

【委員会記録】

木南委員長

ただいまから広域連合特別委員会を開会いたします。(10 時 35 分)

直ちに議事に入ります。

本日の議題は当委員会に係る付議事件の調査についてであります。付議事件につきましてはお手元に御配付の議事次第のとおりであります。

理事者において説明または報告すべき事項があればこれを受けたいと思います。

【報告事項】

○ 原子力発電所の安全確保に関する申し入れ(資料①)

八幡政策創造部長

それでは、政策創造部のほうから1点御報告を申し上げます。

通常この委員会におきましては、委員会と委員会の間に行われました関西広域連合の状況等、協議事項を御報告させていただいているところでございますが、今回、去る9月30日に第25回関西広域連合委員会が予定されておりましたけれども、御案内のとおり台風17号の影響で中止となったところでございます。

その委員会におきまして協議する予定でありました事項が1つありまして、中止になりましたけれども、広域連合委員であります構成団体の首長、7府県知事と4政令市長が連合事務局を通じて調整を行った申し入れが1点ございます。資料1でございますのでこの点について私のほうから御説明を申し上げます。

お手元に御配付の資料1をごらんください。

「原子力発電所の安全確保に関する申し入れ」でございます。

この件につきましては、8月23日と9月7日にも同様の声明、申し入れを行っているところでございますけれども、今般9月19日に、政府のほうでようやく原子力規制委員会を発足いたしましたことから、新しい原子力規制体制がスタートしたという事実を踏まえての申し入れを改めて行ったものでございます。

中段でございますけれども、1から5までの5項目でございます。

主なところを御説明申し上げますと、1つ目として、原子力発電所に関する新しい安全基準を早急に示すこと、それから2つ目の「大飯原発の再稼働は、暫定的な安全判断による限定的なもの」であることを強く自覚し、新しい安全基準に基づく再審査を早急に行うこと、などでございますが、この計5項目について政府に対し申し入れを行うことに合意したものでございます。

今週の月曜日でございますが、10月1日に総理大臣官邸や経済産業省のほか、新たに発足しました原子力規制委員会のほうにも申入書を提出したところでございます。

私のほうからの報告については、以上でございます。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

木南委員長

以上で報告は終わりました。それでは質疑をどうぞ。

大西委員

私のほうからは、まず以前の広域連合議会で竹内議員から質問をされておりました四国新幹線について、竹内議員がおられますが、竹内議員の質問は私はもう大賛成で、賛同して、いい質問であったなというふうに思っております。

それで、私は県のほうの見解をお尋ねをしたいと思います。知事も今議会の所信表明の演説で四国新幹線という1つ項目を挙げて演説をされておまして、四国新幹線の実現に向けて取り組みたいということで、大規模災害時のリダンダンシー、いわゆる代替手段、首都直下地震発生時の首都機能の継続、ひいては国全体を西日本が支える二眼レフの国土構造の構築、地域間格差の解消ということで、日本のグランドデザインには不可欠であるというふうに話をされておりますし、また、その話の中では近畿ブロック知事会議、それから四国知事会、また全国知事会議、それぞれで積極的に発言をされて、そして全国知事会の総合戦略・政権評価特別委員会の委員長ではありませんが、代表して直接各政党の政策調査会長を初め政策責任者に提案をしましたと言われておられます。

それで一生懸命、知事も努力されておりますが、竹内議員さんも関西広域連合議会でそれを求めるような質問をされておりますが、まず初めに、関西広域連合の中ではこの四国新幹線というのはどういう位置づけになっているか。また、あるいはこういうふうに明確に1つの柱、戦略として今後取り組んでいくということがはっきりしているというか、そういう関西広域連合での四国新幹線の意義づけ、意味合い、現在の取り組み、こういったものがございましたら、ちょっと簡単に御報告いただきたいと思います。

秋川交通戦略課長

ただいま大西委員のほうから、関西広域連合の中で四国新幹線をどう取り扱っているのかという御質問をいただいたかと存じます。今、先ほど委員のほうからも御説明ございましたとおり、本日御出席いただいております竹内議員から6月30日の関西広域連合6月臨時議会におきまして、大規模災害に強い関西のグランドデザイン構築に取り組むべきではないのかと御質問いただきまして、それに対し、和歌山県の仁坂知事、副連合長でいらっしゃいますが、東日本大震災の教訓を踏まえ、東海道・山陽新幹線のリダンダンシーの観点、新幹線が整備された地域との格差是正の観点を盛り込むこともグランドデザインを描く際の重要な視点と認識しております。さらに山陽新幹線の代替機能の確保、多重分散型国土軸の形成、地域間ネットワークの強化の観点からも、四国新幹線などの高速交通網整備は関西、西日本全体の発展のために重要な課題であると御答弁いただいたところでありまして、ただいま事務レベルではございますけれども、広域インフラの整備についてどうあるべきかということを検討しているというのが現在の状況でございます。

