

平成18年11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12月12日

場 所 第3委員会室

平成18年12月12日（火曜日）

午前10時0分開会

会議に付した案件

○概要説明

土木部

1. 県内高速道路の整備状況等について
2. 国県道の整備状況について

地域生活部

1. ㈱ブルーハイウェイライン西日本のカーフェリー宮崎港就航計画について

○協議事項

1. 次回委員会について
2. 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

土木部

土木部長 野口宏一

土木部次長
(総括)

久保哲博

土木部次長
(都市計画・建築担当)

河野強

高速道対策局次長

舟田宏

部参事兼
管理課長

後藤厚一

用地対策課長

小野健一

技術検査課長

郷田五男

道路建設課長兼
道路保全課長

荒川孝成

港湾課長

河野大樹

空港・港湾対策監

立脇政利

都市計画課長

藤村直樹

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。

初めに、前回、11月の委員会で資料請求のありました件につきまして御報告申し上げます。農政水産部から、「青果物の市場価格における諸経費、所得の試算」の資料提出がありましたので、お手元に配付いたしております。ごらんとおり、ピーマンの場合は平均市場価格の20.6%が所得となっております。青果物によつてばらつきはありますが、おおむね20～30%程度が所得となっているとのことです。後ほど御確認

をお願いいたします。

続きまして、本日の委員会の日程についてありますが、お手元に配付の日程案をごらんください。まず、土木部に、「県内高速道路の整備状況等について」、「国県道の整備状況について」説明をしていただき、次に、地域生活部に「㈱ブルーハイウェイライン西日本のカーフェリー宮崎港就航計画について」説明をしていただき、その後に委員協議をお願いしたいと思いますが、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。

なお、土木部につきましては、当委員会での説明終了後に河川環境対策特別委員会でも説明を行う関係から、円滑な委員会進行に御協力をお願いいたしたいと思っております。

執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時2分休憩

午前10時3分再開

○河野委員長 委員会を再開いたします。

土木部においていただきました。

早速、それでは概要説明をお願いいたします。

○野口土木部長 土木部長の野口でございます。12月8日付の人事異動で、私が土木部長を命じられ、荒川道路建設課長が道路保全課長を兼任することとなりましたので、御報告申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、今後とも御支援、御指導のほど、よろしくお願い申し上げます。

本日は、県内高速道路の整備状況等及び国県道の整備状況につきまして、高速道対策局次長及び道路建設課長兼道路保全課長に説明をさせ

ますので、よろしくお願い申し上げます。以上でございます。

○舟田高速道対策局次長 高速道対策局でございます。

委員会資料の1ページをお開きください。「県内高速道路の整備状況等について」であります。恐れ入りますが、別添の東九州自動車道と九州横断自動車道延岡線の整備状況の資料、両面コピーになっておりますけれども、表の東九州自動車道をあわせてごらんください。

委員会資料をお願いします。まず、東九州自動車道であります。現在事業中の116キロメートルについて、整備手法ごとに御説明いたします。別添資料は、縦に整備手法ごとに矢印で示しておりますので、御参照ください。

委員会資料の(1)の有料道路区間、門川—西都間59キロメートルにつきましては、本年3月に、事業主体であります西日本高速道路株式会社から、平成26年度までの順次供用が公表されたところであります。区間ごとに、表の上から、門川—日向間14キロメートルでは、用地取得率が約93%で、工事もトンネルや土工事など延長の約6割が発注済みであり、平成22年度の供用を目指しております。次に、日向—都農間20キロメートルでは、現在、用地測量や物件調査が行われており、本年度内には用地買収に着手する予定であります。平成26年度の供用を目指しております。次に、都農—高鍋間13キロメートルでは、用地取得率が約97%で、工事も土工事で延長の約2割が発注されており、平成24年度の供用を目指しております。最後に、高鍋—西都間12キロメートルでは、用地取得率が98%で、工事につきましても、後ほど御説明申します補償金目的植栽行為箇所を除き、ほぼ発注済みであります。平成22年度の供用を目指してお

ります。

続きまして、(2)の新直轄区間ではありますが、表の上から、大分県境一北川間17キロメートルでは、去る9月28日に地元との設計協議確認書の調印式が延岡市で行われ、現在用地測量が実施されており、本年度内には用地買収に入る予定となっております。次に、県南の清武一北郷間19キロメートルでは、用地測量や用地買収とあわせトンネル工事も進められており、去る9月9日には、県内の新直轄区間では初めての工事着工式が清武町で行われました。さらに、北郷一日南間9キロメートルでは、去る11月16日に地元との設計協議確認書の調印式が日南市と北郷町でそれぞれ行われ、現在用地測量中で、本年度内には用地買収に一部入る予定であります。

続きまして、(3)の国道10号延岡道路であります。本道路は、将来東九州自動車道と一体となって機能する一般国道の自動車専用道路として、国土交通省により整備されております。延長20キロメートルのうち、下の段ですけれども、延岡一延岡南間8キロは既に昨年から供用されており、表の上段の残る北川一延岡間12キロメートルでは、現在用地買収が進められており、用地取得率は約69%に達しております。また、工事も橋梁下部工事の一部が完成しております。

次に、九州横断自動車道延岡線についてであります。別添の資料を裏返していただきまして、「九州横断自動車道延岡線の整備状況」をごらんください。本路線は、県内延長が51キロメートルであり、全線が基本計画区間であります。ただし、延岡市蔵田一延岡間13キロメートルは、国道218号北方延岡道路として国土交通省により整備が進められております。当該道路は、先ほどの国道10号延岡道路と同様に、将来高速道路

と一体となって機能する一般国道の自動車専用道路であります。この資料の右下にイメージを掲載しております。御参照ください。

委員会資料に戻っていただきまして、(4)をごらんください。国道218号北方延岡道路であります。表の上から、舞野一延岡間2キロメートルは、本年2月から供用されております。また、北方一舞野間6キロメートルは、来年度の供用開始に向けて工事等が順調に進められております。さらに、蔵田一北方間5キロメートルについては、本年2月に都市計画決定がなされ、去る11月19日には延岡市北方町において、事業の本格化に伴い着手式が行われたところであります。

以上が県内高速道路の主な整備状況であります。

続きまして、2の課題についてであります。

(1)の大分県境一日南間の早期完成ではありますが、県の総合長期計画では、平成26年度までに大分県境から日南までを完成させる目標となっております。このためには、早期に工事に着手できるよう用地取得や埋蔵文化財調査などを円滑に進めていく必要があります、特に補償金目的植栽行為の早期解決は喫緊の課題であります。また、新直轄区間や延岡道路、北方延岡道路の整備促進に必要な道路予算の確保は不可欠であります。

次に、(2)の基本計画区間の整備計画への早期格上げであります。東九州自動車道の日南一志布志間及び九州横断自動車道延岡線の山都一延岡間が基本計画区間のままでございます。

次に、これらの課題に対する対策であります。資料の2ページをごらんください。まず、(1)の事業に対する支援のうち、アの用地取得及び埋蔵文化財調査の体制の確保については、本年

度から県南地域の用地取得に対応するため、延岡市に本所があります東九州自動車道用地事務所の宮崎支所を開設したところであり、埋蔵文化財調査についても調査人員等の確保を図っているところでもあります。

