

平成27年6月定例会 広域交流対策特別委員会(事前)

平成27年6月9日(火)

[委員会の概要]

喜多委員長

ただいまから、広域交流対策特別委員会を開会いたします。(10時34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。

まず、理事者において説明又は報告事項があれば、これを受けたいと思います。

【説明事項】

- 提出予定案件について(資料①)

【報告事項】

- すだちくんによる情報発信について

相田政策創造部副部長

6月定例会に提出を予定しております、広域交流対策関係の案件につきまして、御説明を申し上げます。私からは、歳入歳出予算の総括表及び政策創造部関係について御説明を申し上げ、続きまして、各所管部から御説明申し上げますので、よろしくお願いたします。

それでは、お手元にお配りしております広域交流対策特別委員会説明資料の1ページをお開きください。平成27年度一般会計・特別会計予算についてでございます。一般会計の補正予算の総額は、総括表の一番下の左から三番目の欄に記載のとおり、65億6,319万5,000円の増額をお願いしており、補正後の予算総額は、その右の欄のとおり、175億4,633万円となっております。補正額の財源につきましては、財源内訳欄の括弧内に記載のとおりでございます。

2ページをお開きください。特別会計の補正予算の総額は総括表の一番下の左から四番目に記載のとおり、7億円の増額をお願いしており、補正後の予算総額は、その右の欄のとおり、22億6,068万1,000円となっております。補正額の財源につきましては、財源内訳欄の括弧内に記載のとおりでございます。

続きまして、政策創造部関係につきまして、御説明申し上げます。再度、1ページをお開きください。総括表の一番上の政策創造部の欄でございます。政策創造部の補正額は、左から三番目の欄でございますとおり、2,670万円の増額をお願いしており、補正後の予算総額は、その右隣の欄のとおり、8,114万2,000円となっております。

続きまして、3ページをお開きください。政策創造部の各課別の主要事項について、御説明申し上げます。

総合政策課でございます。(目)計画調査費の摘要欄①広域交流連携推進費のア、新規事業、大鳴門橋開通30周年未来へのステップアップ事業でございますが、大鳴門橋が開通30

周年を迎えることを契機に、徳島、兵庫両県の交流の促進や本県への観光誘客につなげるため、シンポジウムを開催する経費として、170万円を計上いたしております。総合政策課の補正後の予算総額は、3,844万2,000円となっております。

続きまして、地方創生推進課でございます。(目)企画総務費の摘要欄①企画調整費の「ア、新規事業」の「v s 東京」実践事業でございますが、共通コンセプト「v s 東京」に基づきまして、徳島ならではのコンテンツを活用し、本県が有する東京にも勝る魅力を発信するための経費として、2,500万円を計上いたしております。地方創生推進課の補正後の予算総額は、4,270万円となっております。

続きまして、13ページをお開きください。その他の議案等につきまして、一点御説明を申し上げます。

平成26年度の繰越明許費繰越計算書でございます。さきの2月定例会におきまして御承認を頂きました繰越明許費につきまして、左から4列目、翌年度繰越額の欄に記載のとおり、3,760万円に確定したところでございます。今後とも、事業の早期完了に向けて努力してまいりますので、御理解を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

提出を予定しております案件の説明は以上でございますが、続きまして、一点御報告を申し上げます。お配りしております資料はございませんけれども、すだちくんによる情報発信についてでございます。本県の誇るマスコットであるすだちくんにつきましては、昨年、一昨年のゆるキャラグランプリでの活躍もございまして、今や全国的な知名度を有しているところでございます。このすだちくんの活躍の幅をより一層広げ、更なるステージへと進化していくために、本年5月からは、これまでの農林水産部から全庁の情報発信の司令塔でございます政策創造部へ人事異動することとなりました。

この異動を契機に、県を挙げて取り組んでおります重要課題であります地方創生に関する情報発信について、移住交流をはじめとしました各種イベントやWEBなど様々な媒体によりまして、すだちくンを最大限活用してまいりたいと考えております。

なお、目前に控えました「ゆるキャラグランプリ2015」につきましては、エントリーを行わずに、今後は、県内市町村のゆるキャラと連携した情報発信を展開するなど、地方創生を基軸に据えた情報発信を重点的に実施してまいりたいと考えております。提出予定案件の説明及び報告事項は以上でございます。よろしく御審議賜りますようお願い申し上げます。

仁木商工労働観光部副部長

今議会に提出を予定しております、商工労働観光部関係の案件につきまして、御説明申し上げます。お手元の委員会説明資料の1ページをお開きください。商工労働観光部の一般会計につきましては、総括表の2行目、補正額欄に記載のとおり、1億3,463万円の増額をお願いしており、補正後の予算額は、合計で18億6,936万9,000円となっております。補正額の財源内訳につきましては、括弧内に記載のとおりでございます。

次に、4ページをお開きください。商工労働観光部の主要事項につきまして、御説明申し上げます。

まず、観光政策課でございます。観光費の摘要欄①の「ア、vs東京「おどる宝島!とくしま」キャンペーン事業」につきましては、本県への宿泊者数の更なる増加につなげるため、

「おどる宝島！パスポート」の拡充，キャンペーンブックの作成等，観光誘客を強力に推進する経費でございます。

また，同じく観光費の摘要欄①のウ，「阿波おどり大絵巻2015“秋”」開催事業につきましては，年間を通じた阿波踊りのフル活用により誘客促進を図るため，秋に阿波踊りイベントを実施する経費でございます。観光政策課の補正額合計は3,154万円となっております。

次に，5ページをお開きください。まず，国際戦略課でございます。計画調査費の摘要欄①のアの（ア），徳島の魅力発信！インバウンド推進事業につきましては，台湾でのインディゴソックスの試合に合わせ，四国遍路やアニメ，サイクリングの魅力を発信するほか，専用ホームページの開設によるハラル圏への情報発信等を行うなど，インバウンドを推進する経費でございます。国際戦略課の補正額合計は3,700万円となっております。

次に，にぎわいづくり課でございます。計画調査費の摘要欄①のアの（ア），とくしまマラソン海外PR事業につきましては，海外からの誘客を促進するため，とくしまマラソンの魅力を盛り込んだアニメ動画を作成し，国内外に向けてPR活動を実施するものでございます。

また，観光費の摘要欄①のア，vs東京とくしまにぎわい戦略事業につきましては，国内外から更なる観光客を誘致するため，「マチ★アソビ」，国際アニメ映画祭を更に充実し，その魅力を国内外に向けて情報発信を行うとともに，関西方面からの誘客を促進するため，大鳴門橋開通30周年イベントを開催するものでございます。にぎわいづくり課の補正額合計は6,609万円となっております。

