

# 総務政策常任委員会会議録

平成30年 1 月25日

場 所 第2委員会室

平成30年1月25日(木曜日)

午前10時0分開会

会議に付託された議案等

- 総合政策及び行財政対策に関する調査
- その他報告事項
  - ・TPP11、日EU・EPAの本県への影響について
  - ・JR九州のダイヤ見直し(平成30年3月17日)の概要等について
  - ・国土利用計画(宮崎県計画)(素案)について
  - ・平成29年の交通事故発生状況等について

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

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。

本日の委員会の日程についてであります。お手元に配付いたしました日程案のとおりでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 それでは、そのように決定いたします。

執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時0分休憩

午前10時2分再開

○二見委員長 委員会を再開いたします。

報告事項について説明を求めます。

○日隈総合政策部長 おはようございます。総合政策部でございます。本日はどうぞよろしくお願いたします。

初めに、お礼を申し上げたいと思います。蓬原議長及び二見委員長におかれましては、大変

お忙しい中、先月の宮崎県台湾訪問団に御参加いただきまして、まことにありがとうございます。あわせて、昨年末の野球の青木宣親選手の県民栄誉特別賞受賞式につきましても、当委員会より、二見委員長を初め、委員の皆様方、また、県議会から多数の御出席をいただきました。この場をお借りして御礼申し上げます。ありがとうございます。

また、これは、その他報告事項において、担当課長から詳細を後ほど御説明いたしますが、JR九州のダイヤ見直しに関しまして、執行部においても要望等を行ってきておるところでございますが、県議会におかれましても、蓬原議長の御提案により、九州各県議会議長会において決議をいただき、今年9日に、JR九州本社に直接要請いただいたところであります。県議会の御配慮に対しまして、深く感謝申し上げます。

それでは、お手元にお配りしております常任委員会資料の表紙をお開きいただきまして、目次をごらんいただきたいと思います。

今回は、その他報告事項が4件ございます。詳細につきましては、それぞれ担当課長から御説明いたします。どうぞよろしく願いいたします。

私からの説明は以上でございます。

○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1ページをお開きください。

私からは、TPP11、日EU・EPAの本県への影響について、御報告いたします。

昨年末に、国のほうで、この経済効果についての公表がございました。それを受けまして、本県について、どのような状況になるかについて整理したところでございます。

まず、1の政府の試算の結果でございます。

最初の丸にありますように、国では、一般的な経済モデルでありますG T A Pを用いまして、その経済効果の分析を実施したところでございます。具体的にどのような考え方で整理されているかでございますが、点線の枠囲みをごらんいただきまして、まず①、関税等が引き下げになりますので、輸出入が増加していく。これが貿易の開放度の上昇ということでございます。矢印が下に伸びておりますが、その結果として、生産性が上昇していく。その考え方としましては、生産性の高い企業群との企業間、あるいは、企業内の取引を通じて技術等が移転をされていく。それをきっかけとして新たなイノベーションが生じる。こういう流れで生産活動が活発になっていくという考え方でございます。その結果として、矢印下にありますが、賃金の上昇でありますとか、労働供給量の増加につながっていくとされており、結果として、②のところですが、貯蓄、それから、投資の増加につながってまいります。このようなことが合わさりました、右側のほうに矢印が伸びておりますが、③で、供給・生産能力が上がっていく、あるいは、消費等が増加していくような流れの経済モデルでございます。

丸の2つ目にありますように、この変化といえますのは、実際にすぐ発現するわけではなく、おおむね10年とか、20年とか、そういうふうな時間経過の中で移行していくようなシミュレーションでございます。

それから、丸の3つ目でございますが、農林水産物につきましては、個別の品目ごとに生産額への影響を国で算出しているということでございます。

ただし、米印にありますように、こういった農林水産物への影響につきましては、あくまで

も国内対策がしっかり行われ、その効果が十分に発揮されることを前提としたものでございます。

その集計したものにつきましては、下の表でございますが、まず、GDPの変化であります。TPP11につきましては、GDPが1.5%程度伸びるのではないかと、約7.8兆円の増というふうなことでございます。それから、右隣ですが、日EU・EPAにつきましては1.0%、約5.2兆円の増加で、合計しますと13兆円程度、GDPが伸びるのではないかと推計でございます。

それから、この表の一番下ですが、農林水産物の生産額の減少につきまして、TPP11では、約900億円から1,500億円の減少、それから、日EU・EPAでは、約600億円から1,100億円の減少というような推計がなされているところでございます。

2ページをごらんいただきたいと思っております。

本県への影響でございますが、本県の経済活動につきまして、国と同様の分析システムを持っているわけではございませんので、丸の1つ目のアにありますように、国の実質GDPに占める本県の県内総生産額の割合から出したもの、それから、イにありますように、国の輸出・輸入額に占める本県の輸出・輸入額の割合から出したもので、かなりつかみのような数字ではありませんけれども、その数字を掲げさせていただいております。

表にありますように、アのGDP割合で申しますと、TPP11では569億円程度、県内総生産が伸びると、それから、日EU・EPAでは380億円程度になっております。それから、イの輸出入額割合で見ますと、TPP11のほうが133億円、日EU・EPAのほうが88億円程度伸びるのではないかとというような数字になってまい

ります。アとイを合わせますと、大体200億円程度から900億円ちょっとぐらいのプラスの影響が本県経済に出てくるのではないかとということになってまいります。

米印にありますけれども、政府の試算は、当然、我が国全体の産業構造を前提としております。全国と比べて産業構造が違いますので、本県におきましてこういうような経済効果が出てくるかどうかは、これで言い切れるものではないと考えているところでございます。

それから、その下の丸でございますが、農林水産物の影響額につきましては、農政水産部、それから、環境森林部のほうで試算をしておりますけれども、表の一番下のところを見ていただきますと、TPP11では、27.7億円から52.4億円の生産の減少、それから、日EU・EPAにつきましては、24.5億円から48.9億円の生産の減少が見込まれるというふうな数字になっております。

御説明しましたように、こういった減少につきましては、あくまでも国内対策がしっかり行われることが前提でございます。守るべきはしっかり守っていく、そして、伸ばせるところはしっかり伸ばしていくような基本的な考え方を持って、TPP等については対応していく必要があると考えているところでございます。

私からは以上でございます。

**○小倉総合交通課長** 続きまして、総合交通課であります。

その他報告事項のJR九州のダイヤ見直しの概要等についてです。

資料の3ページをお開きください。

まず1番目、最初のダイヤ見直しの概要・内容についてでございます。こちらは、昨年12月15日にJR九州が発表しまして、本年の3月17

日から実施されるものであります。

特急と普通に分けて説明させていただきます。まず、特急列車でございますが、こちらに関しましては、下の表でございますとおりの、「特急にちりん」のうち、1本が区間短縮になりまして、これは大分に行く終電でございますけれども、大分21時48分着だったものが延岡どまりになるような内容の改正でございます。特急に関してはこれ1本です。

続きまして、普通列車でございますが、まずは日豊本線でございます。8本減、1本延長と書いてございますが、この1本というのは片道のことでございます。削減の内容でございますが、1つ目に、夜間に高鍋から宮崎に行く便が1本削減、それから、昼間の都城から国分間が1往復で2本の削減となっております。それから、重岡・市棚～延岡間でございますが、県北の県境区間でございますけれども、こちらが5本削減されることになりまして、県内で申しますと、こちらの下の方にありますとおり、下りが1本、上りが2本、計3本の運行になるということでございます。

一方で、区間延長もございまして、夜間に東都農まで行っていた21時5分着の普通列車があったのですが、利便性向上という点で、見直し後はこちらを延岡まで延長するようになってございます。

続きまして、イの吉都線は6本減でございますが、3往復が削減されるということでございます。都城発で申しますと、10時18分、14時12分、それから、終電の21時45分、こちらの3往復がそれぞれ削減されるようなダイヤ改正になっておるところでございます。

続きまして、4ページをお開きいただいて、日南線でございます。日南線につきましては、

1本増加して3本減、7本短縮というような中身になってございますが、増発に関しましては、朝の油津発で南宮崎行きの列車を増発する内容になってございます。油津8時17分発が増発されます。

一方で、これは削減されるものでございますが、南宮崎～青島間が朝の2本で1往復削減されます。南宮崎が6時33分発、それから、帰りの青島7時半発、こちらが削減されます。

夜間に関しましては、南宮崎～志布志間で1本削減されます。これは、志布志行きの下りの最終便でございますが、これまでは22時44分着があったのですが、見直し後は最終便が21時43分と、1時間前倒しになるところでございます。

