

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4回沖縄県議会（6月定例会）

平成25年7月9日（火曜日）

沖 縄 県 議 会

公共交通ネットワーク特別委員会記録＜第2号＞

開会の日時

年月日 平成25年7月9日 火曜日
開 会 午前10時02分
散 会 午前11時40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号及び第50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（離島航（空）路就航可能性調査について）
- 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	斉	君
交通政策課副参事	嘉数	登	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11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離島航（空）路就航可能性調査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おります。

まず、陳情平成24年第116号外11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、陳情案件につつま

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。1ページが継続の陳情9件、2ページが新規の陳情3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、処理方針を一部変更しております。

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。

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は、変更箇所があります。

まず、「今年度は」を「平成24年度において」と修正しております。

次は、調査の結果以下の下線部分を読み上げて御説明いたします。

調査の結果、多良間－石垣路線については、19名乗り機材で1日1往復した場合、旅客需要が年間約1700人、路線収支は年間約1億4000万円の赤字と推計されております。

波照間－石垣路線については、旅客需要が年間約3100人で路線収支は年間約1億3000万円の赤字と推計されております。

また、石垣を拠点とする路線の就航に当たっては航空機の購入も必要となるため、航空機購入費用として約10億円の財政負担も生じるなど、採算性、費用対効果ともに厳しい調査結果となっております。

県としては、本調査結果を踏まえ、航空事業者及び関係市町村との意見交換を行い、航空路線のあり方、さらには事業参画意向等を確認するなど、路線の再開について、引き続き検討して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。

2と同様、変更箇所がありますので、読み上げて御説明いたします。

4ページをお開きください。

平成24年度に実施した調査結果を踏まえ、航空事業者及び関係市町村との意見交換を行い、航空路線のあり方、さらには事業参画意向等を確認するなど、現空港での路線の再開について、引き続き検討してまいりたいと考えております。

続きまして、17ページをお開きください。

新規の陳情であります。

陳情第29号都市モノレールの整備に関する陳情について全て読み上げて御説明いたします。

1、沖縄県では、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの早期導入の可能性を高める観点から、平成24年度、沖縄本島の公共交通ネットワークの基幹軸として骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた新たな公共交通システムについて検討を実施しました。

当該調査では、普通鉄道やモノレール、LRT等幅広い交通システムを対象に検討を行っており、沖縄県総合交通体系基本計画において目標として掲げる那覇－名護間を1時間で結ぶ県土構造の構築を図るには、最高速度100キロメートル以上の高速性能を有する高速小型鉄道がふさわしいとの結果を得ております。

平成25年度は、これまでの調査結果や県民等からいただいた意見や提言を勘案し、基幹軸の検討とあわせてモノレールやLRT、基幹バス等のフィーダー交通との有機的連携について検討を行っていくこととしております。

なお、平成24年度の調査結果については平成25年6月上旬に県HPで公表するとともに、市町村及び市町村議会議員を対象に県内5地区において説明会を開催し意見交換を行っております。

2、都市モノレール網の整備については、今年度の検討結果を踏まえ、今後、その必要性やあり方などについて検討していきたいと考えております。

3、平成24年度の県調査では、那覇空港・那覇から名護にかけて、普天間、沖縄市、うるま市、恩納村谷茶等を経由するルートについて検討を行っており、平成25年度は、導入ルートやシステム等について検討を深めていくこととしております。

次に、18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38号超低床路面電車（トラム）導入の早期実現を求める陳情について全て読み上げて御説明いたします。

沖縄県では、県民及び観光客の移動利便性の向上、中南部都市圏の交通渋滞緩和、低炭素社会の実現、県土の均衡ある発展を支える観点から、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入が必要であると考えており、あわせてフィーダー交通として、LRT、基幹バス等が有機的に連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取り組みを進めることとしております。

平成24年度、県では、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの早期導入の可能性を高める観点から、沖縄本島の公共交通ネットワークの基幹軸として、骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた新たな公共交通システムについて検討

を実施しました。

平成25年度は、国と連携を図りつつ、これまでの調査結果や県民等からいただいた意見や提言を勘案し、導入ルートやシステムなど基幹軸の検討とあわせて、支線となるLRTや基幹バス等のフィーダー交通との有機的連携等について、幅広く検討を行い、導入に向けた県としての考えをまとめていくこととしております。

次に、19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50号の5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は、陳情としては1件となっておりますが、項目は22ページまでの17項目と多岐にわたる陳情となっております。

全て読み上げて御説明いたします。

1、離島航空路線の運賃の低減及び離島空路整備法（仮称）の制定に努めることについて、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。

2、耐用年数経過等によるフェリー代船建造の支援を実施することについて、代船建造の支援については、沖縄振興特別推進交付金を活用した離島航路運航安定化支援事業により、離島地域の中でも特に定住条件が厳しい小規模離島の赤字航路に就航する貨客船を対象に支援しているところであります。

具体的には、平成24年度から33年度までの各年次において、更新対象となる船舶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、順次対応することとしております。

また、黒字航路についても、今後、赤字航路に転じ、本事業の適用条件を満たした場合は念頭に、支援計画に位置づけております。

3、離島航路事業に対する燃料高騰分の補填について、平成15年からの原油高による燃料費増分を当分の間、航路補助算定額外にして国・県で補填することについて、離島航路補助制度においては、航路事業により生じた欠損額に対

して、国、県及び市町村が協調して補助を行っているところでもあります。

燃料費につきましては、ほぼ全額が国の費用負担となっており、これまでの実績を見ても、燃料費が高騰した場合には、国庫補助金を増額し、対応しているところでもあります。

4、離島航路の交通費の軽減について、現在県が実施している小規模離島航空路利用活性化事業と同様な航路事業への負担軽減策を行うことについて、県では、平成24年4月1日より沖縄振興特別推進交付金を活用した沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を実施し、離島住民や出身高校生等を対象に、JR地方交通線並みの運賃水準である約3割から最大約7割の運賃低減が実現しております。

5、離島航路就航船舶の代替建造費について、道路・鉄道の建設補助と同等の財政支援措置をすることについて、離島航路就航船舶の代替建造支援につきましては、沖縄振興特別推進交付金を活用した離島航路運航安定化支援事業により、離島住民のライフラインである離島船舶を確保・維持し、離島の定住条件の整備を図るため、航路事業者が船舶を建造又は購入する際の経費を補助しております。

具体的には、離島地域の中でも特に定住条件が厳しい小規模離島の赤字航路に就航する貨客船を対象とし、補助率は、市町村が事業主体となる公営航路の場合は10分の9、航路事業者が民間の場合は10分の8としております。

6、離島航空・航路運賃の低減について、現在県が実施している小規模離島航空路利用活性化事業の対象を一般利用者（観光客含む）にまで拡大するとともに、新規事業として離島航路船舶に対しても同様な低減措置を実施することについて、県では、平成22年10月から1年半実施した社会実験小規模離島航空路利用活性化事業の結果を踏まえ、平成24年4月1日より沖縄振興特別推進交付金を活用した沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を実施しているところです。