次に，14ページをお開きください。平成26年度繰越明許費繰越計算書でございます。さきの2月議会で御承認いただきました金額にて，繰越しをさせていただいております。繰越内容としましては，一般会計では，さきの2月議会で御承認いただきました，国の地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金を活用した事業となっております。

また，中小企業・雇用対策事業特別会計では，企業支援課の企業立地促進事業費におきまして，美馬市への工場用地造成に関する周辺環境の整備に対する補助金に関するものでございます。商工労働観光部において，今議会に提出を予定しております案件につきましては以上でございます。なお，報告事項はございません。御審議のほど，よろしくお願いたします。

山本農林水産部副部長

続きまして，農林水産部関係の提出予定案件につきまして，御説明を申し上げます。お手元の説明資料の1ページを御覧ください。農林水産部の一般会計につきましては，上から3段目の補正額欄に記載のとおり，今回，6,075万円の増額補正をお願いいたしてございまして，補正後の予算総額は，1億7,204万9,000円となっております。また，補正額の財源内訳につきましては，括弧内に記載のとおりでございます。

6ページを御覧ください。農林水産部の主要事項についてでございます。

まず，もうかるブランド推進課関係でございますが，計画調査費の摘要欄①のア，「6次産業化フューチャー人材育成」事業におきましては，次代を担う若い生産者等の斬新なアイデアの活用によりまして，六次化商品の開発支援や，将来，六次産業化に取り組む人

材を育成するための経費といたしまして200万円の増額を、また、園芸振興費の摘要欄①のア、まるごとクールトクシマ発信事業におきまして、東京など大都市で、トップセールスによる 県産農林水産物のプロモーションを実施するとともに、県内のクリエイター等、プロの視点を取り入れた発信力の高いPRコンテンツを作成し、食やもてなしの分野で「v s 東京」を効果的に発信するための経費として1,515万円の増額を、さらに、イのビジネスサポート事業におきまして、全国で活躍するブランドサポーターのネットワーク化により情報発信を強化するとともに、大都市でのPRや営業活動を担うセールスチームを養成するための経費として、410万円の増額をお願いするものでございます。

以上、もうかるブランド推進課合計といたしましては、2,125万円の増額をお願いいたしております。

次に、林業戦略課関係でございます。林業振興指導費の摘要欄①のア、徳島すぎブランド強化事業におきまして、木材の品質を認証するJAS認定などの取得支援や、東京など大消費地におけます県産材利用促進のプロモーション経費として、650万円の増額をお願いするものでございます。

続きまして、水産振興課関係でございます。計画調査費の摘要欄①のア、もうかる漁業まるごと支援事業におきまして、企業や大学等と連携し、未利用資源の商品化や、販路開拓につながる出荷形態の開発、新たな養殖品目の創出などに取り組むための経費として、3,300万円の増額をお願いするものでございます。

続きまして、15ページをお願いいたします。その他議案等といたしまして、平成26年度繰越明許費繰越計算書でございます。翌年度繰越額として、農林水産部合計で1億3,400万円が確定いたしましたので、御報告をさせていただくものでございます。提出予定案件の説明は以上でございます。なお、農林水産部関係の報告事項はございません。御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

瀬尾県土整備部副部長

続きまして、県土整備部関係の提出予定案件につきまして、御説明申し上げます。それでは、お手元の委員会説明資料1ページをお開きください。一般会計の歳入歳出予算総括表でございます。表の補正額欄、下から2段目に記載しておりますとおり、今回、県土整備部におきましては、63億4,111万5,000円の増額をお願いしております。補正後の予算額は、154億2,377万円となっております。また、補正額の財源につきましては、右の財源内訳欄に括弧書きで記載しております。

次に、2ページをお開きください。特別会計につきましては、公用地公共用地取得事業特別会計におきまして、7億円の増額をお願いしております。補正後の予算額は、港湾等整備事業特別会計も合わせた県土整備部合計で、8億4,130万7,000円となっております。また、補正額の財源につきましては、右の財源内訳欄に括弧書きで記載しております。

続いて、7ページをお開きください。この7ページから次のページにかけては、一般会計の各課別の主要事項説明でございます。

まず、道路整備課におきましては、道路施設の新設改良などの道路整備に要する経費としまして、55億198万円の補正をお願いしております。次の都市計画課におきましても、道路施設の新設改良に要する経費のほか、鳴門総合運動公園の施設改修や老朽化対策、さ

らには、南部健康運動公園の陸上競技場の設計など、公園整備等に要する経費としまして、合計で6億467万5,000円の補正をお願いしております。

次の運輸政策課におきましては、港湾施設の整備等に要する経費として、3,990万円の補正をお願いしております。

次の交通戦略課におきましては、新規事業といたしまして、徳島阿波おどり空港の機能強化のための整備に係る設計に要する経費など、7,125万円の補正をお願いしております。

8ページをお開きください。高規格道路課でございますが、地域高規格道路などの整備に要する経費としまして、1億2,331万円の補正をお願いしております。

9ページを御覧ください。特別会計でございます。用地対策課の公用地公共用地取得事業特別会計におきまして、新直轄方式により整備中の四国横断自動車道、阿南インターチェンジから徳島東インターチェンジ間の整備促進を図るため、国から受託し、必要な用地を先行取得するための経費として、7億円の補正をお願いしております。

10ページをお開きください。地方債でございます。追加といたしまして、公用地公共用地取得事業特別会計で、6億6,200万円を限度額として、事業の財源に県債を充てることとしております。起債の方法、利率などは記載のとおりでございますので、よろしく願いいたします。

次の11ページを御覧ください。その他の議案等といたしまして、不動産の処分についてでございます。四国横断自動車道、徳島東一徳島間の工事の用地といたしまして、表に記載の県有地を、西日本高速道路株式会社に、予定価格16億5,062万8,872円で売却することとしております。

次の12ページをお開きください。平成26年度継続費繰越計算書でございます。出合大橋上部工架設事業につきましては、継続費により事業を進めておりますが、平成26年度継続費予算現額の計欄、9億277万8,000円に対し、その三つ横の翌年度繰越額4億円が繰越額となったものでございます。

続いて、16ページをお開きください。平成26年度繰越明許費繰越計算書でございます。平成27年2月定例会におきまして、繰越予定額の議決を頂いたところでございますが、その後も年度内の工事進捗に努め、それぞれお認めいただいた額の範囲内で繰越額が確定いたしました。このページから次のページにかけて、一般会計における各課別の繰越明許費の状況を記載いたしております。

