

総合交通・観光・経済対策特別委員会

## I 特別委員会の設置

総合交通・観光・経済対策特別委員会は、平成 27 年 5 月臨時県議会において、総合交通、観光、経済対策に関する所要の調査活動を行うことを目的として設置されたものです。

## II 調査活動の概要

我が国は、本格的な人口減少・少子高齢化社会を迎えており、本県においても平成 8 年をピークに人口が減少し続けています。人口減少が進むと、地域経済の縮小や競争力の低下といった問題を引き起こすと考えられているため、今後、国内外からの交流人口を増やすことにより、地域経済の維持・活性化に取り組むことが重要となってきます。そのためには、交通体系を早急に整備しアクセス向上を図るとともに、魅力ある観光地づくりや情報発信の強化などに積極的に取り組む必要があります。

平成 27 年 3 月に、東九州自動車道「佐伯―蒲江」間が開通したことにより、本県の長年の悲願であった「宮崎―大分」間がようやく高速道路で繋がりました。平成 28 年春には、北九州市まで繋がる予定となっており、北部九州やさらには本州への大動脈が完成することにより、今後の本県の観光振興や産業振興に繋がることが期待されます。

また、本県において 3 つめの国際航空路線となる「宮崎―香港」線の就航やクルーズ船を利用した東アジアからの観光客が増加するなど、本県の交通・観光を取り巻く状況は大きく変化してきています。

このような状況を踏まえ、当委員会では、総合交通体系の整備促進を図り、観光振興対策に取り組むことで、いかに交流人口を増加させ地域経済の活性化に繋げるかという観点から、①総合交通対策に関すること、②観光振興対策に関することを調査事項として決定し、所要の調査活動を行ってきました。

調査にあたっては、関係部局からそれぞれ調査事項についての現状や課題、それらに対する施策等について説明を求めるとともに、関係団体との意見交換や県内外の調査を実施するなど、様々な委員会活動を積極的に行いました。

県内調査では、自治体や企業を訪問し、東九州自動車道の開通効果や観光振興に係る取組についてお話を伺いました。

県外調査では、ターゲットを絞った観光戦略を展開している「福井県」、北陸新幹線金沢開業を最大限活かした取組を行っている「石川県」、現代社会学部の中に観光専攻を設置し、観光学について調査研究している「富山国際大学」、県が主体となって観光をリードする人材育成の取組を実施している「富山県」、自治体の枠を越え広域的に連携し観光振興に取り組んで

いる「雪国観光圏推進協議会」を訪問し、調査を行いました。

その活動経過については、資料のとおりであります。ここで総括して報告します。

## 1 本県を取り巻く状況について

### (1) 本県交通網の状況

#### ① 高速道路網の整備状況

##### ア 東九州自動車道の整備状況

東九州自動車道は、北九州市と鹿児島市を結ぶ全延長約 436km の高速自動車国道（高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路を含む。）です。このうち、県内延長は 186.6km ですが、現在供用中の区間は、大分県境から清武南までの 127.8km となっています。また、現在事業中の区間は、「清武南－北郷」間（17.8km）、「北郷－日南」間（9.0km）となっており、「北郷－日南」間については、平成 29 年度の完成が予定されています。

平成 26 年 3 月に「日向－都農」間が開通したことにより「延岡－宮崎」間が繋がりました。さらには、平成 27 年 3 月に大分県の「佐伯－蒲江」間が開通したことにより、本県の長年の悲願であった宮崎市から大分市までが高速道路で繋がりました。また、平成 28 年 4 月には福岡県北九州市まで繋がる予定であり、北部九州との大動脈が繋がることにより、観光を始めとした産業振興はもとより、医療や防災面でも大きな効果が期待されます。

しかしながら、県南地域に目を向けると、日南市から鹿児島県志布志市までの約 40km の区間が未だ都市計画手続きが終わった段階であり、早期にこの区間の整備を図る必要があります。

##### イ 九州中央自動車道の整備状況

九州中央自動車道は、熊本県嘉島町と延岡市を結ぶ全延長約 95km の高速自動車国道（高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路を含む。）です。このうち、県内延長は約 51km ですが、現在供用中の区間は、「蔵田－延岡」間（13.1km）のみとなっています。また、現在事業中の区間は、「高千穂－日之影」間（5.1km）となっていますが、具体的な完成時期は明示されていない状況となっています。

本路線は、熊本県と本県を横断し九州縦貫自動車道と東九州自動車道を結ぶことによって、九州の循環型高速交通ネットワークを形成する重要な路線です。整備されることにより、九州における人やモノの流通・交流が促進されるとともに、沿線地域における産業活動の一層の振興や、雇用・定住の拡大に繋がります。また、移動の利便性が高まることにより、魅力溢れる自然や歴史・文化的資源を活かした回遊性の向上による広域的な観光振興の更なる発展が期待されることです。

しかしながら、「蘇陽（熊本県）－高千穂」間は計画段階評価手続中であり、さらには「日之影－蔵田」間は調査中という段階であり、供用が開始されるまでには相当な時間がかかることとなります。

## ウ 都城志布志道路の整備状況

都城志布志道路は、その名のとおりに都城市と鹿児島県志布志市を結ぶ全延長 44km の地域高規格道路です。このうち、県内延長は約 22km であり、「都城－五十町」間（13.4km）が国による直轄施行区間、「五十町－鹿児島県境」間（8.6km）が県の施行区間となっています。現在供用中の区間は、「平塚－梅北」間（約 5.0km）のみとなっており、現在事業中の、「梅北－金御岳」間（2.5km）が平成 29 年度中に、「南横市（仮称）－平塚」間（2.8km）が平成 30 年度中に完成予定となっています。

本道路は、九州唯一の国際バルク戦略港湾である志布志港と直結するものであり、物流面で重要な道路であることはもちろん、防災面や医療面でも大きな効果が期待されます。また、志布志港からは、畜産配合飼料などが多く運ばれており、本県の畜産振興においても、重要な道路となります。

しかしながら、国が直轄施行する区間を中心に整備が遅れている状況であり、国に対し早期整備を求めるとともに、鹿児島県とも連携し、県施行区間の早急な整備を進める必要があります。

## ② 鉄道路線の状況

JR 日豊本線は、福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県の 4 県を繋ぐ東九州地域における幹線鉄道として重要な役割を担っています。

しかしながら、県内区間においては全てが単線であり、また、大分県、鹿児島県との県境区間においては、高速化のための整備が進んでいません。特に、大分県との県境にある宗太郎峠では、特急列車でも時速 60km が最高速度となっています。

一方、西九州地域では、平成 23 年に九州新幹線「博多－鹿児島中央」間が全線開通しました。当委員会では、鹿児島県に伺い、鹿児島県の交通政策の現状について調査をしましたが、新幹線開業以前の「熊本－鹿児島中央」間の利用人員が約 300 万人であったのに対し、開業後は約 500 万人まで伸び、その後、現在まで同程度で推移しているとのことでした。西九州地域と東九州地域では、鉄道路線において大きな格差が生まれています。

## ③ 海上路線の状況

本県には、港湾法により定められた重要港湾（海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として定められたもの）が 3 港、地方港湾が 12 港、56 条港湾（港湾区域の定めのない港湾で、知事が水域を公告したもの）が 1 港の計 16 の港湾があります。このうち、重要港湾である細島港・宮崎港・油津港については、物流コストの低減や安全性、利便性の向上など、港湾機能の一層の充実・強化を図るため、防波堤や岸壁などの各施設の整備が進められています。

日向市に位置する細島港は、「九州の扇の要」としての「東九州の物流拠点」と位置づけられており、国内外への定期コンテナ船や都市圏への RORO 船（トラックやトレーラ

