

公共交通ネットワーク特別委員会記録
＜第2号＞

平成25年第6回沖縄県議会（9月定例会）

平成25年10月9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25年10月9日 水曜日
開 会 午前10時02分
散 会 午後0時03分

場 所

第6委員会室

議 題

- 1 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149号、同第150号、同第197号、第9号、第10号、第29号、第38号、第50号の5、第86号、第89号、第91号、第93号、第94号及び第104号の5
- 2 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する諸問題の調査及び対策の樹立（公共交通活性化に向けた取り組みについて）
- 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	砂 川 利	勝 君
委 員	具志堅	透 君
委 員	島 袋	大 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	謝花	喜一郎	君	
交通政策課長	多嘉良	齊	君	
交通政策課副参事	嘉数	登	君	
土木建築部参事	東	樹	開	君
交通部交通規制課長	伊波	一	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。

陳情平成24年第116号外17件、本委員会の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公共交通活性化に向けた取り組みについて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、陳情平成24年第116号外17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、お手元の資料1 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。継続の陳情が12件、新規の陳情が6件となっております。

なお、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いたします。

3 ページをお開きください。

美ぎ島美しや（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。

変更した箇所を見え消しで表示し、変更された内容は下線で表示しております。

まず、2 の多良間－石垣間、波照間－石垣間の両路線の早期再開に向けた支援について、読み上げて御説明いたします。

石垣と多良間、波照間を結ぶ定期航空路線の再開に当たっては、事業採算性や波照間空港に就航可能な航空機の確保及び運航体制の整備など、解決すべき多くの課題があります。

しかしながら、波照間島への移動手段は現在海路のみ、多良間島から石垣島への移動手段は宮古空港を経由しての航空路による移動となっていることから、地元である竹富町及び多良間村から航空路線再開の要望を受けているところであります。

現在、那覇－粟国路線で不定期チャーター便を就航させている第一航空株式会社が、当該路線の就航に関心を示しています。

県としては、同社や地元市町村を含めた検討協議会を立ち上げ、運航条件や路線収支、コスト縮減策及び需要喚起策等の検討を行い、路線の再開に粘り強く取り組んでまいりたいと考えております。

次に、3 の波照間空港の航空路線についてであります。

読み上げて御説明いたします。

波照間空港の航空路線については、就航に関心を示している第一航空株式会社や地元市町村を含めた検討協議会を立ち上げ、運航条件や路線収支、コスト縮減策及び需要喚起策等の検討を行い、路線の再開に粘り強く取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして、23ページをお開きください。

新規の陳情であります。

陳情第86号離島航空運賃の低減を求める陳情について読み上げて御説明いたします。

沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業は、航空会社間の公平かつ自由な競争を制限することのないよう、航空運賃の競争状態や県が想定する新幹線並み運賃が実現するか否かを見きわめた上で、事業適用の判断をすることとしております。

那覇－石垣路線については、新規航空会社の参入に伴い、本事業の適用条件を満たさなくなったことから事業適用を保留しております。

県としましては、本事業の適用条件を満たすに至った場合には、速やかに事業を適用してまいります。

また、航空会社による路線の拡充を支援するため、平成26年度の税制改正要望として、離島航空路の航空機燃料税の軽減措置拡充の要望を行ったところであります。

次に、24ページをお開きください。

新規の陳情であります。陳情第89号離島航空運賃の低減を求める陳情及び25ページの陳情第91号離島航空運賃の低減に関する陳情については、23ページの新規陳情離島航空運賃の低減を求める陳情で読み上げたとおり、処理方針は陳情平成25年第86号と同じであります。

次に、26ページをお開きください。

同じく新規の陳情であります。陳情第93号波照間空港の拡張整備及び航空路線の再開に関する陳情について、3ページ及び4ページの継続陳情美ぎ島美しや（先島）圏域の振興発展に関する陳情の変更箇所を読み上げたとおり、処理方針は陳情平成24年第140号の5の2及び3と同じであります。

次に、27ページをお開きください。

同じく新規の陳情であります。陳情第94号久米島町の航路・空路運賃の軽減に関する陳情については、19ページの継続陳情平成25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趣旨と同じであり、処理方針は陳情平成25年第50号の5の6と同じであります。

次に、28ページをお開きください。

同じく新規の陳情であります。陳情第104号の5美ぎ島美しや（先島）圏域の振興発展に関する陳情については、これも19ページの継続陳情平成25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趣旨と同じであり、処理方針は陳情平成25年第50号の5の10と同じであります。

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をお願いいたします。

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

質疑はありませんか。

高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 一般質問との関連もありますので、質疑させてください。3ページの、波照間－石垣間の両路線の再開についての処理方針で見え消しされた部分、波照間－石垣路線については、旅客需要が年間約3100名で路線収支は年間1億3000万円の赤字と推計されるということで厳しい状況で、当時財政負担も生じるので厳しい調査結果が報告されておりました。今回、これが見え消しされて、再開に向けての積極的な取り組みが見られますが、個別具体的な企業名は挙げられないという答弁をしながら、明確に個別企業の名前を出して再開に向けて取り組むという意味では、どのような状況変化があるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 今回の件は第一航空株式会社ですが、航空機2機を新規で、国において予算を要求しているところです。ただ、まだ要望の段階でしたので、国と相談した結果、個別会社名を表に出すのは控えていただきたいという話もありましたので、本会議での高嶺委員への答弁では、会社名は控えて答弁をしたところです。しかしながら、その翌日の新聞において、当該新聞社独自の取材により航空会社の名前が掲載されたものですから、国土交通省等に連絡をとり、次の議員の質問に対しては航空会社名を表示して答弁させていただいた経緯がございます。

○高嶺善伸委員 個別具体的な企業名を挙げて議論していいということですので、お聞きしますが、これだけ厳しい採算の見込みの路線に就航してもらうためには、航空機の補助であるとか運航費の補助など、かなり突っ込んだ支援をしないと難しいのではないかと思います。その辺の話と見通しについて、具体的にお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 第一航空株式会社からは、今委員がおっしゃったように、路線収支の赤字をいかに縮小するかということが一番大きなネックになりますという話があります。今アイランダーを保有しているわけですが、先ほども申し上げたとおり、平成26年度に航空機を購入するという相談を受けており、国土交通省でも予算を要求しているという状況があります。これは第一航空株式会社の負担はありません。国が75%、県が25%の補助ですので、彼らとしては負担がないということで、航空機は購入できるということです。問題なのは、赤字路線ということが想定されます。これについて、波照間と多良間は、国と県、市町村による協調補助というものの要件を満たさないで、この適用はありません。それで県単独でこれまでの補助事業を実施しておりました。これは県、市町村、事業者それぞれ3分の1を補填するというので、事業者負担があったわけです。琉球エアークommunicuter株式会社—RACにおかれても大分努力はしていただいたわけですが、やはり赤字がずっと続く中で、赤字の負担分を維持することはできないということで、最終的に撤退したという経緯があります。これは本会議でも答弁させていただいたところですが、ここがネックになるだろうということがあります。その財源をどうするかということ、沖縄振興一括交付金を含めてということもお話ししましたが、何とか事業者の負担をゼロにして、県と市町村で赤字を補填した形で、継続的、安定的な運行が可能になる方向性を探っていきたい。そういったことを今後地元とも相談しながら、事業再開に何とか結びつけていきたいと考えているところです。

○高嶺善伸委員 大変いいことです。やはり路線再開は、事業者負担を前提とするとなかなか難しいのではないかと。そのいきさつはRACの撤退の大きな要因にもなっていたと思いますので、ぜひ踏み込んだ支援をお願いしたいと思います。運航費の支援のあり方ですが、例えば県も出すと。町にもお願いしよう。事業費の分については、例えば本来ならば滑走路を1500メートルに延ばしたい。しかし国土交通省はだめだと言っている。現在の800メートルで飛ばす以上は事業者の負担を強いるわけにはいかないで、その分については例えば沖縄振興一括交付金とか、国も一定の支援をするという前提で、運航費の支援のスキームをその辺に拡大するということは難しいですか。