区間短縮でございますが、表にありますとおり、例えば、油津発であった朝の早朝便は見直し後に青島発になります。その下の志布志5時14分発だったものが南郷発というところでございます。こういったように区間が短縮されます。系統自体は削減されないんですが、短縮がなされるものもあります。

これ以外にも、南宮崎発志布志行きを南郷行きにするなど、短縮するものが5本あるような内容になってございます。

これらのダイヤにつきましては、3月17日から実際に実施される予定でありますけれども、ダイヤの詳細についてはJR時刻表が2月下旬に出版されます。こちらの出版をもって公表される形になってございます。

続きまして、(3)ワンマン化の件でございますが、こちらは「特急きりしま」の一部について、ワンマン運転の導入を検討ということでございます。具体的にいつから、それから、どの程度かにつきましては、詳細は明らかになって

おりませんが、現在検討しているところでございます。

2つ目、ダイヤ見直しの影響でございます。こちらは、沿線自治体や学校から聞き取ったものでございます。

減便等についての影響でございますが、4つ挙げさせていただいております。1つ目が、吉都線・日南線で通院や買い物に利用されている高齢者の方々が影響を受けるだろうというところ、2つ目が一つ大きな問題かなと感じているところではありますが、定時制高校の生徒が帰宅時に利用している吉都線の最終電車が減便される関係で、学びの機会を失ってしまうのではないかとことです。定時制の終了時刻等に間に合わないようなことになってございます。それから、3つ目、吉都線を利用して通学して、なおかつ、受験指導を受けたり、部活動を行っている生徒の方々が夜間に帰宅する際に影響があるところでございます。それから、日南線に関しましては、朝の便が短縮されたり、削減されたりしている関係もありまして、宮崎市内に県南から通われる生徒さんで、朝課外や部活動の朝練習で通われている方が宮崎市内に間に合わなくなるような問題が発生するおそれがあります。

続いて、「特急きりしま」のワンマン運転に関しましては、以前からも御指摘があったところではありますが、災害時の避難ですとか、障がいのある方の乗降の対応など、こういったところで不安が残るだろうというところでもあります。

その他としまして、これは主に吉都線であります。昼間の便がなくなるところがございますので、乗り継ぎで特に観光面での影響があるのではないかとことです。昼間の便が非常になくなって、次の便が来るまでに4時間、5時

間かかるようなところがありますので、観光客等の接続の問題で影響があるのではないかと考えております。

それから、これは小林市などですけれども、駅舎改築など、駅を中心としたまちづくりで、電車の利用者や便数を踏まえた計画にしていたものが計画的にも縮小せざるを得ないようなところで、まちづくりにも非常に影響が出る可能性があるとの指摘があります。

続きまして、5ページをお開きください。

これまで県として対応してきたもの、それから、議会としても対応していただいているものではありませんが、その対応状況をまとめたものです。12月15日に、ダイヤ見直しの概要をJR九州が発表されています。その翌営業日という形になりますけれども、宮崎総合鉄道事業本部のほうに総合政策部長と沿線自治体の首長さん等で要望させていただいております。その翌日に、本社であります。郡司副知事と横田副議長、それから、鹿児島と宮崎の両県で要望させていただいております。その翌週の26日は、オール九州という形で、各県の部長クラスが九州地域鉄道整備促進協議会で本社に要望しています。翌年の1月9日でございますが、先ほどの部長の挨拶にもありまして、九州各県議会議長会が本社のほうに要望しています。11日は後で御説明させていただきます。JR九州の福永取締役——鉄道事業本部の副本部長でございますが、来県され、県に説明をされているところでございます。それから、その翌週の18日、これはまだ先週の話でございますが、吉都線利用促進協議会がJR九州鹿児島支社に要望しております。

1月11日に福永取締役が来訪されたときの説明の概要が4番に書かれておりますが、結論と

しましては、何かいい返事があったというものではもちろんございません。JR九州としては、12月15日に発表したダイヤ見直しについては、路線の利用状況を踏まえて調査しながら判断したものであって、予定どおり実施するような説明が淡々とあったところであります。それに対して、県からは、先ほどの日豊線の普通列車の話ですが、朝夕の2便さえ確保できていない箇所などもありまして、学生などの影響も非常にあることも伝えさせていただいたところですよ。

下に①から④までございますが、まずは減便等の中止を求めさせていただいております。スタンスとしては、もちろん我々県としても全く変わらないところであります。

ただ、一方で、このまま発表されて時間切れになってしまう可能性もあります。①が困難だといった場合に、緊急避難的に、減便後のダイヤにおいて、例えば、終便を後ろ倒しにするですとか、既存の列車の時間調整もお願いさせていただいたところですよ。それから、3つ目の「特急きりしま」へのワンマン運転導入の先送りです。現在、実際に案内係員は乗車されていますけれど、案内係員がいない状態での検証が実際にやられていないのに実施されることは、非常に時期尚早ではないかということで、先送りを求めさせていただいたところですよ。4番に関しましては、今後の将来に向けてのお話ではございますが、JR九州、県、沿線自治体、地元との利用促進に係る協議をさせてもらえないかということで、協議の場の検討について求めさせていただいたところであります。

下に5番、今後の対応の方向性とございます。今、御説明した内容と一部重複するところはあるかと思いますが、一つのスタンスとして、我

々としては、引き続き、JR九州に対して減便等の中止を求めるということではありますが、それで時間切れになっても仕方がないので、並行して、減便等による学生などの影響もあることから、減便対象以外の列車の時間調整を緊急避難的に行うことですか、ワンマン運転の導入については——現在、「にちりん」で案内係員がいますけれども、3月からは不在になることで、不在となった後の問題など、そういったものの検証をしっかりとした上で実施するように求めていくところであります。

それから、丸の2つ目でございます路線の維持のためではありますが、これまでJR九州とは、各協議会とオブザーバーという形で入って、間接的に関与していたところではありますが、ここは同じ方向を向いてしっかり強化策を検討すべきだろうとの考え方もありますので、利用促進等について、協議する枠組みはしっかり整えていきたいと考えております。

総合交通課からの説明は以上であります。

**○奥中山間・地域政策課長** それでは、常任委員会資料の6ページをごらんいただきたいと思います。

国土利用計画（宮崎県計画）（素案）についてであります。

この素案につきましては、別冊をお手元に配付しておりますが、本日は委員会資料に概要をまとめておりますので、こちらで説明をさせていただきます。

まず1、国土利用計画の目的についてであります。国土利用計画は、国土利用計画法に基づきまして、総合的かつ計画的な国土の利用を確保するため、国土利用の方向を定めるものでありまして、国土の利用に関する最も基本となる計画であります。また、この都道府県計画に

つきましては、全国計画を基本として策定されることになっております。

次に、2の改定の理由でございますが、国土利用計画（宮崎県計画）は、おおむね10年ごとに改定を行っております。現行の第四次計画につきましては、平成20年に策定しておりまして、目標年次が平成29年でありますことから、今回、県計画を改定することとしております。

次に、3の計画期間であります。平成30年から平成39年の10年間でございます。

次に、4の策定経緯及び今後のスケジュールにつきましては、昨年9月の常任委員会で、計画の骨子について説明させていただきましたが、その後、国土利用計画審議会への説明を行いますとともに、現在、市町村長に対しまして意見聴取を行っているところであります。今後、国土交通省との意見交換などを行いまして、3月をめどに計画を策定したいと考えております。

続きまして、計画の概要について御説明いたします。7ページをお開きいただきたいと思っております。

まず1、県土の利用に関する基本構想の(1) 県土利用をめぐる基本的条件の変化でございます。国土利用計画につきましては、当初、限りある国土を有効に活用する観点から、地価の高騰ですとか、あるいは、乱開発に歯どめをかける役割を担ってまいりました。しかしながら、ここに記載しておりますように、本格的な人口減少社会の到来によりまして、土地需要そのものが減少してきていること、それから、県土の管理水準が低下するなど、県土の荒廃が懸念される状況も出てきていること、また、気候変動によりまして自然環境の悪化や生物多様性の喪失の懸念、さらに、東日本大震災の発生などを契機といたしまして、大規模自然災害に対する備

えや安全・安心に対する県民意識の高まりなどの状況変化が出てきております。

次に、(2) 県土利用の基本方針といたしまして、3つの基本方針を定めることとしております。まず、①適切な県土管理を実現する県土利用でございます。人口減少が進む中、市街地の郊外部への拡大抑制を図りますとともに、低・未利用地や空き家の有効利用を図ることとしております。また、優良農地の確保や良好な管理、農地の集積・集約による荒廃農地の発生防止と効率的な利用などを図ることとしております。次に、②自然環境と美しい景観を保全・再生・活用する県土利用といたしまして、すぐれた自然条件を有している地域等を核とした自然環境の保全・再生や、美しい宮崎づくり推進条例に基づきました地域の個性ある美しい景観の保全・創出・活用や、地域資源ブランドを活用した地域活性化の推進、また、③安心と安全を実現する県土利用といたしまして、災害リスクの高い地域における土地利用の適切な制限や、経済社会上重要な諸機能の適正な配置やバックアップなどを推進することとしております。