一が自走して乗り込むための車両甲板を持つ貨物専用船)が就航しています。平成27年6月28日には、バルク貨物を取り扱うターミナルとして国際物流ターミナルが供用開始され、増加する貨物需要にも対応可能となり、今後さらに物流拠点としての役割が期待されます。

一方、世界的な船舶の大型化への対応も含めた岸壁の整備や新たな企業を誘致するための用地確保といった課題もあります。このことに対応するため、県では、今年度内の港湾計画の改訂に取り組んでいます。

宮崎市に位置する宮崎港は、「南九州の物流拠点」、「宮崎の海の玄関口」と位置づけられており、都市圏へのRORO船が運航しているほか、県内唯一のフェリー航路である「宮崎―神戸」間を宮崎カーフェリー(株)が運航しています。また、県がみやざき臨海公園としてサンビーチツ葉やサンマリーナ宮崎を整備しており、海水浴やクルージングなどの海洋性レクリエーション拠点としても利用されています。

日南市に位置する油津港は、「県南地域の物流拠点」と位置づけられており、国内外へのコンテナ船や、東京へのRORO船が運航しています。

近年、県内港湾へのクルーズ船の寄港が増加してきており、県では、油津港において、平成27年3月に16万トン級の大型クルーズ船に対応した施設整備を行っています。整備の効果もあり、平成27年8月17日には、本県初の16万トン級の大型クルーズ船「クェンタム・オブ・ザ・シーズ」が寄港し、4,000名を超える方々が来県しました。今後もクルーズ船の寄港は増加すると見込まれており、物流拠点としてのみならず、国外からの海の玄関口としての役割も期待されます。

#### ④ 航空路線の状況

平成14年時点の国内航空路線は、東京・大阪・福岡などの大都市圏をはじめ、岡山・高知・長崎といった地方都市への路線など、10都市12路線が就航していましたが、利用者減少による採算性の問題等の理由により、平成23年からは5都市5路線にまで減少していました。しかし、平成27年8月28日に、低廉な運賃等を売りにしたLCC (Low Cost Carrier 格安航空会社)であるピーチアビエーションが「宮崎―大阪(関西国際空港)」間に就航し、5都市6路線となっています。

国際航空路線については、平成13年のソウル(韓国)線、平成20年の台北(台湾)線に続き、平成27年3月には、香港線がチャーター便として就航し、10月28日からは定期便化されています。

ソウル線については、週3往復運航しており、平成26年度の利用者数は39,642人(日本人6,998人、外国人32,644人)となっています。円安等の影響もあり、外国人の利用者は年々増加しているものの、日本人の利用者数は減少してきています。

台北線についても、週3往復運航しており、平成26年度の利用者数は34,761人(日本人12,587人、外国人22,174人)となっています。こちらも外国人の利用者が増加傾向にありますが、ソウル線とは異なり、近年日本人の利用者も増加傾向にあります。

香港線については、週2往復運航しており、平成27年3月から11月までで、15,591人（日本人502人、外国人15,089人）が利用しています。今後は、定期便化により販売チャネルも拡大していることから、さらなる利用者増が期待されます。

## （2）本県物流の状況

平成22年に国が実施した全国貨物純流動調査（物流センサス）によると、本県発の国内物流は、約409万トンとなっており、品類別に見ると、化学工業品が最も多く24%、紙・飲料などの軽工業品が24%、次いで農水産品が16%となっています。

目的地別では、九州・沖縄向けが全体の59%を占めており、次いで関東地方となっています。

輸送機関別に見てみると、トラック輸送が最も多く70.3%を占めており、船舶輸送が27.3%、鉄道輸送が2.3%、航空輸送が0.2%となっている状況です。

当委員会では、本県の物流の現状を把握するため、輸送事業者側である（一社）宮崎県トラック協会（以下「県トラック協会」という。）、日本貨物鉄道（株）九州支社九州北部支店（以下「JR貨物」という。）及び荷主側である宮崎県経済農業協同組合連合会（以下「JA宮崎経済連」という。）、宮崎県木材協同組合連合会（以下「県木連」という。）と意見交換を行いました。

### ① トラック輸送の状況

本県物流の約7割をトラック輸送が担っていますが、長時間労働や燃油価格高止まりによるコスト増加、人材不足などの課題を抱えています。

平成2年の貨物自動車運送事業法施行以降、トラック運送事業の規制緩和によって新規参入事業者が急増しました。その結果、平成2年に226社だった事業者が、平成25年には510社へ増加しましたが、輸送量自体が増加していないため、各社は過当競争を強いられている状況となっています。そのため、長時間労働が常態化し、平成26年の主要産業別の平均月間労働時間を見ると、全産業と比較して月間40時間もの長時間労働となっています。さらには、燃油価格の高止まりの影響もあり各事業者の経営状況は厳しく、給与額を見ても、全産業と比較して2万円程度低い状況となっています。

このような中、国では平成27年4月3日に「労働基準法等の一部を改正する法律案」を閣議決定しました。法律案では、長時間労働を抑制するため、中小企業における月60時間超の時間外労働に係る割増賃金率猶予措置を平成31年4月から廃止することとされています。つまり、事業者は、労働者が60時間を超える時間外労働を行った場合、現在25%と定められている割増賃金を50%支給する必要があります。長時間労働を抑制するという法律の趣旨は理解できるものの、荷待ちや荷下ろし等の関係で時間外労働がやむを得ないケースも多く、人件費の高騰は中小企業にとって死活問題となる可能性があります。

また、このような労働環境も要因となり、新たな運転手の確保が難しく、年々高齢化が進んでいます。本県のトラック運転手の年齢構成は、50歳以上の割合が全体の42.7%と

なっており、全国と比較しても高齢化が進んでいます。また、運転手の確保について「不足している」と感じている事業者は、全国が5～6割であるのに対し、本県では、8割以上となっています。輸送手段として大きなウェイトを占めるトラック輸送だけに、このままでは、本県の物流全体に大きな影響を及ぼすこととなります。

県トラック協会からは、「人材の確保は喫緊の課題であるが、そのためには、労働条件の改善が必要である。これには、荷主の理解や行政の支援が必要である。」との話を伺いました。

## ② 鉄道輸送の状況

鉄道輸送は、大量性・速達性・定時制に優れており、重要な輸送モードの1つとなっています。さらに、二酸化炭素の排出量も非常に少ないことから、モーダルシフトの担い手になります。

佐土原駅に併設されている佐土原ORS（オフレールステーション）の取扱量を見てみると、平成26年度の発送品目は31,491トンであり、そのうち40%を農産品が占めています。また、食料品と工業品がそれぞれ25%を占めています。かつて、佐土原駅には貨物列車が運行していましたが、採算性の関係もあり平成10年からは、代替輸送として、トラックにて延岡駅まで運ばれ、その後鉄道輸送されることになっています。

一方、到着品目を見てみると、52,790トンとなっており、発送品目の約1.67倍となっています。このため、到着したコンテナが佐土原ORSに余ることになり、これを延岡まで移送する必要があると、この費用が大きな課題となっています。課題解決には、発送品目を増やし、発送と到着のバランスを取る必要がありますが、現状としては伸びていない状況にあります。JR貨物からは、「現状の物流体系を維持するためにも、行政や関係団体と連携し、発送品目の増加を図るなどの課題解決に取り組みたい。」との話を伺いました。

## ③ 海上輸送の状況

大都市から遠隔地にある本県にとって、特に大量輸送が可能な長距離フェリーは、人流はもとより物流の面において重要な役割を担っています。また、モーダルシフト推進の観点からも非常に重要な輸送手段です。かつては、「細島－高知－川崎（神奈川県）」航路や「宮崎－那智勝浦（和歌山県）－川崎」航路、「神戸・大阪－宮崎－奄美（鹿児島県）－沖縄」航路などが就航していましたが、原油価格高騰や下り荷の確保の問題等により相次いで休止となっており、現在は、宮崎カーフェリー(株)による「宮崎－神戸」航路のみとなっています。