○謝花喜一郎企画部長 まず地元の竹富町、多良間村も一定程度の財政負担を行うのは構わないというお話は、内々でいただいております。ただ、やはり離島町村においては財政が厳しいという実情は、我々もよく承知しております。

その財源については、今委員から沖縄振興一括交付金の活用の御意見もありました。我々も、それも一つの視野に入れながら調整をしてみたいと考えておりますが、この分については国との調整も必要になってまいりますので、しっかりと何とかそれが実現できるように、これから取り組んでみたいと考えております。

○高嶺善伸委員 よろしく申し上げます。本来ならば、別の陳情にもあるように、波照間空港を1500メートルにしてもらいたいのです。結局、RACが持っているものは1500メートル以上でないと就航できないので、陳情の趣旨にはかなえられないわけですね。そういう意味では、波照間空港の800メートルで飛べる飛行機というと、第一航空株式会社が保有しているアイランダー3機をやりくりするということになりますが、話を聞くとこれは製造中止でこの種の飛行機はないということで、私は申し上げたのですが、調布飛行場と大島空港などを飛んでいるドルニエというものは、800メートルの滑走路でも就航できる19名乗りなのです。値段もそんなに高くない。これであれば、那覇―粟国間、あるいは多良間、石垣、波照間ということで飛べるわけですので、ドルニエについても具体的に交渉しながら導入するようにしたらどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 今、国といろいろ調整をしているという答弁をしましたが、ツイン・オッターという機材があるようです。これは19名乗りですが、これを補助事業で購入しようということで、調整を行っているところです。

○高嶺善伸委員 よろしく申し上げます。次に、陳情第86号の航空運賃の問題ですが、新空港ができて本当に観光客もふえました。航空運賃も安くなったという評価も聞かれます。離島住民だけではなく観光客への受けはどうかということをお聞きしておきたいと思いますが、例えば私が石垣―那覇間をよく利用しますが、今は前日買うと大体4900円です。離島割引運賃を使うと1万6100円です。普通運賃は2万3000円なのです。カウンターで飛び込みで買おうとすると、2万3000円ですと言われるのです。観光客が石垣に行くのに2万3000円で買わされていないかとか、本当に格安航空会社が参入して、安い航空運賃で行ける離島という宣伝が十分にされているかどうか、その辺が心配なのです。交通政策課として、格安航空会社の参入による離島間の移動というのがきちんと観光産業と結ばれているのか、その辺についての現状をお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 この部分は観光とも関連するわけですが、県としては新規航空会社の参入を促進しております。その理由として、観光客の増加を期待しているわけです。と申しますのも、いわゆる格安航空会社はパイを奪い合うということではなく、新しくニーズを、今まで旅行に行ったことのない人たち、若い人たちをターゲットにしてパイを掘り起こすということが想定されております。若い方々は質よりもとにかく安い値段でということがあるわけですから、ネット販売などは、今の若い方々は大変たけているわけです。こういった方々はネットで早目に格安航空会社の運賃で購入して、離島にそれぞれ行っているということです。そういった実態が一新しい空港ができたということもあります。観光客増にもつながっている一因になっていると考えております。

○高嶺善伸委員 具体的に、例えば日本トランスオーシャン航空株式会社—JTAだと皆さんは取締役でもありますので、株主でもありますから、観光産業と結びつくように石垣—那覇間は以前に比べて安く提供されているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 まず、3日前購入ですと—これは時間帯によっても変わりますが、4800円から6700円です。1日前購入ですと、若干上がって4900円から8700円。当日購入だと1万1950円となっております。これは那覇—宮古です。石垣においても大体似たような流れで、3日前購入で4800円から6500円。1日前購入で4900円から9700円。当日購入で1万5600円という運賃になっていると承知しております。

○高嶺善伸委員 このようにダブルトラッキング以上の競争価格設定ができる状態になれば、今のような運賃が観光産業にも十分結びつけるということが理解できました。ただ、那覇から与那国に行くときに、片道3万3000円なのです。与那国は今観光客が減っているのです。なぜ県が出資しているRACなのに、離島振興という県の重要施策がある中で、なぜこんなに高い離島の運賃を残しておくのか。これは大きな課題です。今の陳情第86号にあるように、離島住民のコストだけではなく、来てくれるお客さんの航空運賃低減まで想定した事業をしないと、本当の離島振興にならないのではないかと思います。最後に、このように競争状態にない離島への航空便も、県内の競争状態の航空運賃設定と見合った価格指導ができないのか。これが離島振興という意味で大きな片手落ちになりますよ。そういう意味で見通し、取り組みを聞いて終わりたいと思います。

○謝花喜一郎企画部長　そういった与那国も含めた小規模離島に対しても、もう少し運賃を低減できないかという指導をできないかということですが、念のため確認しましたが、やはりこれは私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の趣旨から、こういったことを公が民間に対して指導することはできないということがあるようです。ただ、一方で、県としては小規模離島に対して、航空運賃の低減ということで、今の低減事業を交流人口も含めてやっていて、何とか小規模離島にも交流人口—観光客の方が行けるような仕組みを行っているということが1点あります。それから、陳情処理方針にも書かせていただきましたが、これまでの航空機燃料税等の低減については本土—那覇間が中心でしたが、去年の改正で本土、一部石垣、宮古もありましたが、これを離島—離島間、那覇—離島間をできるようにということで、今般要望を行っているところです。これについて国土交通省は大変厳しいということで、とてもこれを自分たちで責任を持って担げないということがあったわけですが、県からの強い要望を受けて、内閣府単独で、離島間の航空機燃料税の低減について財政当局と調整を行っているということがあります。県としても国と連携して、何とか離島間の航空機燃料税の低減について取り組んでまいりたいと。そういったことを行うことにより、離島の割高感のある航空運賃の低減化を図っていき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。
具志堅透委員。

○具志堅透委員　9ページのフェリーの新規造船に関することですが、処理概要を見れば大体全てわかるのですが、その中の、全体計画の進捗状況を勘案し、平成26年度の設計も視野に入れておりますということですが、その全体計画の進捗状況はどうか。その辺の説明と、平成26年度設計が可能かどうか確認をさせてください。

○謝花喜一郎企画部長　この件については離島航路船舶更新支援計画というものをつくって、年次計画で各市町村と相談しながら行っているわけですが、今般その計画の見直しを行いました。伊是名村から計画の前倒しというお話がありましたので、当初の平成27年度、平成28年度で船舶を更新するということをして、前倒しを行って、平成26年4月に建造請負契約を締結して、平成27年7月には運行開始ができるようにということで調整を行い、計画の見直しを行ったとこ

ろです。

○具志堅透委員 ということは、平成26年度設計も早まって、予定どおり平成26年度といたしますか、要望どおりにいけるということでよろしいですか。

○謝花喜一郎企画部長 そのとおりです。平成26年度予算で要望します。

○具志堅透委員 早急な建造を求められていますので、その要望どおりいったということは非常にうれしいことです。その処理概要を変更しておいたほうがよかったのではないですか。

○謝花喜一郎企画部長 失礼いたしました。確認しましたら、内部の決裁の途中ということで、次回には修正したものをお示しできると思います。

○具志堅透委員 ほぼ確定ということでよろしいですか。

○謝花喜一郎企画部長 おっしゃるとおりです。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
砂川利勝委員。

