

令和元年11月宮崎県定例県議会
商工建設常任委員会会議録

令和元年12月5日・9日

(総務政策常任委員会との合同審査会)
令和元年12月5日～6日・8日～9日

場 所 第5委員会室

令和元年12月5日(木曜日)

- ・宮崎港港湾計画の一部変更について県内経済の概況等について
- ・県内経済の概況等について

午前10時15分開会

会議に付託された議案等

- 議案第1号 令和元年度宮崎県一般会計補正予算(第4号)
- 議案第2号 令和元年度宮崎県小規模企業者等設備導入資金特別会計補正予算(第1号)
- 議案第8号 使用料及び手数料徴収条例の一部を改正する条例
- 議案第18号 建築基準法施行条例の一部を改正する条例
- 議案第19号 宮崎県営住宅の設置及び管理に関する条例の一部を改正する条例
- 議案第21号 工事請負契約の締結について
- 議案第22号 工事請負契約の変更について
- 議案第23号 工事請負契約の変更について
- 議案第25号 公の施設の指定管理者の指定について
- 議案第28号 宮崎県住宅供給公社の解散について
- 報告事項
 - ・損害賠償額を定めたことについて
 - ・県営住宅の管理上必要な訴えの提起、和解及び調停について
- 商工観光振興対策及び土木行政の推進に関する調査
- その他報告事項
 - ・一ツ葉有料道路の有料継続に伴う取組状況について
 - ・宮崎県広域道路交通計画策定に関する取組状況について

出席委員(8人)

委員 長	日 高 博 之
副委員 長	坂 本 康 郎
委 員	中 野 一 則
委 員	外 山 衛
委 員	山 下 博 三
委 員	窪 菌 辰 也
委 員	田 口 雄 二
委 員	前屋敷 恵 美

欠席委員(なし)

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

商工観光労働部

商工観光労働部長	井 手 義 哉
商工観光労働部次長	横 山 浩 文
企業立地推進局長	日 高 幹 夫
観光経済交流局長	酒 匂 重 久
商工政策課長	内 野 浩一朗
経営金融支援室長	長 倉 佐知子
企業振興課長	矢 野 雅 博
食品・メディカル産業推進室長	山 下 栄 次
雇用労働政策課長補佐	長谷川 誠
企業立地課長	山 下 弘
観光推進課長	大 衛 正 直
スポーツランド推進室長	飯 塚 実
オールみやざき営業課長	高 山 智 弘
工業技術センター所長	弓 削 博 嗣
食品開発センター所長	柚木崎 千鶴子
県立産業技術専門校長	金 子 洋 士

県土整備部

県土整備部長	瀬戸長 秀 美
県土整備部次長 (総 括)	重黒木 清
県土整備部次長 (道路・河川・港湾担当)	蓑 方 公
県土整備部次長 (都市計画・建築担当)	明 利 浩 久
高速道対策局長	中 尾 吉 宏
管 理 課 長	斎 藤 孝 二
用地対策課長	鎌 田 紀美朗
技術企画課長	石 井 剛
工事検査課長	川 野 福 一
道路建設課長	矢 野 康 二
道路保全課長	森 英 彦
河 川 課 長	高 橋 健一郎
ダム対策監	井 野 隆 博
砂 防 課 長	原 口 耕 治
港 湾 課 長	江 藤 彰 泰
空港・ポート セールス対策監	否 笠 友 紀
都市計画課長	甲 斐 隆 彦
美しい宮崎づくり推進室長	平 部 隆 典
建築住宅課長	志 賀 孝 守
営 繕 課 長	後 藤 和 生
設 備 室 長	日 高 誠
高速道対策局次長	多 田 昌 志

事務局職員出席者

議事課長補佐	鬼 川 真 治
議事課主任主事	石 山 敬 祐

○日高委員長 ただいまから、商工建設常任委員会を開会いたします。

まず、合同審査会の開催についてであります。このことについて、議案第2号については、宮

崎カーフェリー株式会社の新船建造に関する議案であり、これまで総務政策常任委員会で報告を受けてきた経緯等を踏まえ、総務政策常任委員会との合同審査会を開いて審査を行いたいと考えておりますが、御異議はございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、議案第2号については、総務政策常任委員会との合同審査会により審査を行うこととしますが、合同審査会の開催について、総務政策常任委員長へ申し入れを行いますので、暫時休憩いたします。

午前10時16分休憩

午前10時28分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

次に、委員会の日程についてであります。

合同審査会の開催について、総務政策常任委員会の了承を得ましたので、お手元に配付いたしました日程案のとおり行うことに異議はございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、そのように決定いたします。

執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時29分休憩

午前10時31分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

当委員会に付託されました議案等について、部長の説明を求めます。

委員の質疑は、執行部の説明が全て終了した後をお願いいたします。

なお、執行部におかれましては、簡潔に御説明いただきますようお願いいたします。

○瀬戸長県土整備部長 おはようございます。

県土整備部でございます。よろしくお願いたします。

説明の前に1点お礼を申し上げます。

先月23日に日南市及び串間市で開催しました、東九州自動車道油津・夏井道路の中心くい打ち式には外山委員に御出席いただきました。この場をおかりしまして、お礼を申し上げます。

今後とも、県内高速道路の一日も早い全線開通を目指し、全力で取り組んでまいりますので、引き続き、県議会の皆様の御支援、御協力を御願いを申し上げます。

それでは、今回の委員会で御審議いただきます県土整備部所管の議案等につきまして、概要を御説明いたします。

今回、県議会に提出しております、令和元年11月定例県議会提出議案及び令和元年11月定例県議会提出報告書のうち、県土整備部関係箇所につきまして、お手元の商工建設常任委員会資料に取りまとめております。

資料の表紙をめくっていただきまして、目次をごらんください。

まず、議案としまして、令和元年度宮崎県一般会計補正予算(第4号)外8件でございます。

次に、報告事項として、損害賠償額を定めたことについて、ほか1件、最後に、その他報告事項として、一ツ葉有料道路の有料継続に伴う取組状況について、ほか2件につきまして、御報告させていただきます。

詳細につきましては、担当課長から説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

私からの説明は以上でございます。

○齋藤管理課長 管理課であります。

それでは、県土整備部の11月補正予算の概要について、御説明いたします。

委員会資料の1ページをごらんください。

議案第1号、一般会計補正予算の繰越明許費補正の集計表であります。太枠の11月議会申請分の欄が、今回の申請額であり、追加の5事業と変更の9事業を合わせて、35億6,209万4,000円をお願いしております。

次に、2ページをお開きください。

こちらに追加の5事業を、右の3ページに変更の9事業を記載しております。これらの繰越しの主な理由といたしましては、関係機関との調整に日時を要したこと等によるものであります。

次に、4ページをお開きください。

一般会計の債務負担行為補正分の追加であります。まず、管理課の宮崎県建設技術センター管理運営委託費については、後ほど御説明いたしますが、施設の指定管理に係るものであります。

また、道路建設課から都市計画課の各事業については、公共事業の早期発注や施工時期の平準化を図るため、ゼロ県債による債務負担行為を設定し、次の出水期に向けた防災対策などの事業を実施するためのものであります。

次に、5ページをごらんください。変更であります。

これは、干支大橋耐震補強工事の一部について、ことしの6月議会で債務負担行為を設定させていただきましたが、残る補強工事も施工範囲に追加することに伴い、期間及び限度額を変更するものであります。

県土整備部の補正予算の概要は、以上であります。

次に、公の施設の指定管理者の指定について御説明いたします。

20ページをお開きください。

この議案第25号は、管理課所管の宮崎県建設

技術センターについて、指定管理者を指定することについて、県議会の議決を求めるものであります。

まず、1の施設の概要であります。当センターは、建設技術者等の養成や建設資材の品質管理試験、技術等に対する研修のための施設であり、産業開発青年隊並びに施設の利用等に関する業務について、平成22年4月から指定管理者制度を導入し、現在に至っておりますが、いずれも学校法人宮崎総合学院が指定管理者であります。

次に、2の指定管理者候補、3の指定期間については、学校法人宮崎総合学院で、来年4月から5年間です。

次に、4の選定概要であります。1)にあり、本年7月1日から2カ月間募集を行い、1団体から申請がありました。

指定管理候補者の選定については、2)のAにありますとおり、まず、管理課におきまして書類審査を実施し、次に指定管理候補者選定委員会により、申請者のプレゼン及びヒアリングによる審査を行いました。その後、指定管理候補者選定会議で選定委員会と管理課による評価結果を照らし合わせ、候補者案に相違がないか確認したところです。

右の21ページをごらんください。

イの指定管理候補者選定委員会委員、ウの指定管理候補者選定会議委員は、記載のとおりであります。次に、エの選定基準等ではありますが、全庁的な基準をもとに、施設の特性を考慮いたしまして、人材育成や施設の活性化の項目を追加しております。右にありますとおり、配点も決定しております。

22ページをお開きください。

審査結果につきましては、3)のとおり、ア

の指定管理候補者選定委員会では、500点満点中375.2点。また、イの指定管理候補者選定会議では、100点満点中73.4点でありました。

この結果、選定委員会及び選定会議におきまして、最低基準点を満たす得点を得たこと、事業計画等から判断いたしまして、施設の管理運営を適切かつ着実に行う能力を有していると認められること、また、産業開発青年隊教育におきまして、ニーズに対応したカリキュラム編成や積極的な隊員募集に係る取り組みの提案等がなされていること等によりまして、選定いたしましたところでありました。

次に、5の(1)指定管理料であります。年額で1億4万円、5年間総額では5億20万円です。県が積算いたしました基準価格との差額は、年額で1万9,000円です。本年度の指定管理料から年額約206万円の増となっております。

(2)の収支計画は5年間同額で、(3)県民サービスの向上等につきましては、利用者へのアンケート調査で満足度を把握し、要望等の把握と早期改善に努める、また、地域の夏祭りやタイアップいたしまして、施設や建設産業のPRを行うとともに、地域との交流や地域貢献に努めるなどの提案があったところでありました。

説明は以上であります。

○矢野道路建設課長 道路建設課でございます。

委員会資料の10ページをお開きください。

議案第21号から23号は、工事請負契約の締結及び変更についてであります。

まず、議案第21号は、主要地方道竹田五ヶ瀬線波帰之瀬工区で施工します(仮称)波帰之瀬橋下部工(P1)工事に関します工事請負契約の締結であります。

1の事業概要であります。波帰之瀬工区は、

高千穂町大字河内から五ヶ瀬町大字桑野内間の道路改良事業として、延長が1,400メートル、車道幅員5.5メートル、全幅7.0メートル、全体事業費約48億円でありまして、この中で、五ヶ瀬川を渡ります波帰之瀬橋を新設するものであります。

2のP1橋脚工の工事の概要であります。右の11ページと一緒にご覧ください。波帰之瀬橋は、橋長412メートルのコンクリート製の橋梁として、今回の工事は、赤く着色しておりますP1橋脚を構築するものであります。高さが57.5メートルの本体部分と直径13.5メートル、深さ17メートルの基礎部の工事、及びこれらの施工に必要となります仮設の栈橋工事であります。

3の工事請負契約の概要であります。契約金額が8億7,510万600円。契約の相手方は、山崎・戸敷・矢野特定建設工事共同企業体。工期は、令和5年3月25日までであります。

次に、委員会資料の12ページをお開きください。

議案第22号は、国道219号、岩下工区で施工します(仮称)岩下橋上部工工事に关します「工事請負契約の変更について」であります。

1の事業概要であります。岩下工区は、西都市大字中尾で実施しております道路改良事業として、延長が1,000メートル、車道幅員5.5メートル、全幅7.0メートル、全体事業費約40億円でありまして、この中で岩下橋を新設しております。

2の上部工工事の概要であります。右の13ページと一緒にご覧ください。岩下橋は、谷を一またぎいたします橋長84メートルの鋼鉄製のトラス橋でありまして、架設方法は、ケーブルエレクション直づり工法という工法を採用しております。

3の工事請負契約の概要であります。契約金額が5億1,624万円、変更契約の金額が5億1,985万5,700円、361万5,700円の増額であります。契約の相手方が、清本・日橋特定建設工事共同企業体。工期は、平成30年12月4日から平成32年2月26日までを、変更契約の工期が、平成30年12月4日から令和2年7月31日までであります。

4の変更理由であります。インフレスライドなどによる請負代金の変更及び高力ボルトの納期長期化のため、架設工事着手におくれが生じたことによる契約工期の延伸であります。

変更の内容につきまして説明します。14ページの参考資料をお開きください。

まず、インフレスライドによる変更ですけれども、上の枠内、最近の全国的な労務単価の上昇を考慮しまして、国土交通省からインフレスライド条項の適切な運用を要請する旨の通知が出されました。次の枠内ですけれども、インフレスライド条項は、急激な賃金等の変動に対応するため設けられている条項であります。

3段目の枠内が、対象工事となる条件です。受注者及び発注者が合意しましたスライド基準日、この基準日以降の(1)残工事の工期が2カ月以上あること、(2)新単価適用後の残工事請負額が1.0%以上増加することのいずれも満たすことです。

今回、本工事につきましても、下の図に示したとおり、いずれの条件も満たしますため、インフレスライド条項を適用し、請負代金を変更するものでございます。

次に、15ページをご覧ください。契約工期の延伸について説明いたします。

上の枠内、高力ボルトが全国的な需給逼迫傾向にありまして、納期が長期化しております。

次の枠内と下の工程表に示しましたように、

本工事で使用します高力ボルトにつきましても、納入が当初予定よりもおくれたため、工期につきまして、5カ月延伸をお願いするものでございます。

最後に、委員会資料の16ページをお開きください。

議案第23号は、国道327号尾平工区で施工いたします(仮称)尾平トンネル1工区に関する「工事請負契約の変更について」であります。

1の事業概要であります。尾平工区は、椎葉村大字松尾で実施しております道路改良事業として、延長が2,000メートル、車道幅員5.5メートル、全幅が7.0メートル、全体事業費約41億円でありまして、この中で尾平トンネルを新設しております。

2の尾平トンネル1工区の工事概要ですが、延長が1,028メートル、車道幅員が5.5メートル、全幅が8.0メートルであります。

3の工事請負契約の概要であります。契約金額が17億7,579万7,512円、変更契約の金額が18億7,818万3,279円、1億238万5,767円の増額であります。契約の相手方は、坂下・山崎・河野特定建設工事共同企業体。工期は、平成30年3月9日から平成32年3月20日までで、変更はございません。

4の変更理由であります。トンネル掘削工におきまして、当初想定していたよりも脆弱な地質区間が存在したことから、当該区間の掘削中の安定を確保する必要性が生じたこと、吹きつけコンクリートに添加します材料の変更、インフレスライド条項の適用などによりまして、請負金額の変更を行うものであります。

変更の内容につきまして、説明いたします。17ページをごらんください。

上の図は、トンネルを横から見たものです。

尾平トンネルの全体延長は1,751メートルありまして、2工区に分割して施工しております。本工事は、図面の右側の工区でして、施工延長1,028メートルのうち、着色しました3区間、合計287.8メートルにおいて安定対策を追加したものです。

①の安定対策の追加に示しましたように、工法検討に当たりましては、専門の学識者の意見をいただき、鋼製の支保工の設置や地中に打ち込みますロックボルトをふやすなどの対策を追加しております。

次に、右側の2の急結剤の変更です。急結剤は掘削後、掘った壁面に吹きつけますコンクリートを早く固めるために添加します薬剤です。当初予定しておりました急結剤に含まれております二酸化アルミニウムナトリウムが劇物に指定されたことから、これを含まない急結剤に変更しております。

最後に、③インフレスライドによる変更についてです。18ページをお開きください。

先ほど説明しました議案第22号と同様の理由による変更でございます。下図に示しましたように、本工事については、平成30年2月の国交省通知に基づきまして、同年6月にインフレスライドによる変更契約を一度締結しております。その後も、全国的な労務単価の上昇を考慮しまして、平成31年2月22日付で国土交通省から同じ内容の通知が出され、本工事につきましては、再スライド基準日以降についても条件を満たしますことから、インフレスライド条項を再度適用しまして、請負代金を変更するものです。

道路建設課については以上です。

○志賀建築住宅課長 建築住宅課でございます。委員会資料の6ページをお開きください。

議案第8号「使用料及び手数料徴収条例の一部を改正する条例」について御説明いたします。

1の改正の理由であります、「建築士法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法令の整備に関する政令」による、「地方公共団体の手数料の標準に関する政令」の一部改正により、2級・木造建築士に関する免許申請及び試験手数料の標準額が改正されたことなどから、所要の改正を行うものであります。

次に、2の改正の内容であります。(1)は「地方公共団体の手数料の標準に関する政令」の改正により、2級建築士と木造建築士の免許申請及び試験手数料の標準額が改正されましたので、これに合わせまして、428号、2級・木造建築士の免許申請手数料を1万9,300円から2万4,400円に、429号、2級・木造建築士の試験手数料を1万7,900円から1万8,500円に改正するものであります。

次に、(2)は条例が引用する建築士法の改正に伴う条項ずれについて、修正を行うものであります。

3の施行期日は、令和2年3月1日としております。

最後に、4の経過措置は、法改正において、改正前の試験に合格し改正後に免許申請を行う場合、改正前の手数を適用する経過措置が定められておりますので、条例におきましても同様に定めるものであります。

議案第8号につきましては、以上であります。

続きまして、委員会資料の7ページをお開きください。

議案第18号「建築基準法施行条例の一部を改正する条例」について御説明いたします。

1の改正の理由であります、今回の改正は、建築基準法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令により、「特定避難時間倒壊等防止建築物」の文言が削除された

ことなどから、これに対応する改正を行うものであります。

次に、2の改正の内容は、2点ございます。

(1)は、条例が引用する建築基準法施行令の改正に伴う条項ずれについて、修正を行うものであります。(2)は、「特定避難時間倒壊等防止建築物」の文言が削除されたため、条例の文言を削るものであります。

最後に、3の施行期日は、公布の日から施行することとしております。

議案第18号につきましては、以上であります。

続きまして、委員会資料の8ページをごらんください。

議案第19号「宮崎県営住宅の設置及び管理に関する条例の一部を改正する条例」について御説明いたします。

1の改正の理由であります、民法の一部を改正する法律が、令和2年4月1日から施行されることなどから、民法に基づく規定の整備など、所要の改正を行うものであります。

次に、2の改正の内容であります。それぞれの表は、改正の前後の内容を記載してありまして、左が改正前、右が改正後であります。

まず、(1)の連帯保証人の要件の緩和であります、住宅に困窮する低額所得者が、連帯保証人の確保が容易となるよう、表の左の欄のとおり「県内に居住する方」としてあります連帯保証人の要件について、右の欄のとおり削除するものであります。

次に、(2)の連帯保証人が負う家賃等の保証債務の上限(極度額)の設定であります。これは、民法改正により、個人である連帯保証人が負担する保証債務について、その上限を定めなければ、契約が効力を生じないとされたことに伴い、規定を新設するものであります。

現在は、保証債務の上限はございませんが、右の欄のとおり、「入居決定者の入居時における、近傍同種の住宅の家賃の12カ月分に相当する額を限度」としたいと考えております。

次に、(3)の不正入居者への請求に用いることができる利率の改定であります。これは、民法の改正により、法定利率が、固定利率から変動制に見直されたことに伴い、条例を改正するものであります。

右の9ページをごらんください。

次に、(4)の敷金の債務充当についての文言の整理であります。敷金の取り扱いにつきまして、現在は、左の欄の第3項にありますとおり、入居者が住宅を明け渡したときに、家賃滞納等がある場合は、敷金を充当した上で残額を還付することとしております。民法の改正により、明け渡し前であっても敷金を債務弁済に充当できると規定されたことから、右の欄のとおり、第3項を追加するとともに、敷金の定義等が明文化されたことから、第4項を改正するものであります。

次に、(5)の入居者資格の特例措置の拡充であります。左の欄に記載しております被災市街地復興特別措置法第21条に規定する者。これは、大規模災害で滅失した住宅に居住していた方ですが、この方につきましては、条例に定める入居者資格を具備する者とみなすこととしております。この規定に、右の欄にありますように、福島復興再生特別措置法第40条に規定する者を追加したいと考えております。

上の(5)のタイトルの次の行をごらんください。福島第一原子力発電所の事故により、避難指示区域内に居住していた方につきましては、福島県からの依頼に基づき、目的外使用許可による入居支援を行っておりますが、避難指示区

域の解除により、使用許可の対象から外れることとなる方について、通常の入居手続により入居が行えるようにするものであります。

次に、(6)のその他所要の改正であります。これは、民法の改正等により生じた項ずれ等に伴う改正であります。

最後に、3の施行期日ではありますが、令和2年4月1日から施行することとしております。

議案第19号につきましては、以上であります。

続きまして、委員会資料の24ページをお開きください。

議案第28号「宮崎県住宅供給公社の解散について」御説明いたします。

1の趣旨ではありますが、宮崎県住宅供給公社を解散することについて、地方住宅供給公社法第36条第2項の規定により、県議会の議決を求めるものであります。

次に、2の解散の理由であります。

まず、(1)ではありますが、公社は昭和41年の設立以降、県内に40団地を開発し、1万戸余りの良質な住宅や宅地を供給するなど、本県の住宅施策の先導的な役割を果たしてまいりましたが、民間住宅産業の成長など、社会経済情勢の変化により、住宅供給という所期の目的は、おおむね達成したと言える状況となっております。

次に、(2)ではありますが、平成25年3月改定の新宮崎県公社等改革指針におきまして、「公社設立の目的をおおむね達成したことから、今後は廃止に向けた計画的な取り組みが求められる」とされたため、公社は、平成26年3月に資産整理計画を策定し、資産整理に取り組んでまいりました結果、保有資産の整理にめどが立つ状況となったことによるものであります。

3の今後の予定であります。

(1)ではありますが、本議案を可決いただき

ましたら、令和2年2月に国土交通大臣へ解散認可申請を行い、3月末に見込まれます解散認可と同時に公社は解散し、清算法人による清算業務へ移行いたします。

次に、(2)であります。清算終了時点の残余財産につきましては、地方住宅供給公社法第38条の規定により、県に全て分配されることとなります。

次に、(3)の瑕疵担保責任の承継であります。公社が分譲した宅地のうち、令和2年度末時点で、瑕疵担保責任期間が残る8区画につきましては、瑕疵担保責任期間が満了する令和4年度末まで、県が瑕疵担保責任を承継することといたします。

4の資産等の状況であります。この表は、平成31年3月末時点の状況を示しております。

まず、(1)の資産であります。表の上から3行目の現金預金51億3,362万円余、及び、下から2行目の有価証券等8億9,746万円余につきましては、清算終了時に確定額が県に分配されません。

次に、表の中ほどの固定資産のうち賃貸事業資産であります。宮崎市のまなび野定期借地権付賃貸土地につきましては、現況のまま県が分配を受け、引き続き賃貸を行いたいと考えております。

右の25ページをごらんください。

(2)の負債・資本であります。上から3行目の定期借地権付賃貸土地保証金は、公社が賃借人の方々からお預かりしている保証金でありまして、県に分配された後、将来、定期借地権契約が終了する際に、賃借人の方にお返しするものであります。

次に、下から2行目の剰余金67億1,986万円余には、現金預金、有価証券のほか、土地などの

固定資産も含まれますが、清算終了時に県に分配されることとなります。

建築住宅課は、以上でございます。

○日高委員長 執行部の説明が終了いたしました。

質疑はありませんか。

○中野委員 議案第22号と議案第23号について質問します。

変更理由の一つに、インフレスライドによる変更とありましたが、その部分の変更額は、議案第22号では幾らになるんですか。この361万5,700円がそのままということですか。

○矢野道路建設課長 委員がおっしゃるとおり、360万云々の増が、このインフレスライドによる変更でございます。

○中野委員 議案第23号では幾らになるんですか。

○矢野道路建設課長 おおよそですけれども、インフレスライドによる増額は2,400万円程度です。

○中野委員 それで、説明にあるように、労務単価が3.3%上昇した、いわゆる労賃がその分だけ上がったということですよ。それで上がった分だけ増額して支払うわけですけれども、それは技能労働者云々と書いてありますが、そういう人たちに全部還元というか、支払われるんですかね。途中で経営者が吸い取るだけじゃだめだと思いませんか。その辺の管理はどうなるのですか。

○石井技術企画課長 労賃が今言った2,400万円、それから360万円ほど増額しております。我々は元請に対してその変更増をお支払いするわけですけれども、そこから下請であったり、そこの方々には、実際に増額分がどれだけ行ったかは、はっきりとどなたにどれだけ行ったという

確認まではしていません。ただし、お願いベースになるんですけれども、元請に対しては、きちんと設計単価のお支払いをするようにお願いしております。

現状はそういう状況です。

○中野委員 今、建設業者等で技能者あるいは労務者の確保が大変難しいとよく聞きますよね。難しいというのは、賃金が安いとは言いませんけれども、働く人側から見て、ほかを選んだほうがいいという選択をされているから来ないんですよね。だから、やはり建設業関係者の技能者等を確保しないといけないと思うんですよ。確保するためには、いろいろと策はあると思うんですが、いかにして支払う条件を整えるかなんですよね。国も3.3%上昇したから、それにスライドして、安いときの契約だったから変更して、3.3%見合うだけの金額を増額したわけですから。やっぱりそれが働く人にちゃんと行き届かないと、意味がないと思うんですよね。ちょっと指導が弱かったような発言でしたが。

○石井技術企画課長 先ほど申しましたとおり、元請に対して、お願いベースではありますけれども、いわゆる設計単価といいますか、増額分についてはお支払いをお願いしますということで、文書等とか、いろんな各協会等にもお願いはしているところであります。

先ほどのふえた分で、例えば、2,400万円、360万円に対して、実際に数字で幾ら支払っているというところまでの把握はできていない状況であります。ただし、担い手不足ということも言われていまして、25年度から労務単価はずっと右肩上がりで上がっているんですけれども、24年度と比べると、労務単価については五十数%上がっているということで、我々としては、その上がった分について、当然、技能労働者に行

き渡るようお願いもしておりますし、また、監視体制チームがございまして、いろいろ元請に対して、どういう支払い方をしているかチェックしているところです。ただし、数字については把握していないところでございます。

○中野委員 ぜひ労働環境を整えるということですから、そこ辺の把握も含めて、きちんと末端までというか、働く人まで還元できるような指導強化を図っておいてほしいと思います。これは要望しておきます。

○矢野道路建設課長 1点だけ補足させていただきます。先ほどのインフレスライドでの2,400万円というのは、労務単価だけでなく、このインフレスライド基準日で最新の材料単価等も更新しております。その辺の材料単価も含めまして、2,400万円の増という意味でございます。

○中野委員 議案第22号の、361万5,700円は。

○矢野道路建設課長 基準日自体で材料も含めて単価の見直しを行っておりますけれども、議案第22号につきましては、ほとんどが労務単価の上昇に当たります。

○中野委員 では、議案第23号は3.3%上がった部分だけで2,400万ではないということですか。幾らですかね。

○矢野道路建設課長 済みません、内訳はちょっと後で答えさせていただきます。

○窪藺委員 10ページ、11ページの議案第21号ですが、今回、P1橋脚の工事をされるということで、全体事業が48億円です。工期が令和5年3月25日までですが、これは今回の8億7,500万円に対しての工期が令和5年なんですか。でき上がるときの工期が令和5年なんでしょうか、どちらなんですかね。

○矢野道路建設課長 8億7,500万円は全てでき上がるころの金額でございます。(「違うでしょ

う」と呼ぶ者あり)全体の契約金額は約8億7,500万円です。工期が令和5年の3月25日までかかるという意味です。P1橋脚だけです。「(令和5年までということですか」と呼ぶ者あり)P1橋脚工事だけが、令和5年3月25日までかかるという意味です。

○窪菌委員 これが完成すると、またかなりの延長になるんですかね。

○矢野道路建設課長 ラップしてほかの工事も発注しようと思うんですけれども、工期は、この令和5年3月25日よりはまだずっとかかります。完成工期までは今ははっきり言うことができませんけれども、まだ時間はかかります。

○窪菌委員 大体どのくらいを見ている。

○矢野道路建設課長 それも後ほど回答させてください。

○前屋敷委員 議案第8号は、建築士法の改正によるということで、2級建築士・木造建築士の免許申請手数料等の金額がふえるわけなんですけれど、その理由などは、建築士法が変わるので、県も変えるんだと思うんですけれど、これが1級建築士はなくて、2級建築士と木造建築士の手数料が上がる理由などは聞いておられますか。

○志賀建築住宅課長 今回の改正は、国におきまして、地方公共団体の手数料の標準に関する政令を改正されたことに伴って、県の条例も改正するものでございますけれども、その背景には、建築士法の改正がございまして、実は来年から試験制度が大幅に変わることになっております。

2級建築士の試験につきましては、県が実施しますけれども、現行で申しますと、例えば、工業高校の建築科を卒業する生徒が2級建築士試験を受験する場合には、卒業後3年間の実務

経験を経た後、初めて受験資格が得られると、現在はなっております。これが来年の試験から、卒業後すぐに受験はできますが、ただ、受験の後に登録の手続がありますけれども、その登録の手続までの間に、今度は2年間の実務経験を経て登録ができるというふうになります。ですので、現在は、試験の前に実務経験のチェックをして、その上で試験を受けていただいて、合格すれば2級建築士に登録できるようになっておりますけれども、来年からは、学校卒業後すぐに試験は受けられますけれども——1回で合格しない方もいらっしゃるけれども——登録をするまでの間に2年間の実務経験を積んで、登録の時点で実務経験をチェックさせていただき、そういった制度が変わってまいります。その関係で金額が変更になっておるものでございます。

○前屋敷委員 今回の改定は、試験に受かって登録するまでに2年間実務経験が必要ということですか。

○志賀建築住宅課長 学校を卒業されて登録をされるまでの間に2年間の実務経験を持っておればいいということになりますので、試験に一回で通らない方も少なからずいらっしゃいますけれども、例えば試験の前に1年間の実務経験があつて、試験を受けて合格されて、その後1年間の実務経験ということでも構いません。

○前屋敷委員 通算で2年間あればいいということですね。

○志賀建築住宅課長 そのとおりでございます。

○前屋敷委員 だからといって、手数料が上がることとの関係がわからないんですけれど。要するに、必要経費が上がるわけですかね。

○志賀建築住宅課長 現在は、受験前に資格審査を行っておりますので、資格審査の時期が試験の前に集中して発生いたしますけれども、今

後は、登録の前の審査ということになりますので、登録されたい方のお好きな時期に登録することになりますので、通年を通じて発生するというところでございます。

それと、今回の改正に伴いまして、実務経験の審査を厳格化すると国が方針を出しておりまして、その関係で手数料がアップすると聞いております。

○前屋敷委員 次に、議案第18号をお聞きしたいんですけど、特定避難時間倒壊等防止建築物という文言が削除されるということですが、宮崎県内においては、現在、こういう建物が実際あるんですかね。

○志賀建築住宅課長 この特定避難時間倒壊等防止建築物といいますのは、法律上この用語が法律に掲載されて、そこから今回なくなるわけですけども、その期間が非常に短かったこともありまして、実際にこの特定避難時間倒壊等防止建築物に該当して建築確認を受けた建物というのは、恐らくごくまれであろうと思っております。実数はちょっと把握しておりませんが、

○前屋敷委員 わかりました。議案第25号の指定管理のところで、指定管理者が引き続き同じところかどうかということですが、これまでの研修生の実績はどうなっているのか、教えていただけますか。

○斎藤管理課長 青年隊員の数でよろしいでしょうか。「はい」と呼ぶ者あり) ことしが39名入隊しております。昨年が47名、その前が61名、あと、28年が41名ということで、これは、指定管理以降の数では……。ちょっとお待ちください。

○前屋敷委員 ほかの件で。今回の選定理由の中に、積極的な隊員募集に係る取り組みの提案

がなされているとあるんですけども、どういう形で隊員をふやそうとされているんですか。

○斎藤管理課長 今後の隊員募集につきましては、直接高校とかに伺って、生徒や先生といった方々に直接説明していく。また、いろんな媒体を使って募集を広めていく、そういった積極的なやり方をしていくことが一つ。あと、企業からも実際来ていただいておりますので、いろんな企業を回って、こちらのほうで1年間教育を受けられないとか、そういったことを直接話していきたいと考えているところでございます。

○前屋敷委員 隊員数がずっと減ってきているんですけど、目標はどのぐらいに置かれているんですか。

○斎藤管理課長 一応毎年の定員の目標は60名で設定しているところです。

○矢野道路建設課長 先ほどの議案第23号のインフレスライドの2,400万円のおおよその内訳ですけども、労務単価のアップが約700万円、今回生コンの単価が急上昇しておりまして、生コンの単価アップが約1,700万円です。それと、議案第21号の今後の予定なんですけれども、これは交付金事業の社会資本整備総合交付金でやっているんですが、もちろん予算のつきぐあいによりますけれども、執行部の計画で一応考えているのが、令和10年度には完成させたいという計画を持っております。

○斎藤管理課長 済みません、先ほど前屋敷委員からの質問ですが、指定管理になってから、入隊者数は381名になっておりまして、指定管理制度になってから入隊者数は若干ふえてきている状況でございます。

○中野委員 議案第25号の関連質問ですが、1者なんですよね。1者で375.2点、選定会議で73.4

点ですが、前回の評価は幾つだったんですかね。

○齋藤管理課長 前回の評価は406.4点で、前の評価のほうが若干高くなっており、今回、若干低くなっております。

○中野委員 1者単独で、いわゆる経験を積んでいけば評価は上がっていくと思うんですが、なぜ評価が下がったんですかね。

○齋藤管理課長 評価につきましては、当然、審査委員の方が今回かわられていますし、提案内容についても、今まで継続してきた中身の提案が中心となってきておりますので、新しい提案がそんなに多く出てきていない状況でございます。そういった点から、点数としてはちょっと厳し目についたのかなと思っています。

○中野委員 やはり受けたところが努力してもらって、回を重ねるごとに評価点数が上がるのが普通じゃないかなと思うんです。それが下がっているということで、さっき入隊者のことも説明されて、一生懸命努力されているんですが、もっと努力してほしいなど。

そして、やっぱり建設業界で働く人が非常に少なくなって困っているわけですね。だから、こういうところで質のいい入隊者を卒業させないといけないわけですから、指導する側、運営する側もやはり立派に指導してほしいと思うんです。

それで、73.4点というのはもっと高めてほしい。もともとが6割あればいいということですから。1者の場合、60%以上あればクリアするわけでしょう。逆にこれを80点以上でクリアしないといけないぐらいの厳しい枠組みをつくるべきじゃないかなと思うんですよね。そうなる、みんな努力して質が向上すると思うんですよ。5年間あるわけですから、80点以上かなと思うんです。ぜひ、次からは——何か決まりが

あるとですかね、6割以上あれば合格する、基準点を超えるというのは。

○齋藤管理課長 6割の基準は全庁的な指針の中で示されておりますので、私どもの施設だけ、その基準を上げることは、今のところできない状況でございます。

ただ、委員が言われたとおり、当然今までの経験、そういったものをしっかりこちらとしても判断していく。その上で請け負われた指定管理者の方々にも、当然努力してもらって、よりよい運営をしていただきたいと思います。

○中野委員 全体的なことでしょうけれども、今ほかの部門も含めて、指定管理者を募集すれば、候補者がどんどん少なくなって、1者がかなり多いですね。だから、1者でほかがいなければ仕方ないんだけど、その1者に努力してもらおうとすれば、相対的に質の向上を図る手だてが必要じゃないかなと思うんですよね、ここに限らず。ぜひ相対的に——特に総括次長あたりはあちこち異動するので、そういう機会がありますから、そういうことも声を上げてやってください。要望しておきます。

○外山委員 この指定管理者ですけれども、宮崎総合学院の年間収入というのは、22ページの(2)にあるように、この指定管理料のみなんですかね。ほかに何かあるのかな、独自で収益を上げるすべが。

○齋藤管理課長 収益につきましては、基本、この指定管理料がほとんどを占めております。ただ、自主事業を少しやられておりますので、そういった部分で若干の収入は得ているところでございます。

○外山委員 自主事業というのは、この施設を利用した、いわゆる研修とかということですか。

○齋藤管理課長 委員がおっしゃるとおり、施

設を利用して、自主的に民間企業さんを相手に研修を開いておりますので、そういった分について、若干の収入があるところでございますが、その分については、経費との間でプラスマイナス・ゼロということで報告を受けているところでございます。

○外山委員 ということは、全ての運営管理は、この指定管理料のみで宮崎総合学院をやっているということですね。

○斎藤管理課長 プラスマイナス・ゼロなので、全ては指定管理料の範囲内でやっております。

○外山委員 そうなると、簡単に言えば、この建設技術センターを維持するための維持費ですよ。宮崎総合学院には、これを請け負うメリットがあるんですかね。民間じゃないから、指定管理だから、利益追求してはいけないんだろけれども、何かこれぴんとこないですよ。

○斎藤管理課長 私どももこの指定管理料、あと収入・支出のチェック等はしております。そういう中で適正に使われていますので。あと、その中で企業努力として、どの程度宮崎総合学院さんの利益になっているかというところまでは、ちょっとわからないところでございます。

○外山委員 わかりました。

○山下委員 審査結果が375点ということですが、この審査項目の中で、皆さん方からの点数が一番厳しかったところのはどこですか。

○斎藤管理課長 済みません、ちょっとお待ちください。

○山下委員 ここは何回も継続でやっているところですから、一番実績をつくってこないといけないんですけれども、この審査項目の中で、5人の審査委員の人たちが、どこに一番注目して、厳しい要求をされたのかなと思って。

○斎藤管理課長 委員の方が一番厳しい目で見

られた項目といたしましては、この表の一番下、障がい者の就労支援への対応です。この部分が、委員の方々の評価が一番低かったところでございます。

逆に一番高く評価された部分が、この事業計画の4つ目、過去の類似事業の実績評価です。こういったところは高く評価を受けたところでございます。

○山下委員 私が言わんとしているところは、結局、この総合学院がずっとやってきた中で、5人の審査委員の——5年ごとに審査委員はかわるでしょうけれども、この審査委員の人たちが、375点というのは、今までずっとやってきたベテランとしては低い点数かなと私も思ったんだから、その中で何か原因があったと思うんですよ、指摘されたことが。あなた方は、どこが足りないかを認識しておかないといけない。それを要求していかないと。税金を払っていくわけですからね。あなた方がどこに注目しているのか、どういう改善をさらにしてほしいかですよ。

○斎藤管理課長 私どもも、どういう部分が本当に足りていないのか、そういった部分については、今後、指定管理者と協議しながら、今後のカリキュラムや、一番大事な募集のやり方を、まず来年度の開始までには、しっかり話し合いをしてまいりたいと考えているところでございます。

○山下委員 この選定委員の中に、建築関係の専門の人たちが一人も入っていないのは、どういうことですか。

○斎藤管理課長 建築関係の専門家と言われる方は、この中には入っていらっしません。

○山下委員 そこ辺の審査委員のあり方も、もうちょっと、今までの経験からそういう人たち

を入れていかないと、ただ何か形式的にやっているような気がしてならないものですから。

○齋藤管理課長 委員の中には、上から2人目に書いてありますように、訓練校に関する方と、あと、下のほうにPTAの方もいらっしゃるんですが、この方が実際に、建築業関連の仕事がされています。

ただ、余りにも建設業に特化している人を選ぶと、またいろいろやりにくい面とか、そういったことも出てくる可能性もありますので、現時点では選定していないところでございます。

○山下委員 わかりました。

○中野委員 議案第28号の住宅公社の解散について、二、三お尋ねします。

まず、プロパー職員は解散までにおられたんですかね。

○志賀建築住宅課長 プロパー職員の方につきましては、既に全員定年に達しておりまして、現在、一部の方が再任用としてお勤めになっております。

○中野委員 26年からこの計画を策定されてやったんですが、この約5年間の間に定年を迎えずにやめざるを得なかった人はいないんですか。

○志賀建築住宅課長 おりません。

○中野委員 ということは、働いている方に迷惑というか、そういうことはないということですかね。

○志賀建築住宅課長 現在、この住宅供給公社の職員が、役員を除き10名おりまして、その方々の処遇につきましては、この10名の内訳が、住宅供給公社の専任が3名、道路公社との併任が7名おります。まず、専任の3名につきましては、全員、県の退職者でございまして、今年度いっぱい再任用期間が満了する1名を除く

2名につきましては、本人の意向を聞きながら、就職先について十分配慮することとしております。残りの道路公社との併任職員7名につきましては、解散の後は、住宅供給公社の清算法人と道路公社との併任となる予定でございます。

○中野委員 次に、解散理由の一つに、住宅供給という所期の目的をおおむね達成したということで、住宅を供給することが最大の目的であったと思うんです。そのことは民間の業者等も出てきてこうなったと思うんですが、こういう公共的な住宅公社をつくったということは、住宅の価格をある程度抑えることも役割じゃなかったのかなと思うんですが、そういうことは目的、役割ではなかったですかね。

○志賀建築住宅課長 住宅供給公社は、地方住宅供給公社法に基づいて設立されております。この地方住宅供給公社法の第1条に目的が掲げられておりまして、そこを御紹介いたしますと、「住宅を必要とする勤労者に対して、居住環境の良好な集団住宅及びその用に供する宅地を供給し、もって住民の生活の安定と社会福祉の増進に寄与する」となっております。

この地方住宅供給公社法ができましたのが、昭和40年でございまして、当時、終戦直後の住宅が圧倒的に不足した時代から、かなり解消してはきましたけれども、なお世帯数よりも住宅の数が少なかった時代でございまして、一つは、住宅の数の確保、もう一つは、この法律の目的にもございますように、居住環境の良好なものをそろそろつくっていきましようということで、設立されたのがこの住宅供給公社でございます。

なお、御指摘のありました住宅の価格につきましては、公社が旧住宅金融公庫から多額の資金を借り入れておりまして、住宅金融公庫の通知の中で、分譲価格の設定につきましてはガイ

ラインに沿って、公社は分譲価格を決定しておいたといったような経緯がございます。

○中野委員 というのは、これはまだ確定額ではないですけれども、剰余金が67億円もあるんですよね。それが確定すれば、出資者である県に戻すわけでしょう。67億は大金ですが、これは住宅を購入した人たちにも幾らか還元すべきじゃないかなという気もしたんですが。その分だけ高く売ったということにならないですか。企業努力で出た金額なんですかね。

○志賀建築住宅課長 多額の剰余金が積み上がった背景でございますけれども、全国で既に解散した住宅供給公社、都道府県が設置した住宅供給公社が、17ございまして、その中には、残念ながら経営状況が思わしくない状態で解散されたところもございます。

そういったところの原因をお聞きしますと、例えば、開発した団地の住宅宅地の分譲がうまくいかなくて、売れ残りを大量に抱えて、その結果、高金利の借入金の金利負担ですとか、あるいは住宅宅地に課せられる固定資産税あるいは都市計画税がかさんで、経営が悪化したといったような話を聞いております。本県公社につきましては、40団地を開発する中で、そういった売れない宅地を多数抱えるといったような時期がほとんどなかったということが、この剰余金の積み上がりにつながっておるのかなと考えておるところでございます。

○中野委員 企業努力は認めるんですが、67億は余りにも大金だなと思ってですね。まさか、高く住宅を売ってもうけたというわけではないでしょうけれども。何か素直に県に戻すだけじゃ、芸がないなと思いましたがね。

○志賀建築住宅課長 剰余金の扱いにつきましては、これも地方住宅供給公社法に定めがござ

いまして、その第38条でございますけれども、「清算人は、地方公社の債務を弁済してなお剰余があるときは、これを地方公社に出資した地方公共団体に、出資の額に応じて分配しなければならない」となっておりますので、全額、県に戻ってくることになります。

○中野委員 分配する前に処理すれば、何も問題ないですがね。

○志賀建築住宅課長 公社におきましては、法律の定めに従いまして、県に分配するという考えでございます。

○中野委員 公務員の人たちは、年金制度がないところで、いわゆる県庁職員でなかった時代には、なかった時代も勤めていらっしゃれば、新しい制度ができたから、そういう公務員共済年金という恩恵に、恩恵というか、当然の権利としてもらえますよね。その前にやめた人たちは、その恩恵に浴さなかったということで、県が直接遡及して支払いをしますがね。教職員も、警察も、あなたたち県庁職員も。だから、こういうのもこんなに積み上がったのであれば、その考えに基づけば、私は過去にさかのぼって、少なくともいいから、やっぱりある程度還元すべきだと思いますがね。

○志賀建築住宅課長 御指摘の件につきましては、法律の定めでございますので、なかなかこの席でどうこうしますというふうに申し上げるのが難しいところでございますけれども。

○中野委員 努力はしてくださいよ。これは要望じゃなくて、お願いしておきます。

○志賀建築住宅課長 委員の御意見につきましては、公社にお伝えをしたいというふうに考えています。

○重黒木県土整備部次長(総括) 中野委員がおっしゃるとおり、多額の剰余金が発生してい

るところでございまして、これは、公社がこれまで適切に経営した結果、こうなっているところと認識しております。

課長が御説明したとおり、制度上、それを過去に住宅を買われた方に還元するといったことについて、なかなか難しい部分がございます。しかし、これは最終的には、一般財源として県の一般会計の中に入ることとございまして、県の何らかの新たな施策の財源になりまして、そういった形で、また県民の方々に再分配されるということで御理解いただきたいと思っております。

○中野委員 もう一言言わせてもらえば、いわゆる住宅公社の一つの企業努力として残ったんですよね。それで、あそこのプロパーの職員は、県庁職員よりも給与は高くはなかったですよ。準職員ぐらいの程度でずっと給料を支払っておったと思うんですよ。やっぱりそういう人たちの境遇というかで、その努力としてその67億円が出たんだから、昔働いた人へのことも含めて、さっき年金のことを言いましたが、やはり少しは何らかの形で還元して、そしてそれでも残れば、いわゆる制度があるということでしたから、県に残りは全部戻すと。それでいいと思うんですよ。検討ぐらいはしてください。再度、お願いしておきます。

○山下委員 8ページの県営住宅のことですが、これは指定管理に出しているんですよ。

○志賀建築住宅課長 県営住宅の管理は、全て指定管理者に委ねております。

○山下委員 この改正をされたということで、変わったのは、「県内に居住し」ということが省かれただけかなと思うんですが、県営住宅の家賃の収納率ですよ。基本的にはそれが悪かったから、こういう条項変更をしないとイケなかつ

たという理解でいいですか。

○志賀建築住宅課長 家賃の収納率につきましては、例えば、昨年度で申しますと99.98%で、ちょっと手前みそになりますけれども、非常に優秀な、問題になるような状況ではございません。

今回、県内居住要件を外した背景としましては、県営住宅の中でも、単身の高齢者の方でありますとか、さまざまな境遇の方がお住まいになっておられまして、例えば、その方が契約の変更をされるといったような場合には、この連帯保証人の変更をお願いするようなこともありますし、新たに県営住宅に入ろうとされる方につきましても、連帯保証人が必要になりますけれども、幾つか御相談を受けることがございまして、その中で、例えば子供さんが県外にいらして、子供は連帯保証人になってもいいと言っているんだけど、県外に住んでいたらだめなんですかといったような御相談が時折寄せられます。

そういったところもございまして、現行の条例ですと、条例に合わないということになりますので、そこを省くことによって、県営住宅に少しでも入居しやすくなるように、あるいは住み続けやすくなるように、そういう配慮で、今回、県内居住要件を省くものでございます。

○山下委員 わかりました。ここの平均入居率は、今どれぐらい。

○志賀建築住宅課長 平成31年3月末時点の数字でございまして、入居率は86%でございます。

○山下委員 わかりました。86%は、割と高いほうですよ。整備したり、あきの期間がありますから。私は非常に高い入居率だなと思っています。

そして、(2)の保証債務の上限ですが、12カ月分を最高限度とするんでしょう。ということは、4万だったら48万を保証人には債務負担をお願いする、そういう理解でいいんですかね。

○志賀建築住宅課長 (2)の表の右側に書いてございますように、2行目からですが、入居決定者の入居時における近傍同種の住宅の家賃の12カ月分ということでございまして、近傍同種の住宅の家賃と申しますのは、県営住宅の家賃は9種類ございまして、9段階に分かれております。その中で一番高い部類に属するものが近傍同種の家賃でございます。

これの意味合いとしましては、その県営住宅が仮に民間賃貸住宅であるとみなしたときに、どのくらいの家賃設定になるのかということを経理的に計算したものでございまして、平均しますと約5万円程度でございます。その12カ月分というふうに設定させていただきたいと思っております。

○山下委員 対象戸数はどれぐらい。この条項が当てはまる人。

○志賀建築住宅課長 4月1日以降に新たに入居される方、あるいは、現在入居されている方で4月1日以降に契約の変更をされる方が対象になってまいります。ですから、現在入居している方がそのままお住まいになる場合については、この条項は適用になりません。

○山下委員 今私が聞いているのは、今さっき近傍同種ということで、平均が5万円ということでしたよね。所得に応じて、家賃の高低があるだろうと思うんですが。これに該当する人たちが何世帯ぐらいかということ。

○志賀建築住宅課長 近傍同種の家賃が適用になる方というのは、実際には少なくなっております。この近傍同種の家賃が適用となります

のが、収入基準が設定されておまして、その収入基準を超えている方、超えていって一定年数がたっている方、あるいは、さらに上に高額所得者という基準がありまして、その高額所得者になっていらっしゃる方、それと、明け渡し請求要件に該当する方につきましては、近傍同種家賃を請求しております。その方につきましては、それほど多い数ではございません。正確な数は、今ちょっと手元にはございませんけれども。

○山下委員 今、県営住宅の戸数は何戸ですか。

○志賀建築住宅課長 平成31年3月31日現在で、県営住宅の戸数は8,885でございます。

○山下委員 ありがとうございます。

○坂本副委員長 関連で、今の8ページの県営住宅の件で。以前、建築住宅課長には御説明いただいたところでもあるんですけど、ちょっとわからないところが1つありまして。

今回、民法の一部を改正する法律に伴ってこの条例を改正することなんですけれども、民法の改正で、こういった賃貸不動産に関するところでいうと、連帯保証人への情報提供義務、それから、貸している建物や部屋の設備でふぐあいがあったり、例えば給湯器が故障した、畳が傷んだ、そういったことが発生した場合には、家賃を減額しなければいけない義務が発生すると思うんですけども、条例の上ではどういうふうにそれを補完していかれるのか、教えていただきたいんですけど。

○志賀建築住宅課長 今御指摘のありました点につきましては、条例に改めて定めなくても、法律をそのまま読むことによって運用が可能だと考えておまして、条例に改めて書き込みはしておりません。例えば、情報提供につきましては、連帯保証人の方から4月1日以降求めが

あれば、適切に情報提供していくこととなります。

○坂本副委員長 具体的に言いますと、畳の表がえの住民相談を受けていまして、今の規則でいうと、入退去のときに入れかえをするという仕組みになっています。今回の民法の改正によって、家賃減額の義務が発生した場合に、それはどのように対応していかれるかということをお聞きしたいんですけれど。

というのは、5年、10年で入れかわられる方というのもたくさんいらっしゃると思うんですけれども、中には、20年、30年という長期にわたって住んでいらっしゃる、なおかつ、経済的な事情で自分ではなかなかかえられない方から、畳をかえてほしいといった要望が出てきた場合の整合性を教えていただきたいんですけれど。

○志賀建築住宅課長 公営住宅におきます、例えば、畳の表がえの取り扱いにつきましては、条例に特別の定めがある場合には、特別法なり、条例に従いますといったような最高裁の判例がございまして、民法とは別に、公営住宅法と、それに基づく県営住宅の条例がございまして、そちらが優先するものと考えております。

それから、従来から畳の表がえにつきましては、入居者の方にお願ひするという事で整理をさせていただいております、それにつきまして、今後も変更がないような取り扱いになるかと思っております。

例えば、畳表の下に畳床というのがございまして、それが、長年お住まいになる中で、へこんでしまったり、変形してしまっているとか、そういった極端な状況が、本人に責めを負うことができないような状況で発生しておるようなものであれば、県費で負担することもあり得るの

かなと考えておまして、そこにつきましては、入居者の方の、これはちょっと現場を見させていただいて協議させていただいて、検討させていただくことになろうかと考えております。

○中野委員 関連で、議案第19号の(3)の不正入居者への請求に用いる利率の改定の件ですが、ちょっと勉強不足で済みませんけれども、民法が改正されて、年5分から変動制へとなったということですが、年5分ということは、年利率18.25%ですよ。この変動制というのは、幾らでもいいということですかね。利子制限法もあると思うんですが、この変動制の上限は幾らですかね。

○志賀建築住宅課長 変動制になったことによって、その後、金利が幾らになるか等につきましては、最初は3%からスタートするということが決まっておりますけれども、あとは3年ごとに見直しかけられるとのことですので、国でお決めいただけるんじゃないかと思っております。

○中野委員 3%は、年利率3%という意味ですかね。

○志賀建築住宅課長 そのとおりでございます。

○中野委員 これは国の定めで3%という基準になっているわけですか。県が決めた3%なんですか。

○志賀建築住宅課長 国が決めたので、それをそのまま条例に取り込むということでございます。

○中野委員 国が定めたことをとやかく言えないのですが、年5分というのは、さっきも言いましたけれども、年利率にすれば、18.25%ですよ。違いますかね。18.25%がわずか3%に下がるもんかな。不正入居者への請求云々という利率ですからね。5分が18.25%で、私の勘違

いかな。

○志賀建築住宅課長 5分ですので、5%かと思っておりますが。

○中野委員 5分というのは、5%ですか。5分は、普通パーセントにすれば18.25%になりますか。これは勘違いかもしれん。5%が3%に下がったなら、変動制ということでそうなたんだらうと理解できるけれど、18.25%からだ、余りにも少ないなと思ってですね。しかも、それは変動制ということでしょう。波があってもいいということですかね。

○日高委員長 暫時休憩します。

午前11時56分休憩

午前11時57分再開

○日高委員長 委員会を再開します。

ここでお諮りします。

質疑が続いておりますが、残りの質疑につきましては、午後1時10分から行いたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 御異議ないようですので、午後1時10分の再開といたします。お疲れさまでした。

暫時休憩いたします。

午前11時57分休憩

午後1時5分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

質疑はございませんか。

○志賀建築住宅課長 午前中、中野委員から御質問のありました8ページの一番下の行の年5分につきましては、年5%でございます。

○日高委員長 いいですか。年5%ですね。5分は5%ですね。（「5分は5%」「はい」「5分

は5%よ」「5%です」「パーセントと分は違うよね」と呼ぶ者あり）

暫時休憩します。

午後1時6分休憩

午後1時8分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

ほかに質疑はございませんか。

○山下委員 議案第28号ですが、先ほども中野委員からいろいろ剰余金の問題の質疑が出ていましたけれども、過去、電気事業会計の中で80億ぐらい利益が出ていたのかな。30億を3カ年にわたって、いろんな事業を組んだと思うんですが、先ほどの次長の答弁の中では、一般会計に繰り入れますという答弁だったんですけれども、もし可能性としてできるんだったら、何十億かをいわゆる基金に積んで、それから、事業費に向けていく、そういう可能性は考えられないのか、見解をお聞きします。