物流センサスの代表輸送機関別流動量を見てみると、近畿方面への輸送については、フェリーが約58%を占め、また、同社によると、関西以東に運ぶトラックのうち6割がフェリーを利用しているとのことであり、需要が高いことがうかがえます。しかしながら、1便のみの運航となっているため、フェリーの積載能力や出航時間の関係で乗船できない状況もあるようです。特に、農水産品は鮮度を保つ必要があり、JA宮崎経済連からは、

「生産地が港から遠隔地の場合、収穫当日のフェリーの出港時間に間に合わないケースがある。やむを得ず一晩予冷庫で冷やしてから翌日出荷しているが、予冷庫の整備等が課題である。」との話を伺いました。

#### ④ 航空輸送の状況

航空輸送については、輸送コストがかかるため、精密機械や高級鮮魚などの付加価値の高いものや単位単価が高いもの、時間価値が重視されるものなどが輸送されている状況です。宮崎空港発の貨物取扱実績を見てみると、平成 22 年度には約 1 万トンだったものが、平成 26 年度には約 9,200 トンにまで減少しています。宮崎空港には貨物専用機が就航していないことから、旅客便を利用し輸送されていますが、機材の小型化などにより輸送能力が低下している状況にあります。

### (3) 本県観光の状況

#### ① 観光入込客等の状況

本県の観光客入込客数は、平成 11 年をピークとして減少傾向が続いており、特に平成 22 年の口蹄疫の発生、平成 23 年の高病原性鳥インフルエンザの発生や新燃岳の噴火、東日本大震災等の影響で落ち込み、平成 23 年の観光入込客数は、1,265 万 1,000 人と前年比で 83 万 4,000 人も減少しました。その後は徐々に増加し、平成 26 年の観光入込客数は、1,446 万 6,000 人（訪日外国人を含む。）にまで回復しました。しかしながら、全国的に見ると低い水準であり、また、九州 7 県と比較しても、下から 2 番目となっています。

また、本県の平成 26 年の観光消費額は、約 1,503 億円であり、観光客の 78.8 %が宿泊を伴わない日帰り旅行のため、観光消費額が小さくなっていると推測されます。一方、鹿児島県では、観光入込客数は約 1,699 万人となっており、本県と比較し 250 万人程度しか変わらないものの、観光消費額は約 2,627 億円と本県の倍近くとなっている状況です。

#### ② 外国人観光客の状況

日本を訪れる外国人旅行者数は、これまで概ね増加傾向にあり、平成 25 年には初めて年間 1,000 万人を突破し、平成 26 年には過去最高の 1,341 万人を記録しています。

国では、東京オリンピック・パラリンピックが開催される 2020 年までに訪日外国人 2,000 万人を掲げ、インバウンド（外国人旅行者の誘致）戦略を展開してきました。近年のアジアを中心とした新興国の経済成長や円安等の影響もあり、平成 27 年 1 月～10 月の訪日外国人が 1,600 万人を超えたことから、目標を年間 3,000 万人まで上方修正しているところです。

本県における外国人入込客数（宿泊者数のみ）を見てみると、観光入込客全体の傾向と同様に、口蹄疫等の影響で平成 23 年には大きく落ち込んでいるものの、その後は回復し、平成 26 年のデータで 13 万 1,000 人となっています。また、市町村が調べた本県の外国人宿泊者数を見てみると、韓国からが最も多く、次いで台湾、香港、中国となっています。



香港については、航空路線の定期便化により、販売チャネルが増加することから、今後更なる増加が期待されるところです。また、本県へのクルーズ船の寄港も増加傾向にあり、今後も外国人観光客は増加すると見込まれます。

### ③ 宮崎県観光振興計画の策定

本県では、観光の再興を県の重要な課題と位置付け、観光に携わる様々な事業者等が連携し観光振興に取り組むために、平成 27 年 4 月に「神話のふるさと宮崎観光おもてなし推進条例」を制定しています。本条例は本県の観光振興に関し基本理念を定め、県の責務並びに市町村、県民、観光事業者及び観光関係団体の役割を明らかにするとともに、観光振興に関する施策の基本となる事項を定めることにより、観光振興に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、活力ある地域づくり、本県経済の発展及び県民生活の向上に寄与することを目的としています。

また、条例に基づき、本県観光の再興に向けて、行政や関係事業者・団体、県民が一体となって取り組むための指針となる「宮崎県観光振興計画」を策定しています。計画では、本県の有する自然環境、神話、歴史・文化、食などの恵まれた観光資源を生かし、魅力的な観光メニューを構築するとともに、快適な受入体制の整備を図ることにより、国内外から多くの観光客を誘致し、県経済の発展や地域の活性化につなげることを基本目標としています。

また、計画では平成 30 年度までに次のような数値目標を掲げています。

- 観光入込客数 1,590 万人（平成 25 年：1,518 万人）
- うち訪日外国人 40 万人（平成 25 年：19 万人）
- 延べ宿泊者数 400 万人（平成 25 年：372 万人）
- 観光消費額 1,800 億円（平成 25 年：1,545 億円）
- 観光地等におけるWi-Fi環境整備市町村数 26 市町村（平成 25 年度：1 市町村）
- 国外からのクルーズ船寄港回数 20 回（平成 26 年：4 回）

これらの目標を達成するための施策の基本的方向として、

1. 何度も訪れたいくなる・泊まりたいくなる観光地づくり
2. 「スポーツランドみやざき」の推進
3. 訪日外国人の誘客促進
4. 「みやざきMICE」の確立
5. 効果的なPRと情報発信

を大きな柱と位置づけているところです。

計画策定にあたっては、広く県民から意見を求めるため、県当局が、約 1 ヶ月の期間でパブリックコメントを実施しています。しかしながら、意見があったのは 1 件だけであったとのことです。これに対し、委員から、「1 件というのは余りに少ない。県民に関心を持ってもらうように啓発を図るべきではないか。」といった意見がありました。

また、委員会調査において、委員から、「地元の人達が地域を素晴らしいところだと理

解しないと、他県の人達もそう思うはずがない。」との意見も出たところであり、外部から観光客を呼び込むためには、まずは、県民に本県の観光地や観光施策等について理解を深めてもらう必要があると考えます。

宮崎県観光振興計画では、各施策で想定される推進主体として、行政だけでなく、観光関係団体、観光事業者、そして県民も位置づけています。計画の性格を鑑み、県全体として観光振興に取り組むためにも、まずは、県民に対し、より一層の周知・啓発に努めていただきたいと思います。

## 2 総合交通対策について

### (1) 高速道路等の早期整備

県が実施した東九州自動車道開通に伴う観光動向についてのアンケート調査によると、半数以上の方が県外から来県しており、特に大分県からの観光客が26%となっています。また、東九州自動車道を利用した県外客のうち、約65%の方が観光目的で来県しています。さらには、東九州自動車道開通が来県のきっかけになったかという質問に対し、約67%の方が開通がきっかけ、もしくはきっかけのひとつと回答しており、観光面だけ見ても、高速道路のストック効果（整備された社会資本が機能することによって継続的に中長期的に得られる効果）の高さがうかがえます。

また、国土交通省九州地方整備局とNEXCO西日本が行った調査によると、東九州自動車道が開通したことにより、本県の主要観光地と道の駅の入込客数が54,000人増加したほか、県外観光客が34%から39%へ上昇しています。特に高千穂峡では、九州中央自動車道の一部である北方延岡道路が開通したこともあり、大分県・福岡県からの観光客が全体の31%を占めるほか、その他の九州地域からも32%もの方々が訪れており、観光圏域が広域化しています。

