

公共交通ネットワーク特別委員会記録  
<第3号>

平成28年第3回沖縄県議会（6月定例会）

平成28年7月19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3号＞

### 開会の日時

年月日 平成28年7月19日 火曜日  
開 会 午前10時5分  
散 会 午後2時33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（沖縄県の公共交通施策について）
- 2 陳情第45号の5及び第60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  |
| 企画振興統括監       | 稲福具実君  |
| 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   |
| 土木建築部建築都市統括監  | 豊岡正広君  |
| 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県の公共交通施策について、陳情第45号の5外1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、企画部長の出席を求めています。

休憩いたします。

(休憩中に、企画部長から就任挨拶があった)

○玉城満委員長 再開いたします。

まず初めに、沖縄県の公共交通施策について審査を行います。  
休憩いたします。

(休憩中に、プロジェクター調整)

○玉城満委員長 再開いたします。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。  
下地明和企画部長。

○下地明和企画部長 お手元に配付しています資料2の沖縄県の公共交通施策についてをごらんください。

まず、資料の構成について御説明いたします。1つ目は沖縄県総合交通体系基本計画、2つ目が那覇空港、3つ目は離島交通、4つ目は陸上交通、5つ目は沖縄都市モノレール、最後に鉄軌道計画案づくりとなっております。

それでは1ページをお開きください。

まず初めに、沖縄県総合交通体系基本計画について御説明します。

本計画は、沖縄21世紀ビジョンを踏まえ沖縄21世紀ビジョン基本計画を着実に実施していくために、陸・海・空の総合的な交通分野の施策を推進する際の指針として平成24年に策定しました。本計画は、昭和56年度に初めて策定して以来、交通を取り巻く情勢の変化等を踏まえ、おおむね10年ごとに見直しております。県土の基本構造の方針は、下枠の説明文に示しております。1つ目が県土と本土、海外間は機能の強化を図り多様な交流を実現すること、2つ目が医療、教育、商業等の高度な機能を中心部に持つ4つの圏域で構成し、相互に連携すること、3つ目が離島住民の生活に必要な定住条件の整備に努め、離島地域の振興を図っていくことが必要であること。

以上、3つの柱で構成しており、右上がそのイメージ図になります。

次に、2ページをお開きください。

この表は、沖縄の交通のあるべき将来像を実現するための沖縄が抱える交通の課題を示しており、大きく3つの交通分野で整理しております。陸上交通は、中南部圏域、北部圏域、本島全体の3つの視点から整理しており、1番目が道路交通渋滞の緩和に向けた道路整備、2番目が骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた基幹的な公共交通システムの導入、6番目に過度に自動車に依存しない交通体系の実現に資する、既存公共交通の利用環境の改善と基幹的な公共

交通の整備など、全18項目を課題に挙げております。

離島交通は、航空、海上、陸上、物流の4つの視点から整理しており、離島航空路、離島航路の確保、維持に関する方策の検討、それから離島地域における交通コストの低減など、全6項目を課題に挙げております。

国内及び国際の旅客・貨物については、航空、海上交通の2つの視点から整理しており、国際航空ネットワーク等の拡充にも対応した空港機能の強化、臨空型産業の集積を促進する国際航空物流ハブの機能強化など、全13項目を課題に挙げております。

次に、3ページをお開きください。

計画の目標と施策分野について御説明します。本計画では、図の左に示しているとおおり、強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立、沖縄らしい優しい社会の構築を支える交通体系の確立の2つの目標を掲げており、計画の中では、この目標のもとに5つの施策分野を設定し、その実現に向けて、国内外との交流・観光振興・産業振興を支える航空・海上ネットワークの拡充、移動の円滑化や安全・安心・快適な暮らしを支える多様な利用目的に応じた道路網の整備、県土の均衡ある発展を支える利便性の高い陸上公共交通ネットワークの拡充の3つを重点的に取り組む施策と関連づけ、那覇空港の増設滑走路の早期整備、基幹バスシステムの導入及び鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取り組み等、短中期・長期の時間軸に分けて段階的な取り組みを推進しているところです。右のイラストは長期の目標イメージの一部を示したものになります。

4ページをお開きください。

那覇空港の滑走路増設事業について御説明します。滑走路増設事業については、国において現在の空港の沖合に2本目の滑走路の建設が進められております。平成32年3月末の供用開始が予定されており、事業は順調に進捗しているとのことであります。今年度は、護岸工事や埋め立ての用地造成工事、進入灯の工事が進められております。右側の資料は、那覇空港滑走路増設事業の予算措置について平成25年12月に沖縄担当大臣、財務大臣、国土交通大臣で合意された文書であり、沖縄振興の施策展開へ影響が出ないよう特段の配慮をすることとして、平成31年度末までに完成させるための毎年所要額を確保するという内容になっております。

離島交通について、5ページをお開きください。

離島の航空路線の状況について御説明します。現在、離島の航空路線は11路線あり、航空事業者はJTA、RAC、ANA、ソラシドエア、第一航空の5社となっております。赤い線で示している石垣―多良間、石垣―波照間路線に

については再開に向けて取り組んでいるところです。離島航空路の課題ですが、小規模離島の航空路線は需要が限られることなどから、座席当たりの運航コストが高く、構造的に採算性が低いことなどが路線の維持、確保を図る上で課題となっていることから、不採算路線についての運航費補助や航空機購入の補助などの支援が必要となっております。

6 ページをお開きください。

離島の航空路線に係る施策について御説明します。離島航空路線の施策は2つあります。まず1つ目は、路線の確保・維持を図るため、赤字路線に対し国及び関係市町村と協調して、運航費補助を行っています。2つ目は、国と協調して航空機購入費補助を行っています。航空機購入費の実績としては、平成26年度に第一航空に対し2機、平成27年度にRACに対し2機を補助しております。また、今年度においてRACに対し2機の購入費補助を行う予定であります。

次に、離島交通の中での航路について御説明します。現在、県内離島定期航路は22航路あり、そのうち公営航路は6航路、民営航路は16航路となっております。航空路のない離島にとっては、ライフラインである離島航路の確保・維持は非常に重要です。しかしながら、離島航路の多くは経営改善による費用節減が困難であることに加え、収入の増減は公共事業の有無等に大きく左右されるなど、採算面において構造的課題を抱えております。そのため、赤字航路に対する補助や船舶の老朽化に伴う新造船の建造、買い取りに対する補助などの支援が必要となっております。

同じく航路に係る施策について御説明します。

8 ページをお開きください。

離島航路に係る施策は2つあります。まず1つ目は運航費の補助であります。離島航路の確保・維持を図るため、離島航路の運航により生じた欠損額について、国、関係市町村と協調して補助しております。2つ目は、船舶更新に対する補助であります。離島航路の確保・維持を図るため、小規模離島の赤字航路に就航する船舶を建造または買い取りする際の経費の一部を補助しております。船舶更新については、平成24年度から平成33年度までに16航路の船舶更新を予定しております。平成28年7月現在、建造支援4航路、買い取り支援3航路の合計7航路の船舶更新が完了しており、昨年度から引き続き支援している座間味航路においても、平成28年度中に船舶更新が完了する予定となっております。県では、今後も残り9航路の船舶更新を着実に進めてまいります。

離島の交通コスト負担軽減について御説明いたします。

9 ページをお開きください。

離島における交通コストの課題ですが、交通手段が船または飛行機に限られ、本土における鉄道等の陸上交通と比較し移動に係るコストが高い状況であります。そのため、県においては離島住民の割高な船賃及び航空運賃を低減する沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を実施しております。船賃についてはJR在来線並み、航空運賃については新幹線並みの運賃を目指し、船賃では約3割から最大約7割、航空運賃では約4割の運賃低減が実現しております。また、病院や高等学校がない小規模離島については、観光客等の交流人口の航空運賃を約3割低減しております。さらに那覇—久米島間の航空路線につきましても、地域の活性化を図る実証実験として平成27年5月から交流人口も新たに対象とし、約1.5割の運賃低減を図っております。

次に、陸上交通の基幹バスについて御説明します。

10ページをお開きください。

沖縄本島のバス路線において、特に国道58号を通過するバスは20系統以上と多岐にわたり、1日の運行本数は約500本にも上がり基幹的な役割を担っています。このようなことから、バスの運行本数の多い那覇市から沖縄市までの区間を基幹ルートとして位置づけ、定時・速達性の高い多頻度運行の基幹バスの導入を目指しています。効率的にバスの活性化を図るため、基幹ルート区間においてバスの定時・速達性や快適性を高めるためのさまざまな施策を集中的に実施しています。

11ページをお開きください。

バス交通の活性化を図る施策について御説明します。基幹バスの利便性及び快適性の向上を図るため、全ての利用者の乗降性にすぐれるノンステップバスを導入しています。あわせてバス停における待合環境の改善、及び案内情報のユニバーサルデザイン化を行っています。また、スムーズな乗降や精算の利便性向上を図るIC乗車券システム—OKICAの導入や、バスの定時・速達性を確保するため、今年度新規事業として急行バス運行の実証実験を行うとともに、県警察の交通管制システムと連携した公共車両優先システム、PTPSを導入し、バスが交差点を通過しやすくする取り組みを予定しており、これら各種施策を一体的に実施することによって、利便性の高い快適な基幹バスを実現したいと考えています。

次に、バスレーンの延長について御説明します。

12ページをお開きください。

基幹バスの定時・速達性及び利便性の向上を図るためには、バスレーンの延長・拡充が必須となります。このため、第1段階として、平成27年2月に那覇市天久から浦添市牧港間のピンク色の区間を37年ぶりに延長しています。今後

は、延長効果の検証や西海岸道路等の整備状況などを踏まえ、段階的に那覇市久茂地から宜野湾市伊佐までの連続した区間においてさらなる延長を実施することとしており、最終的には沖縄市コザ十字路まで延長することとしています。

次に、陸上交通の中のタクシー関連について御説明いたします。

13ページをお開きください。

県では、タクシー事業の活性化と利用環境改善を図るため、平成26年7月に国、県、県警察及びタクシー事業者で構成する沖縄県タクシー問題対策会議を設置しています。タクシー協会と連携しながら、乗り場整備について取り組みを実施し、平成27年度には那覇港に約30台分、本部町役場に1台と本部町営駐車場に2台分のタクシー待機場が確保されました。また、乗務員のマナー向上や労働力不足等についても検討を行っており、運転者の確保についてバス・タクシーの二種免許取得に係る補助事業を、平成28年度からの実施に向け関係機関と調整中です。

次に、沖縄都市モノレールについて御説明します。

14ページをお開きください。

定時・定速性を確保できる公共交通機関として平成15年8月10日に開業した沖縄都市モノレール、愛称ゆいレールは延長12.9キロメートル、那覇空港駅から首里駅までの15駅を所要時間27分で運行しております。ゆいレールは平成27年度の1日平均乗客数が4万4145人で6年連続で増加し、4年連続で過去最高を記録するなど、県民及び観光客の足として順調にふえ、そして定着しております。

次に、15ページをお開きください。

沖縄都市モノレールの延長について御説明します。延長整備事業は、首里駅からてだこ浦西駅までモノレールを延長し、沖縄自動車道と結節することで相互利用が可能となり、広域的な公共交通ネットワークの形成を図ることとしています。延長は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の19駅を所要時間38分で運行します。総事業費は480億円となっており、平成31年春の開業を予定しております。

次に、16ページをお開きください。

新たな公共交通システムについて御説明いたします。現在進めている鉄軌道の計画案づくりについてです。まず、1の導入に向けた検討の流れの中で、事業全体の流れを示しています。2の計画案の策定内容については、構想段階として現在取り組んでいる計画案の内容を示しています。計画案には、鉄軌道整備計画として起終点のおおむねの位置、おおむねのルート、想定するシステムなどのほか、フィーダー交通ネットワークのあり方や駅を考慮したまちづくり



や公共交通利用促進など、沿線市町村の役割についても盛り込むこととしております。フロー図のとおり、現在の構想段階が終了すると、次に駅の具体的な位置や具体のルートの検討、システムの選定などを行う計画段階へと移行することになります。その後、概略設計、環境アセスメントや都市計画決定、鉄道事業法等に係る諸手続を経て、工事着手となります。また、国とは事業化に向けて特例制度の創設や整備主体、事業主体についての調整も行うこととなります。

