

平成27年10月30日（金曜日）

午前10時1分開会

会議に付した案件

○意見交換会

(一社)宮崎県トラック協会  
日本貨物鉄道(株)九州支社九州北部支店  
宮崎県経済農業協同組合連合会  
宮崎県木材協同組合連合会

○意見交換会

(公財)みやざき観光コンベンション協会  
(一社)日本旅行業協会宮崎地区委員会  
宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合  
宮崎県飲食業生活衛生同業組合

○協議事項

- 1. 次回委員会について
- 2. その他

出席委員（12人）

委員長 押川 修一郎  
副委員長 田口 雄二  
委員 緒嶋 雅晃  
委員 井本 英雄  
委員 外山 衛  
委員 山下 博三  
委員 島田 俊光  
委員 日高 博之  
委員 井上 紀代子  
委員 新見 昌安  
委員 冨師 博規  
委員 徳重 忠夫

欠席委員（なし）

委員外議員（なし）

意見交換会のために出席した者

(一社)宮崎県トラック協会  
専務理事 野中秋 芳  
日本鉄道貨物(株)九州支社九州北部支店  
副支店長 橋元 耕二  
宮崎県経済農業協同組合連合会  
園芸部園芸販売課長 廣瀬 誠博  
宮崎県木材協同組合連合会  
理事 高嶺 清二  
(公財)みやざき観光コンベンション協会  
専務理事 豊島 美敏  
観光推進局長 甲斐 裕二  
コンベンション・スポーツアドバイザー  
推進局長 柳田 哲宏  
(一社)日本旅行業協会宮崎地区委員会  
委員長 鈴木 登志弘  
宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合  
理事長 川越 清文  
宮崎支部長 有田 恒雄  
事務局長 田爪 広志  
宮崎県飲食業生活衛生同業組合  
理事長 代口 修

事務局職員出席者

政策調査課主任主事 日高 壮  
議事課主査 松本 英治

○押川委員長 それでは、ただいまから総合交通・観光・経済対策特別委員会を開会いたします。

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。

事前に各委員には御案内しておりましたが、本日は、午前中に物流関係団体との意見交換会を行いたいと思います。昼食を挟みまして、午

後から観光関係団体との意見交換会を行いたいと思います。その後、次回委員会などについて御協議を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〕

○押川委員長 それでは、そのように決定いたします。

それでは、意見交換先入室のため、暫時休憩をいたします。

午前10時2分休憩

---

午前10時3分再開

○押川委員長 おはようございます。それでは、ただいまから宮崎県議会総合交通・観光・経済対策特別委員会と物流関係団体の皆様方との意見交換会を始めさせていただきます。

私は、当委員会の委員長の押川修一郎でございます。本日は、大変お忙しい中でありませけれども、御出席をいただきまして、まことにありがとうございます。本日は、各団体様の現状や課題等についてお伺いをしますとともに、本県の物流のあり方について意見交換会をさせていただきますので、どうぞよろしく願いをいたします。

次に、委員の紹介をさせていただきます。

最初に、私の隣が田口雄二副委員長です。

続きまして、皆様から見て左側であります、緒嶋雅晃委員であります。

外山衛委員です。

山下博三委員です。

島田俊光委員です。

日高博之委員です。

続きまして、反対になりますけれども、右側であります、井本英雄委員です。

井上紀代子委員です。

新見昌安委員です。

図師博規委員です。

徳重委員でございます。

それでは、早速であります、各団体様の概要説明をお願いしたいと思います。

まず、宮崎県トラック協会様からお願いをいたします。

○野中宮崎県トラック協会専務理事 おはようございます。御紹介いただきましたトラック協会の野中でございます。日ごろより、トラック協会全般にわたりまして、御支援いただいておりますことに感謝を申し上げたいと思います。また、本日は、特別委員会にお招きいただいたということで、また、後ほど意見交換させていただけるということで重ねてお礼を申し上げておきたいと思います。

私どものほうからちょっと資料は用意させていただきましたけれども、トラック運送業界の現状、それに、資料1から資料5、参考1ということでちょっとつけさせていただいておりますので、そちらをごらんいただきながら、ちょっと説明をさせていただきたいと思います。

一番の課題としては、やはり、ドライバー不足とドライバーの高齢化、それから、長時間労働の業界ですから、そういった意味では、これはいかに抑制するかというのが今一番の課題ではないかというふうに思っているところであります。

それでは、業界の現状について、1ページをちょっとお開きいただきたいと思いますけれども、国内の貨物輸送量、営業用トラックが6割強、自家用を含めると9割以上を占めております。規模で見ますと、10両以下が57%を占めて、30両以下まで占めるともうこれで9割になってしまうということで、中小企業、いわゆる経

営基盤が非常に弱い状態だということであり  
ます。

営業利益率でも、平成20年にリーマンショッ  
クが起こったわけですけれども、赤字経営とい  
うことで、全事業者の3分の2が赤字となっ  
ております。

そこに、全国ベースの事業者数が書いてござ  
います。平成2年に規制緩和が小泉政権のもと  
で行われました。4万社から平成25年度で6  
万3,000社、1.57倍にふえておりますし、車両数  
も105万5,000両余りから137万2,000両とい  
うことで、1.3倍になっております。

宮崎県は、数値ちょっと入れておりませんけ  
れども、平成2年に226社、平成25年が510社、  
実に2.26倍、車両数も6,800台から1万800  
台、1.57倍となっております、どちらも、全  
国、九州ベースを上回っているということで、  
輸送量が伸びておりませんので、過当競争を強  
いられているという状況であります。

次に、2ページでございますが、主要産業別  
の平均月間労働時間並びに給与額、時間当  
たりの賃金が記載されております。平成26  
年度を見ていただきますと、全産業に比べま  
して、月間労働時間は40時間余り長い、給  
与額は2万安い、時間当たりも600円低い  
ということで、我々トラック運送業界は、賃  
金で見ると、他の産業に比べ、労働時間が  
長い、賃金が低いということが一目瞭然で  
はないかと思っております。

現在、労働環境が非常に悪いということで、  
環境改善をしていかなければならないん  
ですけれども、現状のままでは、若年層の  
就労者は全く来ないということございま  
した。

現在、雇用延長ということで、団塊の世  
代の方々に頑張ってもらっていて、ドライ  
バー不足に対し何とか今取り組んでお  
りますが、数

年後には、この人たちが抜けてい  
かれますので、非常に厳しい状況に  
なることが予測されております。

3ページ、4ページに、原油価格と  
軽油価格ということで、一応下落、  
あるいは落ち着きつつあったん  
ですけれども、燃料価格については、  
きょう見てもらうとわかるん  
ですけれども、あくまでも高ど  
まり状態だということです。ピー  
ク時に比べては下落をいたしました。  
しかし、直近の平成21年度に  
比べても、リッター当たり18  
円以上の値上がり状態が続いて  
おります。運送費に占める燃料  
費の割合は依然高く、経営を  
圧迫しているという状況であり  
ます。

今、国のほうに、平成28年度  
の税制改正要望の中で、軽油  
引取税の当分の間、税率の  
軽減を初め、燃料関係諸税  
の負担軽減、こういったのも  
今お願いしている状況であり  
ます。

5ページ、6ページに、先ほど  
言いました、業界の一番喫  
緊の課題として、労働時間  
をいかに抑制して、改善基  
準という我々独自の労働時  
間があるわけですけれども、  
別添の参考資料につけてお  
りますが、これをいかに遵  
守できるのかということに  
今取り組んでいるところで  
ございます。

5ページのとおり、ことしの  
4月に、労基法の一部改正、  
法律が閣議決定されてお  
ります。このままいけば、  
平成31年4月から、月に  
60時間を超える時間外  
労働につきましては、6  
ページのとおり、今まで  
猶予されていた中小企  
業、我々99%そうなん  
ですけれども、割増賃金  
率が25%から50%に  
引き上げられるという  
ことであります。全産  
業中で時間外労働が一  
番多いと言われてお  
りますトラック業界  
で、大きな問題が  
出てまいりました。

ただ、長時間労働につ  
きましては、私どもだ

けじゃなくて、お客さん、荷主さんというんですけれども、長時間の荷待ちをしたり、荷下ろし時間、こういうのがかかったり、あるいは複数の下ろし箇所が出てくる。こういったことで、我々だけではとても改善できないという問題が発生をしております。荷主さんの都合によるものが多いんだということで、当然そういった理解を得ながら取り組まなければならないだろうというふうに考えております。

これが、今のまま施行されますと、先ほど申し上げたとおり、業界は人件費が大きく跳ね上がることになりまして、一層経営が成り立たなくなる可能性もあるということで、適正運賃の收受とか、あるいは労働時間削減、これはもう喫緊の課題であろうというふうに思っております。

7、8、9 ページです。じゃあ、これらにどうして対応していくかということで、国のほうもようやく動いていただきまして、長時間労働抑制に向けた取り組みということで、ロードマップが作成されております。中央、地方、荷主、行政、トラック業界、一堂に会した協議会を設置いただいております。労働時間問題について協議をして、実態調査をやる、あるいは実証実験をやるということで、労働時間短縮のための助成事業もやるというようなことが今言われているところであります。

8 ページの下段のほうに、スケジュールが載っているとおりでありまして、既に、宮崎県でも労働局、あるいは宮崎運輸支局などと、第1回の地方協議会を8月6日に開催をいただきました。

資料3に新聞記事は載せております。

この状態で、長時間労働抑制されないと、我々業界は大きな負担増となりますよということ、

具体的長時間労働抑制のために、何とか改善方策を目指していこうということで、お互いの意思を確認できたところでございます。

10ページをごらんいただきたいと思いますが、そこに入ります背景として、ことしの1月に、北海道の運送事業者が乗務員の改善告示、労働時間問題で30日の事業停止を受けてしまいました。九州は、北海道よりもさらに無理な運行を今強いられております。日本最南端ハンディーがあるということで危機感を募らせております。

実際に宮崎の運行実態調査もやってみました。ほとんど違反の状態でした。現状では、改善基準告示は不可能だと、長距離輸送を行う運送事業者が、こういった労働関連法令をしっかりと遵守できるようにということで、今見直しをお願いをいたしました。これは、国土交通大臣なんですけれども、九州など地域特性を配慮してほしいこと、それから、フェリーに乗った場合に、2時間労働時間として休憩してても拘束されております。これを休憩時間としてほしいこと。それから、処分をされたんですけれども、一発で処分じゃなくて、それまでに改善指導してくださいよというお願いをいたしました。それが、10ページ、11ページの中で指導方針ということで、まず、指導させて、改善することを優先させましょうということをお願いをいただきました。フェリー時間についても11ページのとおりです。拘束時間2時間は全て休憩時間として扱ってよろしいということになりましたので、運行計画に余裕ができましたし、改善基準告示遵守について、少し守りやすくなったということと、過労運転防止にもつながるんじゃないかということで、もう既に9月1日から施行されておりますので、非常にありがたいというふうに思っております。

12、13、14ページがトラック産業の活性化ということで、特に、我々は中高年層、男性労働力に依存した状態であります。このまま行けば、将来的には深刻な労働力不足に陥るんだということで、調べましたら、約6割、多いところでは8割の方がやはり人手不足感を感じております。年齢構成比でも、40歳以上が7割、ほかの産業に比べても非常に高いということ、逆に30歳未満が多い、若者の新規採用はほとんどないという状況が出てまいりました。

女性につきましても、全産業では42%ありますけれども、運送業は、女性ドライバー2.4%と極端に低い状況です。特に、トラガールのサイトを立ち上げたり、経営者の啓発強化、それから、女性が働きやすい環境の整備を今国のほうにも要望をいたしておりまして、業界としては、平成32年までに倍増していきたいというふうに思っています。

ドライバー不足解消にはもう給与所得を上げることとか、時短など労働環境、これをよくすること、もうこれしかありません。そのためには当然コストがかかります。適正な運賃をもらわなければやっていけない分もあります。我々も努力しますけれども、荷主さんの理解を得ながら、行政の支援をいただければと思っております。

最後に、15ページですけれども、中型免許問題（準中型免許）、今国会で成立をさせていただいております。2年以内に、早ければ、平成29年の4月ですか、スタートできるということで、今まで20歳以上でないと中型免許とれなかったのが、18歳から取得できるということになりました。我々は即戦力として高校を卒業したそういった方を、コンビニの集配とか、そういったものに雇い入れすることができるようになりま

した。非常にありがたいというふうに思っております。できれば、一日でも早い前倒しの施行をお願いできればというふうに思っています。現状課題たくさんあるんですけれども、御理解いただきながら、また、後ほど意見交換等、意見頂戴できれば幸いです。ありがとうございます。

○押川委員長 ありがとうございます。

次に、JR貨物様、よろしく願いいたします。

○橋元日本鉄道貨物（株）九州支社九州北部支店副支店長 私は、日本鉄道貨物（株）九州支社北部支店大分宮崎営業所担当の橋元と申します。本日は、このような物流の意見交換会ということにお呼びいただきまして、本当に感謝いたします。この場をかりまして、うちの現状を報告したいと思っております。よろしく願いします。座って御説明いたします。

それでは、資料のJR貨物のはじめにという資料、これから説明させていただきます。

初めに、簡単にJR貨物鉄道輸送の御案内をさせていただきますと思います。

鉄道貨物では、さまざまなメリットがあり、環境負荷が最も少ないことが上げられております。国内の貨物輸送には、多様な輸送モードがありますが、中でも鉄道貨物輸送はCO<sub>2</sub>の排出量が最も少ないことも特質であります。これからのモーダルシフトの担い手になるというふうに感じ取っております。

また、環境負荷の取り組みと申しまして、エコレールマークの認定の推進、それから、さまざまな貨物に対応できるコンテナの技術開発、それから、時代背景に対応したダイヤ改正の策定、全国コンテナ取扱駅のネットワークの構築、類似商品での養生対策による荷役事故防止の水

平展開、それから、鉄道輸送による一貫輸送での安全確実な廃棄物輸送の提案、それから、低コストでスピーディーで小ロットに適したSEA&RAILのサービスと、これ国際物流サービスというふうに我々は呼んでおります——の提供等を中心に現在取り組んでいるところでございます。

実際に、宮崎県には、佐土原ORS、これオフレールステーションと後で出てきますけれども、ORSはオフレールステーションの略でございます。ここににつきまして、平成26年度の取扱量から見てみたいというふうに考えております。

まず、そこに示す図がございます。佐土原ORSの発着、発送と到着ですね——総トン数ということで、到着割合が62%、5万2,800トン、それから、発送のほうが3万1,500トンということで38%、ここでもうアンバランス、バランスがとれておりません。まず、これが1点問題です。問題提起としまして、一番最後のほうで説明申し上げます。

あと平成26年度の発送品目別ということで、発送の3万1,492トンの内容の内訳です。ここにありますように、農産品が40%、それから、食料品が25%、それから、工業品が25%、あとその他貨物として16%というふうな内訳となっております。

次の2ページを見ていただきたいと思います。これが、平成26年度の一覧なんですけれども、一番多いのが40%の農産品ということなので、農産品を中心に説明させていただきたいというふうに思います。

ここに棒の表があります。ここを見ますと、月別ということで、4月のピーマン、紫色なんですけれども、圧倒的にこれ出ております。あ

とそういった品目、内容の農産品、青果物がございます。あと下の表にいきますと、宮崎経済連さんの扱が一番多いということなんで、この赤棒でまず4、5、6、それから、11、12、1、2、3ということで、これらの月が非常に多いということになってございます。

続いて、3ページ目を説明させていただきます。

3ページの上の表、ここに、内容の内訳を書いてございます。宮崎経済連さんが8,290トンと、それから、全農物流さんが975トン、あと他商社関係ということで、そこに内訳が出てございます。もう圧倒的に経済連さんの扱いの青果物が多いということになっております。

その下の表、今度は、野菜を、さっきの棒グラフちょっと見にくかったんで、こういうふうにまとめて表にしてございます。ピーマン、キュウリ、キャベツ、こういった品目が多いということになっております。

続いて、4ページ目でございます。26年度の今度は発送トン数別ということで、月別で上げてございます。これも棒グラフの表が見にくかったので、こういった表にしました。ここはもう割愛させていただいて、この下の表です。着駅別ということで、東京（夕）の（夕）というのはターミナル駅の略です。それから、上のほうに、赤、札幌（夕）、北海道です。札幌ターミナル、こういったところの物量、あと名古屋も多いということで、1,295トン、扱い量が多いということになってございます。

次にいきます。これは、経済連さんではないんですけれども、全農さんのお野菜ということで、975トンございますので、約1,000トン近いということの内容で、着駅が盛岡のほうが685トン、あとはここに書いてあるさまざまな駅で

ございます。あと下のほうが、全農さんの月別の実績ということでまとめてございます。

あと最後のページになりましたが、上の表で他商社のミカンということ、これ別計として上げてございます。

本題にちょっと入るわけでございますけれども、佐土原ORS——オフレールステーション、現状の問題点としまして、宮崎市内の集荷拠点付近、いわゆる宮崎の駅近く、ここにJR貨物の駅がないということが大きな問題になっております。郊外型JR貨物駅というふうになっております。

あと清武、田野、それから、宮崎中央です。ここからの青果物、工業品も含めてなんですけれども、貨物の物流が非常に多いと。それと、佐土原ORSまでの主要道路がもう非常に混雑するということで、今のところ、一ツ葉有料道路を毎日三、四回使っているのが実態で、トレーラー料金も700円ということでかなり高いということになってございます。

あと延岡駅についてです。佐土原というのは、鉄道は走ってないんだけど、代行輸送として、トラック輸送で延岡まで持ってきて、延岡からいわゆる鉄道輸送、いわゆるJR輸送にするということなんで、その区間が75キロ、約2時間かかります。問題点はさまざまございまして、国道10号線が1本しかないということで、事故等の場合は乗りおくれということで、利用タイムが1日延びますとということで、その下に列車が2本ございます。4074列車、それから、4076列車、4074列車というのにつきましては、締め切り時間が18時50分、そうすると、これも集荷しても、完了まで入れて、宮崎出るのが16時50分に出ないと間に合わないということになるわけです。ですので、そうすると、それ

までの集荷がおくれるとか何とかがあれば、リードタイムもそのまま延びてしまうという実態になってございます。

あと国道10号線、これが1本のみで事故とか渋滞の情報が、当然のごとく無線がありますから、また、今携帯がございまして、トラックの情報交換やっております。その場合は、東九州自動車道を使用をとということにしてございます。一番近い最寄り駅が西都、ここなんで、西都から延岡南、ここまでトレーラーで5,400円、それから、西都から10トン車、これ、コンテナの二個積みトラックというんですけれども、これが3,150円というふうな金額になってございます。

もうこれはずっと十数年やってきておることなんですけれども、宮崎県の野菜はフレッシュが売りということで、そのために、延岡の発車時間に合わせた積み込みが基本になっておりますので、先ほど申しましたような、2時間前より早く締めないとその列車に間に合わないということで、かなり生産者の方も非常に作業を強いられておるとというのが実態でございます。

あと佐土原ORSの発着がアンバランスということで、急を要するコンテナの回入いわゆる当然のごとく、貨物というのは5トンコンテナが基本でございまして、このコンテナがないと発送ができませんので、この回入等が延岡から頻繁に入ることが不可能ということのアンバランスがあるために、こういったことが起こっているということでございます。

あとちょっと書面では書いてないんですけれども、今貨物のORSの現状ということで、この場をかりまして若干説明させていただきたいというのが、佐土原ORS、ここで、弊社では、平成28年度の鉄道事業の黒字化に向けて、さま

ざまな今構造改革を進めているところでございます。また、コスト削減に向けて相当な自助努力もやっております。内容としましては、管理職員の給与カット、これは今ずっと継続してございます。それから、人件費の抑制、それから、調達部というのを設置しまして、資材調達用の削減とか、そういった効率的な設備投資の見直しということもやっております。あと昇給のゼロベース、余り企業的にはよくないんでしょうけれども、こういった上昇費の見送り、それから、不要なコンテナの回入、これが、今大きな問題になっておりますけれども、そういったなどなど圧縮できる限りのことを今取り組んでいるところでございます。

しかしながら、依然として、鉄道部門では赤字が続いております。その原因の大きな一つとしては、先ほども説明したとおり、全国にORSというのが36カ所ございますけれども、ここが非常に大きな赤字となっているのが上げられます。その中の一つに、当然のごとく佐土原も今含まれているという危機感をもった駅になってございます。

そもそも収支改善策としまして、佐土原駅は、列車が佐土原まで走っていたとき、固定費等が膨らむということで、いわゆるトラック代行駅、自動車代行駅にしたんでございますけれども、それでも、アンバランスが伴いまして、現状残されたのは、赤字が膨らんでおるといふような非常に苦しい実態になっております。

現在、鉄道輸送をやめてから、ちょうど17年経過しております。平成10年の10月、ここがトラック代行にかわりまして、収支の改善が今のところ全く進んでいないという状態でございます。