○重黒木県土整備部次長（総括） 可能性としましては、山下委員がおっしゃるような可能性もあるとは思いますが。ただ、最終的には、一般財源として一般会計に繰り入れますので、その可能性の判断につきましては、財政担当部局において判断されることになると考えております。

○山下委員 県もさまざまな大型プロジェクトがあって、多分そっちのほうの事業費もかなり大きな支出が出てくると思うんですが、されど、さまざまな各部局における事業展開は必要なわけですから、せつかくのこういう清算業務もされるのであれば、そのことも一考していただくとありがたいと思います。よろしくお願ひします。

○日高委員長 財政課もいることで、なかなか答えられないと思うんですけれども、ぜひ前向き

をお願いいたします。

ほかございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 次に、報告事項に関する説明を求めます。

○森道路保全課長 道路保全課であります。委員会資料の26ページをお開きください。

道路の管理瑕疵に係る損害賠償額を定めたことについて、地方自治法第180条第2項の規定に基づき御報告いたします。

今回の報告は、人身及び物損の事故が1件、そして、物損事故が3件です。

それぞれの事故の内容について御説明申し上げます。

発生日、発生場所等につきましては、資料の左側の欄に記載のとおりであります。

1番目の穴ぼこ事故につきましては、自転車で行走中に、車道の外側線付近において舗装の継ぎ目部分に生じていた穴ぼこに自転車の前輪が挟まり、バランスを崩して進行方向左側の歩道部に転倒し、頭部打撲、頸椎捻挫等の負傷をするとともに、自転車の車体を損傷したものであります。

本件は、被害者に前方不注意及び運転操作不適の過失がありますので、5割の過失相殺を行っております。

2番目の枝落下事故につきましては、道路上空まで張り出した樹木の枝が大型車両の走行した風圧により折れて落下し、後続車を直撃して、車両のボンネット等を損傷したものであります。

本件は、事故の状況から被害者に過失を問うことはできないと判断し、過失相殺は行っておりません。

3番目の落石乗り上げ事故につきましては、のり面の大きな石が道路に落下した衝撃で粉碎

され、粉碎された石が反対車線を含む車道全面に広がっていたところ、そのうちの1つの石に乗り上げ、車両底部を損傷したものであります。

本件は、被害者に前方不注意の過失がありますので、3割の過失相殺を行っております。

4番目の落石事故につきましては、山側のり面のモルタル吹きつけのさらに上から、ロックネットを越えて落ちてきた石が車両を直撃し、フロントガラスを損傷したものであります。

本件は、事故の状況から被害者に過失を問うことはできないと判断し、過失相殺は行っておりません。

損害賠償額は10万3,302円から34万9円となっております。全て道路賠償責任保険から支払われます。

説明は以上であります。引き続き道路パトロールを徹底するなど、道路利用者の安全確保に努めてまいりたいと考えております。

道路保全課の説明は以上であります。

○志賀建築住宅課長 建築住宅課でございます。委員会資料の27ページをお開きください。

県営住宅の管理上必要な訴えの提起、和解及び調停について、地方自治法第180条第2項の規定に基づき御報告いたします。

表に記載しております相手方に対する訴えの提起と和解についてであります。

まず、表の上段の訴えの提起であります。表に記載しております相手方につきましては、住宅の名義人であった、この方の母親がお亡くなりになりましたため、条例に基づき、入居承継の手続を行うよう指導いたしました。再三の指導にもかかわらず、手続を拒んだまま占有を続けております。

このため、宮崎県営住宅の設置及び管理に関する条例第33条第1項の規定に基づき、住宅の

明け渡し請求を行いました。

その後も転居先を紹介するなど、自主的な転居を促したものの、一向に応じないことから、住宅の明け渡しと損害賠償金請求の訴えを提起するものであります。

次に、表の下段の和解であります。表に記載しております相手方につきましては、家賃を長期間滞納しておりましたことから、再三にわたり納付指導を行ってまいりましたが、改善することはありませんでした。

このため、表の上段の相手方と同様、住宅の明け渡し請求を行ったところ、自主的に退去いたしました。

その後、滞納している家賃を分割納付する旨の申し出があり、約束どおり納付を続けていることから、滞納の解消が見込まれると判断し、和解を行うものであります。

なお、表の右端の専決年月日にそれぞれ専決処分を行っております。県営住宅の管理上、必要な訴えの提起、和解及び調停については、以上であります。

○日高委員長 執行部の説明が終了しました。

質疑はございませんか。

○山下委員 今、御説明いただいた和解及び調停なんです。2件の滞納家賃の総額はどれくらいですか。

○志賀建築住宅課長 上の方につきましては、滞納家賃は今のところはございません。下段の方につきましては、滞納家賃が21万1,000円でございます。

○山下委員 家賃滞納はないのに、なぜ訴えるんですか。

○志賀建築住宅課長 先ほど御説明いたしましたように、この方につきましては、本来の名義人でありましたお母様がお亡くなりになったと

いうことで、この方に入居承継という手続きをしていただければ住み続けられるんですけども、入居手続きを拒んだまま家賃にかわる、現在は損害賠償金といいます非常に高額な家賃を課しておりますけれども、それを払い続けながら入居を続けております。ですから、家賃の滞納はございません。

○山下委員 わかりました。

○外山委員 なぜ拒むんだらう、単純に考えて。安く入れるはずなのに、手続きさえすれば問題ないはずなのに、どういう理由で拒まれているんだらうね。

○志賀建築住宅課長 入居承継というのは契約の更新になりますので、この方は、連帯保証人を新たに立てていただく必要がございます。この方につきましては、連帯保証人になってくださる方が実際いらっしゃるんですけども、その方に頼みたくないという、それだけの理由でございます。

ですから、手続きをしていただければ、継続的に入居していただくことができるんですけども、それをされないという、本人の御意思でございます。

○日高委員長 ほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 次に、その他報告事項に関する説明を求めます。

○矢野道路建設課長 道路建設課でございます。委員会資料の28ページをお開きください。

一ツ葉有料道路の有料継続に伴う取り組み状況についてであります。

1の現状であります。一ツ葉有料道路の事業変更につきましては、さきの9月議会で同意の議決を受け、10月16日付で国の許可を受けたところであります。

今後は、早期の橋梁の耐震対策等や県民への有料継続の周知及び附帯決議を踏まえたコスト削減や利用促進などの取り組みを実施することとしております。

2の取り組み状況であります。

下の参考にお示ししております今後のスケジュールとあわせてごらんください。

(1) 耐震対策等の取り組みについてであります。

①の橋梁の耐震対策につきましては、一ツ葉大橋を初めとします対策が必要な3つの橋梁について、現在、耐震対策の詳細設計業務の入札手続中であり、12月に発注の予定であります。

その後、設計業務と並行しながら、河川管理者やJR等の関係機関と協議を行い、来年の出水期後には、対策工事に着手してまいりたいと考えております。

②の避難誘導対策につきましては、Uターン場所などの全体の配置計画検討、各対策工の詳細設計を行うこととしておりまして、現在、この業務委託の発注準備中であります。

1月に業務発注した後、警察等との協議を踏まえながら、順次工事には着手してまいりたいと考えております。

次に、(2) 有料継続に伴う取り組みについてであります。

①の有料継続の周知としましては、有料道路利用者に混乱を招かないよう、順次実施してまいります。

ホームページへの掲載については、既に掲載しておりまして、ポスターの掲示やチラシの配付は12月から開始しております。

テレビやラジオ、新聞広告掲載による情報発信についても来年の1月から2月にかけて順次行うこととしております。

②の料金改定に伴う業務委託につきましては、新料金の回数券印刷と、料金徴収システムの変更業務につきましては、11月に発注したところ です。

次に、(3) コスト削減及び利用促進の取り組みについてであります。

①の維持管理費用等の削減としましては、沿道修景植栽地のめり張りをつけた再整備や回数券の印刷を2年分まとめて発注することにより、コスト削減を図ってまいりたいと考えております。

②の利用促進対策としましては、回数券につきまして、券種の新設や販売委託箇所の拡大を図ってまいりたいと考えております。

最後に、(4) 国道219号広瀬バイパス開通後の交通状況把握についてであります。

周辺道路の混雑状況等を把握するために、バイパス開通前のことし12月と開通後の来年の4月、7月に交通量や渋滞長を調査する予定であります。

有料継続に伴う取り組み状況については、以上であります。

29ページをお開きください。

次に、宮崎県広域道路交通計画策定に関する取り組み状況についてであります。

本計画につきましては、昨年9月の常任委員会において、策定を開始する旨、御報告させていただいたところではありますが、策定に当たりまして日時を要しておりますことから、現時点の取り組み状況を報告させていただくものであります。

1の計画策定の背景であります。

平成30年3月の道路法改正に伴い、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国が物流上重要な道路輸送網を重要物流道路と

して指定する制度が創設されました。

これを契機として、広域的な都市間交通や主要な物流拠点、観光地などへの交通について、中長期的な観点から、新たな広域道路交通計画を策定するものであります。

今回の広域道路交通計画は、全国的に策定するものでありまして、各都道府県の計画を踏まえて、各地方整備局単位で計画・策定されることとなっております。

2の計画の検討内容であります。

(1) 検討の視点であります。検討対象となる路線につきましては、高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄道路、また、これに加えて、県管理道路のうち重要な路線についても対象となっております。

ネットワークの形成の視点としましては、①平常時におきましては、1ポツ目ですけれども、隣接県を含む主要な都市間を結ぶ視点、2ポツ目ですけれども、産地や工業団地と重要港湾等を結ぶ物流の視点、空港や港などへの人の動き、人流の視点、3ポツ目ですけれども、主要な観光拠点を結ぶ視点で、②の災害時におきましては、広域的な支援を可能とするため、防災拠点を結ぶルートの多重性の視点で検討することとしております。

次に(2)検討体制であります。

国や県などで構成されます宮崎県幹線道路協議会において意見を伺い、その後、九州全体の広域道路交通計画については、県協議会の親会であります九州幹線道路協議会において検討が行われることとなっております。

最後に、3のこれまでの経緯と今後の流れであります。

昨年8月に計画検討に着手しまして、9月議会において検討着手の報告を行ったところであ

ります。

12月の県幹線道路協議会では、その時点の検討状況を報告し意見を伺い、今年度に入ってから国の直轄事務所や隣接する県との調整などを続けているところであります。

今後の予定としましては、引き続き国や他県との調整を行い、令和2年に開催する宮崎県幹線道路協議会において意見を伺った後、素案を策定し、策定した素案について県議会へ報告する予定としております。

その後につきましても、素案に修正が生ずる都度、県議会へ報告してまいりたいと考えております。

道路建設課につきましては、以上でございます。

○江藤港湾課長 港湾課でございます。委員会資料の30ページをお開きください。

宮崎港港湾計画の一部変更について御報告させていただきます。

1の背景であります。港湾計画とは、港湾法に基づく法定計画でありまして、港湾の開発、利用、保全等の方針を定めたものでありまして、本県の重要港湾3港におきましても、10年から15年先を目標年次として、港湾施設の規模や配置等を定めております。

また、港湾計画は、策定後の社会的な情勢の変化等によりまして、計画内容を変更することとなっております。今後、カーフェリーの大型化も進んでまいりますことから、航行の安全を確保するため、今回、計画に定めております航路等について変更を行うものであります。

次に、2の主な変更内容であります。右側31ページの図面を横にしてごらんください。

図面、左上の青線で囲っております北航路につきましては、現計画では航路の幅を280メート

ルとしておりましたが、今回、長さが200メートルの船舶にも対応できるよう赤で着色しております幅20メートルを追加しまして300メートルに変更いたします。

これは、航路の幅につきましては、対象船舶の長さの1.5倍以上を確保するという港湾の技術上の基準に従い変更するものであります。

また、今、説明しました航路の下側の緑の線で囲っております航路・泊地につきましては、想定される船舶が港内で安全に減速できる距離を確保するため、赤で着色しております部分を追加し、全体で19.5ヘクタールとしております。

以上が主な変更内容であります。

左の30ページにお戻りいただきまして、3の港湾計画変更の手續であります。

10月と11月に、それぞれ県及び国の審議会に諮問し、原案どおりの答申をいただいたところであり、現在、年内の公示に向けて作業を進めているところでございます。

最後に、4のその他であります。

今後、カーフェリーの大型化にあわせまして、県事業で船の係留に必要な防衝壁や係船柱の追加、また、埠頭用地の舗装、サイドスロープなどの整備を予定しております。

また、別途、国におきましては、国土強靱化等の観点も踏まえ、港の機能強化を図るため、航路などのしゅんせつを実施する予定であると伺っております。

説明は以上であります。

○日高委員長 執行部の説明が終了いたしました。

質疑はありませんか。

○山下委員 一ツ葉有料道路の件ですが、この(3)の②利用促進対策ですが、大型2種の回数券を出すということですが、30回券と100回券

が提案してありますけれども、これは割引かなんかする予定ですか。

○矢野道路建設課長 まず、そのほかに普通車ですとか大型の1種は今までも30回券、100回券がございました。大型2種に関しましては、余り需要がないということで、この30回券、100回券は発券していなかったものを、今回、継続に伴いまして、ふやすということです。

それから、回数券については、例えば、10回券であれば11回分とか、100回券が最大で20%割引と、多い枚数ほど割引が多くなるようになっております。

○山下委員 わかりました。

○日高委員長 ほかございませんか。なければ、私から一つ。

港湾課長にお尋ねいたします。

この宮崎港の港湾計画の変更は、これはあくまでもフェリーの大型化によるものであって、宮崎カーフェリーにあわせたものではないということによろしいでしょうか。

○江藤港湾課長 委員長がおっしゃるとおりで、今、モーダルシフト、陸上物流から海上交通に移行しているという全国的な流れもありまして、他県を見てもフェリーはどんどん大型化しています。それに対応するための港湾計画の一部変更という位置づけで御理解いただければと思います。

○日高委員長 わかりました。ほか、ございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 その他何かございませんか。

○中野委員 今の答弁ですが、後々フェリーで、いろんな関連事業が出ますが、これは関連事業に入らないということで理解していいんですか、あくまでも。

オリンピックがあれば、関連事業で1兆円とか最終的には3兆円とか、ニュースで言っていましたけれども。こういうのは関連事業には入らないんですか。

○江藤港湾課長 関連事業の定義がちょっと理解できなくて申しわけないですけど、今後フェリーが大型化することを見越して、4のその他で書いていますけれど、県の事業で係船柱とか防衝壁、あるいは埠頭の舗装とか、サイドスロープをやっていく、また、国のほうで、航路等のしゅんせつをやっていくということで、そういう形で進めていきたいということでございます。

○外山委員 今の話はいいんだけど、フェリーが大きくなるから大きくするんでしょう、これは。結局、関連がどうこうじゃなくて、フェリーが大きくなるので——今、全国的な傾向だけれども、宮崎カーフェリーも間違いなく大きくなるわけじゃない、今回。だから整備するんだよね。そこは事実だよね。

○江藤港湾課長 確かに、この港湾計画の一部変更を考えようとしたのは、2年前に宮崎カーフェリーが、カーフェリーをリプレイスすることが契機になっています。

先ほど申しましたように、全国的にそういう大型化の流れになっていますので、今回、一部変更したということです。

○日高委員長 ほか、よろしいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、以上をもって県土整備部を終了いたします。執行部の皆様、お疲れさまでした。

暫時休憩いたします。

午後1時31分休憩

午後1時35分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

本日の審議の進め方ですが、議案第2号については、総務政策常任委員会との合同審査会により審査を行いますので、まず、それ以外の報告事項について報告を受けた後に、一旦休憩をいたしまして、合同審査会の準備ができ次第、合同審査会を開催し、議案第2号の審査を行いますので、よろしくお願いたします。

それでは、報告事項の説明を求めます。

なお、委員の質疑は、執行部の説明が終了した後にお願いいたします。

○井手商工観光労働部長 商工観光労働部でございます。どうぞよろしくお願いたします。

まず、初めに3点お礼を申し述べさせていただきます。

まず1点目ですが、委員の皆様方には、先般の県内調査におきまして、みやざき外国人サポートセンターを調査いただきました。まことにありがとうございました。県内の外国人住民の皆様方が安心して県内で暮らせますように、国や市町村、関係機関等と一体となってサポートしてまいりたいと考えております。

2点目でございます。11月8日に東京の外務省飯倉公館で開催されました外務大臣と宮崎県知事の共催レセプションにおきまして、お忙しい中、山下副議長と日高委員長に御参加いただきました。

おかげをもちまして、駐日各外国大使、そして、在日外国商工会議所代表など多くの皆様方に本県を存分にPRすることができました。ありがとうございました。

最後3点目になります。11月15日からさきの12月1日にかけて、ブラジル宮崎県人会会長を含め3名の方々が、8月に開催されました県人会70

周年記念式典のお礼のために本県に来県いただきました。

山下副議長におかれましては、知事主催の懇談会、そして、宮崎空港のお見送りまで御参加いただきました。おかげをもちまして、ブラジル宮崎県人会の皆様方との一層のきずなづくりに御尽力いただいたと考えております。まことにありがとうございました。

それでは、本日お配りしております常任委員会資料、目次をごらんいただきたいと思えます。

令和元年11月定例県議会提出議案及びその他報告事項として、県内経済の概況等について担当課長から説明させていただきます。

先ほど委員長から御指示がありましたように、この中の提出議案につきましては、後ほど総務政策常任委員会との合同審査会において御説明させていただきます。よろしく申し上げます。

最後になりますが、本日、雇用労働政策課長の川端が、けがのため療養中でございます。欠席をさせていただいております。代理として雇用労働政策課長補佐の長谷川が出席しておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

私からは以上です。

○内野商工政策課長 それでは、常任委員会資料の4ページをお開きください。

県内経済の概況等についてであります。内容につきましては、所管する所属課が複数ございますが、一括して御説明いたします。

まず、1の総論ですが、本県の景気の状態は、直近では、日銀宮崎事務所の11月の宮崎県金融経済概況、これは表の一番左下の欄になりますが、ここでも、ここでもと同様に、緩やかな回復を続けている。

また、その右側の欄、宮崎財務事務所の10月の県内経済情勢報告では、緩やかに持ち直して

いるとされております。

5ページをごらんください。ここからは各論になります。

2の(1)の個人消費の百貨店・スーパー販売につきましては、表にありますとおり、7月は、全店ベース、既存店ベースで、ともに前年同月を下回りましたが、8月と9月は、全店ベース、既存店ベースともに前年同月を上回っております。

特に、9月は18.1%のプラスとなっております。これは、家具や家電製品等において消費税増税前の駆け込み需要が影響したものと思われる。

続きまして、(2)の乗用車販売についてであります。

県全体の新車登録・届け出台数は、表の一番右の欄にありますとおり、消費税増税前の9月は、前年同月比20.4%のプラス、増税後の10月が前年同月比マイナス20.8%となっております。9月につきましては、駆け込み需要が、また、10月はその反動減が影響したと思われる。

6ページをお開きください。(3)の観光であります。

宮崎市内の主要ホテル・旅館の宿泊客数は、表にありますとおり、県全体では8月以降いずれも前年同月比マイナスとなっております。

表の一番右の欄、外国人客数も8月以降、前年同月比マイナスとなっておりますが、これは、香港便の休止に加え、6月以降の日韓情勢の悪化によります韓国からのインバウンドの減等が主な要因と思われる。

また、国内客数の9月が、マイナス6.6%となっております。これは台風17号の影響で、宮崎空港の発着便が欠航したことなどが影響していると思われる。

次に、(4)の製造業の生産活動ですが、本県の鉱工業生産指数は、表にありますとおり、平成27年平均を100とした場合、9月が98.9となっており、木材・木製品工業等が上昇したこと等により、8月と比べますと0.8ポイント上昇しております。

7ページをごらんください。(5)雇用情勢であります。

このうちアの有効求人倍率につきましては、表にありますとおり、本県は8月と9月がともに1.44倍、10月は1.43倍と高水準で推移しております。

また、その下のイは、ハローワークで捕捉できない雇用情勢を把握するため、県内の民間有料職業紹介事業所等にアンケート調査を行ったものであります。

表の左半分の7月から9月期の実績の求人につきましては、回答項目「ふえた、少しふえた」の割合が52.4%と最も高く、企業の高い採用意欲が続いております。

一方で、表の右半分の10月から12月期の予想における求人は、「変わらない」の割合が52.4%と最も高くなっております。

説明は以上であります。

○日高委員長 執行部の説明が終了いたしました。質疑はございませんか。

○中野委員 総括して、景気はどういう状況になっているの。

○内野商工政策課長 日銀の宮崎事務所、宮崎財務事務所の総括的な判断としては、緩やかな回復を続けているとされておりますが、それぞれの項目見ますと、資料の4ページの左下にありますとおり、例えば、個人消費でありますと、底がたく推移している。観光につきましても底がたく推移している。そのほかにも住宅投資、

公共投資と、それぞれの項目ごとに若干の差異はあります。

ただ、一番ポイントとなりますのは、やはり今回、消費増税が10月1日から行われたことで、増税前の9月が、やはり特に百貨店・スーパー販売額等におきまして、駆け込み需要が見られております。車もそうです。

まだデータが全部出そろっていませんけれども、今後、10月以降のデータも十分注意しながら、今後の反動減の影響なども十分見守っていく必要があると思っております。

基調としては緩やかな回復を続けているということではあろうかと思えます。

○外山委員 確かに、マスコミ発表では緩やかに回復しているというのは、10年ぐらい前からもう言っていますよね。帝国データバンクでも日銀調査でも。この言葉が、もうずっと言われているんだけど、実際、日南や宮崎市内、県北で見た場合に、果たして本当に緩やかに回復しているのだろうか、実感が伴わない。

もちろん一部の業種によっては、今は建設だとか、活況のところもあるんですが、先ほども中野委員がおっしゃったように、全体的にどうだと言われたら、どうなんでしょうね。余り明るい兆しはないように思えるんですが。厳しい見方していたほうが良いような気がするけれど、近い将来に向けて、どうなんでしょうね。

○内野商工政策課長 雇用情勢などは依然として、1.4倍台ということで、これは29カ月連続となっております。高い状況で推移しております。このような状況からすると、非常に雇用情勢はよろしいんですけども、やはり個人消費のところ、いろいろな要因もあろうかと思いますが、確かに先行きは決して楽観できない状況なのかなと思えます。総体的に緩やかな回

復とありますけれども、一つ一つ見ていけば、やはり厳しい状況はあろうかと思えます。

○中野委員 有効求人倍率は、ハローワークごとでどこか厳しい地域はありませんか。

○長谷川雇用労働政策課長補佐 地域ごと、ハローワークごとで見ますと、高いところだと都城が1.73倍、宮崎は1.58倍ですけれども、低いところだと、日向が1.12倍、日南が1.11倍、そういう状況でございます。

○中野委員 何でばらつきがあるんですか。

○長谷川雇用労働政策課長補佐 業種ごと、地域によりまして、違うところもございます。そして、職業別に見ていきましても、地域によって高い職があったり、低い職があったり、そのばらつきもございます。そういうところもございまして、全体としては高いんですけれども、地域で見っていくと、やはり差が出てきている。産業構造等々の差によって、そういう状況にあるのではないかなと思っております。

○中野委員 有効求人倍率が非常に厳しいときの延岡は特に厳しかったんですよね。現状の延岡はどうなんですか。

○長谷川雇用労働政策課長補佐 直近のデータですと、延岡は10月時点では1.15倍となっております。

○中野委員 大分回復したと見ればいいんですかね。延岡は、鉱工業が多いから、そっこのほうがうまくいっているということですかね。

○長谷川雇用労働政策課長補佐 ハローワーク別で見てもいいんですが、職業別になるんですけれども、やはり延岡ですと、鉱工業関係が多いのですが、生産工程の職業——製品の製造とか加工処理、こういうものがこれに含まれるんですけれども、それを見ますと、1を切って0.93倍ということで、延岡地区全体としては先ほど

申しました数字なんですけれども、業種別に見ていきますと若干低い、1を切るところも出てきている状況でございます。

○中野委員 それから、民間事業所への調査で、第3四半期の7月から9月期は、求人は、「ふえた、少しふえた」が52%台で多いんですが、10月から12月期は「変わらない」が52.4%、「ふえる」というのは28.6%ですよね。この予測では、いつも第3四半期みたいな実績になるものですか。

○内野商工政策課長 この民間有料職業紹介事業所への調査で、例えば、7月から9月期の実績で「ふえた、少しふえた」が52.4%と一番高くなっておりませんが、前回の委員会で報告させていただいた7月から9月期の予想も、同じように、「ふえた、少しふえた」が52.4%で、最も多くなっておりました。

ちなみにその前の4月から6月の実績も、その同じ期間の予想と全く同じ「ふえた、少しふえた」が42.9%——予想が45%最も高い項目となっておりますので、これまでの傾向を見ますと、予想どおり実績が回答項目としては最も割合が高い項目となっております。

○中野委員 ということは、やはり景気は厳しい方向に向かっている、この最終四半期は厳しい方向に向かうということですかね。

○内野商工政策課長 有効求人倍率は、依然として高いんですが、そういう意味では、10月から12月期の予想は、注意して見ていくべきかなと思っております。この「変わらない」としてある項目が一番高くなるのかどうかをまた見ていきたいと思えます。

○中野委員 失業者数は、都道府県ごとに調査していないから載っていないと思うんですが、失業者絶対数は何人いるとか、県では、そうい

う動向はわからんとですかね。

○長谷川雇用労働政策課長補佐 失業者数につきましては、全国では出ているんですけども、各県ごとにはそのデータがございませんで、把握し切れていないところでございます。

○中野委員 それがわかる方法はないの。それがわからんなら労働政策はできんですがね。ないものを求めることがおかしいので、ないならいいですよ。

○山下委員 先ほど説明していただきましたけれども、景気は緩やかに上向いているということなんですが、個人消費がなかなか伸びないということをお話になりましたよね。その理由は何だと思う。

○内野商工政策課長 個人消費の関係で言いますと、例えば、車であれば、その時々の新車の投入状況ですとか、衣料費であれば、気温の状況とかにも影響されているようでありまして、一つ一つの細かな要因については、正直分析ができていないところはあります。

○山下委員 世の中の動きをしっかりとあなた方も捉まえておかないといけない。

どういうことかと言うと、今、やっぱり将来に対する不安が非常にあるんですよ。というのは、年金受給年齢が引き上がっていく、65歳でしょう。やっぱり不安定な60歳以上の人たちがふえてきた。それと同時に年金は下がっていく。なおかつ医療費は上がる。それで、介護保険も上がっていていますよね。

人生に不安なものが多くなってきたので、自己防衛しないといけないですからね。あなた方も、今どういうことが起きているのかをしっかりと情報収集しておかないと。ただ、こんなデータを出して、こんな方向ですがということではいけないと思うんですよ。

そこに対して、やっぱり社会問題化していく。

県全体の課題として、労務計画とか、その辺をしっかりと情報共有しないといけない気がするんです。私が聞いたのはそういう観点だったんですよ。

○内野商工政策課長 委員御指摘のとおり、そこ辺は情報収集が足りていないところもあったかと思しますので、庁内の関係課と、年金、収入の状況、支出の状況、そういったところも広く情報収集に努めて、分析に取り組んでまいりたいと思います。

○山下委員 よろしく願いいたします。

いつまでたっても同じようなことの繰り返しですから、根本的なところの問題意識をしっかりと持っていただきたいと思います。

それから、若手の働く人たちなんですが、今、かなり賃金も見直しがあつて、時給の引き上げとか、いろいろ政策的な——労働環境も今売り手市場ですから。ある程度、給与も上がってきたと思うんですが、なかなか満足感というか、ゆとりのあるような状況じゃないんですよ。皆さんも非常に不安に思っている。そして、若い人たちが、働き方改革の中で週休2日を求めているでしょう。

どういうことが起きているかと言うと、週休2日で時間ができるということは、皆さんがお出かけになったり、消費に入っていくわけですから、そういう人たちもある程度消費に入っていくことはわかるんですが、心のゆとり、いわゆる生活的なゆとりというのがお金ですよ。やっぱりそれがなかなかついてきていないような気がするんですよ、若い人たちと話をしていると。

今は給与より休みが欲しい世代がふえていますからね。だから、雇う側も、今、少々給与上

げたって人が来ない。まず先に言ってくるのが、休みが何日ですかと、土曜、日曜日が休みですかとか、もうそういうことを要求してくるんですよ。

そのため、企業も365日、24時間の工場とか、介護福祉の現場もそうですが、例えば、飲食業とか、サービス業は365日ですよ。そういうところは多いと思うんですが、今雇用の確保が非常に厳しいんですよ。その辺の問題もしっかりと社会現象として、問題意識を持って、やはり企業もそういう改革をしていかないといけない。

だから、商工政策として、そういう時代の流れでどういう問題が出ているのか。その辺もしっかりと検証しながら、そういう時代に合う経済。その問題点も意識として持っておかないといけないのかなと思うんですけど。

○横山商工観光労働部次長 委員御指摘のとおりだと思います。

特に、給与水準を見ましても、決まって支給される給料の額とかを見ましても、景気全体は今緩やかに回復と言われる中で、なかなか目に見える形で上がっていかないのが現状でございます。

社会保障費は上がる一方ということもありますので、どうしても可処分所得がなかなか上がっていかない。そこに、委員御指摘のとおり、将来のいろんな不安があって、なかなか消費マインドが上がっていかないのが今の状況だと思います。

なかなか難しい問題だとは思いますが、御指摘のとおり、基本的にはやはり県内企業の生産性を上げていくような形で、一定のゆとり、しかも時間的なゆとりを持ちながらも、所得は上がっていくようなことをしっかり頭に置きながら、いろんな政策を考えていかねばならない

と考えているところでございます。

○山下委員 ぜひお願いします。人口減少と働き手不足で、企業は毎日大変なんですよ。特にサービス業とか、大きな流れが変わってこない、景気の後退につながっていく大きな問題になるような気がいたしますから、ぜひお願いします。

○中野委員 今、人口減少の問題も含めていろいろあったんですが、毎月初めに宮日新聞で人口の統計が出ますよね。毎月、県全体で人口が減っていますよね。ところが、首都圏、特に東京はずっとふえているんですよ。それで、何とかして人口減少をとめて、上向く方向にできないかなと思っているんですがね。

それで、この前東京でゆっくりする時間がありました。知り合いが日本橋にいるもんだから、そこでゆっくり話したんですが、あるかいわいにはオフィスビルやらたくさんあるんですよ。そこの人いわく、「最近、本当に人が多くなりました」と、あのかいわいで。あのかいわいでもと言っているんでしょうかね。前は5時、6時、終業の時間になれば、みんなさあと人が引くようにいつの間にかいなくなるまちやっただけ、夜遅くまで若い人もわいわいして、飲み屋もふえたんでしょうかね。わいわいする人が非常に多くなったんですよと聞いたんですよ。

そこで、きのうのニュースで、会計検査院が、オリンピックの投資をどうかということで、最終的には、恐らく国と東京都で投資が3兆円を超えると、関連投資が。だから、国も県もかなりのお金を東京周辺にお金を使う。ましてや民間もかなりお金を使っていくんですよ。

だから、そこにお金が集まる。仕事が集まることで、東京全体が人口もふえていく、ビル街の日本橋あたりも、そういうふうになって

いるんだらうなと思うんですよね。

それに、時給も東京都と神奈川でしたかね、この前、とうとう1,000円を超えましたよね。来年の春闘は、要求額は1,100円とか新聞に載っていましたが、それに引きかえ、宮崎県ですよね。今、指標の説明がいろいろあったけれども、公共投資を優先するのか。民間に求めてもなかなか難しいんじゃないかなと思うんですがね。思い切ったことをしていかないと、人口は幾らでも減っていくと思うんですよ。

人口が100万人を割るのを何とか抑えようということで、6月議会で30億円基金を積んで、やるわけでしょう。果たしてそれで、人口が減るのを歯どめできるのだらうかなと。働く場が、東京都あたりに負けないようにできているんだらうかなと。

卒業生が地元に残る率が少しずつは上がって、ワーストワンから何とか回復されているけれども、小数点に近いぐらいのところをやっているわけですからね。日本全体は人口が減っておっても、宮崎県だけは違ふよというようにできんもんだらうかと思うんですよ。その辺の政策をぜひしていただきたいなと思うんですがね。

こういう指標をまとめるのは、あなたたちはうまいから立派なものをつくってくるけれども、県自体の失業者数はわからんと言ったけれど、県での何か指標をつくって、やる方法はないもんだらうかなと、いつもいつも思っているんですがね。

宮崎県が、ほかの都道府県から評価されるような経済政策というか、人口のことも含めた政策を、ぜひしてほしいと思うんですよ。

きのうのニュースやら、つい最近行った東京都での話を聞いて、今そう思うところでした。何かいい考えが、部長にありそうな気がするん

ですが、日ごろの思いを含めて何か聞きたいんですがね。おっしゃってください。

○井手商工観光労働部長 委員の皆様方からさまざまな御意見、本当に至極最もなところだと思っております。それは、私自身も日ごろからそう思っていることがありまして、山下委員からございました将来に対する不安、これはやっぱり人口減少という人口構造に由来するものであって、結局、人口増加のときにつくられたシステムが、今人口減少社会になって、一致していない。1人の高齢者を2人で支える。将来的には、肩車式になる、そういうような時代において、その将来に不安がない若者はいないわけでございます、そういうところに、中野委員がおっしゃるとおり、人口減少を一番大きくしているのは東京への一極集中。東京のほうの人口合計特殊出生率を見ますと、ほとんど子供を生まない家庭というか、低いところ、一説にはブラックホールだという人もいるぐらい、東京に人が吸い込まれると子供の数が減るという状況。今、我々が取り組んでおりますのは、地方創生の流れの中で何とかその流れをとめなければならぬ。

商工行政の中で申し上げますと、やはり先ほど次長が申しあげましたように、本県内の企業の生産性を上げて、もうかる企業を一つでもつくっていく。そして、その企業を本県内の若者の皆さん方に知っていただいて、給与面だけではちょっと勝負できないと私は思っておりまして、課題はたくさんありますので。

ただ、この宮崎県で住んで、働いて暮らして子供をつくることに、本当に価値観を覚えてくれるような子供さんたちを一人でも多く育てていく。そして、宮崎に残っていただいて、また、子供をつくっていただくというような、そ

う正のスパイラルに持ち込めないかということで、商工行政としましては、そういうことで生産性を上げる。そして、企業の皆さん方の、従業員の皆さん方の待遇をよくしていくような流れをつくっていくことを、どうしていいかということをや日々考えております。

その中で、地域ごとに、そして、企業ごとにやり方を変えて育てていくんだらうと思っております。成長期待企業というやり方で22社、特に伸びていくところ、そして、地域ごとにこの企業を育てていかないといけないとか、地域の皆さんの雇用の一番柱となるような、そういう企業さんと、そこに経済循環が生じるような取り組みを進めていきたい、そういう形で施策をつくってまいりたいと考えているところでございます。

○日高委員長 ありがとうございます。お願いします。

○前屋敷委員 7ページが一番下に、製造業に関して、国際情勢の影響で生産量が減退し、求人数が減少傾向にあると書いてあるんですけど、その製造業のくくりの中では、具体的にはどういうところなんでしょうか。把握している分について。

○長谷川雇用労働政策課長補佐 こちらで書かれている製造業というのは、具体的に細かく分けたわけではございませんでして、あくまでも事業所側から製造業に関してはこういう状況にあるということで御回答いただいたところでございます。

○前屋敷委員 国内情勢もでしょうが、国際情勢の影響でいっても、国際情勢がやっぱり本県のそういったところにまで影響することが肌身で感じておられると思うんですけど、やっぱりこの辺はしっかり注目しておかないと、もっ

と広がる可能性もあるんじゃないかなと思います。

それと、もう一つ、個人消費の問題については、9月までは駆け込み需要で一定のものがあつたけれど、10月になったらぐっと落ちてきているというのもあつたりして、これは今後かなり影響すると私は思います。

自分のことであれなんですけれど、私自身もやっぱり毎日買い物する中で、余分なものは買うまいとか、やっぱり規制をかけるというか、おのずとかけてくるみたいなどころもあつて、そうすると、やっぱり生活にゆとりも豊かさも見えなくなるようなことになるんじゃないかなと。余分なもの、例えば、お部屋の中にお花を飾るとか、そういったところはもうカットしようとか、デザートだったり、果物だったりもまあいいかみたいなことになつたりして、やはり毎日の暮らしの中にも、そういった心のゆとりというか、豊かさあたりがだんだん冷え込んでいく傾向が出てくるんじゃないかなと懸念しています。各家庭においてそれが広がれば、ますます県内の農業も含めて、そういったところにも影響が出てくる傾向もあるので、今後重視しておかなきゃならないことかなと思つてるところです。これは私の感想ですけれども。

○日高委員長 ほかございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 そのほかに何かございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、商工観光労働部の審査については、ここで一旦休憩いたします。執行部の皆様お疲れさまでした。暫時休憩いたします。

午後2時10分休憩

午後2時13分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

採決についてですが、委員会日程の最終日に行うことになっておりますので、あす6日金曜日に行いたいと思います。開会時間は、後ほど御連絡させていただくことでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、そのように決定いたします。

そのほか何かありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、この後、総務政策常任委員会との合同審査会となりますが、合同審査会の準備を行いますので、合同審査会の開始時間については準備ができ次第、御連絡いたします。それまでは控え室で待機していただくようお願いいたします。

暫時休憩いたします。

午後2時13分散会

令和元年12月5日(木曜日)

午後2時57分開会

合同審査会において審査された議案等

○議案第2号 令和元年度宮崎県小規模企業者等設備導入資金特別会計補正予算(第1号)

○その他報告事項

・宮崎カーフェリー株式会社の新船建造について

出席委員(16人)

商工建設常任委員会

委員 長	日 高 博 之
副 委 員 長	坂 本 康 郎
委 員	中 野 一 則
委 員	外 山 衛
委 員	山 下 博 三
委 員	窪 菌 辰 也
委 員	田 口 雄 二
委 員	前屋敷 恵 美

総務政策常任委員会

委 員 長	日 高 陽 一
副 委 員 長	脇 谷 のりこ
委 員	坂 口 博 美
委 員	丸 山 裕次郎
委 員	武 田 浩 一
委 員	高 橋 透
委 員	重 松 幸次郎
委 員	来 住 一 人

欠席委員(なし)

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

総合政策部

総 合 政 策 部 長	渡 邊 浩 司
県参事兼総合政策部次長 (政策推進担当)	松 浦 直 康
総 合 政 策 部 次 長 (県民生活・文化祭担当)	小 堀 和 幸
総 合 政 策 課 長	小 倉 佳 彦
総 合 交 通 課 長	大 東 収

商工観光労働部

商工観光労働部長	井 手 義 哉
商工観光労働部次長	横 山 浩 文
商 工 政 策 課 長	内 野 浩一朗
経営金融支援室長	長 倉 佐知子

事務局職員出席者

議 事 課 長 補 佐	鬼 川 真 治
議 事 課 主 査	本 田 雄 毅
議 事 課 主 任 主 事	石 山 敬 祐
総 務 課 主 事	浜 砂 貴 裕

○日高委員長 ただいまから商工建設常任委員会・総務政策常任委員会合同審査会を開会いたします。

なお、本日の合同審査会につきましては、商工建設常任委員長の私が委員長職務を行いますので、よろしくお願いいたします。

まず、合同審査会における委員席についてありますが、現在お座りのとおり決定してよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、そのように決定いたします。

執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午後2時58分休憩

午後2時59分再開

○日高委員長 それでは、合同審査会を再開いたします。

執行部の説明を求めます。

○井手商工観光労働部長 商工観光労働部長の井手でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

本日は、お手元にお配りしております資料により、令和元年11月定例県議会提出議案等につきまして、商工観光労働部及び総合政策部から御説明いたします。

座って説明をさせていただきます。

お手元の商工観光労働部関係議案の概要の1ページをごらんください。

議案第2号「令和元年度宮崎県小規模企業者等設備導入資金特別会計補正予算（第1号）」は、高度化資金の貸し付けに伴い、債務負担行為を追加するものであります。

議案の概要は以上でございます。

議案の詳細等につきましては、担当課長から御説明いたしますので、よろしくお願ひいたします。

私からは以上でございます。

○内野商工政策課長 商工観光労働部関係議案概要、同じ資料の2ページをごらんください。

議案第2号「令和元年度宮崎県小規模企業者等設備導入資金特別会計補正予算（第1号）」についてであります。

1の補正予算の内容ですが、高度化資金貸付金につきまして、令和元年度から令和4年度まで、限度額40億円の債務負担行為の追加をお願いするものであります。

次に、2の債務負担行為の設定理由でありま

す。

新船建造後の令和4年度に、県が宮崎カーフェリー株式会社に対して高度化資金を貸し付けることを前提に、同社、金融機関、県等の当事者間で融資の内容や返済方法を定めた協定書を締結することとしておりました。建造契約前に協定書を締結することは県の後年度の貸し付けを確約することになりますことから、債務負担行為として設定するものであります。

なお、米印にありますように、具体的支出に当たっては、限度額の範囲内で令和4年度当初予算において歳入歳出予算として改めて定めることとしております。

続いて、3の高度化資金の概要であります。

(1) 高度化資金とは、中ポツにございますが、国の中小企業政策全般にわたる総合的な支援・実施機関である独立行政法人中小企業基盤整備機構、いわゆる中小機構が所管する制度資金であり、中小企業者が連携して経営基盤の強化を図るための施設・設備を整備する事業に対し、経営診断・指導と資金貸し付けの両面から中小機構と都道府県が一体となって支援する仕組みとなっております。

また、(2) 貸付条件にありますように、貸付限度額は資金借りに係る事業費の80%以内で、中小機構と県の負担割合は4対1とされており、償還期限は3年以内の据置期間を含む20年以内、金利は無利子、資金交付は施設・設備整備の完了後とされております。

3ページをごらんください。

(3) 資金の流れ等であります。高度化事業の仕組み上、県は、宮崎カーフェリー、中小機構との間でそれぞれ金銭消費貸借契約を締結し、中小機構から中小機構負担分の32億円を借り入れた上で、県負担分の8億円を追加して、宮崎

カーフェリーに総額40億円を貸し付けるという流れになります。今回は、二重線で困っている県から宮崎カーフェリーへの貸し付けについて債務負担行為をお願いするものであります。点線の矢印で示しております償還については、金銭消費貸借契約に従い、償還期間中の毎年度、県が宮崎カーフェリーから償還を受け、そのうちの8割分を中小機構に償還するという流れになります。

また、アドバイザー派遣と記載しておりますとおり、事業の円滑な実施に向け、中小機構から随時派遣される中小企業診断士等の専門家の助言が受けられる仕組みになっております。

(4) 高度化資金活用のメリットであります。会社にとりましては、無利子借り入れによる負担軽減や経営アドバイス等のサポートが受けられること、県にとっては、8割を中小機構から無利子で借り入れることによる財政負担軽減となることが挙げられます。

4の高度化資金貸し付けの妥当性等についてであります。

高度化資金に係る計画につきましては、中小機構の協力を得て事業性評価を行い、11月11日付で中小機構から事業認定を受けたところであり、堅実で実現性が高く償還財源も確保されていることから、高度化資金による貸し付けは妥当と判断しております。

また、今後、新船建造の経過をフォローすることはもとより、資金の貸し付け後においても定期的に経営状況等を把握するとともに、必要に応じ、中小機構の専門家派遣による経営支援を行いながら、契約に沿った償還に向けて債権管理をしっかりと行ってまいります。

最後に、参考といたしまして、今後のスケジュールを記載しておりますので、ごらんください。

私からの説明は以上でございます。

○大東総合交通課長 総合交通課からは、宮崎カーフェリー株式会社の新船建造について御説明をさせていただきます。

お手元の資料の1ページをごらんください。

1の概要についてであります。宮崎カーフェリー株式会社が運航しております長距離フェリー航路は、県産品を大消費地に輸送する上で極めて重要な航路であります。現在運航している船舶は就航から22年が経過しておりまして、老朽化が進んでいるところでございます。航路維持のため、会社は年内の建造契約の締結を目指しているところでありますが、自社での資金調達が困難であり、県からの支援が必要な状況にあると考えております。

2の航路の重要性についてであります。本県が外貨を獲得するためには、農林水産業や製造業の産品・製品を大消費地に安定して輸送することが重要でございます。

近年の需要についてであります。貨物については季節的な変動がございますが、トラックをフェリーに載せ切れない状況が発生しております。また、近年では、国においてドライバーの働きやすい労働環境実現のための運動も展開されております。県内経済界からも早期の船体の大型化が求められているところであります。一方、旅客については、平成26年10月の神戸港移転を機に、利用者数が上昇に転じているところでございます。

次のページをごらんください。

上の棒グラフは上りの輸送量、下の棒グラフが下りの輸送量を5カ年度分記載しております。上りについては約4万台で推移している一方、下りについては約3万台前後で推移しておりまして、上りと比べて約1万2,000台の差が生じて

おります。その背景といたしまして、運送事業者等からは、直行する下り荷が少ないということで、空車回送を避けるため、途中の輸送、関東から関西、関西から福岡、福岡から宮崎といったようなルートで下る傾向にあるとお聞きしております。フェリーの安定経営や安定した航路の維持には下りの確保が課題の一つであると考えております。

また、一番下の折れ線グラフですけれども、トラック予約を断る事例、いわゆるトラックあふれ台数というものですが、これを月ごとに3カ年分表示しております。春季・冬季は野菜の出荷に合わせましてフェリー需要が高まる傾向にあります。あふれ台数も多くなるということでございます。また、閑散期におきましても、電源の供給数や車両スペースの関係から、一定数の需要を取り込めていない状況でございます。

次のページをごらんください。

(2) 旅客輸送量の実績でございます。左上の棒グラフは上りの輸送量、右上の棒グラフが下りの輸送量を5カ年度分記載しております。神戸港移転を機に、近年では合計17万7,000人前後で推移しております。

その下、3の事業再生に至った経緯でございます。前会社であります旧宮崎カーフェリーは、その前身のマリンエクスプレスから船舶4隻と多額の債務を引き継ぎまして、債務の圧縮に努めていたところでございますが、そのような中では、新船建造に向けた資金調達が困難な状況でありましたので、平成30年3月に、県と地元経済界等が出資した新会社である新宮崎カーフェリーを立ち上げまして、過剰債務を整理した上で航路運営を担うこととしたところでございます。

下の欄に、航路別の収支の経緯をまとめてお

ります。右端の列、大阪－神戸航路につきましては、マイナスの年度も途中にありますけれども、基本的には従来から一定の収益性が見込まれる航路と言えるかと思っております。

次のページをごらんください。

事業計画についてまとめております。

まず、(1) 基本スペック等でございます。一番上の表に、基本スペックについて、現船と新船を比較した表をつけております。表の中ほど、太枠で囲っておりますが、大型化によりまして、トラック積載台数を130台から163台程度にすることとなっております。

ページの中ほど、側面図と各階概要にありますけれども、5階建ての船となりまして、地下1～2階が乗用車、地上1～2階部分にトラック、3～4階部分に客室やドライバー室を設けるイメージとなっております。

その下の表、客室構成の表でございます。右側の新船の表におきまして、特等、一等、二等(シングル)の室数・定員を増加する一方で、二等寝台や二等室の定員は減少する計画となっております。

また、一番下から2行目、ドライバー室についても全てシングルルームにする計画となっております。

次のページをごらんください。

一番上の枠線内の記載ですけれども、新船の方針といたしまして、大型化により貨物の需要を取り込むとともに、個室の増加により旅客ニーズに対応した船を目指すこととなっております。

その下、その他の施設等のイメージを記載しております。現在検討中でありまして、変更の可能性もありますが、荷役作業の効率化のための設備——オートラッシングという貨物車両

を自動で固縛する装置——さらに、サイドスロープを設置しまして、荷役作業の効率化、時間短縮を図り、ダイヤへの影響を抑えることしております。

なお、サイドスロープにつきましては、神戸港側について自社整備を計画しております、宮崎港側については、港湾施設として県において別途整備を検討中でございます。

一番下、参考2、スケジュールでございます。年内の建造契約を目指しております、1隻目については、着工、進水を経て、就航が令和4年5月、2隻目については同年11月を予定しております。

次のページをごらんください。

(2) 設備投資計画でございます。こちらは、県貸し付けにおいて活用を予定しております高度化資金に係る積算投資額の表になっております。船体が2隻、厨房機器等の備品類等、スクラパー（排ガス処理装置）でございます、来年1月から始まります燃料油中の硫黄分濃度に関する規制強化、いわゆるSO_x規制に対応するため、新船に設置することとしております。このほか、先ほどのオートラッシング、サイドスロープ、これらの合計で171.5億円の投資額となっております。

投資額の内訳につきましては、会社と造船会社との調整におきまして、公開を控えてほしいといった内容もございますので、合計額の記載となっておりますことを御了承ください。

その下、(3) 資金計画でございます。資金計画は積算投資額に織り込まれておりません。着工後の追加工事等による資金需要に対応し、着実に事業が進められるよう、180億円の枠を確保する予定としております。表の資金計画の欄にありますとおり、自己資金等が11.5億円、金融

機関からは123.5億円、公的資金として県40億円、宮崎市5億円、合計180億円となっております。

個別に御説明いたしますと、自己資金につきましては、会社は運航実績が短期間でございます、自己資金の蓄積が十分ではありません。運転資金も手持ちとしてある程度確保しておく必要がありますので、新船建造のための資金としては11.5億円を見込んでおります。

次のページをごらんください。

金融機関の融資規模でございます。運航実績、自己資金の蓄積ともに十分ではございませんので、金融機関融資には一定の限界がございます。宮崎市と金融機関における融資枠の調整、会社の自己資金積み増しがあつたことなどによりまして、最終的には123.5億円の融資額となっております。

なお、新規開業費用におきまして、金融機関等からの借入れは調達額全体の約7割程度という調査結果といったデータもございます。

続きまして、④公的資金についてでございます。

まず、ア、宮崎県分についてであります。金融機関の融資に一定の限界があることなどを踏まえまして、県貸し付けにより会社の信用を補完し、金融機関からの融資枠をできるだけ多く確保することにより、資金計画全体を取りまとめたところでございます。会社からは50億円の行政支援の要請がありましたが、主要金融機関と同程度であります40億円としたところでございます。

また、イ、宮崎市の分についてですけれども、会社から要請のありました50億円のうち、県貸付額40億円を引きました10億円のうち、直接貸し付けが5億円、残り5億円につきましては宮崎市が金融機関と調整いたしまして融資枠を確

保することになったところでございます。

続きまして、(4) 収支計画についてでございます。

①の会社の売上高の構成についてです。左上のところ、売上高約59億円のうち、運賃収入が約56億円であり、貨物と旅客の収入から成っております。貨物運賃収入は約42億円と売上高の71%を占めております。このうち、トラックによる収入が約39億円と売上高の67%、貨物運賃の大部分を占めている状況でございます。また、旅客運賃収入は約13億円と売上高の23%を占めている状況でございます。

次のページをごらんください。

長期収支見通しでございます。

まず、売上高についてですが、貨物につきましては、トラック積載台数が35台分増加いたします。この試算に当たりましては、トラック予約を断りました台数、いわゆるあふれ台数の実績をもとに、増加台数をかた目に見込んでいるところでございます。また、旅客につきましては、個室増に伴う客単価の増加、新船効果等も見込まれるところでございますが、現状維持で試算しております。

次に、イ、費用についてでございます。来年1月からのSOx規制強化に対応するため、価格の高い適合油を使用することになっております。これによりまして、現船を運航している期間中の燃料費は増加いたしますが、新船就航後においては、新船の省エネ効果に加えまして、スクラバー搭載により適合油よりも価格の安い高硫黄のC重油を使うこととなりますので、燃料費は減少する見込みとなっております。

なお、米印にありますとおり、燃料価格は過去の平均等から設定しておりますが、航空会社でいういわゆるサーチャージ制度を運用してお

ります。原油価格の上昇時には運賃に調整金として転嫁する仕組みを運用することによりまして、原油価格の変動リスクをある程度吸収できるものと見込んでおります。

次のページをごらんください。

船舶の減価償却費につきましては、償却期間を20年と見込んでおります。

その下の支払い利息につきましては、借入を行うことにより増加することになります。

長期収支見通し(抜粋)の表を記載しておりますが、上段は資金計画の投資額が最大の180億円の場合、下段は高度化資金に係る積算投資額171.5億円の場合ということで分けて記載しております。

なお、上段と下段で数字が変わる主な場所につきましては、投資額が異なることによる減価償却費の額、あとは借入金が異なることによりまして支払い利息の額が異なることとなります。

網かけしている部分を中心に御説明いたしますと、上から2行目の売上高についてですが、左から2列目、平成30年度実績の59.1億円と比較いたしますと、左から4列目、令和5年度には網かけ箇所の61.5億円となりまして、新船大型化による増収を見込んでおります。

次に、上から4行目の燃料費についてですが、30年度実績の19.3億円と比較しまして、令和2年度は網かけ箇所の27.2億円となりまして、SOx規制強化に対応するための適合油に変更する必要があるため、負担が増加します。

その一方で、その右隣であります令和5年度におきましては、網かけ箇所の18億円と減少することを見込んでおります。これは、スクラバーを搭載することによりまして、価格の安い高硫黄C重油を使用することによるものでございます。

次に、その下の行、船舶等減価償却費についてでございます。令和5年度の網かけ箇所ですが、新船に係る減価償却費として毎年8.9億円を償却していくことを見込んでおります。

次に、下から2行目、支払い利息でございます。令和2年度以降、新船建造資金の借入れをいたしますので、令和2年度は1.6億円、令和5年度は3.2億円と増加いたしますが、元金の返済が進むごとに年々減少していく見込みとなっております。

次に、その下の行、経常利益についてでございます。現船でSOx規制強化に対応する期間であります令和2年度は、燃油代が上がるということで収支が悪化いたします。マイナス0.6億円、171.5億円ベースでは0.4億円のマイナスとなりますが、新船就航後の期間におきましては黒字経営に転ずる見込みになっております。下段の171.5億円の場合につきましても、減価償却と利息の箇所の数値が異なりますが、おおむね同傾向で推移すると見込んでおります。

次のページをごらんください。資金償還計画でございます。

償却前営業利益でございます。これは営業利益に減価償却費を加えました資金繰りをあらわす指標となりまして、返済の財源となるものでございます。

イ、元利償還金につきましては、据置期間を設定する関係から、令和10年度返済がピークとなります。これらの数値をまとめた表が資金償還計画(抜粋)になっております。同じように、上段が投資額180億円の場合、下段が171.5億円の場合というふうに書き分けております。上段、下段ともに、償却前営業利益と元利償還金を比較いたしますと、上から3行目の元利償還金の網かけ部分ですが、令和10年度がピークとなり

ます。この年度を含めまして、償却前営業利益が上回っておりますことから、計画的な返済が見込まれると考えております。

次のページをごらんください。

新船建造に係る消費税の対応についてでございます。建造に当たりましては、造船会社に消費税を一旦支払うこととなりますが、消費税の計算におきましては、仕入れに含まれる消費税を控除しまして、控除し切れない分は還付を受けることになっております。

