

観光振興・新石垣空港建設促進特別委員
会記録

< 第 2 号 >

平成21年第5回沖縄県議会（9月定例会）

平成21年10月13日（火曜日）

沖 縄 県 議 会

観光振興・新石垣空港建設促進特別委員会〈第2号〉

開会の日時

年月日 平成21年10月13日 火曜日
開 会 午前10時6分
散 会 午後3時3分

場 所

第5委員会室

議 題

- 1 参考人からの説明聴取（陳情第184号について）
- 2 陳情第75号、第136号、第141号及び第184号
- 3 観光の振興及び新石垣空港の建設促進並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立（新石垣空港整備事業の進捗状況について）
- 4 閉会中継続審査（調査）について

出席委員

委員長	比嘉京子	さん
副委員長	辻野ヒロ子	さん
委員	座間味一幸	君
委員	新垣良俊	君
委員	新垣哲司	君
委員	仲宗根悟	君
委員	玉城ノブ子	さん
委員	金城勉	君
委員	平良昭一	君

委員 新垣安弘君

委員外議員 なし

欠席委員

高嶺善伸君

説明のため出席した者の職・氏名

(参考人) (陳情第184号について)

沖縄県ハイヤー・タクシー協会会長 金城宏孝君

(補助者) (陳情第184号について)

	津波古	修君
観光商工部長	勝目	和夫君
観光交流統括監	知念	英信君
土木建築部長	仲田	文昭君
新石垣空港統括監	新垣	盛勇君
参事	滝澤	裕君
新石垣空港課長	栄野川	盛信君

○比嘉京子委員長 ただいまから観光振興・新石垣空港建設促進特別委員会を開会いたします。

陳情第75号外3件、本委員会付議事件観光振興及び新石垣空港の建設促進並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る新石垣空港整備事業の進捗状況について、参考人からの説明聴取及び閉会中の継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、観光商工部長及び土木建築部長の出席を求めています。

また参考人として、沖縄県ハイヤー・タクシー協会会長金城宏孝氏の出席をお願いしております。

まず初めに、参考人からの説明聴取について審査を行います。
休憩いたします。

(休憩中に、参考人着席。その後、参考人から申し出のあった補助者の出席等について協議した結果、補助者の出席等について意見の一致を見た。)

○比嘉京子委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

参考人から申し出のあった補助者の出席及び説明につきましては、休憩中に協議したとおりに取り計らうことに御異議はありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○比嘉京子委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

休憩いたします。

(休憩中に、補助者着席。)

○比嘉京子委員長 再開いたします。

参考人及び補助者の皆様、本日は御多忙のところ御出席いただきましてまことにありがとうございます。

参考人等から説明を求める前に、委員会の審査の進め方について御説明申し上げます。

まず、参考人のほうから御説明をいただいた後、委員から参考人等に対して質疑を行うことにしております。

なお、参考人等が発言しようとするときは、あらかじめ委員長の許可を得なければならず、発言は陳情の趣旨の範囲内で行うこととなっております。

また、本日は委員会が参考人等の説明を聞く場でありますので、参考人等が委員に対して質疑をすることはできませんので、御承知おきください。

それでは、金城宏孝参考人から陳情第184号レンタカーの台数規制に関する陳情について簡潔に御説明をお願いいたします。

○金城宏孝参考人 本日は、ハイヤー・タクシー協会の陳情の説明のためにこ

の場を設けさせてもらいまして本当にありがとうございました。陳情文のほうを準備してありますけれども、ハイヤー・タクシー協会として、レンタカーの台数の規制について、何年か前から大分意見が出ていました。この中身について、ぜひ検討していただきたいということで、陳情の中身につきましては記の一番下のほうにあるレンタカーの台数の規制のための県条例を速やかに制定してほしいということと、2番目のレンタカーと観光にほかの交通機関との共存共栄を図るために行政を含めた関係機関による協議会を設置してほしいということをお願い申し上げます。説明のほうは、もう一つの別添の2のほうの資料にあります。タクシーの業界の内容とお願いを今後説明したいと思います。

それでは説明させていただきます。説明内容の4番のほうなんですけれども、Aの規制緩和後のタクシー業界の経緯ということで、自由化になった後の経緯なんですけれども、1番目に、平成12年の道路運送法の一部改正によって需給調整規制に基づく免許制から自由な参入や増車を認める許可制へ移行しました、自由化になりました。台数が自由にふやせる状態、新規参入ができる状態になりました。平成14年2月1日より改正道路運送法が施行されました。その際、3番目の沖縄本島営業区域に関しての法の指定関係があります。沖縄県は特別監視地域に指定されました。平成14年2月1日から8月31日までの7カ月間の特別監視地域です。日本全国、タクシーの自由化ではありますが、沖縄本島内だけはタクシー台数の需要と供給のバランスが悪いということで、供給過剰であるということですので平成14年2月1日から特別監視地域に入り、自由に台数がふやせない状態になっております。その後、7カ月間の監視地域の後、再度緊急調整地域ということで、沖縄本島が全国で唯一に指定された地域で、やはり沖縄県は今後もタクシーはふやすべきではないと、平成14年9月1日から平成18年3月31日までの3年7カ月間、タクシーの台数はふやすべきではないということで緊急調整地域に指定されております。その後も、何度も自由化をするべきだという国土交通省と交渉を行いながら、その後、平成18年4月1日から平成20年7月10日までの2年3カ月間、特別重点監視地域に指定されております。これに関しては、新規は認めるということにはなりましたが、やはり台数規制で、最低でも車両30台以上なければ新規できないという取り決めで、台数をふやしていく状態にしてもらっております。その後も、今度のタクシー業務適正化特別措置法に基づく特定地域を平成21年10月1日より受けております。これによって、沖縄県も含め全国において自由化できない状態に今後もなっております。台数のほうは極めて需要と供給のバランスが悪いということで、まだタクシーが多いということで、特別地域に指定されているということが続いているわけです。この法律の内容ですけれども、次のページのタクシー業務

適正化特別措置法関係ということで1番目のほうから読み上げますけれども、「タクシーは重要な公共交通機関であるが、長期的な需要が減少し、乗務員の労働条件が悪化している。2番目に、国は平成20年12月に交通政策審議会においてタクシー事業を巡る諸問題への対策を答申しております。3番目、沖縄本島営業区域は供給過剰により地域公共交通としての機関を十分に発揮できていないため特定地域に指定されております。4番目、特定地域ではタクシー事業者、各関係機関の構成員による協議会を設置し、地域計画を作成して実施していくということも決まっております。5番目に、タクシー事業者は地域計画に即した形で特定事業計画を作成して実施し、事業を再構築することを目的に協同で減車を行う予定をしております。」と。5番目のほうが、今回県のほうではタクシーの台数が多過ぎるということで、今回の平成21年10月から減車をしていくということで地域計画を策定することが決まっておりますので、この辺の御協力もお願いしたいと思います。タクシーの現状ですけれども、1番目、実車率—タクシーにどれだけお客が乗っているかという割合ですけれども、平成19年度の全国平均が42.1%に対し、沖縄県では30.6%で、マイナスの11.5%実車率が少ないと、直近の平成21年8月、当協会実車率は28%と、30.6%よりもっと悪くなっているという状態です。2番目に、乗務員の賃金が悪いと。全国平均が年収326万3000円のところ、沖縄県では192万5240円、沖縄県の乗務員賃金は全国乗務員賃金の59%にしか達していない状況です。3番目に日車営業は、平成19年度は全国平均2万9835円のところ、沖縄県では2万3616円でマイナス6219円と、直近の平成21年8月の当協会の平均日車営業は2万1362円と、もっと下がっているという状態が続いているわけです。そして次のページ、レンタカーの現状を書いておりますけれども、私どもの調べた内容では1番目にレンタカーの台数は沖縄県下で90事業者、台数が2万439台、沖縄県下のタクシー5165台の約4倍に上る。2番目に、レンタカーの台数は人口比、沖縄県の人口比は全国で最も多い台数で、北海道の約3倍、全国の約7倍のレンタカー台数を占めている。3番目、レンタカーのふなれな運転にて事故や苦情が多い。4番目に、平成20年度のレンタカー事故件数が183件、死傷者も244名とかなり多くなっています。5番目に、過剰な台数により交通渋滞を引き起こしている。6番目、低廉な価格競争で東京都と那覇市の往復のホテルパックについて、リゾートホテルには希望の有無にかかわらずレンタカーがついてくると、ホテルパックにレンタカーを追加する場合に、Sクラス—排気量1000ccから1300ccでは1日当たり2000円程度の格安で借りられている状態です。パックとはまた別に、単独でレンタカーを借りる場合でも軽車両では1日当たり1800円くらいの価格もあるということと、自然環境に配慮すべき場所への乗り入れの問題も

あると。海とか、山とか、駐車してはいけないところに駐車している。8番目に、希望しなくても飛行機とホテルパックとなっているため、使用せずに宿泊ホテルにそのまま常駐させ、ホテル駐車上の混雑の一因ともなっている。9番目に、上記の問題は沖縄本島のみに限らず、離島地域の宮古地域、八重山地域においても同様に深刻な問題になっているということです。

以上、私どもの資料の説明でございます。

○比嘉京子委員 参考人の説明は終わりました。

これより参考人等に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、挙手により許可を得てから行い、重複することのないように簡潔にお願いいたします。

質疑はありませんか。

○仲宗根悟委員 二、三確認、あるいは計算の仕方がわからないものですから教えていただきたいなと思います。資料のほうのCのタクシーの現状、この中で、①の実車率というのがあるのですが、全国平均が42.1%で、沖縄県は30.6%という数字が出ているのですが、この実車率というのはどのような出し方なんでしょうか。

○津波古修補助者 お客様がタクシーに乗っている間のキロメートル数を、走行した全キロメートルで割っております。例えば、1日に100キロメートル流したとしますと実車率が28%でしたら、その中の28キロメートル分しかお客様が乗車していなかったという、お客様が乗っている率ということでお願いいたします。

○仲宗根悟委員 今詳しく説明していただきました。よくわかりました。とにかく流している間の3割しかお客さんが乗っていないよということで理解しました。今陳情の方は、レンタカーの台数について規制をすべきではないでしょうかというような問いかけではあるのですが、その資料の中のDのレンタカーの現状の中で、本当に私たち自身も経験といたしましょうか、その遭遇だとか、私も近くにホテルがある地域に住んでいるものですから、本土からいらっしゃる皆さん、都市地区で車を運転しているのかどうかよくわかりませんが、私たち田舎のほうですから大分街灯が弱くて暗いところが多いんですよ。ハイライトは全然切りかえもしないでくるとか、接触事故も多いとか、平気で樹木の根っこのほうにどンドン入れて海のほうにおりていくというような、非常にマナ

一が悪いような気がしていらつくことも多々あるのですよ。今のレンタカーの現状から見ますと、こちらも皆さんの心情は非常にわかるような気がするんです。修理工の皆さんはどんどん来るといってお話もあることはあるのです。これから見ますと、皆さんの訴えがよく伺えると思います。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
新垣哲司委員。

○新垣哲司委員 平成12年から規制緩和が始まって、今日に至っているのですが、それには幾つかの要因が、レンタカーとかいろいろ規制、タクシーの自由化とかあって、当初から非常に陳情を受けて、これを以前より深刻な問題だなと思って、以前から早く政府に行って打つべき手を打ったほうがいいということで、実は私も陳情に東京都まで行ったことがあるんです。この問題は、皆さんが陳情されているこれまでの内容を見て全部そのとおりだと思うんですよ。これは一刻も猶予しない大変な問題だなと思っております。こういう流れにおいて、沖縄のタクシー業界が厳しいからと、今度は本土から参入して、結果的には沖縄のタクシー会社みんなどんどんやめなさいと、資産を持っている東京都から、あるいは大阪府から大きな会社がどんどん入ってきますよ。全部でも買い占めようと、こういうような話も聞こえるわけです。こうあってはいけません。いざ買い占めた場合には、後はどうやるのかわからないということです。各タクシーの事業をしている社長が非常に大変だと、ある程度のことで売ってはいけないというようなお話も聞いたことがあるんですよ、その辺どうでしょうか。

○金城宏孝参考人 全国的に、やはり大企業のほうが中小零細企業のタクシー会社を買収するという流れがありまして、自由化の中で、また新規参入もありますので沖縄にも大手が入ってきていることは確かです。その辺に関しては、県内の会社、各地方にいろんな小さい、ヤンバルには10台くらいの会社もあれば、沖縄本島中部地域にも10台、20台くらいの会社もあって、そういう会社も大切にしてもらって、もう大手だけになってしまうと、運賃にしろ向こうのやり方でやってしまいますので、やはり沖縄のタクシー労働者になじまない環境で働かされているところもあると思うので、この辺はぜひ沖縄の中小零細の会社を守ってほしいと思います。各都道府県に行っても、いろんな地方に行くと5台とか10台の会社はあるんですよ。これはどうしても、ヤンバルに行けばヤンバルで、そういう遠い所でも、その地域には5台、10台のタクシーがないと

成り立たないのですよ。これをわざわざ那覇市からタクシーで行くわけにはいかないわけですから、そういう小さい会社を守っていかないと、やはり大手だから全部まとめて遠くからというわけにはいかないとしますので、その辺はぜひ本土資本とか大手企業に沖縄の業者がきちんと経営ができるような環境をつくってもらいたいと思っております。また、労働者の労働環境が悪くなっていると、最低賃金も守れないとの瀬戸際ですと働いていると、高齢化もしております、タクシーの常務員の平均年齢も沖縄県は約60歳前後の労働者ということで、常務員の中には70歳を超えても働いている方も多いですし、ぜひその辺は若い方々も働けるような労働の場にしたいということで、私もタクシー業者としては若い労働者を入れたいんだけど、今の供給過剰の状態ではにっちもさっちもいかなないということで、安い賃金では若い人が労働者が来ないということもありまして非常に困っている状態です。今回、レンタカーの話できておりますけれども、沖縄県の場合はレンタカーの前にモノレールも走りましたので、モノレールのほうにもお客さんを奪われたところもありまして、最近ではまた運転代行業者も夜から大分走っているものですから、そこにもお客さんを奪われていまして、かなり労働環境が悪くなっているのです、レンタカーについても、なぜ沖縄県だけがこういう安いレンタカーの代金を出しているのか、他都道府県に行けば1日借りても7000円、8000円の料金を取るのに、なぜ沖縄県では1000円、2000円の安いレンタカー料金が発生するのか、この辺も我々業者にとっては理解できない金額なんです。ですから、この辺も何かからくりがあるのではないかとあるものですから、我々タクシー業界にとってはなかなか見えない状態の金額で営業しているのです、この辺も含めてレンタカー業界、きちんとした運営ができていのかどうかも含めてタクシー台数の規制もしてほしいと、レンタカーの価格も含めて、その辺も調べてほしいなと思っております。

○新垣哲司委員 タクシー運転は、労働時間が長いのですよ。長くて、また収入が非常に少ない。特に、昼勤なんかはそれでは生活ができるかなというくらい大変な労働時間において厳しいと言われているのですが、それと各タクシー会社はほとんど100%動いているところはないですよ。20%から30%がほとんど休んでいます。常務員の給料が安いから自然にタクシーが動かなくなるという現象があるわけですよ。その辺も含めて、やはりしっかり今のレンタカーの問題、あるいはタクシーやハイヤーが生き延びるためには、あとは皆さんの陳情の趣旨を聞いて全くそのとおりでなと思っております。その意見に賛同して、ぜひ皆さんの意見が通るように申し上げて質疑を終わります。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。