このほか、沿線市町において立地企業が増加し、また、延岡市において医師確保が進むなど、経済面、医療面におけるストック効果も上がっています。

このように、高速道路網の整備は、観光をはじめとした産業の振興はもとより、災害時には代替路となるなど、県民の生命、財産を守る上でも必要不可欠な社会資本です。しかしながら、東九州自動車道や九州中央自動車道、そして都城志布志道路にはミッシングリンクが残されており、高速道路網整備によるストック効果を最大限に高め、県内各地へ波及させるためには、未開通区間の早期整備を図る必要があります。

一方、高速道路網の整備には、多額の費用が伴うため、国の関与が不可欠です。委員からは、「知事をはじめ県が、引き続き積極的に国への要望を行うことが必要だ。」という意見が相次いだところです。

東九州自動車道の県北区間が開通に至ったのは、官民が一体となって国に声を届け続けた結果だと思えます。引き続き官民が一体となり、県内における気運を高めるとともに、国に必要性を訴えることが早期整備に繋がるのではないかと考えます。

県においては、市町村や関係機関、民間団体等とも連携し、未開通区間の早期整備に向け、あらゆる機会を捉えて継続的な要望を続けていただきたいと思います。

県議会においても、「高速自動車国道建設促進宮崎県期成同盟会」を組織し、毎年、国への要望活動などを行うなど、早期整備に向けて取り組んでいるところですが、当委員会としましては、調査活動を通じて改めて高速道路網の早期整備の必要性を認識し、国に強く働きかける必要があると感じたところです。

については、特別委員会発議の意見書として、「高速自動車国道等の早期整備を求める意見書（案）」を平成 28 年 2 月定例会に提出することとしました。

## **(2) 鉄道路線の整備促進**

### **① 新幹線の整備**

前述のとおり、西九州では平成 23 年に九州新幹線が全線開通したことにより、大きな効果が生まれています。全国に目を向けると、平成 27 年 3 月に北陸新幹線が石川県の金沢駅まで開通し大きな話題となりました。北陸新幹線は、平成 34 年には福井県敦賀まで繋がり、その後、大阪まで繋がる予定となっています。

当委員会では、石川県及び富山県において北陸新幹線の開通効果等について調査を行いました。石川県では、前年比約 3 倍の約 586 万人の乗車実績となっており、主要観光地の入込状況を見ても、前年比約 1.6 倍となっているとのことでした。また、富山県においても同じく前年比約 3 倍の 605 万人が乗車しているとのことであり、新幹線開通における効果は非常に高いことが分かります。

翻って、本県における新幹線を巡る歴史を見てみると、昭和 48 年に、全国新幹線鉄道整備法に基づき、当時の運輸省が定めた「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」において、福岡市を起点とし、大分市、宮崎市付近を主要な経過地とし、鹿児島市を終点とする「東九州新幹線」が位置づけられました。しかし、その後計画は凍結状態となり、全く進展がない状況となっています。

このような中、県では、平成 27 年 9 月の一般会計補正予算において、「東九州新幹線調査事業費負担金」を計上しました。これは、東九州新幹線の整備に向け、東九州新幹線鉄道建設促進期成会が実施する調査経費を大分県と共同で負担するものです。しかしながら、県議会総務政策常任委員会においては、「社会情勢は変化しており、並行在来線による県民の利便性の確保や財政負担の問題がある。本県にとってより実現性の高いルートを検討すべきでは。」といった慎重な意見が相次ぎ、事業の実施に当たっては、調査項目を十分に検討し、あくまで判断材料を得るための事業となるよう要望があったところです。

### **② 日豊本線の整備**

東九州新幹線の実現には、数十年かかるとも言われており、社会情勢の変化などから、先行きは不透明な状況です。委員からは、「将来が見えない新幹線の整備より、物流の面も考えると、まずは日豊本線の整備が重要ではないか。」という意見がありました。

日豊本線は、東九州地域を縦貫する唯一の幹線鉄道であり、総合交通網の重要な一翼を担っているにも関わらず、前述のとおり県内区間は全て単線であり、大分県及び鹿児島県との県境区間などでは、未だ高速化が進んでいない状況です。JR貨物からは、「県境区間においては、落ち葉などによる車輪の空転や鳥獣被害も多く、ほとんどの列車が遅れる現状にある。」との状況も伺ったところです。委員からは、「道路にしてもそうだが、本県は流通的なインフラ整備が最も遅れている。そういう中で他県と競争するのは難しく、引き続き国やJRに対し整備を求める必要がある。」といった意見がありました。

この問題は、大分県も大きな課題として捉えており、「まち・ひと・しごと創生大分県総合戦略」においても、日豊本線の複線化・高速化を促進することを掲げています。東九州地域の人流・物流を担う重要な路線であり、大分県・鹿児島県とも一体となり、整備の必要性を訴える必要があります。

県では、今までも再三に渡り国やJRなどに対し、整備に向けた要望を実施しているものの、実現には至っていません。高いハードルであることは理解していますが、声を挙げ続けなければ何も変わりません。

県においては、大分県や鹿児島県とも連携し、官民が一体となってJRに対する要望を継続的に実施するほか、国に対しては、支援制度の拡充強化を求める要望を継続的に実施していただくよう要望します。

当委員会では、大分駅の駅ビルを運営している(株)JR大分シティに伺いました。平成27年4月に開業した駅ビルは、開業から4ヶ月足らずで1,000万人が利用しており、中心市街地活性化の起爆剤となっています。これは、駅ビルだけの効果ではなく、市・県・国が一体となって都市計画事業を行い、駅を中心としたまちづくりを推進した結果でもあります。委員からも、「行政のまちづくりの計画と民間がうまくマッチングした例だと思う。」との意見がありました。

宮崎駅も、大分駅と同様に中心市街地に近いという立地にあります。駅を中心としたまちづくりを進めることによって、中心市街地も活性化し、ひいては鉄道利用者も増え、日豊本線の利用促進にも繋がるものと考えます。長期的な視点として、駅を中心としたまちづくりを目指すことも1つの方策ではないかと思えます。

### (3) 海上航路（長距離フェリー）の整備・充実

本県の長距離フェリー航路は、平成26年10月に大阪（大阪南港）から神戸へと変更されました。時を同じくして、平成27年から、プロ野球チームのオリックスバファローズが宮崎市で春季キャンプを行っていることなどもあり、同社によると、前年比で旅客が13,618人増、車が878台増となっているとのことです。

一方、フェリーを利用する物流事業者からは、更なる充実を求める声が上がっています。

県木連からは、「1航路しかないため、やむなくコストをかけて県外の港から輸送している現状があり、これでは価格競争に勝てない。生産量日本一を誇る宮崎県の杉の販路拡大のためにも、国内航路の充実を図って欲しい。」との意見を伺いました。

また、県トラック協会からも、「1便のみの運航であるため、宮崎から乗れるのにはおのずと限界があり、コストをかけて鹿児島や大分の港へ運ばざるを得ない状況もある。より大型のフェリーへのリプレイス（更新）の予定もあるとのことであるため、行政としても支援をお願いしたい。」との意見を伺いました。

トラック輸送業界が、燃料費の高止まりや人材不足等により非常に厳しい経営状況にある中、今後、更に当該路線の需要が高まることが想定される一方、旅客を含めた安定的な利用者確保や、輸送力の強化及び効率化を図るための船体の更新などが課題となっています。

県においては、県長距離フェリー航路利用促進協議会を中心として、輸送需要の把握や旅客・貨物の両面での更なる利用促進対策に取り組むとともに、航路などの更なる整備・充実を図るよう要望します。

#### **（４）航空路線の維持・充実**

##### **① 国際路線の充実**

島国である日本において、インバウンドを増加させるためには、国際航空路線の充実が最も重要になります。本県の国際路線は、県当局の努力などにより、韓国（ソウル）・台湾（台北）・香港の3路線8便が就航しており、九州内で見てみると、福岡県、鹿児島県に次ぐ多さとなっています。特に、台湾線と香港線については、台湾便は鹿児島空港発着便と、香港線は鹿児島空港発着便・熊本空港発着便と合わせるとデイリー化しており、南九州地域で利便性が高いものとなっているところです。

