

公共交通ネットワーク特別委員会記録  
＜第2号＞

平成27年第8回沖縄県議会（11月定例会）

平成27年12月16日（水曜日）

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27年12月16日 水曜日  
開 会 午前10時  
散 会 午前11時21分

### 場 所

第6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に係る沖縄鉄軌道計画案策定に向けた取り組み状況（ステップ3）について
- 2 陳情平成24年第116号、同第140号の5、同第141号、同第142号、同第197号、陳情平成25年第9号、同第10号、同第29号、同第38号、同第50号の5、同第93号、同第94号、同第104号の5、陳情平成26年第95号、陳情第46号の5、第78号及び第79号の5
- 3 閉会中継続審査・調査について

### 出 席 委 員

委 員 長	金 城	勉 君
副 委 員 長	新 田 宜	明 君
委 員	新 垣 哲	司 君
委 員	高 嶺 善	伸 君
委 員	玉 城	満 君
委 員	瑞慶覧	功 君

委員 渡久地 修 君  
委員 儀間 光 秀 君  
委員 大城 一 馬 君  
委員 比嘉 瑞 己 君

委員外議員 なし

---

### 欠席委員

砂川 利勝 君  
島袋 大 君

---

### 説明のため出席した者の職・氏名

企画部長 謝花 喜一郎 君  
交通政策課長 真栄里 嘉孝 君  
交通政策課公共交通推進室長 武田 真 君

---

○金城勉委員長 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鉄軌道計画案策定に向けた取り組み状況（ステップ3）について、陳情平成24年第116号外16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。

まず、沖縄鉄軌道計画案策定に向けた取り組み状況（ステップ3）について審査を行います。

休憩いたします。

（休憩中に、プロジェクター設置）

○金城勉委員長 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。

謝花喜一郎企画部長。

○謝花喜一郎企画部長 沖縄県鉄軌道計画案策定に向けたステップ3の取り組み状況について御説明させていただきます。お手元に資料2、沖縄鉄軌道計画案策定に向けた取り組み状況（ステップ3）についてをお配りしております。

まず資料の構成についてでございます。ステップ3の説明に入ります前に、計画案の検討の全体的な流れについて、もう一度簡単に御説明させていただきます。ステップ2の成果を説明させていただいた後に、ステップ3の検討の進め方について、沖縄の将来の姿のイメージ、対策案の検討に当たっての基本的考え方、評価方法、今後のスケジュールといった形で説明させていただきます。

次に、計画案検討の流れでございます。鉄軌道の計画案は5つのステップで段階を踏んで検討を進めております。まず対策案についてですが、将来の姿を実現するための対策は複数考えられます。これらについては、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検討を行っていきたいと考えております。また、検討された複数の対策案の中から一番適したものを選ぶためには、どの案がどの点ですぐれているか、または劣っているか等を比較評価することが重要であります。現在検討を行っておりますステップ3では、複数案の設定とあわせまして、ステップ2で設定した評価の視点ごとに、対策の効果の程度をはかるための物差し、評価指標について検討することとしております。その後、ステップ4以降において、これら評価指標を用いて複数案を比較評価し、ステップ5で対策案を設定していくという流れになります。

次に、8月まで検討を行ってまいりましたステップ2の成果について御説明いたします。まず1の陸上交通の現状及び課題では、便数や運航時間、定時性、交通手段間の乗り継ぎの悪さなど、公共交通の利便性や交通渋滞が課題となっていることが上げられました。そのため、2の将来あるべき姿として、利便性向上など、公共交通の利用促進に向けた取り組みが必要であることについて一定の情報共有が図られたと考えております。3の複数案を比較評価するための評価の視点―評価項目につきましてもは、県民意見を踏まえ新たに3項目を追加いたしております。4のコミュニケーション活動では、わかりやすい情報提供など、改善すべき点はあるものの、ステップ2の検討内容について一定程度の情報共有が図られたものと考えております。最後の5では、留意事項として、将来の姿については、具体的な沖縄の将来の姿が見えにくいとする意見が寄せられたこと等から、今後も引き続き県民へ情報提供し、幅広く意見を求めています。

くものとしております。これらを踏まえ、ステップ2の取り組みについては、プロセス運営委員会において、適切に実施されたとの評価が得られ、ステップ3に移行したところでございます。

ステップ3の検討の進め方について御説明いたします。まずステップ3では評価方法と対策案について検討を行います。また、先ほど御説明しましたステップ2の留意事項である具体的な将来の姿のイメージについても、あわせて検討を行うこととしております。

次に、各検討事項の検討手段について御説明いたします。左側の評価方法では、ステップ2で設定した評価項目について、事業実施による効果の程度をはかるための物差しとなる評価指標及び評価指標の算定方法について、検討を行いたいと考えております。次に、検討した評価指標、評価項目について内容が重複しているものを整理いたします。今後は、評価指標の算定に必要な工事単価や需要予測に用いる将来人口などのフレーム、諸条件について検討を行い、評価方法を設定していきたいと考えております。真ん中の対策案では、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検討を行う必要があるため、具体のルートを検討する前に、まずは課題解決の観点から対策案に求める役割など、検討に当たっての基本的考え方を整理します。その上で整理した基本的考え方にに基づき、具体の対策案を検討し設定していきます。右側が留意事項となっております。沖縄の将来の姿については、具体的イメージを想定し、これに対する県民意見を求め確認してまいります。

ステップ3の検討の進め方ですけれども、ステップ3では検討項目が多く、ルート設定など県民の意見を参考に、慎重かつ丁寧に進める必要があると考えております。そのため、情報提供や県民意見の収集を行うこととしております。第1回目の情報提供及び意見収集では、対策案検討に当たっての基本的考え方、評価指標、沖縄の将来の姿の具体的イメージについて、2回目の情報提供及び意見収集では、第1回目の情報提供で示した対策案検討に当たっての基本的考え方にに基づき、検討される対策案について情報提供し、意見を求めることとしております。