平良昭一委員。

○平良昭一委員 先ほどのお話を聞いておりますと、県内の業者、当然連携もとらないといけないと思うし、また育成もしないといけないという立場はよく理解しているつもりなのですが、まず皆様方のハイヤー・タクシー協会の目的、意義を教えてくださいと思います。

○金城宏孝参考人 我々タクシー業界は、この沖縄県内のタクシー業がかなりの数があるものですから、今、会社数が146社で、4167台という台数があるものですから、そのハイヤ、タクシーの会社をきちっと適正にしていくために今やっているんですけども、5カ年前までは沖縄本島も中部タクシー協会、北部タクシー協会、それから沖縄本島南部の県タクシー協会とばらばらに協会があって、宮古タクシー協会、八重山タクシー協会もみんなばらばらだったんですけども、今後はタクシー協会是一緒になるべきだということで5年前に合併しまして、全部統一しまして今のタクシー業界の苦境を乗り切るためにやっていこうということで、一番にタクシー常務員の教育、法令遵守、それから中央との関係ということで今行っているわけです。やはり、今同じ交通業界としてバスとの関係とか、トラックも含めて、モノレールとのそういうレンタカーも含めて、そういう協議会も全然ないものですから、そういう意味では沖縄県の交通産業として、できれば連携してすみ分けもしていきたいということを考えております。

○平良昭一委員 5年前から本島各地域の協会を集めて一つにしたという努力は、平成12年度の道路運送法の改正の中で、これまでのたび重なる改正であり、それに対応していくためにはどうしても県内で一つにならないといけないという意義だと私は理解しております。その中で今おっしゃいます県内の交通機関との共存共栄、それに対しての歩み寄りというのも当然やらないといけなくなるわけですから、それに対して大きな県内の協議会をぜひ設置してほしいという陳情だと理解していいでしょうか。

○金城宏孝参考人 今質疑があったとおりでございます。それで、私どもは業界としてタクシーの台数が、やはりバランスが崩れていて供給過剰だと、タクシーの台数は多いけれども、タクシーを利用する人は少ないと、業者が各社協

力して、大きい会社はたくさんの台数を、小さい会社は少ない台数をそれぞれ減車しようということ今考えて行動を起こそうとしているのです。ですから、タクシーの台数が今後10%もしくは20%台数を減らして、1人当たりの給料が上がるようにしていこうじゃないかということ今考えているわけですがけれども、タクシー業界はそのように努力をしているけれども、その分毎年、毎年ますますレンタカーの台数がふえているものですから、レンタカーだけ台数がふえて、タクシーだけ台数を減らせば交通機関はそれでいいというわけではないと思いますので、そういう意味で、流れとしてはタクシーも供給のバランスを考えて台数を減らすということを前提に、レンタカーもその辺は台数を考えてくれませんかという考えでございます。

○平良昭一委員 規制緩和後の台数が参入しやすくなったということの一つの例もありますし、自分たちで台数を制限しないといけなくなった現状、その中でたび重なる法改正について、皆様方本人としてはどういう感覚、理解をしていますか。それと最近、平成21年10月1日に改正されていますよ、どう変わってきたか、またさらに新たな悩みが出てきているのか、それともよくなりつつあるのか教えてもらっていいですか。

○金城宏孝参考人 この規制緩和ということで、平成14年から基本的に自由化という流れでした。この自由化の流れは、まず車両を自由にふやしていいと、新しく会社をつくっていいと、それから既存の会社が台数を幾らふやしてもいいというのがこの新しい自由化の法律です。そして、運賃も自由化でいいですよ、値段も自分の好きな値段でタクシーを走らせてくださいというのが自由化だったわけです。その自由化によって台数もふえてくると、それから値段も下げていいということで運賃を下げてくると、それによって台数もふえて運賃も下がったものだから働いている人はますます収入が減るわけです、台数もふえて運賃も下がるわけですから。会社もこれでは経営が成り立たないものですから、経営を成り立たせるためにはもっと台数をふやしたほうがいいんじゃないかという考え方でふやしたいと。それからお客さんをとるためには、もっと安い運賃で走らさないといけないということの考え方で安くなるという考え方は合っているようではございますけれども、働いている人はますます台数がふえて、安いタクシーが出てきて、働いても働いても給料がどんどん減ってくるばかりとマイナスの方向に進んだものです。それでも自由化という波できていましたので、国の考え方、行政の考え方は、運賃は安く、台数もふやせる会社はやりなさい、できない会社はやめなさいというのが自由化の流れだったので、これでは沖縄

の10台、20台の零細企業はやっていけませんということで、我々業界は毎年、行政のほうに陳情をしまして、県議会へも緊急調整のお願いを何度かしたと思うんですけども、ぜひ沖縄県だけは自由化をなるべくストップしてくださいというお願いをして、毎年、毎年法律改正だったものですから、毎年お願いして、何度も国に対して自由化を少しでもストップして台数をむやみにふやさないでください、運賃もむやみに安くしないでくださいというお願いをしたのが、この改正、改正の流れであります。

○平良昭一委員 やっぱり、沖縄県は他都道府県とは違った状況だということであれば、その法律が我々沖縄県にとっては、業者の育成、所得の問題からしてもマイナスになってきているということは事実であるわけですよ。これは県民全体の中で、今のタクシーのあり方を考えてもらいたいということも十分理解できます。そこで、先ほどレンタカーの問題がありましたけれども、このレンタカーに対しての、これまで皆様方はレンタカー協会との調整とかそういうものをやったことございますか。

○金城宏孝参考人 今まではレンタカー協会との直接的な話し合いをしたことはありません。

○平良昭一委員 この辺が問題でしょう。観光の県として、私たちは沖縄に来るお客様を大事に接待をしてあげないといけないわけですけども、先ほど仲宗根委員は出身が読谷村でありますけれども、私はさらに北のほうですから、交通機関の不便性というのは十分理解しているんですよ。その中で、例えば深夜とかのタクシーのありがたさは十分わかっています。その面で小さな会社を守っていくためにも、またこれは県民のためであるという観点から、その皆様方が小さな会社を大事にしていきたいという協会であること、それを目指しているということはこれからも頑張っていたいただきたいなと思います。その中で一つだけ最後に聞きますけれども、このレンタカーの台数の制限というのは全く今できていないということですか。

○金城宏孝参考人 レンタカーの台数に関しては、今私どもの調べでは毎年、毎年ふえているような状態で、それと夏場になると台数を極端にふやしてやるというような状態で、この2万439台と書いてありますが、実際はもっと入っていると思います。

○平良昭一委員 以前に、本会議の中で、レンタカー会社の本社が沖縄県内にあるかというようなことを聞いたことがあるのですが、これは調査不可能ですという答えが返ってきたのですよ。そういうのであれば、本土業者が入り込んできて、税金はまた本土にもっていつているというような可能性もありますか。

○金城宏孝参考人 我々の調べたところによると、大手のレンタカー会社ということで、本社は東京都だとか、大阪府だとかという形で、大きいレンタカー会社のほうが沖縄県のほうでは多くて、小さいレンタカー会社であれば沖縄県のレンタカー会社であったりとかするので、やはり今の考え方でいうと内地の業者がレンタカーを多く経営していると見て間違いないと思います。それと、レンタカーが本当に全国の約7倍近く、人口にすると7倍あるということを考えますと普通ではないと私ども思いますので、この辺も適正な、各都道府県はある程度同じくらいの割合であれば我々も納得できるんですけども、沖縄県だけなぜこんなにレンタカーが多くなければならないのか。レンタカー会社の方々にも考えてほしい。やはり、レンタカーで国道58号を埋め尽くすような夏場の様相はおかしいのではないかと感じておりますので、そこら辺はレンタカー会社と話し合いをしながらどうにか適正な台数にもっていつてもらいたいなと思っております。

○平良昭一委員 ちょっと聞くのを忘れたんですけども、事故件数、今皆様方のレンタカーの現状の事故件数のデータがありますけれども、その台数に比べてみたらかなり高い数値だと見ているのですよ。その面では皆様方のタクシーとしての事故件数に比べてみたら全然比較にならないくらい多いですか。

○金城宏孝参考人 これはタクシーに比べても、私どもは多いと思うんですけども、やはり私どもの調べによるとカーナビゲーションが出ておりますので、それがあるからレンタカーの利用が多くなったという話が出ておまして、運転中にこの地図を見ながら運転しているものですから、どうしても交差点に近づくとどこに曲がるのかと地図を見ながらやるということで、その事故が大分多いということで、特に離島とかそういうところも信号機がない交差点が多いのです、田舎になると。そういう信号機がない交差点では恐らく真っすぐ行ったほうが優先だという形で、つまり地元のおじいちゃん、おばあちゃんたちが走っている車の常識と走り方が全然違うということで、そういう畑道での事故が多いということで、離島の方々、特に田舎の方々をよく言っています。

○平良昭一委員 おっしゃるとおりです。よくレンタカーが畑に落ちていますよ。確かにカーナビゲーションというものがあって、そういう台数が多くなってきたのもありますけれども、その分やっぱり事故が多くなっているということは事実で、特に沖縄本島北部地域には美ら海水族館があるという関係で、交差点の信号待ちしている車の10台中7台はレンタカーなんです。そういう面では、土曜日、日曜日の交通の麻痺は確実にレンタカーの台数が多いということによると実感しています。それまで、なぜ規制をしなかったのかというのが逆に不思議な状況ですよ。その辺は、皆さん方の趣旨を理解して、できる限り私たちも努力していきたいと思っております。きょうはありがとうございました。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑ありませんか。
玉城ノブ子委員。

○玉城ノブ子委員 県内のタクシー業界、大変厳しい状況になっているのは認識しています。規制緩和が問題だったと私どもは思っているんですよ。その時点で、私なんかもタクシー業界を回った経緯がありますけれども、私もよくタクシーを利用するほうなんです。それで、よく働いている人たちの、労働者のお話も聞くのですけれども、今ではタクシー、特に昼勤をされていては生活がやっていけないということがあって、多分若い人たちがタクシー勤務ができないという状況が生まれているのではないかなと思っております。そういう意味では、そのときの規制緩和がどうだったかということが問われているのではないかなと思いますけれども、特にその後やっぱり沖縄のほうに進出しているのが本土の大手のタクシー業界だと思うのですけれども、その状況についてはもう少しちょっと詳しくお話ししていただけないでしょうか。

○金城宏孝参考人 大きい会社のほうが、今沖縄県内のほうでは大手と言われているところが、300台ぐらいの会社が大手なんですけれども、最近進出しているのが福岡県から来ている大手なんですけれども、沖縄で200台を超える台数を持っているものですから、これからもっとふやしたいというふうな意向できていまして、沖縄の小さい20台や30台ぐらいの会社をどちらかという買い占めていっているような状態で、私どもからすると経営の弱い零細企業を買収していった大手になるということなんです。やはり身売りする側の沖縄県の業者からすると、自分たちではできないから手放すものですから、安値で手放しているということで、大手がどんどん台数をふやすことは簡単なことだとい

うことで、そういう意味ではその会社は福岡県と沖縄県ではなくて全国で展開している会社なので、ある意味で今後沖縄県の業界の大多数を占めてしまう。沖縄でトップの会社になってくると、それだけ沖縄県の業界も含めて自分たちのやりたい方向で業界も運営したいということになると、今まで見守ってきたタクシー業界も全国流にやってくださいとなっていくので、いかななものかと思っているところです。独占企業にはなかなか難しいとは思いますが、やはり大手となりますと、そこがそうやるとなればそれに従わないといけないような形になってしまいますので、そういう意味では非常に今後が危ぶまれるなど思っております。業界に入ったからには外すわけにはいきませんので、やはり一緒にどう沖縄県の業者と一緒にやっていくかということは今からの課題なんです。今回入ってきた本土大手の会社は全国でも大手ですので、約7000台くらい持っているのです。7000台という台数は、日本全国含めて上位何社かに入るものですから、沖縄県全体でも今4100台ないですから、4000台くらいですけれども、この会社は1社で7000台持っているわけですから、それだけの大手が沖縄にも来ていますので、非常に我々も心配しているところであるのです。

○玉城ノブ子委員 それで、皆さん方こういう状況では大変だということで、ずっといろんなところに働きかけて、新しく制度が、法律が改正されて、タクシー業務適正化特別措置法における特定地域ということになっていきますけれども、これは具体的にはこの中身についてはどこまで規制ができるのでしょうか。

○金城宏孝参考人 このタクシー業務適正化特別措置法というのは、今タクシーの台数を自由にふやせるとか、新規で新しくタクシーが入ってくるということが極めて困難な状態として、基本的にはできない状態にもってきて、台数がふえない状態にする。それともう一つは、運賃が今自由化で幾らでも値下げしたりしている会社があるものですから、それをある程度引き締めて、上の料金から5%以内の料金でならば認めるという、わずかな料金の差しか認めないという法律なんです。それと、あとは今タクシーが供給過剰で、台数が多いということが沖縄の問題ですので、これはタクシー業者間で行政と相談して、県民の理解も得て台数を減らしましょうと、台数を減らしても県民には迷惑がかからない台数を減らしましょうと、行政、経営者、労働者も含めて話し合いで、その台数にすれば労働者ももう少し賃金が上がるような台数になるのではないかと、需要と供給のバランスを考えた台数にしようということです。本土では実車率が40%はあるんですが、沖縄ではやっぱり30%では空の車がずっと走っている状態で、仕事に出ても働いている時間よりは空で走っている時間が長い

ということになりますので、それを本土並みにしようではないかという考え方です。

○玉城ノブ子委員 私は、やっぱりある程度、今本土の大手のほうがどんどん進出して行って、小さいタクシー会社をどんどん買い取ってとか、独占化の方向に歯どめをかけるというか、規制することが必要だと思うんです。供給過剰になっているわけだから、これ以上こんな状況を放置していたらもうこれは小さいタクシー業界はもたない、そこで働いている人たちの労働条件も悪化する一方だと思うんです。ですから、これは何らかの規制が、もっと強い規制が必要じゃないかと思っております。それはそちらのほうで答弁できないと思いますので、それはそれで今のタクシー業界の現状が非常に深刻な状況にあるということについては認識いたしました。その上にレンタカーがどんどんパックで台数がふえ続けているというふうなことなんですが、これについては皆さん方、県条例の制定、協議会の設置ということをおっしゃっておりますが、これで例えば協議会を設置すればある程度の規制はできると考えていらっしゃるんですか。そうすれば、ある程度規制はできるんじゃないかというふうな認識でいらっしゃいますか。