続きまして、5、その他のところでは、

経営計画についてでございますが、ここには会社の主要施策を記載しております。貨物につきましては、既存輸送量の維持のほかにも、下り便や往復輸送の獲得、あふれ台数を確実に取り込むという事業計画となっております。旅客につきましては、予約システムの刷新によりまして、顧客の獲得、新船におけるリピーターの確保に努めることとしております。

その下、モーダルシフトの動向ということで記載しております。物流センサスによりますと、フェリーなどの海運利用が伸びております。トラック輸送におけるフェリーの利用率も高まっている状況でございます。

次のページをごらんください。

東京まで輸送する場合の所要時間を比較しております。陸送におきましては、現在、ドライバーの拘束時間が最大16時間とされております。1人のドライバーで首都圏まで運ぶには限界がございますので、こういった面でもフェリーの利用増につながっているものと考えられるところでございます。

最後に、将来の需要動向についてまとめております。

長期的な貨物需要を正確に予測することはな

かなか困難ではありますが、運航会社の営業努力により荷の確保を図ることはもちろんでございますし、県といたしましても、各種施策に引き続き取り組むこと、モーダルシフト等の需要を踏まえると、長距離フェリーが大量輸送機関としての役割を今後も維持し続けるものと考えております。

また、将来的には、自動運転などの技術革新による影響も想定されるところですが、農畜産品については、1台のトラックで積みおろしをしながら輸送する形態が多いということで、自動運転への対応というのはなかなか難しい面もあろうかと思えます。現在の輸送形態が一定程度は継続されるのではないかと見込んでおります。

なお、本体資料のほかに参考資料を添付しております。

まず、新船就航期間中における収支計画の表をA3で2枚お配りしております。数字が細かくて恐縮ですが、投資額が180億円の場合と171.5億円の場合ということで、2つのパターンをつけております。主な箇所につきましては、本体資料にて御説明させていただきましたので、ここでは割愛させていただきます。

もう一つ、A4版の参考資料を添付させていただいております。これについて簡単に御説明させていただきます。

まず、1ページ目の上の表でございます。平成29年度におきまして予約を断りました、いわゆるあふれ台数の実績について、台数ごとに区分して、日数、合計台数をまとめております。これは、純粹に乗り切れないという場合もありますし、電源が足りなくて乗り切れないといったような場合も含まれているものでございます。

次に、収支計画（運賃収入）の考え方をまと

めております。

貨物の運賃収入につきましては、新船就航後にはあふれ台数を最大限取り込みまして収入増を見込んでおりますけれども、将来的には貨物量の減少が予想されます。減少後のトラック台数の水準をもとにした、かた目の数値により収支計画全体を試算しているという考え方でございます。

また、先ほども申し上げましたが、旅客につきましては、新船効果や人口減少による増減要素がありますので、現状水準で試算しているところです。

次のページをごらんください。

これは、30年度の旅客輸送実績の月別推移でございます。上り下りともに8月、3月が多く、6月が少ない傾向にございます。

なお、参考としまして、下のほうに宮崎カーフェリーと志布志航路のさんふらわあの乗船率を記載しております。どちらも40%弱程度の乗船率となっております。

続きまして、SOx規制強化に伴う燃料費の見込みについてまとめております。今回の規制強化により、従来の燃料油から適合油に切りかえることに伴って、燃油負担がどの程度ふえるかというところでございます。年間約6.5億円の燃料費増が見込まれております。この費用増の一部につきましては、加算金として顧客に負担していただくこととなります。

次のページをごらんください。

上の表でございます。今度は、新船が就航した後、燃料費がどの程度動くことになるかをまとめております。新船におきましては、燃料消費量、燃料単価ともに現船を下回りますので、年間約9億円の燃料費が減るという試算になります。これによりまして、運賃の加算金の引き

下げが可能となりますほか、経常収支への大きなプラス効果といったことが期待されます。

その下の外部分析、他航路との比較をつけております。近年、新船を建造した航路について米印をつけておりますが、各地の航路におきまして、モーダルシフトをにらんだ大型化を伴う新船建造が進んでおりまして、航路間の競争といったものも激化している状況でございます。

次のページをごらんください。

上の表は九州内におけるトラック、下は旅客の推移について記載しております。ここで阪神一南九州という欄をごらんいただきますと、上の表、トラックは横ばいで推移しております。この間、東九州自動車道の開通というトピックがありますけれども、これによって貨物への影響が特に大きく出たといったようなことは見受けられないということでございます。

また、下の表の上から4段目ですけれども、阪神一南九州の旅客につきましては、志布志航路のさんふらわあの新船が就航いたしましたので、それによって2.4万人程度増加したという動きがございます。

次のページをごらんください。6ページ目です。

他社の船の建造状況でございますが、使用状況は、右下のところでございますとおり、おおむね平均22年間の利用という期間になっております。

その下の表でございます。これは、日本政策金融公庫における新規開業時の資金調達調査の結果をまとめたものでございます。金融機関からの借り入れにつきましては、新規開業時には資金調達額全体の約7割となっているというデータでございます。

最後のページでございます。農業関係のデー

タでございます。

上の表、農業産出額の状況についてでございます。ここにありますとおり、農業産出額につきましては、主業農家・法人が全体の8割を占めています。一方、経営体数で見ますと、主業農家・法人の構成比は全体の約4分の1になっておりまして、今後も、こういった生産構造へのシフトが進展するものと考えております。

その下の表、農林水産業及び製造業の総生産額・就業者数の動きですが、全体的に就業者数は減少している状況ですけれども、総生産額は全ての産業において増加しております。各産業において、集約化・合理化による生産性の向上が図られているものと考えております。

長くなりましたけれども、私からの説明は以上でございます。

○日高委員長 執行部の説明が終了しました。質疑はありませんか。

○来住委員 まず、確認ですけれども、今説明された総合交通課の資料なんですけど、この資料自体は総合交通課がつくられた資料だと思います。中でも、A3の資金計画の投資180億円、宮崎カーフェリー株式会社の新造船計画、この資料は、宮崎カーフェリー株式会社がつくられている資料を皆さんが加工されているんですか。この資料をあなたたちがつくられたとしても、それには何かもとがあると思うんですけれども、当然、そのもとは会社が提出した資料だと思います。確認です。

○大東総合交通課長 会社から同じものといえますか、もっと大変詳しいものになりますけれども、こういった収支損益計算書をいただいた上で、私どものほうでまとめた資料でございます。

○来住委員 事務的に少し聞きたいと思うんで

すが、この問題では、貨物の取扱量が今後どうなるかというのが物すごく大きいと僕は思います。皆さんが40億円の融資をするということも、単に旅客だけではなくて、中心は農産物などのいわゆる輸送の生命線だと言っていますから、そこに大義名分を求めているわけです。そうすると、貨物の量が実際にこれまでどうだったのか、これからどうなるのかということが非常に大きいと僕は思うんです。広い話ですけれども、例えば、この10年間のGDPは、日本の場合は2%しか伸びていない。よそはほとんど100%とかです。日本だけが経済成長がとまった国になっています。これが上向きに進展するということは考えられないんですけれども、その上に人口減少も当然起こってくるわけです。そういう点でお聞きしたいのは、一つは貨物の輸送量の実績なんですけれども、例えば、宮崎—神戸間の実績はいつごろからつかまれているんでしょうか。把握されていますか。今、僕たちがもらっている部分では、ここ最近のはあるみたいですが、以前からの分はどのくらいつかんでいらっしやるのかなと思っているんですけれども。

○大東総合交通課長 神戸航路移転後の数字ということになりますと、平成26年以降ということになります。

○来住委員 宮崎—大阪はどうですか。

○大東総合交通課長 今、手元にございますのは2008年度です。したがって、平成20年度からの数字はございます。

○来住委員 20年度からの分は把握されているみたいですね。そうすると、多分あんまり変わっていないのかなと思うんですけれども、実際にその資料があれば、委員長、どうでしょうか、できたら提出いただきたいのが一つです。

○日高委員長 総合交通課は、その資料は用意

できますか。

○大東総合交通課長 資料は御用意できます。

○日高委員長 よろしく願いいたします。資料提供、皆さん、よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○来住委員 もう一つ、済みません。先ほど言いましたように、運賃収入はトラックで特に農産物を輸送するというのが中心になるわけです。そうすると、いわゆる運賃収入が平成30年は42億1,000万円だと思えます。これが令和5年～6年になると44億3,000万円で、年間にすると約2億円ふえるんですよね。その2億円ふえる理由は、確かに新しい船になるとトラックをたくさん収容できるとかいうのもあるんですが、先ほど、あふれたとか乗り切れなかったとか言っていましたよね。つまり、全部乗り切れるようになれば、年間約2億円の、特にトラックについての運賃収入がふえるような計算をされているんでしょうか。

○大東総合交通課長 ここの試算につきましては、あふれた台数全てではございません。あふれた台数のおおむね85%程度を取り込めるという試算で計算しております。

○窪園委員 フェリーに関しては、近年、国内にたくさん造船された船があるわけですが、例えば、さんふらわあであったり、オーシャンであったりというのがありますが、直近の経営状況とかはどうなんだろうかな。今わかっていらっしやればお願いしたいんですが、経営状況は調べたことがないですか。

○大東総合交通課長 申しわけございません。そこは把握しておりません。

○窪園委員 そういった会社もあるわけですから、どういった経営状況なのか。今のおたくらが示されている状況とどうなのか。利用者の数

なり、あるいは経費云々を含めて、そういったものを1回調べたほうがいいかなという気がするんです。そうでないと、これをうのみにして、そのまま見切り発車で走るのでどうかということが今議論になっているわけですね。ですから、そういったものも一つ参考になると思うんですが、いかがでしょうか。

○大東総合交通課長 先ほど、参考資料の4ページに、長距離フェリー航路区間別の輸送実績の推移を載せておりました。こちらは各社別の仕様にはなっておりませんが、基本的には、阪神一中九州とされているところが別府・大分一大阪間の航路と御理解いただければと思います。阪神一南九州が宮崎カーフェリーと志布志航路になります。あと、阪神一北九州航路につきましては、北九州と阪神地区を結ぶ航路でございまして、その航路につきましては、前のページにございます名門大洋フェリーや阪九フェリー、こういったところの実績となっております。これを見ますと、貨物としては、阪神一北九州は27年度から大きくふえています。これは新船の効果があつたものと予想されます。一方で、阪神一中九州、阪神一南九州につきまして、特に中九州につきましてはそう変化はない状況にあります。

○窪菌委員 台数はこの数字だろうと思うんですが、要するに、収支がどうなるんだろうかというのが一つの大きな議論なんですよね。そのあたりの参考になるようなものがあれば、立地条件や、距離でも変わるとは思うんですが、そういったものも参考にされたらどうかと思っているんですが、いかがでしょうか。

○大東総合交通課長 収支状況がどうなのか、会社情報でございまして、どの程度把握できるかという問題もありますけれども、有価証券

報告書等で決算状況などの確認はできるかと思えます。

○窪菌委員 それと、もう一点ですが、この前の一般質問の中で、船賃が大型トラックでは8万9,000円、約9万円かかるということですが、陸送の場合は高速運賃、燃料等を含めて4万3,000円程度だということ、約半分なんです。4万3,000円には人件費が含まれていないということなんですけれども、これプラス人件費にしますと、約8万円プラスされると思うんですよね。そうしますと、船賃のほうが安くなるのかなとは思いますが、船にも同乗の運転手がいるということ。休みにはなるけれども、一方ではその分をまたプラスされると。利用されるトラック運送業なんかの人のそういったのはどういうふうに見込んでいらっしゃるものですか。

○大東総合交通課長 これは各運送業者によっても考え方があろうかと思えますけれども、フェリーに乗っている時間については、基本的に労働時間とはみなされていないと思います。したがって、その間につきましては、時間外勤務手当や賃金は支払われていないということになるかと思えます。一方で、陸送の場合は、ずっと運転することになりますので、その間は、夜間であればプラスの賃金など、そういったことにはなるかと思えます。そういった面もありますので、働き方改革といった側面もありまして、陸送からフェリーにシフトが進んでいるということかと思えます。

○窪菌委員 ゼロじゃないですよ。結局、ワンマンであろうと、ツーマンであろうと、必要な経費は必要なんですよね。それを含まないと計算が成り立たんということになるんですが、そのあたりの収支がトラック業界あたりの収支

にどう影響するのか、ちょっと疑問があったもの
のですからお伺いしたところです。

○丸山委員 我々としましては、今後がどうな
のかだと思っています。特に農産物を運ぶのが
6割、7割ということですので、農産物がどう
なのかは、参考資料の6ページで、農業の総生
産額が平成18年から平成28年で伸びていますよ
ということですが、恐らく、基本的に伸びたの
は、畜産物が結構高値で取引されているからで
あって、絶対量はどうなっているのかと、宮崎
カーフェリーが運搬している農産物は野菜とか
がメインなのか。どういう形で動いていて、今
後、製品ごとに5年前後でどれぐらいのものが
動いているのかという資料があれば把握しやす
いのですが、どのようになっているのかがわ
かっていけば教えていただきたいです。

○大東総合交通課長 済みません、推移という
わけではございませんが、平成26年度の調査に
よりますと、県内の青果物のうち、フェリーで
輸送している青果物——これは野菜と果樹です
けれども——が全体の22.3%をフェリーで運ん
でいるという調査がございます。一方、畜産物
につきましても、23.5%をフェリーで運んでい
るというデータがございます。

あとは、経済連さんが取り扱っていらっしゃる
野菜のうち、大阪から東に運ぶ輸送実績とし
ましては、経済連さんの取扱量のおおむね半分
程度を宮崎カーフェリーが運んでいる状況にご
ざいます。畜産につきましては、基本的に宮崎
カーフェリーさんはブロイラーがベースカーゴ
の一つになっておりますので、ブロイラーにつ
いては生産量が増加傾向にあるということと言
えるかと思えます。

○丸山委員 今、パーセントを言われたんです
が、毎年の量が減っているのかがわからないと、

本当に安心して物がありますよねということが
わからないものですから、物が本当にあるのか
どうかが一つと、日本全体の人口も減少傾向に
ありますので、人口が減る中で本当に物がある
のかということもあります。今、ほかの航路も
新しいフェリーを造船してかなり変わりつつあ
るものですから、どのような物が宮崎港に集まっ
てくるのかの裏づけが欲しいんですよ。それが
ない限りは、これはいいですよと言えませ
ん。30台ふやすけれども、7台とか、帰りには
2台しかふえませんかとかた目の試算になっ
ているということですが、本当に物が集まるかど
うか証明できるデータをいただきたいんですけ
れども。

○日高委員長 今の丸山委員の分についての資
料提供はできますか。

○大東総合交通課長 済みません、今までの品
目別の輸送量の推移は手元にございません。こ
れは会社に確認してお出ししたいと思います。

○日高委員長 資料があればお出ししたいとい
うことなので、資料提供をお願いしたいんです
が、皆さん、よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○前屋敷委員 あわせて、これまでの実績の資
料になるんですけど、要はこれからどう見込
まれるかということが大事な問題なものですか
ら、見通しができれば、その辺はどういうふう
に見ているのかもあわせて。というのも、国会
は、日米FTAを通しましたよね。農産物では、
宮崎に限らず、これから日本全体にかなり影響
が出てくると思うんですよ。そうすると、宮崎
から新鮮な農産物を首都圏に運ぶということな
んですけど、需要がそれだけ見込めないとい
うことになってくると、どうしても輸送量は減
らざるを得ない。供給はできるんですけど、需

要がそこまでいかないとなると、カーフェリーで運ぶ量も少なくならざるを得ないという心配がとてもあるものですから。国もどの程度の影響が出るかを具体的にはまだ示していないので、なかなか難しいとは思うんですけど、それを抜きには今後の返済計画も含めて立たないと思うので、その辺の資料もぜひいただきたいです。

○山下委員 参考資料で出していただいた6ページ、上の段の農業の生産構造は第一次産業ですよね。その下の農林水産業及び製造業の総生産額ということで書いてあるんですが、一番下の製造業、6,093億という平成28年のデータがありますよね。これは2次産業ですよね。例えば、焼酎も1次産業でやって、それを焼酎にして外貨を稼ぐための産出額ですね。例えば、お茶も生産しています。JA農協果汁でペットボトルにして県外に持っていくんですよね。乳製品もそうなんですよね。しょうゆやみそとかもあると思うんですが、この製造業というのは、農産品を中心にした食品製造だけなのか。例えば工業製品とかは別個ですか。

○大東総合交通課長 これは製造業全ての数字でございます。

○山下委員 これは全てですか。食料の2次産品と工業製品を合わせた数字ですか。

○大東総合交通課長 製造業全てになってます。

○山下委員 僕はちょっとおかしい数字じゃないかなと思うけれど、もう一回確認してください。

それと、この就業者数、平成18年と28年の対比が出ていますが、これだけ生産額が上がっているのに、就業者数が少なくなっていますよね。この辺は本当の数字なのかなという疑念を持ったところなんですけど、7万人から6万4,000人に少なくなっているのは、どこが中心の製造業だ

ろうと思って……。

○大東総合交通課長 済みません、今、内訳を手元に持ってきておりません。確認させていただきます。

○山下委員 せっかくこの辺を出されたわけですから、説明していただけるとありがたいと思っています。

○日高委員長 先ほどの前屋敷委員の資料提供で、見込みのほうも出してくれということですが、それは大丈夫でしょうか。

○大東総合交通課長 品目別の見込みまでお出しできるかどうかというところがございませけれども、貨物量の推計といったものは検討させていただきたいと思います。

○日高委員長 貨物量の資料提供はできるとのことなので、皆さん、よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 では、よろしくお願ひします。

○外山委員 この資料ですけど、宮崎カーフェリーじゃなくて、皆さんがつくった資料ですかね。

○大東総合交通課長 これは、宮崎カーフェリーからいただいた詳細な資料をもとに、私どもが作成した資料になります。

○外山委員 宮崎カーフェリーの資料をもとに数字を並べただけということですね。まあいいです。一番左の営業費用のところの(売上減価+一般管理費)ですが、売り上げが減ると書いてあって、減価の「減」は間違っていないよね。それだけです。

○日高委員長 済みません。午後3時55分になりました。ここで、委員の皆様にお諮りいたします。本日の日程は午後4時までとなっておりますが、このまま継続してもよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、引き続き、合同審査会を続けます。

○大東総合交通課長 これはミスプリントでございます。申しわけございません。

○日高委員長 ミスプリント。

○大東総合交通課長 はい。

○日高委員長 暫時休憩します。

午後3時55分休憩

午後3時55分再開

○日高委員長 合同審査会を再開します。

○中野委員 私も資料の基本的なことをお尋ねします。

その前に、さっき資料提出がもう決まったんですけれども、その資料はきちんとしたものを出してください。船はお金を運ぶんじゃないですからね。物を運ぶんですから、そのことを基本に考えていただきたいんですよ。農業生産額が幾らあろうとも、その物流の物がふえるのか、減るのか。将来の見通しはどうなるのか。過去はどうなのかですよ。今の実態から見れば幾らなのか。そのうちどのくらい運ぶか。それをきちんとしたものを出さないと、貨物が本当はどうなのかはわかりませんよね。お金を運ぶんじゃないですからね。

それで、大変初歩的な質問をして申しわけありませんが、総合交通課の資料の6ページです。

まず、建造費です。ここに、高度化資金云々の中で171.5億円と書いてあるけれども、建造費はこの金額で間違いはないんですか。

○大東総合交通課長 これは、ここに記載しております船体備品等を現時点で積み上げた数字がこの数字となっております。したがって、建造費はこれからまたふえる可能性もございま

すので、全体の建造費は171.5億円から180億円の間になります。

○中野委員 それを示した資料はどこを見ればいいんですか。

○大東総合交通課長 現時点で、実際に詳細な金額として積み上がったものは171.5億円となります。これを超える部分につきましては、今後、追加の資金需要といたしますか、追加工事などが生じた場合に新たに判明することになります。

○中野委員 ということは、新たに積み上げる分は、資金計画との差の8.5億円の範囲内ということなんですか。

○大東総合交通課長 そのとおりでございます。

○中野委員 建造費が具体的に幾らかかるということぐらいはきちんと出しておかないと。そこへの資金貸し付けですからね。今から変動するようなものに貸し付けることはできないと思いますけどね。

それから、積算投資額の積算というのは何を指しているわけですかね。高度資金に係る積算投資額とか書いてありますが、積算という意味は何ですか。

○大東総合交通課長 これは、船体の建造費といたしますか、実際に見積もりとか、他社からの聞き取りでありますとか、金額としてしっかりと把握されたものを積み上げた金額ということで、積算投資額となっております。

○中野委員 それは建造のために積み上がったという意味ですか。

○大東総合交通課長 今回、高度化資金を活用するに当たりまして、詳細な積算ができるものを積み上げたものになります。したがって、建造費全体の中で、現段階で見積もり等によって金額がしっかりと判明するものの積算になります。

○中野委員 ということは、積算投資額と船の建造費は一致するわけですね。それが171億5,000万円という見方でいいんですかね。

○大東総合交通課長 現段階で詳細な金額まで把握できている建造費としましてはこの171.5億円となります。ただ、今後追加工事等がありましたら、これからまだプラスで動く可能性があるということになります。

○中野委員 次に、この表の中の自己資金の11億5,000万円です。自己資金等と書いてあるけれど、会社の自己資金は幾らあるんですか。

○大東総合交通課長 11.5億円のうち、国庫補助金を3.9億円見込んでおりますので、差し引きまして7.6億円部分が自己資金ということになります。

○中野委員 自己資金は7億6,000万円ですか。

○大東総合交通課長 そのとおりでございます。

○中野委員 7億6,000万円は会社で調達できるということですかね。

○大東総合交通課長 そういうことでございます。

○中野委員 基本的なことを今聞いているんですが、金融機関は高度化資金の場合では115億を融資するということですかね。そして、資金計画ではその差が8億5,000万円です。さっきも言いましたが、建造費が上がる範囲内が8億5,000万円で、その差の上がった分は金融機関がちゃんと資金を融通してくれるということですかね。

○大東総合交通課長 そういうことになっております。

○中野委員 それから、この表からはわかりませんが、当初、会社は金融機関に幾ら申し込まれたんですかね。

○大東総合交通課長 180億円の資金計画を会社でまず考えられた際に、金融機関に対しまして

は、総額で120億円の融資規模を想定されたと伺っております。

○中野委員 当初から120億円を申し込んだの。初めから公的資金ありきだったんですか。

○大東総合交通課長 資金計画を作成するに当たっては、金融機関からの融資額の上限といえますか、資金枠を120億円と想定いたしまして、自己資金を10億円と想定された結果、会社からは不足分の50億円について公的資金の要請があったところでございます。

○中野委員 その辺は議論することにしますが、最初から公的資金ありきでスタートしておったということですね。

○大東総合交通課長 今回、この会社につきましては、まだ設立して間もないということで、金融機関からの融資の上限に限界があるということでもございました。そのため、不足分について公的資金の要請があったところでございます。

○中野委員 資金を申し込む会社が、最初から金融機関は115億円しか融資できないと判断をしたんですかね。それはおかしな理屈ですよ。

○大東総合交通課長 会社といたしましては、できるだけ多くの資金を調達できるよう、金融機関には申し込んだという経緯がございます。しかしながら、金融機関からは120億円程度が限界だというやりとりがあったと聞いております。

○中野委員 では、金融機関の判断だけれど、115億円だけしか金融機関が融資できないと判断した材料の資料は、求めることはできませんかね。最低でも171億5,000万円かかるのに、115億円しか融資できないと判断した理由ですよ。

○大東総合交通課長 申しわけございません、今回は、金融団、シンジケート団を組成しておりますけれども、シンジケート団、あるいは構成する金融機関がどういった判断をされたかと

いったことにつきましては、私どもの手元に資料はございません。

○中野委員 資料はなくても、投資額が180億円か171億円かわかりませんが、それだけ必要なのに、金融機関は115億円しか融資できないよと判断して、残りのほとんどを公的資金に頭から頼っているということですよ。それを前提に融資しようとしている資料としか読めませんよね。その辺のことをまたあした具体的に聞いていきますから、そう判断した資料とか、我々が質問したときに答えられるように対応しておってくださいよ。できれば資料が欲しいんですけどね。

○日高委員長 そういう資料はありますか。

○坂口委員 おくれて来て申しわけないけれど、今に関連して、例えば、なぜ12月いっぱい契約しなければならないのかというのに対して、根拠を含めての説明もできないと思うんですね。だから、ここで皆さんに御相談ですけど、まず、今の話は、銀行の責任者を呼ばないと、県からは知っているも言えないような領域だと思うんですね。あるいは、知らないかもしれないから、きょうはここで答えられる、しかも100%の精度で答えられるものに限っていただいて、あとはまた誰かを呼んで、例えば、今のも社長が来なければわからないと思うんです。いろんな背景があって12月契約を焦っているんだと思うんですね。船はまだ使えますし、黒字も出ていますという中で焦っているんです。だから、いろいろやっていって、あとはスムーズに進めながら、最後にあすの合同審査会に呼ぶ参考人をみんなで協議して、必要であれば責任者に出てきてもらう。そこで説明を求めないと、これではなかなか判断が難しいような気がします。

○中野委員 今の関連ですが、そういうところを見通してやらないと。会社の信用度がどこにあるのかを我々は判断しないと、これをオーケーするかしないかの判断ができないわけでしょう。だから、会社そのものはどういう信用度があって、返済能力があってということなど、きちんとした上でないと我々も判断できないと思いますからね。

○日高委員長 今、坂口委員からそういう案が出ました。この後、その辺を委員の皆様と諮って決めていきたいと思います。そういったところに対しては、当局も柔軟に対応していただきますように心からお願いします。

○丸山委員 同じようなことで会社にお尋ねしたいのは、なぜ30台ふやすのか、130台を160台にふやすのかです。20台でもいいんじゃないとか、10台でもいいんじゃないとか、恐らく、そういう検討をしたと思うんですよ。何で30台になったのかというスペックの問題と、旅客に関してもこの数で正しいのか。稼働率から見るとかなり少ないように見えるものですから、本当にこれで大丈夫なのかです。本来であれば、要らないものは減らしたほうがいいと思います。今の130台であれば黒字が続くはずなんです。あえて投資額を大きくしています。あと、公的資金をお願いしなくても、自己資金だけでもできたんじゃないかという議論もできると思うんですが、なぜこのスペックになったか、改めて正確な情報を教えていただきたいです。

○日高委員長 それにつきましても、総合交通課としては経営に入ってきていますので答えづらいと思います。その辺についても専門家というか、もともと会社から聞く必要が当然あるのかなと思っていますので、これも協議を後でしたいと思いますので、皆さん、よろしく願

します。

○坂口委員 それに関連してですけど、この会社を黒字に立ち上げるまでは前の会社ですよ。もう何年も前から債権の問題とかがあって黒字にならなただけで、それがもし外されるものならずっと黒字経営してきていた。そこで節目が幾つかありましたから、これはちょっとわからんのですけれど、僕はぜひ前の社長に直接伺いたいことがたくさんあるんですよ。それまでどういう転換期を経ながら今の黒字になってきて、あなたは身を引かれるのかというところあたりを伺いたいです。これはどうですかね。県からお願いしていただければ連絡がとれて、もし向こうが了解すれば参考人として呼べそうな状況はありますか。

○大東総合交通課長 会社にお伝えをして検討させていただきたいと思います。

○丸山委員 これは答えられる範囲かもしれませんが、商工観光労働部のほうでつくっている金融の関係なんですけど、ざっくりと40億円を無利子で20年間貸し付けるんですけど、カーフェリー会社としてはトータルで幾ら利子を払わなくていいんですか。

○長倉経営金融支援室長 県の貸付金40億円を有利子で調達した場合の利子は、約10億円と試算されます。

○丸山委員 ということは、融資なんだけれども、新しい宮崎カーフェリーは、10億もの公的資金の補助をもらえたということなものですから、例えば以前のスカイネットアジアとかのときには補助金で何億と、1回限りで済ませて、あとはもうこれ以上は負債の責任はないよねというのがあったんですが、この40億円は20年間黒字が出てちゃんと返ってくればいいんですが、それも10億円近くの補助金をもらえるぐらいに

なるものですから、それでいろんな説明責任が欲しいんですよ。欲しいですし、経営がどうなのかが我々は全くわからない状況もあるものですから、あした、会社なり、しっかり説明できるような資料を持ってきていただけるようお願いしたいと思います。

○日高委員長 今の丸山委員の部分についてはいいですかね。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○山下委員 総体の事業費は171.5億円ですよ。これは自己資金も入っていますけれども、実際にカーフェリーが有利子で借りる部分は総体的に幾らですか。

○長倉経営金融支援室長 総合交通課の資料の6ページの資金計画(3)をごらんいただきますと、180億円の資金計画に対して、金融機関からの調達が123.5億円、この分が有利子の調達額になります。

○山下委員 カーフェリーが123.5億円については有利子で借りていかないといけないということですね。その理解でいいですね。具体的に金利は幾らですか。

○長倉経営金融支援室長 計画上は2.5%で積算しております。

○山下委員 もう一回確認したかったのはそこなんです。今の公定歩合の中で、この借り入れの利息が本当に納得できる数字かなということを私は懸念するんです。なぜかということ、県も公的資金をこれだけ投入します。これも県民の税金・財産ですよ。それを投資していく中で、金融団との金利交渉の議論はどこまでなされているのかなということ疑問に思うものですから、その辺のことは、坂口委員が言われたように、経営陣を呼んで、話をしないとわからないですよ。

○坂口委員 本当にリスクが高いけれど、これはいいお得意さん、カモネギだと思ってもっと貸したいと言うけれど、いや、それ以上は県から借りますと向こうがやったか。これは後で僕らが決めることだけれど、ここは一番大切なところ。

○山下委員 できればそこら辺のいきさつも知りたいので、金融団等も参考に呼んでいろいろ経過を聞きたいなと思います。

○武田委員 皆さんは大きな話なんですけど、資金計画資料の中で、燃料費が18億円なんですけれども、さっきの説明だと、多分、過去10年間の平均をとられたのではないかなと思うんですが、令和元年度と平成30年度の燃料費が結構高いんですね。昔は安くてだんだん上がってきたのか。変動があるんですけど、普通なら経営計画を立てる場合は最高で見積もると思うんですよ。これはお金を借りる計画だから、ある程度もうかるようにしないとお金は借りられませんから、もうかるような計画になっていると思うんですが、実際の会社の中ではもっとシビアな計画があるんじゃないかなと思うんですが、そこらあたりはどういうふうに判断されていますか。

○大東総合交通課長 今の平成30年度、令和元年度の燃油代からすると低くなっておりましては、新船につきましては新しいエンジンになるということで、新しい船体と新しいエンジンによる省エネ効果といったものも見込まれますので、それによってトータルの燃油代が低くなるという試算をされているということでございます。

○武田委員 わかりました。そういう試算ですね。ただ、僕は会社のほうにもう少しシビアな数字があるんじゃないかなと思うんですね。お金を借りる計画というのは、先ほど言ったように、

ちゃんと利益が出るような形にしていかないとお金は借りられませんので、ぎりぎりの売り上げで最高の経費でされて、ぎりぎり何とかなるという計画があるんじゃないかなと思います。その辺のお話は聞かれていないのでしょうか。

○大東総合交通課長 燃油代18億円ということで試算されていますけれども、想定される燃油代は、プラスアルファという形での燃油費用も上乘せして試算されているというふうには伺っております。

○武田委員 燃油代だけじゃなくて、トータルの話なんですけれども、もっとシビアな経営計画があるんじゃないかなと思うんですが、宮崎カーフェリーから出てきた資料をもとに40億円を県が貸し付けるというときに、シビアに皆さんも見られたと思うんですよ。お金を借りる計画と実際の事業計画に差があるんじゃないかと僕は個人的に思うんですが、そこらあたりはどういうふうに判断されたのでしょうか。

○大東総合交通課長 若干の余裕幅を持ってというお話ですが、貨物の売り上げでありますとか、あとは燃油代とか、こういったところについてはバッファーといいますか、こういったものは見込んでいるというのは伺っております。その他、細かい費用の積み上げの際にどの程度の余裕幅を見ているかは、済みません、そこまでの把握はできておりません。

○日高委員長 これにつきましても、会社サイドから聞かないとわからないと判断します。金を借りるための資金計画は、実際の運営計画とはまたちょっと違う部分があるんじゃないかなという武田委員の意見です。これにつきましても会社側から聞かないとわからないのかなということで、武田委員、よろしくお願いします。

○丸山委員 7ページの公的資金についてとい

うことで、40億円の根拠が、主要金融機関の宮崎銀行と日本政策投資銀行と書いてあるんですが、多分、ここも40億と40億で80億なんですよ。残り43億はどこか別の金融サイドが集まっているのか。それは公表できるものなんですか。

○大東総合交通課長 今回の金融団、シンジケート団につきましては、宮崎銀行、日本政策投資銀行、宮崎太陽銀行、県信連、この4つの金融機関が参加していただいております。

○丸山委員 これも会社に聞かないとわからないことですが、金利は全て一緒という感じでしょうか。

○大東総合交通課長 今回の金融機関の資金枠については全て同じ金利という取り扱いと聞いております。

○坂口委員 参考になんですが、これは僕の記憶違いかも知れませんが、フェリーの中のドライバーが専有する寢室というか、ドライバースペースは、ちょうど排ガス規制があって、トラック協会に対して国の補助金が出て、規制をクリアするためのCO₂対策だったかな。あの時期だと思うんですけど、ドライバーームはスペースだけを専有させてもらって、トラック協会のほうで整備したことがあったような気がするんですけど、そこらは何か記録か記憶が残っていませんか。あのとき、そうだったような気がするんですよ。

○大東総合交通課長 申しわけございません、詳しいお話はわかりません。

○坂口委員 ぜひ、それはまたあしたでもいいですから、調べておいていただきたい。というのが、トラックのニーズが多くて、積み切れなような時期には、あそこを全部ドライバーが使うけれど、オフのときには一般のお客さんに割り振りますという計画ですよ。ということ

は、総じて満載にはならないということです。今でも積めないシーズンは30台ふやせば完璧に対応できるのかということ、それでもわからないと思うんです。だから、これは積み残し対策でもないように思うんです。そして、売り上げを少しでもというときに、稼ぎ頭のトラックがあくような……。

外国からの観光船でもですけど、お客さんの懐と気持ち次第でがらっと少なくなったりしますよね。宮崎の生命線というのは、それよりは農産物のことを知事は言っているんだと僕は思うんですね。だから、まず、大型船なら全部積んでやると。しかしながら、効率を考えれば、オフシーズンのトラックの空き席をどうするかとセットでないと、今度のは全部積めるわけでもないけれど、暇なときはあいてしまうからお客さんにして、少しでも売り上げを上げるなどというのはおかしいと思うんですよ。そうじゃなくて、今のような事例がもしあればなおさら。なくても、トラック協会が死活問題だと来ているなら、あなた方は専用スペースだけもらえと。そして、ドライバーのための福利厚生としてのベッドの質のよさというのは協会として整備しろというぐらいのことをやっていく。県が金を出すからにはですよ。オール宮崎とは言うけれど、そうじゃないんですから。せっぱ詰まっている人たちがいるからということでオール宮崎と言っているわけで、そこらの努力も必要だったかなという気がするんですよ。

これはまた考えておいていただきたいということと、もう一つ、先ほどの自己資金と補助金の話は、中野一則委員だったですかね。あのときに、11億5,000万円の話ですけど、7.6億円と3.9億円で、3.9億円が補助金と言われたんですかね。1.5億円を積み増す前の、最初の10億円

の計画のときのだと6億9,000万円ぐらいになったんですか。それに3億9,000万円ふえたというけれど、まず、補助金は出た総額が3億9,000万円なのか、何がしか出てそれは残されるのか。今後、二度目の補助金が幾らぐらい来るのか。それが今回全部出されたら、二度目の補助金を含めて国庫補助の助成金が自己資金の中のどれぐらいを占めるのか。そのときにトータルがどうなるのかですよ。

そこと、171億5,000万円が今までに必要と思われるお金で、これから先にかかるお金を入れて180億円と言われるけれど、じゃあ、これから先に……。これはあくまでも12月いっぱい契約ができるということでの想定でしかないけれども、将来必要になるかもわからない建造費となると、今の法律の流れとかから見たらもっと違ってくると思うんですよ。

だから、ここら辺がどうもわからないんだけど、少なくとも補助金が今後出たときには県としてはどうするか。それは全部出せということになっているのか。それはもう将来に役立ててくださいとなっているのか。出せとなったとき、市は5億円しか出さないのに——40億円の金は法外な金だと我々は思っているんですよ。その40億円を少しでも下げる努力をして、10億円を超した金は、県の融資をまずは下げると。

これが決まってもやるということと、僕が最初から言っていますように、宮崎市が本当に死活問題だと思っているぐらいの必要な船だったらやらなきゃいけないかなと思うけれど、この前のトップ会談では、うちは5億円以上は出さないし、それ以上はいろんな意味で弊害がある、だからうちは出さないぞという、いわば外から見ればあってもなくてもいいですよというようなスタンスにしか見えないんですよ。

だから、そこら辺に対して、もう一回、戸敷市長に本当に必要なのかということと、本当に必要だったら、あなたはそんなにリスクから逃げていていいのかというのをやるべきじゃないかと僕は思うんです。そこらをどうやられているのか。それはどんなぐあいにも市と詰めてこられたのか。

僕から見たら逃げたと思うんですけども。なぜ5億円で、しかも聞いてみたら、残りは銀行に話をして、金利はまた銀行から出させるということでしょう。それを2.5%もやられたときには、油代の見通しも難しいと思うんです。それから1億5,000万円捻出してきて、それから船つくりに出しますなんて、物すごいリスクの大きい作業をやっておいて、一方では、また金利がふえましたなんて、将来20年にわたって利息がふえていくんですよ。5億円といたら何ぼになりますか。7,500万円か。7,500万円の半分として、3,750万円が20年間続くわけでしょう。そうしたら、会社は物すごいリスクのグレーゾーンの中にそれだけの支出をまた受け入れるということですよ。さっき言ったように、全てのニーズに応えられるかという、空席が物すごくふえるというリスクを負いながら、ニーズに対して100%は応え切れないという中途半端な宮崎の経済の生命線事業です。そこらは一体どんなぐあいにも考えておられるのかということですね。

○大東総合交通課長 宮崎市につきましては、本会議においても御答弁させていただきましたとおり、知事と市長との間で2回の実際の協議がございました。その中で、知事からは、残りの10億円を強くお願いいたしました。結果的には、宮崎市は5億円が限界ということでございまして、残りの5億円については、委員のおつ

しゃるとおり、金融機関の調整ということになったところでございます。

ここにつきましては、宮崎市においては十分受けとめていただいたといえますか、要請については検討していただいて、宮崎市の責任において融資枠についても確保していただけることになったところでございます。また、さらに利用促進にもこれまで以上に取り組むという回答があったところございまして、そこにつきましては、結果的に金融機関との調整の中では、自己資金の積み上げもあったということで、3.5億円の積み増しということになったわけでございますけれども、180億円という資金計画全体については、それによって達成できたというところではあると考えております。

○坂口委員 この世界では全く話にならないです。どうあがいても5億円足りないんだと。会社にはとてもじゃないけれど、銀行は貸しもしないと。県もこれが目いっぱいだと。船はできないとなった。戸敷市長に頼もうじゃないか。いや、うちはだめだと言った。ああ、そうか。そんなのはトップ会談じゃないですよ。そして、銀行に電話したら、「いや、あと3億5,000万円出しましょう」とかですよ。最初、県も会社も本気で銀行に詰めていなかったということです。ひょっとしたら今からでも、県は20億円減額するから、あと20億円出してくれと言ったら、金融機関は聞くかもわからないですよ。だって、たったあれだけの期間で5億円の融資を同じ金利で貸したわけです。だから、金融機関としてはリスクがふえていないと見ているわけです。

そして、さっき言われたように、初めての会社だからとか、そんなことを言われて、県が40億円を出さなきゃ全体の資金計画がつかれないとなった。大体3割は自己資金を持って事業を

始めますよという常識的な経済の世界での3割でしょうけれども、手持ち資金3割ぐらいが何をすることも常識で、あと7割は貸しますということです。そういうことが常識なんだけれども、その3割ですら貸さないから県が貸したという、破綻リスクから見ると、そこが一つのグレーゾーンですよ。

そういうところに上積みで融資しますなんていうのだったら、県としては、銀行ともう一回話し、会社とも話して、金融機関と話をさせるべきだし、少なくとも金利の2.5%は問題だと思うんですよ。僕みたいなのが意地悪に考えれば、社長の出身地が出身地だから物をよう言わなかったんじゃないかということもあるし、行政がこれだけ生命線だと言って、オール宮崎だという事業に対して、今どきこんなトータルで100億円を超えるような融資に——県が言うように、国のお墨つきももらった妥当性のある事業だと危険性はないんだと言うんだったら、2.5%というのは余りにも努力不足ですよ。1%で借りられるはずですよ。マイナス金利時代ですよ。20年間では2.5%を1.25%に変えても膨大な金ですよ。

それでやっとなんか妥当性が見えるか見えないかぐらいの金かもわからないけれども、それだけ、ひょっとしたら、我々も将来の資金繰りや資金計画、あるいは経営計画というものがなるほどなど見えるかもわからない。けれども、常識的に3割は何か頼ってください、自己資金が3割は通常です、その3割をうちは持ちません、県に貸してください。補助金が今後何ぼ出るかわらんけれど、あと5億円も出れば11億5,000万円の3億9,000万円と言っておられるから、あと7億円も出れば11億5,000万円を固定すれば自己資金は1円も要らないですよ。自己資金ゼロ

で180億円の事業をやろうなんていうことですよ。これは余りにも詰め方が甘い。補助金で入ったのは全部、県の融資額を減らすとか、そういうことを入り口で約束しておくべきです。新船が海に浮くまでの間に、これから何ぼぐらいの補助金が入りますか。

○大東総合交通課長 今、3.9億円は、国交省の補助金の総額を予定しております。これとは別に、経産省の外郭団体の補助金で6.7億円程度を今申請しているところでございますので、これから数年間に分けて申請いたしますけれども、満額もらえるということになりましたら、10億円程度の国庫補助総額となります。

○坂口委員 3.9億円は決定しているんですか。トータルが3.9億円ですか。

○大東総合交通課長 内示といいますか、交付決定はまだ今年度分しか出ておりませんけれども、事業計画では3.9億円の補助総額で計画を出しているところでございます。

○坂口委員 少なくとも、県からの借入額をそれから減額してもらえれば30億円にはまず行きますよね。ガソリン代も余るような経営の豊かさだったら、また出させるべきですよ。ガソリン代は社長がそう言っているだけで、僕たちはこの上ない冒険で危険だと思うんですけれど、そこらが一つかな。

だから、金利の努力が足りなかったことと、宮崎市との話は本当に徹底してやられたんだったら、銀行に対しても怒るべきですよ。県が言っても聞かなかったわけでしょう。これが限界だと言ったわけでしょう。だから、うちも40億円を構えますと言ったわけだけれど、市が言ったら5億円も上積みするような話なのに、やっと5億円を上積みすると言ったら、今度は会社が1億5,000万円の危険をかけて、また5億の約束

を3億5,000万円にしたなんて、これはやっぱり県というか、経営陣というか、関係者というか、本気でこの会社のリスクを減らしながら将来に向けて真剣に取り組んでいこうという姿勢はこの角度から見えないですよ。自分が小さい商売を始めるといっても、それぐらいのことはいろんな視点からやると思うんです。

だから、あした採決に持って行って結論を出せと言われたら、僕ら本当に難しいですよ。努力の余地が残っているし、戸敷さんが、少なくとも「いや、うちはリスクがあるからもうだめだ」と言ったということは、市は一番のお得意さんで、これに対しての一番の受益者ですよ。この前、答弁されましたように、固定資産税だけで5億円ぐらいのお金が入ってくる。40~50人の従業員があそこで飯を食っている。

それから、トラックで運ぶ荷物は、農産物の中のかなりの部分を宮崎市が持っていて、運ぶトラックは宮崎市にいるトラックがほとんどだということで、ここの恩恵は今でも一番あるけれど、これでかなり高まりますよ。だけれども、いや、リスクをかけてまではうちは出さないと。もし「うん」と言わなかったら、この船はできないわけです。平たく言ったら、河野知事からも頼まれて、うちはもう限界ですと、ごめんなさいといったのが、河野知事から頼まれたら限界だったけれど、あなたが言えばあなた枠がありますよというようなことですよ。そんなんでも本気で県が努力したのかなと。知事が言われた……。あの会話はどうやったじゃないんですよ。やっぱりこの世界は結果ですよ。そして、自分から乗り込んで行って「ああ、そうですか」と帰るなんてことをしたら、二度とトップ会談はできなくなりますよ。だから、県の努力がまだまだ足りないと思うんですよ。

それから、これは本人に聞きたいことだけれど、12月いっぱいやらなきゃならないせっぱ詰まった事情を持っていそうな気がするんです。そんな荒仕上げで先も見えない、総事業費が何ぼかかるかもわからん中で、171.5億円という数字を出して、今の時点ではこれだけですと。言いかえれば、今の時点ではこれだけの金が集まります。辛うじて海には浮きますというようなことです。

でも、まだかかるだろうということを頭の中に置きながら、とりあえず今やれば12月の契約に間に合うという、僕らの見方からすればそうです。今、この時点で申請しなければならないということでの中小機構への借入申請じゃなかったように思います。この時点でこの手続をとっておかないと、12月いっぱいの契約には間に合わない。そうなると、なぜそう焦るのかが、どうしても知りたいんですけど、これはなぜこんなに急ぐんですか。

○大東総合交通課長 来年1月から適合油を使わなきゃいけないという燃油のSOx規制の問題がございます。あわせて、造船会社との下協議をやっている中で、船台の予約を今しているわけですが、このタイミングで発注をして船台を確保していくと。建造期間中、ずっと船台を2隻分にしなければいけないという状況がございますので、そこから逆算いたしますと、年内の契約に持っていきたいというのが会社の意向と聞いております。

○坂口委員 それは会社の意向であって、我々が金を出すか出さないかはまだ決まっていないんですよ。それと、船台を準備しておいて、じゃあ、12月に契約しなきゃだめだということはないですよ。まだこれからのスケジュールで、造船所がどうしても欲しければ、こんな船なんて

受注できても1年に1隻ですよ。だから、こちらが契約するまでは、造船所はちゃんとあけていますよ。それこそ、見切り発車というのが一つありますよ。

そして、3年間で2隻できればいいわけでしょう。1つのドックを使ったにせよ1年半の余裕があるわけです。これが1月になろうと、2月になろうと、3月いっぱいやって年度内でも僕はいいと思うんですね。

でも、こんなに物すごく協議やいろいろ分析していかなきゃいけないことを、12月末の契約でなぜやられたのかという中途半端さですね。しかも、この議会で中小企業資金の借入金の補正が上がってきたとかで、なぜ会社が12月にやりたがるのかも社長に一つ聞いていかないとけない。もし、これが議会を通らなかつたらどうするんですかと。宮崎市が5億円しか出さないと。金融機関にはまかりならんと。ゼロ金利で貸せと。それならいいと。戸敷市長が貸すのと同じだということですね。しかし、あんた方は県が頼んでも貸せない、これ以上は出せないんだというのを出すのは一体どういうことなんだと。しかも、金利を取って出すということではリスクをどう考えているんだとかいうことで、この問題は難しいですよ。中が見えれば見えるほど努力が物すごい足りないですよ。

だから、今は答弁になっていないですよ。造船所に約束したからしないといけないとか、今は我々の都合でということですよ。2隻目が令和3年の何月だったですか、この船をつくるのにそうしないといけないんだとか、今度は環境対策でSOx規制が1月1日からだからとか言われるけれど、高い油をたくか、安い油をたくかだけのことで、12月に出発しなければいけないということでもないです。

5億なり6億の経営利益の事業収益の中で、油代をもうちょっと高く見たところで赤に転換ということもないし、倒産ということもないだろうけれど、うちの事情の油代がどうのという以前に、県議会で議決していただいて、それから始めるんだという……。もし言われるように、会社がそんなことを造船所とやっていたら、万が一これがだめになったら賠償金問題まで出るじゃないですか。これは何ぼ言っても切りがないから。みんながしゃべることはいっぱいあるだろうけれども。

○外山委員 今の坂口委員のお話だけれど、5ページの下に表がありますよね。12月に契約して、翌年の12月に着工という表をつくった根拠を示してもらえるといいと思います。何らかの理由があると思うんですよ。そこを聞かれているんですね。せつかく5ページに参考でスケジュールを提示しているので、竣工が来年の12月なのに1年前に契約する必要性があるのかという何らかの根拠があつてのスケジュールだと思うんです。そこを示していないとわからないですよ。12月、6月と竣工はずれているけれども。

○日高委員長 これについても、期間がずれているのはずれている。お金は出すわけですから、1個1個やらんわけです。この辺も何か意図があるのか。答えられる範囲でお願いします。

○大東総合交通課長 これは造船所において、船台を2つ同時に確保するかどうかというところ。まず、ブロックをつくり始めて、それを船台に載せて組み立てていくという作業工程と伺っております。まず、1隻目を船台で組み立てて進水させて、今度は、2隻目を同じ船台を使って組み立てて進水していくという、1つの船台を使って2隻をつくっていくというスケジュールのためにずらした形になっていると聞

いております。

○坂口委員 いや、それはちょっと違うと思うんですよ。向こうの造船所が「12月に契約しなければ別の船が入ります」というのならわかりますよ。さっき言われたように、SOx規制が厳しくなるからというのなら、2隻一緒に海に出ないと、1隻は対象にならん、もう1隻は対象になるなんていうのは意味がないですよ。だから、それも避けられない事情じゃないです。いとも簡単にこの日には契約できると余りにも甘く見ていたのか。それとも、このときにやらなきゃいけないSOxよりほかの事情があつたのか。そこらがわからない。でも、そんなに戦略的に考えてやる会社なり、あるいは県だったら、ほかの事情が先見えしたかもしれんけれど、そうではなくて、単純に180億円ができて契約しておこうというようなことなのかなということです。そして、もしそこらに自由度があれば、逆に言えば90億円、90億円の議案でもよかつたかもわからない。

ただ、そんな中で、とにかく僕がここで言いたいのは、さっきのように、県は最初から40億円ありきぐらいの、余りにも簡単な気持ちでやったんじゃないかなということです。戸敷さんと知事は直接二度も会ってどうのこうのというけれど、それも本気で説得していないような気がする。だって、言いましたように、これは宮崎市が一番影響を受けるやつですよ。河野知事の説明では、あそこが銀行に頼んで簡単にいかないと思うのが当たり前だと思うんですよ。これ以上はどこも出してくれないんだと。だから、「戸敷さん、頼むよ」という話だったけれど、いとも簡単に出したということは、県が話を詰めていなかったというところに戻るしかないんだけど。そこで戸敷さんは、これは金融機関

も限界がきているなど判断して、わかりましたというのが、どうしても船が必要なんだとなる時の判断です。

だって、あと5億円上乗せしたって、妥当性があるって、途中でこれが倒産して行き詰まるような計画じゃないということを互いが確認し合って確信を持っていけば、ふるさと融資だったら20年間で5億円ぐらい借りても、宮崎市は1,500万円かそこらの金利負担で済むじゃないですか。1年分の固定資産税でも現金で払えるじゃないですか。それを飲まないというのは、よほどこれは危ない、絶対にこの事業はいかんという確固たる見通しを持っているか、俺は船があってもなくてもいいよ、新船じゃなくてもいいよと。本気で知事が詰めてこんな結果になったのなら、このようにしか考えられないんですよ。

さっきも言ったように、詰めてきたのに金融団のほうの1億5,000万円を減らして、リスクのある1億5,000万円を油代の——1億5,000万円余りましたとあって、それをぶち込むのならないんですよ。今から先、何ぼかかるかと思っていたけれど、これから1億5,000万円浮きますなんていって先行投資なんて、こんなばかな話はないですよ。経営者が選ぶ手段じゃないですよ。

だから、そこらはどれぐらい手がたく詰めてきたのか。さっき言ったように、市長と一生懸命話したけれど、だめだったじゃなくて、これはもう何月何日にどこで知事と誰が会って、誰がどう話したのにこう返事したということの次第は県じゃないとわからないですから、これもあしたにまた報告してください。

○日高委員長 今の坂口委員の要望につきましても、あした、つまびらかに出示していただければと思っております。これはお願いします。

○坂本副委員長 限られた時間の中での討議です。今までの流れと全く関係のない話をさせていただきますけれども、7ページに収支計画、2018年度の売上高の構成が記載してありまして、これは過去の実績の内容だと思うんですが、その中で、貨物輸送の収入が売上高の71%、旅客の収入が23%という割合になっています。これは、長期の今後の見通しの中で、貨物と旅客の収入の割合は大体同じ程度と考えていらっしゃるのでしょうか。

○大東総合交通課長 貨物運賃収入につきましては、トラック台数が増加する見込みでございます。一方で、旅客につきましては、今と同じ水準で試算しております。したがって、貨物運賃収入のほうが、割合としてはふえる収支計画になるかと思えます。

○坂本副委員長 具体的に何対何ぐらいを想定されていますか。

○大東総合交通課長 少々お待ちください。計算をさせていただきます。

○日高委員長 暫時休憩します。

午後4時52分休憩

午後4時53分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

もう5時となりますが、審議が尽くされていませんので、残りの質疑につきましては、あすに引き延ばすことでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 あすの再開時間につきましては、この後の審議の中で決めていきたいと思えますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○大東総合交通課長 済みません。先ほどの御質問の、貨物収入と旅客収入の割合ですけれど

も、77対23程度で、割合は貨物のほうがふえる見込みになっております。

○坂本副委員長 早速お答えいただいたので、きょう中にちょっと言うておきますけれども、大方は貨物収入を見込まれているんですけども、それでも約4分の1弱の旅客見込みがあるということで、この見通しの中で、客単価が上がるのが今後安定した収入を得る一つの根拠になっていきますよね。今まで宮崎からフェリーを使われていた利用者層といますか、関西に行くのに料金が安くて利用しやすいという面がかなりあったと思うんです。今後、利用者の立場でいうと、例えば、こう書かれていると、かなり高くなるのかなという印象を受けてしまうのですが、根拠となる新しい料金体系がわかれば、あしたで結構ですが、出していただけたらと思います。

○大東総合交通課長 確定したものは会社としてもまだ決めておりませんが、考え方については、会社に確認してお示ししたいと思います。

○日高委員長 今のは料金ですね。今後の新料金をどう考えていくのかというところですね。それでは、暫時休憩いたします。

午後4時54分休憩

午後4時55分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。本日につきましては終了いたします。暫時休憩いたします。

午後4時55分休憩

午後5時5分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。委員協議をいたします。

先ほどから出ているように、あす、参考人招致をしてはどうかという意見が出ました。まずは参考人招致をするか、しないかを決めたいと思いますが、皆さん、どうでしょうか。（「お願いします」「呼んだほうがいいよ」と呼ぶ者あり）（「会社に聞かないとわからないよ」と呼ぶ者あり）参考人招致を行うことでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、参考人招致をあす行いたいと思います。