観光庁が実施した訪日外国人消費動向調査を見てみると、近年、ビザ要件緩和等の影響もあり、タイやフィリピン、ベトナムといった東南アジア地域からの訪日外国人が増加しています。特にタイは、2012年から2014年の伸び率が約252%となっており、訪日意欲の高さがうかがえます。このような新たなニーズを取り込むため、本県においても、東南アジアをターゲットとした新規路線開拓を目指すべきだと考えます。将来的には、定期路線化されるのが望ましいと考えますが、まずは、チャーター便の誘致により実績を積み上げることが重要です。

近年特に訪日意欲が旺盛なタイについては、当委員会が意見交換を行った（公財）みやぎ観光コンベンション協会から、「タイは親日国であり、非常に花を好まれる国民性がある。」という話を伺い、また、（一社）日本旅行業協会九州支部宮崎地区委員会からは、「九州内で見ても、宮崎のように1年中花が咲いている場所はそうはない。九州内でも差別化を図れるものではないか。」との話を伺いました。本県の花や豊かな自然を売りにしたアプローチも有効な手段ではないかと考えます。

一方、東南アジアからの観光客は、東京や大阪といった大都市圏と、北海道に訪れる傾向があり、利用客の確保が課題となります。そのため、インバウンド・アウトバウンド（日本人の海外旅行者）双方での利用客確保のため、他県と連携した誘致活動も必要になります。大分県では、長崎県と連携し、台湾（台中）からのチャーター便を誘致しており、搭

乗率は8割に達しているところです。

国では、平成28年度から地方空港への新規就航や増便を実施した航空会社を対象とし、航空会社が地元自治体から着陸料や宣伝費などの財政支援を受けることを前提に、実質的な着陸料を無料化するような動きもあり、機を逃さず取り組む必要があります。

現在、全国の自治体がインバウンド対策に取り組んでおり、これからますます地域間競争が激化することが想定され、スピード感を持って対応することが必要になります。

県においては、他県との連携も視野に入れ、東南アジアをターゲットとした国際チャーター便の誘致に早急に取り組むよう要望します。

## ② LCC路線の維持・充実

近年、国際路線に限らず、国内路線においてもLCC路線が増加してきており、特に地方空港においては、誘致競争が激化してきています。

本県では、平成27年8月に、ピーチアビエーションにより「宮崎—大阪（関西国際空港）」間が就航しました。宮崎空港には初のLCCの就航であり、これにより九州7県全てにLCCが就航したことになります。当路線は、空席状況によって変動するものの、4,590円～20,990円と低廉な価格となっており、就航から10月末までの搭乗率が85.7%となるなど非常に人気が高い状況となっています。しかしながら、1日1往復のみの運航であり、利便性向上のためには、更なる増便が求められます。

このことについて委員からは、「現在、夜の1往復だけであるが、朝の便も増えれば日帰りもできるなど利便性が向上する。今後の増便の可能性は。」との質問があり、県当局からは、「航空会社からは、機材繰りや関西国際空港の空き具合から夜の時間帯になったと聞いている。今後、利用者数が増えていけば当然増便も考えたいとも言われている。」との回答があり、増便のためには利用促進を図る必要があります。

一方、LCCは、利用実績が伴わず採算性が取れない場合には、減便や撤退の判断が速く、九州内を見ても、「熊本—中部国際空港」間や「大分—関西国際空港」間などは、就航から約1年足らずで運休となっています。路線維持のためにも、継続的な利用促進対策が必要になります。

宮崎空港は、宮崎市中心部から近く、JRが空港に直結しているなど、交通インフラが整っていると言えます。九州内においても、中心部から空港が近いのは、福岡空港と宮崎空港のみとなっており、この利点は大きな強みになると思われます。

県においては、宮崎空港の利便性をより積極的にアピールするなど、利用促進対策に努めていただき、当該路線の維持及び更なる充実に繋げていただくよう要望します。

## 3 観光振興対策について

### (1) 「宮崎ならではの」のブランド観光地の創出

委員会では、富山国際大学に伺い、現代社会学部の高橋教授から話をお聞きました。高

橋教授からは、「現代は成熟した社会であり、ニーズが多様化している。価格競争ではなく価値競争の時代に入っており、宮崎にしかない個性的・魅力ある観光地を作ることが必要である。そのためには、訪れた人達が地域の人達の生活や風土を共感できるコンセプトづくりが重要である。」との話を伺いました。観光客を呼び込むためには、地域にある資源の更なる磨き上げを行い、他地域と差別化され「ブランド化」した観光地を創出することが必要になります。

委員会では、新潟県・長野県・群馬県の7市町村で構成される雪国観光圏推進協議会にも伺いました。雪国観光圏では、国の事業等を活用し、官民が一体となり、ブランド観光地づくりを行っています。当該地域は豪雪地帯であり、その「雪国文化」を他地域と差別化された地域独自の価値としてブランド化に取り組んでいます。地場の食材を使い、雪国伝統の調理法を生かした料理を「雪国A級グルメ」として認定する取組や、宿泊施設等の品質評価である「サクラクオリティ」といった取組を通してブランド価値を提供しPRを行っていました。担当者からは、「ブランドを作ることによって、期待値をあげる。期待値があがると再来訪意欲があがるというアンケート結果があるため、結果的にブランドを作ればリピーターも増えるのではないかと考えている。」との話があり、ブランド化することにより、リピーター増加にも繋がるのではないかと思います。

本県には、神話や神楽といった歴史・文化や豊かな自然など、他県と差別化できる地域資源は多くあると思います。これらを活用し、いかに「宮崎ならではの」ブランド観光地を創出するかが課題となります。

県においては、市町村や関係団体とも連携し、観光資源の更なる磨き上げを行うとともに、資源をテーマやストーリーで繋ぎ、「宮崎ならではの」ブランド観光地を創出するよう要望します。

また、国においては、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、観光地経営の視点を持った観光地域づくりを推進し、地域全体としてブランディング戦略の確立を図るため、日本版DMO（Destination Management / Marketing Organization：様々な地域資源を組み合わせた観光地の一体的なブランドづくり、ウェブ・SNS等を活用した情報発信・プロモーション、効果的なマーケティング、戦略策定等について、地域が主体となって行う観光地域づくりの推進主体。）の設立を加速することとしています。雪国観光圏もDMO化を目指しているとのことであり、今後、各地で日本版DMOを主体とした取組が進むものと思われます。

県においては、市町村と連携し、本県における日本版DMO確立に向けた地域の取組について支援を行っていただきたいと思います。

## **(2) 核となる観光地の創出**

### **① 福井県の取組**

県外調査で伺った福井県は、平成27年3月に、「福井県観光新戦略」を策定していました。戦略では、基本戦略の1つに「極める」をテーマに設定しており、「恐竜博物館」と

「一乗谷朝倉氏遺跡」という2つの観光地をツートップに選定し、重点的に整備を行っていました。

担当者からは、「あれもある、これもあると勧めても、なかなか受け入れられない。まずは、2つをメインに打ち出して、いかにして来県してもらおうかという考えから2つに絞った。」との話を伺いました。これに対し、委員からは、「本県の歴史遺産や観光地は数多くあるが、あるがゆえにスポットを決めきれていないと感じる。切るところは切って、磨くところは磨くという判断は素晴らしい。」との意見があったところです。

本県の平成25年県観光入込客統計調査結果によると、最も入込客数が多いのが高千穂峽を含む高千穂町であり、年間約150万人の観光客が訪れます。特に、東九州自動車道や九州中央自動車道の一部である北方延岡道路の開通により観光客は増加しており、ゴールデンウィークの7日間だけで、約12万人もの観光客が訪れています。本県におけるワントップであり、まさに、本県の「核」となる観光地であると言えます。

