

総務政策常任委員会会議録

令和6年7月17日

場 所 第2委員会室

令和6年7月17日(水曜日)

午前11時8分開会

審査・調査事項

○総務政策及び行財政対策に関する調査

○その他報告事項

・宮崎カーフェリー株式会社の経営状況等について

中山間・地域政策課長	濱川哲一
産業政策課長	守部丈博
デジタル推進課長	福崎 寿
生活・協働・男女参画課長	森山紀子
交通・地域安全対策監	西丸日出男
みやざき文化振興課長	堀 尚子
人権同和対策課長	中村洋介

出席委員(8人)

委員 長	川添 博
副委員 長	山口 俊樹
委員	丸山 裕次郎
委員	濱 砂 守
委員	後藤 哲朗
委員	坂本 康郎
委員	岩切 達哉
委員	黒岩 保雄

欠席委員(なし)

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

総合政策部

総合政策部長	重黒木 清
政策調整監	田中 克尚
総合政策部次長 (政策推進担当)	大野 正幸
総合政策部次長 (県民生活担当)	河野 龍彦
総合政策課長	中村 智洋
広域連携課長	川越 勉
秘書広報課長	伊東 浩
広報戦略室長	須波 勇一郎
統計調査課長	伊福 隆徳
総合交通課長	河村 直哉

事務局職員出席者

議事課 主査	春田 拓志
議事課 主幹	弓削 知宏

○川添委員長 ただいまから総務政策常任委員会を開会いたします。

まず、本日の委員会の日程についてであります。

御覧の日程案のとおりでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○川添委員長 それでは、そのように決定いたします。

執行部入室のため暫時休憩いたします。

午前11時8分休憩

午前11時9分再開

○川添委員長 委員会を再開いたします。

それでは、報告事項の説明を求めます。

○重黒木総合政策部長 本日は、メディキット県民文化センターの大規模改修工事を御視察いただきましてありがとうございます。

説明があったかと思えますけれども、引き続き適切な工事の進行管理を図りまして、予定された工期内にしっかり工事を終え、早期の再開につなげてまいりたいと考えております。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、本日の常任委員会におきます報告事項でございますけれども、目次でございますとおり、本日は、「宮崎カーフェリー株式会社の経営状況等について」の1件でございます。

詳細につきましては、この後、総合交通課長から御説明いたします。

○河村総合交通課長 宮崎カーフェリー株式会社の令和5年度経営状況等につきまして、総合交通課より説明させていただきます。

資料3ページを御覧ください。

まず、(1)の輸送実績でございます。

こちらは、6月の常任委員会でも報告させていただいているところですが、令和5年度は、新船2隻において通年で運航された最初の年となっております。新型コロナウイルスの5類移行に伴う社会経済活動の正常化や、「物流の2024年問題」への対応に伴う海上輸送へのモーダルシフトも寄与いたしまして、貨物旅客の輸送量は前年度から増加している状況でございます。

表の令和5年度の欄を御覧ください。令和5年度の貨物輸送量は、トラックが6万9,076台となっております。前年度比でプラス8,040台、113.2%と増加している状況でございます。

次に、トラックドライバーを除く令和5年度の一般旅客ですが、表の一番下の行でございます。令和5年度実績で12万4,042人となっております。前年度比でプラス2万9,433名、131.1%と増加している状況でございます。

続いて、(2)の決算状況でございます。

令和5年度は、貨物・旅客の輸送量が大きく回復したことに伴い、営業収益が増加したことに加えまして、新船導入による燃費向上によって燃料使用量が減少したことや、国の燃料油価格激変緩和措置により燃料価格の高騰が一定程度抑制され、2期連続の黒字となっております。

具体的には、表の令和5年度の欄を御覧ください。営業収益は65億9,900万円、前年度比でプラス6億9,400万円、11.8%の増加となっております。営業費用は58億2,700万円、前年度比でプラス9,500万円、1.7%の増加となっております。