次のイの補償金目的植栽行為箇所等の早期解決につきましては、引き続き植栽者等に自主撤去を要請していくとともに、事業者であります西日本高速道路株式会社に対して、土地収用法による迅速な手続を進めていくよう強く要請をしているところでもあります。このような中、去る10月18日に、高鍋—西都間において土地収用法に基づく事業認定の告示がなされたところであり、今後は県の収用委員会に対する採決申請及び明け渡し申し立ての手続が進められることとなります。

この件につきましては、次の表で御説明いたします。表の上から4段目の高鍋—西都間の中ほどから右の方、「土地収用法に基づく事業認定手続等の状況」の欄をごらんください。上から2つ目の黒ボツです。当区間では、本年7月27日に、4カ所の案件について土地収用法に基づく事業認定を国へ申請していたところ、先ほど申し上げましたとおり、去る10月18日に事業認定の告示がありました。ところが、括弧書きにありますように、告示後の10月24日と27日に合わせて2カ所が自主撤去されました。結果として、表の左側の方になりますが、4カ所からその2カ所分を差し引き、残り2カ所となったところでもあります。この2カ所の案件について、現在県の収用委員会に対する採決申請及び明け渡し申し立てに向けての作業が進められているところでもあります。したがって、その他の区間も含めまして、現時点での全体の補償金目的植栽箇所は、一番下の段にありますよう

に、これまでの27カ所から2カ所減りまして、トータルで25カ所となっております。

なお、この表の1段目の門川—日向間及び3段目の都農—高鍋間におきましても、本年10月に土地収用法に基づく事業説明会を行い、現在事業認定申請に向けて作業中でございます。

今後とも、これらの反社会的な行為に対しましては、事業者であります西日本高速道路株式会社と一体となって自主撤去を強力に要請していきますとともに、応じない場合は土地収用法による法的な手続も進めながら早期解決に努めてまいりますこととしております。

最後に、対策の2点目、ページの下の方でございますけれども、県民運動のすそ野拡大についてであります。事業中区間の整備促進や基本計画区間の早期格上げを図っていくためには、県民が高速道路の必要性を中央に向かって強く訴えていくことが重要であります。そのため、例年開催しております建設促進大会に加え、東九州自動車道建設促進大分・宮崎連携フォーラムや県内の女性の会の交流会などを開催したところでもあります。今後とも、要望活動や建設促進大会の充実、経済団体や女性の会による活動のさらなる支援などを行ってまいりたいと考えております。

高速道対策局からは以上でございます。

○荒川道路建設課長兼道路保全課長 道路建設課兼道路保全課でございます。

国県道の整備状況について御説明いたします。

委員会資料の4ページをお開きください。まず、1の現状と課題についてであります。(1)の現状であります。表にありますように、本県は国県道とも改良率が全国的に見ても低く、また、九州で最下位となっております。このため、(2)の課題にありますように、今後とも計

画的かつ効果的、効率的な道路整備を推進するとともに、道路整備財源を安定的に確保していくことが必要であります。道路特定財源につきましては、これまで県議会におかれましても制度の堅持を求める意見書を採択していただいております。県におきましても、経済団体等と連携して道路整備財源の確保や地方への重点配分を求めて道路整備促進大会を開催し、また要望活動を実施してきたところであります。こうした中、政府・与党では見直し案の検討がなされていましたが、12月8日に見直しの具体策が閣議決定されたところであります。

別添資料でA4判の1枚の資料でございますが、「道路特定財源の見直しに関する具体策」という表題の資料をお配りしておりますので、こちらをごらんいただきたいと思っております。具体策につきましては、大きく4つの項目から成っておりますけれども、その内容を簡単に御説明いたします。1番目は、道路整備に対するニーズを踏まえ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、2007年（平成19年）中に中期的な計画を作成するというところでございます。2番目ですが、平成20年度以降も現行の税率水準は維持するというところでございます。3番目ですが、①にありますように、税込全額を道路整備に充てる仕組みを改め、平成20年の通常国会で所要の法改正を行うということと、②にありますように、道路歳出を上回る税収は一般財源化するということ。最後の4番目ですが、高速道路料金の引き下げなど新たな措置を講じ、そのために必要な法案を平成20年の通常国会に提出することとなっております。

真に必要な道路整備が山積しております本県にとりましては、高速道路を初めとする道路整備に支障を及ぼさないよう、関係団体とも連携

して地方の実情を訴え、道路整備財源の確保に向けまして引き続き積極的に取り組んでまいりたいと考えております。今後とも、当委員会を初め県議会の皆様には御支援、御協力を賜りますようよろしくお願いいたします。

次に、委員会資料の説明に戻りますが、資料の4ページをごらんください。2番の道路整備方針についてであります。本県では、国県道の整備につきまして、ここに示しております7項目を整備重点項目として事業を進めております。

次の5ページをお開きください。3番の道路整備の主な取り組み状況であります。7つの道路整備重点項目ごとに主な取り組み箇所を示しております。この箇所につきましては、別途配付しております国県道整備状況図というA3の図面に赤色で示しております。こちらをごらんいただきたいと思っております。この図にも載せておりますけれども、本県には、細島港、宮崎港、油津港の3つの重要港湾と宮崎空港といった物流拠点がございます。また、その背後に九州縦貫自動車道、東九州自動車道等の高規格幹線道路、国県道等がございまして道路網を形成しております。

物流の面から道路整備について御説明いたしますと、重要港湾や空港と高速道路との連結強化や、その背後圏を拡大するアクセス道路の整備が必要であると考えております。このため、東九州自動車道等に連絡するインター線につきましては、高速道路の事業進捗に合わせた完成供用を目指し整備を進めているところでございます。細島港と熊本方面との道路整備としましては、国道218号の岡富拡幅や小峰拡幅、国道325号の河内バイパス等の整備を進めるとともに、高速道路との連結強化のため、国道327号の日向バイパスの整備に取り組んでおります。また、

宮崎港、宮崎空港と高速道路との連結強化を図るため、地域高規格道路・宮崎東環状道路を形成する国道219号広瀬バイパス等の整備に取り組んでおります。また、油津港に関しましては、都城方面からのアクセス道路の整備として国道222号尾平野地区の整備を進めるとともに、高速道路との連結強化のために県道益安平山線の整備に取り組んでいるところであります。また、日常生活用品の輸送、買い物、通勤通学など日常の生活におきましても、それに密着した人、物の流れを円滑にしていくことも重要であると考えておきまして、県道や市町村道など生活道路の整備にも取り組んでおります。

今後とも、厳しい財政状況ではございますが、計画的かつ効果的、効率的な道路整備に取り組んでまいりたいと考えております。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、質疑がございましたらお願いいたします。

○緒嶋委員 これは高速道対策局、土木部長でもいいですが、平成26年度までにほぼ日南から大分県境まで完成するという事は、北九州まで全体が完成すると見ていいんですか。大分県側の状況はどうなるんですか。

○野口土木部長 私からお答えさせていただきます。

北九州から宮崎・大分県境の間までの状況ということでございますけれども、西日本高速道路株式会社が主体となります有料道路区間の津久見から佐伯までの間が、平成20年度の開通が公表されております。その北側の区間、福岡県内とか福岡県と大分県境の間も、現在、西日本高速道路株式会社が主体となって建設を進めてございます。公表されている完成予定年度につ

きまして一番遅い時期のものは平成28年度という形で公表されております。佐伯から蒲江を経て北浦、北川と宮崎県に入ってくるわけでございますけれども、この区間につきましては、道路特定財源の今後の行方、あるいはまだ事業が始まったばかりということで、いついつ公表するということが公表されておきません。宮崎県側では大分・宮崎県境を26年度までにお願いたしたいという要望をさせていただいておりますので、引き続き、大分、福岡関連各県と共同で要望をさせていただきたいと思っております。