17ページをお開きください。

全体の取り組みをもう少し詳しく説明させていただきます。現在取り組んでいる計画案の検討に当たっては、社会面、経済面、環境面等のさまざまな観点から総合的に検討を行う必要があり、県民及び市町村等の理解と協力が不可欠であることから、透明性の高い計画策定プロセスが求められております。そのため、計画案は5つのステップに分けて、段階的に検討を行っており、現在ルート設定や評価方法等について検討を行うステップ3の段階となっております。今後のステップ4以降では、複数のルート案について県民や市町村等と情報共有を図りながら、設定した評価項目に基づき客観的に比較評価を行い、よりよい案を選定していくこととなります。

18ページをお開きください。

計画検討の体制としましては、計画案自体の検討を行う学識経験者から成る2つの委員会と、県民との情報共有のあり方など検討プロセスについて助言を行う委員会を設置しております。また、コミュニケーション活動として、県が事務局となり県民及び市町村、関係機関等を対象に、情報提供・意見把握を行いながら検討を進めております。なお、計画案は総合的な観点から検討される計画検討委員会の検討結果を踏まえ、最終的には知事が決定することとなっております。

19ページをお開きください。

ここからは、具体的な現在の検討状況であるルート案の検討過程を示しています。まず、鉄軌道導入の目的が左側に示されています。鉄軌道導入については、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現や、陸上交通の現状の課題解決の観点から整理した6つの項目を図ることを目的にしています。これらの目的を果たすためには、公共投資や観光施策などさまざまな取り組みが必要になりますが、その中で公共交通に求められる役割に圏域間連携の強化、移動利便性の向上などの5つの項目を設定しました。この役割を踏まえ、対策案となる骨格軸とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築を検討することにし、そのうち骨格軸のルートについては、那覇と名

護間において多くの人が利用できる地域、自動車交通が集中している地域などの視点から検討を行いました。また、フィーダー交通については、既存の公共交通ネットワークやまちづくりを考慮した骨格軸と地域を効率的に結ぶ視点で検討を行っています。

次に、20ページをお開きください。

先ほどの検討の視点を踏まえて出てきた現在の骨格軸のルートの検討ですが、具体的な骨格軸のルートの検討に当たっては、那覇一名護間における人口、県民や観光客の移動状況、バス利用者数、宿泊施設、自動車交通が集中している地域、まちづくり支援などを確認の上、検討を行いました。その結果、4つのルート案が示されました。具体的には、A案、一番左側の案です。これは延長が約60キロメートル、中部圏域の西、北部圏域の西を通る案です。B案は延長約67キロメートル、中部圏域の西、北部圏域の東を通るルートです。C案は延長約63キロメートルで、中部圏域の東、北部圏域の西を通るルート、D案は延長約67キロメートルで、中部圏域の東、北部圏域の東を通るルートになります。去る5月から6月にかけて行ったパブリック・インボルブメントPIでは、これら4つのルート案以外にも、どのようなルートが考えられるか意見を伺ったところであります。寄せられた意見については、8月開催予定の専門家で構成する委員会へ報告し検討を行い、ステップ4以降は比較評価を行う複数のルート案を設定することとしております。

以上が、この資料の説明となります。

また、このほかに、資料3としまして公共交通ネットワーク特別委員会の審議事項及び4年間の総括ということで、この委員会が4年前に設置され、今回、県議会の改選に伴い多数の委員が入れかわりましたので、4年間どういった話し合いがなされてきたのかを資料3で、非常に簡単にではありますが、参考のためにまとめて提示しています。資料4では、平成24年に作成しました沖縄県総合交通体系基本計画の概要版を提示していますので、御参考までをお願いしたいと思います。以上です。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、沖縄県の公共交通施策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にお願いいたします。

質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 初めて公共交通システムの説明を受けましたが、まず全体的な考え方としてはある程度捉えることができたのですが、県土の均衡ある発展からいえば、まず基幹軸となるのが那覇一名護間ということで、その方向からの4つのルート案が出ているわけです。AからDまでです。ただ、私ども南部圏域としては各市町村軒並みに人口増加が起こってしまっていて、那覇空港からもかなり近いということからすると、今後かなり産業の振興も含めて人の動きが活発化してくると思われれます。さらに与那原町東浜には大型MICEが決定していることを考えますと、まず基幹軸でいう部分からは南部は抜けていると言ってもいいのですが、それを補完する、あるいは基幹軸はこの4案以外にはないということですか。

○下地明和企画部長 最後にも説明しましたように、5月から6月にかけてPIを行って今、県民の意見を聞いたところでございます。まだ最終集計はされていませんが、これまでにない数、9000件弱ぐらいの意見が寄せられているということでもあります。その中にどういう提案があるかもまだ詳細は検討していませんので、そういったものも含めてどういったルートがあるのか、これに加える案が出てくるのかどうか、それは今からの検討課題となっております。

○座波一委員 今の説明は、まだこの意見を反映していない部分があるということで、それ以外の案も今後検討するということですか。AからDまでの案以外に。

○下地明和企画部長 これらの交通量、お客さんの乗る数を含めて基幹軸として延長することになるのか、あるいはフィーダー交通の強化という形でのネットワークづくりでいくのか、これはあくまでも県が提案する話ですので、それを最終的に国にやっていただかなければならない。県だけでできる内容だけでもないで、そこら辺は後の議論にもなってくるのかと思っています。

○座波一委員 特に、与那原町に大型MICEが決定しているということがあります。ということは、この部分での交通の基本的な形態をまだ見出していないこととなりますので、これは大変懸念されることなのです。当然御存じかと思いますが、この部分が基幹軸に入るのか、あるいはフィーダー系でどのように補完しようとしているのか、LRTなのかBRTなのか、そういった話し合いもされてはいるのですか。

○下地明和企画部長 フィーダー交通も含めまして、事業の所管も含めてどういうあり方があるのか、関係市町村も含めて今、意見交換を行っているところです。

○武田真交通政策課室長 今、御質疑のあった基幹軸から外れたところのお話ですが、お手元にあるニューズレター4号をまずごらんいただきたいと思えます。こちらの真ん中のページをごらんください。見開きになりますが、上のタイトルで対策案検討の基本的考え方という資料があると思えます。基本的には今、この考え方に基づいて作業を進めているところになっています。この流れを簡単に御説明しますと、左に課題というか目標がありまして、その目標を達成するために、公共交通においてはどのような役割が求められるかというものが左側のページにまとめられています。この役割を踏まえて、今後取り組むべき課題、これまで取り組んできた取り組みについては右のページに取り組みという形でまず一旦整理させていただいています。その中の②が今後具体的な検討が求められているものという形で整理をして、この部分が具体的な鉄軌道の部分になってきます。その検討の進め方が5ページ右下の対策案検討の進め方になっています。その検討手順というものを①から④で分けていますが、まず①で骨格軸の設定として那覇一名護間を仮置きして結んでみましょうと。②で那覇一名護間のルートをまず検討してみましょうと。それぞれのルートごとに、骨格軸の地域をどういう形で結んでいきたいと思いますというものが③の世界になってきます。今、行っている作業はここまでです。次、④でフィーダー交通についても需要確認をした上で、軸として取り組むか取り組まないかは今後の作業になってきます。

○座波一委員 言いたいのは、この与那原町の大型MICEがもう目に見える形での計画が今、始まろうとしているわけです。その計画とこの公共交通の計画が余りにも別物過ぎて、その関連性を見出した計画がないのかということです。これは誰から見ても、この東浜にいく空港からの一コンベンション的な機能を持っているわけですから、1日で、午前中で1万人から2万人くらい移動するのです。そういうものにどう対応するかということです。そこをこの南北の基本軸と同等なぐらいの見方で位置づけないと、大変なことになりますよ。この国道329号に対する……。そういうものは横断的にやらないといけないと思えます。MICEの計画は同じ企画部の中ですよ。違うなら違うでいいのですが。

○下地明和企画部長 今のフィーダーとして位置づけていますMICE施設近辺への交通アクセスにつきましては、担当部局である文化観光スポーツ部とも連携するとともに、与那原町、南風原町と連帯して市町村とも十分に調整をした上で、どういう交通網が適切なのか一例えばよくある話が、同じフィーダー網でLRTにしてもBRTにしてもバスにしても、いろいろフィーダー交通網があるのですが、特にLRTになって路上部分を走るということになると、いろいろ指摘されていますのが、速達性の面でバスにも劣ることもあり得ると。それからどうしても車両を締め出さざるを得ない状況も出てきますので、どれが一番最適な交通機関になるのかということも含めて、それに伴って専用軌道にするのか、道路を通すのか、バスが走行しやすい道路環境にしていくのかと、いろいろこれからの課題だと思っております、これは今、申し上げた文化観光スポーツ部、周辺市、MICE予定地の与那原町ともこれから連携を図っていくことになると思います。

○座波一委員 今、LRTであっても既存の車との関係でむしろ締め出す可能性もあって、いろいろ決め手にはなっていないということですが、南部地域の各市町村とも、今回の鉄軌道からは一体我が町はどうなるのだろうと、そういう声がたくさんあります。その中で、地形的に見たら南北間は1本の往来ですが、南部地域というのは周遊型が可能です。周遊というやり方が可能ですから、この地形に沿ったLRT、あるいは最終的にどういう形になるかわかりませんが、この南部地域が交通網、道路網の整備がおくれている関係上、どうしても今回の決定には大変な不満を持つ可能性がありますので、十分これを入れて計画に反映してもらいたい。第2滑走路ができるころからはもっともっと空港圏の需要が高まりますから、そういう意味では、もちろん名護まで通すことも結構ですが、空港圏の活性化というものが大変重要になると思います。どのように南部地域の将来像を示すことができるか。昔、軽便鉄道があったわけですから、戦争でなくなったということであれば、それを中心に復興という大義名分が通りますので、そういうことをぜひ国にお願いすることでも可能ではないかと思えます。

○下地明和企画部長 今、御提言のとおり、南部地域は那覇から面的広がり非常に広い地域だということをお覚しております、この計画の中でも西海岸から南部地域においていく道路、それから南部東道路だとか、この放射上に延びたものを次にどのようにして横につなぐかということ。そういったものを十分検討しながら、道路、そしてフィーダー交通のあり方について関係市町

村と一緒にあって検討してまいりたいと思います。

○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 今回のM I C E 事業と絡めてですけれども、この総合交通体系ということになると、沖縄県全体の公共交通のあり方を決定していくわけですよ。その中で、新たな今大きな変革が生まれているのが、県の事業による先ほど出たM I C E 事業。これは年間相当な数の人の移動があることが見込まれています。ただ、今の段階で県が行っていることは、予算は決定した80億円。これは国のいわゆる事業採択はまだ。M I C E の事業としては沖縄振興一括交付金——一括交付金を使ってやるということに進んでいます。平成28年の段階で、土地の購入までこぎつけている段階で、この交通体系の問題というものと、いわゆる有機的にこれが県全体の交通網の体系として確立されていないと。これは後からでいいという話ではないですよ。事業決定ということになると、これは皆さん方、今の説明ではM I C E ができ上がった時点で人の移動がどれくらいあるのか、そういったものを勘案して、道路の整備を含めて公共交通のあり方を検討するという話になりはしないかと思っているわけです。それでは余りにも遅過ぎて、庁内的に、各部横断的に交通体系のあり方というものが進んでいかないと、今は企画部でやっている交通体系のあり方と、M I C E 事業と全くかけ離れて物事が進んでいるわけです。実態はどうなっているかという、東浜のエリアを生かすために、国道329号を含めていろいろな交通の整備が行われているのです。これを根本的に見直さないといけませんよ、M I C E が来るとということになると。今の整備でいいのかと、到底今の整備では間に合わない。ではこの用地買収を含めてどういう形で……。2020年にはオープンさせると言っているのですから、この計画とどう整合性がとれていくのか。それをオープンさせたらそこに人を運んでいく、いわゆるL R T を検討している、フィーダー交通を検討しているということもありますけれども、これが今の段階で織り込み済みで物事が走っていかないと、これは私は後づけになってしまって、後手後手になってしまわないかと非常に心配を持っている。座波委員が言おうとしていることはまさにその部分で、並行して物事が進んでいかないと、余りにも計画自体が私は憂慮される、懸念される事態だと思っているのです。総合的なものはどこがまとめて、企画立案してそれを有機的につなげていくということをやっているのですか。