先ほども一番最初出てましたけれども、発が38

%から37%、それから、着が63%から62%ですね。このために、一番大きな問題としましては、到着荷物が佐土原に多いです。そうしますと、到着後の空コンテナ、これが、当然のごとく佐土原に余ります。そうすると、その空コンテナを延岡まで運ばなくてはならないということが出てきます。延岡まで運べば、空であっても代行費用を払います。そうすると、その部分が全く空であるにもかかわらず、発がないんで赤字というふうな実態が今大きな問題になっておる。この関係で、いわゆる佐土原が赤字ということになっております。

もう何としてでも、現状の物流体系を維持したいと我々考えております。ここにお集まりの皆様方の関係者のお知恵をおかりしまして、発送貨物の上昇、それから、運賃改定など含めて何がいいのか、ちょっといろいろ四苦八苦しておりますけれども、収支改善につながる方向性を模索したいと考えております。

以上ですが、簡単に説明いたします。どうぞありがとうございました。

**○押川委員長** ありがとうございました。

次に、JA宮崎県経済連さん、よろしく願いいたします。

**○廣瀬宮崎県経済農業協同組合連合会園芸部園芸販売課長** JA宮崎経済連園芸販売課の廣瀬といいます。よろしく願いいたします。

私のほうから、宮崎県の農産物の輸送につきまして、現状を御説明いたします。

JA宮崎経済連地区別輸送手段別実績ということで書いてあります資料に基づきまして、御説明いたします。

農産物ということで、私のほうは、畜産物は含みませんで、園芸の野菜、それと、果物関係の販売をさせていただいておりますので、そち



らの輸送状況ということで、お伝えさせていただきたいと思います。

まず、1 ページ目に、野菜の取り扱いということで、11万4,404トンということで、経済連、昨年度取り扱いがあります。おおむね経済連が取り扱います青果物については15万トンと言われてます。野菜で11万4,000トン、2 ページ目にあります果実、1万2,000トン、あと2万トンにつきましては、加工原料、例えば、ハウレンソウの加工だったり、あとキャベツの加工向けだったりということでもあります。

私のほうは、主に市場出荷向けの農産物流通というところで今集計しておりますので、こちらの11万4,000トンは市場向け、市場流通を通じた販売の数量ということで、まず御認識いただければというふうに思います。

輸送別でいきますと、東京地区のほうに27%出荷をしております。名古屋地区、こちらは、愛知県、それと、静岡、岐阜の東海3県のほうになっていきますが、9%になります。大阪地区は、京都、大阪、岡山まで含みますところの京浜、京阪神地区ということで27%、福岡地区につきましては、広島から以西、広島、山口、それと、九州島内全てという形で23%となります。県内、宮崎県が10%、その他ということで、主に北陸地区になるんですが3%、あと北海道地区が1%という形で、野菜のほうを出荷しております。

主な輸送手段でございますが、その円グラフの下のほうでありますけれども、それぞれの地域別に輸送手段ごとに出させていただきます。合計のほうのところだけ申し上げますが、トラック輸送につきましては10万トンということで、90%の輸送をトラックに頼っております。海上輸送につきましては、約5%でございます。

J R輸送につきましては、5,832トンということで5%ということで、あと航空便が64トンで、0.1%となります。

先ほどのJ R貨物さんからも御説明ありました8,000トンと、私たちが拾ってます約6,000トンでは、2,000トンほど差がありますが、先ほど申し上げました加工原料、キャベツなどを鉄コンで出荷した場合などがありますので、そういうものの差額という形で見ていただければというふうに思っております。

また、トラック輸送も90%ということですが、トラックがフェリーに乗っていく分についても、トラック輸送という形でカウントはさせていただいておりますので、90%という数字となっているということで御確認いただければというふうに思います。

同じような形で見ていきますが、2 ページ目に果物のほうであります。果物につきましては、果樹・果実という形で出させていただきます。1万2,397トンの33%が東京です。やはり、完熟マンゴー、完熟キンカンが主体となってきます本県果実におきましては、3割強を東京地区で販売しております。名古屋地区が8%、大阪地区が16%、福岡地区が9%、県内地区が15%、その他地区18%、これは四国とかいろいろなところにキンカンなどを出しておりますので、その他地区ばらばらとなっておりますので、数字が上がっております。あと北海道地区が1%という形です。

こちらを見ましても、トラック輸送が97.3%ということで、トラック輸送の割合が多いわけです。あとは海上コンテナ0.1%、J Rコンテナが1%、航空便が1.5%というような輸送手段別の出荷比率という形となっておりますのでございます。

このような出荷物であります。現状の宮崎県の選果場状況を3ページ目に出させていたしております。宮崎に13JAありまして、それぞれのJAが選果場、それと、集荷場という形があります。集荷場も特に県北、中山間地域には、職員が常駐せずに、物だけ持ってきていただくところという形もありまして、合計で84カ所があります。この84カ所からそれぞれの拠点の選果場、各JAの選果場まで配送を横持ちをかけて選果をして、また、それぞれの13JAのほうからトラックなり、JRコンテナで出荷をしていくという体制を現状とっているところでもありますので、県内の中山間地域から横持ちするだけでも、特に日向地区などは、椎葉から日向まで持ってくるのに、おおむね1日かかってしまうという形で、県内輸送についても大変苦慮をしているところであります。

4ページ目が、今度は宮崎から出荷をした際に、どのくらいの時間で発送しているかというところではありますが、青果市場への販売でありますので、①にありますように、午前4時までにはつけておかないと競りに間に合わないということがあります。また、今は、競りより相対販売ということで、事前予約取引というものが青果物取引の主流でもありますので、基本的には夜中の12時までには届けていただきたいというのが希望であるところで、今やらせていただいております。

また、中継所というところがありまして、東京や名古屋、大阪は、それぞれ市場があるわけなんです。それ全て市場を回っていくと全く時間が足りないということもありますので、中継所に下ろしまして、中継所からさらに市場に配送するという形で、二段階輸送という形にもなっているところでもあります。

宮崎から発送した場合、エリア1というところで、宇部・下関・九州・県内というところがありますが、これは、きょう出荷すればあしたの競りには間に合うというところでのエリアということで御確認いただければと思います。エリア2というところではありますが、新潟、長野、関東、名古屋、関西、中国、四国、こちらにつきましても、きょう出荷しまして、あさっての競りに係るというところで、おおむねこのエリア2というところが多いわけです。エリア3につきましても、しあさって、札幌までにつきましては、4日目の販売という形でさせていただいております。エリア4というところは、さらに1日かかるというところで、旭川、以北が取引市場という形となるということで御確認いただければというふうに思います。このような形で青果物の配送をさせていただいております。

課題のほうであります。やはり、トラックの規制ということで、先ほどトラック協会のほうからありましたように、速度規制なりありますので、やはり、今、先ほどエリア1とか2という形でやっておりますが、今まで運んでいた市場に運べないと、時間が間に合わない、もしくは運転手さんの労働時間を超過してしまうということもありますので、我々には、下ろし箇所数というか、出荷先を制限してほしいというところの要請もありまして、重点市場並びに市場の再整理をさせていただいているところであります。

また、下ろし箇所数が、なかなか削減できない場合は、先ほどありましたように、中継所に入れまして、中継をするという形ではありますが、そうしますと、中継コストがかかります。それが生産者負担という形にもなってきますので、なかなか農産物の販売価格が上がらない中での

コスト増は、なかなか厳しい面があるところでもございます。

また、先ほどのJ Rコンテナさんのほうで月別の出荷状況が出ておりましたが、本県におきましては、夏物が少なく、冬、春が物が多いと。特にハウス園芸地域ということでもありますので、やはり、夏場の輸送がトラック1車満載にならないということが多々ありますので、今、一元化、県下一本となって、各JAの少ない荷物を1車にまとめるような形をとっていかうというところでも、今取り組みをさせていただいております。

また、モーダルシフト、J Rコンテナ、海上輸送ということのコンテナを利用しようという形でやってはおりますが、やはり、これは、トラックとのバランスというものもありますので、そこは十分に気をつけながら配送のほうをやらせていただいております。

さらに課題となっていますのが、現状、先ほどありました84カ所の集荷場、選果場ありますが、トラックで一元的に配送をしようしますと、生産者から一旦持ち込まれまして、選果をした荷物を一時的に保管しておかないといけないということで、今まではもう選果し終わったらすぐトラックに載せて出荷をしていたと、まだ物量もありましたので、それで、車単位で出荷できていたわけなんです、年々、農産物も減少傾向にある中で、やはり、隣のJAさんと積み合わせをしていかないといけないというところも出てきておりますので、そうなりますと、予冷庫が必要ということで、現状あります予冷庫では、1日分丸々詰め込むことができないこともありまして、県内各地区の予冷庫の再編整備という形をやらせていただいておりますが、なかなか補助事業もない中、厳しい状況の中でし

なくては、予冷庫整備が早急には進まないというところも課題という形で今あるところがございます。

また、トラックのほうで、先ほど、海上のフェリーコンテナに乗った際に、運転手さんの休息时间という形になるということでもありましたので、我々としては、フェリーの時間に間に合わせるように出荷をしたいということで、早期出荷に取り組んでおります。早期出荷することは、先ほども申し上げましたように、選果したものを一時的に保管して、翌朝出すような形で、翌朝することによって、朝、午前中のうちから積み上げをしてから出荷をするという体制で早期出荷を実現していかうということで取り組んでおりますので、このような対策も含めて取り組んでいるということで御紹介をさせていただければと思います。

私のほうからは、以上で説明を終わらせていただきます。よろしくお願ひします。

○押川委員長 ありがとうございます。

次に、木材協同組合連合会様、よろしくお願ひいたします。

○高嶺宮崎県木材協同組合連合会理事 宮崎県木連の理事をしております高嶺木材の高嶺といいます。よろしくお願ひしておきます。

御承知とは思いますが、私どもの業界は製材業という立場でございまして、きょうの説明につきましては、製材品の出荷の状況ということをお報告したいと思いますので、どうぞよろしくお願ひしておきます。

ただ、製材業の製品というのが、従来は製材したらそのまま出荷する、沖縄とか、そういうところは、まだ生材といいますか、グリーン材で製材品を買って建築に使うというようなのがあるんですけれども、関東、関西、中京等では、

ほとんど乾燥した木材であるKD材ということになります。生材の場合には、1立米当たり0.7を掛けたときに重量といいますか、1立米当たり0.7トンと。ところが、乾燥してKD材、平角とか小割材とかによって違うんですけれども、乾燥して平均したときには、大体0.4ぐらいですから、1立米が0.4トンという形で、後で説明しますが、総数量が74万9,000立方ということになりますと、0.5を掛けたぐらいが、生材と乾燥材の総トン数ということで、大体37万5,000トンぐらいになります。立米数がどのぐらいのトン数かというのをまず最初に御説明して、後は座って説明したいと思います。

それでは、お配りしております一枚紙なんですけれどもごらんいただくと、私のほうからは、製材品の県外出荷に係る輸送の現状と課題について説明させていただきます。

まず、製材品の出荷先の出荷量ですが、表をごらんいただきますと、数字の上のほうが出荷量でございまして、下のほうが割合をあらわしております。平成25年度の出荷量は、県全体で74万9,000立方で、このうち県内が24万6,000、県外が50万3,000となっております。

生産された製材品の約7割が県外に向けて出荷されております。その割合は年々増加傾向にございます。出荷先別に多い順から見ますと、九州管内が37.8%、関西圏が7.5%、中京圏が5.9%、ついで沖縄、首都圏の順になっております。これは、ほぼ輸送コストの順番となっております。傾向として、輸送費の嵩む首都圏の割合が急激に減少しております。関西、九州、中京が伸びてきております。これは、本県の主力は杉でございまして、同じく、杉の産地の北関東、南東北との競争で輸送コストの分不利となっていることが背景にあると思っております。

特に、ここ五、六年ぐらい前から、この北関東、南東北といったところに、大型国産材の工場ができたために、今までは、向こうのほうに大型工場がなかったものですから、特に関東あたりが強かったんですけれども、最近は大規模工場が向こうにできたため、首都圏のほうは輸送費が安いということで、非常に関東圏のほうは今厳しくなっていると、もうほとんど輸送費が背景になっているというふうに思っております。

今後の目標なんですけれども、県の長期計画では、平成32年度の県外出荷量を今のプラス10万立方で60万5,000立方まで伸ばすとしておりますけれども、業界としては、今、日向のほうに中国木材さんも来られて、最近、生産量も今のペースでいくと、製材製品だけでも原木換算ですけれども、30万立方ということですから、半分に見ても15万立方の製品ができてきます。

最終的にこれが50万とか60万というふうな計画を少しずつふやしていくというふうにならざるかと思っております。県がプラス10万立方という数字を上げているんですけれども、私の個人の見解としては、それ以上のものになっていくんじゃないかというふうに考えます。

次に、輸送上の現状と課題でありますけれども、まず、現状ですけれども、製材品を出荷する際の輸送手段としましては、九州管内は全てトラック輸送なんですけれども、それ以外はフェリーとトラックの組み合わせで運ばれております。使用します輸送手段は受注量によって、25トンのトレーラーだったり、4トンから15トンのトラック、ごく少量の場合は宅急便を利用したりします。手段としては多様であると思っております。この宅急便を利用する場合は、杉やらヒノキでつくった壁板とかフローリング、こういう

ものが少量の注文が入りますので、トラックの大型を利用するほどの量の注文は来ないと。ただし、急ぐというようなことで、そういう宅急便も最近は使われるようになってきました。

それと、各製材工場では、常時使っている運送会社が四、五社ぐらい取引、多いところはまだそれ以上あると思いますが、受注した商品の荷下ろしの場所、回数、その運賃によっていろんな運送会社さんに相談をしまして、運送屋さん、トラック協会の方がいらっしゃるので言いづらくはありますが、少しでも安いところをお願いするというようなのが現状でございます。

それと、よく製品の物流について県とか国からアンケートが来ます。一番困るのが、どこのルートを通じて首都圏に行ったかとか、関東、大阪に行ったかというアンケートが来るんですけども、私たちは、工場の中で積み込みをして、その運送屋さんのトラックがどのルートを走って、例えば、関東なら関東に行ったかというのを、もちろん指定もできませんし、その運送会社さんが一番安いコストで運ばれる方法でやられていると思うんです。ただ、トラックに積んだことは間違いないんですけども、宮崎のフェリーを利用されるのか、また岡づたいにずっとそのトラック屋さんの都合で運ばれるのかというのが、流れがつかめないというのが現状でございます。

それと、最近では、非常に発注する側が在庫を持たないことも多く、前はトレーラー単位で買ってくれて在庫を持って行って、小口的に販売されてたんですけども、木材の場合は、すごく種類が多く、ヨーロッパ材、アメリカ材、そして、日本材ということで、1軒の家を建てる時に、100種類ぐらいの木材の種類が要るんです。また、杉の場合は、邸別発送というような

注文が入った時点で、棟上げの日が決まっています。じゃあ、プレカット工場にいつまでに届け出られるんだったら注文をすると、間に合わなければほかを探すというような、時間的な制限があるというような非常に頭が痛いといえますか、課題が多いところでございます。

今後の課題は、今言ったような、納品の短期化というものと、やっぱり、今、私たちがやっているやつで、少しの量で運んでくれる週末便とよく言うんですけども、週に1回いろんなところから、木材だけかどうかはわからないんですけども、木材を取りにきて、週末に発送して、少しの量でも下ろしてくれる運送屋さんがいらっしゃいます。週に1回ですから、月曜日に注文が来たやつじゃあともないけれども、その週末便には間に合わなくて、納期が間に合わなくてもキャンセルということになりますので、願いたいのは、この週末便を週に2回か3回ぐらいあると、小口化した注文に対応できるようになるんじゃないかなというふうに思っております。

どうしても、木材の場合は、重くてかさばる商品でございますので、物流コストの割合が高くなっております。こういうように、また産地間の競争等も始まっておりますので、これに勝ち抜いて、いつまでも宮崎県杉生産で日本一を誇るためには、製品の流通というものが非常に大事になってくるんじゃないかなというふうに考えております。こういうことが、自分たちに製材業といいますか、木材関係に課せられた課題だと思っております。

県木連からは以上の説明です。

○押川委員長 ありがとうございます。

各団体様の御説明が終わりました。これからは、御説明いただいた事項についての質疑、あ

るいは本県の物流のあり方などに関する自由な意見交換会を始めさせていただきたいと思えます。まず、委員の皆さん方から、何か御意見等があればいただきたいと思えますし、団体様のほうからも忌憚のない議員に対する御意見等があれば、また聞かせていただくとありがたいというふうに考えております。

それでは、どなたからでも結構であります、よろしく願いをしたいと思えます。

**○外山委員** モーダルシフトの件でございますけれども、業界によってはメリットがあったり、デメリットもあったり、いろんな微妙な問題があると思うんですが、現状として、宮崎県において、これはうまく機能しているのでしょうか。

**○野中宮崎県トラック協会専務理事** モーダルシフトというのは、我々にとっては、もちろんJRさんとフェリー、この2つがあるわけです。御承知のとおり、一時期は、京浜航路含めて、大阪2便、海の国道が3つあったわけです。今は、もう神戸航路1航路ということで、宮崎から乗れるのにはおのずと限界があります。ただ、カーフェリーさんも、今、一生懸命やっていたいて、なるべくさばいていただけてますけれども、ほとんど志布志と大分まで時間に合わせて行っている状況にあります。

先ほど言ったように、そのためにさっきおっしゃっていただけてよかったんですけども、早い時間に出すとか、いろんなことで効率化を図っていただければ、それに十分間に合うというか、高速道路もできたんですけども、それを使えば一番いいんですけども、費用対効果でどうしてもなかなか使えない、地道を行って当然間に合うといった形で、やっぱり我々にとってはもう、ちょっとJRさん今遠いんですから、もうカーフェリーさんと宮崎の場合やっていく

しかないんだろうというふうに思ってますので、入れかえのときはちょっと大きな船入れてくださいとか、そういった話を今させてもらってます。

以上です。

**○山下委員** いろいろ抱える課題等について御説明いただきましたことを厚くお礼を申し上げますと思うんですが、本当に、遠隔地にある宮崎県ですよね。これはもう大きな長年の課題でありまして、大消費地に物を届けようとする、どうしてもやっぱり物流経費が嵩むこと、これはもう大きな課題だろうと思うんですが、なおかつ、今度は、やっぱり人材が非常に、雇用条件と雇用の環境というのが、厚労省等との指導でも非常に厳しくなってきたと。であれば、経済連さんからもありましたけれども、集荷所の集約やら、配送地の集約やらです。もうそういう課題等もお話をいただきましたように、何とかやっぱり農家に負担をある程度お願いをまたしていかないといけないんでしょうけれども、やはり、その辺の環境整理ですよね。例えば、トラック業界はトラック業界の中でも、どうしても給与を上げていかないと運転手を確保できない。その問題があります。経済連さんは経済連さんで、やっぱり物を集約することに対しての負担も増加してくる。農家への負担というのを、やっぱりお願いしていかないといけないということなんですが、農家さんも、箱代とか、もういろんな経費がやっぱり手数料等が要るわけありますから、所得も上げていかないといけない。その問題整理をしていくための話し合い、例えば、トラック業界、JRさんもおいでですけども、そこの話し合いの整理というのは、逐一課題整理等がなされているものですか。

**○廣瀬宮崎県経済農業協同組合連合会園芸部園**

**芸販売課長** 運賃の交渉といたしますか、1年間運んでいただきますので、毎年交渉をしながらやらせていただいています。その中で、先ほど申し上げました早期出荷の対応とか、あと選果場での荷さばきといたしますか、ここまではJAの職員がやります。ここからの積み込みはトラック運転手さんのほうでやっていただきたいとか、そういうところの業務の再整理を進めながら、お互いに負担のない形でやっていこうと。さらに、もう去年は運賃のほうも少し値上げをさせていただいたんですが、軽油等の価格も上昇したということでもありましたので、その辺は、生産者にも御理解をいただいて、もし万が一運ぶ運送会社がいなかった場合は、本県の園芸販売にとっては大変大きな打撃でもありますので、あした運べないと言われるともう大変なことではありますので、やはり、そこは運送会社さんの言われる運賃のところは、のめる部分についてはのんでいきたいという形で交渉などを毎年させていただいていますし、その環境配慮のところについては、毎日のことでもありますので、そこはいつもやらせていただいております。

**○山下委員** キュウリ、ピーマンが本県の大きな柱だろうと思うんですが、例えば、農家が、朝、キュウリを、ピーマンでもそうなんですが、午前中ちぎって、そして、選果場に持っていく、共販の場合ですよね。それが、どういう形で時間のサイクルがわかっていたらちょっと教えていただきたい。

**○廣瀬宮崎県経済農業協同組合連合会園芸部園芸販売課長** 朝、農家さんがキュウリがちぎられました。選果場のほうにおおむね午前中までに持ってきていただくというような形でお願いしています。逐一荷受け作業ということで、農家さんが何キロ持ってきたのかというのをは