しかしながら、高千穂町を訪れた観光客は、阿蘇や大分方面に移動するケースが多く、県内の他地域には波及効果が及んでいないのが現状です。

そこで、当委員会では、東九州自動車道が開通した効果を県内に広く波及させるためにも、県央地域にもう1つの「核」となる観光地を創出する必要があると、その「核」として、西都市に位置する「西都原古墳群」を重点整備してはどうかと考えました。世界遺産登録も視野に入れ、西都原古墳群を重点的に整備・研究を行い、国内外にその価値や魅力を発信することにより、足を運んでもらい、このことにより、県内周遊へ繋がり県内全域への波及効果が期待できるのではと考えたところです。

## ② 西都原古墳群の重点整備

### ア 西都原古墳群等について

西都市にある西都原古墳群は、昭和9年に国の史跡に指定され、昭和27年には国の特別史跡に指定されています。南北4.2km、東西2.6kmの範囲に、300基を超す古墳と70基以上の地下式横穴墓が分布しており、これらは3世紀後半から7世紀半ば頃に造営されたと推定されています。古墳群の中央には、陵墓参考地である「男狭穂塚・女狭穂塚」が位置しており、男狭穂塚は全国最大の帆立貝形古墳、女狭穂塚は九州最大の前方後円墳となっています。また、古墳群で唯一開口した横穴式石室がある「鬼の窟古墳」は、西都原最後の首長墓と言われています。

県では、「西都原古墳群をはじめとする南九州の古墳群」について、世界遺産登録を目指して調査研究を進めているところです。しかしながら、課題の1つとなっているのが、古墳群の目玉とも言える男狭穂塚・女狭穂塚です。両古墳は陵墓参考地であり、宮内庁により管理されているため、発掘調査はもとより、立ち入ることも制限されている状況です。

委員からの「世界遺産登録のためには、男狭穂塚・女狭穂塚をしっかりと調べる必要があると考えるが。」との質問に対し、県当局からは、「知事及び教育長が宮内庁に積極的に要望を行っており、昨年からは、陵墓参考地の西側隣接地の調査も実施している。今後



も要望を続け、協力を仰いでいきたい。」との回答があったところです。

男狭穂塚・女狭穂塚の発掘調査等が可能となれば、古墳群の学術的価値は大きく高まり、さらには、観光地としての魅力も向上するものと思われまます。

県においては、宮内庁に対し、引き続き粘り強く要望を続けていただきたいと思います。

## イ 世界遺産登録について

ユネスコの世界遺産については、現在、世界で 1,031 件が登録されており、日本においては、19 件（世界文化遺産 15 件、世界自然遺産 4 件）が登録されています。平成 27 年 7 月に登録された「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」などは記憶に新しいところです。

ユネスコの世界遺産へ登録されるためには、

- ①候補となる遺産について、各国が自国の暫定リストに掲載
- ②世界遺産としての評価や手続きが整ったものをユネスコへ推薦
- ③ユネスコ世界遺産センターが諮問機関に評価を依頼
- ④諮問機関が現地調査を踏まえて登録の可否を勧告
- ⑤世界遺産委員会での最終審議
- ⑥正式登録

という手続きを経る必要があります、まずは国における暫定リストに掲載されることが最初のステップとなります。

現在、国の暫定リストには 10 件掲載されており、そのうち「宗像・沖ノ島と関連遺産群」については、ユネスコに正式な推薦書が提出されており、平成 29 年度の世界遺産登録を目指しているところです。国は平成 20 年度以降、暫定リストの追加掲載について公募を行っていない状況ですが、今後リストが減るにつれて公募が行われることも考えられ、本県としては、その機を逃さないためにも、早急に整備や研究を進めるなど、十分な準備を行う必要があります。

ハードルは非常に高いですが、世界遺産登録が実現した場合、県民に貴重な文化財としての認識が強まり、文化財を保護・継承していく気運が高まるほか、本県を世界に向けて発信できるとともに、観光客等の増加が見込まれ、地域の活性化に繋がると思われます。

報道等によると、「明治日本の産業革命遺産」の世界遺産登録による経済効果は、鹿児島県内だけで年間 67 億円と試算されており、西都原古墳群等の世界遺産登録が実現した場合にも、相当な経済効果が想定されます。

県においては、西都原古墳群等の世界遺産登録を視野に入れ、調査研究を継続するとともに、その歴史的価値や魅力を生かし、国内外からの観光誘客に繋げるため、西都原古墳群及び周辺地域を本県観光地の「核」となるよう重点的に整備するよう要望します。また、国の暫定リスト掲載に向けて十分な調査研究を行うとともに、暫定リスト見直しによる公募の実施について、国に対し積極的な働きかけを行っていただきたいと思います。

また、観光誘客に繋げるためには、実際に足を運んでもらう必要があります。そのため

には、積極的な情報発信と観光ルートの形成等による旅行商品の造成が有効な手段だと思われま。このため、大分県では、平成 27 年度からの新しい取組として、旅行会社やメディアに対して、観光素材や施設などの情報を提供するニュースレターを定期的に発行し誘客促進を図るなど積極的な取組を実施していました。

また、「クルーズ船の寄港が増えており、その観光ルートに西都原古墳群を入れるよう積極的な提案を行うべき。」といった意見や、「遺跡や古墳を観光ルートとして繋げてアピールすることも必要ではないか。」といった意見が委員からも出たところです。

西都原古墳群は、歴史・神話などの学術的な価値だけでなく、季節に応じた花の名所としても有名であり、様々な切り口で各地と繋ぎ、観光ルートの形成ができるのではないかと考えます。県においては、市町村とも連携し、西都原古墳群を中心とした観光ルートの更なる充実を図り、国内外への積極的な情報発信に努めるとともに、旅行商品の造成に向け、旅行会社等への積極的なPRに努めるよう要望します。

### **(3) 観光をリードする人材の育成**

#### **① 富山県の取組**

県外調査で伺った富山県では、魅力ある観光地づくりを担う人材の育成や、おもてなしの力の向上、観光ガイドの育成などを目的として、平成23年から「とやま観光未来創造塾」を実施しています。これは、県が自ら実施しているものであり、塾長には東京大学先端科学技術研究センターの西村幸夫所長を招聘し、観光カリスマの山田桂一郎氏や富山大学の渡辺康洋名誉教授ら豊富な講師陣を揃えています。「観光魅力アップコース」、「観光ガイドコース」、「観光おもてなし入門コース」に加え、新たに今年度から「グローバルコース」を設置しており、5年間で380名あまりの方が受講しています。修了後には、各種ツアーの企画販売やキャンペーンの企画に携わる方もおり、富山県の観光に寄与されています。また、県の担当者によると、「修了後も県の施策に対し、現場の活動を踏まえて様々な意見をいただけるため、非常にありがたい存在となっている。」とのことであり、県が直接実施していることによる副次的な効果も出ています。当初は、北陸新幹線の開業までの実施予定でしたが、知事の思い入れもあり来年度以降も継続して実施することとなっています。

#### **② 福井県の取組**

福井県では、観光新戦略において、県全体でのおもてなし活動の推進など観光客にとって快適な旅行環境を整えることにより、「住んでよし、訪れてもよしの福井県」として、何度も訪れてもらえるよう観光客の心をつかむ戦略を掲げています。その1つが、地域の観光をリードする人材を育成するための「福井県観光アカデミー」です。アカデミーでは、観光マーケティング力や商品開発力、プレゼンテーション力、高度なおもてなし力など実践的な能力を磨く研修を実施し、地域の観光や観光産業を担う人材を育成することとしています。福井県では、今後、3年から5年をかけて人材育成を図っていくとのことでした。