○金城宏孝参考人 先ほどの資料でも、やはりレンタカーの台数がどうしても全国の約7倍あるということでは異常だと思いますし、レンタカー業界のうわさで話を聞いても、やはり今のレンタカーの料金を1000円とか2000円の料金で貸し出すというのは実際は割に合わない料金になってきている。逆に言えば、レンタカーも供給過剰になってきていて、内地の大手であれば利益があるのですが、沖縄県内のレンタカーを、少ししか所有していない沖縄県のレンタカー会社も今度はまた同じように厳しい状態になってくるので、やはりレンタカーもある程度は規制するべきではないかという話もレンタカー業界からある程度の情報は得ていますし、そういう意味では話し合いをしながらレンタカーとの共存共栄ができるように、また全国的に見てももう少し縮小はすべきではないかということは意見として述べたいと思います。

○玉城ノブ子委員 1日当たり2000円でレンタカーを借りて、それで引き合うというのは本土の大手だと思うんです。大手だからできていると思うんです。小さなレンタカー会社が、それでは生き延びてはいけないだろうと思います。だからこそ問題だと思うんです。本土の大手が独占をして安い値段で貸し出して、タクシー業界、そして小さなレンタカー会社も生き延びてはいけないとい

う状況になっていては問題だと思っっているんです。そういう意味で、そういう規制がこの協議会である程度話し合いができるのかどうかという点で、もっと強い規制が必要なんじゃないかと思うんですが、實際上、私は今の沖縄県内のタクシー業界の実態というのは本当に深刻な実態だと思います。県内の中小のタクシー業界を守るということは必要なことだし、ましてやここで働いている労働者の皆さんの労働条件というのは、今の状況では本当に大変ですよ、深刻だと私は思っております。何十時間働いても、もう生活やっっていけないような給料しかもらえないという事態を打開していかないと解決していかないと、もう本当に労働者の生活権にかかわってくる問題じゃないかと思っておりますので皆さん方の趣旨はよくわかりました。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
辻野ヒロ子委員。

○辻野ヒロ子委員 いろいろ意見が出て、資料も見させていただいたんですが、私は八重山出身なんです。それで、ここに来るときはタクシーとモノレールを多いに利用して、タクシー乗務員の意見もいろいろ聞いております。やっぱり厳しい。地元離島でもそうなんですが、特に観光地は時期になるとホテルの駐車場はわナンバーでいっぱい、一般の方が駐車できないという苦情もかなり聞いて、レンタカーが年々ふえているというのを実感しております。そういう中で、レンタカーのこれまでの五、六年くらいの推移はわかりますか。それと、タクシーのほうもできれば台数の推移を教えてください。

○金城宏孝参考人 正式に資料を準備していないんですが、タクシーのほうは台数的には特にふえていないんです。最初のほうに250台ほど増車ということで、自由化のときに駆け込みで増車はあったんですが、それ以後は台数的にはふえていませんで、この四、五年台数はふえていないという考え方なんです。そして、レンタカーのほうは、私どもの考え方では、この10年間で台数が倍になっていると思います。毎年、夏場になるとレンタカーの台数というのが新聞報道とかされるものですから、それを見ているとこの10年間で倍になっているなという見方です。ただ、正式にレンタカーの数字が出てこないところもあるものですから、この辺は2万台は越しているというのが新聞からも出てきますので、台数的には大分ふえているということがわかります。

○辻野ヒロ子委員 もし、資料がありましたら後でまた教えていただきたいん

ですが、実は昨年、石垣市のほうでタクシー会社を1つ申請しているということでタクシー協会がかなり騒いだのです。今でもタクシーは大変なのに、また会社をふやすというのはどうかということで、本土のほうとも相談があつてふえたと思うんですが、どうしてもこれはとめられないということで、タクシーもふえているのかということも感じたものですから、そのあたり後で教えてほしいと思います。

○金城宏孝参考人 沖縄本島と宮古地域、八重山地域のほうでは少し状況が違うのが今回のタクシー業務適正化特別措置法ということで、新しい法律が10月から施行されているのですが、この特定地域指定は沖縄本島のみなんです。沖縄本島のみは台数がふやせない状態に今なっているんですが、宮古地域、八重山地域に関してはまだ沖縄本島地域よりは少し数字的にいいということで、今のところはまだふやせる状態になっていますので、何万人の都市でなければ地域指定が当てはまらないという法律でありまして、今のところ特別地域になっていないものですから台数をふやすことができる環境に宮古地域、八重山地域はあります。しかし、宮古地域、八重山地域の首長の理解を得て、一緒になって要請した場合には、同じように台数がふえないように特別地域に入れることができるということで業界とは話し合いをしている途中です。今後、特定地域に入れるのか入れないのかは様子を見てやりましょうということで、台数をふやせる状態になるのかどうかは話し合いをしている状態です。

○辻野ヒロ子委員 やはり、そういう経緯があつたのですか。それで結構業界とのトラブルがあつて、またその中に挟まって国土交通省に要請したけれども、結局はできなかつたとか、そういう地域に入っていないということですか、わかりました。やはり、レンタカーの利便性というか、今おっしゃっています飛行機やホテルとパックになっているとか、インターネットでも簡単に予約ができるし、観光客が空港で引き取って、空港で引き渡しするという本当に便利なものですから、またカーナビゲーションがついているものですから、本当に知らない人でもみんなそこで案内してもらえると、そういう中で利便性という面ではレンタカーがかなり利用されているのかというのは感じるのですが、今は皆さんが陳情しておられるレンタカー台数規制の条例というのは、他都道府県においてはそういうのをやっているところがあるのでしょうか。もしありましたら、その辺教えてほしいです。

○金城宏孝参考人 このレンタカーについては、我々は何年も前から少し多い

んじゃないかということで、ほかの都道府県にも何度か問い合わせしているんですが、今の資料には沖縄県だけがレンタカーが突出して多いものですから、他の都道府県にはタクシー業界の話をして、レンタカーの話は何も出てこないんです。唯一、北海道の業界はレンタカーが多いですよということで話が合うんですが、他の都道府県ではレンタカーそんなに迷惑になっていませんということなんです。ですから、沖縄県だけが他都道府県より7倍という数字なので、もしこれが2倍ぐらいであれば私ども沖縄県の業界もレンタカーに対して何も言わないと思うんですが、7倍という数字はやはり他都道府県と話をして、向こうではレンタカーはうまくやっていますよという話なので、全然沖縄とのギャップがあり過ぎて、沖縄県に行くと、例えば首里城に行っても、観光地に行くとレンタカーが先に駐車場をいっぱいにしているのですよ。ですから、例えば我々業界でもタクシーを使う方々は女性であったり、高齢者であったりとか、足の不自由な人とか、運転ができない方がタクシーを使うんですよ。そうすると、首里城に行ってタクシーで見学する、近くまでおろしたいんだけども駐車場がレンタカーでいっぱいなので後ろにしかとめられないとか、前でおろしたけれども迎えに行くときは遠くまで来てもらわないといけないとか、ほかの観光地でも足の不自由な女性の方を遠くでおろして、近いところはレンタカーが優先するという状態が結構あるものですから、非常にレンタカーとタクシーの差が他都道府県と沖縄の違いが7倍というものでは、他都道府県と意見交換をしてもなかなかそういう条例とかそういうものに関しては他都道府県では全然問題になっていませんという感覚です。

○辻野ヒロ子委員 では、他都道府県の事例もまだわからないという考えですか。そういう中で、皆さんが県に条例を制定してほしいという、具体的にどういふことをやってほしいとかそういう考え方などがありましたら教えてください。

○金城宏孝参考人 レンタカーの台数に関しては、まず全国比からしても適正な台数をもってほしいということと、値段に関しても全国でもこの値段で貸しているというのは何かからくりがあるのではないかと思いますので、多分値段的にも3分の1、4分の1ぐらいの値段だと思いますので、これも全国的な価格でレンタカーも貸し出しをしてもらって、ちゃんとレンタカーの収入が沖縄県の経済に反映するようにしてもらいたいという気が私どもはありますので、とにかく全国並みの台数で、人口比に比べてもわずか2倍から3倍ぐらい、北海道並みぐらいまでには他都道府県とも近いということになるんですが、

とにかく台数的に全国並みにもって行ってほしいということです。

○辻野ヒロ子委員 今おっしゃっているように、台数とか金額的な問題ということになってしまうと思うんですが、県のほうもやはり観光地としてなかなか規制するのが難しいのかなという考え方でこの陳情がきているのですが、そういう中で皆さんもやはり自分たちのハイヤー・タクシー協会と交通機関との協議会というもの、それもまだきちんと県のほうではされていないということなんですが、そういうのも日ごろからお互いに情報交換をしているといろんな話がまた出てくると思うんです。ですから、そのあたりでどういう協議会を希望していらっしゃるのかを教えてください。

○金城宏孝参考人 先ほどからお話が何度か、台数が多いために交通渋滞があったりとか、それから交通事故も多くなっていますし、それをどう防ぐか、交通渋滞もどう防げるのか、それから観光地やホテルでもレンタカーだけが優先してしまうというものもやはりいかなものかと思っておりますので、この辺をどう調整できるのか話し合いをしてみないと答えは出てこないと思っておりますので、まずは話し合いの場をきちんととってもらって、できれば行政も入ってもらって、第三者も入ってもらってきちんと冷静な目で適正な台数が必要じゃないかと思っております。我々タクシー業界も、今回台数を減らすということを前提として考えていますので、我々も苦しい中で減らしていくのでレンタカーのほうも自助努力はある程度してほしいと思っております。

○辻野ヒロ子委員 車社会になって、本当に個人の所有台数もどんどんふえていく中で、そういう観光地であるということなどもありまして、レンタカーもここをとったらここがだめになるとかそういう問題も出てきますので、今後やはり今出された問題も、むしろもっと早くから対策をしなければいけない問題じゃないかと思うんですが、ぜひそのあたりみんなで勉強しながら頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞ最後に強い要望をお聞きしたいと思っております。

○金城宏孝参考人 やはり、レンタカーの台数を再度検討してもらって、まずは話し合いの場からだと思いますので、協議会をつくってもらって、レンタカーの意見も聞きつつ、またタクシー業界の意見も聞いてもらって、あとは第三者の方々も含めて、行政も含めて、観光を含めて、どういう形が今後理想なのか。もし、今2万台にとどまっているところが、来年3万台になったらどうするのかということも頭の中に入れていけなないと思っておりますので、その辺は今が最

高の台数ではなくて、今後ますますふえて、県内業者のレンタカー会社も困るような状態とか、そのレンタカーも大手だけが得をするようなレンタカー業界でも困ると思いますし、またレンタカーがふえたから必ず観光客がふえるという考え方ではなくて、やはり観光しやすい状況がなければ国道58号、ヤンバルの道にずらっとレンタカーだけ並んで渋滞ばかりしてはこれが観光の名所になるのか、それも含めて考えていかないといけないのではないかと思いますので、ぜひ協議会の設置を強く要請しますのでよろしくお願いいたします。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
金城勉委員。

○金城勉委員 非常に深刻な状況というのはよく理解できました。それで、これまでも国のほうに要請したということですが、国の反応はどうですか。

○金城宏孝参考人 このレンタカーに関しては要請をしたことはまだなくて、タクシーの台数に関してとか、自由化に関しては大分県議会議員にもお願いして国に陳情してまいりました。ただ国の方針は、やはり自由化、規制緩和というのが長いこと続いていましたので、その中ではどうしても沖縄県だけ規制してくれというのはかなり難しい状態ではあったんですが、何年も継続、継続でどうにか規制してもらって台数がふえない状態をやってもらったのは、皆様県議会のおかげだと感じております。

○金城勉委員 ということは、タクシーの規制については要請したけれども、レンタカーの規制については要請したことはないのですか。

○金城宏孝参考人 はい、そうです。

○金城勉委員 それと、条例制定の事例も他都道府県とは事情が違うということで前例はないというお話でしたが、あわせてこの協議機関の設置については、いつから皆さんとしてはそういう考え方をもちながら行政とのやりとり等もなさってきておりますか。

○金城宏孝参考人 時期的には、すぐにでも協議会を設置して、まず話し合いをしながら、その中で自助努力でレンタカーの台数を減らしてもらえるのか、それともやはり行政または県議会のほうで条例が必要というのであれば、条例

で台数を規制してもらえるのか、その辺は話し合いをしながらしかできません。そして、今10月の段階で話し合いをしても、最終的にはやはり台数を減らすということは、きょう、あした、では来月からということにはなりませんので、今からやっても来年の観光シーズンまでに台数をどうしていこうということが決まるのではないかと思いますので、できるだけ早くという考え方です。

○金城勉委員 ということは、具体的にそういう関係機関に呼びかけて一緒にやりましょうとか、行政に協力を求めるとかいうことはこれからですか。今までやっていないのですか。

○金城宏孝参考人 これまではやっていませんので、ぜひこれからだと思います。よろしくをお願いします。

○金城勉委員 それと、タクシーの運営、経営の件についてですが、先ほど本土から大手のタクシー会社が入ってきて、大分台数のほうも確保してきているということの説明がありましたけれども、その経営のあり方として何が違いますか。本土の大手の経営のあり方と地元の中小零細会社の経営のあり方、そういういわゆる厳しい環境というのは一緒ですが、そういう環境の中で大手が打つ経営手法というか、その辺のところの違いというのは皆さんのほうから見えますか。

○金城宏孝参考人 タクシーの仕事としては、働いている方は同じ環境なんですけど、ただやはり大手ということで、本土の大手の会社との関係が強いので、やはり例えば旅行業者とのかかわりが強かったり、例えば旅行業者が観光のタクシーが欲しいといった場合には、やはり大手のほうに優先して観光のお客さんはそちらに回しましょうとか、いろいろな沖縄でのイベント、例えばゴルフのイベントがありましたらそのイベントに対して大手ですので、スポンサーということでお金を払ってスポンサーになる。そうすると、大きなイベントの中でのタクシーの出入りはこのタクシーしかできませんとか、そういう大手ならではのお金を使って優遇をすとか、そういうことが多々見受けられる。全国でもそういう形でやってきていますので、働いている人は同じように見えますが、業界からすると、やはり大手の力で本土とのつながり、本土の会社からの出張があればうちを使ってくださいとか、そういう仕組みの大手のやり方で宣伝しますし、やはりコマーシャルやスポンサーになるとか、いろんな意味で自分の会社に利用できるような環境をつくっているのが今の状態です。

○金城勉委員 乗車料金も違いますか。

○金城宏孝参考人 料金は今のところ是一緒です。

○金城勉委員 本土大手の企業も皆さんの協会と一緒に加盟していますか。

○金城宏孝参考人 はい、加盟しております。

○金城勉委員 そういことであれば、形においては身内ということですが、そういう中で地元の皆さんとしての対抗措置というか、その辺のところはどうなさっていますか。

○金城宏孝参考人 同業者で同じ協会の中にいるということでは対抗するというわけにはなかなかいかないというか、面と向かって対抗するということはいえないので各会社なりの努力はするということです。ただし、沖縄本島内にもやはり300台以上の台数を所有する沖縄での大手の会社が何社かありますので、その会社はやはりそれなりの営業戦略というか、同じように旅行者に接触したり、いろんな会合で話し合いをしながら、そこと契約をしていくというふうな対抗措置は持っていますが、ただ沖縄本島内の会社は大手であれ、中小であれある程度紳士協定を守って、例えばここが自分の地元であれば地元の会社があるのでこの辺の大きい会社が入ってはこないんです。この地域には地域の会社があるから、その会社までは営業所を出したり宣伝を向こうに打ったりはしないんです。やはり、ある程度の紳士協定を持って、どの地域、どこの田舎には大手はいかないということを守るんですが、やはり本土大手はそういうことは関係なしに沖縄県全体を全部宣伝していくと、どこからでも乗ってくださいというのが戦略なので、この辺の地域の守るべきことというのはなかなか守ってもらえないというのが実情です。