○砂川利勝委員 今の件と絡むのですが、波照間、与那国がありますね。ここはどうなっているのか説明をお願いします。

○嘉数登交通政策課副参事 与那国路線と波照間路線ということですが、まず与那国路線は平成24年度、平成25年度の2カ年の事業と位置づけており、予定どおりに進捗しております。それから波照間路線ですが、現在の離島航路船舶更新支援計画では平成26年度、平成27年度ということで位置づけておりました。ただ、条件があり、この支援事業は小規模離島の赤字航路に就航する貨客船という条件があり、まだ波照間航路はそういう条件になっていないということがありましたので、今回その計画を見直して、建造支援ではなく買い取り支援と。先に船会社がつくった後で買い取り支援をするということで、年次は平成28年度か平成29年度ということで、今、船会社とも調整をしております。

○砂川利勝委員 役場は早めてもいいのではないですかと。欠航率がかなりあ

るもので、自分たちも協力していきたいという話をしていたので、あとは詰めていただきたいと思います。

もう一つ、いつも疑問に思うのですが、離島の、例えば飛行機の場合は石垣から沖縄本島に行くのも離島割引が使えますね。石垣から宮古に行くのも離島割引、与那国に行くのも離島割引。船で竹富町が一要は石垣に行くだけは離島割りが使えらしいのです。例えば西表島から小浜島、西表島から黒島に行くものは割引制度が使えないというのですが、どうしてですか。

○謝花喜一郎企画部長 今回の砂川委員の御質疑ですが、我々もこの部分について盲点だったといいますか、十分そういった実態自体も十分に把握しておりませんので、これは大変申しわけございませんが、早急に事実関係を確認しまして、この制度の趣旨から鑑みたときにどうなのかということを検討させていただきたいと思います。

○砂川利勝委員 島々でいろいろな行事があるらしいのです。それで青年会とか婦人会とか、結構いろいろな島に交流があるそうなのです。不思議に思うのは、空でできて航路でできないということは絶対におかしいと思っていますので、ぜひ調査をしていただいて、いい方向に解決してください。

○謝花喜一郎企画部長 そのように早急に整備させていただきます。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
玉城満委員。

○玉城満委員 フェリーの件ですが、沖縄振興一括交付金の対象は更新の船舶だけということですか。

○謝花喜一郎企画部長 基本的にはそういう形になっています。

○玉城満委員 新しく必要性に応じて貨物船をつくるべきではないかという気運が高まれば、新しくつくる船に対しても対象になり得ますか。

○嘉数登交通政策課副参事 対象としているのは買い取りだけではなく、新規建造も対象としていますので、先ほど申し上げたとおり、小規模離島の赤字航路に就航する貨客船という要件に該当するのであれば、買い取りも新規建造も

可能ということになります。

○玉城満委員 例えば物流になると、農林水産部とか土木建築部が絡んできて、どこがどのように整理をしているのかわからないのですが、離島間の物流に関してのユニバーサル化を図る意味でも、やはり離島間、もしくは鹿児島までの貨物船の必要性を訴えている人たちがたくさんいるわけです。なぜかという、船舶会社にお願いする、そして県が補助金を出していると。これは事実かどうかわかりませんが、補助金を出されていると。特に農林水産は50品目ぐらいあって、それに外れた人たちが逆に高かったりすると。要するに県が補助金を出しているから、ウフェアギレーという事実が一少し運賃を高めなさいということも耳に入ったりするのです。この事実確認はぜひ企画部にやっていただきたいと思うのですが、その辺の輸送の経費の推移に関しては承知していますか。

○謝花喜一郎企画部長 我々企画部で行っているのは、離島住民の移動コスト低減事業と。また、ほかの課において生活コスト低減というものをやっておりますが、そういったものを視点に置いております。今の委員からの御質疑の物流の実態については、今我々が直接お答えできるものはないのですが、農林水産部からの情報収集はさせていただければと思っております。

○玉城満委員 要はいろいろな部署に物流、運搬が一それを1つにまとめて、県として支援できるような流れをつくっていただきたいという要望です。

続いて、18ページの ترام 導入の早期実現を求める陳情について、この前私たちは広島県と熊本県の市電の視察に行っていました。非常に勉強になりました。ただ感じたことは、広島市も熊本市もかなり平地で市電が運行されていて、線路も敷かれています。軌道法で4度以上の坂があるとそこは敷けないという話を熊本市の担当の方から伺ったのですが、沖縄県はどちらかといえば凹凸の激しい土地なのです。そのような中で、小型鉄道もしくはLRT、一番の弊害といたしますか、軌道法も含めて、何が今沖縄県は不利な状態にあるのか。どの程度県でその辺を認識しているのか。

○謝花喜一郎企画部長 今現在、需要可能性とか事業採算性とかいろいろ調査しております。今委員からの御質疑の、具体的に敷くとしたときの課題は何かということについて、例えば軌道にしたときにどれだけ坂が多いとか、そういったものについてはまだ具体的にはやっておりません。ただ、我々が今考えておりますのは、南北縦貫鉄道を敷設する場合には、那覇から少なくとも普

天間までは住宅が密集しており、そこに新たな土地を確保して敷設するということは限りなく不可能に近いだろうということを考えております。したがって、中南部においてはほとんど地下を通らざるを得ないだろうと考えているところです。一方で、フィーダーとしてのLRTは各市町村においてのまちづくりの観点から、トラムゆえの待望論もあると思いますが、それをもし仮にやるとした場合には、軌道として道路を走るわけですが、その場合でも今現在自動車専用に使っているところに軌道を敷いた場合に、本当に自動車が今までどおりに走行できるのかどうなのかというところが、間違いなくネックになってくるだろうということは想定しているところです。

○玉城満委員 視察して感じたのですが、沖縄県で敷くのはただごとではないなというのが実感なのです。実際に向こうへ行って、そういう観点から見ていないと何も感じないのですが、いざ敷くということを想定していろいろなところを視察すると、かなり不利な状況であるという感じはしております。それは早目に、各市町村の都市計画の部分もあると思いますので、この前議会でも答弁されて、あと30年でしたか。もっと早められるように、ぜひいろいろな可能性をこれからも追求していただきたいと思います。私たちもぜひ早目に導入していただきたいということで応援する立場ですから、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。
大城一馬委員。

○大城一馬委員 まず最初に、先の一般質問でもやったのですが、久米島町から出されている航路航空運賃軽減の要望です。7月何日か、町を挙げて県に要請をしております。その趣旨は、観光入域数も平成15年をピークにどんどん減少、そして比例して人口もどんどん減少している状況の中で、非常に久米島の人々や関係者が危機感を持って県に要請しております。確かに久米島町は格安航空の運行もやっていない、そして高等学校や公立の久米島病院があるがゆえに、小規模離島負担軽減の中に組み入れることができないと。ある意味非常に中途半端な形の町になっているわけです。ですから、何とかぜひ小規模離島の制度に組み入れて支援していただきたいという趣旨の要望なのです。一般質問でも厳しい答弁をしておりますが、もう一度、この件について県の考え方、方針を説明していただけますか。

○謝花喜一郎企画部長 久米島町の方々から、婦人会を中心に集めていただい

た署名をじかに受けました。商工会とかいろいろな各界各層の方々がおいでになって、切実なる思いを伺いました。人口が減って1万人を割ってしまっていると。その背景に、観光客が減少していると。そういった流れの中で、何とか交流人口も移動コスト低減事業として含めていただいて、久米島をもとのような元気な町にしたいという思いを伺いました。しかしながら、本会議の答弁で、そういった中でも移動コスト低減事業の趣旨自体が、離島住民の定住条件の整備を図ることを目的として行っているということで、交流人口を対象に含めることについては、事業の継続的な実施の観点から課題があるという答弁をさせていただいたところです。一方で、県立高等学校もない、基幹病院もない小規模な離島については、交流人口も含めていると。そういった中で、久米島町は確かに久米島病院がある。しかしそこには産婦人科がない。また、久米島高等学校もあるが学科数が少ない。そういったところを考えると、ある意味委員がおっしゃったように、少し中途半端といったら語弊があるかもしれませんが、何とか救える道がないのかという趣旨の御意見もいろいろありました。ただ、我々はこの事業を継続して、あと10年は間違いなくやってまいりたいと考えているわけですが、久米島町の交流人口を含めた場合に4億6000万円余りの事業費が増になるというような採算も見たときに、なかなかわかりましたということで、胸をたたいて答弁できるような状態ではなかったということで、私としても大変苦しい気持ちでしたが、ああいった本会議での答弁に終始させていただいたところです。