○下地明和企画部長 M I C E 施設の決定が昨年度ということもありまして、この交通体系の基本計画ができたのが平成24年で非常にタイムラグがあるということで、まだこれを改定し切れていないという状況です。ただそういうこともありまして、文化観光スポーツ部では大型M I C E 施設の東浜での建設に伴って、そういうイベントを含めて大型M I C E の施設整備・運営事業者の選定に当たって、応募者に対して大量人員を定時移動するシャトルバス、その他の交通手段を利用した計画を含めて提案を求めているということでした、当面の対策といえますか、近況の対策としてはそういうことを考えているということですが、今、委員が御指摘しましたように、永遠にそういうことをするわけにはいきませんので、早急に私どもも今回のM I C E 施設の決定を受けて、交通体系の基本計画を見直す作業に入りたいと思っています。そしてそれに当たっては、今申し上げたように、今までの計画どおりでは容量上全く間に合わないという御指摘もありますので、土木建築部を含めて、所管も含めて体系の見直しを図っていきたいと考えています。

○翁長政俊委員 県はM I C E 事業を決定しているのだよ。決定して今、国と土地の購入をするための交渉をしています。一括交付金で57億円を使わせてくれとやっているわけです。これがつくつかつかないか、全体計画を出せということになっているが、全体計画が見えない。全体計画の中にはこの道路網も含めて、いわゆる公共交通機関も含めて全部必要になってくるのですよ。あそこに4万平米規模の会場をつくって、そこで年間150本の催し物をやると。こういう計画は初年度から始まるのです。今言うようなバスでピストン運行するという話ではないでしょう、これは。M I C E はM I C E として切り離して、今、文化観光スポーツ部がやるのは結構。けれども、それにつないでいく公共交通という意味においては皆さんの責任だ。これは誰が責任を持ってやるのですか、つないでいくのですかと。ここの部分が問われているものだから、きちんとした計画を持たないといけない。後づけでいいという話ではないのです。国からもその計画を出せといわれている。出せない、出せないから予算がつけられないという話になっている。予算をつけるためには、全体的な構図が見えないとだめだ。全体的な構図を説明するのは誰かということ、公共交通部門であるあなた方だ。だから、今の程度の話では相手には理解できませんよ。融資を受けるという言い方はおかしいけれども、事業をやる、金を出すところがある、国が金を出す。金を出す相手にしっかりと事業の中身の説明が査定されて、それがオーケーと言われないう限り金が出てこないのだよ。だから、ここの部分をもっとしっかりと交通体系という意味で、いわゆる南部一帯を含めてM I C E のエ

リア全体の問題としてどういう交通体系をやっていくのかというものは、平成24年で決定したからまだこの議論が進んでいないという話ではない。ことし土地を買うのだよ。土地を買うということは、もうすぐということだ。国が出さないと言っても、基金から崩してでもやると言っている。それも検討すると言っている。そういうことになると、この事業は進んでいくのだよ。あと4年でこれをきちんと体系的に組み立てていかないといけないのだよ。あと4年ですよ。4年、5年、次のオリンピックまで。それまでに完成できますか、皆さん。こういう問題もはらんでいるものですから、先手先手で計画をきちんと練り上げて、変更する分については改定する。改定して、きちんとしたMICEの需要に応えられるような交通体系をつくっていく。この予算もしっかりと確保していくということを目に見えた形で進めていかないと、私は交通体系そのものも問題になるし、MICE事業そのものも問題になると思ってるのです。だから有機的につないでいく、全体をコーディネートする者が必要だ。私はそれはまさに企画部だと思っているが、どうでしょうか。

○**下地明和企画部長** 先ほどの話をしますと言いわけになりますので言いませんが、御指摘のとおりだと思いますので、早急に見直しを含めて取り組みたいと思います。

○**翁長政俊委員** MICE事業は私どもも必要だと思っていますから、成功させるためには、開業した初年度から有機的に動いていくという話でないと話にならないわけです。そのためには、これにまた観光の活路を見出している観光関係者もいるのですから、しっかりとここは予算の確保も含めてやっていかないと。全体像をまず見せてください、全体像を。今の説明では全体像が見えない。鉄軌道という意味においては名護と時間軸があって、そこでやるというのはあらあら形としては見えているけれども、まず全体的なものを見せてください。以上です。

○**玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。  
大城一馬委員。

○**大城一馬委員** MICE関連でありがとうございます。しっかりとバックアップしてほしいと地元からお願いしたいと思います。やはり、このMICE決定で、最初はいろいろLR T導入等、大分前から話が出ていて、南部地域の交通渋滞、あるいは南部観光のためにいろいろと提案はされています。そこで



M I C Eがさらにまた誘致決定となりますと、やはり皆さん心配しているように、当然、交通網体系の対策はまずイの一番だろうと思っているのです。翁長委員からも全体像の話がありました。今、文化観光スポーツ部では整備計画の策定が進行中だということがあります。ただちょっと気になるのは、庁内に横断的な連絡調整部署がつくられていますよね。土木建築部、文化観光スポーツ部、そして皆さん方企画部、つくられていますよね。委員長も安慶田副知事だということを知っていますけれども、つくられていないのですか。私のところにはつくられていると。委員長も副知事だと。ところがしかし、なかなか機能していないというのが、今のような一体どうなっているのかと出てくるわけですよ。

○下地明和企画部長 今のような話は私どもにもちらっとありましたけれども、設立されるということは聞いていますが、設立はまだだと聞いております。それから先ほどの交通体系基本計画の見直しに当たっても、翁長委員からもありましたように、4年という短い歳月の中では一これは有識者を集めて話し合い、会議の場を持たないといけないと思いますが、場合によっては緊急的な対応からスタートして、中長期的なあり方を含めて、そういう段階的な見直しも含めて考えていかなければ間に合わないかもしれないと思しますので、それは有識者の皆さんの声を聞きながら、整備進捗の関係部局の話も聞きながら早急に取り組みたいと考えています。

○大城一馬委員 この道路交通網体系、この件につきましては、やはり地元からも結構な要望事項が出ているのです。既に皆さんのところには届いていないのか、こういうものも。ですから例えば、土木建築部には道路網の整備、新設とか改良等もう既に出ているのです。そういったところはしっかり把握しながらやらないと、企画部は企画部、土木建築部は土木建築部、文化観光スポーツ部は文化観光スポーツ部で、それぞれが動いていくと成功しませんよ。やはりM I C Eは沖縄経済の、観光振興の大きな柱、県全体の将来ビジョンになっているわけです。そのくらいの大規模な事業ですから、企画部長、この横断的な部署の連絡会議のようなものを、皆さんのところで把握していないということになっているのですが、私のところには設置しましたということで地元からもちゃんと聞いているし、先ほど申し上げましたように委員長が副知事ということもあるので、もう少ししっかり情報というものはとっておかないと、今の段階ではどうもそれぞれが別々に動いているというのが目に見えてあるのです。ですから、これは確認して、きょうにも入るというわけにはいきませんか

ら。つくるということは前に私は直接副知事からも聞いていましたから、文化観光スポーツ部長からも。つくられたということもあるものですから、そのところは後日確認しながらやってもらいたいと思います。

**○下地明和企画部長** 今の件は全く話がないということではなくて、3つか4つ、確かにこういう調査委員会をつくって進めるという話は一応ありました。ただまだ、その委員会の設立には至っていないということです。そういうことであります。私どももかかわるので早く設置してほしいと。文化観光スポーツ部が事務局になるものですから、それで今待っている状況です。

**○大城一馬委員** 繰り返しますけれども、この話が出たのは昨年なのです。今まだつくられていないこと自体がおかしな話であって、もしそれがなければ早急に立ち上げてください。しっかりした部署を立ち上げてください。

そしてもう一つ、前企画部長とのやりとりの中で、L R Tは骨格軸の起終点が決まらないとはっきりは言えませんが、この起終点を決定した後、実現可能性のあるところからいわゆるフィーダー線、L R Tを含めて導入の可能性もあるという答弁をいただいているのです。それで起終点がことしの8月から12月の間にはおおむね決まることとなりますから、やはり交通移動手段としての考え方、私も話をしていますが、単に那覇一与那原間の話だけではなくて、八重瀬町、南城市、そして南部地域の観光周遊のためにもL R T導入は必要だろうと。2015年に交通政策白書を国土交通省が初めて出したのです。その中に、今後のいわゆるこういう横の移動というものはコンパクトな移動手段、そしてまちづくり。L R T等を導入してまちづくりにつなげるということが、初めて国から方針が示されているわけです。要するに今、既存の日本全国の鉄軌道では相当な赤字があると、新幹線以外。そしてこの10年間で1億5000万人の乗車数が減っているということもあって、国がL R T導入に向けて転換をしているわけです。そういったことも含めますと、やはり沖縄もむしろL R T導入先進県にぜひなって、持っていくべきではないかというように思うのですけれども、新しい企画部長はどうでしょう。

**○下地明和企画部長** L R Tに限らず専用軌道という形でやりますと、当然コストの問題も出てきますし、ルートが固定化されていくといういろいろな面が出てきます。ですから、フィーダー交通の選定に当たりましては、その地域に合った、地域の実情を十分に勘案して、それがいいというのであればそれで市町村も含めて、住民も含めて連携してやっていくことになるだろうと考えてい

ます。機動性といいますか、地域をきめ細かく回れるという意味ではバスという選定もあるというように考えています。それから最初の御質疑の、骨格軸が大方決まればフィーダー交通の整備という話はどうかということですが、これについても大方の起終点が決まって、どうしても時間を要する軌道線のフィーダー交通を整備したいというようなことであれば、それは並行して進めるというのは大いにありではないかと考えています。といいますのは、せっかく骨格軸をつくっても、そこに集約する、人をうまくまとめて流していくフィーダー部分の整備がなければ、骨格軸の利活用が図られないわけでして、全体的な体系づくりという意味では、バスなどと違って専用軌道を走るようなLRTというようなものは時間もかかりますので、並行して進めるというのはありではないかと考えています。

○大城一馬委員 LRT導入については那覇市が音頭をとりながら、南風原町、与那原町、いわゆる公共交通協議会的なものを立ち上げようという構想が出ているのです。市町村議会議員のメンバーも取り組んでいるわけです。ぜひ、この中に県も……。この件については要請があったのかな、あったね。入るということはまだ決定していないわけですよ。それを含めて、しっかり県もそれぞれの市町村も一緒になって、ぜひ研究、早期導入に向けて取り組んでもらいたいと思いますので、よろしくお願いします。

○武田真交通政策課室長 今、委員からお話がありましたとおり、那覇市においても昨年から平成27年度、平成28年度の2年間かけて、市内のLRT導入についての可能性調査を行っているという話は聞いています。我々にも少しお声がかかりまして、一、二度は勉強会のような形で参加させていただく機会もございました。那覇市では、基本的には市内でいろいろ議論を重ねているという話は聞いています。今後またお話があれば、積極的に県もかかわっ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。  
比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 わかりやすいので、この「おきなわ鉄軌道ニュース」でお聞きしたいのですが。5号ですか、現在はステップ3の段階で、2ページを開くと、この4つのルート案を検討するときの視点が書かれていますが、気になるのが、1から4の視点に加えて採算性を考慮した検討を行うとあるのですが、

なかなかこの採算性というのがどこを見てもわからないのですが、ここはどういった検討ができるのですか。

○武田真交通政策課室長 採算性につきましては、当初先ほど示したニュースレター4号の真ん中に役割がありますが、4ページの右側になります。これについて県民に意見を求めました。ことし1月から2月にかけて意見をいただきました。5ページに問いがございませけれども、将来の姿の実現等に向け公共交通にどのような役割、どのような取り組みを求めますかという意見も求めたところ、約6000人の方の意見が出てきました。その中に、この役割の中に抜け落ちた視点という形で一我々は前提条件だと考えていたのですが、県民から採算性を重視すべきだという意見が出てきて、これをニューズレターではさらに採算性についても書き加えた形で役割を整理し、その視点に基づいてルートを選定したという経緯があります。その中においては、留意すべき事項等の中で極端な大回りにならないというものも、一つの採算性の話だと思っています。今後そういった採算性の視点も含めて、ルート案については比較評価をステップ4でしていきます。その際には、それぞれのルートにおける採算性について示していく形になってきますので、結果的にそういった採算性についても比較評価という形で、県民の声に対応していけるかと考えています。