○金城勉委員 聞いた話ですが、そういう本土大手の乗務員教育というのが非常に徹底されていて、その辺のお客さんへのサービスの仕方というものも違うということも聞いたことがあるんですが、実際はどうですか。

○金城宏孝参考人 これに関しては、やはり本土並みということがありますので、そういう意味では、やはり教育に関しては徹底してやっているところはあ

るのです。その辺に関しては、沖縄の業者としては、やはりまだ沖縄の地域、どちらかといえばまだ田舎のほうですから、そういう意味ではまだまだ教育が徹底していないところがあって、今はタクシー協会としては教育をもっと徹底しないといけないというのが課題に残っているところです。ただし、これには非常に矛盾するところがあって、教育はしたいんだけど、今タクシーの乗務員の平均年齢が60歳を超えて70歳の方々もいて、タクシー業界に入ってくる、採用する年齢がスタートから50歳前後の方々が就職してくる。例えば再就職でタクシーを選ぶということが多くて、実際30歳とか40歳でタクシー業で働きたいというふうな方々がないので、なかなかこの教育も難しいというのが実状ではあるのです。ただ、ある程度の沖縄の気質があって、沖縄の方々は地元の沖縄なので、お客さんが、沖縄の方がタクシーに乗ってきたら地域に行けばどこまでですかと言うのも、方言でマーカイヤイビンガということのできるんだけれども、もうそういうのはエチケットかマナーなのか、それとも地域性なのかというのがありますが、それをやはり向こうではエチケットという形で教育はしているのですが、この辺に関しては余り他社の教育とかに関してはなかなか言えないところがありますので、そのかわりまた厳しさがあって、少しでも悪ければクビだよということも多々あると思うのですが、その辺の厳しさとマナー教育の難しさだと思うのです。ただ、沖縄の業界としては、観光も含めて、今後はやはり若いタクシー乗務員が育って、その教育がきちんとできるような環境をつくらないといけないというのは我々業界としてはいつも考えていることであります。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
新垣安弘委員。

○新垣安弘委員 資料2のタクシー業務適正化特別措置法関係のところ、4番目で特定地域で行政、タクシー事業者が協議会を設置してとなっていますよ。この協議会の設置というのはタクシー業務適正化特別措置法の中で触れられているんですか。

○金城宏孝参考人 このタクシー業務適正化特別措置法の中に、地域指定を受けた沖縄本島は協議会をつくらなければいけないというのがあるんです。

○新垣安弘委員 この協議会をつくらなければいけないというのは、つくることに関してはどこが責任を持たないといけないということになりますか。

○**金城宏孝参考人** これは、国土交通省の管轄でやっていますので、沖縄で言えば沖縄総合事務局運輸部のほうで協議会を設置するというので、今準備委員会として話をしているところで、沖縄総合事務局運輸部のほうが主体となって今動いています。

○**新垣安弘委員** では、県ではなくて、沖縄総合事務局、このことに関しては今まで協議会の設置に関しての働きかけはいつごろからしてきたんですか。

○**金城宏孝参考人** この協議会の設置というものは、前国会の6月の衆議院、参議院の可決でこの新しい法律が制定されました。そして、施行が10月1日です。10月1日に施行されましたので、10月1日以降、協議会を設置するというので、10月の最後の週に第1回目の協議会をやるということが決定されています。

○**新垣安弘委員** この陳情の2番目の協議会の設置ということに関しては、今県ではなくて沖縄総合事務局のほうと準備を進めているということであれば、これは順調にいけば設置されるということによろしいですか。

○**金城宏孝参考人** この協議会に関しては、タクシーだけなんです。このタクシー業務適正化特別措置法のための協議会は、タクシーの適正台数を話し合っ
て決めていきましょうという話であったり、今後タクシーがどうやれば需要が伸びるかとか、そういう話し合いを行政と我々業界と労働者、消費者含めて話し合いをしようということで、主にタクシーだけの法律なんです。ですから、レンタカーに関してはこれには入っていないわけです。

○**新垣安弘委員** ここで協議会の設置の要望というのは、今沖縄総合事務局とやっている協議会の準備ではなくて、レンタカー業界や、モノレール株式会社や、運転代行業界とか、私鉄バス業界とか含めた協議会の設置の要望ということですか。

○**金城宏孝参考人** 今言ったとおりでございます。他の交通機関含めて全体の協議会を開くべきではないか、もしくは、レンタカー業界とバス業界だけでもいいと思うんですが、公共交通機関だけでも、認められているところだけでもいいかと思えます。

○新垣安弘委員 これは当然、今沖縄総合事務局と準備している協議会ではなくて、この協議会の設置はどこが音頭をとっていきべきだと思いますか。

○金城宏孝参考人 これはやはり、県のほうでやってもらったほうがいいのではないか、できれば協議会を開いて、もし条例が必要であれば県条例もできれば策定してほしいと思っております。

○新垣安弘委員 今言った協議会の設置に関しては、今回議会に陳情が出ていますが、県のほうとは相談したことはありますか。もし相談したのだったら、どういう反応だったのでしょうか。

○金城宏孝参考人 県とはまだ相談はしておりません。

○新垣安弘委員 タクシー業界に関して焦点を当てた会社とか、労働者を守っていくようなのはもう限界があるということで、レンタカーに対しての要請とかかけていると思うのです。それで、レンタカーの現状の資料の中に290事業者と2万台を超える車の数がありますよ。そして、本土業者もあるし、沖縄の小さい業者もあると思うのです。この会社と台数の内訳というのは、資料として出せますでしょうか。

○津覇古修補助者 先ほどの質疑にもございましたが、私どもは沖縄総合事務局陸運事務所がお出ししております業務概要というものから数字を拾わせていただいております。ですから、この中からのデータで十分御理解いただけたと思います。

○新垣安弘委員 それ、後でいただけますか。少しお伺いしたいのですが、このハイヤー・タクシー協会というのは個人タクシーも入っていますか。

○金城宏孝参考人 個人タクシーは、また個人タクシーの組合が沖縄県内で4つありますので、また別です。

○新垣安弘委員 このハイヤー・タクシー協会に所属、勤めているというか、労働者の皆さんの数というのは大体どれくらいですか。

○金城宏孝参考人 タクシー乗務員として働いている方は約8000人です。法人の会社に働いている方が8000人で、個人タクシーは約1400人ほどだと思います。

○新垣安弘委員 私鉄バスとかだと労働組合があるんですが、この8000人の皆さんの労働組合というのはあるのでしょうか。

○金城宏孝参考人 労働組合はありますが、ただ加盟している人数が定かではないので、人数がどれだけかというのはいわかりません。

○新垣安弘委員 大体のところはわからないのでしょうか。

○金城宏孝参考人 数字はやはりわかりません。

○新垣安弘委員 会社の経営者のほうからの陳情だと思うんですが、労働組合の、働いている皆さんのほうからの生活を守るための動きというのは、今経営者のほうで把握しているものとしてはどういったものがありますか。

○金城宏孝参考人 この労働団体の方々とも、やはりこういう規制緩和に関する話し合いは何度かやっているのですが、労働者としても沖縄のタクシーの車両台数は多過ぎるということで台数を減らしてくれということと、運賃が安く、走っている運賃がばらばらのタクシーもおかしいので運賃を統一してくれということがあります。それと、レンタカーに関しても台数が年々ふえているので、レンタカーもどうか台数規制をしてほしいということと、それからその他の運転代行とかそういうものに関しても、やはり働く労働者としても今の法律内の運転代行でいいのかと、取り締まりをきちんとしているのかという声が聞こえてきています。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 先ほどおっしゃっていたタクシーの台数、数字では5165台と出ているんですが、先ほど4000台という話がありますが、これは個人タクシーを含めて5000台ということでしょうか。

○金城宏孝参考人 はい、個人タクシー含めて約5000台ということですか。

○座喜味一幸委員 今度、この問題は根深い問題で、しっかりと話をしなければいけない課題でありまして各離島の地域の状況も大分変わると思うんです。そしてこの中で、離島部においてはバスがないということで極めてタクシーを中心とした交通だったんですが、最近はレンタカーが間違いなく駐車場を占有しているという苦情だとか、ホテルだとかという苦情が物すごくふえています。もう一つは、運転代行、島に行くとサキグア飲んでというような社会ですが、この運転代行の数と、今レンタカーを中心に行っているんですが、夜の営業に影響を与えている運転代行のほうが少し頭に入っていないようなんですが、ウエイトはどれぐらいと考えているのですか。

○津覇古修補助者 先ほど提出しております業務概況の中では、平成20年3月末現在で389事業社、1271台の随伴自動車という数字が運転代行業は出ております。

○座喜味一幸委員 この運転代行業、年々著しく右肩上がり伸びているような状況がありますので、今度の交通協議会の中では重要な業種かなと思っておりますのでトータルで考えていかないといけないと思っております。

次にもう一点、タクシーに乗って市内で話を伺っても、離島で話を伺っても非常に賃金の安さというのを聞くんですが、そのタクシーサービス業の最低賃金というのはどんなもののでしょうか。

○金城宏孝参考人 最低賃金というのは国で決められたものですので、その金額によるものになるのですけれども、タクシーの場合には売り上げからの歩合給というのがほとんどですので、沖縄県内であれば売り上げの半分ぐらいがその人の給料となってくるとなります。ですから、今みたいに台数多くて、利用する人が少なくなると乗務員の売り上げがどうしても落ちてしまいますので、どうしても給料が減ってくるという形です。

○座喜味一幸委員 この問題は、割と先ほどの資料を見ても生活保護者の世帯の収入が落ちているということは、それなりに常務員の収入が少ないということだと思っておりますよ。歩合給で、単純にいうと能力給ですよ。そういうことですると、平均値そのものも厳しいということは、これよりももっと人によっては厳しい条件にさらされているという部分がありまして、その労働条件が悪いということですよ。その辺に関しては、本当に知恵を絞って経営もしなくては

ならない、常務員の対応もしっかりと保証しないといけないというようなことでは、この経営の分析と職員のあるべき姿、そういう当たり前の条件を目標設定に、到達するために何をどう変えるかということが深刻だと思います。資料を整理して協議会の中で上げていかないと、私は非常に厳しい話、建前ではだめなので、協議会の中ではその経営と賃金状態、その辺をしっかりと分析をして、やっぱり深刻さを訴えていくということをしなければならないなと思いますが、どうでしょうか。

○金城宏孝参考人 今のお話の、労働条件の悪化というのが一番の問題ですので、労働者が生活ができなければ我々経営者も成り立っていかないというのがこの業界ですので、ぜひ協議会を含めてどうすれば沖縄のタクシーを含めて、交通機関を含めて話し合いをしてどういう状態がベストなのかという、今後の5年、10年先を見据えた計画が必要だなと思っていますので、その際御協力をお願いしたいと思っています。

○座喜味一幸委員 地元業者の、レンタカーの皆さんもこのままではもたないなど、自分たちもギブアップだという話をよく聞くんです。ですから、必ずしもレンタカーを営業されている皆さんも悠々自適ではないわけです。かと言って、また代行の皆さんに聞いても、昼間に仕事をして夜間に入っていくというようなことで、どの業界も大事な交通機関を担っている割にお互い厳しい経営を強いられているという実態、その辺は今まさにおっしゃるようにしっかりお互いの意見を交換しながら、よい方向性を、よい提案を出し合って調整をしていかないと非常に厳しいなと思っています。この協議会は、沖縄総合事務局が音頭をとるのかもしれないですけども、しっかりといろんな意見が還元できるような形で県のほうも入れて、しっかりと応援してもらって、何をどうさばけばお互い共存できるのという知恵を出し合わない、極めて今のままだったらお互い本当に厳しい状況かなという思いをしています。協議会の立ち上げ方もしっかりと応援してもらって、沖縄総合事務局のほうで音頭をとってもらって、しっかり調整する重要な時期だと思いますので、これは非常に重要な問題だと思いますのでぜひ頑張ってくださいと思います。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
新垣良俊委員。

○新垣良俊委員 私もよくタクシーを利用しますので、乗りながら運転手の方

と話をするんですが、状況はどうかということで話をするんですが、非常に苦しいということで、現状では金城参考人のほうから話がありましたように、モノレールとか、レンタカーとか、それから運転代行もありますよ、そういう関係もあるんですが、これはタクシーで5165台くらい、法人だけで146社ですよ、個人タクシーを入れたらもっとということになるんですが、収入ですか、タクシー業者の賃金といいますか、これが平均収入が月額で昼勤が10万5000円、夜勤が16万4000円ということで非常に低いほうですが、協会ではタクシー台数が何台であれば大体の別の産業の平均にいくと考えておりますか。

○金城宏孝参考人 別の産業の平均までいくには非常に難しいと思っております。これはなぜかといいますと、沖縄県だけのタクシー事業の問題ではなくて、内地のタクシー常務員というのは、他の産業に比べてやはり少ないものですから、沖縄県だけほかの産業と同じくらいの給料というのはなかなか難しいんですけれども、ただ生活できるくらいの給料と、例えば昼間を勤務している人が15万円くらい、夜勤の方が20万円くらい給料をもらえるようにということを目指して設定しております。台数を、今の台数の20%くらいに減らしたいと、ですから約700台くらいは台数を減らしたいと、そうすればそれに近い数字が出るのではないかと考えております。

○新垣良俊委員 東京都のほうでも、前は女性の常務員というのは余り見なかったのですが、女性常務員が多いんですよ。沖縄県でもそうですよ。専用職といいますか、その方が昼勤で常務員がいないということもあるかと思いますが、よくアルバイトといいますか、女性の常務員の人数とか、率というのは把握していますか。

○金城宏孝参考人 今、女性のドライバーに関しては、年々2種免許というタクシーを持てる免許を取る方が大分ふえてはいます。ただ女性の方は、長期的に働くというよりは、働ける時期だけ働いて、また休んだり、また働いたりするものですから、人数がふえたり減ったりはするんですよ。子育てがあいていることしはやって、来年はちょっと休んでとかです。だんなさんが、こういう仕事の場合はやっておこうとかいうのもありますけれども、人数的には県の会社の法人のほうでは205名が働いております。約8000名のうちの205名というのは数的には以内ということで5%くらいということになります。ただ、免許自体はかなりの数の方が持っていますので、復帰したり、また休んでみたりということだと思います。女性の方もニーズは結構ありまして、わざわざ女性

の運転手のタクシーに乗りたいたかそういう要望もありまして、それから観光産業で、観光タクシーでガイドができる常務員というの也要請しているものですから、タクシーを運転しながら首里城を案内したりとかほかの城址を案内したりするという、そういう免許を取るためにも女性の力というのは結構ありまして、女性は若い年代から三、四十代の方から免許を取る方がいまして観光案内には適しているものですから、そういう意味ではニーズもあって喜んでもらっているのです、今後も私どもも含めて女性常務員をふやしていきたいなと思っております。