営業費用のうち、燃料費につきましては、先ほど御説明差し上げたとおり、新船2隻での通年の運航により、燃費の向上の効果が最大化したことに伴う燃料使用量の減少が見られたことや、国の激変緩和措置によって燃料価格の高騰が抑制されたことで、前年度から減少しているという状況でございます。そのため、営業費用への物価高騰等の影響が一定程度抑えられております。この結果、令和5年度におきましては、営業利益は7億7,300万円のプラス、経常利益は7億500万円のプラスとなっております。

なお、7億500万円の黒字を計上したところではございますけれども、先ほど来申し上げております国の激変緩和措置によって、推計約4億6,900万円の燃料高騰分が抑制された上でのものと伺っております。県からも燃料高騰対策等といたしまして、約2億2,700万円の補助金を交付していることを踏まえ、引き続き利用促進を図っていく必要があると考えております。

続きまして、4ページを御覧ください。

月別の輸送状況について、旅客・貨物をそれぞれまとめさせていただいております。

まず、①の貨物輸送量でございますけれども、折れ線グラフが全体の輸送量、棒グラフが上り荷と下り荷それぞれの輸送量を示しております。

カーフェリーが運ぶ貨物の多くについては、県内で生産される農畜水産物として、出荷量が増える冬場にかけて輸送量が増加している傾向がございます。

また、上り荷と下り荷を比較いたしますと、

青色の棒グラフの下り荷が少なくなっている傾向にあります。これは、関西方面から宮崎県に直送される貨物が少ないという状況でございます。フェリーを利用して関西方向に向かったトラックの一部が、九州北部向けの貨物などを陸送で運びながら宮崎県に戻ってくる傾向があるためと聞いております。

続きまして、5ページを御覧ください。

こちらについては、一般旅客の輸送量について、同様に月別の上り、下りでまとめさせていただいております。

行楽シーズンや夏休み期間を中心に増加している傾向であり、県内がスポーツキャンプ等で盛況となります2～3月も利用が好調な状況でございます。

なお、棒グラフで示しております上りと下りの旅客数につきましては、月ごとで見ますと若干の差はありますが、年間を通じて見ますと、ほぼ均衡しているという状況でございます。

続きまして、6ページを御覧ください。

上り荷と下り荷の年度別の推移をまとめさせていただきます。

令和5年度の状況を見ていただければと思いますが、上り荷と下り荷の割合は、おおむね6対4の状況でございます。下り荷が少ない状況が続いている状況ではございますが、前年度比を見ていただくと——近年の増加率で見ますと、下り荷が上り荷を若干上回っているような状況でもございます。

ページの下半分については、それぞれ県の実施しております上り荷、下り荷に対する支援策を記載させていただいているところでございます。

上り荷については、事業が2つございますが、合計して増加分の約49%に相当する台数につい

ては、割引運賃等を県で支援させていただいております。下り荷につきましても、増加分の59%に当たる台数について、同様に運賃割引等の支援策を活用いただいている状況でございます。我々県の支援策についても、カーフェリーの利用促進に一定の成果があったものと考えております。

続きまして、7ページを御覧ください。

参考として稼働率の状況について数字をまとめさせていただいております。

注記がございますが、貨物の稼働率については、12メートルトラックをベースとした積載可能台数を基準に、乗船したトラックの台数から計算したものであります。実際に乗船したトラックの車長については様々あるところであり、そういったところを考慮せず単純に台数で計算したものでございますので、単純に年度間を比較できるものではないというところには留意が必要であります。

また、旅客の稼働率につきましても、全体の定員数と乗船者数から定員稼働率を計算したものでございまして、旧船と新船では客室構成が異なることから、同様に、比較に当たっては留意が必要となります。

図を見ますと、令和5年度の稼働率につきましては61.0%となっており、コロナ禍前である令和元年度の73.3%と比較しますと低い数字にはなっております。これは新船の輸送能力自体が130台から163台に増加していることも要因となっております。

なお、令和5年度の便当たりの貨物輸送実績につきましては、令和元年度を4台上回る99台となっております。令和元年度より、年間で2,723台増加しているという状況でございます。