大西委員

今、現状を御説明いただきましたけれども、簡単にかいつまんで言うと竹内議員さんが質問をされ、それで関西広域連合としても、まだ具体的な取り組み方策は持っていないけれども、今後取り組んでいくように検討しているという事務方の状況であるというようなお話でございました。

なかなかこれは大きな話なので、すぐに一足飛びにどうこうという話ではないと思いますが。関西広域連合

でそういうふうに取り組んでいただくということになったら、今最後に課長さんもお答えになったんですけども、関西広域連合では広域インフラということについてその充実強化を図る、その検討というのが目指すべき将来像ということで、1つの項目として挙がっております。関西圏のポテンシャルを高め、我が国双眼の一翼を担うというような目標だということなんです。ここには、古い資料なのかも知れませんが、その資料の中に広域交通インフラの機能強化ということで、専門部会である北陸新幹線検討部会で平成23年度の費用云々、ルート提案に向けた結論を出すというようなことで書いてございまして、北陸新幹線検討部会というのがあるように書いてあるんです。

そういうふう書類を見ますと、これ関西広域連合で取り組むのであれば、まずやはり形として、広域インフラの検討俎上に大義としても載せる、分掌としても載せる、いわゆる県でいう分掌事務ということでしっかり明示していくということが大事だと思うんですね。これも先ほどの御答弁では、事務的な今検討ですみたいな話ですけども、そういうちゃんと会議で、分掌で、計画上で俎上に載せるようなそういう見通しというのはあるのかなのか、徳島県の見通しを聞きたいと思います。

折野広域行政課長

まさにおっしゃるとおりでございまして、この広域インフラ検討会につきましては関西広域連合規約の中に企画調整事務という項目で載せていただいております、その中で広域インフラ検討会を実施するという根拠になっておるものでございます。

大西委員

広域交通インフラの部会というのが、あるいは北陸新幹線の検討部会というのがその根拠になっているというその取り決めで、規約で、それが根拠になってつくっておりますということはわかるんです。そういうことがないとそれはつくらないと思うので。

私がお聞きしているのは、そういうふう1つの、例えば具体的に言うと四国新幹線検討部会というようにね、あるいは検討部会とまでいかないのかもしれませんが、具体的な形がなかなか定まらなくて。だから検討部会ができればいいんでしょうけれども、検討部会の前でも、準備会でも何でも結構ですから、まずそういう組織をつくってもらえることが大事だと。そこに、その広域交通インフラの中に四国新幹線は、飯泉知事が所信表明で言ったような、そういう観点からぜひ必要であり、検討するというようなことが明示されなきゃいけないと思うんですよ。それについてどうですかということなんです、いかがでしょうか。

秋川交通戦略課長

今の状況をちょっと御説明させていただきます。先ほど事務レベルで検討を進めているという話を申し上げましたが、現在、四国新幹線を含めました広域インフラの整備につきましては、今後の広域、関西の発展につながる交通アクセスとか、それから国土のリダンダンシーの確保、それから三連動などの大規模地震に備えたインフラ整備が不可欠であるという視点のもと、関西広域連合として広域防災、さらに広域産業振興などの分野別の計画、7つありますので、そういうことを踏まえつつ、関西広域連合のメンバーで何を入れるべきかということを、必要なインフラの基本的な考え方を示し、整理しているところでございまして、当然私ども

といたしましてはその中に四国新幹線、不可欠であるということで発言をし、適切に主張しているところでございます。

大西委員

関西広域連合の広域インフラ検討の中に1つの項目として入るかかどうかというのは、見通しについては言われませんでしたけれども、一生懸命求めていくということでございますが、やはりこれはそういうカチツとですね、ただ議員から質問される、当該知事から一生懸命、推進型の発言がある、こういうことも大切だと思いますが、しっかりとそこに明示されるということが、会議がそこに発足するというのが私は大事だと思いますので、まずそこができなければ四国新幹線といっても、知事がよく言う絵にかいたもちから食べられるもちにはならない。まず一番大事な、そこで形として取り組んでいると、関西広域連合が取り組んでいるということ具体的に明示してもらいたいと思うんですけども。

