

公共交通ネットワーク特別委員会記録  
<第2号>

平成28年第4回沖縄県議会（9月定例会）

平成28年10月11日（火曜日）

沖 縄 県 議 会

## 公共交通ネットワーク特別委員会記録＜第2号＞

---

### 開会の日時

年月日 平成28年10月11日 火曜日  
開 会 午前10時2分  
散 会 午後3時43分

---

### 場 所

第5委員会室

---

### 議 題

- 1 鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立（沖縄都市モノレールの現状について）
- 2 請願第5号、第6号及び第7号、陳情第45号の5、第60号及び第90号
- 3 閉会中継続審査・調査について

---

### 出 席 委 員

委 員 長	玉 城	満 君
副 委 員 長	当 山	勝 利 君
委 員	西 銘	啓 史 郎 君
委 員	座 波	一 君
委 員	座 喜 味	一 幸 君
委 員	翁 長	政 俊 君
委 員	狩 俣	信 子 さん
委 員	大 城	一 馬 君
委 員	平 良	昭 一 君
委 員	玉 城	武 光 君

委員 比嘉 瑞己 君  
 委員 上原 章 君  
 委員 大城 憲幸 君

委員外議員 なし

---

### 欠席委員

なし

---

### 説明のため出席した者の職・氏名

企画部長	下地 明和 君
交通政策課長	座安 治 君
交通政策課公共交通推進室長	武田 真 君
交通政策課班長	阿波根 庸夫 君
子ども生活福祉部	島袋 琢司 君
高齢者福祉介護課班長	
土木建築部長	宮城 理 君
空港課長	與那覇 聰 君
都市計画・モノレール課	喜屋武 元秀 君
都市モノレール室長	

---

○玉城満委員長 ただいまから、公共交通ネットワーク特別委員会を開会いたします。

本委員会付議事件鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充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沖縄都市モノレールの現状について、請願第5号外2件、陳情第45号の5外2件及び閉会中継続審査・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、企画部長及び土木建築部長の出席を求めています。まず初めに、沖縄都市モノレールの現状について審査を行います。

ただいまの議題について、土木建築部長の説明を求めます。

宮城理土木建築部長

○宮城理土木建築部長 ただいまより、お手元の資料により沖縄都市モノレールについて御説明いたします。

まず最初に、モノレール乗客数の推移をお示しした上で、沖縄都市モノレール株式会社—モノレール株式会社の経営状況について御説明いたします。次に、現在工事中のモノレールの延長区間の事業概要と進捗状況について御説明いたします。そして今回、御不便、御迷惑と御心配をおかけしましたモノレール自由通路の昇降機故障対応状況と今後の管理体制について御説明いたします。

それでは、1ページをお願いいたします。

定時・定速性の公共交通機関沖縄都市モノレール、愛称ゆいレールは、平成15年8月10日道の日に開業しています。現在、那覇空港駅から首里駅までの延長12.9キロメートル、15駅を所要時間27分で運行しております。平成27年度のゆいレール乗客数は4万4145人となり、平成21年度以降は6年連続増加、平成24年度以降は4年連続で過去最高を更新しており、県民の足、観光客の貴重な移動手段としてしっかり定着しているものと考えております。

2ページをお願いいたします。

沖縄都市モノレール株式会社の平成27年度決算状況です。好調な乗客の伸びに支えられ、営業の収支を示す営業損益と継続的な運営状況を示す経常損益はともに初の黒字となりました。一方、延長整備に係る既存の通信設備の除却費等の特別な経費を差し引いた純損益では、約2100万円の単年度赤字となっております。また、累積赤字は約139億9900万円となっております、これから資本金等を差し引いた債務超過額は約61億1200万円となっております。

3ページをお願いいたします。

沖縄都市モノレール株式会社がことし2月に見直しを行った中長期経営計画の数字をグラフ化したものです。緑色の棒グラフで示す単年度の損益は、平成30年度に損益好転するものと見込まれています。また、赤茶色の棒グラフで示す累計損益は、延長区間開業に伴い乗客数のさらなる増加が見込まれることから、今後も損益改善傾向は続き、平成37年度には債務超過解消、平成49年度には黒字化が見込まれます。

4ページをお願いいたします。

沖縄都市モノレール延長整備事業について御説明いたします。当該事業は延長区間4.1キロメートル、4駅増設し、那覇空港駅からてだこ浦西駅間まで全19駅を所要時間38分で運行予定です。総事業費は525億円、平成31年春の全線開

業に向け鋭意取り組んでいるところです。

5 ページをお願いいたします。

平成28年度末の進捗率は、事業費ベースで約52%を予定しています。平成25年度から準備に取り組む下部工、これは基礎工とピア建設などですが、平成28年9月現在、全178本中176本が発注済みであります。残る2本は施工の都合上、平成29年度発注とするものです。トンネル区間242メートルを含む地下区間約600メートルについては、平成26年度から既に整備に取り組んでいるところであり、平成29年度上半期の完成を予定しています。また平成26年度から整備に取り組む上部工、これは鋼製やP C製の軌道桁などですが、平成28年度末までに全体352本中330本を発注する予定であり、今年度からは、あわせて桁架設も含め残り22本も平成29年度中の架設完了を予定しています。

下段の写真①は、市道石嶺線におけるインフラ部の進捗状況写真です。下部工である支柱がほぼ完成した状況を確認することができると思います。写真②は、てだこ浦西駅周辺の整備状況写真となっており、モノレールの建設とともに道路橋の施工も着実に進んでいる状況を確認することができると思われます。

6 ページをお願いいたします。

最後になりますが、沖縄都市モノレールの管理状況について御説明いたします。モノレール駅のある道路の管理者が一義的にはモノレール駅の設置管理者となります。モノレール全15駅中、国管理は3駅、県管理は9駅、那覇市管理は3駅となっています。その上で、下図の自由通路以外の支柱、桁、プラットホーム等の日常管理、定期点検、維持修繕、これは原則沖縄都市モノレール株式会社で行ってきました。一方、今回御迷惑をおかけしました自由通路の日常管理・定期点検、これは現在各道路管理者から沖縄都市モノレール株式会社に管理委託し、維持修繕は道路管理者で行うこととしております。

7 ページをお願いいたします。

自由通路の維持修繕については、開業から平成21年度までは維持修繕に関する協定書及び細目協定を取り交わした上で、全ての道路管理者が沖縄都市モノレール株式会社に管理委託をする内容でした。しかしながら、沖縄都市モノレール株式会社の負担、とりわけ人的負担が大きいとの意向を踏まえて、平成22年度以降、国及び那覇市は道路管理者がみずから対応することとし、今年度からは県道部分も県みずからが対応としたところです。そのような中、昇降機等の故障に伴う使用停止が集中的に発生し、行政ではその手続に時間がかかってしまい、結果的に利用者の皆様に多大な御不便・御迷惑をおかけしてしまいました。

8 ページをお願いいたします。

上段の表は、今回の昇降機等停止状況の一覧表になります。自由通路の昇降機を停止した駅は、国管理 1 駅、県管理 3 駅、那覇市管理 2 駅の合計 6 駅です。

このうち、牧志駅の 8 月 21 日の復旧を初め、古島駅は 8 月 29 日に、おもろまち駅は 9 月 5 日、美栄橋駅が 9 月 23 日、壺川駅、儀保駅は 9 月 28 日にそれぞれ復旧しています。昇降機の使用停止が長期化したことを受け、国、県、那覇市、沖縄都市モノレール株式会社の 4 者の検討会において、早期復旧及び再発防止に向けた今後の管理のあり方について検討を行ってきたところです。その検討過程においては早期復旧に取り組むとともに、平成 21 年度以前のような沖縄都市モノレール株式会社に自由通路の維持管理を一元化するためにどのような措置が必要かなどを、同業他社の管理運営状況等を情報収集して確認・整理し、県は 10 月から契約を見直して沖縄都市モノレール株式会社に維持管理、自由通路の維持管理も委託したところです。なお国及び那覇市は年内を目途に契約を見直すということです。加えて不測の事態への迅速な対応等については、常設の連絡会議において引き続き情報共有・意見交換をしていく予定です。

沖縄都市モノレール株式会社に関する状況説明は以上です。

○玉城満委員長 土木建築部長の説明は終わりました。

これより、沖縄都市モノレール株式会社の現状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、重複することがないように簡潔をお願いいたします。

質疑はありませんか。

比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 昇降機の件でお聞きしたいのですが、一元化という方向になりつつあると思います。過去の管理体制の経緯を見ると、一元管理がモノレール株式会社にとって負担が大きいため変えてきたという説明があったのですが、またそれに戻ってしまうのではないのでしょうか。その点についてはどう考えますか。

○宮城理土木建築部長 平成 21 年度以前はそういった体制を構築していました。モノレール株式会社としても実際故障等が起きた場合、直接業者との調整を行い、なおかつ道路管理者側にその予算措置を求めて、道路管理者側がその内容を精査しモノレール株式会社に戻して、モノレール株式会社は結果的にメーカー側と調整をする。そういったところで非常に彼らの調整の負担が大きい

という状況でした。それを今回はモノレール株式会社の裁量を拡大するという形で、ある程度モノレール株式会社に任せるところは任せようと、これまで調整を行ってきたところです。

○比嘉瑞己委員 これは国、県、那覇市も裁量を大きくしていこうという調整が済んでいて、年内にはそれができるという理解でよろしいですか。

○宮城理土木建築部長 そのとおりです。

○比嘉瑞己委員 今回の件は、私も報道で知ったということで自分自身としても反省をしているところですが、市民は気がついていたわけです。チェック体制に対して県としての果たすべき役割もあったのではないかと。これだけ職員もいてなぜ情報がこれだけおくれたのかは、一元化されるとは言っても県としてもかかわりがあると思いますが、その点はどのように総括していますか。

○宮城理土木建築部長 県管理の3駅について御説明させていただきます。5月20日におもろまち駅のエスカレーターが停止をしました。その連絡を受けて、県では見積もり等をメーカーに依頼をしたところです。その中で儀保駅のエレベーターが6月7日、古島駅のエレベーターが6月15日と、県管理分については立て続けに故障が発生してしまい、その間、当初確保していた維持管理費でこの3つとも十分対応できるのか、その全ての見積もりが出てくるまで結果として待たざるを得なかった。その上で確認をして再度委託をする。その執行伺い等の手続を行うということで、どうしても県では時間がかかってしまう。その辺が行政の手続上の反省点だと思っています。これはモノレール株式会社に管理をお願いすることによって、モノレール株式会社はその故障に気がついた時点で彼らとその維持管理の範囲内で対応できる。なおかつ予算的にその時点で我々から十分な予算が契約料の中に入っていないのであれば、一旦先行して対応していただき精算的な対応をするといった調整をしていますので、今後は少なくとも長期にわたる停止はないと理解しています。

○比嘉瑞己委員 今回のことを教訓に、このようなことがないようにやっていただきたいと思います。こうしたことも踏まえて、経営計画があつて平成49年度には黒字化という報告がありましたが、いろいろな公共施設は老朽化があつて、今回のように修繕なども出てくると思います。こうしたランニングコストの中で今後大きな修繕というのはどのようなことが見込まれているのか。この

計画にもきちんと反映されているか、その点の説明をお願いします。

○宮城理土木建築部長 今回のモノレールの中長期計画は、あくまでもモノレール株式会社が運営・運行する上での経営計画になります。例えば昇降機であったりそれ以外の軌道桁であったり、県が所有して設置してという維持管理のランニングコストは、当然ながら彼らの経営計画には反映されていません。モノレール株式会社の中で見ると彼らの通信設備であったり、あるいは発電関係については当然ながら見込まれて、計画的に更新が行われていくことになるかと理解しています。

○比嘉瑞己委員 これは県の部分だということですが、今、災害の面でも心配な点もあるので、支柱の耐用年数や今の強度はどうなっているのかが知りたいところです。それはまた別の場で指摘したいと思いますが、これも議会にわかるような発信の仕方をお願いしたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。  
平良昭一委員。

○平良昭一委員 延長区間の事業概要についてお伺いしたい。中南部地区の方々の利用を広げていかないと乗客アップはないと思いますので、このてだこ浦西駅を中心とした沖縄自動車道との接点が重要になってくると思いますので、ここに幸地インターチェンジがありますが、それはNEXCO西日本との調整は済んでいるのですか。

○宮城理土木建築部長 幸地インターチェンジの新設とそれにあわせた幸地インター線の整備をしています。モノレール駅までの連結道路は平成31年春の開業には若干おくれますが、平成32年度中の全線開通を目途に整備を進めているところです。

○平良昭一委員 そうなると利用しやすくなりますが、問題はやはり駐車場です。どうしても都市部の中では駐車場がネックになって、なかなか来られない状況がありますので、私どもからすると土地カンもないものですから、てだこ浦西駅に車をとめればいろいろなところに行けるというようなことができますので、駐車場の関係はどのような進め方をしているのか。

○宮城理土木建築部長 今回のてだこ浦西駅の周辺整備に当たっては、中北部地区からモノレールに乗りかえて、なおかつ那覇方面への交通渋滞をいかにして緩和するかを考えて、パーク・アンド・モノレールライドということのでだこ浦西駅にパーク・アンド・ライド駐車場を整備する予定です。現在これは進めているところですが、その中で需要を想定して、1000台収容できる駐車場を整備する予定です。

○平良昭一委員 当然、これは有料ですね。

○宮城理土木建築部長 はい。まだ料金等については検討中ですが、モノレールの利用者については、それをセットにして料金設定を考えて今進めています。ちなみに既存区間は月額3000円となっていますが、トータルでどれだけ那覇市内の駐車場と比較してメリットがあるかということですので、この辺を踏まえて検討はしていきたいと考えています。

○平良昭一委員 この駐車場の経営自体はモノレール株式会社になっていくのか。

○宮城理土木建築部長 これは指定管理という形で進めていきたいと考えています。

○平良昭一委員 ぜひ利用しやすいような状況をつくっていただきたい。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。  
上原章委員。

○上原章委員 先ほどの昇降機の件ですが、6カ所が同じ時期に故障するのは管理について気になりますが、儀保駅が6月7日に停止して9月28日に復旧と。4カ月近い間故障ということですが、同じ時期にこれだけの駅の故障があった原因は何でしょうか。

○宮城理土木建築部長 1つは予防保全。故障が発生する前に十分対応ができていなかったことが大きいと我々は認識しています。これは判断が難しかった。実際故障といいますか、交換をしなければいけない時期に来ているという報告は幾つか受けていましたが、その中での優先順位、例えばすぐ代替品が確保で

きるのか、あるいは特注だから製造に時間がかかるのか、その点での違いというものが我々もよく把握できていなかったことが大きかったと思っています。今回補正予算で1億7000万円を計上させていただいていますが、これは予防保全をしっかりとやっていこうということで、今回交換の時期に来ていると今まで上がってきているものは、一旦全て対応をしなければいけないと考えているところです。

**○上原章委員** 復旧するまでにこれだけの時間がかかった最大の原因は何ですか。

**○宮城理土木建築部長** まず1番の原因は、緊急性に対する認識が不足していたことです。過去にも故障で利用者の方々に御迷惑をかけることは幾つかありました。おおむねその期間は長いもので一月程度かかっているのですが、その間は利用者に御迷惑、御不便をおかけしながらも理解が得られてきたと我々は勝手に解釈してしまって、今回も一定期間の故障であればやむを得ないものだと、御理解いただけるという判断がどこかであったのかと。もう一点は、行政サイドで維持管理をやるということを判断したときに、やはり故障が発生してから後手での手続が、ここまで長期にかかってしまうという認識がしっかり整理ができていなかった。やはり行政ですので、しっかり公平公正に客観性を持って手続は進めていかなければいけないものですから、見積もりもとってなおかつ執行伺い、あるいは相手側としても、契約がしっかりできない限りは発注というか、製造にも入れないと先方からも言われていて、その辺でどうしても時間がかかってしまった。これは言いわけになってしまいましたが、そのあたりを通常のメンテナンスも含めて行っているモノレール株式会社に維持管理をお任せすることによって、なおかつ裁量を一定程度拡大することによって、現在の契約の範囲内で故障が起きた場合には、即メーカー側に対応をお願いすることは可能ではないかと考えています。

**○上原章委員** 認識が甘かったということではあると思いますが、具体的にいざ、こういった故障をした場合の対応マニュアルがあると思います。当然これだけの事業ですから、ましてや故障したものがすぐ手が打てるような形は通常の民間でもやっていると思うのですが、それができなかったのは、具体的に故障するということが修繕責任がある皆さんの中には全く想定がないということですか。