次に、表の一番下、令和5年度の一般旅客の

稼働率であります。稼働率は38.2%となっております。令和元年度の32.6%と比較すると高くなっている状況です。ただ、こちらについても、新船では個室化を進めたため、一般旅客定員が582名から466名に減少したことも要因になっているとは考えられます。

令和5年度の便当たりの一般旅客数の実績は、令和元年度を12名下回る178名となっております。旅客数自体は減少している状況でございます。

続きまして、8ページを御覧ください。

最後に、新船にしたことによる効果を改めてまとめさせていただいております。

まず、(1)の貨物輸送でございますが、令和5年度におきまして、旧船の積載台数であった130台を超えて貨物輸送を行った便数は157便に上っており、新船の積載台数を163台に向上させたことによって、旧船であれば乗船できなかった延べ2,949台を輸送することができたという状況になっております。

また、(2)の旅客輸送でございますが、旅行形態のトレンドが団体旅行から個人旅行にシフトしている状況でございます。右下の「旅行形態の構成比」を見ていただくと分かりますとおり、フェリーの旅客についても個人客の割合が増えている状況でございます。新船では、一般旅客向けの個室を増加させており、個人客の需要を捉えることにつながったと考えております。

現在、カーフェリーを取り巻く経営環境につきましては、「物流の2024年問題」を受けたモデルシフト等の追い風があるところではございますが、冒頭申し上げたとおり、国の燃料価格激変緩和措置等の動向も見据えながら、まだまだ予断を許さない状況にあると考えておりますので、県としても経営状況等を注視してまいり

たいと考えております。

○川添委員長 執行部の報告が終わりました。質疑はございませんか。

○黒岩委員 この下り荷・下りの乗客についてです。油津港から出る貨物船にしても、やはり下りが少ないというのが一番の課題であり、宮崎港も同じだろうなと思っています。荷物については補助金などの対策を取っていらっしゃるのですが、乗客については何か対策をお考えでしょうか。

○河村総合交通課長 宮崎カーフェリーの旅客については、下りと上りは比較的均衡している状況でございます。私ども宮崎県民の送客と併せて、当然ながら関西方面のお客様に来ていただくことも重要であると考えておりますので、そういったところで利用促進策を取らせていただいている状況でございます。

具体的には、昨年度は「バッファローズルーム」を設置させていただいたり、今年度はWi-Fi導入の実証実験をすることになっております。家族客のお客様もターゲットとしては有望なところですので、そういったところに対する割引運賃も必要かなと考えています。

さらに言うと、関西方面からの学生やキャンプ需要は比較的に見込みやすいと思っています。観光の要素も入ってくるとは思いますけれども、カーフェリーを使っただいて観光に来ていただくということもPRしていかないといけないなと考えております。

○黒岩委員 課長がおっしゃられたとおり、「スポーツランドみやざき」との連携です。以前聞いた話だと、関西の大学生はフェリー移動でもいいということでしたが、宮崎港から合宿地までのバスの補助などがあると使いやすいという話も聞いたことがあります。

ですから、総合交通課だけでなく、部局を超えた連携をし、そういった集客対策にさらに力を入れていただきたいと思います。要望でございます。

○丸山委員 全体的には約7億円の経常利益が出ているということですが、補助金が入ってないので、入らなければ恐らく1億円ぐらいの利益しかありません。

あと、記憶が曖昧なんですけれども、新船に対する返済状況については、元金を含めてどういう状況かを教えてもらっていいでしょうか。

○河村総合交通課長 まず、決算状況について少し細かめに説明させていただきます。

資料3ページ目でございますけれども、経常利益が7億500万円という形で出ております。県からの補助金については、約2億2,000万円入っておりますけれども、経常損益をはかるときに県の補助金も入っている形になります。さらに、国の燃料油価格高騰対策というのは、元請業者に補助金が入る形になりますので、営業損益の計算の燃料仕入価格に、既に入った形で購入している状況になります。

説明の中でも申し上げましたけれども、それを考慮すると、仮に国の補助金が全くなければ、使用量から換算すると4億6,900万円程度の料金の追加負担が発生したのではないかと推計しています。

さらに我々からも補助金という形でお出しさせていただいていますので、7億500万円程度が黒字にはなりますけれども、かなり削減される状況になるといったところでございます。