続いて、沖縄の将来の姿のイメージについて御説明いたします。ステップ2では資料の右図、沖縄県総合交通体系基本計画で示された沖縄本島の将来の姿を、沖縄の将来の姿として情報提供いたしました。これについては、多くの県民から県土の均衡ある発展、観光・経済振興等を期待する意見が寄せられたものの、一部の県民からは、具体的な沖縄の将来の姿が見えないとする意見も寄せられました。そのため、ステップ3では沖縄県総合交通体系基本計画の上位計画である沖縄21世紀ビジョン等から、ステップ2で示した沖縄本島の将来の

姿に関連する施策を抜粋し、将来の姿が実現した場合の私たちの社会環境、暮らしの具体的な姿をイメージしてみました。

まず、沖縄21世紀ビジョンでは5つの将来像が示されております。沖縄21世紀ビジョン基本計画においては、将来像の実現に向け36の基本施策が示されております。こういった沖縄21世紀ビジョン基本計画を上位計画とし、そこで示された交通分野に関する基本政策の具体的な構想を示す沖縄県総合交通体系基本計画では、那覇市と北部圏域の中心都市である名護市との移動時間を1時間とする圏域構造の構築、これが沖縄本島の将来の姿と位置づけられています。

こちらは沖縄21世紀ビジョン等を踏まえ整理した、将来の姿が実現した場合の私たちの社会環境や暮らしのイメージとなっております。こちらについては、今後県民に情報を提供しまして、将来の私たちの暮らしのイメージを幅広く意見募集していくこととしております。

続いて、対策案の検討に当たっての基本的考え方についてでございます。真ん中の青い囲みをごらんください。ステップ3から検討する対策案については、ステップ2の陸上交通の現状から確認された課題、沖縄21世紀ビジョンで示された将来の姿を踏まえ、公共交通の役割を整理したいと考えております。次に、将来の姿の実現等に向けて求められる公共交通の役割から、公共交通の取り組みを整理します。2で整理された取り組みのうち、今後、具体的に検討が求められる取り組みを対策案として検討を行うものとしております。こちらではまず紫の部分、将来の姿の実現に向け求められる公共交通の役割、例えば那覇市一名護市間を1時間で結ぶですとか、県民及び観光客の移動利便性の向上、また過度な自家用車利用から公共交通への転換などが書かれておりますが、右の緑の部分は、求められる公共交通に関する取り組みを整理しております。

公共交通に関する取り組みとしては、既に取り組みが始まっている公共交通の利用改善等に関する取り組みとして、1つ目に過度な自家用車利用から公共交通への利用転換。2つ目に、人間優先のまちづくり。今後、具体的な検討が求められている取り組みとして、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整理したいと考えております。既に取り組みが始まっている公共交通の利用転換、人間優先のまちづくりについては、今後も県民やまちづくりの主体である市町村等と連携し、さらなる公共交通の利用改善等における取り組みを推進してまいりたいと考えております。

次に、対策案の検討の進め方について御説明いたします。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が必要だと考えております。そのために、那覇市と北部圏域の中心都市、名護市間を利便性の高い公共交通ネットワークの骨格軸として設定し、おおむねのルートを複数案検討いた

します。最後に、フィーダー交通の需要などを確認の上、骨格軸の起点及び終点を設定します。また、対策案検討に当たっては、将来の姿の実現に向けて公共交通に求められる役割を踏まえて、想定されるシステムについても検討を行うこととしております。

評価方法について御説明いたします。複数ある対策案の中から一番適したものを選ぶためには、どの案がどの点ですぐれているか等を評価する必要があります。ステップ2では、県民意見を踏まえ評価の視点を設定しました。ステップ3では、ステップ2で設定した評価の視点について、評価の物差しとなる評価指標を検討します。評価に当たっては、将来の姿の実現等に向けた課題に対応するための事業の効果・影響として、県土の均衡ある発展、高齢者を含めた県民及び観光客の移動利便性の向上などについて、事業を実施することで事業の目的が達成できるのか、どのような効果・影響があるのかといった視点を評価することとしております。また、そのほか一般的に鉄軌道の導入に必要とされている費用便益比、事業費や事業期間、環境への影響等についても評価指標として設定することとしております。

最後に、今後のスケジュールについてでございます。ステップ3では、専門家による審議を11月13日に開始し、今週金曜日にはプロセス運営委員会を開催して、年明けには第1回目のP Iを開始する予定となっております。ステップ3は検討項目が多く、県民の意見を参考に慎重かつ丁寧に進めるため、2段階で県民意見を求めていくこととしていることから、来年7月までの検討を予定しており、平成28年度内での計画案設定を目標に取り組みを進めていくこととしております。

説明は以上です。

○金城勉委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、沖縄鉄軌道計画案策定に向けた取り組み状況（ステップ3）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。

瑞慶覧功委員。

○瑞慶覧功委員 これまでも説明があったかと思いますが、計画検討委員会、技術検討委員会、プロセス運営委員会それぞれの役割と概要についてお願いします。

○武田真交通政策課室長 委員から御指摘があったように、計画検討委員会、技術検討委員会、プロセス運営委員会と3つの委員会を設けておりますが、計画検討委員会は、計画案策定に向けた総合的な計画を検討する委員会となっております。技術検討委員会は、その中でも環境や交通政策といった技術的な観点からチェックしていただくような検討委員会です。プロセス運営委員会は、県民へ意見を求めたり情報を発信したり、全体のプロセスが適切かどうかを判断していただくといった3つの委員会で構成されております。

○瑞慶覧功委員 全体を一つに集約するのはどこですか。

○武田真交通政策課室長 事務局としては県で行っております。

○瑞慶覧功委員 骨格軸が那覇市と名護市を1時間で結ぶというルートですけども、その間に米軍基地がたくさんあるのですが、基本的にそういう兼ね合いはどう考えていらっしゃるでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 まず2番目の骨格軸ができた後、おおむねのルートについて複数案を検討するという議論の中で、今の委員の御質疑の駐留軍用地についての議論も出てくると思います。これもいろいろ踏まえて複数案は検討されるかと思えます。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。  
大城一馬委員。