17ページを御覧ください。5課の翌年度繰越額の合計額につきましては、合計欄にございますとおり、74億1,753万1,120円となっております。

18ページをお開きください。特別会計の繰越明許費でございます。

まず、公用地公共用地取得事業特別会計における繰越額は、表の中ほどの翌年度繰越額欄に記載のとおり、4億1,945万3,000円となっております。

また、港湾等整備事業特別会計では、7,700万円の繰越額となっております。県土整備部関係の説明事項は以上でございます。なお、報告事項につきましては、特にございませぬ。御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

喜多委員長

以上で、説明等は終わりました。

これより質疑に入りますが、事前委員会における質疑につきましては、提出予定案件に関する質疑及び緊急を要する案件に限定するとの申合せがなされておりますので、御協力をよろしくお願いいたします。

それでは質疑をどうぞ。

山田委員

私からは、議案になっていきます交通戦略課の阿波おどり空港旅客ターミナル機能向上事業について、まずお伺いします。

議事録にざっと目を通していたら、昨年度も当初予算で4,200万円を計上して、国際便の受入体制を整えるということで既に出発されているというやりとりがあったように思うんですけども、この国際便の受入体制は、昨年度も含めて、どういう格好で、どれだけの費用で、どういう状況にあるのかということについて、まず御報告ください。

岡本交通戦略課長

山田委員から、国際チャーター便受入れのための徳島阿波おどり空港の機能強化について御質問を頂いたところでございます。

昨年度、4,200万円の予算を計上させていただいておりました事業の内容といたしましては、税関取調室、国際便専用のお手洗いを整備するというものでございますけれども、昨年度の国内定期路線の利用状況が非常に好調であったこと、また、札幌線が再開しまして、その利用状況も出てきたという状況もございます。あわせまして、徳島阿波おどり空港の機能強化について、昨年度、調査を行わせていただいております。そこら辺の利用状況やその調査の検討状況などを踏まえながら、その施設整備の在り方について、より根本的などころから検討を行わせていただくこととさせていただきましたので、税関取調室なり国際便専用のお手洗いという予算を計上させていただいたものにつきましては、最終的に予算の執行を見送るようさせていただいたものでございます。

山田委員

私もこれは予算執行できていないなと思いながら聞いているんですけども、所管委員会の中で、徳島阿波おどり空港機能強化に関する調査結果の概要についてというものを頂きました。この中で1案、2案、3案と示されておまして、マスコミ報道では2案を軸に検討されていると報じられております。この3案について、所管委員会の時は突っ込んで聞いていないですけども、それぞれメリット、デメリット、そして大まかな事業費等々を検討されていると思うんですけども、それも含めて詳しく御報告いただけますか。

岡本交通戦略課長

山田委員から調査結果の概要ということで御質問いただいております。

先日の所管委員会の際にも報告させていただきましたが、整備の在り方といたしましては、委員お話しのとおり、独立した国際便施設の整備、現旅客ターミナルビルの拡張、またボーディング・ブリッジのみの増設という、3案を提示させていただいております。

それぞれのメリットでございますけれども、まず一つ目の独立した国際便施設の整備で

ございます。これにつきましては、別棟で国内線と国際便のお客さんにそれぞれ対応するということがございますので、それぞれの旅客を分離して混雑がより緩和することができるというメリットがございます。ただ、国内線、国際線それぞれ施設を設けるということで、出発ロビー、到着ロビーなども新しく設けるということもございます。また、国内線、国際線で共用できる施設も別棟になる関係で少なくなるということもございますので、施設の規模がちょっと大きくなることが考えられるところでございます。

二つ目の今のターミナルビルを拡張する案でございます。こちらにつきましては、出発ロビー、到着ロビーなどについては、国内線、国際線と共用しながら効率的な運用が可能でありまして、施設の規模を抑えることができるということがメリットとっております。

三つ目のボーディング・ブリッジ、また、それにつながる連絡通路のみの増設という案でございます。こちらにつきましては、早期に施設の整備ができるということがメリットでございますけれども、搭乗待合室なり、いろんな国際便対応機能を強化しないというところもございます。また、搭乗待合室なりが新たなボトルネックになってしまう可能性もございますし、香港からのチャーター便がきた際にも明らかになりました入国審査前の混雑でありますとかお手洗いの不足といったところが十分に解消されないということがデメリットであると思っております。

整備の費用というお話を頂いたところでございますけれども、それぞれ3案につきまして、その施設の整備の規模ということでお示しをさせていただいたところでございます。独立した国際便の施設の整備であります5,000平方メートル以上というところでございます。現旅客ビルの拡張につきましては3,500平方メートルから4,000平方メートル程度、ボーディング・ブリッジなり連絡通路のみの増設ということでありまして1,000平方メートル以下という規模感が出てきたところでございます。

具体的な施設整備の費用というところでございますけれども、あくまで他空港の事例などを参考にしながらということでもありますので、非常に概算の概算のつかみというふうに思っただけならばと思っておりますが、独立した国際便施設の整備であります25億円以上。真ん中の現旅客ターミナルビルの拡張というところでございますけれども、こちらでございます20億円程度というふうに見込んでございます。また、最後の三つ目の案というところでございますけれども、こちらにつきましては一桁台後半億円というふうに思っております。

山田委員

今の話だったら、1案は25億円、2案は20億円、そして3案は一桁台の後半と。概算、もちろんそうですね。まだ詳細を詰めてないから分からない、つかみのつかみだということはそうなのですが、すごいお金がかかるということが明らかになったわけです。それだけに我々もちょっと真剣に議論していかないといけない。

実は、幾つかの場所で県民の皆さんにこの話をしたら、県民の皆さんから返ってくるのは、チャーター便ということでしたら、中国湖南省の取組が、知事も一生懸命旗を振っていたと印象深く残っている人もいて、一体どうなっているのかと。また、医療観光ですね。徳島の糖尿病のいろんなノウハウをもってということで、私もこの委員会で議論した

覚えがありますけれども、きちっとこれについても県民に分かるような格好での総括がやっぱり要ると思うんです。一体どれぐらいの費用をこれらの事業に投入してきたのかと。まだ休止という状況か、今はもうやめたのかと率直に聞いたわけですが、このあたりの具体的な状況について御報告いただけますか。

