

公共交通ネットワーク特別委員会記録
＜第2号＞

令和元年第5回沖縄県議会（9月定例会）

令和元年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 令和元年10月9日 水曜日
開 会 午前10時0分
散 会 午後0時4分

場 所

第5委員会室

議 題

- 1 陳情平成28年第45号の5、同第60号、同第90号、同第128号、陳情平成29年第3号の5、同第7号の2、同第46号の5、同第87号、同第94号の5、同第126号の4、同第133号、陳情平成30年第44号の5、同第48号の4、同第98号、同第102号の5、同第117号、陳情第15号、第49号の5、第72号及び第88号の5
- 2 閉会中継続審査・調査について
- 3 視察調査日程について

出 席 委 員

委 員 長	玉 城	満 君
副 委 員 長	当 山	勝 利 君
委 員	大 浜	一 郎 君
委 員	座 波	一 君
委 員	中 川	京 貴 君
委 員	座喜味	一 幸 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

説明のため出席した者の職・氏名

知事公室基地対策課副参事	上原宏明君
企画部長	宮城力君
交通政策課長	宮城優君
交通政策課公共交通推進室長	寺本美幸さん
交通政策課副参事	大嶺寛君
商工労働部中小企業支援課長	友利公子さん
土木建築部建築都市統括監	島袋登仁雄君
土木建築部空港課長	野原良治君
土木建築部都市計画・モノレール課都市モノレール室長	仲嶺智君

○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。

陳情平成28年第45号の5外19件、閉会中継続審査・調査について及び視察調査日程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、知事公室長、企画部長、商工労働部長及び土木建築部長の出席を求めています。

まず初めに、陳情平成28年第45号の5外19件の審査を行います。

ただいまの陳情について、企画部長、知事公室基地対策課副参事、商工労働部中小企業支援課長及び土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

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。

初めに、企画部長の説明を求めます。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 おはようございます。

それでは、企画部に関する陳情案件につきまして、御説明いたします。

ただいま通知しましたのは、陳情に対する説明資料（処理方針）目次でございます。通知をタップし、資料をごらんください。

企画部関係の陳情は、目次1ページから3ページにありますように、継続が18件、新規が1件となっております。

継続審議となっております陳情については、処理概要の変更はございませんので、説明を省略し、新規陳情について御説明いたします。

ただいま通知しました陳情に関する説明資料の25ページをタップしてごらんください。

新規陳情の要旨及び経過・処理方針等を記載しております。

陳情第88号の5美ぎ島美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情につきまして、処理方針について御説明いたします。

処理方針は陳情平成29年第46号の5の記の3と同じであります。

以上で、企画部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、よろしくをお願いいたします。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

次に、陳情平成29年第126号の4の記の1について、知事公室基地対策課副参事の説明を求めます。

上原宏明知事公室基地対策課副参事。

○上原宏明知事公室基地対策課副参事 おはようございます。

知事公室基地対策課副参事の上原でございます。

それでは、知事公室所管に係る陳情につきまして御説明いたします。

継続審査となっております陳情1件につきましては、前回の処理概要から変更はございませんので、説明は省略させていただきます。

以上、知事公室所管陳情について、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。

○玉城満委員長 知事公室基地対策課副参事の説明は終わりました。

次に、陳情平成29年第126号の4の記の2及び陳情平成30年第98号について、土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

島袋登仁雄土木建築部建築都市統括監。

○島袋登仁雄土木建築部建築都市統括監 おはようございます。

土木建築部建築都市統括監の島袋でございます。

土木建築部所管の陳情につきまして、処理概要を御説明いたします。

土木建築部関連の陳情は、継続2件となっております。

当該陳情につきましては、処理概要に変更はございませんので、説明は省略させていただきます。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○玉城満委員長 土木建築部建築都市統括監の説明は終わりました。

次に、陳情第15号の記の3について、商工労働部中小企業支援課長の説明を求めます。

友利公子中小企業支援課長。

○友利公子中小企業支援課長 おはようございます。

商工労働部中小企業支援課長、友利でございます。

商工労働部所管に係る陳情処理方針について、御説明申し上げます。

継続審査となっております陳情1件につきましては、処理方針に変更がありませんので、説明を省略させていただきます。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○玉城満委員長 商工労働部中小企業支援課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説明資料の該当ページをタブレットの通知機能により委員みずから通知し、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。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 それでは、よろしく願いいたします。

陳情平成29年の46の5、ページ11です。

それと関連しますが、29年の第87号のページ12、平成30年の102の5、これがページ19、平成30年の44号の5、ページ15、あと新規のページ25ですけど、これはもう関連しますので、お伺いをしたいと思うんですが、本島と小規模離島間の航空路線の再開についてはこの前も一般質問でさせていただきましたし、委員会でも、何度かお話をさせていただきました。しかしながら、やっぱり現在の処理方法ではですね、やはりちょっと解決は遠いのではないかなと思ったりもしますが、処理概要後の取り組みについて少しお伺いしたいと思います。どれぐらい個々の問題について処理方針について、物事進んでいますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 交通政策課の大嶺と申します。よろしく申し上げます。

今現在、この小規模航空路線につきましては、幾つか関心を示している、就航に関心を示している航空会社が幾つかございますので、その会社とですね、意見交換をさせていただいている状況でございます。就航に向けては持続可能性っていうふうなところでですね、いろいろ意見交換をさせて、県のほうでも検討させていただいてるということでございます。

○大浜一郎委員 航空会社は興味は示しているということですが、具体的にどの辺まで話が進んでるんですか。具体的な進展の内容をお願いします。

○大嶺寛交通政策課副参事 具体的にはですね、例えばモデルケースを県のほうで協議会も含めて検討させていただきまして、例えば19人乗りの飛行機で、1日2往復した場合にかかる人員体制とかですね、そこに人件費がどれぐらいかかるのか、諸経費がどれぐらいかかるのかっていう固定費を算出した上で、あとは飛行機の就航率とか搭乗率とかそういうふうなものをいろいろ計算しまして、収入のほうもいろいろシミュレーションさせていただきながら、航空会社のほうと意見交換させていただいてるというような状況でございます。

○大浜一郎委員 これの就航の可能性はどれぐらい高まっていますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 今現在いろいろ意見交換させていただいているんですけども、やはり固定費のほうがですね、若干上回るような、欠損が出るような状況ですので、いかに支出のほうのコストを抑えながら、収入をどのようにしてふやしていくかっていうふうなところで意見交換させていただいてる

と。

○大浜一郎委員 やはりちょっと遠い感じがしますねえ。
今の県内の空港の数と未使用の空港の数を教えてください。

○野原良治土木建築部空港課長 県内には13の空港がございまして、この空港については全て供用空港となっております。
以上でございします。

○大浜一郎委員 現在使用されていない空港の数は何港ありますか。

○野原良治土木建築部空港課長 定期便が就航していない空港につきましても、個人機ですとか、プロペラ機ですとか、自衛隊機とか、そういった飛行機が利用しておりますので、未使用になっている空港はございません。

○大浜一郎委員 じゃあ聞き方が間違っておりましたね。そういうのではなくて、住民が行き来するので基本的に使われて、そういった空港が就航していない空港、その空港の数を教えてください。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、空港課長から定期便が就航していない空港という質疑なのか確認があり、大浜委員から認める発言があった。)

○玉城満委員長 再開いたします。
野原良治土木建築部空港課長。

○野原良治土木建築部空港課長 空港名で申し上げますと、粟国空港、慶良間空港、伊江島空港、波照間空港の4空港となっております。

○大浜一郎委員 この前もちょっとお聞きしたことあるんですが、離島航路をしっかりと運航するためのRACの活用をもう少し推進したほうがいいんじゃないかというようなお話もさせていただきましたが、RACとの一特に多良間便に関して言いましたが、ある意味RACの使命というのは離島航路の充実を図るという意味での使命があるというふうに思っておりますが、RACとはど

のような話が進展してるんでしょうか。他の航空会社と話してるのはいいですけど、RAC自体との話し合いはどうなってますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 RACにおきましては、平成27年度から29年度にかけてですね、機材を同一機材にしたということもあって経営の効率化を図ってまして、今の新しい機材ですと1500メートルの滑走路には離着陸できるんですけども、800メートルの滑走路には離着陸は今のところはできないということとして、今、波照間空港と粟国空港のほうは800メートルの滑走路ですので、そこについては今現時点で就航は困難であるというふうに伺っております。

○大浜一郎委員 それでは、今検討されている航空会社との話し合いがつかない限りにおいては、粟国と波照間に関しての航空路線の再開っていうのは非常に厳しいという判断をされているわけですね。

○大嶺寛交通政策課副参事 はい、現時点ではいろいろ意見交換させていただきながらですね、ぜひとも早い就航を目指していろいろ意見交換させていただいてるところですけども、この就航の時期については、現在明示することは困難なのかなというふうなところでございます。