○宮城理土木建築部長 停止に至ることになる故障、停止に至るまでになることを認識していなかったのは確かです。とめなければいけないと認識して初めて、それから事後的に対応するというので、どうしても時間がかかってしまったことは我々も強く反省しているところです。

○上原章委員 モノレールがスタートして12年。これまで県民に大きな期待と利便性を提供しています。国、県、那覇市でおのこの管理となっているのですが、今回のことを教訓にして皆さん管理体制を見直して、一元管理していきらしいのですが、検討会の中で同業他社の管理運営状況を情報収集したと。これはどうですか。全国でも同業他社の管理は参考をしているところがあると思いますが、この辺の違いはあったのですか。

○宮城理土木建築部長 平成14年にモノレールを運行開始するときに、まず同業他社ではどのような対応をしているか調査をして、整理させていただいています。ただ、残念ながらそのときには、自由通路部分について明確な、どういった形で管理をしているということが把握できなかったというのは確かです。それ以降、我々としては自由通路も含めて、モノレール株式会社が一元的に管理することが望ましいということでお願いをしてきましたが、先ほど説明しましたように、人的な対応等で負担が大きかった。それで今回のような状況に至って、再度改めて他のモノレール関連会社でどのような形でやっているのかを調べさせていただいたら、自由通路については、我々が平成21年度以前にやっていたような形でこれを運行会社側に任せると。なおかつ裁量を拡大してというのが一般的といいますか、多かったことが確認できていますので、その方向でモノレール株式会社側の負担が小さくなるような形で、今調整をさせていただいているところです。

○上原章委員 12年の間にいろいろな見直しをしながら今日まで来たということですが、要するに管理はモノレール株式会社にやってもらって、修繕責任は皆さんと今年度からそうしていますね。今回こういったことが起きて、具体的に向こうの点検等そういうものが、修繕責任がある皆さんと連携がうまくいっていなかったことが大きな原因なのではないでしょうか。

○宮城理土木建築部長 今年度からは通常の維持修繕、大規模修繕は我々がする形になっていました。それを再度このような修繕も含めて、モノレール株式会社をお願いをするという形で契約を見直したところです。

○上原章委員 これからの見直しはわかりますが、今回うまく連携がとれなかったのは、向こうの点検で皆さんにもかえどきという報告が来ていたけれども、皆さんは優先順位でそんなに早急な取り組みとは考えなかったということですか。

○宮城理土木建築部長 今年度に関して言えばそのとおりです。

○上原章委員 今回これだけの対応というか、多くの県民からもなぜこんなに基本的な一老朽化をして修繕しないといけない時期に来て、ここまで対応力がなかったのかという厳しい指摘があります。一元化することで本当にしっかり対応できると、今回のようなことが二度とないようにしていただきたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。  
座波一委員。

○座波一委員 ただいまのことに関連しますが、通常、民間ではエレベーターがとまるということは考えられないことです。そういったことまでが起こったということで今回問題になっているわけですが、そもそもこの管理の契約というものは、最終的にエレベーターをハンドリングしている会社とモノレール株式会社の契約があるわけです。その前に、県とモノレール株式会社との契約があると思います。その内容が問題だと思います。長期的に根本的な対策も含めた契約体制があるのです。フルメンテナンスや簡易的なメンテナンスの契約形態がある。そういうものの中でのこれは見落としではなかったのかという感じがしています。通常、このような建物のエレベーターの管理であれば定期的に点検日があって、状況を見てベルトの交換などが出てくる。そういったものをやるのが当たり前ですが、そういう契約体制ではなかったということでしょうか。

○宮城理土木建築部長 今、委員御指摘の部分は、フルメンテナンス契約とP O G契約と申しますが、ポイント、ポイントで対応する契約になります。どちらかというと、フルメンテナンス契約とは当初からそれを想定している場合で、今回のようなモノレールの昇降機については、ではスタートがどうだったのかという話に戻ってしまいますが、途中からフルメンテナンス契約にするのはな

かなかできないものですから、これはメーカー側との交渉も難しいこともあって、今は当面POG契約で進めざるを得ない状況です。ただ、POG契約という形をとったとしても、相手側がその認識をした時点ですぐ対応できるような契約形態をとっておきさえすれば、十分対応が可能だと我々は認識しています、今回御指摘のように県とモノレール株式会社、モノレール株式会社とメーカー側との契約も含めて、我々はそれも想定した上で、モノレール株式会社との契約形態、内容を見直しをしたというところです。

**○座波一委員** この契約形態は非常に重要なことですので、今、POG契約でも対応は可能だと言っていますが、しかしながらこれは予算が伴うことですから、県の予算としている分で突如そういった大規模な修理があった場合には、また対応が遅くなるということが起こってくるのですか。

**○宮城理土木建築部長** そのようなことがないように、今回交換の時期に来ている全ての部品について補正予算を計上させていただき、予防保全に取り組むことが1つあります。予防保全をどれだけやっても故障は避けることができないものだと理解していますので、そのときに年度内で当然ながら精算、補正予算等を組む可能性もありますが、基本的にはこれはモノレール株式会社の判断で対応していただいて、その部分を通常の契約形態の中で変更を、最終的に我々が予算措置をして対応する形で、予期せぬ故障についても迅速に対応できる形で進めていきたいと考えています。

**○座波一委員** 今後、駅の数もふえることですし、予算措置の方面からもしっかりと契約に生かした管理システムをとらないと、人身事故が起こる可能性もある昇降機ですよ。非常に問題だと思います。この自由通路という特殊な性質のもので予算の対応が難しかったということが見えていますから、ここはきちんと契約の中で、予算が連動するようなやり方をしないといけないことを指摘させてもらいます。

あと聞きたいのですが、経営状況ですが、今後の予定の中で平成34年度から自主的な経営に移行、すなわち補助金に頼らない経営が可能だと見通しを立てていますが、今回発注した橋桁等の工事費等も含めて、全て数値に入っているのでしょうか。

**○宮城理土木建築部長** 今回の中長期計画の見直しに際しては、延長区間のインフラ外の部分といいますか、モノレール株式会社が当然ながら負担しなけれ

ばならない部分については見込んでいます。

○座波一委員 これから工事を始めるのですから、追加も含めて大分変動してくると思います。その辺の数字は非常にシビアに長期的計画まで反映しないといけないと思いますから、補助金に頼らないというめどが気になりますが、この時点から補助金はもらえないことが決まっているのでしょうか。

○宮城理土木建築部長 この辺については、今回の中長期の経営計画の見直しの際に前提とする条件のもとで判断しているものですから、その後の状況によっては、前後は当然ながらあるものだと考えています。そのときには、経営計画の見直しもあるものと考えています。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。  
西銘啓史郎委員。

○西銘啓史郎委員 基本的な質疑からですが、県の出資している額と出資比率を教えてください。

○宮城理土木建築部長 平成30年度までの出資金のトータルですが、県は39億4600万円で35.8%です。

○西銘啓史郎委員 県が出している9月定例県議会用の資料の県の出資等にかかる法人の経営状況報告書、この資料を見ると資本金等の額が81億8900万円となっていて、県の出資が29億3200万円となっていますが、数字が変わっているという理解ですか。9月1日現在となっています。

○宮城理土木建築部長 今、お答えしたのは、平成30年度までの延長区間も含めてのトータルでして、時点が若干違うということです。

○西銘啓史郎委員 平成27年度決算の資本金で9月1日現在では資本金は81億8000万円、この数字は合っているということでよろしいですか。

実際に私自身も乗ったことがあるのですが、9月の土曜日でしたが、那覇市立病院前駅から県庁前駅まで乗ったときに、おもろまち駅で観光客が乗れなかったのを目の前で見ました。荷物をいっぱい持っていて入れないことがあって、私の知り合いからも朝の通勤時間でも乗れないことが多いと、安里駅など特に

ひどいということですで見に行きました。前の委員会でも言いましたが、車両が2両しかできないということで混雑の緩和、本数を変えたりすることもあると思いますが、この間の新聞で新車両の話が出ていたと思いますが、新車両はどういった意味でどのようなものになるのですか。わかれば教えてください。

**○宮城理土木建築部長** 今回の御指摘は乗り残しが通勤時には発生していると。これは我々も十分認識しています。お話しのように2両か3両かということから説明させていただきますが、前回の委員会でも担当室長から答弁があったと思いますが、2両と3両の混在はできないとメーカー側から聞いています。なぜかといいますと、途中で故障が起きた場合に押す作業がどうしても出て、それを駅に移す作業などが出てきて、そのときに押す車両が同じ同形の車両編成でないといけない、力がないのでできないということもあり、2両と3両の混在はまずできないと聞いています。そうすると2両編成を全て3両にかえるという作業が入りますが、トータルのコストから考えてもなかなか難しい。今回の新車両については基本は2両編成ということです。やはり乗れる人数についてはもう少し配慮をする必要があるだろうと中間の通路の幅を広げたり、ドア周辺のスペースを広げることで新しい車両については十分に対応してきた。もう一点の朝の乗り残しについては、運行間隔の調整をして特に新車両導入時からもう少し縮めることができると聞いていますので、できる限り御不便、御迷惑をおかけしないような対応は、モノレール株式会社とも連携しながら講じていきたいと考えています。

**○西銘啓史郎委員** 物理的に増両できないのであれば、今言った新車両での対応、前回も申し上げましたが、要は駅員が通路に入って真ん中や右側に散るようになるなど、特にJRなどでもよくやっていると思いますが、そういった努力もすることで、物理的にできなければそういったことで対応してほしいということが1つと、やはり私自身乗って感じたことは、観光客が大分ふえた。観光客の場合は飛行機に乗りおくれたら困りますから、乗りおくれでこういったことがないように、要はモノレールに対する不信みたいなものが出て困りますし、先ほどの昇降機のストップも、県民もそうですが観光客へも御迷惑をかけたことを県として理解してもらいたいと思います。

それと今回の修理費と予算をお願いします。

**○宮城理土木建築部長** 維持管理の予算として、今年度800万円は確保していました。その中で、今回の3駅の故障修理については550万円です。

○西銘啓史郎委員 補正予算は幾らですか。

○宮城理土木建築部長 補正予算については1億7000万円、これは主にエスカレーターの部品交換等に要する費用です。先ほども委員に答弁させていただきましたが、予防保全に取り組むということで予算措置をしたものです。

○西銘啓史郎委員 先ほどから各委員から出ていますので、今回のいろいろな故障については起きてしまったことですが、これからの対応はきちんと県として、特に県民や観光客、車椅子を利用される方から話も聞きましたので、エレベーターが2つあっても反対側には行けない、行きづらいことも含めて、こういったことがないようにお願いしたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。  
翁長政俊委員。

○翁長政俊委員 需要予測ですが、3ページのグラフを見ると経営状況が将来的にはかなりよくなるだろうという予測ですが、乗り残しなどがあって、車両の編成自体が今の2両編成から増両できない、設計上できないとなると、これから観光客1000万人を目指す我が県の観光需要予測、そういったものを勘案してみると、あなた方の需要予測に随分狂いが出てきていると私は見るのですが、このままの状況で公共交通機関としての皆さん方の役割というのは、県民やさらには観光客も含めて十分対応できていくという認識ですか。

○宮城理土木建築部長 朝夕の混雑時には確かに乗り残しはあります。ピーク時の混雑率は現状120%から130%という状況も確かにあります。それ自体は入り口付近に人が固まっている、中の通路側に人がいないということでキャパシティーとしてはまだまだ余裕があると認識しています。なおかつ今回新たな車両を導入するというでもあります、現状最短5分の編成で行っていますが、これはまだ縮めることができます。4分半までは今検討しているようですが、できる限り乗り残しがないような形で十分対応できるとモノレール株式会社からは聞いています。

○翁長政俊委員 ピーク時とそうではないときのむらというものは当然あってしかるべきですし、時間帯によってはどこの公共交通機関でもそういった現象

が起きることは承知しています。ただ、現実に需要と供給のバランスからいうと、ピーク時にどう対応していくかが経営の基本になります。そこをなおざりにしていくと客離れが起きていくということが1つ。もう一つは、経営上も売り上げに影響が出てくることになりますので、そこはもっと一工夫も二工夫もやる必要があるのではないかと。今の駅舎の状況を3両編成に対応するような改築、改善は無理ですか。

**○宮城理土木建築部長** 現状の駅舎自体は、3両編成に対応できるような構造にはなっています。現状は2両編成でも十分対応できるということで新設も考えて、なおかつ今の乗り残しについては、ダイヤ編成で対応も十分可能というモノレール株式会社からの回答をいただいています。今後どんどん延びて、場合によっては、仮に2両編成では限度があるというときには、駅舎の改築に伴わない形でもそれは検討できるものだと思います。

**○翁長政俊委員** 皆さん方が対応できるキャパシティにまだ十分余裕があるというなら理解はします。しかし、キャパシティに問題があって、事故が起きた、2両編成を押し車両しかない、新しい車両の導入がない限り3両編成は無理だと、言いかえればそういったことだろうと私は理解していますが、そういったものも含めて、改築しなくても十分対応できるということであれば極力その方向で、経営上安定化が一番図れる状況でやっていくことが経営上いいことなので、そのように対応をしてもらいたいと思います。ただ、乗り残しや観光客を含めて交通機関としての苦情や利便性が悪いという話になると、これは利用者ファーストではなくなる。そこはしっかりと改善されるようにしてください。

今年度及びこれまで執行されたモノレールに関する予算の執行率、業者は地元業者が100%ですか。

**○宮城理土木建築部長** 延長区間はインフラ部、インフラ外部を含めて、事業費総額として525億円を今想定しています。そのうち基本は県内企業への発注という形で進めています。ただ一部、特に上部工、今後発注も一部ありますが、鋼製の桁あるいはPC桁は県内企業だけではできない工事がありますので、それは県内企業と県外企業のJVという形で発注しています。

**○翁長政俊委員** これまでの延長部分の落札率はどうですか。トータルで結構です。

○宮城理土木建築部長 手元に細かい資料がありませんので、整理して後ほど提示させていただきます。

○翁長政俊委員 では、資料を出すというなら、発注される延長部分の今年度を含めて執行されたこの予算の中で、業者がどうなっているのかが1つ。率がどうなっているのか。資料で結構ですので後で下さい。

それからもう一つ。桁の部分のPCは今、県内業者は何社いますか。三、四社ですか。

○宮城理土木建築部長 PC桁については1社です。

○翁長政俊委員 1社しかいないのか。僕はそうは聞いていない。二、三社あると聞いていましたが、これはコンクリートであるPCと鋼材を使うものがありましたよね。カーブ部は鋼材を使うのではないか。

○宮城理土木建築部長 PC軌道桁についての県内の製造業者は1社です。鋼製桁についても、もちろん規模にもよりますが、今回県で発注するものについては、県内では2社が対応できるという状況です。

○翁長政俊委員 モノレール仕様のPC桁の長さに対応できるところが1社という意味で捉えていいですか。

○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長 できるだけ地元企業が参画できるような発注形態で、既存区間と延長区間では少々変えています。既存区間の中では、PC軌道桁を平成8年、平成9年、その当時、内地のPC専門業者と県内の特A業者やA業者とJVを組ませて技術の修得をしていました。その辺もあって沖縄ピーシー株式会社が育って、そのほか応札する県内企業はもう一つあって、2社応札があります。残りは全部内地の業者がPC製作に手を挙げています。その中で落札できた県内業者は沖縄ピーシー株式会社1社で、いろいろな要件を点数化したときに、もう一社の点数がなかなか上がらなくて落札ができない状況はありますが、参加する資格で手を挙げている業者は2社です。既存区間と延長区間で大きく違うのは、製作・架設というものが通常の工程になります。製作したところが責任を持ってこの現場で架設する。寸法が合わなくなった場合は、その製作したところが責任を持って修正してい

くのですが、桁を乗せるのは県内業者でも十分にできるというところがありまして、延長区間では製作するところと、持って行って架設する会社を分けて発注しています。それで製作するのは内地の業者と県内業者を同じ土俵の中で入札させて、できたものは工場に置いてあるので、それを運搬して架設する。それは地元業者だけで入札手続の資格要件は設定しています。

**○翁長政俊委員** 今の説明であらあら理解できましたが、延長の工事以外のこれまで執行されてきたものについては、本土のPC会社が沖縄に来てほとんどやったと聞いていますし、桁をかけるのも特定の重機業者も含めてこのメンバーが専門的にやったとも聞いています。いずれにしろ地元業者にしっかりと発注ができるような形態をつくってもらって、地元企業を育成していただきたい。当然皆さん方の発注基準に合わないとうしようもないことですが、その中でしっかりとやっていただきたいと思っています。

