

平成18年9月宮崎県定例県議会

総合交通・流通対策特別委員会会議録

平成18年9月25日

場 所 第3委員会室

平成18年9月25日（月曜日）

午前10時3分開会

会議に付した案件

○意見交換会

農業生産者代表及びJ A経済連  
社団法人宮崎県工業会

○委員協議

- (1) 県外調査について
- (2) 次回委員会について
- (3) その他

出席委員（12人）

委員	長	河野	哲也
副委員	長	十屋	幸平
委員		川添	睦身
委員		緒嶋	雅晃
委員		外山	三博
委員		永友	一美
委員		萩原	耕三
委員		中野	一則
委員		外山	衛
委員		宮原	義久
委員		外山	良治
委員		山口	哲雄

欠席委員（なし）

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

○生産者代表及びJ A経済連との意見交換会

J A経済連

園芸農産部長 山口 庄 一  
生産者代表

トマト部会代表者会議会長 林 田 寿 利

きゅうり部会代表者会議

副 会 長 山 中 幸 博  
旭化成（株）

委 員 長 福 田 誠  
旭化成（株）

副 委 員 長 井 口 俊 明

○宮崎県工業会との意見交換会  
(社) 宮崎県工業会

専 務 理 事 川 井 徳 之  
事 業 担 当 課 長 羽 生 宗 浩  
旭化成（株）

購 買 物 流 統 括 部  
延岡購買物流グループ長 高 野 善 広  
延岡支社総務部長 水 永 正 憲

旭有機材（株）  
取締役延岡本社統括室長 矢 野 源 治  
王子物流（株）

日南事業所所長 児 玉 満之進

事務局職員出席者

政 策 調 査 課 主 事 近 田 暁 洋  
議 事 課 主 査 永 田 清 文

○河野委員長 ただいまから総合交通・流通対  
策特別委員会を開会いたします。

初めに、前回の7月末の委員会で資料要求の  
ありました件につきまして御報告申し上げます。  
農政水産部から農産物の輸送等に関する資料、  
地域生活部からJRコンテナへの広告及びTR  
利用者の負担増に関する資料の提出がありました  
ので、お手元に配付しております。後ほどご  
らんいただき、御確認をお願いいたします。

本日の委員会の日程についてであります、  
お手元に配付の日程案をごらんください。本日  
は、まず生産者代表の方とJ A経済連との意見

交換会、その後、宮崎県工業会との意見交換会を開催し、意見交換会終了後、県外調査について御協議いただきたいと思いますが、このように取り進めてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 それでは、そのように決定いたします。

では、早速、意見交換会に入りますが、生産者代表及びJ A経済連の方々の入室のため、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

○河野委員長 それでは、ただいまより総合交通・流通対策特別委員会意見交換会を開会いたします。

本日は、まず生産者代表及びJ A経済連の方々と意見交換会をさせていただきますが、一言ごあいさつ申し上げます。私は、宮崎県議会総合交通・流通対策特別委員会の委員長を務めております延岡市選出の河野哲也でございます。当委員会は、本県の総合交通及び流通に関する調査を行うことを目的として設置された委員会でありまして、総合交通網の整備促進や県民の移動手段の確保、本県生産物の流通など幅広い観点からさまざまな調査活動を行っているところでございます。本日は調査活動の一環として、農産物流通の現状等につきまして意見交換会をさせていただきますと考えておりますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。御出席いただきました皆様方には大変お忙しい中、御協力いただきましたことに対し心より感謝を申し上げます。簡単でございますが、ごあいさつとさせていただきます。

次に、委員を紹介いたします。まず、私の隣

が日向市選出の十屋幸平副委員長です。続きまして、皆様から見て左側から、宮崎市選出の川添睦身委員です。宮崎市選出の外山三博委員です。都城市選出の萩原耕三委員です。日南市・南那珂郡選出の外山衛委員です。小林市選出の宮原義久委員です。続きまして、皆様から見て右側から、西臼杵郡選出の緒嶋雅晃委員です。児湯郡選出の永友一美委員です。えびの市選出の中野一則委員です。宮崎市選出の外山良治委員です。延岡市選出の山口哲雄委員です。どうぞよろしくお願いいたします。

次に、J A経済連園芸農産部長山口庄一様より本日御出席の皆様への御紹介をお願いいたします。

○山口J A経済連園芸農産部長 ただいま御紹介いただきました経済連の園芸農産部を担当しております山口でございます。よろしくお願い申し上げます。きょうは被告人ではないということを心に言い続けながらやってきました。多少緊張いたしておりますけれども、よろしくお願い申し上げたいと思います。

きょうは生産者の方々4名を連れてまいりました。経済連の野菜の取り扱いがアバウトで400億でございます。そのうち、キュウリが100億、ピーマンが80億、トマトが40億ということで、3つ合わせますと経済連の取扱高の約6割以上を占めるわけでございます。その主たる品目の3品目をつくられておられる生産者、各地区から来ていただきました。皆さん4名ともそれぞれ宮崎県におきますところの部会の代表者の方々でございますので、御紹介を申し上げたいというふうに思います。

まず、私の隣でございますけれども、ピーマンを宮崎市の方でつくっておられます、県下の促成ピーマンの共計委員会の委員長もされてお

ります福田誠でございます。それから、同じく県下促成ピーマンの共計委員会の副委員長をされております、西都出身でございますけれども、西都の方でピーマンをつくられておりますけれども、井口俊明でございます。それから、私どもの品目の中で100億を越す品目、キュウリということで、キュウリの県下の部会代表者の副会長をしていただいております、都城市でキュウリをつくられております山中幸博でございます。それから、最後になりますけれども、トマトの県の部会代表者会の会長をしていただいております、日向、西郷の方でミニトマトをつくられております林田寿利でございます。

以上4名参りました。よろしくお願ひ申し上げます。

**○河野委員長** ありがとうございます。それでは、まず、JA経済連における本年秋からの一元分荷販売、一元配車体制等につきまして御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

**○山口JA経済連園芸農産部長** それでは、委員会の皆様方から課題を3ついただいております。10分で述べろということでございますので、はしょってですけれども、述べさせていただきますと思います。

資料の1ページをおあげいただきたいと思ひます。第1番目の課題、本県生産物の物流体制の現状と課題についてということでしたところでございますけれども、これは(1)から(6)まで書いておりますけれども、皆様方御存じのとおりでございます、私ども宮崎県は遠隔地輸送園芸地帯に立地をしているということでございます。そういった兼ね合いから合理的で効率的な輸送体系がどうしても必要になってくるというのを(1)で述べさせていた

だいておるところでございます。

また、(2)で、そうした中で残念ながら青果物の価格は安値基調で推移しております。そうした中で我々が生産者の手取りアップをするためには、運賃でありますとか、選果場経費等の物流経費の削減をどうしても図っていくという課題が一つあるということでございます。これを(2)に述べております。

それから、(3)で物流環境の変化ということで、これも議員の皆様方御存じのとおりでございます、遠隔地産地でありますけれども、残念ながらフェリー便の廃止、京浜航路でありますとか貝塚航路廃止によりますところの輸送環境が悪化しておるといふ現実があります。また、トラック輸送が主体でございますけれども、道路交通法等の改正によりまして、90キロリミッターの制限でありますとか、排ガス規制等が強化されているということでございます。また、トラック乗務員の適正労務管理が必要になってくるということで、これは一方で輸送時間が長くなってくるというようなデメリットも生んでおるといふ現実があります。また、原油価格高騰によりますところのトラック燃料費のアップ等によりまして運賃値上げ等の懸念がある、これも一つの課題であろうというふうにとらえております。

また、(4)でございますけれども、JA単位での配車配送となっているために合理化、効率化に限界が生じております。こういった部分について毎日、消費地の市場の一市場に宮崎から各JAごとにトラックが入ってきているという現状があるということでございます。この部分をどうしても効率化をしていかなければならないという課題があるわけでございます。

それから、(5)でございますけれども、(3)

の物流環境の変化と一緒になりますけれども、私どもモーダルシフトを進めておりますけれども、17年度の輸送手段の実績を見ますと、トラック輸送が93%、海上輸送が4.5%、JRコンテナが2.5%というふうに、それぞれ前年度からしますとモーダルシフトは進んでおりますけれども、京浜航路の休止でありますとか貝塚航路の相次ぐ休止の中でモーダルシフトが順調に進んでいるとは言えない状況下にあるということも事実でございます。

(6)でございますけれども、私ども暑いところでございまして、そういった部分での予冷库等の完備等が問題になっておりまして、品質の向上の部分から予冷库の完備されたコールドチェーン化が図られていない現実がございますので、これについても品質向上の面からコールドチェーン化を図っていかねばならないというふうに考えております。以上が本県青果物輸送におけるところの課題ではないかというふうにとらえておるところでございます。

あけていただきまして2ページをお願い申し上げます。もう一つの委員会の方からの課題提供で、京浜及び貝塚航路廃止による影響についてどうだということでございまして、次のようにまとめさせていただきました。マリンエクスプレス京浜航路が昨年6月18日に休止をされました。16年度実績で見ますと、経済連実績でございますけれども、約3万トン弱が京浜への青果物の輸送実績でございます。そのうち、京浜航路の利用は7,200トンをお占めておりまして、京浜実績におきますところの24%をお占めておる実態がございます。そうした24%をお占めている部分が昨年休止をされたということでございます。

