

平成18年6月宮崎県定例県議会

総合交通・流通対策特別委員会会議録

平成18年6月29日

場 所 第3委員会室

平成18年6月29日（木曜日）

午前10時1分開会

会議に付した案件

○協議事項

1. 委員会の調査内容について

○概要説明

農政水産部

1. 本県農畜水産物流通の現状と貝塚航路の休止の影響について

地域生活部

1. 乗合いバスの新規参入について
2. 宮崎交通のバス路線廃止について
3. 高千穂鉄道の現状について

○協議事項

2. 県内調査について
3. その他

出席委員（12人）

委員	長	河野哲也
副委員	長	十屋幸平
委員		川添睦身
委員		緒嶋雅晃
委員		外山三博
委員		永友一美
委員		萩原耕三
委員		中野一則
委員		外山衛
委員		宮原義久
委員		外山良治
委員		山口哲雄

欠席委員（なし）

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

農政水産部

農政水産部長	長友育生
農政水産部次長 （総括）	永野明德
農政水産部次長 （農政担当）	黒岩一夫
農政水産部次長 （水産担当）	森末保治
部参事兼農政企画課長	宮脇和寛
農産園芸課長	村田壽夫
畜産課長	井好利郎
水産政策課長	藤田仁司
農水産物ブランド 対策監	小八重雅裕

地域生活部

地域生活部長	村社秀継
地域生活部次長 （交通・情報・国際担当）	山田教夫
部参事兼生活・文化課長	日高勝弘
総合交通課長	加藤裕彦

事務局職員出席者

政策調査課主事	近田暁洋
議事課主査	永田清文

○河野委員長 ただいまから総合交通・流通対策特別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すが、お手元に配付の日程案をごらんください。前回委員会での協議で、執行部の概要説明に先立ち、調査内容について協議したいとの御意見がありましたので、最初に調査内容について御協議いただき、協議終了後、農政水産部に本県農畜産水産物流通の現状と貝塚航路の休止の影響について、地域生活部に乗合バス会社の新規

参入について、宮崎交通のバス路線廃止について、高千穂鉄道の状況について説明をしていただき、その後、7月に予定しております県内調査の計画について御協議いただきたいと思いますのですが、このように取り進めてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのように決定いたします。

では、最初に、当委員会の調査内容について御協議いただきたいと思いますのですが、まず、前回委員会で御要望のあった昨年度の当委員会の概要説明を行い、その上で正副委員長の調査内容案を御提示し、御協議をお願いしたいと思います。事前に御送付しておりました平成17年度の当委員会の概要についてであります。調査項目として、1. 本県の総合交通網の整備に関する事、2. 県民の移動手段の確保に関する事、3. 本県生産物の流通に関する事、4. その他が挙げられておりました。調査の概要につきましては書記の方から御説明いたします。

○近田書記 平成17年度の当委員会調査内容の概要について説明します。

調査項目につきましては、先ほど委員長から御説明のありましたとおり、1. 本県の総合交通網の整備に関する事、2. 県民の移動手段の確保に関する事、3. 本県生産物の流通に関する事、4. その他となっております。お手元に配付しております事前送付資料の3をご覧ください。

まず、本県の総合交通網の整備に関する事については7つの内容を調査しております。(1)の過密植栽の状況については、主に都農一西都間の過密植栽への県の対応を調査し、現地を視察しております。(2)の高速道路網の整備状況

については、東九州道の整備状況の調査及び工事現場視察を行っております。(3)の日豊本線の高速化については、主に宮崎一鹿児島間の高速化について調査しております。(4)のSNA(スカイネットアジア航空)については、県内調査で現状及び事業計画のお話を伺っております。(5)のカーフェリー航路の再編については、カーフェリーの現状と課題、主に京浜航路の休止問題を調査しております。(6)の台風14号の道路災害状況については、災害状況及び復旧見込み等を調査しております。(7)の災害に強い道路網については、災害防止工事の施工状況等の調査を行っております。

次に、県民の移動手段の確保に関する事についての項目では、主に2つの内容を調査しております。(1)の宮崎交通株式会社のバス路線廃止問題については、バス路線の廃止状況及び対応を調査しております。(2)の高千穂鉄道の今後のあり方については、高千穂鉄道の被災状況、今後の復旧見込み、新会社の内容を調査し、県内調査で高千穂鉄道株式会社に出向き、お話を伺っております。

本県生産物の流通に関する事については、主に5つの内容を調査しました。(1)の本県青果物の流通における現状と課題については、執行部から説明を受けるとともに、県内外調査で出荷・流通体制を調査しました。(2)の本県港湾の概況及びポートセールスについては、港湾整備の現状について調査を行いました。(3)京浜航路休止による農畜産物輸送の影響については、代替輸送の方法、コストアップ、JAの取り組み等を調査し、JAグループとの意見交換会を行いました。(4)のトラック輸送業界の現状と課題については、原油高騰及び速度・排ガス規制への対応について調査しました。(5)の

県産木材流通の現状と課題については、木材の出荷状況及び輸送手段について調査を行いました。

その他の項目については、時間の関係上、昨年度は調査を行っておりません。

意見交換会として、J Aグループ、日本通運株式会社にお越しいただき、J Aグループとは農畜産物の輸送について、日本通運とは京浜地区における本県農畜産物の流通について伺い、質疑を行いました。

以上が昨年度の調査内容の概要です。なお、昨年度の県内外調査箇所については3、4のとおりです。書記からの説明は以上でございます。

○河野委員長 昨年度はただいまの説明のとおり、主に高速道整備、海上航路の維持充実、航空路線の維持充実、J R日豊線の高速化、T R及びバス路線問題、農産物の流通について調査を行いました。

事前に送付した資料の概要ですが、資料1、人の移動手段は自家用車利用の割合が非常に多く、公共交通機関の利用が低迷しております。資料2の方をごらんください。農産物の輸送はトラック輸送が最も多く、フェリーがその次に多いという状況になっておりますが、貝塚航路の廃止に伴い、今後、輸送形態にも影響が出てくると思われまます。また、前回委員会での執行部との質疑では、主にバス路線、カーフェリー航路の廃止及び休止、高千穂鉄道について御意見が出されました。それを踏まえ、今度は事前資料ではなくて資料つづりの方に戻っていただきたいと思うんですが、「調査内容正副委員長案」という資料1をごらんください。資料1のとおり、正副委員長案を作成いたしました。これについて若干御説明いたします。

総合交通網の整備充実に関することは、総合

交通網基盤の整備促進及び公共交通機能の充実について、航空路線の維持充実について、2の県民の移動手段確保に関することについては、引き続きバス路線の維持確保及び高千穂鉄道についての調査、3. 本県生産物の流通に関することについては、本県の農畜水産物及び製造物の流通についての調査、4. その他として、昨年度調査が行えなかった総合交通網のバリアフリー対策についてを一步進めまして、総合交通網のユニバーサルデザイン化について、ユニバーサルデザインとは特定の人だけでなくだれでもが使いやすい設計や基準づくりを行うということです。以上を調査内容としたいと考えているところでございますが、この案につきまして皆様の御意見をお伺いしたいと思います。

○川添委員 中身はいいんですが、私は常々思うのは、航空路で例えば高知線が廃止になりましたとか、しますとか、事前の情報というのがわからない。相手が決定をしてから、それは困ったなど、こういう形になっておる。これは執行部にも言いたいんですが、情報キャッチとか収集というのがもう少し早目にわかって、早目にわかったら議会が何とかなるかと言われてもそれも即答はできませんが、少なくとも決まったものをどうするかこうするかとって、それからもう一回復活したらどうかと試してみたらどうかかなえる話じゃなさそうなんです。いろいろありますよ。カーフェリーもそうだし、飛行機もそうだし、トロッコ列車は災害ですからこれはまた予知ができない話ですが、それにしても例えば国交省が認めるのか認めんのか、認可の問題というのは非常にクリアするのに大変と思うんです。そこ辺も余り情報が正確でない。それなら国交省の認可は大丈夫かと言ってみたら、それはまだわかりませんわとい

うような状況かなと思うんです。そういうところが総力戦を挙げないと、特に国交省の場合は国会議員も入れて、そういうものがもう少し多岐にわたって議論がなされ、事前に情報をキャッチして、例えば宮日の「声」欄あたりで宮崎市の人が高知線がなくなったのは非常に寂しいと、こうなるんですね。なぜかというのは、宮崎市あたりには高知の人たちがたくさん来て成功しているんです。商店街も含め、畑のスイカあたりもそうです。住吉のあたりもそうでしたが、もう今、スイカはちょっとあれですが、ただ、昔を懐かしむというだけの問題じゃなくて、高知線の話ですが、そういう人たちに火をつけるというか、ならばそういう人たちがどういうことができるのか、例えば高千穂鉄道でも昔、乗車運動をしようとかいうのと一緒なんです。高知線をやめるという理由は、飛行機に乗る人が少ないから採算合わんわけですね、だと思っんです。ならば、飛行機に乗ろうというのはどうか知りませんが、何かきっかけをつくって飛行機を利用する運動なり、そういうものが後から言われてももう間に合わないという問題があるんです。問題設定はいいんですが、何か情報収集についてももう少し、波の後から追っかけて行くんじゃないかと前もって収集できる方法はないのか、その辺を少し研究していきたいものだと思うし、何か方法はないものでしょうかね、と意見を申し上げてみたかったんですよ。

○河野委員長 ほかはございますか。

○山口委員 先ほど昨年の特別委員会の調査内容、そして今年度の目標等が示されていますが、例えば個人的な話で恐縮ですけども、私、選挙区が延岡ということでありまして、この県議会の中に東西臼杵、日向、延岡という4つの選挙区の皆さんと一緒に大分県南部、熊本県東部