○大浜一郎委員 それではですね、私はこの前の代表質問で言って知事からいただいた言葉の中には、離島の振興は県政の柱という答弁を明確におっしゃいました。今回の沖縄県というのは島嶼県であり、そして航空路というのは非常に必要とされているという陳情がもう、類似の陳情がこれまでも出てくると。処理方法に関してはほとんど一緒に、今のような状況が続いていると。時間軸で見ても、どれぐらいまで可能性があるっていうのがなかなか見えないというのが今の現状だというふうに思うんですね。これは以前から地元でも話をされていたんですが—これは本格的にやる必要があるかなと思うのはですね、一つの提案ですよ。これはですね、もう、RACっていうのはある意味、離島をしっかり結ぶというのが、大義もしくはこれがミッション、使命ですね—明確にすべきであるのであるならば、この際ですね、RACに出資をします。県が50%以上、50%出資をしてですね、我々がコントロールできるようなものにしていく。そしてハワイでもありますが、ハワイアンエアラインみたいな、オキナワンエアラインみたいなものにして、そして、航空路線の充実を図るといふように、ある意味、方向転換も必要かもしれません。ある意味次期振計においても、離島航空の路線の活性化に関する政策をつくるんですよ。航空路線

の維持に関する政策をつくってですね、それを次期振計の中に打ち立てていくっていうことも一つかもしれません。そういった形において、今800メートルで物理的に行けないというところに関しては、これ19名乗りでもいいでしょう。もしくは、滑走路を延ばすということだってできるでしょう。ある意味、そういうことを具体的にしていかないと、これ沖縄の各離島、小規模離島に定住の安定化だとかね。そこに例えば観光客の自走するような環境というのが非常にできにくくなるんじゃないかと。これは具体的に検討すべきだと思いますよ。ある意味、一度RACのほうにも聞きましたが、与那国と姉妹関係にある台湾の花蓮。非常にもう、150キロぐらいですよ。そういったところにもチャーター便が飛ばせませんかと言ったら、トライアルすることは可能だというようなお話も聞いたことがあります。ですので、そういったことも含めてですね、それをコントロールするには、採算性の問題はかなりもう問題提起の中心的課題なんですね。であるならば、政策で下支えをして、そして、県がコントロールできるような出資を50%以上にして、そして我々がオキナワンエアラインとしてのコントロールをしていくということも一つの大きな提案だと僕は思います。

次期振計までの通年2年ぐらいの間にですね、しっかりそういう政策議論をしていただいて、政策立案ができるかどうか。これは国と相当やり合いしなきゃいけないですが、これはあくまでも離島振興であり、そして離島に住む人たちの定住条件の整備の一つの大きな柱になると思いますから、そういったことも検討されたらどうですか。どうでしょうか、こういう提案に関しては。

○宮城力企画部長 県としましては、琉球エアコミューター—RACに出資はしているところです。筆頭株主さんもおられますので、出資率を高めるにはいろいろ株主さんとの調整も必要になろうかと思います。

RACとしましては、離島の航空路の維持確保に向けて使命もちろんございますけれども、先ほど委員がおっしゃったような収益性、採算性ももちろん経営判断の中で考慮しないとイケない重要な課題ですので、そのあたりのバランスをどうとるかっていうところが一番難しいところだと考えています。

県としましては、基本的にはまず民間のエアラインさんに参入いただきたいというところで、再三申し上げてるんですが、検討は進んでるんですけども、最終判断までにはまだ至っていないというところですね、このあたりの固定費の削減と収益の向上がもう少し果たせれば、いい結果が生まれるのかなというふうに考えているところでございます。

今御提案のあった件についてはですね、やはり多角的な面から検討を進めな

いといけませんので、ほかにどのような手が打てるのかもあわせて検討させていただきたいと思います。

○大浜一郎委員 このように申し上げたのもですね、やはり要するに未来が見えないと。未来が見えないと。雲をつかむような、要するに処理方法になってるし、現実もそうなるんだと。やはり、いついつまでにこのような状況が見えてくるねというところを僕はきっちりするのが、やはり離島振興の重要なところだと思っております。ですので、もうこの際にですね、ずっとこれ多分ね、続くと思いますよ、こういう状況が。雲をつかむような状況がね。であるならば、これは国も含めてですね、しっかりテーブルに着いて、私はある意味、エイヤーでこれはやっていくべき課題であろうかなと思っておりますので、ぜひ努力をお願いをしたいと思います。

その1件について、もう一度御答弁いただければ。

○宮城力企画部長 民間エアラインの導入も含めてですね、どのような手がとれるのか、いろいろ検討してみたいと思います。

○大浜一郎委員 ありがとうございます。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
座波一委員。

○座波一委員 国の、この地域公共交通再編計画の一環として、地域公共交通計画を推進するよという県の方針もあろうかと思えます。

先日南城市ですね、県下初の再編計画を実施段階に移すために、実証に民営が入ったわけですね。それで、再編の中で市民生活にどのような影響が出るかというのを、県としても非常に興味があるところだろうとは思いますがけれども、こういう問題があるんですね。この南城市はおかげさまで、合併をしても、高校がない市として、なってしまうんですね。知念高校と与那原町まで行くわけですね。南城市から、与那原町までまたぐというのが基本的にこの域内のバスっていう意味ではまたぐことができないんですよ。隣の八重瀬町にも向陽高校っていうのがあって、そこに行くにも域内からは基本的に行けないことになってるんですね。この地域の公共のルールで。しかしながら特例として今、認めるというかできるようになるということになってるんですけど、そういうものは、域内の公共交通の、何ですかね、問題は。県が主体となって整理

していく問題じゃないかなと思うんですけど、どうですか。

○宮城優交通政策課長 地域の公共交通の課題については、当然その地域内というのはですね、市町村間の連携によってまずは検討していただくと。我々は北中南の広域的な連携について、やっぱり中心となって、やるべきことだというふうに整理をしております、ただ以前から委員会の中でも申し上げておりますとおり、鉄軌道及びそれと地域をつなぐネットワークの構築というところではですね、当然そのような課題は、委員からも以前からいろいろ伺ってますし、北部、中部も、各種地域においてさまざまな課題があって、近隣の市町村同士でもまたその情報の共有等々がされてなかったりですね、認識のいろいろ違いもありまして、そのあたりのやりとりを皆で一緒にやっっていこうということで県も中に入りながらですね、各圏域の中に入ってみんなで議論しようということで取り組んでおりますので、ぜひ御理解一きょうお話のあった件も含めて、このあたりは短・中期的、それから長期的なことも含めて議論してみたいと思います。

○座波一委員 地域にはその地域の事情があって、さっき言ったとおり学校のある市、ないところ、あるいは病院が、総合病院がないところ、あるところというところ。だから地域間の交通、交流によって、生活が成り立ってるわけですよ。だから今地域内の公共交通っていう限定した変更で解決できない部分があるということだけは県はしっかり認識してですね、逆にそういう地域地域の計画をどんどん今進めていこうとしてるわけですから、そういう問題を、何が問題で、どういう法的な問題があってこれができてないんだということを認識してですね、国の政策等、どこに問題があるかっていうことを示した上で、市町村間の、この交通の交流をしっかり示していったほうがいいと思いますよ。大きく大きく見てですね。そういう考えを持つべきだということを申し上げたいと思います。

○宮城優交通政策課長 御提言ありがとうございます。

やはり各圏域での議論の中でもですね、例えば南部の東海岸側は当然中部の東海岸側と当然バス路線等々はつながっているわけでありまして、やっぱり公共交通を考える上では、当然その圏域内だけで議論してもなかなか動きようがないなというところがありますので、御提言のとおりですね、いろんな角度から議論してまいります。

○座波一委員 鉄軌道の問題ですが、なかなか進捗してない。1点だけ確認してほしいんですが、沖縄県が意図するこの上下分離方式を実現するためにも、特例の法整備をしないとイケないということなんですね。その進捗状況はどうなんですか、手応えはどうなんですか。ビー・バイ・シーでは成り立たないと言われている中で、この法律の面から整備していくっていう政策があればですね、そこはどうなってるか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

鉄軌道に関しましては、採算性の確保というのが大変重要な問題になります。それに当たりましては、全国新幹線鉄道整備法というような形でですね、そういった特例的な制度が必要になるというところがございます。これに当たりましては、去る8月にですね、国に対して要請をさせていただいたところがございますが、内閣府との意見交換の中では、こういった特例制度も今後、検討、調整をしていく必要がありますが、その前にやはりしっかりとビー・バイ・シーに関してですね、費用便益分析に関して、やはり1を下回ってるというところがございます。そういった課題についてまずはしっかりと対応していくことが重要であるということで意見交換をさせていただきました。今、その課題に向けてですね、解決に向けて今一生懸命我々のほうで便益の精査を行っているというところがございます。

○座波一委員 じゃあ、特例制度を検討するにしてもビー・バイ・シーの1をクリアしないと、その話には進まないよと言われたんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 はい、特例制度云々という前にですね、やはり公的な資金が投入されるという事業になります、鉄軌道に関しましては。そういった観点から、やはり公共事業という観点から、ビー・バイ・シーを1を超えるというのが基本的なスタンスであるというのが国の考えでございますので、まずそこが今、課題があるということで内閣府においては、平成24年度からその課題解決に向けてコスト縮減方策の検討、また費用便益を上げるためのですね、需要喚起方策等々について検討を行っているところがございます。まずはそこをしっかりとクリアしていきましょうということがですね、今内閣府から課題として示されているというところがございます。