○大城一馬委員 この件について、小規模離島と定義することは極めて厳しいと。4億6000万円の負担がふえるということで、確かに大きな額ではあるのですが、久米島町は県の支援があれば観光、人口増も望めると思っています。町には海洋深層水を使ったバーディハウス等もあるし、海洋深層水を利用したいろいろな民間企業も立地しているわけです。東北楽天ゴールデンイーグルスもキャンプをしている中で、観光人口の入域数が減少している、航空運賃が高い—今往復で2万400円ですか。しかし、宮古や八重山のほかの地域を見ますと格安航空で4000円で十分行けると。当然久米島は敬遠されるわけですね。そういったこともあって、先ほど企画部長も中途半端という言葉を使って表現していますが、私も使いましたが、やはり何とかこれは支援策を講じないと、このままではどんなに島が、町が頑張っても久米島町の発展はないのではないかと私は認識しています。その認識は、御承知のようにこの間いらしたメンバーは各界の代表、そして島の、町の8931名の署名。人口はたしか1万人割っていると思っています。ほぼ島の全員が署名をして、県に要請をしているわけ

です。私はそういったことに答えることが県政の課題でもあるのではないかとと思いますが、どうでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 大城委員と気持ちは私も同じだと思っております。この事業の継続的な観点から申し上げますと、厳しいというものが現実としてあります。この事業の目的自体が定住条件の整備を図るということがあります。一方で、久米島町からの切なる思いというものは、何とか低減事業に交流人口も含めることによって、観光入域客数の減少が続いているところに歯どめをして、何とかV字型に伸ばしていきたいという思いがあると思っております。私はそのときに会議の場でもお話しさせていただきましたが、これまで県の施策として—これはやはり観光施策として行うべきだろうと考えております。これまで県の観光施策—観光部局のお話ですと、ややもすると、石垣、宮古のほうにウエートが、軸足があり過ぎていたということは、その部局もお話ししております。これからは、石垣は新石垣空港もできたので何とか軌道に乗っていきたくらうと。これからは低減傾向が続いている久米島に軸足を動かして、取り組んでまいりたいというお話をじかに聞いております。湧川文化観光スポーツ部長も、即久米島に足を運んで、地元の方々と意見交換をしたと聞いておりますので、私としては、これからの久米島の振興発展のためには、観光振興のウエートをどんどんふやしていくことが大事ではないかと考えております。それから、観光入域客数をふやすに当たっては、修学旅行の増ということも大きなポイントがあると思います。この辺は教育庁と相談をして、沖縄本島の子供たちが久米島に修学旅行で行けるような、そういった総合的な取り組みを県として行うことによって、久米島の要望に何とか応えていきたいと考えております。

○大城一馬委員 ぜひしかるべき支援をやっていただきたいと思えます。

もう一つ、先ほども出ていましたがトラムの導入の話です。確かに糸満市から名護市までの基幹鉄道は当然必要があります。絶えず鉄軌道系の話をするときには、まず県民への周知が大事だろうということで、何度もその件について質問、質疑を申し上げて、提言もしてきたわけですが、去年フランスのストラスブル市に20名の各市町村代表が、県の女性の翼事業で、トラムの導入の視察に行っています。その一人一人の感想文が冊子としてつくられているのですが、やはり見て初めて新型の電車、トラムのすばらしさ、必要性—そして沖縄にぜひ導入しないといけないということを全員が書いているのです。ですから、県民への周知は非常に大事だろうと思っているのです。もちろん県もそれなりにシンポジウムをやったり、努力はしておりますが、まだまだ県民は、鉄道は

無理だろうと。採算性の問題を国も県も表立って出すものですから、どうせ金がないだろうという印象を結構持っているのです。ですから導入の周知を徹底してやらないといけないのではないかと思いますのですが、周知の方策を今後どういう展開にするかお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 県としては昨年度、あくまでも一つのモデルとして事業採算性などに関する観点から、那覇市から普天間を通して沖縄市、うるま市、そして名護市までという形で、59キロメートルの鉄道案をつくりました。フィーダーとしてLRT等を活用するというものも添えておりますが、委員御指摘のように、これについてしっかりと県民に周知するということは極めて重要なことだと思っております。鉄軌道導入のネックとなるのは、やはり県民のコンセンサスをいただくことが極めて重要だと思っておりますので、この辺はしっかりと今年度、これから10月にもそういったシンポジウム等を開催する予定です。そういった中で、しっかりと現時点の県の考えなどを御説明させていただいて、さらに県民の方々からいろいろな御意見をいただきたいと考えております。

○大城一馬委員 周知の方法はいろいろ冊子物とかシンポジウムとかあると思うのです。私はもう一つ実験路線一要するに鉄軌道系を間近に実際に県民に見せる、乗ってもらう。実験路線をまずは導入すべきではないかと。それとどんどん名護一糸満線も並行して事業を進める。各市町村も進める気運になってくると思うのです。ですから実験路線の早期の取り組みについては、県も真剣に考えてもらいたいと思うのですが。

○謝花喜一郎企画部長 大城委員のような御指摘はいろいろなところでいろいろな方々から承っております。県としては、実験路線をやるにしても、まず全体像を示さなければならぬだろうと考えています。全体像をしっかりと示した上で、当然コンセンサスを得た上で、事業の免許を受けると。そういった中で、どこから事業をやるかということは技術的な問題だと考えておりますが、まだ現時点でそこまでできておりません。平成25年度である程度の県の考えを受けて、いろいろな方々の意見を聞いて、最終的に県の計画を国にお示しするという事になっております。それからいろいろアセスとか免許取得とか法制度のもろもろをやった後に、着工した後どこからやるかという議論をしっかりとやってまいりたいという考えです。

○大城一馬委員 最後になりますが、議会答弁あるいは新聞報道では20年から25年と、こんなにかかるのかと落胆する声もあるわけです。ですから、こういう実験路線はできるのだということを県民に認識させるためにも、実験路線をぜひ早期に導入していただきたいということを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。
渡久地修委員。

○渡久地修委員 2つお聞きします。まず確認です。私は調査に行ってきましたが、名護、那覇—あるいは糸満までになるかどうか、要するに従来からずっと言われていた沖縄本島縦貫の鉄道。それと、例えば那覇—与那原とかのいわゆる皆さんが言っているフィーダーというものは対立するものですか。そういったものも両方県としてきちんと整備していくということですか。

○謝花喜一郎企画部長 決して対立するものではないと考えております。骨格軸として南北縦貫鉄道は重要だと思っております。一方で、集客という観点からしますと、各駅を拠点としたまちづくりというものが極めて重要だと思っております。その中でフィーダーとしてのLRTのあり方というものは必要な—矛盾するものでもなく、むしろ考えなければならないものだと考えております。

○渡久地修委員 そこがきちんと青写真として早目に示されることは、とても大事だと思います。例えば南部、中部、北部圏域までやってくると、イメージとしても県民もわかりやすいと思うのです。例えば南部、中部圏域のフィーダーは市町村がやるのですか、県がやるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 県としては、県としての考えを示していきたいと考えております。ただ、それをやる中においては当然各市町村がそれぞれのまちづくりの観点から持っている意見を参考にしていきたいという前提があります。