次に、(3) 地域類型別の県土利用の基本方向といたしまして、都市におきましては、低・未利用地や空き家等の有効利用、耐震化等の安全性の向上などを進めてまいります。農山漁村におきましては、農業の担い手の農地の集積・集約や森林資源の循環利用などを推進いたします。また、生活環境の整備等による良好な県土管理の継続と美しい景観の保全・創出を図ってまいります。また、自然維持地域におきましては、高い価値を有する原生的な自然地域、野生生物の重要な生息・生育地、すぐれた自然の風景地等の適正な保全等を図ることとしております。

それでは、8ページをごらんください。



次に、(4) 利用区分別の県土利用の基本方向であります。

農地につきましては、食料の安定供給に不可欠な優良農地の確保と良好な管理を通じた多面的機能の維持を図ることとしております。また、森林につきましては、県土の保全、水源の涵養などに重要な役割を果たすことから、その整備・保全に努めることといたします。

次に、水面・河川・水路であります。水面というのは主にダムやため池のことです。それから、水路につきましては農業用排水路です。これらにつきましては、安全性向上や安定した水供給のため、河川等の整備と適切な管理を行ってまいります。

道路につきましては、一般道、農道、林道がありますが、重要な生活基盤、生産基盤でありますので、今後とも、必要な用地を確保するとともに、適切な維持管理・更新を図ることとしております。

宅地につきましては、人口減少社会に対応するため、既存住宅の耐震性・環境性能の向上等による良好な居住環境の形成等を図ることとしております。

次に、2、県土の利用目的に応じた区分ごとの規模の目標についてであります。県土利用の基本方向を踏まえ、平成39年の目標を定めておりますが、このうち、主なものを御説明いたします。

まず、一番上の農地ですが、農地面積につきましては、住宅地や道路などへの転用によりまして、一定の減少傾向がございます。しかしながら、農地は、食料の安定供給等、県民生活を支える重要な生産基盤でありますので、引き続き、優良農地の確保や荒廃農地の発生抑制と再生を図ることなどによりまして、農地か

らの土地利用転換をできるだけ抑制することとし、平成27年の6万7,900ヘクタールからの減少幅を2.1%に抑え、平成39年には6万6,500ヘクタールを確保したいと考えております。

続きまして、その下の行の森林につきましては、昭和50年からの推移を見ますと、おおむね横ばいですが、近年は若干減少傾向で推移しております。森林につきましては、県土保全や水源の涵養等に非常に大きな役割を担っておりますので、今後とも、森林資源の循環利用など、適切な森林整備、保全を推進することによりまして、現状と同程度の面積を確保することとし、平成39年の目標を58万5,800ヘクタールとしております。

それから、表の中ほどの宅地を見ていただきまして、宅地につきましては、農地や森林などからの利用転換により、これまで一貫して増加してまいりましたが、今後、人口減少により、特に住宅地への需要は減少していくことが予想されます。また、近年、空き家も増加してきていることから、空き家や既存住宅の有効活用を優先し、農地等からの利用の転換をできるだけ抑制することにより、平成27年からの増加幅を1%にとどめ、平成39年の目標を2万7,500ヘクタールとしております。

最後に、3、必要な措置の概要でございますが、自然災害への対応など、県土の保全と安全性の確保や持続可能な県土の管理、自然環境の保全・再生・活用と生物多様性の確保、また、空き家の利活用など、土地の有効利用の促進などに取り組んでいくこととしております。

説明は以上でございます。

**○最上川交通・地域安全対策監** それでは、平成29年の交通事故発生状況等について御説明いたします。

委員会資料の10ページをごらんください。

宮崎県交通安全対策推進本部では、交通事故のない社会を目指し、各種交通安全活動を積極的に推進しまして、「人優先」の交通安全思想の普及・啓発に努めているところであります。

このような中、平成29年の交通事故死者数は、昭和30年以降最少の42人となり、65歳以上の高齢者が占める割合も大幅に低下したところであります。それぞれの結果につきまして、前年対比で御報告いたします。

まず、2の発生状況であります。事故件数、死者数、負傷者数とも前年より減少し、十数年ぶりに事故件数は8,000件台となり、負傷者数も1万人を下回ったところであります。

次に、(1)の漫然運転による事故ですが、漫然運転とは、前方不注意や動静不注意などのちょっとした不注意の事故ですが、件数は減少しているものの、全事故に占める割合は依然として約7割を占めております。

(2)の①の高齢者の死亡事故であります。死者数は28年より10人少ない20人で、全死者に占める割合も、28年が7割近くであったものが5割以下に減少しております。②の高齢運転者の事故は2,000件を下回りましたが、全事故に占める割合は若干増加しております。

3のシートベルト・チャイルドシートの着用状況ですが、後部席のシートベルト着用は、着用率、全国順位とも、28年より上昇したところであります。一方、チャイルドシートは、使用率、全国順位とも、前年より下がったところであります。

最後に、4の宮崎県交通安全対策推進本部における今後の主な対策であります。①の脇見・ぼんやり等の漫然運転追放にあたりましては、歩行者優先の運転意識の醸成に努め、交差

点等における交通ルール・マナーの向上に向けた広報・啓発活動を推進してまいります。

(2)の高齢者の事故防止にあたりましては、道路横断時の安全確認や反射材用品の着用など、自治会等と連携した地域ぐるみでの啓発活動を推進してまいります。また、運転免許証返納メリット制度など、運転免許がなくても安心して暮らせる環境づくりを推進してまいります。

(3)の全席シートベルト・チャイルドシートの正しい着用にあたりましては、運送業界や幼稚園等の関係機関・団体との連携を強化しまして、着用率の向上を目指してまいります。

説明は以上であります。

**○二見委員長** 執行部の説明が終わりました。質疑はありませんか。

**○緒嶋委員** 1ページから2ページにかけてのT P P、E P Aについてですけれども、これは国会の承認がなければ前に進まんわけですよ。

しかし、恐らくこうなるだろうというふうには予想されるわけでありまして、本県が受ける影響がどの程度かを県民は心配しているわけです。特に国の対策、市町村を含めての県の予算的な対策、そのあたりの連携を十分やらなければ、守るべきはしっかり守ると言っても、言葉としてはわかるけれど、本当に守れるのかどうかは、そういうものが出てこんとわからんわけですよ。そのあたりの流れはどう考えておられますか。

**○松浦総合政策課長** 基本的な考え方としては、委員がおっしゃっていただいたようなところで、しっかり守っていかないと。本県の基幹産業である農林水産業をどう守っていくかは、非常に重要な課題であると思っております。

国のほうでも、今回の動きの中で、今年度予算の中でT P P等の対策として補正を打ってい

くことで作業が進められておりますし、こういった流れにしっかり合わせる形で、県としてもそういうような対策を考えていくことで、今、それぞれ関係部局のほうで検討している状況でございます。

これまでは、合意をしたらスタートしていくことになる。その中でどういうふうを考えていけばいいのかという段階でしたけれども、いよいよ合意が見えてきている状況でありますので、この中で、例えば輸出についても、そういう体制をしっかりとって、外事を取り込めていけるような形。それから、それぞれの生産者の方々の経営がしっかりできるような形をつくっていくことは非常に大事なことでありますので、それについては、今、補正についても検討しておりますし、今後、そういった形をしっかりとやっていかなきゃいけないと考えているところでございます。

**○緒嶋委員** TPPにアメリカは参加していないので、影響が小さいのかなという気もしますが、日本からアメリカへの肉輸出については、また逆にも言えるわけで、今までは県を挙げてTPP反対と相当言ってきたわけですよ。だけれども、こうなればやむを得ないことで進める中で、農家の皆さんが今はそうじゃなくても後継者の問題とか、全てを含めて本当に厳しい状態にある今の農業の状態を考えたときに、守るべきは守るという口だけではないかと言われても仕方がないようなことがあってはいかんわけなので、県のほうも、補正あるいは新年度予算について、TPPやEPAを考えたものは考えておられるわけですか。