の皆さんと県境議員連盟というのを組織しております、お互いが県庁所在地を向いているから県境が全く発展しないと、回れ右をして力を合わせようではないかというのがこの議連の目的なんです、実はその中で日豊線の活性化ということを取り上げております。ところが、今回、総合交通網の整備ということでJRへの対応が明記されていませんし、一方では、4. その他の(1)の中に「道路、駅、バス等の」ということで駅が入ってきたりしておりますので、もう少し取り上げ方に工夫をしていただいたらよろしいのではないかなという気がいたします。ただ、JRに関しておもしろくないのは、かつて国鉄時代は、100円の利益を生み出すために幾ら投資しているかという比率があったんですが、今はもう民営化されたためにその数字すら表に出さない。いわば民間企業でありますために経営内容を出せないという壁があったりしまして、今の川添委員の話じゃありませんが、廃止になったりあるいは便数が減になったりした後で慌ててその状況を聞くということでは、調査委員会の権能という立場から見たらもうちょっとほかにやり方があるのではないかという気がしますね。そこらを含めていただければ大変助かると思います。

○萩原委員 これは難しい問題ですけども、宮崎県は食料基地と言われる。食料だけじゃない、農産物、水産物、林産物を大消費地に運ぶこの数字を見ても、九州管内だけはトラック輸送だけでも、ほかは空路もあれば、海路が30～40%ですけども、そういう輸送路が断たれるといたら大げさですけども、非常に厳しくなっている。一方では今度は燃費が大変高騰している。食料、農産物の供給基地にしては何か打つ手がないのかな、何か知恵が出せない

かなというところをひとつこの特別委員会でも考えてみたらいいかなと。非常に難しい問題なんです。難しい問題だけれども、宮崎県のこれから、何年燃費がこういう高騰した状態でいくのかわかりませんが、これでは農畜水産物、林産物の大消費地への輸送手段が、燃料は上がるわけでこれは大変マイナスばかりです。何か方法、いい知恵が出ないものかなと、それにみんなが悩んでおるわけです。

○緒嶋委員 総合交通網の整備充実というのはテーマはいいんですけれども、総合交通基盤の整備促進というのは具体的に東九州自動車道の整備促進とか各論的なものをはっきり挙げねば、皆、抽象的な表現だけになっているわけです。もっと明確に何をやるかと。東九州自動車道の整備とか、延岡線のと、JR日豊線の機能充実とかというふうに具体的に挙げた方が……。一般の人が見た場合、何をやるのかわからんような書き方になっているわけです。具体的な各論がないわけです。もうちょっと明確な調査項目にした方がいいんじゃないかと思うんです。我々委員はわかるけど、一般の人が見た場合には何をやるんですかというような、各論が出てない、項目の調べ方。それから、本県の農畜産物の製造流通についても、カーフェリーとか流通の場合はあるから、カーフェリーの新たな取り組みについてとか具体的なものを各論の中に……。テーマはいいですよ。総合交通網の整備充実とか、県民の移動手段の確保についてとか、そういう書き方はいいけど、括弧書きがもうちょっと具体性があった方が、我々だけでなく県民に知らせるためにわかるような調査項目にすべきじゃないかという気がするんです。高千穂鉄道というのはわかりますけれども、ほかのは抽象的過ぎるんじゃないかと。

○外山三博委員 項目については今、緒嶋委員が言われたとおりだと思うんですが、これから具体的な項目についてこの特別委員会で調査に入っていきますね。今までの特別委員会のあり方をずっと振り返ってみると、調査をしてそれですということなんです。一番大事なのは、調査してその後、この委員会で各委員がこの調査したテーマについてどうあるべきかという突っ込んだ議論をしてこの委員会としての方向性を出していく、それが今まで欠けておったような気がするんですね。ですから、今年はぜひ、調査をしたら、その後この委員会を開いて、各委員の所感なり、考え方なりをそこでぶつけ合って方向を出していくということをぜひお願いをしたいなと思います。

○河野委員長 よろしいでしょうか。それでは、皆様の御意見を踏まえまして、調査内容についてはもう少し具体化しろという御意見がありました。現時点でどういうものが具体的に出せるのかというのが正副委員長協議の中でもちょっと絞り切れなかったのが、1の(1)という状況でさせていただきました。その中に今、緒嶋委員の方からありましたことは重々調査内容に入れていこうということで踏まえておりましたので、またこの枠で調査内容とらえさせていただいて、今後具体的に出させていただくという方向でよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それと川添委員の方からありました情報キャッチの仕方につきましては、これは執行部とのやりとりの中で事前にキャッチする方策等もしあるということであれば、それを積極的に対応してもらうように、また今後執行部との対応がありますので、その中でもぜひ御意見として出していただきたいというふうにお

願いたいと思います。

それから、萩原委員の方から知恵をとということでありました。本当に委員会の一つの方向だと思しますので、また協議の中でお互い積極的な執行部の対応をこちらは求めていかないといけないと思しますので、出し合うということと、あと県外調査含めて他県の情報とかしっかりキャッチしながら進めていきたいというふうに考えております。

それから、外山委員からありました調査した後の委員会の対応というのが大事になってくるということで、これも委員会の進め方を工夫させていただいて、また提案していくという方向でいきたいと思うんですが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのように決定いたしまして、これから先ほど説明しました執行部の説明に入りたいと思います。

執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時24分休憩

午前10時25分再開

○河野委員長 委員会を再開いたします。

農政水産部においていただきました。概要説明に先立ち、一言ごあいさつ申し上げます。私は、本特別委員会の委員長に選任されました河野哲也でございます。私ども12名が4月の臨時議会において本特別委員会の委員として選任され、調査活動を実施いたしております。本日、農政水産部の皆様方には当委員会の調査の一環として説明をいただきますが、今後は当委員会の担う問題解決のために努力してまいりたいと思しますので、どうか積極的な対応をお願いいたします。

なお、委員会の委員につきましては、既に配付いたしました委員会名簿のとおりでございますので、紹介は省略させていただきたいと思っております。また、執行部につきましても、資料の中に本日御出席の幹部職員名簿を掲載しておりますので、紹介は省略していただいて結構です。

それでは、概要説明をお願いいたします。

○長友農政水産部長 農政水産部でございます。よろしくをお願いいたします。お許しをいただきまして座って御説明申し上げます。

お手元の総合交通・流通対策特別委員会資料を1枚開いていただきますと、1ページに今、委員長からございましたけど、本日の出席者の名簿をつけておりますので、紹介にかえさせていただきます。

2ページ以降が本日の資料でございますが、本委員会の調査事項の1つでございます本県生産物の流通に関しまして、本日は農政水産部から本県農畜水産物流通の現状と貝塚航路休止の影響につきまして説明を申し上げます。

御案内のとおり、本県は食料供給県でございます。まして、キュウリ、ピーマン等の野菜、あるいは肉用牛、豚等の肉類、さらにはカツオ、マグロ等の水産物などを初めといたしまして、多くの農畜水産物を生産いたしまして、全国へ供給をしております。今後さらに食料供給県としての地位を確固たるものとするためには、時代の潮流であります安全・安心に的確に対応した生産体制の確立はもとよりでございますけれども、合理的な流通体制の構築が大変重要になってきております。このような中、重油価格の高騰などの影響によりまして、昨年6月にカーフェリーの京浜航路が休止され、またことし5月には貝塚航路が休止をされたところであります。このため、県といたしましては、これまで輸送

の効率化を図るという観点から、農業団体が行います冷蔵施設の整備あるいは専用シャーシの導入等につきまして支援をしてまいったところではありますが、引き続き生産者、関係団体等と連携をいたしまして、農畜水産物の流通を含めた産地体制の確立に向け取り組んでまいりたいと考えております。本日は、青果物、畜産物並びに水産物流通の現状と貝塚航路休止の影響につきまして、農産園芸課長、畜産課長並びに水産政策課長から御説明を申し上げます。私からは以上でございます。よろしく願いいたします。

○村田農産園芸課長 農産園芸課でございます。

お手元の委員会資料の2ページをお開きいただきたいと思っております。農産園芸課からは、まず1の青果物流通について御説明を申し上げます。最初に、(1)青果物流通の現状でございますが、平成16年度のJA宮崎経済連取り扱いの野菜と果実を合わせました約16万トンをベースに説明をさせていただきますと思っております。まず、アの販売先でございますが、図1をごらんいただきたいと思っております。中央の円グラフにありますように、販売先の中心は多い順に阪神地区が25.6%、福岡地区が20%、京浜地区が18.7%となっております。

次に、イの販売先別輸送手段についてでございますが、その前に5ページをお開きいただきたいと思っております。5ページの下の方に参考という形で図3がございますが、本県の主なカーフェリーの運航状況を載せております。昨年からことしにかけてカーフェリー京浜航路や貝塚航路が図のとおり休止しておりますが、本日御説明いたします平成16年度の実績につきましては、3つの航路ともほぼ運航していた時期でございます。今回はまとまっている直近のデータ、

平成16年度で整理しておりますが、休止後の動向もあわせて説明をさせていただきたいと思っております。

それでは、資料2ページに戻っていただきたいと思っております。改めましてイの販売先別輸送手段をごらんください。全体としての輸送手段の割合は、中央四角く囲っているところでございますけれども、トラック(陸送)が79.1%、トラック(海上)が14.8%、海上コンテナが3.7%となっております。トラック(海上)と海上コンテナを合わせましたものがフェリー利用ということで全体の18.5%というふうになっております。まず、京浜地区につきましてでございますけど、右上の円グラフは京浜の分が抜き出しておりますが、これを見ていただきますと、トラック(陸送)が56%のほか、海上コンテナが16.6%、トラック(海上)が7.5%、続いて関西航路まで、大阪南港航路でございますが、トラック(海上)が17.6%と、大阪まで船で行きましてその後、陸送という形になりますが、あわせてなっております。京浜航路利用につきましては24.1%ということで、重要な輸送手段であったところでございます。なお、京浜航路の休止以降につきましては、海上コンテナは大分一横須賀航路に変更されまして、トラック(海上)はトラック(陸送)または海上コンテナなどにかわっております。輸送枠は現在確保されております。次に、中京・阪神地区でございますが、両地区の輸送手段は余り変わりませんので、あわせて説明させていただきます。右下の円グラフをごらんください。トラック(陸送)が68.5%で最も多く、次いでトラック(海上)が28.4%となっております。関西航路の航路別には南港航路が1万4,400トン余、貝塚航路が1,700トン余ということでございます。なお、