○渡久地修委員 対立させないで、また、これは市町村がやるのですということにもしないで、当然市町村が中心になりますね。県はこれは市町村ですということにしないで、県も一緒になって、県は県としてある意味で中心になって、両方きちんと図面を引いていくということが大事だと思います。皆さんが言っている基幹軸の地下を通すとか—私は地下を通すことには余り賛成できないの

ですが、これは今おいておいて、基幹軸をきちんとはつきりするということとフィーダーというものは、県は県なりの責任を持って、青写真を描いてきちんと県民に合意を得ていくということをやってください。

○謝花喜一郎企画部長 そのようにしたいと思っております。

○渡久地修委員 あと、17ページのモノレールの整備に関する陳情ですが、モノレールはやがて起工式か何かがあるようですが、開通までのスケジュールを簡単をお願いします。

○東樹開土木建築部参事 まず来月の11月2日に、浦添市にあるJICAの運動場で起工式を行う予定です。今現在、11月、12月のピアの工事発注をしかけます。基本は、工事は5年後、平成30年の春までに仕上げます。1年間の試験運転をしまして、平成31年の春に営業開始というスケジュールです。

○渡久地修委員 用地買収は全部終わりましたか。

○東樹開土木建築部参事 現在、首里駅から石嶺線という那覇市の市道がありますが、あれはほとんど買収されています。浦添市の市道は今やっている最中です。その後、県道浦添西原線は現在4月から始めて順調に進んでいるところです。

○渡久地修委員 この前も一般質問で聞いたのですが、石嶺駅の先行開通は、とにかく用地買収も全部終わっているし、道路も整備されているし、スムーズにいくと思うのです。そういう意味では先行開通というのも視野に入れたらどうですかと去年聞いて、今度の答弁では勉強会をやっていると。11月に結論を出す、方向性でしょうか。今はどのようになっていますか。

○東樹開土木建築部参事 石嶺駅の先行開業の話、開業と言っていいのかどうか分かりませんが、今現在4社で勉強会を毎月1回ずつやっております、何せ開業するための別の予算が生まれる可能性もあるものですから、現在は12月をめどにしてその結果を出そうという形で、今は勉強会を一生懸命やっている最中です。

○渡久地修委員 県の組織の中で、勉強会というものはどういう位置づけです

か。

○東樹開土木建築部参事 県の中では、都市モノレールの室がありますので、室の職員と沖縄都市モノレール株式会社と、那覇市と浦添市のそれぞれの担当職員で、いろいろな課題の整理をやっている最中です。

○渡久地修委員 これは仮定の話ですが、もう用地買収も終わっている。支柱とかを立てていこうとすると、全体では5年後と言っていましたが、石嶺駅は1年後、2年後にはできるのですか。

○東樹開土木建築部参事 今はまだ、この中身を勉強会でやっているのですが、基本的には2年から3年以内にはできる可能性があるかと。

○渡久地修委員 石嶺という地域は、首里の地域の25%ぐらいでしょうか、物すごく人口の多いところなのです。そういう意味では、全体が5年一要するに早目にやったところから順次開通していけば、営業にとってもいいのではないかというような単純な思いもするのです。ぜひこれは前向きに検討していただきたいのですが、勉強会の中で方向性としては大体出てきていますか。

○東樹開土木建築部参事 勉強会の中身をここで一方向性は12月に出しますので、それまで私の口からそういうことを言うことは少し難しいです。

○渡久地修委員 これはずっと議会でも質問してきていることですから、ぜひ前向きに検討していただいて、僕は僕なりに、石嶺駅までできたら切りかえポイントを通ったらどのようにするかとか、いろいろ図を書いて、こうすればできるのかとやってみたのですが、これは可能だと思うのです。だからぜひ住民のために前向きな検討をお願いします。

○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。

次に、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公共交通活性化に向けた取り組みについて審査を行います。

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 ただいまから、公共交通の活性化に向けた取り組みについて御説明申し上げます。

昨年10月10日に開催しました公共交通ネットワーク特別委員会において、基幹バス導入に関する計画及び各種取り組みについて御説明いたしましたので、今回はその後の進捗状況を中心に御説明させていただきます。

お手元に資料も配付しておりますが、よりわかりやすくパワーポイントにまとめておりますので、前方のスクリーンをごらんください。

初めに、公共交通を取り巻く状況として、国内で唯一鉄道のない本県は、全国でも極めて高い自動車依存型社会が形成され、その結果、自動車保有台数の伸び率は全国一高い状況にある反面、バス利用者は約20年前の半数以下に減少しています。

県では、バスを中心とする公共交通の活性化に向けて、学識経験者や県民の代表を初め、沖縄県商工会議所連合会や一般財団法人沖縄観光コンベンションビューローのほか、沖縄都市モノレール株式会社及び沖縄本島内の主要バス4社、沖縄県警察本部、内閣府沖縄総合事務局、県及び市により構成する沖縄県公共交通活性化推進協議会を組織し、国道58号を中心とする、那覇市から沖縄市までの区間に基幹バスの導入を図ることを目的とした「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画」を策定しました。

国道58号における現在のバス路線は、系統が複雑かつ長距離運行で利用者にとってわかりにくく、定時速達性も低い状況にあります。また、そのほとんどの区間で系統が重複するため、非常に効率の悪い運行となっています。

連携計画では、バス網再編によって那覇市から沖縄市までの区間に定時速達性の高い多頻度運行の基幹バスを導入します。そして、その地域と連絡する支線バスとネットワークを構築することにより、シンプルでわかりやすいバス路線を目指します。

現在、沖縄市から久茂地までの間は朝のピーク時において約80分を要していますが、バスレーンの連続性を確保することで所要時間は約55分となり、最大25分の時間短縮が期待できます。

高齢者や障害者などの交通弱者を含む全ての県民における移動の利便性向上を目的とした、乗降性のすぐれたノンステップバスや乗り継ぎ抵抗を低減する

I C乗車券システムの導入、バス停の待合環境及び案内情報のユニバーサルデザイン化とともに、定時速達性の確保を目的としたバスレーンの延長拡充など、各種の取り組みを一体的に実施することによって基幹バス導入を実現したいと考えております。

それでは、連携計画に位置づけられた事業スケジュールの進捗状況について御説明します。

初めに、公共交通利用促進策の状況です。

まず、系統別カラーリングについてですが、現在のバス停標識に表示されている複雑で文字が小さい系統図と、地名が羅列されているだけの方向幕では、利用者が安心してバスを利用できる環境にないと考えられることから、バス路線の系統図を經由地別に色分けするとともに、バスの車両に系統図と整合させた色を表示する系統別カラーリングの導入を検討しております。

これについては昨年度から検討を行っており、平成26年度以降の導入を計画しています。

I C乗車券システム、バスロケーションシステム等の導入に当たっては、沖縄振興特別推進交付金を活用して公共交通利用環境改善事業を予算化し、昨年度から各種事業に取り組んでおります。

まず、バスロケーションシステムについて御説明します。

バスロケーションシステムとは、車両にGPS端末を搭載してバスの位置情報を収集することにより、パソコンや携帯電話でバスの接近や到着予定時刻等について確認することができるものです。これによって利用者は待ち時間の大体の目安がわかり、時間を有効活用することが可能となります。