○大城一馬委員 ステップ2まで、県民意見や有識者検討委員会、プロセス検討委員会等で議論されてきて、いよいよステップ3でルート案が策定されるということですが、やはり私は、具体的な沖縄の将来の姿が見えないというのが、率直な県民の意見ではないかと。鉄軌道の県民、国民の意識も変わってきて、ただ時間の節約や人口移動だけではなかなか理解できないだろうと。やはり鉄軌道を運行させるということは、まず、まちづくり。例えば、骨格軸が那覇市一名護市間でとなりますと、どういったまちづくりができるのか。これからの公共交通というのは、人の移動やそういった視点ではなく、まちづくりをしっかり見据えて、将来の沖縄県の鉄軌道のあり方—これはLRTも含みますけれども、そういったことへの考え方をどのように捉えていくのかが非常に大事で



はないかと思うのですが、企画部長はどう思われますか。

**○謝花喜一郎企画部長** 大変重要な視点だと我々も認識しております。お配りした資料の9ページに、我々が県民と情報の共有を図っていくと。その方法として12ページをごらんください。これまでも鉄軌道をニュースで示したわけですが、もう少しわかりやすくということで、例えば私たちの社会環境のイメージ、自然や教育、生活、委員がおっしゃったものは特に生活の分野かと思いますが、地域の拠点を中心としたコンパクトな都市構造が形成され、歩いて暮らせる環境などを一つのイメージとして考えております。暮らしのイメージを右側に書いておきまして、こういったものを県としては想定していますけれども、県民の皆さんはどういったものをイメージしますかと、さらに意見を求めるような形になるかと思えます。その中で、あるべき姿について骨格軸を中心としながらも、さらなるフィーダー—今、委員からありましたまちづくりの観点も踏まえた意見などがさまざまに出ることを我々もある意味想定をし、そういった意見をしっかり参考にさせていただきたいと考えているところでございます。

**○大城一馬委員** 骨格軸、そしてまたこれから複数のルート案が出てくるだろうと。そういう場合にやはりそれぞれの自治体との連携・協力……。こういうときは、我が町に駅の設置をということなどが出てくるとして、それも非常に気になるころではありますが、今の1時間というのは、あくまでも那覇市—名護市間の骨格軸ですよね。そうしますと複数案あって、例えば西側からいろいろな町を通じて、あるいは東側から沖縄市、うるま市。これはあくまでも推測ですが、そういった案も出てくる可能性はあると思えますけれども、この時間の範囲。皆さんは1時間と設定していますが、これはある意味、ルート案によっては時間の想定も変更があり得るということによろしいでしょうか。

**○謝花喜一郎企画部長** 現時点で確定的に60分ということを申し上げることはできませんが、例えば今、委員がおっしゃったようにルートによっては距離が長くなって、駅の数が多くなり、60分を超える場合もあるかと思えますが、我々としては那覇市—名護市間をおよそ1時間で結ぶというものをベースにしながら、一方でさまざまな評価項目をもとに、評価指標をベースにルート案を複数案検討して、最終的にルートを設定すると考えております。目指すべきところは、那覇市—名護市間を1時間というのは一つの視点として持ちたいと考え

ております。

○大城一馬委員 起点ですが、これは2020年に工事着手をするという目標になっていると思いますけれども、この起点を着手した段階でフィーダー、支線、各市町村のLRT、こういったことも同時並行的にできるような案というのはお持ちですか。

○謝花喜一郎企画部長 資料の16ページの右から2つ目、ルートごとに支線としてフィーダー交通を検討すると。最終的には、その起・終点からさらに延ばすこともイメージとしては持っておりますけれども、こういった考えができて、国との調整において認められたのであれば、いわゆる全体としての計画はこれで確定するわけですから、あとは工事、事業を進めやすいところから行くと。例えば、フィーダーから先に事業をするということも現実問題として出てくるであろうと考えております。

○大城一馬委員 国の考え方、せんだっての9月定例会の公共交通ネットワーク特別委員会でもお話ししましたがけれども、国土交通省の方針も、公共交通のあり方について見直ししていると。やはり今の国内の鉄道需要、これも地方に行くとも乗降者数が相当減少していると。10カ年間で1億5000万人減少しているという中で、国土交通省は初めて、LRTの導入によってまさにここにある、ゆったり歩いてショッピングを楽しむ、交通弱者に優しいゆとりあるまちづくり、そういった視点を明確に打ち出したわけです。そうしますと、やはり国の考え方がこの沖縄の鉄軌道計画にどういった影響を与えるかについて、部長どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 人口減少社会、そして高齢化社会になると、やはりコンパクトなまちが必要になる。そういった中において、いわゆる公共交通の役割が高くなっていくだろうということ、これは沖縄県の将来の姿としても我々は想定しなければならないと思っております。そのために、現時点から自家用車から公共交通へ転換ということを考えて事業を進めておりますし、その長期的な視点がこの公共交通システムであると考えております。ですから、県が今考えているものは、国土交通省が考えている点とある点で一致しますし、一方で那覇市一名護市間は60キロメートル、70キロメートルありますので、そこはしっかり支えることも視野に入れながら、我々は作業を進めたいと考えております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。

渡久地修委員。

○渡久地修委員 沖縄の将来のあるべき姿、これはとても大事だと思うのです。ここがはっきりしないと、この鉄道の問題だけではなく全ての県の施策にも影響すると思いますので、11ページにいろいろなエリアがありますよね。これは沖縄21世紀ビジョンを策定するときも議論を積み重ねてきたかと思うのですが、県民の間ではまだわからないという方がいると言っていました、市町村レベルではおおむね一致しているのですか。

○武田真交通政策課室長 ステップ2の検討段階で、市町村会議を持ちまして県内北部・中部・南部圏域、それぞれの市町村の担当課長にお集まりいただいて、こういった資料をお示ししております。その中で、特にそういった疑問等は聞いておりません。