○新垣良俊委員 今、座喜味一幸委員からも話があったのですが、協議会の設置です。これは、陳情書のほうでも処理方針等の中では協会の設置については検討していきたいとありますが、その関係機関というのは今レンタカーのお話もあったかと思うんですが、運転代行業者とか、それから一般の利用者も入れてほしいと思うんですが、協議会の関係機関とはどういうふうな団体を見ますか。

○金城宏孝参考人 やはり、公共交通機関という形では、バスとタクシー、モノレール、それとレンタカーを入れてやったほうがよいのではないかなと思っています。やはり、今ありましたように消費者であったりとか、労働者も含めてできれば話し合いももっていききたいなと思っておりまして、いろんな分野で行政が入っていないとなかなか自分たちのいい方向にしか言わないと思いますので、できれば行政、県の方か、沖縄総合事務局の方も入ってもらって意見を調整してもらいたいなと思っております。

○新垣良俊委員 今、行政はそうですが、タクシー、モノレール、レンタカーとか、それから運転代行業者も入れてほしいんですが、ホテル等についてはどう考えていますか。

○金城宏孝参考人 ホテルのほうも、タクシーの監視に関してはホテルとも一度話し合いをしたことがあるのですけれども、やはりレンタカーに関しては自然に旅行に来ているのについてきてしまうということで、実際お話を聞いた中では普通に旅行のチケットをとるよりもホテルパックにして、レンタカーも入れたほうが安くなるということで、無理やりレンタカーがついてきたりとか、安いのでレンタカーはついています。ただし、東京都の人とか、大阪府の人でふだん車を運転しない若者が沖縄に来たら免許を持っているからレンタカーパ

ックになった、運転してみたらやはり運転しにくいのでホテルに置きっ放しだと、だからホテルはレンタカーの駐車場になっていると、だからホテル側も結構迷惑しているような、今までならホテルに泊まって、観光バス、観光タクシーで行くものが、レンタカーで行くものですからホテルはレンタカーでいっぱいになるので、もしホテルで結婚式があったりとか何かの催し物があったらホテルに入れなくて、第2駐車場、第3駐車場が必要になってきているという状態が那覇市内でもそうです。恩納村から名護市を含めて、大きいホテルはレンタカーだらけというのがあると聞いています。ホテルからはそういう情報が届いています。

○新垣良俊委員 このレンタカーの台数の伸びとといいますか、日ごろからのことですが、バス、タクシーというのはそんなにふえていない、減っている状況にあります。この資料2です。公共交通機関の輸送実績の推移というのがあるのですが、これは人数ですか。台数は2番目のほうですか。台数のほうが、まずハイヤー、タクシーで平成19年で5165台でしかないのですが、レンタカーが平成18年から平成19年にかけて約360台ですか、そういうことで伸び方が大きいものですから、ぜひとも協議会をつくって規制というのもやるべきではないかと思っていますけれども、このレンタカーの許可とといいますか、これについては何か要請というのですか、このレンタカー・タクシー協会から県でもいいですから要請したことはありますか。

○金城宏孝参考人 レンタカーの台数規制に関しての要請は今まで出したことがないものです。

○新垣良俊委員 この資料からも台数の伸び方が、レンタカーが極端で、タクシーについてはそんなにふえていないんじゃないかと思うんですが、ぜひとも協議会設置のほう、また要請のほうにも、きょうはまた観光商工部長も見えていますので、その話も出ると思いますので、ぜひともやっていきたいと思います。きょうは貴重な時間をありがとうございました。

○比嘉京子委員 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○比嘉京子委員 質疑なしと認めます。

以上で、金城宏孝参考人等に対する質疑を終結いたします。

この際、委員会を代表して参考人等に一言お礼を申し上げます。

本日は、お忙しい中にもかかわらず、長時間にわたり貴重な御意見をいただき心から感謝を申し上げます。

本日、拝聴いたしました内容等につきましては、今後の委員会審査に十分に生かしてまいりたいと思います。

金城宏孝参考人、補助者の湖城秀實さん、津波古修さん、本当にありがとうございました。

以上で、参考人等からの説明聴取を終結いたします。

休憩いたします。

(休憩中に、参考人退席。説明員着席。)

○比嘉京子委員長 再開いたします。

次に、観光商工部関係の陳情第136号外2件の審査を行います。

なお、継続の陳情につきましては、前定例会以降の新しい事実についてのみ説明をお願いいたします。

ただいまの陳情について、観光商工部長の説明を求めます。

勝目和夫観光商工部長。

○勝目和夫観光商工部長 観光商工部関係の陳情につきまして、その処理方針を御説明いたします。

お手元に配付しております処理方針の目次をごらんください。

観光商工部関係は、継続2件、新規1件となっております。

継続案件の陳情第136号及び陳情第141号については、前回と状況が変わっておりませんので説明を省略させていただきます。

それでは、新規案件について御説明申し上げます。

3ページをごらんください。

陳情第184号レンタカーの台数規制に関する陳情について御説明申し上げます。

陳情者は、社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会会長金城宏孝、陳情要旨は省略し、処理方針について御説明させていただきます。

1 本県を訪れる観光客が県内を移動する場合において、交通手段へのニーズが多様化していることから、県としては、レンタカーを含め多様な交通手段を提供することが観光客の利便性向上につながるものと考えております。道路

運送法においては、一定の基準を満たせば営業許可がおりることから、県において条例を制定し、レンタカーの台数規制を行うことは困難であります。

2 観光客の利便性向上に向けた関係交通機関、行政等で構成する組織は現在設置されておりませんが、受入体制の質の向上、観光客の満足度の向上等に向け、継続的に意見や情報の交換を行うことは重要であります。県としては、協議会の設置などについて検討してまいりたいと考えております。

以上が、観光商工部関係の陳情に係る処理方針であります。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○比嘉京子委員長 観光商工部長の説明は終わりました。

休憩いたします。

午前11時54分 休憩

午後1時23分 再開

○比嘉京子委員長 再開いたします。

これより各陳情に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、陳情番号を申し述べてから重複することのないように簡潔にお願いいたします。

なお、質疑答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行うようお願いいたします。

質疑はありませんか。

座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 タクシー業界の皆さんからもお話を聞きまして、大体事の大きいことはわかるのですが、端的に言いまして、そのレンタカーの規制の問題、極めて法的には厳しいと思うんですが、今後県がどういう形でその協議会を含めて参加できるか、その辺の考えをお聞かせください。

○勝目和夫観光商工部長 レンタカー業を営む場合は、道路運送法上の許可を受ける必要がありますが、一定の基準を満たせば個人でも許可が得られます。現況としては、登録台数に関して制限はなく、その他の許可等も困難であります。

○座喜味一幸委員 ただ、そのままの野放しの状態だと極めてレンタカー業界、

それから運転代行業界、ハイヤー業界、タクシー業界、厳しい局面に追いやられると思うのですよ。極めて厳しい現状だと思うんです。最も気にするところは、この余り表に出さないところが最低賃金の問題だと思っているのです。タクシーに乗務した人の話、あるいはハイヤー・タクシー協会と話しますと、私は極めて最低賃金を割っているのではないか、たしか沖縄県の最低賃金が680円だったと思いますが、タクシー業の場合、最低賃金は幾らになりますか。

○勝目 和夫 観光商工部長 済みません、県の最低賃金をはっきり覚えていないのですけれども、タクシー業界は時給で627円になっております。基本的には、タクシー業界の場合はタクシー事業適正化推進懇談会とか、基本的に沖縄総合事務局運輸部陸上交通課というところが所管しております、タクシー事業の適性化とか、構造改善計画とか、最低賃金、その中で適正に運用されるように、そういう懇談会などで指導しておりますので、我々としてはそういう法律は守られていると理解しております。

○座喜味 一幸 委員 それで、この経営者の経営状況、それから経営者と乗務員の売り上げの配分の仕方、それから社会保険について……。

○比嘉 京子 委員長 休憩いたします。

(休憩中に、委員長から委員に対し質疑に当たっては観光の観点に立った内容で行うよう注意喚起を行う。)

○比嘉 京子 委員長 再開いたします。

座喜味 一幸 委員。

○座喜味 一幸 委員 一つは、やはりサービス業、交通サービス業というものの均衡ある共存共栄というものに関して、しっかりとした形でやっていかないといけないと思いますので、これは基本的には、その協議会、それは沖縄総合事務局が主導をとってやることになりますか。それはどの辺までおやりになりますか。

○勝目 和夫 観光商工部長 タクシーの事業協会等に対する指導というのは、基本的に国において沖縄総合事務局運輸部のほうで所管しております、県では交通政策課が所管しております、そういうタクシーの経営のあり方、サービ

スのあり方、基本的な事業計画等について指導及び懇談会で意見交換というのをやっております。

○座喜味一幸委員 ひとつこれは観光振興の上でも非常に深刻な、重要な課題でございますので、その運転代行業、レンタカー、ハイヤー、バス、タクシーでしっかりと対応していかないといけないという課題であると思いますので、県のほうもしっかりとサポートしていただきたいという希望をして終わります。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
新垣安弘委員。

○新垣安弘委員 先ほどの陳情者のほうから、レンタカーのほうは県外からの旅行者が来て事故が多いという話がありました。今その陳情処理の方針からすると、法的にレンタカーの台数の制限は無理な話ではないかという意見になっているのですが、そこら辺もしレンタカーが多過ぎて、それによって事故もよくあると、そういうことになってきたときに、それでもレンタカーの台数規制はこれ無理でしょうということになるかということ、またそこら辺はちょっと違うかなと思うんですが、そこら辺はどうなんですか。

○勝目と夫観光商工部長 事故に関しましては、我々が持っている交通白書の数値によりますと、レンタカーの平成18年からの3年間の事故では平成18年が210件、平成19年が214件、そして平成20年は183件になっています。タクシー、ハイヤーは、平成18年が496件、平成19年が430件、平成20年が457件という数値になっておりまして、必ずしもレンタカーが突出して高いという状況ではございません。ただ、レンタカーの事故が多いのは事実ですので、規制に関しては我々の所管ではなくて、道路運送法を所管するところが許認可しますので、国のほうでやっておりますので、県ではそれをもとに条例で制限をすることかというのは現実的には非常に難しい話です。

○新垣安弘委員 タクシーの場合、今お手元に観光タクシーということで資料がありますが、タクシーに関して言えば観光面からのタクシーの取り扱いと観光ルーツの普通の生活といいますか、県民の利便性という点からのタクシーに対する見方とかあるんですが、そこら辺はどう見たらいいですか。

○**勝目和夫観光商工部長** 我々の観光商工部の立場としては、観光サイドの立場からそういうお手元にある内容のサービスの向上とか、質の向上、こういうものは業界と一緒にやっていきたいと思えます。先ほどから委員長からありますように、全体のお話は、交通全体相互の問題、運輸の問題とより分けしているものですから、我々の立場としては、サービスの向上、質の向上、観光客にも、県民にも向けられるような質の向上を指導、相談をしております。

○**比嘉京子委員長** ほかに質疑はありませんか。

平良昭一委員。

○**平良昭一委員** この陳情の処理の方針の中で、今感じるものは観光客の対応については私たちのほうで関心を持ってやらなくてははいけません。この規制の方法、レンタカーの台数の問題を規制するということは、私たちのほうではないという受けとめ方になるんですよ、どうしても。交通政策課の中で、やるべきものだという感覚だと思うのですけれども、実際この協議会を設置したいということに関して、その中身についてどういう考え方を持っている協議会にしたいのですか。

○**勝目和夫観光商工部長** 先ほど、県ハイヤー・タクシー協会のほうから午前中にお話があったと思えますけれども、県とはまだ相談はしておりません。それで、我々としてはそういうような状況であれば観光の質の向上、サービスの向上の立場から検討会は必要だと思っております、その関係機関とこれから相談していくのでまだ中身については決まっております。

○**平良昭一委員** この協議会の中では、先ほどの参考人招致の中で公的交通機関の代表者、利用者、県も、沖縄総合事務局も入れたいという形がありますけれども、午前中の参考人招致の質疑の中では沖縄総合事務局とは全く別の協議会をつくりたいという話でしたけれども、県のそこに対する考え方というのは、いわゆる観光だけではなくて、交通の便からの対応をするためにも交通政策課あたりからのものも当然必要だと判断してよろしいですか。

○**勝目和夫観光商工部長** その件は、我々も業界と協会とも相談しながら進めていきたいと思えますので、今の段階ではそれ以上はコメントできません。

○**平良昭一委員** 担当部署が違うということでもありますけれども、現状は午前

中の参考人招致でも聞いていたと思うんですけども、これまでのレンタカーの台数が多くなってきた経緯を踏まえながら、そこばかりは規制されなくて、全国的に見ても7倍だという台数を抱えているということで、それまで国に対しては何の要請もしていないというようなこともありましたので、その辺に対して県が取り組んできたということは全くありませんか、それを聞いてどう思いますか。

○勝目 和夫 観光商工部長 県ハイヤー・タクシー協会の午前中のお話があったように、県からもそういう取り組みがされていないということだと思います。お話を伺って、逆に言うと我々としては立場が観光商工部という意味では多様な観光のニーズに対応するということと、観光客をどんどんふやしていこうという場合には逆に規制ではなくて、レンタカーをふやすというようなこともサービスの提供という意味では、我が観光商工部としてはその立場としてそういう意見もあります。

○平良 昭一 委員 トップとしては、そういう発想になるかもしれませんが、現実的にこういう沖縄県にある会社が大変観光にプラスにするために努力をしているけれども、大変会社自体も苦しいと、働いている方々が苦しくなってくると、その現実を直面して、今までレンタカー会社をふえ続けさせていいのかという感触はどう思っていますか。

○勝目 和夫 観光商工部長 非常に、これはバランスの問題だと思います。ただ、彼らの行動パターンを見てみますと、レンタカーを利用する人は一レンタカーではなくてモノレールを使ったり、バスを使ったり、タクシーを使ったり、観光客が沖縄に来ることは複数の交通機関を使っておりますので、そういうキャパシティをふやしていくということは、逆にいうとタクシーの稼働率を上げていくことにもつながるのではないかと考えております。

○平良 昭一 委員 午前中の意見を聞いて、なぜそんなに安いパックができるのかと、レンタカーが必要でもないのについてくるというような形の中で、安く提供されているというような中身のからくりがわからないということをしていました。実際、そう全く中身が見えないで、なぜこんなに安くできるのかという把握はできないのでしょうか。

○勝目 和夫 観光商工部長 東京都あたりから3万9800円でホテルがついて、レ

レンタカーがついてとか、非常にこんな安い値段というのは、少なくとも行政側はこの中身は把握しておりません。

○平良昭一委員 ここが一番問題でしょう。恐らく受け入れ側が、全く行政側が中身がわからないということがおかしな話ですよ。実質上は、裏の世界で何かが動いているかもしれないというよりも、午前中の参考人招致の方々は言っているわけですから、その辺のからくりといたら失礼な話であるかもしれませんが、いかがでしょうか。