これにつきましては、誰を呼ぶかということがございます。皆さんから意見をもらいたいと思います。

まず、今出てきた中では、宮崎カーフェリー株式会社の社長、元社長、金融団代表というものが出てきました。これについては、金融機関のフェリー会社の役員をしている方ではなくて、逆にメインバンクである宮崎銀行から来てもらう。今、宮崎銀行と政策金融投資銀行の代表者（「答えられる人」と呼ぶ者あり）答えられる人。（「金融団の代表」と呼ぶ者あり）金融団の代表。（発言する者あり）郡司副知事のほうは別に参考人としては呼ばない。（「職員だから参考人じゃないよな」と呼ぶ者あり）一応、社外取締役ということで郡司副知事もですよね。（発言する者あり）当局の問題ですね。当局の出席で、農政水産部があるんですよ。何課かね。（発言する者あり）農政水産部は何課ですかね。農政水産部はあっちですよ。（「農産園芸課」と呼ぶ者あり）農産園芸課で流通関係をやっているところがあるんですよ。（発言する者あり）そんなところよろしいでしょうかね。参考人招致してからですね。ただ、参考人招致となると、この方たちが何時に来られるか。基本的には10時

から再開したいと思えますけれども、この要請を議長名で参考人のほうに出します。きょうのあしたの話でありますけれども、このフェリーの問題は、我々がこういう議論になっているということは当然当事者もわかっていると思えますので。

暫時休憩します。

午後5時8分休憩

午後5時13分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

参考人招致をあす行います。まだ聞いていませんから、参考人招致はあくまでも予定でございます。予定としては、10時から黒木政典前社長、11時から穂永現社長、金融団、メインバンクの金融団、また、行政からは現社外取締役の郡司副知事を参考人として呼びたいと思えます。皆さん、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、そのように計らいますので、よろしく願いいたします。時間帯がずれる可能性もありますが、お含みの上、よろしく願いします。

あすの合同審査会は10時再開として、本日の合同審査会は終了いたします。

午後5時14分散会

令和元年12月6日(金曜日)

午前10時4分再開

議 員 佐藤 雅洋
 議 員 安田 厚生
 議 員 内田 理佐

出席委員(16人)

商工建設常任委員会

委員長 日高 博之
 副委員長 坂本 康郎
 委員 中野 一則
 委員 外山 衛
 委員 山下 博三
 委員 窪 蘭辰也
 委員 田口 雄二
 委員 前屋敷 恵美

総務政策常任委員会

委員長 日高 陽一
 副委員長 脇谷 のりこ
 委員 坂口 博美
 委員 丸山 裕次郎
 委員 武田 浩一
 委員 高橋 透
 委員 重松 幸次郎
 委員 来住 一人

欠席委員(なし)

委員外議員(12人)

議員 星原 透
 議員 井本 英雄
 議員 徳重 忠夫
 議員 横田 照夫
 議員 西村 賢
 議員 右松 隆央
 議員 二見 康之
 議員 野崎 幸士
 議員 山下 寿

意見聴取のために出席した参考人

宮崎カーフェリー株式会社

代表取締役 穂永 一臣
 相談役 黒木 政典
 取締役 (宮崎県副知事) 郡司 行敏
 ほか補助者 5人

説明のため出席した者

宮崎県知事 河野 俊嗣

総合政策部

総合政策部長 渡邊 浩司
 県参事兼総合政策部次長 (政策推進担当) 松浦 直康
 総合政策部次長 (県民生活・文化祭担当) 小堀 和幸
 総合政策課長 小倉 佳彦
 総合交通課長 大東 収

商工観光労働部

商工観光労働部長 井手 義哉
 商工観光労働部次長 横山 浩文
 商工政策課長 内野 浩一朗
 経営金融支援室長 長倉 佐知子

農政水産部

農政水産部次長 (農政担当) 大久津 浩
 農業連携推進課長 愛甲 一郎
 畜産振興課長 谷之木 精悟

事務局職員出席者

議事課長補佐	鬼川真治
議事課主査	本田雄毅
議事課主任主事	石山敬祐
総務課主事	浜砂貴裕

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

昨日の合同審査会における委員協議の際に御意見がありました参考人の招致につきましては、旧宮崎カーフェリー株式会社の黒木元社長、現宮崎カーフェリー株式会社の穂永代表取締役、取締役の郡司副知事に参考人として御出席いただけることとなりました。この後、黒木元社長をお呼びし、11時からの予定で、穂永代表取締役及び郡司副知事をお呼びし、御意見等をお聞きしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、参考人入室のため暫時休憩いたします。

午前10時5分休憩

午前10時6分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

本日、商工建設常任委員会、総務政策常任委員会の合同審査会の委員長を務めます日高博之と申します。よろしくお願いたします。

このたび、黒木政典相談役には、御多忙の中、また、急な呼びかけにもかかわらずお越しいただきまして、まことにありがとうございます。黒木元社長には、これまでの経験に基づいた船会社の経営者としての目線について、いろいろとお尋ねいたしたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願いたします。委員もこの新船建造に向けてまだまだ払拭できない不安がございます。きょう、相談役にはプロの目線でぜひいろいろ

とお聞かせいただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。

それでは、本日の進め方については、まず、委員の紹介と、黒木相談役より御挨拶をいただきました後に、私が代表して何点かお伺いしますので、お答えいただければと存じます。その後に、委員より質疑がある場合は、質疑を行う形で進めさせていただきたいと存じます。

それでは、まず向かって左側ですが、商工建設常任委員会委員の紹介をいたします。

私の隣から、宮崎市選出の坂本副委員長でございます。

えびの市選出の中野委員でございます。

日南市選出の外山委員でございます。

都城市選出の山下委員でございます。

小林市・西諸県郡選出の窪菌委員でございます。

延岡市選出の田口委員でございます。

宮崎市選出の前屋敷委員でございます。

次に、向かって右側ですが、総務政策常任委員会委員の御紹介をいたします。

私の隣から、宮崎市選出の日高委員長でございます。

宮崎市選出の脇谷副委員長でございます。

児湯郡選出の坂口委員でございます。

小林市・西諸県郡選出の丸山委員でございます。

串間市選出の武田委員でございます。

日南市選出の高橋委員でございます。

宮崎市選出の重松委員でございます。

都城市選出の来住委員でございます。

続きまして、旧宮崎カーフェリー株式会社社長、黒木様に御挨拶をお願いたします。

○黒木相談役 ただいま御紹介いただきました、現宮崎カーフェリーの相談役をしております、

前宮崎カーフェリーの社長を務めておりました黒木でございます。本日は、こういう場で本計画につきまして、前社長としての思いをお話できる機会を頂戴いたしましてありがとうございます。後ほどいろんな御質問にお答えする形で今までのこととか御説明をしたいとは思いますが、まず冒頭にちょっとお時間をいただきまして、このカーフェリーに対する私自身の思いを少しお話させていただきたいと思っております。

こととして、このフェリー業界に身を置きました50年たちました。昭和45年に日本カーフェリー株式会社に入社いたしました。そのときの入社動機が、東京から見たときに陸の孤島である宮崎が、川崎市と日向市、細島をフェリーで結ぶことによって浮揚するのではないかと。はかり知れない経済効果があり、観光にも寄与できるのではないかとという思いで、日本カーフェリーに履歴書を出しました。以来50年間、フェリー業界で宮崎にフェリーを残したいという思いで勤めてまいりました。残念ながらフェリー業界は、この50年の間にいろんな荒波にもまわって、ピーク時には23社あった長距離フェリー会社が現在8社になっております。その中で、宮崎に何とかフェリーを残したいという思いを、私の先輩もお持ちでしたし、国にも、それから当時の宮崎県にも、宮崎市にも、いろんな関係市町村の皆様の中にもそういう思いを持たれた方がたくさんいらっしゃった。その方たちの御支援を受けながら、いろんなことをやりながら、宮崎にフェリー航路を残してまいりました。

ただ、そうはいいながら、オイルショックが起きたり、中東での戦争で油が高騰したりということで、本当に油には振り回されてまいりましたが、残念ながら、その影響を受けて、日本カーフェリーはシーコムフェリーという会

社にかわりました。それでも、宮崎にフェリーを残そうという思いで一心にやってまいりました。

ちょうどその時点で、私は日向から東京に転勤いたしました。総務部に配属され、以来、フェリー会社の管理部門で経営に携わり、航路存続を図ってきたわけですが、皆様も御存じのとおり、メインバンクであった銀行が破綻をいたしました。これは、我々も本当に予測できない事態が発生した中で、それでも宮崎にフェリーを残すにはどういう方法があるんだということに関係先の皆様とも協議しながらたどり着いたのが、前宮崎カーフェリーの新社でございました。

この宮崎カーフェリーで航路を引き受ける、宮崎にフェリーを残すという思いを果たせということで、いろんな方の御支援をいただいて、宮崎カーフェリーをやってまいりました。おかげさまで、5年前になりますけれども、相手港を神戸港に変えて以来、黒字体質の航路にすることができました。数年前には、17年間続けた合理化、賃金カット、コスト削減、そういうもろもろを正常化しても約定どおり返済ができる状況になりました。約定どおり返済をしても、社員にいろんな無理を強いて役職員一丸となって宮崎に航路を残すんだという思いで、全社員が頑張ってくれたんですが、こういう状態になれば、私は次の段階、新船建造に踏み出せるのではないかと思います。ただ、過去の債務を全て清算して——清算といいますか、返済をして新船をつくりたいという思いで実際みんな頑張ってきたのですが、時間がなくなったというより、急がなければいけないという実態を社長として強く感じ始めました。

まず、一つは、トラック業界、物流業界の環境の変化でございます。ドライバー不足、働き方改革等々でモーダルシフトの風が強く吹き始めたにもかかわらず、前宮崎カーフェリー——今もそうなんです——今の船では、曜日によってはピーク時には80台のトラックをお断りしないとイケない。ほとんどの月火水木土曜日は30台近いトラックを予約の段階でお断りせざるを得ないという状況が続いております。

それから、旅客も現船ではニーズにお応えできなくなっている。雑魚寝主体の船では修学旅行も、インバウンドも乗って来てくれないということもあって、これも早く解決をしなければいけないと。

船も20年を超えて老朽化してまいりました。余計な修繕費がかかり始め、もろもろの状況から、新船建造は予断を許さない、急がないとイケないと感じ始めました。その中で、SOx規制とかダメージスタビリティの基準強化という問題など、私が社長時代にいろんなお話が国交省から下りてまいりました。そのタイムリミットが2020年1月1日の見通しだということで、国交省のほうからお話がいろんな機会に出始めた。

したがって、私は1年でも早く、いろんな規制強化の前に新船建造の計画を進めたいと思って、もう何年でしょうか、5～6年前から、実はいろんな県議会議員の皆様と勉強会もしていただいたり、本船にも乗っていただいて、カーフェリーの必要性の御理解をいただくという努力をいたしました。

その結果、神戸航路に移転して黒字体質が継続できたということもありまして、県に新船建造の御相談をするに至りました。しかし、発行債務の問題がありましたので、新体制に移行し

て、新体制で新船建造をやっていただくという決断をして、お願いして今日に至ったということでございます。

議員の皆様方には、本議会でも真摯に御検討、御協議いただきまして、今日、こういう形でまた私に必要な説明をしろということだと思えますが、ふなれでございますので、言葉足らずとか言い過ぎとか失言とかあるかもしれませんけれども、できる限り、なぜ今新船が必要なのかという思いが皆様に伝わればいいなという気持ちで本日出てまいりました。この後は、御質問にお答えする形で御説明をさせていただきたいと思えます。座ってお答えさせていただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

○日高委員長 ありがとうございます。それでは、早速ですが質疑に入らせていただきます。

まず、私から何点かお伺いしますので、よろしく願いいたします。

先ほどの黒木前社長の御挨拶の中に、私が質問する内容等々はほぼ含まれていたかなと思えます。そこを掘り下げまして、先ほど私が御挨拶で申し上げましたとおり、船会社の経験、長い前社長としての目線から、これまでの収支も含めた経緯、またこれまでの経過、ここがこうだったからだんだん赤字が黒字に転じた、そういった、もうちょっと深いところを何かお答えいただければと思えますので、よろしく願いいたします。

○黒木相談役 今の委員長の御質問に、少し挨拶の中で踏み込んでしまったのかなと思えますけれども、まず、私の経験で、日本カーフェリーが破綻したといえますか、続かなかつたいろんな要因がありますけれども、やはりオイルショック、それから、プラザ合意という予測できない事態に見舞われたということもあり、そ

れから航路を最大で5航路抱えました。京浜航路と阪神を2航路、大阪と神戸です。それから、広島航路、大阪—志布志航路、全国にフェリーを網羅しようというような勢いで航路を拡張したことで、やはりオイルショックで打撃が大きかったということが言えるかと思います。

マリンエクスプレスにかわりまして、最初につくった船が京浜航路の2隻でございます。これは、あの当時では日本一の船と言われた船を京浜航路に2隻投入いたしました。

ところが、これがいろんな意味で我々の重荷になったんです。当時は、バブルの影響がまだ残っておりましてために、建造費に対する金利は7%——今考えるととても採算が合わない。しかし、それが当たり前の時代の中で、2隻の豪華船をつくって経費を投入した。それで、だんだん首を絞められていったとは言えるかなと思います。

先ほどちょっと挨拶の中で申し上げましたように、バブルが弾けるとともに、メインバンクであった銀行が破綻をしたために、メインバンクを失った会社として生き残る道というのは、もう自助努力しかないということで、宮崎カーフェリーという新会社をつくりまして、そこで役職員一丸となって合理化に努めました。しかし、その中でも、やはり油の異常な高騰、もう乱高下といいますか、上がっていただけならまだ手の打ちようがあるんですが、上がった翌日には暴落する、また上がっていく。この乱高下に振り回されて合理化の効果がなかなか出てこない。じゃあもっとカットしようという合理化をやりながら、この会社は、融資をどこからも受けない、自助努力でやろうということでやりました。しかし、コストカットをしているだけでは、どうしても黒字体質にならないというこ

とで、港を神戸に移転した。私は、やはり港を神戸に移転した効果というのが、宮崎にフェリーを残す一つの糸口になったかなというふうに思います。

宮崎港というのは、決して悪い港ではありません。市街地にも近い、高速道路にも近い。しかし、大阪南港は非常に不便だと。それを神戸に移したことによって、今後、この宮崎—神戸航路が順調に経営できる基盤になったのではないかなと思います。

社長時代の思いを大きくまとめますと、本当に油に振り回されたなという思いが強くいたします。現時点では、今後も議員の皆様が心配されると思いますけれども、私が社長をやっていた時代から比べると、アメリカが輸出国になった。昔から産油国ではあったのですが、やはり中近東から買う国でした。アメリカが幾らで買うかで日本の価格が決まるというぐらい、影響力のあった輸入国だったわけです。それが、産油といいですか、シェールガス、シェールオイルを出すことによってアメリカは輸出国に今変わっています。これは多分、油の鑑定——もちろん、オイルマネーがありますので多少の上がり下がりはあるんだと思いますけれども、昔ほど乱高下はしないのではないかな。それは、今後の経営に寄与するのではないかなと思っているんです。

いずれにしても、いろんなことが今後も想定されますが、私は、今計画を進めることについて、自分が社長時代と違う安心感——安心感という言い方はちょっと失言かもしれませんが——といいですか、オール宮崎という体制を今回とっていただいて、このことが、50年間、私が思い続けてきた、宮崎県にフェリーを一つ何としても残したい。本当は一つではないのか

もしれないんですけれども、いまだに、私の顔を見られると、京浜復活はいつだとおっしゃる方もいらっしゃいます。本当に必要だと思っていられらるんだらうなと思えますけれども、やはり今、一つの航路を維持するだけでも相当なエネルギーが要ります。そのためには、やはりオール宮崎でこのフェリー航路を存続していくんだという今回の計画、これは、前社長としては本当に心強いと思っております。ぜひ皆様のお力もおかりできればと思っています。

○日高委員長 ありがとうございます。時間の関係がありますので、私からもう一問だけにします。

きのうもいろんな委員から質疑が出ましたけれども、12月いっぱいまでにやらなくてはならない理由です。なぜそんなに急ぐのかというのが出ました。先ほどの黒木相談役の挨拶では、モーダルシフトで環境が変わってきたとか、S O x 規制の問題とかありました。本当はこの辺のことを聞いたかったんですけれども、もう言われたので、そうしたら、逆に12月までにやらなくて延びるとした場合、どういった影響が出てくるのか、もしおわかりのところがありましたら、お伺いしたいと思います。

○黒木相談役 社長を退任しまして、私が今の会社で相談役として出席をして、いろんな会議で情報を聞いたり——出ない会議ももちろんありますけれども——その中で、正確に決定しているのかどうかというのは定かではないのですが、先ほどの御挨拶の中で申し上げましたように、私が社長時代に、私の社長としての指針の中で、2020年1月1日の前までに新船をつくりたいと思った一つの理由が、ダメージスタビリティ、これは2012年か2013年だったと思えますけれども、ヨーロッパで旅客船が転覆いたし

ました。それを受けて世界中で、旅客船というものをもっと安定感のある船をつくるべきではないかという機運が高まりまして、ダメージスタビリティ、日本語で言いますと、損傷時復原性という訳になるんだそうですけれども、つかったりしたときに、それ以上転覆しないように、復原力をもっと持たせると、そういう基準をつくろうじゃないかというのが。しかし、これは、船会社からしますと、ぶつからないように安全を守るとというのが主でありまして、やはり、基準として強化されるというのは、船会社としては非常に重たい負担になりかねないということで、いろんな論議をずっとしていたのですが、私、社長としては、それまでにつくりたいと思っておりました。多分、そのダメージスタビリティの強化というのは、2020年の元旦に発効されるんだと思います。これは、先ほど申し上げましたように、今確認をとれておりませんが、個人的にはその前に契約を済ませて、契約が済んでいればクリアできますのでという思いでおりました。

あと細かいことは、あるかどうか現段階ではわかりませんが、そのダメージスタビリティというのは、私の社長時代に、12月までに決まれば、その問題も全く関係ないわけですから、ちょっとそういう思いがしています。ぜひ12月で決めていただきたいなど、個人的な意見だと思っております。

○日高委員長 ありがとうございます。私からの質疑はこれまでといたします。御質問がある人は挙手でお願いします。

○坂口委員 説明の関係ですけれど、ダメージスタビリティというのは、事故だけじゃなくて、これまでの経験則でいろいろ船はやってきているんです。例えば、昔は風を背に受けて航

行することが安全だと言われていたのに、それが真逆で、後ろに受けることで舵がきかなくなるということです。追い風のリスクということ。それと、向かい風でも船によっては頭を押されて、今度は転覆の可能性があるということで、限りなく復原性を持たせないといけないというのが、2009年から2013年にあった大きな転覆事故、沈没事故のところで、国際ルールとして、多分、来年の1月1日だと思います。

一方、燃油対策、SOx規制に対応するために、経費を安く上げようということでSOx対応型の船をつくる。これは、発散型か、それとも、延焼から除去型かわからないですけど、どんなのを考えておられるか。いずれにしても、このクラスの船だったら10億円単位での装備が要るということです。

ただ、これは燃料代が高くなりますよということで、その船がことしのうちに契約が済んで発注しなければ、もう生涯その船がそういう運命にさらされるのではなくて、できた時点からだから、1年延びるか3カ月延びるかの違いです、油を切りかえられるか。ところが、ダメージスタビリティというのは、いつ起こるかわからないのと、幾ら船の操舵関係、ブリッジ関係が気をつけたって事故は避けられないという。だから、いわゆる復原力、復原性というのは、船舶安全法の規則でちゃんと決めていくんですけど、日本は世界トップレベルでやっていくという海運国としての責任は果たさないといけないと思う。だから、間違いなく1月1日からだと思うんです。それがおくれても、燃油が少々高くなるというのは、船ができるまでの間の辛抱事です。そして、今どうですか、C重油で、今が5万3,030円だったですか、15年ごろが3万幾らぐらい、それが乱高下してきます。それに

ペナルティー的なお金がいいものを使いなさいということで加算されるということで、それは金の問題と期間の問題です。

ところが、この安全性というのはつくったが最後です。目に見えていて、さっき言ったようにいわゆる経験則から来っていた復原性の義務づけというか、いわば外洋に出るヨットなんかは、180度でももどに戻りなさいという、そんなのから来ている、そして、お客さんを乗せるということからすると、僕はこれも優先すべきではないかと思います。それはGMを下げることでですから、低いところに重心を持っていく。いろんな工夫がある。もちろんかかるとは思います、重くしないといけないから。それから、燃油コストもある。だけれども、やっぱり県が関与していく船で、23分の8社に残された、これは社長によるところが9割方、大方100%、黒木社長だったから残された僕は率直に思っているんです。ほかの人だったら残っていなかったと思います。

だから、そこにすごく敬意を表しているんですけども、そここのところの判断を間違えると、将来取り返しのつかない、大きい後悔をする。本当に船はいろんなのがあるんです。1隻1隻違うんです。それで、スタビライザーなんかの関係、それと、今度は操舵の仕方でも、急舵を切ったときは、遠心力で物すごく傾くんです。そして、今度は荷物も多くなると。幅をそれだけとられていないと思うんです。今度の船は、やっぱり燃油を考えておられると、なるだけスマートにしながらぎりぎりの設計でやっている。それで、大きくなれば大きくなるほど、船の幅をとれば復原性は高まるんです。狭いほど復原性は小さくなる。けれど、ここら辺もやっぱり想定していく必要が一つあるんじゃないかなと。

それを意識しての年内契約ということになれば、これはやっぱり県が関与するときの安全性は、復原性の基準づくりというのは、今経験則から物理則になっているものですから——将来なっていくというか、必ずなっていくですよ、物理的にもう解析されてきていますから。そこら辺のところがあるから、本当に12月契約が必要かどうかというのと、これから20年、30年使う船です、やっぱり復原性の限界を超してしまう。これは何度傾いたら自分で戻れるかという話なんですけれど、そここのところが一つ。12月いっばいの契約というのが気になるんですけれど、それは率直に申されて、本当に憂いのない……。23分の8社の中の一つになってしまって、今度は8分の1社なり3社なりになるときに、やっぱりそこまで行くぞという思いでつくらないといけないし、また、相談役はそういう思いが物すごく強いと思うんですけれど、そこら辺はどんな判断をされましたか、経営との分岐があるでしょうけれども。

○黒木相談役 坂口委員は、船にお詳しいので、おっしゃるとおりなんですけど、今回つくろうとしている船は、現時点で、フェリーとして造船業界で考えられる限りの安全性というのは織り込んだ形で、船の幅も——それは本当にスマートな船をつくれれば省エネになるんですが、そうはいかない。やっぱり安定性、安全性を保とうということでもちょっと広くしたとか、私が聞くところによると、今の設計図は、今我々が考えられる基準では最高レベルの安全性、安定性を持っているというふうに思います。

一方、ヨーロッパで起きた事故に起因して、もっと安全にしようよという基準強化が1月1日に行われるんですが、もし社長の立場であれば、安全を無視するという意味ではないんです

が、私は、今の設計の船で十分安全性——過去にいろんな船をつくってきました。日本カーフェリーという会社は2回転覆事故を起こしております。しかし、2回ともうちがつくった船ではなくて、他社がつくった船を買い求めた。でも、それは復原性の問題とかではなかったんです。自分たちがつくった船というのは、そういう事故も起きずに使い続けてきた。ですから、今の船がもう危ないよということではないんだと思うんです。より安全にということだと思いますけれども、それをやることによって船価は明らかに上がります。船価が上がるといえるのはどういうことかといいますと、当然、収支を合わせるためには運賃を上げざるを得ない。コスト削減はもちろんやりますけれども、それだけではとても賄えない。運賃を上げるということは、運賃をお支払いいただくお客様、物流ですと農家の皆さん方、製造工場とかに運賃負担をお願いせざるを得ない。観光客の皆様に乗用車に運賃を負担していただくしかないという収支を考えたときに、私は、今進めている船の船価に応じた安全性で十分安全が保証できる、担保できるというふうに、私が社長だったら判断するだろうなと思います。

○坂口委員 ありがとうございます。それで、復原性の現設計での安全性というのは、やっぱり経験を一番持っておられるし、黒木相談役が言われるんだから、あとは、今後の会社の経営者に聞くべきことが多いと思うんですけれど、もう一つ、おかの人間というか、陸上の感覚でなかなかわからないことに、僕は船員気質というのがあると思うんです。僕は、相談役だからここまでこの船を残してこられたと。この経営条件は全国の中では物すごく不利です。何だかんだ言っても、ここから船を出して物を運ぶの

は物すごく不利で、地の利が全くないと言っていいぐらい、8社の中では一番厳しいと思うんです。そういう中で残してこられたというのは、僕は海に出たこともあるだけに、本当に思うんです。特に合理化を図ってこられたというのは、クルースタッフの協力がなかったら、安全を即失ってしまうと思うんです。

だから、今後その計画まで組まれて、まずはこの何年間か黒字を出してこられたということでの経験に基づいて、将来の経営見通しを、この計画を立てておられるんです。社長がかわったら、さっき言ったように、玄人のしっかりした一体感がなかったら、これはがらっと崩れてしまう危険性も出てくると思うんです。社長がかわられたことを心配しているんです。これで果たして——金さえかければ仏はできます。ただ、魂が入るかどうかです。その魂が黒字をしっかりと確保できるようになってきたというところ、これを県の皆さんは——僕は海の間人じゃないと気がつかないと思うんです。ここは、本当に違います。

あの沖縄航路のフェリーがやってしまった。これなんかも設計は何ら申し分ない船です。何なのか。それから先はいろいろ問題があるから発言できないですけども、僕は、あれは急旋回のやり過ぎだと思っています。風を考えず、向かい風で大丈夫ぐらいの感覚で、考えていた以上に外への遠心力が働いて。だって、あの船のかじ取りだって、物すごいベテランだったんです。これは、僕と相談役が何を話しているか、あんまりわからないかもしれないけれども、相談役が今後この会社にどんな関与をしていかれるかというのが、僕は生死の中の物すごく大きい部分を握っていると思うんです。やっぱり県は、しっかり現場がどういう世界なのかという

ことを知らないと、机の上で電卓たたきだけの世界じゃないということです、これは。県も、ここはやっぱり一から出直す必要があります。

僕が聞くところによると、相談役は、この間ずっと合理化の先頭に立って、生活できるのかというぐらい自分の給料も減らされたりとか、とにかく新船の設計に行き着くまでということで、私財まで投げ出しておられるじゃないですか。これが船員気質です。だから船員がついてくるんです。

僕らも船に乗っているとき、この船頭なら命をかけるとか、この人事部長なら命をかける、給料なんかどうでもいい、沖に出れば飯はわたる、裸でも生活できると、そういう世界なんです。お客さんを乗せるからそんな極端なことはできないだろうけれども、船員気質というのはそういうことなんです。

僕はフェリーはわかりません。でも、船はそういう世界です。だから、そのところを、相談役がどうしても自分の夢だと言うんなら、「俺の責任で絶対経営は間違わせない」というところとセットでないと、これはいろいろ……。あと、県は黒木相談役と、このところは本当に腹を割って話してください、船というものがどういう世界なのか。それに対しての思いというのが、もしここで話ができるなら、話していただきたいんですけども。いや、僕はこれは皆さんにはわからないと思うんです、この世界は。
○黒木相談役 短時間ではおわかりいただけないかと思えますけれども、私は、今の宮崎カーフェリーの乗組員を誇りに思っております。先ほどさらりと、17年間給与カットというお話をいたしましたけれども、船乗りというのは、全日本海員組合という産別組織に加盟をしております。したがって、日本全国、労働条件は一律

というのが建前なんです。ですから、船乗りは——今はうちの会社にはそういうのはいませんが、昔は、どこの社員かと聞くと、「全日本海員組合です」と答える船乗りがたくさんいました。組合員であれば、どこの船会社でも行ける。別に宮崎カーフェリーじゃなくていいんだという中で、17年間賃金カットに耐えながら働いてくれた乗組員がおります。この乗組員の思いもみんな、宮崎にフェリーを残したい、宮崎—神戸航路に乗っていたいという思いで我慢してくれました。そういう思いも受けて——私からはもうこれ以上申し上げられませんけれども——何とか彼らに新船を用意して、この先、20年、また宮崎—神戸にフェリーが残れるようにしてやりたいなど。そういう意味で、いろんなできる限りの助言等々はしていきたいなと思います。

これ以上はちょっと……。

○坂口委員 やっぱりそこに、黒木相談役の人間性を見たような気がするけれども、全くそうなんです。僕も全日本海員組合です。全日海にずっと行っていたから、物すごい情報、どの船が何ぼもうかるぞというのまで入るんです。船員を求める。そこをわかっていないで、この船つくったら、本当に魂は全部逃げてしまいます。だって、これから先、ドライバー不足、トラックのドライバーもだけれど、海の間人なんて本当に少なくなります。フェリーなんかを動かせる人間、瀬戸内海を渡れる人間なんて、本当に何本の指に入るぐらいしかいないんです。これをすぽっと抜かれたら終わりです。そこを本当に一から出直せと言いたいんです。そこを知ってから初めて経営見通しは立てろと。そういう船長なり、甲板長なりに感化され、そことの信頼関係をつくって、レストランの仕事をする人、

接遇する人、ここらまでその気質で固まるんです。船は一つの国家です。そこらが全くわかっていないような気がするんです。

だから、きょうは、参考人として出て下さいというのは、本当に御無礼な話だけれども、僕と相談役とが話さないと、船がどんな世界かわからないという人がたくさんいると思ったのが一つあるんです。それで、何とか新しいペンキのおいを、俺についてきた船員に嗅がせてあげたいという、これも痛いほどわかります。だけれども、僕は県に、何で12月までに契約しなければいけないんだと聞いたけれど、ダメージスタビリティのことを誰も言ってくれなかった。そうすると、あなた方は安全性を無視しているのかというのがあったけれど、今聞いて、やっぱり経験則でちゃんと保証できる、責任を持った発言ができる相談役が苦勞したときの経験則に立ったやつだったら、僕は物理則より経験則を信じます。やっぱり船は人なりだからです。今ので、安全性については、大丈夫なんだということは100%確信できました。

でも、やっぱり言いますように、相談役が完全に抜けられたら、魂はどこかに飛んでいきます。それは、即引き抜きが始まります。1人抜かれたら、それについているクルーはついていきます。だって、極端に言えば、一つ船ができたら、それを1集団つくらないといけないわけです。この見通しが立たないから、元気のある会社だってなかなか新たな航路には手が出せないということです。

これ、ここで黒木相談役は話しづらいでしょうけれど、ここはぜひ責任の上からも、こういう世界なんですよというのは、やっぱり県なり、新たな会社なりに伝えていかないと、これが一番大きい責任かもしれないです。

○日高委員長 ここでお諮りします。非常に重要な意見交換だというふうに私は認識をしておりますので、11時までの予定となっておりますが、延長して行いたいと思います。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 ほかがございませんか。

○中野委員 新宮崎カーフェリーの新船建造後はずっと、経営は一言で言えば黒字という資金計画表をもらっているんです。それで、先ほどの説明の中の新しいカーフェリーの中で、特に2点言われました。燃油の乱高下で過去苦労されたけれど、アメリカのシェールオイルの関係で、油はずっと安定するということと言われて、また、そのとおり20年間、年間18億円だと載っているんです。そのことは理解できましたが、オール宮崎体制ということも言われました。特に、宮崎カーフェリーは株式会社ですから、あくまでも企業です。それで、県なり宮崎市に対して、その役割はどうあるべきかということと、望むことを。今回は資金融資ということで論議しておりますが、そこも含めてどういう役割が必要か、望むかということをお聞かせください。

○黒木相談役 先ほど御挨拶の中でオール宮崎ということで、非常に安心感、安定感を感じているというお話を申し上げましたけれども、実は、先ほど申し上げましたように、日本カーフェリーの最後のころに東京に転勤をしまして、日本カーフェリーの手じまいを総務としてやりました。このときに感じたのは、やはり、あの会社は宮崎の会社ではなかった。株主の体制も、もちろん宮崎にも株主はいらっしゃったんですが、大部分は東京、向こうの都会の皆さんだった。ですから、何となく宮崎を起点にしたフェリーでありながら、日本カーフェリーが店じま

いするときに、宮崎はどうかかわっていいのかわからないという関係にあった。マリンエクスプレスになりましたけれども、これも、やはり本社が東京にあって、宮崎の皆さんの痛みが余り感じられないという思いがありました。自分で宮崎カーフェリーを立ち上げたときに、もう本社も全部宮崎に移してしまおうということで、東京を引き払って宮崎を本社にしました。そこで、やはり根を宮崎に移して、宮崎の——もちろん南九州、鹿児島、熊本もおつき合いますけれども——皆さんとお話をすることによって、営業することによって、やはり共存共栄——ですから、今回、フェリー会社に御融資をお願いしておりますけれども、これは、フェリー会社に御融資をお願いしているのではなくて、宮崎県の、極端に言いますと全産業といえますか、大きくは農家、畜産農家の皆さんに対しての御支援をいただきたい。フェリーを残すことによって、その農家の皆さんがつくられた野菜であり、食肉を安定して消費地に運べる、そういう体制をつくりたい。

ですから、フェリーを走らせて、フェリー会社の収支を黒字にしてというのは本来の目的ではなくて、フェリーを走らせることによって、宮崎県の全産業に寄与できるような航路を残したいという思いで私自身はやってきました。だから、会社を残したいということではなくて、フェリー航路を残したいという思いで新体制にお譲りして、その新体制がオール宮崎、県も市も入っていただいた形で今後やっていけるということをお聞きしましたので、いわゆるフェリーのことだけ、フェリーだけよければいいんだということでは絶対ないんだと思うんです。

今、窮状にあり、本当に環境の変化で苦労されているトラック会社の皆さん、中にはもう長

距離をやめよう、九州管内だけ走ろうと方針変更されたトラック会社もあるというふうに聞いています。1日でも早く新船を大型化することによって、そういうトラック会社をお救いする、それが農家、それから、畜産農家の皆さん、製造工場の皆さんと一緒に恩恵をこうむっていただく一助になるんだろうと思います。

そのためにも、先ほどちょっと言い忘れましたけれど、急ぐ理由の中で、ほかのことを申し上げましたけれど、やはり気持ちとして一番急いでいるのは、トラックを乗せられない。もう30台断っていると、いとも簡単に私は言うておりますけれども、断られた会社は、それから走らないといけない。ドライバーを探してどうしても走らないといけない。走れないんです。何とかしてくれというお声が、毎日のように届いてきます。1日でも早く計画を進めて大型化したい、そういう意味でも、フェリー会社だけではなくて、いろんな総合的な産業とリンクした形で、この航路を維持していくについて、県とか市を含めたオール宮崎の体制が必要であり、今回そういう体制ができたことと喜んでいますが、率直な意見でございます。

○山下委員 きょうは貴重な時間をありがとうございます。今、黒木相談役からお答えいただきましたが、もう言われるとおりに、非常に遠隔地にあること——物流体制というのは、黒木知事時代から松形知事時代にさまざまな取り組みがなされてまいりました。私は酪農をしておりましたから、生産地で牛乳が余ってきた。じゃあやっぱり関西、関東に持っていかうということで、日向、細島にクーラーステーションをつくって、それがカーフェリーのはしりだったかなと思うんですが、その中で、私も乳業関係に生乳を出していましたから、その会社が

言われることが、「今、360億円の売上なんです。都城市に本社があるんですが、関東圏で約3分の1の120億円を稼いでいるんです。やはり、どうしても関東の東京の1,000万人のいわゆる大消費地を宮崎県は目指していかないと外貨は稼げない」。そのことで実績をつくってきたんですが、トラック業界の人たちも、フェリーがなければこの実績ができていないんです。

その乳業関係の会社の社長も言われるのは、トラック業界の皆さん方に、東京の市場というのはトラック業界がつくってくれたんだよ。物が来ないことにはできないわけですから。そして、いわゆる大手の販売、スーパー関係とかコンビニとか、1日でも欠品したらだめなんです。時間を守らないといけない。これがスーパー業界の鉄則なんです。非常に遠隔地にあるところは、それが戦争なんです。それはトラック業界に頼らないといけない、フェリー業界に頼らないといけない。この実績があったから、やっぱり東京圏でそれだけの市場を開拓できたと、常に感謝をしているんです。

このことは、さまざまなカーフェリーの流れの中でお話をお伺いし、そして、坂口委員から今ありましたように、社長と船員が一体にならないと、事故につながるんだというお話も承って、そうなんだなと。そのことを考えると、今回、新しくリプレースしないことで、実は私も何回か、物流の動きとか見てカーフェリーに乗って、そういう経験をした中で、何とか急がないといけない。されど、その中で、今までの債務のどうしても解決しないといけない部分があったと、これが大きな壁だったと思うんです。そのことに、県の当局もさまざまな努力をしてくれたりして、今回の大きなプロジェクトと申しますか、壮大な船を2隻発注しない

といけないわけですから、そのことで、非常に今大きな問題となってきた、銀行業界、そして、もちろん県の負担の問題もそうなんです、その中で大きな今、県民世論と宮崎県が目指す方向というのが、これほど大きな課題として議論ができることは、私は、本当にありがたいなど。そのことで、宮崎県の生産状況を考えると、しっかりとそこを間違わないような方向をとっていかないといけないなど思っているんです。

実は、さんふらわあが去年、新船を2隻つくりました。その中で、ちょっとデータを調べてみましたら、114%ぐらい伸びているんです。荷から貨客から、そういうデータをいただいでいて、新船ですから、宮崎県がつくろうとする船は、さんふらわあと同等、似たような船だろうと思うんですが、将来的な見通し、その辺を、先ほどの人口減少の問題とか、我々の議論の中でも出るんですが、黒木相談役が目指されている、今から新船にした場合のさらなる経済効果と、リプレースすることによってどれだけのプラス効果が出るか、その辺の見解があれば、長い経験の中でちょっとお話しいただくとありがたいです。

○黒木相談役 今、社長ではないので、社長の見解ということではないのですが、過去にカーフェリーをやってきた経験からいきまして、まず、今計画している新船のトラックの積み台数が、計画では多分30台ふえることになっております。この効果というのは、非常に大きな効果が出てくるんだろうなと思っております。

もう議員の皆様もいろんなところでの説明で、下り荷が不足しているというお話を聞かれていますかと思えますけれども、実は、関西方面で、中部もそうなんです、下り荷をとろうとしても、上りが乗せられないということもあって、

積極的に下りだけでいいよというところはとってくるんですが、当然九州まで行けば返さないといけない。上りはもういっぱいだからだめですよということになると、乗せてくれる船会社に行ってしまうというような苦しい状況もあります。したがって、台数をふやすことによって、そういう下り荷の確保もできるようになるのかなど。

あと、先ほど御挨拶で、旅客のニーズにお応えできなくなっているというお話を申し上げましたけれども、議員も御一緒に船に乗っていただいでおわかりいただいたと思うのですが、今の船は、部屋にトイレのついていない1等という部屋があります。この部屋には、ほとんどシニアの方が入られる。若い方はどうしても2等寝台とかになりますので、ちょっとお金のある方は1等に入ってこられる。ところがトイレがない。夜中に、女性ですと寝巻のままトイレまで行けないので、着がえて行っていただかないといけないとか、そういうことで、どうしても利用を阻害しているといえますか、利用しづらいという空気もあるんです。そういうものを今度、新船で払拭しようと。1等には全てそういうトイレとかをつけようという計画になっています。それに対しての効果というのは必ず出てくるんだろうなと。

今でも、神戸に移転してから、若い女性が1人でキャリーバックを持ってぽんと飛び乗ってこられる、そういう船になっているんですが、さらに今度の新船で個室がふえて、シングルルームが特段にふえる。今、数字がないので、数字は申し上げませんが、個室化することによって、今までフェリーに乗れなかった、乗らなかった人たちの御利用がかなりふえてくるだろうなと思っています。

○丸山委員 関連しますけれども、一件だけお聞きしたいのが、スペックの30台、また、人数も変わっていくんですが、検討するに当たってなぜ30台ふやすのか。例えば50台とか、冬場とか春先とか、かなり台数があふれてしまっているということを考えると、30台で本当がいいのか、50台にふやすべきなのか、もしくは、20台でいいんじゃないか、10台でいいんじゃないか、今の大きさでいいんじゃないかという、いろんなことが考えられると思っているんですが、なぜ30台に落ち着いてきたのかというのは、我々あんまりわからないものですから、その経緯がわかっていらっしゃれば、教えていただくとありがたいです。

○黒木相談役 ちょっと今資料がないので、正確ではない可能性もあるのですが、我が社の航路は高知沖を走ります。これを第1基準航路とします。外海がしけたりしたときに、第2基準航路として瀬戸内を走る航路を持っております。瀬戸内を200メートル超えた船が走るときには、いろんな制限が出てきます。したがって、瀬戸内を走っているいろんな新造船のスペックを見ていただくとおわかりになると思うんですが、199メートルとか、極端に言えば199.5メートルとか、200メートルを超えないような船をつくられている。したがって、今、うちの設計図から勘案して、30台以上、34~35台までは大丈夫かなと思いますけれども、仮に40台積もうとすると、多分200メートル超えてくるのかなというのの一つ。

ですから、先ほど申し上げましたように、ピーク時には80台をお断りする日があると。じゃあもう80台乗れるようにしておけばいいんじゃないかという意見もあると思うのですが、やはり船の構造上、スペック上のいろんな制限もあっ

て、190メートル台の船ということになると30台が適当かなと。20台、10台というのもあると思うんですけれども、やはり先ほど申し上げましたように、野菜の出荷が始まると、特に、火・水・木・土曜日というのがお乗せできない、お断りする台数をずっとデータでとっておりますけれども、それを計算していくと約30台が乗れるようにふやせば、ある程度、お客様のニーズにはお応えできるのかなということで、30台に落ち着いたという経緯があると。

○日高委員長 ほかございせんか。

○坂口委員 これからのと、これまでのとに分かれるから、新しい体制かなと思うんですけれども、さっき言われたように、荷物とお客さんを積む船が前提になってしまうということで、荷物で、より価格的なものの競争性を持たせようとすると、RORO船が一つあるということで、宮崎県は八興運輸さんだったですか、RORO船とフェリーが共存できてきたということです。

これから先は、やっぱりRORO船なんかが、ある意味、荷物に限れば、将来に向けての可能性というのは……。お客さんも、これから10年スパンで考えるときに、今の流れから見ると、フェリーよりクルーザーかなと。そういったのを見たときに、一つには、やっぱり共存していくぞというようなものが必要じゃないかと思うんです。これは談合じゃなくて、お互いに本当に自分が宮崎に貢献しようと、うちはRORO船でと。ましてや、ドライバー不足になるとすれば、「RORO船はもう休んでおいてください。うちで積みおろしをやって、次のドライバーに渡します」ということだってできるし、ここら辺について、僕はさっき黒木相談役なればこそ、ここまで来れたというふうに、多分そういったところの一つ持っておられたのかなというのと、

さっきは時間がないと思ったから途中でやめたんですけれど、船員気質と信頼関係、有明なんかがいい例だと思うんです。2009年の、あれは沖でやってしまった転覆なんです。それも陸まで持ってきて船を沈めなかったんです、あの船長は。韓国では、船長がいつの間にかいなくなって船が沈んだというのものもあるけれど、そこの違いです、僕の言っているのは。だから、同じ設計で、同じ安全性、復原性を持った船でも、そういう魂をその中に積み込むかで違うんですよ。だから、そこらも含めて、新体制が、これから何十年と先が見えないときに、特にこの物流などというのはわからないです。だって、このSOx規制だって、ほんの5～6年前まで、いや、7～8年かな、4.5だったんです。それが3.5、そして、いきなり0.5でしょう。こんな時代なんです。

だから、やっぱりROROはROROでうちが貢献できる部分はうちが果たしていく、フェリーじゃなければだめな点はフェリーが果たしていくという、そういったことがやっぱりしっかり。さっき県民のためと言われたんですけれど、県の産業のため、そういうことで、やっぱり思いが通じ合う、そういう体制でないと、ここは本当に数字だけの問題じゃないと思うんです。県の人たちは、怒るかもしれんけれど、そこらなんです。本当にそこなんです。誰かは残る、誰かは淘汰されていくんですから、船というのは。自分が思ったところに移動して、そこで動くんですから。そこで何が決定づけるかというと、僕は経営者の体制、経営陣だと思うんです。そして、その人と船の信頼関係、くどくなっただすけれど、そこをぜひ県は僕ら以上に勉強してほしい。今のRORO船とフェリーの関係について、本当に俺だからできたんだとい

うふうなことも含めて、ぜひ……。

○日高委員長 坂口委員の宮崎カーフェリーの荷物のすみ分けができていのかどうか。オール宮崎の体制で、県北とか県南のほうは、ほかの熊本とか大分に流れていて、宮崎カーフェリーはオール宮崎ではないのではないかというのもあります。払拭したい問題でそういうのもありますので、現実的に物流的なものがどうなっているのかも含めてお答えいただければと思います。

○黒木相談役 わかりました。RORO船を就航させている八興運輸と日本カーフェリーといえますか、フェリーを川崎から細島に持ってきたときから、これはもう共存共栄、運命共同体として実は一緒にやってきたんです。

八興運輸さんが、2月にRORO船の新造船を投入されます。今いる大きなRORO船を投入される。つくるに当たって御相談を受けました。当時、まだ計画を立てられたときは社長でしたので、御相談を受けて、ぜひ大きくしてほしいと。

私の思いは、やはり、宮崎港、宮崎県の港に荷物を持っていけば、フェリーかRORO船に乗れるというキャパを広げないと、ほかの港と勝負できないという思いがあります。

フェリーの特性は出入りです。毎日同じ時間に運ぶ。RORO船というのは、週に3日、3便、それも出発時間がかなり早い。ですから、荷物によってRORO船のほうに合っている荷物と、フェリーのほうに合っている荷物というすみ分けは必ず出てきます。これを、実は八興さんとはお話をしながら、今後も進めていこうということで新体制もやっていってほしいと思います。

ですから、先ほど全産業と共存共栄というお

話をしましたけれども、そのあたりも、やはりオール宮崎の会社だということで、八興運輸さんのいろんな協力も協定もできるのではないかな。

ましてや、八興運輸さんは港湾産業等々も含めて、いろんな形で宮崎カーフェリーとは協力関係にありますので、より強い港をつくるために協力し合うことが必要だと思います。

○坂口委員 そのこのところが一番かなめかなと思います。そして、先ほどの30台のトラックスペースを加えて大型化するんだということは、残りの50台、80台ぐらい断った経験がある、それと、今度は船がまだ今のスペースでさえ満載にならない、トラックのスペースがあくことがある。そこは帰り荷次第なんだということになると、帰り荷の部分が大型の2次産業相手のいわゆる製品、製造品あたり、ここらはある意味、RORO船との協力、タグが組める。そうになると行き帰り安定した満席とか、断らなくてもシフトできるんじゃないかというようなことがある。だから、そこら辺ができるのは、僕は黒木相談役だと思います。だって、俺だけは生き残るとするのが通常です。だけど、やっぱりそれを、両方が宮崎に貢献するんだというようなことです。そのあたりとかも一つ頭に置いていただいて、今後、今言われたような自分の思いというものを、今度は現実に担保する役割も持っていただければなという気がします。

○黒木相談役 委員長の御質問にお答えしていないことで、県北の荷物が大分のほうにというお話がありました。これは、例えば、県南の荷物が志布志に行ったり、鹿児島島の荷物が宮崎に走ってきたりということで、トラック会社の皆さんは、積み地の問題、配達地の問題、それから、積み上がりの時間等々で港をある程度選ば

れます。もっと大きな要因としては価格、運賃幾らかということでも決められる。

したがって、県北のお客様で、宮崎カーフェリーと大分の運賃を比較して、うちはもう大分に行くよと。そうおっしゃるトラック会社はあると思います。これは、もう皆さんビジネスですから。

ただ、県北の荷物が宮崎カーフェリーに乗っていないかということ、そんなことはありません。たくさん乗っていただいております。じゃあ宮崎港にフェリーがなくても、志布志と大分があるじゃないかという御意見があるとも聞いています。しかし、これは非常にリスクの高い話で、中には、宮崎カーフェリーがやめれば、どこかよその会社が来るのではないかみたいなことをおっしゃる方もいるんですが、宮崎カーフェリーがやめるということは、航路として採算が合わないということとイコールになるわけですから、それは手を出してくるところはない。出すとすれば、どっかの港をやめて宮崎に移ってくることはあるかもしれませんが。過去、運輸省が1県1船会社という調整をしました。そのときに、鹿児島県には1社、宮崎県にも1社、大分県は調整がつかずに2社認めたという経緯があって、各県で航路調整をされた。そのときから思っているんですが、志布志航路も絶対必要、宮崎も必要、大分・別府も必要、これがないと、フェリー輸送という輸送機関が認められない。どこかが欠けると、ほかの手段を選ぶか、長距離をやめるか。先ほど山下委員もおっしゃいましたけれども、宮崎の農産物を大消費地に持っていくことによってお金にかえて、お金を持って帰る。これが、フェリーがなくなることによって、もう持っていけないという事態を招きかねない。そういう意味では、いろん

な港がすみ分けをして、フェリーとRORO船がすみ分けをして——もちろん貨物船もその中に入ってくると思うんですが——海上輸送としての今のモーダルシフトの風を船が全部受け取って、これは省エネにも必ずつながりますから、環境問題からしても、ぜひ新船を早く就航させて寄与したいなと、お願いしたいなと思います。

○日高委員長 ありがとうございます。このあたりで質疑を終了させていただきたいと思いません。

本日は、大変お忙しい中、合同審査会に御出席いただきまして、厚く御礼を申し上げます。

○黒木相談役 説明不足も多々あると思いますが、最後に、本当に新船をお待ちになっているお客様もたくさんいらっしゃいます。大所高所からの御判断をぜひお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○日高委員長 ありがとうございます。きょうの質疑応答につきましては、これからの審査の参考とさせていただきます。

本日はまことにありがとうございます。

暫時休憩いたします。

午前11時23分休憩

午前11時28分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

私は、商工建設常任委員会、総務政策常任委員会合同審査会の委員長を務めます日高博之と申します。よろしくお願ひいたします。

本日は、穉永社長、また郡司副知事には大変御多忙の中、急な呼びかけにもかかわらず足をお運びいただきましてまことにありがとうございます。きのうから、合同審査会で意見がいろいろとあり、質疑応答等を当局とやっております。

40億円という公的資金をなぜつぎ込まないといけないのか、公的資金ありきじゃなかったのかという質疑や、また、しっかりと経営が成り立っていくのかというような問題が、今のこの状況下ではなかなか払拭できていないところがございます。そういった中で、きょう、宮崎カーフェリー株式会社の穉永社長、また郡司副知事に、もっと詳しいところをお聞きしたく、今回の参考人招致となりました。

きょうは、この質疑応答が、我々にとっても判断材料にしっかりなりますことを、また、お互い前に進めるような意見交換になりますことを願ひたいと、委員長として思っております。どうぞきょうはよろしくお願ひいたします。

本日の進め方についてですが、まず委員の紹介と穉永社長様、郡司副知事より御挨拶をいただきました後に、私が代表して何点かお伺いしますのでお答えいただければと存じます。その後、委員より質疑がある場合は、質疑を行う形で進めさせていただきたいと存じます。

それでは、まず委員の紹介をいたします。まず、向かって左側ですが、商工建設常任委員会委員の紹介をいたします。

私の隣から、宮崎市選出の坂本副委員長でございます。

えびの市選出の中野委員でございます。

日南市選出の外山委員でございます。

都城市選出の山下委員でございます。

小林市・西諸県郡選出の窪菌委員でございます。

延岡市選出の田口委員でございます。

宮崎市選出の前屋敷委員でございます。

次に、向かって右側ですが、総務政策常任委員会委員の紹介をいたします。

私の隣から、宮崎市選出の日高委員長ござ

います。

宮崎市選出の脇谷副委員長でございます。

児湯郡選出の坂口委員でございます。

小林市・西諸県郡選出の丸山委員でございます。

串間市選出の武田委員でございます。

日南市選出の高橋委員でございます。

宮崎市選出の重松委員でございます。

都城市選出の来住委員でございます。

続きまして、宮崎カーフェリー株式会社代表取締役、穂永様に御挨拶と郡司副知事からも一言お願いいたします。

○穂永代表取締役 宮崎カーフェリーの穂永でございます。よろしくお願いいたします。

最初に、まずもって、こうした場で発言の機会をいただきましたことを皆様に感謝申し上げます。当社の宮崎カーフェリーは、前社長、現相談役の黒木相談役が本県経済の将来にとって、航路を維持するためには新船建造が必要というふうに判断なされまして、そのバトンを引き継ぎました私としましては、責任の重大さをひしひしと感じております。同時に、新船建造を何とか実現したいと思っております。そして、今現在取り組んでいるところでございます。

新船建造に当たりましては、本来、自己資金と金融機関からの融資などによって、資金の手当をすべきところでございますけれども、新会社は自己資金の蓄積がないということから、今回、公的資金の貸し付けについてお願いをいたしました。異例のお願いであることは十分承知をしておりますけれども、県議会の皆様におかれましては、航路の維持の重要性を御理解いただきますとともに、私どもは、地域社会にとってなくてはならない存在になっていきたいと思っております。また、地域の明るい未来づく

りに、フェリー事業を通じて貢献していきたいと思っております。こういったことを実践するためには、新船リプレースというのが必要です。どうか資金貸し付けについてよろしくお願いいたしますと思っております。

以上でございます。

○郡司副知事 副知事の郡司でございます。社外取締役ということもありまして、一言御挨拶をさせていただきます。

この長距離フェリー航路でございますけれども、首都圏や関西圏などの大消費地に農産物あるいは製造業の産物を送って外貨を稼いでいる我が県にとって、また、観光振興の面でも大変重要な航路であると、そのように考えております。まさに、本県経済の生命線といっても過言ではないと、そのように考えます。

しかしながら、旧宮崎カーフェリー株式会社には、過剰な債務がありましたために、建造から22年を経過している現在の船舶を更新することが非常に難しい状況にございました。本県経済にとって、この重要な航路を将来にわたって維持する必要がありますことから、県といたしましても、この問題にしっかりとかわっていくために、私が社外取締役として就任することになったところでございます。

本県は、太平洋に面している県でございます。この太平洋に向けて、私はよく海の国道であるとか海の高速道というふうな言い方をしますが、しっかりとこの路線を引くということは、本当に大切なことだと考えております。

今議会にお願いしております債務負担行為の議案に係る新会社の事情につきましては、先ほど穂永社長から御説明があったとおりでございます。今議会におきましては、議員の皆様さまざまな御意見を伺ってまいりました。大変難