もう一つ、昇降機、エレベーターですが、いずれにしろ皆さん方が管理しても、今と同じような現象が一県の問題が起きませんか。私は県内部の手続上の問題でこういったことが起きたと認識しています。その部分は7ページの図を見ても、本来であれば駅舎を含めて一体管理はモノレール株式会社がやるべきだと思っていますが、全部モノレール株式会社が管理するとなると、採算ベースの問題やこれから出てくる保守メンテナンスの問題も含めて、維持管理の部分に予算が食われていく。到底収支上、単年度黒字などおぼつかないだろうと私は思っています。この部分を県が持てる部分は県が持って、国が持って、市町村が持ってやるという方式になっているのだろうと私は理解していますが、それぞれの自由通路の部分、モノレール株式会社がやる部分ではない部分については、県の執行上の問題もあって問題が起きて、通報があって、解決していくまでのプロセスはどうなっていたのですか。直接皆さんのところにモノレール株式会社の問題の通報があったのですか。モノレール株式会社にあったのですか。ここのプロセスがどうだったのか教えてください。

**○宮城理土木建築部長** まず故障が発生した段階一異常音が鳴っているなど幾つかありましたが、その時点ですぐとめたのではなく、そういった状況があるとモノレール株式会社にメーカー側から報告があったと聞いています。その時点でメーカー側はこれとはめたほうがいいということで、それをモノレール株式会社サイドでもとめるという判断をしてとめた上で、県、あるいは国、市という形で道路管理者には報告があったという流れです。その報告を受けて、我々はその修理にかかる費用等についてメーカーと調整を始めていた中で、立て

続けに集中的に起こってしまったということが現状です。

**○翁長政俊委員** こういうことは多々あることだと予測できることですし、それに対応するための予備費ないし予算は皆さん確保しているだろう。それがなぜ適宜に執行できなかったかというところに問題があるわけです。内部の事務手続上、執行上怠慢があったのか。それを重要な問題として認識していなかったのか。そこに大きな原因の一つがあると私は思っている。それぞれの道路管理者が管理するにしても、県側が3つ、4つ引きとっても、この部分を改善しない限り私はこの種類の対応のまずさというものは、お役所仕事のせいでだららして、前に進まないという形になってしまうのではないかという懸念を持っている。その部分をしっかりと変えていくマニュアルを課内か部内で持たないと、再び起きる可能性が高いと私は見っていますが、この整備というのはできているのか。

**○宮城理土木建築部長** 説明が少し言葉足らずの部分があったように思いますので、改めて説明させていただきます。今回の場合、管理自体は我々道路管理者で、通常の日常点検についてはモノレール株式会社になっていました。修繕が伴うものについては、モノレール株式会社で対応するのではなく我々に報告があって、我々は与えられた予算の中で、どこまでできるのかの判断をそのときにしていた。残念ながら県の場合でも3駅立て続けに起こってしまったものですから、一つ一つの見積もりでこれは発注できるかどうか判断しようとしたときに、立て続けに起きてしまったということは事実としてあります。全体の予算の中で3つとも直せるのか、2つに絞らないといけないのかという判断を見積もりをとりながらやっていくということで、最終的な3つ目の駅の見積もりが出るまで結果として発注できなかったということが事実としてあります。ただこれを、今回の場合は維持管理、修繕だけを我々がやるのではなく、もちろん予算措置は我々でやりますが、これをモノレール株式会社にお願いをして、モノレール株式会社でその裁量の中ですぐ対応していく。もし予算的に足りなくなれば我々にその部分の予算を請求して、補正予算等で対応して予算措置をするという仕組みでうまく迅速に対応することは可能ではないかとこれまで議論をしてきて、その内容で契約変更を行ったところです。

**○翁長政俊委員** 今聞くと、これはトータルで500万円くらいでしょう。県管理分については3つしかない。この予算が捻出できないというのは、私たちが聞いてみてもそんなはずはないと思う。県の3つの分の予算は金額にしてはそ

んな大きな額ではないと僕は見ていて、回そうと思えば皆さんが持っている予備費から回すこともできるだろうし、都市・モノレール課の予算で予備費がどれだけあったかわかりませんが、こういう問題については、本来であれば迅速に対応せざるを得なかったのではないかと。3つ立て続けに出たから全部トータルして出すという話とは違うのではないかと。

**○宮城理土木建築部長** 当初の予算としては800万円確保していました。800万円の中で、まずエスカレーターの故障が発生した。これだけの故障でしたら、もちろん800万円の予算からすぐ出すという作業はできたと思います。ただ、その見積もりが出てくる前に次のエレベーターの故障が起きて、2駅になった場合に幾らになるのかの確認をして、それが3駅になって、結果的に当初の800万円の中におさまりはしましたが、それがおさまるのかどうかは3つ目の駅の見積もりが出てくるまで判断できなかったということです。

**○翁長政俊委員** それが3カ月も4カ月もかかるという話ではないだろうと思うわけですが。個別事案としてそれぞれで対応していれば、一、二週間もあれば、そんな大きな金額でもないですから、皆さんの技術力をもってすれば簡単な話です。メーカー側が対応できないという事情があったかどうかはわかりませんが、今、皆さん方の説明を聞いているだけでは、到底わかりましたという話ではないだろうと思います。そこは県民目線、利用者目線でモノレールの利用率が上がっていく、これまでずっと抱えてきたのが、利用者が少ないということで売り上げが上がらない、累積赤字を抱えて、単年度赤字を抱えて四苦八苦ししながら、県の一般会計から予算も入れながら、やっと単年度黒字が見えてくる状況にある今のモノレール株式会社の姿を見ると、そこはもう少し皆さん方の対応にも一工夫も二工夫もあるべきだったろうと、今になってみればそう思います。そこは真摯に反省をして向き合う姿勢が必要だと思います。こういった種の問題は迅速に行うのが基本です。そこはぜひ利用者の要求に、ニーズに応えられるようにしてください。

**○玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。  
狩俣信子委員。

**○狩俣信子委員** 基本的なことですが、今回エレベーター、エスカレーターが故障でストップしたときに、二、三カ月かかっていますが、県民からの苦情はどれくらいあったのでしょうか。

○宮城理土木建築部長 モノレール株式会社には多数の苦情が寄せられたと聞いていますが、直接これが道路管理者である国、県、市に来たのではなくて、件数としては最初の一月で100件程度あったと伺っています。

○狩俣信子委員 やはり100件もあるというのは大変なことだと思います。身体障害者からすると全然上に行けなくなる。それを3カ月くらいも放っておいたということは反省していただかないと困ると受けとめています。例えば、県庁や議会の中でも半年に1度くらいか、エレベーターのメンテナンスはしていますね。そういったことを最初からきちんとやっていなかったのかと、これについてどうですか。やってはいたのですか。

○宮城理土木建築部長 日常点検は当然ながらやっています。その点検の過程で、交換時期に来ている部品がどれくらいあるのかという報告も受けています。

○狩俣信子委員 そういった報告があると、これを早急に対応していくことが皆さんの立場ではないかと思います。本土でもエレベーターやエスカレーター事故が結構あって、死亡事故にもつながります。そういったメンテナンスが必要だとあったときは—これからにもなるので—but、早急な対応をしていただきたいと要望しておきます。

それから本当に基本的なことですが、モノレールは1車両何名乗れますか。

○宮城理土木建築部長 2両の編成で165名です。

○狩俣信子委員 先ほど朝のラッシュ時に乗り残しがあると言ったものですから、感覚として165名乗れるのにちょっとあいていたりもするという話もあったのですが、乗り残しが出るということは出勤時間や空港に行くなど、時間に追われて大変だと思います。発車時間というのか、例えば朝は5分置きのような間隔で運行はしているのでしょうか。

○宮城理土木建築部長 通勤のラッシュ時には、間隔を狭めるという対応はしています。

○狩俣信子委員 これも基本的なことですが、モノレール株式会社の従業員は何名で、その中に運転手は何名いますか。

○宮城理土木建築部長 今、資料が手元にありませんので、これは後ほど御報告します。

○狩俣信子委員 では後で資料を下さい。できれば運転手の男女比もお願いします。

それから私は今、首里に住んでいますが、首里のモノレールの工事のとき混雑して大変だったのですが、その工事のやり方も地域住民にもう少し配慮できなかったのか。少しだけ狭めて、ここをとると右折も直進もできるということがあって、地域の中からモノレールの工事のあり方で苦情があった。これからもあと何駅かつくるのですから、そういった苦情も出てくると思います。そこらあたりは地域の皆さんにも考慮して対応していただきたいのですが、大丈夫ですか。

○宮城理土木建築部長 工事に関しては、やはり一部通行規制等が出て御迷惑をおかけしていることは承知しています。これができる限り軽減できるような方法を含めて、住民への周知を図っていきたいと考えています。

○狩俣信子委員 できた後、右にも左にも道があります。ここからここは右折できるが、ここからはできないなどいろいろあると思いますが、そういったものはどこで取り決めをしていくのですか。

○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長 モノレールは、4車線の道路の真ん中の中央分離帯を利用して通ります。4車線の場合は基本的に、中央分離帯を設置して右左に自由に行けないように交通規制しています。そのほうが交通量としてよくさばけるということで、主要な交差点だけはあけて、例えば消防署の前は絶対にあける、そのほかは大きな道路に接しているところ、十字路になっている部分についてはあけていきます。小さい脇道などは、モノレールを整備することによって中央分離帯が新しくできますので、左折はできますが、右折、道路を超えての反対車線に渡ることはできなくなります。これについてはその道路を管理している一今、お話しのところは那覇市道だと思いますが、石嶺線です。それは那覇市がこういう計画を立てますということに住民説明会の中で十分説明して、それで理解を得て整備に入っていると理解しています。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。  
当山勝利委員。

○当山勝利委員 てだこ浦西駅周辺にかかるパーク・アンド・ライドに関する件について伺います。これは1000台というのは、当初計画からずっと1000台ということであったと思いますが、それは間違いないでしょうか。

○宮城理土木建築部長 これは当初から1000台です。

○当山勝利委員 あのところはまだ、てだこ浦西駅周辺の開発という話はなかった時期だと思います。今、てだこ浦西の区画整理事業の中で大型商業施設をつくる、それからこれはまだ未定のようなのですが、5000人収容のスポーツ施設をつくるなど、この間に環境の変化があると思うのです。にもかかわらず、そこが1000台のままという理由を説明してください。

○宮城理土木建築部長 今回てだこ浦西駅で整備しているパーク・アンド・ライド駐車場は、あくまでも高速道路からモノレールに乗りかえる、あるいは中北部地区の方々がモノレールに乗りかえるための駐車場という位置づけですので、商業施設はその商業施設でそれぞれ駐車場を確保するものという認識です。

○当山勝利委員 それも一理あるとは思いますが、その商業施設を利用する方々が相当ある場合も想定される、想定されているわけです。浦添市からどういった話があるかわかりませんが、その辺が検討課題とならなかったのかまず伺いします。

○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長 モノレール事業は御存じのように、平成31年春というところで平成24年から事業を進めています。浦添市はその部分についておくれて区画整理事業でまちづくりをしているところですが、まちづくりをする上で1000台の駐車場、これは道路事業としてつくりますので、今、土木建築部長が説明したようにモノレールへの転換、それを主とした目的で1000台規模で整備しています。それに階層をふやす、規模を大きくするなど商業施設にも対応できるようなもので、一緒になって整備ができないだろうかという話も担当レベルではありましたが、まちづくりの熟度といえますか、構想はありますが具体的に何台かなど、個々の中でどのように道路事業とタイアップして、費用をどうつくっていき整備していくか。整備手法も

含めて国の関係部署に調整をしなければならないのですが、基礎となるデータがない。そういった構想しかない状態で、こちらとしては計画に時間的なずれがあるということで、1000台規模の駐車場を先につくって、商業施設は商業施設の中でどうにか駐車場の確保はしてくださいというところで今、計画として落ちついて進めているところです。

○当山勝利委員 わかりました。そういうことで理解しました。先ほどモノレールとセットで、当然有料でというお話があったと思います。目の前に商業施設ができるものですから、商業施設は恐らく無償です。ただです。商業施設はモノレール駅の前です。そうすると、有料かどうかの件でその辺も考慮されたのでしょうか。

○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長 恐らく商業施設ができたら無料になると思いますが、モノレールで乗りかえを前提にしているのは、朝のピーク時になります。時間的に言いますと朝の7時半から8時。その時間は商業施設として駐車場が稼働しているかどうかはよくわかりませんが、普通の一般車両でモノレールに乗るために、1000台の駐車場がいっぱいだから商業施設にとめて乗るという利用形態があるかもしれません、その辺については今、想定はしていません。

○当山勝利委員 パーク・アンド・ライドは、通勤される方々のための駐車場が目的でつくられるということでしょうか。

○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長 主な目的としてはそういう利用形態になるかと思います。人によっては通勤時間帯も違うでしょうが、既存のモノレールのパーク・アンド・ライドについても定期券購入者を前提として、定期券購入の証明書と一緒にパーク・アンド・ライドで3000円というところで駐車場を確保している状況です。

○当山勝利委員 それとあと1点。1ページの乗客数で乗り残しがあるということで、2両と3両の混在化はできないという答弁がありました。平成31年度からは利用客の目標値が現在の目標値の約2割増しになります。先ほど5分から4.5分の短縮も可能であることを考えると、約25%の人をプラスして乗せることが可能かと考えられますので、その計画だと総客数なので総体的に見ればクリアできるのかと。短縮すればです。ただ平成28年度、平成27年度もそうで

すが見込みよりも多い方々が乗っている。そうすると平成31年度、平成32年度、平成33年度になったときに見込みよりも多い方々が乗る可能性もある。そうなったときに本当に2両編成、3両編成の混在はできないのかの検討は必要だと思いますが、その辺の答弁をお願いします。

○宮城理土木建築部長 今、現状13編成です。これが延長時には19編成、6編成ふえる形になります。さらにその上で、朝夕の通勤の混雑時にダイヤを改正して、極力容量をふやしていく対応をしていくことで、現状は大丈夫だとモノレール株式会社からは聞いています。繰り返しになりますが、2両編成と3両編成というのは混在することはできませんので、2両編成のものを全て3両にかえていく。言ってみれば19編成を整備した後に、19編成全てを3両にかえていくことが果たしてできるかというのは、そのときの状況を見て検討していくものだと理解しています。

○当山勝利委員 約1.5倍くらいの編成数によって可能であろうということですが、今現在、実際に乗り残しがあるという不測の事態は想定しながら、本当に可能なのかそうではないのかということは、早目早目の対応をしておいたほうがいいと思います。東京モノレールも最初は準急や急行ができないと言っていたのが、京浜急行ができてできるようになった。いろいろとインフラも整備して。最初は普通しかできないと言っていたのができるようになった。できないのではなく混在はできると思います。技術的な面でクリアしなければならない壁は多いと思いますが、その辺のことも考慮しつつ、本当に不測の事態があればすぐできるような検討も必要かと思いますので、その件に対しては指摘しておきます。

○玉城満委員長 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 6月で総事業費が480億円あったのが520億円にふえています。この理由を教えてください。

○宮城理土木建築部長 道路事業で整備をする予定であったものの一部が、インフラ事業一駅舎と関連するということでモノレール事業で進めたほうが工程上の整合がとれるということで、モノレール事業側に移っているものが一部あります。それが45億円で連絡通路3カ所になります。

○座喜味一幸委員 これは単価のアップ等も含めて、今後ともふえていく可能性もあるのではないですか。

○宮城理土木建築部長 資材単価や労務単価等の増については、1回目の見直しで十分に対応してきたという認識です。

○座喜味一幸委員 国、県、市の仕事を分けてやることになっているというところのようだが、結局、負担金も含めて連携はとれていますか。具体的にどれくらいの国、県、市、それぞれの負担率のようなものはありますか。

○宮城理土木建築部長 まず、インフラ部の総額は380億円です。そのうち県が169億円、那覇市が116億円、浦添市が95億円です。この中には国費も入っています。インフラ外部の事業費として145億円ありまして、それについては県が63億円、那覇市が29億円、浦添市が34億円、モノレール株式会社が19億円。これはあくまでも概数ですが、おおむねそのような割合になります。