○緒嶋委員 いずれにしましても、全体がつかずながらと高速道は意味がないと今まで言われてきたことでありますので、全体が26年度までに完成しなきゃ、宮崎県だけができてはどうにもならんというような気もしますし、我々もいろいろ県境の関係で行動もとっておりますが、ぜひ今後とも、福岡、大分、宮崎、鹿児島が連携しながらこういう運動を進めることが重要だと思いますので、よろしく願い申し上げたいと思います。

それと、基本計画区間の整備計画への格上げ、これがなかなか難題であろうと思います。しかし、流通を考えると、この基本計画区間の整備を26年度までそのままにしておいていいのかというのが一つの大きなテーマになろうと思うんですが、このあたりについて何らかの対策を立てていかなければ、九州の場合、西と東の格差の問題を含めて、横断道路の整備を急ぐということは、熊本県側も御船―山都間は整備が進められておりますので、そのあたりの横断道路の取り組み、また、日南―志布志間の問題等もあるわけですが、このあたりについてはどういふふうに関係して今後取り組んでいくのかお伺いいたします。

○野口土木部長 県といたしましても、基本計画区間の整備計画への格上げは早くしていかなくてはいけないと思っておりますが、基本計画から整備計画に格上げするには、国幹会議の議を経て決定していくという形になっております。国幹会議につきましては、ことしの2月に1度開催されまして、現在の高速道路の整備計画ができ上がっているわけでごさいます、次の国幹会議はいつ開かれるのか、道路特定財源等の問題もございまして、現状ではまだいついつするというようなことは全然定まっていない状況でございます。そんな折でございますけれども、引き続き要望等をやっていきますとともに、国土交通省九州地方整備局や関連する市町村といういろいろな形で協議をさせていただきまして、できるだけ早く道路ができるような方法を検討してまいりたいと思っております。

ちなみに、先ほど荒川課長の方から説明がありました「道路特定財源の見直しに関する具体策」の1に、「真に必要な道路整備は計画的に進める」、あるいは「中期的な計画を作成する」という表現がございまして、現在の基本計画区間につきましても真に必要なだけと。中期的な計画がどういう形になるかわかりませんが、その辺にどういう形で盛り込むことができるのかどうか研究を重ねていきたいと思っております。

○緒嶋委員 道路特定財源については、我々も大変心配をしておったわけですが、一つの決着がついたということの中で、今申されたとおり、必要なものはつくるんだということが一つ救いかなと思うんです。中期的な計画を作成するということがなれば、国交省だけで到底できる話じゃないと思うんです。そうなれば、県がどうかかわりを持ってこれに取り組んでい

くかというのが大きなテーマになるだろうと思っております。そういう課題解決のために、今申されたようなことを含めて、真に必要なものは早期に整備しなきゃならんという前提で、特に宮崎県は国県道の整備率が九州で最下位、全国でも下位であるということを含めた場合には、真に必要な道路の整備が真におくれていると見なければならんと思うわけでありまして、あとは土木部全体、我々もですけれども、強く中期計画の作成については関与していかにかにかのじゃないかと思っておりますので、よろしく願いしておきます。

○山口委員 関連をしてお尋ねいたします。

現在、全国でいまだに基本計画区間というのはどれぐらいあるんですか。

いま一つは、かつての国幹審、国幹会議が行われることによっていわば格上げされていくわけですが、それは全国的なペースとして、基本計画区間はなかなか格上げされない状態にあるのか、それともひとり宮崎県の日南一志布志間、あるいは山都一延岡間が置いてきぼりを食らっていると理解をしいのか、そこらをちょっとお聞かせいただけませんか。

○野口土木部長 細かい数字は後ほど回答させていただきますけれども、全国的に見ると、基本計画のままで残っている区間もございまして、基本計画よりもさらに熟度としては低い予定路線も残っているという状況になっています。そういう中で、特に宮崎県内の高速道路だけが置いてきぼりを食っているという話ではなくて、全国に同じような状況のところが多々ございまして、全国的な高速道路の組織等もございまして、そういうところと連携して早期に高速道路整備に対する道筋をつけていきたいと思っております。

なお、新直轄方式、国の税金を投入する高速道路の整備方式が平成15年度から新たに導入されましたけれども、そのときには毎年2,000億円ずつ15年間投資して、3兆円で現在の計画の区間をつくっていくという内容で、政府内での協議でまとめられておりました、さらに新直轄方式等の道路整備方式でやっていくというと、その枠をまたふやしていく協議が必要になってくるということで、その辺が今後の中期計画等との絡みでどう動いていくのか不鮮明な部分があるわけですが、できるだけいろいろな方法でもって早期に高速道路が整備していただけるよう、引き続いてお願いしていきたくと思っています。

○山口委員 ローカルな話で恐縮なんですけど、かつて旧国鉄の日之影線という鉄道が通っておりまして、これが高千穂まで延長され高千穂線になりました。そして行く行くは高森までつながるといって鋭意工事が進められておりました。トンネル工事における湧水という突発的な事故もありましたけれども、結局、この間に国鉄が民営化されることになりました、地方路線を1次、2次、3次という形ですたずたに切り裂いていって、最終的には民営化、全く形の違う、我々の場合であれば高千穂鉄道株式会社ということになった。せんだっての災害で流れてしまったわけですが。そういうことで、過去必ず熊本とタッチできると思っていたのが、必ずしも経済状況が右肩上がりばかりとは限りませんから、そのときそのときの経済変化の状況があるとは言いながらも、地域住民の悲願が断ち切られたという苦い思い出があるものから、一応熊本は山都まで、ここは北方まで、しかしそれから先については、かつての高千穂線と同じになったということになると、とても

やり切れない気持ちがございます。

伺いたいのは、道路の拡幅改良なんかをするときに、国県道、地方道含めて、その流通状況、物流実態、都市形態だとか、拡幅改良計画のいい意味での前進させる要因になるんですね。ところが、基本計画から整備計画へ格上げするために我々は何をやったらいいんだと、特別委員会として、あるいは県民運動として何かやるべきことがあれば積極的にやって、国幹会議の審議の中でいい状況に押し上げるような形を地域住民運動としてやっていきたいと思っています。何か御示唆があればお聞かせをいただきたいと思います。

○野口土木部長 先ほどからの繰り返しになりますが、やはり真に必要な道路であるということを具体的な例等をもって要望していくのが一番必要になってきていると、その上で中期的な計画の中にいかに位置づけをお願いしていくかということが一番必要だと思っています。

○外山良治委員 違法植栽によって遅延した場合の損害賠償を求めるような法律といったものはあるんですか。

○舟田高速道対策局次長 過密植栽行為に基づきまして計画的な整備が不可能になった場合の遅延損害賠償ということで理解してよろしいでしょうか。そこまで承知しておりませんが、高速道路株式会社にもその点は照会してみたいと存じます。

○外山良治委員 おたくの原稿には「違法」と書いてありましたよ。

○舟田高速道対策局次長 「違法」という表現は私はしなかったと思っていますけれども、反社会的な行為であるということから、補償金目的の植栽行為については早期解決を図ってい

きたいと思っております。

○外山良治委員 反社会的というのは違法行為と、法律は条文化されたやつを道徳的な反社会的、これも法律だというような法学者の見解、これはずっとそういうのがありますから。