両地区への輸送手段は京浜・貝塚両航路休止以降につきましても大きくは変わっておりません。

続きまして、ウの主な流通経路であります。次の3ページの図2をごらんください。出荷から各消費地に至るまでを時系列的に示しております。まず、トラック（陸送）につきましては、産地を夕方から夜にかけて出発いたしまして、それぞれの消費地市場に届けております。東京まではおおむね1日かけて輸送しております。カーフェリーにつきましては、先ほども説明いたしましたとおり、貝塚航路が4月末をもって休止中でございます。唯一大阪南港航路が運航されております。また、京浜航路の代替としましては、大分一横須賀航路を利用いたしております。また、JRコンテナにつきましては、ダイヤ上は記載のとおり延岡駅19時46分発となっておりますが、荷はこれより1時間程度前に着いておく必要があります。延岡駅着が18時30分、佐土原駅には16時30分に荷を持ち込む必要があります。このように発車時刻が早く、利用しづらいということで、全体的には2%程度の利用実績にとどまっております。

最後に、前のページに戻っていただきまして、(2)の貝塚航路休止の影響についてでございます。貝塚航路の出港時間が17時30分ということで、大阪南港航路の19時10分に比べまして1時間半程度早いということで、これまで説明のとおり青果物は大阪南港航路を中心に利用されております。表1をごらんいただきたいと思っております。貝塚航路の利用実績につきましては、平成16年度は1,700トン余、平成17年度は、推定でございますけれども、2,400トン余と、全体取扱数量の1~2%程度の利用と推測されまして、休止後の代替手段もトラック（陸送）、大阪南港航路で確保され、直接的な影響は少ないと考えてお

ります。また、輸送費への影響はございません。しかしながら、貝塚航路を利用しておりました青果物以外の荷物が大阪南港航路へシフトして利用が集中しているということから、同航路の輸送枠の確保が今後の課題と考えております。特に青果物は6月以降出荷量が減少するため、今現在は影響はないのでございますけれども、今後本格出荷がされる秋口に向けまして輸送枠確保の状況について十分注視して、農業団体とともに適切に対応してまいりたいというふうを考えております。以上でございます。

○井好畜産課長 畜産課でございます。引き続き畜産物の流通について御説明をいたします。

資料の4ページをお開きください。畜産物につきましては、このページの牛・豚肉、鶏肉、鶏卵、9ページまでそれぞれについて御説明をしたいと思っております。また、内容のデータ等につきましては、大手取扱業者に平成16年度実績を聞き取り調査をしまして、それをもとに推計値等も含めて整理をいたしております。

それでは、4ページの牛・豚肉について説明をいたします。牛・豚肉については、16年度、約7万トンが県外に移出されておまして、円グラフにございますように、京浜、中京・阪神、中・四国、九州とそれぞれ移出をされております。この販売先別の輸送手段につきましては、京浜と中京・阪神について説明します。京浜につきましては、京浜航路休止前でございます。京浜航路が約25%、大阪、貝塚、その他フェリー等で大阪までカーフェリーで行きまして、その後、陸送をするというのが75%、4分の3を占めているという状況でございました。中京・阪神につきましては、南港航路、貝塚航路、その他フェリー等が4分の3、それにトラック輸送4分の1という構成でございました。その後

の昨年6月の京浜航路休止あるいは貝塚航路休止に伴う変化につきまして、中ほどの下にあります表1で御説明します。貝塚航路の利用実績ということで、京浜向けにつきまして16年度、3,600トンございました。それが17年度、京浜航路が休止になった関係で6,100トンにふえております。また、中京・阪神向けにつきましては変わっておりません。この17年度については、どういうふうに振り分けたかということ聞き取り調査をしまして求めた推計値でございます。それぞれ17年度合わせて1万2,000トン程度がそのまま本年5月の貝塚航路の休止によりまして大阪南港航路にすべて移行できているという状況でございます。

次に、5ページでございます。牛・豚肉の主な流通経路でございます。搬入しました翌日に屠畜・解体、それからカット処理、冷蔵後、移出されております。カーフェリーにつきましては、宮崎港なりで夕方、それから翌日の早朝に大阪に着きまして、その後、東京まで陸送で配送されるということで、大阪管内につきましては、早いものではその当日の午後に販売に移されますし、また名古屋、東京につきましては、夕方から翌日の店頭に並ぶということでございます。トラックにつきましても同様なことで、翌日の早朝に福岡なり現地に到着するというような流れで配送がされております。これが牛・豚肉でございます。

続きまして、鶏肉について説明します。6ページをお開きください。これにつきましては、同様に年間約16万トンが移送されておまして、京浜地区につきましては、右上の円グラフにありますように、京浜航路あるいはトラック輸送、それぞれ約1対1の割合で配送されております。それから、中京・阪神につきましては、大阪南

港航路なりのフェリーとトラック輸送、やはり6対4ぐらいで輸送されているという特徴がございます。休止の影響につきまして、表2を見ていただきますと、16年度につきましては、京浜向けあるいは中京・阪神向け、全くなかったんですけれども、京浜航路休止後、京浜向け6,200トン、中京・阪神向け5,700トンの実績がございました。これにつきましては、貝塚航路休止後、大阪南港航路及び一部陸送に振り分けられているというところでございます。

次に、7ページでございますが、鶏肉の主な流通経路ということで、鶏肉につきましては、搬入後、当日に屠畜・解体されまして、そのままカーフェリーとトラック等で輸送される。特に鶏肉についてはフレッシュ度というのが重要でございます。そういう意味でカーフェリーについては同じように夕方から出ますけれども、トラックについては東京方面、ここでは代表的に夕方出た次の日の夕方に着いていますけれども、中には午前中に製品化されたものについては昼ごろ出発して20時間後に東京に着く、翌日の8時には東京に着くという便も一部ございます。東京につきましては一部フライト便も年間300トン程度ございます。

続きまして、鶏卵につきまして説明します。8ページでございます。鶏卵につきましては、同様に年間5万4,000トンが移出されておまして、京浜地区につきましては、従来ほとんど京浜航路ということでございました。中京・阪神につきましては、カーフェリーで4分の3、トラックで4分の1という状況でございまして、その後の貝塚航路の休止によりまして、京浜航路休止でもって京浜向けについては全くなかったと。価格が合わないということだったというのが一つあります。それから、阪神向けに

つきましては、一部貝塚航路ができたということでございます。その後、貝塚航路の休止によりまして、すべて大阪南港航路なり大分航路に変更されております。

最後に、鶏卵の主な流通経路ですけれども、これにつきましても、当日に洗卵、パック詰めしまして、夕方のカーフェリーあるいはトラックで輸送されているという状況でございます。

以上、牛・豚、鶏肉、鶏卵、それぞれにつきまして、貝塚航路の休止の影響につきましては、それぞれのところでお話ししましたように、それぞれ大阪南港航路なりに振り分けられているということで影響はないというふうに聞いております。以上でございます。

○藤田水産政策課長 水産政策課でございます。本県の水産物流通について御説明申し上げます。

10ページをお開きください。まず、水産物流通の現状についてでございますが、水産物の多くは、アのところに記載してございますように、直接陸揚げといたしまして県内の漁港に陸揚げされるほか、回遊する資源を追って広い海域で操業するカツオ一本釣り漁船ですとかマグロはえ縄漁船の漁獲物のように県外の港で陸揚げされるものもございます。いずれの場合におきましても、陸揚げされた漁獲物の多くは近くの市場で販売されるということで、流通コストへの漁業者の直接的な負担というものはない仕組みになってございます。また、イにお示ししてございますように、カツオ一本釣り漁船などが県内外で陸揚げした漁獲物をより価格の高い市場で販売するというので、トラックを借り上げてまして県内や県外の市場に輸送、販売するという陸送という流通形態もございます。そこで、次に右側の図1をごらんください。これは日南市と南郷町のカツオ一本釣り漁船の場合を例に

した陸揚げ場所や仕向け先を示してございます。カツオ一本釣り漁船の年間の陸揚げ量は3万3,395トンということでございますが、このうち、県内外の港に直接陸揚げされ、そこで販売されるものが84%、そのほか関東、東北、九州などが主な陸揚げ地となっております。陸送につきましては全体の16%でございまして、仕向け先につきましては、宮崎県内が44%、残りは九州、中国、四国、中部などが15%から13%という数字でございます。

なお、貝塚航路休止に伴う影響につきましては、漁業者が経費負担しておる陸送におきましても、陸路のみを基本的に利用してございますので、影響はないという状況でございます。以上でございます。

○河野委員長 以上、執行部の説明が終わりました。御意見、御質問等ございましたらお願いいたします。

○緒嶋委員 それぞれカーフェリーが休止になっても影響が出てないということは、今後カーフェリーの復旧は必要ないということになるんですか。

○村田農産園芸課長 カーフェリーは非常に重要な手段でございまして、必要だと思っております。今のところ、例えば京浜航路がなくなったあとは今、大分まで横持ちしてございまして、大分から横須賀という形になっておりますので、宮崎から直接関東に行く方がもちろんいいわけでございます。そういうことで県内のカーフェリーが使えない中で周辺のカーフェリーを一生懸命探している状況で、また新たなルートにつきましても今から検討していきたいというふうに考えております。

○緒嶋委員 輸送費への影響は、大分からフェリーに載せて運ぶのも今まで宮崎から運んでい

たのもコストは同じということになるわけですか。

○村田農産園芸課長 コストにつきましては、JA物流がございますが、あちらの方で全部プールのしまして、うまいぐあいに配分いたしまして、確かに前からしますと油代が上がったというようなこともございます。それから、大分になりますとシャーシの大きさが違ったりしまして、物流のほう若干2円値上がりを見せていただいたところですが、それもコンテナに合うシャーシを入れるというようなことでそれを吸収する予定だったんでございますが、もとの値段に戻す予定だったんですが、燃油が値上がりいたしまして、バンカーサーチャージというんだそうですが、急激な油の高騰に備えて荷主と運送先が契約の中で上げてもいいよというふうになっていまして、それは2回ございまして2円20～30銭上がっておりますので、今のところ2円上がったままという状況でございます。