○座喜味一幸委員 これはトータルでの数字だから、6月から今回の議会で簡単に45億円ふえていることがよくわからないし、それぞれの事業主体がそれぞれ工事も発注するわけで、その辺の横の連携も含めてしっかりと把握していかないといけない問題だから、今後金目が上がるようなら大変わかりにくくなるので、その辺は変わったなら変わったとはっきり言って一指摘を受けて6月の資料から変わりましたという話をすると、説明が不透明になりますのでしっかりと説明してください。それからモノレール株式会社分の19億円。これはどういった負担になりますか。

○宮城理土木建築部長 インフラ外部と説明しましたが、例えば電線路などの設備機器などの整備費は、モノレール株式会社にも一定の負担はお願いしているところです。

○座喜味一幸委員 経営収支の収入の主たるものはどうなっていますか。平成34年度には補助金が要らない経営が可能、そしてこれから改善するという計画になっていますが、これの主たる収入です。なぜ改善になるのかを説明してください。

○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長 モノレール事業等の軌道系については、整備の段階で許認可である運輸業務で特許を取りますが、その中でモデルというものがあまして、収支が大体40年一事業着手して整備費用を含めて40年では収支が好転するというビジネスモデルがあります。今回の沖縄都市モノレール株式会社の場合は平成34年度で好転するということですが、主に初期投資—最初で車両を買う、車両基地を買う費用が大きいところがあります。それが減価償却されていきますので、当初の減価償却の費用が膨大になります。それを全て、主に運輸収入—広告収入もありますが、それで賄っていく。その賄っている中で当初から15年ほどは赤字となりますので、このグラフで見ますと平成30年度あたりで赤字が解消されて累積の赤字も減っていくということで、平成35年度には累積の赤字も解消して黒字になる。これは鉄道の典型的なビジネスモデルのカーブの描き方になります。

○座喜味一幸委員 まず、収入は単純に言うと広告料と運賃だと思っていますが、モノレールの利用率を上げるというものをさらに改善しながら、もっと赤字を解消していく取り組みが必要だという視点から疑問をしていますが、その辺について、延長されたときの利用率改善や、減価償却を含めても収入を上げていく努力を県も音頭をとっていくような、これは交通システムの僕らの議題だと思っていますが、その辺は真剣に取り組んでいただきたいのですが、どうでしょうか。

○宮城理土木建築部長 現状、モノレールの利用促進は県でもさまざまな取り組みをしています。また、モノレールは今回4年連続で過去最高を更新していると説明してきましたが、現状非常に好調な推移をしています。延長区間を整備した後は5万人超の乗客も見込んでいますので、それが着実に達成できるように、引き続き県としてもできるものをしっかりと取り組んでいきたいと考えています。

○座喜味一幸委員 最終増資予定という102億円があるのだが、単純にいうと78億円の現資本金から約24億円ふやしていくという理解でいいのか。その増資すべき団体というのはどうなるのか。

○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長 お手元の資料の2ページにあります平成27年度決算の時点の出資金については78億8700万円。3ページ目の最終増資予定が102億2400万円になっています。この差額について

は延長事業に係る部分が主な部分ですので、県、那覇市、浦添市3者により負担するものとなります。これは平成27年度決算ですので、既に支払われた額まで含めてになります。現時点での比率ではなくて、145億円インフラ外部の延長事業がかかりますが、そのうちの出資金として賄うものが29億円です。その出資比率としては県が50%、那覇市が28.3%、浦添市が21.7%が出資の比率になります。

**○座喜味一幸委員** 基本的には那覇市、浦添市、沖縄県、しっかりと連携がとれているということで次に進みます。那覇空港からモノレール駅につなぐエスカレーター—動く歩道と言うのですか、平成27年度の実績を教えてください。管理はどちらになりますか。

**○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長** 平成27年度の実績、停止した期間についてはモノレール株式会社から資料を取り寄せようと思っています。こちらには平成27年度に長期に停止したという報告は入っていません。

**○座喜味一幸委員** あわせてトータルの維持管理、特にエスカレーターなどの昇降機については私は厳しい基準があると思っていまして、施工した後の納入業者の社内の定期点検の基準、総合点検の基準があって、法的にも相当な管理義務が課せられていると思っていますが、まずその辺を聞かせてください。

**○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長** エスカレーターの点検については、国土交通省から昇降機の適切な維持管理に関する指針が出ています。それに基づいて昇降機の維持点検・保守点検を進めています。具体的には毎月保守点検をしながら、必要な油差しなど機械の点検を行っているところです。

**○座喜味一幸委員** 月点検をしていろいろなチェックをして、部品の取りかえ等の基準も彼らは持っています。そういった意味からして、もしきちんとした定期点検の契約をしていたとすると、今回のような仕事というのはあり得ない。このメーカー、納入業者と管理者はこの管理に対する定期点検、総合点検も含めた管理契約がされているかどうか。それがあのかないのかを教えてください。

○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長 まず、日常的な維持・保守についてモノレール株式会社と契約しています。その点検の中で、要是正—これは取りかえないといけない、交換部品項目—これは耐用年数を過ぎていますというところで一覧の表になって出てきます。その中で、うちでは要是正、そろそろ取りかえないといけないところを予算化しながら、毎年当たっていたところです。

○座喜味一幸委員 定期点検の契約がしっかりとされていて、定期点検等については、どういうルートでどこが確認をして、県はどういった確認をしているのか。

○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長 県としては一那覇市や国とは状況が違いますが、平成27年度までモノレール株式会社との保守点検の委託業務の中に200万円とか500万円とか、修繕の費用も含めて委託契約をしています。その中で、モノレール株式会社で点検メーカーとの委託契約の中で交換しないといけない部品について県に報告し、県からの指示書をもとに業者に指示しながら、修繕の作業もモノレール株式会社で平成27年度までは行っていました。ただ、モノレール株式会社の職員とメーカーとのやりとり、その後のモノレール株式会社の職員と県とのやりとり、それから指示書を出してメーカーに言って、県からの指示書に基づいて修繕を依頼するというところが、モノレール株式会社の社員としてかなり負担であると平成27年度末に話があって、平成28年度からは部品の交換するリストを上げるので、県で修繕については対応してくれないかという申し出があったので、今年度、平成28年度からこちらでやろうと取り組んでいたやさきに3カ所次々と故障が出ていまして、このような結果—対応がおくれていったということです。

○座喜味一幸委員 僕はある意味、県の失態だと思っている。このモノレール株式会社の体制ができなかったどうのこうのというのは言いわけであって、きちんとメーカーは部品を取りかえなければならない。モノレール株式会社が過重負担だといって県に渡したにしても、県がそれなりに真剣に取り組めば、こんなに点検項目がいっぱいあって、点検項目にチェックをして、その確認と部品の取りかえ、いついつの消耗品の取りかえを希望しますなどが備考に書かれて全部出てくるわけだから、そういうものが過重負担だとかという話にはならなくて、年度明けからずっととまっている。しかもとまっているのに数カ月間放置して、社会的にこれは何だという騒ぎになって初めて修理に入る。こん

な行政はないですよ。土木建築部長、これはおかしいです。これは今後もいろいろな問題にはね返る課題で、アパートの何十基の昇降機でもきちんと定期点検はやってます。ガスの点検だってやっているではないですか。点検項目の技術は確立されている。これがなぜ県はできないのですか。

**○宮城理土木建築部長** 座喜味委員御指摘のとおりだと認識しています。そもそも予防保全に十分に組み込んでこれなかったということが大きな要因の一つだと考えていまして、通常メーカーサイドからはもうそろそろ交換の時期ですという推奨と、かえなければいけないその緊急性、その判断が我々は十分にできていなかったのは御指摘のとおりだと思います。今回、予防保全にもしっかりと取り組んだ上で、なおかつ故障・その他不測の事態が発生したときに十分モノレール株式会社の裁量で対応できるということを、今回改めて道路管理者を含めて意見交換をし、議論をして整理してきたところです。

**○座喜味一幸委員** メンテナンス会社もこんな状態ではいけない。経費についてもそうですが、指摘に関して何の反応がないという話も僕はあると思います。人命に関する、交通の便に関するところが、市民・県民から指摘を受けないと修理もしないという行政のあり方は、今後大きな事故を起こすことにもなりかねないから、その辺に関しては危機感を持って、事故が起きる前にしっかりと感じて、もう一度定期点検をしないと、納入業者も呼んで行政と3者集まって連携をとって、この辺の課題を整理しなければ根本的な解決にはならない。那覇空港からモノレール駅につなぐ動く歩道も、年度明けから直っているのではないか。今まで本当に半分も動いてなかった。こういうことが実態なので、少し危機感を持って点検していただきたい。

それとシンドラエレベータ株式会社—シンドラ社が日本の市場から撤退という話がありましたが、そういったメンテナンス、維持管理に関しては影響がないのかどうか。

**○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長** シンドラ社が日本から撤退することで後々の維持、メンテナンスについては、日本オーチス・エレベータ株式会社—日本オーチスという会社が維持管理を引き継ぐことになっています。

**○座喜味一幸委員** 沖縄営業所についてまで説明してください。

○喜屋武元秀都市計画・モノレール課都市モノレール室長 シンドラー社の沖縄営業所については、日本オーチスが維持メンテナンスを引き継ぐことになっています。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 質疑なしと認めます。

以上で、沖縄都市モノレールの現状について質疑を終結いたします。  
休憩いたします。

午前11時58分 休憩

午後1時23分 再開

○玉城満委員長 再開いたします。

次に、請願第5号外2件、陳情第45号の5外2件の審査を行います。

ただいまの請願及び陳情について、企画部長の説明を求めます。

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

下地明和企画部長。

○下地明和企画部長 それでは、企画部に関する請願・陳情案件につきまして、お手元の公共交通ネットワーク特別委員会陳情に対する説明資料により処理概要を御説明申し上げます。

表紙をめくっていただきまして、請願・陳情説明資料の一覧表がございます。企画部関係は陳情が3件、請願が3件となっております。そのうち陳情は継続が2件、新規が1件となっており、請願の3件は全て新規であります。

前回の処理方針に変更のない陳情につきましては説明を省略し、変更のある陳情について説明いたします。

6ページをお開きください。

陳情第60号鉄軌道の導入ルートに関する陳情で処理方針を変更しており、変更した部分を下線で表示しております。

1段落目において修正を行っておりますので、変更がない部分もあわせて読み上げて御説明いたします。

鉄軌道の計画案づくりは県民や市町村等と情報共有を図りながら、5つのステップで段階的に検討を進めており、現在は複数のルート案の比較評価を行うステップ4の段階に入っております。

次に、7ページをお開きください。新規の陳情であります。

陳情第90号鉄軌道整備に係る中部東・北部東ルート（D案）の実現を求める陳情に係る経過・処理方針等については、陳情第60号と同じであります。

次に、8ページをお開きください。新規の請願であります。

請願第5号公共交通利用増加へ向けた割引及び特典に関する請願に係る経過・処理方針等について、読み上げて御説明いたします。

1、県では、人に優しい交通手段を確保するため、公共交通機関の整備及び利用促進に取り組むとともに、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を図るほか、高齢者や障害者など交通弱者に配慮した移動手段の確保に取り組んでおります。またバス事業者において、高齢者等運転免許返納者に対する割引を実施しております。生活保護受給者や高齢者に対する割引につきましては、関係機関等と協議を行っていきたいと考えております。

2、県では、路線バスに対する県民の意識を変え、過度な自家用車利用から路線バスへの利用転換を促進するため、お笑いコンビを活用した「わった～バス党」を結党し、バスに親しみを持ってもらう広報活動を行っております。「わった～バス党」では、自家用車通勤からバス・モノレール通勤や、相乗り通勤への転換等を加入条件とする法人党員獲得に取り組んでおり、党員に対しては認定証を交付するとともに、OKICAカードの贈呈、マスコミを活用した企業紹介等の特典を付与しております。県としましては、引き続き法人党員の獲得等、公共交通の利用促進に取り組んでまいります。

3、現在バス事業者におきましては、学生を対象とした通学割引制度を実施しており、1カ月定期券は40%割引、3カ月定期券は43%割引となっております。さらなる割引につきましては、バス事業者の経営上の判断が必要となることから、バス事業者と協議していきたいと考えております。

続きまして、10ページをお開きください。新規の請願であります。

請願第6号沖縄全県を運行するバス停・案内に対する利便性の充実に関する請願に係る経過・処理方針等について、読み上げて御説明いたします。

1、県では、公共交通の利用環境改善に向けてローマ字表記、大きなフォントを用いた路線図及び上屋整備等のバス停のグレードアップに取り組んでおります。また、那覇市においても独自にバス停下屋整備等、バス待ち環境の改善に取り組んでおります。県としましては、引き続き関係機関と連携し、さまざまな利用者に対応した路線図や時刻表等、わかりやすい運行情報の提供に努め

ていきたいと考えております。

11ページをお開きください。

2、県では、バスの接近や乗りかえ検索、時刻表等の情報を提供する沖縄本島バス4社共通のバスロケーションシステム「バスなび沖縄」と、外国人観光客向けに4カ国語に対応した公共交通検索システム「ルートファインダー沖縄」の開発経費を支援し、平成25年4月から運用されています。「ルートファインダー沖縄」は、路線バス、モノレール、航空路、航路に対応しております。タクシーと連動した乗り継ぎアプリ等の作成につきましては、ほかの交通機関との連動の必要性を含め、関係事業者と協議していきたいと考えております。

3については処理方針は1と同じであります。

4、バス事業者においては、安全教育、接遇などの座学研修や運転実技研修等を実施し、乗客の安全・安心の確保に努めているところであります。外国人観光客への簡単な英語による案内の仕方など、シミュレーションを取り入れた研修の推進につきましては、一般財団法人沖縄観光コンベンションビューローが実施する観光人材育成事業の活用等を含め、効果的な研修を実施できるようバス事業者に働きかけてまいります。

続きまして、12ページをお開きください。新規の請願であります。

請願第7号路線バスのユニバーサルデザイン化に関する請願に係る経過・処理方針等について、読み上げて御説明いたします。

1、2及び3について、県では、利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた施策として、国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの区間に系統別カラーリングの導入、上屋の整備や大きく見やすい路線図、ローマ字併記等バス停のグレードアップを支援し、外国人観光客等、土地カンのないバス利用者の利便性向上に取り組んでおります。バス停番号の付与につきましては、平成25年度公共交通活性化に関する調査検討業務報告書で、現状の複数路線で重複が多い複雑なバスネットワークでは、個別番号付与は番号が連続しないことや、バス停に多数の番号が付与され、かえってわかりにくくなることなどから、実施は難しいと報告されたため、沖縄県公共交通活性化推進協議会において協議の上、バス停標識にローマ字を併記して対応しているところであります。系統別カラーリングの拡充及びバス車体への観光地ピクトグラム表示につきましては、バス事業者等と連携し検討していきたいと考えております。

4、県では外国人観光客等、土地カンのないバス利用者の利便性向上に資するため、本島内全路線を対象にバス車内での到着バス停や経由地情報等を日本語、英語、中国語は繁体字と簡体字、韓国語の4カ国語で表示する車内案内表

示器の導入を支援しております。また車内アナウンスにつきましては、本島内バス事業者4社において主要な乗り継ぎ地点で案内を実施しているところであり、県としましては、引き続き乗り継ぎ案内等のサービス向上について、バス事業者に働きかけてまいります。

以上で、企画部に関する請願・陳情案件の処理方針等の説明を終わります。御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより各請願及び陳情に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、請願番号または陳情番号を申し述べてから重複することが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。

休憩いたします。

(休憩中に、大城憲幸委員から請願第5号、第6号及び第7号について、紹介議員として請願が提出された経緯の説明があった。)

○玉城満委員長 再開いたします。

質疑はありませんか。

当山勝利委員。

○当山勝利委員 請願第5号公共交通利用増加へ向けた割引及び特典に関する請願の9ページ。学生向けの割引制度を実施することで少し質疑させていただきます。そこでは定期券の割引が書かれていますが、OKICAカードに変わるときに回数券が廃止されて、学生にとってはこの回数券がなくなったことによって、たしか20%、25%引きであったか記憶は定かではないのですが、それがなくなったことによってポイント制に変わり、そのポイントがつかない範囲内での利用、もしくは一月の低額の利用の場合はポイントもつかない、もしくは少しのポイントしかつかない。実情は値上げ、一部の学生にとっては値上げになった経緯があります。そういう意味を込めて、学生向けの割引制度に補完するものは本当はないのか。またそうなった経緯を説明してください。

