

9月26日

〔文化観光国際部〕

（委員会）

【大久保委員】 まず、首都圏におけるアンテナショップ「日本橋 長崎館」について、本年4月にリニューアルオープンしまして、新年度、約半年間で対前年同期比で来館者数、売り上げ共に約1.5倍、5割増しということでありまして、これは非常に喜ばしい数字じゃないかなと私は思っております。これはどんな要因があったのか、今どういうふうになっておられるのか、お尋ねしたいと思います。

【宮本物産ブランド推進課長】 「日本橋 長崎館」の運営状況についてでございますけれども、冒頭で部長が説明したように、来館者数と販売状況ともに前年を上回る数字となっております、一定、順調な出だしと考えております。

要因といたしましては、今回の運営事業者は非常にやる気がございまして、例えば、イベントゾーンでのイベントの開催数でありますと、昨年は68%の稼働率であったものが、今、85%まで上がってきております。そういったこととか、品数を非常に増やしましてにぎわいを創出しているという点で来館者数自体が伸びております。順調な出だしと考えております。

【大久保委員】 リニューアルしたばかりですから一時的なものなのか、1年、2年と様子を見て、今、運営を委託しているところは何年契約でしたかね。

【宮本物産ブランド推進課長】 基本的には1年間の契約でございますけれども、何かございましたら6カ月以内に延長・解約の申し込みをするということで、来年度につきましては、そのままということで考えております。

【大久保委員】 今回の新しい運営事業者は、や

る気があるという答弁、前の事業者は、やる気がなかったのかなと思いますけどね。

実は、私も今年の7月に行きました。そして入った瞬間に一目瞭然です、皆さん行かれてください。今までとは全く違う店内のレイアウトでして、今までの長崎館ですと、日本橋界限には全国のアンテナショップがいっぱいありまして、ほかとそんなに変わらない状況だったんですけど、今の長崎館のレイアウトというのは非常に洗練されている感じがするなという印象を持ちました。しばらくうろうろしておりましたけど、来客が結構多いですね。それで、こう見てたら、皆さん、物産品を買って帰られます。

そういった意味では、今、委託している運営事業者のやる気の成果か、そういうノウハウの成果か、それが数字に出ているんじゃないかと思っております。

今日、午前中もいろいろ指摘がありましたけれども、運営をする事業者によって数字が変わってくるのであれば、やはり運営事業者の選別というのは県としても非常に大事になってくるんじゃないかなと思っておりますので、ぜひその業績を見ながら、やる気を見ながら、しっかりと選別をして委託をしていただきたいと思っております。

何か答弁ありますか。

【宮本物産ブランド推進課長】 6月定例会で宅島委員から地元の声をもっと聞いたほうがいいというお話が出ました。今、ちょっといらっしやらないようですので、後ほど、そのことについてお答えしたいと思います。今、よろしいでしょうか。

実は、6月定例会の中で宅島委員から、地元の声をもうちょっと聞いてやった方がいいという意見がございまして、アンケート調査も実施

しております。その中で51%の方は「満足・やや満足」ということが出ているんですけれども、約60%の方が「一定不満足」という結果も出ておりますので、フィードバックでありますとか、次の販売につなげる仕組みでありますとか、もう少しきちんと精査して頑張っていきたいと思っております。

【大久保委員】 場所、立地条件は非常にいいですよ。周りに全国のアンテナショップがありますから競争は激しいんでしょうけど、東京駅から近いということもありますし、立地条件がいいので精いっぱい、しっかり売り上げを上げていただきたいと思います。

次に、盆過ぎに、8月末に知事が香港とフィリピンに行かれて、いずれも旅行会社であるとか、航空会社と意見交換をされています。それで、香港に関しては、国際定期航空路線の誘致活動、フィリピンに関してはチャーター便の運航について意見交換ということでありました。その後、約1カ月たっていますけれども、感触といますか、進捗状況を教えていただきたいと思っております。

【土井口国際観光振興室長】 去る8月28日から29日にかけて、知事を初め、経済界の皆様と香港を訪問いたしまして、香港のエアライン、そして、旅行会社等に対する知事のトップセールスを実施してきたところでございます。

エアラインにつきましては、2年前から新規国際定期航空路線の開設に向けて働きかけを行ってまいりました香港エクスプレス社を訪問いたしまして、改めて香港―長崎間の国際定期航空路線の開設についてお願いをしてきたところでございます。