航空路において、離島住民及び出身高校生等を対象とするほか、中核病院や高等学校のない南北大東、粟国、多良間、与那国の小規模離島については、より定住条件が厳しいことから、特例的に観光客等を対象に含めております。

久米島については、病院や高等学校があることに加え、観光客など住民以外の利用が6割以上を占めるなど、小規模離島とは異なる利用実態が認められることから、観光客等を対象に含めることは、事業の継続的な実施の観点から、課題があると考えております。

航路については、生活航路としてより利用頻度が高く、経済的負担が大きい離島住民及び出身高校生を対象としております。

航路における交流人口を含めることにつきましては、観光等で利用する場合は航空路と比べ、運賃が低廉であり、負担が少ないと考えられることなどから、今後、安定的かつ継続的な事業実施の観点も含めて検討する必要があると考えております。

7、高速船等を活用した南部離島の海上航路周遊化社会実験を実施することについて、南部離島の島々を周遊する船舶就航につきましては、既に民間事業者において、実施されているところであり、社会実験については、その経営に支障が生じないように、関係市町村の意向を踏まえ検討する必要があると考えております。

8、栗国－那覇間の離島航空路線は、9名乗りの機体で最大搭載量が700キログラム未満と少なく、住民の足としての役割に支障を来しているため、国・県の補助金で大型航空機を導入することについて、栗国－那覇路線については、平成21年6月より9名乗り機材で1日2往復から3往復運航しております。

しかしながら、同機材は製造が終了していることから、部品の供給に遅滞が発生し、整備期間が長期化するなど安定的な運航に支障が生じているとのことであります。

県としては、栗国路線の安定的な運航及び輸送力の向上を図るため、国が実施する航空機等購入費補助金と協調した補助により、航空機の購入の支援に取り組んでまいりたいと考えております。

9、宮古島市における総合バスターミナル（仮称）の整備について、財政的支援を行うことについて、この処理方針は陳情平成24年第140号の5の1と同じでありますので説明を省略いたします。

10、離島住民の利便性の向上や産業振興を図るため、先島圏域と沖縄本島間を結ぶ船舶航路を再開することについて、県では、平成24年度、先島旅客航路の旅客需要や船舶確保等の課題を把握し、再開の可能性を検討するための調査を行いました。その結果、同航路と同一区間において、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から旅客需要が旅客船就航当時より縮小すると推計されるのに対し、就航船舶や旅客化に対応した船員及び装備等の確保に多大な費用が発生し、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。

県としましては、本調査結果を踏まえ、航路事業者及び関係市町村との意見交換を行い、先島航路における旅客船のあり方、さらには事業参画意向等を確認するなど、先島航路の再開について、引き続き検討していきたいと考えております。

11、多良間－石垣間の航空路線を早期に再開することについて、処理方針は

陳情平成24年第140号の5の2と同じでありますので説明を省略いたします。

12、多良間－宮古島間のフェリー運航経費の補助を増額することについて、処理方針は陳情平成24年第140号の5の6と同じでありますので説明を省略いたします。

13、多良間－水納島間の定期船（連絡船）を整備することについて、多良間村の水納島は、平成23年住民基本台帳によると人口が4人、主な産業として肉用牛の飼育が行われています。

多良間島と水納島を結ぶ航路につきましては、個人所有船により、生活物資や肉用牛の輸送が不定期でなされている状況にあります。

当該航路の連絡船整備につきましては、貨物需要の見込みや運航事業者の動向について、多良間村等の関係機関と連携を図りながら、検討を行っているところであります。

14、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を継続することについて、なお、この陳情は、格安航空会社等の就航に伴う価格競争が発生した場合でも、事業を継続していただきたいとの趣旨の陳情であります。

沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業の対象路線に、格安航空会社等が就航する場合の対応につきましては、航空会社間の公正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について、航空会社の運賃届出の状況を見きわめた上で、事業適用の判断をすることとしております。

15、生活バス路線確保対策（運行費）等補助事業の補助要件を緩和することについて、生活バス路線の維持・確保のため、県は、国、市町村及び運行事業者との協議で決定した地域間幹線系統確保維持計画及びバス路線維持方針に基づき、国及び市町村と協調して、運行に伴い生じた欠損額を補助しております。

さらに、離島・過疎地域については、運行回数や輸送量等の補助要件を本島より緩和し、路線の確保・維持について特段の配慮をしております。

16、波照間空港の滑走路拡張整備及び航空路線の早期再開への取り組みを早急に実施することについて、処理方針は陳情平成24年第140号の5の2及び3と同じでありますので説明を省略いたします。

17、離島で暮らす住民の生活福祉向上のため、離島船舶運賃の低減を図ることについて、なお、この陳情は高速船にもJR線並み運賃を適用すること、との趣旨の陳情であります。

航路の運賃設定は、離島住民が当日購入できる一番低廉な運賃と、JR地方交通線運賃との差額を負担額として設定し、その負担額をフェリー及び高速船に適用することで運賃低減が実現しております。

フェリー運賃と高速船の運賃を同額とすることは、他航路への影響も踏まえて慎重に検討を行ってまいります。

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。

儀間光秀委員。

○儀間光秀委員 陳情第50号の5の2、耐用年数経過等によるフェリー代船建造の支援を実施することについて、平成24年度から33年度までの各年次において計画が策定されているということですが、その年次計画と、その根拠も教えていただけますか。

○謝花喜一郎企画部長 まず、根拠から説明させていただきます。船舶更新年次の優先順位としましては、リース船舶の買い取り支援、それから新たな船舶建造の支援は船齢が古いものを優先して行っております。順次申し上げますと、平成24年、25年は与那国島と波照間島を考えております。平成26年から27年にかけては、赤字となった場合にという前提条件はありますが、波照間島を予定しております。平成27年から28年にかけては、座間味島と伊是名島を予定しております。ただ、伊是名島の場合には設計業務一波照間島の動向によっては伊是名島を先にやる可能性もあります。それから、水納島については平成28年度の単年度で建造したいと考えております。平成29年、30年にかけては久高島。平成30年、31年としましては栗国島。平成32年、33年にかけては多良間島、舟浮、津堅島の3航路を考えております。これが建造でございます。

次に購入は、平成24年は南北大東島をやっております。平成25年は渡嘉敷島を考えております。平成26年は大神島と渡名喜島、久米島を考えております。伊江島は、赤字となった場合に平成29年に買い取り支援を考えているところで

ございます。

○儀間光秀委員 古いものから順次計画されているのですが、古いというものは、大体目安としては何年ぐらいですか。新造船されて何年経過されたのが。

○謝花喜一郎企画部長 まずフェリーでは16年以上、軽合金船については14年以上、強化プラスチック船については12年以上を考えております。

○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 今の船の建造の件ですが、建造は地元企業ですか、本土企業ですか。