これ最後に質問できれば、時間がないかもしれませんが、それにも関連するんですが、常々私はこの関西広域連合に入るかどうかというときの特別委員会にも参加させていただいたので、その経過がよくわかるんですが、まず最初の、当初の7つの事務、そういったものは3年をめぐりにして一定の成果を出すと、3年間でやっていく事務なんですと、初めはですね。その後はどうなるかわかりませんけれども。まず発足から3年間、7つの事務について共同して1つの成果を上げましょうというのがこの関西広域連合の取り組みですよ。

そうしますと、もう今1年半ですか。広域連合が発足して1年半ぐらいたつんだろうと思います。あともう1年半ぐらいしかない。その3年までの間、あと残り1年半ほどの期間にこの四国新幹線が関西広域連合の項目として、重点項目として組織ができ、そして明示され、それに関西広域連合として取り組むんだという文章が出てこない、これは徳島県として敗北だと私は言わざるを得ないと思います。ですからあと残り1年半の中で、四国新幹線、ぜひ、関西広域連合全体で取り組むんだというようなことをみんながわかるような、明示できるような、そういうことをやっていただきたいと私は思います。

これについては、部長なんですかね、決意。ちょっと最初の3年間でやるということからすると残り1年半で、ぜひとも四国新幹線を関西広域連合が取り組む共通の戦略事務、こういうことで何らかの形で明示していく、何らかの形で組織を立ち上げていく、関西広域連合の中で。そういうようなことをぜひやってもらいたいですけれども、決意をお聞きたいと思います。

八幡政策創造部長

今、御質問、御提案がございました四国新幹線の関係につきましては、我々も四国はもとよりですけども、関西広域連合、近畿ブロック知事会、さらには全国知事会ともあらゆるチャンネルを使いまして、まず最初にのろしを上げたものをどんどん大きくしていく過程でございます。

そういう意味では関西広域連合の委員会、議会におきましても竹内議員からの質問に対して、仁坂副連合長が極めて前向きに、四国新幹線を含む山陰のほうも受け取られましたけれども、新幹線につきまして積極的にリダンダンシー等の観点から、関西の広域インフラ計画に位置づけていくことで検討するという答弁をある意味引き出していただいたことは大変心強いと思っております。我々が事務的にこれからも調整をしてい

かないといけない中で、極めていい取っかかりでございますので、これを前提に先ほど課長申し上げましたように、積極的に我々からも提案し、関西の中でも四国新幹線が、委員御提案のように、何らかのはっきりした形で盛り込まれるように努力してまいりたいと思います。

大西委員

部長の声は小さかったですけれども、心強いしっかりした何らかの形ではっきりと明示できるように頑張りたいということでございました。期待しておりますのでよろしくお願いします。

それでね、これ知事の所信表明でよくわからなかったのが、太平洋新国土軸の国土軸の複線化を盛り込んだ日本再生デザイン中間取りまとめや日本再生十二箇条やいろいろ出てきて、最後に、四国新幹線の実現に向けて、まずは昭和 48 年 11 月以来、基本計画でとどまっている四国新幹線が整備計画に格上げされますよう四国各県や近畿府県はもとより隣接地域、さらには経済界などと連携を深め、着実に進めてまいりますと、こういう演説をされてるんですよ。

今、決意をいただきましたように一生懸命取り組んでいただいて、関西広域連合で取り組んでいただくということ、推進するということが非常に徳島県としては心強いことであり、力強いことでもあると思います。私もわからなかったものですからいろいろ事務局に調べてもらいましたら、この四国新幹線というのは整備新幹線ですよ。新幹線鉄道建設ということで、全国新幹線鉄道整備法に基づき、整備新幹線が進められているということで、九州の新幹線や東北の新幹線や北海道の新幹線や、こういったことがどんどん進められて、今度北陸の新幹線とか動き出すわけでございますけども、唯一、四国方面が新幹線がないわけで。これを関西広域連合のこととは別にちょっと考えると、知事は昭和 48 年 11 月以来に基本計画でとどまっているということで、これをお聞きますと、全国新幹線鉄道整備法に基づいての基本計画であるということでございます。それで、昭和 48 年 11 月 15 日に運輸省、その当時の運輸省告示として、路線名は四国新幹線、起点は大阪市、終点は大分市、主な経由地は徳島市付近、高松市付近、松山市付近というふうに基本計画が規定されているわけですね。