こういったよこしまな考えでお金をもうけようというのは、社会的に許されないということですから、これが、2カ所改善したが、何十カ所あるということは、道路特定財源で熱心なところに影響を与えたいと思いますから、こういった点についてはびしびしと対応すると、そのことが県民意志のあらわれにもなるといいますから、ぜひ積極的な取り組みを続けていただきたいと思います。

○舟田高速道対策局次長 今、委員のおっしゃられたとおり、厳正、適正に対応してまいりたいと考えております。

○外山三博委員 さっきの山口委員の質問と関連があるんですけども、国県道の改良率が九州で最下位、全国でも下位ですね。こういう状況になり至った原因、何がもとでこんなふうに宮崎県の道路は改良が進まなかったのか、お聞かせいただきたいと思います。

○荒川道路建設課長兼道路保全課長 国道、県道の改良率の進捗の話でございますけれども、いろいろな要因があると思っております。改良率といいますのは、全体の延長がありまして、それを整備して、例えば2車線にするということで改良率が何パーセントとなります。宮崎県の場合は非常に山岳道路も多いということで、1つの整備に事業費を投入しても、メーター当たりの単価が高いので延長が伸びないという面もあるんじゃないかと思っております。現在のところでも山間部ではかなりお金がかかっております。平たん地になりますと、用地補償等もあります

が、工事費はかなり少なくて済むということもあるかもしれません。それと予算のつき方、全国的に予算がついてくるわけですけれども、県ではいろいろ要望等しておりますが、前年度の何パーセントという縛りもありますので、順位が全国的にほとんど変わらずに推移してきているのはその辺が原因かと思っております。我々としては、改良率ができるだけ全国的レベルになるように努力はしておりますが、全国的にレベルが上がっていくものですから、そのような順位になっているのではないかと思います。

○外山三博委員 山岳地帯が多いからということと理由にするのはおかしいですよ。日本は山岳列島だから、どこの県でも同じです。そういうことで逃げの口実にははいけないと思う。

要は、現状はこうで、道路の改良率が非常に悪いということはこのとおりだから、今後何をしなくちゃいけないのか、何が一番ポイントかということなんです。そこ辺、議会、執行部、県民含めて何をせんといかんのか、どのようにお考えですか。

○荒川道路建設課長兼道路保全課長 道路整備を今後進めていく中におきましては、予算の確保がまず一番重要ではないかと思っております。先ほど来ありますように、道路特定財源の確保に向けて一生懸命努力しているところでございます。そして、先ほども言いましたけれども、延長を延ばすためにはコスト縮減も考えながら、できるだけ改良率が上がるように整備に努めていく必要があると思っております。

○外山三博委員 宮崎県のレベルを上げる一番根幹は流通問題、道路ですね。それを考えれば、県の方で道路に関する予算を思い切ってつけていきたいと、そういう発言が欲しいんです。国の方から前年対比幾らというようなことじゃな

くて、土木部からは道路予算を思い切って計上したいと。どうですか、部長。

○野口土木部長 委員のおっしゃっておりますように、道路予算の確保ということは非常に重要だと思っておりますので、引き続き努力をしてまいりたいと思っております。

○萩原委員 関連してお尋ねしますが、今の問題と一緒に、国会議員の場合は、議員であるけれども、政府・与党と言われるように、県会議員と全く違うんですよね。中央に行って事務レベルだけの予算獲得なのか。県選出の国会議員の力をかりるといことは行っているのか行っていないのか、その辺お尋ねします。

○荒川道路建設課長兼道路保全課長 予算の獲得につきましては、道路特定財源が一番の基本になります。ことしも地元で大会等を行いました、その後は地元の国会議員の先生方等にも要望活動を行っております。道路予算の確保という面につきましてお願いをしているところでございます。

○萩原委員 そういう大会をしたときだけのお願いなのか。予算獲得のために中央に上ったときに、事務所に行って、天の声じゃないけれども、頂の声ぐらい出すような陳情活動はしていないんですか、その辺お聞きします。

○野口土木部長 今のお話でございますけれども、東京に行きましたときには、議員会館等に要望に行かせていただいたり、場合によっては国土交通省や財務省の方にも、議員あるいは秘書の皆さんに随行をお願いして一緒に要望に行っていたりしていることもございます。最近では、先ほど高速道対策局次長から御説明しましたけれども、宮崎県内の経済界の皆様方も東京の方に行って要望していただくと、その中で日本商工会議所の山口会頭にも要望させていた

だいております、山口会頭も、道路特定財源をしっかりと道路整備に充てるようにということ政府の方に御要望いただくという活動にもつながっています。また、県内で女性の会が8つございまして、そのの皆様も上京して国土交通省あるいは自民党、地元選出の国会議員に強く要望していただいているということで、徐々にではございますけれども、道路整備あるいは道路整備に対する予算確保ということが県民の総運動的な形になってきておりますので、さらにそれを強化していきたいと思っております。

○山口委員 先ほどの外山三博委員の質問に対する執行部の答弁は、私も大変不満であります。日本列島全体が山岳地帯でありますから、いろいろ理由を並べられたとしても、それは全く理由にならないと思っております。むしろ皆さん方が我々に出してほしいのは、九州管内で各県はこれだけ国道の総延長があります。県道としての総延長があります。うち改良率はこれだけです。宮崎県の場合には、他県では国道になっていないところを国道にしているから分母が大きくなりますとか、そういう説明をすべきだと思っております。また一方では、県全体に占める予算のうち土木部予算はこれだけで、他県と比較したらこのような状態であります。うち道路整備についてはこれだけですよという数字を並べなければ、どんな理由を並べたとしても、それは逃げ口実でしかないと思っております。

特に心配をいたしますのは、今回の官製談合事件があったがゆえに、皆さんが萎縮をされて、本来ならこれぐらいの予算要求をしたいんですけども、世間の目が厳しいからとかいう感じで決して萎縮することがないように、あれはあれとして、道路の拡幅改良を促進させる、むしろ他県以上に促進させるためには、さらに予算枠

を拡大して要求する、そういう意欲をぜひともお示しいただきたいと思っております。

○野口土木部長 ただいまの委員のお話、本当に身にしみるわけでごさいます、私たちも、道路整備、ほかならず社会資本の整備、今まで以上に努力をさせていただきたいと思っておりますので、皆様の御支援の方よろしくお願ひいたしたいと思ひます。

○中野委員 土木部長は国土交通省からお見えの方ですかね。

○野口土木部長 そうでございます。

○中野委員 では、ちょっとお尋ねしますが、先ほどから宮崎県は国県道の整備率が悪いと、九州最下位、全国でも44位という話でしたが、道路特定財源の見直しで新たな具体策が盛り込まれておるんですが、国県道の見直し、国県道を格下げするという国の政策はないんですか。

○野口土木部長 今のお話ですけれども、道路特定財源の見直しに関する具体策の議論の中には、地域格差の話も結構上がっておりまして、地域の活性化のために道路整備は必要ではないかという議論も多々ございますので、その辺はしっかり中期的な計画に反映させるよう努力をさせていただきたいと思っております。

国県道の仕分けのお話でございますけれども、現在のところ国土交通省の方でどうこうするというお話はございません。それよりもむしろ、地方分権の中でどう進んでいくのかということから議論が出発していくと思っております。