○座波一委員 県民感覚からいうと何かもう本当に遅くてですね、同じことを聞いてはいる中で、全く進捗がないんじゃないかという、そういう気がします。

だから、それを実現するためにそういうビー・バイ・シーをクリアするために需要喚起をするということも、この需要喚起も高まっているのか何なのかわかんけど、そういうふうな意味での作業が本当にどうなってるんだろうなという声が非常に日増しに聞こえますね。これはM I C Eもそうですけど、M I C Eと同時に、同じぐらいの困難度があるんでないかと。M I C E以上に困難じゃないかという見方もありますね。これ、本当にこの実現のために進めていくんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 はい。議員の皆様がかなり御懸念されてることは重々承知しております。

我々としましては平成26年度からですね、まず県としての考え方を取りまとめようということで4年弱をかけまして、県民と一緒に情報共有を図りながら、県としての考え方、ルート、概略的なルートを定めてきたところでございます。今は昨年度から定めた計画をもとにですね、しっかりビー・バイ・シーを上げていくというんですかね、精査していくような作業をさせていただいております。昨年度はこの費用便益分析、どういった観点から検討すべきかという形でですね、幅広く基礎調査をさせていただきました。今年度は、やはり時間もありませんので、我々としては今年度そういった基礎調査を踏まえてしっかりと便益を計測した上で、年内には結果を取りまとめて、早期に国と調整を図ってまいりたいというふうに考えております。

○座波一委員 モノレールの延伸が実現してですね、モノレールに対するそういった期待とか県民は逆に高まってきてますね。こっちも延伸してくれ、あっちにも延伸してくれという期待が高まっています。

それと、この今、鉄軌道の南北鉄軌道が本線であるならば、モノレールはフィーダー系なんですか。それとも、どういうふうに考えておりますか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

モノレール、今、県民の皆様にかかなり多く利用されているシステムになっております。こちらにつきましてはですね、我々鉄軌道に関しましては那覇一名護間を1時間で結ぶということで、ルート案を決定させていただきました。またそういったシステムを支えるためには、フィーダー交通をしっかり整備していく必要があると思っております。モノレールはそのフィーダー交通の軸となるような、主要な交通システムと認識しております。

○座波一委員 先ほど申し上げたMICEの件もですね、本当にこれ進めていくのであれば、当然与那原、あるいはまあ南風原あたりもこのモノレールで、環状化するというような構想も出てきていいんじゃないかと本当に思います。ですから、今、鉄軌道議論が高まっている中でですね、やはりモノレールがやっぱり実現性が高いフィーダー系の基幹になるんじゃないかなと。

那覇市も今、そういうふうに取り組んでますでしょう。そこをですねもっともっと県も逆に積極的に取り組んでいって、それが最終的には、南北鉄軌道の需要の喚起につながるんじゃないかなという気がします。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

委員のおっしゃるとおりですね、モノレール等々含めてフィーダー交通をしっかりと整備していくことによって、鉄軌道の採算性、また利用者数もふえていくものとは認識しております。ただ、そういったシステムを整備するに当たりましては、採算性ということも含めて幅広く検討を行っていくことが重要と思っております。鉄軌道の構想段階における計画案づくりにおきましても、県民のほうからですね、赤字路線にはしてくれるなど、しっかりとした形で維持できるようなシステムを今後整備して欲しいという御意見も多数寄せられました。また、そういった観点からモノレールの延伸等々も含めまして、鉄軌道の軸となる鉄軌道を支えるようなフィーダー交通としてどうあるべきかということ、これからしっかりと市町村とともにですね、検討していく必要があるかと思っております。そこに関しましては、沖縄本島の北中南部の圏域ごとに、市町村との議論の場を設けて、関連する市町村とともにですね、モノレールの需要なり、フィーダー交通の需要を上げていくためのまちづくりのあり方なども含めてですね、幅広く検討してまいりたいというふうに考えております。

○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 同じく、陳情第60号以外にもありますけども、この鉄軌道について私からも質疑させてください。

今、県の計画では、おおむねのルートを決める、その構想段階における計画書ができた。今後の進め方について、まず今どの時点になるのか、教えてください。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 鉄軌道に関しましては、一般的な事業でいいます構想段階という段階を終わったというところでございます。構想段階におきまして概略的なルートと、大きな考え方が定まったというところでございます。この構想段階を経ますと、次の段階では計画段階ということで、具体的なルート、構造、システム等々を決めていく段階になりますが、その段階からはやはり国のお力が必要だと我々は認識しております。そのためにもまずは国から示されている課題をしっかりと対応していくことが重要であるということからですね、今、そういった対応をさせていただいてるというところでございます。

○比嘉瑞己委員 期待が大きいだけにですね毎回質疑も多いと思うんですけど、この計画段階っていうのはいつまでを—この計画ができるのはいつを沖縄県としては目標に持ってるんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 我々は今、便益の検討をさせていただいてるというところでございます。計画段階一国の御協力も得て入ったとしても、計画段階も一定程度の期間を要してですね、駅の位置、数も含めた検討がなされてきますので、どの段階で計画が終わるかということでは今の段階で我々が申し上げることはできませんが、一定程度の期間を要した上で、しっかりと、駅位置とシステムの議論をしていくということになるかと考えております。

○比嘉瑞己委員 これだけ沖縄の将来にかかわる問題ですから、拙速にやることは私も適切ではないと思います。また今後、市町村との連携っていう意味でも、かなり時間がかかるんじゃないかなとは思いますが、ただ、ちょっと漠然過ぎるな、この便益の話でずっと終わってるなっていうふうに感じました。

一方で、内閣府がずっとこの公共交通のことについて調査をしていますね。平成23年度、この説明ちょっと—この内閣府の調査と、沖縄県が今やっている調査の関連性っていうんですかね、整合性はとれるのか。この関係について説明願います。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 国はですね平成22年度から23年度にかけてまして、鉄軌道導入に当たりどのような課題があるかという観点から検討を行いました。その結果、厳しい事業採算性、膨大な事業費というのが課題になったということで、24年度からその課題解決に向けたコスト縮減方策等につ

いて検討を行ってきたところでございます。

県としましては、その間にですね構想段階ということで、計画案づくりをさせていただきましたが、その検討に当たりまして、内閣府のほうにおいて構築しました需要予測モデルを活用したり、また内閣府のほうでコスト縮減方策ということで、新たな技術の採用等々についても検討していただきました。そういったことも取り入れながら連携しての検討を進めてきたところであるというところでございます。

○比嘉瑞己委員 じゃあ、今後県がいよいよその計画をつくっていくに当たっては、この内閣府の調査をもとにした計画になっていくんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 はい、内閣府におきましては、あくまでもモデルルートを設定してどういった課題があるのかなという視点で検討を行ってきたところでございます。それを受けて、我々としてはじゃあ沖縄にどうやったら鉄軌道を導入できるのか、またはどういった鉄軌道を導入することが県民にとって今後の鉄軌道の利用促進を図っていくことが可能なのかっていう観点から計画案づくりをさせていただいたところでございます。

県としては、4年弱もかけまして県民とルート案を決定してきたところでございますので、この計画案をもとにですね、早期の事業化に向けて今後、国と調整を行ってまいりたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 ちょっとわかったようなわからないような話なんですよ。

この国がやってきたこの調査っていうのは相当お金かかってますよね。単年度で数千万、1億を超える年もありました。それが長年にわたってやってきた。一方で皆さんは、県民との合意形成というところを重点に置いてやった。これはとても評価できるところなんですけど、ただこの国の考えてることと、県の考えてることが、どう整合性とれるのかなっていうのがいまいちわかりづらいんですよ。そういった意味では、もっとその情報を県民に公開してですね、国がやった調査で使えるものは使うべきだし、本当に沖縄のために何が一番いいのかっていうことをちゃんとこれまでどおり県民にも知らせながら、みんなで議論していくべきだと思います。

私が個人的に思っているのが、今、上下分離方式。特別な法体系がないと、便益が難しいとあるんですけど、この国の調査でですね、鉄道の面ではかなり厳しい。だけどトラムトレイン、その専用軌道のあるトラムトレインだと1にはなっていないけど0.9何とかまでは来ているっていうふうにあるんですよ。

そういった意味で、皆さんから見たこの国が一国はむしろいつもの調査でも、専用軌道のあるトラムトレインていうのを必ず調査項目に入れて、検証をずっと繰り返してるんですよ。その点については皆さんどのように見てますか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 内閣府のほうではですね、トラムトレイン、これ鉄道として高速で走る部分と、路面電車として40キロ以下で走るようなものを組み合わせたシステムになっております。このトラムトレインについて、内閣府においても幅広く検討していただいているところでございます。ただこの結果を見ますと、やはり那覇一名護間に関して一糸満からに国はなってますけども、2時間弱ということになります。我々としましては、やはり沖縄21世紀ビジョンで描く将来の姿の実現等の観点からですね、やはり那覇一名護間を1時間でしっかり結んで、北部の方々も含めて、那覇の利便性を享受できるような社会をつくっていくことがやっぱり重要だと思っております。その観点からすると、やはり課題はあるのかなというふうに認識しております。