今後、開設に向けて相方で引き続き協議をしていくということになっております。開設の

実現に向けまして今後も努力してまいりたいと考えているところでございます。

フィリピンにつきましては、昨年に引き続きではございますが、知事と我々事務方でフィリピン航空の関係者にお会いしてまいりました。今年はCOにお会いすることができましてお話をさせていただきました。定期便に関しては、同社は福岡に路線を持っておりまして、まず、福岡を優先したいということで、すぐすぐの長崎への直行便については現段階ではというふうなお答えもございました。ただ、日本は重要なマーケットであるということも一方でお話しされて、チャーターについては前向きな発言もあったところでございます。

フィリピンは、国民の80%がカトリックの国でございます。特に、フィリピン初の聖人のロレンソ・ルイス等が長崎で殉教されるなど、本県と非常にかかわりがあるということでございます。今後もそういった利点を生かしてフィリピン、福岡、長崎の幹を太くして行って、最終的にはチャーター、そして定期に結びつけていきたいと考えているところでございます。

【大久保委員】 フィリピンに関しては7月の前半にも首都マニラの観光展に行かれて観光プロモーションを実施したということでありました。その後にもまた知事が、ボスが行かれたわけですから、露払いが済んで、いよいよ決定しに行くのかなと思いましたが、まだまだ協議中ということですね。

チャーターでも構いませんので、まずチャーターを飛ばすことによって実績ができれば将来的には定期路線になるということも十分考えられますので頑張ってくださいと思います。

今、幹を太くするというのを言われましたけれども、それをどういう形で今後詰めていく

のか、交流を進めていくのか。それから、インバウンドを重要視するのか、アウトバウンドを重要視するのかによっても、旅行会社、航空会社の対象が変わってくると思います。そこらあたりの戦略を教えてくださいと思います。

【土井口国際観光振興室長】 まず、フィリピンにつきましては、現地におきます長崎県の認知度向上に向けた取組、これは今までもやってきましたけれども、継続していくということでございます。

あわせて、先ほどの繰り返しになりますが、フィリピンの国民の約9割がキリスト教、83%がカトリックという意味では、キリスト教の国と言っても過言ではないと思います。まさに、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」が世界遺産に登録された好機でございます。我々といたしましても、巡礼ツアー関係の旅行社を招致したり、神父の皆様を招致したり、そういう形で、長崎県にゆかりのある内容の、長崎県に特化したツアーの造成というものに働きかけていきたいと考えているところでございます。あわせて一般のツアーについてもしっかりと取り組みまして、イン、アウト、当面はインを中心と考えておりますが、そういう形で取り扱っていききたいと思います。

【大久保委員】 世界遺産に登録されましたので、一生懸命、観光プロモーションをしても直行便がないとかなり不便ですので、まずはチャーター機でもなんでもいいから飛ばすということを実績を、飛ばすことによって幹を太くするという考え方もあろうかと思っておりますので、その実績によって将来的には定期路線になるということも考えられますので、ぜひ頑張ってくださいと思います。

香港の方も、これは長年、誘致活動をされて

いますのでぜひ期待したいと思います。香港もインバウンドを重要視されてのことでしょうから、今、長崎空港にある中国、あるいは韓国に次いで第3の国際定期路線ということで頑張っていたきたいと思います。

それから、ベトナムに関して、特に長崎県が中部のダナン、あるいはクアンナムとの交流を進めています。これは九州でもベトナムと交流のある地域があるでしょうけれども、中部と交流しているということは特色があつていいのかなと思います。

今、ダナンの飛行場と日本は恐らく成田との路線だけだと思います。そういう意味では福岡とは競合しませんね。今、我々は福岡から飛んでいますけれども、ホーチミンからダナンに行くのにトランジットにもものすごく時間がかかります。

そういうことを考えれば、福岡と競合しない差別化、ダナンとの航空路線を長崎県がアプローチしていいのではないかなという気がいたしております。これは出だしは恐らくアウトバンドの方が先かなという気もしますが、そこらあたりはどういう感想を持っておられますか。

【土井口国際観光振興室長】 ベトナムに関しましては、昨年もそうでしたが、知事がベトナム航空を訪問いたしまして、ベトナムと長崎間の定期航空路線について要望してきたところでございます。

ベトナムもしかりでございますが、ベトナムもハノイ、ホーチミンから福岡空港に就航しております、まずはそちらを優先したいと。同じ表現をさせていただきますが、客が増えることによって、ひいては長崎も次の候補として考えられる、そういった発言もいただいたところ