藪下国際戦略課長

今、山田委員から、これまでの中国からのチャーターの関係、それから医療観光等についての御質問を頂きました。

中国からのチャーターにつきましては、委員からも先ほどございましたように、平成23年度に湖南省との友好提携を契機として、静岡空港と徳島阿波おどり空港の三角チャーターという形でさせていただきました。平成24年の1月から4月にかけて運行させていただいたわけですが、その中で1,800名余りの方に本県を訪れていただいたということでございます。

それから、平成24年度につきましては、香港から国際チャーター便ということで、この場合は3往復、二つのツアーで179名、平成25年度につきましては、7月の中旬から8月末までにかけて12往復、1,529名の皆様においでいただいたわけでございます。

このような形でチャーター便について実績がございますが、残念ながら、岡本課長からございましたとおり、徳島阿波おどり空港の国内線が今非常に充実しております、チャーター便を受け入れるには、発着枠の余裕が非常に厳しい状態ということで、昨年、平成26年につきましては実現することができなかったわけですが、これにつきましては、私どもも、また引き続き運航について海外の旅行会社等々にも働き掛けながら実現に向けて取り組んでいるところでございます。

また、医療観光につきましては、平成21年度から受け入れ始めまして、最初の平成21年度に10名、モニターツアーという形でございましたわけですが、平成25年度につきましては、さきの尖閣問題^{せんかく}とかいろいろな問題で中国からのお客様自体が大幅に減じたということもございまして実績はございませんでしたが、昨年度につきましては、報道などでもありますが、全国的に中国からの観光客が若干増えつつあるということで、3名の実績がございまして、今後の見通しがちょっと明るくなってきたのではないかと考えているところでございます。

山田委員

中国の湖南省ルートに、一体県費として、いわゆる税金としてどれだけ使ったのかと。かなり強い調子で知事も率先垂範してというふうなことを言われてきたわけですが、経過は今言われたとおりですよね。どれだけ県民の税金を使ってきたのかという点はどうですか。そして、そのことについての効果というか、止まってしまうと事実上効果はないわけですが、そのあたりはどういうふうに総括されているんですか。

藪下国際戦略課長

医療観光につきましては経費でございますが、これまで本県におきましても助成制度を設けておりますして、先ほど申しました平成21年度の10名、モニターツアーでござい

いたわけですが、この時につきましては620万円ほどの経費を使ったわけでございます。それ以降につきましては、助成金という形で、計13名の方に対して、一人2万円ですが、申請のあった分につきまして助成をさせていただいたという実績でございます。

山田委員

医療観光はいいです。湖南省ルートでは県民の税金はどれだけ投入されたんですか。

岡本交通戦略課長

山田委員から湖南省の定期チャーター便への助成ということで御質問を頂いてございます。

湖南省からの定期チャーター便の就航時でございますけれども、観光立県の推進でありますとか、地域経済の活性化が期待できるということもございますので、1泊以上の県内宿泊を条件といたしまして、旅行会社に対しまして片道35万円、1往復当たり70万円の助成を実施したところでございます。平成23年度につきましては一部上乗せをして支給をしたというものもございましたので、15便に対しまして合わせて1,055万円で、平成24年度につきましては2回ということで70万円の助成をさせていただいているところでございます。

山田委員

これは観光立県ということで進めてきたと、1,055万円と70万円入れたということですよ。しかし、県民の税金を投入したわけですから、これだけ入れたことについてのメリット、メリットという表現は適切ではないと思いますけれども、どういうふうに総括されているわけですか。

岡本交通戦略課長

湖南省からの定期チャーター便に対する助成についての総括ということで御質問を頂いてございます。

湖南省から合わせまして1,800人以上の中国の観光客の皆様に来ていただいたということもございまして、非常に地域経済の活性化ということで意義があったと思っております。また、現在は、徳島阿波おどり空港の空港施設の関係で、なかなか定期チャーター便の就航が難しくなっているところは現実としてございますけれども、今回予算をお願いさせていただいております徳島阿波おどり空港の機能強化が図られた際には、東アジアの地域を中心に、これまで以上に国際チャーター便の誘致に取り組んでいきたいと考えているところでございます。

山田委員

とてもじゃないですがなかなか納得できない、県民の皆さんが聞いたらどう思うのかなという感じを持っています。まだ付託委員会もありますので、更に質問を続けますけれども、この議論の中でも駐機場の時間帯の制約ということがる出されております。そういう面で言えば、所管委員会の時に、一人管制の問題について質問したら、県のほうは実は

一人管制を知らなかったと答弁されました。ですから私は、連携を密にしてもらわないといけないと、海上自衛隊の共用空港とはいえ、安全に、そして、このチャーター便はやはり安定的に続けないと意味がない。だから、そういう面で言ったら、安全に安定的に国際線、あるいは国内の新規路線を拡充できる余裕、ボーディング・ブリッジ等の設置等々は、当然進める上では重要だとしても、これで新規路線とか国際チャーター便の拡充につながるんですね。心配ないんですね、安全の面も含めて。

岡本交通戦略課長

駐機時間、駐機スペースを確保できないところが国際チャーター便誘致の制約になっているというところで、ちょっと御説明をさせていただければと思っております。今、国際チャーター便の発着が難しくなっているというところでございますが、まず、国際チャーター便の場合でございますと、出入国のための手続に時間を要することなどが理由で、1時間半は出入国のための手続の時間として確保するというところでございます。また、海外からの便になりますと比較的飛行機が飛んでいる時間が長くなるということもございまして、早く着いたり遅く着いたりする可能性があるということもございまして、1時間半の前後に30分ずつ時間をとるというルールになってございます。したがって、国際チャーター便の発着に当たっては、駐機場に2時間半の空きが必要になるというところでございますが、現在、東京線の増便、札幌線の再開などもございまして、2時間半の駐機時間を確保するのが難しいというところでございます。そういった問題の解消、また、海外からのお客さんの利便性の向上といったところを併せまして今回の空港の機能強化として取組を行わせていただくというものでございます。

今後、就航路線の充実が図られるのかというところでございますけれども、駐機時間の余裕ができますと、現在、非常に限られた時間でしか海外からのチャーター便の発着枠が確保できない状況になってございますが、そこら辺の制約がなくなるということで、非常にセールスを行いやすくなるというところでございます。海外からは今、訪日外国人のお客さんも非常に増えているというところでございますので、国際チャーター便のニーズは十分あると思っております。空港の機能強化を見据えまして積極的にセールスを行っていきたいと思っております。

山田委員

長く説明してもらったけど、なかなか分かりにくい。実は、空港ビルができて、リニューアルして5年という状況です。それからまた、7,000万円の設計費、そして20億円オーダーの事業費と、すごいお金をかけてやろうとしている。5年で再び空港の整備という状況になっているわけですけども、これは当初の想定外だったんですか。だからこんなことになったんですか。5年ですよ、できて。その辺はどうですか。