これはその一例ですが、パソコン上で検索すると、乗りたいバスの現在位置が地図上に表示されます。携帯電話の画面ではこのような表示となります。

その他の機能として、バス接近メールの配信を設定すると、このように乗りたいバスがまもなく到着することをメールでお知らせしてくれます。

昨年度、沖縄本島共通のバスロケーションシステム「バスなび沖縄」の開発に着手し、ことしの4月からサービスを開始しました。

これにより、バス会社に関係なく、沖縄本島内全ての路線バスの乗り換え検索や時刻表検索を行うことが可能となります。

また、日本語、英語、中国語、韓国語で公共交通機関の経路検索情報を提供する「ルートファインダー沖縄」についても、ことしの4月からサービスを開始しております。

これは、地図画面を使いながら、利用者が出発地から目的地までの最適な公共交通機関のルートを検索できるウェブサイトとなっており、出発地の時刻に

応じた交通機関、運賃、乗車時間などを確認することができるものです。

そのほか、基幹バスルートを中心とする路線を中心にノンステップバスを導入する事業を実施しております。

県内において運行している路線バスのほとんどは、乗降口に2段または1段の段差がありますが、ノンステップバスは乗降口と車両の床に段差のない構造となっており、高齢者や障害者における移動の利便性が向上するとともに、基幹バス導入によって発生する乗り継ぎ抵抗の低減に資するものです。

ことしの3月には、県内に40台のノンステップバスを導入し、平成28年度までの5年間で約200台を導入する予定です。

続いて、沖縄本島共通のIC乗車券システムの導入について御説明します。

類似する非接触型のICカードとして、エディやワオンといった流通系ICカードもありますが、スイカやパスモといった交通系のICカードの特徴は、乗車時と降車時にそれぞれカードをタッチすることで、利用区間に応じた運賃を精算することができます。また、現在の紙の定期券もICカードに搭載することが可能となります。

IC乗車券導入のメリットとしては、運賃支払時に両替や小銭を準備する必要がなく、子供や高齢者も簡単に利用できることや、定期券紛失時も再発行が可能であること、乗降時間の短縮によるバスの定時速達性の向上などが挙げられます。

沖縄都市モノレール株式会社、沖縄本島主要バス4社、一般社団法人沖縄県バス協会及び県で構成する検討委員会を組織し、他地域との連携の有無や精算方式、拡張サービスの展開等、沖縄本島に導入するIC乗車券の仕様について検討を行い、去る8月に基本計画を策定しました。

現在、システム導入に合意した沖縄都市モノレール株式会社及びバス4社と調整を進めており、平成27年4月のサービス開始を予定しております。

次に、ハード事業を中心とする基幹バス導入に向けた取り組みについてですが、バス停のグレードアップに関する具体的な検討を昨年度から実施しております。

現況のバス停は、上屋が整備されていない、時刻表の位置が見にくい、待合空間が確保されていない、路線図が車両側にあるといった箇所が数多く存在します。

右側に示したものは、協議会において検討を進めているバス停上屋及びバス停標識のイメージですが、このように上屋やベンチを設置するとともに、わかりやすい系統図や時刻表を表示するなど、ユニバーサルデザインに配慮したバス停について、次年度からの設置に向けて調整を進めております。

続いて、ソフト事業を中心とする取り組みについては、平成29年度の基幹バスの導入に向け、バスレーンを今年度から延長し、その効果検証を踏まえながら、平成27年度には平日その他の時間帯へのバス優先レーンの追加、平成29年度には伊佐一久茂地間の終日バスレーンなど、段階的にさらなる延長を実施することとしています。

今年度予定している第1段階のバスレーン延長については、大規模な道路改修を必要としない箇所を、道路管理者及び交通管理者との協議の上で選定しております。

しかしながら、基幹バス導入の足がかりとなる第1段階のバスレーン延長について、去る8月末に開催した第17回協議会において、問題ある現状での実施は困難とする県警の見解が示されました。

県警が第1段階のバスレーン延長に反対する理由として、周辺道路整備のおくれやさらなる交通渋滞による県民生活への影響など、マイカー利用者が受ける影響に配慮したものです。

しかし、沖縄21世紀ビジョン基本計画においては、人間優先のまちづくりの実現に向け、人に優しい交通手段を確保するための重要な施策の一つとしてバスレーンの拡充を位置づけており、これらの取り組みによって路線バスの定時速達性の向上による公共交通に対する信頼回復や、高齢者や障害者がいつでも気兼ねなく移動できる交通手段の維持確保に寄与するものと考えております。

第1段階のバスレーン延長実施に向けては、県警との協議を重ね、11月に開催予定の協議会において今後の方針を示すこととなっております。

以上で、公共交通活性化に向けた取り組みについての説明を終わります。

○金城勉委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、公共交通活性化に向けた取り組み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。

玉城満委員。

○玉城満委員 すばらしいこれからの基幹バスの計画だと思います。よくバスのそばに「わったーバス党」という広告を見るのですが、実にユニークで、見てみると本当におもしろい仕掛けになっているのですが、もう少し周知させたらどうかと。「わったーバス党」ヌーヤガと思っている人がたくさんいるのです。要はバスの中で、せっかくバス党の党歌があるわけだからこれを流すとか、

そういうことをしないと、ビジュアルだけでは何のことか、バスに乗れと言っているのだろうという意味合いは感じますが、もう少し気運を高めるような仕掛けをしていただくと、もっと違ってくるか、乗る人がふえてくるのかという感じがしていますが、どうでしょう。

○謝花喜一郎企画部長 玉城委員からの大変貴重なアイデアをいただきました。ぜひ検討させていただきたいと思います。

○玉城満委員 ぜひ、よろしくユタシク。党首は友達ですから。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
具志堅透委員。

○具志堅透委員 1点だけ確認させてほしいのですが、非常に素晴らしいバス網の再編だと思っておりますが、ぜひ実現していただきたいと思っております。きょうも出たのですが、さきに発表があったときに新聞紙上でしか知らないのですが、県警が反対していると。反対理由は今説明を受けてわかったのですが、それは県警の了解を得ないとできない事業なのか、最終的に。どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 バスレーンの延長には交通規制が伴います。この交通規制の権限は県警察本部が持っておりますので、最終的には公安委員会の了解が得られなければ実現できないものとなっております。

○具志堅透委員 であれば、一緒になって会合をやっていると思うのですが、その辺の見通しといいますか、可能性はどうですか。平成27年、平成28年にはという話があるので、その辺のところを。

○謝花喜一郎企画部長 県警察本部からは、県警が考えているバスレーン延長に伴う課題についてという文書が、沖縄県公共交通活性化推進協議会宛てに出しております。基幹バスというものはそもそもどういったものなのか、から始まり、渋滞対策をどう考えているのか、結節点についてどう考えているのかということがありました。これについては、我々は全ての項目—全部で7項目に及んでおりますが、全てにおいて回答しております。少なくともバスレーンの第1段階の今年度実施予定の延長については、道路管理者、交通管理者それぞれに延長箇所について意見を聞いた上で、実現困難なものは取りやめて、実現可

能なもの、特に意見なしというものだけを第1段階として実施しているところ
です。さらなる延長は検証を踏まえて平成27年度以降に検討するということ
ですので、協議会を所管する企画部としては、ぜひ県警の御理解をいただきな
がら実現させていただければと考えております。

○具志堅透委員 ぜひ理解を得られるよう努めていただいて、計画どおりに網
ができるように頑張ってくださいと思います。

○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 パワーポイントの資料の3、国道58号を中心としたバス網再
編のイメージというのがありますが、左が現況で、一番多いところで何本の路
線バスが走っていて、これを1本のバスにまとめるということですか。

○謝花喜一郎企画部長 今国道58号を中心に、現在14系統のバスが運行して
いるようです。本数にして400本から500本運行していると。それを国道58号を中
心とする系統を1本にして、他の分についてはフィーダーとして隅々までやる
ということを考えております。ただ、これが1本になるのか2本になるのかは
これからバス会社と調整がありますが、我々が考えているものとしては1本に
してやりたいと考えています。