でございます。

一方で、ダナンは、まさに今おっしゃるとおり、ホーチミン、もしくはハノイを経由しないといけないという、リゾート地としては非常に有名なところでございますが、現在、日本から行くのは非常に不便である。そういった観点からすると、確かに、委員ご指摘のとおり、直行便があると非常に便利です。福岡とも競合しませんので便利な部分があるかと思えます。

ただ一方で、路線として継続させるためには安定したお客の確保も必要になってまいります。長崎の人口でダナンに安定的に送客できるかどうか。また、ダナンから安定的にインバウンドという形で本県へ誘致できるかどうか、そういった研究もしっかりやらないと、そういった部分までは結びつかないのかと思っております。

そういった意味では、チャーターを仕掛けていくということも一つの考え方かと思えます。チャーターについては、ハノイ等も検討させていただいておりますので、引き続きあわせて検討してまいりたいと考えているところでございます。

【大久保委員】長崎県内の人口じゃなくて、ダナンに関して言えば、日本でいうと成田しかないわけですから、ある意味、逆に言うと、西日本地域をターゲットに、全部、長崎に来ていただいてダナンのリゾートに飛んでいただくというような構想を持ち合わせて構わないのではないかと思うんですね。

福岡からダナンまで行くのに、まず、ホーチミンまで飛ぶのに、ダナンよりも恐らく30分ぐらい長くフライトしますよ。国際線から国内線に乗り換えですから、ホーチミンの空港で3時間から4時間、さらに、そこからダナンまで1時間ですから、それだけで4～5時間のロスです。

であるならば、成田以外の、いわゆる西日本地域から全部長崎県に寄せて、そして、長崎空港からダナンに飛ぶというような考え方も必要になってくるのではないかと思います。

長崎県は、これから中部とやるぞ、議会もやるぞ、県もやるぞということでやっていますし、長い交流が、荒木宗太郎の時代からの、500年、600年という交易の歴史があるわけですから、その長崎からダナンに飛ぶということの意義は十分あるだろうから、そこらあたりを総合的にプロモートしてやるという戦略を立てないと、いつまでたっても、全部、国際路線、中国、韓国に次いで欲しいですね、欲しいですねと言っていたって、採算が合いませんから無理ですね、無理ですねと。

だから、何がだめで、どこを押さえていけば飛ぶのかということですね。旅行会社なのか、航空会社なのか、インバウンドなのか、アウトバウンドなのかということをもっと詰めて、そして、今、参事監から答弁があったように幹を太くして、まず滑り出してみても実績をつくって定着化させるということを経営として持ち合わせてやっていかないことには、いつまでたってもならないと思いますね。飛ばないことには長崎空港は国際空港だという認知度も上がりませんので、飛ぶことによって、ああ、長崎から世界に飛んでいるんだという認知度が、全国に対して発信できますので、そこらあたりをいま一度、もう一回考え直して、しっかり戦略を立てていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【土井口国際観光振興室長】委員ご指摘のとおり、そういった意味ではしっかりした戦略をつくってまいりたいと思います。

1つ、委員、成田とダナンというお話をされ

ました。たしか、最近、関空も1つ便ができて
いるかと思います。そういった部分も検討材料
に入れながらしっかり研究してまいりたいと考
えているところでございます。

9月27日

〔企画振興部〕

（委員会）

【大久保委員】 今、小林委員のほうから、真髓にかなり近い発言があったと思います。次長、やっぱり国策の困難な局面の時に、役所、国土交通省は物事は進めていきませんよね。それはよくおわかりですよ。政治マター、政治主導じゃないと変えていかれませんよね。あったように、この長崎ルートの経緯を考えれば、原子力船「むつ」を受け入れるということは、まさに政治マターですよ。今、この頓挫している状況からして、やはりこれはもう政治マターでしかないんですよ。

そうしたときに、この8月11日の、いわゆる与党の整備新幹線推進プロジェクトチーム、与党PTの長崎県に対する協力要請、これはもっと厳しい態度で長崎県は臨んでいただきたいと思いますよね。

繰り返しになりますけれども、今さらなんでフル規格とミニ新幹線が2つ、選択肢としてあるのか。私からすれば、ミニ新幹線というのは、フリーゲージトレインよりも劣る新幹線だと思っていますよ。だから、後ろ向きになると、それとフル規格を並べてあるということですね。