(2)で課題と影響度を述べておりますけれども、7,224トンの路線変更なり新規路線の開拓

が必要となったということでございます。②では、物流コスト削減なり安定輸送を目的として海上コンテナへの積極的なモーダルシフトを進めてまいってきておりますが、こうした休止に伴いまして停滞をしておるという現実があります。また、一部はシャトルフェリー、大分発でございますけれども、そういったところでありましてかいろんなところにシフトをしておりますけれども、トラック陸送へシフトした部分については輸送コストは上がっておる現実があるということでございます。また、大分発のシャトルフェリー等については、着時間等の問題も出てきておりまして、着時間が遅いということでおろし箇所が制限されるということ、これについては、青果物をやはり我々としては市場の方に12時前につけなくてはならないという現実問題から、延着の可能性があるので非常に危惧いたしておるところでございます。また、⑤として、大阪航路(南港・貝塚)から陸送で京浜に入るといふ代替輸送案を出しておりますけれども、この部分についてもコストの上昇が見られるということでございまして、それぞれの運送会社の方から値上げ要請も各JAに上がっておるというふう聞いておるところでございます。また、陸送が長くなりますと、定時輸送というのが厳しい状況に追い込まれるという現実もあります。また、⑥でJRコンテナへのシフトも図ってまいりましたけれども、必要枠の確保が非常に厳しい現実があるということでございます。また、JRコンテナへのシフトにつきましては、積み込み時間を早めなければならないということで、生産者の方にも受け入れ時間を早目にしなければならぬという現実問題が起こっておるという実態がございます。

また、本年の4月30日に貝塚航路が休止にな

りましたけれども、この影響といたしまして、京浜航路に次ぐ貝塚航路の休止ということについては、海上コンテナを積極的に利用しているとしておりましたモーダルシフトの面でコンテナ枠の大幅な減少になるということをごさいます。南港航路なり、シャトルフェリー等の運送枠の方に行くわけでごさいますけれども、その部分で逼迫をしてきておるとことをごさいます。農産物の安定的なコンテナの枠取りが困難になってきている現実があります。また、各業界からそれぞれの運送枠取りにより集中することになりますので、フェリー運賃等の値上げが懸念されるところでごさいます。以上、京浜航路の休止また貝塚航路休止に伴いますところの影響についてこのように考えておるところでごさいます。

今後の物流体制についてということで委員長の方からもありましたけれども、今後の物流体制について県下 J A なり経済連なり生産者がどのような物流体制を考えておるのかということについて若干御説明を申し上げたいと思います。物流改革については、3つの改革の骨子をごさいます。3つの観点から我々としては改革を進めていっております。1つは、J A と経済連が一体となった販売力の強化ということをごさいます。それぞれの J A が販売するのではなくて、県下一元販売部署の中で一元分荷販売体制を確立していこうということをごさいます。既に経済連の中に 8 J A の皆様方から出向をいただきまして、一元分荷販売の体制の確立に向けて本年度開始と同時に確立を図っているところをごさいます。何としまして我々としてはこの販売体制を確立していかなければならないと考えているところをごさいます。

また、一方で、販売体制を確立した中で物流

コストを削減していかなければならないという問題をごさいます。その意味で一元配車体制の確立ということで J A グループが一体となった物流コスト削減に取り組んでおります。これは先ほど来いろいろな物流に対する課題をごさいますけれども、県下一元化することによって合理的、効率的配送をつくり上げていきたい、構築していきたいというふうに考えています。

3番目でごさいますけれども、J A 枠を超えた物流施設の見直しということで、物流拠点の集約整備を進めさせていただいております。最終的には平成25年度をめどに順次計画を立てさせていただいておりますけれども、今80数カ所ある J A の集出荷場を25年度を目途に半分程度に集約整備を図った中で合理化、効率化を目指してまいりたいというふうに思います。その間、また品質向上を目指す視点からも予冷库なり予冷施設等の完備を図っていきたいという考え方でごさいます。

その中で、一元配車体制というのが今般の大きなことになるわけでごさいますけれども、一元配車体制の確立については、絵にかいてありますように、具体的にはこういうことをごさいます。効率的、合理的な運送ということで、現在、各 J A の方からそれぞれの指定市場の方に、この絵では5台出ておりますけれども、それぞれ一市場の方に向けてそういう配送体制になっておるわけでごさいますけれども、改革イメージとしては、それを各 J A から一元的に一元配車部署でまとめて、荷物はこれだけあるよということわかれば2台に集約できる。また、モーダルシフトの推進によって、J R コンテナなり海上コンテナに特化することによって輸送の価格を下げたいという考え方でごさいます。5台を2台に、こういうイメージの中で

一元分荷配車体制を構築しておるところでございます。

以上3点を物流改革の骨子として今、経済連とJA、生産者、一体となって進めておるところでございます。

4ページでございますけれども、最後になりますが、コンテナ枠の確保ということで、これも先ほど来、休止の後コンテナの枠確保がなかなか難しいということを述べさせていただいております。今後の対策と書いておりますけれども、海上コンテナにつきましては、宮崎カーフェリーの輸送枠確保の交渉なり、また県外フェリーとの輸送枠の交渉については、5ページの方で、それぞれ大分発でありますとか、鹿児島発でありますとか、神戸着でありますとか、そういったもろもろの県外のフェリー会社等の輸送枠確保に向けて一元配車部署が交渉を行っておるところでございます。そうした中で皆様方にもお願いを申し上げたいということでございますけれども、宮崎港からの京浜航路の再開に向けてどうかこの部分をよろしくお願い申し上げたいということで、勝手ではございますけれども、要請事項として上げさせていただいたところがございます。

(2)のJRコンテナにつきましては、輸送枠の増加交渉に向けて今、取り組んでおるところでございます。また、県外のJRコンテナ駅の利用検討、今、宮崎県におきましては、佐土原で以前あったわけですが、延岡の方にコンテナの駅については集約されております。延岡の1駅でございます。その部分では足りない部分、JRコンテナをもっと利用したいということで県外のJRコンテナ駅の利用等についても私ども一元配車部署の方で検討させていただいております。しかしながら、園芸等につき

ましては、宮崎近郊が主産地でございます。そういった部分からも、要請事項の方で上げさせていただいておりますけれども、宮崎市近郊へのコンテナ発車基地の誘致等についても御検討をお願いできたらということでの要請をさせていただいたところがございます。

5ページについてはいろいろなカーフェリー等の航路が消費地に向けありますので、鋭意その部分での交渉を我々は行っているということでの資料でございますので、お目通しをお願い申し上げたいというふうに思います。

以上、委員会からいただきました課題等についての我々の考え方なりを申し述べさせていただきました。本日の委員会は生産者と皆様方の意見交換が主たるものであるというふうに考えておりますので、以降、生産者の皆様方のそれぞれの考え方があろうかというふうに思いますので、よろしくお願いを申し上げまして、私の方の説明は終わらせていただきたいというふうに思います。どうもありがとうございました。

○河野委員長 ありがとうございます。それでは、これまで御説明いただきました内容につきまして、または生産者の皆様に委員の方から何かお聞きしたいことがあればお願いいたします。

では、せつかくの機会でございますので、生産者の方々の方から、もしこちらの方にありましたら。

○福田促成ピーマン共計委員長 共計委員長の福田でございます。

今、経済連の部長の方から現状と今後の対策、要請等がありましたけれども、私もその線に沿ってお願いをしたいと思います。かつて宮崎は陸送とカーフェリーが主体でなされていたわけがありますけれども、いろんな船会社の経営上の

問題でカーフェリーの大半が廃止になった現状があります。しかしながら、私も一人の生産者として、宮崎は皆さんも御承知のように輸送園芸地帯でございます。行政もJAも産地間競争に勝つために、コストを下げなければ大都市近郊の園芸地帯に勝つことはできないという目標の中に、カーフェリー等も導入して積極的にコンテナ輸送に取り組んできたわけであり、私も、県外の大都市近郊の、東京で言えば茨城、千葉、埼玉、群馬、長野あたりの園芸地帯をよく見させていただきました。また、愛知、静岡等も、とてもじゃないが運送料は半額もしくは3分の1、鮮度も我々のものと同じ日に収穫しても翌日販売で立派なものが届きます。生産者の手取り単価は同じ品物でも何十円かの差がつくわけです。それに対して我々は差がついた上に運賃がキロ当たり20円、30円かかるわけですね。そういうことではいけないということで県も過去フェリーを就航させ、また松形知事の時代にテクノスーパーライナーを導入してやろうということで宮崎港の整備もなされました。また、JAも県と一体となって集配送センターも完備して、これを一元集荷することによって輸送コストを下げよう、輸送園芸地帯の不利を打開しようということでやられたわけであり、ますけれども、今考えてみますと、宮崎港もフェリーの利用ができない、集配送センターも最大限の機能が発揮できないという現状があります。ということは、いろんな経済の原則があるかと思いますが、今、経済連の方の要請があったように、もう一度こういうカーフェリーを京浜市場に向かって就航ができるような、行政とJAが一体となって雰囲気盛り上げていただきたいと思います。それに関して委員の皆さん方の過去の習いから現状、今後の取

り組みの姿勢、考え方をお聞かせいただくと幸いです。以上です。

○河野委員長 ほか、ございますでしょうか。

○井口促成ピーマン共計副委員長 関連という形ですが、農家の現状というものを少しお話しさせていただきたいと思います。重油の高騰というのは皆さん御存じのとおりでして、その中におきまして、農家で不可欠なビニール資材、肥料、運送コスト、経費等に関しましては、生産者だけではどうにもならないものがあります。この会でお願いしたいことは、今回ありますように運送のことに、カーフェリーですと、京浜地区に運ぶにもトラックと海上コンテナを使った場合にはキロ5円が違うというふう聞いております。生産者の先ほどありましたように安値基調の中で、キロ5円というのは物すごく大きな値段だというふうに考えております。