○渡久地修委員 では、例えば具志堅委員が名護市から県議会に来るときは1
本のバスでいいのでしょうか。北谷町あるいは沖縄市とか、それぞれ来ますよ
ね。ここで言えば沖縄市、普天間とか伊佐とかありますが、何回乗りかえす
のですか。乗りかえが出てきますか。

○多嘉良斉交通政策課長 基幹バスは宇地泊、伊佐、普天間、沖縄市という形
で拠点を設定しております。名護市から那覇市に向かう場合は、例えば名護市か
ら支線バスという一右側に図面がありますが、伊佐で乗りかえて那覇市に入
ると。そういう乗りかえが生じてきますので、スムーズに乗りかえができるよ
うにIC乗車券とかそういったものを一緒になって開発していくという考えで
す。

○謝花喜一郎企画部長 ほかのところも大体そういった拠点を、今言ったよう

に置くわけですが、地元のニーズも出てくると思いますので、そういった場合には直通というものが残る可能性も、我々は今の時点で排除はしていませんが、基幹バス構想については交通政策課長から説明したとおりです。ただ、最終的にはいろいろなニーズを踏まえた上でバス網の再編は出てくるだろうと考えております。

○**渡久地修委員** 名護市から来た場合に伊佐で乗りかえると言っていましたね。今の状況で名護市から県議会に来る—これが基幹バスになって、名護市から来て伊佐で乗りかえるという、乗る人にとっては煩わしいものが出てきますよね。しかし、どう変わるのかと。煩わしいようですが30分短縮されますよとか、この辺ははじき出されていますか。

○**多嘉良斉交通政策課長** 那覇—名護間の所要時間はまだ出していないように、沖縄市であれば80分かかるところが55分と、25分短縮できるという形で、基幹バスルートでしっかり定時定速が確保されていることによって、それから先の各地方との、渋滞の少ない各地方との結節によって、全体の所要時間は短くなってくると考えております。

○**渡久地修委員** この基幹バスの構想は昔からありますね。それがなかなかうまく、それぞれ会社の事情等いろいろなものがありました。この協議会には各会社も入っているので、かなり具体的に動き出していくと理解してよろしいですか。

○**謝花喜一郎企画部長** おっしゃるとおりです。これまでの構想は、横軸が十分ではなかっただろうと思っています。バスレーンの延長だけでこのことができるものではなく、利便性の向上—いわゆるバス離れをしている県民をいかにバスに乗ってもらうか。そういう仕組みが重要だったと思っています。そういった中で先ほど御説明したような仕組みが、沖縄振興一括交付金を活用して実現できるということで、これまでの取り組みとは大分さま変わりしています。この件については当然バス会社、沖縄都市モノレール株式会社も含めて、大変期待を寄せてもらっていますし、一緒になって汗をかいてこの計画は立ち上がっております。

○**渡久地修委員** これまでの計画からすると、私は先ほどから見ながら、本当に実現できるのだろうかということもあったのですが、バスに対しての県民の

不安が一番定時性ですよね。時刻表があってもそのとおりに来るかどうか、あるいは行ってしまったのかわからないところがあるので、その辺は軌道系、モノレールとかは時間のずれは全くないし、バスがこれを確保できたら、信頼性はすぐに取り返せると思うのです。そういう意味で、これができればバスに対する信頼度は高まってくると思います。あとは県民の合意をどう得るか。利用者が乗りかえるのに一本土では鉄道やバスに乗りかえることにはなれているが、沖縄では乗りかえというものに余りなれていないのではないかと思うのですが、その辺をきちんと説明できればうまくいくと思うので、ぜひすばらしいものにしてください。

○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 ノンステップバスを平成28年度まで毎年約40台導入して、200台のノンステップバスを購入するというシステムですが、バスの全体数に対する割合はどうなっていますか。

○多嘉良斉交通政策課長 昨年度43台導入して、その結果、バス全体に対してノンステップバスの導入比率が8.79%になっております。今後5年間導入することにより、約3割程度まで導入率を上げていきたいと考えております。

○大城一馬委員 障害を持っている方々や高齢者、そういった方々を町に出すためにも、この低床バスは必要だろうと思うのですが、この割合では極めて低いのではないかという気がするのです。もっと台数をふやすという政策はないのかどうか。

○謝花喜一郎企画部長 我々は基幹バス実現のために国道58号を中心にということで今やっています。ただ、高齢者とかいわゆる交通弱者の方々にとって、ノンステップバスの導入は必要だろうと考えています。今の計画では5年間の計画となっておりますが、この計画期間のものはしっかり200台入れた後に、今後さらに、これについてどうするかということは、バス事業者の負担部分もありますので、そういったところと協議も行いながら、さらなる拡充は今後図ってまいりたいと考えております。

○大城一馬委員 国道58号を中心とするということで、それはそれでいいので

すが、私もまだ南部で見たことがないものですから、東線に導入されていないのではないかと考えています。どこにも高齢者はいます。多くの障害を持っている方もいます。ぜひこのノンステップバスの導入は満遍なくやるべきではないかと考えていますが、どうでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 御指摘のとおりだと思いますので、今後この事業計画が終了した後も引き続き拡充できるように取り組んでまいりたいと考えております。

○大城一馬委員 最後にバス網の再構築ですが、私は南部ですから、那覇市から南部に運行しているバスが3社あるわけですが、与那原三差路までは結構な台数があるのです。問題は東線です。与那原三差路から西原町、中城村を通過して泡瀬ぐらいまでの路線は、正直に言ってあるバス会社の独占路線になっているわけです。そういったところの再編というものは、協議の中で十分に理解されているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 本日御説明しましたものは、交通渋滞が余りにも激しい国道58号を中心とした路線について議論が行われているわけですが、決してこれを、例えば南部、東側、北部について全く看過しているわけではありませぬので、この計画の全体的なものが平成28年度で終了した暁には新たな南部、東側路線、北部等についても議論をしていく必要があるだろうと考えております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 今度広島市、熊本市に行って、沖縄の県民性について、沖縄の人は余り歩かないよねと。200メートル以上歩かないというような話も出るぐらい、身につまされる思いをしましたが、基幹バスの導入によって定時性が確保できるならば魅力が出てくるのではないかと考えていますが、こういう公共交通機関を利用する、マイカーから転換していくという発想は県民ぐるみでないと、いろいろな企画を考え、これからの鉄軌道導入も含めて、県民性というものをもっと考えていかないといけないのではないかと考えるのです。皆さんはそういう意味での県民への啓蒙なども含めて、今後の基幹バス導入によって、どのような取り組みをしようと考えていますか。

○謝花喜一郎企画部長 今の高嶺委員からの御指摘は大変重要だと思います。県民がなぜ歩かないのか、なぜ自動車に依存するのかということ、やはり公共交通の定時性の関係で十分ではないということで、どうしてもついつい目的地まで自動車で行ってしまうと。その結果として悪循環で道路が渋滞し、結果定時性がなくなってバスが遅くなる、いつ来るかわからないと。そういった流れの中でどんどん悪循環が重なって、今のような車依存型社会になっていると認識しております。我々のスタートもそういった問題意識から出ております。先ほど玉城委員からもありました「わったーバス党」という形で広報啓発活動を実施していることも、そういった中で行っているという背景があります。もっと公共交通で基幹であるバスに乗ってくださいと。ただ、そう口で言っても、やはり利便性が向上しないといけないということで、先ほど言いましたバスロケーションシステムや上屋の改善や低床バスとか、いろいろなもので公共交通をどんどん利用しやすくしますと。また、定時定速を保つために必要なバスレーンの延長についても、段階を踏んで実施してまいります。そういったことをしっかり県民に対して広報啓発をさせていただいて、自動車からバスへ、公共交通へという流れをつくっていかうと思っています。そういった活動をこれからも、我々ももっと工夫をして行っていきたいと考えております。