それから2番目、繰り返しですけど、この費用負担、佐賀県の負担を、フリーゲージが頓挫して断念した。これは、国策の断念ですよ。その財源の負担を、佐賀県の負担を長崎県に協力を得るといのは、これもおかしい話なんです。これはもちろん、長崎県民の皆さんの理解は得られないどころか、これはもっと強く、「これはおかしいですよ」と抗議をするべきだと私は思いますが、その辺はいかがですか。

【廣畑企画振興部次長】 8月11日に山本委員長

と江田委員長代理が来られた際にも、繰り返しになりますけれども、知事のほうからは、財源面の要請ということでありまして、単純な肩代わりというものは当然できない、受け入れられないということでありまして、国の責任において、財源面の検討をしていただきたい。また、本県としては、当然フル規格が最善の選択肢であると考えているので、それに向けて検討を進めていただきたいというふうに鋭意申し上げているところであります。

フル規格とミニ新幹線というところにつきましても、中間取りまとめのほうでは、これからPTにおいて、両者の特質を整理して検討することになっておりますので、本県としては、一貫してフル規格が西九州ルートにあるべきというふうに考えておりますので、財源の問題も含めて、国にまた、引き続き訴えてまいりたいと考えております。

【大久保委員】 もう8月11日から1か月以上たっていますから、その後の状況もかなり、やはり与党PTの議論のスピードも遅いという感じがします。小林委員が言われたように、やはり来年、再来年の予算のことを考えれば、うかうかしとられんですよ。整備新幹線、ほかには北陸も北海道もありますけど、ここには北陸に遅れないようにと言っていますけれども、北陸のほうはどんどん、どんどん議論が進んでいるというようなことも聞いておりますので、そこらあたりはもうちょっと強く突ついたらほうがいいんじゃないでしょうか、この与党PTね。

その8月の際に知事が、JR九州に対して、協力についても対応していただくことを要請したということがありますがけれども、その後、この与党PTからJR九州に何か投げかけ、要請というのがあったのかどうか、そこらあたりの

情報をつかんでおられたら、お願いします。

【廣畑企画振興部次長】 8月11日に以降、与党P TのほうでJ Rと協議をなされたということは聞いておりません。

【大久保委員】 やっぱりおかしいんですね。佐賀県の負担を軽減するために、我が長崎県には協力を得ながら、これはJ R九州に協力を要請すべきですよ、それは与党P Tが。政治マターですから、J R九州に。

今の西九州ルートスキームというのは、J R九州にはあまり負担のないスキームですよ、建設スキームはですね。先々は貸付料で返済をしていくというやり方ですから。今、財源に困っているのであれば、まず、J R九州に協力を要請する。これは、与党P Tが政治マターですする必要がありますよ。それをもう一回、やっぱり催促すべきだと思いますが、いかがですか。

【廣畑企画振興部次長】 財源の問題も含めて、国のほうで検討を進めていただきたいと思います。また、委員のおっしゃるように、J R九州にも財源の問題、また、並行在来線の問題もありますので、そういうところで、国のほうからJ R九州に対して協力の要請をしていただきたいと思います。それは8月の時にも申し上げたところでありまして、引き続き、それは訴えていく必要があると考えておりますので、取り組んでまいりたいと考えています。

【大久保委員】 総合的な財源スキームをつくり直さないといかんというような時期にきていますので。いずれにしても、国土交通省とか財務省の中での議論は、多分進まないと思います。やはりこの与党P Tがかぎを握っていますよ。ここがどういうところに投げかけていって財源スキームをつくっていくかですよ。

そうしたときに、例えば一つは、九州で言いますと、西九州ルートは長崎から武雄、これはもう工事をやっています。しかし、その工事等で、今回新たにまた、負担が増えるわけですよ、長崎県の負担もですね。プラス、西九州ルートを見た時に、武雄から新鳥栖、この区間が問題になっているわけですし、フリーゲージは断念して、ミニなのかフルなのかと言っていますけれども、フルでなかったら、これはまさにミッシングリンクです、この区間はね。そういう議論がされているんですかね。