重油の高騰におきまして、西都でのピーマンを例に挙げさせていただきますと、西都では30アールを平均としてピーマンをつくっております。一昨年までは反当油代は60万、そして180万の油代をかけておりましたが、重油の高騰によりまして、私たちが省エネに対しての努力もしてきましたが、反当100万円、3反でいきますと300万という、120万のアップとなっております。120万というのは純利益からの差し引きですので、今の農家にとってはかなりの厳しい状況に置かれておりますので、その点、御承知いただきまして、運送コストについても御協議の方よろしくお願ひしたいと思います。以上です。

○林田トマト部会代表者会議会長 林田です。よろしくお願ひします。

私、県北の今度合併しました美郷町なんですけれども、日向圏域物流対策事業ということで前は県を主体にして輸送体制に助成で事業を



行っておりましたけれども、県の方がなくなって、今は市町村、JA、生産者でその継続で事業を行ってもらっております。それについては大変私たち生産者も助かっておるところです。先ほど部長の方が言いましたように、経済連を中心とした一元化が早く実現した方がいいという声があるにもかかわらず、なかなか前に進まないのが現状であります。いい案は持っている中に、そこで何が一番ネックになっているのかということを考えてところもあるし、いろんな場面で話が出るも、前に進まないのが現状です。

私たち日向のことを言いますと、海拔ゼロから1,000メートルまでの用地を擁しております。中山間地に行くほど、中央でもそうでしょうけれども、地域間格差が出てくる。そのためにもやはり一元化でやってもらいたい。先ほどの部長の経済連の方向性をぜひとも県、議会、JA、経済連一体となって早急に取り組んでもらいたいという現状です。先ほど単価的にも言いましたけれども、重油の高騰もありますけれども、販売単価で見たときに、市場手数料、それから出荷経費、運賃を見ますと、販売単価の中で今のところ32%ほど占めておるのが現状です。それにまた燃料費、いろいろなコスト関係を見たときでも、生産者、今、安値で現状が推移しているところですが、安心・安全、宮崎県が提唱している地産地消の問題にしても、やはり農家も一生懸命やっていますので、どうかこの点についてもよろしくお願ひしたいという考えを持っております。以上です。

**○山中きゅうり部会代表者会議副会長** 私の方からも述べさせていただきたいと思ひます。先ほど来出ておりますけれども、今回の原油高で今、農家がどういう状態にあるかということをお報告させていただきたいと思ひますけれども、

現状であと2～3年、早ければ1～2年、このままの原油高でいきますと宮崎の農家もつぶれると、私はそのぐらい考えております。せっかく私もここに呼ばれておりますので、皆さん方にお願ひしたいのは、県としての独自の農家援助対策といひますか、そういうのを早急に考えていただけないかと思ひております。この流通にしましてもそうですけれども、現状の一番の課題は流通、それと原油高だと思ひております。今、現状としまして、西都さんもそうですけれども、都城の方も盆地ということで大変寒いわけですが、今までの倍のコストがかかるということで、農家としてもコスト削減ということでいろんな形で努力しておりますので、JA、行政、一緒になっていただひて、もう少しここを考えていただひたいと思ひております。南九州というのが食料基地かと思ひております。その中で宮崎県の大事さといひるのはやはり全国に訴えていかななくてはいけなひ部分かなと思ひております。きのうでしたか、おとといでしたか、価格安定制度ということで農業新聞にも国の方で考えておられるということで載っておりましたけれども、私は、宮崎県独自の何かそういう対策を考えていただひたらありがたいと思ひております。よろしくお願ひいたします。

**○河野委員長** ありがとうございます。現場の貴重な声として受けとめていきたいと思ひます。

委員の方からありましたら、お願ひいたします。

**○永友委員** 部長にお伺ひしたいと思ひます。一元集荷、これは今、始まったことじゃないんですね。もう何年になりますか。宮崎にあれだけの集荷場を設置されて、輸送体制を強化していくんだといひるのは以前から言われて、今まだ

そこに一元集荷ということは、何がネックだとおっしゃいますか。確立できないネックはどこにあるというふうに。

**○山口 J A 経済連園芸農産部長** 永友委員のおっしゃったことは、広域集配送センター等もつくり上げて一元集荷体制をやってきたじゃないかということで、何を今さらそういったまた変えるのかということも含めての御質問だろうというふうに思いますが、ネックは何かと申しますと、私、個人的な考え方を申し上げますと、一緒にやっ払いこうという醸成感があつたかどうかということに帰すると、最終的にはそうだというふうに思っております。これだけ農産物価格が高値から安値基調になってきた中、J A も生産者も自分たち個人でやっていけないと。以前はまだまだそれなりに余力は確かにあつたと。その中でまだ早いじゃないかと、そういった部分が我々経済連の中にも組織の中にもあつたというのは事実だというふうに思います。ところが、これだけ逼迫をしてきた中で、これからやっ払いかなければもう生きていけないということに気づいたというんですか、本当にそれが正しい道なんだということに改めて我々が気づいたということが一番大きい、今までの考え方と違ってきている部分ではないかなというふうに思っておるところでございます。そこだというふうに思います。

**○永友委員** 今、農協が県下13ですか、これの集荷場が、先ほどから伺いますと全部で80がどうのこうのおっしゃいますね。そういう体制が今までずっと続いたのかなというふうに考えますと、おっしゃいますようにこれだけの物流コスト的なものからしますと、なぜ系統の段階でもう少し早目にそのあたりの意見が出てこないのかなというふうに私はちょっと歯がゆく思う

んですけど。

**○山口 J A 経済連園芸農産部長** この80カ所という問題については、それぞれの時代には当然生産者の方々からここにつくってくれということでそれなりの重要性はあつたわけでございます。ところが、宮崎県の農産物の産出高、生産数量というんですか、これは年々、残念ながら維持拡大はできてない、減少傾向にある中で、そういった部分で集約を図っていかなくちゃならないということに我々としてはJ A も一緒になって気づいてくるわけでございますけれども、ある一定時期については、80カ所というのは当然生産者の利便性でありますとかそういった部分では必要不可欠であつたということでございます。しかしながら、今、生産量が減ってきた中でやっ払い集約整備というのに入らなくちゃならない。一たんでき上がったものを集約するというのはなかなか難しい面があるんです。あるんだけれども、コストの面から見てここに立ち入らなければ、これから生産者の手取りでありますとか、農協の経営等も当然考えていかなければならない問題もありますので、我々はそこに全J A と生産者の皆様方に一昨年ですか、こういった物流改革大綱というものを示させていただいて、80カ所を平成25年度に半分程度に持っていきましょうと、その中で集約整備を進めていくことが生き残りですよということを我々は訴えてきたということでございます。

**○永友委員** 80カ所が、機能は今まで十分発揮したと私は思うんです。だめだったということは言いません。ただ、そういう中で将来を見越して、こういう状況になれば一日も早く組織の統合が一番大事かなというふうに考えます。皆さん方生産者代表でもありますし、部長でもございますから、経営者に言いたいのは、宮崎県13

の単協がなぜ今の時代に一つになれないのというふうには私は感じます。中身的に同じ仕事をやっているわけですから。それはそれぞれ問題あるでしょう。私もその経験があるんですが、やはり今の時代はまとまるべきはまとまって、それぞれの地域性を生かしながら、遠隔地にあります宮崎県はそういう構想を持たないとやっていけませんよ、はっきり言いますと。皆さん方に訴えるわけじゃないんですが、経営者感覚がかなり先行していかないと宮崎県農家は生きられないよというふうには私は申し上げたいんです。そこにいろいろ私たちは農政水産部と話しますと、「いや、うまくいっています。何もありません」というのがすぐ返ってくるんです。なぜそうかと。農家の皆さん方からいきますと、我々地元でもかなりの意見、苦情を聞くんです。どこがどうなっているのというふうには私はどうも……。担当部あたりの意見を聞きますと、協議をしてうまくいっていますというのが出るんです。それは協議はされてくるでしょうけれども、今の現実問題点が露骨に出てこないというのに何だこの組織はというふうには私は声を大きくしたい。我々は農家サイドからのものを申し上げていかざるを得ないんです。非常に苦しんで今まで苦勞されておるのはわかります。しかし、これでよいのかということを持った上でやっていただく、そこに我々も使ってほしいというふうには私は思います。以上です。

**○山口 J A 経済連園芸農産部長** 今回の件について、組織整備の面から私一部長がそんなことを言える立場にはございませんのでなかなか難しい面もございますけれども、永友委員の考え方等については全く同じ考え方でございまして、そういった意味で我々は、先ほど申し上げました物流改革の3つの骨子をつくって、全 J A、

全生産者の方々にやっていきたいと思いますということを申し上げているところです。これは組織整備から入るのではなくて、事業の一体化から入りたいということとございまして、組織整備がなかなか現実問題として難しいのであれば、園芸事業では事業の一体化をしたいと思います。この我々のあらわれでございまして、それはまさしく将来的には組織の一体化というふうになるんでしょうけれども、まず、事業面で一体化をしたいと思います。これについては宮崎県行政の皆様方も一緒になって我々に御協力をいただいておりますということは一言申し上げておきたいと思っております。今、永友委員がおっしゃったことについては、それぞれきょうは生産者の方々の思いがあるかと思っておりますので、生産者の方から聞いていただければというふうには思っております。以上です。