しい案件であると存じ上げておりますけれども、何とぞよろしくお願ひします。

以上でございます。

○日高委員長 ありがとうございます。

それでは質疑に入ります前に、宮崎カーフェリー株式会社様から提出いただきました資料の説明をお願いいたします。

○穂永代表取締役 それでは、私どもが用意しました資料について御説明します。

まず、初めに貨物トラック輸送量のところでございますけれども……。

○日高委員長 ちょっと待ってください。資料は参考と書いているものです。

○穂永代表取締役 この棒グラフと折れ線グラフが入ったものでございます。貨物トラックの輸送量上り、そして、下の段が下りといったようなことで、これは何を御説明しようかというところなんですけれど、これは、輸送量の上り下り別の年度ごとの推移をあわらしたものでございまして、棒グラフの一番右端の2018年のところを見ていただきますと、棒グラフの上りの部分が4.2、そして、下りの下の欄が2.9です。これ足しますと7万1,000台ということをあわらしております。

そして、2017年のところを見ていただきますと、上りが4万3,000台、下りが2万9,000台といったところで、合計しますと7万2,000台ということをあわらした棒グラフでございます。

2014年のところを見ていただきますと、2014年は、ちょうど10月に神戸航路を開設したところでございます。2014年というと大阪南港から神戸に移った時点です。そのときが上り下り合わせて7万1,000台でございます。

2015年は6万9,000台といったようなことで、ここの神戸就航がちょうど5周年になりますけ

れども、見ていただきますように、上り下り合計で7万台以上を輸送しているといったようなところでございます。

それから、折れ線グラフのほうは、1便当たりの平均台数でございます。2018年は上り便で、1便当たりトラックは121台乗せております。平均値でございます。下り便は、2018年は平均で1便当たり86台を輸送しており、ここからわかりますことは、上り便がやはり多いということです。下り便はまだまだ空きがあるといったところでございます。

最初のこの表1の部分は、こういったようなことでございます。

続きまして、これは品目別の輸送量でございますが、何を運んでいるかといったところでございますが、平成30年度の輸送実績、上り便は、品目別の輸送量の農水産品が全体の66.4%を占めております。平成27年度はどうだったかと申しますと、農水産品は全体の65.7%を占めておりました。

今度は、その農水産品の内訳がこの下の表になっております。食肉、野菜、ブロイラー、こういったものが9割を占めているというところが見てとれます。

その他の中には、お米とか果実とか、卵、鮮魚、イモ、バレイショ、それから、ウナギなども含まれております。野菜を冷凍した加工品、いわゆる冷凍食品の部分も、その他の中に入っております。野菜には分類されておきませんが、そういったものもその他に含まれておきまして、農産品がやはり多くの比重を占めているといったようなところでございます。

それから、3枚目は貨物の将来予測の考え方といったようなところでございます。まず、将来予測の考え方ということで、下のほうに文字

で示しておりますけれども、カーフェリーの一番の特徴は、長距離を一度で大量輸送できること、これは、船舶の優位性で、もうずっと揺るぎないものだといったようなことで、一度に長距離を大量輸送できるという部分、この優位性は絶対揺るがないというふうに考えております。そこからスタートいたします。そして、自動運送、自動運転、そういったものがいろいろ開発されておりますけれども——実際に自動運転というのが現実味を帯びてくるのは、まだまだ先の話かなと思いますが——これは遠い将来、トラック台数のマイナス材料になるかもしれませんといったようなことです。

それから、将来的に人口減少とか、そういったことの中で、貨物量の減少が起こるのではないかとといったようなことも、将来的な予測の考え方の中には入れておかないといけないという思いで、内貿フェリーの将来の貨物量の試算というものが発表されておまして、この部分を織り込んでおります。15年間で2.87%ぐらいトラック台数が減少するというような試算が出ておまして、これを参考にいたしました。そうすることで、トラック台数が減るだろうといったようなマイナスにしておまして、そういった将来予測の考え方をもとに、収支計画をつくった次第でございます。

そして、この収支計画の考え方でございますけれども、あふれ台数という考えがございます。あふれ台数というのは何を意味するかといいますと、当社のフェリーは、12メートル換算のトラックでいきますと130台が、今現行船で詰め込みできる台数でございます。そういった制限がある中で、季節にもよりますし、野菜の季節とか、それを出荷する季節ということで、非常に予約が入ってくると。多いときで200台の予約が

入ることもございまして、そうすると130台しか積みませんので、70台があふれてしまう。そういった入り切れない、乗せ切れない台数をあふれ台数というふうに私どもでは呼んでおります。

このあふれ台数というのは、毎日ブッキング担当、予約担当がどのトラックがあふれたのかといったことをずっと記録しておまして、これは何年にもわたって記録した数字がございまして。そういったあふれ台数の実績値というか、分析値をもちまして計算した次第でございまして、過去平均で7万370台というのがずっと運んできた実績値、それにプラス、あふれ台数というのを計算しております。

そのあふれ台数というのが、平成18年の3月期では6,261台ございました。これをまるまる100%ということではなくて、このうちその日に積み込まなくてもいい、日延べで乗船可能な貨物がございまして、そういったのが15%ぐらい含まれているだろうということで、掛け値をもって85%。ですから、6,261台の85%程度のあふれ台数の部分が新船160台という大きな箱になったときには入り込めるというような考え方でございます。

それから、下り便ですけれども、上りのあふれ台数の4分の1程度を想定という、この意味は、あふれ台数の部分をプラス乗船していけるようになったときには、帰りも、いわゆる上り下りをラウンド輸送というんですけれども、そういったものをふやしていきたいといったようなところでございます。

それから、この収支計画の考え方の中に、排ガス処理装置というのがございます。これは、SOx規制というのが来年の1月1日から始まるんですけれども、SOx規制をクリアするため、新船にはスクラバーというものをつけまし

て、硫黄分を排気していくのは、規定値まで、今は燃料の中に3.5%硫黄分が含まれていてもオーケーということなんですけれども、来年の1月1日からは0.5%まで抑えなさいというようなことです。

そうなってくると、このSO_x規制をクリアするためには、考えられる現実的な方法が2つほどございまして、一つは、燃料で適合油というものを使用する。もう一つは、スクラバーという装置をつけまして、そこで0.5%以下にしたものを排出するといったような2通りあります。ほかには液化天然ガスとかを使用して燃料に使うといったような方法もあるんですけれども、現実的にはこの2つがございまして。

今の船にこのスクラバーをつけてやろうとしますと、このスクラバーを設置するにも費用がかかりますので、そうすると、新船を就航させるときからスクラバーをつけていきたいと思います。現行船は、若干値段が高くなりますけれども、適合油をたいて乗り切ろうと。新船になってスクラバーをつけようということです。

説明に戻りますと、そのスクラバーをつけるということは、ファンネルというか煙突があります。スクラバーをつけますとあの部分が膨らむわけですね。そうすると、下のトラックを積める台数が5台ほど減少するといったことで、これは、スクラバーによる積載能力の減少を加味をしてトラックの積み込み台数の予測というのを出しまして、そして、収支計画をつくったということです。この上のほうの折れ線グラフを見ていただきますと、令和4年から5年にかけて——ここは新船が2隻とも就航するところですね。令和5年です——ぐんと伸びていると思いますけれども、将来予測ということで、貨物減少、あふれ台数を100%掛けたとき、それから、

この下のグラフは収支計画の前提として貨物は一定ですといったようなことで、この上のほうはいわゆる貨物の減少を予測したもので、そして、下のほうは一定であるということで、ずっとやっていますと、令和24年度、25年度あたりはずっと漸減していきます。この漸減していったところの部分を、収支計画のトラック台数ということで収支を見ていこうといったところでございまして。ですから、私どもが作り出した収支計画の中では、7万5,000台がずっと続いているようにごらんになったかもしれませんが、そうではなくて、一番下のラインを基準にして収支計画はつくったところでございまして。

それから、上り対策とか下り対策ということで、この棒グラフが伸びているところなんですけれども、下り対策、今でも下りが少ないというお話はしましたが、下り対策としましては、昨年、西日本豪雨とかいろいろ災害がございましたけれども、あのときにJRがとまりまして、非常に物流が詰まったというか困った時期がございました。そのときに、関西から南九州に運んでくる荷物を、今まではJRを利用していたものを、フェリーでというような部分がございました。そういった災害の教訓を生かして、フェリー航路も南九州まで、宮崎の南九州のほうにフェリーを使っていこうという機運というか、そういった会社も出てまいりました。そういったものを、私どもは取り込んでいこうと考えております。

それから、大手の宅配業者ですけれども、今法律が厳しくなって、労働基準という部分が変わっておりますけれども、非常に厳しくなっております。そういったもので、モーダルシフトとよく言われますけれども、法律を遵守していくためには、やはり陸路でずっとやるよりは、

フェリーを使って、ドライバーを休ませるといような規則にのっとった、コンプライアンスを守るといったようなことで、大手の宅配業者が今フェリーを使おうとしております。そういった部分で、私どもはその需要を取り込んでいきたいと思っております。

それから、上りのほうですけれども、上りを今からでもどんどんふやさないといけないということで、先ほど申しました乗せこぼしの部分をしっかり確保していこうといったようなところでございます。

それから、今は関西のトラック業者さんに下りに乗ってくださいと言ったとしても、関西から下ってくるときは、今あいていますから乗れます。でも、今度はその関西のトラックが帰るときは、上りの便は地元のトラック業者さん、この近辺の上りの業者さんが上っていくわけですから、あふれるぐらい多いので、関西のトラック業者さんは、下ってきても、今度は上りがないと。関西地区を営業地域として乗ってくださいという、それがなかなか今までは難しかったんですけれども、フェリーのキャパシティが大きくなるということで、下り便で来ていただき、上りも、それは荷物があれば一番いいんでしょうけれど、空でも帰るといような、そういったようなラウンド輸送がセールスできるといったようなところで、上り便をこれからもふやしていきたいといったようなところでございます。

○日高委員長 ちょっとよろしいでしょうか。もうすぐ12時になりますが、このまま継続してもよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 穂永社長また郡司副知事におかれましては、時間が延びた関係で、継続して審議を進めたいと思いますが、よろしいでしょう

か。「はい」と呼ぶ者あり) どうぞよろしく願いいたします。

○穂永代表取締役 まだ考えられますことは、宮崎県で工業団地であるとか、工場の誘致をしていただいた企業が今はふえております。その中で、工業製品ということになりますと、原料とか材料は、関西方面からフェリーを使って乗せていただき、今度は、その製品の部分は、宮崎から関西のほうへと、フェリーを使っていただくといったようなことも、今からふえてくるだろうと思います。

中には、国外に貿易ということも考えていらっしゃる企業もあります。そうすると、我々が宮崎、神戸という部分を持っておりますと、神戸から今度は海外に輸出できるというような利点がございまして、そういった工業製品にも注目して、上り便をふやしていきたい、そういったような対策を考えているところでございます。

以上が、資料についての御説明でございます。

○日高委員長 御丁寧な説明を、本当にありがとうございます。

まずは、私から一、二点質問させていただきます。

まずは、きのうも議論させていただきました、その中で一番出たのが、今回議案として上がっております40億円のいわゆる公的資金の投資、これについて出た質疑の中で、初めからこの40億円という融資ありきではなかったのか。また、その40億円につきまして、当局に対して削減の努力をもっとすべきではなかったのかといういろんな御意見が出ました。最終的に宮崎カーフェリーから、この公的融資を、どういう形で要請したのかお聞きします。

○穂永代表取締役 公的資金を要請をしたといったようなことで、私としましては、最後の

最後だと思っておりました。当初は120億円から140億円ぐらいではないかというような試算が、私が就任した以前からそういうことが話されておりまして、何か2隻で140億円というのがひとり歩きしているような感じでした。いざ、この新船建造を進めていかないといけないとなったときに、フェリーをやっている他の会社のいろんな情報とかがいろいろ耳に入ってくる。昨年私が就任したころ、4月ぐらいです。その時期に、2隻で140億円というのは、とてもじゃないけれどできないという印象を持ちました。あるフェリー会社からは1隻が100億円ぐらいするというような話も聞きましたし、いろいろ情報を収集してみますと、とてもじゃないが1隻70億、2隻で140億というのは難しいなという感触を持ちました。

それから、私どもが、スペックはどういったもので160台積みめるとか、長さが190メートルだとか、1万2,000トンから1万4,000トンクラスの船を考えているんだけど、フェリーがしてくれる造船所というのは限られているんですが、何社かに投げかけをして、情報をくださいといったようなことで、まだ見積もりという意味ではなくて、どれぐらいかかるものですかというようなことで出てきた中では、2隻で160から170億円はかかるだろうというような情報がありまして、これは、最初に思っていた1隻70億円では、つくれないという印象を持ってきた次第でございます。

そうしまして、数社の造船所といろいろ交渉というか話をしまして、自分たちの考えているスペックでつくるにはどれぐらいかかるかというのをやっていきますと、大体見積もりをとれるような、いわゆる積算できる範囲がありまして、積算できる投資額はどれぐらいなのかとい

うのが大体わかってきました。そうなるとうと、171.5億円というのが出てまいりました。171.5億円というのが出てきましたので、では、今、我々が自己資金でどれぐらいできるかと申しますと、とても自己資金は脆弱でございます。

去年の3月にスタートしたばかりの会社で、昨年度1年間の経常利益が5億円ちょっとです。ですから5億円を3年間かけてやれよといっても、15億円にしかありません。それは、ちょっと難しい話で、今年度とか来年度はSOx規制も始まって燃料も高くなるので、そういった部分で、自己資金をなかなか積み増しできないだろうというような考えでございました。

まずは資金調達の部分では、金融機関とどれぐらいだろうかというような話をしまして、そういう中で、金融機関としては100億円ぐらいからスタートいたしまして、それでも、調達部分はもうちょっと上げられないかというようなことで、115億円といったようなところでございました。我々の自己資金は、補助金とかも含めまして、11.5億円ぐらいかなといったようなことで、そういった話の中で、県にも御相談した中で、じゃあ自己資金が11.5億円であれば、公的資金というか、そういった部分で考えてみようかというような話になったところでございます。

171.5億円というのは見積もりがとれて、しっかり積算していった造船の資金ですけれども、それに、どうしても今から、例えばスクラバーをつけないといけないとか、そういった予想できなかった費用というのが膨らんできますと、170億から180億円ぐらいは用意しておかないといけないかなというような感じでございます。県に要請をしたときは、積算された171.5

億円ではなくて、それプラス、ひよっとしたらこれぐらいふえるかもしれないといったことを加味しまして、170億円から180億円の資金を調達したいんだといったような御相談をした経緯がございます。金融機関から115億円、我々は11.5億円というようなことがございまして、じゃあ足りない分はどれぐらいかということになると、40億円から50億円、180億円になったときは50億円が必要だなといったようなところで、公的資金としては40億円から50億円の範囲でというようなことを考えた次第で、それを御相談いたしました。

宮崎市にも要請した経緯がございまして、50億円のうち40億円は県から、あと10億円は市からというような——その部分の換算は私が換算したわけではなくて、県のほうで御調整いただけませんかというような話で、そこから宮崎県には40億円をお願いしたいといったようなことでございます。

○日高委員長 ありがとうございます。

次に、きのう出た意見なんですけれど……。
(発言する者あり)

暫時休憩いたします。

午後0時7分休憩

午後0時7分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

ここで休憩を取りまして、午後1時10分から再開いたします。よろしく申し上げます。

暫時休憩いたします。

午後0時7分休憩

午後1時9分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

申し遅れまして申し訳ございませんが、本日

は、宮崎カーフェリー株式会社から補助者として5名来られております。よろしく申し上げます。

次に、私から次の質問をさせていただきます。

40億円の県からの融資について、説明を受けました。そういった中で、銀行団から、知事答弁にありましたように、同じ額の融資が妥当ではないかということで40億になったと。まず、銀行団は、今回積み上げた171.5億円のうちの115億円を融資するというところでございますが、これについて、県、公的機関の融資につきましては、無利息ということであります。

しかし、この銀行からの融資が2.5%ということでございますが、この2.5%という数字につきましては、きのう、委員から質疑がございまして、2.5%は現在の一般的なものからすると、かけ離れて非常に高いのではないかという質疑がありました。この融資について、やはり少しでも銀行さんから下げてもらおうような努力はされなかったのか、それについてお伺いいたします。

○穂永代表取締役 当初から、銀行からの融資については、利息を払うものだということは、もちろん認識していました。ただ、債務者としては、金利は安いほうがいいに決まっていますし、貸すほうはそれ相応の金利はとると、私も銀行の出身ですからそういう理解でございました。ですから、私は今借りる立場ですので、やっぱり少しでも金利は安いほうがいいというような認識で銀行団ともずっと話をしてきましたし、交渉というか、やってまいりました。

この2.5%というのは、企業再生をするときに、再生資金として30億円ほど銀行から借り入れをしているんですけれども、そのときの金利もやっぱり交渉したというふう聞いておりますけれども、その金利が2.5%以下にはならなかったと

いうふうな話を聞いています。ですから、この事業計画をつくるときは、今一応2.5%という金利を置いて事業計画はつくっております。

この金利を少しでも下げただけこうというような交渉は、これからも続けてまいりたいと思っておりますし、決して2.5%がもう決まっている金利ではないというような認識で私しております。

○日高委員長 それでは、穂永社長としては、2.5%、この数字は、妥当だという認識でよろしいでしょうか。

○穂永代表取締役 感覚でいきますと、ちょっと高いかなという感じは持っております。

ただ、私どもの会社の経営会議みたいなところで、金融機関も社外取締役でいらっしゃいます。そういう中で、私どもの社員が、高いですよと素朴な質問をしたんですけれども、そのときに、この会社の置かれている立場というのは、どういう立場ですかというのを向こうから言われまして、再生の途中にある企業ですよと、そういう企業に銀行が貸し出す場合の基準の金利というのは、結構高いものなんですよというふうな説明も受けたことがございました。

○日高委員長 ありがとうございます。また、質問があると思います。

最後に、これは大まかな質問になって申し訳ないですけど、一番は、確実に今後黒字化になる方策、この自信について社長にお伺いします。

○穂永代表取締役 収支計画をつくるときは、収入があって、そして支払いがあって、そしてその差が利益というふうに出てきます。この利益でもって元利金の償還をしていく、返済をしていく計画をつくらなくてはいけないんですけれども、この元利金を返済していく、返済原資

ありきでさかのぼってつくっていったわけではございませんで、入りをどうやってふやすかを一生懸命考えました。支払いをどうやって減らすかを一生懸命考えました。そういった中で出てきた収支計画でございます。ですから、収支計画も、トラック台数をどうやってふやすかとか、旅客の入りをどうやってふやすかを考えてきました。

一番大きな支払いの部分は燃料費です。燃料費を、どうやって省エネというか、省エネ部分もありますし、それから燃料費の価格を仕入れ業者と交渉して、安い燃料費でというような交渉もしていこうと思っておりますし、そういったことで入りをふやして、支払いを減らして、利益を出して、そこから返済していくという収支計画は、間違いなく達成できるというふうに考えております。

○日高委員長 ありがとうございます。郡司副知事に一つだけ質問させていただきます。

これから県の宮崎カーフェリーに対するかわり方について、どういう気構えで考えているのか、その辺をお伺いします。

○郡司副知事 先ほどお話しましたように、このカーフェリーは、宮崎経済の生命線と言えらると思います。多くの農林水産物がこのフェリーに依存して関西・関東に出荷されている。このことを考えると、ぜひともこのプロジェクトは成功させなければならないと思っております。

確実に黒字になるのかという御質問がございました。これに関しましては、県はしっかりと、市とも一緒になってということになりますけれども、会社を支えていく覚悟であります。できる限りのことはやっていく必要があると思っております。

私は、社外取締役ということで参画しており

ますが、取締役の中には、荷主側の方はいらっしゃいません。そういう意味では、荷主の思い、今困っていること、ニーズ、そんなものを会社側にはずっとぶつけてきましたし、そのところは、ある程度は聞いていただいた部分もあると思います。しかし、この船が、黒木元社長からもお話を聞いたと思いますけれども、彼が自分の会社を潰してまで残そうとしたこの航路を、私の言葉で言えば海の道路ということになるんですけれども、高速道路と同じようにしっかりこの海の道路を通していくと、その覚悟でしっかりと、場合によっては人を送ることも含めて支えていく必要があると考えているところであります。

○日高委員長 ありがとうございます。私からは以上でございます。

ほかに委員の皆さんから質疑はございませんか。

○武田委員 午前中に黒木元社長からも聞きましたし、全体像は大体わかってきました。今郡司副知事が言われるように、本県の生命線で、大事だということはわかりました。

郡司副知事に一つお聞きしたいんですが、県全体で支えていく中で、今までも出てきたんですけれども、県央、県北、県南、県西で今宮崎カーフェリーを利用されている荷主が、どのような割合で、やはり全体として40億を貸し付ける、宮崎県全体で支えていくんだとなると、県北、県南、県西もそれぞれの思いというか、利用とか——私たちも、今の社長の思いもわかりますし、必要であることは理解するんですが、県が40億を貸し付けることに関して、県民の立場でいろいろお聞きしないといけないところがありますので、そこをどう考えていらっしゃるのか。

○郡司副知事 先ほど穉永社長から、品目別の輸送量というのがございました。食肉・野菜・ブロイラーというふうな形で大きくくくってあるんですが、食肉については、28年は私が部長のときの調査なんですけど、牛肉、豚肉、鶏肉がありますけれども、全体で27万トンという状況の中で、関西以北へ送っているのが65.6%という数字でした。この関西以北への販売の中で、宮崎—神戸のカーフェリーを利用している割合が87%という状況でございます。

畜産については、全県的に広く生産されていると思いますので、かなり広い範囲のものがカーフェリーを活用している、そのように考えてもよいのではないかと思います。

一方、野菜については、同じような資料なんですけれども、大阪より北のほうに送っている量は62%という数字になります。この62%のうちのほとんどがカーフェリーを利用しているということになるんですけれども、この野菜量については、どちらかというと、県央部、県南部が中心になっているというのが実態ではなからうかと思えます。

これは、経済連さんあたりに聞くと、トラックに頼んだところまでは把握しているけれども、そのトラックが陸送したのか、フェリーを使ったのかまでは把握していないというところがあって、畜産物のように明確に数字は出せませんが、北の産地は北のほうに行かれることも多いと思いますので、そういう意味では、県央から県西、県南の利用が、この62%の中では多いのではないかと類推をいたします。

○武田委員 ありがとうございます。本来であれば、やはり40億というお金を貸し付けるに当たって、県としては、そこらあたりもしっかりと調査をされた上で、確実な数字を議会に提出

されるべきではなかったかなと思います。

穂永社長にお伺いしますけれど、元社長が、今まで苦労したのがやっぱり油代の変動だと。今までのカーフェリーの歴史の中で、一番苦労したのが、油の価格変動の大きさ、それと社会変動——いろいろな社会的なリスク、カーフェリーの問題ではない、世界的な流れであるとか、オイルショックであるとか、いろいろな問題での変動。今回のSOx規制とか、突然始まる規制とか、やっぱり変動リスクがある。

その中で、先ほどの金利もですけれど、それぞれいろいろなリスクが、今回の申請に当たって——燃料代は先ほど言われたように最初はずっと同じ値段になっていますけれど、最低限ではなくて、ちゃんと勘案しているということでしたが、きのう質問させていただいたんですけれども、やはりそこは変動があるわけです。何があるかわからないということもありますので、そこらあたりの会社としてのリスク管理はどのように考えていらっしゃるのか、お聞きいたします。

○穂永代表取締役 委員が御指摘のとおり、燃料費が一番私どもの事業の中で、支払いに占める部分で大きい部分です。大体売り上げの約30%は燃料費で消えていくというところです。

ですから、原油はサウジアラビアとか、アラビア地区から一番日本は輸入をしているわけですが、そういった中で、ドバイ原油と申しますが、そういった中で、ドバイ原油と申しますが、ドバイ原油というのは、世界情勢とか戦争とか、いわゆるそういう部分で変動いたします。そういった変動の部分は、例えば原油の15年間の平均値をとったりとか、上げ幅の平均値で収支計画をつくるということですね。

それから、SOx規制というのがございましたけれども、SOx規制も適合油という部分で

は、今はC重油を使っています。HSCという、硫黄分の高いやつを使っていますけれども、それより大体1万5,000円から1万7,000円ぐらい高くなるのではないだろうかということで、今現在は1万5,000円高くなるだろうという予想をしています。そういった部分で高目に基準を置いて、そこで収支、いわゆる燃料費を払っていくんですけれども、高目に置いて考えておきたいという考えでおります。

○日高委員長 高目とよく言うんですけれど、基準がここであって、この辺で線を引いたとか、高いときはこうだったとか、ちょっとその辺が全然わからない。

○坂口委員 今、高値といたら1万7,000円を捉えるのが当たり前だと思うんですよ。1万5,000円よりは1万7,000円が高いので。関連してなんですけれど、一つは、1億5,000万円自己資金をふやされたですよ。当初は自己資金は、10億円だったですよ。それが、いつの間にか11億5,000万円に変わっていった。1億5,000万円の捻出先は、将来の油代、いわゆる適合油価格の見通しをもっと下げられるんだと。概算してみると、キロリッター当たり1,500円ぐらい下げられたのかなと思うんですね。そここのところですよ。どういう理由で適合油価格を下方修正されて、それは何を根拠にされたのかということ、その幅の決め方と、それから1億5,000万を捻出するまでの使用重油量、これの根拠がわからないんですよ。

○穂永代表取締役 適合油をたくという部分で、ローサルCという油なんですけれども、そのローサルCが幾らになるだろうかと、やっとわかったのが、10月末でございました。それまでは本当にわからなかったし、いろいろ私どもが仕入れをしておりますJXTGとか、そういったと

ころに問い合わせても、価格は出てきませんし、国土交通省にどれぐらいになるんでしょうか、何か基準か何かあるんでしょうかという問い合わせをしても出てきませんでした。

そういうことで、最初は、その1.5億円という自己資金の部分は、今の価格より1万5,000円ぐらい高くなるかもしれないというふうに考えていたんですけれども、いや、ちょっと待てよと、やっぱり変動していくわけですが、これは、今より1万7,000円ぐらい高くなるかもしれないという不安がございましたので、1.5億円分がなくなって自己資金が10億円というお答えをしたところでございます。

○坂口委員 その見通されている期間ですね。その標準価格というか、基準価格というか、どこからとられたのがちょっとわからなかったんですけれど。売り先との交渉価格で、これはドバイ価格じゃないわけですから、そこをどこからとられたのかというのと、その見通しをずっとどれぐらいずつ——簡単に計算してみると30カ月以上で1,500円で、ようやく1億5,000万ぐらいに。というのが、3万8,500キロリッターぐらいの消費量だと聞いたものですから、それを逆算すると、30カ月以上の期間が必要な気がするんですね。その間、本当にこの変動が激しい世界を見通せるのかをお尋ねしたかったんです。

○穂永代表取締役 見通せるかどうかというのは、それはまた難しい話なんですけれども、このローサルCという適合油をたく期間というのが、新船ができるまでの大体2年6カ月間ぐらいですかね。(「6から7ですよ」と呼ぶ者あり)はい。

それをたく期間ですので、どちらかというところ、やや短い期間であれば、今油が高くなったとき

は調整金制度というのを持っておりまして、油が今、例えば10カ月から12カ月の間のいわゆる仕入れ価格というのが決まっています、それより5,000円上がったときは、BAFと申します調整金制度というのがありますけれども、そういったときは1段階上げましょうと。今よりか1万3,000円上がったときは2段階、そのBAFの調整金制度を上げましょうといったようなことで、その調整金制度でもって上った分のリスクというのが、言葉は悪いですが、お客様にコスト高の部分を御負担をいただくかなと、そういうリスクを解除したいというような方向でございます。

○坂口委員 それはちょっと違うと思うんです、サーチャージなんかというのは。これは、別なまた価格対策のことで、上乘せしてとってもいいですよということ。僕が言っているのは、会社としては、どうしても足りないお金が最終的に50億円と言われたですけれど、でも、これは頼るところがないから公的に支えてくださいということで、ぎりぎり詰められたと思うんです。ぎりぎりの線を見通されたと思うんです。だからほかに余力は持っておられないと思うけれど、今の販売店との約束で、これを基準に原油の契約をしていきたいと思いますという、3カ月の見通しだと思うんです。というのが、原油価格というのは3カ月、四半期ごとですよ。

今言われることは、変動が物すごく激しいと言われますけれど、例えば、一番新しい数字で、ことしの7月から9月期、これがキロリッターで5万3,050円でしょう。去年の7月から9月期がキロリッターで6万3,050円だったかな。2015年が3万5,500円ぐらいです。それぐらい乱高下が激しいものを、3カ年にもわたって本当に1,500円にされても、もうそれがちょっと上

がたらないわけですよ、金は。しかも、今持っておられる金じゃなくて、毎月毎月の支払いの中から1億5,000万円残りますという見通しを立てられたわけですよ。

だから、もっと我々が、それなら安心だなと思えるような根拠を、合理的な説明を、今お願いしているんです。だからサーチャージとかは絡めずに——サーチャージがあろうとなかろうと乱高下はあるわけですから、後はそれをお客さんの価格にのっけるだけで、今度は、また船の有利性の問題にそれは響く問題で、それならまだ飛行機のほうがいいよとか、そんなに高くなければ。だけど、それはもう置いておいて、わかりやすく、この真水の部分だけを今はお伺いしているんです。

○日高委員長 暫時休憩します。

午後1時31分休憩

午後1時35分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

○穂永代表取締役 いわゆるローサルC重油の価格をどうやって見るかといったときに、もう一つ上の質のよいA重油というのがあるんですけど、そのA重油が1万7,000円ぐらい今の価格よりか高いだろうと。それはもう相場をそう読むしかないんですけども、1万7,000円ぐらい高い、これは事実なんですよ。

そこから、適合油はまだ安いということで、御存じだと思いますが、12月の内燃研価格、適合油、ローサルCの価格が出てきたわけですよ。それが6万2,300円という数字が出てまいりました。ということは、その当時の同じ紙パルプ価格が4万8,200円ということで、1万4,100円、ローサルCは今のC重油よりか高いというようなことが出てまいりましたので、そこがずっと

続くかというところ、そこは難しいんですけども、1万4,100円と出てきたので、また1億5,000万円ぐらいは、自分たちで自己資金は積めるかなというふうに思ったところでございます。

○坂口委員 それは物すごく危険だと思うんですね。来年の1月から3月までの3カ月ならわかるんですよ。4月以降はまた交渉になると思います。ローサルC重油は、あくまでもA重油とC重油の間の価格で軽油に近づくほど高くなるというのは、これは当たり前で、作業賃が入っているから。A重油は高速回転のエンジンしか使えないわけですよ。だからCの転用に頼らざるを得ないと。それはもうぎりぎりの経営見通しの中での経費の設定だったわけでしょう。

やっぱり4月以降の価格を前もってここに使おうというのは。これは失礼な言い方だけれど、1月1日から初めてその金が積み立てられていくわけであって。だから、そのところはやっぱり僕は3カ月分しか見てはいけないと思うんですね。本当に安心して任せてくれと言われるんなら。そのところは、やっぱり今の説明では不安が取れないと思うんです。見通せないけれども見通したという、もう端的に言えばそういう説明なんですよ。今やられているのは。

だから、それはやっぱり僕は不安材料として残ると思う。むしろ一旦は、宮崎市の努力で5億を積み上げたという報告をいただいているんです。金融機関と約束ができたところ、ところが、うちが1億5,000万円を出すとされたばかりに、それが3億5,000万円に減ってしまったと。だけど、それはその5億円をしっかりと、まずは最初それがないとできないと判断されたわけだから、そこを確保されるということにならないと、これは、僕は将来に対しての不安を大きく残すことになると思うんですけども、これを

宿題とする時間がないのかなというのの一つ。

商工観光労働部も、あるいは総合政策部も、そこはしっかり詰めない。最初からかかわってこられているわけでしょう。これは不安を抱かれなかったですか。石油の変動なんていうのは、例えばこの前の農政水産部に対しての一般質問では、重油価格が見通せないから云々という答弁をやっているんですよ。だったでしょう。見通せないと一方では言っている、こちらは3年見通しますという作業をやっているんですよ。こここのところは、僕はまだまだ課題として、最終結論を出されるべきではないと思いますけれど、どんなですか。これは副知事が出てきているから、副知事に伺います。

○郡司副知事 そうですね、確かに重油の価格が変動する可能性については、そのとおりだと私も思います。計算上出した数字が、直近のこの価格を使って、それを新船建造までの重油代としてカウントして、そこから出てくるお金を自己資金という形で計算したということだと思いますけれども、そこは少し不安材料があるという御指摘は、真摯に受けとめなければならぬのかなと、今の議論を聞いていて私はそのように感じました。

○坂口委員 少しではなくて、例えば、3カ月ごとのその年の価格の変動を見ていないですか。安いときは6万ぐらいになっています。C重油ですね。高いときは1年の中で8万を超えています。これはもうすごい変動ですよ。これで何かショック的なことが起きたら、これはかなり乱高下します。

だから、そこはせつかく確保できた、見通しのあった金だから、早々とお断りせずに、それはやっぱり県民に対して、将来への経営の安定のために、これはしっかり自己資金として将来

に向けての油代として確保させていただく。でないと、1円もないのに1億5,000万円をちゃんとしたと言って、それでお支払いしましょうなんてやっていて、もしそこで残らなかったら船を受け取れないですよ。造船所は渡さないですよ。金を払う見通しが立たなければ。だから、県もそこはやっぱりしっかり責任を持って対応していかないと、これはだめですよ。こんな計画ではと僕は思います。

まだそれは大丈夫なんだ、本当はそんな金はいらないけれど、ちょっと大きい金額を今提示しているんだというなら別ですよ。油代が来るぐらい、いや、大丈夫なんだと。今は1億5,000万円を右のポケットから出したけれど、左にまだ入っているんだというなら別だけれど、それはないと思います。社長の記者会見のときに、自己資金を1円でも積み上げていきたい、そして絶対に将来の安定した経営を確保したい、両立させるんだという会見を最初にやられているんですよ。だけど、今ちょっと片足が危うくなるのではないかということで、これはやっぱり真剣に取り組んでいただきたいという気がしますね。

それから、もう一つ気になるのが2.5%の金利ですよ。この事業が再生と一緒にということですね。再生ということで2.5%というのは、僕らから見るととんでもない金利だと思うんですよ。国も県も認めた将来安定的に経営できる妥当性があることを、知事自身が本会議で答弁しているんですよ。

それをそんな扱いされたんでは、これはたまらないし、それは喜んで金融機関は貸すはずですよ、2.5%といたら。でも、そうではないというときに、この2.5%には僕は徹底して——僕は商売人でも何でもないのでわからないけれど、

今の公定歩合なんかを見たときに、これは1%ぐらいが攻防ラインで始まっていいぐらい、健全経営が期待される、しかも大型投資ですよ。いわゆる絶好のお客さん、融資先だと思うんですよ、金融機関から見れば。

だから、そのこのところもさらに努力して、これは、まだこれから先も努力すると言われてけれど、やっぱりどれぐらいの目標を——たまたま詳しいでしょうけれど、金融機関が、県内のそういった何十億の投資で、経営の妥当性が見通せるというところに、どれぐらいの金利で貸しているのかをたたき台にして、それから勝負を始めないと、これはいいお客さんと思われている可能性が、僕はどうも払拭できずにいるんですよ。

これは郡司副知事も中に入っておられてのことですから、答弁はどなたでもいいんですけど、金利交渉について、どれぐらいの努力をされたんですか。

○穂永代表取締役 金融機関との金利交渉については、今の相場がどれぐらいかというのはわからないというか、1%台で優良企業には出していることもあるし、そうではない企業には2%、3%の企業もあるというふうに思っています。ただ、私どもとしては、2%は切りたいなというのは思っていました。そういったことで交渉はしてまいりました。

○坂口委員 だから、2.5%というのがもう既に決定しているんだったら、もう交渉の余地がないですけど、これはやっぱり納得できるような金利じゃないですよ。今まで、心配ないんだと、これはもう健全経営がしっかりと裏づけられるだけの資料が提出できるんだと、この経営に妥当性ありということ为国も認めたわけでしょう。中小機構の。あれは政策金融公庫だっ

たかな。それと、県もそう判断したという説明だったですよ。それなら、もうちょっと、やっぱり県も前面に出て、何を考えているんだっていうことをやっていかないと、ちょっとやっぱり違うような気がする。

宮崎の経済の生命線だと言われるけれど、今やっているのが経済の生命線というのはわかるんですよ。でも、これはどの会社がそこに就航してくれても生命線は守れるんですよ、それを担保すれば。ただ県内の会社に、やっぱり宮崎に愛着を持つところにとということで、今悩んでいるわけで、この説得力として、生命線というのはあまり重きをなさないと思うんです。

宮崎資本で本社を置くことを絶対にやりたいんだ、そのためだということで、こちらの合理性は説明されないと、生命線だから残してくれというんだったら、これはちょっと違うと思うんですよ。生命線ならどこの企業が、どんな大手が入ってもいいんですよ。だけど、カーフェリー会社を残したいということから始まるんなら、今のようない——1%下がったときはすごいですよ。これが20年間だったら、すごい金利ですよ。そこらは、もうちょっと取り組む必要があるのではないかなと。金を払うまでには、まだ時間が3年ぐらいあるわけでしょう。

中間払いが出てくるかもわからないけれど、そこは、やっぱり県も努力が足りないし、そこまで信用を落としてはいけないですよ。2.5%もとられる、何十億という融資ですよ。そこを一つ、今後とも取り組んでいくことをしっかりここで約束していただきたいなという気はしますね。これは本当に高過ぎる。僕だけではないから、ほかの感覚も聞いていただきたいけれど、僕らが車を買うときに借りる金利から見ても、全然質が違う金利で高いような気がする。

○外山委員 金利だけは、もうおっしゃるとおりで我々も高いと思います。銀行の査定の中に優良企業と注意先等幾つかありますよね。その区分でどこかに入るのかわからないけれども、場合によっては、余りよろしくない一番下の部類だけれども、最低かもしれませんね、2.5%というのは。残念ながら。

それはいいとして、先ほど坂口委員がおっしゃった燃料費ですけれども、天然ガスでも原油でも、大体サウジアラビアとか向こうのほう为主导権を持っていて、毎月向こうが値段を設定して、それに従うという状況なんですけど、その中で燃料費が20年間で毎年18億円の見込み設定。ここにいただいた表がありますけれども、20年間で毎年18億円。この根拠はどこにあるんでしょうかね。

大体、月1億5,000万円ですよ、燃料費が。月に大体1億5,000万円、これは結構きついですよね。この裏づけというか、変動するはずなんですけど、先ほどおっしゃられたけれども大体の平均を取られたということですか。

○穂永代表取締役 この燃料費については、正直に申し上げて、本当に幾らになるかはわからないんですね。ですから、わからないところをどうやって計画するかと申しますと、もう例えば、20年間の平均値でもっていかざるを得ないというふうに思っています。

○外山委員 もちろんカーフェリーの重要性は十分認識しておりますが、2点だけ懸念を質問します。一つは、商船三井系の大型フェリーが大分・鹿児島に出しておりますが、ここの将来にわたっての競合でありますとか、価格競争みたいなことも想定されていらっしゃるのかということと、もう一点、名前は言えないと思いますが、もう造船所は決まっていると思

ますが、そこと契約をしなければ、これがずれ込むと、あとの12月竣工、2隻目が令和3年度竣工、全てに狂いが生じたり、あるいは造船会社から、ちょっともう受けられないよと、次をとるからというような、事態が逼迫しているのかということころは、いかがなんでしょうか。

○穂永代表取締役 最初の御質問は、RORO船のことですか。

○外山委員 大分のさんふらわあフェリーだとか、あるいは志布志から出る商船三井系のフェリー、同業他社です。

○穂永代表取締役 他社船との競合については、南九州は二つの会社ですね。志布志にあるのと宮崎航路で、これはまさしく競争相手でございます。価格帯も——価格というのは、要するにトラックを幾らで載せるかという価格帯もうちよりも安いレートでやっています。

そこを何としてでも、こちらに今乗っていただいているトラック業者さんに、ここは宮崎カーフェリーを利用してもらうという部分は、しっかり営業をやって、維持をしていかないといけないと思っていますし、今度は北の別府・大分が関西と結ぶ航路、この部分は新船を投入したり——もちろん志布志も新船を投入したりしています。価格は、向こうのほうはかなり安い価格で提示しています。

そういった部分では、やはり県域全体を通して、宮崎カーフェリーを利用促進という部分ではやっていかないといけないと思っています。

自信はあるのかと言われると、利便性という部分でいきますと、私どものは夕方の7時10分に出航するんですけれども、いろんな荷物を積んで、そしてフェリーに乗っていこうというときに、南九州では一番遅い出航時間帯を我々は

持っているといったようなことで、南九州のほうは、出航時間が遅いという利便性を持っているといったようなところで守っていけるかなというふうに思います。

大分・別府については、やはり宮崎から上っていかなくてはいけない陸路を走る区間があるといったようなところが、彼らにとってはデメリット、我々にとってはメリット——彼らというのは競争相手ですけれども。そういった部分はありますので、今のモーダルシフトでありますように、12時間近くはトラックのドライバーが休憩して行けるというメリットの部分強調しながら、宮崎カーフェリーを利用してほしいと思っています。

それから、12月の契約ができなかったらどうなるのかという御質問でよろしいんですかね。

○外山委員 そうですね。

○穂永代表取締役 12月の造船会社との契約の前提条件となるのが、ちゃんと資金調達ができるのか、できないのか、そこがはっきりしないことには、造船所も決して契約をしてくれないということなので、まずは資金調達がはっきりできるかどうか、議会で御承認をいただけるかどうか、そこがもう一番。銀行のほうは、資金は出しますと言っていますので、そういう資金調達がしっかり整えば、12月の造船所の契約はできると思います。

ただ、何らかの理由でできないということになると、では伸ばすのかというと、今度は造船所の船台と言いますけれども、造船所で船をつくるスペースですね。そのスペースの空きがもうないだろうということで、何年待ちになるかわからないという部分がありますし、いろいろ造船所に聞いてみると、今現在では3年待ちの基台数があるとかということもありますし、そ

れから、もちろん造船所もやっぱり心配というか、私どもの会社に対する信用という部分で心配になって、もう継続というか、延期するような契約はやらないよというように、もしかしたらなるかもしれないという考えであります。

○外山委員 わかりました。

○山下委員 きょうは、補助者も5名おみえですが、5名とも旧会社からの社員の方ですか。

○穂永代表取締役 5名が来ておりますけれども、1名は旧会社からの社員ではございません。

○山下委員 わかりました。午前中、元社長の黒木相談役にいろいろ質疑いたしました。本日に、50年という長い間船の生活をされていて、誰よりも宮崎を愛して、宮崎の遠隔地にあるものを、生命線を何とか守っていこう、新船を何とか就航させたいという熱い思いがありました。

私は、一番不安に思ったのが、先ほどもありましたように2.5%の金利負担なんですよ。フェリーが受け入れる、借り入れ分123.5億円でしたっけ。これが有利子負債になるだろうと思うんですが、私は、今回出資された皆さん方を見ていて、地元経済界の人たちは7.5億円ぐらい出資されたと思うんですけども、この人たちも、やっぱりカーフェリーに何とかしてもらいたいという思いの出資だったんだろうと思うんですよ。

総額170か180億円という船を建造するに当たって、民間の皆さん方、経済界、宮崎市、そして我々宮崎県が総力を挙げてやるんですよ。私たちは、やはり新会社としての宮崎カーフェリーに、本当に健全経営をやってもらわないと、これは多大な税金投入だろうと思うんですよ。その中で、会社を運営していかないといけない。固定経費の中で、金利負担というのがかなり——やっぱりここを何%にするかが大きな経営

判断だろうと思うんですよ。

だから、私は当初説明を受けたときに、金利は幾らかと聞いたら、2.5%、何でそんなに高い金利が出てくるんだということを、まず申し上げました。そうしたら、いや、我々も努力したということなんですが、郡司副知事もその交渉の中におられたらと思うんですが、私はやっぱり、先ほど坂口委員から1%という線がありました、なるだけその線に近い数字を出していかないと、我々も不安なんです。

だから、これはもう県民総力戦という思いでおりますから、できたら私はその過程をしっかりと、宮崎県、そして県民の思いを、金融機関と再度交渉をやるべきと思うんですが、いかがでしょうか、今後の見通しは。郡司副知事に。

○郡司副知事 2.5%という数字については、高い金利水準ではありますが、これでも中小機構の判断としては大丈夫だということにいただいているわけですが、2.5%という数字については、そのような計算上の数字ですので、現実どれぐらいの数字になるかについては、私も責任を持って金融団と当たってみたいと思います。

○山下委員 郡司副知事も、行政のスペシャリストとして県の気持ちは誰よりもわかっていると思うんですよ。それなら、今回のこの総額予算のいわゆる皆さんの出資、借り入れに対しては、大きな責任があると思うんですよ。だからもうこれは、やはりどの企業でもそうですけれども、金利交渉というのが一番のやっぱり大きなかなめだろうと思っていますから、私はもうそこは厳しい姿勢で交渉してほしいと、そのように思っています。

○坂口委員 これは正確かどうかわからないけれど、スクラバーですね、これに20億円ぐらい

想定されていましてよね。これは日本財団なんかは、これの制度融資を持っていたと思うんですよ。

僕はちょっとわからないですが、社員の方もみえているけれど、日本財団は、たしかありましたよね。融資制度。これは金利がどれぐらいになっていますかね。なかったらごめんなさい、僕の勘違い。

○日高委員長 暫時休憩します。

午後2時0分休憩

午後2時0分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

○坂口委員 わからないということは、全く当たっておられないと解釈するんですけど、もしあったら、そして2.5%より低いか無利子だったときは、これは金利対策として、最大限の努力をしたとは言えないと思うんです。なかったら物すごく申しわけないんですけど、日本財団が何か持っていたような気がするんですよ。だから、もうこれで発言をとめますけれど。

○高橋委員 先ほど志布志港が最大のライバルだということで、ちょっと不安がよぎったものだから確認ですけど、価格が安いとおっしゃいましたよね。志布志は会社も大きいということで。

それで、都城—志布志線がもういよいよ全線開通するじゃないですか。全線開通が間近なんですよ。あそこは無料ですよ。だから、その時点で、荷が向こうに向く可能性が頭をよぎったものですから、その辺は想定内でしょうか。副知事でしょうかね。

○日高委員長 これは副知事か総合政策部長か、どっちか。

○高橋委員 副知事が。これは行政が言ったほ

うがいいと思う。

○日高委員長 行政がいいと。きょうは、農政水産部は来ていないんですかね。(発言する者あり)

暫時休憩します。

午後2時2分休憩

午後2時3分再開

○日高委員長 合同審査会を再開します。

それは、ちょっと後回しにしますので。

○坂口委員 先ほど黒木元社長にお尋ねしたときに12月いっぱいの契約というのは、1月1日から始まるダメージスタビリティーの関係なんだという説明を先ほどされたんですよね。

そして、何とかこの義務づけの前に駆け込みたい、それで安全性には、復原力の確保には何も心配ないから急いでいるということだったんですけれど、金の見通しが立たないと言われると、我々議会が認めるか認めないかということになってしまうんですけれど、お家の事情で12月いっぱいという事情があるんじゃないですか。そうでないと、またかなり船代が高くつくし、油代も高くつく。あるいは、方法としては、下に鉛を入れるか幅を広げるかしかないわけですから、だからそこじゃないんですか。本当の理由は。

○穂永代表取締役 12月中に契約を結ばなくてはいけないことへの確認ということであれば、一番重要なことは、議員がおっしゃるようにダメージスタビリティーでございます。それは間違いございません。

○坂口委員 そうでないと、ドックがないという課題は、船をつくる台車というんでしょうか、まだフェリーをやる会社は、国内には5つか6つあると思うんです。そこを全て当たってか

らでないとそれは理由にならないから、今のはもう全く僕らの記憶から消していただきたいですね。

○穂永代表取締役 先ほどの御質問の趣旨が、12月中に造船所と契約できなかつたらどうなるのという御質問であれば、ダメージスタビリティーが一番の要因でございます。それは間違いございません。

○日高委員長 ちょっといいですか。済みません。坂口委員は、もうダメージスタビリティーの話は十分御存じだと思うんですけど、ほかの委員は多分よくわからないところがあるので、もう一回詳しく、なぜこのダメージスタビリティーが12月中でないとダメなのか、ここは重要なので、わかりやすく説明してもらえませんか。

○穂永代表取締役 ダメージスタビリティーとは、世界基準で、旅客船が対象になるんですけれども、損傷時復原性基準という基準でありまして、船が例えば座礁して損傷しました。それが、座礁しても沈まなくて、ちゃんと復原できる、そういう基準を設けたのが、ダメージスタビリティーで、現行船は今の基準はクリアをしておりますけれども、2017年に国が、その世界基準に合わせましようということで、施行の2020年の1月1日から、そのダメージスタビリティーの基準を適合していきましよう。ですから、2020年1月以降に造船契約を結ぶのであれば、その船は、ダメージスタビリティーの基準に適合したものをつくらなくてはなりませんよという基準でございます。

当社としては、現在の法令はしっかり守って、今の船は20年から22年も動いているんですけれども、しっかりその基準を守って、事故もなくやってきたということを念頭に置いて、できれば現行基準が適合される本年度内に、造船契約

は結びたいなというふうにした次第でございます。

○日高委員長 ありがとうございます。

○来住委員 ちょっとお尋ねします。二つありますが、一つは、僕はよく知らないものですが。あふれ台数が平成29年度は6,261台、日にちにして226日となっておりますので、逆に言うと、365日のうちの226日は、いわゆるトラックは満隻だったと理解していいのでしょうか。まずその確認です。

○穂永代表取締役 今の御質問は、あふれ台数がこんなにありますよね、あふれていない台数は満船だったのかという御質問でしょうか。

○来住委員 このいただいた資料によると、あふれ台数の区分というのがありまして、1台から9台あふれたのが35日間あったと。全部足すと、226日あふれた日があると。その台数は合計で平成29年度は6,261台だったとなっております。逆に言うと、その226日間は、満隻だったんですねという確認です。

○穂永代表取締役 予約を受けまして、予約の段階で満隻ということですよ。

○来住委員 そうすると、その6,261台があふれたわけですね。それは追跡されていないものなのでしょうか。実際は全部陸路に行ったものなのか、他のフェリー会社に行ったのか、それとももう運ぶのをやめたのか、いろいろあると思いますが、それは追跡されていませんか。

○穂永代表取締役 どこに行ったのかとか、荷物を運ぶのをやめたのかとかは、こちらでは追跡はできておりませんし、不可能だというふうに思います。ただ、同じトラックの番号は、控えていますので、あした乗ったかもしれないというのはわかります。それはあふれ台数からは排除しております。

○来住委員 済みません。本当僕は全くわからんものですから。結局あふれ台数をカウントしたのは、どの時点でカウントをするのかなと思っただけですよ。例えば私がトラックを持っている。それで、例えば12月15日に神戸に行きたい、2台よろしくお願ひしますと、わかりましたというのはもういいんですけれど、いや、12月15日はもう満隻ですから、もうだめですよと言われたのが、あふれの数になるんですか。

○穂永代表取締役 当日出航するまでに、トラックとかの予約を受け付けておりますので、例えば前々日に予約が入ったら、予約の一つは埋まります。ずっと埋まるまで予約はとり続けますけれども、きょうの時点ではもう満船ですというときに、申し込みが来たやつは、あふれ台数になっていくという感じです。

○来住委員 それは、翌日とか翌々日に振り替えることはないんですか。

○穂永代表取締役 ですから車体番号を控えていますので、車体番号……。

○日高委員長 ちょっとお待ちください。
暫時休憩します。

午後2時12分休憩

午後2時13分再開

○日高委員長 再開します。

○穂永代表取締役 生鮮品を運ぶトラックであれば、もうその次の日にまた載ってくることはないということです。

○日高委員長 済みません。後ろの補助員の方も直接答えて構いませんから、社長だけじゃなくて、わかれば直接答えてください。

○来住委員 非常に大事だと思うんです。つまり、あふれたものが、あなた方は、これが新しい船になったら、今度は80%、返ってくると、

つまり、あふれたトラックの80%は積み込むことができるよという計算をされているんですよ。そうすると、僕はよくわからないのは、実際に申し込んだけれど、その日は載れなくて次に申し込んだと。1週間後に日にちをずらして載ってしまうと、荷物の量そのものは、私は余り変わらないんじゃないかという心配をするものだから言っているわけです。意味はわかりますか。私の言っていることはわからないですかね。

80%、漏れているトラックが、新しい船をつくったら積み込むことができるというふうになっているわけでしょう。そうすると、漏れているトラックが、実際にカウントできるのかなと思うものだから、それをちょっとわかりやすく言ってくれませんか。その80%がどうやって返ってくるのか。わかるように、済みません。

○補助者 済みません。ちょっとうまく話せるかどうかわかりませんが、例えば、おっしゃっているもので、具体的に言うと、工業製品とか時間に余裕があるもの、これはずらしてもらったりすることもあります。私どもとすれば、どこも平準的にいっぱいになりたいというのがありますので、御指摘のことはありますけれど、大体うちに申し込まれてくるのは、畜肉・野菜、そういう電源を使用する車なんですね。これはもう待っていただけないので、ほとんどが出ていってしまいます。

例えば、うちに載れなければ、コンプライアンスの問題もありますので、よその船を手配されたり、陸送されたりということがありますけれど、おっしゃるように、この肉があした出発するかということは、もうなくて、その日に私どものイメージでいくと、きょうの荷物はきょう消えるというような感じです。

○日高委員長 執行部の入室を認めます。暫時

休憩します。

午後2時15分休憩

午後2時16分再開

○日高委員長 合同審査会を再開します。

○来住委員 社長は10月9日に、県議会の丸山議長に新船建造に対する支援の要請をされています。この中で何と言っているかといったら、僕はこれが率直に出されていると思いますが、「資金調達については、金融機関に対して110億円から120億円程度の融資をお願いしているところですが、弊社は設立後、間もなく自己資金の蓄積が十分でないことから、残りの所要資金全額を自力で確保することは困難な状況だ」と言っているんです。

そうしますと、180億円かかるわけでしょう。180億円で、自己資金と補助金が11.5億かな。残りを何で銀行に申し込まないんですか。

ここでは、110億円から120億円程度の融資をお願いしているところではありますがと言っているんです。最初から、もう宮崎県が50億、40億、それから宮崎市が5億、それを予定されているわけですかね。この文書はそういうふうにとれますけれど、最初からもう公的資金を借りるのが前提条件になって、皆さん方は物事を進めていらっしゃいますよ。議長宛ての支援要請はこれが最初でしょうか。それ以前にも要請されたことがありますか。

○穂永代表取締役 正式に要請したのは、10月9日でございます。それは間違いありません。そして、170億円から180億円、調達をしなくてはいけない金額はこれぐらいですということなので、午前中に申し上げました171.5億円が、積み上げてきた積算投資額なんですけれども、それに、ひょっとしたら予想できないような追加工

事とか、仕様変更であるとか、そういったことが起きるかもしれないので、幅を持たせて、170億円から180億円は資金の用意をしておかないと、171.5億円かかるから、きちぎちに171.5億円を予定というか、資金調達をしておくと、そういう追加工事や追加費用があったときに、これはショートしてしまうので、幅を持たせて、調達額は170から180億円というふうに思っていました。