かったりとかする必要があります。それを経まして、同時進行でもありますが、選果をかけたして、キュウリだったらAのMとかSとか、もしくはB品、5キロの箱に詰めたりしながら荷づくり作業をしていくわけなんですけど、これが、大体5時までかかったり、多いときにはやはり夜なべをするときもありまして、9時までかかったりするという形があります。

これまでのところ、やはり、その荷づくり作業ができた時点で車に積むという形でありましたので、5時だったり、4時だったり、もしくは9時とか、特に九州のものとかは、そのあたりまで、できる限り遠くを早く出して、近場を後に出すというような形をとりますので、そのような時間帯でやっておりました。

そうすると、先ほどありましたフェリーの時間がありまして、今、夕方の7時に出船しますが、出船に間に合わせるためには、6時にはフェリーのところに行かないといけない。宮崎市内だったら、ちょうど夕方の混む時間帯でもありますので、6時に行こうとしますと、5時の前にはトラックは出ておかないといけない。もしくは、児湯地区、日南地区だったら、さらに1時間、2時間プラスという形になりますので、2時とかにはもうトラックを出発させておかないといけないというような事態があります。そうなりますと、先ほど申し上げましたサイクルでいきますと、もう全く間に合わないというようなところでもありますので、これを何とか打破するべく、もう12時には荷がわりといたしますか、12時以降に持ってこられた物とか、10時以降に持ってこられた物は、翌日に出荷するというような形で、荷がわりの決め事をしまして、その10時以降、12時以降に持ってこられたものについては、選果をして、一晚予冷をして、翌

朝に出荷をするというような形で、翌朝、午前中のうちから積み込みができれば、フェリーのほうに間に合わせることができるということをやらせていただいています。

ただ、生産者さんから見ますと、やはり、消費者には鮮度のいい物を届けてほしいという要望があります。1日予冷庫に寝るというところは、なかなか、当初は御理解はいただけにくいところではありましたが、昨今の事情などを考えたり、または、しっかり予冷をすることによって、到着した荷物が傷むことなく届けられているという実証実験もありましたので、今は早期出荷ということ、まずもって行うということ、を前提で今やらせていただいているところです。

**○山下委員** 市場では、1日予冷をして、次送りというふうになった場合は、今、いつ収穫したという日付までやっぱり入れる義務があるんですか。

**○廣瀬宮崎県経済農業協同組合連合会園芸部園芸販売課長** やはり、いつ収穫したということ、でなった場合、競りにその情報を出してしまいますと、やはりイメージが悪いし、都市近郊の産地との産地間競争で負けていくという形もあります。市場のほうには、元来、出荷日を御報告をさせていただいておりますので、1日予冷をしているというところについてや、収穫はいつしたというところについては、今まで市場のほうに情報を毎日提供しているわけでもなかったもんですから、出荷日ですので、出荷日から競りまでというのは、先ほど申し上げましたエリア1、エリア2という区分の中で全く変わっておりませんので、その面では、市場さんの評価が下がるということはありません。むしろ、逆に、先ほど申し上げましたように、しっかり予冷したことによって、冷えたものが届いてい

るということでのそういう評価がなされているところでございます。

**○押川委員長** よろしいですか。

**○山下委員** また後で。

**○井本委員** 私は素人なんですけれども、随分前の話で中国が日本に例えばネギなんかを持ってくるときに、土がついたまま船に積み込むと。船に積み込んで、船の中できれいに洗ったり、あるいは加工したりして製品にして、そして、朝、東京付近の港に着いたときにはもう製品になってそこで出すと。要するに、乗っている間を、運んでおる間を有効に使っているわけですよ。私はいつもいつも思うんですけども、物を運んで、ただ運ぶだけなんかもったいないんじゃないか。その間を何か使ったらいいんじゃないのかなと、いつも思うんですけども、そういう発想は、例えば、今は6次産業化と言われているわけですが、トラック関係は、ただ運んでいくだけというんじゃあ、やっぱり第3次産業なんでしょうけれども、やっぱり第2次、第1次と手を組んで6次産業化していくということは、どうしても免れないのではないかなと私は思うんです。

だから、今さっきから言うように、ただ運んでいく、5時間なり6時間なり運んでいる間何もしないわけですよ。といっても運んではいるんですけども、もったいないじゃないかという気が、我々もう素人からすると、その間に何かこう、今、こんなに機械、技術が発達しているわけだから、例えば、トラックに積んでおる間に何かこう加工ができないかとか。極端な話ですよ。どんな格好ができるか私もわからんけれども、そういうイノベーションをやっぱり考えなくてはいけないのじゃないかと。じゃないと、ただ運んだだけでは、本当もったいないと思う



んです、その間が、時間が。だから、むしろ、逆転の発想で、時間がかかるから加工ができるんだと、そういう発想もあっていいんじゃないのかなと私は思うんだけど、やっぱり常々、そういうこう、実際にそれに携わった人たちは、どうできるかこうできるのかという発想を、単にもう時間に追われて仕事を一生懸命というやってるだけでは。トヨタなんかは、もう常に改善改善、どうしたらコスト削減できるか、非常に付加価値を高められるかということ、常に常に考えている。そういうプラットホームというか、彼らの中には、そういうものがしっかりしているんです。

やっぱり単にトラックは、ドライバーが来て、積んで持っていくぞと、こういうふうじゃ、私は、そのコストを下げるかどうかとか、人が足りないんじゃないかとか、そういう話だけで終わってしまうんじゃないかと。やっぱりもうちょっとその辺のことを、やっぱり私はやってもいいんじゃないのかなと。あの中国さえそんなことをやっているぐらいだから、かかる時間を何かもっと有効に使う、そういう発想があってもいいんじゃないのかなと、私なんかは素人考えだからかもしれんけれども、そう思うんですけれども、どうですか。

**○野中宮崎県トラック協会専務理事** 我々トラックは、ワンマンで行くわけですね。もちろん、我々としては、トラックディーラーさんと冷凍技術とかいろんなもの、保冷技術とか、どこにも負けないようなトラックをつくってもらいます。1人ワンマンで持って行くわけですね。ワンマンですから、じゃあフェリーに乗ってるその時間帯で何かできるのかとかという話はあれですけど、我々輸送は単なる運び屋ではないんですけど、そういったことに気をつ

けながら、いろんな環境のもとで運ばせてもらっているということですから、できるとするならば、そのフェリーの中で何かということですが、我々にとってはもう人をかけて、ツーマンではできないから、ワンマンでぎりぎり頑張っているという中で、やれるのはちょっと限界があるのかなという気がしますけれども、経済連さんはどうですか。

**○廣瀬宮崎県経済農業協同組合連合会園芸部園芸販売課長** 運んでいる途中に何か加工ができないかという話ですが、我々もちょっとびっくりするような発想でありました。今、先ほど説明したエリア1というところでは、きょう出荷したものが、あした競りにかかるわけなんです。きょう出荷したときに、キュウリが、例えば、AのSがどこどこ市場には300ケース行きます、B品が200ケース行きますという形で情報が出ます。きょうの時点で、もう出荷、トラックに積み込みが始まった時点で、その情報を市場のほうに流しております。約1日以上、物が着くまでにタイム差がありますので、昔は競りだったものですから、物が届いてから競っていくという形だったんですけど、今はもう情報相対取引ということで、事前に幾らくるからということで、競り人が売り込みを始めますので、その期間1日ある中で、一番有利な売り方をさせていただくという形が今取られているところで

これは、例えば、福岡のJAが福岡の市場に持って行くというような形だった場合は、出荷してから二、三時間後に届いてしまいますので、すぐ届くといういい面はあるんですけど、売り込み時間は少ないというところもありますので、宮崎のキュウリ、ピーマンあたりは、逆に売り込みを十分した中で販売ができるというメリッ

トもありますので、決して1日タイムラグがあるので、近在産地に劣っているというところではなくて、やはり、メリッ的な面も一部ありながら販売をさせていただいております。

**○井本委員** 確か、盛岡かどこかに視察に行ったときに、もう随分前の話だけれども、そこは、病院とか学校とか、そういう食材を使うところがあるわけです。それをホテルとかも契約してて、そして、農家の方々を雇って加工するんです。ぱっと、ザクザクと切るぐらいの加工です。それをパックして、真空パックして、そして、毎朝それを配達するんです、契約しておいて。向こうも何かをもうちょっと2次、3次加工するんでしょう。それが、もう農薬をあんまり使わないとか、新鮮な野菜だとか、そういうことで向こうと契約してる。毎朝それを届けるんです。

そういうふうに、加工して届けるということだけのことなんですけれども、それがもう非常に好評だというふうなことで、例えば、極端な話、こっちから向こうに船で、カーフェリーで持っていく間にざくざくと切って、それこそ真空パックして、向こうの契約しているいろんなところに配達すると。随分これは恐らく付加価値も高まるんじゃないかなという気がする。そんな発想があってもいいんじゃないかなと。

Amazonさんなんかは、最初は物売の会社だったんですよ。ところは、もう今は流通まで入ってしまって、やっぱりイノベーションとか、頭を柔らかくもって、次から次へ新しい世界を開拓していくという、そういうものがやっぱりないと、私は、やっぱり今後の競争に打ち勝てないんじゃないかなという気がするんですけども。やっぱりああいう柔らかいAmazonさんみたいな発想があってしかるべき

じゃないのかなと。でないと、負けるのではないかなという気がする。Amazonさんは、もうとにかく物を売るだけではなく、何でもかんでも手を広げています。そういう、あなたのところは1次産業、あなたのところは2次産業、3次産業、そんなもう境界が取っ払われている時代です。そういうときに、やっぱり私は、本当に今までのような発想じゃちょっとついていけないぞという気がするんですが、これは、素人だから簡単に言っているんですけども、答えはもう要りませんけれども、そういう発想をひとつやってみたらどうかなという気がします。

**○押川委員長** ありますか。

**○廣瀬宮崎県経済農業協同組合連合会園芸部園芸販売課長** 輸送中に加工するというのもすごい発想だと思うんですが、まだ取り組んではないんですけども、今ちょっと計画というか、今交渉させていただいているので、まだ実現してないところではありますが、例えばキャベツなんですけれども、あれは10キロで運んでおりますが、芯の重さもありますので、宮崎のほうで芯をくり抜いてしまって、もう向こうで刻んでしまっただったら芯はごみになってしまうので、その芯の重さの分だけ軽くなれば、輸送コストは下がるんだろうと。ただ、向こう側にはプラス付加価値を求めないといけませんので、芯がないということと、ごみが減るというようなところ、それが産地でできるのかというような、1次加工なんですけれども、そういうところも含めて今検討をさせていただきたいと思います。ちょっと事例があるかどうかはあれですが。

**○井本委員** ちょっといいですか。今さっきは1人で運ぶとか何とかいうのを問題にしておることあるけれども、今は機械化の時代なんです。人がボタンを押せば機械がやってくれる時代な

んですよ、付加価値をつけてくれる。だから、1人とか2人とかじゃ問題ないんです。

オランダなんかを見たら、あの農業なんか、本当機械化して、もうオートメーション化です。あんなことは、日本の今の技術力だったら簡単にできるんです。いろんな規制がかかっている、それでなかなかできないんですけれども、だから、本当に今は機械が価値を見出す。その辺を頭を柔らかくもって、イノベーションということを常に考えて私はやるべきじゃないのかなという、これは本当素人の考えですが。

**○緒嶋委員** JR貨物さん、佐土原の到着の品物、それと、発送のアンバランスがあるからちょっと赤字になるというようなことにもなるわけですね。この到着の品物は何ですか。

**○橋元日本鉄道貨物（株）九州支社九州北部支店副支店長** 工業製品の原料とか、それから、いわゆる自動車部品の原料とか、それから、飼料、肥料とか、そういった宮崎で加工して、それが、生産物となって出ていくというものの到着が多いです。

**○緒嶋委員** それで、発送は、佐土原からは延岡まではトラックでコンテナを空で運ぶから、それが、言えば無駄なコストにはなるけれども、収入にはならないということですね。（「そうです。必要経費がかかる」と呼ぶ者あり）その中で、やはり、トラックのコンテナを扱う流通拠点ですね、やはり、貨物輸送というのは、エコの関係からいってもすばらしいものであるわけです。その中では、やはり、もう一回流通の拠点となる貨物駅を宮崎県もやっぱりどこかにないと、延岡だけではもう手狭であるし、宮崎県全体からは、その貨物駅をやっぱりつくるべきだというのは前からあるわけです。このあたりの取り組みというのは、JR貨物としてはどう

いうふうに考えておられるわけですか。

**○橋元日本鉄道貨物（株）九州支社九州北部支店副支店長** 先ほど御説明しましたとおり、まず、平成10年の10月、それまで鉄道輸送で佐土原まで列車が来てたんです。その列車がまずなくなっただというのは、先ほどもコストの増高によって固定費が絡むとか、それから、一番の原因は、経済連さんも当然御存じだと思うんですけども、年中を通して発送の荷物が少ないんです。やはり、先ほどグラフでも見たように、1月、2月、3月、4月、それから、7、8、9がこれが米の時期になりまして、普通の一般野菜は出ない。それで、また、10月からちょっと上がり出して、12月、1月、2月、年中通したら約6カ月間ぐらしかぼっと重ならないので、その部分の発送しない分のコストがかかるということで、いわゆるトラック輸送に切りかえたんですけれども、何でトラックかということ、日々の対応ができるということにかえたんです。列車というのは、もう毎日固定費を出して、それに対する運転手、それから、入れかえる要員、てこというふうな信号を送る要員とか、いろいろな要員がいっぱい必要になりますんで、それを配置しなくてもいいよということにかえたんですけれども、やはり、まだその問題解決になってないと。野菜だけではちょっとまだつぐなえてないよというのが、今のところ実態でございます。

**○緒嶋委員** やはり、宮崎の課題は、言われたようにそのアンバランスをいかに解消するかという中でないと、貨物輸送の合理化というのはなかなかもう限界であるということになるわけですか、一言でいえば。

**○橋元日本鉄道貨物（株）九州支社九州北部支店副支店長** ぶっちゃけた話、そういうことに

なろうかと思えます。

○緒嶋委員 やっぱり将来的には、私は、宮崎県が発展するためには、やっぱりそのバランスがいかにとれていくか、その中で、宮崎の製造業がうまく、品物が来たのが、加工して、またそれを出すのがうまくいけばいいわけですよね。それがうまくいってないということですよね。

○橋元日本鉄道貨物（株）九州支社九州北部支店副支店長 おっしゃるとおりでございまして、それが、うまいごと、到着した分出していただければ、もうバランスはそこでとれます。逆に発送増員をやったほうが、うちとしては当然のごとくありがたい話です。

○緒嶋委員 そういうことができれば、とりあえず駅のコンテナセンターみたいなものをやっぱりつくることもできるわけですね。

○橋元日本鉄道貨物（株）九州支社九州北部支店副支店長 もう当然荷物が増えれば、バランスがちゃんととれて、そういうことになるかと思えます。

○緒嶋委員 それと、やはり輸送時間というのが、言われたとおり、できるだけ短いほうがいいわけですね、大阪、東京に運ぶにしても。そうすると、やっぱり日豊線が単線であることもちょっとネックになっているのではないかと思うんですが、そのあたりはどうですか。

○橋元日本鉄道貨物（株）九州支社九州北部支店副支店長 おっしゃるとおりで、ちょっと説明しますけれども、日豊線の場合、宗太郎峠というのを御存じだと思うんです。あそこは戦時中につくった線路で、いまだにインフラ整備が進んでないんです。あそこを通られたことがあると思うんですけれども、特急列車でも実は60キロが最高速度なんです。本線が105キロ運転が今最高速度なんで、それで賄っている。あそ

こだけ速度を落としていかないと、カーブがあり、それから、勾配があると。おまけに今の時期になったら、葉っぱが線路に落ちまして、列車が空転するということが発生するんです。また、特に多いのが、鳥獣被害で、鹿が飛び込んで、ほとんどの列車がおくれていくような事態があるんです。山から下りてきて、それで、機関車の電気見たら飛び込んでくるんです。私も、添乗した際に、2回とも鹿が実は飛び込んできて列車がおくれたということもございまして、そういった問題をやはり解決していかなくてはいけないというふうに思うんですけれども、それは、もう我々ではやっぱり無理なところがあるというのが、なぜかと言ったら、私どもの鉄道貨物というのは、旅客の鉄道を今借りておるような実態でございまして、旅客さんとタイアップして、また、そういった周りのほうから、線路のインフラ整備、それをすることによって1つ片づければ、拠点駅を宮崎につくって来て、きちっとした時間になってということの、延長線上じゃないけれども、つながると思うんです。

○緒嶋委員 やっぱり宮崎県は、日本で一番そういう流通的な整備が、JRなんかにしても一番おけているわけです、鉄道そのものが、日本で一番おけておるわけです。そういう中で、流通の中で競争するということは、そのインフラ的な意味でいうと、なかなかこれはもう容易でないわけですね。やっぱりトラックでもそうです。やっとな今高速道路がつながりましたが。市場では価格競争しなくてはいけません。だから、やはり、そのコストがかかる分は、農家の収益も減ってくるわけです。そういう中でやるということであるから、これは、やっぱり社会的な意味では、そういうものに対する支援がなければ、なかなか宮崎の農業振興とかいっ

でも難しい。さっき井本さんが時間がかかるからその間に何とか、その知恵はないかと言われる訳です。本当に時間がかからなければ、もうそのような知恵は必要ないわけです。でも、時間がかかるからそういう知恵を出せと言われたということは、逆に言えば、宮崎県はそれだけハンディーがあるということなんです。そういうことを考えた場合は、これは相当国のほうに、我々も努力の限界があるわけだけでも、やっぱり日本の国の中でのそういう遠隔地をどうするかというのを、それこそ均衡ある発展という言葉もあるけれども、やっぱりそこ辺まで考えてもらわないとなかなか流通的には、本当にお互いに均衡ある形での競争は困難であるという感じもするのですが、トラック輸送でもそうじゃないかと思っているんですが。

**○野中宮崎県トラック協会専務理事** おっしゃるとおりです。だから、さっき言ったように、距離的ハンディーであって、全く何もいいとこないわけですが、フェリー使おうが、高速使おうが、労働時間でも料金でも、ほかの人たちよりは、全てお客さんからいただけてるわけではないということを御理解いただきたいんです。我々自身が払わなきゃいけない。できたら高速は使いたいんだけど、料金払う、そんな余裕がなければ、地道に行く、時間もかかる。時間を守ろうといえど高速道路。物すごくそういったいろんな重圧があるわけです。そういった中で、我々は、さっき言った特殊な労働時間なんですよね。もう出てから帰ってくるまでが総労働時間、こんなことを言われたら、我々はもう仕事はできない。裁判で負けてます、はっきりいって。月の残業代を90万円払って、誰がやりますか、こんな仕事。そんなことも、もう実際に他県で起きてます。だから、それを見直して

くれっていったように、国交省と厚労省で違うと。違うのではなくて一緒にやってくださいよと。我々はもう安全安心に運びたいんだと。せっかく農家の方がつくったやつを、だから、それができるように何とか頑張ろうと思うんだけど、法律が足かせになってます。4時間走ったら30分休憩しなさい。こっから4時間、どこからトラックが安心して法律違反しないでとまれるところがありますか。ないんですよ。それでも守れと。4時間超えたら労働局からはチェックされます。さっき言った、積み重なると30日の営業停止だと。それを今度は指導にちょっと置きかえてもらったら少しは楽なんですけれども、これやっぱり根本的に変えてもらわないと、ただでさえ人来ませんので、そういったものもやっぱり労働改善やっていかないとどうしようもないと、特に宮崎は、そういう思いはあります。

**○島田委員** 緒嶋先生が言われたように、これから宮崎県の経済が我々がどうして発展させるかということになってくると、やはり、後継者が少なくなってきた、生産物というのがだんだん減っていきますよね。その中で、250社ですか、トラック会社があるということの中で、お互いに競争していくということであれば大変な状況になってくると思うんです。宮崎県の経済を伸ばしていかなければならないという中で、じゃあ、我々はどうして公助としてやるものがあるのかというのを検討していかなければならないと思うんです。

高嶺社長が一番わかると思うんですが、具体的にいうと、製品を、今、杉を切ってそのまま運ぶことはできないわけですから、乾燥してプレカットして、家ができるような状態にして、ビニールで包装してそれを持っていくんです。

受注したときに、期間がわずかなんです。1週間か、あるいは10日ぐらいです。それをつくって持っていかなければならない。持っていったときに、雨ざらし、日ざらしはできないんです。だから、そのことを踏まえて、JR貨物の便で送ってもらえませんかということで、うちの古川代議士に頼んで、じゃあやりましょうということになったんだけど、北海道は貨物列車が走ってるんですけども、九州、言われたように走ってないですよ。それと、ストックする駅がだんだん狭まってきて、ストックヤードができないということになっています。これを今後改善していかなければならない問題と。あとは、今言われたように、高速道路通るときの燃料の費用負担、これも、時間で持っていくわけですから、時間差を持っていくような状況になってくると、やはり、高速道路を使うんだよと。高速道路使った場合には、例えば、飛行機と一緒に、利用する価値によって何割補助金をやりますよというのを奄美ではやっている。離島では、もう飛行機しかないから、その補助金をやっているんです。じゃあ木材もやってくださいよ、そういうことをということでやったら、南那珂は自動車道ができてないもんですから、島田君、JRを使うことは待ってくれと、自動車道を使わないと、利用率が高くなると自動車道は必要ないじゃないかということをおっしゃってやめたんです。でも、それは、これから連携していく中では、フェリーを利用して、コンテナだけを特別な都市圏に送っていく、トラックはフェリーに積むだけじゃないですか、運転手が利用するのは。今後は、製品も下がっていく、トラックの利用率もだんだん下がっていくことであれば、やっぱりお互いに連携して、そういう体制をつくらないとできないと思うん