岡本交通戦略課長

現在の空港ビルが供用開始をして5年というところでございますけれども、その空港ビルの規模として想定していたものが適切だったのかという御質問かと思えます。

現在の旅客ターミナルビルが計画された時、また、供用を開始した時の状況でございま

すけれども、東京線がJALさんのみのシングルトラックということで、1日6往復だったところがございます。また、福岡線が1日2往復、名古屋線が、これは供用開始時でございますけれども、1日1往復で、これらについてはボーディング・ブリッジを使わないプロペラ機、また、札幌線も季節運航で運航されていたという状況でございます。したがって、1基のほうで東京線なりを対応して、もう1基のほうで早着なり遅延があったときのバッファとして対応する、また国際チャーター便に対応するという考え方の下、ボーディング・ブリッジ2基ということで施設の整備を行ったところがございます。

しかしながら、平成22年の10月にANAさんが再参入ということで、東京線がダブルトラック化したしました。また、その後、ANAさん、JALさん両方で相次いで増便をしていただいたというところもございまして、東京線は今、過去最大の1日12往復になったというところもございまして、また、訪日外国人の数も非常に堅調に推移をしてきているというところもございまして、香港、湖南省といった連続チャーター便、国際チャーター便のニーズも出てきているところがございますので、これらのいろいろな状況の変化を踏まえまして、今回の空港機能強化を予算としてお願いさせていただいているところがございます。

山田委員

岸局長にもちょっと聞いておきたいと思うんだけど、5年ですよ。今言ったようなお金をこれから更に入れようかという話になっていることに対して……。確かにいわゆる想定外、当初は東京便がまだまだ少なかった、それがうれしい誤算で増えた。しかし、増えた結果、こんな状況になっていると、新たにまたやるというふうなことですけれども、県民の皆さんに相当丁寧に説明せんと、一体どうなっているのかということになりますけれども、その辺についてはどうですか。

岸運輸戦略局長

山田委員から、今の空港ターミナルができてから5年でもう増築かというお話、県としてどのように考え、どのように説明するのかということだと思います。

岡本課長から説明させていただいたように、5年前、あるいは設計基本計画を立てていたもう少し前、7、8年前だと思いますけれども、その当時とは、徳島県の置かれている状況は大分変わってきているというのは確かでございます。今お話しましたように、東京便がダブルトラックであったところを残念ながらシングルトラックになってしまっていた時期など、見通しとしてどこまで見込めていたのかというところがあったのかとは思いますが、現状としては、その後、ANAさんに東京便を結んでもらいまして、さらに近年において過去最大の12往復になったというところがございます。確かにそういうことからすれば、当初の見込み、ボーディング・ブリッジ二つで何年間かは十分であったろうということで立てたと思うんですけれども、それがわずか5年でいっぱいになってしまったという事実に対しまして、もう少し丁寧に県民に説明をということだと思いますけれども、こういう議会での説明も通じまして、県が目標としています外国人の旅客を増やす、そういうことに対して、空港の施設がボトルネックとなりまして受け入れられないということがないように、逆に言えば、対応が少し遅くなって後手後手になっているという御批

判もあるかもしれませんが、早急にそれを直して外国人旅客数に対応できるようにしていきたいと考えているところでございます。

山田委員

今の話でも出てきたけど、私自身、所管委員会の岡本課長の報告の中でちょっと気になったことがあります。東京便なんですけれども、今12便ということで順調に増えていると。実は、1年前のちょうどこの委員会で、委員から東京便の搭乗率の問題、その時点で60パーセント弱、東京便で58パーセントという報告が出てきて、しかし、それを切るようだったら、このダブルトラック自身も懸念されるという声も出ました。それに対して、機材の大型化、この時もかなり大型化しておったと思うんですけども、ということがあったんです。所管委員会の時に搭乗率を聞いたら、3路線合わせて50パーセントそこそこだという答弁であったように思ってるんですけども、そういう面で言ったら、この搭乗率、安定的にということであれば、通常60パーセント前後になるんですけども、その辺の懸念はまず心配ないんですね。

岡本交通戦略課長

飛行機の利用率が5割程度ということなので、今後どういうふうに推移していくのかというお話かと思えます。

所管委員会の時には3路線合わせて5割程度という御説明をさせていただいたかと思いますが、基本的にとにかく、東京線がほぼメインの路線でございますので、東京線の利用率がほとんど全体の利用率に影響を与えるという状況でございます。東京線の利用率だけで申しますと、平成26年度は50.3パーセントというところでございます。利用率としてはそういう状況でございますけれども、東京線の利用者数自体というところで申し上げますと、過去最多の90万7,163人を記録して堅調な利用状況が続いているというところでございます。ただ、利用率の分母になります座席数が、12便化した平成26年の3月末に、増便のみならず機材の大型化というところもございまして、平成26年度と平成25年度を比較いたしますと、その分母となる座席数が2割程度増加をしたというところでございます。分子になりますと、利用者数については4.6パーセント増というところでございますので、利用率自体は数字が下がってしまったというところでございます。ただ、運航機材の変更などによって需給の調整ができる余地は十分でございます。また、JALさん、ANAさんともに、将来的に座席数が百人程度の小型ジェット機を導入するという計画もございまして、引き続き空港施設の受入能力については逼迫ひっばくした状況が続いていくと思っております。

山田委員

もともとの2,000から2,500にした時に盛んに議論しましたけれども、大型の飛行機が来る、またチャーター便も来る、こういうことが目的で2,500になったわけです。しかし、今、岡本課長から話があった小型機、今、全国的にもそういうふうな状況になっているわけです。それはそれとしてまた検証するとして、もう一つ、需要予測の面で聞いておきたいのは、国内線の新規就航のポートセールス、これは、今回の機能強化の中でどういうふ

うに検討されているのかという点、端的にで結構ですからお示してください。

岡本交通戦略課長

今回の需要予測に当たって、新規就航路線をどういうふうに見込んでいるかというお話かと思えます。端的にというところでございますが、新規就航路線につきましても、過去に就航しておいた実績などを踏まえて一定程度見込ませていただいているところがございます。

山田委員

今日は国際チャーター便の問題でずっと聞いてきたわけですがけれども、既に関西空港、高松空港、松山空港と、LCCも含めて格安旅行機が乗り入れて非常に誘致合戦が激しくなっているという状況があります。四国の2空港、高知空港を含めてでも結構ですから、国際チャーター便の状況はどういうふうになっているのかというのが一点。