○嘉数登交通政策課副参事 平成24年度から平成25年度にかけて、伊平屋島と与那国島で新たな船を建造しておりますが、建造先は熊本県のドックと大分県のドックとなっております。

○渡久地修委員 沖縄の地元企業優先発注というものがありますよね。船をつくる企業がなければ仕方がないのですが、これだけ離島を抱えているところで、これからずっと出てくるから、その辺の企業を育成していく、あるいは、沖縄ではモノレールとかをやるときにはJ Vを組んだり、いろいろやりますよね。その辺は何か工夫ができませんか、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 県内企業の優先発注という観点からは委員が今おっしゃったようなことも検討しなければと思っておりますが、現時点において、残念ながら新造船をつくるノウハウ、技術が今のところ沖縄県にはありません。ドックで簡単な修繕などは現在糸満市のほうでも行っているようですが、今の時点では。これは民間事業者の意向などもあります。委員がおっしゃることはある意味大変ごもっともな意見ですので、そういったものも当たってみたいと思います。

○渡久地修委員 とにかく地元企業がないものは仕方がないのですが、なければなりどうするのかということは一例えばモノレールやいろいろなところでJ Vを組んでやっていますね。それがこういう新造船建設に適するかどう

かということもあると思いますが、いずれにしても、これだけの離島県でもあるし、今後ともそういう企業を育成していくという観点も含めて、研究課題として今後検討してみてください。

○謝花喜一郎企画部長 研究課題として対応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 今の渡久地委員の質疑と似た感じですが、陳情第29号。いろいろ県が交通体系で調査を依頼する会社というものは、これもやはり本土系の会社になってしまうわけですね。

○多嘉良斉交通政策課長 平成24年度に鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進検討業務を発注したところですが、受託者は本土企業の中央復建コンサルティング株式会社、社団法人日本地下鉄協会、そして地元企業の株式会社国建との共同企業体となっております。

○玉城満委員 これは地元企業が入っているということですが、毎回質疑させていただいているのですが、後々それが導入されたら莫大な工事が始まるわけですね。そのときに、今の沖縄県は鉄軌道を経験した業者が少ないわけでしょう。どうしても本土企業に頼らざるを得ないというパターンを生まないためにも、今のうちに地元企業に鉄軌道に対する対応力といいますか、それを持たせるべきだと思うのです。これは県として何かそういう対応を考えていますか。

○謝花喜一郎企画部長 ノウハウを築くという委員の御指摘は私もよく理解できますので、今後また調査をするに当たっては、調査の要件として県内業者を入れ込むような方策ができないか、検討していきたいと思います。そういったことを一つ一つ積み重ねることによって、鉄軌道が実現する場合に県内の建設業者、関連業者が参入しやすい環境がつかれると思いますので、この辺は我々も研究してみたいと思っております。

○玉城満委員 あるNPO法人は年中この鉄軌道とかLR Tに関して研究をしているのです。大学の産官学で深く突っ込んでやっているグループもいるのです。そういう人たちがこういう調査であるとか、そういうところに参画してい

ないということが、どうも違和感があって仕方がない。本土の企業が来て、1年の調査事業が入ったからということでポンと乗り込んできて、沖縄の事情を一から調べていってということがあるので。そういうところに参画させることは絶対必要だと思います。ウチナーンチュとしての気質とか地域性とか、そういうことも全部加味されてこういうシステムができると思うのです。その辺をもう少し考えていただかないと、何でもヤマトが専門だからと一工事に関しても対応を考えていただきたいです。要するに沖縄の企業に研修させてでも、県は支援していくべきではないかと思います。

○謝花喜一郎企画部長 先ほども答えさせていただきましたが、将来的に鉄軌道の整備事業が始まったときに、県内業者も参画できるということは大変重要なことだと思っておりますので、その前段階の調査の段階から、県内業者が調査に参画できる仕組みは必要かと思っております。いかんせん鉄軌道の経験が余りない中で、どういった形でできるかということは研究が必要だと思いますが、今言った基本的な考えをもとに我々も取り組んでまいりたいと思います。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
新田宜明委員。

○新田宜明委員 17ページの新規の都市モノレールの整備に関する要請(陳情)の件ですが、皆さんの処理方針の4行目、骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた新たな公共交通システムについて検討を実施しましたと。これまでの皆さんの基本的なスタンスだと思うのですが、観光立県を目指す我が沖縄県にとって、例えば環境とか景観とか、そういった要素が非常に重要ではないかと思うのですが、その辺の観点はどのように考えているのかと同時に、市町村の議員の皆さんを対象に、5地区において説明会を開催して意見交換を行ったと。そこで出た意見等について、ここでひとつ紹介していただきたいと思います。

○謝花喜一郎企画部長 まず整備の必要性ですが、県土構造の構築、産業経済の振興—観光も含めて大変大事だと思います。あわせまして、やはり環境—CO₂を削減するというものが、この陳情処理方針には記載してありませんが、我々、一つの大きな整備の必要性だと考えております。自動車依存社会でありますと、どうしても排気ガスなどでCO₂の排出がなかなか低くならない。そういったことを防ぐためにも鉄軌道の整備、新たな公共交通システムの整備は必要だということは我々は十分に認識し、この必要性として国に求めていると

ころでございます。

それから、地元への説明会でどういった意見があったかということですが、中部、北部、南部、八重山、宮古それぞれで行っております。特に意見が多かったのが沖縄本島の中部、北部、南部の3地区から意見が出たわけですが、我々は今骨格軸として那覇市から名護市までということで、どれだけの採算性が可能かという観点からやっておりますが、那覇市から名護市という形でやったときに、例えばどうして自分たちのところは外れたのかというような御意見が割と多く出たところではあります。それから、今の調査では外れているが、今後はどうなるのかというような質問が多かったということです。

○新田宜明委員 それに対してどのようなお答えをしていますか。

○謝花喜一郎企画部長 平成24年度の調査と申しますのは、あくまで事業の採算性を勘案するために、骨格軸である那覇市から名護市を想定して、データで想定したものであるということです。それから実際に導入するルートやシステム—これは陳情処理方針にも書いてありますが、今年度幅広く検討を行う予定ですので、そういった中で各市町村の御意見を伺わせていただきたいという御説明をして、ある程度御理解をいただいたということでございます。

○新田宜明委員 この処理方針の中に、高速小型鉄道がふさわしいという結果を得たとありますが、これは県としても調査結果どおり進めるという考え方でいいですか。

○謝花喜一郎企画部長 この方針はあくまでも平成24年度の調査に基づいたものです。今後さらに深掘りをしようと思っております。これが全てということではございませんが、なぜ高速小型鉄道かと申しますと、需要が3万2000人から4万3000人と見込んでおります。そうしますと、大型というものは採算性の面でどうなのかと。一方で、もう一つ小型化の理由がございますが、沖縄県本島は南北に細長くなっております。例えば中部の普天間あたりでは急勾配になっているわけですが、それから急カーブなどにも対応できるのは大型よりも小型がいいと。また、小型化することによって事業費も縮減できるだろうということなどから、小型化を言っております。一方で高速といいますのは、那覇市から名護市まではどうしても1時間で結びたいという強い思いがありますので、それは小型の高速化ということで説明をしているところです。