○井好畜産課長 畜産物につきまして申し上げますと、大手取扱業者につきましては、それぞれ運送業者と輸送料なりあるいは到着時間を指定しまして輸送契約を結んでおります。そういう関係で現在のところはその契約料金の中で輸送手段を輸送業者の方で選択して対応していただいているということで、横持ち運賃等の発生等あると思えますけれども、そういうようなところで輸送業者で対応できているということで、大手取扱業者とかあるいは生産者の方への負担にはなっていないということでございます。以上です。

○緒嶋委員 今後また燃料が高騰するということは想定できるわけですね。そういう流通業者がどこまで対応できるかという体力の問題も出てくると思うんです。その中で全然将来にわたっ

て影響がないということであれば、カーフェリーの新たな取り組みというのは今のところ当面必要ないということだと思うし、カーフェリー業者も宮崎航路を将来またさらにやるメリットもないんじゃないかと。少なくとも宮崎県はやはり宮崎からカーフェリーが出ることによってメリットがあるという形の中で運動しなきゃ、こちらの方が運動する逆に言えばメリットがなければ今後取り組む必要もないというようなことにもなると思うんですが、本当に影響出てないんですかね。私、どうもここ辺がはっきりわからんのですがね。

○井好畜産課長 実際の現段階で影響が出てないというふうに申しあげましたところでございますが、長期的にはもちろんカーフェリー等の復活によりましてより安定した価格なりが形成できますでしょうから、有効だというふうには考えております。短期的には何とか乗りかえられているというような状況の報告でございます。

○緒嶋委員 それと生産者が集配所まで持っていく時間が、大分に持っていくのと宮崎から出港するのではその点の生産者の立場での時間的な制約というのかなり出てきておるんだろと思うんです。宮崎県の場合は生産地だから、あくまでも生産者にとってどうなのかという視点で物を考えていかんと、そこ辺の視点というのはどうとらえておられるのですか。

○長友農政水産部長 貝塚航路休止の影響というタイトルでございますので、それぞれのところで直接的な影響は少ないとか影響ないとかいう表現になっていましてけれども、確かに京浜航路なり貝塚航路が休止されることで影響が出ておったんですけれども、それは団体の努力なりあるいは県が支援したということで今のところ従前の状態に戻っていますというような理解を

していただきたいと思います。

それとさっきちょっと農産園芸課長が申し上げましたけど、今、特に青果物の場合は量が非常に少ない時期でございますから、問題は、秋口10月以降に量がふえてきたときに大阪南港の輸送枠が確保できるかどうかというのが青果物の場合は一番大きな課題だろうと思っております。確かにこれは位置的な条件で宮崎から京浜なりあるいは阪神地区に送るということは非常に不利な条件があるわけですがけれども、その輸送経費で不利な条件をどこでカバーするのかということになってくるんだろうと思います。農家の経営を考えた場合はですね。その辺は例えばハウスのコストを下げてくださいとか、あるいは省エネルギーの施設を導入するとか、重油をたく量を減らしていくとか、あるいは極端に言いますと、重油にかわってほかの代替エネルギーを使うことを検討するとか、いろんなことを今、検討は始めておりますけれども、やっぱり経営全体から考えますと、そういうところまで考えていって輸送コストをどこで吸収するかということが今からの課題になってくるだろうというふうに理解しております。

○緒嶋委員 京浜なんかの東京の市場なんかは千葉とか茨城の人と競争しなきゃいかんわけですね、価格競争。鮮度とか何とかにおいてこちらは絶対的に不利、輸送時間の問題等考えたら、向こうは1時間、2時間で持ってくるわけです。そういうことを考えたら、輸送コストをいかに下げると言われたが、逆に今、下げることによって生産者の実入りが減ってきているわけです。コストが違うから。売る価格は、東京でも鮮度が違えば価格も違ってきます。そういうことを考えると、流通コストを下げるのが農家の所得をふやすことになる。それ以外に

こちらでは有利な条件はあり得んわけです。だから、これについては、いかに輸送コストを上げるため、そのためにはやはり宮崎から輸送した方が安いんだと、その方が鮮度も高いし、価格も高く売れるというような視点でいかないと、輸送費に影響は出ておりませんというようなことだけで農政の人が取り組んでおくということは大きな間違いになるんじゃないかと、私はそういうような気がしてならないのです。農家の生産者の所得をふやすためにはどうすべきか。今のところ輸送費は影響は出てないというような楽観的な見方で物に取り組んでもらうということは、将来宮崎県はますますもって元気のいい宮崎県どころじゃなく、ますます厳しい宮崎県が生まれてくるんじゃないかなと。これは深刻に受けとめんと、とてもじゃないが、農家の皆さんにとってこういう表現をとることは許されるのかなという気がしてならないのです。

○永友委員 関連。今、緒嶋委員から出ましたが、宮崎県の生産、食料基地と言われてきた体制からして、現段階で影響はないということは、口頭じゃいいよ、文書あたりでこういうふうに楽観といいますか、農家が今、燃料高等、ハウス等の経営コストを考えればいいんだというふうな、宮崎県として基本的に全くなっていないというふうに私は申し上げたい。今後どういう対応で物流を考えていくのか。基本的な考えもなく、現況じゃ問題はありませんよと。食料基地で遠隔地にある宮崎県が、そしてしかも行政の一番源である皆さん方がこんな感覚で宮崎県の農畜産物の遂行ができますか。私には地元から、大分になっての大変なコスト高になっているということをやうんですよ。金がない、金がない、財政難だとおっしゃるけれども、宮崎県で船ぐらい買わんとかというぐらいの意見が

出てくるんです。全くあなたたちとの感覚は大きな溝があります。声を大きくして言いたいです。

○長友農政水産部長 先ほどちょっと申しあげましたけれども、文章表現はそういう表現にしておりますが、実際、現実問題としましては、京浜航路なり貝塚航路が休止になったときにいろいろ手を打たせていただきまして、もちろん予算もいただきました。その結果として影響を最小限に食いとめているというふうに御理解いただきたいと思います。それと水産物のところは直接的な影響はございませんが、最近の重油価格の高騰ですとかそういうこと、余り重油価格が高い高いということばかりに目を向けますと、その部分だけでは農家は所得が落ちてきていると。確かにそうだろうと思います。ただ、私どもとしては、重油価格の高騰を防ぐ手だてというのは私どもには今のところございませんので、結局、重油価格の高騰をどこで吸収して農家に影響が出ないようにするかということについて現在一生懸命検討させていただいております。

もう一つは、将来、仮に宮崎からまたカーフェリーが出るということになりますと、それは当然使います。使わせていただきます。そのときには、今やっておりますような例えばシャーシとかそういうことは解決されてくると。当然そのときには今の価格よりも、横持ち運賃もなくなるし、安くなるということになるだろうと思いますので、宮崎からカーフェリーが出るとなれば当然それは使わせていただくということになると思います。

○外山三博委員 ちょっとお聞きをしたいんですが、流通の総数160万トンという数字の中には、県内各JAの集出荷場に生産者から来てという

ような説明がそこにあるわけですが、JA系統じゃなくて、生産者が直接、宮崎で言えば中央卸売市場に持ち込むもの、それから畑売りというか、生産者が消費者と契約するもの、そういうものも全部この中にカウントされた数字なんですか。それともJA系統以外の数字が別個にあるんですか。

○村田農産園芸課長 これは経済連取り扱いのみでございます。大体県全体の、県の統計を見ますと6割程度が入ります。あと4割強につきましては、委員がおっしゃったみたいに市場を通して県外に出す。もちろん県内市場ですから県内の消費者向けが大部分ですが、余った分につきましては県外に出しておると聞いておりますが、その分につきましては、ちょっと調べようがないといえますか、正式な数字がございませんので、調べておりません。

○外山三博委員 4割ぐらいはJA出荷のルートに乗ってない分があるというのは、そういうものがどういう流れで県内県外に行くか、ほとんど同じような経路で行くのか、全然違う経路で行くのか、一度調べておく必要があると思うんです。そのことをお願いしておきたいと思います。

今の説明で一つなかったんですが、花を飛行機でずっと運んでいた。それがスカイネットが入ってきた関係でしょう。ANA（全日空）なんかは小型機になって輸送の手段がなくなってきたということで花が送れないということも聞いておるんですが、その後、花に関しては飛行機で送っておった分についてはどういうふうになっておりますか。

○村田農産園芸課長 花につきましては、当初ほとんどが空輸でございましたので、当初は混乱があったんですけれども、JA経済連の方で

各JA間の調整をいたしまして、九州島内は陸送、大阪までは陸送、あとは福岡空港、鹿児島空港に出して東京方面に出荷という形、JAによりまして、はまゆうにつきましては昔から自分でやるということで自分たちで、鹿児島空港利用がメインでございますが、それも九州島内は陸送というような形で横持ち運賃が発生しないような形でやっているようでございます。

○外山三博委員 九州は陸送、阪神も陸送と言われたですね。

○村田農産園芸課長 阪神も陸送が主体でございます。

○外山三博委員 その場合、鮮度が落ちる分、価格が低落を、特に九州内は近場としても、阪神の市場で宮崎の花の価格が落ちておるということはないんですか。

○村田農産園芸課長 花全体の価格につきましてはここ数年横ばいという形でございますが、大阪方面での評判を聞きますと、鮮度的には問題ないというふう聞いております。

○萩原委員 これは部長に言うべきかどうかかわらんけれども、先ほどからお話がありました航路の復活に向けて、農政水産あるいは環境森林、分野横断的に荷物の往復便、確保して、何とか復活の方向をやってみようやという、そういう連絡会議みたいなことをやってないですか。