**○松浦総合政策課長** 基本的な考え方として、そういうような予算組みというか、そういったことを考えていくのは、今、それぞれ関係部局

のほうでも作業としてやっているような状況でございます。

**○緒嶋委員** いずれにしても、TPPとかEPAの状況や推移の中で、その都度で対策もまた立てなければ、それが本当に適切な対策であったかどうかは、精査せんとわからん面が出てくると思うんですね。そういう意味では、臨機応変な対策を国にも当然求めないかんし、県や市町村もやらないかんし、そういう思いでやっぱり連携をとって、「遺憾なき」という言葉がありますけれど、そういうものを十分考えてほしいと強く要望しておきます。当然、いろいろな意味で県民の関心も高いだろうし、国も強く要望しなきゃならんことも多々出てくるだろうと思います。グローバルに見れば、TPPやらは、国全体としては、この数字でプラスだと言われておるわけですけども、本県にとって本当にプラスであったかどうかは、今からのことでありますので。特に宮崎県の場合は、輸出が少ないわけで、どちらかといえば、TPPによって攻められる面が多くなるんじゃないかという気がしますので、対策を十分立ててほしいと思います。

**○中野委員** 関連ですが、国に準拠して試算した金額が52.4億円ですよ。TPPのときには、熊本県と長崎県は県独自で算出したと思うんですよ。あと、鹿児島県は、どういう配慮だったかは知りませんが、公表しなかったと思うんですが、宮崎県独自の計算はされませんでしたか。

**○松浦総合政策課長** 御質問は、農林水産品への影響額のところのお話であるのかなと思いますけれども、これについては、農政水産部のほうでも、前回、いろいろ話題になったときにも議論をしているところではあります。一応、

算出のやり方とかについて、基本的には国の考え方を踏まえつつ、どういうふうなことになるのかを担当部局ではされておりまして、それ以外の根拠を何かしっかりつくりながらというところは、なかなか難しいところもあるというふうなことで、算出の方法としては、国がやったような考え方に沿った形での数字でしか今までは示せていない状況でございます。

○中野委員 さっき言った他の3県は何か試算しているんですかね。

○松浦総合政策課長 農政水産部のほうからは、今回のものに関して、そういった試算をされている状況はないとは聞いておりますが、必要であれば、もう1回確認をしてみたいと思います。

○中野委員 そうしたら、この数字は生産額という計算ですよ。農業については、よく産出額であらわされますよね。産出額ベースでの金額はわからんものですか。

○松浦総合政策課長 ここの数字といいますのは、付加価値ではなくて、恐らく、生産ベースでどれぐらいの変動があるのかというふうな数字になっていると思いますが、それ以外の出し方を農政のほうでされていないものですから、そこは私のほうでも何とも申し上げられない状況です。

○中野委員 生産額と産出額は、生産額のほうが数字は大きいんですよ。ちょっとこんがらがっていますが、どっちが大きいんですかね。

○松浦総合政策課長 私の理解で申し上げますと、基本的には、産出額が、実際の生産をした額と捉えられるのかなと思っております。その中で、実際の経費とかを除いて、付加価値としてどれぐらいあったのが、GDPとかで使われる生産額になっておりますので、どちらかといえば、産出額のほうが経費等も含んでいる全

体の売上額になりますので、そちらのほうが大きいということになります。

○中野委員 農業産出額は、平成28年度で3,400億円を超えましたよね。だから、やはり影響してくるんでしょうね。要は、国内対策をしっかりとした上でもこういう数字は出るということだから、高利益があるとすれば、国内対策を上回る県の対策を政策的に今後はぜひ施していただきたいと要望しておきます。

○前屋敷委員 今の国内対策のつながりですが、国内対策の中身なんですけれど、結局、TPPとかEPAとかが始まってくると、国際競争力を強化するとこれまでもずっと言ってきたんですけれど、輸出できるような農家をつくると、足腰の強い農家をつくることにならざるを得なくなるんですよ。

しかし、今、日本はまだ家族農業が主体なんですけれど、そういうところで果たしてどういうことを想定されているのか。今、農業法人であるとか、そういう流れがずっと進んできているんですけれど、グローバル化がどんどん進むような方向なのか。国内対策について、日本の土地そのものが家族農業に一番適しているところですし、国際的にも、国連の中で家族農業年にもなっていて、世界的にはそういう流れの中で。TPPとか国際貿易との関係等の流れとは違うんですけれど、今、野菜が非常に高いでしょう。昨年からすると、2倍以上の値段がついているようになって、気象の変化、気候の変化が第一ということもあるんですけれど、それとは別に、ニュースで流れておりましたが、野菜をつくる農家——野菜農家そのものが減少していると、総量的に続けられないことなども影響していると言われていたものですから、個々の農家をどう守るかが今は非常に大事になってきて

いると思うんですよ。日本がグローバル化の中で輸出をふやすと、そして、生産性を上げて収入もふやすような見通しになっているんですけど、立場がちょっと違いますけれど、そういう議論抜きには考えられないなと思うんですけど、その辺はどうなんでしょうかね。

**○松浦総合政策課長** 専門的には農政水産部になるんですけども、例えば、JAとかになりますと、それぞれの個別の農家さんが生産されたものを集めて出荷していく体制がありますので、そういった形をどう強化していけるのかは大きな課題であろうと思っております。

そういう中で、例えば、輸出についても、販路として確保していくような対策が当然必要でしょうし、JAというふうな組織を通じた個々の農家の取り組みも当然あります。農業法人であれば、ある程度、会社経営的な形で、海外あるいは国内の市場を確保していく取り組みにもなっていくと思いますけれども、そういう中で、それぞれの生産者の方々が伸びていける素地をどうつくっていくのが我々の課題でもあるのかなと思っております。

**○前屋敷委員** JAがまとめることもあるんですけど、今、JAそのものが大きな課題に直面していることもあったりして、先行きが非常に不透明な状況ですよ。そういった中で、農家の影響、それから、消費者に対する影響がどうなるのかは、非常に不安というか、心配というか、その辺が非常に大きいと思います。

それから、もう1点、資料の2ページの一番下の表です。本県の主要品目についての試算で、鶏肉・鶏卵については、TPP11では影響がないということでゼロ億円になっているんですけど、これはどんなふうに見たらいいでしょうか。輸入は全く影響がないんですか。

**○松浦総合政策課長** このデータについては、全て確認したわけではありませんけれども、基本的には、関係国の中で日本に輸出してくるような鶏卵・鶏肉は余りないだろうと思っております。

それから、国内の価格についても、それほど価格競争で負けない状況だとは思っております。

**○松村委員** 本県への農産物の影響については、以前からもいろいろと語られているんですけど、本県にはGDP割合として569億円のプラスの影響があると統計上は試算されているんですが、緒嶋委員からもあったように、輸出系の企業が少ないこともありますけれども、569億円は、宮崎県の場合にはどういう種目で可能性があるのか。これからのチャンスという観点から、どういうところが想定されていますか。成長するところにも力点を置いていかないといけないとの思いもあるので、お聞きしたところです。

**○松浦総合政策課長** 本県から直接の輸出と、県外の企業を通じて輸出になっていく流れがあると思いますけれども、本県の直接の輸出の関係でいいますと、製造業の関係がアジアを中心にかなり伸びてきているような状況はございます。大まかな数字でいいますと、平成27年の輸出額としましては大体1,500億円、これは別にTPP地域だけではないんですけども、海外に輸出をしているふうな数字がございますので、そういったような規模の中でどう伸ばしていけるのかでありますけれども。輸出につきましては、アクションプランの中でも重点的に取り組んできておまして、平成22年が大体1,100億円程度でありますので、そういうふうな取り組みにしっかり取り組んでいる中で伸びてきている状況もあります。こういった流れをどうつかんでやっていけるのかも見ていく必要があるのか

など思っております。

それから、ちなみに、食料品とか、フードビジネスの流れの中で、牛肉でありますとか、そういったものの輸出にもこれまで取り組んできておりまして、平成22年で大体8億円の輸出規模であった食料品関係でありますけれども、27年度の数値でいいますと、26億円程度にまでは伸びてきているような状況でございますので、海外の需要をどう取り込んでいくのかもさかり見ていく必要があるのかなと思っております。

**○松村委員** 輸出が農産品でちょっと伸びているところもありますけれども、工業関係にしてみると、新たな誘致企業なんかのこれからの動向もすごく気になるところです。今、TPPあるいはEPAとは関係なくやっていることから、こういう新たな貿易ルールの中でチャンスが出てくれば、その上澄みのどこにチャンスがあるのかを、対策としてこれから構想に持っておかないと。農業関係で負の影響が多いですよというのはこれまでずっと語られてきたわけですが、農業は農業で伸びるところもあれば、減少するところもあって、それでプラスマイナスをして、52億円になるんだと。だから、プラスのところを伸ばせば、マイナスも少し減っていくけれども、明らかに置いていかれるところが出ることもちゃんと理解した上で伸ばさないといかん。569億円のGDPに影響するのは、相当なプラスとして可能性がありますよということなので、不得意な分野である輸出を、どうやって宮崎が得意分野に持っていきかが大事になります。せっかくの国際ルールの変更をうまく利用できるようになるので、これからは、影響のプラスの分析をぜひもっと検討していただきたいとお願いしておきます。