○金城勉委員長 伊波一交通規制課長。

○伊波一交通規制課長 先ほど来基幹バスのことで、県警が問題があるというお話ですので、我々がなぜというところを簡単に説明させていただきたいと思っております。お手元に資料をお配りしますのでよろしく願いいたします。

まず、1枚目の上にバスレーンの現状を書いておりますが、バスレーンには2種類あります。上に書いてありますバスレーン規制は昭和49年から導入して、バス専用通行帯規制、これは国道58号等複数路線がある車線に設けてありますが、ある1つの車線をバス等の指定した車両しか通れないという規制です。下に書いてあります国際通り等の規制はバス専用道路規制で、これはいわゆる通行どめの規制です。バス等しか通せない規制になっております。今バスレーンの延長を求められているものはバス専用通行帯規制ということになります。これについては多くの県民の皆さまから御理解を賜りまして、ある程度の効果を発揮しているものと考えておりますが、残念ながら一般車両に与える影響は大変大きく、朝夕を中心とした渋滞は毎日発生していると。交通センサスにおいては大都会並みの渋滞だという指摘を受けております。

1枚目の下ですが、公共交通総合連携計画の最終目標としまして、我々が承知しているのは、基幹バスは定時定速性、高い輸送力を持った新たな交通システムであると。2つ目に、この基幹バスを導入するものは那覇市から沖縄市までの国道58号、国道330号、国道329号の3つの主要国道で、しかも運行時間はバスの運行時間ですので、おおむね朝の5時20分から24時まで。そこにバス専用レーン、先ほど言ったように1車線をバス専用とするというものです。

その導入すべきとされている第1段階の国道58号の状況を2枚目に書いております。皆さまが登庁される際にも御存じと思いますが、朝夕の渋滞は激しい状況です。国道58号の浦添市港川の24時間の通行量は、我々の機械ではかると、8万4000台ほど走っております。渋滞損失時間は全国でも4位、牧港に関しては県内の中でも9位で、ほとんどは那覇市内が上位を占めている状況です。我々としてはそういう状況の中で、そのまま延長すれば渋滞がさらにひどくなるという問題があると考えております。

その問題点として、1つ目に、バスレーン延長によって懸念されている部分ですが、渋滞が悪化し、それによって当然旅行速度は低下します。それに伴ってさらに経済損失はふえていくと。さらに、国道が混めば当然そこに隣接している生活道に車は入り込んできます。それが生活環境を悪化していると。また、旅行時間の悪化ということは、一般車両のみならずトラック業等の陸送業を中心とした経済活動に与える影響も大きい。また、沿道の商業施設一外側の車線は走れないわけですから、容易に外側の施設に入ることができなくなると。また、当県の主要産業たる観光業は、今やレンタカー利用が主となっております。3万台を超えたという状況の中で、そういった影響も考えられます。このままでは県民に与える影響が余りにも大きいと考えております。

3枚目ですが、もう一つの問題として、朝夕はそれを遵守していただいております。それについてはもちろん県民の御理解、御協力がまず必要だということです。先ほどの乗りかえの理解が必要だということと同じと存じております。さらに、それを守っていただくために、警察としては大量に人員を投入した取り締まりを継続していかなければならない。当然バスレーンの延長、しかも24時間となると、その区間の取り締まり体制の確保というものは多大な問題になります。そういった面からしますと、バスレーン規制を遵守させるためには新たな広報、指導方策。取り締まりには限界が来ますので、県民みずからがバスを利用されるという施策が大変大きな問題になってくるかと考えます。

それで、最後に書いております我々の方針として、このような問題点があって、そのまま実行することは大きなデメリットを県民に与えてしまう。そういうものが解消もしくは軽減されていくという具体的な方策が示されれば、それ

を県民に御理解いただけるのであれば、我々は実施はやぶさかではないと考えております。先ほど企画部長からもお話がありましたが、事務局とは、先ほど質問させていただいた質問状のもとに、個々具体的な協議を進めさせていただいていると。それが改善されれば、我々も公共機関に関するものに決して反対しているものではないということが県警の方針でございます。

○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 レンタカーが3万台もあるということで、観光客がわからなくてバスレーンに引っかかることが多いという、ある意味では苦情もありますし、こういうものをどのように指導徹底してやりますか。

○伊波一交通規制課長 我々としても県民の皆さんからもバスレーンの御理解が十分に得られているとは考えておりません。チラシを配布したり広報したり、交通情報センターからのラジオ放送とか、バスレーンの時間帯ですとか。一般社団法人沖縄県レンタカー協会にもお願いしまして、レンタカーを貸し出す際に、県内にはこういう規制がありますという周知をお願いしております。そういうことで、違反をしないようにということは御協力をお願いしている状況です。

○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 今県警が出された資料の問題点としている事項その1、まさしくそのとおりだと思うのです。バスレーン延長も含めてそうなのですが、抜け道になる生活道、地域に入って行って、その時間帯は子供の通学の時間帯と同時間になるのです。そこに車が多数抜けていくと、事故の確率は大分上がっていくと思いますので、その辺は県も、県警が問題点としている事項と一緒に解決できるような方策をとらないと、車社会から公共交通を使わそうという指摘はわかるのですが、本当に県民がそれを望んでいるのか。車社会になれなかった県民が、果たしてバスに切りかえていくのかということは、どのぐらい周知をして、どのぐらいかかるのかもわかりませんが、こういった問題事項を解決しないと、県民のニーズには応えられないと思います。関係機関との協議会があるようですので、しっかりその辺まで県も認識していただければと思

います。

○謝花喜一郎企画部長 県警が言っていることは我々も全面的に間違っていると言うつもりはありません。今儀間委員がおっしゃったように、県民のコンセンサスも必要だということもおっしゃるとおりです。このバスレーンの基幹バス構想は平成19年度から議論をしておりまして、何度か過去にもバスレーンの延長について、平成20年にも持ち上がったことがあります。そのたびにいろいろと課題があり、我々はいろいろな宿題を突きつけられ、それを克服してここまで持ってきたという経緯があります。例えば具体的に県民のニーズは得られているかということがありましたので、我々は県民に対してアンケート調査を実施しております。6割の県民は、バスレーンの延長についても理解を示していただいたというデータも協議会で示して実現したと。1点だけ申し上げないといけないと思っていることは、1ページ目の下のほうですが、基幹バスのため、国道58号、国道330号、国道329号とありますが、我々が考えている計画の中に国道330号や国道329号はございません。それから上のほうにも24時間とか、5時20分から24時間と書いていますが、第1段階でここまでやろうということはないのです。あくまでも第1段階としては、今途切れている部分がありますので、その区間をどうだろうかということで、交通管理者、道路管理者の意見を聞いて、道路管理者からは道路構造は別に大きな手を加えなくても大丈夫だろうと、交通管理者からも特に意見はありませんと。意見があったものについては我々はおろしています。意見はありませんと言ったものを協議会の場で確認をした上で出したものが第1段階です。それ以降については検証効果を行って第2段階に進みますということも踏まえて、これも了承していただいてやっていますので、こういった経緯を踏まえたときに、県警がまだこういったものを困難というのは、我々は十分理解できない。協議会の多くのメンバーからも疑問が呈されたということがあります。これについては県警にはしっかり回答させていただいていますので、ボールは警察本部にあります。これを待って対応し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。

(「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、公共交通活性化に向けた取り組みについて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)

○金城勉委員長 再開いたします。

陳情等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。

これより陳情等の採決を行います。

陳情等の採決に入ります前に、その取り扱いについて御協議をお願いいたします。

休憩いたします。

(休憩中に、議案等採決区分表により協議)

○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18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等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議案等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 金城 勉