○比嘉瑞己委員 では、ルート案が最終的に決まるのはステップ5。決まるまでにはもちろん採算性もちゃんと県民にも示しながらいくということですね。それと関連して、多分僕も同じ疑問を持っていたのですけれども、6ページ、7ページでいろいろこれから想定されるシステムの検討ということで紹介がありますけれども、その一番下に建設コストというところがあります。これも含めた採算性という理解でよろしいですか。

○武田真交通政策課室長 もちろん採算性ですので、そういったものもありますが、これは整備費の話になっています。各ルートごとに整備費も出します。採算性という意味では、どちらかというランニングコストに近いのかと思います。我々が今、考えているのは上下分離方式なので、こちらはどちらかという整備費という形で公の部分が負担する。採算性という、どちらかという事業者が運営するという意味においては、ランニングコストが主になってくると考えています。

○比嘉瑞己委員 採算性は2つあると思いました。皆さんが言っているランニ

ングコストの部分でいって、県民がこの4つの案からランニングコストの分で考えたらどれがいいだろうと考えたときに、長所短所がわからないのです。沖縄21世紀ビジョン基本計画の中で、それぞれここは人口が今後ふえるだろう、こういった地域になるのでホテルもふえるだろうという情報がないままで、ただ自分の町に通ってほしいという議論だと深い議論にはならないのではないかと思います。その点はこういった示し方をしていきますか。

**○武田真交通政策課室長** ルート案についてはどういった視点で評価をするのかというのが、先ほど言った4号の7ページに実際の評価指標というものがあります。これはわかりやすいようになんか簡便に書いているものですが、事前の委員会でかなり事細かい項目を定量的、または定性的に評価するというような形になってきます。それぞれのルートごとにそういった評価項目一物差しと我々は申し上げていますが、そういった評価指標に基づいて全てのデータをお示ししていきたいと考えています。委員が先ほどおっしゃっているのは、その中で何を重視するかというお話だと思いますが、その辺については今後、専門家の意見も取り入れながら、選定の考え方についても整理していきたいと考えています。

**○比嘉瑞己委員** それはしっかりとわかるように。もう一つの整備にかかる費用についてが今、県民が知りたいところだと思うのです。この新しいニュースを見ていると、右上に鳥のイラストがあって、「1時間で走らせるためには時速100キロ以上必要なんだね」とコメント的にやっているのですけれども、これから導き出していくと、それではLRTは専用軌道だけれどもなかなか難しいのかという印象を受けるのです。海外では100キロ出るけれども、現在は60キロだ。コストで考えていくと、LRTのメリットなどもあると思うのです。こういった建設にかかるコストについての情報開示が不足しているのではないかと思います。これは次のステップで出てくるのですか。

**○武田真交通政策課室長** ここの建設コストというのはどういったものを集めてやっているかということ、実際に行われた工事に基づいた建設費、データを平均化するような形でお示しをしています。実は併用軌道を有するLRTの部分ですが、これが今、20億円から30億円という形で非常に小さく見えるのですが、実はここの中には、最近行ったLRTの整備はほとんど既存のJRが廃線した路線をそのまま利用するような形で、用地買収はほとんど入っていません。一方、専用軌道の部分はかなりの道路の拡幅、用地買収などが入ってきて、それ

が実績として入っています。ですから実は、ここに高架、トンネル、道路内などいろいろ書いていますが、物差しが全て一緒かというとは違っています。実際、沖縄にLRTを導入しようとした場合に、そこに用地がかかってくると額としてはかなりはね上がると思っています。そこは地域によっても値段は違ってくると思っています。今、そういった物差しを一緒にせずに、ただ単に事例だけをもって表示しているという意味で、左側に少しただし書きのような形で建設費は事例を参考にし、というのはそういった趣旨で書いているものです。

**○比嘉瑞己委員** こうした細かいコストについての議論は、どの段階でやっていくのですか。

**○武田真交通政策課室長** そういった意味で、導入区間に応じて整備費というものは変動してきますので、そちらについてもステップ4で、導入区間に応じてどういった費用にはね上がるかというものは示していきたいと考えています。

**○比嘉瑞己委員** 戦後の大きな事業になると思いますので、御苦労もあると思うのですが、本当に間に合うかなというのが正直なところです。ぜひ、計画が順調に進むように願っているのですが、今、進み方としては順調に進んでいますか。

**○武田真交通政策課室長** 今、ステップ3というところで、我々、この構想段階の計画案づくりを何とか年内に進めるべく検討を進めているところです。8月に専門家の委員会で御審議していただければ、次はステップ4に移るという形で考えています。そこは審議の結果になってきますけれども、我々一生懸命、年内、少なくとも年度内には計画案づくりを完成するような形で取り組んでいきたいと考えています。

**○比嘉瑞己委員** 最後になりますが、この間ステップ2のときから私は議論を見ているのですけれども、だんだん具体的なものが見えてきた感はするのですが、ただ、県民にとっては数字が全然見えないなど、いろいろな不満があると思うのです。なるべく早く県民が参加して、みんなが合意できるような計画にしてほしいのですが、きょうもこの後ですが陳情が出てきました。4つの案が出ただけで大騒ぎになっていると思うのです。こういった陳情はなるべくはいろいろなところから出てくる状況というのは余り好ましくないと思うので

す。きちんと説明ができていれば、皆さんもそこで意見交換ができると思うので、こういった県民、特に市町村の合意形成をどのように図っていくのか。

**○下地明和企画部長** 今回の交通政策課室長の発言を少し補足しますけれども、あくまでも今、県が構想段階をやっています。そして、国は国でこういった機能がよいか、コスト低減方法があるかなどいろいろな調査をやっています。その中において県が進めている構想段階は、県がやることですから一応順調にきていますと。しかし、次の計画段階に行くときは整備主体を決め、整備手法を決めという、場合によっては新幹線と同様の方式をとる一新幹線方式をとるとすると、上下分離方式ということで下の物をいわゆる昔の日本鉄道建設公団、今の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が下をやって、上物だけをつくって走らせる整備新幹線方式をするにしても、国が3分の2、地元市町村自治体が3分の1というスキームで今、本土ではやっているのです。それを本当に県でやった場合、地元自治体は持ち切れるかということがありますので、そのときは国の直轄事業と同じぐらいの5%を地元が持って、45%を独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構というような非常にすり合わせというか、調整がスタートするのです。そういったものがきちんと始まって、やっと計画段階が始まるわけです。それを前提にして考えていただかないと、その段階にならないと起終点も決まらない。今は県の構想段階ですから、おおよその起終点という言葉を使っています。ただ、発信の仕方についても、我々もそういった問題がないように、現時点がどういう段階にあるのかを含めてうまく発信するようにしていきたいとは思っています。

**○比嘉瑞己委員** 最後、これは要望にして終わりにしますけれども、多分意見が合わないかもしれないのですが、ある方の意見でこの上下分離方式も疑問を持っていると。赤字になるという前提で議論を進めるとそうなると思うのです。けれども、これは沖縄が観光立県を目指す中で、本当はもっといい運営方法があるのではないかという視点がありましたので、そういった意味でもう少し数字にこだわりたいと思っていますので、ぜひそこら辺もわかるように示していただきたいと思います。終わります。

**○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** 5ページ以降に離島交通の分がありますけれども、簡単に教

えてください。一般質問で當問議員が船運賃の件で、新造船については県から補助しているけれども、きちんと下がっていないのではないかという議論があったと思うのです。それで、航空機についても平成26年から購入費の補助を行って、また今年度もRACへ2機やるというようなことで補助をしているということです。そして9ページには、船運賃で3割から7割、航空運賃で約4割の運賃低減ということですが、この後もっと低減してくださいという陳情も上がっているのですが、離島の皆さんが本当に下がっているというような実感を受けているのか。あるいは進めている担当部局でこういった課題がある—7割、4割は目標にしているけれども、なかなか思うように進んでいない状況もあるのか。まずその辺を簡単に説明をお願いします。

**○下地明和企画部長** この事業は実施して4年になりますので、住民から非常に感謝の言葉をたくさんいただいています。実際に走行距離といいますか、航路の距離とJRのローカル線並みの単価を掛けた値段で設定していますので、4割から7割、実際に離島住民はその恩恵を受けています。そうすると歯医者に行くにしても、子供が小さいと親御さんで行くとか、頻繁に出入りができるようになったということで、利便性についてはよかったという言葉いただいています。

**○大城憲幸委員** では今、特に航空運賃については4割きちんと下がっているという認識でいいと思うのですが、船運賃についてはいろいろ課題があるという議論があったと思うのですが、その辺はきちんと4割から7割、実績として下がっているという認識でいいのですか。

**○下地明和企画部長** 離島住民の活用については、きちんと価格設定も報告が来ていますので、ちゃんとされているということです。

**○大城憲幸委員** 離島住民には、これまでも旅費の補助もしたりしていましたがけれども、ここにもあるように、観光客を含めて離島の活性化を考えた場合には、交流する皆さんの旅費を下げるという意味で、私は船運賃や船の新造船、航空機材の補助を始めたと思うのですよ。その部分についてはどうですか。

**○下地明和企画部長** エアと比べて船運賃は相場的にそう高くないというのと、離島に行く観光客、それが1年に1回行くか2回行くかというような形の中で、住民以外にまで引き下げることができるのかどうかと。そこは我々とし



ては、そんなに大きな負担にはなっていないのではないかという判断のもとに、離島住民だけは確認できるカードをもって低減をしているところです。航空運賃についても3割程度低減していますが、これは特に小規模離島の活性化に、航空運賃を下げることによって何らかの足しになればということで、これについては航空機が飛んでいる地域について、させていただいているという状況です。

**○大城憲幸委員** 少し私も勉強不足なものですから、離島の生活者の支援という意味でそれはわかるのですが、やはり船を新造船している、航空機を買って航空会社に提供しているわけですから、私はやはり全体としても下がらないといけないと思っていますし、離島の経済の活性化を考えると、入ってきていただく皆さんの航空運賃、船運賃をできるだけ下げていくことは必要なことだと思いますので、勉強しながら議論をさせていただきたいと思います。

**○下地明和企画部長** 今の離島航路運航安定化支援事業、船の購入あるいは建造に対する支援、これにつきましては離島は今までずっと赤字航路なのです。それに県も多額の補助金をやってきたと。そして市町村も負担してきたということで、航路の維持確保をきちんとやらなければいけないという観点から今の支援事業は始めたものでして、これが赤字を縮小させる、小さくするには大変貢献していますが、まだ運賃を低減するほどのところまではなかなか至っていないのが現状だということでございます。

**○大城憲幸委員** その辺は市町村の財政対策というか、その部分には貢献しているよという話ですが、この事業の趣旨というのは、その次にこの地域の元気につながるというのではないのではないかという思いがあって、その辺は今後も議論させていただきたいと思いますのでお願いします。以上です。

**○下地明和企画部長** 実は、航路安定化支援というのは今、公営の航路は6航路しかないのです。ほかは皆、民間がやっているものに対する支援ということもありまして、余りにも赤字が膨らむとその確保・維持だけでも大変だということもありまして、そういうスキームを今、つくらせていただいているということです。

**○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 6ページの資料について質疑します。運航費補助と航空機購入費補助の平成27年度の予算と実績、平成28年度の予算を教えてください。運航費補助からお願いします。

○座安治交通政策課長 離島航空路確保対策事業費、平成27年度の実績が18億4000万円、平成28年度予算が20億円です。

○西銘啓史郎委員 平成27年度の予算と実績は。平成27年度の予算もお願いします。

○座安治交通政策課長 平成27年度予算が18億円、平成28年度予算が20億円です。

○西銘啓史郎委員 赤字路線に対しての補助の考え方ですが、例えばA社がこの路線で何億円の赤字ですというのを、県としてはどうチェックしているのですか。この支払いの根拠です。

○座安治交通政策課長 路線につきましては、補助金の算定に当たりましては、航空会社に出向いて帳簿類やその航路の収支を確認して、補助金の算定をいたします。

○西銘啓史郎委員 航空会社から言われた分が、例えば10億円の赤字ですという10億円の赤字を検証する場があるのでしょうかという質疑ですが、それはチェックはされているのですか。

○座安治交通政策課長 それはチェックはしています。ただ、言われただけの数字をそのままのみにするのではなく、国土交通省で定められた帳簿類、そういうものと照合した上でそれは確認しています。