○渡久地修委員 例えば北部圏域。世界自然遺産に登録した場合は、わかりやすいですね。これは合意形成などはできると思うのですが、例えばいろいろな生活環境エリア、安心して暮らせるまちゾーン等といった場合に、返還跡地もそうですが、どこでも大型商業施設があって、同じ全国チェーンの洋服屋があったり、何とかチェーンがあったりと、大きさの一規模は違いますが大体似たようなまちづくりになっていますが、皆さんもそういうものをイメージしているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 まず2つの視点からお答えさせていただきたいと思います。まず、まちづくりについては、先ほどフィーダーについては当然に市町村の方々からの意見も踏まえてと。市町村がまずどういう視点でまちづくりを考えているのか、そこが重要だと思っております。それから中南部圏域に集中している駐留軍用地との関係もありますが、そこについては、どこを切っても金太郎あめにならないようにということで広域構想もつくっております、それを中心に各市町村はまちづくりを一利用計画をつくるとしておりますので、委員がおっしゃられたことについては、最終的にはパイの奪い合いにならないよう各市町村とも意見交換をしながら進める。そこが重要だと思っております。

○渡久地修委員 将来像について、まず市町村ときちんと合意形成を図る。県

民の間でも……。細かい計画についてはいろいろと難しいところがあると思いますが、大まかなものはきちんと示していくということは、鉄道だけではなく今後の開発の問題、大型の住宅をつくるとか。例えば、ヤンバルのど真ん中に大型の民間の建て売り住宅などを建てるというわけにはいかないと思うのです。そういったことも含めて、きちんとしたものを合意形成で図っていくこと、これは早急に行う必要があると思いますが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 この鉄軌道の事業を進めるに当たっては、我々は今、エリアで囲ってはいますけれども、その分については市町村としっかりと情報共有を、意識の共有を図りながら進めていくことが重要であると思っております。

○渡久地修委員 そういった大まかな県の構想、市町村含めて構想を確定すると、いろいろな民間業者等が開発行為をしようとしたときに待ってくださいと、県がきちんと指導を入れることができると思いますので、そこはお願いします。

16ページの対策案の検討の進め方ですが、4つの段階がありますよね。1番左の那覇市一名護市間はそんなに困難なことではなくて、合意形成をすることは可能だと思います。骨格軸を結ぶというのは……。骨格軸といった場合に、これは前に新聞に公表されたルートがありましたよね。あれが骨格軸になるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 説明資料に書いてある骨格軸は、線ではなく起点・終点、ここを結ぶということを我々は骨格軸と呼んでおります。ですから、線はまだイメージはしておりません。

○渡久地修委員 それでは2番目が線になるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 そうです。

○渡久地修委員 1番目は合意形成は可能だと思いますが、2番目の真ん中の赤い線。これは先ほどの新聞に載っていた記事が中心になるのですか。

○武田真交通政策課室長 新聞に載っていたのは内閣府の案ではないかと思いますが、内閣府でもさまざまな路線が検討されていて、十幾つかあったと思いますが、さまざまな検討がされているというのは認識しております。県として

は、こういったルートにするかというのはまだ何も決まっておられません。

○渡久地修委員 極端に言えば、赤色は真ん中を通る。青色は東ルート、黄色は西ルートとなりますか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 これは全くのイメージでございます。どういう線になるのかというのは、複数案あるということを示しただけのものでございまして、そのルート選定につきましては、今後予定している技術検討委員会や計画案検討委員会でルートの候補を絞り込んでいこうと考えております。

○渡久地修委員 これを見ると、真ん中を通るルートと右左を通るルートですよ。そういうイメージですかということを知っているのです。私はどこを通るとはまだ聞いていません。

○武田真交通政策課室長 さまざまな可能性があるということで、今、3つを例示していると御理解いただければと思います。

○渡久地修委員 複数というのは3つですか。幾つですか。

○武田真交通政策課室長 こちらについては、今のイメージですと3月に予定しております技術検討委員会で議論されると考えております。

○渡久地修委員 先ほど、内閣府は十幾つかと言っていませんでしたか。複数というのは、幾つもあります。2つから100とかまであります。大体幾つぐらいを想定しているのですか。

○武田真交通政策課室長 そこはこれからの議論になります。

○渡久地修委員 これは横のルートですよ。前に内閣府のものにあった地下を通るですとか、上下の案の検討はどうなっていますか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 ルートごとによっては、地下を通る案、上を通る案についてもお示ししていこうと。その上でメリット、デメリットを示しながら県民の意見を聞こうと考えております。

○渡久地修委員 私は、横だけではなく地下、地上、ここもきちんと示して、地下は最小限に……。トンネルでしたらいいのですが、前に新聞に載った、那覇市から宜野湾市普天間まで全部を地下ばかり走っているようなものは、私は賛成できないのですが、そこはぜひ気をつけてください。ですから2番目が一番困難だと思うのです。ここが確定すれば、フィーダー交通もそんなに難しくはないと思いますが、まとめられそうですか。

○謝花喜一郎企画部長 渡久地委員の御指摘のとおり、2番目が一番県民の関心事でありますし、一番ハードルが高い分野だと思っております。そのために我々はこれまでステップ2で、あるべき姿、留意事項であったものをもう一度県民にもお示しして、現状、課題を踏まえ、対策案として評価項目、評価指標を設定する。その対策案として、これが一番いいのかどうかを各委員会で議論していただくということをしようと思っております。その議論の中で、多くの方々から、これを解決するためにはこういったものがあるのだと、おおよその合意ができるような形まで持っていくことを我々は目指しておりますので、困難な部分はあるかと思えます。ここは絶対に避けて通れない分野ですので、しっかりと丁寧に県民の情報を取り入れながら、意見交換もしながら構築していきたいと思っております。