○中野委員 東京に帰られても、宮崎県の実情を話されて、そういうことがないように踏ん張ってください。お願いしておきます。

○永友委員 4～5年前になるんですが、隣県とつながっていない高速道は全国に何県あるのと聞いたんです。そのときに隣県とつながって

いない高速道を持たない県が全国で3県あったんです。今、延岡までが24年に開通見込みと、そして蒲江から大分、隣県ということになると28年ということをおっしゃいますね、東九州がつながるのが。そこで、今すぐ答弁は要りませんが、私はいろんな手法があると思うんです。国の説得材料を、かなりやっつけていらっしやると思うんですけれども、予算獲得の説得力がないと私は考えます。全国で3県しかないうちの1県が宮崎県、今、開通予定の年度が発表されておりますが、それも一番遅いんじゃないかと危惧するんです。遠隔地にある宮崎県が、道路までおくれるということは、国の施策の全く欠陥だと感じますから、部長として説得材料を確固たるものを持って――全国3県のうち恐らく宮崎県が1県だけ残ると思うんです、今の年度からいきますとね。そういう年度あたりを次回ときには教えてほしいと思ひます。

○野口土木部長 今、国土交通省の方でも、整備を進めているところで間が抜けている区間、これは国土交通省の表現で、まだつながっていない区間という意味でミッシングリンクと言っています。そういうところの整備を早期にやっつけていこうという方針も出していただいております、その中の具体的な例示として大分―宮崎間も出していただいておりますので、そういう認識を持って国土交通省の方でも整備を進めていただいていると思っておりますし、我々も、委員の方からお話ございましたように、できるだけ説得力あるデータを沿えまして、引き続き要望をさせていただきたいと思ひます。

○河野委員長 以上で終わりたいと思ひます。

執行部の皆様は御苦労さまでした。

暫時休憩いたします。

午前10時53分休憩

午前10時56分再開

○河野委員長 委員会を再開いたします。

地域生活部においていただきました。

早速、概要説明をお願いいたします。

○村社地域生活部長 本日報告いたします項目は、「㈱ブルーハイウェイライン西日本のカーフェリー宮崎港就航計画について」であります。

お手元の委員会資料の1ページにありますように、㈱ブルーハイウェイライン西日本が、志布志港と大阪港との間を毎日1便運航いたしておりますカーフェリー「さんふらわあ」を、宮崎港から大阪港への航路に変更する計画を進めている件について御報告するものでございます。詳細につきましては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。「㈱ブルーハイウェイライン西日本のカーフェリー宮崎港就航計画について」であります。

まず、1の計画の概要ですが、大阪に本社を置きます㈱ブルーハイウェイライン西日本が、志布志港と大阪南港の間で運航しておりますカーフェリー「さんふらわあ」を、宮崎港から大阪南港への航路に変更する計画を進めているものであります。航路変更の主な理由は、燃料費削減による経営改善を図るためと聞いております。

このカーフェリーの現在の概要ですが、2のとおり、「さんふらわあ さつま」と「さんふらわあ きりしま」の2隻体制で、志布志港と大阪南港の間を毎日1往復、所要時間13時間40分で結んでおります。船の大きさは2隻とも同じで、総トン数約1万2,400トン、輸送能力は、12メー

トル車換算でトラック135台などとなっております。現在宮崎カーフェリーが運航しておりますカーフェリーと同程度であります。参考までに、会社のパンフレットの抜粋を別にお配りいたしております。

次に、3の県の対応状況ですが、この計画につきまして、会社からことし9月末ごろに、宮崎港のフェリーバス使用について打診がなされ、現在、土木部の港湾課が対応しております。現在、同社は、志布志など地元の自治体、関係企業などの関係先との調整を行っておりますが、地元においては官民による存続対策協議会が発足し、会社に対して存続の要望を行うなどの動きが出ております。また、本県で同じ大阪航路を運航しております宮崎カーフェリーとの話し合いも行われているという状況にありますことから、県といたしましてはその動向を見守っているところでございます。

なお、参考として、本県の海上航路の状況と宮崎カーフェリー大阪航路の概要を記載しております。

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、質疑がございましたらお願いいたします。

○川添委員 くだいようですが、宮崎には今、既存の南港へのカーフェリーがあるわけですよ。これが京浜、東京まで行きますよというなら大歓迎の歓迎ですよ。重なるわけですよ。そうすると経営的に、荷物がどんどんあればそんな心配はしないんですが、ある一定の荷物を2社で奪い合うということで、既存の宮崎カーフェリーがどういう受け入れ方をするのか。あるいは荷主の性質が全然違うというなら共存共栄ができるんです。ただ油代がかかるから近くが

いいんだといって一つの航路の中に入ってくるということは……向こうだったから、こっちはこっちで営業が成り立っているというときに来る。宮崎県としては2社体制になる、あるいは2船体制が4船になるとか、それはいいんですが、心配過剰かもしれんけど、その辺はどういう情報なんですか。

○加藤総合交通課長 先ほども説明しましたように、宮崎カーフェリーと話し合いをしているということとして、ブルーハイウェイラインは、基本的には宮崎カーフェリーと協調すると言っております。ただ、心配されますように、協調といっても、企業間ですから何らかの競争は生まれるものとは思っております。ただ、京浜航路、貝塚航路がなくなりまして、他県の航路に行ったり陸送にシフトしたりしている分があります。2便体制になることによってそれを呼び戻したいということがありますのと、志布志港からの航路がそっくり宮崎に来ますので、全部とは言いませんけれども、志布志からの荷物も宮崎港の方に来るものがあると思います。さらに、2便体制になりまして、利用者にとって利便性が増すことによって、南九州一帯の市場開拓等がなされることを私どもとしては期待をしております。

○川添委員 おっしゃるように、例えば熊本の荷物を宮崎港に持ってきて積んでいくと、そういう商品の流れとか、逆もあるんですよ、もちろん。今南九州とおっしゃるから。お互いに応援するところは応援する体制づくりを、宮崎県が仲介をして物流の荷主との会議というものをやってやらないと、鹿児島のが来るだろうと思っただって、それは向こうの勝手ですが、向こうは便利が悪くなるわけですからね。来い来いといっただって、それは大変ですよ。そうじゃなくて、

新しい熊本寄りの話だとかそういうものがふえれば、それはそれなりの意味があるし……これは今のところ計画でしょうから、宮崎県がこれを受け入れるとすれば、そのくらいの努力をしてやらないといかんのじゃないかと思っております。というのは、途中でまた挫折したりトラブったりすると、底の浅さというか、荷物の不足というか、帰り便がどうかいろいろ不満たらたらで後始末が悪くなるといかんのので、受け入れるとすれば、業者間のことだけではなくて、行政も業者も一致結束してやるという体制をつくったらどうでしょうか。意見にしておきます。

○中野委員 常任委員会でも共倒れ等の心配があるということを行いました、宮崎カーフェリーとブルーハイウェイライン西日本の会社の規模、どちらも船を2隻ずつ持っているのとありますが、ほかにも航路を持っているのかどうか、あるいは経営力の比較、それと志布志からブルーハイウェイは運んでいるということですが、その稼働率というか運搬率、荷を満載できているのかどうか。宮崎は帰り荷が少ないから云々といって京浜航路が廃止になりましたよね。その辺を比較する材料はないんですか。

○加藤総合交通課長 財務上のデータは持っておりませんが、荷物では、平成16年の港湾統計では、宮崎カーフェリーの宮崎一大阪航路は、乗っていく分と帰ってくる分合計でトラックで6万1,000台です。志布志一大阪航路が6万2,000台です。ちなみに、16年には京浜航路もありまして、3万1,000台でございました。その後京浜航路が廃止になったこともありまして、去年、ことしと宮崎一大阪航路は、トラックで言えばほぼ満杯の状態と聞いております。それから志布志一大阪の方も年々上向いていると聞いております。