○知念英信観光交流統括監 今の大体、旅行エージェントの皆さんが、飛行機と宿泊それから先ほどのレンタカーとパックでその予算を組みまして売り出したりする商品があります。それは、例えば特に飛行機の料金についてはほとんど自由でいろんなタイプの飛行機代金があります。例えば、1カ月前、3カ月前とかなりそれで安くなったりとか、航空会社も見越して、これくらいのロットをかなり安く提供できると、これはもうビジネスの話なので、その辺まで私どもがどういう形で還元できるかです。先ほど来の議論を聞いていますと、基本的には自由な商取引、商ビジネスの話ということも要素としては大きいかなということ参考人からの話を聞きながら感じてはいたのですけれども、値段設定についてはからくりとかいうのも、非常にやっぱり料金、時間的な要素も含めて非常に需要が高い状況がございます。

○平良昭一委員 確かに、自由化という言葉でみんな片づけられてしまったらこれは大変な問題になると、厳しい地域、特殊な地域であることが沖縄であることはぜひ訴えないといけないと私は思いますよ。他都道府県と陸続きでやっている商売と、狭いキャパシティの中でやっているものとはこれは考え方から変えないといけませんよ。それを全国同じレベルにしていることがおかしいという意味では、いろんな方々の意見を聞ける協議会をぜひ陳情者の方々の気持ちをわかってやってもらいたいと思うんですよ。沖縄は特殊地域であるということ訴えないといけません。これまでやっていないこともおかしい。その辺、県としてどういう取り組みができるかを最後にお聞かせください。

○勝目和夫観光商工部長 県としてということの前に、わが観光商工部としては、質の向上、観光立県というようなことはみんなが認知するところですので、その中でレンタカー、タクシーというのは重要な交通機関と認識しておりますので、そういう人たちの意見は常に耳を傾けて質の向上に取り組んでいきたい

と考えております。あわせて、全体的な交通の話については関係機関と相談していきたいと考えております。

○平良昭一委員 商工観光部だけの問題ではないと受けとめておりますので、ぜひこれはもっと大きい意味でやらないといけないだろうという認識を持っているんですよ。そういう意味では、ほかの担当の部署もそういう形の中で協議に参加できるようなシステムを構築できないかなということもあるんですよ。県議会は議会の意思として、それなりの意見書あたりを出してもいいんじゃないかと思うんですよ、国のほうへも。沖縄の特殊性を訴えないといけない、これも必要だと思っておりますので、ぜひ御検討されることを要望して終わります。

○比嘉京子委員 ほかに質疑はありませんか。
玉城ノブ子委員。

○玉城ノブ子委員 午前中に、陳情者の皆さんから話を聞いたんですけども、今のタクシー業界の置かれている現状、皆さん方、観光の立場でもあるんですけども、中小企業を支援するというその部署でもありますので、その現状についてどう認識なされていますか、このままでいいという認識ですか。

○勝目と夫観光商工部長 もちろん、きょうの午前中の話で改めて業界の厳しさというのは感じました。我が観光商工部としては、観光だけではなくて中小企業を支援する立場でもありまして、そういうような業界に対して、やはりどういうことができるか今はよく御返答ができないんですけども、中小企業として相談できるものをどんどんやっていきたいと思っております。

○玉城ノブ子委員 今の状況でいくと、県内のタクシー業界はつぶれていきますよ。そして、県内の中小のレンタカーについても大手はさっき出ているパックで、安い料金でくるわけですから、県内のレンタカーそのものもこれはもうやっていけないというふうなことに私はなっていくと思うんですよ。ですから、そういう点からすると皆さん方が何らかの、しかもレンタカーなんていうのは全国の7倍、異常な状況になっているんですよ。そういう認識を皆さん方が持っていないんじゃないのかどうかということなんですよ、いかがですか。

○知念英信観光交流統括監 先ほど、他の都道府県と比べるとレンタカーの人口比なのか7倍という数字があったんですが、御承知のようにレンタカーとい

っても県をまたいであっちこっち行っていますよ。全国の1億何千万人の数に対しての話であれば何とか理解できます、沖縄県は他都道府県に行けないですから。だから、各都道府県をとって見たら多分大きなところが結構あって、各都道府県にはそんなにないと思います。だから、比較そのものがまず有意であるかどうかの御議論をいたしたいと思います。要するに、7倍というのが県段階で、例えば同じ7倍という意味、レンタカーの台数が沖縄県は全国と比べると……。

○玉城ノブ子委員 7倍の数字、これが6倍なのか、5倍なのかという具体的な細かい数字の件はあったとしても、これは全国と比較しても沖縄のレンタカーの台数は異常にふえているということはみんなの認識なんです。認識しているわけです。そういう状況をそのまま放置しておいて、県内の中小零細企業を育成していくことができるかどうかということと、もう一つは、私これで本当に良質な観光を提供できるかどうかという点では非常に疑問なんです。こういう状況の中で交通渋滞も起きている、そしてこれに対する規制がほとんど何もないような状況の中で、さっき言っていた交通事故も起きるといふうなことがあるわけですから、私はむしろ県内のレンタカー会社も、ハイヤー・タクシー協会もどうしたら観光客に良質の観光を提供することができるかという質の向上こそが求められているのであって、今の状態ではむしろ観光にもいい影響は与えないと思っているのです、どうなんでしょうか。

○勝目と夫観光商工部長 はい、おっしゃるとおり、質のサービス、これからますます我が観光商工部としては、観光を担当する者として県全体で1000万人を目指すというような数値なども上がっておりますので、やはりその中でどう移動するかというのは、やはり沖縄の場合、公共の鉄軌道などがなかなかないというような状況の中で、やはり車に頼らざるを得ないという意味では、これからは常に直面していきますので、そういうような業界の意見を聞いて質の向上に努めていきたいと思っております。

○玉城ノブ子委員 先ほどの大手の企業だと思んですが、安くてパックで2000円でレンタカーを出しているというふうなことについても、それがどういう仕組みでそうになっているかということについて、やっぱり皆さん方はしっかりとそこら辺は調べて、どうなっているかということ調査する必要はありませんか。

○勝目和夫観光商工部長 レンタカーの料金設定は、基本的に自由になっております。ただ届け出は必要になりまして、タクシーは認可制になっておりまして、そういうシステムになっているんですが、実態についてはなかなか非常に厳しいところがありまして把握はしておりません。

○玉城ノブ子委員 だから、ちゃんと実態の把握をして、どうしてそういうふうなことになっているのか、本土の大手だからそれができているのか、それもあるでしょうとは思いますが、それ以外にいろんな仕組みがあって、そうなっているのか、そういう実態になっているのかということも含めてやっぱり皆さん方は調べる必要があるのではないのですか。

○勝目和夫観光商工部長 業界の内部のいろんな事情があると思うし、外から見えにくいところがあるんですが、実態を把握する必要があると思いますのでヒヤリング等やって詳細を把握をしたいと思います。

○玉城ノブ子委員 ぜひ、私はタクシー、レンタカーというのは異常な状態だと思うんですよ、これだけのレンタカーが沖縄に集中しているというのは。ですから、そういう意味では何らかの知恵を絞って、何らかの規制をしていかななくてはいけないんじゃないかと思うんです。東京都などは環境税とかいろいろ考えているようなんですが、そういうふうな知恵も働かせていく必要はあるんじゃないかと思います。観光商工に特化する部署ではないんですが、そういう必要性はあると思っているんですが、いかがでしょうか。

○勝目和夫観光商工部長 最近、またCO₂の問題とかいろいろありますので、何らかの対応策は必要だと思っております。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
新垣良俊委員。

○新垣良俊委員 午前中のハイヤー・タクシー協会の会長、関係者も来たんですが、協議会の設置を検討しているということなんですが、県としてはどういうメンバーを考えていますか。

○勝目和夫観光商工部長 メンバーについては、まだはっきりしたものはないのですが、基本的にサービスの向上、観光という面で我々は対応しますので、

観光関係者、質の向上、サービスの向上につながる関係者となります。

○新垣良俊委員 観光商工部長からもお話があったのですが、道路運送法においては県で条例を制定し、レンタカーの台数規制を行うことは困難ということを書いていたんですが、観光担当部として1000万人の観光誘客を目標にして頑張っていると思うんですが、レンタカーの数が今2万台を超えています、それについてはどういう見解を持っていますか。

○勝目と夫観光商工部長 我が観光商工部の立場としては、やはりあらゆるサービスに対応する、ニーズに対応する観光客でこれからも観光客はふえていくし、レンタカーにも乗りたいという人たちもふえると思います。そして、さらに最近の傾向としては香港や台湾の人たちが沖縄に来てレンタカーを乗りたいと、そして4カ国語のカーナビゲーションで結構楽しんでおられる方がおりますので、そういう意味では、実際上レンタカーは今後伸びていく可能性が十分あると思います。ただ、ここ3年間トータルとして大体2万台前後でありまして、車両の台数としては2万台前後でそんなに伸びていないというのも現実としてございます。

○新垣良俊委員 ハイヤー、タクシーが5000台以上ありますが、このレンタカーの2万台というのは、私は少し異常じゃないかと思ったんですが、レンタカー会社の数と本土資本のレンタカー会社の数を教えてもらえますか。

○勝目と夫観光商工部長 県内にあるレンタカー会社は、平成21年3月現在で、一応把握している段階では313件、そのうち沖縄本島にある本土事業者数は14件になっております。

○新垣良俊委員 313社、これ離島入れてですか。313社のうち離島というか、宮古地域、八重山地域その辺を把握しておられますか。

○勝目と夫観光商工部長 宮古島で45事業所、石垣島で52事業所、あと多いのが西表島で15事業所でございます。

○新垣良俊委員 タクシー乗務員の賃金等が低くて、今この資料にもあるのですが、月額平均収入というのが、生活保護世帯、那覇市で月16万5580円ですが、昼勤専属が10万円ちょっとですから、生活保護世帯よりも少ないという問

題があると思いますので、観光の担当部であるんですが、商工の担当部でもありますので、ぜひ協議会のほうでもいいですからやってもらわないと、観光の場合は1000万人を目標にしてはいるんですが、質の問題がありますよ。ホテルの従業員が安くて専門の方が来ないという話もありますので、また今レンタカーの問題もあるのですが、ぜひ協議会を早期に設置して、いろんな問題を協議していくという要望をして終わります。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。

仲宗根悟委員。

○仲宗根悟委員 今陳情者の要旨、それから経過処理方針については皆さん委員に説明しておりますので、よくこちらのほうは承知しているんですが、陳情者の中でレンタカーを利用する観光客の苦情、中身の問題まで一つ一つ箇条書きで出されているのです。そして、実際非常にマナーが悪いと、あるいは個人的に、個人のモラルと言ってしまったらそれまでなんですが、そういった苦情改善策、県としてレンタカー協議会を通すとか、あるいは事業所の皆さんに協力をお願いするとか、運転者のマナーの問題とかそういった形の改善策というのは、皆さんは協議会や事業所のほうへの指導というのはどう行っているのでしょうか。

○勝目と夫観光商工部長 やはり、最近ではレンタカーがカーナビゲーションの利用などで地域の集会場や個人の敷地とか細々としたところに入っていくということとか、あとごみの問題とかいろんな苦情を把握しておりまして、基本的には議論する場ということで沖縄県レンタカー協会というのがありまして、一応30社でなっているレンタカー協会なんですけど、この場を通していろんな情報交換、逆に言うとそういう指導みたいなものもやっております。そして、その中で具体的には人材育成のための資格、例えばレンタカーアドバイザー制度とか、やっぱりそういう資格を一応確保して、レンタカーの質の向上、こういったものを一応業界と一緒にやっているところです。

○仲宗根悟委員 ぜひ、これは県のほうでも強く協会、あるいは事業所のほうへ求めていただきたいんです。特に、国道58号とか大きな道になるとそうでもないんですが、平良委員からもありましたとおり田舎の道は畑道のほうが多いものですから、道のど真ん中にとめてカーナビゲーションを一生懸命やっている姿も見受けられまして、非常にカーブの手前とか危険きわまりないところに

わざわざ自由に振る舞っているなという感が強いです。あと、夜間になりますとあたりの照明街灯が少ないものですから、ハイライトはお構いなしです。対向車が来ようがどうしようが切りかえもしないという、非常にまぶしくて危険な運転をしているなと思ったりもするのです。ですから、観光客は本当に来てほしいし、こちらにも沖縄の皆さんにもお金を落としてほしいのですが、この方々が最低限守っていただきたい運転マナーは警察も通じて、ぜひできるのであれば指導という形をとっていただいて、協会のほうにも、業者のほうにもそういう点を気をつけていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○**勝目 和夫 観光商工部長** いろんな意見、苦情など出ておりますので、こういうのはやはり質の向上、サービスの向上に向けて努力していきたいと思えます。

○**仲宗根 悟 委員** 各レンタカー一台、一台に対して、こちらにはこういう文化がありますとか、こうしましょうとかいうような注意書きなどを掲示したほうが、私は即効性があるのかと思ったりします。その辺もぜひ御検討いただきたいと思えます。

○**比嘉 京子 委員長** ほかに質疑はありませんか。
金城勉委員。

○**金城 勉 委員** 先ほどレンタカーの会社の数の説明があったのですが、313社の県内企業と14社の本土企業というのがありました。これの、それぞれの所有台数はわかりますか。

○**勝目 和夫 観光商工部長** 正確な内数は把握していませんが、大体本土系の14社が全体に占める割合は約2割だと思います、4000台です。

○**金城 勉 委員** 先ほどから協議会設置の件が話題になっておりますが、皆さんの立場と交通政策課あたりの立場とではニュアンスが違う状況にあるようですが、もし今後この協議会設置の話が進んだ場合は、沖縄総合事務局を中心として関係機関とか参加するんでしょうが、県としてはどういう参加の仕方が考えられますか。

○**勝目 和夫 観光商工部長** 我が観光商工部が今考えているのは、この協議会はあくまでもタクシー業界及びレンタカー業界の質の向上というような観点から

ですので、必ずしもきょうの午前中の求めるような意見ではないと、逆に午前中に意見を聞いて感じたところです。

○金城勉委員 皆さんの立場からすると、先ほど観光商工部長の答弁にあったように、むしろ観光客1000万人を進めるに当たってはもっとふえるかもしれないと、ふやさなければいけないかもしれないという立場にあるわけです。一方で、全体の交通機関の整理ということ考えたときには、やはりレンタカーの過剰な増加というものがいろんな支障を来すというのがもう既に現実にあるわけで、この辺の整合性、いわゆる利害がぶつかる部分ですよ。その辺の整合性をどう図っていくのかというのが気になるんですが、これは今後の進め方としてはどうでしょうか。

○勝目と夫観光商工部長 我々も、こういうふうな処理方針をした背景にはハイヤー・タクシー協会からの陳情もありましたので、少し協会のほうと直接相談してみたいと思います。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
新垣安弘委員。

○新垣安弘委員 先ほどのお昼のニュースでもやっていたんですが、レンタカーに電気自動車をやったらどうかと、大分前にも言われたんですが、規模的には沖縄で試しにやる分ではいいんじゃないかと、環境と観光という面からも十分検討に値するものだと思うのです。レンタカーを電気自動車にするために、そういうレンタカーの質を変える、そしてそれと絡めてレンタカーの数の問題を調整できるのだったらそれも調整するとか、そこら辺の提案に対する観光商工部としての取り組みはどうですか。