というのは、やっぱり日本というのは、非常に自然災害が多いんですよ。そのときに、やはり災害の多い我が日本列島において、この交通網の整備というのは非常に大事なんですね。そのときに、武雄から新鳥栖というのがミッシングリンクであってはまずいわけですよ。そういったところをきちんと筋を立てて、ミッシングリンクを解消するために必要な事業だということを、やはり与党P Tが言う必要があるし、そして、その与党P Tだけじゃなくて、今日午前中にもありましたけれども、佐世保のI Rに関してはオール九州でやろう。九州の経済界もみんな、やるぞというふうになっているのであれば、この新幹線の西九州ルートだってオール九州で、国会議員も、何も佐賀、長崎、与党P Tの国会議員だけじゃなくて、福岡も鹿児島も熊本も、みんな国会議員一緒になって、オール九州で、経済界も含めてやろうというような機運をつくり上げていかないと、これはなかなか新しい財源スキームに入っていくところまでいかないんですよ。そういう勢いというか、意気込みというのがなかなか見えてこないんですよ。

次長、私、いつも言いますよね。新たな展開

になる時には、新しいロジックが必要だと。だから、今言うように、西九州ルートで言えば、武雄―新鳥栖はミッシングリンクだから、その解消のために、やはりきちんとした交通網の整備が必要であると。そして、鹿児島ルートは完成していますから、九州の縦軸は完成している。要は、問題は横軸がないので、横軸をつくり上げて初めて列島の、北陸もそう、北海道は札幌までという高速交通網が、基幹交通網が完成するわけですから。それをする時には、やっぱりオール九州でやらないといけない。そういう取組というのを、やはり長崎県としてももっと強く押し進めていただきたいし、この与党PTに対しての突き上げというのも必要かと思いますが、いかがでしょうか。

【廣畑企画振興部次長】 西九州ルートの意義、委員おっしゃるとおり、ミッシングリンクになってしまうという点につきましては、それはまさに委員おっしゃるとおりであります。この点、武雄温泉―新鳥栖間51キロが整備されないままになってしまいますと、この高速交通ネットワークから、長崎―武雄間が取り残されてしまう、切り離されてしまうということで、非常に大きな問題になってくると考えております。

その点につきましては、知事のほうからもヒアリングの場において資料を示して訴えたところでもございます。

また逆に、この部分がつながると、東京―大阪間という大都市圏にもアクセスがしやすくなってくると。そこからの交流人口の拡大でありますとか、産業活力の誘致といったものも視野に入ってくるものですから、ここは、やはりミッシングリンクとして残されることなく、フル規格によってつなげるということが最も大事なことだと思っております。その点につきまして

は、一貫して、フル規格で西九州ルートは整備すべきというふうに主張してきたところにもつながってまいります。

今後につきまして、委員のおっしゃったようなオール九州でということも大事な視点かと思えます。この点につきましては、すぐにお答えはできませんけれども、取組の中身として、ひとつ検討してみたいと思えます。

【大久保委員】 ぜひオール九州で取り組む姿勢を打ち出していただきたいと思えます。IRもですけれども、それに並ぶ、あるいはまさるぐらいの勢いで、やはり大事な政策でありますから。

最後になりますけれども、新たな財源が必要になった時には、どうしてもそこをこじ開ける大義名分とかそういうのが要るんですよね。そこがきちんとロジックが決まれば、財源は何とかかなるのではなかろうかと思うんですが、簡単なロジックではいけないんですよ。その一つが、私が今提案したようなミッシングリンクの解消で、災害に強い郷土をつくるんだということですね。

もう一つは、先ほど小林委員が述べられましたように、長崎県は日本の最西端ですよ。ついこの間も、この総務委員会で、佐世保の自衛隊を視察させていただきました。そういうふうに、佐世保、佐賀というのは、西部方面として我が国の国防を担う重要な地域なんですね。自衛隊があつて基地があるわけですからね。そういったときに、やはり国防を担うその手助けをする。佐賀の知事も思いきり、この新幹線とは全く別かもしれませんが、そういうオスプレイの受け入れというのを前向きに検討されている。であれば、そういう議論をぜひ長崎県の知事としても、長崎県としても佐賀と一緒にやっていただ

きたいと思うんですよ。やはり国防を担う重要な役割を長崎県も、あるいは佐賀と一緒にあって担っていくんだということを、長崎も、地理的にも地形的にも重要な地域でありますから、国防を担う、その覚悟はいつでもあるぞと、準備はあるぞということをしっかり国に見せていただいて、そして、そういうロジックを組み立てていただいて、国防を担うためにもミッシングリンクがあってはならんということ。ぜひそういう意気込みと提案でもってこれから取り組んでいただきたいと思います。最後に一言、ご見解をお願いしたいと思います。