旅客・貨物は順調に推移しておりますけれども、燃料価格の部分への注視が必要だというのが全体の評価になろうかと思えます。

返済の部分につきましては、元金の返済が令

和5年度から既に始まっている状況でございます。県も40億円を貸し出しておりますけれども、県に対する返済は令和7年度からという形で予定している状況でございます。

基本的に民間同士の契約内容でございますので、具体的な返済額については、私からなかなか申し上げることはできないんですけれども、期間をトータルすると平均して8～13億円程度を行き来するような返済額で返済を行っていく予定だと聞いております。

○丸山委員 県への約8～13億円の返済が令和7年度から始まるということになると、今の経営や収支からすると、国・県の補助金等がなくなった場合に、多分まだまだ足りていないんじゃないかなと思っています。会社として、今後の具体的な経営改革についての考えはお示しになっているのでしょうか。

○河村総合交通課長 基本的に事業計画に基づいて数字を伸ばしていくことが必要だと思っています。

令和5年度については、もともと長期の事業計画を立てた数字からは輸送量自体は目標達成しています。貨物でいいますと3,200台ほど、旅客でいいますと3,800名ほど計画よりプラスの動向にはなっていますので、基本的には旅客や貨物を伸ばしていくことが必要だと考えています。

燃料費部分も、令和5年度の実績としては、長期事業計画の中で予定していた燃料費よりは若干ではありますけれども、数字としては低い状況になっています。当然、補助金の状況がどうなるかというところは、なかなか国全体の仕組みなので読めないところではあります。基本的にこの数字を伸ばしていくというのが必要だとは思っております。

燃料費自体は減っていますが、人件費等もこ

の状況の中で増えている状況ではあるので、そこも見据えながらやっていく必要があるのかなと思っています。

○丸山委員 我々がいろいろと議論したときに、1台当たりの貨物単価について、荷を出すほうが簡単に単価を上げられて困るということで、なかなか上げられないということも聞いています。試算のときの単価と今の単価ではどれぐらい差があって、本来はここまで上げないと経営的には厳しいんじゃないかということもあるけれども、農畜水産物を運ぶためには、単価を上げ過ぎると農家の所得に影響があるから上げ切れないということもあります。

非常に難しい経営感覚を持たないといけないと思っているのですが、どれぐらいが本当の単価と認識していればよろしいでしょうか。

○河村総合交通課長 長期事業計画時の単価については手元にはないんですが、先ほど来申し上げております国と県の支援が入っておりますので、それで一定程度下がっているという状況にあります。

料金体系の説明をさせていただくと、フェリーには、飛行機でいうサーチャージの制度が入っております。燃油価格が一定の水準を超えた場合に、それをある程度回収できるよう、段階ごとに積み増していくような制度になっています。

料金の状況を説明いたします。例えばトラックでいいますと、12メートル未満の基本運賃が8万6,900円となっています。そこに1万1,000円の燃料調整金がかかります。この1万1,000円というのが、いわゆる燃料の変動に対するサーチャージの料金だと捉えていただければと思います。

この1万1,000円というのは、先ほどの国と県の補助金と燃料高騰対策の支援が入った上での

数字となっております。これが仮になかった場合には、バフの何段階目という形で調整するんですけれども、時期によって当然ながら価格が違いますので、例えば1.5倍とか2倍、この調整金が増加すると聞いております。本来であれば、先ほど申し上げた1万1,000円が2万2,000円になるとか、それぐらいの幅の調整金の増加をしないといけなかったものが、この額で抑えられているという状況にあると聞いております。

○丸山委員 今、新型コロナ対策とかいろいろ補助金があつていいけれども、それらがなくなってきた場合の対応について、荷主さんに対してのアプローチとかは既に始まっていると認識してよろしいでしょうか。

○河村総合交通課長 先を見据えてどうしているのかという質問だと捉えましたけれども、国の補助金がいつまで続くかというのがなかなか読めない中で、他方、複合的な要素もこちらに入ってくると思います。トラック事業者についても、当然ながら業界としては、荷主に対しての価格転嫁は非常にしづらい状況にあります。