○座安治交通政策課長 OKICAのポイントに移行して従来の回数券が廃止になり、OKICAと回数券のポイントの比較はどうなっているのか。委員御

指摘のとおり不利になった面がありまして、使い勝手の面は別として割引率に関して、学割に関しては学生の定期券は従来の4割引きは守られているのですが、回数券がなくなった分ポイントの還元で補うということでした。ただ、利用月額料金に応じて利用ポイントはさまざまありまして、6000円から3000円刻みでポイントの付与率、料金の額に応じて今20%から30%とついています。回数券と比較して低いのではないかという指摘がありますが、この辺はそれぞれの課題がありまして、現在回数券がどれくらい引かれていたかの資料が手元にないのですが、20%から30%のポイント還元率と考えたときに、不利になったというばかりではないと考えています。回数券については15%の割引でしたので、現在20%から30%の割引がありますので、有利になっている面もあるいうところです。

○当山勝利委員 15%というのは一般の場合で、学生はもっと割引率は高かったと思いますけれども、もう一度答弁をお願いします。

○座安治交通政策課長 申しわけありませんが、今は確認できませんので、後ほど回答したいと思います。

○当山勝利委員 私の記憶違いであれば申しわけないのですが、学生の場合はもう少し割引率は高かったと思います。回数券の特性上、期間は限定ではなくて1カ月、2カ月、3カ月で使い切ろうがその割引は割引なのです。OKICAカードの場合は1カ月で20%から30%なので、6000円以上使って初めて1カ月で割引がある。それよりも利用の少ない学生は割引されない。割引されない学生がいるということが実質上出てきている。そういった方々にとっては、保護者も含めて一お金を払うのは保護者ですから、事実上の値上げではないですかというのが出てきている。その辺はきちんと考慮していただきたかったのですが、もしOKICAカードで利便性が高くなったと言うのであれば、そういったことも考慮して低い金額で使っている方でも割引ができるような、学生に対してですが、補完してもらえるような、そういうことも学生向けの割引制度を実施することに含まれるのかと思うのですが、いかがでしょう。

○座安治交通政策課長 先ほど答弁を保留した学生の回数券の割引ですが25%でした。御指摘のあった期間の問題ですが、回数券は一旦買えば物があるので、料金が変わらなければそれを上乗せして使えるということもありました。20%から30%の間なので、6000円未満の方々は20%しか割引されないということ

旧回数券よりは割引が低くなっているということです。それを踏まえましてバス事業者、ICカードの設定の仕方がありますが、学生が有利になるようなという御提言ですが、今、学割以外の制度をもしかしたら考えていけるのかと思っています。例えば、請願者から出た点も詳しく意見交換をして調べてみたいと思っていますが、ほかの県ではバストリガー制度といたしまして、大学と事業者が協定を結んで、何人以上乗るという約束をして、その条件が達成できれば継続して安くする協定を結んで割り引いているところもあります。これは学生も公共交通をもっと利用していくという覚悟がないと維持できない制度になっていて、そういったさまざまな方策がありますので、それも含めて協議していきたいと考えています。

○**当山勝利委員** いろいろ制度のあり方はあると思いますが、少なくとも月6000円未満使わない学生は、使っていても割引がゼロで全くないと、回数券と比べて高くなったという感想を持っていますのでぜひ御検討ください。

○**玉城満委員長** 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** 離島における物価のコスト低減事業ですが、今、19市町村がやっていますね。実施状況はどうなっていますか。直接の質疑ではないのだが関係するものだから聞くのだが。

○**下地明和企画部長** 現在、19離島のうち18島は実施をしているところです。あと1島は契約ができる店舗がまだ出てこないなので、実施されていないと聞いています。

○**座喜味一幸委員** 離島の赤字については欠損金の補填という形を今とっています。そもそもの問題は、離島に運ぶ物価というものがこの船賃、運賃に相当影響されている。例えば多良間島あたりだと、物によっては那覇市より4割高い物もあるということで、物資のコスト低減と運賃の問題があって運賃の補填、その運賃をどう決めていくかという行政的なさばきがあれば、この辺はもっと改善できるのではないかと考えていて、この運賃等の設定はどのようなことになされていくのか。

○**座安治交通政策課長** 船舶の船賃については、事業者が自分の経営状況等で

運賃を設定していきます。ただ、それは勝手に設定できるわけではなくて、沖縄総合事務局運輸部で認可をとってやっていくことになっています。

○座喜味一幸委員 沖縄振興一括交付金—一括交付金を活用した船舶の建造費は事業の対象になっていますか。

○座安治交通政策課長 小規模離島に関する赤字航路でその航路で使う船舶は、一括交付金を活用して建造支援を行っています。公営と民営では若干補助率は違いますが、一括交付金で8割の支援を原則的に行っています。

○座喜味一幸委員 これまでの事業の建造支援のあり方と、一括交付金の支援のあり方には相当の差があるのではないか。

○下地明和企画部長 これまで建造に関する支援は県からはありませんでした。沖縄振興開発金融公庫の資金を利用してそこで建造し、リースする方式で今までは賄ってきています。今回、一括交付金でそういった支援ができるメニューがくれたので、平成24年度から公営の船舶については一括交付金、いわゆる国庫が8割、これに県が1割を足して残りの1割は市町村で持つ。公営の航路以外、民間の航路についてはトータルで8割の補助で2割は事業者。8割の内訳は、8割のうち8割が国庫で64%、県と市町村が残りを折半して8%をそれぞれ持つというスキームでこの事業を組み立てています。

○座喜味一幸委員 したがって、今までのリース事業で独立行政法人鉄道・運輸機構経由でリース事業がかかったところは償還も含めて、運賃に関しては基本的に行政指導として採算が合う状態で価格を設定しなさいということで設定されているところと、今回、一括交付金を使って造船していい制度でこれが確保できた地域に関しては、物価についてもそれ相当に丁寧に検証してみれば、かなりの事業効果が出ているに違いないと普通思っているのだが、その辺が目に見える形で離島の物価にどのように影響しているか。その検証はしていますか。

○下地明和企画部長 これまで船舶を支援した目に見える成果ということですが、運賃について、いわゆる物資を運ぶ運賃や人を運ぶ運賃について反映するほどの形はまだ見えていません。やっと赤字幅が相当縮小してきたレベルで、赤字幅が縮小したことによって毎年支援する予算が国、県、市町村減ってきた

という状況は見えてきました。

**○座喜味一幸委員** いつも問題になっている沖縄本島と離島とのガソリン価格に相当な差がある。1リットル当たり二十何円違っている。しかし、実際の輸送費は船の出し方、輸送費の99.9%は輸送費補助がついている。規模が小さいなどが理由になっているが、物価についてもそれに近いような状態が起きているのではないか。したがって、この一括交付金で船舶等を支援していくということはどんどん進めていくべきで、それに効果を出していくような検証をしなければならぬのではないか。これは研究していかないと、事業効果が本当にこういった形であらわれているのかを分析する時期に来ているのではないか。

**○下地明和企画部長** 委員おっしゃるとおり、今、特に小規模離島を対象とした輸送費補助、生活コスト低減補助をして、まずは実証段階の成果から見ても、これまで小規模離島においては4割近い差があった。それが生活コスト低減補助、輸送費補助をすることによって大体2割近い低減が起こっています。実証段階でそういったことが確認できたということで、今回は5つの離島から19離島に拡大して進めているところです。ことしからですから、1年が経過し調査をする段階で同じような成果が得られれば、まさに効果が出てきたことになるかと思えます。それから石油製品の件ですが、これについても調査では沖縄本島から宮古島・石垣島、いわゆる離島までは輸送費を見ているので、貯油槽といいますが、貯油するタンクの使用の分大体1.5円から4.9円の幅はあるのですが、その分だけが卸価格に反映されていて、もしそれがなければもっと離島の石油製品は高くなっていたかもしれないという分析を今しているところです。小売店部分のマージン率が沖縄本島と比べてかなり高いということで、20%くらいの価格差がある状況だと分析しています。

**○座喜味一幸委員** ストック料金の1.何円くらい、その程度ならわかるが、実態として効果が出ていない。各地域には地域のいろいろな事情があることもわかるが、やはり事業の検証もしていかなければならないのかと思っている。それでこの一括交付金を活用した造船事業、これは離島にとっては極めて重要な事業ですからぜひ進めてもらいたいのですが、計画的に進めているこの支援事業、支援計画、残り10カ所の航路があるが、これについてはどういった事業が残っているのか。事業計画でまだやっていないところが10航路くらい残っているのでしょうか。6カ所やってあと10カ所残っています。特に単価の高い多良間島の計画はどうなっていますか。

○下地明和企画部長 多良間島は今、船齢が若いこともありまして、平成32年と平成33年の建造予定として進めています。

○座喜味一幸委員 できればそういった離島の事業は前倒しして、早目に進めてもらいたいと思っています。コスト低減事業もいい事業だが、この財政負担の少ない船をつくることによって、別の意味で金の使い方が生きてくるのではないかと思いますのでぜひお願いします。

最後に先島への船の話だが、1カ所希望している船会社があって、2年くらいそういった答弁になっていると思うのだが、先島航路への旅客船がないというのは普通ではない。航空便にほとんどが依存しているが、実態としては船で行きたい人たちもいる。時間もある人は安いコストで行きたいということもあって、条件がそろえばこの海路の旅行者もふえると思う。何分にも、5万人以上も住んでいるような宮古・八重山地域に海路便が、旅客船がないというのは、採算性がない、費用対効果が合わないということだけで議論がとまっていいものなのか。今後は海路による経済活動というものは私は促進すべきだと、採算が合わないだけでそういった議論でとまるべき問題ではない。もう一点は、この企業の動向はどうなっているのか、その辺を含めてお願いしたい。

○座安治交通政策課長 先島航路に意欲を示している事業者との調整の状況です。最近、意見交換をしているところですが、現在、事業者が持っている船を近海仕様にしたいたいということで改造費がかかる。これが1億円くらいはかかるのではないかという話をしていました。その資金手当てがあるという話と、沖縄本島地区に着岸するバースのあきがないという状況らしいのです。その2つが課題としてあって、今検討していますという話をしていました。現時点では今のところ、いつなどの具体的な話は出ていません。

○座喜味一幸委員 近海仕様にするのは当然のことです。バースがないというのは議論にならない。基本的には、先ほど出ています一括交付金の可能性を含めて、建造費にかかる財政的な支援を、県が最適な船の大きさもある程度議論して、こういったものが一括交付金の対象になるや否や、こういうもの等の整理が行政でできて、ぜひこの辺をどうですかというプロポーザルを求めたら、僕はいると思う。そういった意味で自己負担で先島航路をやってくださいというようなことになるので、なかなか厳しい面があるのではないか。なぜ一括交付金を使わないのかという思いがありますがいかがですか。

○下地明和企画部長 以前にも少しお話ししましたが、先島航路が休止する以前の実績として、平成18年に2万9000人、平成19年が2万4000人という乗降客数でした。それをその当時アンケート調査等をやって、今後の旅客推計として2万5000人を割り出して、それに基づく収入、それから既存の貨物船等を改造するような形での50人や100人の定員を想定して、イニシャルコストはある程度回収したとしても、ランニングコストを含めると前回も申し上げましたが25億円から50億円近い赤字が出るという調査結果が出ていて、なかなかそれを覆すだけの状況にないのが現状です。

○座喜味一幸委員 これは極めて政治的な判断も要るかと思うが、いずれにしても旅客船がない一では、ほかの地域の似たような路線で本当に黒字が出て、行け行けどんどの企業はないと思う。そういった意味では、離島を大事にしていく形からすると、離島の観光振興等々含めていくときに根本的なことは対策しなければならないと思っている。先ほど言っていた1億円の改造費がもし必要であるとすると、そういったものに対して行政がどういったシフトをしていくのか、運営に関してどういったフォローをしていけるのか、本当にやる気があれば、議論もやれば道が開けると思うが、企画部長、これは行政の離島に対する問題の受けとめ方だと思う。

○下地明和企画部長 私どもとしてはやらない前提で調査をしているわけではなく、どうしたらできるかということで、イニシャルコストについては行政としても、どういった形でできるかは別として、何とかしたいという気はありますが、ランニングコストについてこれだけ大きな数字が出ている中において、これをどう克服するかという内容がなかなか出てこないのが現状です。

○座喜味一幸委員 今後ともこの1社の事業者とは話を詰めていく考えはありますか。

○下地明和企画部長 遠海仕様、近海仕様という課題もありますが一そう言えばどこら辺かと、皆さん察しのつく方もいらっしゃると思うのですが、そこがうまく貨物事業も取り組みながらできるというのであれば、当然やっていただきたいことですから、その辺は今後ともどういった形であればできるのか、調整は継続していきたいと考えています。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

平良昭一委員。

○平良昭一委員 陳情45号の5平成28年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情の、伊江島空港の定期便就航に向けて施設整備及び運用制限等の抜本的改善を行うことについてお聞きしますが、滑走路は何百メートルでしょうか。

○與那覇聰空港課長 伊江島空港の滑走路は1500メートルとなっています。

○平良昭一委員 1500メートルというと、どれくらいの規模の飛行機が飛べるような状況ですか。

○與那覇聰空港課長 以前はYS11も飛んでいまして、現在はDHC8型約50名乗りの航空機が就航可能となっています。

○平良昭一委員 50人乗りということであればかなり大きい飛行機ですが、これまでの県の参入航空会社との調整、これまでの努力等がどれくらいあったのか聞かせていただきたい。

○下地明和企画部長 随分古い話になりますが昭和50年、昭和51年の沖縄国際海洋博覧会—海洋博当時、今のJTA、昔の南西航空、それと全日空が海洋博需要を見込んで、昭和50年7月20日から昭和51年1月18日まで活用していました。そのときの輸送人員が南西航空と全日空合わせて7000人くらい、搭乗率も15.4%ということで、終わると同時に運行を停止しました。その後、地元からの強い要望もありまして、ツインオッターという19名乗りの飛行機を月間の利用率があることを前提にしてテスト的に飛ばそうと、伊江村との覚書を締結して飛行を再開したところ、月間の利用率が2カ月連続して40%を下回ったということで、当初の覚書どおりに昭和52年2月5日には運休になったという経過をたどっています。

○平良昭一委員 地元からの強い要望があったということですが、試験的に運行しても採算が合わなかったということであれば、地元はそういう認識は今でも持っていないのでしょうか。

○座安治交通政策課長 伊江村においてもこういった要望は今も出されていますが、以前にANAやJTAが飛んでいたという話を認識しているのは、当然前提として私たちは承知しています。

○平良昭一委員 この伊江島飛行場の隣には米軍施設があって、今、オスプレイが訓練のためにかなり飛来している。今、耐熱板の工事もしているということで、航空会社が参入するに当たってそれが障害になっている可能性はないですか。

○下地明和企画部長 まさに伊江島空港が訓練空域内にあることで運用制限がありまして、我々の持っている資料では、運用時間は土日、土曜日は12時15分から16時45分、日曜日は9時15分から16時45分と限定されているということで、そこに定期便の就航は難しいと考えています。

○平良昭一委員 これだけ空域の制限があって、民間航空会社が入れないということはわかっている。その中で陳情が上がってくるということは、別の意味で皆さんに期待しているところもあるのかと思っていますが、いわゆる空域をどうにかしてほしいというものも陳情の中に含まれているのでしょうか。

○下地明和企画部長 まことに申しわけないのですが、陳情の中の文章を読みますとそこまで読み取れるような内容にはなっていませんので、そこまでかどうかというのは一失礼しました、運用制限の抜本的な改善もありますので……。

○平良昭一委員 それに対して皆さんはどういった努力をしていくかということとは、聞かないといけなくなりますよ。

○下地明和企画部長 これから知事公室にも伝えながら、どういった改善ができるか調整を図っていきたいと思います。

○平良昭一委員 当然これは知事公室の担当になりますから、そうであれば陳情もそれなりの対応をしていただかないといけなくなりますので、お願いします。

それともう一点。請願第5号公共交通利用増加へ向けた割引及び特典に関する請願のバスの件ですが、先ほど当山勝利委員からもありましたように、私も聞いた話によると、「わった～バス党」に学生も入党して意気揚々とバスを利用

用しようということでしたが、実際バスに乗る状況の中で、回数券が撤廃されて高くなったと大変不満の声を聞くのです。そういった面では逆にOKICAカード、1カ月単位の中でのポイントですが、学生は長期の休暇もありまして、利用の観点からすると回数券がずっと使いやすいし、割引的にもあるのではないかという意見だと思います。その辺はいかがでしょうか。

