、御意見、御要望等はございませんか。

暫時休憩いたします。

午後1時7分休憩

午後1時8分再開

○二見委員長 委員会を再開いたします。

1月25日の閉会中の委員会につきましては、正副委員長のほうに御一任いただいて、委員会を開催することに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 それでは、そのようにいたします。

その他何かありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 ないようですので、以上で委員会を終了いたします。

午後1時8分閉会