○新田宜明委員 今回の企画部長の高速性を追求するという視点に、私は非常に疑問を持っています。速達性、定時性という論が強調されて、そこに軸足が置かれて、沖縄の持つよさ、自然を生かしながら、景観を味わいながら、沖縄的な時間とかゆとりとか、こういった本土とは違う沖縄のよさを鉄軌道の導入の際にも生かしていかないと、ただ速達性や定時性が中心軸になったら、沖縄の将来にとってどうなのかと疑問に思うのですが、この辺をもう少し検討する余地があると思うのですが、いかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 まず、ゆつりのあるというお話は私もそのとおりだと思います。したがって、骨格軸の南北は1時間です。ただ、その周りはフィーダー交通としては、ある意味環境にも配慮し、生活にも優しいようなフィーダー交通はいろいろ考えることができるだろうと。ただ、現時点で南北の1時間というものは、沖縄県総合交通体系基本計画を基本とするときには、那覇市を1次拠点としますと、名護市を2次拠点、石垣市、宮古島市を2次拠点としておりますが、2次拠点と1次拠点を1時間で結びたいということが沖縄県総合交通体系基本計画の基本となっておりますので、これはある意味堅持したいと考えております。

○新田宜明委員 今後議論をしていきたいと思えます。以上です。

○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 継続のものから進捗状況を説明いただきたいと思うのですが、陳情第140号の5、第141号、第142号のいずれも与那国町及び美ぎ島市町村会からの陳情でいろいろ重複している点もありますが、4ページの5、J T A機による与那国－石垣間の航空路線の存続を働きかけることですが、進捗状況はどうなっていますか。

○謝花喜一郎企画部長 与那国路線につきましては、J T Aが路線をR A Cに移管して、現時点で那覇－石垣がR A Cで1往復、それから石垣－与那国が3往復就航している状況です。

○高嶺善伸委員 この陳情に対する進捗状況を聞いているのです。

○謝花喜一郎企画部長 今私が答弁したとおりですが、我々も申し入れをしたところですが、現時点では今言ったような形で就航しているところです。

○高嶺善伸委員 そうではなくて、J T Aによる与那国－石垣間の存続についてが陳情ですから、撤退した後、再就航に向けてどういう状況になっているのかということです。

○謝花喜一郎企画部長 先ほど来答弁しているとおおり、残念ながらJ T Aが与那国に就航する道は、今のところ見えていないという状況です。

○高嶺善伸委員 皆さんは株主でもあるし、取締役でもあるし、J T Aのボーイング737クラスの小型ジェット機の就航の必要性についての認識はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 離島において、これまで飛んでいたジェット機を小型化することによって住民の移動の確保ができなくなるのではないかと、それからカジキなども含めて集積が困難になるのではないかとということ、与那国町の方々からも要請を受けましたので、これを受けてJ T Aの社長とも、三、四度ほど意見交換を行ったところです。そういった中で、J T Aとしては那覇－石垣間に直行便を飛ばすこと、それから石垣－与那国間もR A Cの便数をふやすことによって、例えば貨物がおくることがないようにとか、お客さんが乗りはぐれることがないようにという配慮はこれからも努めていくと。そのような話を聞いた上で、現時点で先ほど来申し上げたとおりの実態になっております。

○高嶺善伸委員 全く誠意がないといえますか、離島の小型ジェット機再開に対する思いを、県は全く把握していないという認識です。今答弁を聞いて残念です。説によれば、既に日本航空株式会社側からの経営改善勧告により、石垣－与那国間を飛ばすボーイング737等の小型ジェット機の余裕はないと。機材の保有もしていないという話なのですが、どうなっていますか。

○謝花喜一郎企画部長 私もそのように聞いております。

○高嶺善伸委員 今後、J T A自体の財務改善のたびに、さらに保有機数を減らして経営の合理化を進めていくということになれば、今でも那覇－石垣間も一部小型ジェット機を廃止してR A C便にかわっているのですね。こういうこ

とがふえていくことによって、離島の特産品等貨物の輸送まで含めて、大きな支障が出てくる可能性があると言われていたのですが、交通政策課としてどうですか。今後のRACへの機材の変更といいますか、路線の移譲という懸念について。

○謝花喜一郎企画部長 現時点で那覇－石垣のJTA便をRACに移管するという話は、私どもは聞いておりません。いろいろな機会に御説明させていただいておりますが、構造改革の一環で16機から12機にということで、ジェットの機材が縮小された結果としてRACへ移管されていることについては、我々も大変遺憾の意を表しておりますし、懸念もしているわけですが、今の時点で12機からさらに減らすという話は聞いておりません。逆にJTAからは機材の更新の話があって、12機の体制を維持するものだと考えているところです。また、あわせてRACに対しては機材の更新がありますので、そのときに、今の39名乗りよりも大きい機材の更新を、RACと調整を行っているところです。

○高嶺善伸委員 JTAの小型ジェットの12機の保有更新も含めて、機材補助というものは可能なのですか。

○謝花喜一郎企画部長 現在、ジェット機については、国による補助制度はございません。

○高嶺善伸委員 RACの場合は、39名から近々70名乗りまでを想定した購入計画があると聞いていますが、RACが70名の機材を購入する場合には、購入補助はあるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 ございます。

○高嶺善伸委員 そこで、徐々にJALからJTAへの締めつけが始まり、JTAから機材購入の補助があるRACに路線を譲っていく可能性が見えるという気がするものですから。与那国便、久米島便、宮古－石垣間の便等々を含めて、場合によってはそういう石垣－那覇間を含めて、既に1往復飛んでいます。そういう代替する航空路線の可能性は、機材購入の補助があるRACにどんどんやられていくと、ジェット機からプロペラ機へ。そして貨物積載能力も縮小して、離島振興と逆行する可能性がある。何とかJTA等のジェット機の就航の可能性を支援してもらいたい。というのは、久米島空港も与那国空港も石

垣空港も、滑走路は2000メートルになったのです。むしろ中型ジェット機が飛べる空港になると同時に、皆さんの今の見通しから見ても、むしろダッシュエイトに移っていく可能性すら感じるのです。この辺をトータル的に国とも協議をしないとイケないと思うのです。そういう意味では、離島航空法の整備について、皆さんも国と協議をしていくという話もありましたが、その法律の整備も含めて、今後の方針をきちんと示してくれませんか。