○西銘啓史郎委員 赤字の補助負担率というか、100%赤字を補填しているのか、例えば路線で違うのか。それはどうですか。

○座安治交通政策課長 原則では、補填は赤字額全額です。それは国、県、市町村それぞれ負担した上です。

○西銘啓史郎委員 航空機の購入補助について伺います。平成26年度の第一航空についての補助額と琉球エアコミューター—R A Cの平成27年度の額を教えてください。

○座安治交通政策課長 第一航空は平成26年度2機で総額で21億円、県の補助が4億9000万円です。R A C、平成27年度2機ですが総額で70億円、県の補助が17億6000万円です。

○西銘啓史郎委員 確認します。平成26年度の第一航空は20億円の総額に対して県の負担が4.9億円。それ以外は国の負担ということによろしいですか。

○座安治交通政策課長 はい、残りは国の負担です。ただ一部で、為替の問題などで事業者の負担があります。

○西銘啓史郎委員 まず第一航空からお聞きします。2機購入して今、運航しているのは1機だけという理解でよろしいですか。

○座安治交通政策課長 はい、事故を起こした機については、今、運航できない状況です。

○西銘啓史郎委員 那覇—粟国以外は運航しているという理解でよろしいのか。それと那覇—粟国の、地元の人に聞くと対応策としてヘリコプターを利用した場合、補助が出ていると聞いたのですが、それについて説明してください。

○座安治交通政策課長 第一航空につきましては、沖縄の粟国路線が現在運航している唯一の路線でして、今、運航休止中ですのでほかで運航しているところはないというところです。それから今、第一航空がとまっている代替の手段としてヘリコプターの運航費補助をやっている。これは市町村で一括交付金を活用して、1人当たり幾らというような支援を行っているところです。それにつきましては粟国村だけではなく、渡名喜村、座間味村も行っているところです。

○西銘啓史郎委員 粟国路線が復活できていない理由は何ですか。

○座安治交通政策課長 事故後、国土交通省に事故報告を出しまして、今後の対応策ということで第一航空が計画を立てて、それに向けて搭乗員、パイロットの訓練計画を今、策定しているところです。訓練計画自体が国土交通省と協議中でして、これが固まり次第パイロットの訓練を再開して、それから路線再開ということになると聞いています。

○西銘啓史郎委員 通常、事故が起きた場合には事故調査委員会が入って、その報告が上がって再開というものがあると思うのですがけれども、ほぼ1年再開していません。これはほかに大きな問題があるとは私は思っているのですがけれども、県としてどこまで国土交通省から言われているかわかりませんが、聞こえてくるのは、ここであえて申し上げませんが、第一航空に問題があるということを知っています。それで、もう一つ指摘します。この21億円の飛行機は10年間でしたか、最終的には第一航空の資産になると聞いたのですが、これは間違いではないですか。

○座安治交通政策課長 はい、第一航空が購入した航空機に対して国、県から補助を出していますので、第一航空の所有になっています。

○西銘啓史郎委員 これは100%の補助ですよ。

○座安治交通政策課長 はい、そうです。

○西銘啓史郎委員 どこかの機会調べて、またゆっくり議論をしたいと思うのですが、100%補助をして、相手の資産になって、しかも運航が再開されない。島の人は大変苦労しているわけです。私も島の人といろいろな話をしました。ヘリコプターの補助もあるけれども、とにかく再開することが第一なのですが、その後は運賃等々しっかりフォローしてもらいたいと思います。それが1点。

それから9ページ。先ほど大城委員からもありましたが、下地企画部長が地元の方に評価を得ているというように一離島割引だと思ってしまうのですが、私は離島を回って違う声を聞いています。恐らく離島割引は今、調べましたら18億円の予算で執行額18億円と聞いていますけれども、地元の声は、離島に住んでいる方が那覇に来ました、那覇で生活をしています。益に離島に戻ります。高くて帰れませんという声が多くて。島民割引対象外ですから、ここに住んでいる方は。そういったものはありませんかという声を強く聞いています。です

から一般質問でも話をしましたが、そういった予算を充てる考えがあるのかどうかは1つと、観光客への割引などいろいろやっているようですが、それ以前に、離島に住む方と離島から本島に来ている人たちの生活の補助をするのが先ではないかという気がして、予算の額が違うと思います。今度「島たび」のようなものもやりますが、あれは1.8億円でしたか。新聞で読みましたけれども、そういったことの前に島民の方々、要は離島出身の島外の方々が、そういったときにも帰れるような仕組みというものを年1回でも2回でもいいから、そういった割引の拡大ですか、適用を考えてほしいというのが島民の声です。私が聞いている限り、8割以上がそういった声でした。南部離島ですが、そういう声があるということをお知らせしておきます。

それから、モノレールの件、14ページですけれども、乗客数はここにありますが乗車率という言い方が正しいのかどうか、私もこのモノレールは最近何年も利用していませんけれども、安里駅から県庁前駅に行く私の友人が言っているのは、朝8時台すごい満席で1本2本乗り過ごすこともあると。しかも入り口に人が混んでいて、左右はあいていると。係員がいないので、要は、観光客も大分ふえているので荷物を持っている方もどんどん入ってくる。車両はまだ2両編成ですよ。これは3両などに増設はできないのですか。その質問です。

**○喜屋武元秀土木建築部都市計画・モノレール課室長** これまでの混雑対策としましては、運航ダイヤの改正を平成26年2月に行っています。内容としましては、6分間隔を5分間隔、朝夕のピーク時以外ですと8分から10分という間隔で運航しております。モノレールにつきましては165名の定員となっておりますが、朝夕の混雑時は140%の混雑率となっております。

続きまして、2両を3両編成にできないかというところですが、2両と3両の混在した運航の編成というものができない状況になっています。これにつきましては、車両が事故を起こしたときに、それを引っ張っていく車両は3両であれば3両でなければ引っ張っていけないというところがございます。それで3両編成に持っていくためには、全ての車両を3両編成に買い換える必要がございます。それがなかなか会社の経営として厳しいところがございます。2両を3両にする一真ん中に1両入れるというような改良につきましては、新造車両の3両と同程度の金額が必要になってきます。ですから、買い換えと同じような議論になっていきます。

**○西銘啓史郎委員** ありがとうございます。私は不勉強で、連結すれば1両ふやせるのかと。ただし、プラットホームの長さがあるので、2両から3両は無

理だと思ったのですが、物理的にプラットホームの長さ的には3両は入るので  
すね。

**○喜屋武元秀土木建築部都市計画・モノレール課室長** 現在の駅舎で、3両編  
成の車両の対応は可能です。

**○西銘啓史郎委員** そうであれば、今苦勞されている運行間隔を短くする。そ  
れから私の友人が言っていたのは、駅員というか、中で左右に散らすような駅  
員が特に朝のラッシュ時には必要ではないかという声がありました。これはモ  
ノレール会社が考えることでしょうか、要はお客の誘導案内、東京だと山手線  
などではずっといるではないですか、そういった係員が特にピーク時には。そ  
ういったことも考えてほしいという声がありましたのでお伝えしておきます。  
それともう一つ、モノレールの収支が見えないのですが、累積損失がどうなっ  
ているのかわかりますか。

**○豊岡正広土木建築部建築都市統括監** 平成27年度の決算ということで、営業  
収益が33億3000万円程度、単年度赤字額が2100万円、累積赤字額につきまし  
ては139億9900万円、資本金から引いた債務超過額については61億1200万円とな  
っています。

**○西銘啓史郎委員** 単年度で33億円の黒字ですか。33.3億円というのは。

**○豊岡正広土木建築部建築都市統括監** これは売り上げに当たる営業収益で  
す。

**○西銘啓史郎委員** 先ほどのピーク時の体制についての御努力、モノレール会  
社にも求めていきたいと思います。

13ページ、タクシーの件で平成26年7月に対策会議を設置したとありますが、  
何回くらいこれまで会議をされていますか。

**○座安治交通政策課長** 平成27年度におきましては対策会議を2回、運転手の  
ワーキングチーム2回、乗り場のワーキングチームの会合を1回行っています。

**○西銘啓史郎委員** 協会の方々、いろいろな方々と話す機会があるのですが、  
この中の乗り場等整備ワーキンググループで平成26年度、平成27年度とあって、

平成27年度は那覇港タクシー待機場所、それから本部町役場とありますが、那覇市役所、国際通りという話は出ていますか。乗り場の確保の要望の中に。

○座安治交通政策課長 乗り場の要望箇所としては28カ所程度上がっていきまして、中には市役所の周りや国際通りの話もあります。ただ、今実績が上がって、やっとできたというのが那覇港についてということで、これからできるものから取り組んでいきたいと考えています。

○西銘啓史郎委員 あとは、運転者確保や育成という意味でもワーキンググループはあると思うのですが、あるバス会社の方と話をしたら、運転手確保のための予算を県が補助を出してくれたけれども、そのかわり条件が1年以内に正式に採用しなさいということがあったと。このバス会社は組合との関係で3年間はできないということがあったらしいのですが、県がそういった補助を出すに当たって採用の条件を出しているのは事実ですか。

○座安治交通政策課長 今、関係機関と調整中ということですが、県としましては、この補助の対象として最終的に雇用が確認、採用が確認できればいいというようなところで考えていて、細かいところは調整中ですが、そのようにやっていきたいと思います。

○西銘啓史郎委員 最後に1点だけ。3ページに重点的に取り組む施策の中でネットワークの拡充、計画目標（長期）とありますが、一般質問でも申し上げましたけれども沖縄の路線、特に航空路線は他県と比べて、まずいろいろな会社が乗り入れていますという事実、それから、県がそれほど要請しなくても路線が拡充していますという事実。前回お願いしたのは、路線を育てるのは行政も一緒になってやらないと大変だと思います。ですからこの路線の維持、もちろん赤字路線、離島路線には赤字補助をしていますけれども基本的に民間は、赤字は赤字で自分たちの中で吸収しているということもあるので、ぜひそれはお願いします。以上です。

○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 関連するものもあるのですが、先ほどの一般社団法人沖縄県バス協会の運転手確保のための県の支援について、具体的な成果を聞かせてくだ

さい。予算が幾らでどれだけの雇用につながるか、どのくらい執行されているか教えてください。

**○座安治交通政策課長** 今年度、沖縄県公共交通運転手確保支援事業として予算はとってあるのですが、実はこれは一括交付金を活用することになっていまして、事業者との調整もさることながら国との調整で、個人の資格に対する支援になるので、どのような組み立て方と事業効果はどのくらいあるのか、そういうことが求められて、それがまだクリアできていない状況で、今、これは調整中です。

**○上原章委員** 先ほど西銘委員からもありましたように、私も現場で、せっかくこれだけ県が予算を組んで事業化しようとしている中で、実際現場とは全く相入れない、1年で雇用するような縛りをつけてしまって、ほとんど使えないという声が現場であるのです。この辺、県は国といろいろ折衝する中で、中身についての検証というものはされているのですか。

**○座安治交通政策課長** 実はまだスタートしていませんが、タクシー事業者、バス事業者とも意見交換をずっと重ねていまして、その事業効果の面で、実際に資格取得を援助してバス路線の運転手あるいはタクシーの運転手として活躍してもらわなければ、事業の趣旨が生かせませんので、そこら辺について今いろいろと調整している段階ですが、それがきちんと生かせるかどうかというのは国のチェックポイントですので、そこら辺と実際に事業者が使いづらいという面のすり合わせも随時調整しているところです。

**○上原章委員** 本当は、運転手を確保したいという中でこういった補助事業は非常にありがたい。しかし、その縛りの中では採用して、簡単に解雇できないわけです。その現場の皆さんにこの制度が本当に必要な形になっていないと、何のための交付金かわかりませんので、その点はぜひ検証して、現場に合った仕組みづくりをお願いしたいと思います。

13ページのタクシーの運転者確保のための二種免許取得費用の助成、これは調整中と書いてありますけれども、これもぜひ大至急実現してほしいのですが、いかがですか。

**○座安治交通政策課長** バスの運転手とタクシーの運転手、これも一緒の事業で未執行です。これもぜひ早急に調整して執行したいと思っています。



○上原章委員 若い人たちを雇用したいというところで、こういった助成があれば相当の雇用につながるのではないかと思いますので、よろしく願います。

タクシー協会の方々から意見があったのですが、安心・安全な運転という中で、室内外のビデオ、ああいったものをつけなくてはいけないというところで、そういった助成がないのかとの声があったのですが、現状はどうですか。