です。

それと、TPPの問題です。今度は逆輸入です。首都圏から地方に発送するような状況になってきます。今、綾町でカット野菜がだんだん実績を上げていますけれども、これから、カット野菜を奨励していくようになってくるんです。というのは、キュウリも、A品、B品、C品とありますけれども、A品しか売れない。B品、C品は捨てなければならないということになってくると、やっぱりカット野菜です。そういう中でなくて、輸送コストを削減していくわけじゃないですか。だから、やっぱり皆さん方も連携した体制をつくっていかないと、我々は、その皆さん方にどういうものをサポートしていくのかということが我々の仕事ですから、国に訴えて、そういう公助できるものを考えていかなければならないと思うんです。そういうことで連携をしてもらえればと思いますので、よろしくをお願いします。

以上です。

**○徳重委員** 輸送ということになりますと、一番不利な条件ということは、もう先ほどからずっと出ています。不利な条件というのと、それだけコストがかかっているわけですから、逆に関西、関東からこちらに来る荷というものもあるわけですよ。帰り荷があることによって、また、経費が相当削減されると、そう想定するわけですが、今、トラック業界、あるいはそれぞれJRさんでもそうですが、トラック業界の中で、帰り荷の割合というか、100%積んでいったとしても、帰り荷があるものかどうか、何%ぐらいになっているものかちょっと教えてください。

**○野中宮崎県トラック協会専務理事** はっきり言って片荷では我々商売できません。ただ、宮

崎に直接帰ってくるのはほとんどありません。ほとんど東京まで行ったら大阪まで、大阪から福岡まで、つないでつないで帰ってます。ほとんど空車がないように、そういった仕事の仕方なんです。だから、1社1社がお客さん、運送会社に入って行って、そこから荷物をもらってつないで帰るとか、それぞれのお客さんのネットワークがありますんで、それと、あと帰り荷のネットワークというのが全国ネットで2つありますんで、この中に組合員として入って、そこに登録して荷物をもらって帰るということで、空車で帰るということは、よっぽどのことがない限りはしてません。だから、とまって待つ場合もありますし、トラックの場合は、そういったこともあるということです。

**○橋元日本鉄道貨物（株）九州支社九州北部支店副支店長** JR貨物の場合は、もう御存じのとおり、一つの箱を占有して、発送駅から到着駅まで届けるといういわゆる輸送形態なんで、輸送形態は、到着駅で全て要件を満たしてしまうので、帰り荷というのはもう全くゼロでございます。

**○押川委員長** 木材連合会さんは何かないですか。その帰り荷あたりの対策としては何か。

**○高嶺宮崎県木材協同組合連合会理事** 例えば福岡に荷物をトラックで運んでもらって、帰りをこれを持ってきてって言ったら、行くときの運賃よりも帰り荷の運賃が高かったです。

というのは、高嶺さん、帰り荷の心配してくるなと言われました。例えば、同じ料金では運べないと、行きの値段じゃ運送屋さんの採算が合わないんだと、帰り荷の荷物があるから運ぶんだという、これは、名古屋に行ったときもそうでした。名古屋の方面で、あの辺からうちが注文を受けたものをちょっと積んできてくれ

ないだろうかと言ったら、同じ値段で行きが15万で運ぶから、帰りも15万かというのと、とんでもないという話でした。

だから、全然、さっき貨物の方もおっしゃるように、行きが37%、帰りが64%という、向こうから来るほうが多いんだと思うんです。

特に、福岡近辺は、ビールなんかは、宮崎にビール工場がないですから、あっちから定期的に契約、日通さんなんかもやってて、帰りのトラックはもう自分たちが契約しているところから運ぶというような状況でした。関東、関西に行くトラックがないんだという、うちが付き合っている運送屋さんは逆に。だから、少し安いけれども、しょうがないなということで、帰りのやつは、行きの運賃じゃ合わないということでした。

**○徳重委員** 私は、今までの考え方ちょっと変えなくてはならないと、こう思ったところですけれども、帰り荷がないから運賃が上がる、高いんだと、もちろん遠隔地だから高いことはわかってるんですけども、今お聞きすると、帰り荷のほうが値段が高いというのはちょっと意外だったんですけれども、トラック協会さんのほうでの帰り荷は、まずほとんど決められた量というのは入ってきているという理解していいんですか。

**○野中宮崎県トラック協会専務理事** それは違うと思うんです。今はもううちは自由運賃なんです。取り決めというのは、届け出運賃というのは確かに届けていますけれども、そうじゃなくて、お客さん、100社あれば100人の方と相談して、それで行きますよって決める、それが運賃になってしまうんです。だから、それぞれ違います。

帰り荷が高いかということ、それも、需要と供

給のバランスで、車が足りないときは高く払ってくれます。逆のときは、やはり、あくまでもメインはこっちから東京でも大阪も持っていく、そちらがメインですから。だから、特殊な事情のときには、空でも来てくれとか、車が足りないときは、往復分出してあげますよと、たまにはあります。そういう状況も、今、起きているということです。

○徳重委員 冒頭のお話の中で出ましたが、時間当たり労働賃金がすごく低いわけですね。こういったことを考えると、トラック協会全体が相当無理をされていると。このままいくと、遠隔地の地域では、輸送を主体としなきゃならないわけでありますので、これが大変だなと。労働人口どんどん減っていく中で、相当考えていかなければ、もうやっていけなくなるんじゃないかなという気がしてならないんです。

継続しなければ、特に農産物ということになりますと、食料品となりますと、毎日定量が届けられなければ、これはもう、いや、お宅は当てにならないと、こうなってしまうと、非常に市場のほうも、需要のほうも、そういう形ではもう受け取れないというようなことになってしまう可能性を考えると、これは大変なことになるんだなと。行政も真剣に考えていかなければ、皆さん方と本当にしっかりと話し合って、確実に届けるぞという体制づくりをしていかなきゃいけないんじゃないかなと思うんです。そういう協議会なるもの、将来にわたって、それは輸送の皆さん方と、特にJAと行政と、こういう将来に向けての話し合いの場はつくっていらっしゃるんですか。特に農産物の輸送、これはもう、畜産物あるいは野菜類をひっくるめて、定時定量のものが届かなきゃいけないと、もう私は想定するわけで、そう考えるときに、将来と

もこういう状況だったら大変なことになるかなという気がするものですから。というのは、トラック協会がだめになると、農協さんもどうしようもなくなるわけです、JAさんも、その話し合いがされているのちよっと。

○野中宮崎県トラック協会専務理事 経済連さんと定時的なことをやっているかということですか。定時的と言われるとちよっとやってないですね。必要に応じて、もちろん経済連の会長さんにうちの会長が会ったりとか、あと、園芸課ですか、そういうとこの方とお話ししたりすることはありますけれども、あとは、各単協の方々が同じ悩みを持ってますんで、そういったものについては、今持っていけば、随分改善今してもらってます。だから、そういった意味での具体的な内容についてはやってもらってますし、今、県のほうとか、さっき言ったのは、地方協議会というのは、労働局と運輸支局だったんですけれども、それとは別個に県のほうも動いていただいて、今委員がおっしゃっていただいたとおり、このままじゃ大変じゃないかということで、共有しようよということで、その中には、経済連とか全部JRさんも入ってますし、だから、我々が今まで何とか迷惑かけずにやれたんですけれども、このまま行ったら本当に、ちよっとやっぱりもうこれ以上の割合を運ぶのは、キープするのは難しいと。そうなったら、フェリーさんとかJRさんとやっぱりすみ分けして、何とか、せつかく工場とかあるいは生産されたものをちゃんと運びたいという気持ちあるものですから、そういったところで、やっぱりやっていかなきゃならないということで、そういう会議を通じてのお話はさせてもらってます。

○徳重委員 私は都城なんですけど、JAさんで



集荷もしてちゃんと出されておるんですが、鹿児島県のほうで、曾於市あるいは志布志市、この圏域は都城に集めるほうがいいのかなという気がするんですよ。同じ送るにしても、量をまとめるというか、確実な量を定期的を送るということで、鹿児島と宮崎と話し合いをして、荷を集めていくという考え方はないものか。というのは、木材さんのほうで、今、海外輸出のほう、都城、南那珂、曾於市ですか、志布志市ですか、一緒になって送ってらっしゃいますよね。そういう体制ができると、安定的な量の確保ができるんじゃないかなという気がするものですから、そういう考え方はJAさんのほうにはないものか、お聞きしたい。

**○廣瀬宮崎県経済農業協同組合連合会園芸部園芸販売課長** 今、県のみやざきブランド推進本部の中に、物流の対策がありますので、そちらのほうとも連携しながら、南九州3県、熊本、鹿児島、宮崎での物流というのができないのかというところを、試験もしたり、構想を練るところであります。

また、宮崎から10トン車満載になったり、物量がある冬、春時期は十分ほかの県と積み合わせをしなくても十分出せる面がありますので、そういう時期は別としまして、特に、夏場の物が少ない時期などは、ほかの県連さんも大変物が少なく1車満載にならないので、お互いに荷物を融通し合っでできないものか、どっかで1車の積み合わせができないのかということで、今、九州全県で、鳥栖あたりを中継した形ができないのかということも、全農なり経済連、各県連との協議の場を持たせていただきまして、それが、どうしても2段階発送になってしまいますので、コスト的に合うものかどうかというところを現状検証しているところです。

**○徳重委員** まだやってはいらっしゃらない。

**○廣瀬宮崎県経済農業協同組合連合会園芸部園芸販売課長** 実際、それをやってはいません。まだ、実験検証段階です。

**○押川委員長** よろしいですか。

**○日高委員** 輸送コストの件でまず考えられるのが、原油の高騰とか、そういうものになって、特に、フェリーとかになってきますと、オイルサーチャージの料金が発生をしてしまう。今、宮崎カーフェリーが1社宮崎県にある。しかし、我々の宮崎県を見ますと、周辺に志布志港もある、大分港もある。特に、大分港に行くとなると、高速料金が佐伯まではただなんです。そのため、どうしても、宮崎行くよりも大分から出してしまう、そういうこともある。県南のほうも、志布志が近いから志布志に出してしまうという。ちょっと聞くんですが、商船三井のほうがやっているのが、オイルサーチャージ料金が、宮崎カーフェリーと比べると若干低いんだと。だから、そっちのほうで、コストダウンするんで、そっちのほうをやっぱり経費を浮かす意味でも使いたいんだということもちょっと聞いたりもするものですから、それについての現状というか、それはどうなのかというところをちょっとお聞きしたいと思います。

**○野中宮崎県トラック協会専務理事** サーチャージ料金の話は聞きます。ただ、それだけじゃなくて、特に大分を利用するのは、台風とかいんなのがあっても、欠航率がやっぱり、航路が違いますので、瀬戸内航路と、あの違いで相当やっぱり違うということで、そこらをやっぱり重視されている方もいらっしゃるということです。逆に、大分から言わせると、逆に、社長さんお見えになったんですけれども、結局、宮崎とかが入ることによって、今度は大分の業者

が乗れないんだということで、今度はあそこも入れかえるみたいですがけれども、ちょっとやっぱり大きな船を入れなきゃいけないのかなと。サンフラワーって、鹿児島の方はもう決まったみたいですがけれども、大きなのを入れるというのは。だから、そういったことで対応して、もう自分たちも、カーフェリーさんと商船三井ですか、一緒にやりたいんだということをおっしゃってました。お互いにそういう情報交換したとか、そういう話は聞いてますけれども。

**○日高委員** 県のほうでは総合政策部が所管していますよね。その中で、そういった部分についての若干補助というのは出ているかなというふうに思っているんですけども、その辺が、もうそれでどの程度、もらうほうとしては十分なのか。十分ではないと予測はしているんですけども。さらに、こういったコスト削減につままして、やはり、どうしても、その狭間を埋めるのは行政の部分が出てくるのかなという気がしますが、その辺について、要望等あれば、ちょっと教えていただきたいなと思います。行政に対する要望を。

**○野中宮崎県トラック協会専務理事** 今のことに関していえば、さっき言ったように、フェリーには、はっきりいって、全員がやっぱり今は乗りたいときに乗れないんです。どうしても限りがありますので、それで、さっき言ったように、近場で乗りたいんです、それだけコストがかかりますから、大分とか鹿児島まで行かなくてもという気はしています。でも、1便が限界かなということであれば、今度入れてもらうフェリーですか、ぜひとも大き目のを入れてほしいということは、フェリーさんにもお願いをします。それで少しはまた余裕が出てきますので、そういったことについては、一緒に協力できる

ことは協力して我々もやりたいというようなお願いをしています。

それと、もう一点は、先ほど言った労働時間の問題で、我々は4時間ごとに30分休まなくてはならないんです。そのとまる場所、サービスエリア、パーキングエリアですか、ここにとまりたくてもとまれないという現実が今あります。トラックのどこまで利用者が入ってきて、手前にとまるんです。危ないじゃないかと。誰もとまりたくはないんです。そこにとまらないと違反なんです。でもとまれないと、とまる場所がない。あと考えてみたら、道の駅が今いろんな形でできてきてますよね。そこらあたりで、もうちょっとトラックの何か専用スペースでもつくってもらって、ちょっといろんな意味でとめてさせもらおうと、非常に我々としては助かるのかなというふうに思います。

**○押川委員長** 関連でほかにはないですか、今の意見に対して。いいですか。

**○日高委員** 今、2つ、フェリーを新しくするとき、ちょっと大き目のフェリーをという話と道の駅の話。フェリーには、旅客の人もいます、旅行で来る人もいますね。それと、やっぱり仕事でトラックのまま行く人、二通りあると思うんです。ところが、社長にもちょっと1回お願いしようかなと思っているのは、食事です。例えば、フェリーで普通の観光のお客さんが来るとやっぱり高いですね。でも、一般のドライバーさんで1,500円もするようなのを普通食べないですよ。やっぱりそういったところもひとつ考えられることかなと思うのと。あと、トラックのほうも、季節によって多いときと少ないときがあって、年間、通年になかなか厳しいんだということをおっしゃって、だから、どうしても、旅行客の一

般の乗用車をやっぱり一番受け入れていかなくちやいかんなどということもちょっと協議会のほうで聞いたんですけれども、その辺についてどう考えているのか、最後をお願いします。

**○野中宮崎県トラック協会専務理事** おっしゃるとおりで、夏場とか子供さんが夏休みとか、そういうときは当然我々も考えてますので、よそを利用しようとか、そういった考えではおります。今は、はっきりいってもう1便しかないということが大分前になりましたんで、今は、もうすみ分けして、お客さんの了解を得て、もうそういう運行形態をつくり上げたんです。ただ、3便が1便になったときにはみんな困ったんですよね。車をやりかえたりとか、お客さんに全部了解とらないといけない、勝手に行けという問題じゃないですから、そういうことがあって、今はもうでき上がりました。

ただ、今、何とかお願いしたいのは、さっき言ったように、カーフェリーさん、何年後がわかりませんが、フェリーの入れ替えについて一生懸命やってもらってますので、何とかその辺の行政として、もし支援ができるのであれば、単体で相当な金がかかるみたいですから、あなたたちやりなさいよと言ったってなかなか厳しいでしょうし、だから、そういった点、何か御支援等があればぜひともお願いしたい。我々も助かります。

**○日高委員** ありがとうございます。

**○押川委員長** よろしいですか。

**○新見委員** 野中専務理事にお尋ねしたいんですけれども、人材確保に大変御苦労されている様子がうかがえましたけれども、今の国が、さらにやっぱり女性の活躍推進ということで動いております。いろんな業界、例えば、建設業界がけんせつ小町、また、林業女子とか、理系女

とか、そういった、要するに各分野で女性にしっかり活躍してもらおうという動きの中で、運送業、トラック業界はトラガールということなんですけれども、確かに、現実見てみると、ダンブとかバスの運転手とか、確かに女性を見ますけれども、そういった業界は、どうしても暗くなったらもう終わりの仕事なんですけれども、やっぱりトラック業界といいますと、どうしても長距離の貨物輸送というイメージが強くて、そこに女性が深夜も走ったりするというのは、ちょっとイメージ的にはやっぱりきついかなどという思いがあるんですけれども、現実、そういった長距離の貨物輸送に女性が携わっていらっしゃる状況があるんですか。

**○野中宮崎県トラック協会専務理事** 本当にトラックが好きでという方はいらっしゃいます。トレーラーも確かにいます。ただ、今おっしゃっていただいたとおり、細かいことといえば、トイレの問題から宿泊の関係、結局、その日に帰ってこれないということになりますと、やっぱり男性方の今労働でやってますから、根本的に整備してもらわなきゃいけない問題があって、今、先ほど言いましたように、いろんな細かい点を今国のほうにもお願いして、我々がこのトラガールというか、こういう人たちを雇っていく上では、そういうのがぜひとも必要だというようなお願いはしています。

それとは別に、自衛隊を早くやめられた若い方がいらっしゃいますので、こういった方に、もう我々協会として就職活動ができるということが今度認めていただきましたんで、そういうこともやってますし、あとは高校、専門校ですか、そういったところに我々が出向いて行って、就職の先生たちと、その若い人たちに、今度中型免許がこうなるんで、今度はもう即戦力とな

りますからというような話をしたりとか、今やっていることはやっています。

○新見委員 ぜひ頑張っていたきたいと思えます。

○押川委員長 よろしいですか。

ほかにごさいませんか。もう時間を押し迫ったんですが、皆さん方のほうから、例えば、我々議員に、あるいは行政に何か言いたいことがあれば、少し時間がありますので、よろしければお願いをしたいと思えますけれども。

○高嶺宮崎県木材協同組合連合会理事 以前、関東のほうから来たフェリーが宮崎港にちょっととまって、奄美大島とか沖縄とかずっと数年間、南のほうにいく流れがあったんですね。フェリーは、沖縄と奄美まで行くのが目的で、それが、宮崎港でしばらく、週に1便か2便ぐらいあったんですけれども、全くそれがなくなってしまったんです。私たちが、荷物を南のほうに持っていくには、全て志布志、もしくは、まだ船のフェリーの台数が少ないで、鹿児島に持って行って、悪くいうと、二酸化炭素を排出しながら鹿児島まで持って行って、そして、また、フェリーで奄美大島とか沖縄に出ているわけです。これを、やはり、また宮崎に復元できないものかと。そうすることによって、うちは日南で、もう宮崎から30分ぐらいのところにあるんで、宮崎にフェリーが来ているときは、うちのトラックで1日4回走ってたんですよ。ところが、今うちのトラックで持っていても、鹿児島の13トン車が合わないんです。ですから、鹿児島方面から都城とか宮崎近辺に来るトレーラーの帰り荷に積んでもらって、それで、もう月間、30台以上トレーラーの運送賃を払っているというような状況なんです。こういうのがすごく、輸送コストが、南のほうに送るにも、鹿児

島県に持っていかないといけない。沖縄に来ている国産材の杉は、7割以上が宮崎県産材だと思います。鹿児島県は少ないと思うんです。熊本とか大分あたりからも若干来ていると思うんですけれども、ほとんど宮崎の木だと思うんです。これが鹿児島経由で南のほうに行っているという現状をみたとき、やはり、経費がもったいないと。運賃の横持ちの分がなくなれば、まだ価格競争にまた勝って、量的な販路開拓もまだできるのにといいものもあるんです。

前聞いたとき、宮崎県のフェリーが着いたとき、2つ問題言われたんですけれども、宮崎港は、台風が沖合に来て風が強いとき、岸壁に接岸できないというのと、タグボートがほとんどないということでした。日南のほうにも、今最近、特にいろんな観光客、この前は12万8,000トンのアメリカの客船が中国の上海から来て入ったやつもあるんですけれども、これも、志布志港からタグボート、大きい船を寄せる場合には、全て志布志からタグボートが来て接岸、離岸をしているわけです。宮崎にはそういうのが、日向から持ってきたりするんで、宮崎港そのものにはないんです。それと、接岸料が鹿児島県に比べて宮崎は高いということでした。だから、もうちょっとやっぱり地域から地域にお金を落として、そこで働く人たちできるわけです。そこでフェリーが入ると、誰かがそこで働かないと船が動かないということになる。

だから、そういう意味ではやはり、特に、木材の場合は、宮崎県が生産量日本一を誇って、杉の製品は日本一出しているわけですから、やはり、この宮崎港を利用したフェリーの往来といますか、航行をもうちょっと真剣に考えてもらいたい。今回も志布志に、1万トンの大きいフェリー、大概台風のとき以外はもうどうい