○渡久地修委員 2番目のおおむねのルートの決定までに、あと何カ月かかりますか。

○武田真交通政策課室長 県民意見を年明けに募集いたしまして、そういった意見も踏まえ、3月にはルートが出てくるかと考えております。

○渡久地修委員 ルートの確定までとても大変な作業だと思いますが、立ちはだかる困難はどういったものが予想されますか。

○謝花喜一郎企画部長 県民の鉄軌道やまちづくりに対する思いはいろいろあると思います。しかし、先ほども申し上げましたけれども、全て目指すべき将来像の実現のための、ある意味、県民と協働しながら沖縄が一つにならないといけないものだと思っておりますので、そういったものをしっかりと県民との情報共有を図りながら進めれば、理解は何とか得られるだろうと思っております。ですから、今の時点で困難とは思わずに、しっかりと意見交換をすることに尽きるかと思えます。

○渡久地修委員 皆さん自分のところを通ってほしいと思っていますので、特に真ん中を通るのでしたらまだしも、右と左とではいろいろ大変なところがあると思いますので、そこはしっかり議論をして進めてください。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。  
新垣哲司委員。

○新垣哲司委員 総合交通体系の将来像ですが、那覇市から名護市までは大体どういうルートでいくかというのは決まっていますよね。私は、これから先の一番大事なことは、名護市からヤンバルまで、那覇市から南部圏域まで。この見通し、計画についてどのように思っているのでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 16ページをごらんいただければと思っております。骨格軸及びフィーダー交通の需要等を勘案し、骨格軸の起点・終点を設定としてありますので、例えば上が名護市、下が那覇市とごらんいただければと思いますが、さらに那覇市から南部圏域へ延びる可能性は想定しております。これも全て県民の意見を踏まえながら、市町村のまちづくりのことも踏まえながら、こういったことも視点に置きながら考えないといけないだろうと。これは県議会でも多くの方々から意見が出ておりますので、そういった視点でステップ3での事業は進めたいと思っております。

○新垣哲司委員 例えば今、高速道路で那覇市から名護市までおおむね50分から1時間ほどかかります。南城市あたりから高速道路へ行くまで50分、1時間かかる場合もあるのです。同じ時間です。この恩典は、那覇市から名護市までほとんどそうなのです。これは南部圏域の一例ですよ。工事にしても非常に南部圏域がやりやすい。あるいは70年前の去る大戦であれぐらい被害をこうむって……。今、みんな開発ができない、家も建てられない、網がかぶっているのです。工事はしやすい。そういった恩典も考えるべきではないかと思っております。各市町村からそういう問題提起は県にはございませんか。

○謝花喜一郎企画部長 多くの市町村から、まちづくりの観点でいろいろと意見があるのは我々も承知しておりますし、そういった市町村の持つまちづくりについては大変重要だと思っております。ですから、尽きるのは多くの方々の意見を踏まえて、ルートやフィーダー交通のあり方についても設定していくこ

とだと思っております。

○新垣哲司委員 4つのフィーダーがありますが、2番は非常に大事なかと。極端な話かもしれないですが、基地問題は多々あると。那覇市一名護市というのは決まっていることなのです。名護市からヤンバルをどうするのか、那覇市から南部圏域をどうするのかという、これが本当の交通体系ではないかと思っています。総体的に3月からは着々と工事も始まるような話があるのですが、その辺は本当に真剣に—ここが一番の問題なのです。先ほども言ったように、高速道路へ行くまでに50分から1時間かかるのです。その辺の交通体系をどうするのが大事だと思うのです。少し思い切った発言はありませんか。

○謝花喜一郎企画部長 ここまで我々は、ステップ2にも時間を要してきましたが、多くの県民の方々の意見を踏まえて、丁寧に丁寧に行ってまいりました。ステップ3は確かに重要なポイントでございます。この問題については、課題を解決し沖縄のあるべき姿を実現するため、こういう丁寧な手順を踏んでいると思っております。今、委員から御指摘のありました南部圏域の方々の思いも、多くの県民の方から意見も寄せられておりますので、その意見も踏まえて、南部圏域も北部圏域もそうです。みんな踏まえて、あるべき姿を実現するための対策案としてふさわしいルートを考えていきたいと思えます。

○新垣哲司委員 戦前は軽便鉄道ということで、糸満市からヤンバルまであったようです。そういう実績もあるのです。それも復活という意味では、十分に採算性をとっていけると思うのです。ですから4つの案だけではなくて、先ほど言ったように名護市からヤンバルのルートもこの線にのせるとか、あるいは那覇市から南部圏域までこういうルートがあるというようなことも図面に示さないと、まるでこれは決まった感じの説明なのです。その辺はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 今、委員がおっしゃるような案については、秋ごろになるかと思いますが、ステップ4の段階で示すことになるかと思いますが。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。  
比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 ステップ3では、評価方法の設定と対策案の設定ということですが、これは先ほどから述べられているようなルートのための検討になるので



しょうか。

○武田真交通政策課室長 フィーダーについても、基幹軸という形になってきますので、基幹軸に付随するようなフィーダー交通のあり方についても、一緒に示すような形になってくると思います。

○比嘉瑞己委員 まず最初に、南北の話からお聞きしたいのですが、ルートは別として、その上を走る鉄軌道がこういった形態になるのかという議論もされますか。

○武田真交通政策課室長 今、委員がおっしゃるシステム—我々の検討の中でシステムと言われているものかと思います。資料の16ページ一番下に米印で書いてありますが、公共交通に求められる役割も踏まえながら想定されるシステムについても検討を行うとしております。

○比嘉瑞己委員 率直にお聞きしたいのが、L R Tにフィーダーとしての期待がありますけれども、南北の那覇市—名護市間でもL R Tが可能ではないかという話も聞くのです。そういったことも検討には値しますか。

○武田真交通政策課室長 具体的にL R Tやバス、B R Tなどさまざまなシステムがあります。そのシステム自体を特定するのかどうか、機能でもって整理するのかどうかというのは、専門家の意見も聞きながら調整していくことになっております。先ほど御案内した技術検討委員会の中には、システムの専門家の委員もいらっしゃいますので、専門家の意見も尊重しながら検討していくことになろうかと思えます。