○謝花喜一郎企画部長 まず、航空機購入の補助制度の概要について説明させていただきます。補助要件ですが、補助対象機材は9人乗り以上で1500メートル以下の滑走路に離着陸が可能であること。これは離島における住民の生活の安定のための補助制度となっております。まずこれが一つの要件。それから、補助金の交付がなかった場合には3事業年度間において経常損失が生じることが見込まれる。そういったことが要件になっているということです。JTAのジェット機の話は、1500メートルでは就航できないということがあって少し難しいわけですが、今の委員のお話は、補助制度についてももう少し国と詰める予定はないかという御趣旨だと思います。我々は補助制度かどうかは別にして、機材について県から何らかの支援ができないかどうか。これは実は内々で議論をしているところです。それについて、どういった形でやればJTAとしてもいいのか。それは調整を行っているところですが、委員からの御提案でもありますので、国においても再度確認してみたいと考えております。

○高嶺善伸委員 質疑を変えます。22ページの新規陳情ですが、高速船にもJR線並み運賃を適用することについて、皆さんの処理方針は、他航路への影響も踏まえて慎重に検討を行ってまいりますということで、フェリー運賃と高速船運賃には差があるわけですが、多くの離島住民の利便性を支えているのは高速船なのです。そういう意味では、離島住民の移動権といえますか、当日購入できる低廉な運賃という意味では、JRの中央交通線の運賃を想定した場合、高速船も何らかのスキームの中で運賃を低廉にしていくのが、沖縄振興一括交付金で考えられないのか。その辺の取り組みについて聞かせてください。

○謝花喜一郎企画部長 負担軽減事業も沖縄振興一括交付金で行っているところですが。一例として高速船とフェリーが競合している事例を申し上げますと、波照間島がございまして。フェリーが150分で2850円です。高速船ですと60分で5000円ということで、2倍まではいきませんが、1.数倍になっているわけです。新たな沖縄振興一括交付金を活用した事業スキームでは、JR運賃相当とする

と1900円が相当だろうということがありまして、2850円と1900円の差額の950円をフェリーに対して支援しているわけです。一方で950円という支援は、実は高速船にもやっております、5000円のものに950円支援した結果、4050円になっているということです。

○高嶺善伸委員 引き続き高速船も、離島住民に欠かせないものであると同時に、観光客が沖縄本島だけにとどまらず、離島の津々浦々まで交流人口としてふえていくためにも、ぜひ対応が必要だと思いますので、今後とも拡充について御検討をお願いしたいと思います。

15番の生活バス路線確保対策事業についてお聞かせください。西表島のように、もともと生活路線を使う人口が少ない。しかし、高齢化が進んでバスがなければ困るという住民は多いのです。ところが会社としては何名も乗らない路線を運行継続するということは大変課題です。しかし、西表島の場合はこの航路補助を受けていないのです。それで、一部廃止されるのではないかという懸念もあつたりして、西表島の交通事情についてのバス路線、現状と今後の見通しをお聞かせください。

○嘉数登交通政策課副参事 西表島における陸上交通一路線バスの件だと思いますが、平成26年度から今の豊原—白浜線—これは西表島交通株式会社が運行しておりますが、県単補助で導入していこうと計画しております。

○高嶺善伸委員 ぜひ路線の維持ができるように県単で支援をして、継続できるようにやってもらいたいと思います。

それから14番目も聞かせてください。沖縄振興一括交付金による支援が終わりました。保留という形ですが、離島住民や地元の市議会の要求は、当日買える航空運賃が新幹線並みということで、沖縄振興一括交付金を制度として評価したのですが、9400円まで新幹線並みの運賃になっていたのが、あしたから1万6000円台にまた引き上げられます。これは新幹線並みではないのではないかと。当日買える、変更できる運賃をJR並みに確保できるように、県はもう少し事業者との話し合いをきちんとやるべきではないかという意見も強くて、この陳情が出ているのですが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 これは本会議でもいろいろ御説明させていただきましたが、やはり競争性がある中で、我々が沖縄振興一括交付金を活用して低減化してしまいますと、新規に参入した格安航空会社の撤退という事態も招きかね

ないということも我々は懸念しております。実際、航空会社は、県がそういったことをやった場合には撤退もやむなしということも、我々は実は受けているわけです。そういった中で、確かに当日購入については委員がおっしゃるように1万6100円となっておりますが、1日前購入でしたら4900円から6900円なのです。また、3日前購入でしたら4800円から6500円という形になりますので、この辺の競争がある状況の中で、各社それぞれ離島の移動について取り組んでおられるということを御理解いただければと思います。また、この参入によって、新たに観光客などがふえる傾向にあるということも我々は聞いておりますので、その辺のところは御理解いただければと思っていますところなのです。

○高嶺善伸委員 少し認識がずれています。例えば空港使用料の減免による離島住民の運賃割引制度。これについては競争があろうがなかろうが、年間7億円ぐらいを原資にして実質的に、例えば2万3000円だったところを1万6100円にまで割引をしていますね。これは就航しているANAだろうがJTAだろうがスカイマーク株式会社だろうが、みんな対応できるのです。そのとおりでしよう。

○謝花喜一郎企画部長 そのとおりでございます。

○高嶺善伸委員 これを一步進めて、せめて新幹線並みの運賃確保のための沖縄振興一括交付金は、3社にも同じように投入して、せめて9000円台の新幹線並み運賃は確保すべきではないですか。これ以上の価格運賃については競争ですので、それはそれで皆さんの適用除外でも構わないが、9400円までの新幹線並みについては3社対象にして、離島住民の新幹線並み運賃は確保すべきではないですか。これが今までの制度の趣旨だったと思うのですが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 本会議で土木建築部長がお答えしておりましたが、着陸料の軽減というものは今時点で、ある意味、県管理空港の着陸料の軽減はギリギリの線に入っているという答弁があったと思います。委員からの御指摘はそういった着陸料以外のもので公租公課一例えば航空機燃料税の低減などを行うことによって、これを原資として航空会社全体の航空運賃を低減化することを検討したらどうかという趣旨の御質疑だと思いますが、航空機燃料税の本土－離島間の軽減については実現できているところですが、那覇－離島間の航空機燃料税の軽減はまだ実現しておりません。ですからこの件につきましては、我々今回国に対して要望してみたいと思っていますところですが、これを原資と

して新幹線運賃並みまで低減ができるかどうか、これは今の時点で確定できる段階ではございません。

○高嶺善伸委員 答弁の趣旨はわかるのですが、私が言っているのは、これらの公租公課、着陸料では無理だと。沖縄振興一括交付金をこれまでは2社にやってきましたわけです。もう1社入りしましたので、もう1社を含めて、新幹線並みの運賃は制度的に助成をして、それ以上の競争価格については、おのこの航空政策でいいのではないですか。9400円を確保できる沖縄振興一括交付金の投入は続けるべきではないかという趣旨ですが。