**○座安治交通政策課長** OKICAカードが入って、確かに利便性は上がったが割引率が悪くなったという意見に関しては、一部そういう対象になる方もいらっしゃるということで、そこら辺をどうにかできないかはバス事業者やカード会社と協議していきたくて考えています。

**○平良昭一委員** その辺は改善していかなければならないところですので、努力をしていただきたい。

請願第7号路線バスのユニバーサルデザイン化に関する請願、12ページです。バスの系統別カラーリング、これは大変便利です。今は中部地区までと言っていますが、私はヤンバルですが、ヤンバルから那覇に来るのは簡単です。帰りがわかりづらくて大変困る。カラーリングをすれば一目瞭然ですので、北部地区はどの色、中部地区はどの色、南部地区はどの色と分ければ使い勝手がいいし、お年寄りの方も自信を持って那覇に行ける。帰りが心配で行けない状況ですので、その辺そういう考えがないかどうか。

**○下地明和企画部長** カラーリングの導入に当たってはいろいろと案も出ていて、南部方面に行くには何色、北部、名護方面ならどの色と、色も考えながら調査をしました。現在の段階で導入するに当たって、余りにも多くの色を使うと複雑になってしまい、ますますわかりにくくなる可能性もあるので、それをどうわかりやすい表示・色にしていくかはまだまだ研究が必要ということで、今は当面、わかりやすく3系統を試験的に導入している状況ですので、かなり研究しながらやらないと混乱のもとにもなりそうなので研究させてください。

**○平良昭一委員** このカラーリングも非常にいいことですが、このピクトグラムもわかりやすくいいと思いますし、取り入れてほしいと思います。最近のバスは余りにも外に企業のコマーシャルばかりが多くて、余計にわかりづらくなっている状況があります。バスの側面を利用することは大変必要だと思います。このピクトグラムに関しては大変わかりやすいので、企業のコマーシャルばかりが目立つようなバスでは公共交通とも言えない感じがします。その

辺をどう対応していくかをお聞かせください。

**○座安治交通政策課長** 言葉の意味としてピクトグラムは、通常ですとここに電車がありますというように電車の絵を表示して、ここに駅がありますということ誰でもわかるように示しているのですが、観光地のピクトグラムでは、例えば首里城は道路標識でも首里城をイメージするような絵があると思います。ああいったものを活用してできると思います。首里城は一般的な柄ではないので、普通、他府県ではお城のマークが書いてあり、そこに言葉で何々城と表示するのが一般的です。わからない外国人に向けてバスの横に表示する場合、お城だとわかる絵を書いて日本語で表示したり、ローマ字表記をしたりすることも今想定しているのですが、これをやるとかなりスペースを使うので、バス業者の協力が不可欠ですので、観光部局にも意見を聞きながら表示については工夫していきたいと思っています。

**○玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。  
比嘉瑞己委員。

**○比嘉瑞己委員** 関連するので続けてお願いします。今の請願第7号路線バスのユニバーサルデザイン化に関する請願のカラーリングですが、処理方針でも既にやっていますということですが、この若者たちとの勉強会に参加して、それを伝えたら大変に驚いていました。やっているのですか、わかりませんでしたということなので、いま一度大きさがどういったカラーリングなのか、県民が聞いてわかるように説明をお願いします。

**○座安治交通政策課長** 系統別カラーリングは、大謝名からそれぞれコザ行きと名護行きに関して、緑と赤と青の3色で現在は表示しています。ただ、バスの側面に大きく色が表示できるかというそれはできなくて、バスの車両もその系統専用のものが余りないものですから、色と行き先を途中で変えなければならない。電光掲示板の先頭の番号、正面の番号がありますが、この番号を白抜きの文字でその周りに色をつけている。バスの経由地を表示できる側面の電光掲示板に番号をカラーで表示している。ただ側面から見ると、小さな表示になっているところなんです。

**○比嘉瑞己委員** おっしゃるとおりで、番号の周りだけの色でカラーリングと言われても、なかなか初めて見る方にはわかりづらいということが課題だと思います。

います。学生の皆さんは実際絵も描いて示していただいたのですが、請願者のイメージとしては、本土の電車のように車体全体が何色で何線だとわかるようにしてほしいということでした。沖縄は複雑な路線ですので、そう単純にはいえないと思いますが、デザインの仕方によってはできると思います。今、平良昭一委員からもあったように、現実には民間4会社が広告収入として扱っている側面もあるとは思いますが、やはりここで沖縄県が間に入って施策的なことをやれば、4社も協力してできるのではないかと思います。沖縄の抱えている課題を整理していくと、鉄道のない状況ですし、交通弱者の支援や車社会からの脱却、1000万人観光客を目指す意味からも一括交付金を活用して、思い切ってこのパッケージを変える制度を4社を含めて大々的に取り組む、大きなビジョンでもっと取り組んでほしいと思いますが、いかがでしょうか。

**○下地明和企画部長** 沖縄の公共交通はかなり民間企業の皆さんの協力を得ながら維持している現状です。広告収入も含めてトータルでバス事業を運営する側面がありますし、専用路線を使っているわけではないので、その辺はどうしたら表示ができるかということも大きな課題です。どのような方策をとれば県民にあるいは観光客にわかりやすく、路線のわかりやすさも含めてできるのか。これまでも3年前に調査・研究もしましたが、随時調査・研究をしながら、大々的にできるものがあるのかも含めて検討していきたいと思います。

**○比嘉瑞己委員** かなり税金を投入していると思います。ノンステップバスの導入や、ほかにもいろいろな税金を投入しているのですが、まだまだ県民からはわかりづらい、観光客はちっともわからない状況だと思います。この請願、共通しているのは、民間4会社がそれぞれで路線図をつくったりしているからわかりづらいことがあると思います。ここで県が真ん中に入って、4社と一緒に沖縄の公共交通をどうしていくのだという、もっとこれまで以上に踏み込んで県がイニシアチブを発揮しないと、課題は解決できないと思います。協議の状況でどういった関係になっているのでしょうか。県の意見はなかなか聞いてもらえないのですか。これは改善していくべきだと思います。

**○下地明和企画部長** おっしゃるとおりでありまして、民間事業者4社で維持・運営していることもあって、これに県が調整的に入ってしまうと公正取引委員会との問題もありまして、関与の仕方といいますか、調整の仕方は微妙な側面があります。片や路線の認可は沖縄総合事務局という中での調整になりますので、その辺が非常に微妙なところで、事業者にならないと、そこは思い切っ

て入っていけない部分ではないかと思っています。

○比嘉瑞己委員 沖縄総合事務局の話も出ましたが、一括交付金の活用の話になると国、県、バス会社という形で大きな枠ができると思うのです。これをいきっかけにして、4社でよりよい沖縄のバス環境をつくっていく意味では、ぜひ力を発揮していただきたいと思います。これはバス会社のデメリットになるような話ではないと思います。皆で一緒にやれば、4会社にとっても経営にとってもいいというような、ビジョンが描けるような沖縄県の役割が求められていると思いますので、引き続き検討していただきたいと思います。

最後ですが、この処理方針を見ると、全体的には皆さんもこれは賛同しているものと受けとめていいのでしょうか。

○下地明和企画部長 処理方針をいろいろとごらんになってもおわかりだと思いますが、これまで私どももそれなりに努力をしてきたことに対するお気づきの点に対しての請願ですので、賛同していると御理解いただいてよろしいかと思えます。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。  
狩俣信子委員。

○狩俣信子委員 主権者教育ということで、若い人たちが取り組んで、政治にどうかかわるかということをやったことはよかったのではないかと思います。その中で、公共交通を県民や観光客がどう使っているかが一つあるのですが、とりわけ観光客の公共交通利用者はどれくらいいるのですか。今やレンタカーがあるし観光バスがあるし、どれくらいの方が利用しているのですか。

○座安治交通政策課長 今のところ公共交通—バスやモノレールがどれくらいの観光客で占められているか、統計などの調査が行き届いていない状況です。

○狩俣信子委員 例えば、モノレールでしたら空港に行くときに旅行者が使っているのはわかりますが、バスというのはなかなかどうなのだろうかということがありますが、そこらあたりがわかりづらいという観光客からすると、そういうものもあるのかと。そこらあたりの充実も必要なのかと思って聞きました。これについてはどうですか。

○座安治交通政策課長 現在バスを利用する方は外国人の方々、特に最近台湾・中国の方がふえていましたので、その方々が結構利用しています。バスに乗っていても、運転手に中国語で話しかけて対応できないなどの声を聞いていましたので、現在、沖縄本島バス4社の路線には中国語、それも簡体字と繁体字で、台湾向けの表示、韓国語でも表示できる案内図を運転手の後ろに表示して、次にどこに行く、あるいは最終地はどこになるのかという表示をしているところ です。

○狩俣信子委員 8ページの請願第5号公共交通利用増加へ向けた割引及び特典に関する請願ですが、若い人たちは運賃割引制度、身体障害者、療育手帳を持った人だけではなく、生活保護受給者、高齢者にもということが要求なのです。その中で、沖縄県では実際はどうなっていますか。

○座安治交通政策課長 今の沖縄県の状況は、交通弱者の割引事例ですが、請願にもあるように身体障害者手帳を持っている方、あるいは療育手帳をお持ちの方は、その手帳を提示していただいて割引を受けることになっています。高齢者への割引としましては、那覇バスが那覇市内線だけに限っていますが、かりゆし特パス65というものがあまして、65歳以上の方に対して市内全線の区間が1カ月乗り放題になるパスを出しています。これは1カ月6600円で乗り放題というパスを出している例です。あとは石垣市でかりゆしパスというものがあまして、満55歳以上の方が石垣の全路線—東運輸株式会社の全路線が乗り放題になるパスがあまして、3カ月で1万5000円です。それが沖縄県でやっている状況です。

○狩俣信子委員 現在でも高齢者、障害者に対しては割引をしているのですか。普通バスのもので。今言ったカードではなくて、例えば1日乗るときに結構な割引ですか。

○島袋琢司高齢者福祉介護課班長 高齢者に対する公共交通機関の割引ですが、バスに限らず那覇市では公共施設における高齢者の割引制度にあわせて、休日限定でゆいレール全線乗り放題になるような乗車券の発行が行われているほか、宮古島市では高齢者の外出支援で高齢者が利用する際のタクシーの利用料金の一部、または全部の割引が行われています。あわせて高齢者向けの割引で、県警察で免許証の自主返納者に対する優遇措置として、バス、ゆいレールの50%割引、タクシーの乗車料金については10%割引という制度が実施されて

います。加えて高齢者の認知症の方については障害者と同じように、状態に応じて精神障害者用のそういった手帳が発行されますので、その方々には障害者と同じようにモノレール、バスの割引はあることになっています。

○狩俣信子委員 申しわけないのですが、私はめったにバスに乗らないものだから、これから心がけないといけないかと思います。「わった～バス党」が自家用車通勤からバス・モノレール通勤にかわった場合の認定証を発行しているということですが、現在どれくらいの方がそれを取得しているのでしょうか。

○座安治交通政策課長 「わった～バス党」の黨員ということですが、これは今、法人黨員—法人の方々に対して黨員を募っていて、意義としては会社で入っていただいて公共交通をできるだけ使ってもらいたいということで、意欲のある企業の方々を対象にして取り組んでいます。ノー・マイカー・デイを設定している会社や今まで自家用車で通っていた方をバスにかえる取り組みを行っている、あるいはバスを使った場合は若干通勤費を割り増ししますというような取り組みを行っている企業に対して、法人会員として認定してこちらから認定証を交付し、そのほかに1000円程度のOKICAカードを1企業当たり100枚を限度に提供しています。ラジオなどに出演していただいて公共交通に取り組んでいますというアピールをしてもらって、環境に優しい会社という自社のアピールをしていただく取り組みをしていて、今、29社が加盟しています。

○狩俣信子委員 法人の会員ですよね。例えば私たちが「わった～バス党」に入りたくても個人的に入ることはできないわけですね。入りたかったな。

○阿波根庸夫交通政策課班長 法人黨員以外に個人黨員も公募してまして、「わった～バス党」のホームページ上から申し込みができるようになっていて、現時点で1万人を超える個人黨員がいる状況です。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。  
上原章委員。

○上原章委員 6ページ、7ページの陳情第60号鉄軌道の導入ルートに関する陳情と陳情第90号鉄軌道整備に係る中部東・北部東ルート（D案）の実現を求める陳情について、D案をぜひ採用してもらいたいと宜野座村、金武町各議会から出ています。処理方針では、いよいよステップ4の段階に入っているとい

うことで複数のルート案の比較評価をして、最終的にステップ5でよりよい案を選定するということですが、具体的にスケジュールはいつごろ比較評価をし、案が決定されるのでしょうか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 8月からステップ4に入って、今、比較評価するための作業を進めてるところです。今月には専門家の委員会による審議を開始していきたいと思っています。専門家委員会を何回か重ねた上で、その後に県民に意見を問う活動を行います。そういったことをステップ4でして、ステップ5になってこようかと思っています。当初年内を目標にやっていたのですが、ルート案がふえたり、さまざまな作業が出てきまして、今月行う委員会の資料についてもかなり膨大な資料をつくっているところです。今、いつごろそれが最終的に選定されるかというところまでは説明できませんが、年度内もしくは少しそれを超えるかもしれませんが、できるだけ速やかに作業を進めていきたいと考えています。

○上原章委員 これまで相当の内閣府や県の予算、調査費をつけてここまで積み上げてきたとは思いますが、なかなか県民の中で鉄軌道がどのように選定ルートが決まっていくのか、最終的に本当に鉄軌道がいつごろできるのかが県民の民意というものになかなか入っていったいない感じが、声もありまして、もう少し検討委員会の中で、いろいろなデータをもとにやっているとは思いますが、県民の声が一つの形になって、最終的にこのルートだといういろいろな地域地域の思いはあると思いますが、しっかり県がリードして県民の世論にも、一つの方向性が見えた段階でまた示していくということですが、ここまで積み上げてきたものも県民にはわかりにくいものもあるのかと。この辺はどうでしょうか。

○下地明和企画部長 県としては、検討に当たって3つの委員会を立ち上げて進めています。1つは計画検討委員会をまず立ち上げて、その下に技術的な検討をする委員会を立ち上げました。さらに、県民にもわかりやすく検討を進めている段階をきちんとするようという、サジェスションを受けるプロセス検討委員会の3つを立ち上げて進めています。きめ細かくやっているつもりですが、本会議でも質問がありましたように、どちらかというところでは県民に対するアピールといいますか、県民に対する情報提供が少し足りないのかと。今、5つ目になりますがそういった検討状況をステップごとに印刷し、新聞の折り込みなどに入れて全戸配布などもやっていますが、十分に浸透していない

とは感じています。配布を進めていくうちに、意見の出方が今までの4000件、5000件から今回のステップ4に移る段階では9000件、1万件近くも出たということもありますので、爆発的にはなっていませんが、じわじわと浸透しているのではないかと感じています。

**○上原章委員** 私の自宅にもこういったおきなわ鉄軌道ニュース第5号が入っていましたが、今、4つのルート案で那覇市から名護市まで1時間で行く、ある程度そういったイメージはできているのですが、例えば名護市以北、那覇市以南は皆さんフィーダー交通というか、支線はどうするのかという議論の中で、今ある既存の交通機関で賄うような、県の今の鉄軌道の構想の中ではあくまでも4つのルートの那覇市から名護市までが1つの基軸で、それ以北、以南は今ある交通機関につないでいくという理解でいいですか。

**○下地明和企画部長** 私どもは今の交通機関をそのままと考えているわけではなくて、基幹軸としての鉄軌道ができれば、何カ所かの市町村ごとくらのコアの駅といいますか、中心となる駅ができてくるだろうと思っています。それを中心にして市町村とそのコアの駅を、周辺の再開発を含めて、そこを中心としたフィーダー網のネットワークのつくりなおしをイメージしながら今進めているところです。当然、那覇・南部地区一帯と北部地区は今イメージのように出ていますが、その辺もどういった形でネットワークを再構築するかについては、これからの議論になっていくと考えています。

**○上原章委員** よくいろいろな県民の方から、沖縄に本当に鉄軌道が実現する、お互いの意見の中で、観光客もふえていく、沖縄県はまだまだ人口も十分あるという中で、多くの人からは採算がとれる一つの形は十分見通しができているのかという声があるのですが、どうですか。