○勝目と夫観光商工部長 基本的には、委員がおっしゃるとおり、我々として大いに推奨したい、そして県ができることなら、どういうことを支援策ができるかというのも検討していきたいと思っております。そして、レンタカー会社自身も、やはり環境問題というのはいろいろありますので、導入を今後検討するところがあるところかございまして、こういうのを大いに推奨していきたいと思っております。

○新垣安弘委員 この件に関して、国のほうから沖縄特別振興対策調整費なの

かな1億円の予算がついたとか、つかないとかそういう話はありませんでしょうか。

○勝目 和夫 観光商工部長 案はあったと思うんですが、多分保留になったと理解しております。

○新垣 安弘 委員 先ほどのお昼のニュースで、よくは見えていないんですが、調査費がついたというようなニュースだったと聞いたのですが、それはまだないのですか、確定はしていないのですか。

○勝目 和夫 観光商工部長 把握しておりません。

○新垣 安弘 委員 ぜひ、このレンタカーを電気自動車にかえるということは、これがもし数の規制にも絡めて利用できるとか、あるいは環境の問題やそういうこととかですごくいい案じゃないかと思うんです。ですから、そういう点では、ぜひ国からの調査費や予算措置とか、そういうものもしっかり引っ張って行って、進めていくような意気込みで取り組んでいくものだと思うのですが、ぜひそこら辺よろしくお願ひしたいと思います。

○勝目 和夫 観光商工部長 はい、環境問題は非常に大事ですので、できればいろんな取り組みをしていきたいと思ひます。

○比嘉 京子 委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○比嘉 京子 委員長 質疑なしと認めます。

以上で、観光商工部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。
休憩いたします。

(休憩中に、執行部の入れかえ)

○比嘉 京子 委員長 再開いたします。

次に、土木建築部関係の陳情第75号の審査を行います。

なお、継続の陳情については、前定例会以降の新しい事実のみについて説明

をお願いいたします。

ただいまの陳情について土木建築部長の説明を求めます。

仲田文昭土木建築部長。

○**仲田文昭土木建築部長** それでは、陳情案件につきましてはお手元に配付してあります継続の陳情のみとなっておりますので、処理概要に変更がありませんので説明は割愛させていただきたいと思えます。

以上でございます。

○**比嘉京子委員長** 土木建築部長の説明は終わりました。

これより陳情に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、重複することのないように簡潔をお願いいたします。

なお、質疑答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行うようお願いいたします。

質疑はありませんか。

新垣安弘委員。

○**新垣安弘委員** 新石垣空港ということで命名されると思うんですが、この新石垣空港の新というのはいつまでつくのでしょうか。いずれとれるのでしょうか。

○**滝澤裕土木建築部参事** 各空港、現空港と新しい空港が場所を違えてつくられた場合には新の名称をつけますが、ある一定期間というか、基本的にはこの新の名称は外れることに大体の空港としてはなっております。例えば、事例として広島空港なども、現在、新広島空港として供用開始をして数年してから新が落ちて広島空港になっている。だから、基本的には新石垣空港も新の名称はいずれある期間経過すると外れるものになると思えます。

○**比嘉京子委員長** ほかに質疑はありませんか。

仲宗根悟委員。

○**仲宗根悟委員** 陳情者は、竹富町議会議長になっているんですが、八重山空港にするようにと言っている方々、石垣全体でどんな感じなんでしょうか。この石垣市以外の竹富町が、そう願いますという理解でいいんでしょうか。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 竹富町議会からは、八重山空港というような名称に変えてもらいたいという提案がありますが、今群民の会というのがございまして—これは新石垣空港の早期建設を進める郡民の会というのでございますが、その郡民の会におきましては、今年度に新石垣空港の愛称を募集するという感じです。これは、年明けから募集を始めるということですが、愛称を募集をするということになっております。県としては、竹富町議会の要請、それと郡民の会の愛称募集、その辺を見守りながら地元と調整をしていきたいと考えているところでございます。

○仲宗根悟委員 この愛称の中に、地名とか、今言う八重山というような愛称として出されるケースもあるんですか、そういった場合はどうなるんですか。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 例えば、東京国際空港の羽田空港、その羽田空港も愛称でございまして。それと、大阪国際空港の伊丹空港、それも愛称でございまして。ですから、愛称で地名が空港名になる可能性もあるということです。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
辻野ヒロ子委員。

○辻野ヒロ子委員 この件ですが、竹富町の議会のほうが決議して出されている陳情ですよ。それなんです、処理方針として回答なさっているんですか。その後の反応というのはなかったんですか。いつまでもこういうふうにしてずっと残るのでしょうか、どこかできちんと名称しないと。

○栄野川盛信新石垣空港課長 竹富町のほうからは、私どものほうもその後反応がなくて、先ほど新石垣空港統括監から話があったのですが、今郡民の会のほうが募集活動を今後していくということで、郡民の会の事務局長のほうからは今後石垣市、竹富町、与那国町ともやっぱり話し合いをしないといけないということは聞いております。

○辻野ヒロ子委員 やはり、八重山圏域—石垣市、竹富町、与那国町と一市二町ありますので、割と竹富町、与那国町は石垣にこだわって、そう全体の空港じゃないかというふうな、八重山圏域の空港じゃないかという思いが強くてそういう問題も出ていると聞いているんです。そういう中で、やはり今のように竹富町とも、また与那国町も多分出てくると思うんですけれども話し合いを持

っていただいて、開港までにこれをずっと引きずるのか、それともこの名称、今愛称を募集しているという話は聞いたのですが、どういう段階で区切りをつけるのか、どのあたりでやったほうが良いとお考えでしょうか。

○仲田文昭土木建築部長 これから郡民の会と、地元と行政、当然県も入ってくると思うのですが、そこらあたりと話し合いをして、どう決めるかということになると思いますが、時間をかければ良いというものじゃないと思いますので、開港までには何とか空港名称やネーミングとかいろいろあるでしょうから、それまでには決めるほうが望ましいと考えております。

○辻野ヒロ子委員 やはり、名称にこだわる市町村もありますので、そのあたりをうまく県のほうも積極的に話し合っていて、理解していただけるような方法をとってもらいたいと思います。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○比嘉京子委員長 質疑なしと認めます。

以上で、土木建築部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。

次に、本委員会付議事件観光振興及び新石垣空港建設促進並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る新石垣空港の整備事業の進捗状況について審査を行います。

ただいまの付議事件について、土木建築部長の説明を求めます。

仲田文昭土木建築部長。

○仲田文昭土木建築部長 それでは新石垣空港の整備事業の進捗状況について説明いたします。前回7月7日の特別委員会以降の新石垣空港整備事業の進捗状況について御説明いたします。

用地の取得状況につきましては、平成21年10月13日現在で、事業全体面積約204ヘクタールに対して、取得面積が約203ヘクタール、取得率は99.4%となっており、前回の委員会以降、新たに2件3筆の用地を取得しております。未取得の残りの0.6%の用地については、収用手続きを進めており、去る10月1日までは共有地権者を除く2件2筆すべてについて、権利取得裁決及び明け渡し裁決がなされております。これにより、年内には共有地権者の用地を除く約

203.9ヘクタールの用地取得が確実となり、取得率で99.9%となる予定であります。共有地権者が保有する2件の土地についても、6月12日から26日まで裁決申請者の広告縦覧が行われたところであり、今後裁決等手続開始の決定、公開審議等を経て権利取得裁決及び明け渡し裁決がなされるものと考えております。県としましては、今後とも全体の工事工程に支障がないよう未取得用地の取得に向け鋭意取り組んでいく考えであります。工事については、平成19年度から着手しました国道390号のつけかえ工事が完成し、平成21年9月7日に供用開始を行ったところであり、国道の切り回しが完了したことから、空港建設用地の分断が解消され、用地造成工事を円滑にかつ効率的に進めることが可能となりました。用地造成については、全体の土工量約1247万立法メートルのうち現時点での施行済み及び施工中の土量が約565万立法メートルで、土工量ベースでの進捗率は約45%となっております。また、今年度の上半期で約434万立法メートルの用地造成工事を発注したところであり、これらの工事が完成すると土工量とあわせて約999万立法メートル、進捗率で約80%の見込みとなります。

なお、9月には進入表面に抵触するカラ岳の切り土工事にも着手しております。空港本体工事については、今後とも赤土流出防止対策等自然環境に十分配慮しながら、用地造成工事、滑走路舗装工事、照明工事等を実施し、平成25年3月の供用開始に向けて鋭意整備を進めていく考えであります。

また、新石垣空港ターミナルビルについては、平成21年2月に設立された石垣空港ターミナルビル株式会社において、去る9月末に公募型プロポーザル方式により基本設計及び実施設計の受注業者を決定しており、平成22年度までに設計を完了させ、平成23年度に建設工事に着手し、平成24年9月の完成を目標に取り組んでいくことになっています。

以上で、新石垣空港整備事業の進捗状況について御説明を終わらせていただきます。

○比嘉京子委員長 土木建築部長の説明は終わりました。

これより、新石垣空港整備事業の進捗状況について質疑を行います。

なお、質疑答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行い、重複することのないように簡潔にお願いします。

質疑はありませんか。

玉城ノブ子委員。

○玉城ノブ子委員 新石垣空港用地内の洞窟の陥没を防止するというというこ

とで、アーチ型の建造物を洞窟の上に設置する工事を進めていますけれども、この経緯について御説明いただけますか。

○栄野川盛信新石垣空港課長 御説明いたします。お手元にパンフレットを配付してありますが、5ページ、6ページをお開きください。ここに、洞窟の絵が入っていないんですが、新石垣空港建設予定地の滑走路の部分に自然の洞窟がありまして、横断しているのと、平行して走っているのがありまして、今御質疑のアーチ状の構造物については、自然の洞窟が仮に陥没した場合に航空機の運航に支障を来すということで、その保護のための構造物になります。

○玉城ノブ子委員 陥没する危険性がやっぱりあったということであるわけですか。

○栄野川盛信新石垣空港課長 危険性というか、ボーリング調査等の土質調査をしていく中で、やはり琉球石灰岩の土壌というのは沖縄の土質の中でも特殊な土壌でありまして、非常に堅い部分や柔らかい部分あるいは空洞等がよく発達しているということで、調査をした結果、その保護をする必要があるということでもあります。

○玉城ノブ子委員 これに係る工事費用は幾らになりますか。

○栄野川盛信新石垣空港課長 細かい数字は持ち合わせていないんですが、約20億円近くになります。

○玉城ノブ子委員 当初、これは想定はしていなかったわけですか。これは予算の範囲内で行えるのでしょうか。

○栄野川盛信新石垣空港課長 当初というか、設計を概略設計から予備設計、実施設計をしていく中で必要になってきているのですが、予算については用地補償費のほうが一応減額になっていまして、予算については入札残とかがいろいろございまして、総事業費420億円の範囲内で整備を進めているところであります。

○玉城ノブ子委員 埋蔵文化財の発掘調査は、6月に概要調査をやって、8月に本格的な調査を実施するという報道がありましたが、その調査は実施された

のでしょうか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** 本件については、7月6日から8日に埋蔵文化財包蔵地にあるかどうかについて、発見者の沖縄鍾乳洞協会の理事長も含めまして、県教育庁の文化課、それから外部専門家などによって採掘調査が行われております。採掘調査の結果ですが、人骨が1点、石器が1点、獣骨などが数点以上発見されておりますが、文化課としては、そこは住居跡ではなくて、こういった埋蔵物が別のところから流れ込んできた遺物散布地として指定されております。この内容について、現在、琉球大学や東京大学のほうで人骨の年代測定を行っております、その分析に時間を要しております、調査については4月以降から入ることになっております。まだ調査は実施しておりません。

○**玉城ノブ子委員** 人骨の年代測定は今からやるわけですか。今やっているという最中ですか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** 今ちょうど分析中であります。

○**玉城ノブ子委員** では調査はやって、その後の分析をやっているということですか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** この人骨の年代測定をして、後に再度の遺物散布地の発掘調査をすることになっております。

○**玉城ノブ子委員** 発掘調査をやった結果についても、もちろん公表はなさるんですか。それは何月ごろになりますか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** ちょっと今時期については、まだ11月以降に調査をするということは決めてあるのですが、まだその公表する時期についてはお答えできない状況です、調査によって時間が結構長くかかる可能性もあるものですから。

○**玉城ノブ子委員** 公表はするわけですか。ただ、時期が今のところ長くかかる可能性もあるから明確にできないということであって、だけど、大体いつごろまでにはということにはできていないのですか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** 調査についても、結果についても一応公開する予定であります。時期としましては、年度内には御報告ができるのかと思っております。

○**玉城ノブ子委員** コウモリの合同調査は、実施はなさったのでしょうか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** コウモリの合同調査については、今年度は申し入れはあったんですが、県のほうと都合が合わずに再度県から合同でやりましょうということで提案はしたんですが、相手の学術調査団のほうの時期が合わないということで今年度は合同調査をやっておりません。

○**玉城ノブ子委員** これについては、学術調査委員会は調査報告書をそれぞれでまとめて、公表しようとなったということを知っているんですが、これについては学術調査委員会のほうは調査結果をまとめて発表したということなんですが、県のほうは具体的にどうなっているのですか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** 平成20年度の事後調査の報告書で、内容については明らかにしてございます。

○**玉城ノブ子委員** では、皆さん方としては、例えば学術調査委員会は調査報告書をそれぞれでまとめるということを提案して、合意がなされたということについてはどうですか、そういうことですか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** 学術調査委員会のほうとは、どうしてもすり合わせができずに、双方それぞれ別個に報告書を出そうということで、それに一応まとめてあります。

○**玉城ノブ子委員** それで学術調査委員会のほうは、調査結果については報告を出しているのですか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** はい、出しております。

○**玉城ノブ子委員** 県のほうは、その調査結果は公表はまだしていない、する予定はありますか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** 先ほど申しましたように、県のほうは毎年度、事後調査というのをやっております、その報告書の中に記載されております。

○**玉城ノブ子委員** 事後調査でも、それで終わりということですか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** はい、そうです。その中で、一応記載すべきことは記載していると考えております。

○**玉城ノブ子委員** それは、学術調査委員会の皆さん方にはそう伝えてあるのですか。そういうことで、県としては事後調査の中で公表しているのということと学術調査委員会の皆さんには伝えてある、お話ししてあるのですか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** この報告書をまとめるに当たっては、その学術調査委員会の会長といいますか、委員長といいますか、先生と調整をしながら進めてまいりましたので、特に事後調査以外の報告書というか、それは出す予定にはしておりません。

○**玉城ノブ子委員** わかりました。あと、沖縄県が有識者の皆さんに意見を聞いて、それを事業の実施や環境保全に役立てるということで設置された各委員会の議事録は公表されているのでしょうか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** すべてではないですけども、最初のやつはまだ公開してはいないのですが、一応新石垣空港課のホームページに調査報告書ですとか、こういった議事録については掲載しております、それで公開をしていると考えております。

○**玉城ノブ子委員** やっぱり、事業の実施や環境保全に役立てるということで設置されている有識者の会議ですので、その議事録については基本的にすべて公表するというのが基本だろうと思うんですよ、いかがですか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** 一応、基本的にはそのように考えておまして、先ほど申しましたようにホームページのほうで公開してございます。