○中野委員 会社の規模とか全然把握されていないんですか。ブルーハイウェイラインは大阪だという説明でしたが、大きな会社なんですか。ただ2隻持って志布志—大阪をやっているだけの会社なんですか。

○加藤総合交通課長 ブルーハイウェイライン西日本としては大阪—志布志航路だけでございます。

○中野委員 共倒れの可能性が大きいな。慎重にやった方がいいですよ。

○外山良治委員 中野委員に関連ですが、積載率がどういう状況なのかとか詳しい資料を出してもらわんとわかりません。今、中野委員が共倒れの可能性がある。これは物流の特別委員会ですから、貝塚等が廃止をされて、本県の野菜等にどのような影響があって、宮崎カーフェリーでは積みなくてトラックにシフトしているのかどうか、大分にどの程度行っているのかどうか、大分でも積みなくて現状はどうなっているのか、そういったことを総合的に見ないと。本県の物流に現状でどのような悪影響を与えているのか、ちょっと説明してもらえんですか。

○加藤総合交通課長 まず、貨物量ですけれども、それぞれ会社が具体的な数字を公表しておりません。港湾統計が公表されている数字でして、それが先ほど申し上げた数字です。どれぐらいの率かを志布志—大阪航路で言いますと、企業から聞いた数字等から推計しますと、16年で先ほど6万2,000台と言いましたけれども、これで75%ぐらいと推計しております。これがふえてきておるといことで、今は80%を超えるぐらいだろうと推計しております。それから、先ほど言いましたように宮崎—大阪航路は現在ではほぼ満杯で乗れないトラックもあるということにして、トラック協会からはことしの3月

に、大阪航路の新しい航路が欲しいという要望書も出てきております。

○外山良治委員 ということは、宮崎カーフェリーというのは今満杯で積みないところもあるというふうに認識してもいいわけですね。

○加藤総合交通課長 トラックに関しては、トラック協会の方から乗れない日もあると聞いております。

○外山良治委員 では、その頻度はどのくらいですか。乗れない日もあるというのはエブリデーなのか。

○加藤総合交通課長 金曜日、日曜日を除いてはほぼ満杯の状態と聞いております。

○外山良治委員 では、量的にはどのくらいが陸送に変わっているのか、それはどうなんですか。

○加藤総合交通課長 京浜航路がなくなってからのことだと思いますけれども、具体的にトラック荷物がどこに行ったか把握しておりません。

○外山良治委員 そういう詳細なデータでもって、これが共倒れになるのか、また動向を注視ということではなくて、宮崎県の物流の今後のありようについてどういった方針で行くのか、そういう方針と現状というものをわかりやすく説明してもらわんと。私はさきの特別委員会で、本来ならばピーマンだけではなくて……。ピーマンが大阪に行ってキログラム当たり377円、物流費25円で手取りが77円、これは10アールだったですか。ピーマンは現時点では200円らしいです。30アールの農家耕作者は、1人当たりの純所得がたったの60万、2人従事するとして120万、これではやっていけないと。では、そのためにどうするかというと、宮崎と大阪では物流費が25円もかかる、この25円を10円、15円にするために、どういった環境であればこれが下げられる

か、そういった全体的な流れの中で説明してもらわないとさっぱりわからん。やっと出してもらったキュウリというのはめっちゃくちゃ。だから、物流というのが大事だと。だから特別委員会をつくられたんでしょう。そういった詳細なデータを欲しい。これは委員長にもよろしくお願いします。

○永友委員 一つだけお聞きしますが、この就航の希望が出て以来、部長はほかの部との協議をされたことがあるかどうかお聞かせください。

○村社地域生活部長 それは「さんふらわあ」についてでございますか。

○永友委員 この話が出て以後です。

○村社地域生活部長 まず、この「さんふらわあ」の本県就航について、まだその前の段階です。港湾の使用について現在協議が来ているわけです。港湾の協議が終了するかどうか、これは志布志の反対等もあってありますし、その事前の段階だと思っています。もちろんこのことについては、農政水産部、商工観光労働部、関係部局にはつないでおりますけれども、今具体的に協議するような状況にはないと思っています。

それと、先ほどいろいろ物流の関係でお話がありましたけれども、私どもは航路というのは物流の一つの基盤整備だと思っているわけです。といいますのは、昨年6月に、御案内のように京浜航路が休止いたしました。ことし4月に貝塚航路が休止いたしました。本県の農産物を運ぶ輸送力は著しく低下していると思っております。そういったものの影響を遮断するために、県としても、京浜航路休止後直ちに京浜航路の再開も含めた積極的な取り組みをしてきたわけです。そういった中での今回のBHLの「さんふらわあ」の本県就航の打診だったと

思っています。したがって、基本的にはこの件につきましては本県にとっては朗報であると思われているわけですが、ただ、「さんふらわあ」そのものが隣県・鹿児島志布志からの変更ということで、その辺につきましては、私ども大きな航路をなくした経験をしているわけで、ある意味では人ごとでない部分がございます。したがって、なかなか手放しでは喜べない状況が現在あるわけがございます。したがって、今回御報告しましたけれども、県としては会社による関係先への調整を見守っているというのが現状でございます。

○永友委員 私は先行して検討せよということには言わないつもりです。ただ、見守るといのがどこを見守っているのと私は言いたい。特に劣等県である宮崎県として、これは主管部だけの問題じゃないんですよ。そういった感覚が、行政が非常に怠慢だと。見守る姿がどこを見守っているのか。来るか来んかわからんわというのが見守りですか。宮崎県の物流体制として、京浜がなくなった以後、これが来たときにはこうだよというぐらいの対策をちゃんと持つのが行政の役割だと思うんです。宮崎県の産業振興なり物流体制の問題として余りにも悠長だなという気がします。おいでおいでというのは、南九州大学と都城との問題と変わらんですよ。しかし、鹿児島だからといって、来るというものを、宮崎県としてはこうなるんだということは、内部検討ぐらいは積極的にやっておって、隣県との問題は見守りますという姿ぐらい持ってなきゃ、行政の役割相当というのは何をしているのと私は言いたい。

○外山三博委員 新規就航したいという場合、国土交通省の認可になるんですか。

○加藤総合交通課長 今回の場合は宮崎港と大

阪南港との航路の新規開設という扱いになりまして、新機航路の開設は国の許可になります。

○外山三博委員 その場合、さっき港湾の使用の検討をしておると。これは物理的に違う船が来て置けるかどうかのことだろうから、これはいいとして。それでいいということになったときに、県に国土交通省の方から意見を聞いてくるということは当然あると思うんですが、どうですか。

○加藤総合交通課長 宮崎港の航路開設ですから、当然宮崎港が使えるかどうかというのは前提になると思います。意見陳述という場があるかどうか知りませんが、宮崎港が使えることが前提にはなると思います。

○外山三博委員 使えるという前提に立って、この航路にぜひ来てほしいのか、それとも来てほしくないのか、そういう意見を求めてくると思うんです。

○加藤総合交通課長 航路が欲しいかどうかという意見を求めることはありません。平成12年に海上運送法が改正されまして、需給調整規制、要するに需要に対して供給が著しく過剰にならないかどうかというのが昔はあったんですけども、今は需給調整規制というのがなくなりまして、輸送の安全性の確保等一定の基準をクリアできれば国は許可をするという形になっております。