【柿本企画振興部長】新幹線の整備のあり方の問題につきましては、この8月11日の山本委員長、江田委員長代理の来訪の際にも、知事から強力に、整備方式としてはフルしかないということ。そして、そのために佐賀県の負担を軽減するというので、これを国の責任においてしっかりとやっていただくということを強く申し上げております。そして、その後も、我々も国土交通省のほうに出向きまして、これを進めるということで要請もしておりますし、今後は、県議会のご協力もいただきながら、まさに与党PTを動かしていくということと一緒にやっていかないといけないと思っております。

さらに、ご指摘がありましたように、九州全体、あるいは西九州の発展につなげていくという大きなプロジェクト、国家プロジェクトだということをしっかりとこれから改めてまた訴えて、そして、これを経済界等の協力もいただきながら、また、九州の経済界にも働きかけていく、そういったできることをしっかりやっつきながら、九州全体の発展、西九州の発展につながっていくという対策ということで、しっかり国に申し上げていきたいと考えております。

9月28日

〔各種委員会・総務部〕

（委員会）

【大久保委員】第109号議案についてちょっとお尋ねしたいと思います。

今回、条例改正ということで、新たに東京23区から長崎県内に本社機能を移転する事業者に対する減免措置を可能にするという改正案です。

近年、東京23区から長崎県内へ本社機能を移転した事業者がどれくらいあるのか、教えてください。

【佐倉企業振興課企画監】東京からの企業立地の件でございますが、平成28年1月に約150名の雇用計画を持った企業が1社、長崎市に立地しております。そのほか、平成28年4月には、東京都ではございませんが、神奈川県から本社機能を有した企業が1社。それと、平成28年10月に東京都から派遣会社が1社ということで、平成27年にこの制度ができた以降、3社、立地がなっております。

【大久保委員】3社は減免措置がない時でありますから、今回の改正によって減免措置をするということで企業誘致を後押しするのではないかという読みでありますね。

今回、条例が改正されたということで、課税措置の減免があったことで、どれぐらいの企業、あるいは事業者の数を見込みとして考えておられるのか、お尋ねしたいと思います。

【佐倉企業振興課企画監】企業誘致の目標でございますが、本社機能ということも含めまして、企業誘致においては、本社機能、あと製造業、メーカーの研究・企画部門に特に力を入れて、今、企業誘致を進めているところでございます。

県としてのこの計画が平成32年度までということになっております。その中で目標としま

して、雇用創出が175人、件数で14件を目標にしております。

【大久保委員】ぜひ目標に向けて頑張っていたきたいと思います。私どもも、何かそういう情報がありましたら提供させていただいて後押ししたいと思います。

課税免除ということでもありますから、一時的に県税の税収に穴があくということになりますけれども、それに対して、例えば、固定資産税は移転から3年間免除、不動産取得税が全額免除ということでもありますけれども、そういう県税に対する税収に穴があくことに対して、その後、企業を誘致したことによって、そこはどういうふうな穴埋めというか、できるような試算になっているのか教えてください。

【佐倉企業振興課企画監】これまで均一課税で一部の軽減措置だったものが課税免除になるわけでございますが、例えば、本社機能の移転となりますと大きな企業を想定しております。資本金が1億円以上、年間所得が100億円、全社員数で5,000名という企業が本社機能を東京都から長崎県に50人規模で移された場合の課税免除額につきましては、事業税で年間約70万円程度になろうかと思います。それが3年間ですと210万円ということになります。不動産取得税でいきますと、当初、ビルを建設してもらうということは余り想定されませんが、そうされた場合、不動産取得税の場合、税率が4%でございますので、約1億円ちょっとであれば500万円程度だと思われま

す。こういったことの減収がありますけれども、4年目以降は税収として確保できます。そのほかにも雇用の確保といった経済効果があると思っておりますので、減免措置された後も効果が得られ

ると考えております。

【大久保委員】 大手といたしますか、比較的大規模な事業者を考えているということでもありますね。そうであれば産業連関なんかと照らし合わせても長崎県にとってかなりメリットがあるのかなという気がいたしております。

今、長崎県に本社を置く1部上場の企業はありますか。

【萩本税務課長】 東証1部上場企業は1社だけです。

【大久保委員】 それはどこですか。

【萩本税務課長】 十八銀行さんが東証1部上場企業です。

【大久保委員】 1社ですね。もう皆さんご承知のように、今後、銀行の合併があつて本社機能が移ることになれば、長崎県に本社を置く東証1部上場企業はなくなるということになりますから、条例を改正して東京に本社を置く企業が長崎県に移転してくるというようなことをぜひしっかり総合的に施策を進めてやっていただきたいと思っております。