それでこの後どうなるのかというと、大臣から調査の指示、大臣ですかねこれ、運輸省、国交省から調査の指示というのがあるそうです。それで調査の指示が出て、地形、地質等、供給輸送力、施設等の技術開発、建設の費用、その他について調査をする。そして調査が終わりましたら、営業主体、建設主体の指示が出て、そして整備計画の決定が行われると。整備計画の決定で、それでもうできるのかなと思ったら、その整備計画の決定をして、走行方式とか最高設計速度とか建設費概算など、こういうものを全部その決定に基づいて、それから今度決める、取り組むと。その後やっと建設の指示が出るというふうになっているわけです。

わかりやすい話で、最近になって全部できたと言われておりますけれども、九州新幹線は一番最初建設に取りかかってから全部開通するまでどれくらいかかっているんですかね。わかりますかね。大体でいいです。

秋川交通戦略課長

ただいま九州新幹線についての御質問でございます。まず、そもそものところ、申しわけございません。十分資料を持っておりませんので、わかる範囲で御説明させていただきます。

先ほど委員から御紹介ありました基本計画につきましては全国新幹線鉄道整備法というものがございまし

て、その中でいろいろな手続が定められております。そのうち基本計画の決定につきましては、法律第4条の中でいろんな路線名とともに示されておりまして、四国新幹線につきましては、昭和48年11月の告示で今お話ありましたとおり、起点が大阪市、終点が大分市、徳島市付近、高松市付近、松山市付近を経由するということが指定されております。

ちなみに九州新幹線、これは鹿児島まで行く線だと存じますが、昭和47年、1年前、昭和47年7月に、九州新幹線は福岡市を起点とし、終点を鹿児島市とし、主な経由地熊本市ということで指定されております。その翌年に基本計画から整備計画に順次進んでいくんですが、その中で第5条で調査の指示というものがございまして、平たく言うと着工がいつかというのを今手元に持ってないんですけども、昭和48年に整備計画が上がって平成23年に開通したと。すいません、今これしかないんですけども、そういう状況でございます。

大西委員

ちょっとほかの、全然徳島とは関係ないことでございますので、資料がないということでございますが。今、大体お聞きしたところによると昭和47年7月に決まって以来、やっと平成二十何年に全線できたと、九州は長いですけどね。でもこの四国新幹線も考えようによっては四国を全部縦断して、そして最後は九州の大分まで行くということですから。九州はまだ陸の上だけを行くんですけども、途中で海がありますのでね、海の区間がありますので、これかなりの難事業になるのではなかろうかと、工事としてもね。

そういうことを考えますと、やはりなかなか四国新幹線、さあやろうと言っても今から大体20年先、30年先の話なのかなあというような気はいたします。しかしながら、それは希望を持って、少しでも早くやらなければいけないということはあると思います。

それで、先ほど私が手続の順番を申し上げましたけれども、調査の指示をもらわなければいけないんですよね、国交大臣というか国交省のほうから。その調査の指示を出すのが、いわゆる国交省、直接その国交省が出すわけですよ。そうすると四国の知事会、関西広域連合、全国知事会、そういったもので位置づけていただいて、機運を高めていって、みんなで要望していこうというのはわかるんですが、具体的にもし本当にやっていこうということであれば、調査の指示を決定してもらわなければいけない。この調査の指示をまず勝ち取らなきゃいけないということなんですよ。

そうすると、これはちょっと今、この委員会ではありますが、関西広域連合とは関係なくもう調査の指示が出ればいいわけですから、だから調査の指示を国交省が出すと。ほかのところは一切関係ない。国交省だけが調査の指示を出す権限を持っている。こういうことから考えると、国交省に働きかけていかないとイケないということなんだと思うんです。

具体的に飯泉知事が一生懸命四国新幹線を推進されるということは、民主党政権下の国交省に対して、どのようにして調査指示を決定してくれと、進めてくれと、こういうような戦略を持っておられるのか。それを県としてどういうふうに今、考えられておられるのか。具体的にいついこうしますみたいな話じゃなくて結構ですから、まだそういうふうにするかしないかわからないけれども、ある程度こういうふうに県としては働きかけて、調査の指示をもらっていきたいと、こういうような国交省への働きかけについてお聞きをしたいと思います。