○外山三博委員 ということは、ここで検討しても意味がないということじゃないですか、資料だけを出してほしいということであれば、物流がどのくらい動いておるとか、港は使えますとかいう返答だけで、今ここで議論しておるようなことは余り意味がないですね。要するに県が関与できないというふうにとったんですけども、県の意向は。

○加藤総合交通課長 航路開設の許可については国が許可するというごさいます。

○萩原委員 結局は許認可の問題は国ですからね。

永友委員がおっしゃるのは、あからさまに手を挙げて、来なさいよと、データをそろえてわんわんやるんじゃないかと、「さんふらわあ」が来た場合はこういう状況で、農産物の関係もこうなるよということ、内部的に各部長も今伝達しておるといことですけれども、そういう連絡会議ぐらいなことをぴしゃっとしてやる必要があるんじゃないかと、それなりの説得する材料が……説得と言うたらおかしいですね。これは民間がすることですから、赤字だろうが黒字だろうがこっちはわからないわけでありましてから、お互いに競争してくればいいわけで。開設されることで宮崎県はこんなに有利になってきますよというデータぐらいは我々にも教えていただければありがたい。そして内部的に、縦じゃなくて、お互いに連携するところと、部長会議じゃなくてもいいから担当者の会議をして、そういう資料を委員会に出せるようにしていただければありがたいと思います。

○村社地域生活部長 宮崎港の就航計画が本格的に具体的になりました段階では、そういった資料も含めて御説明したいと思いますが、今回はこういった打診があっているという途中経過を報告した形になっておりますので、次回はそういったことも含めてお話ししたいと思っておりますのでごさいます。

○宮原委員 それぞれ話に出ていますけれども、確かに新しい会社が来ることによってフェリーが共倒れになるんじゃないかという心配があると思うんです。ブルーハイウェイラインの荷物は、都城あたりの荷物も大分志布志に流れてい

と思うんです。鹿児島は大隅半島と薩摩半島とありますから、中心的には大隅半島の荷が志布志航路を使っているのかなという気もするんですが、沖縄や鹿児島港に行ってみれば、大島運輸の「沖縄」、「鹿児島」、「大阪」、「東京」というコンテナがいっぱい積んであるんです。ああいったものが冷凍機をつけて野菜とかもコンテナ輸送で貨物専用で運んでいる部分もあるんじゃないかと思うんです。特に指宿あたりが志布志航路を使うはずはないと思うんですが、鹿児島港を中心に大阪、東京に運び出すような航路もあるんだろうと思うんです。そういったものを調査はしていただいて、大隅半島の部分が宮崎に持ってきてくれればいいんですけど、積み荷の形態を変えてコンテナで運び出してという形にやられると、荷は来ない、船は2便ということになると共倒れの危険性が大変高いと考えます。許認可は国がするというところでしょけれど、ある程度こちらでもそういった把握ぐらいはされておいて、船会社と話をできる材料を持っていないと、向こうが言っていることを丸のみするようなことになると思いますので、そういった検討もできればしておいていただきたいと思っています。

でないと、鹿児島からだけじゃなくて、沖縄の船着き場にも大島運輸というコンテナが載っていますけれども、そのあたりのことについても調べておいていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○中野委員 「さんふらわあ」で積んでいる積み荷の何割ぐらいが宮崎県の貨物ですか。かなり運んでいると思うんですがね。

○加藤総合交通課長 志布志から出ている荷は、宮崎からの荷出しが36%と聞いております。

○山口委員 委員長に了解を得たいんですが、

私どもの特別委員会というのは、1月で我々としての意見をまとめる方向に入るわけですよ。そういう意味では、あまり執行部との意見交換、事情聴取ができない状況だものですから、きょうは宮崎港の就航計画についての説明ではありますが、この際、私どもの特別委員会としていろいろ聞きたいことがありますけど、そのことについて質問してよろしいですか。

○河野委員長 どうぞ。

○山口委員 ということ、せっかく総合交通の皆さんお越しですし、私どもの特別委員会もまさに総合交通だものですから、3点御報告をくださいませんか。

1点目は、株式会社高千穂鉄道のその後はどうなったのですか。

2点目は、昨年の台風14号での被災結果、災害復旧の状況、トンネル、橋梁等の実態を含めてどういう形になっていますか。

3点目は、神話高千穂トロッコ鉄道のその後について、御報告をお聞かせいただけませんか。

○加藤総合交通課長 高千穂鉄道のその後ですけれども、高千穂一楨峰間につきましては、新会社が譲渡してほしいということがございます。それで現在、高千穂一楨峰間につきましては、休止期間が来年の9月5日までという休止届を国に出しております。それから楨峰一延岡間につきましては、新会社の計画に入っておりませんので、来年の9月6日が廃止予定日という廃止届を国に出しております。

それから、新会社への譲渡についてですけれども、今、高千穂鉄道が持っています営業をする権利の譲渡と資産の譲渡と2つありますけれども、資産の譲渡については、高千穂鉄道あるいは新会社の方にも多額の税金がかかるということがわかりまして、現実的に譲渡は困難であ

ると判断しております。したがって、どういった形で譲渡できるのか、専門家や国と協議をしまして、何らかの方向で大きな負担が生じないような譲渡の方法はないかということは今検討しております。

それから2点目の災害復旧の状況ですけれども、トンネル、橋梁については進入ができないように防止さくを設置いたしました。それから流出しました2つの橋梁についても撤去をいたしました。一部まだピアが残っている部分がございますけれども、それについても今後急いで撤去したいと考えております。

それから、新会社のその後ですけれども、国に事業計画案を出して協議をして、いろいろ指導は受けているみたいですが、まだ事業計画そのものがオーケーという返事はもらっていないようでございます。

○山口委員 まず、事故防止についてですが、今の御報告では、トンネル、橋梁については進入できないようにしてあるということですが、子供たちが絶対に入れないような状況でちゃんと手当てができていますよね。その確認をさせてください。

いま一つは、ちょっと矛盾を感じるんですが、榎峰一延岡間については19年9月6日をもって廃止をしたいという届出をしておるということですが、一方では、残った橋梁の橋脚等については急ぎ撤去をしたいという御報告を伺ったんですが、休止届を9月6日までに行っている間に、残っている橋脚部分は撤去をするということになるんですか。

○加藤総合交通課長 流出した2つの鉄橋、榎峰一延岡間の鉄橋で、上の橋げたが流れた分の下の部分を取り除くということです。

橋とトンネルですけれども、出入り口に鉄の

さくをしておりまして、基本的には危なくないよということをやっております。

○山口委員 私が勘違いしているのかもしれませんが、では、子供たちが遊びの延長線でトンネルに入ることも橋の方に出ていくことも絶対できないように、嚴重にフェンスか何かの対応がしてあるということに理解いたします。

もう一つは、例えば北方の鉄橋ですが、落ちた鉄橋部分は撤去しましたよね。橋脚（ピア）はそのままですよね。それはそのままということによろしいんですか。

○加藤総合交通課長 ピアがまだ建っておりますが、今から渇水期に入りますので、今年度撤去する計画でございます。

○山口委員 もう一度確認しますが、廃止届を出したと19年9月6日との関係がわかりませんが、廃止届ということは、どのように状況が変わろうと榎峰一延岡間はもう営業する予定はありませんから、橋脚（ピア）は取り除きますよということになるわけですね。