**○二見委員長** 関連で質疑はありますか。よろ

しいですか。

ほかの項目についての質疑はありませんか。

**○緒嶋委員** JR九州のダイヤ見直し、もう結論から言っても、我々も反対です。反対であります。これを我々が反対することによって見直される見込みはあるわけですか。

**○日隈総合政策部長** 先ほど説明がありました、JR九州への対応状況に関する反応なんですけれども、私も直接対応しまして、我々の要望とJR九州側の御主張は平行線であります。一步も譲歩みたいな話は、現状ではございません。

JR九州側が予定されている減便された後の時間帯だけでも、緊急避難的に、せめてお願いできないかとお話も申し上げておりますが、そのことについてもゼロ回答のような状況でございますので、そのところは引き続きお願いして変更していただかないと、高校生、特に定時制の生徒さんたちの影響も出てきます。特に都城地区からはかなり声も上がっております。そういったことも含めて対応を求めていきたいと考えています。

**○緒嶋委員** JRそのものが民営化されて、公共性というか、もう今は収益をいかに上げるかという、本当に民間会社の思想に変わってしまったおるわけですね。だから、国民のために公共的な意味での使命感を忘れてきておると私は思うんです。我々も県北議員で毎年、いろいろな見直しについて、JR九州の本社にも十何回行ってお願ひしているわけです。日豊線も複線化してほしいとか、高速化してほしいとか、全然聞く耳を持たんわけですね。そういうことを考えた場合に、言われたとおり、子供さん、学生やらのことを考えたら、見直してもらっては困るわけです。

しかし、どれだけ言っても、何とかに腕押し

というか、そういうような感じであるので——これについては、ある意味ではビルをつくってもうけていろいろ収益を上げ、不動産にまで手を出して、J R九州は経営的には収益を上げていながらも。こういうことに収益の一部を使ってダイヤの見直しでは住民の立場に立って配慮するとかという考えで、これはもう国からも、あるいは、国の民営化の中でそのことをせんと。今は、J R九州とか、北海道とか、四国とか、そういうところが一番大変です。もうけているJ R東海なんかは、もうリニアの時代に来ておる。そういうことを考えた場合に、国土の均衡ある発展とか、利便性の向上とか言いながら、そういうものに見向きする気持ちのかけらも全然ない。こういう政策を続けられれば、次は路線廃止がもう目の前に迫っておるんじゃないかなと我々は考えながら、対策をどう立てていくかは、国も含めて考えていただかなければいけない。九州議長会で蓬原議長も一生懸命やっておられますが、我々の意図する方向にはなかなか進まんのじゃないのかなという気がしてならないですね。私の経験で、高千穂鉄道の中には大分苦労しましたが、そういうことを考えると、相当な決意を持って、全国知事会とか、国を巻き込んで鉄道の問題を考えていかないと——一方では、高速道路の整備もまだ終わっていない中であるし。どうすべきかと基本的な将来を見越した県の考え方を明確にする中で対策を立てていかないと、私は難しいんじゃないかなという気がしてならないですね。どうですかね。これはもう何かめどがつかますか。

○小倉総合交通課長 緒嶋委員の大変強いお気持ちをいただいたと思っております。

私も、国から来ている立場として、国交省のほうにもいろいろと話をしているところではあ

ります。

一応、形だけのことを申し上げると、今回の件で何か法的に、例えば、鉄道事業法ですとか、J R会社法の指針などの制約条件などもありまじすけれども、それによって何か対応できるような前向きなお答えをもらっているところでは今のところありません。J R北海道のように、運営が困難な線区が発表されている状況ではなくて、あくまでも、まだ経営上の合理化策の一つに見られているのかなとは思っているんですが、そこは県として、オール九州でも、交通課長でいろいろとお話をしている中でも、今回の件は手続も含めて非常に残念で仕方がないような声も聞いておりますので、そういった声は国のほうに私からも届けたいと思っているところであります。

今後の方向性という点で申し上げますと、今回の資料の5ページの一番下にも書いているところでありまじすけれども、部長が申し上げたように、今後、2月下旬にダイヤが世の中に出てまいりますので、残り1カ月が勝負になります。それまでに何とか時間調整ですね、既存のダイヤの調整などを何とか認めてもらいたいというところで、そこは我々のほうで必死にやりたいと、まず当面はそれだと。今後につきましては、別に3セクや上下分離を視野に入れているわけではありませんが、宮崎県で鉄道事業を運営しているのはJ Rしかないなので、まずは、利用促進をJ Rと協力して一体としてやっていかないと、いわゆる負のスパイラルというか、路線の維持に向けて本当に困難な状況になってくると思っています。何もしなければ、恐らく、吉都線も日南線も利用者数が減っていきまじす——昭和62年から比べて5割、6割減っている状況でありますので、そこはしっかり同じテーブルに着い

て、彼らを引き込みながら、しっかりそういう促進をやっていって、何とか維持をしてもらう方向でやっていきたいなというところです。

**○緒嶋委員** 県民の豊かな生活とか、向上とかいう原点である交通の利便性が失われるとなれば、豊かな宮崎県をつくりますと言っても、その前提が壊れる。移動も困難だと、みんなの生活も不便を来すわけですよ。高齢化になればなるほど、それが困難になる。鉄道は日本の国土を守る上で、生活を守る意味で、一つの幹線なんです。そういう意味であれば、これは国の政策の中での民営化に問題があったのかなという気がします。しかし、それはもうどうしようもないことだから、今の時点の中でどう守っていくかを国段階で考えていただかなければ、県段階でこれを考えるととっても、収益が上がらなくてやめると言われれば、上がらなくても残してくださいとはなかなか言えんわけですよ。それはもう言われたとおり、ほかに代替のものがあればまだしも、代替のものがいないところをどうするかが政治だと私は思うんですよ。そういうことを考えて、ほかの県とも連携をとりながら、将来的な方向性を県の執行部としても進めてほしいなと思います。人口減少と言いつつ、そこに住んでいる人の生活を守ると、それは交通の体系をいかに維持するかであり、そのことを頭に十分置きながら対策を立ててほしいと強く要望しておきます。

**○前屋敷委員** 今、お話もありましたが、今回のJRのやり方は非常に強引で、利用者である県民の声を全く聞かない、県の行政の声も聞かないような横暴なやり方は認められないと思うんですよ。そして、これほど利便性が落ちてくると、ますます利用者はなくなり、まさに悪循環が繰り返されることになる。特に鉄道を利用

される障がい者の方も、何度かニュースにも出て、ワンマン化を見直してほしいようなことも言われておりましたが、安全性が一番大事な鉄道がこういう状況では、公共交通機関としての役割を全く果たさないと。ですから、JRに公共交通機関としての役割をどう果たすかという点では、それなりの責任ある結果を出してほしいなと切に思いますので、よろしくお願ひしたいなと思います。

**○蓬原委員** 私の名前も出ましたので、九州議長会のいきさつくらいは少しお話しもしておかないといけないのかなと思います。

12月26日に、沖縄で九州議長会が行われました。議題はほかのことだったんですが、緊急にこのことを出ささせていただいて、宮崎県のこの実情も含めてですが、同じ問題として全議長さんに捉えていただいて、了解いただいたと。本当はすぐ次の日に行きたかったんですけども、向こうがなかなか対応できないということで、年明けの9日に、鉄道のない沖縄の議長さんにも会長として来ていただきました。それで、専務に御対応いただきましたので、この際、ビジネスライクに言うことはしっかり言おうと——我々は行政ではありませんから、政治の世界にいる人間ですから、言わないといけないことをずばずばと、主としては私のほうで申し上げてきたところでした。

公共性のことが出ていますけれど、いきさつは国鉄じゃないですかと、もともとは国の財産だったというお話やら、それから、経営安定化基金というのが3,800億円出ているんですよ。これは、報道によれば、利息で運営に資するべきものであって、私が勝手に思うには、例えば、口蹄疫が出たときの1,000億円を借りて、その利息運用で口蹄疫の被害を最小限に食い止めよう



とやったあれと同じことではなかったのかなど。マスコミによると、それは本来、国の税金であって、返すべきものではなかったのかとの議論もあるぐらいですから、このことも指摘させていただいて、また、沿線の自治体が固定資産税とかで64億円減免しているわけですよ。そういう協力もしてきているわけなんですよ。だから、このことも指摘して、公共性のことを言いました。