○長友農政水産部長 会議が2つございまして、一つは宮崎県物流効率化検討委員会というのがございまして、それは平成17年度で3回ほど開催されておりますし、もう一つは宮崎県物流協議会というのがございまして、それが17年度は2回開催をされております。その中で例えば私どもで言いますと、経済連、これは荷主ですから、それから運送業者、これはJA物流とかほかの一般の運送業者も入っております。それか

ら、行政機関、これは農産園芸課ですとか、ほかの県の関係課、そういうところが検討委員会に入りまして、情報交換だとか対応策の協議をしております。さらに、物流協議会の方では、これはいわゆる県の内部の協議会でございますけれども、関係各部局の担当リーダークラスでやっております、こちら本県の物流に関する情報交換ですとか対応策の協議をしております。

お話ございました航路の再開に向けての話としましては、総合交通課の話によりますと、一応当たっているという話は聞いていますけれども、ただ、問題は帰り荷、東京からこちらに帰ってくる時の帰り荷になると思いますが、それにつきましては、いろんな関係団体の話を聞きますと、農産物でありませば例えば長野県でできたレタスとかそういうものを宮崎に持ってくる時に、これはいわゆる宮崎の中央市場とか市場にも相当県外から入ってきますから、そういうものをカーフェリーを使ってもらうとか、あるいは肥料とかそういうものをカーフェリーを使ってもらうということもできますが、もう一つ、最近、業者の方からいろいろ私どもが聞いておりますのは、宮崎にかなり工場誘致して工場が入ってきたじゃないかと、そこでいろいろ原材料が来るはずだと、そういうものをどういう輸送ルートで宮崎に持ってきておるのか、その辺もちゃんと調べれば、カーフェリーで使えるものがあるんじゃないかと。だから、帰り荷の潜在的な量といいますか、そういうものをちゃんと調べてやるべきではないかということは一般的な流通業者の方からは言われております。

○萩原委員 ということは、そういう問題は総合交通課の方でキャスティングボード握って

やっていくという調査、農産物から工業用品からあらゆるものがあるんです。宮崎県から製品として出す分もあれば、原料として出す分もあるし、地方から原製品として来るものもあれば、原料として来る。そういう調査等は総合交通課でやってくれると思っておるわけですか。どうなんですか。

○長友農政水産部長 航路の再開という大きなテーマにつきましては、私どもは総合交通課の方をお願いをしたいと思いますが、それに関するいろんな調査の協力とかそういうものは積極的にやらせていただいております。

○萩原委員 貝塚航路等が廃止になる。休止になりましたね。こういう情報は突然来たんですか。それともおおむねそうなるであろうという想定内の出来事だったんですか。

○長友農政水産部長 正式に私どもが聞きましたのは、県庁の記者室でカーフェリーの社長さんが記者発表されましたが、そのときに正式に聞いております。

○萩原委員 その前にはそういう不安感はなかったんですか。

○長友農政水産部長 私どももうわさで聞いておりましたし、農業団体もうわさでは聞いておったはずだと思います。

○萩原委員 大分南港の航路、これは例えば今までどういうあっちの経営状態かわかりませんが、宮崎県のものでそれだけどんどんどんどん行って、すべて荷を積めるんですか。今からピークになってくるでしょうから、そのときの心配等はないんですか。

○長友農政水産部長 貝塚航路が休止されて、大阪南港は今、上りも下りも満杯状態に近いというふうに聞いております。今、御指摘がありました秋以降のいわゆる促成物が出る時期

になりますと、大阪南港の輸送枠が確保できるかどうか、それは今のところはっきりしておりませんが、もし大阪南港が使えないということであれば、さらに大分一横須賀航路とかほかの航路にシフトするとか、その辺は今、経済連の方で検討してもらっております。

○河野委員長 ほか、ございませんか。

○外山良治委員 宮崎県の農業生産額というのは幾らでしたかね。たしか3,000億ぐらいでしたかね。

○長友農政水産部長 一番新しい数字で3,150億です。

○外山良治委員 例えば先ほど6対4と、経済連取り扱いが6割でその他が4割だと、中央市場の方はわからんとおっしゃいましたね。すごく粗っぽいと思うんですが、毎年、市場年報というのを出しておいて、例えばオーストラリアからカボチャが何トン入りましたとか、そういうのは市場年報にすればすぐわかりますよ。御存じですか。

○村田農産園芸課長 中央卸売市場の取扱量は把握いたしております。しかし、県内産、県外産というくくりではちょっとわかりにくいし、また県外に出ていく量がどのくらいかというのははっきり把握しておりませんということです。

○外山良治委員 例えば本気になって考えようとするれば、宮崎県下の市場年報を調べて、宮崎県の総生産額というのが幾らで、例えばトラックとかフェリーとかでどういうふうに流通になっているとか、そういうのは初歩的な資料だと思うんですが、いかがなものでしょうか。

○村田農産園芸課長 それぞれ個人情動的なものがありまして、どの市場のどの仲卸さんがどこに何トン出したというところまで推計はある

程度できるんですけれども、データを求めてもなかなか出してくれないというのが現状であります。

○外山良治委員 まあ、いいでしょう。それから、例えば先ほども出ましたが、今から夏場にかけては高冷地野菜というのが、青果物として宮崎県ではなかなか生産が不可能だということでどんどん入ってくる。例えば私たちは宮崎から出ていく青果物とか花卉とか鶏さんとか卵さんとかいう議論をしていますが、そういった地理的關係で流入してくる青果物、牛、豚、それと例えば外国の農産物等の流通、これがどの程度入ってきているのかというのはわかりますかね。

○村田農産園芸課長 今、手持ち持っておりませんけれども、大体つかんでおります。

○外山良治委員 委員長、後ほど委員会としての資料をよろしくお願いをいたします。

それから、例えばこの資料は16年度のすべて調査ですよ。16年度、バレル40ドルから45ドル程度であったんじゃないかなと。今、バレルが70ドル超していますね。今、バレルどのくらいですかね。

○藤田水産政策課長 重油、バレル当たりで言いますと、東京とニューヨークで若干違います。先物が指標銘柄になっておりまして、大体東京の方では65から66ぐらいだと思います。ニューヨークにおきましては多分70から71ドルぐらいのあたりで推移しているという状況でございます。

○外山良治委員 これだけ宮崎県というのは東京から随分離れているところにあると。なおかつ、例えば宮崎県の総生産額の10%を占めるのが農業生産だと、そういう位置づけにして農業をしっかりとしてもらわないかと、そのため

には流通だと、流通を確保するためにどうしたらいいかというのが特別委員会の趣旨だと思うんです。そこで、例えばバレルが40ドルから65ないし70ドルになって、それが流通に与えた影響というものをどう判断すればいいのかと。17年度の出荷数量とか割合とか、これはわかりますか。

○村田農産園芸課長 17年度につきましては18年の3月まででしたので、現在、経済連の方で一生懸命、集計をしておるところでございます。大体秋口になって正式な数字が出ると。先ほど貝塚が何トンと申しましたようにアバウトな数字は現在押さえておりますけれども、まだ正式な数字という形では押さえておりません。

○外山良治委員 アバウトで結構ですから、委員会としての資料をお願いしたいと思います。でなければ、例えば流通が農業生産、農業所得にどのように影響を与えてきたかということが全然これではわかりません。ですから、先ほどのような影響はありませんというような、そういう話になるのと違うのかなという気がいたしましたから、そういった点についてもう少し深刻、真剣に考えていただきたい。以上です。

○長友農政水産部長 外山委員から御指摘のありました資料は作成して委員会の方に提出いたしますが、最初に御質問がありましたよその県からどれくらい入ってきているかということにつきまして、青果物の卸売市場統計の年報で見ますと、例えば宮崎市中央卸売市場で見ますと、ここに主要な9品目の入荷先が上がっておりまして、例えばトマトは県内産が90%になっております。ところが、タマネギは北海道と佐賀県産で95%、レタスは長野と長崎で79%、バレイショは北海道、鹿児島、長崎で77%、こういう品目によっては県外産の依存度が非常に高く

なっているという品目もございます。

○萩原委員 部長、僕はトラック業者の人と時々お話しするんですけども、これ以上燃費が上がってくると、走れば走るほど赤字出して会社として成り立たんのじゃないかと。片一方は、船はだめだわ、トラック業者が今度とはとてもじゃないがやれないがというような状況は、そういうところは把握されていますか。

○長友農政水産部長 トラック業界の窮状につきましては、例えば経済連あたりと話をするときには聞くことはございますけれども、具体的にどれくらい困っていらっしゃるのかという具体的な話については把握しておりません。

○山口委員 ちょっとおさらいといいますか、確認をさせていただきますませんか。かつて私どもの農政振興議員連盟が経済連JAと勉強会を行いましたときに、彼らの方から言われましたのは、一つの物の価格を決定するときには、材料費がこれだけかかります、薬剤料がこれだけかかります、そして本人の労働費プラス利益、そして輸送コストがこれだけかかりますと、100分率の中でいろいろ示されたものがあつたんですが、行政としてそれはどのような形でつかんでおられるんですか。

○村田農産園芸課長 各普及センターごとに経営管理指針というのを作成しております。これは認定農業者を認定する場合にも使うわけですけども、その中でその地域の主要品目につきまして経営費調査をちゃんと押さえております。単価は平均単価を使いますが、あとそれにどういう農薬を使う、どういう肥料を使う、どういう重油を使う、輸送賃は何ぼというのはちゃんと把握しております。