○加藤総合交通課長 高千穂鉄道としましては経営を断念いたしました。先ほど申し上げましたように、榎峰一延岡間については新会社が計画を立てておりませんので、法的な手続にのって廃止届を出しました。経営を断念した段階で本来は出すべきだったんですけれども、これは廃止の1年前に出すようになっております。逆に言いますと、廃止届を出して1年後に廃止になるということでございます。それで、経営を断念した後に新会社の話等もございましたので、とりあえず休止状態にしておりまして、ことしの9月、災害から1年経過した時点で、上の方については休止の延長を国にお願いしまして、下の方については新会社の計画が出ておりませんので、法に基づいて廃止届をいたしまし

た。したがいまして、先ほどのピアの撤去の話ですけれども、今後の計画もありませんし、河川管理上残っているピアは撤去すべきだということで、今撤去の計画を立てております。

○山口委員 わかりました。

そこで、例えばトンネル等についての新たな利用計画の申し込み等があれば、これらについての譲渡あるいは貸し出しというのはいり得るのでしょうか、伺います。

○加藤総合交通課長 高千穂一楨峰間については新会社との関係がございますので、それ以外、楨峰一延岡間については、廃止が正式に決まった段階で、その利用をどうするかということについては、沿線市町とも協議しながら考えていきたいと考えております。

○山口委員 廃止が決まった段階でとは言いつつ、もう橋脚をとってしまうわけですから、事実上廃止と一緒にですね。わかりました。沿線市町と協議をするということで理解いたします。

要は、高千穂一楨峰間はどうなるんだろうという話を聞く中で、もう一方では、これまでの株主に対してどのような説明をされてきたのかなという気がするんです。それは、一部私のところに、「今こそ宮崎県100万人が総株主となって高千穂一楨峰間を復活させるべきです」という話が来ますが、ちょっと待ってくださいと、その前に、株主になっている方々については、今まで配当金もないまま、どうなったかの状況説明もしないまま、そういうことを横に押しやっただけで、宮崎県民が株主とならないのはけしからんと。こうなってくると、ちょっと待ってくださいと、一般の方々でも株主がいらっしゃるわけですから、そういう過去の県民の努力というのが横に追いやられたまま、何か私たち地元が高千穂鉄道を見捨てたように思われて、しか

もその再建に力をかさないとなると、非常に矛盾した部分があるんです。ですから、決して「あなた方の株券は紙くず同然になりましたよ」と言う必要はないにしても、一般株主の方にどのような説明がされてきたのかなという気がするんですが、そこらの手当てはどうなっているんですか。

○村社地域生活部長 昨年の12月27日に経営断念を決めました。それから新会社のこととかあつていろいろな状況がありまして、新会社が具体的に営業したいというところはある程度決まりましたけれども、TRとしては専門家を入れて50キロ全線で資産の調査をやりました。そういった資産の状況から見て、株主の皆さんに配当なり処分するような財産はございませんということにつきましては、6月の株主総会で御説明をしております。

○山口委員 株主総会といっても、県と沿線市町が出てきた感じでしょうから。それは全員の方に手紙か何かで周知徹底はされたんですか。

○村社地域生活部長 これは今まだ清算の過程でございますので、ある程度数字的なものが詰まって清算のめどが立った時点では、そういう話を個人の株主にもする必要はあると思っております。

○山口委員 要は、新聞読んどけばわかるじゃないかという部分があるかもしれませんが、株主としてみたら自分たちの地元の足ということで出資をなさったわけですね。株主訴訟ではありませんけれども、確かに人数的にはごくごく限られた中でありまして、全体の株数からいったらわずかかもしれませんが、会社（行政）は一般株主の方々には手厚く状況を報告するなりやっていたかなければ、株式会社としての体をなしていないと思っております。

ぜひともそこらについては情報開示なり情報伝達をお願いいたしたいと思います。

最後になります、営業資産をどういった形で譲渡できるのかを議論するには時間がかかり過ぎると思うんです。こんなの弁護士やちょっと詳しい方で2～3日打ち合わせをしたらぱっと出そうな感じがするんですが、いまだにその答えが出ない。

もう一つは、国交省からの許可が出ないというのは、どう理解したらよろしいんでしょうか、お聞かせをいただけませんか。

○加藤総合交通課長 今の御質問の前に、株主への情報提供の話です。確かにおっしゃるとおり、株主へのいろんな情報提供は大事だと思っております。ただ、先ほど6月の総会に来た人だけではないかということですが、これについては、先ほど部長が言ったような内容について、株主総会資料として総会案内と一緒に全株主さんには送付いたしております。その中でその情報は入っております。

それから2点目ですけれども、今いろいろ検討しているのは、結局、資産と営業権セットだったら譲ることは可能ですが、資産を譲ると、先ほど言いましたように税金がかかるということです。資産を譲らないで、資産を持たない形で新会社が営業をしようとした場合に、今出ているのは第1種の許可ということで、資産を持った人が運行させるという形なんです。これをばらばらにしますと新しい形での免許が必要になってきます。そこで、全部の資産ではなくて一部の資産を持った状態で、今の第1種という許可でできないかどうかを国とも相談しているんですけれども、そもそも法律の運用の問題とか、これまでの全国の事例等から見て、簡単に結論が出ないというのが一点ございます。

もう一点は、資産を全部でなくても一部でも譲った場合に、それが税法上どういう形になるのか。その問題も税務署等とも御相談しているんですが、今の段階では、これだと税がかかるとかかからないという結論が出ておりません。そういったことを含めてもろもろ今模索しているところでございます。

新会社の方のもろもろ課題はあるんでしょうけれども、一番は資金計画の部分がまだ十分でないという国からは聞いております。

○山口委員 私どものこの特別委員会が編成をされて、現地の視察をし、状況を聞かせてもらっておよそ8カ月たちましたが、何もその間変わっていないと、「いろいろ難しい問題がありまして」という言葉で包括されて、一步も前進はしていないということではよろしいんですね。

○加藤総合交通課長 まだ新会社に譲渡できる見通しは立っておりませんが、その間、内部検討についてはいろんな角度から検討は進めてきたところでございます。

○山口委員 要は時間がかかり過ぎると思うんです。もろもろのとか、国交省の問題、国税との関係あるかもしれませんが、私はそんなに難しい問題じゃないという気がして、何かしら先送り先送りする中で、いずれそのうちみんながあきらめてしまうのかなという寂しい答えしか出てこない気がしてなりません。新会社といえども民間の一部の方々ですから、行政のしっかりした御指導なり後押しをして、早期に答えが見出せるように御努力をお願いいたしたいと思っております。

○河野委員長 以上で終わりたいと思います。

執行部の皆様は御苦労さまでした。

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

○河野委員長 委員会を再開いたします。

協議事項（１）の次回の委員会についてありますが、次回委員会の説明、資料要求等について、何か御意見はございませんか。

なければ、次回の委員会の内容につきましては、正副委員長に御一任いただきたく存じますが、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、そのように準備させていただきたいと思います。

また、今回は、執行部概要説明の後に委員会報告書の骨子案について御協議いただきたく思いますので、よろしく願いいたします。

最後になりますが、協議事項（２）のその他で、皆様から何かございませんか。

〔「次回委員会はいつですか」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 次回の委員会は1月下旬、事務局案では1月24日（水曜日）午前10時を予定しております。よろしく願いいたします。

以上で本日の委員会を閉会いたします。

午前11時54分閉会