それから、徳島空港の国際便対応、この激しい誘致合戦の中で、果たして生き延びて、先ほど言った20億円だの何だのというお金を使いますけれども、それで安定的にずっといけるのかという点ですね。これの見通しについても聞いておきたいと思えます。

岡本交通戦略課長

四国他空港の国際便の状況というところで御質問を頂いてございます。

まず、国際チャーター便とは別に国際定期路線の状況というところで御説明をさせていただければと思えます。国際定期便につきましては、高松空港と松山空港に飛んでございまして、高松空港はソウル便が週3便、上海便が週4便、台北便が週4便飛んでございます。松山空港につきましては、ソウル便が週3便、上海便が週2便で就航している状況でございます。国際チャーター便の状況というところでございます。こちらにつきましては平成25年度の資料ということになりますけれども、高松空港が38便、高知空港が45便、松山空港が37便という実績だったというところがございます。

今後も安定的に海外からのお客さんが見込まれるのかというところでも御質問を頂いてございますけれども、訪日外国人観光客が今非常に堅調に伸びておりまして、昨年2014年では1,341万人ということで過去最多を記録してございます。また、今年に入りまして、非常に堅調に前年比40パーセントとか、そういう数字で伸びてございますし、政府のほうにおきまして、2020年までに2,000万人、またその後3,000万人を目指すということで取組を行っている承知をしてございますので、本県におきまして、地域の活性化というところで意義があると思っておりますので、空港の機能強化と併せまして、いろんなチャーター便の誘致でありますとかインバウンドの取組を行っていく必要があると思っております。

山田委員

時間の関係がありまして、あと一点だけ。このチャーター便の問題で、県の新行動計画案の中で、2018年度見通しという数字が盛り込まれています。これは具体的にどこをやっているのか、そして、どういう状況なのかということについてもお伺いしたいと思います。

岡本交通戦略課長

行動計画には2018年度に2都市ということで目標を掲げさせていただいております。具体的にどこなのかというところは、交渉事でございますので詳細は控えさせていただきたいと思いますが、想定しているのは、香港、台湾といった東アジアの国、地域を念頭に置いているというところでございます。

藤田委員

今の関連というか、この徳島阿波おどり空港旅客ターミナル機能向上事業について、この事業内容、ちょっと説明が分かりにくかったので、今決まっている点、まだA案、B案、C案という段階なのか、もう一度しっかりと説明していただけますか。

岡本交通戦略課長

徳島阿波おどり空港機能向上事業の内容でございます。

徳島阿波おどり空港、先ほど来御説明を申し上げているところでございますけれども、東京線の増便なり札幌線の再開というところがございまして、ボーディング・ブリッジなどの空港施設が逼迫^{ひっばく}をしてきて、新たな国内線の就航でありますとか国際チャーター便の誘致に制約が生じておったという状況でございます。こういった状況でございましたので、昨年度、空港の機能強化について調査を実施させていただいたところでございまして、その中で、これらの空港施設の問題で誘致に制約が生じているということのほか、国際チャーター便の就航の際に、今、出入国の手続の施設を仮設で対応しておりますので、ブース前の待機スペースが不足しているといった問題も明らかになったというところでございます。これらの調査の内容を踏まえまして、調査の中では3案ということでお示しをさせていただいておりますが、真ん中の空港ターミナルビルを拡張する案を念頭に置きながら、ボーディング・ブリッジ、また搭乗待合室の増設、また検疫なり出入国の審査、税関等、こういった手続を行うための施設を整備させていただくというものでございます。今年度につきましては、基本設計、詳細設計ということで、合わせまして7,000万円の補正をお願いさせていただいているというところでございます。

藤田委員

今の話だったら、整備規模においては3,500から4,000平方メートルの整備を行っていくと。そして、先ほどの話を聞くと、約20億円ぐらいの予算規模になるということでしょうか。

(「はい」と言う者あり)

今、詳細設計と基本設計、実施設計を行って、これからどういうふうに進めていくのか、今後のスケジュールについてお伺いいたします。

岡本交通戦略課長

今後のスケジュールというところでございます。今年度、設計に着手をできればということで予算の補正をお願いさせていただいているところでございまして、今年度、設計を

実施させていただきまして、来年度、工事に着手できればと考えているところでございます。

藤田委員

供用開始するのはいつぐらいになるんですか。

岡本交通戦略課長

供用開始というところでございますけれども、今年度設計、来年度工事に着手というところでございますので、平成29年度中の供用開始を目指して取り組んでいきたいと思っております。

藤田委員

分かりました。平成29年度供用開始ということなんですけど、今説明を受けた中で、国際線の受入れの機能強化ということが大きなウエートを占めていると、このインバウンドを獲得していこう、誘致をしていこうということが大きな目標の一つになっていると思うんです。国においては、2020年、2,000万人のインバウンドという目標を掲げているわけですが、先ほどの話の中にもあったんですけど、国内の状況というのは今どういうふうに移していつてますか。

喜多委員長

小休します。(11時36分)

喜多委員長

再開します。(11時36分)

藪下国際戦略課長

国の全体の状況でございますが、先ほど岡本課長からの説明の中にも一部ありましたが、昨年26年の実績としましては、全国で、外客数という数字で取りあえず引いていかさせていただきますと思いますが、1,341万人ということでございます。先ほど説明もありましたが、今、40パーセントぐらいの伸び率ということで、恐らくは今年、平成27年も1,500万人、また国のアクションプログラムの2015というのがつい先日出たんですが、こちらのほうでも、2020年の2,000万人という目標は恐らく前倒しで達成できるだろうということが明記されたところでございますので、スピードアップして達成に向かうんじゃないかと思込まれているところでございます。

藤田委員

順調に移しているということなんですけど、四国の状況はどうですか。

藪下国際戦略課長

四国の状況でございます。ちょっと統計のほうはややこしくて失礼いたしますが、私ど

もが常に使っているのは国の外客数とは違いまして、延べ宿泊者数という数字をよく使わせていただきます。これにつきましては実数という形でよく使わせていただいているんですが、四国全体で昨年大体29万人の方がおいでになられたと伺っております。

藤田委員

順調に伸びていっているわけですか。

藪下国際戦略課長

伸び率については、ちょっと手元に資料はございませんが、順調に伸びていっているのではないかと思います。四国圏のそれぞれの昨年に比べての数字とかも出ておりますが、本県も昨年に比べまして10.3パーセント伸びて、3万5,630人という数字を頂きましたので、こういった形で各県とも順調に推移しているのではないかと考えられます。