○山口委員 把握してはいますじゃなくて、例えば東京の大田市場で1袋200円のピーマンがあつた

としたときに、200円のそれぞれの内訳というのはわかるんですか。

○村田農産園芸課長 東京の200円と言われると困りますけれども、なべて全体でピーマン、例えば本年度は幾らというのはわかります。

○山口委員 何を申し上げたいかといいますと、例えば話、大田市場で1袋200円のピーマンがあつたとして、それは昨年も200円、ことしも200円したとしますと、結局輸送コストが上がっている部分どこが圧縮されているかといえ、当然農家の利益に食い込むしかないと思っています。ですから全体の中でそれぞれはどの部分を占めているんですかと。私たちは少なくとも経済連から指摘されたのは、他県と比較して一番困るのは輸送コストであると。この縮減のためにということで行政としてもコンテナの支援とかいろいろやってきたと思うんです。県内産で県内消費の場合はよろしいかと思いますが、少なくとも東京、大阪という市場の中においての一定基準単価に占める輸送コストの割合というのはどれぐらいというのはおわかりなんでしょう。

○村田農産園芸課長 ある程度計算した主要品目については持っております。

○山口委員 それは公表していただけないかと先ほどから伺っているんですが、ある程度調べておられますとか、幾つかの品目についてはわかっておりますじゃなくて。

○村田農産園芸課長 例えばキュウリ、東京に出荷した場合、過去3カ年間の平均が324円でございます。キログラム単価です。保冷トラックを利用した場合、東京方面の運賃、キロ当たり23円89円でございますので、比率で割りますと、7.4%が運賃になると。海上コンテナの保冷を利用いたしますと、これが17円5銭になりま

すので、キロ当たり5.3%ということでございます。

○山口委員 先ほどの原油の高騰ぐあいによりまして、16年、17年、そして本年度それぞれ変わっていくのかもしれませんが、保冷を使った7.4%、それから5.3%というのは上昇してきていることは確実ですね。それは結果としてやっぱり農家の取り分がそこで相殺されていると理解して構いませんね。

○村田農産園芸課長 先ほどもお話ししましたように、休止前と休止後、2円ほど上がっております。重油の高騰等の影響で上がっておりますが、なるべくそれを下げるために努力を一生懸命、県も協力してやっているところでございます。例えば先ほど言いましたように、シャーシを改良することによりまして運賃単価を下げるとか、それから今度の10月からですが、経済連の方の物流改革の中で、今までは各JA単位にトラックを契約してそれぞれの市場に出荷していたんですが、これを県一本化でトラック配車効率よくいくように、満車でできるように、県全体での一元配送、一元出荷販売等についてことしの10月から取り組むということで、そうなるかとさらに効率よくなるのかなと、コストが下がるのかなというふうに期待をしているところでございます。

○山口委員 今後の取り組みは期待を申し上げますが、いま一つ、本県のカーフェリー休止の一つの理由に燃油の高騰というのがありました。これは全国全世界同じ条件ですから、私はそれを正面から受けとめていません。逆に言えば、行きはいっぱいでも帰りは空だという、空に近い状態ということで、なかなか向こうとしてペイできない部分があるのかなという気がするんです。大分航路は、先ほど部長でしたか、どな

たかの報告では上り下りとも満杯というこの中身は何なんですかね。わかったら教えてください。

○村田農産園芸課長 上り下り満杯と申し上げましたのは、宮崎—大阪南港航路のことでございます。貝塚航路が休止になりましたので、全部南港にシフトしましたから。

○山口委員 それは宮崎航路が廃止になった分、大分からを利用する部分がおかげで上下とも満杯という意味ではなかったんですね。わかりました。結構です。

○河野委員長 では、委員会としての資料請求については対応の方よろしくお願ひしたいと思います。

○永友委員 どうしても私は今のような姿勢は、これは委員会として認めるわけにはいきませんが、再度確認をしたいと思ひます。当面しのぎの大分経由でやっているんだという、しのぎですよね、これは。私はそうだと思う。ところが、これでいいんだという感覚であるのかどうか、もう一回確認しておきたいと思ひます。

○長友農政水産部長 先ほどちょっと申し上げましたが、これでいいとは思っておりません。宮崎—京浜航路ができれば当然そちらにシフトします。

○河野委員長 以上で終わりたいと思ひます。執行部の皆様、御苦労さまでした。

暫時休憩いたします。

午前11時23分休憩

午前11時27分再開

○河野委員長 委員会を再開いたします。

地域生活部においでいただきました。それでは、概要説明をお願いいたします。

○村社地域生活部長 本日は3項目の御報告を

させていただきたいと思ひます。

お手元の委員会資料を1枚めくっていただきまして、目次をごらんいただきたいと思ひます。

1番目は、4月の当委員会でご指示がありました乗合バス会社の新規参入についてであります。

2番目は、宮崎交通のバス路線廃止についてであります。

3番目は、高千穂鉄道の状況についてであります。以上の3項目につきまして詳細を総合交通課長より説明させていただきます。

私からは以上であります。

○加藤総合交通課長 御説明いたします。

委員会資料の1ページをお開きください。まず、乗合バス会社の新規参入についてであります。(1)の参入等に係る規制緩和についてですが、平成14年2月1日に道路運送法の一部を改正する法律が施行されまして、乗合バス事業への参入等について規制緩和が行われたところであります。その主な改正点を改正前と改正後で比較しております。まず、上段の新規参入の手続であります。改正前は、国による需給調整規制、つまり交通需要に対して供給過多とならないよう制限をするということをも前提とした免許制であったものが、改正後は、国が定める一定の要件を満たせば自由に参加できる許可制に変更されました。また、下段の運賃の設定や変更の手続につきましても、改正前は、運賃を新たに設定したり変更したりする都度に認可を受けることが必要であったものが、改正後は、上限額のみ認可を受ければ、その後は上限額の範囲内での運賃の設定や変更は届け出をするだけでよいという制度に改められたところであります。

次に、(2)の許可手続ですが、本県で乗合バス事業に新たに参入しようとする事業者は、道路運送法に基づく申請書をまず宮崎運輸支局に

提出いたします。宮崎運輸支局では必要書類がそろっているか、記入漏れがないかなど形式的な審査を行い、不備がなければ申請書を九州運輸局に送付いたします。内容の審査は九州運輸局が行います。許可については道路運送法に許可基準が定められており、またその許可基準に適合するかどうかの審査に当たっては、より具体的な審査基準が定められております。その審査基準の主な内容を枠内に記載しております。まず、事業遂行に当たって安全を確保する能力についてですが、事業者が安全運行に必要な法令の知識を有しているか、また安全運行のための管理体制が整備されているかということについて審査されます。次に、事故の際の対応能力、損害賠償能力の確保についてですが、事故が起こった際の緊急連絡体制や協力体制といった社内体制が整備されているか、また任意保険に加入する計画があるかなどについて審査されます。次に、事業開始に必要な資金計画等の保有についてですが、事業開始に当たって必要となる車両購入費や運転資金といった資金計画が合理的かつ確実か、また一定の資金が事業開始までに確保されているかについて審査されます。次に、安全で安定的なサービスの提供が可能な事業基盤の保有についてですが、営業所ごとに11人乗り以上の乗用車5台、予備車1台、計6台以上のバスを配置できるか、また二種免許を持った運転手を計画どおり配置できるかなどについて審査されます。最後に、特定の時間帯等のみへの参入の規制についてです。これは競合他社が運行している路線に新たに参入しようとする事業者が需要の多い時間帯や期間、曜日に限った運行を計画している場合、申請段階で是正を求められるというものです。これは例えば特定の時間帯のみへの参入、いわばいいとこどりを

認めますと、その結果として既存事業者が需要の少ない時間帯から撤退してしまうなど利用者に不利益が生じるおそれがあるためです。該当する例といたしまして、朝夕のラッシュ時の時間帯のみに参入する場合や夏休みなど一時的に利用が増大する期間に限って参入する場合などが挙げられておりますが、是正すべきかどうかについては国が運行の実態を踏まえて個別に判断することになります。以上の点を含め、審査基準に照らしてすべての要件を満たしている場合に九州運輸局長が許可をいたします。なお、申請から許可までの標準的な処理期間は原則として3カ月以内となっております。

最後に、(3)の新規参入の状況についてであります。規制緩和が行われた平成14年2月1日以降平成18年1月31日までの4年間で新たに乗合バス事業に参入した事業者は、全国で49社あります。全国的には関東や関西の都市部におきまして、駅とその周辺地域とを結ぶ都市内あるいは都市近郊バスへの参入が多いようです。九州では3社が参入しておきまして、その内容といたしましては、鹿児島では観光高速船への連絡バス、熊本では空港リムジンバス、そして長崎では県営バスが撤退した区間を運行する過疎地バスとなっております。この件については以上でございます。

3ページをお開きください。次に、宮崎交通のバス路線廃止についてであります。去る6月14日に開催された宮崎県バス対策協議会におきまして、県北地域を対象に平成19年4月1日から廃止を予定しているバス路線について宮崎交通から申し出がありました。今回の廃止対象は13系統20区間となっております。詳細は後ほど御説明いたします。関係市町村は県内8市町村と熊本県の1町の計9市町村となっております。

廃止の時期は平成19年4月1日からとなっております。廃止の理由ですが、今回の廃止予定路線は、利用者が少なく今後の需要回復も見込めない赤字路線であって、行政からの補助がない、あるいは補助があっても赤字が満額補てんされていないためと聞いております。

次のページをごらんください。今回の廃止対象路線を3つの地区に分けて記載しておりますが、この中の主なものについて御説明いたします。まず、延岡地区であります。1番に延岡～熊田～黒内といった系統がございますが、この系統は、延岡市内から北川町に向けて国道10号を北上し、北川町中心部から主として国道326号を通り、大分方面に向かって運行するものであります。この系統がもし廃止されますと、延岡市と北川町を結ぶ路線バスは大分行きの特急バスのみとなります。

次に、日向地区であります。9番にロックタウン日向～温泉～神門という系統がございますが、この系統は、日向市内から旧東郷町の中心部を経由して旧南郷村に向かうものであります。この系統と8番の神門～道の駅東郷・日向高校～ロックタウン日向が廃止されますと、旧東郷町と旧南郷村を結ぶ路線バスがなくなることとなります。