数字で見ても、ほかの業界と比べて非常に状況は悪い中で、時間外労働規制も始まりました。非常に体力のある大手の事業者は働き方を重視して、トラック輸送を陸送からフェリーに変えていただくような状況もトレンドとしてあるというのは事実です。

時間外労働規制に絡めてフェリーのアプローチをしていくというのと、一度ルートをつくと、そこで継続してやっていただく傾向にあると聞いています。時間的な融通も非常に利きますし、小回りが利くというところもあって、陸送が割合としては多く占めていた状況であります。そこをある程度工夫してもらって、ルートをつくっていくような営業を現在もさせてい

ただいております。それが将来につながるものかなと我々も考えているところがございます。

○丸山委員 今は補助金等があつて一応黒字だけれども、経営的にはかなり厳しく、改善をもう少しやらないと厳しいと思っています。

あと、志布志市や大分県にも新船ができたりしていて、そっちに流れているんじゃないかという話も伺ったりしています。ほかのフェリー会社との競争はどうなのかを比較しないといけないと思っていますので、ある程度でいいんですが、そのあたりの状況についてのデータがあれば頂きたいと思っています。

ほかはもっと伸びているのか、宮崎カーフェリーはコロナ禍が終わっても伸び率が低いのかとか、どう分析されていますか。

○河村総合交通課長 南九州でいいますと、志布志航路がある意味競争相手になるとは思いますが。どこまで流れているのかというところを把握するのは非常に難しいですけれども、料金の面でお答えいたします。我々の支援も入っているというところもあると思いますが、バフ込み——サーチャージ込みの料金で見ますと、志布志航路の料金と比べると価格競争力は我々にあるという状況です。安いというところでは。

あと、先ほどの輸送実績について志布志航路と比較しますと、旅客定員自体が違ったり、車長が13メートル換算で公表されていたりしますので、その考慮は必要になりますが、トラック積載台数でいいますと、13メートルで121台の積載車両数に対して、トラックの輸送台数としては7万台という形です。宮崎カーフェリーでいいますと6万9,000台余りですので、若干志布志航路のほうが台数として多い状況にあります。

対して、旅客については、旅客定員が約640名

余りと公表されておりますが、志布志航路ですと旅客が9万7,910人、宮崎カーフェリーは12万人を超えていますので、こちらのほうが稼働率的にはかなり高い状況にあると思っています。

○丸山委員 令和4年度から令和5年度に対する伸び率はどうですか。そこが伸び率によって分かるとしています。

○河村総合交通課長 貨物につきましては、令和4年度比で志布志航路は101%になっております。宮崎カーフェリーについては先ほど申し上げた113%ですので、伸び率は宮崎カーフェリーのほうが多いという状況です。

一般旅客につきましては、志布志航路については108%です。宮崎カーフェリーについては131%となっておりますので、伸び率についてはかなり我々が善戦しているという状況でございます。

○丸山委員 いずれにしても、ほかの航路も含めてデータを頂きたいですし、もう少し稼働率が伸びるのかなと思っています。多少乗れなかった分が2,000台ぐらい乗っていますよという話なんですけど、本来はもう少し伸びてもいいはずなのに、モーダルシフトや2024年問題と言いつつ、なかなか乗ってもらえていないというのは少し心配です。

特に、帰り荷対策なども補正予算を組んでいろいろなアドバイザーをつけてやっていますが、厳しい状況が続いてしまっているものですから、なかなか安定的に宮崎カーフェリーが経営できるのか非常に心配しています。いろいろな情報を含めて教えていただくように、今後ともお願いしたいと思っています。

○山口副委員長 個人的には40億円の投資が回収できるかどうかということが結構気になっているところではありますが、そもそも論とし

てお聞きします。

以前の資料を見ると、貸付けを担当している部署が商工政策課ですけれども、回収をする担当の課が違うのでしょうか。宮崎カーフェリー株式会社の経営状況などを報告するのは総務政策常任委員会だけでも、貸し付けている担当課は別の課なので、回収については商工建設常任委員会で議論すべきことという整理をすればいいのか、議論の場になかったのか、そのあたりが少し分からないのですが、役割はどうなっているのでしょうか。