う大きな風するときでも走るフェリーが入るようになってます。

また、鹿児島にしようか、志布志にしようかということで、今悩んでいるんですけども、私が日南でも役職しているとき、港湾事務所とか県の人たちとかいろいろ話したときに、何とか油津港にか、もしくは宮崎港に、そういうフェリーを入れたいという話まではできるんですけども、もうその場限りの話で、私は1回文句言いました。こんな会がないほうがいいって、聞くだけ、言うだけの会は必要ないと。私たちが困っていることを、じゃあどうしたらその一つでも前向きに考えられるかという話の場であつたら大いに結構だと。ところが、話を聞いてデータをつくるだけの話し合いだったら、もう呼んでくれるなど私ちょっと怒って言ったことがありました。

○押川委員長 ありがとうございます。

○廣瀬宮崎県経済農業協同組合連合会園芸部園芸販売課長 私からの要望であります、先ほどから申し上げましたように、選果場が老朽化している、予冷库も老朽化しているということで、再編整備もかけないといけないというところでもありますので、それに対する御支援と県内の物流を再編した場合は、どうしても全ては切り捨てることはできませんので、横持ち並びに県内の物流というところも大変重要なところになりますので、こちらに対しますところに何か御支援がいただければなというふうに思います。

特にTPPあたりも、米、畜産関係で大きな関税撤廃になると影響が出るという中で、農地が荒廃していく、水田をつくらなくなった、飼料の牧草地をつくらなくなった後に、やはり何をつくっていくか、また、宮崎の農業をこれ以上弱体化させないためにも、生産基盤の維持と

いうのは、我々も必要だということで強化していきたいということで考えてはいるわけなんです、そういうふうなところで、担い手が少なくなる中で、生産者一人一人を面積をふやしていただく。そのためには、やはり、選果というところは、JAが担っていくというところがやはり必要だということもありますので、業の分業、農家はつくることに専念して、収穫から選別、こういうのは、JAがサービスを行うという形でやっていくことが必要かというふうに思いますので、そのあたりの御支援等を願えればというふうに考えるところです。

以上です。

○押川委員長 ありがとうございます。

○橋元日本鉄道貨物（株）九州支社九州北部支店副支店長 済みません。時間が押し迫ったところで、私から最後に、先ほど木材連合会さんからも出てたんですけども、この会議をもちまして、別に議論される場があるのかとか、あと、きょうしたことで非常に建設的な意見も出まして、行政への投げかけとかいろいろおっしゃっていただいたんですけども、それを、あと出席した方にトレース、またフィードバックをしていただけるのかとか、そういったことをちょっと後でまた教えてほしいなと思ひまして、簡単な質問ですけども。

○押川委員長 わかりました。そういうことは、しっかりまたお伝えをしていきたいというふうに考えております。

○野中宮崎県トラック協会専務理事 先ほど言いましたけれども、中型免許です、今のところ29年4月です。今の高校3年、高校2年生対象外です。前倒しできるようによろしく願いいたします。

○押川委員長 わかりました。時間がまいりま

したので、以上で終わりたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

**○押川委員長** それでは、私のほうから一言お礼を申し上げさせていただきたいと思います。

本日は、大変お忙しい中に御出席をいただき、まことにありがとうございました。それぞれの団体の皆さん方から意見交換会の中で貴重な御意見をいただきました。このことを、我々今後の委員会活動に取り入れていきたいというふうに考えております。それぞれの団体の皆様方の今後ますますの御発展、御健勝を心から御祈念申し上げ、先ほどもありましたように、きょう議論したことに対しましてはまた、即答ができない部分におきましてはあれですけれども、できることからまたフィードバックさせていただいて、今後、本県の物流のあり方について我々も真剣に取り組んでいきたいというふうに考えているところであります。本日は本当にありがとうございました。

暫時休憩をいたします。

午後0時1分休憩

---

午後1時1分再開

**○押川委員長** それでは、ただいまから、県議会総合交通・観光・経済対策特別委員会と観光関係団体の皆様方との意見交換会を始めさせていただきます。

本日は、大変お忙しい中に御出席をいただきまして、まことにありがとうございます。当委員会の委員長を仰せつかっております押川でございます。

本日は、各団体様の現状や課題等について伺いしますとともに、観光客の受け入れ環境の整備などについて意見交換会をさせていただきます。

ますので、どうぞよろしく願いをいたします。

次に、委員を御紹介いたします。

最初に、私の隣が田口雄二副委員長です。

続きまして、皆様から見て左側になりますけれども、緒嶋雅晃委員であります。

外山衛委員です。

山下博三委員です。

島田俊光委員です。

日高博之委員です。

続きまして、皆様から見て右側になりますが、井上紀代子委員です。

新見昌安委員です。

凶師博規委員です。

徳重委員です。

なお、本日、井本委員が所用のため欠席をしております。

それでは、早速ですが、各団体様の概要説明をお願いしたいと思います。

まず、最初に、みやざき観光コンベンション協会様からお願いをいたします。

**○豊島みやざき観光コンベンション協会専務理事** 座ったままで失礼いたします。みやざき観光コンベンション協会の豊島でございます。本日は、押川委員長を初め、委員の皆様にはどうぞよろしく願い申し上げます。

まず、初めに、きょう出席しています協会の職員を御紹介させていただきます。委員の方から向かって私の右手になりますけれども、観光推進局長の甲斐であります。県からの出向ということになります。さらに、右のほう、コンベンションスポーツランド推進局長の柳田です。宮崎市からの出向ということになります。

それでは、引き続き、私のほうで資料に基づきまして、今の協会の現状について、御説明、御報告をさせていただきます。

資料はA4、2枚で右上のほうにみやざき観光コンベンション協会とあった資料をごらんをいただきたいと思います。

まず、もう御存じだと思いますけれども、私ども、公益財団法人みやざき観光コンベンション協会は、当時の社団法人宮崎県観光協会、そして、財団法人の宮崎コンベンション・ビューロー、そして、スポーツランドみやざき推進協議会という観光の3団体が観光関連団体の体制の強化ということで、平成16年に統合をされて設立されました。そして、平成20年4月からは公益財団法人に移行をいたしております。

そうした設立した経緯もありまして、私どもは、観光振興、そして、コンベンション誘致、そして、スポーツランドみやざき推進というこの3つの柱で業務を遂行、推進をしているところでございます。

まず、1つ目、観光の振興につきまして、主な状況を御紹介申し上げます。

(1)は、東九州自動車道が来春には北九州から宮崎までが全線開通をするということを見据えて、平成25年に大分県と東九州広域観光推進協議会を設立をいたしまして、観光客の誘客に取り組んできております。

①の「大分・宮崎ドライブパス2015」と言いますのは、今お手元にこういう少しブルーっぽいパンフレット、リーフレットを置いてございます。これは、このリーフレット右下の地図を見てもらいますとわかるように、広島から以西の高速道を使いまして大分・宮崎に来ていただきますと、大分・宮崎でのインターチェンジでの乗り降りが自由になるというプランでして、ことしの7月18日からこのプランを実施をいたしております。今週の25日現在、直近で9,000件に及ぶような申し込みをいただいているところで

ございます。

参考までにこのプランは、昨年から取り組んでおりますが、昨年の実績は、そこに書いてますとおり、利用実績が2,420件ですので、ことしにつきましては、まだ1カ月少し残しておりますので、さらに大分・宮崎県の誘客の効果が図れるものと考えております。

②は、これは、JTB九州さんとの連携ということで、宮崎と大分だけにスポットを当てた「大分・宮崎ほっと東九州」という旅行商品をつくりまして、これも今月から誘客促進を図っているというところでございます。

(2)の「神話のふるさとみやざき旅行券」事業と申しますのは、これは、国のふるさと創生交付金を使った事業であります。①のコンビニでの旅行券につきましては、宮崎への旅行券、いわゆる額面5,000円の券を2,500円で購入いただくということなんですけれども、これは、セブンイレブン、ローソン、ファミリーマート、大手3社で5月と6月に2万2,000枚発行いたしました。全て完売をしておりますが、8月末現在で、県内の宿泊施設で利用された旅行券の枚数が1万5,383枚ということで、利用率が70%となっております。この券は、9月末までが有効期限となっておりますので、恐らく消化できるものと思っております。旅行券が利用できる県内の宿泊施設は、現在ここに書いていますとおり265施設でありまして、県内のほとんどのホテル、旅館に加えまして、農家民泊や民宿等、幅広く対象をいたしております。

②は、インターネットの宿泊予約サイトでの宿泊割引クーポンの発行状況ということで、じゃらんと楽天の大手宿泊サイト2社で発行をいたしております。8月末現在のクーポン、これ割引券ですけれども、クーポンの利用件数

が5,954件、実際にクーポンで使われました使用実績が約3,800万円となっております。

（3）は、海外からの観光客の誘客いわゆるインバウンドの状況であります。いずれも上半期の搭乗率等を記載しておりますけれども、一番上の韓国が63.4%ですけれども、これは、ことし5月にMERSが発生をいたしました関係で昨年よりも低くなっておりますが、現在は、順調に回復をしてきております。

また、真ん中の台湾につきましては、鹿児島が今、週4便、宮崎が週3便ございます。毎日どちらかでも就航しているという、いわゆるデイリー化となったということで、宮崎から入って鹿児島に出る、あるいは鹿児島から入って宮崎から出るということが可能になった関係もあって、順調に推移をしているところでもございます。

一番最後、香港につきましては、今週28日から定期便となったことで、今後の伸びが期待できますし、さらに誘客にも力を入れていきたいというふうに考えております。

ページをめくっていただきまして、②ですけれども、これは、外国の大型クルーズ船の就航状況を記載しております。昨年、油津港の改修ということで、16万トン級の就航が可能になったわけですけれども、中ほどの8月16日は、クァンタム・オブ・ザ・シーズという16万トン級のクルーズ船の入港が実現できました。これには記載はございませんけれども、細島のほうが、あと2隻予定があったんですが、台風の影響がありまして欠航となっております。

次に、2つ目の柱のコンベンションの誘致ですけれども、昨年度は、関係機関とも連携し、誘致に努めた結果、開催件数としては、前年度を上回る193件となったものの、大規模会議が少

なかったということもあって、延べ参加人数が約21万8,000人ということで前年度を下回っております。今年度も引き続き、東京・福岡での学術関係者等を対象にしたMICE、誘致懇談会等を開催し、誘致に努めているところでもございますが、（3）にありますとおり、MICEの誘致活動の情報共有あるいは機運の醸成も高めたいということで、民間・大学・行政等の宮崎MICE推進協議会を来月に設立の予定ではあります。

また、米印に書いてますように、最近の話題としましては、平成30年に日本青年会議所の全国大会が宮崎での大会が決まっております。これ参加者が、JC会員が1万5,000人、シニアクラブが2,000人というかなり大きな会議の大会が一応開催が決定いたしました。

最後に、3のスポーツランドの推進ですけれども、昨年度、26年度に県外から受け入れたスポーツキャンプ、合宿は、1,262団体、延べ参加人員が約17万9,000人で、いずれも過去最多となっております。

今後は、4年後には、ラグビーの世界カップが開催されますし、5年後には東京オリンピック・パラリンピックがございます。それらを見据えて、市町村や関係競技団体等と連携をとりながら、もっと多くの市町村で受け入れる全県化ですとか、春、秋に限らない通年化、種目の多様化を進めてまいりたいと、今考えているところでございます。

以上が、簡単ですけれども、当協会の概要であります。よろしく願いいたします。

○押川委員長 ありがとうございました。

次に、日本旅行業協会宮崎地区委員会様、お願いをいたします。

○鈴木日本旅行業協会宮崎地区委員長 改めま



して、日本旅行業協会宮崎県地区委員会の鈴木でございます。済みません、このような場はなれておりませんで、手元の資料を読ませていただくことを多々あるかと思いますが、御了承よろしくお願いいたします。

まず、初めに、本日はこのような機会をおつくりいただきました押川委員長を初め、特別委員会の先生方に感謝を申し上げたいと思います。ありがとうございます。

簡単に、私ども日本旅行業協会宮崎県地区委員会のことを説明をさせていただきます。

まず、日本旅行業協会ですが、昭和34年に運輸大臣登録の旅行会社26社が共同となって国際旅行業者協会というものを立ち上げたのがきっかけでございます。その後、昭和50年に現在の日本旅行業協会という名前になりまして、平成23年に一般社団法人化されております。

私ども、宮崎県地区委員会は何をしているかというところなんです、構成メンバーは、宮崎県に本社、支店を置く旅行会社16社でして、私が所属しております近畿日本ツーリスト九州宮崎支店のように今現在事務所を置いておまして、今、私が委員長という形でさせていただいております。

旅行会社は、御存じのとおり、本来は、地元のお客様を旅行先にお連れするということが主な役割でございましたが、近年、国が進める地方創生の考えのもと、大手の旅行会社が中心になるんですけれども、着地の商売に徐々に移行しているという状況でございます。

また、おぐれていたインバウンド事業への参画も急ピッチで進めております。先日23日に、菅官房長官が訪日外国人旅行者のさらなる増加と地方への誘客を図り、新たな会議を設置するという方針がありましたが、このようなことも、

私ども業界としても、密に連携しながら進めているところでございます。

中央では活発な動きがあるんですが、実際に宮崎の地区委員会としてはまだまだ全会一致で地方創生だとかの誘客に関して進めているという状況には現在なっておりません。まだまだ出発のほう、出るほうの仕事が多々ある状況もございまして、今後、それが課題になっております。

済みません、本題のほうに入らせていただきますが、お手元のきょうは2枚目のところから資料のほうをつけさせていただいておりますが、きょうはたくさんの業界の方々いらっしゃいますので、私のほうとしては、他県、特に九州隣のところ、もしくは日本国内と宮崎県全体の観光に関する数値を比較しながら、宮崎の置かれた状況というものを御説明をさせていただければ、問題を共有していただければというふうに考えております。

宮崎への観光客が減少しているということをよく聞かれると思うんですが、実際に、具体的な数値で把握されているという先生方もそうたくさんいらっしゃらないんじゃないかというふうに思っております。

私たち業界の中でも、かつては、宮崎にバスのツアーたくさん来てたよねというような話等聞きますが、実際、最近では、高千穂等に来てる程度で市内では余り見受けられないというような状況もあります。

お手元の資料の2枚目のところ、これは、宮崎市の宿泊の利用者数という統計でございますが、こちらのほうごらんいただくと、平成8年296万8,000人というものをピークに、去年は220万8,000人と、昭和53年以来の低い数字になっているという状況です。宮崎は、平成19年の鳥イ

ンフルエンザ、22年の口蹄疫、23年の新燃岳噴火と、全国的に見ても、非常に大きな災害等に見舞われてきました。ただし、次のページのこれ鹿児島市の統計の資料なんですけど、こちらのほうをごらんいただきたいんですけども、鹿児島の全体の数字、こちらのほうをごらんいただくと、全体的に宿泊者数はふえている傾向なんです。こちらのほう、確かにリーマンショックや平成23年の東日本大震災等の影響が鹿児島にも当然あったはずなんですけど、こちらのほうは伸びているという状況あります。宮崎のほうと、済みません、行ったり来たりで恐縮なんですけど、比較していただきますと、23年、特に鹿児島のほうがぐっと伸びているところが、これが、実は九州新幹線が開通した年なんです。この年から非常に鹿児島のほうがふえております。実際、これ私の所属する近畿日本ツーリストのデータを見ても、23年の九州各県の宿泊の数字というものは、全て軒並み上昇しております。宮崎だけが減少しているという状況になっております。

さらに、この宿泊の数字の中で一つ気になるのが、宮崎のほうは、県外客が減っているという現象が非常に気になります。鹿児島は逆に県外客が伸びているということで、先日13日に、観議連の先生方のほうで開催いただきました懇談会の講師に来られた山田先生もおっしゃましたが、なるべくやはり遠くからお客様に来ていただくことが経済効果にもつながるということからいっても、この状況というのは、非常に心配な状況であります。

次のページに移っていきますが、実際に本当に心配なのかというのは、やはり観光消費額のほうでちょっと見てみたいと思うんですけど、こちらのほうも、まず、宮崎市の状況です。22年

から26年入っておりますが、非常に右肩下がりの状況になっております。特に主要な宿泊費ですとか、それから、土産品代、こちらのほうが下がってます。

逆に、次のページ、お時間余りありませんので、鹿児島のほうをごらんいただくと、逆に伸びているという状況です。これは、民間側の問題かもしれませんが、やはり、ここに関しても対策というのが必要かと思えます。

山田先生ですとか、昨日、観光推進課さん、そして、みやぎ観光コンベンション協会さんが主催いただきました際に講師としていらっしゃった中村先生もおっしゃってましたが、やはり、付加価値を高めて、プレミアム感を生んで、全体的な単価を上げるということをしていかないと、これはいけないなというふうに考えております。

最後に、済みません、時間が長くなって恐縮ですが、海外のインバウンドの状況について、簡単にお話をさせていただきます。

宮崎のインバウンドが伸びているという話は、いろいろ聞かれているかと思いますが、ただ、実際に本当にどうなのかということ、全国との比較をしてみますと、現在、そこに宮崎と全国の数字というものを上げておりますが、やはり、全国の数字というのは宮崎以上に伸びているという状況があります。平成26年、27年ともに同じような状況です。宮崎の場合、香港航空の就航、それから、一番近いところで台湾に関しては全国平均を上回っておりますが、ここに記載の4カ国以外の部分でもほとんどが全国平均を下回っているという状況です。台湾、香港からの誘客が一番大事ではございますが、それだけでは、今後ますますおくれをとってしまうということがあるのではないかとこのように思

います。

きょうは、厳しい数字ばかりを並べさせていただきましたが、決して、いたずらに危機感をあおったりするつもりで示したつもりではございません。今後、県議会の先生方と一緒に考える機会になればというふうに思っ、提示させた次第でございます。

今後、ますますこのような形でお話する場を設けさせていただきまして、より具体的に話を進めることができればよろしいんじゃないかなというふうに思っています。

他県の状況を見ても、鹿児島県では、知事と日本旅行業協会含めて、観光団体のほうとの意見交換の場を設けたりということもしているようですが、残念ながら、宮崎ではほとんどそういうことが行われておりません。やはり、今後、県議会の先生方中心に官民一体となって、宮崎の観光ビジョンが考えられればというふうに思っております。そうでないと、今後の宮崎の観光の浮揚というのは非常に難しいものと思っております。

本日は貴重な時間をいただきまして、ありがとうございました。

**○押川委員長** ありがとうございます。

次に、ホテル旅館生活衛生同業組合様をお願いをしたいと思います。

**○川越宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合理事長** どうも、旅館組合の川越でございます。きょうは、このような特別委員会を開いていただき大変ありがとうございます。この前の観光懇談会でも申し上げましたように、私も、二、三年前から、口蹄疫以来とにかく余りひどいもんですから、小委員会でも設けて、我々の意見を聞いてほしいと申し上げていました。このように、本年度は、特別委員会を設けていただきまして、

大変感謝しています。

それと同時に、知事さんも2期目になりました。観光というものに対する非常に啓蒙が深くなりまして、LCCの問題、これも導入されました。それから、今度は10年後に国体を招致しようということで、これ非常に我々にとっては夢のある、非常に期待できることなんです。

なぜかといいますと、国体10年後にやられますと、この国体に向けて、事前に宮崎に対する県外から合宿、大会等が相当入ってきます。だから、一過性の10年後の国体だけじゃないんです。その事前のいろんな取り組みがありまして、これは効果があるんです。

30年前に開催されたときにもやっぱりそういう状況もありました。我々も非常にこれは期待していますので、うれしいことでございます。

申しわけございません。きょうは3人来てます。宮崎市の支部長の有田さんでございます。それから、事務局長の田爪さんでございます。

宮崎県は、今、支部が11支部であります。高千穂から串間、えびのまでありますが、大体宮崎市が中心でございまして、統計上でも宮崎県全体で約320万人ぐらいの宿泊者がいますが、大多数の220万人が宮崎に集中しているわけでございます。この220万人というのは、多いのか少ないのかとかといえば、この前の山田先生のお話にもありましたように、あのスイスの一番人気のある、マッターホルンのあそこでさえ、年間200万人ぐらいしか泊まってないんです。マッターホルンのツェルマットでは施設が128ぐらいあります。宮崎市で、今、旅館組合に加入している施設が45ぐらいしかないんです。でも、キャパは大きいわけです。そうしますと、45の施設でキャパがそれだけ大きいから200万人ぐらいのやっぱり今来ているわけでございますが、それ

でも、全国に比べれば、これはもう大した人数じゃないんです。

資料の観光庁のこの統計を、青いこれを見てください。多分ダブるところでございます。これ見てますと、3ページを見ていただければわかりますが、このグラフを見ていただければ、都道府県別の延べ宿泊者数を見ていただきますと、宮崎が下から8番目です。348万人でも、全国に比べれば非常にこんなものなんです。では、どこが多いかというと、やはり、それは当然ずば抜けて東京が多いんですが、やはり、北海道、沖縄がこれはずば抜けて多いです。こういう統計でありまして、今、300万人が多いか少ないかということ、全国に比べればこれぐらいのものでございます。