最後に、高千穂地区であります。13番に高千穂～蘇陽高校～波帰という系統がございますが、この系統は、高千穂町中心部から五ヶ瀬町方面に向かう系統でありまして、途中、蘇陽高校のございます熊本県山都町を経由し、再度五ヶ瀬町に戻って終点の波帰まで運行するものであります。この系統と12番の高千穂～跡取川～鞍岡が廃止されますと、高千穂町と五ヶ瀬町を結ぶ路線バスは熊本行きの特急バスと福岡行き的高速バスのみとなります。

再度、前のページをお開きください。(2)の今後の対応であります。今後は関係する市町村、国、県及び宮崎交通で構成するバス連絡対策会議を設置いたしまして、利用実態調査や住民からの意見聴取など現状把握を行いながら、必要な対策を検討していくこととなります。今回廃止の申し出があった路線の中には生徒や高齢者が日常的に利用している路線もありますことから、県といたしましては、今後こうした対策会議の場などを通じて宮崎交通とも十分協議しながら、路線の維持や代替交通の確保など関係市町村とともに必要な対策に取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして5ページをお開きください。次に、高千穂鉄道の状況についてであります。まず、(1)の高千穂鉄道株式会社取締役会の状況についてであります。平成18年6月16日に高千穂鉄道株式会社、以下TRと言いますが、TRの取締役会が開催されまして、会社の今後について次のとおり確認されました。①の不用施設の撤去についてですが、橋梁など高千穂線50キロの不用施設の撤去はTRの会社清算上の大きな課題の一つであります。これについては会社設立や経営に携わってきた経緯を踏まえ、県及び沿線市町が責任を持って対処するという基本認識を確認したところであります。撤去のスキームについては、今後TRの清算手続を踏まえながら、県と沿線市町で具体的な協議を行うことになると考えております。次に、②の神話高千穂トロッコ鉄道株式会社、以下新会社と言いますが、新会社への譲渡についてであります。新会社から申し入れがなされている営業権、すなわち事業許可の譲渡及び資産の無償譲渡につきましては、新会社の事業計画の認可の見通しを見きわめながら対応を検討していくことが確認

されたところであります。なお、TRの取締役会はこの協議に先立ち、新会社から事業計画策定の進捗状況などを聞きましたが、まだ国の認可の見通しが得られる段階ではないと判断されたところであります。

次に、(2)の新会社の開業に必要な鉄道事業法上の主な手続と認可の基準についてであります。まず、①の主な手続ですが、新会社が鉄道事業を行うためには、中ほどの枠の中に記載した鉄道事業の譲渡譲受、事業基本計画の変更、復旧工事の施工などについて国の認可を得る必要があります。新会社は認可申請に先立ち、国との事前協議を行うこととなりますが、現在、新会社では九州運輸局に相談しながら必要な書類を整理している状況と聞いております。事前協議において国の内諾が得られましたら、正式な認可申請を行い、その後、認可、被災箇所の復旧工事を経て開業という流れとなります。なお、鉄道事業の譲渡譲受の認可申請はTRが取得している鉄道事業の許可を新会社に引き継ぐための手続でありまして、TRと新会社が連名で申請を行うこととなります。次に、②の認可の基準についてです。これは上記枠内の①の鉄道事業の譲渡譲受及び②の事業基本計画の変更に係る認可を受けるために満たさなければならない基準でありまして、鉄道事業法に次の4点が規定されております。1つ目は、事業の計画が経営上適切なものであること、つまり安定的かつ継続的な経営が可能であること、2つ目は、事業の計画が輸送の安全上適切なものであること、3つ目は、アとイのほか、事業の遂行上適切な計画を有すること、4つ目は、事業をみずからの確に遂行するに足る能力を有することです。県といたしましては、新会社の取り組みは地元民間の方々が高千穂鉄道の施設を有

効に活用しようとするものであると理解しております。一方で、鉄道事業は将来にわたって安定的な経営と安全性が確保されることが重要と考えておりますので、今後とも新会社の事業の計画の具体的内容と国との協議の状況を見守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。

○河野委員長 執行部の説明が終わりました。御意見、御質疑ありましたらお願いいたします。

○中野一則委員 高千穂鉄道のことについてお尋ねしますが、けさの朝日新聞だったと思うんですけれども、TRから新会社への譲渡について、譲渡側も受け入れ側も課税されるということから、節税対策だと思うんですが、施設の貸し付け、貸与というもので対応することを検討している、こういう話でありました。その辺を県側としてどのくらいキャッチしているのか、そういう話が持ち込まれているのかということと、これは貸与し続ければ、貸し付け続ければ、ずっとTR側にも課税されないのかということと、もしそういう貸与であれば、途中の補修とかいろんな面でそういう経費が発生すると思うんですが、その責任はどこでしていくのかということをお尋ねしたいと思います。

○加藤総合交通課長 まず、税金の問題ですけれども、新聞にも書いてありましたけれども、税制上、TRが第三者に譲渡した場合には税金がかかるということでございます。その中でもし資産を自治体に寄附すればTRには法人税等はかからないということになっているようでございます。しかし、この会社清算に当たりましては、不用資産の撤去費用の問題もありますし、また換金できる資産があるかないかなど引き続きあらゆる角度から検討が必要となると考えておまして、今の段階でどういった形でどういっ

た方法でといたしますか、だれに譲渡するとか貸し付けるとかいったことにつきましては、まだTRとして方向が決まってない状況でございます。

○中野一則委員 寄附でも税金はかからないんですか。寄附でも課税されないみたいなことを言われたけれども。

○加藤総合交通課長 自治体に寄附した場合は税金が発生しないというふうに聞いております。

○河野委員長 ほか、ございますか。

○外山三博委員 バスの新規参入の案件の中で、許可要件の中で、バスを運行すれば当然停留所が要りますね。停留所の件はどういう要件になっているんですか。

○加藤総合交通課長 審査基準で今、定められていることは、停留所につきましては、事業用自動車の運行上問題がないものであること、それから、申請者が原則として3年以上の使用権限を有するものであること、道路法、道路交通法、関係法令に抵触しないものであることという3つのことが定められております。

○外山三博委員 ちょっとわかりにくいんですが、要は、停留所つくれば、どこでもその会社がとめたいところにとめていいというふうに理解していいんですか。

○加藤総合交通課長 道路法、道路交通法上の関係法規、まだ詳しく調べておりませんが、当然道路交通に影響のあるもの等についてはどこでもというわけにはいかないと思いますし、道路使用許可とかそういったものも必要になってくると思います。

○外山三博委員 ここでこれ以上聞いても答えようがないでしょうから、多分県内でも限定された路線でこういう要件、車両の要件等を満たす運送業者の方が手を挙げてくる可能性はある

と思うんです。そういう場合、我々にその要件を聞いてこられる可能性がありますから、今のバス停留所の件は少し詳しく調べてまた報告をお願いをしたいと思います。

○中野一則委員 バス路線の件ですが、今、宮交の廃止云々が説明があったんですが、宮崎県内には宮崎県外のこういうバス路線というのはどのくらいあるのか、またここ数年のうちに廃止された路線がどのくらいあるのかをお尋ねしたいと思います。

○加藤総合交通課長 県内には宮崎交通以外に鹿児島県の岩崎グループが運行しております。岩崎グループにつきましても廃止の申し出が出ておりまして、廃止予定がことしの11月8日の予定でして、本県内で、都城市と串間市なんですけれども、7区間について廃止の申し出が出ております。

○中野一則委員 県北等には全く来てないんですか。産交バスとかあんなのは県内には路線はないんですか。

○加藤総合交通課長 路線バスとしましては入っておりません。

○中野一則委員 えびの高原にも来ているんですが、あれは廃止の対象になっておりませんか。

○加藤総合交通課長 林田バスが霧島ロイヤルホテルから高千穂牧場、距離にして0.6キロというものの申し出が出ております。

○緒嶋委員 高千穂トロッコ鉄道けれども、私、なかなか認可は容易でないというふうに想定しているわけなんですけれども、今後の見通しですが、認可の基準、上記の①②の関係とかいろいろ説明されましたが、皆さんが考えている、最初はゴールデンウイークまでに部分開通、今度は夏休みまでもとてもじゃないと思っているが、今後うまく話がまとまるのかどうかと私自

身も判断に苦しむわけですが、皆さんは将来の見通しをどう考えておられるか、そのあたりはどうですか。

○加藤総合交通課長 新会社の事業計画の策定の進捗状況につきまして、先ほど申し上げましたとおり、6月16日の取締役会議で新会社の方々に来ていただきましてお伺いいたしました。いろんな計画をつくる必要があるということで随時国の方とも相談しながらされているようでございます。19項目ほど書類を出すようにと言われておりまして、随時やっているみたいですが、3分の2ほど書類を整理したということでございますけれども、最終的な認可の見通し等についてはまだ明らかにされておられません。

○緒嶋委員 あなたたちの情報収集の中で将来的に認可が十分可能という想定をしておられるわけですか。

○加藤総合交通課長 今のところまだお聞きした説明の中ではこちらの方も判断をしかねております。

○村社地域生活部長 私も先日の取締役会で計画と申しますか、計画の一部を見せていただいたんですが、いろんな質問ができるほど国土交通省と申しますか、運輸局とやりとりが十分されてないんじゃないかなという印象を受けました。したがって、資料は説明していただきましたけれども、具体的にどういうところが課題として言われているのかとか、そういうことについて十分聞くことができませんでしたので、現時点で見通しと言われても私どもちょっと言いかねるところがある状況でございます。

○緒嶋委員 見通しは立たないというふうに理解していいわけですね。

○村社地域生活部長 私どもは立てる立場ではございませんので、そういうことがよくまだ十

分わからないというふうに考えております。

○萩原委員 部長も答弁がしづらいでしょうけれども、結局、観光を前面にした復活をねらっているわけですかね。トロッコ列車ということですから、通常の通勤にはとてもじゃないけれども、採算が合うとは僕も考えられないし、大きな高千穂というあの地域の観光を目玉にしたことで国の方も説得しようとなっておるんですか。その辺、教えてください。