○**玉城ノブ子委員** ホームページで公開しているから、議事録そのものは公開しているということですか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** 議事録をPDFといたしますか、電子化しましてそれがすべて一応読めるようにしております。

○**比嘉京子委員長** ほかに質疑はありませんか。
辻野ヒロ子委員。

○**辻野ヒロ子委員** 地元ですから、いろいろとお聞きしたいのでよろしく願います。まず先だつてつけかえ道路も完成して、本当に南国らしい景観が出て、とても新しくでき上がりましてありがとうございます。順調に進んでいるようですけれども、今環境問題の御指摘もありましたが、私と委員長とで先だつて現場を見させていただきました。進入灯の橋脚、あれも15本ですか、本当に素晴らしくできていて、最近地元の皆さんがあれ何かといろいろ聞かれて、目に見えて着々と進んでいる様子も大変喜んでおります。そこで、先ほど土木建築部長のほうから用地取得の件でお話がありましたが、今月いっぱい99.9%の取得予定だということなんです。あとの0.1%、問題の共有地主の皆さんのことなんですけれども、これも開港までにいろいろと工事の工程の中で、盛り土とか、切り土部分とか、重要な部分だけに、これが足かせになっては困るなんていう思いがありますけれども、実際にいつごろまでに共有地権者の皆さんとの決着がつくのかですか。明け渡しの採決がいつごろと見込んでいらっしゃるのか、教えてください。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** 共有地権者の土地につきましても、現在、土地収用手続きを進めておりまして、先ほど土木建築部長の説明の中で広告縦覧まで終わっておりまして、これから採決等開始決定の手続きとか、いろいろ今後あって、その後公開審理とかあるのですけれども、来年の9月から10月ごろには明け渡し採決といたしますか、受けられるようにしていきたいなと思っております。

○**辻野ヒロ子委員** みなみに人数としてはどれぐらいになっているのでしょうか。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** 現時点で718名の方がトラスト運動を行っております。

○**辻野ヒロ子委員** 本当にここまで来ていますので、着々と来年の10月ごろま

ではきちんとできるように、すっきりして工事を進めていただければと思いますので頑張ってください。

ターミナルビルの進捗状況についてお尋ねしたいのですが、9月末に公募型で設計のほうが決まりました。その件についてですが、やはりテナントの選定と設計の絡みについてお尋ねしたいのですが、設計の段階でやはり反映させていかないといけないと思うのです。その中で、特に気になるのはD F Sの問題ですが、その出店についてはどういうふうな状況なのか教えていただけますか。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 ターミナルビルの設計につきましては、ターミナル会社が行うということになりますが、D F Sのほうから入居したいという話もあるようでございますので、現在の基本計画には入っておりませんが、それを視野に入れた設計にしていきたいということでございます。

○辻野ヒロ子委員 せっかくこの件も国内空港ではできないものを沖縄振興特別措置法でできるという、そういう利点もありますので、ぜひ新石垣空港にはD F Sを入れていただきたいという地元の強い要望もありますので、そのあたりをここの夏ごろまでには決定するという答弁を以前にいただいたと思うのですが、まだ確定ではないのでしょうか。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 D F Sのほうに再度確認をしながら基本設計を行っていくということになると考えているところです。

○辻野ヒロ子委員 わかりました。それも入るものとして設計を進めているということで理解してよろしいでしょうか。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 はい、そうです。

○辻野ヒロ子委員 ありがとうございます。そういう中で、特にテナントの透明性という部分が出てきていますが、地元とのいろんな出店業者ですか、そことの話し合いとか、協議会とか、そういうものが持たれているのかどうかお聞きしたいんですが、どうですか。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 このテナントの募集につきましては、ターミナル会社が行うということにはなりますが、ターミナル会社においては地元のほ

うから募集を行います。ただ、具体的なテナントの募集方法等については今後協議するというごさいます。

○辻野ヒロ子委員 そういうことも含めまして、また気になっているのが資本金の問題ですけれども、資本金が全額そろったかどうか、今経済環境の厳しい中でなかなか進んでいないというお話を伺ったんですが、その資本金の状況はどうなっているのかお尋ねしたいと思います。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 資本金につきましては、全体で74億円程度が必要ということごさいます、そのうちの25%、19億円を大体想定しておりますけれども、ただすぐに必要ということではごさいませんので、実施計画、需要に応じて資本を使っていこうということごさいます。

○辻野ヒロ子委員 その件について、やはり金融機関とか、いろんな企業とかあると思うんですけれども、例えば分割で払っていく方法とかいろいろ今後話し合いをしていかないといけないと思うのですけれども、その辺の話し合いなども進められているのでしょうか。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 分割の趣旨については、それでオーケーということごさいます。

○辻野ヒロ子委員 それから石垣市は入っておりますけれども、竹富町、与那国町についてはどうなっているのか教えてください。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 竹富町につきましては、今年度出資の予定ごさいます。それと与那国町につきましては、来年度実施していただきたいということで調整しているところごさいます。

○辻野ヒロ子委員 それは、ちなみに石垣市、竹富町、与那国町の出資予定額は幾らなんのでしょうか。それがわかりましたら教えてください。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 今年度の額につきましては議会を通過していると思っておりますけれども、ただ来年度の額につきましては議会との関係もごさいますので、ちょっと額についてはこちらでは差し控えたいと思っております。

○辻野ヒロ子委員 わかりました。その点はまたおいおい調べていきたいと思
います。それから気になるんですけれども、先ほど玉城委員からもありました
環境問題、私たちが委員長と行ったときにもブルーシートがかぶされていたん
ですよ。それで、そういうもので工期がおくれていくと困るなという部分を感じ
てきたんですが、ビオトープの問題とかいろいろ県が配慮して、環境に配慮
していらっしゃるのはよくわかりますが、その懸念はないんでしょうか、工期
に関しての。ブルーシートは、C1の洞窟でしたか、そこを見せていただいた
ときに気になったのですよ。

○栄野川盛信新石垣空港課長 C1の洞窟の箇所については、先ほど御質疑が
あったんですけれども、そこについては空港本体からは外れているものですか
ら、特に事業そのものに影響しないのではないのかなと考えております。

○辻野ヒロ子委員 そのときも、そう説明を受けたんですけれども、その部
分だけ穴が掘られてそのままあったものですから、早目に解決できるように県
のほうも頑張って努力していただきたいなと思います。

それからもう一つ、バードストライクのことなんですが、以前にWWFジャ
パンの調査で、たしか800羽余りの鳥が飛んでくる中で、特に現場は700羽台だ
ということでの調査結果が出ておりましたが、その件についての調査はいかが
でしょうか。県としては、どう考えていらっしゃいますか。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 サシバのバードストライクにつきましては、先
週10月7日に現地のマスコミ報道でもございましたけれども、700羽余りのサ
シバの渡りが確認されたということでもございます。県のほうでもカムリワシ
とか、ツミとかの調査は行ってございまして、来年にはサシバのバードストライ
ク調査もやっていきたいということでもございます。

○辻野ヒロ子委員 あと1件、9月22日の新聞にカラ岳の一部を切削するとい
うことで、気になる部分ではあるのですけれども、この後の景観というのでし
ょうか、そのあたりも考えてらっしゃるのか確認したいのですけれどもいかがで
しょうか。

○栄野川盛信新石垣空港課長 カラ岳の切削につきましては、環境アセスメン
トの中でいろいろな視点から、例えば切った後の状況といえますか、そこら辺
も評価されてございまして、切った後に緑化するなり環境アセスメントの中でも

大きく影響するものではないというような評価が一応されております。対策はきちんととるということにはしております。

○辻野ヒロ子委員 地元の皆さんも気になって、よく問い合わせがあるのですが、けれども、本当に環境景観に配慮した新石垣空港、私たちが強く望んでいますので、そのあたりをぜひ気をつけて、また今後うまく進んでいくようお願いをしたいと思います。最後に、土木建築部長に意見を求めたいと思います。

○仲田文昭土木建築部長 私が話しするまでもなく、新石垣空港の長年の課題でありまして、やっと本体の工事を着工いたしまして、先ほど説明したように用地が99.9%、私どもの土木事業につきましても用地買収が一番の大きな課題でありまして、これが用地が進むということは80%以上超えて事業が完成するもんだと認識しております。その中でも99%にいますので、あとは私どもの予算を確保することによって、平成24年の完成というのを目指して、最後に地主があと0.1%ありますけれども、その辺に向けてもいろいろ努力していく、計画どおりできるよう我々頑張っていきたいと思います。

○辻野ヒロ子委員 済みません、もう1件だけ。今国土交通省のほうで、かなり公共工事とか、そういうのを削減するというので、厳しくなっているのが新石垣空港も伊良部架橋も大変心配しておりますが、そのあたりをしっかりと、また予定どおり完成するように、皆さんの御努力をお願いしたいと思います。また、新しい政権に対して、また私たちぜひアタックして、民主党の新垣県連会長もいらっしゃいますので、ともに頑張っていきたいと思いますので御協力をよろしくお願いします。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
金城勉委員。

○金城勉委員 1点だけ教えてください。総事業費の420億円の負担割合を教えてください。

○栄野川盛信新石垣空港課長 補助事業の420億円の内訳としましては、補助事業が333億円、あと直轄、国の管制棟が入りますので、それが42億円、375億円になります。県の単独事業の分が45億円ということで、合計で420億円になります。

○金城勉委員 ありがとうございます。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。
座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 何点か伺います。石垣空港ターミナル株式会社です。そのターミナルビルそのものの事業費というのは、この中でどうなりますか。それと補助率、地元のターミナル株式会社の負担分というのがありましたらお願いします。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 ターミナル株式会社は、その420億円の総事業費の中には含まれておりません。

○座喜味一幸委員 この資金の調達はターミナル株式会社で調達するということではよろしいのですか。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 ターミナル株式会社のほうで、資本金と、あとは長期借入れ、そういうものを使ってターミナルビルを建設するというところでございます。

○座喜味一幸委員 この長期借入れはどういう条件になりますか。据置期間あるいは借入利率等がわかりましたらお願いします。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 長期借入れにつきまして、沖縄振興開発金融公庫については資本金を出していただいておりますけれども、沖縄振興開発金融公庫と、あと地元の3銀行から予定しております。

○座喜味一幸委員 それで、空港ターミナル株式会社の運営の中で収入となる項目を教えてください。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 ターミナル株式会社の運営は、主に不動産賃貸業でございます。そういうことで、テナント料で運営をしていくということになります。

○座喜味一幸委員 全国のターミナル株式会社の経営状況は、非常に厳しいという評価があります。その中でも沖縄の石垣路線、宮古路線は、黒字路線というのですか、採算のいいターミナルもあるとは聞いているのですが、今の離島の現状、石垣空港に焦点を当てましょう。石垣空港の経営状況はどうなりますか。

○仲田文昭土木建築部長 現在の石垣空港は、石垣市のほうが管理運営をやっておりまして、県のほうでは掌握しておりません。

○座喜味一幸委員 結構いい施設をつくってしまうと、やはり償還等経営が厳しくなるけれども、また必要な利益が上がるようなテナント等不動産の収入、経営のやり方と極めて重要になるので、このターミナルの設計あるいは運営の仕方、非常に重要な課題なのかなというふうなことなんです。こういう償還も含めた収支計画をしっかりと、運営計画を立てないといけないと思うんですが、この運営に関する計画というのはいつ、どこで、いつごろまでと決まっていますか。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 このターミナルビルの運営につきましては、ことし2月に策定されました基本計画におきまして、運営の基本方針とか、運営のそういういろんなものを計算いたしまして、運営方針はそれで決めております。

○座喜味一幸委員 これは、例えば赤字経営の場合は、やはり株主相当というのですか、県とか石垣市というのはどういう形でターミナル株式会社にかかわっていくんでしょうか、経営運営を含めて。

○新垣盛勇新石垣空港統括監 県と石垣市、それと沖縄開発金融公庫とかが資本金の出資をしております。資本金の出資をいたしまして、現在、会社が2月に発足したわけでございますけれども、その会社の取締役ということになっておりまして、3カ月に1回、その会社の運営状況等を取締役会で審査することになっております。

○座喜味一幸委員 これが将来の260万人ですか、将来計画に需要の予測、260万人の中で観光入域はどれぐらい見込んでおりますか、観光客。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** 需要予測の中では、目的別のそういった利用客は算出してございません。現在、入域が約70万人近くありますけれども、需要予測の中では、例えば観光客が何名とか、あるいは地元の利用客が何名とかというふうな予測はしていなくてトータルではじかれているといたしますか、算出されております。

○**座喜味一幸委員** もう一点角度を変えて、観光客1000万人の中で外国人観光客30万人というような目標に取り組んでいるのですが、将来、台湾との交流だとか、非常に石垣市の場合、密接な関係になっているのですが、この輸出入管理、あるいは動植物検疫等々のそういう施設そのものは現計画の中でどのようにお考えになっているのでしょうか。

○**新垣盛勇新石垣空港統括監** これは現石垣空港でのC I Q施設でございます。平成18年度に国際線旅客ターミナル施設は設置されておりますけれども、それが平成20年度は平成19年度の約3倍の利用がされておりますので、新石垣空港においてもC I Q施設を、それを設置する必要があると考えております。また基本計画においても、ターミナルビルの中にC I Q施設、その旅客、国際旅客ターミナルとして取り扱えるような施設を計画しております。

○**座喜味一幸委員** なかなか新石垣空港の完成は先島地域に及ぼす影響、非常に観光を含めた影響が大きいものがあるなど期待しておりますので、計画どおりしっかりと予算を確保して、内容のしっかりとした完成を見ていただきたいと希望します。

○**比嘉京子委員長** ほかに質疑はありませんか。
新垣良俊委員。

○**新垣良俊委員** 新石垣空港用地の平面図の中に任意取得とあるのですが、任意取得のことを教えてほしいと思います。

○**栄野川盛信新石垣空港課長** これは、先ほど国道の切り回し工事が完了して供用開始されたという説明をしたのですが、その国道の中に不在地主の方がおられまして、そこについては土地収用手続きではなくて、財産管理人を選定しまして、その財産管理人のほうと手続を進めて取得をしたものですから、それで任意取得ということで記載しております。

○新垣良俊委員 わかりました。

○比嘉京子委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○比嘉京子委員長 質疑なしと認めます。

以上で、新石垣空港整備事業の進捗状況について質疑を終結いたします。
休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席。)

○比嘉京子委員長 再開いたします。

陳情等の質疑についてはすべて終結し、採決を残すのみとなっております。
陳情等の採決に入ります前に、その取り扱いについて御協議をお願いいたします。
休憩いたします。

(休憩中に、陳情等の採決の順序及び方法などについて協議。)

○比嘉京子委員長 再開いたします。

お諮りいたします。
陳情については、休憩中に御協議いたしました議案等採決区分表のとおり決することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○比嘉京子委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。
次に、閉会中継続審査・調査事件の申し出の件についてお諮りいたします。
先ほど閉会中継続審査・調査すべきものとして決定いたしました陳情4件とお手元に配付してあります付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○比嘉京子委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、お諮りいたします。

ただいま議決いたしました陳情に対する委員会審査報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○比嘉京子委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された陳情の処理はすべて終了いたしました。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

—

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員 長 比 嘉 京 子