最初から行政に、例えば50億円とか、そういう考えではございませんでした。

○来住委員 では、お聞きしますが、あなたのところは、金融機関に対して110億から120億円の融資をお願いしているんです。そうすると、あと残りはどうしようと思っていたんですか。これは、もう県や宮崎市が出すだろうというのが前もってできているんですか。郡司副知事、どうなんですか。

○郡司副知事 当初の造船の目標が120億円程度ということで、会社としては、民間の金融機関から借りるという方向で検討されたと思いますけれども、途中の段階でSOx規制等も含めて、投資額が上ってきている中で、これ以上は民間金融機関から借りられないという判断のもとに、行政に対する要請ということに至ったものと理解しております。

○中野委員 郡司副知事、今のはちょっとおかしいよ。要は、資金調達の話ですからね。さっき穂永社長は、本来は自己資金や金融機関だけど、自己資金の蓄積がないから公的資金をと言っているんです。

それで、我々がきのうもらった資料には、公的資金が優先していると書いてあるんですよ。公的資金、宮崎県の欄に、貸付金による会社の信用を補完し、金融機関からの融資枠をできる

限り確保することにより、資金全体を取りまとめろと。県貸付金により会社の信用を補完する。

公的資金の貸付金で、いわゆる県の貸付金で信用を補完したから、民間から、要は金融機関からその融資額を確保できたとなっているし、そして、さっきの繰り返しになりますが、穂永社長は、本来は自己資金は金融機関だけれども、自己資金の蓄積がないから公的資金にしたんだという、公的資金が先だったということの証明ですよ。

だから、この文言からすれば、最初から、公的資金ありきだったんですよ。そして午前中の黒木相談役の話でも、オール宮崎の体制ができたからよかったんだと、共存共栄ということまで言われて説明されました。副知事はいなかったけれど、言われたんですよ。

だから私は、それありきだったと思うんです。それでも私は悪くはないと思っているんですよ。要はこれからの経営の体質が、親方日の丸みたいに寄らば大樹の陰であってはならないと思うんですよ。民間だから民間企業としての経営努力をどうしていくかということの見通しを立てた収支計画なり、いろいろしなければならぬと思うんですよ。

そういえば、きのうのこの資料についても、我々はカーフェリーへの融資をどうするかということだから、カーフェリーがつくった資料で我々は判断しないといけないのに、それを加工した県の資料で我々は判断せよということも、また本末転倒の話だと、そう思いながらずっと聞いておったんですよ。

やっぱり正直にお金がないから、まず公的資金をこれだけ融資する、残りを民間に調達してくれということを書いているんだから、素直に言うべきだと思うんですがね。そうでなければ

この文言を修正なさいよ。(発言する者あり)

○**郡司副知事** 済みません。50億円の行政支援があった段階からのお話をちょっとさせていただきましたが、水面下ではいろいろなお話があって、オール宮崎という形で出資もして、県も出資をしてこのプロジェクトを進めてきたというのは事実であります。

それで、会社自体が一旦倒産をして、借金については棒引きにしようということを一且やりました。やった中で、なかなか当初金融機関からは、そういう会社に対して、一方ではまだ自己資金がほとんどないという会社に対して、融資ができるのかという議論は確かにありまして、そこはお互いに役割を果たしていこうという議論があったのは確かでございます。

そういうお話がある中で、会社から50億円の行政支援という要請がありまして、今に至っているという状況でございます。説明が少し足りなかったのかもしれませんが、申しわけございません。

○**中野委員** 今になれば、鶏が先か卵が先かになると思うんですよ。要は、その171.5億円とか180億円の資金をどう調達するかという話で、そして将来的に、本当にスタートからずっともうかって、資金繰りもうまくこの資料を県はつくっているんだよな。そこに信憑性があるのかなと僕は思いますがね。

そう簡単に金利の問題も——さっき金利の問題もありました。県が40億を融資する、宮崎市を入れて45億を融資する、だから金融機関も協調融資か何か知らんけれど、融資したんだと思うんですよ。そんなふうにとれます。

それで、もう優良企業からとってやれというふうな感じで、今どき2.5%をされて平気にいるんですよ。優良企業であれば1%ですよ、高く

ても。社長、今の金利を見なさいよ。いろんな資料を私も見ているけれど、1%がいいところ。優良企業では1%でしか貸していないから、これは完全にもうかると。しかも県が後押しをしているわけだから、こんな優良企業はないですよ。優良企業だという書類をもらっているんだから。金利を1%、高くして1%、そこの努力はしてくださいよ。

○**穂永代表取締役** 金利交渉について、努力していくことは確約したいと思っております。

○**郡司副知事** 繰り返しになりますけれども、この航路を残そうというプロジェクトについては、官民一体のプロジェクトとしてスタートしております。出資もさせていただいておりますし、その中で、どうしてもこの航路については、安定的に、将来に向けて維持したいという思いが強くなります。そういう中で、県としても応分の役割を果たすべきであるということについては、まさに強い思いがあります。

今、御指摘がありますように、カーフェリーの安定的な経営維持に金利の問題は非常に大きい問題があると思いますので、社長はもとよりでございますけれども、私としても金融団のほうにはしっかりとここでの議論も含めてお話をし、少しでも金利負担が軽減できるような方向に強い覚悟を持って臨みたいと思っております。

○**坂口委員** そのとおりだと思うんですね、不足する金を何とか工面してあげるのも。だけど、金利を下げるというのは、もうずっと——リスク排除ですから、これは貸す以上に大切なことだと思うんですね。

宮崎市長がやったように、ほかの金融機関に口をきいてあげてもいいわけですよ。県が貸さなくても貸すほうはね。だから、そこはやっぱり何が大きかを間違ないように、しっかりとや

ること。この場を抜けるだけじゃだめですよ。

それと、例えば、170億円から180億円が必要と言われていたら、必要なのは180億円ですよ。そうなったときに、170億円であれば、なぜ50億円も求めるか。40億円でいいんですよ。170億円の可能性があるれば、50億円も要らないです。だから必要なのは170億円か180億円かわからんけれども、170億円は消して180億円。そうすれば、おのずと50億円が足りないということだと。

それから、素朴な疑問ですけど、そういった経営分析もだけれども、僕らが普通何かをしようとして金を借りようとするときは、自己資金を大体3割ぐらい持ってくださいねというのが金融機関ですよ。その3割が調達できないから、3割を公的な貸し付けでということならすんなり入ってくるんですね。でも、いろんな屁理屈を言われるからこんがらがって、しかも聞いてみたら2.5%だから、これはしてやったりで、金融機関にやられるぞと思うわけですよ。

3割は自己負担を持つのが常識ですよといって、みなさんは頭をうんうんとうなずかれたけれど、20年後はわからないですよ。また違うモーダルシフトが出て、フェリーはもう古い遺産となるかもわからないけれど、生命線なら、20年後にまだフェリーに頼らないといけない状況が残っているとしたら、そこで手持ち資金を3割残せるというものがこの経営計画に出てこない、20年後にまた県が貸せるかということ、それは違うと思うんです。今度は。必要な資金を出せなかったら、もう投資はできないと思うから、この経営計画は甘いと思うんですよ。

自己資金を20年後に調達できると、そのときに、今言われるように1年余りしか経験がないからといったら、そのときに金融機関が100%貸すかといったら、それはやっぱり難しいと思

うんですよ。やっぱり7割が限度だって言うんじゃないかなと思うから。この計画は、万が一があったら県民の税で全てばちかぶらんといかんという金ですよ。

だから、もうちょっと将来の見通しは、今いかに金を集めるかよりも、いかに、これから健全に、完全に約束事を完結していくかという経営ですね。そこのところに重きを置かないと、余りにも、まず金を集める段取りのところから説明がいろいろあったりして、120億円から140億円が必要だと思っていたら、詳しく調べたら170億円から180億円になったって行って、120億円から140億円というのは、全くここから消えておかなきゃいかんわけですよ。それは水面下のどげんですか、幾らかかるんですかとかいう話で。やろうと思ったら160億円から180億円か、170億円が最初の数字だったですか。

これから始まったときに、どうも40億円を不足すると。そして詳しく見ていったら50億円ぐらい不足するかもしれんというところからいかないと、本当にわかりにくいですよ、僕らから見たら。何かうまく説明を逃れられているんじゃないかなという気がして。数字は一つですよ。二つの数字はあり得ないです。この後どうなっていますかといったら、こうだと。もういろんな数字が出てくるものだから、わからないけれど、やっぱり足りない金が50億円だったら180億円ですよ。

そして、その上でですけど、50億円をもう40億円に決めていたから、市が10億円しかないけれども、何で40億円をいつ決めたのかということになると、やっぱり早く決め過ぎたと思うんですが、出資比率ですよ。県が1億円、市が5,000万円なんですよ。そうしたら2対1ですよ。

会社側からそれを頼まれたら、あなたのとこ

ろの出資比率に応じて、県は30億円を貸してくれないか、市は20億円を貸してくれないかというのが、会社側からは当たり前だし、知事がそれを受けとめて、議長が受けたものを執行部に投げたとしたら、この50億円については、戸敷さん、あなたのところが20億円だよ、権利も義務もそう持っているよねと。株をあなたはうちの半分は持っているんだからというところからいかないといけないのが、40対5でいったこの根拠を誰が決めたのかと。会社から40と5にしてくださいと言われたのか、それとも頼まれた県が40対5でいきましょと決めたのか。まさか、ないけれど、丸山議長が40対5でいくというんだったら、10億円やろうな。市長が蹴って5億円になったかもしれないけれど、そこが一つわからないんです。だから、お金に対しての感覚が物すごい甘いような気がするんです。そこらをちょっとわかるように説明していただけると。

○日高委員長 これは行政ですね。

○坂口委員 行政ですね。

○日高委員長 これは総合政策部長かな。「いや、違います」と呼ぶ者あり) 違う違う。「最初に発言した方です」と呼ぶ者あり) 郡司副知事かな。(発言する者あり)「最終的にはそうなるやろう」と呼ぶ者あり)

○郡司副知事 全体の資金調達には180億円ということで、これは間違いのないと思います。171.5億円は、中小機構に対する申請のときに使われた数字であると。これは議会でも答弁したとおり、ここはコンクリートしたいと思います。

次に、50億円の行政支援の話が県にございました。そのときに県が40億円という数字については、主要金融機関と同程度という頭がございまして、その数字が生きているものと思います。

当然ここでは、50引く40ですから、10億円を宮崎市にお願いするという形で、これについては、強い覚悟で知事が交渉してきたということだと思います。

その結果、一生懸命検討はしていただいたと思いますが、5億円ということと、足りない分については、金融機関に責任を持って調達に走るというのが、市の考え方であったということでもあります。

知事に一生懸命やっていただいたと思いますが、結果としてそういうふうになってしまったことは、少し残念ではございますけれども、受けとめつつ、一緒になってこの会社を支援していくということかなと、そんなふう考えているところでもあります。

○坂口委員 だから、金融機関と同程度を県が持つべきで、まず県が40億円と決めたのを、誰が何を根拠に決めたのかということですね。金融機関から同じように出さないよと、あなたのところに出す金が、うちの最上限の目安だよというなら、120億円を割っていくとそうならざるを得なかったという、やむを得ない事情だけれども、50億円を加勢してくださいといったときに、いや、金融機関とうちは同程度だと、これを県が決めたといったら、余りにも、もう無責任といってもいいと思うんですけれども、出資比率、やっぱり権利と義務ですよ。法律で裏づけられた。それに対しての義務責任を負えば、30億と20億です。でないとおかしいです。

まして、私の責任で10億円を確保すると言って、少なくとも銀行に5億円の話をつけたとなれば、その前に足りないというところから、もうこれ以上出せないということだから、本当はここで4つの金融機関の中から5億円の上積みがあることもおかしい話だけれど、ある人が口を

きいたら5億円をまた出したらしいというのは、それはよしとして、私の責任でということは、さっきも言ったように、これから20年にわたる金利負担のかさ上げですね。これは経営リスクが物すごく大きいですよ。ぎりぎりだとしたら。

だから、それは、私がちちゃんと補填してあげましょうというものとセットなら、知事もわかりましたと言っていいけれど、頼んだ後にだめと言われたと。そうしたら、これを頼んでやるから、よかったと帰ってきて聞いてみたら、リスクを高めたという。それなら知事は蹴ってでも5億を節減する、設計の時点やって、それでもだめならさっきからいろんな資料を見るように——宮崎市は物すごい得をするわけですよ。固定資産税だけでも。つくらなかつたら、途端に宮崎市に入らないじゃないですか。年間500億円ぐらいの金利の話じゃないじゃないですか。

やっぱりそこをしっかりと説明して、この船はもうできないぞと。そうなったときに、あなたのところは将来の財政計画に——もし20年間で2億も3億も固定資産税を歳入で予定していたら、それはもう消しとけというぐらいの、それがトップ会談ですよ。命をかけてやるという県の経済の生命線です。本当にそれをやられたのかどうか。そこらを含めて今尋ねているんですよ。なぜ40対5に決まったのか。

そこで、5億円を貸すんだったら、さっきから言うように会社のリスクを避けて、油代が集まるか集まらないかもわからない。毎日これから積み立てておかないといけない日掛けみたいな金、やっぱりそれは安全圏においておいて、金融機関から5億円を借りて。でも、やっぱり金利負担でグレーゾーンに入りますとなつたら、利子補給なりの話を県と市とにまたお願いされるのが、僕は経営としてのあるべき姿と思うん

です。

○日高委員長 坂口委員の今の質問については、私のほうで預かることでよろしいでしょうか。

済みません、先ほど、高橋委員から、志布志道路が完成して、無料で交通ができるということで、志布志道路の開通の見通しで見ていて、農産物が向こうにも回るのではないかという懸念があるということですが、その辺について県南地区の農産物の動きというのはどうなのか、農政水産部でわかる範囲でいいので、お伝えしてもらいたい。

○大久津農政水産部次長(農政担当) 農政水産部でございます。県南地区だけについての状況というのは。(「済みません。県西ですね」と呼ぶ者あり) その実態というのはなかなかなんですけれど、全体像をちょっと御説明させていただいてよろしいでしょうか。

○日高委員長 はい。

○大久津農政水産部次長(農政担当) まずフェリー輸送というところでは畜産物と青果物——水産物が一部ございますけれども、主体は畜産物と青果物になっております。

まず、畜産物の状況でございます。畜産物の生産量については、牛肉で1万6,500トン、豚肉で5万4,800トン、鶏肉で20万600トン、合わせて27万1,900トンが県内で生産されております。このうち、販売先の仕向けについては、生産量は統計上で出ますけれども、仕向けについては、食鳥処理場、それと食肉業者、こういったところからの聞き取り調査になっております。

こういった中で、関西より東に向けての出荷については、先ほどの27万1,900トンのうち、57%に相当する17万8,200トンがそちらの数字でして、全体の57%、15万5,000トンが今現在畜産で把握できている宮崎—神戸間でのフェリー利用

ということになっております。

このほか、畜産物では牛乳、それと卵、こういったものもございまして、これについては詳細なデータがまだ届いておりませんが、ある程度聞き取りの中で推計されますのが、約2万6,000トンということで、合わせて畜産物で約年間18万1,000トン程度、これは平成28年のデータですが、30年についてもほぼ同じような推計で、特に特徴としては、鳥の生産が拡大している、また卵の需要が伸びているということで、数量的には伸びている状況でございます。

一方、青果物については、畜産のように産地の処理場からの直送便ではなくて、積み合わせてですとか、または受けたトラック業者がさらに下請業者に運んでもらったりとか、いろんな形でルートがふくそうしてございまして、フェリーでの乗り入れとか、そういうところは正確につかめてはございません。

そういった中で、JA経済連分の輸送実績でございますが、30年度の取り扱いが11万9,300トンでございます。そのうち関西より東につきましては、全体で7万3,800トンということで、全体の約62%を占めてございまして、この中で海上輸送が4,800トン、フェリーと合わせたトラック輸送が6万6,000トンということで、大半がそういった形の実績になっております。

そういった中で、今、志布志道路というところでございまして、これについては、食鳥、畜産物、こういったところの処理場がございまして、そういったところが今後どういう動向をされるかということで、今後聞いていくわけでございますが、現状では、やはり宮崎カーフェリーの利用が中心で動いているということで、今申し上げました数字でございます。

○高橋委員 現状はよくわかりました。私が申

し上げたいのは、志布志港が最大のライバルというふうにおっしゃったんです。運賃が宮崎港よりも安い。そして恐らく新船ができるころに志布志道路が全線開通する見通しがあるものだから。しかも無料区間なので、そっちにシフトしませんか、そういう不安がよぎりますねということで、今問いを投げかけているわけです。

○大久津農政水産部次長(農政担当) 志布志港からの出発につきましては、普通に考えますと、逆に南下してしまっていて、志布志港から出入りといういろんな時間等もありますので、畜産物の冷蔵品と冷凍品についての可能性は——青果物については、できるだけ早く近いところから運ぶというところで判断されるのではないかと思います。ただ、RORO船とかいろいろ出てきますので、この辺については今からの動向を見ながら、また業者さんたちがどう判断されるか、それについては私たちも状況を精査、またいろいろ情報は収集してまいりたいと思っております。

○高橋委員 おっしゃったように生鮮品ですよ。それはもう近いほうがいいというんだから、それはもう志布志港になっちゃうよなと、今説明を聞きながらですよ。ただ、先ほど説明をされたんですけど、営業力とか信用力というふうにおっしゃったんですよ。そこで何とか宮崎港に荷を集約するというところで理解をすべきなんではなかろうか。そういう不安がよぎりましたものから。

○外山委員 農政水産部の大久津次長はさっきいなかったもので、高橋委員の御質問は、志布志道路等が開通した後に、今の荷がかなり向こうに流れる懸念はありますかということをお社側に聞いているわけで、その対応というか、準備はされていますかと。

○日高委員長 暫時休憩します。

午後2時45分休憩

午後2時45分再開

○日高委員長 合同審査会を再開します。

○補助者 済みません、御心配はよくわかっていて、私どももその心配は、若干しています。

ただ、今までの流れの中では、例えば、荷物は北へ上がっていきますよね。要するに、関西へ向けて上がっていきます。ただ、それらの車が都城から下へおりていって、もし船に間に合わなかったときは、またその距離を戻らなければいけないというのがあるので。運送会社さんは、目的地のほうへ走りたがる傾向があります。

運賃と時間の問題、心理的な問題も当然あって、当然経費も、もし間に合わなければ、その分また、油をたいて走るということもありますし、出港時間で、先ほど申しましたように、宮崎港は19時10分ですので、この辺の優位性も保ちながらやっているというのが現状です。

おっしゃるように、これから志布志道路が完全につながるとなると、脅威がないとは言いませんけれども、今までのおつき合いと営業力で、そこら辺は、若干、心持ちになってしまいますけれど、そういうところで頑張っていくというのが今の流れと、志布志のほうとも、荷物自体は、ほぼすみ分けているので、今さら志布志にどうのこうのというのは、あんまり行かないかなというふうなところも思っています。

○丸山委員 ちょっと質問を変えたいと思えますけれども、今、我々にいただいた資料は、宮崎カーフェリーからは、トラックの輸送、上りのこれまでの状況とかを含めての資料しかいただいているんですが、あと、県からいただいた、この横長のカーフェリーに基づいた資料し

かないんですけれども、銀行サイド、融資サイドには、どんな資料を出して、40億円、40億円、43億円、百二十何億のお金を銀行は貸すってやっている、金利は今も高いから、ここは、ちょっとおかしいと思っているんですが、どういう資料をもとに——これ以外にどんな資料を出して、一応オーケーをもらっていると認識すればよろしいでしょうか。

○穂永代表取締役 どういう資料をとということでもありますと、県、それから銀行団、同じ資料を提出しています。事業計画書、それから、その中の収支計画書、そういったものは提出しております。

○丸山委員 我々には、その抜粋版しか、多分来ていないんじゃないかなと思っているんです。委員会資料として届いている分がです。

それを、どうやったら確認できるかは、総合交通課なのか。誰に確認すれば。全て同じ資料が届いているかを確認させていただきたいと思っているんですが。

○大東総合交通課長 会社からは、今回の詳細な事業計画はいただいているところでございます。

さらに、損益計算書につきましても、私どもがお出しした資料よりも、もっと詳しい内訳が入ったものはいただいているところでございます。

しかしながら、この全てをとということになりますと、会社の営業上の秘密といえますか、法人の情報も、多々含まれておりますので、この全てを明らかにするといったことは、ちょっと難しいのではないかと考えております。

○丸山委員 県としても40億円を出すほうで、我々は採決する立場なものですから、細かい情報をもらわないと判断できないことがあります

ので、もう少し情報提供できるものかどうかを検討していただくようお願いします。

○日高委員長 今丸山委員から要請がありました。出せない部分と出せる部分、その辺が区分されるとは思うんですけども、限度いっぱい資料提供をお願いしたいと思うんですけども、皆さん、どうでしょうか。

○坂本副委員長 済みません、関連で。きのう、最後に旅客の新しいプラン、どういうことを根拠にして旅客の収入を見込んでいるかという資料の提出を希望したんですが、用意されていないんですけども、こういったものも出せない資料と考えていいんでしょうか。

○穂永代表取締役 旅客の料金体系でございますが、基本的には、新船が就航した後も、料金体系については、そのまま変えない方向で、今、考えてはおりますけれども、決定しているわけではございません。

ただ、旅客のスペックというか、特等とか1等とか、そういう部分が、若干ふえたりしますので、その需要が高まるだろうなという予想はしております。

ですから、その部分の価格を若干上げようかという、そういう検討も、今、しておるところです。

○坂本副委員長 なぜこういう質問を差し上げたかといいますと、今、関西エリアに旅行される旅客の利用者が、空路ではなくて航路を選ぶ大きな理由に、やはり運賃の安さというのがあると思うんです。

ただ、ずっと説明をお聞きしていて、旅客収入の安定した収入を見込んでいる根拠に、客単価が上がるということが資料に記載してあったもんですから、そうすると、利用者の立場からすると、今までより、ちょっと高級感が出てく

るのかなというふうに受け取ったものですから、そうすると、利用される県民の方たちに、影響が今後出てくる可能性があるなと思ったものですから、そういった趣旨で御質問しました。

○穂永代表取締役 料金については、いろんな価格帯が今でもございます。特等、1等、2等、2等寝台、そういった部分の価格がありまして、安い運賃で関西方面に行こうというときは、2等、いわゆる雑魚寝とか、一番の低価格帯になります。

そういった部分はいじらないことで検討しておるところで、特等とか1等とか、今でも高価格帯の部分を、他社のフェリー会社の特等仕様の部屋は、今、我々より高いのをやっていますので、それをにらみながら、特等とか1等の、いわゆる高価格帯の分は、価格を見直してもいいのかなと、今、考えているところでございます。

○坂本副委員長 よくわかりました。ありがとうございます。

○日高委員長 先ほど丸山委員から資料提供依頼がございました。出せる部分と出せない部分——皆さんどうでしょうか、資料提供についてはよろしいでしょうか。

○重松委員 今日いただいて、採決までに間に合うんですか。

○日高委員長 採決までに間に合いますか。

○大東総合交通課長 会社と相談をしてみたいと思います。

○日高委員長 わかりました。時間が、もう3時になります。一旦、休憩をとりたいと思います。

穂永社長、また、宮崎カーフェリー株式会社の皆様、もう少しお時間をください。郡司副知事もよろしく申し上げます。

○大東総合交通課長 先ほど、坂口委員から問い合わせがありました日本財団の融資の件ですが、調べましたところ、スクラバーに対する融資制度はございます。

ございますが、現船に改修でつける場合に限られるということございまして、新船の場合は対象外となっております。

○坂口委員 参考までに、そのときの金利ですけれど、どうなっていますか。

○大東総合交通課長 1.7%固定ということになっているようです。

○坂口委員 船が、あとどれぐらい稼働可能と見ているかわからんけれど、つける場合で1.7%だから、その金利は、やっぱり参考にすべきだと思うんですね。2.5%の金利と比べて。そのところを言いたかったのと、それが、今度のに使えば、むしろ20億円は、そちらを当てにされたほうがいいんじゃないかというのも一つあったのですけれど、新船はだめとなると、それは使えないけれど、ただ、そのところはお答えいただけるように、やっぱり頭の中にすり込んでおいてほしかったですね。

○日高委員長 ここで、一旦休憩します。再開を午後3時10分といたします。暫時休憩いたします。

午後2時55分休憩

午後3時12分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

先ほど丸山委員から要請がございました銀行との契約書類につきましては出せるということですが、委員のみに配付して、最後に返却することによってよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 そういったことでやりたいと思

います。よろしくお願いいたします。

○丸山委員 宮崎カーフェリーから、きょう、資料をいただきました。我々が一番心配しているのは、今後の貨物の量が、本当に大丈夫なのかというのが一番。あと経営のほうも心配なものですから。この予測の考え方というのがあるんですが、まず、15年間で年間0.19%少なくなりますよという数値の根拠は何なのか。

人口減少が、今、かなり顕著になってきているものですから、その数値を見込んだ数値なのか。この0.19%、毎年減っていくんですよという根拠がよくわからないので、この根拠を教えてください。

○補助者 まず、こちらの数値の減少の根拠につきましては、人口とGDPの変化を、国土交通省の国土技術政策総合研究所というところが加味した資料になっておりまして、資料の目的が内貿フェリーの将来の貨物の試算をするという資料になっております。こちらをもとに行っております。

もう少し詳しく御説明を申し上げますと、関西以東への貨物の動向ということで、この中でフェリーの貨物量の県間移動というものがデータとして示されております。そちらの数値を、2015年の実績と2030年の推計値をもとに試算しておりまして、その結果として15年間で約2.87%のマイナス、それを15分の1で年率に引き直しますと、マイナスの0.19%という形で試算をしております。

○丸山委員 今言われました数字は、実際の宮崎カーフェリーのデータなのか、全国の物流のデータなのか、その辺を比較しないとわかりません。もう少し細かく教えてください。

○補助者 こちらにつきましては、弊社のデータというよりは国の統計です。具体的には港湾

統計ですとか、貨物の流動調査ですとか、物流センサス調査といった、そういった国の統計をもとにつくられたものでございます。

○丸山委員 宮崎県は、やっぱり人口減少が非常に激しくて、なおかつ第一次産業の担い手が非常に心配です。本当に、そのデータが正しいのか、信頼していいのか。もう少し厳し目に数字を当てはめるべきなのかというのは、社内で検討されたんでしょうか。

○補助者 社内でも、この点につきましては議論を重ねてまいりました。将来の無人化構想ですとか、自動運転の話題についても出ておりましたので、繰り返し議論をする中で——ただ、あふれ台数というものがございまして、短期的には、まず確実に需要はあるだろうというふうに踏んでいます。ただ、そうは言っても中長期に見ますと、物流の減少という可能性も生じ得るところでございまして、冒頭、穂永のほうから御説明を申し上げましたように、カーブが、最後の10年、20年から25年にございまして、低い水準で、会社としてはかたみに見ているところです。

○丸山委員 あと、将来の数字が令和5年の予測値は7万8,000台となるんですが、それが徐々に減っていきますよということになっていると思います。あくまで将来の予測の数値がです。

これは平均のあふれ台数が、平成29年度は6,261台とあるものですから、これを考えたときに、予測値の7万から7万8,000台になりますよという、この差が若干多いような気が、当初のスタートが多いような気がするものですから、7万8,000台という数字はどういう数字なのか説明していただけるとありがたいです。

○補助者 7万8,000台の数字に対する評価ということでしょうか。(「はい」と呼ぶ者あり)

こちらにつきましては、あふれ台数ということで、目に見える数値として積み上がっている数値が、まずございまして、それが6,261台でございまして。

また、各種ヒアリングを重ねていく中で、そもそも宮崎カーフェリーに申し込んでも乗れないので、お申し込みをいただかないお客様もいらっしゃるだろうということで、そうした潜在的な需要も、当然ながら見込まれるだろうということで、あふれ台数を目いっぱい積み上げると、このぐらいまでは行くのではなかろうかと。ただ、目いっぱい積み上げたところから将来的な減少リスクを加味するべく、年率のほうを掛けて、社内的には冒頭の令和5年度に7万8,000台という評価をしているところでございまして。

○丸山委員 そのいろんな評価が、細かいデータを見ないと、我々もわからないんですよ。だから、その辺のデータは教えていただければいいでしょうか。情報開示とかできるんでしょうか。

○補助者 はい。ベースとなる台数について開示させていただくことは可能でございまして、こちらは実際に私どもでも試算をしておりますが、実際に2013年度から16年度の4期間の貨物の輸送量を見まして、そこを、まずベースの輸送量ということで置いております。

そこに、このあふれ台数を加算するような形で、なおかつそこに、スクラバーの減少等々を折り込んでいるんですが、そういった形で試算を立てております。そのベースの部分については、過去の実績、なおかつ直近の他社のトラブル等々がございました、特に輸送量の多かった時期は差し引いてございまして、その部分はかたく見積もっているということでございまして。

○丸山委員 今、言葉で聞いても、なかなか理解しづらいものですから、データとしていただ

けるものであれば、情報をいただくとありがたいかなと思っています。大丈夫でしょうか。

○補助者 承知いたしました。

○日高委員長 今、データを資料提出してほしいという丸山委員の要請ですが、皆さん、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 データをよろしくお願ひいたします。

○前屋敷委員 今に関連してですけれども、この貨物の量についての見方なんです、将来減っていくこともかたく見積もっているという将来予測も出ていますけれども、今後、貿易自由化の流れの中で、かなり大きく物流は変動していくことが考えられると思うんですが、そのあたりも試算の中には入っておりますでしょうか。

○補助者 済みません、貿易の自由化等々の将来的な影響については、即答はできないんですが、GDP全体というところでは、見通しは含まれているという理解でございます。

○前屋敷委員 GDPの中に含まれているだろうということですが、これは、かなり影響を及ぼすことになると思いますので、その辺はやはり、つぶさに情報を収集していただいて、将来予測はしっかり見通しておく必要があると思います。

それと、話は戻りますけれども、融資の件についてなんですが、公的資金を県が出すという立場に立っての議論が、今、進められているところなんですけれども、金融機関からの融資の件で、県が取りまとめて、主要金融機関の宮銀と日本政策投資銀行と同等の40億円としたとあるんですけれども、この金融機関が40億円となりたいきさつといたしますか、この額が決まったの

は、どこでどういうふうに、会社のほうから金融機関には一定の要請をされたのだと思うんですけれども、説明資料では、同等の40億円を県が融資をするということに至ったというふうに読み取ったんですけれども、その辺のいきさつを、地元の金融機関の果たす役割のところを、聞かせていただければと思います。

○穂永代表取締役 金融機関の資金調達、貸出額をどうするかという部分は、宮崎銀行さんと日本政策投資銀行さんの2行が中心となってやられたというふうに思っております。

○前屋敷委員 金額を決定したいきさつといたしますか、経過は、40億円が決まったという件についてはどうなんですか。要請としては、もっと多く融資をしてほしいというふうな。

○穂永代表取締役 行政に要請する額と金融機関に要請する額が、どうやって決まったかという話になると、金融機関に対しては、120億超、一番多くて120億円かなと。その割り振りについては、私どもが、この割り振りでお願ひしますということは、こちらからは言えないかなというふうには思っております。

○前屋敷委員 会社のほうから120億円ぐらいかなということに要請されたわけですか。幾らで要請されて、金融機関のほうでは限界があるということに決められたのかなと思うんですけれども。

○穂永代表取締役 当初の経緯からいくと、最初のころは、まだ、総投資額はそこまで行っていなかったんで、金融機関としては100億円とか、その次が110億円とか——115億円となりましたけれども、最終的に180億円調達しなくてはいけないということになったときに、じゃあ、金融機関としては120億円、あるいは足りない場合は123.5億円まで出すよということで、いただい

ております。

残りの我々が自己資金で調達できない部分を、最初は50億円お願いしますといったような経緯でございましたけれども、その割り振りについては、県と市の間でやっていただき、市からは5億円という結論でありました。

その結論に対しては、私も市からお聞きしました。割り振りの部分はそういった経緯でございまして、あと、5億円足りない分は、じゃあどうするかということで、市としても責任を持って金融機関に働きかけるということでありましたし、その中で、先ほどから言っております、1.5億円の自己資金が何とか都合ができるかなというようなところで、市が調整をしていただいて、3.5億円は金融機関がプラスになったといったようなところでございます。結果的に180億円を調達するのは、金融機関として123.5億円、自己資金としては11.5億円というようなところでございます。

○前屋敷委員 県と市との割り振りの問題とかではなくて、金融機関に、もともと、どの程度の資金を要請されたのか。

金額が高くなって、もう少し必要ということはいわれたんでしょうけれども、オール宮崎で、この航路を残そうということに、恐らく金融機関も入っていらっしゃるし、そして、県内経済の生命線で、県内の経済を支えるという点では、やっぱり金融機関もそれなりの責任を果たすとか、努力をする必要が、私はあるんじゃないかと思うんです。

ですから、もともと金融機関には、どの程度の融資を要請されたのか、限界がこれだから、もうこれ以上は出せないという理由があったのか、その辺のところを聞かせていただければ。もっと協力を、努力をしていただきたいなと思

うものですから、今、議論にありましたけれど、金利の問題もあります、たくさん借りれば、それだけ利息を払うことにもなりますけれど、それは別にしても、金融機関としての役割といえますか、努力といえますか、責任といえますか、そういったものは求めることが必要ではないかなと、公的資金云々の前に思います。

○穂永代表取締役 最初に申し上げましたとおり、今回の造船の資金は、本来ならば公的資金をお願いする立場ではないというふうには考えております。ですから、自己資金が足りない分は、金融機関から調達をしたいと思っております。

ですから、171.5億円というが、我々が見積もりを出して、積算投資額はこれぐらいだとわかったときは、自己資金以外は金融機関にお願いしたいとは思いますが、金融機関の立場としても、いや、そこまではというのがあったと思います。そういうことで……。

○前屋敷委員 融資については、県も一緒に金融機関と協議して、同等の40億円というのを決めた説明にはあるんですけども、宮崎銀行が40億円、それから、日本政策投資銀行も40億円、その40億円はどうやって決められたのか。県の公的資金が同じ額になったのが、どういう経過といえますか、いきさつでそうなったのか、その辺を聞かせていただけると。

○日高委員長 暫時休憩します。

午後3時31分休憩

午後3時32分再開

○日高委員長 合同審査会を再開します。

○松浦総合政策部次長(政策推進担当) 資金確保につきましては、県としても、新会社設立のときからずっとかかわってきておりますので、

金融機関との協議については、我々も入っていました。

直接、私が入ることはありませんでしたけれども、担当課を通じてそういった調整といいますか、協議は重ねてきたところでございます。

そういう中で、前に、坂口委員からお話がありましたように、こういう新規の事業を立ち上げる場合に、おおむね3割ぐらいは自己資金が必要だというような一般的な取り扱いがあるという中で、自己資金が足りない状況がありましたので、そこについては、一定程度、行政の関与は必要であろうというところでの話し合いはしておりました。

その中で、逆算していきますと、おおむね7割というのが金融機関のほうで、120億とか110億というラインになるということでございます。

そういう中で、じゃあ、行政のほうはどういうふうに考えていくのかも、当然、出てまいります。そういった段階で、要請を受けた形になったんですが、県が幾ら出すのかとか、金融団の中で、メインのところがどれだけ出すのかという調整は、その中でやっていったわけですが、やはり、金融団のほうの120億程度という数字をどう確保するかということになっていきますと、4行が協調融資をするという形でありましたので、少なくとも、メインバンクについては40億円ぐらいは必要ではないかというような議論がございました。

一方で、公的支援のお話の中で、やはり、県がこれまで主導してやってきた部分もありますので、そこについては、やはり同程度のものを負担してほしいというような協議の中で、メインバンク、県が40億円という規模でいこうと。そうすると、行政でいいますと、残りの部分は宮崎市にお願いをしよう。

それから、金融団の残り2行で40億円程度で調整していこうということで協議を進めたところでございます。

○前屋敷委員　じゃあ、金融団からの要請といいますか、意向を受けて、宮崎県も同じ金額ぐらいにしようという決定をされたということですか。2行が40億円、それぞれ準備するので、宮崎県としてもそれぐらいの融資をしてほしいというようなことだったんでしょうか。

○松浦総合政策部次長（政策推進担当）　基本的にはそういうふうなことであります。

その中で、要請があったからというだけではなくて、このプロジェクトを絶対に前に進めなくてはならないという中で、やはり、主体的な役割を県としても担っていかなければならないということで、そういうような判断になったところでございます。

○前屋敷委員　県も、それなりの役割を果たすことは必要かと思うんだけど、やはりそこは、金融団にもっと努力、協力を要請することは必要じゃなかったかなと、私は思います。

○窪菌委員　今の40億円の話なんですけど、説明資料の中に高度化資金のことが書いてございます。この資金の流れなんですけど、8割を公的資金として無利子で貸し付けますよという内容でございます。

あと残りの8億の財源はどういうふうになるんですか。フロー図がありますが、これを見ていると、8割は貸し付け、もうあと2割を県ということで載っておりますけれども、この2割の8億は一般会計からなのか、それともそういったお金があるのか、準備があるのか、そのあたりをちょっと教えていただけると。

○長倉経営金融支援室長　この県負担分の8億円でございますけれども、これは、実際に貸し

付けを行う予定の令和4年度の当初予算におきまして、この特別会計に一般会計から8億円を繰り入れする形で8億円の歳出をするということになっております。

○窪菌委員　じゃあ、令和4年には、これが一般会計の歳出として提出されるということになるんですか。

○長倉経営金融支援室長　一般会計から8億円を特別会計に繰り入れる。特別会計としましては、一般会計から8億円を繰り入れまして、それと別に中小機構からの32億円、これは制度上、地方債という形になりますけれども、それを組みまして、合わせて40億円の歳出を特別会計の中で組むという形になります。

○窪菌委員　わかりました。

○脇谷副委員長　旧日本カーフェリーが破綻して、また、新カーフェリーになったときに市議会議員でおりましたので、この一連の流れにつきましては議会でやっておりまして、今回、改めて議事録を見ましたら、平成29年度の3月末には、もう県と宮崎カーフェリー株式会社から相談を受けたのが最初というふうに、戸敷市長がおっしゃっておられまして、その後、事業再生支援の方が入って、それから借金は棒引きにさせていただいたというような流れも、全てわかっています。新会社ができるときに、県が1億円、宮崎市が5,000万円という、株式総数の4%に当たるということで、3%以上は物を申せるということもあり、そういったことを選ばれたということなんですけれども、今回、金融機関と同程度ということで40億円を県が出されるということで、金融団のほうで、先ほど120億円の中からメインバンクと2行という話がありましたけれども、もう少し詳しく教えていただけないでしょうか。

○日高委員長　今のは出資率ですか。

○脇谷副委員長　今回の新船における貸付金。

○日高委員長　貸付金の割合。

○脇谷副委員長　そうです。

○日高委員長　（発言する者あり）40・40・20・20。

○脇谷副委員長　40・40・20・20のところ。

○日高委員長　太陽銀行とどっかだね。

○脇谷副委員長　それは、どこの銀行。

○日高委員長　太陽銀行と……。 （発言する者あり）

○大東総合交通課長　金融団の融資額ですけれども、宮崎銀行が41.75億円、日本政策投資銀行が41.75億円、宮崎太陽銀行が20億円、県信連が20億円という内訳でございます。

○坂口委員　だから、全然意思の疎通というか、統一的な認識を持っておられないけれど、社長は、最初120億円ぐらいでできるかなと考えて——これは考えておったという域だと思うんですね。進めたら170億円ぐらいかなと、結果的に180億円ぐらいかなということで、最初は120億円とっていたけれど、とても足りんからというような説明もあっているんです。

でも、泣きつくところは公的機関しかない。そうなんですけれど、せっかく180億円集まったと思ったら、1億5,000万円うちにあったということを出して、それをせっかく約束してくれた。本当にやむなく県に頼むのであれば、その1億5,000万円は、さっき言ったように安全のためにとっておくか、それとも県の融資を減額してくださいと、38億5,000万円で足りないとやらないと、何で先ほど説明されるように、本当に申しわけないけれどもという気持ち、相手はビジネスですよ、銀行は。貸すっていったのなら、借りるべきですよ。

だけど、それを、せっかく貸すといったら、銀行に対して、もういいです、1億5,000万円下げてくださいと、125億円になっていたわけでしょう、一回は。今までの説明では。ですよ、知事の報告では、戸敷市長に出させるようにしたと、口きかせたと。ところがリスクを一緒に持ってきたということで、ここは問題視しているわけ。

だから、125億円はできたわけです。ということ、県が40億円も、なぜという空気の中で、38億5,000万円になぜできなかったのかということ、それを僕は一般質問のときからずっと聞いているんです。それなのに、何も答えてくれない。

加えていうと、こんがらがるのが120億円から140億円というのは、何にもつないで、船が欲しいけれど、どのぐらいかかるだろうかといって、ひょっとしたら140億円ぐらいだろうかといって、それならドッグやら聞いてみようやったら、これは170億円ぐらいかかるよということで、大変だということになった。

そこでもう一回銀行にもっと貸してくださいと言わなかったんですかというのが。だけど、いやその前に、もう我々が180億円をベースに4・4・4・3グループプラス4、プラス10で話してみたんですわというから、ここも時間的にいくと、ちょっとおかしいんですよ、本当は。

だから、そこらをこの場で払拭しましょうねと。だから、本当のことを言うっていうとおかしいですけど、やっぱり、答えは一つじゃないとおかしいです、ぐるぐる変わってきて。そして、さっきから言うように、まずは株式の持ち合いを2対1にしたところから始まってきていて、そこでなぜ、知事が俺が40億円出すと、その時点でうまくいけば、市はゼロで済んだん

です。170億円で終わるかもわかんないと言われるんだから。

何でそんなことを県がやるの。それは完全にリスクがないということだったら、自己資金を3割持たないと7割しか貸さないよという銀行界の常識があるから3割ですよといったら、自己資金じゃないんですよ、これも融資ですよ、県からの。

これは自己資金じゃないですよ。県が貸すわけです。しかも、迂回じゃないけれど、制度を利用した融資ですよ、公的支援に入る融資。

だから、そこらをびしゃっと説明しないと、いかにも自己資金が3割あるから、あとの7割は金融機関だという、先ほどの次長の説明でもあるけれど、自己資金じゃないですよ。

それで、じゃあ、これからまた自己資金がそういうことを前提で、そこがなぜ1億5,000万円を金融機関が貸すっていったのに、そちらに、商売で金利まで取るところにはリスクも与えて、県は本当に県費を、先ほど8億円を一般会計から繰り入れるといったけれど、一般会計は県債かなんか出さないと、そんな金はないですよ、余剰金は。ここで、金利が発生しますよ。それなら、少しでも下げるのが、まず県の努力です。それが交渉です。

そんなにやって、県を38.5億円に下げる。そしてまた、それから5億円を仮に持ってきたとすれば、その5億円も、市と県の責任の度合いというもので、また話をつけていくということとか、やっていくのが当たり前で、それを前提に、また社長にお聞きをしますけれど、補助金を2口、国土交通省と経済産業省に申請された。補助金は最終的にどれぐらい入ってくることになるんですか。

○日高委員長 暫時休憩します。

午後3時47分休憩

午後3時47分再開

○日高委員長 合同審査会を再開します。

○補助者 それではお答えいたします。

国土交通省の内航補助事業のほうが、トータルで3.9億円。経産省のS I Iの補助金のほうが、トータルで6.7億円となっております。

ただ、この両方の補助金は、単年度ごとの交付になりますので、今、確定しているのは初年度ということになります。この後の年度は、それぞれの年度ごとに国家予算が決まりますので、それに応じてこの金額が、また審査されて支払われるという形にはなっていくと思います。

もう一つ条件がありまして、ここには省エネ率というのを入れておりますので、そういったものをきちんと達成していくことが前提となっております。

○坂口委員 それでいいんです。ただ、油の見通しを三十何カ月やられたわけでしょう。そうしたら補助金の見通しも立てられて、最後の調整はそれでいいんです。補正だなんなの調整外。そこで、最初に言われたときは補助金確定がいつだったかわからんけれど、10億の時点か11億5,000万円の時点かわからんけれど、3億9,000万円を引いたものは自前のお金ですよ。それに3億9,000万円を足して10億になったのか、11億5,000万円になったのかわかんないけれど、3億9,000万円。

だから、今後来るものもそこに入れて、さっきから言うように、またリスクを抱えるよりも、それはやっぱり県と市の融資の分——銀行を減らすんじゃないくて、銀行を減らすといった1億5,000万円も、一旦約束したんだから、銀行は、それはやっぱりだめだって言えば、125億にまた

戻しますよ。彼らは商売だから。

だから、その1億5,000万円、銀行のまた抑えてくださいなんて、7,500万、7,500万ずつ2つのメインがやったみたいだけれど、足して1億5,000万円、やっぱり、またかさ上げさせて、県のリスクを下げる努力は、県の努力というか、これは県の責任ですよ。そうでしょう。

足りないといったときに、国庫補助金は計算に入れていないじゃないですか。その後、決まって、これだけ余計にいきますとなったら、それは借入金、それも金利もとらない、むしろ金利を負担してあげるっていう、まずは宮崎県、40対5なんていうとんでもない数字の40億円を減らす、ここが基本ですよ。

本当に県民の皆さんに、本当に申しわけないっていう姿勢で、フェリー会社が頼まれるんなら、それは言っていることとやることが、全然違います。うがってみれば、銀行の味方みたいなやり方ですよ。どうなんですか、これも副知事が責任者として、やっぱり県の立場で。

○郡司副知事 1.5億円の取り扱いについては、御主張のとおりだと思いますので、これについては金融団、銀行のほうと、再度調整をさせていただきたいと思います。そのようになるように、頑張ってお話ししたいと思います。

○坂口委員 さっき言ったように、船を受け取るまでには、補助金は最終額が決まって交付されるわけだから、それもかさ上げしてです。返す額はです。

だって、準備している金と10億円は、その時点で言われたんだから、この次に来る分は、もうそれ以上、自己責任にしないで、180億円と見通しが立ったんだから、さらに、今度は会社でまた金が出てきたなんて作業は、もう必要なくなるわけだから。それは、やっぱり県の40億円

を少しでも減らさない。

その前に、県はまず、40対5、この根拠、これは県民は納得しないと思うんです。だから、聞くところによると、9日が市議会の採決日らしいから、それまでに市との、この全県、オール宮崎の考えとメリットを受ける宮崎市、株の出資割合に応じた責任の履行、やっぱりこれも県の立場で県は話すべきです。

これは会社の責任じゃないと思います。公的支援を50億頼むって言われた、だから、それをどうやるかは県と市の、河野知事と戸敷市長の話だと思うんですけど、2回会われて、こんな子供の使いじゃだめですよ。僕はそんなふうにするな。

○日高委員長 今の坂口委員の質疑については、私が受けとめて、次に行きます。

ほかにございませんか。

○脇谷副委員長 さっき、各銀行からの出資額をお聞きしましたけれども、今年度の市議会において、戸敷市長は、要請があれば将来的な収支の見通しや、県による支援の内容等を踏まえて、必要に応じて、何らかの支援策を検討していくと答弁されているんですが、新会社においての出資比率が、県が1億円、宮崎市が5,000万円ということを考えれば、県が40億、そして市が5億というのは、ちょっと余りにも差が大きいんじゃないかというふうに、やっぱり皆様方も思われると思っております。

元市議会議員とすれば、例えば、こちらのほうでもっと出すべきだとは、なかなか言えないもので、(発言する者あり)なかなか言えないものですから、(発言する者あり)いやいや、市議会議員としてだったらですよ、だったら言えないものですから、市長が何らかの形で幾ら幾らというふうに言われれば、それを検討すること

になると思うわけです。

ですので、どうして自分のところは40億出してから、市は10億をお願いと言われたのかなと思っているんですけども、その点についてはいかがでしょうか。

○松浦総合政策部次長(政策推進担当) 先ほども御説明いたしましたように、180億円という資金枠を全体として確保していく、そこに県としても主体的にかかわっていかなければ、これは成り立たないという状況がありました。

そういう中で、メイン行と話をする中で、全体枠をそれぞれを考えていったときに、やっぱりお互い40億円程度ぐらいのものを考えないと、これはまとまらないというふうなところがありましたので、そのところは、それぞれのそういう考え方の中で決めたというところになります。

その上で、公的資金の支援が50億という要請がありましたので、そこに対しては、やはり一番恩恵があるといえますか、かかわりの深いところでありますので、宮崎市のほうに、残りについてはぜひお願いをしたいという流れになったところでございます。

○脇谷副委員長 わかりました。

○坂口委員 今のは、もう政治判断の域ですよ。事務レベルの域ではないです。だから、あとは知事の言質をとるしかないんですけども、まずは会社の方をどうされるのかだけでも決めていただいたら、県側だけでも。

○日高委員長 まだ参考人招致ですから。会社側から聞くことは、ほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 本日は、大変お忙しい中、集中審議に御出席いただきまして、厚く御礼を申し上げます。

本日、お伺いいたしました内容につきましては、この後の審査の参考とさせていただきたいと存じます。本日はまことにありがとうございました。

暫時休憩いたします。

午後3時57分休憩

午後3時58分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

午後4時になりますので、延長したいと思いますが、皆さんよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 再開を午後4時10分といたします。暫時休憩いたします。

午後3時58分休憩

午後4時10分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

引き続き議案の審査を行いますが、昨日要求した資料についての説明をお願いいたします。

参考資料の長距離フェリー会社の経営状況、農林水産業及び製造業の産出額・総生産額、就業者数、これについては、もう既に参考人招致のほうで説明を行いましたので、3ページからの知事と宮崎市長との会談について説明していただいた後に、先ほど丸山委員から要求がありました資料につきまして、かいつまんで説明していただく流れでお願いいたします。

まず、この知事と宮崎市長との会談について説明を求めます。

○大東総合交通課長 それでは御説明いたします。

資料の3ページ目になります。知事と宮崎市長との会談（要旨）①でございます。

日時が、令和元年10月26日のものでござい

ます。

要旨（1）知事からの要請でございます。

知事からは、2行目にありますけれども、フェリー会社からは50億円の行政支援の要請があったと。県といたしましては、金融機関と調整の上で40億円で考えたいと思っていると。残りの10億円につきましては、市にお願いしたいという旨をお願いいたしました。

これに対して、宮崎市長からは、市としては5億円以外に駅と港を結ぶ道路、こういったところに事業費を投じていると。市からは5億円プラス従来からのソフト支援、あわせて道路といったものを合わせてフェリー支援だと思っ

ているというふうな答えがありました。

次の（2）番、起債がふえることについて。

宮崎市については、貸し付けであり、戻ってくるお金ではないかというふうなお話も、知事からはありました。これに対して宮崎市長からは、宮崎市が恩恵を受けるというのはあるけれども、宮崎市だけが恩恵を受けるわけではないというふうな発言がございました。

次に、（3）応分の負担についてでございます。

知事といたしましては、県全体の恩恵という面から、県としては支援するという、宮崎市については、県内市町村の中でも特に恩恵を受けるということで応分の負担をお願いしたいというお話。それが難しいということであれば、市の支援額5億円に加えまして、会社の利息負担を軽減するといった目的で、こういった支援を行うという考え方もあるではないか。ほかの案もいろいろあるはずなので考えてほしい、市長として受けとめてほしいというふうな発言がありました。

市長からは、検討して再度話したいというふうなお答えでございました。

ページをめくっていただきまして、会談②で
ございます。

日時が令和元年10月30日に行われております。

要旨(1) 宮崎市長の検討結果といたしましては、11月議会では市としても協力はしたい。現在、フェリーに対して、約1,000万円の支援を行っており、港への道路整備を進めている、こういった支援まで含めて考えてほしい。利子補給も考えたが、これは難しいというふうな回答でございました。

次に、支援の上積みについてということで、知事からは、今以上のことは考えられないのかと。支援の上積み、これは示せないのかというふうな問いかけをいたしました。

市長といたしましては、今まで以上に利用促進の取り組みに努めていきたいと。神戸からオリックスファンの利用がふえているので、そういった旅客の面での、今まで以上の利用促進に取り組みたいと。さらに、直接の貸し付けは5億円、残りの5億円分については、私が金融機関にお願いをするというふうな回答であったということでございます。

以上でございます。

○日高委員長 ありがとうございます。

これについて質疑はございませんか。

○坂口委員 くどくなってしまうけれど2枚目です。結論の1,000万円の支援というのは、具体的に何をやっているんですか。

○大東総合交通課長 これは、旅客誘致の支援などを行っていらっしゃるかと聞いております。

○日高委員長 それを詳しく、もっと具体的に。

○大東総合交通課長 まず、長距離フェリー輸送力強化対策支援事業といたしまして、団体修学旅行の利用促進でありますとか、乗用車の利用促進、神戸航路PRといったような事業とい

たしまして、960万円の予算がございます。

そのほかに、関西誘客プロモーション事業、これは、特にフェリーの利用者に限った話ではありませんけれども、カーフェリー利用者に対する乗船料補助、こういったものも含めまして、1,700万円程度の事業がございます。

○坂口委員 それと、新船とは、また別な話じゃないんですか。これは、新船をつくろうという話で、足りない金をどうしようかという話ですよ。これは宮崎市の振興策じゃないですか。今までやってきていたんでしょ。新船ができたらやってあげますということじゃないんでしょ。

○大東総合交通課長 今までやってきた事業はこれでございますけれども、今回の宮崎市長の、今まで以上にというところの意味といたしましては、こういった事業に、さらに上乘せなり別の事業、こういった事業かという具体的なお示しはございませんでしたけれども、そういったものを御検討いただくというふうに理解をしております。

○坂口委員 いや、だからその結果、新船をつくるのに、将来これだけ客がふえて、売り上げがこれだけ伸びるから、もっと投資ができるとか、自己資金が。そういったことが大人の話です。何をどうするかわからんけれど、将来加勢すると言ったからというのは、これは大人の話じゃないです。

港への道路整備って、道路整備したからって、神戸のお客さんが、何でこれに乗るんですか。それから、利子補給も考えたがというけれど、どのお金をどうやったときに、何ぼの利子が市にかかる、それはもう不可能だという、これはどういうことを市長は言っているんですか。どういってお金をどこから借りて、金利を何ぼ払わ

なならん。

言いかえれば、ふるさと融資、交付税、そういったのを全部整理したら、今の5億円を20年間で、最終的に市は何ぼ自前で金利を払うことになりますか。

○大東総合交通課長 5億円のふるさと融資の場合でございますけれども、実質負担額は約375万円と伺っております。

○坂口委員 それが難しいのに、誘客に950万円ぐらい、今突っ込んでいるわけでしょう。今度は、それをさらにやっていく、話が合わんじやないですか。そこまで、市になめさせたらいかんよ。そこはどんな話をされたんですか。知事が行かれたんでしょう。

○大東総合交通課長 この要旨1にございませとおり、利息負担を軽減する目的で、年間500万円程度の支援をすることの考え方につきましては、この5億円分の融資を会社が受けた場合に、利子に相当する部分について支援をするという考え方もあるというふうな提案といたしますか…。「今の、ちょっと意味がわからなかった」と呼ぶ者あり)