○比嘉瑞己委員 南北を結ぶ鉄軌道にもL R Tが採用される可能性もあるというところで受けとめてもよろしいですか。

○武田真交通政策課室長 L R Tやシステムというよりも、まず全体的にどういった需要があるのか、どういったフィーダーを引いていくのかというところから、適切なシステムというものが検討されていくと考えております。

○比嘉瑞己委員 今の話ですと、フィーダーが先になって、南北が後になるということですか。

○武田真交通政策課室長 フィーダー交通のあり方をまず検討しますので、その上で適当なシステムというのが検討されていくと考えております。

○比嘉瑞己委員 私の受けとめとしては、このフィーダーの中でL R Tが大変期待もされていて、実現性も高いと思います。その検討によっては、南北にも結ばれるような議論になることを期待したいと思います。実際に皆さんの持っている情報として、那覇市一名護市間の60キロメートル前後をL R Tが1時間で走るという情報はありますか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 いろいろな組み合わせがあると思いますが、私の知る限りでは、外国では最高速度が110キロメートルのL R Tもあると聞いております。今後、技術開発で120キロメートルもあるかもしれません。いろいろな車両もあるものですから、方向性として今求めていくのは、那覇市一名護市を1時間で移動可能なシステムという前提をまず固定してからルートは選定していこうと。これにシステムが入ると、組み合わせも相当になるものですから、まずはスペックを決めた後に、基幹軸のシステムは委員のおっしゃる高速で走るL R Tなのか、ほかのシステムかというのは別途議論していこうと。それとは別に、支線のL R T、B R Tというものはフィーダーで検討していきたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 これまでの議論を聞くと、フィーダー交通がどうしても南北の後というようなイメージがあったのですが、皆さんも努力されて、ステップ3の中でフィーダーを含めて検討すると。やはりこういった議論を広げたことによって、南北もより具体的な話ができると思いますので、大いに期待したいと思います。

もう一つお聞きしたいのが、宇都宮市でL R Tの事業が進んでいると聞いたのですが、知っていれば概要を教えてください。

○武田真交通政策課室長 来年のたしか4月から、工事が着工するという話は聞いておりますが、まだ我々もインターネットベースであり、実際の情報については触れておりません。

○比嘉瑞己委員 ترامで未来をつくる会からの情報提供で私も知ったのですが、宇都宮市と県が一体となって公共交通を進めていて、すごいスピードで進

んでいるということでした。15キロメートルの距離にLRTを走らせるということで、沖縄のフィーダーを先行して南北へつなげるという意味でも、大いに参考になると思いますので、私自身も研究しますので、そのあたりは国の予算との関係でもぜひ研究していただきたいと要望して終わります。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。  
儀間光秀委員。

○儀間光秀委員 基幹軸を那覇市から名護市へとずっと議論されていますが、その中で中南部圏域、那覇市から宜野湾市普天間、沖縄市とありますが、今、普天間から辺野古へ移設される基地。知事はあらゆる手段を使って阻止するという話の一方で、国はそうなるとうなるのかということ、普天間の固定化だと。こういう議論もありますが、その中で、中南部圏域の例えば駐留軍用地跡地の活性化などもあります。どの場所を指しているのか。また、先ほどの確認ですが、2020年の着工を目指して取り組んでいるという、その辺の再確認もお願いします。

○謝花喜一郎企画部長 普天間の問題については、いろいろと今、国と県が訴訟等を行っているのは御承知のとおりだと思います。一方でルート案については、政治的問題もさることながら、課題解決のためには一番どちらがいいのかという評価指標を用いて、ルートの複数案を検討しようということでございます。当然に実現可能性の観点から工期等に影響があるということで、もしかしたらこの部分はとうなるかということでもいろいろ意見が出るかもしれませんが、現時点において我々は、この分について予断を持って発言することは控えさせていただければと思います。また我々は、平成30年、平成31年に那覇空港第2滑走路が供用開始できるまでには、何とか工事着工できるようにと私も県議会で答弁させていただきましたので、そういうスケジュールを進めるべく、我々は鋭意作業を進めているところでございます。

○儀間光秀委員 答弁は確かに難しい問題だと思います。そうすると、例えば阻止になって普天間が固定化されると、中南部圏域の今のビジョンは大幅に変えることになってくるかと個人的には思うのですが、県の認識はどうなりますか。

○謝花喜一郎企画部長 県の持つビジョンは、ビジョンとして持ち続けるべき

であろうと思っております。普天間飛行場だけが注目されておりますが、キャンプ・キンザーの国道58号の部分についても返還合意という話も出ていますし、少しずつですが、返還が進むところもあるだろうと思っております。そういったいろいろな情報も踏まえながら、我々は複数案を議論し検討していくこととしております。

○儀間光秀委員 県民も期待している公共交通ですので、しっかり取り組んでいただきたいと思えます。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。  
高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 16ページの最後の骨格軸とフィーダー交通の設定の場合は、国の了解も得られて対策案が決定するということでありました。そこで次年度の国の予算要求も含めて、これまで内閣府が措置した予算と国との連携について、現状及び課題を教えてくださいませんか。

○武田真交通政策課室長 今、手元に資料はないのですが、概算要求ベースでたしか1億5000万円の要求をしていると記憶しております。実際の額についても、今月の予算内示でもって示されてくるかと思えます。内閣府においては、ルートの検討もあわせて便益が上がるような工夫であるとか、コストをどう下げるかなどさまざまな検討をしております。それ以外に、新たな制度づくりについても検討しておりますので、そういったところで県とは意見交換もしながら作業を進めているところであります。

○高嶺善伸委員 国土交通省と内閣府というのは、事務方や可能性の調査も含めて、国の内部でも実現に向けた具体的な取り組みは感じられますか。

○武田真交通政策課室長 この鉄軌道計画について言いますと、国は内閣府が窓口になっています。内閣府と国土交通省のやりとりについては承知しておりません。

○高嶺善伸委員 こういう大きなプロジェクトは実現するのだということで、関係省庁の部局を回って……。事業採択まで沖縄県選出の国会議員が相当頼りになると思うのです。そういう意味では、県選出国会議員と皆さんとのこの事