秋川交通戦略課長

調査の指示についての働きかけというか、どうしていくのかという御質問でございますが、知事も申し上げますように、まずは基本計画から整備計画に上げてもらうことが非常に重要であるということなんで、そのプロセスとして調査の指示をいただくということは避けては通れない内容かと思えます。

実は調査の指示の中で調査内容、いろいろ項目が分かれておりまして、委員からも御質問ありましたけども、地形、地質等の調査については一時指示が出ておりました。本州淡路間については昭和 58 年から平成 19 年の間、調査をしていたわけなんでございますが、現在着工しておりますいわゆる長崎新幹線、それから北陸新幹線、北海道の新幹線のほうの工事費がかなり必要だということで、そちらのほうに重点を置くべきというような話もありまして、一旦中止しております。私どもといたしましては、それを再度再開してもらうべきであり、それを經由しなければ整備計画に上がれないということで、知事も申し上げますように四国各県や近畿府県はもとより、隣接地域、経済界の皆様方と連携を深めて、声を大きくして進めて、それは政府とか国を含めて伝えていくべきであるということで、あらゆるところで発信していこうと思っております。

私が言うのは僭越かとは存じますが、委員の皆様方におかれましてそういう私どもの熱意、熱い思いをくんでいただきまして、御協力賜りますようどうぞよろしくお願いいたします。

大西委員

はい。すばらしい答弁でございました。秋川課長さんの熱意が感じられるところでございますが、今の御報告では、以前に一時、調査の指示という正式なものではなかったけども四国新幹線について淡路島等また鳴門あたりでしょうか、地形、地質等の指示が出ていた。予算もついていたと。それがほかのところに重点、予算づけをしなければいけないということで、予算もなくなりその事業が継続されなかったということなんです。これやっぱりそこまでいったということであれば、地形、地質の調査についてはもう1回再開をする。それから全面的な調査の指示をもらっていく。これはやはり国から来た八幡部長の役目だと思うんですが、八幡部長、決意をお願いしたいと思えます。

八幡政策創造部長

秋川課長のほうから熱い思いを申し上げましたので、私のほうからも同じく、これ秋川課長が申し上げましたとおり、我々、県としていろんなチャンネルを使いまして、機運の醸成、それから政策提言という手法を用いて国交省のほうにも既に5月以降に何度も知事自身も行かれて、政務三役それから相当局長にも直接申し上げているところでございます。

何よりもまず整備計画に格上げ、位置づけていただくということを強く強く申し上げているところでございますので、課長の繰り返しになって恐縮でございますが、我々ともども委員各位の力強い御支援がありますことを期待しております。よろしくお願いいたします。

大西委員

もうちょっと何ていいますか、自分のフル人力を使ってこれからやっていきますみたいなことを言われるかなと思ったけど、それは残念でございますが、期待はしておりますので、期待を一身に背負ってお願いしたい

と思います。

新幹線の話はこれくらいで、調査の指示が出なかったらそれ以上進まないということもありますし。それで最後にちょっと時間がもうほとんどないんですけれども、1点だけです。きのうもちょっと私、付託常任委員会のほうでお聞きしたんですけれども、今、尖閣諸島、竹島の問題、北方領土、それぞれ領土問題が今、クローズアップされております。今までの領土問題というのはそんなに過激ではなかったけども、今回はその対中国という話で、尖閣諸島のことがあって非常に中国の国内が、日本企業を襲う、日本人を襲う、日本の国旗を燃やす、踏みつける、こういったことをやっておるわけで、これは私は本当にテレビだけでありまして、そこにいたわけではありませんが、大変恐怖を感じる状況です。それで、これそのものがどうこういうのはきょうは時間がありませんし、申し上げません。けども、やはりこれについて、きのうもお聞きすると、教育委員会関係で交流をする予定だったのがもう来なくなった。それからこちらから行くのがやまったというように報告がありました。

それで関西広域連合で広域観光・文化振興についてやっていこうということで、1つの当初事務として、共同事務としてやるということが決まっております。それで関西観光・文化振興計画を策定し、そして関西広域連合内の観光・文化振興を図っていこうということでございます。その中に海外観光プロモーションの実施というのがあって、まず第1点は中国プロモーションというのがございます。第2点目には韓国プロモーションというのがあって、今回の領土問題でびったしかんかんで、中国と韓国に対して観光をプロモーションしておこうというようなことでございます。