○比嘉瑞己委員 これ、皆さんの、ずっとこの間の基本ですよ。那覇一名護間1時間っていうところは、確かにそのニーズは大きいものがあると思います。ただこの議論が行われたのももう相当前の段階で、それから、沖縄はもうどんどん変わってきて、次、次期振計の話も出てきています。それまで経済的効果とかではかっていた指標だけでなく、やはり何ていうんですかね、沖縄らしさっていうニーズも出てきてると思うんですよ。それで、この調査報告、概要版だけでもこれだけあって、とてもおもしろいんですよ。今おっしゃったその平成29年度かな、平成29年度でその調査やったときに、糸満市役所から名護間、これトラムトレインについて約119分、おっしゃるように2時間近くなってます。ただね、これ鉄道の場合だと64分になるんだけど、費用は8000億円台。トラムトレインは4290億円台。半分ぐらいなんですよ。こういった意味で、本当にどれがいいのかっていうのを、やっぱり情報開示して、議会としても議論したいし、県民もどれがいいのか、本当に1時間、那覇一名護間の1時間っていうのが1番の目標なのか、それとも沖縄らしい公共交通のあり方っていうのも、また新たな議論も出てきてもいいと思うんですよ。だからそういった意味で、もっと国の調査も活用できるところはしっかりと県民にも公開すべきだと思います。

ちょっと角度を変えますが、例えばこのトラムトレインの導入をするとした場合でも、さっき言ったその上下分離方式の法の整備っていうのは必要になりますか。現行の法制度でもできますか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

トラムトレインの場合のですね路面電車の部分に関しましては、別な形での補助制度がございます。約半分、2分の1程度だったと思います。そういったものの活用—ただ鉄道部分になりますと、そういったものについては基本的法律を定めたものとかありませんので、予算補助という形になろうかと思えます。そういった形でもやはり鉄軌道の部分については、それなりの予算を要しますので、採算がとれるかどうかということが大きな課題になると思っております。この採算の観点からしますと、今、国の調査でも、トラムトレインについても発散するという結果が出てますので、そこについては新たな何らかの手だてを考える必要があるかと思っておりますが、そこに関して、特例制度という考えを我々も検討しているわけではございませんので、今のところ、そういった考えはないというところでございます。

○比嘉瑞己委員 僕の質疑は、もし専用軌道のあるトラムトレインを沖縄に投入する場合には、法整備ってというのは新たに必要なんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 我々が目指してますものの中に、LRTの専用軌道っていうところも入っております。そういったものをやる場合には、今考えております特例制度の適用を求めていくものと考えております。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、比嘉委員から法整備が必要かどうか、整備の必要はないが赤字になるとかというように答弁するよう要望があった。)

○玉城満委員長 再開いたします。

寺本美幸交通政策課公共交通推進室長。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えします。

トラムトレインの専用軌道の部分も含めてですが、国のほうから補助をいただいて、一般的なやり方でやるという手法はあろうかと思えますが、ただ一般的な手法でやった場合には、国の調査でも出てますように、基本的には採算がとれないと発散傾向にあるというところがありますので、その点に対してはやはり問題があるというふうに認識しております。

○比嘉瑞己委員 ありがとうございます。

そうはいつでもね、費用便益、1に近い0.9にまで来てるわけです。その技術も日進月歩で進んできている中で、今後どうなるかはやっぱりわかりませんよね。いずれにしても、法整備をちゃんとやってもらったほうが安定した経営ができるっていう意味では私は国にちゃんと求めるべきだと思います。ただね、こういったお話がなかなか議会に届かなくなっている。これまでは構想段階の計画段階でも途中途中、この委員会の皆さんから報告あったんですけども、昨年以降そういった情報交換もないので、やっぱりそこら辺はですね、検討状況をしっかりと伝えながら一県民巻き込んで、これまでどおりみんなで作っていく公共交通にしていきたいと思いますので、最後は、部長のほうに、今後の進め方。これまでの県の姿勢をしっかりと堅持してですね、県民に広く伝えながら、この ترامトレインも含めた議論をしていただきたいと思いますが、部長の答弁を求めます。

○宮城力企画部長 那覇と名護を1時間で結ぶという話はもともと総合交通基本体系ですか、その計画の中で示されておまして、室長からも答弁がありましたように、県土の均衡ある発展を図る。それから構想段階における計画案づくりの中で、いろいろさまざまな県民の皆様から意見頂戴したんですけども、ぜひ1時間で結んでほしいという多くの県民の皆様の声がありましたので、それを実現するためには、まず南北軸に高速1時間で結ぶ、やはり骨格軸が必要であろうというふうに考えているところです。

なかなかビー・バイ・シーが上がらなくて情報がなかなか議会の皆様、県民の皆様が届いてないというところはちょっと反省してですね、広く内閣府の調査結果も含めて御提示して、また議論が深まるように対応していきたいと思います。

○比嘉瑞己委員 ちょっと最後に。本当に1時間で結びたいのであれば、超特急の便をつくって、通勤時間だけは1時間にするという手法もあると思うんですよ。けどその選択肢がどれだけあるのかという、政府がこんなに詳しい調査してるっていうのはなかなか広く県民には知られていないと思います。この政府の調査でですね、これは支線の話なんですけどね、トンネルばかりだと景観がだめだから八重岳の景色を楽しむためにコースを伸ばしたりとか、こういった検討までしてるんですよ。大したもんだなと私は思いましたよ、素直に。こういった議論も含めてですね、やっぱり沖縄県が議論をもっと広くやるべき

だと思います。この情報、ちゃんと県のホームページからも見れたので、皆さんも隠すつもりは全くないと思いますので、もっと楽しい議論を期待して終わりたいと思います。

以上です。

○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 鉄軌道の議論は、もう今指摘があった部分も含めて、きょうは私、指摘と要望だけにしておきますけれども。

先ほど来あるように、本会議でもうちの當間が指摘したように国も大分調査をしました。県の手法もまあ一定程度認めますけれども、やっぱり前提を1つずつ積み上げていかないと7ルート案からなかなか県民の理解を得られない、議論がもうどんどん後戻りしたら困るってということで、段階を決めて積み上げてきたっていうのがありますけれども、かえってここに来て、これから計画段階はもうどうしても国の理解を得ないと進めないんだけど、今指摘があるように国がやってることと、県がやってる部分が非常にもう乖離してしまって離れてしまって、なかなかそれを近づけるという手法が県の側から今、とりにくい状況になっているという状況を聞きながら、もう非常にきついなと思ったんですけれども。県の調査では、今度はこのモノレールとの連結を考えた浦西からのというものも計算してますよね。ビー・バイ・シーなんかも出してますよね。なかなか数字は上がってないっていうのが状況ですけれども、そういうものもある。モノレールをもっと充実させようっていう声もどんどん出てきている。そして北部ではエンターテインメント構想もあって、向こうに年間200万、300万、観光客が来ると。また、それを前提にするとビー・バイ・シーも変わってくるんじゃないかという議論もある。

だから、どんどん、県内の経済状況も人の流れも今後変わっていく中で、やはり県のこれまで積み上げてきた構想、議論をどう国の調査あるいは臨機応変にやってる部分に連携させていくのかっていうのは難しい問題ですけれども、どうしてもそこには議論に入っていくかといけないと思いますので、取り組みの強化をお願いしたいなと思います。これは要望に入ります。

そして、多く陳情がありますけれども、鉄軌道も大事、そしてこのモノレールの沿線とか充実の部分も大事なんですけれども、私は個人的には、今すぐできること、あるいは今本当に目の前に迫ってる危機っていうのはバスの問題だと思っていて、バスの議論をさせていただきたい。10ページですね。今通知行

っていると思いますけれども。

まず1点目は、この沖縄県退職者連合会から出ている、高齢者や障害者の外出機会の保障とまちの活性化のための地域交通の整備、再編成っていうのがありますよね。これは陳情で平成29年の7号の2ですけれども、これが1つ。そのままもう一つまで行きましょうね。言いたいことは一緒ですけれども、もう一つの部分は、16ページ、陳情の30年48号の4です。

この中でも、公共交通機関の運行時間や乗り継ぎ等は、生活に見合った交通環境にすること。まさに交通弱者がちゃんと病院に公共交通で行けるように、あるいは、今問題になっている高校生の子供たちが、夜間に通う子供たちが減便によって勉強も早目に切り上げないといけない。やっぱりこういう状況の中で、今、この処理方針は、県としては関係者と連携しながら一いわゆる事業所ですよね。引き続き、協議していきたい、考えてますぐらいなんですけれども、これって今どんどんどんどんこういう問題が今後もふえてくると思うんですけれども、ちょっと再度、どうするのかこれ。本当にこのバスの路線の充実をするためにどうするのかっていうのはちょっとまず答弁お願いします。

○宮城優交通政策課長 確かにですね、今回の議会の中でも幾つもの御質問がある中、やりとりを拝見しておりましたけれども、やはりバス路線の維持確保、非常に重要な課題になってきて一さらになってきてるなということは非常に認識しているところです。

我々としましても路線の維持確保についてはですね、今回9月補正で出させ一予算計上させていただいたとおり、バス会社の取り組みにプラスして、さらに多くの運転士を確保していく必要があると。3月、4月、6月、7月と減便がされ、さらに10月にも、今月もですね減便が一部されております。さらに、今後3年間で約300人の定年退職が見込まれていると一これ路線バス大手4社のことですが一という状況もありまして、各地で、例えば市町村がコミュニティーバスを検討する際にバス会社に委託しようとするんですね、運転士不足等々もあって対応がちょっとできないということでお断りされたという事例も幾つか聞いております。ですので、まずは我々としては、この運転手確保をしっかりとやりたいなということで、今回予算計上させていただきまして、できれば、数年かけてですね、このような取り組みをまずやっていくことが一もちろん路線の再編等々いろいろな課題はもちろんあるわけですが、まずはここをしっかりとやりたいなと今は考えているところでございます。