○村社地域生活部長 新会社はもともとは観光という観点から運行しようとしているものですが、当然一部には通学等にも対応したいというようなことで計画を立てて進められているようでございます。

○萩原委員 それはそうでしょう。すべてが観光じゃなくて一部は通学でしょうけれども、観光高千穂という神話の里の観光を前面にするのであれば、県の方には水面下でこういうことをひとつお願いしますよという、こういう面のバックアップしてもらえませんかというお話は具体的にないんですか。ここで言いにくいかもしれませんが、言える部分は言ってみてください。

○村社地域生活部長 現時点ではそういうお話はございません。TRとして資産譲渡も含めて協力については要請されていますし、我々も必要な情報提供なり、必要な相談を受けるというようなことはしておりますけれども、それ以上のものはございません。

○萩原委員 台風14号でやられた陸橋を初めとする災害にどの程度の金額を見込んでいらっしゃるわけですか、状況に対して。

○加藤総合交通課長 施設たくさんございますけれども、今年度につきましては、流失の橋梁の残骸の撤去に1億3,000万ぐらいかかるということで予定しています。台風災害復旧関係では

全体で26億ぐらいと試算しております。施設たくさんございますので、全体の清算の中でかかわってくる話なんですけれども、利用できるものはないとか、早急に撤去すべきものとか、長期にわたって撤去すればいいものとかいろいろございまして、そういったすべてを含めて26億円ということでございまして、当面……。

○村社地域生活部長 先ほどの26億円という数字は災害復旧ということでありまして、原状に戻すということを前提にすれば26億という意味でございます。一番大きかったのは橋梁が2橋、流されているものなんですけれども、一部17年度で撤去しておりますけれども、まだ残骸が残っております、その撤去に1億3,000万ほどかかるということでございます。

○萩原委員 仮に新会社が、日之影—高千穂間ができたとした場合、そうすると日之影から川下の延岡までの資産価値というのはどの程度あるものですか。あるいは売却の見込みがあるものですか。

○加藤総合交通課長 大変いろんな施設とか資産持っております、50キロありまして、今そのすべての資産は調査中ございまして、まだまとまっておりません。

○緒嶋委員 バスですけれども、高千穂と五ヶ瀬間は特急バスは通っておるわけですね。ところが、その特急バスは、延岡から来た場合に途中で高千穂と五ヶ瀬間だけは下車できないとかいろいろルールが福岡にあるわけです。地元の人には利用できないが、延岡から福岡に行く人はここを通行する、そういう矛盾も今度は出てくるわけです。ローカルバスはなくなった。しかし、特急バスは通ります。その人たちはその途中ではおりられない。ある意味では矛盾した現象も起きてくるわけです。そういうことを含め

て、その区間はなくなれば何とか乗車できるとかいろいろな地方の人の立場で考えると、長距離の人の立場だけで考えりゃ何のために通るか、交通どめせにやどうにもならんというぐらい、それぐらいの抵抗せざるを得んようなあれもあるから、そこ辺の知恵を出していただかんと大変問題だろうと思いますので、十分検討していただきたいというふうに思います。

○外山良治委員 第1点、宮崎県バス協の設置根拠法とその役割、第2、13系統20区間73キロの沿線住民数と年齢構成、これはどのように把握をされているか、2点お願いします。

○加藤総合交通課長 まず、2点目から先にお答えいたします。今後、廃止の申し出のありました関係市町と一緒にになりまして、利用の実態調査あるいは住民からの要望等を聞きますので、利用者の実態調査の中でどういった方が使われているかということ等については調査しまして、それから対応を考えていくということとしております。

○外山良治委員 これは地域生活部ですから、私、例えば県北で何の関係もありませんが、人工透析の方々、宮崎県では約二千数百人おられます。体の不自由な方、お年寄り、こういった方々が例えば障害児でもそうですが、療護施設というのは宮崎県に3つしかありません。太平洋にしかありません。県北、県西の方々は、おわかりにならないと思いますが、例えば清武と日南と川南しかない。高千穂の人が不自由な子供を抱えてバスに乗る。バスがなくなる。住み着くことができない。よって、福祉移住が始まる。高千穂とか市からずっと離れたところは、透析患者が透析病院がないと。バスが必要だ。そういったことが多々あるから、バスという移動手段というものは地域生活部として真剣に考

えていただきたい。それは関係ありませんわと、さっきのような部長さんでは困る。真剣になって考えてもらわなければですね。

それから、宮崎県バス協というのは法的な根拠があって、路線の廃止等についてはこの協議会を設置しなければならぬというような、あつたような気がするんですが、答弁してください。

○加藤総合交通課長 第1点目のお答えの件でございますが、対策協議会の設置根拠ですが、平成12年6月に当時の運輸省から各都道府県に通知がなされております。そもそもその前の段階で、先ほど説明いたしました道路運送法を改正した時点で衆議院と参議院の附帯決議がついておりまして、具体的方策を協議する地域協議会を設けなさいという附帯決議がついておりまして、それに基づいて設置されているものでございます。

○外山良治委員 1つは合っているけど、2点目の役割というのが説明がないんだけど、設置根拠法はわかった。後日で結構です。

○河野委員長 では、資料請求もありましたが、よろしいでしょうか。

以上で終わりたいと思います。執行部の皆様、御苦労さまでした。

暫時休憩いたします。

午後0時4分休憩

午後0時6分再開

○河野委員長 委員会を再開いたします。

続きまして、協議事項(2)の県内調査についてであります。前回委員会での一任を受けまして、正副委員長の方で県南及び県北における調査の日程案を資料2のとおり作成いたしました。ごらんください。また、事前にお配りしていたと思います。

なお、前回委員会で県南県北の日程を交代したいとの御要望がありましたが、県南調査から2週間ほど、余り日を置かずに県北調査を行いますので、計画どおりの実施で御了承お願いしたいと思います。

御意見がなければ、今後この案で詳細を詰めていただきたいと思いますと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのように決定いたします。なお、諸般の事情によりまして若干の変更が出てくると思いますが、その点につきましてはあらかじめ御了承いただいて、正副委員長御一任ということで御了解ください。

協議事項3のその他でございますが、委員の皆様から何かございませんか。

○緒嶋委員 きょうの執行部のカーフェリー等の影響が今のところ出てないというような認識は、我々がそういうことをわかりましたでいいのかという問題になるわけです。そうすると、もうちょっとJAとかそのほか流通関係者の立場の人の、この次の休会中の委員会か何か関係する人の実態というか、そういう人の意見を聞かんと、執行部の意見だけを我々が聞いて、わかりましたでいいのかということになると思うんです。そこあたりちょっと検討していただかにはいかんのかなと思うんですが、どうですかね。全体ではミヤチクだけれども、もうちょっと窓口でやっているところのあれを聞かんでいいのか。ここである程度はわかるけど、もうちょっと全体の……。そしてカーフェリー、我々からすれば木材の問題もあるわけですから、総体的なものを、今までカーフェリーに積み込んでおった人がどういう形で今、流れて

おるのか、物流がですね、そこをもうちょっと調べにやいかんのかなと思うんです。

○河野委員長 わかりました。次回の委員会につきましてまた検討していく中で、もしそういう協議等、または要望等を聞かなきゃいけない機会を設けることができましたら、進めていくということではよろしいでしょうか。

○永友委員 今おっしゃいますとおり、私はどうも合点がいかないんですが、委員長、副委員長はきょうの状況をお認めになりますかどうか確認しておきたいと思うんです。

○河野委員長 前回の委員協議での説明資料等できょうは対応されたと思うんですが、ただ、今後については積極的な対応ということではっきりと調査またこっちからもしていかないと聞けないということは感じました。

○山口委員 私も同様の意見でして、今いらいらしながら発言しなかったんですけども、農政水産部のあの態度は、最終的にカーフェリーは自分ところの問題じゃないんだと、総合交通が取り組むべきことというような感覚でしょう。じゃ、あんたたちどんな考えかと聞こうと思ったけれども、12時までにというのがありましたから私も発言しませんでしたけれども、とにかく成り行き任せというか、公務員の一番いかん部分が出ていますね。これは積極的にアグレッシブに取り組んでほしいと思います。そして、経済連含めて、彼らにとって2年続きの二重手間になるかもしれませんけれども、今、緒嶋委員、永友委員から出たように、1バレル45ドルのときと60ドル近くなったこの1年か2年は違うと思うので、やっぱり意見聴取をぜひともお願いいたします。

○中野一則委員 やはり県の農政水産部の認識、課題を持って対処していただきたいと思いますとお

ります。昔は宮崎県は陸の孤島と言われて、そして一生懸命、交通網の体系充実のために頑張ってきた。それでもまだ鉄道を含めて高速道がなかなかできない。きょうは空の方が廃止になったり、そして海の方もきょうあったように廃止、休止になっているわけですね。加えて宮崎県の農業は、食料基地宮崎県といいながら、消費地に遠いということから流通のコストがかかる。輸送コストがかかる。新鮮なものを送れない。これをどう解決するかということでカーフェリーがあり、いろんなものがあつたんです。その辺の将来的なことをいつも認識して課題視して取り組んでもらわないと、ああいうものを安易に出してもらおうと非常に誤解を招く、こう思っておりますから、よろしく願いしておきます。

○河野委員長 では、各委員の御意見を踏まえて、次回の委員会またはそれ以降の委員会ですっきりと反映していきたいと思います。次回の委員会につきましては、きょう資料請求等ありましたので、それを含めて準備できた部分からしっかりと要求して協議していきたいというふうに考えております。

次回の委員会の内容につきましては、正副委員長御一任ということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのような形で準備させていただきたいと思います。

では、確認の意味も含め、再度今後の日程についてお話ししたいと思います。次の委員会としての活動は、先ほどもお話ししたとおり、7月5日からの県南調査となりますので、御参加をよろしくお願いいたします。また、次回の委員会は7月下旬、事務局案では7月27日木曜日午前10時からを予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

以上で本日の委員会を閉会いたします。ありがとうございました。

午後0時10分閉会