○謝花喜一郎企画部長 新規格安航空会社は、いろいろなコスト削減を行った上で、安い航空運賃を一つのセールスにして参入していると理解しております。これが競争だと我々は思っておりますので、そういったところで、県が沖縄振興一括交付金を活用して全体的にJR運賃並みにやること自体が、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律—公取法にも抵触する可能性がありますので、これは困難だと考えております。

○高嶺善伸委員 平行線ですのでこの件は閉めますが、今まで沖縄一括交付金によって利便性が確保されていた離島住民等の交通コスト軽減事業というものは、新幹線並みに移動ができるだけの離島振興をしてあげようという趣旨でしたよ。これが他社の参入によってこの制度がなくなるということについて、離島住民の利便性は損なわれたということが実際の地元の受けとめ方なのです。だから、もしスカイマーク株式会社が自社努力によりコスト的に、例えばこれらの助成を抜きに5000円の価格設定ができるとしても、残りの既存の航空業者は1万6000円しかできないということになってきておりますので、競争の純然たる低価格競争への突入ではないと私は見ていますが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 先ほども答弁させていただきましたが、新規参入会社以外のところも、3日前ですと4800円から6500円、1日前でも4900円から6900円、または1万8000円という形で料金を低減化させておまして、これまでいた航空会社も格安航空会社に全ての旅客をとられないように競争しているわけです。そういう中で、県が沖縄振興一括交付金を活用してやるということは、何度も申し上げて恐縮ですが、困難だということです。

○高嶺善伸委員 では、JTAにもANAにも、スカイマーク株式会社と同じ

ように変更可能な当日購入できる5000円の一同じ値段を設定しなさいと、県は強力に指導すべきではないですか。

○謝花喜一郎企画部長 航空運賃の料金を県が指導すること自体が公取法に抵触すると、我々は受けとめております。

○高嶺善伸委員 こういう陳情を市議会が決議して要請すること自体、抵触することを地方議会はやっているということなのですか。

○謝花喜一郎企画部長 我々は市議会がそこまで言っているとは理解しておりません。

○高嶺善伸委員 陳情の受け付けは継続のものと新規のものがありますが、我々議会で議論している情報もみんな把握した上で、当日購入可能、変更可能な運賃、それも含めて同じ競争であれば、スカイマーク株式会社と同じ5000円を設定するぐらい、なぜできないのか。これは県が株主であり経営者でもあるから、その辺の運賃設定は利便性を損なわないように、県の行政指導といいますか、株主としての発言力をしっかり発揮すべきではないかということです。

○謝花喜一郎企画部長 株主としての発言力を発揮すべきではないかということについては、株主としての立場ということではわからないことではないのですが、ただ一方で、なぜ県が株主として参画しているのかというと、どうしても行政の立場が出てくるわけです。行政の立場からこういう形のお話をすること自体がまず難しいということです。それから、陳情の趣旨といいますか、本会議で高嶺委員から、事前割引運賃も当日変更可能な運賃にすべきではないかという御趣旨の質問があったと思いますが、それについては航空会社から、変更不可能な商品であるということで回答を受けましたという答弁をさせていただいたところでありまして。この辺のところは御理解いただければと思っております。

○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、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離島航（空）路就航可能性調査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、沖縄県が平成24年度に実施しました離島航（空）路就航可能性調査について、お手元の資料2説明資料により、内容を御説明申し上げます。

表紙をめくっていただきまして、1ページをお開きください。

調査は、船舶航路と航空路の2つに分けて実施しました。

初めに、航路編について御説明いたします。

最初に、調査の背景と目的ですが、沖縄本島と宮古島及び石垣島を結ぶ先島旅客航路については、平成20年7月に有村産業株式会社による運航が廃止されて以降、旅客航路が存在しない状況が続いております。

本調査は、先島旅客航路再開可能性の有無を把握するための基礎的な調査として、宮古島及び石垣島の住民ニーズを確認した上で、船舶旅客需要を推計し、採算性の分析、費用対効果の分析を行いました。

続きまして、先島旅客航路に関する住民ニーズについては、宮古島、石垣島の住民を対象に、先島旅客航路が再開された場合の利用意向について、アンケートを実施しました。

結果としましては、沖縄本島と石垣島、宮古島を結ぶ航路区間については、表1に示しておりますとおり、石垣島、宮古島の住民とも就航していたときの利用実績よりも低い利用意向となりました。

理由としまして、現在の航空路が、先島旅客航路就航当時と比較して運賃が安くなり、運航頻度が多くなり、利便性が向上していることが影響していると考えられます。

一方、石垣島と宮古島を結ぶ先島間航路については、表2に記載があるとおり、旅客航路が再開された場合の利用意向は、就航していたときの利用実績よりも高い結果となりました。

理由としましては、現在の石垣－宮古間の航空路が、先島旅客航路就航当時と比較しても、運航頻度がさほど多くない影響と考えられます。

2ページをお開きください。

船舶旅客需要の推計について御説明いたします。

最初に、過去の先島旅客数の実績推移については、表3により示しておりますが、減少傾向にあります。

次に、旅客需要の推計について、表4に示しておりますアンケート調査結果の航路が再開された場合の住民意向をもとに見込みました。その結果、2万5377人と推計し、平成18年実績の0.87倍になります。

3ページをお開きください。

就航船舶の確保方法とその取得費用について、御説明いたします。

就航船舶の確保方法につきましては、4つのパターンを検討しました。パターン1として、既存貨物航路の船舶を貨客船に改造した場合。パターン2として、貨客船を新たに確保した場合。パターン3として、既存貨物航路の船舶を旅客船に改造した場合。パターン4として、旅客船を新たに確保した場合。これら4つのパターンの船舶取得費用につきましては、船舶業界関係者ヒアリング調査等に基づき表5のとおり把握、整理しました。この中で、パターン2の貨客船を新造する場合は60億円、パターン4の旅客船を新造する場合は35億円が見込まれます。

また、パターン1の貨物船を貨客船に改造するのにかかる費用は3億9500万円、パターン3の旅客船に改造するのにかかる費用は9億円程度と見込まれます。

4ページをお開きください。

採算性の分析について御説明いたします。収入については、旅客需要推計結果に基づき、便宜上全ての利用者が宮古島住民及び石垣島住民の利用とみなして推計した結果、表6に示しておりますとおり、1億1734万5000円となりました。

支出の推計に当たり、前提条件を整理しますと、1船舶で週3便の航海を予定し、定員50名の貨客船、定員150名の旅客船により運航した場合、旅客需要を満たすために必要となる船舶数は、貨客船2隻、旅客船1隻となります。

この運航条件をもとに、船舶の確保方法別に費用を算出した結果、収支は表7に示しておりますとおり、毎年、25億7900万円から54億6800万円の赤字が発生いたします。