**○緒嶋委員** 私も大田市場とか大阪の中央市場とか行って、落合さんやらにも何回かお会いして、やはり今言われたように一元集荷をしてくんと産地間競争で、今までは宮崎県の農協ごとの産地間競争というのが主に出てきたから、一元集荷がなかなか難しかったんじゃないかと思っております。今後は今言われたように全体として、宮崎も宮崎中央とか西都とか言ってなくて一体的なものにとらえ方、今言われたようなふうに進んでいかなければ、私も千葉とか茨城、埼玉と行っていますが、言われたとおり、コストで違うし、新鮮度で違うわけです。そういうことを考えたら、輸送園芸であるという宮崎県の置かれている立場をみんなが共通認識を持ってどうするかという、今、部長の言われたような気持ちで進まない生き残れんのではないかと。それと外国の野菜も入ってくるわけですから、今、中国からもちょっと減っておるといいます

か、いずれそれをクリアして中国はまた日本に攻めてくるだろうと思うんです。そういうことを考えたら、今言われたように一元集荷、一元配車体制の確立というのはぜひ早目に各農協ごとの生産者の皆さんがその気持ちにならなければ、経済連だけが一生懸命そうなっても各単協の農協の組合長さんが足踏みしておってはどうにもならないと思うんです。やはり生産者の皆さんがいろいろな障害をクリアして一体的にやろうと。重油の値段とか輸送コスト、フェリーの問題考えた場合でも、一体的に取り組んでいかなければ訴える力も弱いし、市場での位置づけも弱くなる、そういうことを踏まえて努力していただきたいと思います。そういう中で今、重油がこれだけ高くなると1～2年でだめだと言われれば、宮崎県の園芸農業というのは消滅するということにもなるわけです。このことをどうクリアしていくか、生き残らなければならないわけです。生産者としての手だてがあるのかどうかというのを伺いたいんです。今の高値の状態、A重油なんかは下がる要素は余りないというふうに思うんです。どうすればいいかということです。この辺は実際ピーマン等つくっておられる皆さん方にお伺いしたいんです。

**○福田促成ピーマン共計委員長** 緒嶋委員の質問の件でありますけれども、重油の問題に対しては、これはという即効的な対策はございません。地道な努力によつての積み重ね以外にはないわけです。作型の変更というのはちょっと難しいけれども、栽培技術のアップによつて温度をかけなくてできる方法とか保温対策とか、その方法しかないわけなんです。今の物流改革と一緒に、運賃コストの値下げと一緒にですよ。それに対して我々は当然取り組まなければいけない。しかしながら、組合員と我々組織、役員

との認識の格差もありまして、なかなかそれが生産者に浸透しない部分もあります。しかしながら、重油はこれから先も高値安定でいくんだという前提のもとに、これからますます技術力のアップで単収を上げるというのが我々のできる最大限の努力ですから、油の消費量を減らすことはできない。しかし、その技術によつて単収1トンでも2トンでもアップすることは我々の努力でできるわけですから、それを特に生産者には訴えているところであります。

それと永友委員の説明ですけれども、県下JAがなかなかまとまらん、これは現実です。一つの株式会社と組合と考えた場合、株式会社だったら当然一元化、一本に集約されているはずで。トップダウンで社長の命令一つでできるわけですから。でも、組合となると、幾ら組合長やら理事がおつても、すべてが生産者の合議の上でなされるわけです。だから、宮崎県のJAの中でも温度差があるわけです。私はJA宮崎中央です。緒嶋委員は高千穂ですね。高千穂は山間地域ですから、対応もまた難しい面があるかと思ひますけれども、そういうことによつてトップたちは、役員さんたちはやらなければいけないという認識は常に持っているんですけれども、いろんな理事会の中、部会の中で反対意見が出て、何でおれの地域だけがそこから撤退するのかと、すべてそれなんです。しかしながら、こういう事態になったから、組合も部会もそれを訴えて、徐々に徐々に生産者もこれではいかんという雰囲気、これから先1～2年内にそういう認識を持ってもらって、一本化、集約というのが急速になされなければ、我々輸送園芸地帯は大きなマイナスになっていくんじゃないかと私は思ひます。それでますます産地間格差がついて、じわじわと輸送園芸地帯の

力が弱っていくわけですね。それに対して経済連初め、我々の組織もやりにやいかんと。それとやはり行政とが一体となって知恵を出し合っ  
てやらなければならないと私は思います。いろ  
んな生産者の中でも、何でも補助金、助成をし  
てくれと言われます。確かにもらう金はいいで  
すよね。しかし、僕も役員の一員として、そん  
なに多額な助成を農業ばかりやることはできな  
いんじゃないかと思えます。決まっている金額  
を均等に配分するんじゃないくて、こういう時世  
に合った、問題を解決する序列を決めて、順序  
を決めて、それに対して行政も最大限の力を発  
揮、助成をしていただいてこういう改革をなし  
遂げなければ、何度こういう会議をやっても同  
じことの堂々めぐりで前に進まないんじゃない  
かなと思えます。

**○緒嶋委員** フェリーが宮崎県でRORO船と  
いうんですか、「南王丸」というのが日南から細  
島に寄って向こうに行くというのがありますけ  
れども、これは本当に宮崎の園芸農業を考えた  
場合にメリットがどの程度あるのかなという気  
がするんです。ないよりもあった方がいいとい  
うのはわかるけど、そのあたり部長はどう考え  
ますかね。

**○山口JA経済連園芸農産部長** RORO船の  
問題につきまして一言述べさせていただきたい  
というふうに思いますが、緒嶋委員がおっしゃ  
いましたように、これはないよりもあった方が  
ましということで、日曜日1便ですけれども、  
知事さんがおっしゃるには、2便なり体制等も  
考えておるといふこととございます。それはそ  
れなりに大事なことであるといふふうに認識を  
しておりますが、実際の青果物の輸送の部分か  
ら見ますと、今、我々、3日目販売といふこと  
でやっておるんですけれども、RORO船を使

いますとそれが1日延びるといふ形で、品質面  
におきますところのことを言われるのであれば、  
輸送面で販売日が1日おくれるという、これは  
現実問題としてあるわけとございまして、そう  
いったこと。それから、通常のフェリーであり  
ますとかトラックをすれば3日目に販売できる。  
RORO船は4日目とございますが、販売上の  
ダブリが出てくるわけですね。3日目に送った  
部分のキュウリが4日目に、その前の日はトラ  
ックで輸送した分とダブリで、RORO船が着  
いたときにダブリ。現実問題としてそういった  
部分も考えていかななくちゃならん。RORO船  
を使う品目、トラックを使う品目、配車体制が  
難しいという、現実問題に直面するといふ部分  
とございます。非常に難しい。今、述べられて  
いる部分でも週2回しかないといふことはある  
意味でネックかなと。それと今言ったようなダ  
ブリの部分であるとか、そういったことで非常  
に問題も課題も残されている部分がある。しか  
し、ないよりは当然あった方がいいといふこと  
ですが、我々としては先ほど来要請をいたして  
おりますように、京浜航路の再開に向けたカー  
フェリーの方が非常に価値があるといふふう  
にとらえて、現実としてはそういう考え方でござ  
います。

**○緒嶋委員** 県の農政の人は、フェリーがなくな  
ったことは生産者にはその実害は出ていない  
んだという認識があるわけですね。中央の経費と  
いふのは輸送業者が自分で消化しておるとい  
うか、自分の方が責任を持っておるから、生産  
者には実害は出ていないという認識、私はこれ  
は間違いだといふふうに思うし、こういうこと  
を見ればですね。そのあたり、生産者の立場で  
そういう県の姿勢についてどう思われるか。

**○山口JA経済連園芸農産部長** 実害といふこ

とではなくて、あの当時は貝塚航路自体の代替として南港とかありますので、そういった部分で被害というのは最小限に抑えられるのではないかというふうに考えて私は新聞記事等でも見ていたところですけども、決して実害がないというふうな発言ではなかったかのように聞いておりますけれども、実際問題としては、フェリーのコンテナ枠がなくなるわけですから、それは大きな部分だというふうにとらえております。

**○緒嶋委員** 実害というか、影響がないという言葉だったですね。影響がないということはあり得んわけです。鮮度が落ちるとか、市場価格が低迷するとか、いろいろ言われたように、3日目に出荷するのが4日目になったり、いろいろ出るわけですからね。そういうことを考えたら、フェリーがなくなったことは、宮崎県の輸送園芸にとって危機的な認識を持って取り組まなければ大変なことになるよと、そういう影響がないとかいう生半可なことを言っておっては宮崎の輸送園芸は成り立たんというのは我々みんなの認識だったわけです。そういう点で生産者としてはフェリーがないということだけでも不安というか、本当に宮崎県の輸送園芸は成り立つかという認識を皆さん持っておられるんじゃないかと思うんですが、そのあたりはどうですかね。

**○福田促成ピーマン共計委員長** 今の認識のことですけども、確かに一生産者はそこまで認識のない人もたくさんおられると思います。しかしながら、こういう役員さん、地域の支部の役員さんとかそういうものに関心のある方は理解をしているんじゃないかと。しかしながら、私も、宮崎からカーフェリーがなくなったら輸送園芸地帯の弱体化に必ずつながると思います。