業化に向けての話はどうなっていますか。

**○謝花喜一郎企画部長** 国の事業化に向けての動きはどうなっているのかという御質疑ですけれども、まずは県としての案をしっかりとつくって、県としては、こういう形で県民の総意・合意のもとにつくりましたということを示すことが大事であると思っております。それを踏まえ、環境影響評価や作業を行い、最終的に事業着手という段階になります。事業の認可になります。その間に特例制度の創設など、いろいろな壁が出てまいります。その段階において、関係国会議員にはお力添えをお願いできればと思います。まずは沖縄県において、しっかりとした沖縄県の計画案をつくって国にお示しする。今はまだその段階だと思います。これができていろいろな作業が出てまいります。国との折衝や国土交通省との関係は具体的なところから入ってきますので、その段階で特例制度の創設も含めていろいろなルートを通して、我々はこのプロジェクトの実現に向けて働きかけるという流れになります。

**○高嶺善伸委員** 最後に、3月までに示すステップ3の計画検討委員会及び技術検討委員会あたりでの議論ですが、これは国との事務的、技術的、予算的な議論は全くなくて、県独自の案をまず示すための作業だと考えられるのですか。それとも国との調整になりますので、水面下では国のアドバイス等を得ているのですか。

**○謝花喜一郎企画部長** これは全く県独自の予算で単費でありますし、国との調整ということではなくて、県で委員会も運営して作業を進めているところです。しかし、こういったことをしているということは国にも情報提供していますし、国独自の調査がございますけれども、それについて我々も情報提供を受けているところがございます。

**○金城勉委員長** ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

**○金城勉委員長** 質疑なしと認めます。

以上で、沖縄鉄軌道計画案策定に向けた取り組み状況（ステップ3）について質疑を終結いたします。

次に、陳情平成24年第116号外16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。

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。

謝花喜一郎企画部長。

○謝花喜一郎企画部長 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、陳情説明資料の目次がございます。1ページから2ページにかけて陳情は17件となっており、全て継続の陳情であります。

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。

2ページからの美ぎ島美しゃ（先島）圏域の振興発展に関する陳情で、処理方針を変更しております。

3ページをお開きください。

変更した部分を下線で表示しております。

2の5段落目、石垣拠点の石垣一波照間、石垣一多良間路線の就航時期について修正を行っていますので、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。

第一航空株式会社によりますと、石垣拠点の石垣一波照間、石垣一多良間路線の就航時期については、栗国路線再開後、機長訓練を再開し、必要な機長確保の見通しが立った段階で明らかにすることができるとしております。

次に、13ページをお開きください。

都市モノレールの整備に関する陳情で、処理方針を変更しております。

1の1段落目の5行目ですが、変更した箇所を見え消しで表示し、追加した内容は下線で表示しております。修正内容については、「平成27年度までに」を「平成28年内を目標に」という表現に修正・追加しております。

次に、14ページをお開きください。

超低床路面電車（トラム）導入の早期実現を求める陳情で、処理方針を変更しております。

2段落目の5行目ですが、修正内容については、先ほど説明いたしました13ページ、都市モノレールの整備に関する陳情と同様であります。

以上、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御説明いたしました。

御審査のほど、よろしくをお願いいたします。

○金城勉委員長 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。

高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 処理方針の3ページで、議会答弁でも機長確保の見通しが立った段階で明らかにできるということでしたが、那覇―栗国線及び石垣―波照間線あるいは多良間線を国と県で補助をした2機、これを当初の運行計画どおりに行うには何名のパイロットが必要ですか。それともこれを現在確保しているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 第一航空株式会社によりますと、石垣拠点の路線再開のためには8名のパイロットが必要だと聞いております。

○高嶺善伸委員 8名のパイロットは、正規社員として同社には所属しているのですか。いつでも対応できるような状況にあるのですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 現時点で所属しております。

○高嶺善伸委員 栗国線が機長の操縦ミスということで、さらに訓練が必要だということですが、機長や副機長は資格採用ですので、路線の運行を何時間かしないと訓練が国土交通省に認められないということなのか。訓練終了の見通しはどのような報告を受けていますか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 もともとパイロットとしての資格は取っておりますけれども、飛行機の機種ごとに国土交通省の教官や機長としての資格審査がございます。その前に、各航空会社ごとに機長になるための資格や訓練の要件を決めて、これを国土交通省に認可されているような状況でございます。今回事故を起こしましたので、判断ミス等もあったこともあり、安全運航に向けての基準、社内規定の改定作業を現在進めているところでございます。

○高嶺善伸委員 もともと石垣一波照間間でも、おおむね10月には就航したいという基本的な計画がありましたが、ターミナル工事のおくれで12月になりそうだという話もあって、若干延びるかなと……。ところが、波照間島でしたら今、2日に1回は欠航というぐらいに、波が2メートルになると高速船は欠航するのです。1週間も船が通わない場合もあるという話も聞いていて、第一航空の飛行機の就航を心待ちにしていたのです。ですから、パイロットは8名採用されていて、もともと12月にはターミナルができれば就航できる予定でしたが、粟国島でのパイロット操縦ミスがあっただけで、これがいつ就航できるかわからないぐらい就航時期が延びていくということは、当初のパイロットの確保や、訓練計画そのものが国土交通省から全く認められない状態だったのか。事故でいろいろな審査項目がふえたために今後の見通しが立たないのか、その辺はどうですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 10月の石垣拠点の就航再開ですが、先ほどターミナルの工事という話でしたが、実は12月になったのは、もともとパイロットの養成の関係で12月になったということでございます。12月に決まったやさきに事故が起きてしまったと。事故の原因究明のときに、もしかしたら機体にも原因があるのではないかという話もあったことから、飛行機の訓練がずっとできない状態であることと、事故原因の究明とか事故を起こしたパイロットがございまして、国土交通省から安全運航に向けての社内規定の改定等に時間を要しているということでございます。