なお、費用が膨らんだ要因として、燃料費のほか旅客化に対応した船員や装備等の調達コストが影響しております。

5ページをお開きください。

経営形態別採算性の分析について御説明いたします。先島航路の複数年度にわたる事業採算性を2つの経営形態により検討しました。

1つ目は、民間独自に実施するケース。2つ目は、行政が船舶を保有し、民

間に運航委託するケースです。

これらのケースの結果は、表 8 に示しておりますとおり、15年目の累積損益は362億2500万円から706億1400万円のマイナスとなっております。

6 ページをお開きください。

費用対効果の分析について御説明いたします。

航路再開による生活利便性の効果に着目した費用対効果の分析を行いました。

需要予測から得られる船舶旅客数に航空機利用と比べた運賃低減額を乗じて求めたところ、表 9 に示しておりますとおり、効果額は年間7970万円と算定されました。航路再開による費用は、表 8 において、最も費用が低い旅客船化により、行政が運航を民間に委託した場合の値を用いると、年間行政支出額は24億1500万円となります。

以上より、費用対効果を求めますと、費用の3%程度の効果しか見込まれない結果となりました。

7 ページをお開きください。

採算性以外の課題について御説明いたします。

県内既存定期貨物事業者へのヒアリングにより、表10に示しておりますとおり、利用促進、船舶設備、港湾施設、2次交通、人材、規制・制度の面から整理しております。

最後に、先島航路再開の可能性についてまとめますと、今回の調査は、先島航路に特化した離島住民のニーズ把握と当該ニーズに基づく船舶の取得や運航経費の最大値を推計したものであります。那覇と先島間のみを運航するケースにより試算したところ、事業採算性という観点から厳しい結果となりました。

先島航路については、今回の調査結果に加え、先島航路を含む国内及び国外航路の検討や観光需要を取り組んだ需要推計など、運航を可能とするさまざまな方策について、検討してまいります。

以上で、航路の就航可能性調査の説明を終わります。

続きまして、離島航空路分の就航可能性調査の概要について御説明いたします。

8 ページ以降が航空路編となっております。

航空路就航可能性調査では、現在不定期路線として運航されている粟国－那覇路線、過去に就航実績があるものの現在廃止となっている波照間－石垣、多良間－石垣、伊是名－那覇、慶良間－那覇、伊江島－那覇路線に加えて、空港建設が構想されている伊平屋空港への発着路線として伊平屋－那覇路線の計7路線を調査の対象としまして、航空旅客需要の推計、採算性の分析、費用対効

果の分析等を行いました。

9ページをごらんください。

航空旅客の需要推計について御説明いたします。

今回調査対象航空路の旅客需要については、地点間の旅客総数（船舶プラス航空）を時系列で予測し、航空路、船舶航路をどのように選択するのかの交通機関の分担率を予測する方法で推計を行いました。

これにより推計された路線ごとの航空旅客の将来予測結果はページ下の表2のとおりとなっております。

推計値は運賃や運航頻度により変動いたしますが、表にお示ししております旅客予測数は、航空運賃を沖縄県離島住民等交通コスト負担軽減事業による運賃低減を反映した額、運航回数は1日2往復4便の場合で推計した旅客需要予測となっております。

推計の結果、伊平屋－那覇路線が最も需要が大きく、表の一番下の2015年時点の旅客数が年3万1100人、最も少ない路線は多良間－石垣路線で年1900人と推計されております。

10ページをごらんください。

続きまして、採算性、運航収支の分析結果について御説明いたします。

まず、収入推計についてでございますが、さきに御説明しました航空旅客の需要推計結果を踏まえ、調査対象路線ごとの収入額を推計いたしました。

推計に当たっては、旅客が負担する航空運賃については沖縄県離島住民等交通コスト負担軽減事業を適用した場合の見込み額と、同事業による補填額を算出し推計いたしました。

表3をごらんください。推計の結果、2015年の旅客収入額は、旅客需要が最も多いと見込まれた伊平屋－那覇路線が年4億5040万円と最も多く、最も少ない多良間－石垣路線が年819万1000円という結果となっております。

11ページをごらんください。

続いて支出の推計について御説明いたします。

表4をごらんください。運航経費につきましては、航空燃油費、空港使用料などの11費目について、9名乗り機材であるBN2（アイランダー）、19名乗り機材のD○228（ドルニエ228）、39名乗り機材のQ100（ダッシュエイト）の3種類の航空機材について、使用実績がある航空会社の資料に基づき推計を行いました。

例といたしまして、粟国－那覇路線を1日2往復4便運航した場合の機材別の年間支出額を記載しておりますが、9名乗り機材で粟国－那覇間を1日2往復運航した場合は運航経費が年1億1287万8000円、19名乗り機材の場合は年2

億393万7000円、39名乗り機材の場合は年3億2916万1000円と推計されております。

表5は、機材ごとの運航コストを比較したものでありますが、機材が小さいほど運航1回当たりのコストは低くなりますが、座席数が少ないため1運航1人当たりの運航コストは高くなることとなります。

座席利用率を70%の場合の1人当たりの運航コストは、9名乗り機材の場合は1万3574円、19名乗り機材の場合は1万1616円、39名乗り機材の場合は9134円となっております。

12ページをごらんください。

続いて単年度営業収支分析について御説明いたします。

単年度収支額については、表6にあります運航回数、使用機材で運航した場合を前提としております。

この前提条件で、単年度黒字と推計された路線は表7のとおり伊平屋－那覇路線のみで、運賃中ケース、すなわち交通コスト負担軽減事業適用時の場合、年2300万円の黒字の推計結果となっております。

他の路線については、慶良間－那覇間1700万円から多良間－石垣間で5400万円の赤字と推計されておりますが、収支は機材を最も効率的に運航した場合の推計であるため、運航形態によっては収支は悪化することとなります。

13ページをごらんください。

続きまして、路線を集約して運航する場合の拠点ごとの収支額について御説明いたします。

前ページで御説明しました路線収支については、各路線に航空機を1機配置した場合の支出推計となっておりますが、実際に運航を行う場合、那覇を拠点に5路線、石垣を拠点に2路線で運航を実施することが現実的であることから、路線を集約した場合の運航収支の推計を行いました。

下の表8が拠点別の年間運航収支推計結果であります。石垣を拠点として波照間－石垣、多良間－石垣の2路線を集約して運航した場合、機材1機で1日当たりの運航回数は2往復4便、年間旅客数は4803人で単年度収支は約8014万3000円の赤字。那覇拠点の4路線については機材を4機使用し、1日当たりの運航回数は11往復22便、年間旅客数は7万8931人で約1億2236万1000円の赤字となっております。

14ページをごらんください。

航空路再開による費用対効果の分析結果について御説明いたします。

表9は、航空路再開による通院機会、里帰り機会、物資購入のために出かける機会などの増加や、その負担軽減の効果を金銭換算した生活利便性の効果と、

行政コストとの比較により拠点別に算出しました。

石垣拠点の便益は費用に対して0.1倍、那覇拠点の場合は0.26から0.27倍との結果になっております。

表10の航空路再開による観光客の増加等による経済波及効果と行政コストとの比較による費用対効果につきましては、石垣拠点が0.1倍、那覇拠点が0.46から0.48倍との結果となっております。