それで、来ていただけるんだったらそれはそれでいいんですけれども、私はテレビや新聞の報道を見てみると、日本人が向こうに観光へ行くのも私はもうやめたほうがいいんじゃないか、しばらく。要するに、とぼっちを受けて危害を加えられたりするのは非常に困る、かわいそうだという思いがあるので。県職員の方でこの間、話をしてて、夏に中国に行こうと思ってるんですって言ったから、それはやめたほうがいいですよ。私は言いましたけど。それで、それは要らん話やと思いますけれども、こういう関西広域連合として、海外観光プロモーション、中国プロモーション、韓国プロモーションというのが計画されて、この基本計画の中に位置づけられた。そして積極的にアプローチしようとしてるんですが、これに対する影響、それからこの方針の見直しを、私は一時的にでもこの半年、1年の間でも一時凍結であるとか、そういったこともやむを得ないっていうことは思うんですけども、それは残念なんですけどね。私もそれは積極的にしなきゃいけないとは思わないんですけれども。やむを得ないと思うんですが。この辺の海外観光プロモーション、中国プロモーション、韓国プロモーションに対して、広域連合として、徳島県として、それに対する影響、それから計画等の見直しがあるかないか、こういうことについてお答えいただきたいと思います。

板東国際戦略課長

大西委員のほうから御質問いただきました関西広域連合での国際観光への取り組みでございますけれども、現在外国からの誘客ということで、これ各国が非常にしのぎを削りましてやっているという状況で、日本も現在アジア8位ぐらいのポジションになったという中で、現状では中国、それから韓国、香港、台湾、さらには欧米ということで、広く海外からの誘客を関西というブランドをもって売り込んでいこうということで進めておるところでございます。

御心配いただいております影響ということでございますけれども、現状で言いますと、政府の観光局が発表しております8月までの数字で言いますと、震災以前の数字を上回るような勢いで戻ってきていたというふうな状況であったんですけども、その後、9月に尖閣問題が勃発したということで、新聞報道等を見ておりますと、日本側のJAL、ANAの中国便が機材を小さくするとか、減便をする、関西のドラッグストアで大きなキャンセルが出るとかっていうふうな報道もなされておりますし、特にいわゆるゴールデンルート、関西から東京にずっと抜けていくようなゴールデンルートの地帯を中心にして、今後大きな影響が出てくるかなということが懸念されるところでございます。

一方、本県でございますけれども、本県の状況を言いますと、本県の外国人観光客の方の宿泊状況、これ1月から6月までの数字しか現在ございませんけれども、それを見ますと、国のトレンドと同様に震災前の水準を上回るような状況で戻ってきたというところでございます。それで、幾らかインバウンドをやっておられる宿泊施設等に聞き取りも行ったんですけども、9月に入って一部キャンセルがあったところとか、その中でも10月、11月、中国、台湾の予約は残っているとおっしゃるようなところもございまして、いずれにしても今後の動向を注視する必要があるんですけども、影響は懸念されるところでございます。

御参考までにちょっと申し上げますと、前回2010年に尖閣問題で中国の漁船と小競り合いがあったときの状況で言いますと、9月に勃発して、その後大幅に落ち込みまして11月ぐらいを底にして戻ってきたと。ただその後、大震災がまたございましたので、いろんな状況が重なって回復がおくれたようなところもあったんですけども、前回の状況で言いますと、そういうふうな状況であったというところでございます。

大西委員

今、お答えをいただきました。大体の今までの状況というのが、8月に中国客が戻ってきた。9月に事件が起こって、それから県内でも一部キャンセルがあり、ただ10月、11月、台湾なんかはまだキャンセルされずに残っているということです。若干の影響が観光にもあると、こういう状況でございます。

最後に、2010年9月の漁船の事件のときは、11月を底にしてまたV字で戻ってきているというような話がありましたけれども、ということはそれを期待していると言わなかったけども、そういうお答えのように聞こえました。しかしながら、私はこのたびのことはなかなかそこまでいくのかなというような気持ちもありますし、この領土問題については国も一歩も引くことはないということもありましょうし、中国もどんどんエスカレートしていったら、軍まで発言をしているという状況の中で、全然来る余地がないのに、来てください来てくださいとか、それに対して予算を使ったり、頭を使ったり、労力を使ったりして一生懸命やったって意味がない。ここはそういう話ではないと思う。湖南省の飛行機だってあれどうするのか、それはもう事実上ストップでしょう。要するに、補助金出さないというだけの話だから別にいいのかもしれませんが。結局それに対する労力を、そういう絶対何かできるということもないのに、労力をかけるという必要が私はないと思う。皆さん方だって忙しいんだからね。