鹿児島、長崎、熊本、大分はというと、ずっと上を見ていただくと、大体これが九州の場所なんですね。宮崎は、実は他県に比べて半分なんです。佐賀は、これはもうキャパが小さいから、非常に宿泊者も少ないというのはもう当然です。実は、過去は宮崎も九州各県ぐらいはあったんです。その一番の根拠となるものは修学旅行なんです。10年前の口蹄疫以前は、修学旅行が、大体6万5,000人ぐらいありました、今は4,000から4,500、毎年1,000人ぐらいしかふえていません。これも努力していけば、当然上向いてくると思います。

あと、もう一つは、先ほどから鈴木さんも、豊島さんもおっしゃったようにインバウンドです。これ16万人というのは、全国で比べれば、これちょうど中間なんです。5ページ見てください。ちょうど和歌山、鹿児島の下の下を見て宮崎があります。16万人という数字があります。これは、県も、また市のほうも、皆さん、行政の方がこれ非常に努力している証拠です。これ

は、非常に我々も喜ばしいことでございます。

ただ、東京、大阪のこれに比べればもう本当に16万人というのは微々たるもので、さらに努力する必要があるように思います。

統計だけ見まして、このように言っても仕方がないんですが、ことしは、私も、この前の観議連のときに申し上げましたが、ふるさと旅行券でことしは非常によかったです。もうおかげさまで、全体的に、全国のやっぱり取り組みですから、これは補助していくこと間違いありません。ただ、やっぱり来年のことが、どうしても心配で、我々は何も対策を打ってないですし、多分来年はもうこれ確実に減るだろうという予想はしております。

そこで、我々も対策もとれないし、どうしたらいいものかなと思って、いろいろみんなと協議してたんですが、全国で、多分先生方御存じだと思いますが、多分毎年でしょうけれども、1,000億の国の交付金というのはあるんじゃないでしょうか、いかがですか、委員長これはありますよね、1,000億ね、「はい」と呼ぶ者あり）全国にね。今2,000億あったわけですね、ことしは、ふるさと創生で。この1,000億の交付金を県にどれぐらい交付されるか私もわかりませんが、特別にとにかく観光のほうに回していただいて、これを利用する手はないものでしょうかというのが、私のきょうの来年度の提案でございます。私も、どれぐらい予算を組むのかわかりません。もう先生方が一番御存じだろうと思いますので、ぜひとも、この交付金を活用されて、今のふるさと創生にかわるような何か対策をとっていただければと思っております。

これ、私、宮崎市にも申し上げております。だから、市と県とで何か特別取り組んでいただいたら、我々も助かりますので、できること

ならひとつ進めていただければと思っております。

それと、新幹線の問題です。これは、今、鈴木さんが言われたように、鹿児島が浮上しているのはこのやっぱり新幹線のおかげなんです。幾ら桜島爆発しようが、これは関係ないです。やはり、新幹線効果というのは、JR言わせれば、200倍の効果が出ていると言ってます。JRの川原さんに聞きましても、多分、宮崎では300倍の効果が出るでしょうということをはっきり言っています。ただ、それを取り入れるかどうかというのは、宮崎県全体の熱意の問題だということで、きょうの新聞にも出ていましたが、宮崎で新幹線必要なのかと、ただお金だけ必要だと。そういうことは、それは一般の人の考える言葉であって、我々商売人、経済人というのは、やっぱりどうしてもこれ必要なことなんです。

ただ、私、いろんな場で申し上げてるんですが、本当に宮崎県に新幹線は来るのかと。頭から来ないんであれば、我々はもう討議する必要はありません。ですから、努力すれば、これは熱意があれば、JRは傾くんじゃないかということはJRの担当者も言っています、これははっきりと、お金の問題じゃないと。宮崎県民の全体の熱意の問題とおっしゃっています。ただそれだけだそうです。

そういう熱意がなかったから、宮崎には新幹線の引っ張られなかったということを、新聞にJRの担当者が書いております。

もう一つは、宮崎に世界遺産を1つぐらいつくってはどうかというのが、私のきょうの先生方に対する提案でございます。

前から議員の先生がおっしゃっておられましたが、県北でも、今そういう機運が出てます。

私は出していいと思います。支部長会ではそれ出しなさいと言っています。やはり、世界遺産というのはどこでも出していいと思います。宮崎県にはそれだけのものがいっぱいあります、宝が。それを利用しない手はないと思います。

西都原の古墳、それから、生目の古墳、これは、日本全国にないものなんです。大変難しい問題があると思いますが、世界遺産として、これはぜひとも提案していただければ、宮崎県も皆さんが喜ぶんじゃないでしょうか。ということで、ひとつこの世界遺産のことを提案しておきたいと思います。

それから、もう一つよろしいですか。これは、今県が進めているサーフィンの問題なんです。オリンピックにも、こういうサーフィンの問題が出てきました。これはオリンピックの種目になるだろうと思います。ただ、県の施策として、今、木花、青島、日向にもスポットがあり、宮崎県全体でサーフィンを進めています。非常にこれは的を射た取組じゃないかなと思ひまして、ただサーフィンに対するそういう施策はやっていても、どこの地域も環境整備がほとんどなされてないです。一番整備されたのは日向です。宮崎地区の木崎浜、青島地区ほとんどされないんです。それと、日南のほうも環境整備がされていない。

環境整備って何かといいますと、駐車場の問題、それから、シャワーの問題、それから、飲食店、休憩所の問題もあります。これさえあれば、サーファーは来ます。そういうインフラ整備をしていただければ、オリンピックに向けての、全国から大会、合宿が来るんじゃないでしょうか。特に早目にこれは整備されたほうがよろしいと思います。もう時間は待ったなしです。

まだいろいろ申し上げたいことはあるんです

が、東九州自動車道の問題も、非常に我々にとっては非常に追い風になっています。特に、大分、四国の乗用車が多くなりました。ということで、もうこれは完全に私のお願いでございまして、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。ありがとうございます。

**○押川委員長** 次に、飲食業生活衛生同業組合様にお願ひをしたいと思います。

**○代口宮崎県飲食業生活衛生同業組合理事長**

宮崎県飲食業生活衛生同業組合の代口と申します。今回、初めてこちらの特別委員会にお招きいただきまして、ありがとうございます。また、意見を言う機会まで与えていただきまして、ありがとうございます。

飲食業生活衛生同業組合、ちょっと名前が長いんですけども、飲食業組合と言っているんですが、実は、この生衛業の中の一つでございまして、設立されてことしでちょうど50周年を迎えた組合でございまして。宮崎市のほうでは組合加盟率が少なく、皆さん御存じないかと思うかもしれませんが、理容業、美容業というのは組合加盟しているのも結構多い状態でございます。組合としましては、県内11支部、現在1,301名でございます。

そういった中で、現在、組合の活動としてやっているのは、食の安全安心、これを一番気をつけてやっております。現在、食品衛生協会と、これ県の保健所の管轄になりますけれども、こちらのほうと連携してやっているんですが、こゝ食品衛生指導員というのがございまして。その約半数以上は組合員がやっております。その組合員が、食品衛生につきまして、巡回指導等々をやっております、食の安全安心を守っているような状況でございます。

数年前に北陸地方のほうで、ユッケで食中毒

ございまして、たしか4名ぐらい亡くなったと思うんですけども、そういったところは組合に入っていないんです。入っていないところが、食の安全安心というものに対する理解がなくて、食品の取り扱い方がルーズになっておりまして、現在、組合というのは、ほとんどの方が調理師の資格を持っていますけれども、今は、お店を開店するに当たりまして、調理師の資格は別に必要ないんです。開店したいといえば、もうそのままできますので、調理師の資格を持っている方というのは、ほとんど組合員さんのお店に限られてまして、また、今、ビジネスとしてお店やっているところが多くて、そこで働いている人たちは、食の安全安心のことを何も理解していない、アルバイトとか、そういった方が多数やっている状況でございまして。そんな中で、やはり食の安全安心を我々は提供していかなくちゃいけないかなと思ひます。

現在、組合のほうで取り組んでいるのは、そういった県の飲食業を広くアピールしようと思ひまして、宮崎グルメという取組を昨年度からやっておりますけれども、なかなかこれもうまくは行ってない状況でございまして、今年度は引き続き、その宮崎グルメのホームページ等改良をいたしまして、ショップサイトをつくっていかうかなと考えております。

やはり、宮崎に来ていただいて、食べていただいて、そして、そういった方がおいしいと思ひた方は、またショップサイトで買っていただいて、食べていただければと考えております。

なぜショップサイトかといひますと、やはり、私たちは、飲食業をやっている人たちに組合に入りたい。よく言われるのが、組合何のメリットがあるのですかと、いつもこう言われます。そのメリットというのは、結局、も

うかりますよといえ、ほとんど入っていたかと思っております。そうやって組合に入っていたら、食の安全安心、こちらのほうを、講習とかそういったのを通じて広く知らしめていかなければと思います。

資料の次のページでございますけれども、ほとんどがこれこの組合もそうだと思うんですけども、組合数がだんだん減少しております。この減少しているのは、新規に加入しない、それと、ほとんどがパパママストアでやってまして、後継者がいない、それで廃業していくという感じで減っているような状況でございます。飲食店自体は別に減ってはおりません。むしろ、ふえてるんじゃないかと思うんですけども、組合が少ないということで、厚労省の課長通達が各保健所等にも行っておりますけれども、まだそれが功を奏してないような状況でございます。

それと、もう一つ、こちらのほうの資料がございまして、これも、今、みやざきグルメをPRするためのリーフレットであり、これは、スマホでかざしていただければこちらのサイトに行くというAR技術を使っておりますけれども、とにかく何でもかんでもやってみようというのが私たちの考えでございます。

特に、観光と飲食業というのは、もうこれは一体化されなきゃいけないと思っております、これからも、きょうもお見えですけども、ホテル、旅館業、あるいは旅行者の方にもアプローチしまして、ぜひ連携をとって、ツアーパック等にも組み込んでいただければと思います。

現在、都城グルメで焼き肉三昧というのをやっているお店があるんですけども、ここも先日観光バスが1台来まして50人ほど入ったということでございまして、こういった事業を広くやっ

ていくためにも、これは、やはり、旅行者さんたちともお願いしてやっていかなきゃならないかなと思います。

それと、宮崎県は食材の宝庫と私は考えております。そのためにも、JAですとか漁連等々お願いして、広く食材活用して、ただ、残念ながら、私の考えているところは、宮崎県は、食材が余りにも良すぎて料理が発達してないんです。それで、今年度取り組んでいるのは、各支部にもお願いしてグルメレシピをつくろうと。そのレシピをどんどん開発して行って、みやざきグルメのレシピを幾つもつくって、各お店で利用していければと考えております。

私の考えでは、宮崎は、神話の里ですので、昔から伝わる、要するに地方に伝わる、そういった料理を神話にかけてとか、そういったストーリーをつけていろいろやっていく仕掛け、そういったのをやっていければと考えております。

多少長くなりましたが、以上でございます。よろしく申し上げます。

**○押川委員長** それぞれにありがとうございます。各団体様の説明等が終わりました。これからは、御説明いただいた事項についての質疑、観光客の受け入れ環境の整備などの関する重要な意見交換を行わせていただきたいと思います。

委員の方から何かお聞きしたいことがあれば伺いをさせていただきたいと思っておりますし、団体様のほうからも、忌憚のない御意見等をいただければありがたいというふうに考えております。まずは、委員の皆様方、何かございませんでしょうか。

**○徳重委員** 旅館業組合さんのお話で、私は新幹線のお話がちょっと気になったところです。本当にやる気というか、それがあれば可能性があるかと。昔、瀬戸山先生が建設大臣をされてた

ときに、鼻ひげ路線とって、九州自動車道をえびのと鹿児島と宮崎に引っ張ってきたわけです。そのときには相当な批判があったことを記憶しているんですが、やってみたら、すごい効果が出たわけです。想定以上の効果が出て、結果として、宮崎まで10号線、269、そして、高速、3本通っていても、結果として、結構この高速道路の効果が出てきているわけです。私は、そのやる気が、県民が新幹線を引くぞという気持ちになったら、先ほど3倍の効果があるんだと言われましたが、そのとおりだろうと、こう思っているんです。我々国民として、税金は同じように払っておるわけですから、鹿児島まで来る新幹線であろうと、宮崎を通す新幹線であろうと、一緒だと思うんです。だから、そういう機運を高めていく努力をお互いにしていかなきゃならない。調査して、今の現状で合わせて数字を弾くようなことでは、一步も進まない。もう全く採算ベースに乗らないとか、費用対効果が出ないとかいうようなことになっては、これはもう話にもならない話で一步も進まないと思うんです。だから、このことは、もうこうして鹿児島まで来たんだから、東九州も絶対通さなきゃいけないんだと、通すんだと、通すべきだという主張をお互いに高めていくという、そういう機運をつくっていくことが大事かなと、こう思っておるんです。皆さん方と、そして、我々行政も一体になって、県民挙げてこの運動を展開していくような方策を見出していきたいものだなと思うんですが、いかがですか。

**○川越宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合理事長** どうもありがとうございます。ちょっと新幹線のことについては、私も1つ申し上げます。

実は、大分の旅館組合の理事長と、私、よく話をすることがあるんです。大分はその新幹線

の問題が出ているのかと聞いたら、大分はほとんど出てないそうです。なぜと聞いたら、要らないんだそうです。北九州からそう時間かからないということで、そういう話は大分では出てないと。では、大分と宮崎とするなら無理な話だなと私はやっぱり思っているわけです。それよりも、JRの担当者から、川内からこの宮崎まで新幹線引っ張ると構想が出ていたそうですが、当時の政治家も行政も見向きもしなかったという資料を見たときには、私は啞然としました。中国では3年でやるというから、こんなに日本って慎重にやらなきゃいけないものだろうかと思って、もうJRの人たちは、大分から宮崎までというのを考えているからこそ、私たちが生きている間は来ないよという発想なんです。それを、鹿児島から引っ張れば、これは10年以内に、今度の国体までに引っ張れるんじゃないかなと。これは、私の素人の考えです。

**○有田宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合宮崎支部長** 同じ新幹線の考えについて、山形新幹線では在来線を走っていますね。だから、山形新幹線方式で、もう八代から在来線発車すればいいんですよ。八代駅の新八代駅がどれだけ離れているか知りませんが、八代からその山形新幹線方式で宮崎の延岡まで走らせればいいんじゃないですか。そうしましたら、とまるどころ、駅はもう特急がとまる駅だけでいいと。それをそのまま延岡から乗って、宮崎から乗って八代に行って、そのまま博多まで行く、それも一つの方法じゃないかと思うんです。もう20年も30年も、とても待てないと僕は思うんです。それもまた調査費が発表されましたので、そういったのをまた研究していただきたいと思いません。

**○徳重委員** 今おっしゃったとおり、えびのか



ら宮崎まで83キロ、13年ででき上がったんです。そして、宮崎から延岡まで86キロ、これは26年かかっているわけですね。早くやったほうが早くできるし、経費もかからないということです。

私は、やる気があったら、今おっしゃるように、鹿児島から引かなくても、八代からこちらにもって来たら十分いけると、こう思ってます。その辺を考えると、この新幹線というのは、県民に夢を与えますし、また、皆さん方にも活性化の原点になると、こう思っておりますので、一緒に頑張りたいと思います。

以上です。

**○押川委員長** ほかにございませんか。

**○島田委員** 記紀編さんの関係で本県に流れてくる人というのは、なかなか聞いてみて少ないんですよ。しかし、スポーツランド関係で来る人はいっぱいいらっしゃるわけです。ところが、空港と宮崎駅との球場までのアクセス、この部分が、車で行く人は渋滞するし、バスで行くと簡単にできるんだけれどもなというのがあるって、そう思う人たちは多いんだけれども、そういう利便性というのは図られない。記紀編さん関係のルートは貸し切りバスじゃないですか。スポーツランドは貸し切りバスじゃなくて、個人で来るわけですから、やっぱりそこは考えないと、今後は、宮崎はやっぱりあれだけ宣伝してるんだったら、そういうアクセスの問題もやっぱり我々が考えていかないといけないんじゃないかなと思うんです。県として、そういう利便性を図るようなことができるんだったら、やっぱりそこを打っていく必要がある。宮崎の観光で、昔のような新婚さんブームというのはもうなかなか難しいじゃないですか。やっぱりスポーツをターゲットにしてやっていくために、1年間四季を通じて、全国から呼び寄せるとか、

そして、有名人のスポーツクラブをつくるとか、そういうことをやったほうが、かえって宮崎というのは、温暖なところですからいいんじゃないかなと思うんです。いかがですか。

**○豊島みやざき観光コンベンション協会専務理事** 今、委員がおっしゃったように、スポーツランドというのは、私、物すごい伸び代がまだまだあるところだと思っています。観光はもちろんなんですけれども、スポーツランドはこれから先も伸びてくると思いますし、この前はラグビーの日本代表が合宿張っていただきまして、その効果もかなりあって、その後に、すぐトヨタ自動車のラグビー部が同じ場所で合宿をしたいということでお見えいただきました。そういう口コミ等もあって、スポーツランド宮崎の優位性というのは非常に高いと思っています。そういう背景もあって、今回、東京オリンピックの追加種目の野球、ソフトボール、サーフィンについても手を挙げたというのは、そういう受け入れ体制が万全だからというふうなことだろうと思います。

ただ、川越理事長がおっしゃったように、野球、ソフトボールは確かにちょっと地理的なものもあって、なかなか厳しいけれども、サーフィンについては、波という大きな武器がありますので、宮崎は非常に優位性があると思っています。ただ、理事長がおっしゃったように、環境整備が進んでいないというところは、私も全く同じ気持ちを持っています。

今、委員がおっしゃったアクセスについては、なかなかちょっと私どもの中ではお答えは難しいんですが、ただ、学生のスポーツ合宿を呼ぶにしても、実は、宿泊施設にバスがないとなかなか来てもらえないというところはございます。個人とはまた別なんですけれども、そういった

面も含めて、やっぱりいろんな問題点を出しながら、また、私どもとか、ホテル旅館組合とか協議をして、また、県も交えて入っていただいて、そういうアクセス、宮崎交通さんが中心になろうかと思いますが、また、アクセスについては、またもう一度再度考えさせていただきたいと思います。

**○島田委員** それと、宮崎県のサッカーチームが優勝しましたよね。あのときにはすごく話題になったんですが、あと野球とマラソンです。旭化成がだんだん下火になってきています。そういうことを踏まえると、有名人というか、スポーツのその指導者を高校に連れてくるとか、宮崎県で誘致して、先生を雇うとかいうことが必要ではないかなと。やっぱりそれについてもアクセスというのがあって、連携してやらなければならない問題でしょうけれども、県として、スポーツというものをターゲットにしていくんだったらそれもいいんじゃないかなと。観光もしかりなんだと思うんですよ、天孫降臨の地だから、もう少し観光のメインになるところをやったりターゲットにしてやるべきだと思う。九州整備局長が、九州は狭くなったと言われるんです。というのは、それだけアクセスがうまく整っているんだよということです。だから、短時間で有名なところを回っていけるというイメージだったと思うんですが、だから、来るお客さんのために、どのような条件整備をしたら、宮崎に来てもらえますかというのをお互いに考えていって、宮崎の観光の活性化につなげていかにやいかんのではないかなと、私は思うんですけれども、どうですか。

**○豊島みやざき観光コンベンション協会専務理事** 確かにスポーツで有名な方を引っ張ってくるというのも一つの方法だろうと思います。今

回、ラグビーであれば、全日本代表がキャンプに来たということで、そういうつながりで、またラグビーがふえてきてます。また、駅伝にしましても、青山学院大が一応宮崎で合宿を張るということで、そういうイメージで宮崎が認められてきているところもあります。

実は、この前、パナソニックの関係で、今、サッカーとかラグビー来てもらってるんですが、そういう流れで話をしていると、パナソニックに野球部があるという話になって、野球部の話を始めると、じゃあ、宮崎でやっぱりやってみたいとおっしゃる。有名の方もそうなんですけれども、そういうスポーツ関係の人脈というのをやっぱり一番大事かなと思ってますので、議員のおっしゃったことも含めて何とか私どもとしては、人脈づくりをきちんとやっていければ、先に広がるものがあると思ってます。日本野球機構にしましても、10月はファーム日本選手権をやって、フェニックスリーグをやります。こういう関係で、恐らくまたWBCの事前合宿等も宮崎に引っ張ってこれる優位性はあると思ってますので、そういう優位性を持ちながらスポーツの誘致も努めていきたいというふうに思います。

**○島田委員** ありがとうございます。

**○緒嶋委員** インバウンド、海外誘客で、海外の人から見た宮崎県の魅力というのはどういうふうに考えておられるんですか。

**○鈴木日本旅行業協会宮崎地区委員長** 国によっていろいろ好みというものが違うんですが、例えば、最近言われてます宮崎の特徴からすると花、これが九州内でも1年中、花が咲いているという場所は九州内でもそうないと。特に、このところ、いろいろ現地のほうセールスに行かれている方、これ行政の方々も含めてお話を