○坂口委員 5億円を貸すことで年間500万円ぐらいの支援になるということは、金利がそれだけ発生しますということでしょう。それは違うじゃないですか。それこそ大変な利息ですよ。ふるさと融資にはそんなの無いですよ。

さっき言われたように、全体で300万円か400万円の世界ですよ。そして、今度はそれにかわるということだった。そして仮に、年間500万円もかかる金利を払わないといけないような金を借りようとしたら、宮崎市は宮崎市で市議会があるんです。

一方で5億円を20年借りても、350万円ぐらいの負担で、5億円を会社に貸すことができます。

今度は県が言うから、違うところから借りたら、毎年500万円要ります。皆さん、これを可決して下さいといったら、即座にバツですよ。議会としてはそれは認められない。同じメリットをもらうのに、20年で500万円払ったら1億かかるんですよ。制度を利用しても350万円ですよ。これはだまされたといってもいいと思うんです、知事は。

それか、あんまり深く考えていかんで、言うこと言って帰ればいいわという、玄関たたいて、「こらっ」と言ってから帰ってくるようなことですよ。僕は表現が下手だから、例えが悪いけれど。そうじゃないですか。違いますか。

○大東総合交通課長 市とのやりとりの中では、宮崎市といたしましては、中期財政計画との整合といったようなところで、やはり、このふるさと融資としては5億円が限界だというお話でございました。

ですので、あと残りの5億円につきましては、民間の金融機関の融資枠といったお話になったわけでございますが、当然、そこで会社のほうが融資を受けますと、利子が発生しますので、ふるさと融資という方法でなければ、こういった利子相当に資する支援をできないのかという話を、知事からは申し上げたということでございます。

○坂口委員 だから、そこ自体が間違いで、いや、俺はそんなことを言っていない、ふるさと融資で20年間で350万円ぐらい覚悟してくれよと、あんた、キャンプ一つ呼ぶのにも、東京行ってビラ配れば、もうそれだけで1,000万円、2,000円万かかるではないかと、今、あなたが言っている支援というのはとか、そういう話を詰めるのが大人の話です。

そこらまでやられたのかということと、仮に、

わかった、利子補給も俺がやると市長がそこで約束してくれたら、それは市議会は認めるわけにはいかないということですよ。

20年で350万円しかコストがかからんのを、毎年500万円を知事と約束してきていたら、そんな馬鹿な議案は通さんというのが、今度は議会の立場になりますよということです。通せないんですよ、通そうといったって。費用対効果は同じで、費用は何十倍も要るとなったら、そこでうまくすり抜けても、監査で引っかかりますよ。

だから、こんな議題が出たときに、それは違うぞ、俺が言ったのはこうだ、今度は、財政硬直度も、県が92%、市が85%、そこらを比べて、うちはもっと苦しいという話もできたでしょうし、どうしても自分の公約にこだわるんだったら、行政がよくやる、本当に上手な手段として、年度初めに借りて、決算時に返して、また次の日に借りる、一切、帳簿に残らないじゃないですか。最終的には20年で350万円の、そして言ったように、これから固定資産税は2億円も3億円も入るんですよ。

だから、宮崎市は、よそもその利益を受け取るじゃないか、県もというけれど、桁違いの利益です。逆に言えば、ここで新船ができなかったら、あなたのところにこれから20年、あるいは25年かけて入るはずの2億5,000万円なり3億円の金は入りませんよということ。350万円出す、そして2億5,000万円ももらうのと、どちらが得なのか。そんなもの要らない、やりくりもやらないと。

会計年度で終わる、特別会計から持ってくるなり、ふるさと納税から持ってくるなり、借りて、決算までに返せば、一般会計の借り入れの残には残らないです。そして、また日にちが1日過ぎたら借りればいいだけ。やりくりだけ

ど、行政はこんな上手じゃないですか。

○日高委員長 ちょっとこれ、郡司副知事、答えられます。

○坂口委員 いや、だから、そういう交渉までやってくれと言っているんですよ。もう、これは返事して帰っているけれど、まだだめだと。そして、委員会の採決日が、9日でまだ日にちもあるし、11日が本会議で議案の採決になっているし、日にちがあるから、ぎりぎりまで努力をしたらどうですかという事です。

そして、マックス40億円としているのを、減らしていけばいいだけの事です、こっちは。それでも決めざるを得ないなら、決めてでも、それはまた、こっちが知恵を出して、いろんなことを、そこにくっつけますよ。そういうことですよ。

でないと、これは本当に大人の会話じゃない。本当にむちゃくちゃやられていますよ。これ、ひょっとしたら5億円は、県がさらに経営に重点を置けば、45億円貸してでも利子負担のリスクを高めさせないほうが、まだいいかもわからないですよ。長期的な視点から見ると。

そして、それができないということで、今度は造船所とやるなり、170億円から180億円と言っているんだから、170億円も根拠があるでしょう。何かわからんけれども、また、ツケにならんなる可能性があるから180億円と言っているんだから、もう今、法的にクリアできて、安全に、そして商売にも差しさわりがない170億円でいこうという方法もあるでしょう。

これはおかしいですよ。市との話し合いが、これではだめですよ。そして、180億円かかるはずのを170億円にして、その10億円を県から減らさせる、さっき言ったように、補助金も減らさせる、そして限りなく県のを20億円ぐらいに落

としていく。じゃないと、40対5というのは、僕はやっぱり宮崎市以外の、児湯の立場からいったら、特に納得できないです。

○日高委員長 坂口委員、またいろんな委員から、いろんな質疑が出ています。トップでしか答えられない部分が多々あったと思いますので、委員長2人で相談するので時間をください。

暫時休憩いたします。

午後4時27分休憩

午後4時38分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

先ほど、総務政策、商工建設常任委員会の委員長、副委員長で、話し合いをさせていただきました。

いろいろな質疑において、トップでしか答えられない部分もあるだろうということで一致しましたので、これからの審議の進め方によっては、知事と呼ぶことも視野に入れて、議論していきたいと思います。

委員の皆様、お含みの上、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 そうお含みの上、審議を進めてまいりますので、よろしく願いいたします。

それでは、質疑ございませんか。

○坂口委員 知事と呼ぶなら、やっぱり考え方だけ聞かせてほしいのと、もう一つ、大方が本当に大丈夫なのかという心配を、それぞれもつての激論なんですけれど、一般質問で、西村議員だったかな、債権の保全をどうやるんだという。あれは、副知事が答弁されたものですが、あのときの答弁が——今、ここにコピーを持っているんですけれど、2つ目に担保権の設定です。担保設定、物的担保についての設定は、優

先順位を同順位で、かつ第一位の船舶抵当権という答えがあったと思うんですが、まずその前に、やっぱり黒木元社長から、今の経営陣ですね、がらりと入れかえられて、全く経験を持たれないということと、全く別の世界から、金を貸すほうから借りるほうに回って、返すための金を稼がないといけない立場に回られたということで、そこ辺になおさら不安を消せないままなんですけれど、一つには、県が積極的に関与していくとも言われたですよ。

県が積極的に関与していくというのは、経営方針の決定か何かに決定権を持って、初めて関与だと思えます。ただお手伝いしますではなく、今、ここで説明される関与という言葉の定義からすると、経営方針なんかに、県は積極的に発言して、その決定権を持ちますよというぐらいのことでないと、この場での県の関与ということは言えないと思えますけれど、そこらについては、どう考えておられるんですか。関与というと、やっぱり人的な体制の中に、知事の判断を受けて、そこに判断を反映させるという立場が一つ要ると思えます。

○郡司副知事 御指摘のとおりだと思います。取締役会がございます。社外という形ではありますが、参加させていただいている状況でございます。

これまでのいろんな意思決定の中でも、荷主側の代表が取締役の中にはいませんので、そういう意味においては、荷主側のさまざまなニーズ、なかなか乗れないのを乗れるように、何とかしてほしい、船の大きさは変えられない中で、最大限、たくさん乗れるようにしてくれというふうな意見を申し上げたり、乗りおりに時間がかかり過ぎるというところについて、もっと乗りおりが簡単にできるようにならないかという

意見を言ったり、あるいは観光事業については、船に乗っている、そのときも旅の一つとして楽しめるような環境をつくってほしいというような意見は、今までも申し上げてきたつもりであります。

今後の話になりますけれども、経営計画がございます。今回以降は公金というか、県費を貸し付ける立場においては、しっかりとこの事業が健全に運営されるかどうかについては、チェックもする必要があると思いますし、場合によっては厳しい意見を述べる場面もあるかもしれません。

私はずっと農政をやっていたので、荷については、一方では株主になりますけれども、経済連さんあたりにも働きかけをして、しっかりとした運営ができる体制について意見を述べることも必要かもしれません。

そういうふうに取り締役会ばかりではないかもしれませんが、この船が、何度も言いますが、本県経済の生命線ということであれば、未来永劫しっかり海の道として機能するように意見を述べ、時には厳しいことも述べさせていただくというのが、私の立場かなと思っております。しっかりと知事の意向も踏まえつつ、そこはやらせていただきたいと、そのように考えます。

それから、私だけでは、なかなかいかないこともあろうかと思しますので、県から人も派遣するということが検討の俎上に上げる必要があると思います。

そういう中で、日ごろから県の意向が経営に反映されるように、あるいは相談役のいろんな思いもお聞きになったと思いますけれども、相談役とも常に連携しながら、その思いも実現するように、そこは全力で取り組んでまいりたいという思いであります。

○坂口委員 そのレベルじゃだめだと思うんです。例えば、郡司副知事が農業の経験を持っているから農業サイドからと言われるけれど、副知事を出させるとなる、しかも社外となったら、それは運営方針への発言力は、そう持てないです。

まして、県の職員も出すといたら、これは2年か3年したら入れかえです。先ほどの両社長の話を聞かただけでわかったでしょう。ここでいかに何が大切なのかと、おられなかったですか。これは仏と魂ぐらゐの関係だと。その最高責任者と、これは本当に船員を一人、船長一人を抜かれたら、瀬戸内海すらよう走らないんですよ、この船は。

だから、そんな中で、今度は副知事が誰になったからとか、総合交通課長が誰になったからとか、そんなんじゃだめだとを言っているんです。

そこらについて、心配は払拭できていないから、心配だといって、今の協議になってきたわけです。そんなのは、もう既にやっておられることで、社員が一人、課長だか何だかわかんないけれど、行ったら、その人は人事異動で動くわけです。ポジションとして行かせれば。

プロパーで、これから向こうの社員にかえるんなら別ですよ。そして、俺は会社の味方じゃなくて、県の意向を聞いて、県の代弁者だぐらゐなら別だけれど、それは不可能ですよ。だから、そこを言っているんです。

郡司副知事が行かれるのは大いに結構だけれども、プロパー的立場で、そして県民の総意を受けた立場で物を言って、それは社長でなくてもいいかもわかんないけれど、やっぱり社外じゃだめです。非常勤でもだめ。何年かでくるくる変わってもだめだと僕は思うんです。

だから、そこらを言われるのかと思ったです

ね。県が積極的に関与して行って、安全を確保するんだ、妥当性を現実のものにするんだと言われたけれど、そういうのが今の体制で心配だから、聞いて、いろんな協議をやってきているわけで、まして、市との比較はできないけれど、やっぱり経営大丈夫かな、ここらは本当に担保できるのかなと、これは能力の問題じゃないんです。

いわゆる、きずなの問題だったり、運命共同体の問題だったり、船という世界は。そして、さっきも言われたように、安全は船員の資質でクリアしていく、事故に遭わないような運航をこれまでもやってきたというけれど、これだつて、誰が船長になるかで違うんですよ。

だから、そこらをどう考えられるのかなというのと、知事は政治判断をしたんだということに、さっき言ったじゃないですか。判断をしたなら、そこらの責任を持たないとだめですよ。市も説得しきらなかつた、それでもやるんだつてなれば、そこらをどう知事が考えておられるんかなということ、これは委員長、やっぱり知事もお願いしますよ。

それで、そこのところをどうされるかというのが、ここじゃお答えできないでしょう。どうですか。

○郡司副知事 カーフェリーを今からどう運営していくかにつきましては、黒木相談役のお話もお聞きになったと思いますけれども、彼が船員も含めてしっかり掌握する中で、今までの実績があると、私もそのように思います。

農政水産部にいるときも、四半期に一回は報告に来ていただいたこと等も思いますと、かなり、県にもしっかりと報告もしていただくし、内部的な統制もやられていた、そのとおりだと思います。

そういう中で、本来であればプロパーの、片腕の人が育っているのが、ベストだとは思いますが、新しい体制の中で、それがなかなか見出せないということ等で——社外ではなかなか毎日行くわけではございません。確かにそのとおりです。

人の派遣についても申しあげましたけれども、人事異動があると言われれば、それもそのとおりです。

そういう中で、今、私が考えますに、県のOBみたいな形で、農政にも通じた、船のことも通じたような方を送り込むとか、そんなことを検討しないといけないのではないかというふうな思いを、今、お話を聞きながら考えたところであります。

今、ここで言えるのは、そこまでありますが、御指摘の点については、十分胸に刻みたいと、そのように思います。

○坂口委員 とにかく、僕はそうじゃないと難しいんじゃないかなと思うけれど、形はいずれにせよ、大きな分岐点では、県の判断がそこにすぽっと入っていくような立場にいないと、経営に責任を持つとかいうことは言えないと思うんです。

それが前提での西村議員への答弁だと思うんですけれども、先ほどの物的担保については、他の金融機関と同順位、かつ第一順位の船舶抵当権を持つ、万が一があつたら、県が一番抵当として船舶をとる、これをやるんだと言われるけれど、実質的な経営者で入って、株も出して、そして自分が経営方針を決めて、万が一があつたら、県がそんなこと出来ますか。

あんたが決めてきたことに従って、俺たちは何で何ももらえんのかということで、この答弁は、法的に成立しないですよ。じゃないですか。

僕は法律の判断は全くの素人だけれど。

だから、これをどうやって担保するかです。そうしたら潰さないという見通ししかないんですよ。そして、災害や経済事情の著しい変動というとき、これは公共事業で言えば、よほどの条件があって、初めて、工事中に物が壊れたとか、そのときにそれはもう精算払でいいですよというけれど、これは油が少々上がったとか、雨がぎょうさん降ったとか、台風が多くて赤字が出たというレベルではだめですよ。

だから、本当に例外的措置でしかそれを認めないぐらいの、そういう事情では、これはその会社がおかしくなったという事情には、県は申しわけはしませんよというような、それぐらい厳しくここを見ておられるのかなど。本会議の質問で答えられるような、腹を決めての、こういう異常事態、非常事態、変動ということかなと思ったけれど、これも余りにも、そういった政治的な判断をしてからの、県民の皆さんお願いします、担保保全はこうやりますと、言うときに言えたって、これは本当にこれを適用するようなことが仮にあったら天変地異ぐらいです。その下も同様です。

だから、やっぱりこれは知事にその腹決めを聞かないと。誰を出す彼を出すというような問題じゃないんです。そういうぐあいに関与していったら、これは主張できなくなるんじゃないかなと思うんです。

私は結構でございます。間違いましたという立場で、どうぞ皆さん、お持ち帰りくださいになるんじゃないかなと思うから、メインバンクと同じに担保は第一担保で抑えて、その中で、おまえらは俺がとった残りなんていうことは、これはちょっと違うぞということで、真剣味が足りないなと感じたんです、この答弁をされる

ときに。これは、多分、答弁はここじゃ無理だと思う。ですから、知事がしっかり、これを県民に約束しないと。

○日高委員長 坂口委員の、政治的判断を伴うもの、これはもう政治家しかいないんで、またその辺もしっかりと受けとめてあります。

ほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 暫時休憩します。

午後4時52分休憩

午後4時53分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

それでは、丸山委員から要請がありました資料の説明を、かいつまんでお願いいたします。資料をお配りします。

暫時休憩いたします。

午後4時53分休憩

午後4時54分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

説明の前に、お知らせいたします。ただ今お配りした資料は、先ほど言いましたように後で回収しますので、この部屋から持ち出さないようお願いいたします。それでは、資料の説明を求めます。

○大東総合交通課長 それでは、御説明いたします。

このカラー刷りのA4の縦、5カ年長期事業計画となっているものでございます。

これは、本年7月に、この高度化資金の借入れを行うために、会社のほうで事業計画として取りまとめたものでございます。したがって、当時の数値、あるいは計画値でございますので、未定のものも多く含まれております。

それでは、かいつまんで御説明いたしますが、一応読み込んでおりますけれども、基本は会社のほうで作成されたものでございますので、説明が不十分な点があるかもしれませんが、御容赦いただきたいと思います。

まず、ページをめくっていただきまして、1ページに2項ずつありますけれども、まず8ページでございます。

これは常任委員会資料でもお示しいたしましたとおり、この会社の事業構成をまとめているものでございます。ここにありますとおり、トラックによる収入が非常に大きい部分を占めているというものでございます。

その下、航路の概要でございますが、記載のとおり宮崎—神戸間を2隻の船で運行しているところでございます。

めくっていただきまして、現船の状況とかを記載しておりますけれども、12ページの上段のところに現在の運賃あるいは調整金制度がどのように運用されているかを示しております。

さらにその下でございますが、長期業績推移とございますけれども、2007年3月期から昨期までの業績、それとEBITDAと言われる償却前営業利益の推移がどのような状況で推移しているかを示しております。これを見ますと、この調整金の収受が進むにつれて、この償却前営業利益といったものがしっかりと確保できてきていることが、この資料からおわかりになると思います。

続きまして、17ページでございます。

ここは、当時7月時点での資金計画を記載しているところでございます。これは、171.5億円という積み上げによる資金計画ということで、このとおりにつくられたものでございます。

その次のページから、新船建造に係るいろい

ろな計画がございます。基本スペックでありますとか、新船の平面図、断面図、客室構成といったようなところ、ここも一連の内容は常任委員会資料でもお示したところでございます。

23ページをごらんいただきますと、これは委員会資料ではお示していないところで、技術的な話ではございますが、速力の設定でありますとか、推進方式をどういったものにするかといったような内容も検討されているところでございます。

25ページの上段には、省エネ効果ということで、ここでは20%という期待値と申しますか、この程度を目指したいという数値で記載しておりますけれども、実際はここまではちょっと伸びないというふうな試算を今しているところでございます。

その下、航行区域につきましても、今回の新船について新たに検討されているところでございまして、航行区域を広め、沖合で航行できるようにすることで、省エネ効果を最大限にしようというものでございます。これは、黒潮に乗ることで、燃油を節約しようというプランでございます。

めくっていただきまして次のページ、スクラバーのコスト試算でありますとか、サイドスロープ、これの時間的な比較といったような検討、あるいは、このオートラッシングをどういった配置で船に設置していくかというふうな検討がなされております。

続きまして、32ページからが、今回の新船の計画概要ということで数値をまとめておりますが、詳しくは、別途お配りしておりますこの横の長い表に記載しておりますので、ここは説明を省略させていただきます。

その次に、34ページ以降、ここからがいわゆ

る市場分析、外部環境の分析を行っております。長距離フェリーの業界傾向でありますとか、需要傾向、総トン数の状況とか市場傾向といったところ、外的環境を会社のほうで分析されております。

さらに、38ページにおきましては、阪神・南九州間のフェリー市場の動向、近年ずっと伸びてきているというふうな分析を行っております。

さらに、40ページからは、貨物と旅客の競合とのポジショニング分析といったことで、競合他社との競争状況はどういったところにあるかというところを分析されております。

続きまして、42ページからは、貨物の生産輸送動向ということで、ここでは、県産の野菜生産量とこの会社の輸送実績の推移を記載しております。委員会の中でも御説明いたしましたこの経済連の出荷状況の中で、フェリーが占める割合といったようなところも、ここで分析をされています。

さらに、45ページは原油価格の推移、こういった推移で動いているという分析、これは現段階では、若干これから下がっているところではございます。

続きまして、48ページ、ここは本日も議論になりました損傷時復原確保に係る規制の内容について、この時点では、この規制、性能基準、こういったものが見直しになるとはまだ判明しておりませんでしたので、そういった懸念があるというふうなことにとどまっている状況にございます。

さらに、51ページでございます。

ここは、本日、会社のほうもいろいろと御説明いたしましたけれども、各航路の時間数でありますとか、出港時間によるダイヤの優位性とかそういったものがあるという分析をしている

ところでございます。

52ページ以降は、今度は内部環境分析ということで、売上高の構成でありますとか、54ページ以降は貨物の輸送量と単価の状況、取引先の状況、こういったものの近年の状況が分析されております。

56ページが、例のあふれ台数の状況というところでございます。年間、月間の動きをこういった形で分析しております。

その下、これは電源別にどうなっているかというふうな分析でございます。ここは、単に台数が乗り切れないというだけではなくて、電源が不足することで予約を断らざるを得ないという状況がありましたので、こういう分析をしているところでございます。

58ページ以降は、あふれ台数の状況でありますとか、月別のトラック輸送、曜日別のトラック輸送の状況、さらに荷物による分析、こういった荷物の中身があるのかといったような分析でございます。

62ページ以降が、旅客の輸送量と単価の状況でございます。ここでは、月別の輸送量でありますとか、客室別の稼働率がどうなっているのかといったようなことを記載しております。

65ページ、ここも旅客1組当たりの乗船人数がどのくらいとか、年代別の分析といったようなこともやりまして、こういった検討に基づいて、部屋の状況なりを決定しているところでございます。その他のコスト分析等を行っております。

続いて、78ページからが、今回、新船に向けての具体的な施策の内容、会社においてこういったことを個別にやっていくということをもとめられております。ここに、単価をどうしていくのかとか、こういった取り組みをしていくのか

といったようなことを、タイムテーブルも含めて主要施策を取りまとめております。

めくっていただきまして、86ページでございます。

ここが、貨物運賃をどう見込むかといったところの検討資料になってございます。

87ページに、これは常任委員会資料でもお示しいたしましたけれども、いわゆるあふれ台数がどのぐらいあって、それをどのぐらい取り込むかというふうな試算をしております。ここににつきましては、別にもう1枚のA4の資料、数値が横に並んでいる資料をお配りしております。

こちらが、やはり新船によって最大限の効果、新船就航後に台数がふえることで、あふれ台数を取り込んで最大限の効果がまず大きく出て、その後、徐々に人口減少、あるいはGDPの低下によって荷物が減っていくというふうな試算をやっている表なんですけれども、ここでどういった試算をして、この運賃収入がふえるかというふうな前提条件を書いております。このクリーム色のところですけども、新船就航後の貨物量——過去平均の実績台数が7万370台になりますけれども、これに対して、あふれ台数を100%、目いっぱい取り込んだといたしまして、さらに、下り便についても、そのあふれ台数の4分の1、往復利用のお客さんを開拓するという前提に立ちますと、これを足しますと約7万8,000台のトラックを新船就航後は乗せられるであろうと。そこをピーク点といたしまして、そこから徐々に貨物量が減っていくのではないかということ、減少率を掛けて、全体のこの傾きを設定しているということでございます。

その傾きを設定した結果、令和22年、23年の水準をベースとして、全体のトラック台数ということで設定したと。それが、この掛け目85%

程度の需要をまずは取り込むというふうなところで、かた目に設定したというのは、こういう理屈といいますか、試算で設定しているところでございます。

本体の資料に戻りまして、次のページからが旅客運賃の収入を見込んでおります。これは御説明いたしましたとおり、現行の水準を維持するという考え方で試算しているものでございます。

その下から、PL計画、損益計算の計画でございますけれども、これもせんだって、別途資料をお配りしておりますので、省略いたします。

そのほか、93ページには備品とかそういったものの費用でありますとか、他社から聞き取りした結果の、標準的な追加工事にどのくらいかかっているかという試算、さらにサイドスロープの試算といったものも記載しております。

96ページ、97ページに国庫補助金の申請計画を取りまとめております。金額については、先ほど会社から説明があったとおりでございます。

あと、もう一つ、A3の横の損益計算書、数値計画の概要を添付しております。これは白黒版がこの事業計画でございます。171.5億円、積み上げた額ですけども、それによる収益計算でございます。私どもが御用意した資料よりは、細かな費目が記載されているものでございます。

もう1枚、カラーのほうは資金計画、最大180億円の借り入れを行った場合の、これは償還計画あるいは減価償却の部分が変わるところでございますけれども、こういった試算を行っているところでございます。

説明は以上でございます。

○日高委員長 ありがとうございます。

委員に申し上げます。17時15分になります。このまま延長しますか、それとも一旦休憩いた

しますか。(「延長」と呼ぶ者あり)

では、延長したいと思います。

それでは、質疑はございませんか。

○丸山委員 この資料で、ダメージスタビリティの話は非常に重要だと思っているんですが、これは出さないでほしいというのが、宮崎カーフェリーからあったのでしょうか。これを12月までに契約しないと厳しいというのが、我々ようやくわかったものですから、もう少し早く説明してほしいなと思っているのですが、その辺ができなかったのはなぜなのでしょう。

○大東総合交通課長 この性能基準の見直しにつきましては、そういった動きが国においてなされているといったようなことは、当然、会社においても認識されておりますし、きょう相談役の話でもありましたし、私どもとしても、そういった動きがあることは認識していたわけですけれども、会社がこの事業計画を作成するに当たりましては、きょうの相談役の話でもありましたけれども、この新船が、今の基準に基づく復原性能、そういったものは満たすものであること、そういったこともあって、会社としてはその基準に対応するような設計はしないといえますか、そういったような御判断をされたというふうに考えており、それは当然コスト等の比較もあったと思いますけれども、そこは会社の御判断だったのであろうというふうに認識しております。

○丸山委員 この場でまだ会社のも聞いていなかったのですが、今の2隻の船ですよ。新船が出来上がったら、外国かどこかに多分売りますよね。その辺の資金計画とか、そういうのはこの中に載っているんですか。

○大東総合交通課長 横長の資料がありますけれども、40番、経常利益という欄がありますが、

ここの右をずっと見ていただきますと、特別利益といたしまして、この右側の前提条件ということで売船、9億2,400万円というのがございます。この金額を現在見込んでいるところでございます。

○丸山委員 9億円を、資金的にどう回しているんですか。

○大東総合交通課長 当然、売却につきましては、新船が就航してからということになりますので、現在、まだ具体的にそのお話が進んでいるわけではありませんけれども、この売却益につきましては、現在の借入れ、今の船を買入れたり、この新会社を立ち上げる時に借入れをしていますけれども、その返却財源に充てるということで聞いております。

○丸山委員 今の会社の借入れの話があるということが、まだ、よくわからないものですから、今の新会社には幾ら借入れがあってというのも、少し説明していただかないとわからないものですから教えていただきたいと思います。

○大東総合交通課長 今の会社は、立ち上げる際に、前会社を清算いたしまして、新会社を立ち上げました。その際に旧会社から船舶を買取っております。その際に30億円の借入れをして船を買取ったり、その事業の買い取りをしております。その30億円の返済が今も続いているわけですが、その財源に、この現船の売却益を充てることになっております。

○丸山委員 今、新会社を立ち上げたときの、それは2.5%の借金の利子ということでよろしいんですか。今の30億円を借りたときの利子は2.5%だから、それが引き続き2.5%につながっているという認識でよろしいですか。

○大東総合交通課長 新会社の際の30億円については、2.5%という利子で借り入れております

が、その金利額がそのまま適用されたというわけではないと思います。それはあくまでも金融団との交渉の中で、そういった水準になったと思います。

○田口委員 先ほど、売船で9億2,400万円ということでしたが、ちょっと教えてください。その隣に書いてある内航省エネ3億9,400万円、これは何ですか。これも売り上げになっていますよね。

○大東総合交通課長 これは、先ほど会社からも御説明いたしました国土交通省の補助金でございます。この補助金の収入につきましては、この特別利益で計上しているところでございます。

○外山委員 1点だけお伺いしますが、最初の30億の借入れは幾ら残っているんですか。この売船でもうチャラになるわけじゃないよね。

○大東総合交通課長 2019年3月期末で25億3,800万円が既借入分の残債となっています。

○外山委員 随分あるね。

○日高委員長 ほかにございませんか。

○外山委員 もう1点だけいいですか。この1枚のペラ紙ありますでしょう。検証というやつね。貨物の増減を考慮というやつで、この現預金というのは何でこんな大きい数字が残るの。売上高があつて運賃収入があつて、経常利益の下に現預金、これ現金預金という意味でしょう。

○大東総合交通課長 この試算におきましては、これがまさに次のリプレースの財源となる現預金、内部留保となるわけでございますが、実際に、その前に大規模な修繕といった資金需要も考えられますし、あとは、一定の資金がたまつた段階で繰上償還とか、そういったことも今後は検討されると思います。

○外山委員 最後にもう1点だけ。年間61億円

ぐらい、月5億円の売り上げで減価償却して、一般の管理費を払って返済もして、燃料を30%払って、余るのかね。

○大東総合交通課長 収支計画でございますが、このとおり順調にいったいいますか、トラックもしっかり確保できて、燃油価格の大変な高騰といったようなものもない、この想定内におさまるといったような場合には、こういったことになるという試算でございます。

○外山委員 ついでにもう一つだけ。もう十分わかっていると思うけれど、この業態の会社の場合には、トラックを160台積んだら、売り上げを上げるためには値上げしかないんですよ。毎回160台積んで、1万円なら160万円ですけれども、売り上げを上げるためには2万円にすれば320万円に上がるわけで。将来これが値下げ競争とかで値下げをしたりとか、要領のいい営業をしないと厳しいのは厳しいよね、実際。もう160台というキャパは決まっているので、1台1万円で160万円。それ以上はどうもならないわけよね、あとは2万円に上げるといったら売り上げは倍になるけれど、非常に状況の変化で厳しいですよ、数字は。そのために企業努力をして、そうならないように各社頑張っているんです。これはこの会社に限らず全ての事業者がそうなんですけれど。結構です。

○山下委員 カーフェリーの宮崎港の土地、今本社が入っているところは、マリンエクスプレスの時代だったと思うんですが、レストランとかありましたよね。私たちが子供が小さいころ船にということ、レストランに行くのが楽しみで行ったことがあったんですが、今、債務整理されて、宮崎カーフェリーがスタートした。そのときの土地の所有、そこ辺が今の宮崎港の中にあるんですか。ちょっとわからないものだ

から。

○大東総合交通課長 特にこの宮崎カーフェリーの土地というものはございません。

今の社屋が入っているところは、県から借りているものでございます。

○山下委員 じゃあもう全然土地としての資産、建物もないということですね。

○大東総合交通課長 ないと聞いております。

○山下委員 わかりました。全て県の土地。

○大東総合交通課長 宮崎港は県の土地と県の建物でございます。

○山下委員 わかりました。

○丸山委員 この縦長の中で、上から4つ目ぐらいの備考欄の前提条件のところ、ドックは5年サイクル、荒天候欠航12便を想定と書いてあるんですが、これは5年ごとに多分ドックに入ったりする、台数が減ったりとかそういう計画がないんですけれど、かた目に見ているからこれで大丈夫ということなのか、どういうことかちょっと説明していただきたいと思います。

あと、本当に、毎年台風とかで12便ぐらいしか欠航がないということでもいいのかも教えてください。

○大東総合交通課長 旅客船を運用していくに当たりましては、定期的にドック入りをしないといけない決まりがございまして、毎年、ドックと、5年ごとに長期ドックに入って点検を受けることが定められているようでございます。

あと、欠航等につきましては、過去の実績からこのぐらいというふうな平均値として、今この欠航便数を想定しているところでございます。

○丸山委員 ドックに5年ごとに入れば、その5年ごとには台数が減るのではないかとということに計画上なっていないものですか、かた目になっていますよね。(発言する者あり) なって

いるか。便数5.5と書いてある……。

○大東総合交通課長 この表の4番目、5番目のところですけども、4番目のところに便数とございますが……。

○丸山委員 なっているんだけど、乗っているトラック台数は7万5,000台でずっと一緒なんですか。上限があるけれど、台数では7万5,000台来るということでいいわけですね。

○大東総合交通課長 台数につきましては、7万5,000台程度ということで、数字としては丸めているといたしますか、端数は表示していないところでございます。

○日高委員長 だから、あふれ台数といったら説明してもらわないとわからん。

○丸山委員 計算上もそうせざるを得なかったということ。

○日高委員長 それ違うよ、もう一回言い直さない。

○丸山委員 これで見ると……。

○日高委員長 あふれ台数と言ったね。

○丸山委員 さっき何で言った。これと4日間(「7万5,000台や」と呼ぶ者あり)4日ですよ、4便、4日間。4日間です……。

○大東総合交通課長 済みません、この表でありますこの便数につきましては、この右にありますとお入りドック入りでありますとか、あと荒天時の欠航といったようなことを想定して、便数は変動させておりますけれども、このトラックの台数につきましては、先ほど御説明いたしましたあふれ台数の85%を掛けた数字、これで横に引っ張った数字、これは一定の数字ということで置いているところでございます。したがって、各年のこの便数掛ける台数という積算にはなっていないということでございます。

○丸山委員 平準化台数ということ。平準化台

数で計算せざるを得なかったということ。

○日高委員長 ほかにございませんか。

○窪菌委員 先ほど出ました国土交通省の補助金の話なんです、この収支の表にそういうのは計上されていないみたいですが、やっぱりこれはまだ当てにならないというか、わからないということですか。

○大東総合交通課長 この表の41の行でございますが、こちらに国土交通省の補助金3億9,400万が含まれているところでございます。

○窪菌委員 3億9,400万が。先ほどの説明では、国土交通省が3.9億、経済産業省が6.7億ということですが、ちょっと計算が合わない。余っているんですか。

○大東総合交通課長 この試算におきましては、国土交通省の補助金3.9億円のみを試算の中に入れていたということでございます。

○窪菌委員 もう一つの6.7億円は入っていないということですね。

○大東総合交通課長 そのとおりでございます。

○窪菌委員 その理由は。

○大東総合交通課長 この7月時点では、このもう一つの補助金については、まだ交付決定を受けておりませんでしたので、そこは計算に入れていないところでございます。

○窪菌委員 今後はどうなんですか。

○大東総合交通課長 本年度分については交付決定を受けておりますけれども、今後についてはまだ未定というところでございまして。

○窪菌委員 未定。

○大東総合交通課長 はい、予算が決まっておりますので。

○窪菌委員 いいです。

○日高委員長 ほかに質疑はございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 この後、一回休憩をとります。暫時休憩いたします。

午後5時30分休憩

午後5時32分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。委員だけ残ってください。

暫時休憩いたします。

午後5時32分休憩

午後5時50分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

委員協議で諮りましたとおり、知事をこの合同審査会にお呼びして、質疑応答をしていくということでやりたいのですが、皆さんよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、そのようにやりたいと思います。よろしく願いいたします。

時間については、これから要請しますので、各会派に御連絡いたします。よろしく願いいたします。

暫時休憩いたします。

午後5時51分休憩

午後6時45分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

知事がお見えになっております。知事の入室を認めます。

暫時休憩いたします。

午後6時45分休憩

午後6時45分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

本日は、知事にこの合同委員会に出席してい

ただきまして、どうもありがとうございます。

このフェリーの40億の貸し付けについて、また、フェリーの全体像の中身につきまして、いろんな技術的などころ、数字的などころ、委員会を通して十分審査してまいりました。しかしながら、委員会といたしましては、知事が宮崎市長との会談で行った40億円の県の出資と宮崎市の出資が余りにもかけ離れているのではないかという、その根拠がないというところが一つ議題に上がりました。その辺の説明をお願いしたいということと、あと、銀行側の金融団の利息につきましても、2.5%と高い利息であります。これをもっと引き下げられなかったのか、そういった問題もあります。こういった問題につきましては、行政からの答弁では十分耐えられない、これにつきましては、やはり知事の政治判断としてしっかりと受けとめて、知事がそこでどういった判断をされたのか、そういったところをお聞きして、採決の判断材料にしていきたいと思えます。どうぞよろしく願いいたします。

○河野知事 失礼いたします。この大変重要な問題につきまして、さまざまな面からの御指摘、御指導に心より感謝を申し上げます。

このフェリーの重要性に鑑みて、これまでさまざまな形で取り組みを進めてまいりました。最終段階の新船建造に向けての調整、今、委員長から御指摘がございましたが、金融団との調整もございました。さらには、宮崎市との連携というところでも、さまざま事務的に話を進めるとともに、特に宮崎市との分担、役割の調整につきましては、会社からの約50億円の融資の要請を受けて、これを県と市がどのように担っていくのかということで、事務的な積み上げに加えて、私も市長と二度にわたり直接会談させ

ていただいたところでもあります。その会談の要旨につきましては、資料として配付させていただいているところでもあります。

事務的に積み上げる中で、宮崎市としても財政運営、その他さまざまな事情を考慮する中で、県の要請はそのとおりになかなか難しいということで、今回御報告させていただいている内容での取り組みということでありました。1回目、2回目ということで、さらに再考を促す形で2回にわたり会談したところではありますが、貸し付けという面での10億円はなかなか難しいというお話、5億円については金融機関への働きかけを行うということ、それに加えて、さらなる利用促進策に取り組むというお話をいただいたところでもあります。

今回、このフェリーの新船建造に当たりましては、これまでも御指摘いただいておりますように、新船建造後の会社の運営、収支の見通し、そこは大変重要なポイントになってくるという思いのもとで、県も、市も一緒になりながら、利用促進策にこれまで以上に取り組んでいく、これも大変重要であろうかと考えておるところであります。

金融団としても、そういう行政側の支援姿勢を注視しているという状況もあろうかという思いのもとで、宮崎市長からは、これまで以上に取り組んでまいりたいというお話をいただいたところでありまして、県も一緒になりながら、さらにそれを進めることで何とか話をまとめていきたいということで、残念ながら、当初の提案どおりの10億円という貸し付けには至りませんでした。今回の形での協議と相なったところでもあります。

数字の面ではそういうところではありますが、やはり市としてのより積極的な姿勢を引き出し

たということ、そして、県としても足並みをそろえながら、さらにそれを強力に進めていく、また、さらなる市の利用促進策につきまして、私も責任を持って市に働きかけを続けていきたいという思いでございます。

金利の問題につきましても、御指摘を真摯に受けとめながら、将来負担を可能な限り小さくしていくことは、大変重要な課題であろうかと思っております。これまでさまざまな数字を精査したところでありますが、この金利負担につきましても、今出ている2.5%という数字を可能な限り低くするべく、さらなる交渉に取り組んでまいりたい、そのように考えておるところであります。以上であります。

○日高委員長 ありがとうございます。知事の説明が終了いたしました。

質疑はございませんか。

○坂口委員 支援策はまた別だと思うんですね。今出ている今後の経営計画で十分黒字が達成できると言ったから、これをやるからと。そちらが死活問題というよりも、我々としては、40億円と5億円の根拠を知りたいんです。なぜ、宮崎市が一番メリットがあるのに5億円でいいのかということと、そこをいとも簡単に……。

それから、代替策でこれからの利用促進策と言われるけれども、その見通し。どういうことをやって、幾らお金をかけて何をやるから確実にこれだけの上乗せがありますよというものがないと、これはやっぱりちょっと違うと思うんです。精神論じゃないと思うんです。もともと40億円と5億円というのは、出資金の1億円と5,000万円から照らし合わせても、どうしても理解できないのと、2.5%の金利は、よほどのリスクを銀行が感じない限り、今のマイナス金利時代にこんな金利は課さないよなという素朴な

疑問から始まっているんです。だから、余りにも向こうの言うがままの金利、2.5%を簡単に受けてしまったんじゃないかと、その辺のところをしっかりと、本当にこれ以上ないほど詰めたんですか、これは命がけなんですよということ。

でも、それがどうしても事務レベルで納得いく説明ができなかった。これ以上の説明ができないと言われるように、宮崎経済の生命線だと。だから、説明は尽くせなかったけれども、これは私の政治判断なんだ、そして、命がけで必要と判断したし、命がけでこれをやり遂げるんだという、そういったものも含めて、何らかの形で納得させてほしい。言われる2.5%という金利の、僕らから言わせたら余りにも常識を外れているような数字で、なぜ2.5%なのかというのと、なぜ40対5なのかという、そこに至ったものは何だったのかと。そして、そこで根拠が示せなければ、まだまだこれから努力を続けて、これを改善してほしいということでの、きょうの両委員長からの要請ではなかったかなと思うんですけれども、今のは経過説明ですものね。そこを、どうしていただけるかというのと、やっぱりそのことに対して、しっかりと自分の思いと、我々にこの必要性、これ以上のもはないということを説明していただきたいということで、あえておいでいただいたんですけども。

○日高委員長 待ってください。知事に答えていただきます。

○山下委員 一緒にいいかなと思って……。

知事と戸敷市長の話し合いが簡単にまとめているんですが、どれぐらい時間をかけられたかわかりませんが、この中で一つ気になるのが、カーフェリーに対する支援として道路整備をやっているんだと。取りつけ道路をです。90億円かけていますと。相対的な95億円で見てく

れということが、ここに強く書いてあるんですが、私も道路はよく知っているんですけれども、あの道路整備が直接、カーフェリーとの関連性がそんなにあるのかなど。例えば、あれはミヤチクのレストランがあるアグリーナから全部抜いていこうということでしょう。地域的にも、一ツ葉のあそこの周辺にいろんな企業とか住宅地がどんどんできていますから。そのために必要な道路であって、カーフェリーの位置づけにはならないよなど。もしこれが、知事との交渉の中で大きなウエートを占めているとすれば、私も、ここは大きな疑義だなという思いでこの資料を見させていただいたところでございます。それらも含めてお願いします。

○河野知事 それぞれ御指摘ありがとうございます。

市長とは、それぞれ約30分程度であります。話をさせていただいたところでもあります。今の道路につきましても、30分のいろんなやりとりがある中で、その概要ということで文字に落としたもので、道路だけが少し目立つ感じの印象を受けられたかもしれません。道路についても、もちろん利用促進策にもつながる、さらには、宮崎市全体の拠点づくりということで、非常に重要であるというような話があったのは間違いありませんけれども、それだけが利用促進策ということではありませんで、これまでも通常ベースでも年間——ちょっと数字は正確ではありませんが——1,000万円程度とかいろんな利用促進策を行っている。ただ、新船建造後は、さらにそれに上乗せをしながら、より強力に進めていきたいという思いを語られたところでもあります。

先ほど坂口委員からもお話をいただいたところであります、40億円、5億円なりの明確な根

拠をといるところでありまして、全体として50億円という財源を行政で後押しする意味で、何とか調達する、それが40、10というところで私としましては提案し、スタートしたところでもあります。宮崎市におかれては、さまざまな財政状況——この道路以外にもいろんな大きな事業が進んでいるというようなお話もいただいたところでもあります——それに加えて、金融機関の働きかけ、それから利用促進策というトータルのものを、市長としても一回考えてほしいということでお話を申し上げた——1回目の対談のときです。やっぱり政治家同士、それなりの覚悟を持っての協議でありますので、それを重く受けとめていただいたと思っておりますが、その上で、やはりさまざま考慮があったというふうに思いますけれども、その中で、2回目に当たった回答では、利用促進策を含めて、市としてもしっかり汗をかいていくという姿勢を示されたということでもあります。

坂口委員からもいろいろお話がございましたが、やはり知事の立場で、この問題のみならず、その場その場でさまざまな懸案について、政治家としての決断、覚悟のもとに決断してきたところでもあります。この問題は、非常に金額も大きい、また、本県の将来に向けて非常に大きな事業であるという覚悟のもとに、これまで新会社の設立、それから、この新船建造に向けた協議を進めてきたところでもあります。私も一政治家としての覚悟で、この新船建造に向けて、こういう提案をさせていただいているということでございます。しっかりとその思いというものを、ぜひ議員の皆様方には受けとめていただければという思いであります。

○中野委員 今議会にこれが提案されているわけですが、これはいろいろ今、坂口委員とか山

下委員も言われましたが、再度、市長とも協議されたり、いろいろしてほしいと思うんです。そうこうすれば、今議会では間に合わないと思うんです。向こうも今、議会中らしいですけども、これは何が何でも今議会中に我々が決をとらないといけないものですか。

○河野知事 全体のスケジュールにつきましては、これまでも事務方から説明させていただいたと思っておりますが、何とでもこの新船建造を具体化し、より進めていくためには、今、新船建造に向けた全体のスケジュールを考えますと、ぜひ御理解を賜りたいと考えているところでございます。そこに向けて、宮崎市との調整につきましても、相当の覚悟を持って進めてきたところでございます。

○中野委員 例えば、我々が採決をおくらせた場合に、どうなりますか。何かスケジュールに支障は出るんですか。

○大東総合交通課長 新船建造のスケジュールという意味では、今、知事も申し上げましたとおり、全体のスケジュールという意味では、先ほどから申し上げているような問題といたしますか、そういったものがあるかと思えます。したがって、何とか今年末までに建造契約を結べるような形で進めていただきたい、進めていきたいと考えております。

○中野委員 今年末までに何と言われましたか。ちょっと耳が遠いものだから、大きな声で。

○大東総合交通課長 今年末までに、建造契約を会社と造船会社の間で締結をする必要があると考えております。

○中野委員 今年中に契約するというわけですか。

○大東総合交通課長 そのとおりでございます。

○中野委員 今年中に契約するには、えらい

にわかな提案ですよ。9月議会ぐらいに提案してもらったら、うんと審議する時間があったと思いますが。

○大東総合交通課長 金融団との資金計画の調整とか、そういったものもございました。あと、燃油価格がはっきりわかるといったこともまだございませんでしたので、いわばこの計画自体がしっかりと固まるのが、こういった時期になってしまったというところでございます。

○中野委員 本年中に本契約をしないといけないということですか。仮契約ですか。

○大東総合交通課長 建造契約、本契約を締結したいという会社の意向でございます。

○中野委員 本契約をとということになれば、もう仮契約はしてあるんですか。

○大東総合交通課長 仮契約というわけではございません。まだ造船会社が優先交渉先という相手方ということになっております。

○中野委員 ドックのことでさっきもあつたけれども、優先してドックを確保したいということですか。その交渉はもうしてあるということですか。

○大東総合交通課長 ドックも仮で押さえているという状況でございます。

○中野委員 事前に優先的にドックを使うということであれば、それはもう向こうも準備をされているんじゃないですか。

○大東総合交通課長 この建造契約を締結するに当たりましては、やはり資金計画、資金調達計画がしっかりできていないと、造船会社との契約もできないということでございますので、それがないと、本契約といえますか、実際の着工にはなかなか入れないということでございます。

○中野委員 ということは、造船会社はもう決

定しているわけですか。ドックを優先契約ということになれば。

○大東総合交通課長 相手方としては、もう決めているところでございます。

○中野委員 もう造船会社も相手もわかっているわけですね。わかっている、優先契約を仮契約でしていれば、契約は仮といえども済んでいると思うんです。それを今議会中に決定しなくても支障はないような気がするけれども。

○大東総合交通課長 そこは、金融団との融資のお約束といいますか、そういったものがはっきりして、造船会社に対しても、こういう資金調達ができますということをはっきりお示しないことには、建造契約は締結できないということでございます。

○中野委員 その契約はいつまでに契約したらオーケーなんですか。契約日は。

○大東総合交通課長 会社といたしましては、年内にというふうに伺っております。

○中野委員 そうすると、2隻ですよ。一緒にスタートするんですか。1隻目は早くして、2隻目は後でということになるんですか。同時ですか。

○大東総合交通課長 1隻ごとといいますか、まずは1隻目に着工いたしまして、それを船台に乗せて建造する。それが終わりましたら、また2隻目に取りかかると伺っております。

○中野委員 1隻目を12月に契約するということですか。

○大東総合交通課長 契約自体は2隻同時でございます。工事の工程として1隻ずつということでございます。

○中野委員 既に1隻目は7月までに契約しているんじゃないですか。2隻目を今月に契約するんじゃないですか。

○大東総合交通課長 まだ契約はしておりません。

○中野委員 ただ前渡金を払っただけですか。

○大東総合交通課長 建造契約をお願いするということで、手付金という形で造船会社にはお支払いしているというふうに伺っております。

○中野委員 前渡金を既に支払っていれば、本契約をそう急がなくても、順番に1隻目、2隻目ということのできるんじゃないですか。

資金的なことも、県の40億円が仮に流れても、1隻分はしっかりとお金はありますよね。建造費、合わせて幾らだったかな。171億5,000万円のうちの40億円ですから、その半分といっても、1隻分は十分あるということになりませんか。

○大東総合交通課長 その点につきましては、先ほども御説明申し上げましたけれども、いわゆるダメージスタビリティーの基準の問題でありますとか、こういった課題をクリアするためには、年内中に2隻分の契約を締結する必要があるというふうに聞いております。

○中野委員 もう既に1隻目は、造船所でどんどん仕事とか始めているんじゃないですか。

○大東総合交通課長 そういったことはないということでございます。

○中野委員 7月までに契約したんでしょう。前渡金をいつ払ったんですか。

○大東総合交通課長 契約という形では締結はしていないと聞いておりますし、前渡金の支払い時期については承知しておりません。

○中野委員 前渡金はいつ払ったんですかと聞いたんですよ。払った時点が契約ですよ。契約というのは、文書を交わさなくてもお金を支払えば、それも契約になると思うんです。だから、普通、土地売買であれば前渡金を払っておけば、倍返しとかいろいろありますよね。それ

と一緒にないですか。倍返しをするということは、契約があったから。口頭でも契約ですからね。文書は交わさなくても契約ですよ。この仮契約で文書がなかったとは言えないと思いますが。

○大東総合交通課長 造船会社におきましては、船台を長期間占有して造船を行っていただくこととなります。しかも、その他もいろんな造船発注の話がある中で、確実にその時期に建造を将来的に行うというふうな相談をしている状況でございますので、そこについて、お約束の前渡金といいますか、そういった形でお支払いしたというふうに聞いております。

○中野委員 前渡金を払って、もし相手がノーと言え、お金を払わないといけませんよ。また、こっちが断れば、こっちが払わないといけませんよね。普通は契約すれば、頼んだほうであれば前渡金は流しですよ。相手にやりっ放し。相手が不履行にすれば倍返しとか、土地売買でもそうですよ。それと契約とは大体一緒だと思うんです。だから、そうすると、そういう倍返しとか何とかということも含めれば、こういう171億円を超える場合は、ちゃんと契約を既に交わしていないと、それが仮であろうと何であろうとおかしいと、僕は思うんです。

だから、言いたいのは、そういうことでどんどん進んでいて、それで2隻目まで含めたら今月末かもしれんけれども、これが延びたからといって、さっき1隻、2隻はずれるような話もされたから、今度の我々に提案されたものが、仮に延びた場合でも、そう支障はないんじゃないかなという思いがするんです。それでそういう話をしたんですが。

続けて言いたいのは、知事、もっと交渉を市長としてほしい、金融団ともしてほしい、その

結果を我々に教えてほしい。その後でないと、我々もこれに対するイエス、ノーを含めての判断ができかねるという思いが私はするんです。それで今そういう発言をさせていただきました。

○田口委員 ちょっと確認ですけれども、急ぐのは、ダメージスタビリティ、船舶損傷時の復原力というのが、年が明けたら規制が変わって、お金がかなり高くなるんだということでしたけれども、きょう説明があったのかもしれませんが、仮にこれを過ぎて、このダメージスタビリティの規制にかかるようになったならば、1隻当たりどれぐらい割高になりますか。簡単な見込みでいいですけれども。

○大東総合交通課長 会社から正確な金額は伺っておりませんが、会社のお話ですと、感覚的には数億円という規模で金額が高くなると。さらに、船体の大きさといいますか、幅とかそういういったものも設計変更する可能性があるということで、積載トラックの台数も減少する可能性があるというふうに聞いております。

○日高委員長 ちょっといいですか、それは大事なことですから、電話して正確に聞いてください。すぐに問い合わせしてください。

○田口委員 トラックの台数まで減るとのことだと、これは、ちょっと価格が高くなるだけ以外の問題もかなり出てきますよね。大事なことを聞くのを忘れて、それが漏れていました。

そうすると、計画もかなり変わっていきますね。

○日高委員長 皆さん、質問はいいんですけれども、知事と呼んでいるので、知事に対する質問をしてください。漏れている分がありましたら、それは構いませんから。

○田口委員 今のは、年内に急いでやらないといけないのか、じっくり審議してやるのか、そ

のことによって、1隻当たりの価格がどれだけ高くなるのかという確認でしたので……。だから、年内に急いでやるのか、じっくり審議してやるのかという確認を含めて、1隻当たりどれぐらい高くなるのかという確認をしたかった。

○日高委員長 大丈夫です。

○坂口委員 さっきの審議で、それは要らないということで何も意見が出なかったじゃないですか。

○日高委員長 暫時休憩いたします。

午後7時13分休憩

午後7時18分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

○武田委員 知事、やはり20年という長い作業で40億という県民の血税を使うわけです。そこで、今回ずっと話があったのが、ちゃんと返していけるのかというのが一番の心配です。そこで、現状はまた別に置いておいて、とりあえず11日が最終日ですので、まだ時間があるじゃないですか。この間に、月曜日にでも金融団の方を呼んでいただいて、そこで知事が交渉するとか、宮崎市長と会って交渉するとか、ぎりぎりまで知事の命がけのこの案件に対する姿勢というのを見せていただきたいと思うんですが、それはいかがでしょうか。

○河野知事 御指摘ありがとうございます。これまでの御意見も含めてでございますが、改めて、この事業を何としても進めなくてはならない、そういう、一政治家の覚悟のもとに取り組んでおるところであります。

今の金利の問題につきましては、全体的な資金の180億円を何とかしたいという思いのもとに40億円を判断し、金融団との調整のもとに進めてきたところでございますが、御指摘を真摯

に受けとめながら、可能な限り、少しでも下げられるような努力を引き続き続けてまいりたいと考えておるところでございます。

宮崎市との関係につきましては、利用促進策、具体的なものを今提示できる場所ではありませんが、ここも一政治家として責任を持って、市と一緒にしながら、さらなる利用促進、それが安定経営に結びつくような努力を促してまいりたいと考えております。

○脇谷副委員長 済みません。昨年12月まで市議会議員でしたので、市の立場もわかりますし、また県の立場もよくわかります。ことしの7月なんですけれども、市長がオリックスのキャンプを誘致して、とても観光客が多くなった。あるいは、アリーナをつくる、アミュプラザ開業と連動して、都市機能の発展に相乗効果をもたらすということで、重要なフェリー新船だというふうには言っているわけですね。その中で、会談の1番目に、「10億円が難しい理由がわからない。貸し付けであり戻ってくる」というふうに知事はおっしゃっております。また、固定資産税も入ります。そういったことで、市長は何と答えられているんでしょうか。

それともう一つ、市長の態度もよくわかりませんが、どうしてもこの5億円しかだめだという、突っぱねられた態度なんじゃないでしょうか。それ以上、中期財政計画があるからだめだというふうに断られて、それでも知事としては納得するしかないというところに行くのかどうか、そここのところをお願いします。

○河野知事 ここには、文字として一部だけありますが、さまざまなやりとりをする中で、何とか10億円というものを、市として責任持って調達していただく必要があると、貸し付けということで求めたわけではありますが、市として