○座安治交通政策課長 防犯カメラの設置に関しましては、半額ですけれども国の支援がございまして、物すごい監視カメラで、中央で管理・記録する装置で以前は高額でしたが、最近はそのが2万円くらいに下がってきまして結構利用されている事業者もいると聞いています。ただ、県として支援が難しいのは、国の制度があるものですから同じような制度をつくることができないという面がございまして、県の支援がちょっとできない状況ですが、国の支援で今つけている事業者も実際にいらっしゃいます。

○上原章委員 国にはそういった助成の拡充など、いろいろ沖縄県バス協会として陳情しているそうですが、県は県で支援ができる一同じ内容ではないにしても、ちょっと検討していただきたいと思います。

最後に、12ページのバスレーンが延長されて大分渋滞解消、バス利用者がふえればという思いですが、成果としては具体的にどうですか。

○武田真交通政策課室長 バスレーンが今年の2月から延長されて、昨年11月に調査した段階においては、その前に比べると朝夕それぞれ短縮効果があると出ています。それに含めまして、沿線の住民に対してアンケートをとったところ、バスレーンの延長についておおむね理解いただいている方は7割から8割方いまして、おおむね理解は得られているのかと思っています。

○上原章委員 バスレーンが延長されて、一部では裏道に相当数の乗用車が入り込んできているという声もあるのですが、最近、空きタクシーもこの時間使用させてほしいと、観光客や利用者がもっと活用できるようにということで声が届いていると思うのですが、この辺はどうですか。

○武田真交通政策課室長 空車タクシーのバスレーンの走行につきましても、3月に行われた活性化協議会で議論が生まれて、関係者機関で同意をしまして、

近日中には空車タクシーのバスレーン走行についても実施する方向で、今、調整を進めているところです。

○**上原章委員** もう一つ。外国人観光客が特にバスレーンでレンタカーを借りるときに説明を受けているかもしれないけれども、捕まってしまって、多言語で説明もない中で、現場では苦勞されているという声もあります。この間も、たまたま私もその近くにおいて、中国人の方がそこで捕まって押し問答があつて、言葉も通じないというような現状で、この辺は県はどうですか。どのような対応を考えられますか。

○**武田真交通政策課室長** 今のお話はバスレーン延長以前の問題も当然あるかと思つていますが、外国人の観光客がふえてきて、レンタカーの利用者もふえています。そういった方々がバスレーンを知らないということで不利益をこうむる事例があるという御指摘だと思いますが、実態も確認しながら、対応できるものについてはしっかり対応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。

質疑なしと認めます。

以上で、沖縄県の公共交通施策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21分 再開

○**玉城満委員長** 再開いたします。

次に、陳情第45号の5外1件の審査を行います。

ただいまの陳情について、企画部長の説明を求めます。

下地明和企画部長。

○**下地明和企画部長** それでは、公共交通ネットワーク特別委員会陳情案件につきまして、お手元の陳情に対する説明資料により、処理方針を御説明申し上げます。

表紙をめくっていただきまして、陳情の一覧表がございます。陳情は2件となっております。

1ページをお開きください。

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」に関する陳情に係る処理方針等につきまして、読み上げて御説明いたします。

項目1につきまして御説明します。県では、離島住民が住みなれた島で安心して暮らし続けることができるよう、割高な交通コストを低減し、離島住民の負担軽減を図るため、平成24年度から沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を実施し、航空路では新幹線並み運賃が実現されております。離島航空路の安定的な確保及び利便性の向上を目的に、運航費及び航空機購入費用に係る財政支援、航空機燃料税等の公租公課の軽減措置が実施されておりますが、これらの内容をより確実なものとするため、新たな法制の整備についての要望を国に行ってきたところであります。県としては、引き続き関係道県と連携して、その実現に向けて取り組んでまいります。

続きまして、2ページをお開きください。

項目2につきまして御説明します。伊江島空港への定期便就航に当たっては、運用制限等の改善や伊江島空港を活用した観光需要予測を初め、受け入れ体制のあり方、参入航空会社の意向確認等、定期便就航の実現可能性について、さまざまな観点から検討する必要があると考えております。施設整備については、定期便就航の条件が整い次第取り組みたいと考えております。

次に、項目3につきまして御説明します。離島航路の確保・維持のため、県は、国、市町村及び航路事業者との協議で決定した沖縄県離島航路確保維持計画に基づき、国及び市町村と協調して運航に伴い生じた欠損額を補助しております。県としましては、離島住民の生活に不可欠な離島航路の確保・維持のためには、今後とも、国、県及び市町村が適切な役割分担の下で連携して支援していくことが重要であると考えております。なお、欠損額から国庫補助を除いた額の3分2を県、3分の1を市町村が補助しておりますが、市町村補助の8割について、特別地方交付税による補填がされております。

項目4につきまして御説明します。県では、離島の定住条件の整備を図るため、小規模離島の赤字航路に就航する船舶の建造または購入費を補助する離島航路運航安定化支援事業を実施しております。県、関係市町村及び航路事業者で構成する沖縄県離島航路確保維持改善協議会において、平成24年度から平成33年度までの更新対象となる船舶16隻を位置づけた沖縄県離島航路船舶更新支援計画を策定し、平成27年度までに6航路の船舶更新が完了しております。当該計画では、1航路につき1度の更新支援としており、久米島一那覇航路については、平成26年度にフェリーの購入支援を行ったところであります。県としましては、当該計画に基づき、残りの10航路の船舶更新を着実に進めていくことが重要であると考えており、2隻目の支援については、事業の効果や課題を

整理する中間評価において検討していきたいと考えております。

続きまして、項目5につきまして御説明します。県では、上記4で御説明したとおり、離島航路運航安定化支援事業を実施しております。沖縄県離島航路船舶更新支援計画では、原則として1航路につき1度フェリーの更新支援としており、渡嘉敷航路については、平成25年度にフェリーの購入支援を行い、座間味航路については、平成27年度から平成28年度にかけてフェリーの建造支援を行っているところであります。県としましては、当該計画に基づき、残りの10航路の船舶更新を着実に進めていくことが重要と考えており、2隻目の支援や高速船を対象とすることについては、事業の効果や課題を整理する中間評価において検討していきたいと考えております。

項目6について御説明します。県では、離島住民が住みなれた島で安心して暮らし続けることができるよう、割高な交通コストを低減し、離島住民の負担軽減を図るため、平成24年度から沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を実施し、航空路では新幹線並み運賃が実現されております。また、病院や高等学校がない小規模離島については、観光客等の交流人口の航空運賃を約3割低減しております。さらに、那覇—久米島の航空路線につきましては、地域の活性化を図る実証実験、通称「球美の島交流促進事業」として平成27年5月から交流人口も対象とし、約1.5割の運賃低減を図っております。さらなる運賃の低減につきましては、実証実験における成果等を踏まえ、継続の必要性及び割引率について検討することとしております。

次に、項目7につきまして御説明します。県では、上記4で御説明したとおり離島航路運航安定化支援事業を実施しております。沖縄県離島航路船舶更新支援計画では、1航路につき1度の更新支援としており、久米島—那覇航路については、平成26年度にフェリーの購入支援を行ったところであります。県としましては、当該計画に基づき、残りの10航路の船舶更新を着実に進めていくことが重要であると考えており、2隻目の支援や高速船を対象とすることについては、事業の効果や課題を整理する中間評価において検討していきたいと考えております。

次に、項目8につきまして御説明します。粟国—那覇間の航空路線については、琉球エアコミューターが撤退後、第一航空による不定期運航となっております。しかしながら、平成27年8月28日に起きた粟国空港での事故の影響により、現在運休中であります。県としましては、那覇—粟国間の航空路線の確保は重要であると考えていることから、同路線の定期運航について、引き続き航空会社に働きかけていきたいと考えております。

次に、項目9について御説明します。県では、離島の定住条件の整備を図る

ため、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を実施しています。同事業は、離島住民が生活に必要な不可欠な航路を頻繁に利用する場合、割高な船賃であると負担が大きいことから、運賃の低減を図っております。なお、同事業では小規模離島において、地域の活性化を図るため例外的に交流人口の航空運賃を約3割低減しておりますが、航路については航空路に比べ運賃が低廉で、負担が少ないと考えられることなどから交流人口の運賃低減を行っておりません。

次に、項目10につきまして御説明します。県では、平成24年度に先島航路の再開の可能性を検討するため、航路就航可能性調査を実施しました。同調査によりますと、同区間において航空会社の新規参入による航空運賃の低減や就航便数の増加による利便性の向上等により、航路の旅客需要が縮小すると推計される一方、航路再開に際しては新たな旅客船の確保や、船員増が必要となるなど多額の費用が発生し、事業採算性や費用対効果が低いという結果となっております。また、平成25年度に航路事業者に対し先島航路への参入意向を確認したところ、旅客需要が限定されることや採算性等から参入については厳しいとの意見があったところです。なお、平成27年度に改めて県内外の航路事業者にヒアリングを行ったところ、ある航路事業者が興味を示していることから、今後、就航可能性について関係機関を含め調整していくこととしております。

次に、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に係る処理方針等につきまして、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、現在はルート案の設定、評価方法について検討を行うステップ3の段階に入っております。計画案づくりは、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現や陸上交通の現状の課題解決の観点から、県土の均衡ある発展、中南部都市圏の公共交通の整備による渋滞緩和、県民・観光客の移動利便性の向上、世界水準の観光リゾート地の形成、低炭素社会の実現、駐留軍用地跡地の活性化を図ることを目的に進めていることから、計画案づくりに当たっては、沖縄の将来を見据えた大局的な観点から検討を行うことが重要であると考えております。そのためルート案の選定に当たっては、事業の目的に照らし社会面、経済面、環境面等さまざまな観点から客観的、総合的に検討を行っていく必要があります。ステップ4以降では、複数のルート案について県民や市町村等と情報共有を図りながら、設定した評価項目に基づき客観的評価を行い、よりよい案を選定していくこととしております。なお、比較評価結果についてもこれまでの検討と同様、ニューズレターや市町村会議等を通じて県民や市町村等に情報提供を行い、意見をいただきながら検

討を進めていくこととしております。

以上で、公共交通ネットワーク特別委員会に関する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。

質疑はありませんか。

座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 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、離島住民の利便性と向上、定住安定及び産業振興を図るため、先島圏域と沖縄本島間の離島航路を再開することでお願いしましょう。離島航路運航安定化支援事業という事業が相当、いろいろな離島の便益を向上させていると思うけれども、この事業の適用基準というものはあるのですか。先島地区から要望が出ています航路就航可能性調査の処理方針が出ているけれども、ちょっと後ろ向きになっているのだが、まずその離島航路運航安定化支援事業というものが適用できるはずだけれども、この基準というものはあるのか。極めてできないという方向で書かれているが。

○座安治交通政策課長 離島航路運航安定化支援事業の対象は、小規模離島の赤字航路に対して就航する貨客船というものが対象になっています。フェリーがなくて、貨客船がなくて高速船のみの運航をしている区間も、その高速船は対象となるということでございます。

○下地明和企画部長 恐らく今、なぜ先島航路は支援対象にならないのかという御質疑だと思うのですが、まず離島航路の赤字に対する国庫補助対象については複数の航路事業者が競合していないということと、当該航路の住民の移動のほかに郵便信書便、生活必需品、主要物資等を輸送していること等が前置きで、その後ろは合っていると思うのですが、いずれにしてもその前の競合路線であるということ。それからもう一つ言いますと、国が離島航路補助制度とし

て想定しているのは、離島から本島への通学である、通勤である、そういう必要最低限のライフライン的な役割を担っていることだということです。そういうことで、宮古島、石垣島への現在の旅客輸送のほとんどが航空機に依存していることとか、生活物資等の貨物輸送が他の事業者も運航している競合路線であるということで、国としては補助対象航路にはならないという判断をしているところです。