○大城憲幸委員 これまでも市町村も含めて、厳しい路線には赤字の補填をし

てきた。そしてもう急激に新たに人不足っていう部分についても、今それに対して県も支援すると。そういう支援は、理解もするし評価もしますけれども、ただもう対症療法ですよ。問題が起きてそれに対して県が何とか、企業努力でできない部分を補填するっていう、ずっと対症療法になってるけれども、今の300人今後不足するとか、退職者が出るとかっていう部分を聞いてもう追いつかないんじゃないかと思うんですよ。民間の努力、足りない部分を県が支援するだけでは、もうどんどんどんどん厳しくなっていくと思っております。だから、鉄軌道に6000億、7000億っていう大きな夢の議論も必要でしょう。そして、モノレールにも数千億のお金をかけながら、もっともっと元気な沖縄をっていうのも必要でしょう。ただやっぱりそういうところ、足りない部分というのはどうしても、バスを維持しないとイケない。やっぱりそのためには、うちは當間が提案もしたけれども、やっぱり、乗り合い部分の4社の統合。やっぱり今まではそれぞれの企業努力をしながら、1社だけに支援するわけにはいかないからっていうようなバランスも見ながらっていう、非常にそういうバランス感覚見ながら支援もしてるもんですから、なかなかちぐはぐになってるけれども、やはりもうこの4社については、観光部門を中心に頑張ってもらって、乗り合いについては、一つに統合をして県主導で統合を進めてっていう議論は、提案もこれまでもさせてもらったと思うんですけども、本当にそこにもう乗り出さないといけないと思ってるんですけども、その辺についての内部での議論、今後の考えっていうのを聞かせてください。

○宮城優交通政策課長 前回の議会でも委員からもお話しいただいて—6月に政府の未来都市会議においてですね、そういう共同運行等々の方針が決定され、6月末には閣議決定がされていて、現在、政府のほうでは統合に当たっての独占禁止法の適用除外等々の検討がされているというふうに伺っております。当然その辺、またさらにその新しい方向性としてその細かいスキームの部分はずね、ちょっと我々まだちょっと情報がないもんですから、そのあたりを確認しながら、最終的にはバス事業者さんの意思が重要なんですけども、ぜひ、みんなでちょっと意見交換してみたいなど。その詳細が見えてきた中で一見えてくる中でですね、というふうに思っています。

また、当然オリンピック等々も見据えながらの自動運転の導入等々の動きもですね、これまで数年にかけて、県内各地で里道も含めて、実証実験がされてきているという動きもあって、このあたりの動きも、やっぱり情報収集していくべきだろうと思っておりますし、以前はそのうちの基幹バスを導入するという考えもお持ちだということは直接伺ったこともあったもんですから、その辺の今後

の国の動き方はですね、各方面について情報収集しながら、その辺は検討してまいりたいと思っております。

○大城憲幸委員 今あるような未来投資会議の提言もある。そしてそれに向けてまだ細かいのが情報がないっていうんですけれども、これはもう前回からそういうような議論なんですけれどもね。やっぱり沖縄からもっともっと率先して取り組んでいったほうがいいと思います。国の細かいのが見えてくるというのも皆さんの仕事としてあるんでしょうけれども。もう自動運転もそう、BRTですか、そういうバスの定時運行のシステムなんかもそう。もうそういうシステムへの投資なんかもどんどんふえてくるし、それをやっぱり1社にすることによって、効率よく一路線も当然ですけれども、そういう投資に対しても効率よくできる、それに対しても支援できる、そういうことを考えると、まさに沖縄こそ一社に統合をして、交通弱者を守っていくということは、これ私も待ったなしだと思っておりますので、ぜひとも一日も早い取り組み、積極的な施策をお願いをします。

部長。決意をお願いいたします。

○宮城力企画部長 バスの経営の問題につきましては、やはりバス事業者さんのですよね、実施主体的な経営判断が重要になってくると思います。

県としましては、先ほど来申し上げますように独占禁止法の特例制度をですね、この詳しいスキームを見ながら、どういう手が打てるのか、検討していきたいと思っております。

○大城憲幸委員 今まで乗り合い部分の統合についてはさまざまな障壁というか壁がありましたけれども、その大きな壁の一つが今言う独禁法、独占禁止法の部分でした。それが今回もうなくなるわけですから、なくなる方向にもう総理を中心とした未来投資会議が提言しておりますので、ぜひともお願いをします。

もう一点お願いをします。もう難しい問題が大きい—多いんですけれども、粟国。先ほど離島便の話がありましたけれども、陳情でいくと49号の5、ページ23ページ。粟国—那覇の運航再開については、先ほどほかの航路の話も含めて幾つも出てますけれども、最新の陳情をもとに少し議論をさせていただきたいなというふうに思っております。

さっきの粟国以外の路線も必要というか、喫緊の問題ではあるんですけれどもね、私の中では、やはりこの粟国の部分が整備できないと前に進めないなと思っております。そして今、我々が一括交付金を使ってこの離島間の充実のために

購入した機器があって、その部分で今もめているわけですがけれども、第一航空との話を含めて直近の状況がどうなってるのか、まずお願いいたします。

○大嶺寛交通政策課副参事 お答えします。

訴訟の状況につきましてはですね、去る6月に第1回口頭弁論がございまして、そのときは第一航空さんの請求に対して答弁書一棄却するっていうふうな求める答弁書を提示させていただいております。その後ですね、8月に第一航空の主張に具体的に反論するためにですね、この補助金の仕組みとか、訴状請求の原因に対する認否、県の主張等を記載しました準備書を提出させて、裁判所のほうに提出させていただいております、今回は県が提出したのに対して、第一航空さんから反論の回答をいただくっていうような状況でございます。

○大城憲幸委員 この陳情はそれと関係ないとは思いますがけれども、そういう国の補助の拡充をお願いするところなんですよね。それを、栗国一那覇間の運航再開とちょっと結びつけてはいるんですがけれども、そういう意味ではこの第一航空さんともめたのも、少しこの補償というか、休んでる間の補助金のあり方で最初意見が違って、それからもう今日まで至ってるという認識なんですけれども、やっぱりそこに対して国の助言なり、国からもう少し補助が今後充実すれば過去のものにも充てられるんじゃないかとか、そういうような国との連携とか第一航空との補償の額の和解案みたいなものって議論できないんですか。その辺どうですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 国としましては、国の補助制度についてはですね、事前に承認するような制度になってまして、最初に事業者の皆さんでいろいろ計画立てていただくんですけども、その中で欠損が出てきますっていうふうなことで、これは協議会の中で議論させていただいて、国に申請して、国に認めていただきますと。その認めた額の範囲内でしか国は関知しないといえますか、ですので具体的にこういう中身についてはですね、国と議論というふうなことは、現時点ではできてないような状況です。

○大城憲幸委員 その補償も含めて私も個人的にはなかなか大き過ぎるなあというような印象を持っているんですがけれども、現時点ではもう県としても完全に向こうの主張に対して歩み寄る余地はないんですか。もう真っ向の訴訟になる状況。

○大嶺寛交通政策課副参事 一応、第一航空さんの主張がですね、いろいろ県が、この何ていいますか、撤退表明したにもかかわらず、要請があつて運航再開を目指しました。事業継続を目指した。ところがその県の事前協議のほごとか、補助金を大きく減額するっていうような方向で事業継続が不可能になったというふうなことでおっしゃってるんですけども、そのような事実はですね、例えば正式な撤退表明があつたとか、こちらから正式に要請したとかっていうことがない。ほごにしたこともなくて、補助金も交付要綱に基づいて適切に対応してますので、そういうふうな彼らがこうおっしゃってるようなものに対して、県は特にそういうことがあつた事実がないっていうことですので、信義衡平の原則に反するっていう訴えに対しては、県としては速やかに責任はないので、速やかに棄却していただきたいというふうな、今の対応をとらせていただいているところです。

○大城憲幸委員 余り細かくやると長くなりますので進めますけれども、これ、現時点では期間的にどれぐらいかかるんですか。例えばもう県としては一まあ言いたいのは、向こうが持っているこの2機の航空機を早目に県民のために活用しないといけないっていう部分で、今後のスケジュールを組まないといけない。そんな中でこの裁判のめどがつかなければ前に進めないんじゃないかなと思ってるもんですから、この訴訟になった場合最短でどれぐらいとか、最長では何年ぐらいかかるよとか、その辺って皆さんどう考えておりますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 この辺の期間につきましては、現時点でお答えするのは難しいかなと思いますけども、一般的に、大体判決が出るまで、二、三回ぐらいの口頭弁論っていうのが開催されると聞いてますので、早ければ年度内、年度を越えるかもしれないなっていうようなところのスケジュール感のかなというふうなところで考えております。

○大城憲幸委員 早くてもそれぐらいで、結局それがまたお互い和解できなくて、あるいはなかなか控訴、控訴を繰り返してしまうともう何年もかかってしまうというようなことになるんですが、先ほど言った、まあさっき大浜委員との議論の中でも新たな安定的に運航できる航空会社を探すにしても、この一括交付金で購入したこの2機っていうものの活用が私は前提じゃないかなと思ってるんですけども、そういう認識でいいですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 はい、せっかく補助金でですね、購入している航