藤田委員

本県も順調に伸びているということなんですね。分かりました。この直行便を直接受け入れるメリットってどこにあるんでしょうか。

藪下国際戦略課長

先ほど来、チャーターの話が出ております。平成25年の7月から8月にかけて香港からチャーター便を誘致させていただいた時に、12往復、11ツアーで1,529の方がおいでたということをお話させていただいたんですが、この当方で、大体試算していただいたところ、6,000万円超の経済効果が見込まれるということで御報告を頂いております。それから、その他、観光庁の統計発表といたしましても、定住人口が今減少しているところがございますけれども、地域の定住人口一人分の年間消費に比べまして、外国人旅行者につきましては10人分の効果があるという旅行消費の効果も発表されておりますので、海外旅行者がこられた場合に非常に経済効果が発揮されるのではないかと感じております。

藤田委員

そのメリットがちょっとよく分からないんだけど、これから本県においてこの空港を機能強化することによって、インバウンドをどこまで伸ばして、どれぐらいの経済効果を見込んでいるのか。

藪下国際戦略課長

私どもが今掲げております目標といたしましては、平成26年で3万5,630人でございました。その前年が3万2,310人ということでございまして、計画を出させていただきます新しい総合計画では、平成30年に8万人ということで、平成25年の2.5倍の誘致に向けて今取り組んでいるところでございます。具体的な経済効果、数字につきましては、ちょっと今手元にございませんので、御容赦いただけたらと思います。よろしく願いいたします。

藤田委員

平成30年に8万人を目指しているということで、大体宿泊数というのは一人どれぐらい、3泊ぐらいですか。

藪下国際戦略課長

大変失礼いたしました。今、延べ宿泊者数という形で数字を引かせていただいているところでございますが、これにつきましては、例えばお一人様が2泊されたら2人泊という計算をしますので、一人掛ける泊数、これの数字を上げさせていただいております。

喜多委員長

小休します。(11時42分)

喜多委員長

再開します。(11時43分)

藪下国際戦略課長

失礼いたしました。目標値としましては人泊という形で使わせていただいておりますので、よろしく願います。

藤田委員

分かりました。経済効果というか、このインバウンドをもっと増やすというときに、県内の観光地であるとか宿泊施設、それから、県観光施策において再度、対策が必要でないかと思うんですけど、そこら辺のことについてはどのような対策を考えておりますか。

藪下国際戦略課長

戦略ということでございます。昨年度、この平成27年3月に徳島県の観光振興基本計画を改訂したわけでございますけれども、訪日外国人2,000万人時代に向けた取組ということが一つの柱になっておりまして、具体的に申しますと、国や地域の特性に合わせた誘客の推進であるとか、効果的な情報発信、MICE、いわゆる国際会議であるとか、報奨旅行であるとか、こういったものの積極的な誘致、それからニューツーリズムの推進、本県独自の「マチ★アソビ」でありますとか、阿波踊りを通じたもの、教育旅行、こういったものを推進していくと。それから、受入環境の整備、多言語であるとかWIFIであるといったものを含めた形での環境整備を進めていくという重点施策を掲げて今後取り組んで、平成30年の8万人泊を目指していくという形で今鋭意取り組んでいるところでございます。よろしく願います。

藤田委員

いろいろと対策も講じられているということで、それを更に強化して、インバウンドによる経済効果、これを最大限に確保していただきたいという思いがいたします。いろいろ

と聞いてまいったわけですが、現状のインバウンドの状況でありますとか、国内の状況、四国の状況、本県の状況、さらにはその経済効果もいろいろと聞いてまいったわけですが、この空港機能強化によって生じる効果、よく理解できました。時代の潮流というんですか、今のこの流れに乗り遅れることなく、また、先ほど過去の例も挙げられましたが、かつ大胆に、十分慎重な部分も含めてこの事業に取り組んでいただくことを強く要望して質問を終わります。

長尾委員

徳島県が長年努力していた高速道路、明石海峡大橋をはじめとした一般化というんでしょうか、それが実現をして、その上で、3月14日でしたか、鳴門から徳島までつながったということでございます。高松自動車道と徳島自動車道との選択ができる時代になったわけですけれども、鳴門から徳島につながってから3か月近くたって、通行量は今どのぐらいになっているのか、当初想定した通行量と現状はどうなのか、それをちょっとお聞きしたいと思います。

神野高規格道路課長

徳島道の鳴門ジャンクションから徳島間の3月14日開通後の交通量についての御質問だと思います。

西日本高速道路株式会社が発表いたしました徳島自動車道鳴門ジャンクションから徳島間、これは開通1か月後の交通量でございますが、1日当たり全日で約5,700から6,000台となっております。特に休日におきましては約8,000台程度ということで御利用いただいているところでございます。当区間の交通量につきましては、西日本高速道路株式会社によりますと、将来のネットワークの概成時におきまして約5,000台ということを見込んでおりましたので、既にこれを上回る交通量になっていると伺っております。

長尾委員

NEXCOが予定している5,000台を超えているということです。四国の県には高速道路は全て4車線が入ったと。高松のインターチェンジも4車線、松山も4車線、高知も4車線。徳島だけが、今回鳴門から徳島につながったものの、2車線ということであります。これは、つながってなかったからなかなか交通量も増えない、けど、今回つながったことによって、今後、交通量を増やさなくちゃいけないと。今のNEXCOが予定しているよりは増えているわけです。高速道路のメリットというのは、やはり名前のおり高速でありまして、時速70キロメートルで高速とは言えない。やはり鳴門までは時速100キロメートルで走ってきて、鳴門から徳島に来るときに時速70キロメートルに落とさなくちゃいけない。結局2車線ということが大きなネックになっていると思うわけで、本来の高速道路の効果といったことを考えれば、やっぱり4車線化というのが大きな課題ではないかと思えます。特に、高松自動車道も、2019年だったかな、4車線化をしよう。そういう中で、徳島自動車道も含めて、ここの4車線化ということが大きな課題だと思います。特に愛媛県と高知県の皆さんは、高松自動車道と徳島自動車道、どっちを通るかという、ほとんどの定期バスは徳島自動車道を通っているわけでありまして、それからすると、こ

の鳴門－徳島間の開通を機に、一気に鳴門から徳島、そして徳島から川之江と、ここの4車線化、そして高速スピードが時速70キロメートルから時速100キロメートルと、これを造ることが大変大きな課題ではないかと思っておりますが、この点についてはどうでしょうか。