**○下地明和企画部長** 今までの調査結果では、どうしてもこれだけ市街化した地域で地上にそのままさっと鉄軌道を通すわけではないので、地下を通るとき、あるいは上に出てくるとき、いろいろ行程はありますが、かなりの建設コストがかかることははっきりとしています。調査の結果でビー・バイ・シーはまだなかなか足りません。記憶の限りでは0.6を超したくらいなので、ビー・バイ・シーを考えると、まだまだ利用客の増を図るような手を打たなければ、1までは持ってこれない状況が続いています。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 採算性の話になりますが、県で行った調査においても、採算性ですのでランニングコストの部分ですが、下物の整備、路線を整備するとなると膨大な事業費がかかってきて、それを運営会社がそのまま負担する形になると当然採算性がとれません。ですから、県が求めているのは上下を分離して、運行会社はあくまで上物の運行をする形の経営であれば、採算性はとれるという調査結果が出ています。

○上原章委員 いわゆる公設民営というイメージでいいですか。私は本会議でもこの鉄軌道を取り上げたのですが、これまで内閣府が調査費をつけて、県は県で独自で調査費をつけて、お互いでこれまで約10億円くらいの予算をつけてここまで来ていると思うのですが、これは国が乗り出してもらわないとできない事業だと思います。この辺は県と国との鉄軌道導入にかかわる、共有する部分はしっかり構築されているのでしょうか。

○下地明和企画部長 国、県でそれぞれ四、五年かけて調査をしています。県も今ステップ5に移っていく段階で、もうしばらくすると構想段階における案づくり、要するに沖縄県はこうしてほしいというものは、今年度中かあるいはもう少しでできるだろうと。県が要望する内容は構想段階で今、県がまとめているものですが、それがある程度の見通しが出てきましたので、ことし初めて国土交通省、内閣府、総理官邸に鉄軌道単独での実現の要望を出させていただきます。今まではどういったものをつくり込んでいなかったもので、正式な要望は出せませんでした。ことし8月に予算の要望と同時に関係要路に要望書を出した段階です。

○上原章委員 本当はいつごろ完成しますかと聞きたいくらいですが、しっかり国と連携してやってほしいと思います。

最後に10ページの請願第6号沖縄全県を運行するバス停・案内に対する利便性の充実に関する請願、バス待ち環境の改善ということで、今回那覇市が独自に予算を組んでバスの上屋、非常にいいモデルができていますが、こういったバスを待つ環境改善というものはいろいろな要望があるのです。屋根をつけてほしい、座る場所が欲しい、場所によっては暗いバス停があったりするのですが、その辺の予算の組み方というのは、本来はどういった形なのでしょうか。

○座安治交通政策課長 バス停に関しては、よく見られるステンレス製の1枚

をやっているのと、黄色いパイプでぐるりと回してアルミ板をつけたものがほとんどです。そのバス停に関しては一般社団法人沖縄県バス協会が整備する。これはバス4社が会費を出しています。その会費と、県からの運輸振興助成金を交付していきまして、それを財源に整備しています。上屋に関しては設置主体はさまざまです。国道、県道、市道でそれぞれの道路管理者が設置する、あるいはバス協会が一部設置しているところもあります。あるいは民間で設置したもの—スーパーがお客さんのために敷地内に食い込んで待合のための建物をつくったりして、それぞれが管理することになっているのですが、上屋に関しては数として多いのは、市町村が設置したものとなっています。

○**上原章委員** 沖縄は夏も暑くて年配の方々が使う中で、こういった環境をしっかりと改善してもらいたいというのはあちこちから声がありますので、県は県でやってはいけないということはないと受けとめましたので、県も積極的に市町村と連携をとって—これはバス会社がやるものだという声も結構あって、その辺は観光客も含めてしっかりと県がリードしていただきたいと要望しますが、企画部長、どうでしょうか。

○**下地明和企画部長** 県としても、特に県道を中心に各土木事務所においても道路管理の一つとして予算を計上して取り組んでいきまして、これまでも6基設置をしたり、ことしも設置の予定だとか積極的に取り組んでいますので、よりバス利用環境がよくなるように国、県、市町村含めて取り組んでいきたいと思っています。

○**玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。  
西銘啓史郎委員。

○**西銘啓史郎委員** 4ページの陳情第45号の5平成28年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情の栗国—那覇間の航空路線についての件ですが、現状の確認をさせてください。今、代替手段としてヘリコプターを使っていると前にこの場でも説明がありましたが、現在のヘリコプターの就航率といますか、平均搭乗者数がわかれば教えてください。

○**座安治交通政策課長** 今、栗国線はエクセル航空株式会社がヘリを飛ばしていて、平成28年度の実績は4月から9月までですが、運行回数としては174回、利用者は619人という状況です。

○西銘啓史郎委員 これは平均すると3.5人という数字になりますが、その理解でよろしいですか。

○座安治交通政策課長 割ってそういった人数になると思いますが、運行によって5人から1人までの幅はあります。

○西銘啓史郎委員 174回というのは2日に1回ということですか。就航率、天気が悪くて飛ばなかったなどそういったものが知りたいのです。要は、就航が余りよくないと聞こえてくるものですから、回数とは別に欠航になった数はわかりますか。

○座安治交通政策課長 エクセル航空は予約制で飛んでいて、毎日飛んでいる格好ではないものですから、就航率という形で統計はとっていません。

○西銘啓史郎委員 予約制でもいいのですが、予約はしても当日の天候が悪くて飛べないケースもありますね。あしたの予約をしたが、天気が悪くて飛ばせませんでしたという数字は持っていますか。

○座安治交通政策課長 そういった数字は今、持っていません。

○西銘啓史郎委員 わかりました、後で教えてください。前回の企画部長の答弁でも、航空機の補助が2機で21億円。今、1機が事故を起こしてずっと飛べないままで、これについては事故の原因、または第一航空株式会社で内部のことも事故調査委員会では調査中ということでもう1年たちましたが、1機は修理中で1機はまだ飛んでいないものがあるという理解でよいのですか。飛行機の数は今何機ありますか。

○座安治交通政策課長 この路線は2機ツインオッターがありまして、2機とも国と県の支援で購入したものです。2機とも現在大阪府の八尾空港、これは第一航空の本社があるところですが、そちらにあります。1機は時々メンテナンスをしているような状況ですが、もう一機の事故機についてはまだ保管されている状況です。修理するために外国に送る前だということです。

○西銘啓史郎委員 いろいろな経緯があって航空機の補助をして、起こってし

まった事故はしようがないにしても、この1機が丸々寝ている。県からしたら何十億円もかけた飛行機が県民の足として利用されていない現状。第一航空との契約がどうなっているのかわかりませんが、そういった不就航に対する補償などの県に対しての契約があるのでしょうか。

**○座安治交通政策課長** この航空機補助の支援のスキームについては国、県による補助ということになっていまして、いわゆる機体の購入費補助ですが、もちろん事業者は非常に少なく、為替の変動で若干負担はありますが、基本的には機体額の100%が国と県で支援をされました。補助ということで、あくまで購入者である航空会社の所有物で、それに対して支援をする。それが100%の補助ということです。

**○西銘啓史郎委員** ということは、形上、国と県が100%持ちながら飛行機は1機寝ています。まさかほかの路線に飛んでいるということはないですよね。これだけ県が補助しながら、事故の原因がわからない。恐らくどこかでは情報が入っていると思いますが、本来であれば、ほかのパイロットを充ててでもすぐ飛ばすべきです。飛行機に問題があって同型機は飛ばせないなら別で、事故の原因が究明されていないなら別ですが。要は、第一航空を選定したところに県としての何か責任があるのか問いたい。1年以上飛んでいないことに国と県が補助をしたとはいえ二十何億円か出ていて、1年間ほぼ寝ている。ほかの路線にも影響が出ている。県全体として大きなマイナスです。企画部長の答弁を聞いていても、事故調査中なのでと何か他人事のように聞こえて、島民からするとヘリも就航率が悪ければ、行きたくても当日欠航になることもあるはずで。この間の話では1回10万円で8割を県が負担して2万円で、5人乗れば1人4000円と言っていました。1人で乗った場合、乗る人がほかにいなかった場合は2万円の負担になる。そういったもろもろも含めて、島民には負担を強いていることを県がちゃんと理解をしないと、このまま1年間飛ばなくても何でもありませんと聞こえると、私はすごい不安と不信、不満を感じます。もっと島民の立場に立って、わずか数百名の島民とはいえども生活がかかっているわけですから、これを二十数億円かけて国も県も負担をして、飛ばない理由が第一航空にあるのであれば、運行会社をかえられるのかはわかりませんがそういったことを早急に考えることと、エクセル航空の運行の実態もきちんと把握をして、島民が困っていないかも把握してもらいたいと思います。

それともう一つ。ちょうど決算の時期ですが、私が調べた限りで、もし間違いがあれば訂正してください。企画部の平成27年度の歳出決算の当初予算が535

億円、補正予算が1億円、前年度平成26年度の繰り越しが101億円あって、当初の歳出予算は637億円あったはずです。支出額が527億円で、次年度繰り越しが89億円、不要額が20億円あるわけです、平成27年度の決算で。20億円というのはいろいろな事業をやっているの、この平成27年度の主要施策の成果に関する報告書の企画部のところを読みました。報告が上がっている20事業のうち離島関連が6事業ですが、その予算が72億円、恐らくこれでは使われているという報告書があります。何が言いたいかというと、企画部の予算の中の637億円のうち20億円が不用になっている。いろいろな理由があると思います。この20億円を不用として、もう次年度も使えない、繰り越しもできないわけですから、こういった予算の活用の仕方というか、当初予算からいろいろな理由があって執行率が下がるのはやむなしとは思いますが、他の部署では流用をしたり、流用がいいかどうかは別として法にのっとってやればいいのですが、20億円の予算を執行できていない事実をもうちょっとほかの中身に、例えば科目で言えば款、項、目、節とあって、目、節だったら流用ができるなどいろいろあると思いますが、要はもっと予算に対して不用額を減らす努力もしていただけないかという質疑と意見です。

**○下地明和企画部長** まず最初に、栗国空港の事故の関連でお話ししますと、私どもも何もしていないわけではなく、大阪航空局とほかに飛ばせる、こういった機材を運行できる企業がないか、いろいろな人のアドバイスを受けながら探してきました。しかし、残念ながら日本ではそういった機材を持ち、運用できる企業はないとわかりました。それからもう一つは、そういったこともあって大阪航空局も事業改善命令を出し、改善措置に対する調整を今行っていて、少なくともそちらが早道だと大阪航空局の判断もありまして、一生懸命取り組んでいるところです。ですから事業報告書がまだ出ていませんが、それが出た後に改善措置を行って、機長の再訓練もして、それから配備していく段取りにしなければならないというところに今、行き着いています。ですから、我々は離島の方々の厳しさ、苦しさをわからないのではなく、今どうしてももう打つ手が無いということが県としての現状であることは御理解いただきたいと思っています。それから当時、第一航空を選定したのもそこを運用できる航空会社で、希望したところが第一航空ということもありますが、ほかにツインオッターを含めて運用できるところはなかったこともあり、そこを選定したこともあって機材購入まで至った。これはそういう800メートルの滑走路のところで今の機材しかありませんので、それを運行する早道を我々は探しているところと御理解いただきたい。

これは今、話をしているかわかりませんが、不用額の主な理由は、大きいものは市町村への一括交付金を運用している中において、20億円強ほどの不用がどうしても出ます。20億円といいますが全体の三百数十億円からいうと5%ちょっとというところで、通常の国庫補助事業の中では極端に悪いわけではないと思っていますが、減らすための工夫として市町村間の流用や、四半期ごとと言わずに市町村によって状況が出てくるたびに、次に活用するところの準備もしながら、市町村間、事業間の流用も含めて、できるだけ不用をなくすような努力はしてきています。それにより随分と改善していることも事実ですので、それはまた決算のときに詳しく報告したいと思います。

**○西銘啓史郎委員** 決して企画部だけが不用率が高いわけではないので、この後の決算特別委員会で議論すればいいと思いますが、最初の第一航空について私はこう思うのですが、恐らく第一航空のパイロット育成の仕方です。いろいろな課題がまだ解決されないで、大阪航空局としては再開を認めていないと理解しています。間違えていたら訂正してください。そのような会社を選んでしまったのは、ほかになかったからしょうがなかったと言われるとそこまでですが、要は、安全性を担保できないところに委託せざるを得なかったからわかってくださいと言われても、私は理解できない。私は第一航空のことを悪く言うつもりではなく、起こってしまった後の対応に時間がかかるのもわかりますが、1機が丸々寝ている、もう一機も修理中ということが、県民からすれば無駄な、離島の人には納得できないことです。県民がこれを知ったら、この数字は何ですかと。ましてや先ほど言った不用額の20億円もあるということは、もう少し県民の立場で考えないといけないのではないかと申し添えて、私の意見として終わりたいと思います。

**○玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。  
翁長政俊委員。

**○翁長政俊委員** 今の西銘啓史郎委員の議論を聞いていて、不用額が5%くらいなら大したことはないという認識で予算を執行しているのか。

**○下地明和企画部長** 大したことはないと言いますか、いろいろな事業で許容される範囲として捉えられていると申し上げました。

**○翁長政俊委員** これは決して許容できないです。不用額が出るならまだしも、

要するに、事業残の不用額が出ているのであれば、それは私は理解します。丸々執行ができないとなれば話は違う。

○**下地明和企画部長** 各事業の執行残といったもので、一生懸命に事業間流用や、一括交付金については市町村間でもできるだけ流用して使うようにしていますが、どうしても出てしまうという説明をしたつもりです。言葉足らずで済みません。

○**翁長政俊委員** そうであったにしても、予算は単年度主義で当然これが100%に近い形で執行されることが理想ですし、そういった執行の仕方を県の職員が全て心がけていると思いますので、先ほどの説明を聞いていると許容範囲の中だからいいとしか私たちには聞こえない。そこは訂正すべきですので訂正してください。

○**下地明和企画部長** 先ほども説明しましたように、一生懸命執行した上で流用もし、市町村間の流用もしながら一生懸命執行率を高めていますが、どうしても不用額が出ることについて、許容範囲という言葉を使ったことについては訂正したいと思います。

○**翁長政俊委員** 陳情第60号鉄軌道の導入ルートに関する陳情、陳情第90号鉄軌道整備に係る中部東・北部東ルート（D案）の実現を求める陳情ですが、現段階でいわゆる県の構想案が8月に国に提出されたという説明でした。そうでしたよね。

○**下地明和企画部長** 構想案が提出されたのではなく、もうすぐ固まってくるという段階が来たので、国に対しても事業の早期着手に向けて取り組んでいただきたいという要望を行ったというところです。

○**翁長政俊委員** これはもう少し詳しく説明していただきたい。今はステップ4ですが、ステップ4の中で何をやっているのか。比較検討を行っている段階か。それと国に持ち込んだと言うのが何をもち込んだのか。

○**武田真交通政策課公共交通推進室長** 構想段階として、8月までステップ3という形で複数のルート案が選定されました。今後構想段階にはなりますが、ステップ4ではこの7つのルート案について評価していく段階になってきま

す。その後、ステップ5で選定されていくという流れです。

**○下地明和企画部長** 8月10日に知事から2つの要望として、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設に向けて取り組みを加速していただきたいことと、国による事業実施に向けた取り組みに早期着手をお願いしたいということで、もろもろ頭の部分の願いはありますが、その2項目をお願いしたというところで、どここのルートなどそういった具体的な話を出しているわけではありません。

**○翁長政俊委員** 知事から、特例制度の創設と事業主体は国でやってもらいたいという要請を国に出したと認識してよろしいですか。これからこういったステップで上がっていくのか。具体的にこういったステップで基本構想—通常の計画というのは基本構想ができ、実施計画ができて、後は実施設計になっていくのか、この流れを教えてください。こういった鉄軌道の場合はどのようなステップで進んでいくのか。

**○武田真交通政策課公共交通推進室長** 前回の委員会でこういったニューズレターを配付しています。この中の冒頭1ページに説明していますが、今は構想段階になっています。まず概略的な計画段階になっていまして、その後計画段階という形になります。そこで詳細な事業化の判断についてなされる。県ではそれとあわせてこういったものを沖縄県は求めている、上下分離方式であるなど国が主体的な整備を行っていただきたいということを踏まえて、特例制度の創設についても、あわせて国に要請していく形をとっています。この構想段階である程度7つのルート案が決まり、今後選定の作業になってくることを踏まえて、県においては事業化に向けた国における計画段階として速やかに移行していただくためにも、8月の段階から国に要請をした流れになっています。