フェリーも、海上コンテナが主流になりつつあったときにこういう事態になったわけでありましてけれども、ピーマン一つとっても、今のコンテナは容積率が小さいものですから、ピーマンを少しでも1つのコンテナにたくさん詰めようということで、改良型のコンテナも国と県と一体となって助成もらいながら、20基、40基ふやしてこれからコンテナ輸送を本格化させようという時期にこういう事態になったわけです。しかしながら、これをやらなければ、どこの産地もトラック輸送なんです。しかし、その中でも宮崎県は一番西南地にあるわけですから一番コストがかかるわけですから、これはだれが考えても周知の事実だろうと思います。実害というのは、送るべき品物があってフェリーがなくなったばかりに送られなかったというのが実害じゃないかと思うんです。しかしながら、いろんな努力によって、トラック輸送と大分航路とかを使いながら滞りなく輸送はできたわけです。しかしながら、やっぱり運賃、輸送コストがアップになったわけです。少しでも運賃コストを下げるためには宮崎から直接東京に送るということを考えなければ、これから先、5年、10年、長い目で見れば弱体化につながっていくんじゃないかと。日本の農業の中で最後に生き残る、施設も含めて、野菜園芸地帯は、やはり大都市近郊だと言われているんです。関東平野、ここが最後に残る日本の園芸地帯だと言われているわけですから、宮崎県はそれをにらんで何らか取り組まなければ、今の状態で少しの工夫、コンテナの工夫とかトラック便の工夫とか、県内JA集荷場を集約してトラック便を減らすというのは大きな支出にはならないわけです。それはやって当然なんです。それをすることによって輸送コストが半分に減るとかそういうことは

ないわけです。わずかに減るだけです。わずかに減る部分だけでもこれだけ皆さんと一緒に努力をしなければまともならないわけです。ですから、それだけをやったからもう輸送はいいわという意味じゃないんです。やはりここから大量に船で運ぶことを考えなければ、これから先、農畜産物、工業製品を含めて宮崎のこれからの繁栄はないんじゃないかと私は思うところです。

**○中野委員** 時間がないようですが、一元集荷の問題、原油価格の高騰の問題等々たくさんお聞きしたいんですが、ただ確認だけをさせていただきたいと思います。宮崎県の置かれている状況から、私は、京浜航路の再開、これが一番だとずっと思い続けてきたんですが、ところが、今までそれが聞こえてこなかったような気がするんです。その訴えを今までずっとされておったのかということだけを確認のためにお聞かせください。

**○山口 J A 経済連園芸農産部長** それにつきましては、我々県の部門とずっと毎日のように話し合いをさせていただいておりますし、京浜航路再開をお願いしますとまで直接的な要求はしておりませんが、こういった再開が一番早道だという話はお互いにしてきております。

**○外山三博委員** 具体的なことを流通に関してお尋ねというか、確認させてもらいたいんですが、油が上がって運賃が当然上がってきて、トラック業界から具体的に言えば経済連に対して値上げの要請が当然あってきたと思うんです。それが今どういう形にあるのか、そしてその分が生産者に具体的に負担が行っているのかどうか、その現実をお話をいただきたい。

**○山口 J A 経済連園芸農産部長** 運賃の問題につきましては、J A の運賃体系を申し上げておかないといけないんですけれども、今、運送会

社と J A と契約をしてやっているんです。それを個々の J A でずっとやっていたんです。それでやるとなかなかまともならないので、物流改革の中で、経済連と各運送会社と J A、三位一体で契約を結びましょう、その中で効率化を図っていきましょうという提案をやっているところなんです。トラック協会が中心でありますとかそういった部分もありますが、ずっと数十年来、J A とそれぞれの地域のトラック運送会社さんと契約を結んでおった部分がございますので、それを個々でやっていくとなかなか効率化にもならないよということで、今、経済連が中に入って全体的な運賃の見直しをやりましょうと。運賃は個々の J A における契約ですから、値上げ要請が個々の運送会社から上がってきておるといのは耳に入っておりますが、そういった部分を一律で我々としては合理化案を出す中でこういうふうな運賃体系に持っていきましょうという提案を具体的に今それぞれの運送会社さんと個々に詰めていっている現状があります。個々の J A が契約をしておりますので、個々の J A を排除するわけにはいきませんので、J A と経済連とそれぞれの J A と関係のありました運送会社、その 3 つが同じ会議の中で立っていただいて、我々としては宮崎県の運送体系、運賃体系をこういうふうに持っていきたいと経済連からの提案を各会社の方に投げかけている。それでできるかできないか、一緒にやっていきましょうという話をさせていただいている現状にあります。

**○外山三博委員** そうしますと、現状では値上げを容認して、それが生産者に負担が行っておる例もあるし、前の運賃体系のところもあるということなんですか。

**○山口 J A 経済連園芸農産部長** 値上げ要請は

来ておるといふふうに思いますが、今はぎりぎりの中で、各JA、生産者の方々も販売価格が上がらない中で苦慮しておるわけですから、現状維持の運賃の中で精いっぱい各運送会社さんとは各JAがやっておるところでございます。しかしながら、今後そういうことではなくて、県下の配送体制をするにはやっぱり県下一元の運賃体系に持っていかないと、なかなか効率化とかできませんから、それは今後、経済連とJAと運送会社との中で、我々が提案をしています運賃体系というものは我々の中にありますので、それをトラック協会なり、それぞれの個々の運送会社さんと協議に入らせていただいております。

**○萩原委員** 大変お先真っ暗みたいなところからどう光を見出すかということですが、2点お尋ねします。1点は、航路が4つありますね。後ろから2枚目に書いてありますが、この航路の利用状況を、アバウトのパーセントを教えてくださいればいいと思います。それが1つ。もう一つは、県の職員が2人ぐらいJAの方に派遣なり出向されておりますね。その人たちはどういうポジションでこういう問題に取り組んでいるか、その2つだけお尋ねします。

**○山口JA経済連園芸農産部長** 最初の部分での割合というのは、事務局では持っておりますけれども、私、頭に入っておりませんが、5ページの一番上、大分のシャトル・ハイウェイライン、大分大在港から久里浜の方に行く便、これについてはかなりの量、毎日のように利用させていただいている実態があります。これは非常に利用頻度が高い部分でございます。それから、ブルーハイウェイライン、志布志から大阪南港に行く分については、JAの南の方、串間市大東とか串間の部分ですね、そちらからの甘

諸でございますとかそういった部分での利用をさせていただいております、利用の頻度は、そういった農協は偏りますけれども、そういったところで利用をさせていただいております。一番下のダイヤモンドフェリー等については、全くゼロではありませんけれども、今後利用を拡大していきたいということで、目下それぞれ配車部署がアプローチをかけていっているということでございます。詳しいパーセント等については、後ほどよければ提出をさせていただきたいというふうに思います。それでよろしいでしょうか。

第2点目の県行政から経済連の方に出向いただいております2名の方については、全体的な物流に伴いますところの部分についても県本部との調整役の方をやっていただいておりますのは当たり前でございますけれども、それぞれ主たる任務というものをお持ちでございまして、技術主幹ということで技術的なアドバイスを我々にいただくということでお一人、もうお一人の方は、県と一緒にしまして青果物なり、それぞれ畜産物もそうですけれども、全国的に販売をしていこうと、ブランド確立のための要員として私どもに来ていただいております。そういった主目的の任務はございますけれども、こうした大きな問題等については県当局との窓口になっていただいております。

**○外山良治委員** 今の現状の中で営農を例えばやめたといった方が出てきているのかどうか。私、赤江に住んでいるんですが、赤江で中央市場に青果物、軟弱菓物を納めている農家の方が、例えばピーマンの従事者がみずから命を絶つたと、こういったことをよく話しているんですが、そういった農業の現状というものがあるのかどうか、教えていただきたいと思います。



○井口促成ピーマン共計副委員長 西都の例しか知りませんが、具体的な例を言わせていただきます。現実的に離農される方は若い方もおられます。ことして30半ばぐらいの人で今からどんどんやれるなと思った人がハウスを壊しているから何でかなと聞いたら、建て直しかなと思ったんですけれども、やめましたわというふうに聞きました。昨年の台風で被災されてやめられた方もおります。もうピーマンはつくれんと、これだけ被害受けたらということをやめられた方も何人もおられます。高齢化等によりまして当然反別の減少、そしていつやめようかというふうな現状の方もおられます。農家の経営内容ですが、西都の中にも農家経営が厳しくてJAの方の指導を受けなくてはいけないような農家も当然出ております。私の知っているのは以上です。

○河野委員長 以上で意見交換を終わらせていただきます。本日は大変お忙しい中、御参加いただき、まことにありがとうございます。心より厚くお礼申し上げます。委員一同、本日聞かせていただいた貴重な御意見は今後の委員会活動に十分反映させていただきたいと思っております。最後に、皆様方の御健勝と今後ますますの御発展を心からお祈り申し上げます。簡単でございますが、お礼の言葉とさせていただきます。本日は本当にありがとうございます。

これで意見交換会を終了いたします。

次に、社団法人宮崎県工業会との意見交換会を開催しますが、入室のため、暫時休憩いたします。

午前11時8分休憩

---

午前11時11分再開

○河野委員長 意見交換会を再開いたします。

これから社団法人宮崎県工業会の方々と意見交換会をさせていただきますが、一言ごあいさつ申し上げます。私は、宮崎県議会総合交通・流通対策特別委員会の委員長を務めさせていただいております延岡市選出の河野哲也でございます。当委員会は、本県の総合交通及び流通に関する調査を行うことを目的として設置された委員会でありまして、総合交通網の整備促進や県民の移動手段の確保、本県生産物の流通など幅広い観点からさまざまな調査活動を行っているところでございます。本日は調査活動の一環として、本県物流の現状と課題につきまして意見交換会をさせていただきたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。御出席いただきました皆様方には、大変お忙しい中、御協力いただきましたことに対し心より感謝申し上げます。簡単でございますが、ごあいさつとさせていただきます。