空機ですので、これを運営する会社があればそこに譲渡も含めまして有効に活用させていただきたいというふうに考えております。

○大城憲幸委員 本当にちょっと異常な状態ではあるんですね。30億、40億もかかったと記憶してますけれども、県民の離島のために使うべきそれがずっと倉庫で寝てるというような状況だから、これもうとにかく1日でも早く使えるように、もう訴訟なんだから我々はきちっとやるべきことをやってきたよという主張も必要かもしれませんが、やっぱり県の反省すべきところもあると思うんですよ。その辺の意思の疎通が足りなかった、あるいはもしかしたら誠意が足りなかった部分もあるかもしれない。だからそれも含めて、とにかく和解もできるのか、もうとにかく最終的にもどうしても裁判しかないのか、もう最後まで誠意を持って対応して1日でも早く離島便の運航ができるように、栗国を中心にね、努力をしてもらいたいと思います。

最後に、これも部長かな。お願いします。

○宮城力企画部長 第一航空との訴訟については、先ほど副参事が申し上げたとおりです。県としましては裁判と栗国路線の再開は別だと。支障が出ないようにしっかり取り組んでいこうと考えておりますので、そこは分けて考えていただければと思います。

○大城憲幸委員 今のということは、裁判とは別に第一航空との話し合いが決着がつかない。これが二、三年かかるにしても、この一括交付金で購入した航空機については活用する手法があるってということですか。

○宮城力企画部長 この購入した資材、機材ですね、これ以外についても活用できる航空会社がないかという視点で対応してますので、必ずしもこの第一航空が決着しないと飛行機が有効活用ができなくて栗国航路が再開しない、するということではございません。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、大城委員から企画部長の答弁内容に対し、確認があった。)

○玉城満委員長 再開いたします。

ほかに質疑はありませんか。

座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 陳情45の5。沖縄県離島振興協議会から全離島の要請が上がっており、陳情が上がっております。

この中では、基本的にタブレットの1ページで、基本的には人の動くコスト、物の動くコスト、何とかして法制化してくれというのが、トータルとしての陳情の内容ですから一時間がありませんので、要約してお願いしますが、この共通した要望というもの等に対して、ずっと継続して要請がなされてきている、陳情がなされていたことに対して、県の答弁というのが極めて従来どおりの答弁になってるんですよね。それで、ちょっと前に進まない処理方針になってるんですが、私は一般質問でもちょっとやったんですが、有人国境離島法というようなものがもうでき上がって、そこにおける定住化のために、人の移動のコストを下げる、物の移動のコストを下げる、定住化のためのいろんな産業生産資材の低コストの話だとかっていうものが定められて、既にもう全国的に動いている。だけれども、奄美振興は奄美振興としてあって沖縄振興は沖縄振興であって、この奄美から上のほうがこの対象となって、極めて、その離島の条件不利性というものを解消して定住化に向けた抜本的な取り組みがもう制度として動いている。そういう動きの中で、我々は沖縄振興特例というものに従来の考えに甘んじて殻を脱してない処理方針になっている。これは私の総トータルとしての考え方なんで、ちょっと評価なんですけど。今後、その辺をですね、抜本的にもう一度、再点検してもらいたいと思っているんですけど部長。

○宮城力企画部長 有人国境離島法で輸送コストとか移動コストですね、これらが制度化されていることは本会議でも答弁いたしましたけども承知しております。これらが制度化されていて、今後新たな沖縄振興計画の策定に当たって、次年度以降ですね、他方、他の地域振興法、これらとの比較をして、より有利な制度を取り入れられるのはどこか何かという検討を進めていくことにしますので、新たな次期振興計画の策定の段階でですね、それらを検討していくこととしておりますので、その中でいろいろ、この処理方針についてもですね、考え方が一はい、変更していくものというふうに考えております。

○座喜味一幸委員 非常に我々は沖縄振興法が全国一すぐれて特段のものだと思っていたはずなだけで、今言ってる有人国境離島法とか、あるいは全国で定めている離島振興法あるいは奄美振興法等々を横並びしたときに、何も沖縄だけすぐれて特例ではない部分というのが大変多いんじゃないのかと私は

浅はかな勉強した限りでは感じておりますんでね。これをぜひ取り組んでいただきたい。なぜそれをあえて申し上げるかという、大事な時期にね、もうポスト振計に向けて動いているんですけども、今沖縄県も振興法の見直し、総点検に入って、各部会つくって、委員会つくってやってると思うんですよ。これ、来年のいつごろまでに一応中間取りまとめになるんですか、県としては。

○宮城力企画部長 今、沖縄振興審議会に諮問をしまして、それを受けて年内5回の部会を開いて、年内に答申を受ける。そうですね、答申を受けることにしております。そして年度内にはですね、総点検の取りまとめを行う。そして次年度に総点検の結果と、それから新沖縄発展戦略。これらを踏まえた形で骨子案をつくり、各方面、県民の皆様初めですね、各部会、各方面の御意見を頂戴しながら、また新たな計画について検討を進めていくというスケジュールを予定しております。

○座喜味一幸委員 来年の夏ごろからか。

○宮城力企画部長 そうですね、はい。

○座喜味一幸委員 ただ、沖縄振興審議会も中間取りまとめを、7月、8月ぐらいには取りまとめる方向で内閣府はスケジュール組んでやってると思うんですよ。ここでなぜあえてこの問題を出すかという、離島振興部会の報道の記事をちょっと読むとですね、この要請、陳情にあるようなことが、委員から質問が出てるんですよ。多分、細かいこと、大ざっぱしか知らないですよ。それに関しても、この陳情に似たような答弁のやりとりをしている。これ次のポスト振計に向けてもこれ動かんと思ったもんだから、あえて少し私も整理して皆さん方に言ってるんですけど。これは非常に大事なことであって、今、部長が横並びで整理をして取り組みますっていうから一安心はしてるんですけど、例えばこの中で全国見てもこの5万人、四、五万住んでる離島にあって、客船が、旅客航路がないところはないと言われるような中で、この旅客船の必要性が委員から出ている。これに関しても、ヒアリングしたけれども採算性が合わないというような状況ですというような回答をしている。こうなっちゃうと、次のポスト振計に向けて新たな出発ができないなと思って。地元から上がっているこの旅客船の話だとか、あるいは飛行機運賃の話だとか、物流コストの話だとか、それを法制化してくれっていう陳情がずっと上がってますよね。こういうものに対して、今まで県がちょっと動かなかったんで、あえて私は今

やってるんですが、その法制化をしていくことが離島の住民が安心して定住化につながる。それからその法制化をすることによって、企業の参入ができる。いろんな将来の観光客の拡大についてもですね、このベースとなるのがこれだと思っていて、これをしっかりと法制化していくことが沖縄振興がガチッと基礎が固まる要因だと思ってるんですよ。その辺を含めて部長、もう一度ね、この振計に向けて、かかる課題に対して、どういうステップを踏んでその辺を本当に振興計画に反映させていくかっていうね、県の強い意志がないと内閣府とかね、あの辺はね、口説けないんで。1つは全国並みという話と、それから沖縄における特殊性というものというものを絡めて、その辺を理論武装していけば必ず風穴はあくと思っておりますんでね。その辺についての認識、部長ちょっとお願いしましょう。

○宮城力企画部長 有人国境離島法で先ほど委員からお話のある輸送コスト、移動コスト等がなぜ沖縄が特定有人国境離島に当たらないかというところ、沖縄振興特別措置法でいろんな制度があるからということだと理解しております。

来る新たな沖縄振興計画に当たって、先ほど申し上げましたように、他方との比較が一番大事になりますので、有利な制度を導入する、そして安定的な運用を図るといふところもあるんですけども、一方で、逆に、沖縄振興特別措置法にはほかに類を見ない一括交付金が存在しますので、そことの整合をいかにして図っていくかというところも課題と考えておまして、そのあたりを慎重に丁寧に検討したいと考えております。

○座喜味一幸委員 ぜひとも、離島振興の審議会等々でもですね、今の部長のスタンスをもう少し整理をしながら、ポスト振計、新たな振興計画の中にはこういう方向性で、離島振興というものをやっていきますという一つの大きな、これは課題でありますし、委員もその辺も大分質疑がありましたんで、その辺のメッセージをしっかりと委員のほうにも報告しながら、もっと中身を詰めていくというような作業をぜひともやっていただきたいと思いますんで、どうぞ、決意のほど。

○宮城力企画部長 離島部会の中でも、検討するように取り組んでいきたいと思っております。

○座喜味一幸委員 ぜひともお願いしましょうね。これは離島を沖縄のさらなる離島というものを、パワーアップしていくために大事な、大きな命題であり

ますんで、ぜひともに取り組んでいただきたいと思います。

それと少し申しわけないんですが、こういう大事な時期に、企画のほうで、SDGsの窓口になってるんですけども、その辺のサービスの規程、文書、業務の分担の規程の話、それからこのSDGsといった場合には企画から離れて環境から多分教育から農水まで、全部渡りますよね。その場合の組織の系統、それから、文化観光スポーツ部の窓口との関係、それからその骨子となるべき方針を横断的にどう一知事のさばきというものを受けていくかっていうことってというのは、今後どうしていくんです。どういうふうに考えておるんです。