○高嶺善伸委員 はっきりわかりにくいので、もう一度確認させてください。事故を起こした操縦士は、8名のうち1名ですよ。残りのパイロットはいるわけです。もともと運航計画で、1機10億円もする飛行機を2機、国と県で補助してその航空会社へ上げているわけですから、操縦するパイロットも採用して準備できているのであれば、操縦ミスをしたパイロットの国土交通省とのいろいろなやりとりは別として、残りの操縦士はいらっしゃるのですから、全体的におくれていくというのは少し納得できない気がします。まず人の関係から、この先、確保の見通しが立った段階で再開できるかどうかについて明らかにするというのは、余りにも見通しが無いというような不安があるのですが。

○謝花喜一郎企画部長 2つの議論があります。1つ目は粟国路線の再開。粟国路線が再開した後に機長の訓練をさらにふやして、最終的に石垣拠点の路線の再開という2つのステップがあります。現在、粟国路線の再開に向けて作業



をしているところですが、社内規定の見直しを求められており、そちらを行っております。栗国路線を飛ぶための機長—教官も兼ねていますが、1人いらっしゃいます。しかし、栗国路線を再開するためには、最低あと1人ないし2人の機長が必要です。複数回飛んだり、お休みなどもありますので、あと1人ないし2人の機長の訓練が必要です。訓練をする際にも、国土交通省からまだ認可がおりていないということで、機長の訓練ができない状況にあります。認可がおりた後、機長の訓練後に教官を選びます。この作業にまた時間がかかります。少しずつ人間を訓練することによって、教官もふやしながら、最終的に8名のパイロットを育てるには時間がかかるだろうというのが第一航空側からの説明でした。まずは栗国路線再開のために最大2人の機長を育てる。この作業にもう少し時間がかかるということでございます。その後、石垣拠点の路線再開に向けてそのルートを実際に飛ばないといけない部分もありますので、ここは少し時間がかかるだろうと言われているわけでございます。

**○高嶺善伸委員** 石垣拠点航空路開設検討協議会で、運航に伴う赤字についても行政である程度補填しようということですので、飛び始めるとどういう予算が必要になるかということですよ。平成27年度中にきちんと就航できるのか、いつ就航するのかもわからないということですか。

**○謝花喜一郎企画部長** 国土交通省との関係がありますので、まだ確定的なことは申し上げられないのですが、第一航空側からすると、年度中には栗国路線を再開させたいというような申し出はあります。住民への説明もしたいという話もありますけれども、全てにおいて認可が得られて、最終的には国土交通省からパイロットについても合格という体制が整った段階でできると。第一航空側としては、年度内の再開を目指しているということでございます。

**○高嶺善伸委員** ぜひ年度内に就航できるように、栗国島の皆さんも安心できるようにしてください。

もう一つ、事故のあった飛行機は修繕をして飛ばすのか、再購入をして飛ばすのか。いずれにしても2機体制でないと栗国路線、石垣—多良間路線とできないと思いますが、事故を起こした飛行機の取り扱い、再調達も含めて見通しを聞かせてくれませんか。

**○真栄里嘉孝交通政策課長** 現段階で、修理の方向で作業を進めていると聞いております。

○高嶺善伸委員 メーカーはカナダですか。そちらに故障した事故機を持って行って、そこで直していつごろまでに持ってこられる状況ですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 第一航空によりますと、製造メーカーのカナダに送りまして修理を行っていきたくと。しかし実際に分解して、中に異常があるかもしれないという話もございますので、修理に10カ月から1年程度はかかるのではないかと話もございます。

○高嶺善伸委員 仮に10カ月から1年といたしましたら、事故発生時からなのかこれからなのか。それによって事故機が修理して戻ってきたときには、既にパイロット教官などの訓練は終わって、到着次第すぐに飛べるような情勢になるのか。そういうことは、事故機がきちんと調達されたときに合わせて飛ぶためにも、平成28年度中にはきちんとできるかどうか、皆さんはきちんと連絡を取り合って確保しておく必要があると思いますが、それはどう思われますか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 先ほど10カ月から1年と申し上げましたのは、修理に着手してからでございます。パイロットの養成手順につきましては、栗国路線の再開の状況を見ながら、副操縦士、機長、教官と3名の養成が必要でございますので、栗国を飛ばしながら教官を養成するというスケジュールも、今後、第一航空と詰めていきたいと思っております。

○謝花喜一郎企画部長 第一航空からは、再開に向けての複数案が示されております。長期を要するような案などいろいろ出ております。我々としては、やはり安全をしっかりと確保しながらも早目の運航再開ということは常々申し上げておきまして、並行してできるものはできるだけ並行するように我々からも強く申し入れております。8名の機長を育てるためのパイロット訓練は、もう一機来てからするのかというと、我々からは今、1機体制で何とかできないかということをおっしゃっております。もし栗国路線を年度内に再開する場合には、路線を運行しながら、さらに訓練もしなければならないというハードなスケジュールになりますので、その辺のところは第一航空もどういうスケジュール感で行うのか等、いろいろとシミュレーションもしているようですので、我々としては、やはり最短で石垣拠点の路線再開ができるようにという形で申し入れをしていますし、航空機というのはメンテナンスなどもありますので、そういったものも前倒しでできるものはやってもらえないか、期間を圧縮するための作業

を第一航空へ申し入れをしております。それを受けて、第一航空側も国土交通省と調整しながら、期間短縮のための方策を検討している段階です。石垣拠点の再開に向けて、最終的にこれでいこうというものが、県と第一航空側、竹富町、多良間村の中で共有はできておりませんが、今、第一航空において先ほど言ったような形で検討はしている状況でございます。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 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。

どうぞ御退席ください。

休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○金城勉委員長 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、議案等採択区分表により協議)

○金城勉委員長 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)

○金城勉委員長 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17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)

○金城勉委員長 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。

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

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 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 金城 勉