次に、委員を紹介いたします。まず、私の隣が日向市選出の十屋幸平副委員長です。続きまして、皆様から見て左側から、宮崎市選出の川添睦身委員です。宮崎市選出の外山三博委員です。都城市選出の萩原耕三委員です。日南市・南那珂郡選出の外山衛委員です。小林市選出の宮原義久委員です。続きまして、皆様から見て右側から、西臼杵郡選出の緒嶋雅晃委員です。児湯郡選出の永友一美委員です。えびの市選出の中野一則委員です。宮崎市選出の外山良治委員です。延岡市選出の山口哲雄委員です。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、宮崎県工業会川井徳之専務理事よりごあいさつ及び御出席の皆様方の御紹介をお願いいたします。

○川井宮崎県工業会専務理事 皆様、こんにちは。社団法人宮崎県工業会の川井でございます。

きょうはこのような機会を設けていただきましてまことにありがとうございます。

早速ですが、御紹介させていただきます。皆様の方から見て右側が旭化成延岡購買物流グループ長の高野善広様でございます。私の隣が王子物流株式会社日南事業所長の児玉満之進様でございます。皆様から見まして左側ですが、旭化成延岡支社延岡総務部長の水永正憲様です。その隣が私どもの工業会の羽生宗浩でございます。その隣が旭有機材工業株式会社取締役延岡本社統括室長の矢野源治様でございます。以上のメンバーで進めてまいりますので、どうぞよろしく願いいたします。

最初に、簡単に宮崎県工業会の概要につきまして御説明をさせていただきますが、皆様方のお手元にA4、1枚の紙がございますのでごらんいただきたいと思います。設立の目的でございますが、宮崎県工業会は、企業経営の基盤の強化と技術力の高度化を図りながら、宮崎県の工業の振興を図り、さらに地域社会の発展に寄与するという目的で平成4年12月1日に設立をいたしております。役員構成等につきましては記載のとおりでございます。会員数が現在、正会員、賛助会員含めまして334でございます。

事業の内容につきましては、見開きのカラー刷りのパンフレットがございますので、これをごらんいただきたいと思います。開いていただきまして中ほどに主な事業の内容というのがございますが、最近特に力を入れております事業は、左側の写真の上から2番目の産学交流の振興ということで、技術力の向上、経営基盤の強化ということに力を入れております。2つ目には、真ん中の列の中央部ですが、県内の受注拡大のための事業ということで、皆様方も御存じのとおり、ものづくりの宮崎県内の技術を生か

しまして、最近、宮崎県自動車産業振興会を立ち上げまして、宮崎にも自動車の振興を図ろうという動きを強めております。3つ目が優秀な人材の育成ということで、ものづくり革新大学等を通じまして人材育成を進めているところでございます。

以上、簡単でございますが、宮崎県工業会について御説明をいたしました。

それでは、早速概要等の説明に入りますが、最初に、旭化成延岡支社総務部長の水永正憲さんより一言お願いいたします。

**○水永旭化成延岡支社総務部長** 旭化成延岡支社の水永でございます。きょうはこのような機会をつくっていただきまして本当にありがとうございます。

旭化成では、延岡、日向を中心にしまして事業活動を進めてまいりました。この40年間のものづくりの結果、工業出荷額ということになりますが、この推移を見てみますと、この40年で約6倍強に拡大をしていますけれども、最近の20年間ではほぼ横ばいという状況でございます。これは経済のグローバル化が進みまして、海外生産との競争が激しくなったということなんです。今後、延岡、日向で事業活動をさらに成長発展させていく上で最大の課題は物流問題だと考えております。最近、社内でもこの物流問題についていろいろ議論を重ねているところですが、ぜひ国や県の行政にお願いをして助けていただきたいと思っていることがございますので、きょうは当社の物流の現状の説明にあわせまして、お願い事項を幾つか申し上げさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

**○川井宮崎県工業会専務理事** それでは、旭化成の高野善広さんの方から具体的な内容を御説

明いただきます。

○高野旭化成延岡購買物流グループ長 それでは、お手元の方に資料が行っているかと思えます。旭化成延岡地区の物流の実態ということでございます。カラー刷りで全部で8ページの資料になってございます。

1 ページ目は、下のところに地図が出ておりますとおり、東海地区から日向地区まで約25キロぐらいの幅にわたりまして工場群が展開しております。

次、2 ページ目のところを見ていただきまして、上の部分は、水永が申し上げましたとおり、65年から05年までの推移をとっておりますが、過去20年間では、85年と05年の工業出荷額2,000億強というところで変わってございません。ただ、特徴的には、過去は繊維であり、ケミカルズ、化学品の生産が中心であったんですが、05年度の数字ではエレクトロニクス、ファーマという分野が約4割を占めるようになっております。続きまして、下の表のところですが、旭化成の物流の輸入について申し上げますと、輸入量につきましては、船で約60万トンぐらい輸入してございまして、細島港の全輸入量の4分の1から3分の1ぐらいを占める状況ということになっております。

続きまして、3 ページ目の上の表は出荷量の方ですが、出荷につきましては、年間で約65万トン出荷してございまして、そのうち半分がトラック、2割がローリー、液物を運んでおります。あと海上で物流してございまして、輸出、内航合わせまして16%ぐらい、これも輸出ベースだけで見ますと細島港の利用の約4分の3が旭化成の貨物ということになってございます。

その次のページから現状と問題点を海上輸送、陸上輸送、JR輸送という形で申し上げます。

海上輸送につきましては、延岡からの輸出量は年間8万2,000トンということです。このうち、細島港を利用できない貨物が今、1万トン強ございます。利用できない理由というのが、細島港における海外向けの定期航路の便数が限られていること、それから便が週末に偏っております、韓国の釜山行きでも金土日という出荷曜日になっております。3番目、輸送に要する延べ時間が非常に長くなっている。細島に寄って、志布志に寄って、いろんなどころに寄ってから釜山に行くということで延べ時間が非常に長くなるというのが問題として挙げられております。繰り返しになりますが、環境問題を考えると、より輸送距離の短い細島港の便数がふえて細島から出荷できることを当然ながら望んでおります。このためには、細島出荷日の分散化、先ほど申しましたように現在、金土日ということですが、これの分散化、それから日数がかかるといふことの短縮による利便性の向上ということ、細島から釜山行きの直行ルートの開発といふのが必須かなというふうに思っております。

次のページのところで陸上輸送につきまして申し上げますと、高速道路の関係は既に御承知のとおりかと思えますが、延岡というのは人口10万以上の工業都市の中で高速道路のインターチェンジから全国一遠いという現状になってございます。次に、一般道の方ですが、一般道の方の延岡一日向間について、これは10号線が渋滞いたしまして、通勤時間帯では10分から15分間ぐらいのおくれが常時生じております。これによる経済的損失というものも大きくなってございます。この対応策としまして、下のところに書いてございますが、通勤時間帯の延岡南道路の料金を安くすることで一般自動車道による利用を促進し、10号線の渋滞を緩和することに結

びつけてはいかがかというふうに思っております。一ツ葉道路で行ったような、料金を安くし、通行量をふやす実験を延岡南道路についてもお願いできないかというふうに思っております。

続きまして、次のページのJRの輸送の関係ですが、JRの輸送というのは、改正省エネ法の観点からいきますと、モーダルシフトという点ではJRに転換するのが一番効果が上がるやり方かと思いますが、現時点では輸送コスト面で、延岡駅で取り扱えるコンテナのサイズが12フィートコンテナということで小さなコンテナに当たるものですから、トラックに積んでそれをフェリー輸送するなりRORO船で輸送するというコストに太刀打ちできないというのが現状になっております。したがって、延岡駅でコスト競争力のある大型の、大型といたしますのは20フィーター以上のコンテナが取り扱えるように要望しておる次第でございます。また、他方では、JRの積載率が棒グラフに出ていますが、60%ということで、このままで推移しますと、JR貨物さんの方からも2便あるコンテナ列車が削減されるという可能性も示唆されているような状況でございます。

以上が現状と問題点、要望です。

2点目のテーマの京浜及び貝塚航路廃止による影響についてですが、現在、宮崎県北という意味ではフェリーはRORO船を除けばすべてなくなっております。海上輸送面では陸の孤島になっているという状況です。延岡からの関西関東への輸送の実態としまして、平均的には関東は1日当たり最低でも4車、関西につきましては同じく7車の出荷がございます。フェリーの廃止後は、一部の貨物を例えば大分の港まで運んで行って輸送しております。この結果、輸送コストのアップということにもなりますし、

改正省エネ法という問題からしますと、逆行した動きという状況になってございます。

次に、7ページ目のところの上に書いていますが、特に八興運輸のRORO船が週に3便、日火木という出荷日になっておりますが、これが未就航の日には、大分からのフェリーも相当ここに集中するものですから、枠がとれなくて、結局四国とかあるいは北九州経由でトラック輸送をせざるを得ないというような状況になっております。燃料の高騰もありまして非常に大きなコスト負担ということです。ただ、幸い、総合交通課や港湾課の方々の御支援を受けて、また王子製紙さんの御協力を得まして、週1便の関東向け航路が8月20日に就航いたしました。今のところ週1便ということですし、積める台数もマックス10台ぐらいというふうに聞いております。まだまだ理想からは遠い状況ですが、やっと関東向けが再開したところですので、この状況を見守りたいというふうに思っております。

下のところのこれからの物流体制についてということなんですが、延岡の物流手段そのものというのは非常に貧弱です。延岡の物流コストが高いということが、先ほど水永が申し上げましたように、新規の工場進出を検討する際には必ず問題として上がっております。多くの物流手段がありませんので、弊社といたしましては、陸路、海上、JRの輸送でバランスのとれた物流を理想としたいというふうに思っております。