15ページをごらんください。

新たな運航主体の提言としまして、定期航空路線以外の方法についての検討について御説明いたします。

15ページは石垣拠点の2路線についての検討結果となっております。路線別の採算性分析から、石垣拠点の波照間－石垣、多良間－石垣路線の航空路確保に向けては、需要確保の面で困難が予想されております。

そこで、9席クラスよりも小型のヘリコプター等を活用した、ヘリ・チャーターによる航空路確保を目指すことも選択肢として考えられるため、検討を行いました。

表11をごらんください。

波照間－石垣、多良間－石垣路線において、座間味村が実施する島チャビ解消移動手段安定化対策事業の補助スキームで簡易的に、年間の船の欠航便数に船の欠航時の航空路運航割合を乗じ、1運航当たりの運賃補助を50%として年間所要額を試算した場合、波照間路線で約702万8000円、多良間路線で約421万7000円で計1124万5000円との試算結果となっております。

ステップ2として、不定期航空路を運航する場合の行政コストについての試算を行いました。

基本的には、現在、第一航空株式会社が運航する不定期航路の那覇－粟国線と同様の方式である民間会社に対し運航費を補助する場合、県及び市町村が、事業者の利益分も見込んだ委託料を支払い、運航を委託する方式について試算を行いました。

表12をごらんください。

民間に対し運航費を補助する場合の行政負担額は、15年間累計で約10億9001万円、民間に運航を委託する場合は、15年間の累計で12億6200万円との結果になっております。

16ページをごらんください。

那覇を拠点とする4路線について、経営形態別の運航コストについての検討結果となっております。

路線別の営業収支分析結果の部分で御説明申し上げましたとおり、単年度収

支が黒字となるのは伊平屋路線のみであり、伊平屋路線を除く3路線では黒字化は困難と予想されます。

そのため、既存の補助スキームだけでなく、民間に運航を委託する場合、新たな運航主体として第三セクターを設立するケースについての検討を行いました。

ページ下の図3は、経営形態パターン別の支出の負担分担のイメージであります。推計に当たっては、伊平屋路線については伊平屋空港の整備が構想段階であるため、ステップ1として伊平屋路線を除く3路線で試算を行い、ステップ2で伊平屋路線を加えた4路線で検討を行いました。

17ページをごらんください。

ステップ1については、民間補助または民間委託、または第三セクター補助の経営パターン別に、那覇－粟国・慶良間・伊江島の3路線を運航する場合の行政出資額についての試算となっております。

表13をごらんください。

航空機の使用期間を15年として、15年間の採算性について試算した場合、運航を維持するために必要な行政支出額は13億6300万円から43億9500万円が必要となる結果となっております。

表14をごらんください。

ステップ2についてはステップ1の3路線に伊平屋－那覇路線を加えた4路線の行政コストについての試算でございますが、15年間の累計で35億4000万円から67億9900万円の行政負担が必要との結果となっております。

18ページをごらんください。

表15は、石垣拠点、那覇拠点のトータルの、経営形態パターン別の累積収支分析結果を記載しております。15年間の累計で、36億8900万円から81億4600万円の行政負担が必要との結果となっております。

19ページをごらんください。

採算性以外の課題について御説明いたします。県内離島航空路運航会社や有識者へのヒアリングにより、表のとおり、利用促進、空港施設、航空機材選定・調達、航空機整備、人材・研修、各種規制・制度の面から整理しております。

20ページをごらんください。

最後に、離島航空路の就航の可能性についてまとめますと、今回の調査は、現在路線のない7路線について、当該航空路の旅客ニーズと当該ニーズを踏まえた航空機の取得や効率的な運航を行った場合の運航経費を推計したものであります。

路線ごと並びに那覇、石垣を拠点とした路線の組み合わせにより試算したと

ころ、伊平屋路線以外の路線については、定期航空路確保に向けては、需要確保の面で厳しい結果となりました。

離島航空路線については、今回の調査結果を踏まえ、チャーター便による運航や、不定期航空路としての運航、ほかの路線との連携など、運航を可能とするさまざまな方策について検討してまいります。

平成24年度離島航（空）路就航可能性調査の調査結果の御説明は以上でございます。

なお、今回の離島航（空）路就航可能性調査の結果を踏まえ、今後さらに離島航路・航空路のあり方について検討を行っていくこととしております。

私からの説明は以上でございます。

○金城勉委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、離島航（空）路就航可能性調査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。

高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 この調査はどこに委託して作成した報告書ですか。

○謝花喜一郎企画部長 株式会社三菱総合研究所でございます。

○高嶺善伸委員 そこはそういう離島航路とか航空路の調査業務は、ほかにも県内で実績はございますか。

○嘉数登交通政策課副参事 平成22年から小規模離島航空路活性化事業をやっております。その経済波及効果について、株式会社三菱総合研究所が実施しております。

○高嶺善伸委員 とにかく1社の調査報告書だけでは、なかなか離島の移動権をどう行政として確保していくかという方向性を出すのは厳しいのではないかと思いますので、今後とも多角的に、離島が果たす機能とといいますか、国土保全とかの役割から、やれる方向で検討を続けていくということが必要ではないかと思うのです。これを見ていたら、離島をどう支援するかというスキームにはなかなかつながりにくい部分があるのです。最後に、皆さんが今後とも検討

していくと書かれてはいるのだが、この調査報告書を生かして、やらない方向で検討するのか、やる方向で検討するのか、方針だけでも聞かせてください。

○謝花喜一郎企画部長 本会議の際に砂川委員から再質問で御質問があったときに、仲井眞知事から答弁がございました。採算性をどうするのかはあるが、公共的な要素、支援も入れていかないといけないということがありまして、航空会社の支援も含めて検討するという考えが示されまして、知事からその日で指示を受けております。今回の調査はあくまでもそれより前の調査ですので、最後にも記載しておりますとおり、離島の果たす役割なども踏まえて、いかにしたら就航が可能かということ念頭に、我々は調査を今後さらに、関係当局と調整をした上で、場合によっては9月補正予算も要求して、引き続き調査を行ってまいりたいと思います。あわせて、ほかの部分にはなるのですが、鉄軌道の可能性調査について国で調査をして、大変厳しい調査結果が出ました。我々はそのに対して県独自で、いかにしたら早期導入が可能かという観点から調査を行っております。そういう基本的な精神のもとに実現可能な方向についてこれから引き続き調査をし、我々自身はこれをたたき台にして議論を行って、さらに専門家の知見を入れながら調査をしてまいりたいと思っておりますので、委員各位の御指導のほどをよろしくお願いいたします。

○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、離島航(空)路就航可能性調査について質疑を終結いたします。

説明員の皆さん、大変御苦労さまでした。

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12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