### ③ 本県の取組

本県では、平成 27 年度から、国内外からより多くの観光客を呼び込むための新たな戦略の構築を目的として、官民一体となった「みやざき観光戦略プロジェクトチーム」を立ち上げ、人材育成に取り組んでいます。プロジェクトチームでは、宿泊業者や旅行者、市町村職員など官民 35 名が参加し、「食」と「アクティビティ」をテーマに課題分析などに取り組んでいるところです。この取組に対し、委員からは、「各地域にプロジェクトの成果が波及するように、多様な人が関わるチームにしてもらいたい。」という意見や、「県を挙げてのおもてなし人材を育成していくことも必要だ。」といった意見がありました。

また、調査を通じて、委員から、「観光振興は、地域振興やまちづくりと似ている。行政が主導するばかりではうまくいかず、事業者や県民といった民間の方々を中心にしないと成功しない。」との意見も出たところです。

富山県や福井県での取組を見ても分かるように、人材育成は継続しなくては意味がありません。各地で観光をリードする人材が蓄積されることにより、本県全体の観光振興に繋がるものと考えます。

県においては、観光をリードする人材の育成に平成 28 年度以降も継続して取り組むとともに、多様な人材を育成するためにもテーマを広げて実施するなど、より内容の充実に取り組むよう要望します。

### (4) 「食」による観光誘客

県が行った観光動向調査によると、本県に訪れた県外客のうち、観光旅行をする際に重視するポイントに「食事」を挙げる人が約 5 割を占めています。また、国内旅行の調査・研究を行っているじゃらんリサーチセンターが実施した宿泊旅行調査によると、宿泊旅行時の目的の第 1 位が「地元の美味しいものを食べる」となっており、旅行先を選定する際に、「食」は大きな動機付けになっているのが分かります。当委員会が意見交換を行った宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合からも、「リピーターを増やすためには、おもてなしと食が重要だ。」との話を伺いました。

本県には、全国的に知名度の高い宮崎牛やマンゴーといった多くの良質な農水産物や、地域に伝承される郷土料理が多数あります。そのため、これらの魅力を向上させ、いかに観光客を惹きつけるための取組を行うかが課題と言えます。

富山県では、地元ならではの旬な食材の魅力を広く発信するため、各団体と連携し、富山の食材を使って作る料理を提供するという統一ルールを作り、「富山湾鮭」「とやまの山幸」として提供する取組や、朝食に富山県産の米や、地元の食材を使った料理を必ず 1 品提供するという「とやまのおいしい朝ごはん」という取組を実施し、県内外でのイメージ定着に繋げていました。

また、福井県では、観光新戦略において食や食文化の魅力発信を 1 つの柱として掲げ、「食文化を学び、収穫や料理体験ができる場づくり」や「福井の『食旅』の推進」として、

観光スポットや食イベント、伝統工芸体験と地域の料理を組み合わせたツアーを造成することとしていました。

これらの取組は、地域固有の食や食文化をブランド化し、また、食に関する体験と組み合わせることにより、その場所に行かなければ体験できないという付加価値により誘客を図る取組だと言えます。

近年、様々な地域固有の資源を活用し、体験型・交流型の要素を取り入れた旅行形態であるニューツーリズムが生まれてきています。エコツーリズムやスポーツツーリズムなどが代表例です。福井県では「食旅」という言葉を使用していましたが、本県においても食や食文化を観光資源としたツーリズム、いわゆる「フードツーリズム」の推進に取り組んではどうかと考えます。

県においては、市町村や関係団体と連携し、素材や料理としての食のPRだけでなく、食文化の発信や、収穫・調理といった食を体験できる場を作るなど、食を観光資源とした「フードツーリズム」の推進に努めていただくよう要望します。

#### (5) 官民一体となった情報共有の場の構築

委員会では、本県に本拠を置く主要交通インフラを担う5社（九州旅客鉄道(株)宮崎総合鉄道事業部、宮崎カーフェリー(株)、宮崎空港ビル(株)、(株)ソラシドエア（旧：スカイネットアジア航空(株)）、宮崎交通(株)）の代表で構成されている「陸海空交通連携懇談会」と交通施策や観光施策について意見交換を行いました。当懇談会は、各々が有する情報の積極的な交換・共有並びに建設的な議論を通じて、本県交流人口の拡大や公共交通の利用促進等に向けた具体策を検討し、可能な案件については実現させることをもって、本県の基幹産業である観光の発展や都市機能の向上については経済の活性化に寄与することを目的に活動しており、事務局を務める宮崎交通の菊池社長からは、「場合によっては利害関係もある交通各社が連携することは、他県には無い取組である。」との話を伺いました。

意見交換の場において、委員から、「当懇談会のように情報を共有するプラットフォームの構築は非常に重要だと考える。今後どのような業界との連携が必要か。」との質問があり、これに対して、菊池社長からは、「人の交流が増えなければ、経済の活性化に繋がらないという意味でも、あらゆる産業界の皆さんや行政の皆さんとも話し合いを積極的に行いたい。」との意見がありました。また、ソラシドエアの高橋社長からは、「県民はあまり気にしないが、外から見ると宮崎は空港から中心部へのアクセスが良いという利点がある。交通を担う我々もそうだが、行政や観光業界の皆さんと知恵を出し合って、潜在的な良さを具体的な便利さに繋げる必要がある。」との意見がありました。さらに、宮崎カーフェリーの黒木社長からは、「宮崎県を観光県だと思っている全ての方々と情報共有できる場を是非作って欲しい。」との意見がありました。

また、高橋社長からは、「目先の利いた企業は、若い人達のニーズや新しいニーズに対してすぐに対応していく。これから特に地域間競争が激しくなるため、本県においてもス

ピード感を持ってニーズを取り込み、他県に遅れをとらないためにも、行政と民間が情報を共有するプラットフォーム作りが必要だ。」との意見もありました。

時代のニーズは常に変化してきており、潮流に乗り遅れないことが必要です。県においては、交通関係団体や観光関係団体などの民間事業者と連携し、新たなニーズや課題などの情報共有ができるプラットフォーム作りを検討するよう要望します。

## (6) 重点的な情報発信

県外からの観光客を呼び込むためには、大都市圏での情報発信はもとより、県外との接点となる場での情報発信が重要になってきます。

東九州自動車道が開通したことにより、福岡・大分方面からの観光客が増加していますが、休憩場所を見てみると、大分県の別府湾サービスエリアの次のサービスエリアは都市の山之口サービスエリアとなっています。そのため、延岡市にある「道の駅北川はゆま」が実質的にはサービスエリアとして利用されており、多くの方々が訪れます。

委員会で伺った道の駅北川はゆまでは、「本県の北の玄関口としての機能を担う立場だと考えているが、通年で県内の観光地や食、歴史や神話を紹介するパンフレットなどのツールが届かない。一方、大分県のパンフレットなどは沢山届く。ネット社会と言われるが、50%の人はアナログな情報を欲しがり、現にパンフレットは年間 12,000 部程度持ち帰られている。」との話を伺いました。これに対し、委員からは、「東九州自動車道が開通したこともあり、北川はゆまが北の玄関口であるのは間違いない。ここが入口となって観光地や景勝地に足を運んでもらうべきだ。」との意見がありました。

目的地を決めて来県する方々が多いとは思われますが、現地で新たに魅力的な観光情報を得た場合、その地に足を伸ばすことは十分に考えられます。

県外との接点となる場としては、北川はゆまのほか、宮崎空港、高千穂、えびの、都城、串間の観光施設や道の駅などが考えられます。また、東九州自動車道開通後、四国方面からの観光客が増加していることを考えると、大分県と四国を繋ぐフェリーや、臼杵港、佐伯港などの港も接点だと言えます。