グループの連結決算だそうですが、今年の3月で、利益が660億円ぐらい上がっているという報道があります。9月の決算で、その約半額ぐらい上がっているわけですね。利益が上がっているじゃないですか。過去には、経営安定化基金とか、それから、沿線の協力もあって上がっているわけだから、その利益分で赤字を補填して、何とか運営できないんですかとお話をしたんですが、先ほどの部長のお答えのように、非常にかたくなでありました。

最後に経費節減効果は幾らあるんですかと聞きましたが、専務のお答えが、今から算定しますという話なので、これもおかしな話で、あれだけの路線を九州全域で入れかえていくには、相当なネットワークの変更をやらないといけなはずであって、そのためには、かなり綿密な計画を立てての百何本の路線の変更だったと思うんですね。ところが、経費節減効果は幾らですかと聞くと、今からやりますと、全くおかしな話であって、経営上で経費節減をやるんだったら、経費節減はこれだけ必要だから、これだけの路線を減らさないといけな。それで最低限の維持をしていくんだ。これが経営的な考え方だろうと思うんですけど、まさしく減便ありきの計画ではなかったのかと。熊本等の駅前開発のこととかもあって、御配慮をというこ

ともありましたので、険悪な雰囲気になり過ぎていかんと思いましたが、さすがにそこまでは突っ込みませんでしたけれど、私としてはそういうことをベースにしながら、言いたいことは結構言ってきたつもりでした。

ただ、いかんせんから、この結果がどうなるかについては、なかなか厳しいようではありますけれども、我々としては、一貫して中止を求めていく。でないと、今度はこの先、緒嶋委員からも話が出ましたけれど、やがては減便、自治体にはお金を出せと言って、どうにもならないのなら、廃線という方向に行かざるを得ないし、そういう可能性も非常に見えてくるわけですから、ここはしっかり地方自治体、それから、我々議会も含めて、これはだめだと、認められないと、余りにも一方的ではないですかと、公共性をどうお考えになるんですかと。道義的責任として、経営の中でただもうかればいいとの企業経営は、JRの由来を考えてもいかなものかと思っております。しかも、我々はそのホテルを利用するにしても、JRの公共交通機関といういい会社のイメージがあるから、一般の人はホテルを利用したりするわけです。企業にとって企業イメージは非常に大切なことだろうと思うんですよ。だから、本来のいい企業イメージを持つべき公共交通機関のところをおろそかにされるJR九州はいかなものかなど、私個人的には非常に憤りみたいなものを持っていて、宮崎県としては中止を求めるという態度を崩してはいかんと。相手があることですから、具体的にになったときにはどうするかも考えておかないといけなけれども、私はそのところを強く、我々議会もそういう態度で臨むべきだろうと。九州議長会はそういうことで少なからず御理解いただいて進んでいますので、よろし

くお願いしたいと思います。

○中野委員 特に、吉都線が6本も削減されて、通学者に大きな影響が出ると書いてありますが、まことにけしからん話ですね。残念でたまらんわけですが、これを1本でももとに戻していただくように、あと一踏ん張り、二踏ん張り沿線の自治体と一緒にやっていただきたいと思いますと思うんですね。

吉都線は、1両編成のワンマン化ですから、走ったからといってコストが上がる話じゃないと思うんですね。列車も今まであるわけだから、新しい列車をつくって走るわけでもないの、従来のものをただ往復させるばかりの話ですからね。何とかこれを回避できないものですかね。そのことを強く要望しておきますので、お願いしておきます。

○小倉総合交通課長 最初に部長が申し上げたとおり、今はなかなか相手も引いてもらえない状況が続いているところであります。今後の対応の方向性にも書いていますとおり、このまま本当に時間切れになってしまっても困るので、今、実際に何が困っているかというお話を学校ですとか、自治体からいろいろと聞いた上で、それを踏まえてJRに突きつけることを水面下でやっているところでございます。それを何とか認めてもらえるように努力をし続けるところではあると思いますが、委員がおっしゃるように、復活をさせるかどうかの意味では、今のところは回答をもらえていないと。彼らは、本当に人数が少ないかを全ての九州内で同じような基準でもってやっておりまして、1両編成でコストがかかる、かからないかよりは、本当に人数の少なさを自分たちで調べて、それでもって削減を検討して、その基準を適用されているところであります。

○中野委員 それから、県南のことはよく承知しているんですが、県北のことはわかりません。それで、日豊本線の普通列車のところの重岡・市棚～延岡間5本削減、次の3本を運行という、この書き方ですよ。これは、実質2本削減という意味なんですか。

○小倉総合交通課長 これは、5本削減はしますけれども、実は、大分県内だけを走る重岡どまりの列車がございまして、それはまた別途3本運行されます。ここに書いてあるのは、県内を走るものがこれしか残らないというものでございます。

○中野委員 ということは、もともと8本あったんですか。8本あったのが5本も削減されると——吉都線も大変だけれども、物すごい削減ですよ。この理由は何ですか。

○小倉総合交通課長 先ほども少し触れましたとおり、JRの削減の基準は、基本的には彼らが乗降調査ですとか、運転士などの報告をもとに、人数が少ない、我々が聞いているのは、1両当たりマックスで10人も乗らないような系統、線区に関しましては、これはオール九州の基準のようですよけれども、今回削減の対象にするようなことを言っています。例えば、夕方の下り便がなくなっているんですけれども、我々が聞いている限りでも、1運行でほとんどがマックスで3名ぐらいしか乗っていないようなお話を聞いております。そういったことが適用されたいかなど。

○中野委員 ということは、もともとは8本、上り下りで4本ずつあったのがこんなに削減されるのは、乗る人が少なくなったからですよ。ここの路線はちょうど高速道路と全くかぶる路線なんですかね。

○小倉総合交通課長 延岡から北へ佐伯まで行

く区間と並行しているかはともかく、鉄道のほうは少し迂回していますけれど、そういう意味では並行していると言えるかもしれないです。

○中野委員 ということは、あそこの高速道路は無料区間ですかね。無料区間で車はただだから、行き来する人がそっちのほうにどんどんシフトしていったんだという結果だと思うんですよ。今、高速道路が日南のほうまで延びているんですが、日南串間の高速道路は、NEXCOだったですかね、あるいは国のほうがやる。

○小倉総合交通課長 済みません、私の知識で答えられればと思いましたが、またわかれば、後で御報告いたします。

○中野委員 仮に、無料区間だったとすれば、今度はまた県南のほうで似たような話が出りやせんかなと思ってですね。また極端に減って、吉都線も危ないけれども、日南線も廃止の方向へ危なくなるんじゃないかなとふと思ったので。

○日隈総合政策部長 まず、今お話しがあった県北の延岡から北側の普通列車の部分、現状は8本、上下4往復あったものが3本ということです。私どもがJR九州本社へ伺って、基本的な考え方をお聞きしたら、最低朝夕だけは確保しているとおっしゃるので、それであれば4本ですよということ強く申し上げているところです。この1本で延岡から北に向かった人は帰りの便がないような状況はおかしいんじゃないんですかと言われることについては、単に乗客数が少ないので、今回は減便しましたとの答えだけで、その人がどうなるかについては回答がありません。

このように、ある意味で画一的に九州全域の利用者状況を考えて、線を引かれて減便されているところあたりを私たちは納得できないと。やっぱり地域の実情をしっかりと踏まえてほしい

ということで、今、そこは強く申し上げているところでもあります。

ただ、今回のことがあって、このまま5年間はいじりませんよということを社長はおっしゃっておられるんですが、5年後も現状を維持するかについては、今のお話ではきわめて厳しい状況かなと思います。

このような状況でこのまま残すこと自体、利用が非常に困難な状況の便ですから、利用はますます厳しいのかなと。あるいは、中野委員がおっしゃったとおり、高速道路等の利便性が向上すると、車を運転される方は、そっちをどうしても利用しがちになりますので、最後に残る交通弱者と申し上げますか、運転免許を持っていない、あるいは、運転できない高齢者か若年者で、結局、交通機関としては、JRを使っているわずかな数になっちゃって、そこは切られてしまうようなことになっていきますので、そのあたりをどう考えていくかが大きな課題じゃないのかなというふうには思っております。

ただ、何もJR九州とけんかしたいから交渉しているわけではなくて、そのあたりをどうしていくのか、利用促進の面とそういう地域の実情等をどう踏まえていくかを、この次のダイヤ改正までの5年間でかなり議論していかなきゃいけないのかなと考えているところです。

○小倉総合交通課長 先ほどの中野委員からの御指摘の県南区間の高速道路ですけれども、清武以南は基本的に新直轄で、国交省施行分ですので、無料になります。

○中野委員 延岡と大分間みたいにならないように、さっきの部長の話聞けば、矛盾もたくさんありますから、本当に再度、もう一踏ん張り交渉してくださいよ。お願いしておきます。