聞くと、特に春、こちらのほうの桜とか菜の花ですとか、それから、秋のコスモス、こういうものに対して非常に興味を持っていると。特に、これが九州内でも差別化を図るようなものじゃないのかなというふうに伺ったりしてます。

**○緒嶋委員** 先ほど言われた新幹線を引くというのは、我々もそれは魅力があり過ぎるくらいだと思っただけけれども、当面、ここ四、五年で新幹線が引けるかというそれはなかなか無理な話。やっぱり一番いいのは、飛行機なんかで来る人はもう空を飛んでくるわけだから、宮崎の魅力が増せば来るわけだから、どちらかというと、このインバウンドの人を全国的にほかの地域に負けんように誘客するというのが、当面、宮崎県としては手っ取り早いんじゃないか。それも、高速道路もまだ整備は進めなくてはいけない。今のところ高千穂に来た人が、阿蘇やら大分のほうに行くわけです。もう県央のほうに動いてこないというのが、やっぱりちょっと課題になっている。

そうなると、私はいつも思うのは、やっぱり言われたとおり西都原を世界遺産にももちろんしなくてはいけないわけですが、やはり年中花があり、そして、古墳を整備し魅力を高めるといふような拠点化したものがないと、点から線にして面にしなくてはいかんという中では、やっぱり宮崎県の中心は西都だと思っんです。もうちょっと西都原を整備することによって、宮崎、青島などを含めて裾野が広がってくると。ほかのところは、やっぱりそれぞれ各県に拠点があるんです。宮崎県は、高千穂が宮崎県の拠点と言っても県北だから拠点とは言えないわけです、ある意味では。だから、そこを宮崎県の核となるものをどうつくっていくか、その中で観光振興をどうするかという、これは県のそういうやっ

ぱり政策がはっきり見えた観光振興政策が、私は宮崎県はまだないと思っんです。いろいろ言われるけれども、何を中心に宮崎の観光振興をするかというポイントが我々にはイメージとして浮かんでこない。ひなたとか何とか言うが、何がひなたかわからない。やはり、我々はポイントになるものをどうつくるかということ当面は進めていくと。それから、裾野を広げていくというようなものが必要だと私は思っんですけれども、このあたりは皆さんどう思っれます。

**○豊島みやざき観光コンベンション協会専務理事** 前半のインバウンド頑張れという議員の御指摘です。国内人口が十分減ってきている中で、やっぱり外国人を取り込むというのは一番やっぱりインバウンドかなと思っってます。

今、ソウル、台北、香港定期便があります。韓国は搭乗率は少し低いですが、おおむね70%に近いということで十分採算性がとれていると思っっておりますが、何もせずにこの搭乗率を確保できているというわけでもございませんで、それなりの対策を打ちながら、この搭乗率を維持しているというのが今の現状ではあります。正直、これ以外にじゃあどこをターゲットに持っていくのかというのは、今からまた考えていくところなんです、恐らく東南アジアであり中国でありということになってこようかなと思っってます。

その際に、県とか私どもだけが旗を振ってしまってもどうしようもないところが、要するに、ホテル組合の川越理事長お見えですが、そういう業界の方々とも、まだどのくらい正直余裕があるのか、どういうところからの誘客を図りたいのか、そこあたりは十分また検討いたしますか、協議をしながら進めてまいりたいというふうに思っっております。

特に、今、鈴木委員長がおっしゃったように、タイあたりは、非常に花を好まれる国民性がある、しかも、非常に親日的な国だということで、まだ絶対数は日本ふえてませんけれども、伸び率はタイという国は非常に伸びてきております。私ども、次なるターゲットはタイも考えながら、どこにするかというのはまた皆さんとも協議をさせていただきながら、もちろんインバウンドは絶対頑張っていきたいなと思っております。

**○川越宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合理事長** 先ほどの緒嶋先生のお話も本当おっしゃるとおりです。新幹線が来ないのであれば、やっぱり空だと思います。

LCCは、先生方御存じのように、関空から1本なんですね。これは、やっぱり東京から、あるいは福岡から、名古屋から、ある程度4本ぐらいこれがふえると、LCCの活用というのは、これ非常に我々は効果出てくると思います。大変ありがたいことです。

それと、もう一つ、インバウンドで、今、県が一番力を入れているのは韓国、台湾、香港です。今、実は台湾が非常に伸びているんです。うちの田爪事務局長が実は台湾通なんです。この人は、前はコンベンション協会にもいらっしゃった。そこで非常にやっぱり台湾のほう強めていきまして、かれこれ100回ぐらい台湾に行ってるでしょう。今、観光推進課が田爪さんを利用して、いつも田爪さんと一緒に行動して開発してきているんです。実は、県のほうはある程度落ち着いてきている。そこに、宮崎市がちょっと気づいて、宮崎市もそれなら台湾やろうということで、初めて実は宮崎市が台湾に目を向け出したんです。ことしから、宮崎市のほうは、1人当たり3,000円補助をつけましょうということで、誘致を図るような今対策とって

ます。インバウンドは、台湾のほうが非常に強まっていることは事実です。だから、まだ、LCCはやればやるだけ非常にこれは効果出てきます。多分修学旅行のほうも、観光推進課あたりからだんだん入ってくると思いますので、こういうところをお願いしたいと思います。

**○緒嶋委員** 言われたとおり、台湾はもう親日的な国、世界で一番台湾が日本に対する理解があるというか、そういう国だと思うんです。その中でも、高千穂も毎年台湾との友好を今でもやっております。

それで、この前、福岡にある領事館にあたる福岡経済文化弁事処の戒処長と話をしました。これは知事にも言わないといけないのだが、戒さんはもう宮崎には何回も来てるけれども、知事は1回も私のところにはお見えになったことありませんと言われてる。台湾の九州における日本の窓口は福岡なんです。だから、そこ辺の配慮というの、県もやっぱり考えなくてはいけないのかなというふうにも思います。

それと、花がやっぱり魅力だと言われたが、宮崎県は、かつては沿道修景で、どこ行っても年中花が咲いて、道路を走ること自体が、観光地であったわけですね。ところが、沿道修景の予算までカットしてしまうものだから、今、道路はもう草だらけで、修景という名前すら捨てたほうがいいぐらいになってしまっている。だから、観光で生きようと思えば、それに目指して努力しなければ、来るお客さんが減るわけだから、やっぱり宮崎県としての努力が不足していると思う。予算がないからと言え、もう何もできません。しかし、いかに知恵を出すかというのが、一番重要なことで、やっぱり観光振興でも、宮崎に泊まられるお客さんがリピーターになるためには、やっぱり宿泊のサービスと

うか、それがやっぱり向上されると、宮崎はサービスがいいということで、宿泊しても満足度が高いと。やっぱりそういうようなお客さんが満足して帰らないと、次のお客さんもふえないわけだから、そのあたりの連携もやっぱり強めていかななくてはならないのじゃないかなというふうにも思うんですけども。旅館の立場から見てどうですか。

**○川越宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合理事長** 済みません、私ばかりで申しわけありません。先生がおっしゃるとおりで、以前は県からの委託で、宮崎交通がほとんど沿道修景整備をやっていたんです。これがなくなったんですね。結局、宮崎何とか開発って会社があったんですがこれもなくなりました。これがなくなったことによって、沿道修景というのがなくなりました、おっしゃるとおりで、もう日南海岸はほとんど草ぼうぼうです。これを地域の自治体と、それから、農家の方たちをよくうまく使って、農閑期にやっぱり彼らの仕事として与えたら、彼らも非常に助かるんじゃないかと思いません。

先ほどから私、スイスのことを言っていますが、スイスがあれだけきれいというのは、ほとんど酪農家の人たちがあれはやって、そのお金もらって生活しているわけです。財源は、スイスに入っている観光税を全部充当しているんです。それが今のスイスの美しい風景をつくっているんですね。

それから、彼らから聞きましたら、標高が上に行けば行くほど金が高くなると。それで、上を物すごいきれいにするんだというふうな話聞きまして、まさに、これはやっぱり住民と一体となった観光地づくりだなと思うんです。これに非常に私も感銘を受けてます。

**○豊島みやざき観光コンベンション協会専務理事** 沿道修景の関係で言えば、私、昭和50年に県庁に入って、最初の所属が土木部観光課でした。非常に違和感があって、なぜ土木なのかというと、まさしく議員がおっしゃるように、沿道修景が中に入っていました。

それから、しばらくして商工労働部に観光課は移ったんですけども、まさしく観光地づくりをやる際に、やっぱりそういうハード面の予算はどうしても必要になりますので、そのあたりはもう先生のおっしゃるとおりかなというふうに思ったところです。

あと一点は、インバウンドの関係ですが、先ほど、台湾が鹿児島とデAILY化になって順調だというお話させていただきました。鹿児島の香港便も宮崎と同じ航空会社で運航されてます。ですから、いずれ香港便も、鹿児島イン、あるいは宮崎アウトというのは可能になってくると、チャーター便から定期便にかわりましたので。

もう一点は、11月に熊本県と台湾の高雄との定期便が結ばれます。そして、香港と結ばれます。これも、全く宮崎と同じ航空会社です。韓国のアジアナ航空ということで、熊本に入る定期便は全て宮崎と同じ航空会社になりますので、今後は、熊本イン、宮崎アウト、宮崎イン、熊本アウトという、そういった商品をつくっていきたくて思っておりますし、働きかけをしていきたくて思います。

そうなりますと、阿蘇をバックに1,800万人と年間言われますけれども、阿蘇と高千穂をバックにして旅行商品ができるというのが、インバウンドで来られる方には非常に魅力的になるのではないのかなと思ってます。

それにつけても、中央自動車道がなるべく早くできれば、本当に人と物は、東九州に、もう

それ以上の物すごい影響力、インパクトのある道路になると思いますので、そちらのほうを何とか議員さんには頑張っていたきたいというふうに思っております。

○押川委員長 よろしいですか。ほかにございませんか。

○日高委員 私ども、東九州自動車道開通の関係で、大分県庁に行っているいろいろと話を聞いてきました。また、その中で、大分県の県議会議員の先生たちが、豊予ルートについての議員連盟をつくっております。四国と大分を結ぶというもので、大分市長が選挙公約として掲げているもので、そっちのほうを大分はちょっとやっていきたいということで、その議連の志村議員からも宮崎県のほうも協力してくださいということで、この間からやり取りもしているところです。しかし、現実的にすぐ効果をあらわせということになると、やっぱり飛行機にかなうものはないというのも、統計上もう完全に出ておるわけです。そして、宮崎空港は今の便数の10倍は十分賄える空港ということらしいんですよ。

ちょっといろんな方と話すと、もうどんどん便数をふやせれば、その分インバウンドは上がってくるのは間違いないと。努力するのはそこら辺だと。また、旅行会社に聞きますと、いや、それもすごくいいんですが、旅行ツアーを組むときに、今の飛行機の大きさのほうでは、もうツアーが組みづらいんだという話を聞いたところがあります。もうちょっと大きな飛行機でないと組みづらいという話ですが、飛行機会社もお金がかかるため、そんな簡単には難しいなというところがちょっとずれているところかなというふうなところがあるんで、まず、その辺がちょっとお二方に、まず、その辺をちょっと聞きたいんですけども。

○鈴木日本旅行業協会宮崎地区委員長 日高先生ありがとうございます。実は、手元に2014、16年の全日空の中期経営戦略というのがあるんですが、この中に、今、日高先生がおっしゃられたようなことと関係すること書いてありまして、国際線が、訪日外国人がふえるということで、それを地方に持っていくということは書いてあるんですが、片や、地方に関しては中小型機を中心にしていくということを明言してるんです。

既に、実は私ども出るほうの仕事もしているという話をしましたが、来年の修学旅行、これに関して、もう既に来年の修学旅行の契約を旅行会社するんですが、来年に関してはもう飛行機が小さくなりますということで、今までも、1機の飛行機で修学旅行が運べないという状況があったのが、それが2機から、さらに3機、4機に分けてくれとかいうのが出てきていて、学校側もこれだともう大阪に無理だねとか、特に中学校等が関西が多いんです。東京はそこまではないんですが、特に関西に関しては小型機化が進んでおりまして、今、日高先生がおっしゃっている問題がツアー等で関西から組めないという問題があります。事実、宮崎が落ち込んでいる最大の理由は、これはもう川越理事長なんかからも聞いていただければと思うんですが、関西からの一般のお客さんが大分減っているという話を聞くんですね。これは、やはり、ツアーのお客さん、あと個人のお客さんも含めて、非常に落ちていて、これは、やはり、旅行会社のほうも、JRを中心にした商品が非常にふえているんですね。事実、うちのほうで、新幹線がある鹿児島がいい例なんですけど、10年前には、ほぼ100%近くが飛行機で関西からツアーに来ていたのが、今、ほぼ100%新幹線で入ってきているんです。

関西からすると、九州という一つのくくりでありますので、宮崎でも鹿児島でもどこでもいという中で考えると、新幹線別に考えてしまうと、熊本から入ってぐるっと宮崎のほう回って、鹿児島から出てくれればいいんですが、どうしても、出るところ入るところというのがツアーの場合必要なんで、これにどうしても宮崎が外れてしまってるという問題があります。

ですので、この航空会社に対して、宮崎の場合飛行機のほうが大事だと思います。カーフェリーも大事なんですけど、いかに飛行機、航空会社に宮崎に下りていただくとかかという施策を打って、いただければ航空会社にとってもメリットがあると思います。長崎から出たり、福岡から出たりということできますので、ここは、やはり、先生方と連携しながら、航空会社に対してPRしていくということが非常に重要じゃないかなと思っております。

**○豊島みやざき観光コンベンション協会専務理事** 委員がおっしゃったように、宮崎空港も以前は360万人の搭乗者ということで、今がようやく回復して280万人ということですから、まだまだ伸び代はあるということですが、昔はトリプルといいまして、JALが飛び、ANAが飛び、JASが飛びという東京は3便体制があったりとか、ジャンボが入ったりとか、そういう時代もございました。これどちらが先だったかわかりません。輸送量が少なくなってきたので、乗る人が少なくなったので小型化になったという話もありますし、燃費の問題等々でやっぱり飛行機が小型化になるというようなこともございます。

ただ、私ども臨時便の申請等を行いますけれども、なかなか機材を大きくするというのは、正直難しいところがございます。機材のやりく

りの中だと思いうんですけれども。ただ、先ほど御説明しました日本青年会議所の全国大会あたりは、1万2,000人という方が宮崎県に入ってくるとなると、当然、そのときは、機材を大型化しないとアクセスはとれないというふうに思ったりもしていますので、そういったところどころでは、大型化、増便化をお願いしていこうと思っていますし、今の小型化傾向に向かう国内線の飛行機がすぐには大型化のほうにいくというのは正直なかなか難しいところがあるのかなというのが正直な実感ではあります。

**○日高委員** それだけちょっとお互いにずれがあって、それがうまくマッチングすれば、観光客も、国内も海外もふえると思うんですよね。これ課題ですよ。私どもも検討していかなくてはいけないなと思っております。

それと、韓国と台湾です。今まで私も発想なかったんですが、韓国のプロ野球球団が来てますよね。3球団ぐらいで試合してまして、台湾からも来てますね。こちらの人は、言葉もわからないし、人気あるのかなんかもわからない。ところが、今、韓国から入りやすくなりましたよね。そうすると、ツアーが組めるんですよ。応援ツアーとか、そういったのをやれば、韓国、台湾の観光客が結構来るんだろうなと。向こうではかなり人気がある。特に、韓国からしてみれば、もう11月から冬ですよ。12月には雪が降っているんです、韓国は。北海道より寒いと言われてるんですから、3月まではとても動けない。ということは、韓国とかあっちの方面の緯度からすると、宮崎は特別に狙いやすいですよ。フェニックスリーグとかいろいろ抱えているということですので、やっぱりツアーなども考えていただきたいなというふうに思っております。

それと、通年化です。6月議会でちょっと質問したんですけれども、ナショナルトレーニングセンターをやっぱりつくるべきだと。これはなぜかという、野球とかだけに限らずオールシーズンスポーツが来ますよね。いろいろな人が治療に来たり、技術を高めることもちょっとあるのかなと思ったりもするんですけれども。それをいつの間にか9月になったら宮崎市と何か一緒になってやってたというふうなそういう話も出てきているんですが、これは、やはり、文科省の事業というのも必要ですけれども、宮崎県としてこれをやっぱり進めるべきだと思うんです。やっぱり特徴的なものになるわけですよ。でも、あそこのオーシャンドームにつくれば良いというものでもないと思うんです。どこかちゃんとした場所を見つけて、宮崎なりのスポーツセンターを整備するのは絶対に必要だというふうに思っているんですけれども、その辺のどこをちょっとお聞きしたい。

**○豊島みやざき観光コンベンション協会専務理事** それも、川越理事長が委員になっておられますので、そちらへ譲らせていただいて、韓国、台湾の旅行商品の話、フェニックスリーグとか、春のキャンプ、プロ野球のキャンプにも韓国は来てもらっておりますので、当然、そういう旅行商品化というのはできるものと思っています。

ただ、韓国の10月以降の旅行者の大半はもうゴルフの旅行者ということで、韓国便は10月から大型化になって、それでも席がとれないぐらいだというふうなことです。

ただ、今おっしゃったようなフェニックス・リーグとか春先のプロ野球リーグ、向こうも野球は盛んですので、そういった意味では、そういうツアーの働きかけ、もちろん韓国側の旅行代理店がつくるということになります。

いった働きかけというか、そういう材料提供はこちらからまたしていきたいというふうに思います。

**○川越宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合理事長** それでは、ナショナルトレーニングセンターのことなんですが、私たちは、これは全面的に賛成です。なぜかといいますと、やはり、11月から2月のトップシーズンになりますと、ほとんど施設はとれないんです。これは宮崎市だけの問題ですが。それで、我々の宿泊施設が、そういうトレーニングの場所をとれないもんだから、その結果、大会とか合宿がとれないのが現状なんです。トレーニングセンターをつくれれば、大会とか合宿が、これアマチュアでもプロでも、ふえるのは当然です。もうこれは必ずふえます。ですから、今、日高先生がおっしゃったように、宮崎県はそれだけの素質を持ってますので、ぜひともこれは推進してほしいというのが私の願いです。

それで、そこをやっぱり今度は本当のスポーツランドの核として持っていただければ、もっとこれは有効利用ができるようなことになるんじゃないかと。今、核というのは総合運動公園しかないんですよ。これはもう10年後のやっぱり国体には利用できないという話もありますから、核になるようなやっぱりものをつくってほしいというのが私たちの願いです。

済みません、以上です。

**○日高委員** トレセンは、私も先ほど言ったように、かなり必要なものだと思うし、まず先に、宮崎の特徴としてつくれば良いと思うんです。二番煎じ、三番煎じではなく。宮崎の見せ場はそこだというふうにアピールすべき。文科省が宮崎にはつくりませんよなんて言ったから、もうしないというのはおかしいと思うんです。こ



の辺も、やはりもっと強く言っていかななくてはならない部分なのかと、そういうふうに思っております。

最後に、付加価値の話です。やっぱり付加価値をつけて、1,000円をものを1,500円で売るぐらいの気持ちがあってもいいのかなど。その辺はもう旅行代理店さんだけじゃなくて、やっぱりもう全体で考えていかななくてはならないものかなというふうに思います。もっと自信を持って宮崎のグルメは素晴らしいものだと、思い切った取組が必要だと思うんですけども、これやっぱり飲食店のほうになってくるんでしょうけれども、そういった感想はどうでしょうか。

**○代口宮崎県飲食業生活衛生同業組合理事長**  
食材はとにかく素晴らしいと思う。今言われたとおり、付加価値をつけて、それなりのものをつくるというのが、私たちの組合員はほとんど調理師ですので、やはり、調理師のプライドをかけて、もうちょっといいものをつくらうというのを、今、私も盛んに組合員のほうには言っているわけです。そうやって、付加価値の高いいいものを出せば、またそれでお客さんを呼べるんじゃないかなと思います。

**○日高委員** ぜひお願いします。

**○豊島みやざき観光コンベンション協会専務理事** 付加価値をつけるという話で最も代表的なものが、恐らくJR九州がやっているななつ星ということになると思います。ななつ星ほどの規模はありませんけれども、今お見えの鈴木委員長のところの、クラブツーリズムさんのほうでは、非常にプレミアム感の高い旅行商品をつくっておられますので、もしよろしければ幾つか御紹介いただければ。

**○鈴木日本旅行業協会宮崎地区委員長** プレミアム感については、いろんな捉え方があると思

うんですけども、ツアーで、同じ業界の中でも差別化を図ったりするということで、例えば、西米良のツアーというものを今やっていて、客観的に考えると、西米良と西都、椎葉の間には大型バスが入らないと。でも、それをあえて小型バスで回すことによって、そのような形で中山間地区に行っていただくと。それが、逆に今まで行けなかったということで、そこで、西米良の素朴な料理を出していただく。決して海のものを出さずに、山の幸、これを出してお食事いただいている、非常に好評です。