**○座喜味一幸委員** 航空路と航路と両方—この航路事業者での競合という理解でいたけれども、航空路業界と航路事業者も競合としてみなされるという理解ですか。

**○座安治交通政策課長** 航路と航空路があった場合は競合していると見ていなくて、先島航路の場合は、貨物の事業者が2社いるということで競合しているということでございます。

**○座喜味一幸委員** 理解がとてもできませんが、地元からの要望は、貨物航路があつて旅客部門がないと。そういうことがあつてはいけないのではないかと。ぜひ旅客航路を就航させてくださいという要望なのです。この皆さん方の処理方針からすると、どんどん飛行機運賃が安くなるから、お客さんはそれにとられて航路は採算が合わないという極端な書き方をしているのですけれども、地元の要望として将来—今、飛行機の便数も、ちなみにこの搭乗率が物すごく高いのです。そういうお客様が将来1000万人に向かって動いているのに、飛行機を使いなさいという言い方は私は極めて乱暴過ぎる。そういう1000万人の観光客を目指したときに、先島航路に関してニーズに合った航路というものを就航させなければならない。なぜそういう地元の要望に対して、こういう処理方針になるのか不思議でたまらない。

**○下地明和企画部長** そういう捉え方をされるとあれですが、平成24年度に調査を入れまして、今の貨物船の一部を旅客仕様にした場合の改造費、あるいは旅客を入れた場合の船員の増、あるいは設備の増等を加えた場合、過去の搭乗客数から推計した調査では毎年25億円から50億円ぐらいの赤字になるという結果が出ました。そういうことで運航業者—事業者がいればということで調査も入れたのですが、なかなか運航をしていただける、理解をしていただける航路事業者はあらわれませんでした。ただ、平成27年度に入りまして、1事業者がそういうものに対して貨物の需要も一定程度あると、その船には客室もあると

いうことで可能性があるかどうかというような話もございますので、そういったところはヒヤリング等をしながら対応していきたいというのが、今の段階でございます。

**○座喜味一幸委員** 離島の路線で黒字が出るというのはなかなか厳しいからこういういろいろなシフトがあるわけで、この先島航路についても、私は事業者に対して航路参入の希望という問いかけをするときに、もう少し丁寧に、船の造船、購入をするときの補助率の問題、運航費に対する欠損金引き当ての問題、そういう問題を丁寧に話をすることによって、最適な航路を私は選択できると思っているけれども、その辺まで踏み込んでいないのではないのか。その辺どうですか。

**○下地明和企画部長** 平成24年当時、小規模離島の航路等に対する運航支援事業をしたころは、確かにそういう確たる支援というものもなかなか難しい状況にありましたので、その部分については、それを入れた形での趣旨にはなっていないということでございます。

**○座喜味一幸委員** いずれにしても、航空便だけではなくてこれからの観光客というものは、時間を大事にしながらゆっくりとした旅行をしたいというようなニーズはある。結構、飛行機がとれなくて石垣空港経由で那覇空港に行ったりというようなこと等も鑑みると、飛行機の増便に全てを依存するというよりも、この航路のありようというものに対して、もう少し本気に取り組んで調査をする。参入企業に対しても、その条件をきれいに説明して提起というようなことをすると可能性があって、今の航路の部分をおろそかにしてはいけない。全国で5万人以上人が住んでいる、定住している島で今言っている海路のない島はあるのかと聞いたら、ないという答弁だったのです。ないのですよ、全国に。飛行機が飛んでいても、そういう海路の部分と空路の部分というものの、きれいに整理をしていかなければならないと思うけれども、全国を見たときに宮古島、石垣島のこの5万人の人たちが住んでいるところに対して、海路がないというのがおかしいのですよ。

**○下地明和企画部長** 航路の停止に至ったのは、客室もあって運航している当時、ちょっと数字ははっきり覚えていませんけれども、余りにも乗客数が少なくて維持できないということで、当時はやむなく運航停止をした状況があります。ですから、それはこれだけ観光客がふえて、その当時と環境が変わってき



たかどうかということについては、今後まだ検討する必要があるのかと思います。

○座喜味一幸委員 当時、有村産業が旅客船を持っていたけれども、大きな船で採算が合わないということがよく当時としてありました。これからの観光客の需要の増と、それから最適な旅客船の適正な規模の船を選択していけば、私は可能性が相当出てきているのに、この今の処理方針では簡単に厳しい、採算が合わない、飛行機で動きなさいという処理方針、これはちょっと検討して一僕は納得できませんから。この辺に対して、新たに将来の観光客の海路利用者を含めて、島の人たちの意向を聞きながら、最適な航路線というものの就航はできないのか。私は再度検討する時期に来ていると思っていますが。

○下地明和企画部長 平成24年当時に調査をしてから4年過ぎるという時期にも来ていますので、職員でできる範囲は限られていますが、職員で始めながら、次年度きちんと予算がとれれば調査をしてみたいと思います。

○座喜味一幸委員 最後になりますけれども、県だけではなくて我々も少し動いてみて、僕はある業者に話し合いをしてみたのですが、ちなみに船の造船、あるいは購入に関する補助率というものはどういう状況になりますか。先島航路を通すとしたときに。

○下地明和企画部長 小規模離島の民営航路という前提でいきますと、国、県、市町村で建造費の8割補助、小規模離島航路の事業者に対してはなされております。事業者負担が20%となっています。ただ、貨物は複数の業者が競合しておりますので、そこら辺まで補助の対象として見られるかという部分はわかりませんが、もし仮の話をさせていただきますと、客室の部分だけを対象にするというような話になった場合は、そこにかかった費用を割り出してやっていく形になるのかと思います。

○座喜味一幸委員 今言っている先島等を含む航路と小規模離島航路というのは、どういう基準があるのですか。

○下地明和企画部長 国が離島航路の国庫補助対象として考えているのが、先ほども申し上げましたけれども複数の航路事業者が競合していないということと、当該航路が住民の移動のほかに、郵便信書便、生活必需品、その他主要な

物資等を輸送していることを要件としています。もう一つの要件が離島から本島への通勤、通学、通院、生活物資の輸送等の必要最低限のライフラインであることを要件としています。

○座喜味一幸委員 いずれにしてもこの件は、今の制度がそうであるにしても、もう少し制度を拡充する等の対応をしていくくらいの本気度を示さないと。長い間ずっと要請の出ている案件でしょう。この辺はもう少し、僕は制度改正も含めて現場の実態や意見をしっかりと受けとめる必要があると思いますけれども、どうですか。

○下地明和企画部長 処理方針でも申し上げたように、1社、意欲を示している、考えてみたいという事業者もあらわれておりますので、要件緩和ができるかどうかも含めて国とも調整をしながら、また意欲を示している事業者の話も聞きながら進められればと思っています。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。  
狩俣信子委員。

○狩俣信子委員 船の件について、私は何もわからないものですから教えていただきたいのですが、3ページに渡嘉敷航路と座間味航路のフェリーをつくったとあるのですが、これは1つつくるのに予算がどれくらいかかるのですか。

○座安治交通政策課長 フェリーは座間味航路の場合は18億9000万円、高速船は渡名喜島一久米島間の場合は10億円程度かかるということです。

○狩俣信子委員 16の船をつくる、そのうちの6つはでき上がったと言っていました、それはフェリーと高速船の2つをつくっているということですか。

○座安治交通政策課長 原則的にはフェリーが対象でございますけれども、フェリーが就航していない小さな島があります。大神島、水納島です。そこは高速船ということで支援しています。

○狩俣信子委員 ありがとうございます。ところで陳情第45号の5の項目6、那覇、久米島間の「琉美の島交流促進事業」における割引率を小規模離島並みに拡充することですけれども、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業でいろ

いろやっぺいらっしやるようですが、航空路では新幹線並み運賃ということになっています。どのくらいなのでしょう。

○下地明和企画部長 船を在来線並み、そして飛行機を新幹線並みで算定して、本土に近づくようにということですが、全体に共通するものでいきますと、船は1キロメートル21円の換算でその航路の距離で計算して出しております。それから、航空運賃は26円を飛行距離に掛けて算定しております

○狩俣信子委員 これも1キロメートルということで、その走る距離とかは一緒。先ほどの1キロメートル21円、船ね。

○下地明和企画部長 例えば、離島の航路距離あるいは航空路距離がありますので、それに掛けておおよそそれをもとに設定しているということでございます。

○狩俣信子委員 次、同じ陳情の粟国―那覇間の航空路線について、定期路線化し安定航路を図ることの問題ですが、事故を起こした後、今、粟国に行くためには船が主ですか。それとも飛行機はないわけで、そのときの対応はどのようになっていますでしょうか。

○座安治交通政策課長 粟国につきましては、現在航空便が飛んでいない状況ですので、主要な足は船、村営のフェリーがございます。

○狩俣信子委員 村営のフェリーですね。フェリーで間に合わないとき、いろいろ出てくるのではないですか。そのときはどうしているのですか。

○座安治交通政策課長 これは村で一括交付金を活用している事業でございますが、ヘリコプターで住民が緊急に移動しないとイケないというときは、支援することになっています。約半額の補助だと聞いています。今、粟国と那覇のヘリコプターは片道10万円余りかかるのですが、支援をして村で8割の補助を行っているとのこと。

○狩俣信子委員 もし飛行機が飛んでいたら、費用はどれくらいで行けたのでしょうか。粟国まで。

○座安治交通政策課長 飛行機が飛んでいる場合は、普通運賃が片道8000円でしたが、離島割で軽減しております4400円でございます。

○狩俣信子委員 ということは今、8割の補助があつて10万円から引くと、結局2万円が個人負担で乗っているということになるのですね。

○座安治交通政策課長 先ほどの10万円というのは1回当たりの運航に関する経費で、5人まで乗ることができるのです。ですから、何人乗るかによって運賃が負担で変わってきます。

○狩俣信子委員 このへりに1回乗るときに10万円かかる。これが5名まで、5名乗ったら1人2万円。そのうちの8割は村の補助。1機につきですか。

○下地明和企画部長 へりのチャーター料が10万円。それに対して8万円の補助があるので実際には2万円を払えばいい。ですから、5人までは乗れますので5人ですと1人4000円。4人ですと1人5000円という分担になっています。

○狩俣信子委員 では、ほぼ飛行機が飛んでいたときと同じくらいの費用で島民は行ったり来たり、いざというときはできるということですね。

○下地明和企画部長 うまく人数が集まればの話ですが、そういうことでございます。

○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 同じ陳情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」に関する陳情の件でございます。今回は2隻目の高速艇についての補助をお願いするのが何件かあるわけですが、今は沖縄県離島航路船舶更新支援計画に基づいてやっていますよということですが、平成24年度から始まって今、6隻終わりましたと。これから平成33年度まであと10隻ですということですが、この10航路については、具体的に何年にどこをやるというのは決まっているということでしょうか。

○下地明和企画部長 離島航路の航路船舶更新支援計画は、どの航路を何年に

やるということで平成33年度まで全て決まっております。

○大城憲幸委員 陳情の処理方針の中で、2隻目の支援については中間評価を検討して考えてまいりますということがあるのですが、現時点での考え方というのは、平成33年度までは基本的には今の計画の中で決まっているから、それ以降という意味でのこの中間評価ということですか。この中間評価で再検討するという意味を、考え方をお願いします。

○下地明和企画部長 平成33年度まではきっちりとそれぞれの離島の船舶が計画に入っております。またその後、各離島からいろいろな要望が来ておりますので、それを含めてどういう見直しをするのか検討したいと考えています。ただし、この計画はある程度、内閣府も含めてオーソライズされた計画でもありますので、これを一義的に進めながらプラスアルファ、これは予算の問題、あるいは2隻目の高速艇までそういう支援をするという考え方、その整理も含めてきちんとやらないと、また内閣府が認めないとこれは進められない—予算が伴う事業ですから、そこら辺を含めて見直しを検討してみたいということです。ただ、まだ回ってこない航路の皆さんに心配をかけないような、優先はそこですよというアナウンスしないと今まだやっていない航路の皆さんが心配しますので、そういったアナウンスもかけながら、それができるかどうかも含めて検討してみたいということです。

○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 その残りの10航路に久高島が入っているのか。久高島というのは、津堅島もそうですが市町村が本島に在するものですから、その離島扱いはどうなっていますか。

○下地明和企画部長 まさに久高島の航路は本年度から計画づくりに入っているかと思えます。平成29年、平成30年で更新を支援する予定であります。津堅島は平成32年、平成33年で計画が入っています。

○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 陳情第60号鉄軌道の導入ルートに関する陳情ですが、導入に向けた検討の流れというのが、皆さんから配ってもらった資料であるのですが、資料2の16ページ。これは現段階で県の計画案策定ということになっていて、これから流れは年度別に、どれくらいのペースで進んでいくのですか。