**○翁長政俊委員** 今の事業の進め方からすると、計画段階に入るのはいつごろですか。

**○武田真交通政策課公共交通推進室長** 県の構想段階が終われば、県としては速やかに国がそういった形で対応していただけるように働きかけていきたいと考えています。

**○翁長政俊委員** 皆さんのもくろみとしては、計画段階に入っていく時期はど

のくらいと見ていますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 県としての構想段階ができ上がって速やかにですので、できれば平成29年度から国には取り組んでいただきたいと思いますと考えています。

○翁長政俊委員 感触としてはどうですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 内閣府の調査もされていますが、その中でも内閣府からはビー・バイ・シーの問題などのさまざまな課題が出ています。県では平成29年度に国には計画段階に取りかかっていたと思います。そこについてもさまざまな障害が出てくる可能性があると思定しています。そこについても一つ一つハードルをクリアしながら、速やかに国には取り組んでいただくように働きかけていきたいと考えています。

○翁長政俊委員 例えば、障害というところはどういったものがありますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 国会答弁を聞く限りにおいてはビー・バイ・シーの話が1点あります。

○翁長政俊委員 基地の問題はどうですか。ルートを選定に当たって、既存道路を通っていく計画を持っているのか。いわゆる基地の返還跡地を通る計画になるのか。そういった問題が土地の利用計画上、特に宜野湾市普天間等については普天間基地の中を通したいという意見が随分ありますし、そういった意味では、土地利用の観点から見てもルートを選定に非常に大きく米軍基地返還がかかわってくる。これは障害にはなりませんか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 構想段階のルート案ですので、かなり幅を持った、距離でいうと数百メートル程度幅を持った形になってきます。返還跡地のど真ん中を通る、端を通るような構想ではなく、大体おおむねこういったところを通るといった形を考えています。我々としては、そういった返還跡地のまちづくりについても寄与するような形で、概略的なルートが構想段階では出てくることは考えています。

○翁長政俊委員 当然この事業をやる上において、特に大規模な米軍基地の返

還跡地利用構想の中にこのルートが入っていくというのは至極当然だし、都市計画上也そうあるべきだと思っていますし、土地利用上もそうです。そういったことを考えていくと、基地の整理縮小・返還が鉄軌道の具体的な構想・設計の段階では大きく相関関係を持ってくると私は見ているのだが、そこはどう捉えているのでしょうか。

○**下地明和企画部長** 今はあくまでも構想段階ですので、それと基地の返還がはっきりとまだ見えない中で、構想段階ということで大きく幅を持たせているつもりです。実施が早くなって返還とタイミングが合えば、もちろんそういったことを考えながらのルートになると思いますし、それがなかなか見通しが立たないような中での実施となれば、どのルートが最適かは考えなければならぬと思います。

○**翁長政俊委員** 私は、実質上県営ではなく国が下物の整備ということになると、国が予算化して国の事業としてやっていくということになると、それはビー・バイ・シーも含めて基地の跡地利用が大きくかかわってくる問題ですから、国がその補填措置も法律をつくってやっていく形ですので、そういったことを考えると、この問題が解決しなければ、このルート案を含めてこの事業は動きにくい、動かないと私は見えています。ですから、県が進めている今の基地の返還を含めて、これは相関関係があってそういう計画とオーバーラップした形で進んでいくのだろうと私は思いますし、基地の跡地利用の問題は国も大きな責任がありますから、そこに鉄軌道を入れていくことは当たり前です。ここの問題が出てきて、なかなかこの事業が前に進んでいかない、進捗していかない段階に、設計段階に入ってくるとそうなるのではないかと私は危惧している。だから嘉手納飛行場以南の返還についても、しっかりと計画を立ててやっていかないことにはうまくものが進まない。普天間基地もまさにそうです。そういったことを相関関係を持ってやっていかないとこの事業が進みませんから、鉄軌道の構想ばかりで進める話ではないと思います。企画部長、どう考えていますか。

○**下地明和企画部長** そのようにすれば理想的かもしれませんが、鉄軌道整備はできれば早いほうが良いと考えていますので、私どもとしては固定されずに、必ずしもど真ん中を通らなくてもという柔軟な考え方で、整備に向けて調整していきたいと考えています。

○**翁長政俊委員** 国の直轄事業でやる話になると、国と沖縄県の信頼関係も含めて沖縄振興策も含めて、もろもろがこの問題には大きく一下手をすると1兆円かかると言われているのです。1兆円の超大型プロジェクトです。これは出すほうも簡単な話ではないです。国の財政も大変厳しい中で、沖縄県は予算なんて国からそんなにたくさんもらっているわけではないという認識のもとで、今の事業が進んでいるのでしょうか。そういったことを全体的に見てみると、私は国とのかかわりを含めて直轄事業をお願いする、国がこれを現実に進めていかないと鉄軌道は前に進まないという形になると、どうも先行きが厳しい認識を私自身は持っているし、沖縄県民の生活環境やこれからの沖縄の自立経済には何としてもなくてはならない事業だから、そこを上手にしっかりと組み立ててやっていくという意味では、もう少し国とのかかわりも含めて対基地問題も含めて、前向きに物事を考えていかないとこの事業はなかなか前に進まないだろうと懸念を持っています。さらに平成29年度ということになると、次年度計画段階に国が理解を示して入って行っていただければいいのですが、こういった問題が惹起してくると私はそう思っていますから、あえてここで苦言を呈しながら、その事業は皆さんも積極的に頑張っていたいただきたいと思います。

○**玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。  
座波一委員。

○**座波一委員** 陳情第60号鉄軌道の導入ルートに関する陳情、陳情第90号鉄軌道整備に係る中部東・北部東ルート（D案）の実現を求める陳情に関連しますが、まず最初に確認します。ルート案というのは何案あったのですか。

○**武田真交通政策課公共交通推進室長** ステップ3の前半の段階では4つのルートがありました。それに県民の意見を踏まえてさらに3つを加える形で、合計7つの案になっています。

○**座波一委員** この7つの案は、いずれにしても全て那覇市一名護市間というエンドが決まっているのですか。

○**武田真交通政策課公共交通推進室長** 7つの案については、全て那覇市一名護市間になっています。

○**座波一委員** この鉄軌道案は県土の均衡ある発展、そして中南部都市圏の交

通の整備による渋滞緩和が一番先に来ていますが、それから言うとなぜ那覇市でとめて、那覇市一名護市間と7案が集中しているのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 現段階では7案になっています。ステップ3でいただいた、県民から寄せられた意見において、例えば本部町、与那原町、糸満市、名護市以北、南部地区へのルートについても、その延伸についても意見が寄せられています。それについては、ステップ4で延伸の可能性について判断されていくことで今進めているところです。ですから、まだ7つに固まったわけではないという形で御理解いただければと思っています。

○座波一委員 ステップ4に行った段階でこのような議論ではちょっとおかしいのではないですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 比較評価の前に、延伸部分についてフィーダー交通の需要等を踏まえて判断されていくことになっていきます。専門家の意見を踏まえた形で議論されていきますが、一般的にはフィーダー交通の需要や、ステップ3でもともと確認されていた公共交通の役割、そういったところから骨格軸に対する利便性の向上、採算性などを確認した上で、延伸の可能性については判断されていくと考えています。

○座波一委員 既にその時点から延伸という言葉が使われていて、基幹部分の名護市一那覇市間は変わらないとしか聞こえないのですが、本当にそういった延伸でしか考えていないということですか、それ以後は。那覇市以南あるいは名護市以北というのは。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 もともとこの事業計画自体が、これはニューズレターの第4号になりますが一その対策の進め方という形で、目的から踏まえて整理されています。目的において大きな公共交通の役割として5つ挙げています。1つは圏域間連携の強化、利便性向上、交通の円滑化、交通渋滞の緩和、まちづくり支援、そういった目的をもとに役割を踏まえて検討されています。その中で骨格軸を一旦設定をした上で、それぞれのフィーダー交通を検討して、最終的に骨格軸の起終点について設定されていく形です。

○座波一委員 基幹軌道とこのフィーダー系の関係ですが、どうしてもやはり基幹系ができて初めてフィーダー系がついてくるという考えなのですね。そう

なると、かなり時期的にも計画的にも相当後々の問題になってくるわけですね、現実的には。そのフィーダー系の整備はその後ですよ、基幹系ができてその後。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 フィーダー交通という整備ではなく、骨格軸をどこからどこまでにしようかと……。

○座波一委員 フィーダー系でこの基幹につなげようとした場合には、フィーダー系の整備というのは基幹が決まってからしか整備しないという考えですよ。

○下地明和企画部長 骨格軸が決まって、主要駅といいますか、基幹軸の中でも幾つかのそういった駅が計画段階、いわゆる実施の国の計画段階でやっとなって来ると思います。その時点からはフィーダー網についてもこれが完成するしないにかかわらず、逆に整備を進めながらやったほうが基幹軸の活用についても効率的な交通体系になっていくと考えていますので、これが終わらないとここに行かないということではないと思います。

○座波一委員 今の言葉は確かにそのようにしてもらえれば、それ以外の南北の基幹部分から外れた中部地区や北部地区、南部地区の部分もフィーダー系に期待することが出てくるわけです。そこでまた県が主体となっていくわけですが、そういった可能性があるということで受けとめてよろしいですか。

○下地明和企画部長 県が主体というよりも、こういった各地域へのフィーダー網の整備に当たっては、市町村も一体となって整備を一緒にやっていくことになるかと思えます。

○座波一委員 前議会でも話をしましたが、例えば南部地区のプロジェクトの中でMICEの話があります。平成32年でしょうか。その国道329号をどうしても1日1万人、あるいは2万人が移動する可能性があると言われていた予想に対して、公共交通ネットワークの考え方としては、企画部としてどのように考えていますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 大型MICE施設、大規模な施設になってきますので、今後新たに交通需要が発生すると考えています。これについ

ではどれくらい交通量が発生するか、どこからどのような形でMICEに集まってくるのか、東浜から人がどれくらいどこに出て行くのかという形を、まず最初に交通需要を把握しなければならないと考えています。それを推計するためには、あそこ一帯の土地利用計画、そういったものについて前提としてさらにこういったイベントをやるというような事業推計がないと、交通需要について把握できない形になっています。今、こちらについては観光部局で土地利用も含めた計画、ビジョンを策定しているところですので、その後交通需要が推計される。その上で公共交通でやる部分と自動車交通でやる部分、それぞれの役割分担があると思っています。それを踏まえた上で、適切な対応を考えていきたい。

**○座波一委員** このMICEができて、どのような事業をするか決まらないうわからないというのが今の答弁ですが、こんな後追いで果たして本当に大丈夫なのか。

**○下地明和企画部長** このことに関しては決まるまではということではなくて、今、このMICEの影響について文化観光スポーツ部で調査を入れていきます。それによって交通をどうするかの部分も含めて、10月中には上がってくると話を伺っています。それをもとに我々としてはMICEによる需要と、一般交通も含めて東浜の交通をどうしたらいいのかという部分について、公共部門、自動車部門、イベントに合わせたバスも含めてどのような体系をつくっていくかをこれから検討に入る。当然道路の整備もありますので、土木建築部も一緒になって検討に入っていくところです。

**○座波一委員** いずれにしても、検討は遅いくらいだと思います。文化観光スポーツ部ともしっかりと連絡をとって、横断的な体制の必要性があるのではないかという指摘に対して、そうだというような答えも前回ありましたので、そういったところに早目に対応を考えないと、このMICEの問題で逆に交通の部分が非常に麻痺的・危機的状況に陥る可能性があるということ、既にそういう話になっていますので、ぜひ理解してもらいたい。そしてもう一つのフィーダー系の整備は、南北基幹道がどうなるというものでもないが、これからの公共交通のあり方は各市町村は考えているのです。その中で南部地区ではほとんど南北基幹道は無理だと、こちらには来ないだろうというものがありますから、フィーダー系あるいは軌道系、道路を利用したLRTも含めて、そういうものも本格的に検討に入ったほうがいいのではないかと思います。その中でや

はり筆頭になるのが国道329号の那覇市一与那原町間。M I C Eを補完する意味では、一番浮かび上がってくるのではないかと思います。そもそも軽便鉄道があったのですから、戦争で失われた財産を国にも支援してもらおう点でも大義が立つのではないかと思います。そういった南部地区へのフィーダー系の整備をもう少し力を入れてくれないかと思っていますが、どうですか。

○**下地明和企画部長** 大型M I C E施設が行くということもありまして、今までと利用形態が大幅に変わってくることを踏まえると、早急な検討が必要であると認識しています。一方、文化観光スポーツ部で10月までにはM I C Eによる影響等を含めて調査結果を出していただけるということですので、それを踏まえてやっていきたい。フィーダー系の交通の整備に関しても、調べてみましたら那覇市から与那原町までは350本くらいのバスが1日に往復しています。350本往復していますが、その中で利用率がどれくらいなのか、あるいはバス停の改善を含めて、あるいは道路の右折帯の確保も含めて、いろいろ道路改良も当然必要になってくるだろうと思いますし、検討課題は多かろうと思いますので、関係部局と連携して取り組んでいきたいと思っています。

○**玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。  
大城憲幸委員。

○**大城憲幸委員** 6ページの陳情第60号鉄軌道の導入ルートに関する陳情、陳情第90号鉄軌道整備に係る中部東・北部東ルート（D案）の実現を求める陳情の件は、先に宜野座村から出て今回は金武町からですが、先ほどからありますように、当然糸満市、与那原町、ほかの地域からもぜひうちにという意見はたくさんある。この6ページにあるように、事業の目的自体が県土の均衡ある発展からスタートしてこの6点。そしてプラスの沖縄の将来を見据えた大局的な観点からという言葉が入ってくる。あるいは当然、今後絞るときにはビー・バイ・シーも検討しなければいけないということで、今、議論を聞いても非常に難しい判断になると感じますが、少し見えてきたのは、とりあえず大詰めのステップ4に8月から入りましたということではありますが、それを含めてステップ5に入るときには、県民の気持ちを一つにするためには県民理解が必要ですから、いろいろな声にできるだけ応えるために、骨格軸という部分の構想を早目に決めて、延伸あるいはフィーダー交通で補っていくという2段階的な部分からステップ5に入っていくという考え方でいいですか。まずその1点を確認お願いします。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 先ほどから御説明させていただいておるとおり、ステップ4では複数のルート案を比較評価をしていく。比較評価に入る前に延伸について一起終点と我々は言っていますが、起終点を設定した上で複数のルート案を設定し、それを比較評価する形になっています。延伸の部分は鉄軌道の終点の部分という形になってきます。どこからどこまでの7つになるのか、8つになるか9つになるかは最終的にはわかりませんが、それをステップ4で比較評価する、最初の段階で整理をした上で比較評価する、残ったその複数の案について比較評価をするという段取りになっています。

○大城憲幸委員 その辺を含めてもステップ5が最終ですが、先ほど言ったできれば年度内、場合によっては若干ずれ込むかもしれないことは、常識的には来年の春ごろには決定するということですが、そのときには1つの案に絞る。その時期が来年の春くらいですという認識でいいのでしょうか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 選定としては、基本的には1つになるかと考えています。

○大城憲幸委員 そのときに、今後の延伸の可能性も含めて発表することになるのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 延伸の可能性が構想段階という形ではなく、もしかすると委員から、あるいは県民意見から附帯意見のような形で出される可能性があります、ルート案はルート案という形で1つに選定される。それ以降から延ばす延ばさないという話は別の話なのかと考えています。

○大城憲幸委員 今回2町村議会から陳情が出ています。さまざまな自治体からさまざまな希望・要望が個人的にも出てくるし、今後も可能性があります。先ほどにもあるように、1兆円とも言われる莫大な事業ですので、県民の思いをいま一度一つにする必要がある。そういう中で、そのルート案を選定する中で、いろいろ混乱したら困るという非常に厳しい時期に来ていると思います。だからこそ皆さんの頑張りどころでもありますので、ぜひとも県民の意見を聞きながらも、最終的にはどういう視点で決定するかという、今ちょうど大詰めですので頑張ってくださいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 質疑なしと認めます。

以上で、企画部関係の請願及び陳情に対する質疑を終結いたします。  
説明員の皆さん、大変御苦勞さまでした。  
休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○玉城満委員長 再開いたします。

請願及び陳情の質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。

これより請願及び陳情の採決を行います。

請願及び陳情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、請願等の取り扱いについて議案等採決区分表により協議)

○玉城満委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

請願及び陳情については、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)

○玉城満委員長 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した陳情3件とお手元に配付してあります本委員会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)

○玉城満委員長 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。

ただいま議決しました請願及び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)

○玉城満委員長 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請願及び陳情の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦労さまでした。

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 玉 城 満