それで一応、様子を見るという板東課長さんのお答えでもありましたけれども、様子を見るというのはいつまで様子を見るのか。それからこの影響が起こったことに対して、あと県内の観光業者なんかに対しては県としてどう説明していくのか、どういうフォローしていくのか、まあそういったことをもし考えられているんだったらお聞かせいただいて、ちょっとそのお答えによって考えます。

小川観光国際局長

ただいま板東課長のほうから、中国、特に韓国というか中国との関係について御説明させていただきました。今現在、日本と中国は領土の問題ということで、両方ともこれは国の主権にかかわることありますので安易な妥協というのはしてほしくないし、きちとした、毅然とした態度で日本政府も対応していただきたいと思います。

ただ、民間、特に経済になるんですけども、日本と中国につきましては、グローバル社会の中で各1つの、単独の国だけで生産して世界に物を売っていくというのではなくて、日本から原材料というか、中間の基本的な重要な部分を中国に輸出して、それを中国が欧米であるとかEUとかに輸出しているというようなこともあって、非常に密接な関係があります。そういうような関係の中で、過去においてもいろいろあったんですけども、その日本と中国との関係を支えてきた1つの大きなものとして、経済もありますでしょうし、中央政府間でもありますとか、あるいは民間交流というのが重要なパイプとしてありました。今現在、種々報道の中でそういう民間のパイプ、あるいは経済のパイプ自体も非常に細くなっているということありますので、それを今、強力にやるというわけにはなかなか、日本が考えても中国のほうが受け入れないということもあると思います。

また、日本の国民感情というのも以前にも増して非常に大きな懸念を示しているところがございます。ということで、今、板東課長が申しました答弁につきまして、いつまで見るのかというようなことをおっしゃる委員の疑問というのもわかりますけれども、私どもとしましては、当分の間は今の日中関係の動きを注視することが非常に大事なのではないかと。その中で、日本と中国との関係が改善されとかいうことになれば、それは中国というのは非常に日本にとっても、観光で言いますと13億人ありますし、韓国に次ぐ観光でインバウンドの、今までも来た実績もありますので、大きなところであると、ターゲットとするところであるとは思っております。

そういうことで、私どもも今の日中関係の動き、再度申しますけれども注視しながらその時々に応じて、ただパイプを全部なくすというのではなくて、チャンネルというのは幾つもあったほうがいいと思いますので、そのチャンネルというのをきちんと持ちながら対応してまいりたいと思います。

県内の観光業者に対する対応というのをどうするのかという御意見ございました。こういうことで私どもとしましては、ただ1つの国ばかりの対応ということになりますと、やはり国と国との間というのはいろいろな政治的な争いとかもありますので、私どもとしましては、大きく違うようなところにもチャンネルを広げるとともに、国内観光というのも重要であると思いますので、そこら辺でも努力をいたしまして、県内の観光業者に大きな経済的なそのデメリットが生じないように、全力で取り組んでいきたいと思っております。

大西委員

今、小川局長から御答弁いただきました。今、現時点では局長が御答弁されたようなことしか言えないのかなと私も思います。ぜひ何といいますか、関西広域連合で何度も言うように中国プロモーション、韓国プロモーションとかいって、観光客を来ていただくというようなことをやっておるんですけども、徒労に終わっては意味がないし、そんな無駄なことをする必要はないと私は思いますし、ただ様子を見たいということでご

ざいますので、いつまでかはわかりませんが、ぜひとも私も国民との間は、国民同士はお互い非常に交流があって、行き来をしているということは、非常にすばらしい理想なことじゃないかなと思います。そういうふうになっていただきたいなと思いますが、県としても注視をして、それで観光業者にも影響の出ないようにはしていただきたいなと思います。以上で終わります。

木南委員長

ほかに質疑はありませんか。

(「なし」と言う者あり)

以上で質疑を終わります。

これをもって広域連合特別委員会を閉会いたします。(11 時 23 分)