○武田真交通政策課室長 午前中に御説明させていただきましたが、構想段階である計画案につきましては平成28年内、遅くても今年度内にということを目標に進めております。その後速やかに、具体的な事業化に向けた計画段階に移行したいと考えております。そこに向けては国との調整も兼ねながら計画段階のものになっていって、我々としてその後の概略計画、法手続、さまざまな手続がございますけれども、今のところの工事着手の目標という意味においては、第2滑走路ができたころに工事の着手ができないかという形で目標を設定しているところです。

○翁長政俊委員 平成32年着工というように考えていいのかな一着工ではなく、着手ですね。皆さんの計画はわかりました。このいわゆる鉄軌道を導入する目的、目標の中に軍用地の跡地利用の活性化というものが入っているのですよ。これとの整合性はどうなるのですか。

○武田真交通政策課室長 もちろん軍用地は今後、嘉手納飛行場以南の軍用地はいろいろ返ってくる計画がございます。そういったところにおいては、いろいろまちづくりがなされるというように考えております。そういったまちづくりにもきちっと活用できるというか、そこのまちづくりに資するような形で鉄軌道は整備する必要があるだろうということで、こういう形で書いております。

○翁長政俊委員 こちらに知事公室は来ているか—来ていない。いや、軍用地の跡利用というものは大きい問題で、これからこれを進めていくのですよ。いわゆる並行して進めていかないといけないものですから、嘉手納飛行場以南の返還計画を県がどういう形で進めていけるかによって、大きくこの事業自体も採算性の問題や、土地利用計画の問題やいろいろな問題にみんな波及していくわけです。ここのめどがきちりついていないと。今の状況がどうかというと、辺野古に絶対につくらせないということだとまっているのだよ、ずっと。これがとまっている状況の中でどんな形でこれを進めていくの。これがある意味ではネックにならないかと。これは政治的な問題もあるからね。

○下地明和企画部長 今、まさにルートを考えているところでありまして、それが非常におおむねのルートで東側を通るとか、西側に行くとか、そんな非常におおむねのルートしか出しておりませんので、これがどうしても時期が合わないとなった場合に、確かにまちづくりとの関連いろいろ出てきますけれども、どちらが先になるかによって、微妙にルート等も変えなければいけないこともあるかもしれないということは念頭にあります。

○翁長政俊委員 私はこの事業を進めるに当たって、特に大規模な土地、いわゆるキャンプ・キンザーや普天間飛行場の中を通していくという話になると、当然のこととしてここに土地利用計画が入ってきますでしょうし、これが同時並行に進んでいかないと、この鉄軌道はこの問題が解決しない限り前に進み切れない。計画の立てようがないのだよ。卓上では計画は立てられるけれども、実際のルート選考ということになってくると、沖縄の全体的な嘉手納飛行場以南も含めてこの南北の交通形態、さらには均衡ある県土発展ということにつなげていくと、オーバーラップしてきちんと跡地利用の中を通していくという形のものが出てこないことには、絵に描いた餅になるのではないかとという心配を持っているのです。だから、ここの部分を県の方針としてしっかりこれをしていく。跡地利用の問題を含めて、現実的な問題をしっかりシミュレーションしながらこの問題を進めていかないと、僕はこの問題は進まないと思っているのだよ。そこをどうクリアしていくのかここの部分がきちんと見えないことには、皆さん方がやっているのはどこかでひっかかってしまって、ボトルネックになってしまってもうにっちもさっちもいなくなる。ここが国の攻めどころになるのだよ。皆さんが書いているものは土地利用の問題だって全くうまく前に進まないのではないかと。これが進まない中で、どうしてこの事業を進めていこうとしているのか。採算性はどうするの、土地利用の計画はどうするのと。新しいまちをつくるというけれども、どうつくっていくのかと。こういう計画はしっかりと組み立てていかないと、国がここを攻めどころにしてこの問題が前に進まない。では基地を外して路線が通せるかという話ですよ。後から返ってきて、この路線を通したのが大型跡地利用とリンクしないという話になると、これこそ沖縄のいわゆる跡地利用という問題に大きな禍根を残す。だからここの部分との整合性を県の三役も含めて、各部こどもまた横断的にこういった事業を進める以上は、きちんと計画的に物事を横断的にやっていかないとには本当に具体性に欠ける。計画性に欠けていくのだよ。そこは企画部長、どうですか。ここはどれがどれだけこういった問題が積み上げられて、どれだけ調整がされているのか、ここをちょっと聞かせてください。

○武田真交通政策課室長 委員がおっしゃっているような御指摘というものはごもっともだと思いますし、我々もそういったところを配慮しながら取り組むべきだと考えております。ただ、今後大規模な跡地が返ってきたときにそこでまちづくりが行われてくるわけですが、では鉄道一本だけでそういったところの需要を全部拾ってくるかということ、そういうことにはならないだろうと思っています。まして跡地におけるような大規模の再開発という形で、本当に人が張りついてくるのは20年、30年かかるのではないかと考えておりますし、そういった形を考えると、実際フィーダー交通も含めた交通ネットワークでもってそういったものを整備していくのかと考えております。我々が考えている取り組みというのは、そういった鉄軌道だけではなくて全体の交通ネットワークをもって沖縄の人々に、我々県民一人一人にどういう形で利便性の高い形での移動の確保を図っていくか。そういった形で我々も考えていくべきだと思っています。ただ、今、委員がおっしゃっているように、国との関係でいろいろそういう御指摘もあるかと思っていますので、そこについてももしっかり考えていきたいと思っています。

○翁長政俊委員 今回の答弁は、私に言わせてみれば言いわけ的な話で、このフィーダー交通などというのは支線ですよ、ある意味では。それはいろいろな村々、町々につなげていく横の横断としては理解します。ただ、縦の一要するに起点と終点という意味での大きな太い路線は、やはり沖縄の主要都市を通していかないことには県民のいわゆる利便性からいっても問題だし、新しいまちをつくり、この交通網を、大きな幹線を一つの起点として、新しいニュータウンができていくという意味においても外すことのできない課題なのだよ。だからキャンプ・キンザーにしても普天間飛行場にしても、それはその中を通していかないことには意味がない話だと僕は思っている。その部分はもう少し理論武装をして国と戦えるような形をつくっていかなければ、まさに事業決定、絵を描いたけれども事業日程がうまくいかない。国土交通省、内閣府が予算をつけない。いわゆる熟度が足りないという話になるわけだ。そういうことが現場サイドでは起きていくわけだよ。交渉する現場、皆さんだよ、皆さん。現場サイドではそれが起きていくわけだよ。だからここの部分をもう少し県の三役とも十分話し合いをしながら、こういった問題をこういう形で展開をしていく。跡地利用はこういう形で、返還はこういう形でやっていくというのが見えてこないことには、私はこの問題はいわゆるM I C Eと一緒に、なかなか説得材料に欠けてくるということになるものですから。これは必要な事業です。



私は必要な事業だと思っているからやるべきだと思っている。県民のために努力するためにも、この辺を整理した形でしっかりやってほしいという要望で終わっておきます。

○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 企画部長以下、管理職の皆さん、島は全部回られましたか。

○下地明和企画部長 正直申し上げまして今、3分の2くらいかなという感じ  
です。

○西銘啓史郎委員 課長クラスはどうですか。

○稲福具実企画振興統括監 まだチャーターしないと行けない島が二、三ぐら  
い残っていますけれども、定期船があるところなどはもう全て回りました。

○西銘啓史郎委員 何を申し上げたいかということ、一般質問でも言いましたけれども、私自身の祖父や祖母が離島生まれだったのですけれども、今回、選挙区の島は全部回りましたということと、あとはサラリーマンの間にも宮古島、石垣島、与那国島も全部ほとんど回りました。回っていないのは数えたら4つあるのですけれども、まだ足を踏み入っていないのは。何が言いたいかということ、やはり離島の問題は、離島に行って膝を交えて、いろいろな話をして一知事にも申し上げました。1年半で知事が南部離島、久米島は1回しか行っていないということを申し上げました。海外に行く時間よりも、それよりも離島をもっと大事にしてほしいという思いで、一般質問のときに申し上げましたけれども、要は、膝を交えて話をすると、問題は4つに絞られます。人口減少問題、産業振興問題、それから医療問題、それからコスト負担増。これは物資だったり、移動の船や飛行機の運賃ですね。これは津々浦々、どの離島にも共通していると思います。その中で、何をプライオリティーにやっていくかということが大事だと思うのです。先ほど狩俣委員への答弁の中で、フェリーの18億円、高速艇の10億円という、これは建造費の額でよろしいのでしたか。そのうち何割を県が負担しているとかがあると思うのですけれども、100%なのか、数字を教えてください。

○下地明和企画部長 公営の船のときは、9割を県が負担して1割を市町村が負担しています。民営航路の場合は、国64%、県が8%、そして市町村が8%の計80%が補助で、2割は事業者負担となっております。

○西銘啓史郎委員 確認します。公営の場合は90%が県で10%が市町村、民営の場合は国64%、県8%、市町村8%で8割が国・県・市町村で、2割が民間事業者が負担しているということですね。

○下地明和企画部長 公営の9割の負担の内訳は、1割は県、80%が国庫の一括交付金でございます。10%が市町村。

そして民営は64%が国庫で、8%が県、そして8%が市町村、そして2割が事業者負担という内訳です。

○西銘啓史郎委員 先ほど新幹線並みの運賃で、キロメートル当たり航空運賃は26円とお答えされたと思うのですが、距離のとり方、直線距離なのか、飛行機の場合の航空路の路線なのかによって距離が違うと思うのですが、参考までに県がつくった市町村概要で距離を調べてみると、栗国村61キロメートルとあるのです。26円を掛けると幾らになりますか。1500円くらいですけれども、それができているように実現されていますと書いてあるので、先ほど狩俣委員の質疑で栗国島の航空運賃は4400円とおっしゃっていましたので、新幹線並みではないということをお願いしたいのですけれども、それはどうでしょうか。

○下地明和企画部長 先ほど一律で1キロメートル26円と申しあげましたけれども、新幹線もその距離間によって単価設定が変わっておりまして、例えば栗国島の距離ですと、新幹線の場合52円の単価で計算されております。

○西銘啓史郎委員 距離が県のデータだと61キロメートル。ほかも後で調べますが3ページの6の右側の経過処理方針については新幹線並みの運賃が実現されておりますと、あたかも新幹線並みというのが書かれていて、先ほどの狩俣委員の質疑には26円と答えもしているのです、ぜひ地元でもきっちり調整をしてもらいたいというのが1つ。それからやはり私が申し上げたいのは、先ほども申しあげましたけれども第一航空の飛行機代金、21億円を丸々2機も負担していて100%、しかも10年後には相手の資産になって、結局かかるのは変動費だけだと思うのですけれども、それでいっても栗国島で4000円近く取るというその計算根拠がよくわからなくて、やはり離島に住む方々の痛みを県の職員がも

っと感じるべきだと思うのです。定住するための、離島に住む方だけの生活ではなくて、離島を出て、本島で暮らしている方々の苦しみ、痛みというものをもっとわからないと、離島だけの話だけではないですよ。離島から出てきて、島に帰りたくても帰れない方々も、先ほど言ったように正月やお盆のときに帰りたい、家族で帰ろうと思っても高いという声を耳にしたわけですから、その辺も考えてほしい。もう一つは、赤字路線について100%補填しているとおっしゃいました。18億円という答えが先ほど交通政策課長からもありました。これも赤字の補填の仕方はいろいろあると思うのですが、要は連結決算で、グループで決算をするのであれば、単体の会社であれば別ですけれども、連結であるのであればやはり親会社が幾分見る、またはその赤字を半分は補填するけれども、その赤字分は違う形で離島で生まれて本島で暮らす方々へ充てる。恐らく18億円負担しているといえ半分で9億円です。島民割引は18億円の予算と聞きました、事務方から。ですから、いろいろなやり方をもっともっと真剣に考えていただけないかというのが私の意見です。以上です。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

質疑なしと認めます。

以上で、企画部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。

説明員の皆さん、大変御苦労さまでした。

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。

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。

これより陳情の採決を行います。

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、陳情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。

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2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。

以上で、本委員会に付託された陳情の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦勞さまでした。

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