は、さまざまな事情を考慮されたのだというふうに思います。しっかり受けとめてもらった上で、10億円での貸し付けは難しい、ただ、残りの5億円については責任を持って、そこは金融機関に働きかけて調達を行うというその姿勢。それから、さらなる利用促進に向けて、これまで以上に取り組みを進めると、その姿勢を受けとめたところであります。

○脇谷副委員長 最後の、もうだめということ突っぱねられたのかということなんですけれども。つまり、こちらが10億円と言っているのに、向こうは5億円しか出せないというふうに言っていらっしゃるんだから、こちらが折れざるを得ないところもあるんだと思うんですが。ただ、そういったところのさじかげんとか、政治判断というのはどうなんでしょうか。

○河野知事 失礼しました。全体として、この50億円を行政としていかに後押しするかという役割分担の中で、40、10というところが出てくるわけでありますが、10億円について、市としては貸し付けとしての10億円は難しいということで、先ほど言いましたような5億円については、責任を持って金融機関に働きかけを行うということであります。トータルして、市としてそこまで汗をかいて役割を果たしていただけるということを受けとめたところであります。

○脇谷副委員長 あとは、市長が金融機関にお願いするという5億円なんですけれども、それはどういう意味なんでしょうか。

○河野知事 金融機関との調整のもとで、一定の金融機関としての融資の姿勢が最終的にある程度数字が見えてきた上で、さらなる5億円の融資について働きかけを行っていただくということであります。

○丸山委員 我々が、知事にここに来ていただ

いたのは、政治家として本当にこの議案を通す気があるのかということを知りたいんです。

知事には、多分、今いろいろ考えている中に、宮崎市とか金融団があるから努力するということしか言えないということではなくて、もうちょっと踏み込んで、どうしても宮崎の産業の生命線であるカーフェリーを守らないといけないという意気込みが感じられないと思っているんです。そこが、今の答弁ですと、何か事務的なことをただ報告していると感じられないものですから、本当にやる気があるかどうかをお伺いしたいと思います。

○河野知事 私としては、先ほど来、さまざまな判断を重ねる中で、この案件というものは極めて重いものだという受けとめのもとに取り組んできた。そして、経緯についてお尋ねがありましたので、御説明してきたところであります。

一政治家として、その生命もかけながら、私としては、この事業を何としても、宮崎の将来のために進めていかなくてはならない。そういう覚悟のもとに、この議案をお願いしているところであります。いろいろ御懸念の点、その利率の点につきましても、さらに努力を重ねてまいりたいと思っておりますし、全体として、安定経営がなされるよう、また事業を進めるよう、私としても最大限の努力を図っていきたい、そのような思いでございます。

○坂口委員 やっぱり事務方と知事との情報の共有とか、すり合わせができていないんじゃないか。知事は、戸敷市長が物を言っていて銀行が5億円上積みしたと思っておられるんですよ。上積みしたのは3億5,000万円ですよ。命をかけるということは、会社を生かすということです。2.5%では命がかけられない、その判断です。そういうことは、事務方とずっと話してきてい

て、全て持っていますから、なぜ知事がここに呼ばれたのかを事務方に聞いて、知事に課せられているのは何なんだということを、よしんば11日までには我々はこれを決めたいな、イエス、ノーは別として。

けれども、その判断をするのに、どうしても合理的な説明が足りなかったから、これは知事が責任を持って命をかけてやるんだらう、必ず目的は達成するんだらうと、その思いとその根拠を聞こうとした。そして、一番聞きたいものが、何で40対5なのか。得する、一番必要とするのは戸敷市長じゃないのか、宮崎市じゃないのかと。宮崎市が何をするかわからんでぼうつとして帰ってきて、宮崎県知事、河野知事は命をかけるけれども、戸敷市長は命をかけているのと。本当にこれが必要。それと、県と市の連携がどうなるのかと、こんな難しい事業をやるのに全く手も握れないような状態じゃないかなというのが、我々の政治判断なんです。少なくともがちっとスクラムを組んで、チーム宮崎というなら、県庁所在地で一番恩恵にあずかる宮崎市、それから、政治判断をした河野知事、我が思いを宮崎市長と共有することです。「それができますか」というところで、最終的に政治判断を求める場だったんです。また事務レベルに戻ってしまうんです。

相手方もあるし、それは、ここではもう決断は無理でしょうから、そのことをぜひ受けとめていただいて、会期内にはそれに対しての答えを持ってくるということにならないと、きょうの委員会は閉じようがないですよ。

○河野知事 御指摘ありがとうございます。その覚悟を持って、私としても残された時間、また最大限働きかけをしていく、一政治家としての最大限の努力を重ねてまいりたい、そのよう

に考えております。

○窪園委員 今回の金利の話、2.5%なんです、これの根拠です。これはどこでどういった形で決まったものか、それに対して知事がその決定に入って決められたものなのか、そのあたりどうだったのでしょうか。

○大東総合交通課長 この金利につきましては、事務レベルで、金融団との調整を会社とともにやってきたものでございます。

○日高委員長 憩暫時休憩いたします。

午後7時29分休憩

午後7時29分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

○窪園委員 先ほど政治生命をかけてやるというお話を伺ったところなんです、じゃあ政治生命をかけるということが、この金利の問題にしても、事務方だけでこれを判断したということ自体も、私はちょっと勢いが薄いのかなという感じもしているところです。

ですから、やっぱり先頭に立ってこういうことはやっていくというのが、本当の命をかけるということになるのかなと思っているんですが、いかがでしょうか。

○河野知事 御指摘ありがとうございます。そういったさまざまな先ほどからの御指摘を受けて、最大限の努力をさらに最後の最後まで重ねてまいりたい、そのような決意でございます。

○外山委員 先ほどの坂口委員の御指摘で、知事がさらなる覚悟を示されたというところで、ここで結論が出ないので、宮崎市、銀行、金融団と相手があることですから、きょうは先ほどの知事のお言葉で、委員長、閉めてもいいんじゃないですか。知事におかれては。

○日高委員長 ほかの委員は、知事に対して質

問はもうないですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 では、知事、きょうはありがとうございました。またいろいろと判断材料とさせていただきます。

暫時休憩いたします。

午後7時31分休憩

午後7時33分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

○大東総合交通課長 先ほど御質問のありました件ですが、会社に確認しましたところ、基本設計等を行わなければ詳細な金額はわかりませんが、全体で10数億円ほど建造費が高くなるということですので。

○日高委員長 暫時休憩いたします。

午後7時33分休憩

午後9時8分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

暫時休憩いたします。

午後9時8分休憩

午後9時9分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

次の、合同審査会は12月8日、日曜日、16時開会といたします。皆さん、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、本日は、散会いたします。

午後9時9分散会

令和元年12月8日(日曜日)

午後3時59分再開

出席委員(16人)

商工建設常任委員会

委員長 日高博之
副委員長 坂本康郎
委員 中野一則
委員 外山衛
委員 山下博三
委員 窪菌辰也
委員 田口雄二
委員 前屋敷恵美

総務政策常任委員会

委員長 日高陽一
副委員長 脇谷のりこ
委員 坂口博美
委員 丸山裕次郎
委員 武田浩一
委員 高橋透
委員 重松幸次郎
委員 来住一人

欠席委員(なし)

委員外議員(14人)

議員 星原透
議員 蓬原正三
議員 井本英雄
議員 徳重忠夫
議員 横田照夫
議員 濱砂守
議員 西村賢
議員 右松隆央
議員 二見康之

議員 野崎幸士
議員 山下寿
議員 佐藤雅洋
議員 安田厚生
議員 内田理佐

説明のため出席した者

宮崎県知事 河野俊嗣
宮崎県副知事 郡司行敏

総合政策部

総合政策部長 渡邊浩司
県参事兼総合政策部次長(政策推進担当) 松浦直康
総合政策部次長(県民生活・文化祭担当) 小堀和幸

総合政策課長 小倉佳彦
総合交通課長 大東収

商工観光労働部

商工観光労働部長 井手義哉
商工観光労働部次長 横山浩文
商工政策課長 内野浩一朗
経営金融支援室長 長倉佐知子

事務局職員出席者

議事課長補佐 鬼川真治
議事課主査 本田雄毅
議事課主任主事 石山敬祐
総務課主事 浜砂貴裕

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

本日の委員会に1名の傍聴者の申し入れがありましたので、これを認めることといたしました。

傍聴をされる方をお願いいたします。傍聴人は、受け付けの際にお渡ししました傍聴人の守るべき事項にありますとおり、声を出したり拍手をしたりすることはできません。当委員会の審査を円滑に進めるために、静かに傍聴してください。また、傍聴に関する指示には速やかに従っていただくようお願いいたします。

それでは、私から。先週12月6日、金曜日の合同審査会において知事に要請いたしました、県と市の割合40対5、また2.5%の金利の問題、これが2つ大きく取り上げられたと思います。これについて回答していただきますが、きょうは知事にはクールな答弁は求めておりません。きょうは、政治生命をかけるという意気込みで来られたわけですから、熱く魂のこもった答弁を求めたいと思います。私たち議員サイドも、やはり政治生命をかけるような重い決断をしなくてはなりません。そのこともお含みの上、答弁をお願いしたいと要請いたします。

それでは、知事の御回答を求めます。よろしくをお願いいたします。

○河野知事 本日も、宮崎カーフェリーの新船建造に向けた貸付議案について御審議いただきますことに、感謝を申し上げます。また、この取り組みにつきましても、これまでもさまざまな面での御指導をいただきましたことを、私どもは真摯に受けとめ、さらに努力を重ねていき、また改めて深く感謝を申し上げたいと思っております。

今、委員長からお話がございました、前回の合同審査会の折に課題となっておりました問題、政治家としての覚悟を持ってぎりぎりまで取り組みを進めてまいりたい、そのように申し上げたところではありますが、宮崎市との調整、それから金融団との調整ということで、2点御報告

させていただきます。

宮崎市に関しまして、この2日間も協議を進めてまいりましたが、きょうは私も宮崎市長とお会いして、改めてこの取り組みについての要請、カーフェリーが本県経済の生命線であること、それを県と市が一緒になって支えていくことが必要であろうと。そして、新船建造に伴う宮崎市のメリットを考慮したときに応分の負担をさらに考えていただきたいということで議論を行ってきたところであります。

きょうも、市長としてもカーフェリーの重要性、そして市として果たすべき役割を重く受けとめていただいたものと受けとめたところであります。今、市においても議案が出されているところではありますが、貸付金については5億円——なかなかそれを変えるまでには至らなかったところではありますが、「新船建造後も会社が収益性を高めることが大変重要であろう。そのために、市としても、これまでも利用促進に取り組んできた。さらに、それを前に進めて、より力強く市が後押しをしていく。市としても、市長としても、責任を持ってそこに取り組んでいきたい」と、そのようなお話をいただいたところであります。

大事なことは、この会社の経営安定につながる取り組みをより具体化していただくことであろうかと思っておりますので、私としましても、市長とのそのような約束に基づいて、しっかりとそこが具体化すべく後押しをする取り組みを進めてまいりたいと考えております。

もう一点、金融団との調整についてであります。これは、宮崎銀行と鋭意調整を進めてまいりました。きょう、私も平野頭取と直接お会いし、これまでの県議会での御議論、2.5%という金利についてもお話を申し上げたわけでありま

すが、改めてカーフェリーの重要性、本県経済の生命線であることをお互いに確認するとともに、金融団としてもオール宮崎で一緒になってそこを力強く支えてほしい、これまで以上に支えてほしいということを強く求めてきたところでもあります。

平野頭取ともいろいろ意見交換させていただいたところではありますが、結論としましては、県と市もしっかりと支援に取り組む、その後押しを評価しながら、さらに精査する中で、2.5%という金利については引き下げの方向で検討するというをいただいたところでもあります。また、金融団との調整が必要になりますので、宮崎銀行としては受けとめていただきましたが、その方向で力強く進めていただけるものと感じております。

以上、宮崎市と金融団との調整につきまして、今ここで具体的な数字まで含め、また具体的な事業まで含めてお答えできるようなところではありませんが、それぞれ組織のトップと私が直接お話することにより、フェリーの重要性、そしてオール宮崎でそれぞれがさらにもっと役割を果たしていくことについて確認し、その姿勢をこうやって御報告することができたと思っておるところでございます。引き続き、知事としての覚悟を持って、この事業を進めてまいりたいと考えておるところであります。

私からの報告は以上であります。

○日高委員長 ありがとうございます。

それでは、知事への質疑はございませんか。

○坂口委員 やっぱりもうちょっと踏み込まなきゃだめというのと、両方ともきょう初めてお会いになられたのか。2日間あったんですね。そして、最初からぼんと解決するような協議じゃないということは想定できていたと思うから、

あらゆる限りの時間を使って何度も重ねられて、ぎりぎり使われることが求められている宿題だろうと思うんです。その中で出てきたのは概念だけですよね。どういう形でだと本当に収益性が上がるのか、幾らぐらい投資しようとするのか。そうしたら、一番確実性があるのは利子補給ですよ、これは間違いなく軽減しますから。そこらまで導かなきゃ、交渉たる交渉じゃないと思うんです。

経営に対して貢献させる、ものを引き出すというのは、今の時点ではここまででしょうから、そこを今後どれぐらいの投資をやって、どういう手だてを打つんだと。この前も言ったように、道路を広げるなどと言ったら、これは市の都市計画事業ですから。だから、そういうのじゃだめだということ、一つまた注文を申し上げておきたいし、平野頭取とのお話も、下げる方向というのは当たり前だと思うんですよ。あの新聞報道を見て一番びっくりしたのは頭取で、これは攻撃されると思ったはずですよ。だって、7億5,000万円も民間が出資してくれている事業、優良企業がたくさんいますよ。自分が借りた金利と比較したときに、どなたも「ああ、なるほどな」と思われた人は……。僕らの近所の人間でも、2.5%は「今どきこれはあり得るか」と言いますよ。

だから、例えばなんですけれども、今度、川崎の土地利用に関しての借地契約を、運送会社が県と契約されましたよね。ここについては事業計画を十分精査されたと思います。プロポーザルの中で本当にいいのかということを決定する。当然、資金計画も見られたと思います。もし、ここが金融団のどこかと取引があって、融資を受けていたら、まずその借りた金の一つの標準になります、ここまで下げろというのが。

低かったらですよ。

なぜそういうことを言うかという、会社が立ち上がって1年余りの会社だというけれども、そうじゃないんですよ。第三セクターという重みを銀行は見るべきです。公金をそこに入れる以上、将来の見通しが立たない第三セクターは立ち上げられないんです。不毛の投資の可能性はある限りはできない。これは自治法上できないんですよ。だから、法律が保障している会社は、なぜ2.5%なのかということは、最初の交渉の時点で本当はやっておかないといけなかったんですけれども、会社が事務的にやっただけだと思います。だけど、今、政治的なことを話しているわけですから、政治家として、そして自治体としてこの金利をどう見るかで、これは具体的にこちらが数字を示してここまでと言うべき。

それから、政策投資銀行は、まさにこういったことを立ち上げて、アベノミクスを後押ししたり、日本の競争力を高めたり、地方創生に貢献したりする、それを国策的にやっていく政府系の金融機関です。ここが2.5%なんて、他の貸し付けと比べさせるべきです、調べて。なぜ宮崎のためにあなた方は、こんなにいい加減な——僕は、いい加減な金利と言い切っていると思います。ここらを詰めるのがトップ交渉だと僕は思います。だから、この次に、また報告していただいて、「ああ、そうか」というところまで行かないと、きょうのはまだまだ途中経過の、今の時点でここまで来ましたという域を出ていないと僕は思います。そこはぜひお願いします。お願いしますというか、約束してほしい。

○河野知事 御指摘ありがとうございます。市長とは直接対談を重ねてきたところですが、まだまだ踏み込みが甘いという御指摘、真摯に受

けとめながら、それをより具体的に示していただくような努力を、これからも重ねてまいりたいと考えております。

直接、金利交渉につきましては、今回が初めてでございます。これも御指摘を真摯に受けとめながら、私どもが指摘した問題点について、これも平野頭取がぐっと受けとめていただいたものと感じております。それぞれのトップが責任を持って受けとめて、方向性を示していただいた、それを私も協議した本人として、政治家として、しっかりと具体化すべく、これからも努力を重ねてまいりたいと考えております。

○坂口委員 本当にそうなんです。少し無礼な言い方になるかもわからないけれども、行政の感覚と実態の経済というものは、ひょっとしたら乖離しているのかもしれない。例えば、金融機関からの借入れが125億円だとします。5億円はちゃんと確保させて、123億5,000万円ということに。それを積み上げれば128億5,000万円になるのかな。125億円で計算しても、2.5%の20年間でいったら31億2,500万円になりますよ。これを仮に1%と聞くと、やっぱり1%以下だよという声が多い。仮に1%でいったら18億7,500万円浮きますよ。そうしたら、新たに15億円の投資を丸々借入れて1%で20年かかって払おうと思ったら15億円、新たに投資ができます。その15億円を投資して1%で20年払っても18億7,000万円、まだ500万円残ります。

それぐらい金利というのは経営に物すごく——それは必ず払っていかなきゃいけないわけですから。乱高下はある、環境によって、経営が変わりやすい企業の中であって20年間。だから、そこを見たら金利の攻防というのは物すごく大きいんです。そして、市が5億円以上出せないというなら、利子補給をできる限りの範囲で

という、そこはもとに戻って、ふるさと融資を直接貸し付けるのが市の一番の得策なんです。だから、そこをもう一回しっかり理論的に詰めていって、市民のために何が一番いいんだ、県民のためにどれがベストなんだということを念頭に交渉しないと、何とかしてくれという気持ちでは、この話はまとまらないし、時間がないと僕は思います。

○山下委員 大きな論点は2点ですよ。宮崎市との問題については、相手も議会があることですから、今説明があったとおりでらうと思うんですが、ただ金利だけ。これをきのうからいろいろ折衝されただろうと思うんです。これは駆け引きですから、具体的な数字は言わなくていいんですが、いわゆる値下げの具体的な――皆さん方、交渉の中できのうから、ここまで引き下げてほしいという具体的な数字まで提示されていますか。それを確認します。

○河野知事 相手のある話であります。私もとしましては、御指摘も踏まえ、しっかりとそういう方向性も示しながら提案もしたところでもあります。その方向で受けとめていただきながら、金融団と引き下げる方向で調整していきたいということでもあります。

○山下委員 皆さん方は企業家出身じゃないですから。今回7億5,000万円を民間から出資していただいた。結局ここまで来られたのは、ここ1年半ぐらい、さまざまな取り組みをしていただいて全部清算してもらった、それから新たにスタートして新株式会社をつくってきた。その中で今回、民間の出資もあった。そしてなおかつ、県を初め宮崎市、さまざまところが増資しながら再スタートを切ろうということですよ。皆さん方がどれだけオール宮崎としてこの事業を推進していくか、この観点に立てば、銀

行側もそこまでおりて最大限、宮崎のために努力をしたいという、この信念が見えてこないとだめなんです。

だから、皆さん方は交渉の中で、やはり経済的な観念のもとに最大限の金利引き下げの努力はすべきです。ぜひ、そのことを具体的な数字交渉をしながら、粘り強く交渉していかないと、結局、金利が余計にかかることによって何が起るかということ、これは必ず荷主に負荷されるんですよ。収益計算書を見たときに、金利負担を低くしていくことが本来の経済の活性化になるわけですから。だから、銀行業界ともその仕組みをしっかりと議論していただいて、新しいスタートが、本当によい船出ができるような体制づくりをぜひお願いしたいと思います。

○中野委員 おさらいのためにもう一度申し上げたいと思うんですが、この前、資金計画表をもらいました。きょうもでしたが、きのう、それぞれの関係業者にいろいろ聞いてみたんですが、まず貨物です。貨物は新船になれば4,000台は増すということで、乗船率というんですか、貨物の利用率がずっと続いているんですが、運送業界の話聞けば、一部でしたけれども、高速道路等もきちんと整備され、また今後も整備されていくということで、やはりカーフェリーを利用するよりも陸路を利用するほうが非常に強いと聞きました。だから、今はいいと思うんですが、長期的に見て本当に貨物をこれほどキープできるのかなという懸念を、収入の面から持ちました。

それから経費です。燃料費がずっと最初から最後まで18億円で変動しないという、これもかなり議論になりましたが、これは非常に不安定な要素ですよ。

それから、船員費ということで、給料等の人

件費がその中心だと思うんですけれども、当初10年間は固定給がアップするという話でしたが、今は人手不足ですから、人件費がかなり上がると思うんですよ。その分だけ船賃が上がるかどうか分かりませんが、そこら辺もかなり厳しい今、この資金計画表をつくった段階からすると、長期的に見れば非常に厳しいんじゃないかなという思いがしました。

それと、2.5%の支払い利息です。これをずっと元金が減った分だけ利息が減るように書いてありますけれども、これが非常に負担だと思うんですよ。そういう中で、経常利益が最初から黒字でずっと行って、やがて金利が減った分だけ4億円、5億円、最終的には13億円までふえる計算ですけれども、この経常利益をそれだけ確保できるのか。新船のスタートが令和5年ですから、令和5年ごろから逆に厳しくなるんじゃないかなと思うんですよ。だから、そういうことを見た場合に、この金利負担の2.5%では極めて高い。この前も高くて1%と私も言いましたが、高くて1%だと思うんですよ。

それと、宮崎市との関係です。この2日間で、宮崎市がいかに恩恵を受けるかということの説明があったし、いろいろ意見が出ました。そういう中で、道路で90億円使うからと言われたけれども、宮崎県も港を整備したり、あそこにもいろいろ投資するわけでしょう。そのほかにも、県として投資したり、貨物確保のために、これからの農業をどうするかとか、インバウンド、アウトバウンドを含めて、いかにして観光客を船に乗せていく政策をとるかとか、これは少々のお金じゃ大変だと思うんですよ。

投資していくこと等も含めて、やはり今後、県として物すごく資金が要りますので、宮崎市長を説き伏せて——宮崎市長も今の話では、あと

5億円、金融機関を何とかするという話のように聞こえましたが、そうじゃなくて、やはり50億円の分配ですよ。どう負担し合うかを、宮崎市にもきちんと真剣に取り組んでもらいたいと思うんですよ。それと金融団。だから、その辺のことを——知事はきょう初めて市長とも、それから金融団とも会われたということでした。

それで、この……（「違う違う。知事と市長は三度会っています。きょうが三度目です」と呼ぶ者あり）はい。それで、「宮崎市とは2日間、協議した」と当初言われました。金融団とは協議し、また知事も会われたという話でしたが、この交渉は宮崎市とも金融団とも、さっき言った厳しいことを踏まえて、部長か副知事がされたと思うんですけれども、どんな形で知事以外には交渉されたかをお尋ねします。知事からです。

○日高委員長 事務的な内容については、知事が退席後にやりますので。

○中野委員 いやいや、知事がどういう指示をして動かされたかを。

○河野知事 それぞれ御指摘ありがとうございます。

前回の合同審査会の後に私ども職員も含めて打ち合わせいたしましたして、それぞれが取り組むべき課題を確認し、そして、それぞれ動いて、働きかけをして、市長、そして頭取と、きょう私が直接協議をすることになったところでありまして、それぞれ作業したところがあります。頭取とは初めてであります。市長とはこれまでも何回か直接やり取りをしているところでございます。

○中野委員 概念云々と坂口委員が言われましたが、きちんと決まった数字は出ていないということですよ。

○河野知事 先ほど御質問がございましたが、

現時点では、金利の引き下げにつきましても、具体的なところまではお示しできない状況であります。平野頭取としても受けとめていただいて、金融団に働きかけをしていただく、そして、きちんと責任を持って、私も引き続き働きかけをして、具体的な数字を御報告できるように取り組んでまいりたいと考えております。

○中野委員 宮崎市も今ちょうど議会中ですから、この件で提案されているだろうと思うんですが、いわゆる議案の組みかえか何かもせざるを得ないと思うんですよね。そのことを踏まえた場合に、市との関係は、すぐには結論が出ないんじゃないかなと思っております。

それと、宮崎銀行が主力銀行になるんだろうと思うんですが、金融団とはいつ協議するような話になったんですか。そこまでは聞かれておりませんか。

○河野知事 その後のスケジュールについては承知しておりません。

○中野委員 やっぱ、こういうのは期限を決められたほうがよかったんじゃないかなと思うんですが。

○河野知事 平野頭取としてしっかりと受けとめていただいて、責任を持って金融団と調整をすると、そのようなお話をいただいたところがあります。

○丸山委員 改めて今、知事の話をお伺いさせていただきまして、宮崎カーフェリーのこの航路を守ることが非常に重要だということで、オール宮崎でやっていただけるということは、それぞれの金融団を含めて理解していただいたと認識したんですが、本当にそれを実現できるかどうか、あとは知事の最後の頑張り、政治生命をかけてやるんだという思いを、改めてしっかり言っていただければありがたいと思っております。

ます。我々が今後採決に入っていくときに重要なものは、本当に知事のやる姿が我々に感じられるかどうか。改めて、この航路に対する思いを含めてお伺いできればと思っております。

○河野知事 政治家としての覚悟を持って、この事業を進めてきたところであります。新船建造の重要性を鑑みて、さまざまな具体的な数字、結果を今、経過報告ということで申し上げたところでありますが、それが、より具体化できるように私も真摯に、また全力で取り組んでまいりたい、そのような思いでございます。

○武田委員 皆さんから大分意見が出たんですが、私も金曜日に委員会が終わりました、地元で夜11時過ぎに着きまして、土曜日の午前中、昼、夜ときょうの午前中、昼と、いろいろな方にお会いするたびに、串間の芋の問題とこの問題が一番の話題でありました。

確かに、カーフェリーの航路を残すことが宮崎の生命線ということで、しっかりとカーフェリーで経済効果が広がるという話もいただきましたし、「いや、武田君、頑張ってくれよ。県民の血税や。これは本当にしっかりと返すものがなければ出したらいかんよ」と言う人もいらっしゃいました。

その中で、委員会があつて、11日の採決がどうなるかわかりませんが、11日までまだありますので、何らかの金利ないし宮崎市との今後のしっかりとした方向性がぴしゃっと出れば、11日の前に、また報告できれば報告いただきたいし、その後もやはり知事と副知事ですっきりと毎月お話をさせていただいて、オール宮崎の体制で、宮崎カーフェリーを支えるメンバーで常にそういう会合を持っていただきたい。

もし何かあったときには、金利を下げさせるとか、決まった金利でもまた下げるとか、いろ

んな方向で……。この前も、一番の問題は燃料費、油代が全体の売り上げの3割に近い、この変動が物すごく激しいということで元社長も危惧されておりましたし、やはりそこは社会的情勢でも変わってまいりますので、そこをしっかりと担保できるように常に目を光らせていただきたいと思います。

知事に一言お願いします。

○河野知事 御指摘のとおり、40億円という多額の貸し付けは、県にとって重い判断であります。それがより有効にしっかりと機能していくよう、また返済に結びついていくよう、私も知事の責任をもって、今後引き続き取り組みを、そしてより具体的な成果を出してまいりたいと考えております。

○坂口委員 一つのお願いですけれども、この会社が第三セクターの会社であることを念頭に置いて、だからどうあるべきだ、だから何をやるべきだと、何をやっちゃいかんのかということをしっかり整理されて。40億円を貸す貸さないの話じゃないんです。第三セクターを立ち上げた時点で生命線なんですよ、だからこそなんです。今度は第三セクターという公が関与する会社として、ここには守らなければならないことがあるんです。そこを念頭に置きながら、金融団から信用がちょっとでも疑われるようなことがあっちゃならんし、そういう場合は立ち上げられないんだというところからスタートして、誇りを持って交渉していただきしたいと思います。お願いします。

○河野知事 御指摘をしっかりと受けとめて、責任を持って取り組んでまいります。

○高橋委員 40億円という額が、ひとり歩きしている部分もあつたりするわけです。知事もそうだけれども、我々も後ろには県民がいるわけ

ですよ。県民がこの40億円、いわゆる公的資金を物すごく重く受けとめているはずなんですよ。だから、知事がこの間指摘されているけれども、知事みずからがしっかりと動く、これはやっぱり大事だと思うんですよ。仮に、議決された後には、我々議会も結果責任を持つわけですよ。だから、我々も説明責任を果たさなきゃいかん。そのことはお互いにしっかりと確認しながら、県民に信頼してもらう、この事業をするに当たって。そのことを知事がしっかりと県民に訴えることが大事だと、私は思っていますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

○河野知事 御指摘を受けとめて、県のトップである知事として、そこは責任を持って、今後の運営がしっかりと安定経営に結びつくような取り組み、具体的な取り組みを進めてまいります。

○外山委員 今、将来の不安とかいろいろなことも出ておりますけれども、大事なことは、知事が再度交渉された2点です。これに向かって、相手の回答を引き出すための努力を継続していただくことに尽きると思うんですよ。今この時点で、将来の不安とかいろいろなことを言っただけ、もう行けるという前提でもって頑張るしかないの、あとは市との関係と金利の減額を全力で引き続き交渉していただくところに尽きると思うので、ひとつ先方からの回答も含めて、引き続き知事には御尽力願ひしたいと思います。もうそれに尽きると思いますよ。

○河野知事 責任を持って取り組んでまいりたいと考えております。

○日高委員長 ほかがございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、知事への質疑を終了します。

知事にはここで御退室いただきますが、場合によっては知事を再度呼び出すこともありますので、そのときは御対応よろしく願いいたします。

この後、再度、質疑の時間を設けますので、執行部の皆様はお残りください。

また、郡司副知事におかれましては、宮崎カーフェリー株式会社の社外取締役の立場としてお残りいただきますようお願いいたします。

暫時休憩いたします。

午後4時31分休憩

午後4時32分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

質疑はありませんか。

○中野委員 先ほどは知事に言いましたけれども、副知事、部長あるいは関係課長がおられますが、この2日間どういう動きをされたのかをお聞かせください。

○渡邊総合政策部長 大きくは宮崎市との関係、そして金利の関係でございます。これにつきましては、先般、合同審査会で御指示がありました。それを受けて知事と二役、そして私どもで協議いたしまして、きのうからきょうに向け、知事もですけれども、郡司副知事、そして私、次長、課長、それぞれ役割を持ちながら逐一、知事とも情報交換しながら作業を進めてまいったところでございます。

その中で、先ほど知事から御報告させていただきましたような形で、途中経過ではございますけれども、何らか、少しでも前進できるような形での御報告をさせていただくことができたのではないかと考えておるところでございます。

○中野委員 我々は結論を出すのにもう時間がないんですよ、11日なんです。市議会もい

つ終わるのかわかりませんが、市議会はどんなふうになりそうなんですか。

○日高委員長 暫時休憩します。

午後4時34分休憩

午後4時35分再開

○日高委員長 合同審査会を再開します。

中野委員、市議会のほうはちょっと……。

○中野委員 市議会のことを聞こうと思ったんです、どういう動きになるんだろうと。交渉された結果で前進するのかなのか、そういう感触等もあったんだろうと思ったので聞いたんですが。

○日高委員長 暫時休憩します。

午後4時35分休憩

午後4時36分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

さっきの中野委員の質問については、市議会とのやりとりということによろしいですか。市議会はどうなっているのかと。

○中野委員 いや、私の言い方が悪かったです。議会云々ではなくて、相手の議会は当局と交渉しないといかんのですから、それによって議会への対応はどうされるんだろうかなと思ったものだから。あしたが採決らしいですから、どうにもならんでしょう。そのことはわかりました。

あと金融団はどうなんですか。

○渡邊総合政策部長 金融団に関しましては、昨日、郡司副知事が、知事の名代という形で宮崎銀行の幹部の方と話をさせていただきました。その上できょう、知事と頭取が真剣に御議論をしていただいて、先ほどの知事の報告の中にもございましたけれども、オール宮崎であるとい

うことをしっかりと受けとめた上で、引き下げる方向で考えていきたい。とはいえ、今回の場合には、宮崎銀行が幹事行ではありますがけれども、全体で4つの銀行がございまして、皆様方の御意見を調整する必要がある。なかなかこの場ではすぐにオーケーということではないんですけれども、そういうふうな方向でまとめていきたいというお話をいただいたところでございます。

○日高委員長 ありがとうございます。

それでは、郡司副知事が、金融団の頭取と引き下げの合意を取りつきたということでよろしいでしょうか。

○郡司副知事 終わってすぐに知事室で会談をしました。その中で、私が金融団のほうへまづは当たるといって、随分長く夜、電話いたしました。その結果、次の日、もう一回会おうということで専務と話をしたんですけれども、審査部長も含めて皆さん来ていただいて、宮銀の別館で鋭意頑張ってお話しました。具体的に坂口委員から出た数字であるとか、皆さんからの熱い、金利がどの程度であるという話もしまして、何とかその額でお願いしたいということ強く申し上げましたところ、「宮銀としては、幹事行としてしっかりその任は果たしたい」、そのようなお言葉でありました。

ただ、お話に出ていますように、土曜、日曜は、銀行は休みです。そういう意味においては、あしたは月曜日ですので、早速、日本政策投資銀行も含めて話し合いは行われるものと思います。その上で、知事にもぜひ頭取と会っていただくという算段もつけてくれということをお願いして、きょう具体的に知事と頭取の話し合いの場を持っていただき、私よりもまだ踏み込んだ意見を知事からは申し上げたところであり

ます。真摯に、前向きに考える、このプロジェクトは絶対に成功させなければならないという思いは、金融団のほうも強いとお聞きしておりますので、私どもも精いっぱい今からも交渉いたしますし、金融団のほうもできる限りの努力をしていただくということによろしいかと、私は思っております。

○山下委員 今の言葉なんですよ。郡司副知事が社外取締役で行かれていますのは、出資者を代表して行かれていますよね。経済界の出資をしている人が、取締役に入っていない。銀行が主体で、郡司副知事も行かれていますから、私は2.5%の金利を議論したときに、これが本当におかしいという、民間ベースで考えた交渉がなかったから、これが出たんだろうと思うんですよ。出てきて、我々は啞然としたわけですから。

それで、我々もこれを採択していかないといけない、しなかった場合にどうなるかということも不安材料で、一番の大きな問題なんです。これだけ取り組んできた黒木元社長のあの熱い思いを聞いて、やっぱり宮崎県の物流を関西、関東へ持っていかないとならば外貨は稼げないわけですから、必要性は、我々が誰よりもわかっている。だけど、その中で、本当に20年間、健全経営をやらせて、宮崎の物流でカーフェリーの効果を出そうと思えば、金利の負担を少しでも軽減させていかないと、スタート時点でつまづくんですよ。

そのことを郡司副知事がしっかりと社外取締役として議論して熱い思いを伝えていかないと、我々が採択した、また企業側、業界の「もう通ったじゃないか」と。我々が心配するのはそこなんです。当たり前の利息をかけて、どうしても交渉がだめでしたと。そういうことになると、

我々はどう判断していけばいいか、不安があるんですよ。だから、必ず強い言葉で、「やはり金利はここまで努力する」。それぐらいの強い思いと決意がないと、我々が迷っているのは金利なんですよ。そのことを本当に重く受けとめていただいて交渉に入っていただかないと。

これは、我々の今からの課題なんです。だから、そのことは本当に腹にどっしりおさめて、死ぬ気で取りかかっていかないと、これは金融団も簡単にはいかないと思う。ぜひ頑張ってください。

○坂口委員 本当に、せっかくつかんだごちそうだから、なかなか手放さないと思うんですよ。だから、幹事行と会って話しました、お願いしましたと、そんなレベルじゃ事は進まないと思うんですよ。むしろ向こうは、そのセクター会社に押しつけた金利が2.5%というのを、出資者も含めて宮崎の人たちが知ったということで、ある意味、向こうは少し心が痛んでいるかもわからない。だから、そこは、やっぱりあるべき姿をとれと、宮崎を代表する地方銀行でしょうと。役割は何なんだということをやると同時に、僕だったら、日本政策投資銀行に対しても、県選出の国会議員もいるわけですから、あそこが貸し付けているあらゆる金利を調べさせて、何でここに0.数%あるいは1.数%で、うちは2.5%なんだということを、しっかり根拠を持っていて、あなたのところの役割はなんですか、何を目的に立ち上げた政府系金融機関ですかということや、それはあなたの理念に合っていますかと。ここに掲げた社是に合っていますかと。ところまでやらないと。いわゆる根回しです。

宮銀としては言ったけれども、向こうはだめだから、足並みがそろわないからという格好の断る材料になりますよ。信連などというのは

——あなたのところのために必要だと、郡司副知事は何度も言われるじゃないですか、宮崎の農産物を。そのお金の元締めは信連ですよ。何を考えているんだと。水産サイドに信魚連は1.5%も金利を下げて、県も助成して、0.5%で貸す、これはいわば再生資金だと。もうどうしようもなくなったところにその金利で貸すんだと。農業は何をを考えているのかということで、一つ一つ撃破していかないとだめですよ。信連なんて0%でもいいと思いますよ。自分のところはどうにもならないものを、県民がオール宮崎で応援してあげようという作業ですから。だから、今の考え方は甘いです。幹事の宮崎銀行と詰めたからと。いったって、格好の材料はいっぱいありますよ、断る材料は。だから、あらゆる手だて、水面下での手だて、外部の応援を入れて。そこは絶対やらないと、これじゃ、返ってくる返事は1カ月待とうとも2カ月待とうとも大体推測できると思います。

○郡司副知事 限られた時間で、まだ一つの銀行しか回っていませんけれども、4行あるということであれば、全ての銀行に私が行って、そのことについてはしっかりと交渉してまいりたいと思います。

○坂口委員 だから、先ほど経営計画を言われたけれども、あの計画を見たときに、例えば、あれは2年か3年据え置き20年払い、実質17年ぐらいになっていたじゃないですか。あれだけの利益が出るんなら、会社の内部留保金は要らないですよ、そんなに備蓄しておく必要は。油の変動とちょっとした社会現象、あの変動に耐えるには1年でも早くして、17割る17じゃなくて、割る20で元金の支払いも年々抑えておくことですよ。

だって、先になって足りなくなったら大変で

すよ。見通しが手がたい間に——最初から据え置き期間なんか要するような会社じゃないですよ、油代の変動に対しての備蓄があればいいぐらいで。だから、一方では据え置きしながら、一方では1億5,000万円もまた船代に持ってくるなどという……。だから、まだまだそこに深刻さが足りない、あの経営計画書から見ました。

それから、金利も含めてだけれども、もう一回洗いざらい、どうやれば長期にわたっての安全が担保できるんだということをやらないと、僕は、やっぱり計画自体が甘いと思いました。これも含めて、その辺をお願いしておきます。

○丸山委員 本当に金利のことは、ぜひお願いしたいと思っております。

あと、私が聞きたいのは、ことしじゅうに契約をしないといけないという話になっていますが、金利がしっかり決まらなないと契約できないものなのか、融資枠は決まっているからもういいよという話になるのか。どういう契約書になるのかをお伺いしたいと思います。

○大東総合交通課長 金融団の間では、融資に係る約束事を決めることになります。その中に金利でありますとか、そういったものも定めることになりますので、その約束事があった上で建造契約を結ぶということになっております。

○丸山委員 ということは、ことしじゅうに金利を決めないとだめだということでしょうか。

○大東総合交通課長 はい。そういうことになります。

○坂口委員 僕は先ほど知事に、第三セクターだということをしっかり念頭に置いて事に当たれと言いましたよね。きのう、僕は田口委員にはちょっと失礼なことも言ったんだけど、知事の政治姿勢に関する質疑の場で、SOLA

S条約に関する安全対策が出ましたが、それを見ると、当然お金はかかると思います。

でも、言われたように、10数億円はかからないと思います。これは、ウオーター隔壁を小さく区切っていく、あるいは船首部分をウオーター隔壁にする、あるいは船首の清水槽——飲み水です——パイプラインを1本は許可するんですよ。そこに弁をつけて、出したりもできる。それで浮力なりが増すし、浸水量を小さくする方法、これが復原力の向上に資する、しかも事故時の対応なんです。だから、同じ容積の中だったら、鉄板がたくさん要るだろう、下のほうが重くなるだろう、スペースが狭くなるだろうと。それで結論づけられたのが、トラックの台数が少し積みなくなること。だから、それをやらないんだと言われたんですよね。やらないためには12月の発注がと。言いかえますと、経済を優先するんだと。人命は二番手なんだということなんです、言われたことは。すごいことを発言されたんですよ。

そもそもSOLA条約ができたのは、タイタニック号の事件ですよ。あのとき、穴があいたら船の中に水が入るような設計で船をつくっていたから沈んでしまったということで、穴があいて水が入っても、ここまで入ってきたら、もうほかには行かない、水密隔壁——水を通さない箱——をたくさん船底につくっておこうと。座礁した、あるいはぶつかって穴があいても沈まないようにしようという、それをやらないというのは——やらないがために、12月にやらなきゃいけないんだという説明です、今までずっと。だけど、第三セクターはそれをやっちゃいかんし、我々はそれだったらとめなきゃいかん立場にあります。そういうことが想定されていた、これは国際条約が求めていたと。だけど、

それをクリアするために12月契約の日程で最終目標を立てた、これは民間会社ならいいでしょう。

だって、万が一あったら——東京電力の福島でもそうです。当時津波が来ることがわかっていました。なのに、対応しないで低いところにつくったので、裁判でも分かれるじゃないですか。この場合はそう分かれませんか。この場合はそう分かれませんか。わかっていた、しかし、トラックをたくさん積むためにそれをやらなかったということだったら、あのときの議会は、損害賠償——何人死んだと、個別に議会も行政もやられます。会社は県に委ねていて、県から取締役も来ていた、意思決定はそちらが主導したと。だから、第三セクターということをおぼろげに忘れるなど知事に言ったのは、そこなんです。金利交渉すれば18億7,500万円出ると言ったでしょう。1.5%下げさせて、15億円あったら十分できますから。

今のままでつくれば、当然、下にたまりをとって二重船底にするか、あるいは鉄板を厚いものにするか、そういうことでクリアできて、確かにトラックは何台か減るかもしれない。だけど、トラックが減るほうを選びますか、人命の尊重を選びますかと。SOLAS条約というのは、海上の事故における人命の尊重、人命救助のための国際条約なんです。その後も船が何度も沈んでいて。だから、お客さんを乗せる船に対しては厳しい条約なんです。タンカーとか貨物船とか、そういったものにはまだ緩いんです。人数も36人以上超したら、この条約でびしゃつとやりますよという、これは人の命の重さなんです。全地球より重いというやつです。

第三セクター、県が関与する限りは、これは避けておかないと、万が一事故が起きたときに指摘されますよ、あのときこうだったと。議会

あるいは県は知っていてこれを避けた、経済を優先したと。となると、12月の契約は必要なくなるわけなんです。もうそれで作る前提になれば、1月でもいいんです。1月1日以降の契約の人はそうしなさいと。これを2014年だったか2012年だったかに決めていて、なぜこんなに長くなったかと。それは、マルポール条約でのSO_x対策は守っていくと、マルポール条約のSO_x対策は、このSOLAS条約の中でもうたっているんです。だから、国際条約の中で両方ともうたわれているんです。こちらをとって、こちらはとらないのはなぜなのかということなんです。

SOLAS条約というのは、穴があいたときに、この船をどう無事に操船するかという訓練まで義務づけている。「備えあれば憂いなし」の地震訓練と一緒になんです、それもやりなさいねという。行き着くところは、人命を尊重しよう、船が事故に遭っても沈まない船をつくろうというのがこれなんです。だから、行政は、トラックが減ってしまうこととの比較をやっちゃいかんと思うんです。これが純粋な民間会社だったらいいと思います、あとは責任をとればいいわけだから。あるいは、ライバルが出てきたときに、「あの会社の船はこういう事故のときに沈みます。うちの船は沈みません。お客さん、どちらを選びますか」と。そのときは切符が売れなくていいやという判断をすれば、それでもいいんです。

だから、12月いっぱい契約というのは、結果的に決まる話であって、金利以上のものがありますよ。そうしたら、僕らは継続審査に持っていても、何ら憂うことなく継続できるし、結論も聞ける。だけど、それを今即座に判断していただければ、この定例会の11日に、議会の

採決のテーブルに乗っかりますよ。そこなんですよ、第三セクターとしてしっかり頭に入れて判断しなさいと言ったのは。やっぱり経済優先、人命第二というのは、僕らはちょっと同意しかねます。その考え方を知った以上は。

○渡邊総合政策部長 今、坂口委員からいただきました、人の命が何よりも大事ということ、これは本当にそのとおりだと思います。経済優先であってはいけないと思います。人命尊重ということ、そのために今の坂口委員の御指摘を踏まえまして、ダメージスタビリティに関して、フェリー会社に協議いたしたいと思います。

○坂口委員 例えば、僕は追突事故に遭いました。今もむち打ち症ですが、安全運転して、赤信号でとまっているところに、後ろから来てがあんとやられました。だから、安全を心がけるだけでは避けられないケースもあるんです。事故というものは、起こそうとしてじゃなくて、あるとき突然起こるということで、そこから始まったのが、横揺れを復原させる、あるいは沈没を免れさせる復原力。だから、損傷時復原力は、当然非損傷時復原力よりもはるかに厳しい設計になりますよ。事故のときも沈まない、普通の荒波とか台風で沈まない、そういう構造ならいいということだったけれども、客船はそれではだめということになったやつだから、これは本当に人命尊重のためのものなんです。

僕は何かで調べて、SOLAS条約を翻訳しているのを見たら、海上人命安全条約となっています。だから、ここの重みと、トラックを数台余計に乗せることの重みと、当然、経営には不利になってきますから、そこをやるにはやっぱり金利です。そして、それも法外なこと、無謀なことではないです。平均点はこうでしょう、だったら、もうちょっと考えてくれませんか

ということなんです。考えるべきじゃないですかということをお話ししてください。そこから十分お金は出てきますよということです。(発言する者あり)

○日高委員長 暫時休憩します。

午後4時57分休憩

午後5時0分再開

○日高委員長 合同審査会を再開します。

○坂口委員 だから、努力しなさいと言いたいのは、硫黄対策は必ず、何が起きようと1月1日からはしっかり動いていくんです。今の復原力対策は予定になっているんです。なぜかというと、この前言ったように、今までの船は経験則なんです。今度は物理則なんですよ。ところが、物理則の中に操船の難しさ、1隻1隻の難しさ、波を受けて、トリムとかローリングとかいろいろあるんですけれども、そういったものとのしっかりした答えを数字であらわすというのは、なかなか難しい作業だと思うんです。数値として出ないかもわからない。また経験則に帰らざるを得ないかもしれないけれども、そういうことの見通しが、その時点でできなかったんだと思いますよ。それで1月1日予定と入っているんだと思うんです。

だから、県としては、予定どおり発効するのかもしれないのか、まずは見るのが先だと思うんですよ。そしてまた、これは先延ばしになりそうとか、まだ理論的に整理されていないとなれば、これは1年やそこらかかりますよ。そうすると、2月、3月の契約でも、十分今のものが世界の常識になるわけだから、世界最先端の常識の中で設計された船で、何らこちらに瑕疵はありませんということになるんですよ。だから、その辺を確認して——何が言いたいのかとい

うと、今契約しようとして、さっき安全を、人命を尊重すると言われたわけでしょう。じゃ、発効しても次の基準に合うものをつくる。発効しなければ、その時点での最前線の人命の安全を求めた条約のルールに基づいた船をつくれれば、今契約するのと同じ船ができるんです。どこも何ら呵責を持つことのない堂々たる船ができるんですよ。だから、黒木元社長が言われたのは、民間会社の社長として言われたわけですよ。

「経済効率がよくなる。うちは船員の技術でそれを乗り切る。絶対に船を沈めるようなことをしない」と言われたのが、元社長。あの社長が言われるのは、それでいいんです。民間会社のときの立場だから。しかし、今回県が答えるのは、それはだめなんですよ、第三セクターだから。そこをわかっておいてくださいねということです。だから、早速やられることは、どれぐらいの数字なのかを調べて、本当に発効するのかと。それが多分、先延ばしになる可能性があるのか、僕もその先はどうなっているかはわからん。

でも、それは調べられれば、胸を張れるかもしれない。そうなれば、いつの契約でも一緒ですよ。だって、メインはどちらにしても31カ月間は今の燃油が使えなくなるんだから。今度は適合型の油で、この前言ったように5万3,050円だったですか。これが6万2,300円になるという、この差額の話なんです。ただ、それも3カ月ですよ。だから、燃油は何ら急ぐ必要はないんですよ。理由がない。燃費節減のために契約を急いでいるんだと。いったって、そろばんをはじいてみないですか、一緒ですよ。そのことを言っているんです。ずっと、今までくどく言っているの。

でも、ここに至って知事が、「やっぱり第三セ

クターとして認識しながら、この船をつくっていくんだ」と言ったら、12月末にこだわる理由はどこにも見当たらなくなりましたよと。じゃ、憂いのないようにしっかり議論していきますねと。それとも今、約束していただければ、これで審議するところはそうたくさんは残らないですよということを言っているんです。

副知事、これはどうですか。

○郡司副知事 部長も答弁しましたけれども、人の命を超える宝はないと思います。この人命を尊重した構造に変えていくことについては、御指摘のとおり、三セクという流れの中では非常に大事なことになるかと思えます。私も責任を持って会社と交渉し、方向性を確認したいと思えます。よろしくお願いします。

○坂口委員 ぜひお願いします。

○中野委員 坂口委員、その新しい条約が人命尊重のために厳しくなって、それが1月1日から施行されるわけですよ。それで、そっちを選んだほうが我々の瑕疵も含めて、いいじゃないかという意見ですかね。(発言する者あり)

○日高委員長 暫時休憩します。

午後5時5分休憩

午後5時7分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。

○中野委員 7月までに契約したことと、あと残りの1隻は12月にしたいというのが会社の動きですね。それで、前渡金も4億円払っている。既に設計や何やしていると思うんですが、さっき坂口委員が言われたような、人命尊重のためのことは、それには入っていますか。

○大東総合交通課長 会社の計画では、その会社に対する前渡金という表示もありましたけれども、これは船台の予約金でございまして、今

から締結する建造契約の一部のお金に充当されるものではないと聞いております。したがって、今回この資金計画が整いまして正式な契約をして、それから船台を将来使うための予約金ということになっておりますので、既に契約しているわけではございません。

○中野委員 それは納得いきませんか。何で残り1隻を12月に契約するのですか。最初の1隻はいつ契約したのですか。

○日高委員長 契約はしていないんですよ。

○大東総合交通課長 契約はしておりません。

○日高委員長 契約はしていないですよ。

○中野委員 それでは大変な問題にならないのですか。していないと言い切るけれども。なぜ4億円の前渡金を払ったのですか。

○大東総合交通課長 船台については、ほかの造船契約もございますので、今回はまだ先の話、船台を将来使う相談をしている状況でございますので、その使う予定の船台について、予約金を事前にお支払いしているということでございます。したがって、正式契約とは全く別のものでございます。

○中野委員 そうしたら12月に契約する、それとあともう1隻はいつ契約するのですか。2隻とも12月に契約するという意味なのですか。

○大東総合交通課長 2隻とも12月に契約することになっております。

○中野委員 それもどうも納得がいかんのですよ。12月に1隻なんじゃないですか。

○日高委員長 契約は一緒にして、造船の日をずらすということでしょう——ですよ。

再度、答弁願います。

○大東総合交通課長 12月に2隻分の正式契約をいたしまして、それから、この船については各ブロック別につくり始めます。1隻目のブロッ

クをつくりまして、そのブロックを船台に乗せてくっつける作業をやっていきます。船台の作業が終わりましたら、1隻目が進水します。1隻目を追いかけるようにして2隻目のブロックをつくり始めまして、1隻目の船台があいたところで2隻目を船台に乗せる。したがって、2隻分の船を一つの船台を使って、時間をずらしながらつくっていくという計画でございます。(発言する者あり)

○日高委員長 暫時休憩します。

午後5時11分休憩

午後5時17分再開

○日高委員長 合同審査会を再開します。

何かございませんか。

○丸山委員 ダメージスタビリティの話は、本来来年1月1日に発効すると決まっているのか、予定なのか教えてください。

○大東総合交通課長 会社を通しまして国にも確認いたしましたところ、国際条約自体はもう合意しておりまして、現在国土交通省の規定の改正を、今月中に官報に載せる予定と伺っております。適用が来年1月1日からということになっております。(「可能性が高いですね」「高いね」と呼ぶ者あり)

○日高委員長 総合政策課長、それでよろしいですか。

○小倉総合政策課長 私が総合交通課長でいたときから、来年の1月1日から適用ということで、今申し上げたとおり省令改正、公布という話で動いていたことまでは聞いておりましたけれども、正確には今、総合交通課長が答弁したとおりだと考えております。

○日高委員長 ありがとうございます。

ほかよろしいでしょうか。

○前屋敷委員 となりますと、会社とその問題についても協議されるということだったんですけども、12月の契約については見直しもあり得ると見ていいんですか。

○日高委員長 今のですか。

○前屋敷委員 はい。

○大東総合交通課長 いわゆるダメージスタビリティ対応といった課題もごございますけれども、一方で船台の予約です。これを造船会社と12月に契約させていただいて、さっき坂口委員がおっしゃったような、ブロックで建造を進めて、この時期から船台を使うというスケジュールはもうでき上がっている状態でございますので、それを考えますと、やっぱり12月中の契約でいかないと、新船の就航自体が後ろにずれてしまうということになります。

○前屋敷委員 であるならば、そのダメージスタビリティについて、会社との協議は急がれるんでしょうけれども、どの時点で最終的な結論を出すおつもりですか。

○大東総合交通課長 早急に会社と話し合いをしまして、そういった設計変更をこれから造船会社と行っていかなければなりませんので、そういった作業をやるということで、まずはその意思決定をしていただくことになろうかと思えます。

○武田委員 先ほどから坂口委員が言われるように、8.5億円、これは上乘せ分と、今までの予定から十数億円の金利が下がるのであれば、それで十分ダメージスタビリティの対応ができると理解してよろしいですか。

○大東総合交通課長 会社におきましても、今までずっと検討していた中で、このダメージスタビリティの対応がどのくらいかかるかについては、まだ造船会社とも詳細な打ち合わせは

やっておりますので、現段階でこの余裕枠でおさまるかどうか、その金利の分でおさまるかどうかはまだはっきりとはわからないのが現状でございます。

○武田委員 副知事、人命が第一ですので、その方向でしっかりと会社と調整をやるということですね。

○郡司副知事 はい。そのとおりであります。

○武田委員 それを担保した上で年内の契約ができるのであれば、そのほうが将来の——これはまた2年、3年延びると、宮崎の経済であったりとか……（発言する者あり）もう数字的なものは大体理解ができました。

○日高委員長 ほかがございせんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 以上をもって、執行部への質疑を終了いたします。

執行部の皆様、お疲れさまでした。

暫時休憩いたします。

午後5時22分休憩

午後5時27分再開

○日高委員長 合同審査会を再開いたします。まず、委員長報告についてであります。

合同審査会の内容に関する委員長報告につきましては、商工建設常任委員長報告において行うことで御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、そのようにいたします。

附帯決議案についても協議したいと思いますので、よろしく願いいたします。

暫時休憩いたします。

午後5時28分休憩

署 名

商工建設常任委員会委員長 日 高 博 之