県においては、これらの県外との接点となる場所において、より重点的な情報発信に取り組み、本県への観光誘客に取り組んでいただくよう要望します。

## (7) クルーズ船の誘致促進

アジア各国の経済成長や円安等の影響もあり、全国的に外国クルーズ船の寄港が増加しています。特に九州では増加傾向が顕著であり、博多港では国内クルーズ船も含め、年間 250 隻を超える船が寄港している状況です。本県においても、ここ数年増加傾向にあり、特に、県が平成 26 年度に 16 万トン級の大型船の接岸が可能な岸壁整備を行った油津港では、大型クルーズ船の寄港が増加しています。平成 27 年 7 月には、13 万トン級の「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」が寄港し、3,000 人を超える方々が来県しました。また、8 月には、16 万トン級の「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」が寄港し、4,000 人を超える方

々が来県しました。

油津港が位置する日南市によると、6月～8月に寄港した4隻のクルーズ船の直接的な経済効果を1億6,000万円以上と推計しており、大きな経済効果があることが分かります。

一方、クルーズ船の受入には課題もあります。当委員会が調査で伺った油津港湾事務所では、「クルーズ船については、貨物船が入船する日以外で受け入れを行っている。そのため、平成27年で9回、平成28年で9回、貨物船との重複により予約の申し込みを断っている。」との話を伺いました。これに対し、委員からは「クルーズ船が寄港することによる経済効果は非常に大きいため、断るのは非常にもったいない。また、各地で誘致競争も起こっているため、あまり断ると来なくなるのではないかと危惧している。」との意見がありました。県では、平成28年度以降も積極的にクルーズ船の誘致を行うこととしていますが、可能な限りの貨物船との調整など、現状の対応では、限界があると思われます。

現状を打開するためには、新たな港湾施設、岸壁の整備が望ましいところです。油津港の港湾計画においては、現在の岸壁に加え、新たな岸壁の計画がありますが、岸壁の整備には多額の費用を要し、かつクルーズ船専用の岸壁として整備することはできないのが現状です。そのため、県においては、国に対しクルーズ船も利用可能な岸壁の早期整備を図れるよう積極的な要望を行うとともに、貨物船との調整を密にし、更なるクルーズ船の誘致を図るよう要望します。

#### **(8) 本県の優位性を生かした誘致の推進**

本県は、「スポーツランドみやざき」を掲げ、温暖な気候や充実したスポーツ施設を背景にスポーツキャンプ・合宿等の誘致を推進してきました。その効果もあり、スポーツキャンプ・合宿は増加傾向にあり、平成26年度には、1,262団体、30,991人が参加するなど平成25年度に続き、過去最高を更新しています。平成26年から平成27年にかけて、ラグビー日本代表がワールドカップに向けてのベースキャンプを本県で実施し、その後の本大会において好成績を残したことは大きな話題となったところです。

今後、平成31年にはラグビーワールドカップ、平成32年には東京オリンピック・パラリンピックといった国内外からの多数の集客や大きな経済効果が見込まれるビッグイベントの開催が予定されており、本県でも今まで培ってきた実績をアピールし、大会開催や事前合宿等の誘致に向けた取組を進める必要があります。

これから、他県との誘致競争が更に激化するものと思われるため、本県への誘致を成功させるためには、受入体制の整備はもちろんのこと、本県の優位性を生かしたPRが必要になります。特に、本県の優位性を生かせると思われるのが、自然条件に恵まれているサーフィンだと思います。

サーフィンは、現時点では、まだオリンピックの正式種目としては決定されていませんが、平成27年9月に、公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会が野球・ソフトボール等と共に追加正式種目とするようIOC（国際オリンピック委員会）へ提案を行っており、平成28年8月のIOC総会において可否が決定されること

になっています。

サーフィンの優位性については、(公財)みやざき観光コンベンション協会からも、「野球、ソフトボールは地理的条件などから厳しい面もあるが、サーフィンについては波という大きな武器があるため、非常に優位性があると思う。」との意見も伺いました。また、県が実施したサーフィンに関する経済効果等調査によると、多くのサーファーが本県のサーフポイントを選ぶ理由として、「波の良さ」を挙げており、本県のサーフィン環境のポテンシャルの高さが分かります。しかし、大会誘致には、静岡県・神奈川県など7県も取り組んでいるところであり、本県への誘致を目指すためには、客観的な優位性を示す必要があります。

委員からも「オリンピックで追加種目となった場合、本県に誘致するためにも他県との違いを調査する必要があるのではないか。」との質問があり、県当局からは、「本県の優位性を示すためにも、波を客観的に分析できないかをアプローチしようとしているところである。」との回答がありました。

一方、課題もあり、ホテル旅館生活衛生同業組合からは、「駐車場やシャワー設備といったサーフィン環境の整備が進んでいない。オリンピックを見据えるのであれば早急に整備を行うべき。」との意見も伺いました。

組織委員会は、決定前から追加種目の開催候補地のリストアップに着手することとしており、時間は残されていません。県においては、早急に本県の波について調査分析を行い、客観的に優位性を示すツールとして活用していただきたいと思います。また、あわせて、積極的なPR活動を続けるとともに、市町村とも連携し、サーフィン環境整備に取り組むよう要望します。

### Ⅲ 結び

以上、当委員会の1年間の調査内容及び活動について総括して御報告申し上げます。

昭和41年に「東九州自動車道建設促進協議会」が設立されて約半世紀、官民一体となって活動を続けてきた結果、ようやく東九州自動車道が大分県まで繋がりました。長年、「陸の孤島」とも揶揄されてきた本県にとっては、悲願の開通であり、今後まさに「東九州新時代」を迎えることとなります。しかしながら、調査活動を通じ、依然として本県の総合交通網には多くの課題が残っていることを再認識したところであり、今後とも官民を挙げて早期整備に取り組むことが求められます。

特に、総合交通対策については、インフラ整備を伴うものが多く、国や交通事業者の支援が不可欠になります。県においては、各交通網の更なる利用促進を図るとともに、引き続き国や交通事業者に対し、本県における交通インフラ整備の重要性を訴え、積極的な要望を続けていただきたいと思います。

当委員会としても、まずは高速道路網の早期全線整備が必要不可欠だと考え、国に対し、「高速自動車国道等の早期整備を求める意見書」を提出することとしたところです。

観光振興対策を推進することは、旅行業や宿泊業、飲食業といった直接的な産業だけでなく、製造業や農林水産業など幅広い産業に関連し、需要創出効果や雇用創出効果など大きな経済効果をもたらします。国の試算によると、定住人口が1人減少した場合、その年間消費額を旅行者の消費に換算すると、外国人旅行者10人分又は宿泊を伴う国内旅行者26人分又は日帰りの国内旅行者83人分に相当するとされており、地方における人口減少と東京への一極集中が進む中、裾野が広い観光産業により交流人口を増加させることが、地域経済の活性化に繋がります。

今後、アジア地域を中心として、更なるインバウンドの増加も見込まれ、国内外からの観光誘客における地域間競争が激化することが想定されます。県においては、他県に先駆けてスピード感をもって対策に取り組んでいただきたいと思います。また、国では、平成28年度予算において、観光施策の推進のための費用を倍増させることとしており、本県においても積極的な予算獲得に努めていただきたいと思います。

冒頭にも述べましたが、国を挙げて取り組んでいる「地方創生」を実現させるためには、地方の力の衰退をいかに抑制するかが大きな課題となっており、このような中、総合交通体系の整備を促進し、観光振興対策に取り組み、国内外からの交流人口を増やすことは、地域の維持・活性化の原動力になるものです。

県がリーダーシップをとり、市町村とのより一層の連携強化を図るとともに、官民が一体となって、総合交通対策と観光振興対策を着実に推進することにより、本県の「地方創生」に寄与することを期待しまして当委員会の報告いたします。