神野高規格道路課長

委員から徳島自動車道の4車線化についての御質問でございます。

徳島道の4車線化につきましては、御指摘がございましたように、利用者の安全・安心の確保でありますとか渋滞緩和、地域経済の活性化はもとより、南海トラフ巨大地震の発生における被災地の支援や早期復旧に資する高速交通ネットワークの機能強化を図るためにも早期に実現する必要があると認識しております。しかしながら、徳島自動車道の4車線区間というのはまだ全体の15パーセントに過ぎませんで、利用者の安全性や快適性においてはまだまだ十分とは言えないような状況でございます。このため、徳島自動車道につきましては、安全で快適に走行できるよう、4車線化の早期実現とか、また付加車線の設置など、機会あるごとに国やNEXCOさんに対して提言を実施するなど要望を行ってきたところでございます。3月14日の四国横断道、鳴門ジャンクション－徳島間の開通、さらに松茂にスマートインターチェンジができて、空港とも直結したということで、非常に交通体系が大きく変わったということで、このチャンスを確実なものにするために、利用促進策もしっかりと展開いたしまして、4車線化の目安、一応1日1万台以上の交通量ということが言われておりますので、こういった交通量の増加につなげてまいりたいと思っております。

長尾委員

正にそのとおりで、1万台を早期に目指す工夫、取組、これは徳島県だけでできるわけじゃないでしょうし、高知県や愛媛県の皆さんとも連携してやらなくちゃいけない。そのためには、今おっしゃったように、徳島道を様々な工夫をして通ってもらうような利用促進策が私は必要だと思います。東京や大阪から鳴門まで時速100キロメートルできて、鳴門から徳島、川之江まで時速70キロメートルに落として、高知に着くなり愛媛に行くのにまた時速100メートルキロで走るわけです。しかし、料金は同じなわけだから、これぐらいあほらしいことはない。これまで共通料金化と、つなげることに努力してきたことは一つ報われたわけで、次の段階として、本当にこの徳島県内を時速100キロメートルで走れる時代を、これが普通の高速道路時代でありますから、やっぱり県に全力を挙げて取り組んでいただきたいと思います。そのための利用促進策というものを県民の知恵を絞って私は取り組む必要があると思います。

それから、もう一つは、今回、阿波おどり空港からスマートインターで松茂までつながったわけだけど、ここの利用状況というのはどうなんでしょうか。

神野高規格道路課長

松茂のスマートインターの交通量の質問でございます。これも国とかNEXCOさんが1か月後ということで発表されております。それによりますと、徳島道と同時に開通いた

しました松茂スマートインターチェンジの出入交通量につきましては、1日に約1,200台ということになっております。

長尾委員

分かりました。ちょっと前後して恐縮だけど、高松自動車道は、この鳴門―徳島間がつながったことによる影響があったのかどうか、増えたのか減ったのか。

神野高規格道路課長

高松道について増えたか減ったかということでございます。区間にもよりますけれども、例えば鳴門ジャンクションから板野の間、この間につきましては、同じくゴールデンウィーク中ということなんですけども、5パーセントほど減少しているという状況でございます。ただ、そこからもっと西の高松とかのほうに行きますと、ほぼ横ばいといいますか、そんなに大きくは変わらないという状況でございます。

長尾委員

やはりこれは各県競争しなくちゃいけない。要は高松自動車道と徳島自動車道、それを高知、愛媛の皆さんがどっちを通るのが魅力かと。もちろん本州から来る人、これがどっちを通るか、それは観光のいろんな行き先によって違ってくるかとは思いますが、いずれにしても、この高松自動車道と徳島自動車道との競争といいますか、ここにやはり私は力をしっかり入れていただきたいということを要望しておきたいと思います。

今日は事前でありますし、もうお昼でありますから、付託に質問はするとして、一点だけちょっと。これは直接ここに座っている人の所管ではないんですけど、関係もあるので、そこから言ってもらいたいと思うんですけど、先日、とくしまマルシェというのを見てきたんです。ボードウォークで月末の日曜日にやっているわけですが、最近、県外の人、外国人の方も随分とこられておまして、そういう中で、聞いていたらなぜだろうという話がありました。あそこは、皆さん御承知のとおり、阿波踊りの時にもいろんな夜店が出る。とくしまマルシェなんていうのも、ボードウォークでいろんなものが出る。最近は、「マチ★アソビ」であるとかLEDフェスティバルであるとか、あそこを利用するイベントとか機会というのは大変増えております。当然、これは県外の観光客にもどんどんきてもらうための魅力アップにつながっていると思います。

そこで、この前、主催者と意見交換していたら、鳴門金時豚というのを揚げて豚カツにして、そこで売れば大変おいしいんですけど、せっかく県内外からきている人に、魚もやったりいろいろしているわけだけど、肉が入っている焼きそばはよくて、鳴門金時豚はそこで料理するのは駄目だということで、今後、商工労働観光部の観光政策課になるのか分からないけど、ここから保健所に言ってもらいたい。いわゆる規制緩和ということも非常に大事だと思うんです。多分、商工労働観光部の観光とか、若しくは農林水産部の物産とかが一生懸命売ろうと考えたって、もちろんこれは保健所の視点で、食中毒とかがあっちゃいけないというスタンスもあるわけだけれども、一般消費者から見れば、同じ肉を扱う焼きそばはよくて、何でこっちは駄目なんだということがよく分からない。そういうものを少し規制緩和をする、もちろんそのためにはきちっとした対応が必要だと思うんです。あ

そこはもともと水際公園であって、今のような利用形態になることは想定されていないので、トイレも少ない、それから、そういう料理をする水回りの場所もないといったようなことを……。先日6月2日に知事やアレックス・カーさんも出た観光のシンポジウムをやったと。その中で徳島経済研究所から五つの提案があって、阿波踊りの再考というか、今回、秋の阿波踊りというのが入ってくる。そういう通年化ということも非常に大事だと思うんだけど、そういう中で、徳島経済研究所が阿波銀行とか県にも働き掛けて、今度、徳島観光推進研究会だったかな、そういうのを立ち上げて取り組むというような報道がなされておりましてけれども、是非そういったことも含めて、従来の各役所の壁だけではなくて、本当に横とも連携をとって、もう一步、徳島県の物産が売れる、ないしは県内外の人がきて喜んでもらえる、そういったことを私は皆さんの知恵を出していただいてしっかり取り組んでもらいたいと、このことを今日は要請して終わりたいと思います。

喜多委員長

ほかに質疑ございませんか。

(「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、広域交流対策特別委員会を閉会いたします。(12時02分)