○前屋敷委員 今、一番影響が出るだろうと思っ

ているのは、子供たち、学生の人たちなんですよ。その辺のところは、利用している人たちの声をJRそのものは聞いているんですかね。

**○小倉総合交通課長** 我々のほうも、学校政策課ですとか、文化振興課経由で、学校からのいろいろな意見を聞いていて、要望なども伺っているところでありまして。我々としても、JRにそこは伝えているんですけども。そういったことも含めて水面下ではいろいろ協議をさせていただいているんですが、その時点で何かいい返事をもらっているような状況ではないところでありまして。

**○前屋敷委員** 子供たち自身にも負担になるし、毎日のことですから、家庭といいますか、父母の負担もすごく大きくなるんですよ。その辺のところは十分に受けとめてほしいなと思いますので、強く押しさせていただきたいと思います。

**○二見委員長** JRのことについては、去年度からずっと言ってきた話でありまして、こうなるのはわかっていたというか、議会の質問の中でも、株式取得についての検討はというようにことも言わせていただきました。これは、別に株を買うことが目的じゃなくて、いかにJRに対して宮崎県が発言力を持つことができるか、そういうことが大事なんだと。どうやったら大きな民間企業である相手に対してこちらの要望を通すことができるか。それは一つのただの手法であって、こちらの要望をどう聞いてもらうかが一番重要だったんですが、民営化の話が出てからのこれまでの2年の間に、JRに対しての対応はどういうふうにされてきたのかなと思います。

そして、今後は、さっきも出ていましたが、利用促進を協議する枠組みについても協議していくようなことなんですけれども、それを今ま

でもしていなかったのかなと疑問があるんです。もちろん、今回の改正に対して私も全然納得できないし、納得している人は誰もいないと思うんですが、そうじゃなくて、どうやってこちらの要望を聞いてもらうような今後の立場の作り方といいますか、今、県としてどのように考えていらっしゃるのか、部長のお考えをお伺いしたいんですけども。

**○日隈総合政策部長** まず前提で、蓬原議長からもありましたが、経営安定化基金の話の一つさせていただきたいんですけども、JRが6社あって、その中でローカル線を抱える北海道と四国と九州だけが経営安定化基金——これはローカル線赤字対策のためにとのことで、JR九州だけで申し上げると、国会の承認を得て3,877億円交付されました。もともとは、これの運用益を赤字に補填していこうと、赤字の部分に充てていくとありましたけれども、JR九州だけが株式上場になりまして、これも国会の承認を得て、3,877億円について、ほかの2社は取り崩していないんですが、JR九州だけ取り崩して、もう既に新幹線の関係で2,205億円、それと、過去の借金返済で800億円をお使いになったようなことでできております。それでも、お金もありませんからということで、本来、赤字ローカル線対策であったお金を使った上で、赤字ローカル線を今回大幅減便することについては、国政レベルでまずはしっかり議論すべきじゃないかということで、県選出国會議員のほうには、もう一度議論してはいかがでしょうかと要望しているところでありまして。本来、国会で議論されたことと現場の九州地域で行われていることが果たして合っているのかどうか、その点をまずはお願いしたいなと考えているところです。

そして、JR九州自身は、株式上場されて、

完全民営化ということで、利益を毎年ふやしていく、そして、株主に還元していく方向にありますので、事業収益を上げていく観点で今回のお話があるのかもしれませんが、鉄道事業者としての公共交通機関を担われる企業として、そのところは我々からも、しっかりもう一度議論させていただいて、我々も努力する観点から協議の場をお願いしたいということで、先ほどお話ししたとおりであります。

今後、JR九州さんが企業としてやっていく中には、非鉄道事業の部分も大きく伸ばされていくこともありますので、そういった部分も含めて、宮崎県内で協力すべきは協力する。しかし、一方で、ローカル線を抱えている部分については、逆に、JR九州さんから御協力いただくようなお話もしていきたいと思っております。

なお、二見委員長からありました株式取得の話については、多少は株式を取得しても、なかなかそれをしんしゃくするような状況にはないのかなという、これまでの判断であつたらうというふうに考えております。

今、現状では、これから株式を取得する方向では考えておりません。

**○二見委員長** 今から考えてほしいということでもないですよ。一つの考えとして提案しただけであって、それ以外の方法をしっかりとってくるべきだったんじゃないかということなんですけれどもね。

あとは、こういう現状になって、私も地元のほうでの話をいろいろ聞いたりすると、今、実際の利用者である学生がいる。先ほど、1車両当たり10人乗らないようなところであれば減便するような話だったんですけども、私も、きのう、おとといと夜の7時54分の便、9時45分の便を見にいってきましたが、2両で大体20人

ぐらいは乗っていますね。では1両にすればいいんじゃないんですかと、そんな単純な話じゃないんでしょうけれども、今、利用して通っている人たちは、3月から便がなくなってしまうわけですよね。学生であれば、3年生だったらそのまま卒業で、はい、それでおしまいかもしれないですけども、2年生、1年生の子たちはどうなるのか。そういう今後の対応をどのように考えていらっしゃるのか。先日もお話ししましたが、入試があるわけですから、学校側としては、生徒の獲得も考えて動いているはずですよね。そういう子たちは、今までだったら吉都線で行けていたところが親の送り迎えになるのか。そういったほかの方法を考えなければならぬんでしょうけれども、現状把握と申しますか、対応をどう考えていらっしゃるのか、そのことについてお伺いしたいと思います。

**○小倉総合交通課長** 我々も、学校の対応に関しましては、教育委員会からも話を伺っております。例えば、代替で親御さんが送り迎えをするのか、スクールバスを走らせるのか、カリキュラムを変えるのか、そういったことについては、今後、我々としてはもちろんダイヤをなるべく調整してくれというふうに努めますけれども、仮に、万が一それが実現しなかったり、希望に沿わない場合においては、地元でしっかり考えていかざるを得ない話だということで、一応、教育委員会のほうからも話は聞いているところではあります。

**○二見委員長** 対応をしっかりつくり上げるには時間がなさ過ぎるなど。5年間変わらないのであれば、その5年間を構築していくだけの対応はできなかったとしても、いきなりただなくなってしまうと本当に困ってしまうようなことがないように、非常時的な対応が今回必要なの

かなと感じているんですが、そういう考えはないんですか。ずっと続けていくわけじゃなくて、地元として1年間考えるだけの余裕をとれるような対応とか、そういったものは難しいんでしょうかね。

**○小倉総合交通課長** 恐らく、委員長の趣旨は、今回のダイヤ改正はいろんな影響を踏まえて先送りするですとか、そういった交渉はできないかという御趣旨で捉えましたけれども、先ほど部長からもありましたとおり、我々としては要望して、何とか影響を最小限に食い止めたいというところはやらせていただきたいと思っています。ただ、3月17日からの実施をおくらせたりですとか、そういったことができるかどうかは、今のところでは本当にわかりません。引き続き交渉に努めていきたいと。

ただ、我々が各種要望で聞いている限りですけれども、JRのほうからは、もし本当に非常にクリティカルな影響があつて、利用者にとって大きな不便があれば、ダイヤのマイナーチェンジはやぶさかではないようなお話も聞いているので、いずれにしろ、我々としては引き続き訴えていく必要があるかなと思っています。

**○二見委員長** 今まで利用していた人たちが路頭に迷わないような対応が必要なのかなと感じているところで、JRの路線とかを残すのも必要なんでしょうけれども、行政という大きな立場からいったら、そういう極端なことが起こらないように軟着陸させるような対応を考えることが必要なかなと思ったものですから、お伺いしたところでした。わかりました。

ほかに質疑はございませんか。ほかの項目についてどうぞ。

**○緒嶋委員** 交通事故の発生が減少したのは大変ありがたいことではありますが、減少し

た理由はどのように考えたらいいわけですかね。

**○最上川交通・地域安全対策監** 交通事故の事故件数も死者数も減少したことについて、県警とも協議したところがございますけれど、まず、昨年3月に道交法改正、高齢者対策の認知症臨時機能検査——道交法改正という大きな社会的な流れがあつたことで、高齢者対策が進みました。結果、現状的には、高齢者運転の事故件数が減少したところであります。割合は高いんですけども、事故件数そのものが大きく減った状況にあります。それが一番の影響かなと。