一つの例ですけども、そのような形で、それぞれの地域の特徴あるものをそのまま出していただくということが、それをうまく見せて、ちょっと表現が悪いかもしれませんが、高く売っていただくということが非常に大事なんじゃないかなと思います。済みません、一つの例であります。

**○日高委員** 参考になりました。ありがとうございます。

**○押川委員長** ほかにございませんか。

**○徳重委員** 修学旅行の話が、いつも3県の観議連でも出るんですが、宮崎が少ないということで、受け入れ体制が十分でないのではないかなという声が非常に強いんですよ。鹿児島からそういう話がありましたし、本当に受け入れ体制が十分でないものなのかと。宮崎では、かなりホテルが閉鎖されましたよね。そして、シーガイアにはなかなか泊まれないということになりますと、もう現状で修学旅行生を受け入れられる体制は十分なのかどうか、そこ辺はいかなかなものでしょうか。

**○田爪宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合事務局長** 組合の田爪でございます。おっしゃるとおり、サンホテルフェニックスさんがことしの

6月に閉められました。あそこが300ルームございまして、延べで800から1,000名ぐらいの集客ができてた施設なんですけれども、これがまずなくなると。その前には、ホテルプラザ宮崎さんが閉められた。その後には、青島の観光ホテルがなくなった。このあたりも、修学旅行を率先して受注していただいた施設さんだったんですけれども、基本的に受け入れ施設が本当に少なくなってきたというところなんです。

ただ、修学旅行のどの部分を狙うのかというところがあると思うんです。極端に宮崎が修学旅行が落ちたのは、11年前のあの口蹄疫、そのときに、鹿児島からの小学生の修学旅行がまずゼロに等しくなった。ここから、小学校の修学旅行が全く宮崎に来なくなったという現実がございました。

このときには、鹿児島は急遽修学旅行の行き先を熊本とか、そういった方面にかなり力を入れながら変えられたいきさつがあつて、その後、宮崎は持ち直したんですが、学校側としては、それから以降も宮崎のほうには目を向けてもらえなかったというのが現実でございます。

今度は、その前に福岡の筑紫地区連合等々の中学校があるんですけれども、このあたりも宮崎に相当来てた学校が、結局アクセスの問題等でほぼ鹿児島にシフトした。ようやく昨年、本年度に向けて福岡の筑紫地区連合の中学校が宮崎にまた目を向けてもらっているというふうな状況が今あります。ですから、当初、話をしたとおり、全くマイナスベースじゃありません。年々1,000名ベースで上がっていつているのは確かなんです。

そのときに、じゃあ、どこの施設をとということになったときに、我々の中小企業であれば、小学校のクラスの人数が非常に受け入れやすい

人数なんですけど、例えば200名とか300名になっちゃいますと、もう恐らくその段階で受け入れられる施設がもう決まってしまうであろうと。ですから、当然、修学旅行も前向きに考えなきゃいけないんですけれども、そういう小さな小学校とか中学校あたりをターゲットにしていくのであれば、まだまだ伸び代は出てくるかなと。ただし、修学旅行をやはり狙おうとすれば、関東、関西、そのあたりにどうしても目が行くもんですから、そのあたりの学校を狙ってしまうと大型の学校になってしまうのかなというところがある。

ですから、やはり今後修学旅行というのは大事なものであつて、ターゲットを十二分に吟味しながら、行政と民間との中で誘致していくことも大事じゃなかろうかというふうに思っております。

宮崎市の私どもの組合に入っている、本当に先ほど言いましたように、リゾート的な施設が少なくなってきました。ただし、ビジネス系がその分を補っているというふうなところがあるんですけれども、どうしても、ビジネス系ですとシングルルームベースになってしまうもんですから、大量に受け入れができないというふうなところもある。組合に入っているビジネス系のホテルさんに関しましては、1泊2食、これをベースに考えていただきたい、もしくは、全く1泊2食ができない場合には、いわゆる市内の飲食店さんとの提携、宿泊と、先ほどの海外はそうなんですけど、宿泊と夕食会場は全然別でも構わないというふうなこともありますので、代口理事長が言われたように、やはりそのあたりの連携を常にとつていかないといけないというふうに考えてます。

それと、もう一つだけ、ちょっと私のほうか

ら言いたかったことが1つあるんですが、海外に向けて、資料の中の5ページにあるんですけども、宮崎がちょうど真ん中ぐらいの実績が入っているというこの数字は、今まで宮崎県が10年、15年かけて、台湾関係はプログラムチャーターを仕掛けながら、いずれ定期便化を狙うということで、鹿児島とか熊本、そういった方面に先駆けて、まず宮崎が運動をした結果なんです。

今は、訪日に対する乗り入れが自由化になったもんですから、手を挙げればどこの空港でも定期便が走れるようになっていましてですけども、以前は、法的に限られた空港の枠でしか定期便は就航できなかったと。それを、いち早く宮崎県はそういうプログラムチャーターの実績をつくりながら、一生懸命台湾なんか誘致してきて、だから鹿児島より先に定期便化になったというふうなことでございます。

資料で見ると、訪日外国人の宿泊者数は、福岡県がやはり九州で一番多いんですけども、ここはやはり九州の顔ということです。それに準じて、実は、長崎、熊本、大分、九州の中で観光ルートが二分されているというのが今の現状です。九州の中で、全県周遊型と言いますが、やはり、5泊とか6泊のコースをつくらなきゃいけないと。今の主流が3泊4日、4泊5日が主流になっているというふうな現状を見ますと、福岡空港インアウトの飛行機で来られた台湾のお客さんは、北部九州をメインにしています。熊本を県境にして長崎、熊本、大分、福岡と、これがもうほとんどのコースになって、その後、南九州コース、これが、宮崎、鹿児島がベースになります。熊本は観光地ということで、宿泊のベースになっておりません。県議会の先生方は大体おわかりだと思うんですが、熊本の行政

の方たちは、私、先ほど言いましたように、以前コンベンションにいたときに、かなり誘致と一緒に誘ったんですが、熊本は通過地点だと考えられていた。ですから、黙ってても熊本には通ってくるんだというふうな考え方が非常に強かったですね。ですから、台湾線の定期便化については、熊本が一番遅くなってしまった。就航するのも高雄というふうな形になっております。

これを考えますと、いかに宮崎県が、率先して先に仕掛けたのかというふうなことがわかる。ただ、定期便化の中で週3便、飛行機の機材も決まっているものですから、今度は、いかにほかのところを下りてきた観光客をとるかというところが今後の課題であるというふうにして考えております。

宮崎県一生懸命本当に行政の方たちがしていただいて、この宮崎の定期便が就航した。それによって、今、宮崎県がこの外国人の中でも半分ぐらいいっているというふうなことですよ。やっぱり北海道が多いのは、ラベンダーと、もう黙ってても雪が見たいんだということで、チャーター便があそこには相当行っている。実績もう皆さん御存じと思うんですが、冬はもう雪でいいと、春はラベンダーでいいんだという2つの核があるもんですから、これはもうどうしても北海道には勝てないところがある。

だから、さっき言われましたように、本当に宮崎に誘客をするのであれば、他県の定期便で来られているお客さんをいかにとるかというのを今後の課題だと思っております。

以上です。

**○豊島みやざき観光コンベンション協会専務理事** 教育旅行の関係では、冒頭で川越理事長のほうからも話もありましたけれども、記憶に残っ

ている中では、もう平成2年ぐらいの5万3,000人という数字が一番大きい数字かなと思ってます。それ以降に、先ほどから12年の口蹄疫とか、14年にはオーシャンドームが閉鎖をされたりとか、そしてまた、22年の口蹄疫ということで、そこで完全に落ち込みまして、恐らく1,000人ぐらいの台から、今ようやく増加傾向にあって、5,000人から6,000人の幅で教育旅行は動いています。

ただ、お隣の鹿児島、熊本は10万を超える数ということで、全然桁がまだ違います。まだまだ頑張る余地はあると思うんですが、唯一明るい材料としては、小林のほうで、今、農家民泊ということで、北きりしま田舎物語推進協議会で、富満会長が非常に頑張ってもらっており、あそこだけで1,000人単位で恐らく修学旅行、教育旅行の数上げてもらってます。

私どもとしては、あそこと、あと青島のマリンスポーツ、やっぱり体験学習というのが一つの売りになると思いますので、いかんせん、宮崎には平和教育の材料がないとは言われますけれども、それにかわるものとして、そういう農家民泊であるとか、マリンスポーツ、そういった連携をとりながら、また商品提供もしながら、また、学校の先生も実際に来ていただいて体験をしてもらおうということを重ねながら、まだまだ熊本、鹿児島に並ぶ必要はないんですが、余りにも落差が激しいので、もう少しちょっと頑張っていきたいなということは思っております。また、お力添えもぜひよろしくお願いをしたいと思います。

**○徳重委員** 話を伺うと、200人、300人泊まれる場所がないということが現実かなと、こう思うんです。だから、今、それぞれがおっしゃられましたとおり、農家民泊なり、あるいは小さ

いグループ、学校を指定せざるを得ないというのが現状かなと、こう思いますときに、この修学旅行を大々的に受け入れる体制はできないと、こう思ったほうがいいんでしょうか。旅行会社の鈴木さん、あなたの立場では宮崎の現状についてどうお考えになりますか。

**○鈴木日本旅行業協会宮崎地区委員長** 一部そういう学校さん、教育委員会さんもあると思うんですが、最近では、先ほどお話がありましたように、クラス単位で移動したりしますし、国内と海外に分けたりと、いろいろな選択の幅が広がっておりますので、そういう学校さん等をターゲットにすれば十分やっていけるものはあると思います。

ですので、以前のように、学校の規模も徐々に小さくなっているという傾向もありますので、やり方次第かなというふうに思っております。

**○徳重委員** わかりました。

**○押川委員長** ほかにほかにございませんか。

**○川越宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合理事長** 実は、我々がこんなに観光が減ったのは何なのかというと、これは完全に本当に口蹄疫なんです。それからなんです。我々商売人がこんなに悪くなったのは、はっきりいって、我々観光だけじゃないんです。商売人みんなが悪くなったんです。

疑問に思っているのが、口蹄疫のときに、激甚災害になぜ指定されなかったのかと、これを考えられなかったんですか、それともできなかったんですか。福島原発事故と一緒になんですよ、これは。菌というのは、放射能よりかやっかいなんですよ。我々県民は、ばい菌と言われたんですよ。

**○有田宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合宮崎支部長** 口蹄疫は、宮崎にとって大変な本当災

害だと思うんです。でも、僕こう思うんですけれども、あのときは、結局、国が全部牛を買い上げてくれたでしょう。補償金というか、それももらわれたんですけれども、僕らは、あれでお客さんは減るは、あるいはキャンセルが相次ぐはという状況でしたが、補償は何もなかったですね。そして、頭にきたのは、口蹄疫復興ファンドというのができたでしょう。あれは、本当は、被害を受けた僕らに対して補助するという話だったんですけれども、埋め戻しの費用などに使われて、結局、期限が切れて30億だったですかね。だから、あれも本当に僕らの業界から見れば、本当に喉から手が出るくらい欲しい補助だったのが、ほんのすズメの涙ぐらいの補助金ぐらいで何か事業をやれというふうにされて、非常にあれ本当憤慨しました。宮崎牛は、本当においしい牛肉ですけれども、やっぱりあれは、僕らホテル、旅館が本当に自分のとこの夕食出そうと思ったら、高過ぎて使えないんです。本当に、シーガイアとか宮観とか、そういう一部のところぐらいで、本当に地産地消と言いながら地産外消で、あれを外に出してお金稼いだなど、僕はそう本当に思っています。

確かに、そういうすばらしい高くて良いものもあるし、また、お客さんも宮崎牛を食べにいきたいと言われれば、出す有名な店を紹介してはくれますけれども、僕らは本当にネギ1本から、みんな地産地消で宮崎のものを使ってお客様に提供している。食材でも何とか安くて良いものと思って努力しておりますけれども、あれだけ迷惑をかけた農協も僕らに対しては何もしてくれない。年に1回ぐらいは我々のような業界に少し安い肉を提供してくれるとかしていただきたい。宿泊料金も、本当に僕らみたいなビジネスホテルとか、小さいところはシビアでござい

ますので、本当に100円、200円の違いで、値段だけ聞いて、お客さんは、ああ、そうですかでもう予約が入らない。本当に僕たち零細企業は、価格競争をやっています。今、インターネットで調べれば、もう価格がばっと出る時代です。

宮崎県の観光振興条例ができましたけれども、やっぱりあれつくってくださったのは、宮崎県は、もうこれから観光県で生きるんだというふうに僕らは感じております。農業も大事でしょうけれども、やはり、後は観光しかない。そのためにああいう条例をつくって、予算をつける根拠をつくってくださっていると思いますので、ぜひ来年度は、観光関係の予算を増額していただきたいと思います。

**○押川委員長** いろいろ御意見が出ているところではありますが、観光整備あたりもそうですけれども、1度来られたお客さんを、また宮崎に来ていただくというリピーターを増やすための取組があれば、御紹介をしていただくとありがたいと思いますけれども。

**○川越宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合理事長** やっぱりリピーターを増やすには、おもてなししかないです。だから、我々の業界でも、先生を呼んで、やっぱりおもてなしの勉強します。この前も実施しました。1時間半でしたけれども、とにかく非常にいい話をさせていただきました。

その中で、私、挨拶したんですが、これは、我々の非常に恥ずかしい話しますので、笑わないでください。おもてなしという言葉、私は、経営者に、あんた完璧に言えるかって、実は言えないんですよ。おもてなしという言葉、具体的に言ってごらんっていったら、言える人なんていません。おもてなしというのは、いっぱいいろいろあるんです。私のおもてなしはこ

れだということを端的に言える経営者ってそんなもんじゃないですよ。ただ、自分の心でやっているだけのことなんですよ。

私、リピーターをふやすのはやっぱり我々の本当に深い、本当に心からのおもてなしじゃないでしょうか。それしかないような気がします。あとはやっぱり食ですよ、食は強いんです。本当、食の恨みは怖いでしょう。だから、JAのほうにも私は言ってます。やっぱり代口さんとも一緒です。JAと観光は、これは表裏一体と私言ってますが、本当は同体なんです。だから、JAが売り込むことによって、我々観光もふえるということは確実なんです。だから、このところを、先生方もそのところをひとつ観光と一体ということをお考えになられて、JAの皆様におっしゃっていただければと思います。

私からは以上です。

**○押川委員長** ありがとうございます。ほかにございませんか。

委員のほうからないようではありますが、皆様方のほうでせつかくでありますから、何かこういったことを我々議会に、あるいは行政に言ってくれんかというようなことがまたお聞きをしておきたいと思えます。よろしいですか。

**○外山委員** 観光も交通も全てなんでしょうけれども、どうも宮崎は、総花的にいろんなことをやろうとして、できたものは全てちょっと規模が小さかったりする傾向があると思うんです。だから、先ほど緒嶋委員が言われましたように、核なるもの、象徴的なものをつくるのが先決だと思います。あとはやっぱり新幹線も大事でしょうが、まず、高速道路の交通アクセスをまずきちっとしないと、宮崎の観光浮揚も難しいかと思えます。ようやく高速道路が大分からつながって、明らかにいわゆるよく言われるストック効

果というのが出ていますよね。我々も頑張りますが、やはり、まず、そちらを早く整備しないと、インバウンドもスポーツキャンプもアクセスが良くなければ人は集まらないと思うんです。おくれていますがけれども、これから少しでも早く整備をしなければいけないと思っています。

この前、金沢に出張してきましたけれども、駅前なんて、すごい木造のゲートがありました。やっぱりやることがお客さんを驚かすような仕掛けがある。宮崎はどうも何でもおとなしいですもんですね。だから、先ほどの景観の話ですけど、景観条例があるんだったら、もう思い切って全部きれいにするとかしなければならない。もう日南海岸なんて、普通車だと見えるのが草だけです、海が見えない。もうそろそろ大胆にやらなきゃいけないかなと。大胆に、一つのことの特化して、思い切って。宮崎はどこかに遠慮したり、気を使って、見てるとちょっとちまちまと物事が進んでいきますよね。

**○鈴木日本旅行業協会宮崎地区委員長** 今、外山先生おっしゃるように、本当そう思っています。もう選択と集中、もうそれが絶対に必要だと思います。それは、豊島専務を含めたコンベンション協会の皆さんや、県の観光推進課さんとも基本的な考えは一緒です。ただ、先生がおっしゃるように、なかなか現実的にそれがまだできてないということで、本当にもうそれを今しなくちゃいけないときだというふうに痛感しております。

**○押川委員長** ありがとうございます。

**○日高委員** 知事と観光団体との懇談会を申し入れたらどうでしょうか。先ほど、鹿児島はしているけれども、宮崎はしていないと言われましたよね。その辺はどう思っているのか。

**○鈴木日本旅行業協会宮崎地区委員長** 豊島専

務を初め、観光関係の皆さんと相談しながら検討したいと思います。

○押川委員長 また、私たちのほうでも努力をしていきたいというふうに思います。

ほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 なければ、大体時間が来ましたので……。

○有田宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合宮崎支部長 来月の5日ぐらいですか、新富の新田原の航空祭がありますよね。あの予約がもう1年ぐらい前から入ります。ほとんど市内はいっぱいでございます。その次の週には、青島太平洋マラソンがあり、もう12月はほとんど満室でございます。ただ、イベントをやるのはいいのですけれども、その後がもうがらんとなくなりますので、それはやっぱりその辺りも考えなくてはいけないかなと思ってます。

○島田委員 石垣島はマリンスポーツが大変人気があって、あそこは4万6,000人の人口なんだけれども、シーズンには人口が倍になるんだそうです。だから、リピーターです。来る人に対し、回数を重ねるほどサービスを良くしている。宮崎もやっぱりそういうところに特化しないとだめじゃないですかね。

○有田宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合宮崎支部長 住みたくなるまちですよ。何編も訪れて、自分が本当に住みたくなるような、そういう政策をしなくてはいけないと思うんですよ。

○川越宮崎県ホテル旅館生活衛生同業組合理事長 観議連さんとの会議を何回かやったことがあるんですが、やはり宮崎は非常に広いものですから、県北の課題と県南の課題とは全く違うんです。ここでは全体的なことを言ってますが、

地域によってそれぞれの課題がありますので、また、以前と同じように、県南は県南で、県北は県北で、開催してもらいたい。そこを分けられてやられたら、非常にその課題が出てくるんじゃないかなと思いますので、もしよろしかったら、そういう場を設けていただけませんかでしょうか。よろしくお願ひしたいと思います。

○押川委員長 もうないようでありますから、以上をもちまして、意見交換会を終了したいと思います。

それでは、私のほうから代表させていただきます、お礼を申し上げたいと思います。

本日は大変お忙しい中に御出席を賜りましてまことにありがとうございます。また、貴重な御意見たくさんいただきました。本当に我々ありがたいなというふうに今思っております。本日いただきました御意見は、十分今後の委員会活動に参考にさせていただきたいと思います。そして、宮崎の観光はどうするか、整備をどうするかということがやはり大事だろうというふうに思いますから、ともにこういう場を通じて、いただいた意見に対しましてフィードバックあたりもしながら、力を合わせて本県観光のために、また御指導、御鞭撻を賜ればありがたいと思います。

最後に、皆様方の御多幸、御健勝を心からお祈りを申し上げさせていただきます、大変簡単でありますので、お礼の挨拶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。

暫時休憩。

午後2時55分休憩

---

午後2時57分再開

○押川委員長 それでは、委員会を再開をいたします。

まず、協議事項（１）の次回委員会についてです。次回委員会は、11月定例会中の12月7日月曜日に開催を予定しております。

委員会も残すところ2回となり、これからは、年度末の報告書の作成に向けて、県当局や国に対し、どのような提言や働きかけができるかを整理していかなければなりません。

前回の委員会でも御協議いただきましたが、現段階において、報告書に盛り込む提言や、国に対する意見書提出の必要性など、何か御意見等があればお聞かせ願いたいと思います。ございませんでしょうか。報告の提言とか、何かこういうものを盛り込んでほしいということで。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 現段階では意見がないようでありますから、次回の委員会の際に再度御協議いただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 それから、次回委員会での執行部への説明、あるいは資料要求について、何か御意見、御要望等があればお聞きをしておきたいと思います。よろしいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 特にないようですので、次回の委員会の内容につきましては、正副委員長に御一任をいただきたいと存じますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 それでは、そのような形で準備を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（２）のその他についてです。

まず、県外調査についての連絡です。県外調査につきましては、11月3日午後5時半に宮崎港へ集合となっておりますので、よろしくお願

いをいたします。

そのほか、委員の皆様から何かございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○押川委員長 ないようでありますから、以上をもちまして、委員会を閉会いたします。本当に長時間ありがとうございました。

午後3時0分閉会