最後のページになりますが、現実的には海上輸送やJR輸送にはまた縮小になるというような危機感がありまして、JRの問題では先ほども申し上げましたように輸送サイズから生じるコスト高の問題もあります。このままでは海上輸送やJR輸送には縮小の危機が将来訪れるか

もしれません。これを回避するためには、物流というのは御承知のとおり貨物量がどれだけ集められるかということが勝負です。弊社だけでは物量が不足しているというか、限りがありますので、県北地区の企業誘致を拡大していただくとか、あるいは行政のネットワークを通じまして荷主の掘り起こしというものを図っていただくということをお願いいたしまして、説明を終わらせていただきます。

**○川井宮崎県工業会専務理事** 王子物流の児玉所長、お願いします。

**○児玉王子物流日南事業所長** 王子物流の児玉でございます。

私どもの方は御質問に対するお答えという形のA4、1枚の用紙しか用意してございません。企業の説明というところはないんですけれども、私ども王子物流は王子製紙の物流部門を担っております。王子製紙の日南工場は、天然の良港である油津港の海上輸送を中心に物流を行っているという状況でございます。工場に入ってくる貨物の中心は外国からのチップが月間3万トン、それとボイラーの燃料としての廃タイヤが海上から3,000トン、九州地区からは4,000トン、合計7,000トン、あと製紙にかかわる薬剤関係が3,000トン、これも海上ということで、私どもはほとんど海上ということになっております。製品輸送も専用船である「南王丸」で約1万5,000トン、あとは鹿児島島の志布志港からフェリーという形で、私どもの要望といいますのはやはり油津港の整備です。あと油津港にはタグボートがないので、荒天になると船が入船できないというような問題もございます。

「南王丸」の件につきまして、8月20日から細島港へ寄るということで期待を寄せられております。ただし、宮崎県下への荷物が非常に集

荷しづらいという状況で、船舶も往復の荷がないとなかなか運用できないということで、県には産業を育成していただいて、宮崎県下への関東関西からの荷物、貨物が集まるように力を添えていただければと思っております。

大変短いですが、以上でございます。

**○川井宮崎県工業会専務理事** それでは、きょうお見えです旭有機材の矢野室長に一言お願いしたいと思います。

**○矢野旭有機材延岡本社統括室長** 旭有機材の矢野でございます。

内容につきましては、私どもも県北をマザー工場にしておるものですから、旭化成さんが言った内容と問題点はほとんど同じでございます。ただ、我々が商売する中で知っていただきたいことを二、三、お話とお願いをしたいと思っています。

まず、1つは、今のユーザーの要求というのは小口化、短納期化、ローコスト化という形での、これは物流に関する内容ですけれども、というのが非常に要求されています。これにいかにかたえるかというのが我々の効率的な配送システムをどうするかということの一つのポイントでございます。先ほど旭化成さんから言われた内容とほとんど同一でございます。これがまず1点。

2つ目に、もう一つは環境問題、CO<sub>2</sub>をいかに削減していくかということが我々工業界とかものをつくっている会社に対して要求されている内容でございます。その一つに物流でのCO<sub>2</sub>削減ということです。モーダルシフトということは今我々は取り組んでおります。これは燃料を、要するにCO<sub>2</sub>を発生するのをいかに少ないものに変えていくかということと、発生させないためにはいかに短縮するか、この2点に絞ら

れてやっております。モーダルシフトというその一つの手段としては、JR、船便を使うというのは大きなことでございます。問題点の細かい内容については、具体的には先ほど言った旭化成さんの内容と同じでございます。

あと1点、私どもの企業が特に今取り組んでいる内容が海外への展開ということ、グローバル化ということを非常に強めております。まだ現在のところ海外への出荷というのは非常に少ないんですけれども、現状はほとんど神戸あたりに行って、それから海外に持っていくというようなことをやっておりましたものですから、細島から直接アメリカに行く便というのは、これは神戸から直接出るんじゃないんですけれども、韓国の釜山の方に行ってそこから集約されていくというような形で、中継するという形になっておりますけれども、これを今後整備していかないと海外への展開というのが厳しくなると思っています。旭化成さんの資料の中にそのことが書いてあるとおりでございます。

そういうことを踏まえますと、私どもで一番要望したい内容というのは、宮崎県というのは結構いい港があると思っています。ここらあたりを利用していかに荷物を集めるか、トラック便にしてもそうなんですけれども、いかに荷物を集約できるかということが一つのポイントになるんじゃないかと思っています。我々工業製品、農業製品、商業製品、これを集めることを何か行政のネットワークを通じてぜひお願いできればと思っています。これは一つ大きなポイントじゃないかと思っています。個々についてはそれぞれございますけれども、このところだけはぜひお願いして、我々も前向きに取り組んでいきたいと思っていますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○河野委員長 どうもありがとうございました。高野様、水永様、矢野様は途中で退席されるということですので、もし委員の方からお聞きになりたいことがあれば先にお聞きしたいと思います。

○外山三博委員 JRを利用したコンテナの利用、私もこれから大量輸送、コスト面を考えても将来取り組まないといかんだろうと思っておりますが、先ほどの話で、小さいので大きなコンテナが必要だという話でしたね。これは列車がそういうふうな形になっているんですか。それとも列車はいいんだけど、たまたまコンテナが小さいということなんですか。

○高野旭化成延岡購買物流グループ長 列車そのものは特に問題ないというふうに聞いております。ただ、12フィーターのものの重量と20フィーターのコンテナの重量、これを比べますと当然ながら20フィーターのコンテナの方が全重量が重くなります。これを積み上げて貨車に載せる設備が今のところ延岡にはないということで載せられないという状況になってございます。したがって、そういう設備、もちろん多少、後背地等の整備も必要かと思いますが、そういう機械設備的なところの不足によって大型化ができないというふうに聞いております。

○外山三博委員 農業団体の方と話をする中でも、農産物の輸送も将来これを視野に入れたことを考えていかにちやいけないう話で、農産物の場合、大きいコンテナがいいのか、小さいコンテナがいいのか、よくわかりませんが、それも今後の大きな課題として我々も検討していきたいと思っております。

もう1点、細島港から外国に行く、特にハブ港である釜山に行く船の便が余りよくないということですね。これはたまたま品物が少ないか

ら船が来ないのか、船が来てもそれを積む陸上のクレーン等々が未整備なために来ないのか、そこはどうなんですか。

**○高野旭化成延岡購買物流グループ長** 両面あるかと思いますが、特に大きなものはやはり荷物の集荷量が絶対的に少ないのかなというふうに思っております。先ほども申しあげましたように、3便はあるんですけども、それが全部週末に偏っておるものですから、先ほどもちょっと触れましたとおり、やはり国内なんかは特に顕著なんですけれども、ジャストインタイムという考え方で出荷が望まれています。海外においてもやはり同じようなことが望まれておりました、週の後半だけに偏る物流ということに関しまして非常に問題があると。むしろ小倉あたりに持っていけば毎日例えば上海行きの便があるとかいう対応がとれるということで、そちらの方に荷物を持っていくというケースが多いという現状でございます。

**○外山三博委員** 週末になぜ偏るんですかね。結構です。

**○緒嶋委員** 旭化成さん、日向に工場誘致、4区というのは、未利用地といったら失礼かもしれませんが、かなりな遊休地があるわけですね。最初的时候はそこまでも活用して、工業出荷額、今2,000億ぐらいと言われるんですね。これが余り変わらない。宮崎県の産業振興を考えたら、農業振興ももちろんですけども、第2次産業をいかに活性化するかというのは宮崎県の大きなテーマでもあるわけです。その中になると、2,000億の出荷額が、内容は変わってきたということですけども、そういう遊休地がありながら、何とかしたいけれども、できないというのは、やっぱりネックは物流というか、交通手段のいろいろデメリット的なものがあっ

て、旭化成さんとしても消費地に遠いとかいろいろなかの中であの遊休地を有効利用ができないという一番の大きなネックは何ですか。

**○水永旭化成延岡支社総務部長** まず1つは、先ほどおっしゃったとおり、この20年間でいわゆるケミカル、化学分野ですね、それから繊維、これは約半分ぐらいに減りました。なぜ減ったかといいますと、中国とか東南アジアとの競争がございまして、そちらに移らざるを得なかったというのが大きいと。一方、エレクトロニクスとか、メディカルという、人工腎臓ですけども、これがふえました。これは軽いんです。全部飛行機とかそんなに積んでも大した物流コストがかからないと言われております。これまでの化学品とか繊維というのは非常に重いんです。そういう重くかかるものというのはどうしても海外と競争で負けてしまっ、技術的に付加価値が高くて、かつ軽い、そういうものは延岡、日向に立地が進んできた。そういう意味では物流コストというのがこれから先、これまでもかなりな部分を占めてきたということはございます。

日向1区、4区についてはまことに申しわけないんですが、30年前にあれだけの広大な土地を提供いただきながら、当時は石油化学コンビナートをつくる予定でございました。石化コンビナートをつくるという計画であれだけの敷地をいただいたんですが、オイルショックでそれができなくなりました。したがって、これからはそういうような膨大なエネルギーを使う、重いものを使うような工場ではなくて、電気、組み立てですとか、そういった形にシフトしていただろうと思われまして、そうなればますます物流が大事になる、こういうふうに認識しているんですが。