○河村総合交通課長 商工観光労働部の商工政策課において、こちらの高度化資金貸付金の制度を所管しておりますので、貸付けについては商工政策課が担当しているという状況でございます。その貸付けと返済も商工政策課で所管している状況でございますけれども、表裏一体の話でございますので、当然ながら我々も、状況については共有を受けていますし、連携してやっているところでございます。

○山口副委員長 分かりました。

その前提でお伺いしたいのが、貸付けを決めたときの計画書があると思うんです。それと比べて今がどうなのかというところは、やはり表でもらいたいと思います。

コロナ禍などいろいろあって、恐らく当初とかなりぶれが出ていると思いますが、それをもつてしても、県としては資金回収が今のところ問題なくできるという判断をしているのかどうかというところまで、私としては常に聞いておきたいところではあると思います。

というのは、予算を可決した際に、県議会側が、しっかりと回収できるようにしなさいということとか、ちゃんと経営の指導をしなさいといったことを附帯決議しているみたいなんです。一

緒なのかもしれませんが、皆さんが想定していたものと現状はどれくらい違って、どういう状況なのか、その結果として、貸付けが回収できるという状態を維持できていると県側が判断しているのかというところまで報告していただけると安心できる気がします、そのあたりについて回答できますか。

○河村総合交通課長 先ほども触れさせていただいたかと思いますが、長期事業計画というもの存在しております、その中で返済が滞りなく進むように一定の目標を立てて、その数値をクリアしていこうという形になっています。

令和5年度につきましては、長期事業計画の計画輸送量としては6万5,869台を予定しておりましたが、実績としては6万9,000台余りとなっております。計画自体は上回っている数字となっておりますし、同様に旅客につきましても、もともとの計画では約12万人というところを、実績としては約12万4,000人というところで、こちらも上回っている状況でございます。

燃料費についても、もともとの想定では17億4,900万円でございます、こちらについても若干ではありますが、下回っている状況でございます。

○山口副委員長 数は確かに上回っていると思いますが、結局は経常利益がどうなのかというところだと思います。県庁のホームページから追ったので、正しいかどうか分かりませんが、総合交通課が以前作成した、「宮崎カーフェリーの新船建造について」という資料が出てきました。それを見ると、高度化資金貸付けに係る計画みたいなものがあって、投資額が約170億円の場合の令和25年ぐらいまでの資金計画が載っています。その計画では、令和5年度の経常利益が2億円を想定しているようです。

今年度は約7億円の経常利益が出ているけれども、先ほど御説明があったとおり、補助金のプラスがあるので、実質だと1億円とか1億5千万円ぐらいなのかなとなってくると、当初の想定よりは少し低いのかなという印象を持っています。当初とはずれているけれども、5,000万円ぐらいなので、恐らく返済は大丈夫だと貸手として判断しているといったところなど、議論としてあってもいいのかなと思っています。

人数が上回っているとか、台数が上回っているのはもちろんとても大事な要素だと思いますが、貸手側からすると利益がどれだけ出ているのか、そして、それがきちんと返済に回ってくるのかという観点での報告がもらえるといいなと思ったところです。恐らく大丈夫なのだろうというのは感覚的には分かりますが、次からの報告の際には、そのあたりも含めていただけると分かりやすいなと感じたので、お願いできればと思います。

○河村総合交通課長 企業のバランスシート等を見ますと、現金預金も一定程度ありますので、数年の返済については全く問題ないと思っています。

やはり一番気がかりなのは、燃油の価格について今後どうなるかというところであると思います。そこについては、先ほどトラックの台数を増やしていくというところも御指摘いただいておりますが、物流の要でもあるので、県としても頑張っていく必要があると考えています。