○宮城力企画部長 今、県としてですね、県の内部で取り組んでいることとしましては、沖縄振興、21世紀ビジョン基本計画、あるいは実施計画ですね。これの取り組みと、SDGsで掲げる17のゴール、これがどのようにリンクしているかというのをまず実態を把握するために今、分析を進めているところで、すごいボリュームがあるんですけども、これを今整理しているところです。これを整理した後で、取り組む方向性等をですね、いかにして全庁体制で取り組んでいけるかというところを議論したいというふうに考えているところです。まずは現状把握に努めているというところでございます。

○座喜味一幸委員 SDGsの円卓会議が開かれてますよね。その辺の中では、その辺の課題も整理することに、方向でいくんでしょうか。その業務の分担の仕方、分け方とか、その辺の系統が非常に見えなくて、SDGsとか格好よく理念としては何となくイメージわかるんだけど、読んでいくと余りにも範囲が広いし、企画それ手をつけたときほかの部との調整とかなってもうこれオーバーワークになって、ちょっと振興計画の詰めが甘くならんのかなっていうような思いもあってですね。これ大きな課題じゃないかと思ってるんですよ。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、玉城委員長からSDGs関連の陳情はないと指摘があり、座喜味委員から取り組みの方向性のみを示すようにとの発言があった。)

○玉城満委員長 再開いたします。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 企画部としましてはまず今、整理分析に努めておりまして、その後はあわせてなんですけれども、広報に努めていこうと考えております。それから推進についてもなんですけれども、これはただ企画部だけが実施するわけではなくて、全庁体制で取り組む必要ということで考えておりますので、旗振り役として企画部はその役割を担っていくのかなというふうに考えてるところでございます。

○座喜味一幸委員 以上です。

○玉城満委員長 先ほどの座喜味一幸委員の質疑に対する答弁で、企画部長から答弁を訂正したいとの申し出がありますので、発言を許します。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 済みません。先ほど座喜味委員への答弁の中で、沖縄振興審議会の答申は年内にということで申し上げましたけれども、正しくは年内に沖縄振興審議会が開かれて、答申は年明けの1月ごろになると見込んでいるところでございます。

○座喜味一幸委員 これはね、総合点検のほうよね。

○宮城力企画部長 点検のほうです。

○座喜味一幸委員 オークーです。

○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 陳情、24ページの第72号、沖縄都市モノレールに関する陳情なんですけど、陳情では10月1日から4つの駅が延伸、実現して4.1キロですか。トータル17キロ路線が実現したんですけども、まず新たな延伸の実現までの期間と総予算というのはわかりますか、4.1キロ伸ばしたこの。

○仲嶺智土木建築部都市計画・都市モノレール課都市モノレール室長 延長整備についての期間なんですけれども、下部工、下部工の着工が平成25年から平成29年度、そしてまたそれに伴いまして上部工、桁ですね、桁のほうが、平成27年

から平成30年度。駅舎のほうが平成27年から31年度までかかっているところでございます。総予算に関しましては525億かかっております。

○上原章委員 この525億の予算の配分というのは、どういう形で原資は確保できたのでしょうか。

○仲嶺智土木建築部都市計画・都市モノレール課都市モノレール室長 525億なんですけれども、インフラ部—先ほど説明しましたピアとか桁ですね。そこら辺が、そこが380億。インフラ外部、こちらのほうが電源とかですね。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、上原委員から財源、補助金の配分について答弁するよう指摘がされた。)

○玉城満委員長 再開いたします。

仲嶺智土木建築部都市計画・都市モノレール課都市モノレール室長。

○仲嶺智土木建築部都市計画・都市モノレール課都市モノレール室長 財源についてなんですけれども、財源のほうですね、インフラ部については県のほうは10分の9補助ですね。両市のほうが10分の8の補助となっております。費用にしますと、県のほうが152億。県の事業に対して国庫補助が152億。そして県の負担が17億。市の負担なんですけれども市の負担のほうに関しましては、国庫補助が169億、そして両市の負担が42億となっております。

○上原章委員 ちょっともう一回済みません。国をトータルする数字と、県の数字と市町村の数字、もう一回ちょっと。

○仲嶺智土木建築部都市計画・都市モノレール課都市モノレール室長 県の工事の対象としまして国庫補助予算が152億、そして県の裏負担のほうは17億。市町村なんですけれども—済みません、両市なんですけれども、国庫補助事業が国庫補助が169億、そして市の裏負担のほうは42億となっております。

○上原章委員 さっき言う県の裏負担17億、市町村が42億、この裏負担というのは要するに、突き詰めていうと国からの予算ということでもいいんですか、そ

れとも一般財源からそれぞれ県も市町村も出してるということですか。

○仲嶺智土木建築部都市計画・都市モノレール課都市モノレール室長 一般財源のほうから出しているところでございます。

○上原章委員 525億のうち、国がやっぱり大きな負担、予算を組んでもらうわけですけども、この陳情の最後の行に今後さらなる整備延伸をお願いしたいということであるんですけども、今後この延伸事業について、県はどういうふうに考えてるんでしょうか。基本計画とかそういうのがあるのかどうか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。モノレールにつきまして今延長事業が終わったというところでございます。その後の計画についてはですね、今現段階ではございません。ただ、今我々としましては、今鉄軌道の計画案づくりが終わりまして、ルートが決定したと。その鉄軌道を支えるようなフィーダー交通のあり方について今後検討していく必要があるということで、幅広く今検討を進めているというところでございます。その一環で昨年度、モノレールを延長した場合の課題等、影響等について検討を行ったというところでございます。

○上原章委員 処理方針では皆さん今後、公共交通充実に向けて、地域の交通課題、まちづくり等、幅広く検討を行うということなんですけども、今のところ先ほどの答弁では全く延伸、さらなる延伸を今考えてないということなんですか。それとも今後協議をして、その可能性—フィーダー交通もそうですけども、可能性はあるということでもいいんでしょうか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 はい。我々先ほど申し上げたようにですね、今度はフィーダー交通ネットワークのあり方について、市町村と一緒に検討を進めていくという方針でございます。その中で、昨年度やったモノレールの調査結果も踏まえて、しっかりと今後どうあるべきかというのは検討していくんですが、ただ昨年度の調査結果は、あくまでも今現在把握している計画をもとに検討を行ったところでございます。モノレールの今の延長事業もそうですけども、モノレールの延長とあわせて、まちづくり計画、浦添市においてですね、区画整理事業等々を行っております。そういった事業もあわせて、こういった形で需要を確保していくことができるかということも含めて、こういった延長したいという市町村もおりますので、こういった市町村と連携して

ですね、今後、こういったどういう形で需要確保できるのかという観点からも幅広く検討を行ってまいりたいと考えております。

○上原章委員 今おっしゃるように、各地域ではもうやっぱりこの延長のさらなる実現が、要望があるんですけども、県の総合交通体系のこの基本計画に、今後、そういうのをしっかり位置づけていくという方向でいいでしょうか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 はい。総合交通体系基本計画の中ではですね、基本的にはネットワークのあり方というものを位置づけていくものと考えております。ネットワークのあり方としましては、鉄軌道—今回ルート決まりましたので、そういった軸をベースにこういった形で地域と鉄軌道を結ぶかという観点からしっかりネットワークは検討していくことになるかと思いますが、ただ実際の具体的なシステムについては、幅広く検討が必要と思っております。地域のまちづくり計画、またそのニーズも踏まえながら、また関連する市町村と共同でやらなければですね、決まるものではございませんので、総合交通体系基本計画がネットワークのあり方を整理した上で、具体的なシステムについては、地域の方々と公共交通の充実に向けた取り組みの中でしっかり検討してまいりたいと考えております。

○上原章委員 済みません、この件、先ほどから新しい振興計画もこれからしっかり策定しなくちゃいけないわけなんですけども、実際今、さらなる延長、モノレールについてですけれども、具体的に関係機関または市町村と議論を詰めていくと。これ具体的な日程スケジュールあるんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 はい、お答えいたします。

モノレールの延伸に関しましては、一部の市町村から延伸してほしいという要望を我々たくさん受けております。ただこの延長に当たりましては、関連する沿線の市町村の皆さんも一緒になってですね、検討を行っていく必要があると考えております。それで、公共交通の充実に向けた取り組みということで、北中南部という分けをしてですね、その圏域の中で議論していきましようということで、今具体的な検討に向けた調整を各圏域のほうでさせていただいてるところで、まだ具体的な検討は入ってませんが、県としてはこういった沿線市町村も含めてですね、関係者で検討していきたいということをお伝えして、内部で議論をさせていただいてるところでございます。

○上原章委員 よろしくお願ひしたいと思ひます。今回4つの駅が新たにスタートしてですね、本当に地域が今、活性化も含めて、本当に期待されているところなんで、鉄軌道も含めて、今後、県が今目指している交通体系をどうされるのか、ぜひ地域の御意見をしっかりと聞いて努めていただきたいと思ひます。