○緒嶋委員 将来東九州自動車道とかいろいろな、カーフェリーも将来何とか充実しなきゃいかんわけですが、そういうものを考えたときに新たに物流の基盤整備というか、そういうものができれば細島なんかの有効活用というのは考えられるものかどうか、あれ以上のことは限界かという、そのあたりはどうですか。

○水永旭化成延岡支社総務部長 その点については、これから先そういう港ということを考えてときに、ハード面では相当整備をいただいていると思います。相当大きな船も着けるようになっておりますし、後はソフトなんじゃないかと。ソフトの最大は、荷物が行って帰って、行きはあるんだけど、帰りがない、帰りはあるんだけど、行きがないという、こういう状況で、我々もちょっと情報発信が足りなかったなと反省しているんですけども、ぜひこのあたりは行政サイドのお力をいただいて……。むしろハード面ではかなり細島の整備は進んでいるというふうに考えていいと思うんです。荷物を寄せるとかそういったソフト面での工夫ができればもっとあの地区の活用が進むんじゃないかと。

○中野委員 物流のグローバル化とかいろいろ説明されて、行政に対するいろんな求められることも御説明されましたが、我々も全く専門でないものだからいまいちぴんどこないんです。これから行政がどう何をすべきかというのがわからないわけですが、他県の状況、特に大分県、今、非常に元気がいいということで話を聞いておりますし、有効求人倍率もかなりいいわけです。大分あたりと比較して、どういう感じで大分は進んでいるのか、現状はどうなのか、宮崎県はこういう面がまだおくられているとか、比較論で何かないものではないでしょうか。何か比較したも

のを聞かないとびんといまいちこないものだから、執行部の方は何か取り組んでいると思うんですけども、いろんな問題あれば教えていただけないですか。

○川井宮崎県工業会専務理事 全く中野委員がおっしゃったとおりでございまして、宮崎県工業会のような組織が、大分、鹿児島、熊本、近県にございます。私も7月1日に着任しまして、全く同感でございまして、隣の大分は、私が調べた金額では工業出荷額は大体6倍ぐらいあるようございましてけれども、大分の場合はキャノンさんとかいろんな形での進出が目覚ましいし、ダイハツとか車も目覚ましいし、そういう意味では産業の環境が随分違うと思いますけれども、物流という切り口を共通の視点としてとらえたときに何かあるのではないかとということで、実は近隣の専務理事会を開いて、いろんな形で共通のベースの議論をこれからやってみようかなというふうに思っているやさきでございます。データベース等は九州産業経済局からしっかりしたものが出ておりますので、これについてはまた後日、御提出を申し上げたいと思います。

○水永旭化成延岡支社総務部長 言われたとおりなんですけれども、大分県の中津市にダイハツが来たんです。これは日向市とほぼ変わらないんです。港があり、豊かな労働力があり、そういったものがなぜ日向に來れなくて中津に行ってしまったか、これはやっぱり反省すべきことがあるんじゃないかという気もしています。それから、大分は別府湾からフェリーが出ていますし、高速道路も向こうの横断道路がかなり早い時期に整備されましたし、JRも、乗ってみると、小倉から大分までは「ソニック」という立派な車体を使って何便も出ているんですけ



れども、大分から延岡、宮崎まで来るのは非常に古い「にちりん」で便数も少ないという、そういう物流面の整備の違いが大分に相当先に行ったと。これからは宗太郎を越えてこちらに何とか持ってこれないかという時代じゃないのかなという感じがいたします。

**○外山良治委員** 私も中野委員と同様な質問をしたかったなと思うんですが、宮崎県の総生産額、たしか3兆1,000億ぐらいだったと思います。そのうち工業出荷額が約1兆円、そのくらい、その2割が旭化成ということ、2,000億ぐらい、これは新潟では4兆4,000～5,000億あったんですが、貧弱だなというふうな気がいたします。そこで例えば大分はダイハツが来た。この前の新聞では、熊本にホンダのバイクの生産拠点を移すと、そういう新聞を見たんですが、となれば、おたくらも自動車産業を視察ということをされておられるようですが、技術というのは自動車産業一つにしてもすそ野が広い、そういった視点でどういったことが宮崎県の工業振興のために必要なのかといったような話というのはどのようにお考えでしょうか。

**○川井宮崎県工業会専務理事** とりあえずものづくりの技術ということで自動車について御説明させていただきますと、御案内のとおり北部九州は150万台体制ということで非常な盛り上がりをしております。宮崎県についてはどうかということですが、7月に宮崎県は工業会の方で宮崎県工業の自動車産業関連企業会を立ち上げました。今度、宮崎県御当局のお力添えを得まして、宮崎県自動車産業振興会というのを正式に立ち上げることになりまして、近県には大変おくれておりますけれども、後々発ではございますけれども、ダイハツみたいなメーカーが宮崎にあるわけではございませんので、これから

は2次、3次のサプライヤー、要するに部品の下請、その企業を佐土原にありますホンダロックさんを先頭にいたしましてこれから誘致運動、それから、ものをつくるについてのいろんな流通の整備、そういうことをこれから図っていきこうと思っております、来月からスタートの予定でございます。これにつきましてもぜひ御支援をいただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

**○十屋副委員長** 先ほどからいろいろ御説明ありがとうございます。また、日向の細島港で活用をいろいろ考えていただいておりますので、感謝申し上げたいと思います。1点、王子物流さんの方で日向の方に来ていただくようになったんですが、荷物の心配をされていたようなんですけれども、実際日向から行くときに物がなかなかないようなお話もちょっと聞いたんですが、そのあたりはどうなんでしょうか。それとまた帰り荷の話をもう少し詳しくお聞かせいただきたいんですが。

**○児玉王子物流日南事業所長** まず、細島港の取り扱いにつきましては、まだ8月20日から始まったばかりで何とも言えないんですけれども、確かに帰り荷は余りとれておりません。ですから、これは細島港は細島港の方で努力していただくということしか私どもも言えないので、我々としては、油津港にしっかりと荷物を集めるということをやっていくしかないと思っております。細島に関しましては、ことしの2月に具体的な話が出てきまして、急ピッチでやったものですから、いろいろ整備されてない問題がございます。「南王丸」が就航するに当たりまして、今後大阪港をどう扱うかとかあります。これも大阪港湾局との話がまだできておりません。それから、日南工場の廃タイヤにつきましては、

いろいろ許認可がございます。これも代替輸送を考えるに当たって、許認可が申請してから4カ月、5カ月と非常に時間がかかってございます。代替輸送の手だてがないというような状況もございます。この辺の許認可権の問題もどうかしたいなど。県のお力でいろいろ九州の各県と調整をしていただきたい。

それと全然違うんですけども、油津港ですけども、船が大型化されていていっています。ということで外材チップ船が今度、商船三井さんが200メートルを超える船をとということになりますと、岸壁に2船着くのが非常に難しいという状況もございますので、その辺の岸壁の延伸ということも考えていただきたい。先ほど言いましたようにタグボートが油津港にはございませんので、荒天時、志布志港か細島港からタグを来ていただくと。この回航料が1回30万円ということで、回航料と使用料で1回当たり60万、ですから入船したときに60万払って、次は出ていくときにも60万払わなきゃいけないというような問題がございまして、非常にコストがかかってございます。この辺のところもどうか県の方で優遇をしていただきたいなど思っている次第でございます。以上です。

○河野委員長 以上をもちまして意見交換会の方を終了させていただきます。本日は大変お忙しい中、参加いただき、また大変丁寧な御説明いただきましたことに感謝申し上げます。本日は本当にありがとうございました。

これで意見交換会を閉会いたします。

暫時休憩いたします。

午前11時54分休憩

---

午前11時58分再開

○河野委員長 委員会を再開いたします。

県外調査につきましては、行程案を資料1で上げておきましたので、ごらんください。この行程案で皆様から御意見がなければ進めさせていただきますと思うんですが、いかがでしょうか。

○緒嶋委員 福岡空港に着いて昼食と書いてあるが、10時に着いて12時までは何もせんのですか。

〔「北九州までの移動」と呼ぶ者あり〕

○近田書記 新幹線で行けば早いのですが、福岡空港から駅まで行って、それから接続を考えると、バスで行くのと20分程度しか差がないものですから、乗換もありませんので、バスにしました。

○河野委員長 よろしいでしょうか。

なお、後ほど書記の方から出欠の確認をしますので、よろしくをお願いします。

次、協議事項の2ですが、今回の委員会につきまして、先ほど御審議いただきました県外調査後、11月上旬に行うことを予定しておりますが、今回の委員会について、説明、資料請求等につきまして何か御意見はございませんか。

○山口委員 これは私どもの委員会だけ言っても仕方がないのかもしれませんが、各委員から資料の提出を求めますと、結果として各委員に担当部局から来て説明がありますね。ただ、それは質疑応答がしたくて資料の提出を求めているのであって、資料を出して各個別に説明をしたからそれで終わりという、何かちょっともったいない感じがするんですね。全体的な特別委員会の時間帯もあるのかもしれませんが、可能ならば、委員会の承認をいただき、説明して質疑応答というのができるといいなと要望を申し上げておきます。

○河野委員長 検討させていただいて、また確

認もさせていただきたいと思います。

最後になりますが、協議事項の3その他、皆様の方から何かございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○河野委員長 では、確認の意味も含め、再度今後の日程についてお話しします。次の委員会としての活動は、先ほどもお話ししましたとおり10月30日から県外調査となりますので、御参加いただきますようよろしくお願いいたします。また、次回の委員会は11月上旬、事務局案では11月8日（水曜日）午前10時からを予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

以上で本日の委員会を閉会いたします。ありがとうございました。

午後0時3分閉会