○川添委員長 令和5年度でいうと、減価償却費は幾らぐらい計上されているのでしょうか。

○河村総合交通課長 令和5年度の減価償却費については9億6,300万円を計上しております。

○川添委員長 純利益に減価償却分を含めたものを償却前利益と言いますけれども、ここから

返済力を見ます。

丸山委員と山口副委員長が言いたいことは、当初の返済計画、事業計画、そして償却前利益との対比で、補助金が打ち切られたときにどのくらい返済力があるのかというところは、歴然と全部数字に並べれば簡単に出てきます。この表に償却前利益も入れて、また返済額も入れて、そして令和6年度、令和7年度、令和8年度の計画も一緒に並べると一目瞭然で返済力が見えてきます。

その中で、収益力が弱いとか返済力に不安が出てくるといった場合に、もっと利用を増やす努力が必要じゃないかとか、物価高騰の中で運賃への転嫁が必要ではないかという議論ができると思います。その根拠となるところの数字がないので、そんなに難しい資料ではありませんし、ぜひしっかり全部並べて返済力が出るようにやっていただきたい。減価償却費を全部計上していただけると、すごく分かりやすいんじゃないかなと思います。ぜひそれをお願いしたいと思います。

○岩切委員 宮崎カーフェリー株式会社の経営と少し外れてしまうかもしれませんが、冬場を中心に、積み残しの車両が出ているという話が先ほど丸山委員からありました。発生する日数なり台数なり、その場合の対策についてお聞かせいただけませんか。

○河村総合交通課長 対策というとなかなか難しいところがありますが、令和5年度でいいますと、年間を通じた便数は695便ございましたが、トラックが満杯になった便は45便という状況でした。月ごとの差がそこまで極端にあるわけではないのですが、12月が9便、1月が12便でしたので、やはり冬場が多い状況になっています。

途中で予約を締め切ったりもするので、断っ

た台数も正確に把握し切れないところはありませんが、宮崎カーフェリー株式会社が把握している限りで聞きますと、年間700台余りが満席になってしまってお断りせざるを得ない状況にあると聞いております。

○岩切委員 宮崎県の生産物を都市部に運ぶという本来の議論からして、運び切れないという日があるということが、生産者からすれば発送が遅れたりすることに対してのいろいろな費用負担が増えたり、もしかしたら卸す値段が下がってしまうかもしれないとかいう不安があるのかなと思います。

そうすると、冬場に船に載せ切れない状況が発生しそうだというものをうまく調整しながら、出荷や収穫の調整が可能であったら、物流というものがもう少し正確性を生むんじゃないかなと思います。これはなかなか難しい話かもしれませんが、知恵を使えばできるところかなと思います。都市部に運ぶフェリーというのは宮崎カーフェリーしかないですから。難しい話をして申し訳ないですけども、ぜひうまく具合に考えていただければと思います。

○河村総合交通課長 なかなか答えがある形でお返しできないですけども、当然ながら、稼働率としてトラックに十分に積載されていないところもあります。業界全体としてどうするかという目線でいうと、積載率を上げていく取組も必要だと思っていますし、商習慣等も絡む話ではありますが、冬場に農産物が増えることについて、季節変動を平準化するというところも課題認識として持っています。さらに言うと、例えば市場などの卸し先が土日だとやっていないと、週末に係る便については少し弱くなります。生鮮食品が多いのでなかなか難しいところがありますけれども、その理解をどう進めて

いくかといったことも課題として感じているところがございます。

○川添委員長 ほかにないようでしたら、以上をもって総合政策部を終了いたします。

執行部の皆様、お疲れさまでした。

暫時休憩いたします。

午前11時56分休憩

午前11時58分再開

○川添委員長 それでは、委員会を再開いたします。

10月22日火曜日から10月24日木曜日に予定されております県外調査につきまして、御意見、御要望等を伺いたいと思います。

暫時休憩いたします。

午前11時58分休憩

午後0時1分再開

○川添委員長 それでは、委員会を再開いたします。

県外調査の日程、調査先等につきましては、ただいまの御意見等も参考にしながら正副委員長に御一任いただくことで御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○川添委員長 それでは、そのようにいたします。

その他で何かございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○川添委員長 以上をもって、本日の委員会を閉会いたします。お疲れさまでした。

午後0時1分閉会

署 名

総務政策常任委員会委員長 川 添 博