また、安全教育、それら今までの推進本部が行う啓発活動によって、県民一人一人の安全意識が上がっていったものと考えているところであります。

**○緒嶋委員** 交通事故は、被害者も、加害者も、大変厳しい立場に立つわけですので、毎年減少するのが一番いいと思うんですけども、このことについては、今後とも、強力に交通安全対策を進めていかないかと思っています。

それと、今、私は延岡まで車で来て、延岡からJRの日豊に乗っておるから、私がJRを一番利用していると思うぐらい乗っておるんですけども。予算の都合はあるだろうけれども、雨降りとか、夜中や夜なんかは、黄色とか白のセンターラインが相当見にくいんですよ。これについては、パトカーなんかもいつも道路等を走っておるわけなので、そこら辺が薄くなっておるなとかと——センターラインを越しちゃいかんわけですので、きれいなラインで交通安全を行政のほうも高めておるようなものがないと。カーブなんかは、特に消えておるところが相当あるんですよ。これの点検とかは、県土整備部にも当然責任があるわけですし、黄色いラインは警察に責任があると聞いておりますの

で、そのあたりをもうちょっと徹底してほしいなど、いつも運転しながら思うところありますので、そのあたりの徹底ができないものですかね。

**○最上川交通・地域安全対策監** おっしゃるとおり、県内各地になりますけれども、横断歩道を含めて、白線が薄くなっている箇所等は把握しておるところでありまして、警察も、県土整備部のほうも、また、市町村の道路管理者も、この点検調査には力を入れるようにしておるところであります。

また、県としても、推進対策本部の取り組み事項の中に、道路環境の整備で、横断歩道を含めました白線の点検整備を行うように指示しているところでもあります。毎年4月から5月にかけてまして、警察署では、各駐在所、各交番等に対しまして、白線が消えかかっている箇所の点検調査を行いまして、警察本部の交通規制課のほうでの的確な対応と、また、市町村の管理者との協力連携のもと、整備を行っているところでもあります。県としても、委員のおっしゃるとおり、命の危険性にかかわる問題でございますので、力を入れて整備してまいりたいと考えております。

**○河野委員** 今後の主な対策の(2)の高齢者の事故防止でございますが、2つ目の黒ぼつで、運転免許証返納メリット制度など、運転免許がなくても安心して暮らせる環境づくりの推進についてです。安心して暮らせる環境づくりは非常に大事だと思うんですが、返納を推進すると、結局、その後の高齢者の移動手段なり、買い物とかに不便が生じてしまう状況があるので、今、県内の自治体でモデル的なことをやっているところはあるんでしょうか。

**○最上川交通・地域安全対策監** 自治会等にお

きまして、免許証を返納した高齢者や足腰の弱い障がい者等に対しまして、買い物支援を行ったりする自治会もあるとは聞いております。

また、市町村におきましても、宮崎市高岡町で相乗りタクシー等を利用しまして、高齢者で交通を不便に感じていらっしゃる方の生活支援は行っているところでもあります。

県警も、県も、今後、委員のおっしゃるとおり、免許返納後の生活支援が大きな問題になることは、今、非常に感じているところでもあります。高齢者が安心して暮らせる社会環境づくりには、関係部門が一体となって取り組んでいきたいと力強く考えているところでございます。

**○河野委員** 何年までに主としてこのサービスができるようにするとか、年度を区切っているようなことはないんですか。

**○最上川交通・地域安全対策監** 年度を決めた施策は、今のところはございませんけれども、国からも内閣府を通じて、警察庁を含めて、早急に高齢者の移動手段の確保といった形で指示がなされておりまして、早急な対策をとるようにということで、各自治体にも私のほうからも指示しまして、県警と連携をとりながら、高齢者の移動手段の確保に今取り組んでいるところでございます。

**○中野委員** 国土利用計画についてですが、素案の冊子の2ページに基本方針が書いてあるんですが、書き出しの人口にかかわる数字ですよね。県の総合計画では、平成42年ごろまでは、まだ100万人以上をキープするというところで政策を立てられていると思うんだけど、違いましたかね。この辺との数値的な整合性をとってほしいなということと、本県人口は、26年現在111万人とありますが、現在はもう109万人を下回っていますからね。国勢調査でない平成26年の数

字を何で出しているかですよ。27年が国勢調査でしたよね。できたらそういう数字を持ってきて、正確性というか、かつちりした数字でやってほしいと。人口の増減が国土計画に一番影響する数字ですからね。その辺の整合性やら、数字の捉え方をやってほしいと思うんですよね。一般質問でも指摘しましたけれども、総合計画を立てるときの基準年度で、1年後の数字の見通しで6,000人から7,000人も見誤っているわけですから、人口政策は基準に持って行って、何が何でも100万人は下らないことを前提にした五次計画もつくってほしいなと思うんですよね。そうしないと、総合計画に矛盾を来すことに——矛盾というよりも、そのことを認めることになりまますからね。何かちょっとどうかなという思いをしたので。

**○奥中山間・地域政策課長** 中野委員が御指摘のとおり、新しい数字は出ています。本来であれば、国調が出た平成27年をベースにこの数字をつくりたいと検討はしておったんですが、将来の人口、平成42年、52年、それから、もっと先の72年を見越した数字を推計するに当たっては、国立社会保障・人口問題研究所が出した将来推計に基づく数字を使わざるを得ないことがございまして、その推計では、平成26年の数字が最も新しいと。この後の国調をもとにした推計が今のところは出ていないので、この数字を使わせていただいたところでございます。

**○中野委員** 国勢調査の数字は出ていないんですか。

**○奥中山間・地域政策課長** 国勢調査の数字をもとに先を見越した人口推計——国立社会保障・人口問題研究所の推計が出ていなかったところでございます。

**○中野委員** いや、だから、国立社会保障・人

口問題研究所、なぜここの数字をもって答えているんですかね。この計画書は、国があって、県があって、市町村もつくる計画だから、人口の捉え方は統一性があるんですか。

**○奥中山間・地域政策課長** 特にそういうことはございません。ただ、我々の数字の捉え方として、自分たちで数字をつくれなかったところがございまして。

**○中野委員** 県独自でするんだったら、総合計画でいろいろ出してあるんですよ。あれも3パターンあったから、そのうちの県が目指す人口との整合性をとってほしいなという要望にしておきます。

**○松浦総合政策課長** 人口のところについて言いますと、うちのほうで総合計画を所管しておりますので、そことの整合性についての御質問でございました。

文章の表現としてこういうふうなことで、形として少し修正が必要になるかもわかりませんので、総合計画との整合性等も含めて、中山間・地域政策課長とも調整というか、協議をさせていただけるといいかなと思っております。

**○中野委員** 日隈部長の部内の話ですから、お願いしておきます。

**○緒嶋委員** 国土利用計画の8ページの数字ですけれども、農地なんかも、6万7,900ヘクタールが6万6,500ヘクタールというようなことで、今、耕作放棄地がもう耕地として認められないのが相当あるわけですよ。実際は、39年の数値としてはこうはならんと思うんですよ。これをもうちょっと精査してほしいのと、工業用地も、1,296ヘクタールが1,300ヘクタールと、4ヘクタールしかふえんわけですね。工業用地が10年間で4ヘクタールしかふえん見通しは、企業誘致はほとんどないということですね。



○奥中山間・地域政策課長 農地につきましては、農政水産部のほうで農業振興地域の基本方針をつくっております。この中には、いわゆる耕作放棄地に出た部分、あるいは、農地転用に出た部分、そういった部分も見越してつくっております。そこも踏まえて大体これぐらいの数字ということで農政のほうとは調整をしております。

それから、工業用地につきましては、いわゆる企業誘致用の工業用地という単位ではございませんで、工業統計上の10人以上の事務所の敷地ということで統計上の数字はなっております。ですから、工場とか、製造業の事務所の敷地でございますので、ここの数字のこれまでの趨勢としては、ずっと下がってきているような状況にございますので、ここを何とかずっと下げずにとどめておきたいということで、今、目標をつくっているところでございます。

○緒嶋委員 事務所まで入れるのが正しいのかもしれないけれど、10年間で4ヘクタールというのは、前向きな姿勢がちょっと足らんのじゃないかなという気がしてなりません。企業が進出してきて、県民全体の所得を上げるためには、農業もですけれども、企業誘致をしてできるだけ雇用の場をふやし、若年者の雇用の場がふえることで人口減少も食い止められるわけですよ。そういう積極的な意味からいうと、何となく寂しい気がするんですけども。

○奥中山間・地域政策課長 商工観光労働部のほうともいろいろ相談をしておるんですが、今計画している工業団地も実際はございます。ただ、そこは、我々のほうにはなかなか情報として——ただ、そういったものが入ってくれば、それを十分踏まえた計画にはしたいと考えております。

○二見委員長 ほかにはございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 では、最後にその他でありますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 それでは、以上をもって総合政策部を終了いたします。執行部の皆様、お疲れさまでした。暫時休憩いたします。

午前11時51分休憩

---

午前11時53分再開

○二見委員長 委員会を再開します。

その他何かありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○二見委員長 それでは、以上をもって本日の委員会を終了いたします。

午前11時53分閉会