あと1点、済みません。16ページの—これは前も少しお願ひしたところなんですけども、陳情第48号の4高齢者の安心して暮らせる社会ということで、バス停留所の待ってる人に優しい停留所ということで、実は県内、いろんなバス停見るとですね。また全国や、また海外のバス停と比較すると、これだけ多くのお客様を国内外から沖縄に来ていただいているんですけど、非常に沖縄のバス停が暑いと。もう本当に上屋がないのが多いんですけど。あと、座る場所もないと。ずっと立ちっ放しで待っている方々が多いんですけどね。これ県道、国道、また市町村いろいろあるんですけど、バス停の取り組みというのはそれぞれの役割があるんですか。

○宮城優交通政策課長 はい。16ページの陳情にあるのは基幹バスシステム導入のルートのお話ではあつてですね、バス停そのものはバス協会さんが持っていたり、地域で設置したりとかつていろんなパターンがまたあつたりするんですけども、基本的に道路の歩道の幅とか、バス停の前にある店舗とかとのさまざまな兼ね合いもあつてですね、その上屋が設置できないとか、休憩の椅子が設置できない等々の事情がそれぞれにあるという状況にありまして、先ほど申し上げたような所有者が実はいろんなパターンがあるということも含めてですね、なかなか難しい面があるかとは思つております。

○上原章委員 1000万人観光を目指してここまで頑張つてきて、また高齢化社会がどんどん今加速してる中で、県がリードをしてですね、沖縄のバス停の停留所の本当に優しい停留所を、私はしっかりとリードしてほしいなと思ひますけど、認識はどうですか。

○宮城優交通政策課長 バス事業者さんとしっかりと連携して、議論を深めてまいりたいと思つております。

○上原章委員 いや笑い事じゃないんですよ。

那覇市はね、那覇市も予算組んで、事業者さんと屋根を全部つくるといふことで進めているんですけども、全県を見るとですね、本当に高齢者の方がずっと立っているところもやっぱりありますし、あとちょっと夜だと子供たちとか、

結構女性が暗いところで待ってる。そういったのも結構あるんですよ。そういう意味では私、ちょっと県がリードしてですね、ぜひこれ可能な限り沖縄のバス停が本当に優しいと。そうすると免許証を返上しても、高齢者の方がバスでもっともっと利用できるというような環境が整うと思うんですが、いかがですかね。

○宮城優交通政策課長 我々としましては、まずは基幹バスシステムですね、周辺整備の中でまだ取り組んでいる状況ではあります。かなりその広域的なお話かと思えますし、当然その市町村等々や事業者さんもそうですし、いろいろな方の御協力あってやれるのかなあというところだとは思いますが、ちょっといろいろな我々の陸上交通に関連した意見交換の場ですね、この辺のお話も今後やっていければと思います。

○上原章委員 最後に済みません。具体的にちょっと。処理方針で皆さんは一例えですよ、国道58号久茂地交差点から国道330号コザ十字路まで設置、バス停上屋の設置に取り組んでると。バス事業者と連携してますと。具体的にどのぐらい進んでるかとか数字はあるんですか。

○宮城優交通政策課長 平成30年度までに54基が整備済みでありまして一済みません、ちょっと今手元に割合等の数字がないんですが、大体7割程度は終わってたかと思えます。済みません。

○上原章委員 ぜひですね、太陽もしくは豪雨とか雨、いろいろなケースがありますので、バリアフリー化も含めて取り組むと書いてありますので、県がリードして、県内の広域的に頑張っていたきたいと思います。終わります。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
大城一馬委員。

○大城一馬委員 1点だけ質疑をさせてください。

モノレールの延伸関連でやりますけれども、先ほどから複数の委員から質疑がありました。指摘もありました。要するに、このフィーダー支線、フィーダーの策定、非常に県は慎重になってるという認識をしております。いわゆる採算性の問題ですね。これを盛んに説明しておりましたが、私はこのフィーダー支線というのはスピード感を持ってそれぞれ地域のルート作成をやらない限り

ですね、市町村と連携しながら一まちづくり計画も含めて連携したと言ってますけども、やはり採算性の問題にしてもまちづくりにしても、このフィーダー支線をしっかりと策定をやらないと、まちづくりの計画もなかなか前に進まないのではないかなと思ってるんですよ。やっぱりちゃんとそういった支線が確定すれば、それに向けてまちづくりをしっかりと策定していくと、市町村もね。人口の問題等々、利用者の問題等々も含めてですね、非常にこういったことに大きな影響があるのではないかなと思ってるんですが。ちょっとスピード感がないなという認識をしますけど、部長どうですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 フィーダー交通については委員のおっしゃるとおりスピード感持って行うということは重要だと思っております。ただ、フィーダー交通の整備に当たりまして、基本的に市町村に対しても整備に当たりまして、応分の負担も出てくる可能性もございます。そこは関連する市町村皆さん一緒になってですね、どういった形でこれ採算とれるのか、しっかり持続的に運営できるのかっていう観点から幅広く検討を行っていくことが重要だと思っております。そういった観点から、市町村とともに検討できるような体制をつくっていきたいということで今、調査させていただいているところでございます。

委員がおっしゃるとおり、まちづくり計画に関しましても、当然ものが決まらなないと具体的な計画ができないというのはおっしゃるとおりだと思います。ただ、採算を確保するためには最低どういった規模の開発をしなければいけないのか、どういったような需要喚起策をやらなければいけないのか、そういった見通しを一定程度立てないとですね、また事業化に向けた具体的な取り組みというのでも難しくなってくるかと思っておりますので、まずはしっかり市町村と今の現状をしっかりと整理した上で、どういった取り組みが必要なのかっていうのを検討した上で、具体的な取り組みを加速してまいりたいと考えております。

○大城一馬委員 採算性の問題ということを盛んに説明しておりますが、やっぱりね、いわゆるまず、L R T導入をして、ある地域でですね。しっかり県がその路線だという確定すればですね、それなりにまちづくりはね、加速するんですよ。そうすることによって利用者もふえていく、まちづくりが、人がにぎわうまちに一まちづくりをします。自然に利用者がふえれば、当然採算性も確実に改善できるんですよと、私は思ってるんです。これはですね、私どもの世界の先進地域、L R T導入一番いいところがフランスのストラスブールね。あそこも行ってきたんですけども、やっぱりそういうことでね、どんどんこうい

う策定すれば、我々一昨年高雄も行ってきました、高雄もね。策定することに、ちゃんと一先ほど申しますようにまちづくりがどんだん加速すると。そして、人がにぎわう。そして利用者もふえる、当然のことながら。そういうことで捉えて、早目の一いつまで、もうずっと前からね。寺本さんとも盛んに議論したんだけど、これまでも。なかなか一いつもの市町村と連携して検討するという段階。それ以上超えてないんだよな。ましてやこのLRT導入については、国土交通省も一これ前もお話ししましたけども、国土交通省も、15年度に交通アクセスでね、まちづくりの視点から、LRTの導入、これを推進してるわけよね。そして、事業の、事業化のための支援策もちゃんと国はつくってるわけよ。ですからそういったことも含めて一いつまでも僕はもちろん、名護一那覇間のね、縦貫鉄道、これ必要と思いますよ。否定はしませんよ。これ当然やってください。しかし今のままでは、これ鉄軌道のこの縦貫がね。完成しないとこのフィーダー、フィーダーもね。策定しないとよ、つくらないと。事業計画に進まないというような感じが受けるんですけどもね。そうじゃなくてね、やはり市町村でも、南風原、与那原、那覇間の話しますと、那覇でも路面電車の導入で計画策定しているわけよね。一昨年ですか。そして、南風原と与那原でも盛んにいろんな施設、先進視察をね、やって、商工会がやって、相当今、学習会、勉強会もやってるわけですよ。ですから、ここから県の対応がスピード感持って、この件を策定することによって、地域のまちづくりも、採算性の問題も克服すると思ってるんですよ。もう締めますけれども。部長、結構ね、今、今の謝花副知事もね、部長時代は前向きな答弁をしてたんですよ。ところが副知事になったら、なかなか答弁してくれないんだよ、質問しても。そういうことで、ぜひですね、皆さん方の声もわかるんですけども、考え方もね、しかしやはり卵が先か鶏が先かというのがございますけれどもね。部長、そういうことで、やっぱりスピード感を持って早期なフィーダー支線の策定についてどう思いますか。

○宮城力企画部長 フィーダーについても、県の取り組みだけではなくて市町村だけでもなくて事業者さんもおりますし、いろんなさまざまな形態がございますので、圏域で、まず意見を取りまとめていただきたい。もちろん県も、これにはコミットしていきますが、そのため、さっきの中部圏域では、その現状についてですね、フィーダー交通についての課題等の認識を、認識について共有したところですよ。そのあたり一歩ずつ一歩ずつですね、進めながら、スピードが遅いという御指摘ですので、取り組みが進むように頑張っていきたいと思えます。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 質疑なしと認めます。

以上で、知事公室、企画部、商工労働部及び土木建築部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。

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。

次に、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願います。

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20件と、本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、視察調査日程についてを議題といたします。

休憩いたします。

(休憩中に、視察調査日程について協議した結果、別添視察調査日程案のとおり行うことで意見の一致を見た。)

○玉城満委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

視察調査日程につきましては、案のとおり決することとし、議長に対し委員派遣承認要求をしたいと存じますが、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。

なお、委員派遣の日程、場所、目的及び経費等の詳細な事項及びその手続につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された陳情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 玉 城 満