

新沖繩振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録
＜第2号＞

令和2年第6回沖縄県議会（9月定例会）

令和2年10月8日（木曜日）

沖 縄 県 議 会

新沖縄振興・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2年10月8日 木曜日
開 会 午前10時3分
散 会 午後2時36分

場 所

第7委員会室

議 題

- 1 陳情第54号の5、第112号、第113号、第152号及び第153号の2
- 2 県経済の振興発展及び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（新たな沖縄振興計画の策定に係る進捗状況について）
- 3 県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立（沖縄関係税制の優遇措置の現状及び今後の取組について）
- 4 閉会中継続審査・調査について

出 席 委 員

委 員 長	中 川 京 貴 君
副 委 員 長	大 浜 一 郎 君
委 員	下 地 康 教 君
委 員	座 波 一 君
委 員	呉 屋 宏 君
委 員	仲 村 未 央 さん

委員 比嘉京子さん
 委員 島袋恵祐君
 委員 渡久地修君
 委員 翁長雄治君
 委員 國仲昌二君
 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	城間敦君
企画部 部長	宮城力君
企画調整課副参事	武村幹夫君
企画調整課副参事	宮城直人君
企画調整課 班 長	喜瀬達也君
企画調整課 主 幹	與座直也君
企画調整課 主 幹	兼島篤貴君
交通政策課副参事	大嶺寛君
商工労働部産業政策課班長	當間隆治君
商工労働部ものづくり振興課長	古波藏寿勝君
商工労働部情報産業振興課班長	本永哲君
文化観光スポーツ部MICE推進課主査	大濱克行君
土木建築部建築都市統括監	島袋登仁雄君

○中川京貴委員長 ただいまから、新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会を開会いたします。

陳情第54号の5外4件、本委員会付議事件県経済の振興発展及び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新たな沖縄振興計画の策定に係る進捗状況について及び沖縄関係税制の優遇措置の現状及び今後の取組について並びに閉会中継続審査・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、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。

初めに、陳情第54号の5外4件の審査を行います。

ただいまの陳情について、知事公室基地対策課副参事、企画部長、商工労働部ものづくり振興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、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。

まず初めに、陳情第54号の5外3件について、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 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。

陳情に対する説明資料、目次2ページを御覧ください。

企画部関係の陳情は、継続が3件、新規が1件となっております。

前回の処理方針に変更のない陳情につきましては説明を省略し、変更のある陳情及び新規の陳情について御説明いたします。

6ページを御覧ください。

陳情第112号路線バス運転士のコロナウイルス感染症対策に関する陳情につきまして、変更した箇所を下線で示しておりますので、読み上げて御説明いたします。

経過・処理方針等欄の1を御覧ください。

県では、公共交通機関の持続的な感染防止対策の定着を支援するため、沖縄県公共交通安全・安心確保支援事業において、路線バス事業者21社に対し車両1台当たり5万円の奨励金を支給したところです。

また、国においては、感染症拡大防止対策のための設備導入費用等を補助することとしております。同補助金ではバス運転席仕切りカーテン障壁の設置も対象となり、県内路線バス事業者においても活用が見込まれております。

次に、新規の陳情について御説明いたします。

8ページを御覧ください。

陳情第153号の2令和3年度沖縄振興予算の拡大確保並びに沖縄鉄軌道の早期実現を求める陳情について、処理方針を御説明いたします。

沖縄21世紀ビジョン基本計画を着実に実施していくための総合的な交通体系のビジョンを示した沖縄県総合交通体系基本計画においては、県土全体において高水準な都市機能を提供するため、高次機能を有する那覇と各圏域の中心都

市である名護、宮古、石垣との移動時間を1時間とする圏域構造の構築を図ることとしております。

当該計画に基づき、県においては、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向け取組を進めているところです。

鉄軌道の導入に当たり課題となっている費用便益比については、現状で考え得る合理的な手法を用いて検討を行った結果、ケースによっては1を超えることを確認し、令和2年8月に開催した学識経験者で構成する検証委員会において、前提条件や算定手法について科学的、論理的であると考えられるとの評価をいただいたところです。

また、持続的な運営を可能とするためには、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設が不可欠と考えており、当該制度の創設等について、国に対し要請を行ってきたところです。

県においては、令和2年秋頃に新たな沖縄振興に必要な制度についての中間報告を行うこととしており、鉄軌道についてもその中に盛り込み、国との議論を加速させ、その実現に向け取り組んでまいります。

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、よろしくお願いいたします。

○中川京貴委員長 企画部長の説明は終わりました。

次に、陳情第152号について、商工労働部ものづくり振興課長の説明を求めます。

古波蔵寿勝商工労働部ものづくり振興課長。

○古波蔵寿勝ものづくり振興課長 商工労働部関係の陳情につきまして、処理方針を御説明いたします。

商工労働部関係は、新規陳情が1件となっております。

要旨は省略し、処理方針を御説明いたします。

資料9ページを御覧ください。

陳情第152号沖縄県産酒類に対する酒税の軽減措置の期限延長に関する陳情、陳情者沖縄県酒類製造業連絡協議会会長嘉手苺義男。

1、酒類製造業は、離島を含む地域の産業や雇用の確保に寄与し、製造業の少ない本県において大変重要な製造業となっておりますが、酒類業界は出荷数量の減少や新型コロナウイルス感染症拡大により、厳しい経営環境にあり、酒税軽減措置の廃止による影響等を考慮すると、同措置の継続が必要と考えております。

県としては、酒類業界や関係団体と連携し、酒税軽減措置延長の実現に向けて、取り組んでまいります。

2、原料米価格の引下げについては、原料米の販売価格の所管が国であることから、酒造組合との意見交換を引き続き行いながら、酒類業界と連携した国への要望を検討してまいりたいと考えております。

以上で、陳情の処理方針についての説明を終わります。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○中川京貴委員長 商工労働部ものづくり振興課長の説明は終わりました。

次に、陳情第54号の5について、知事公室基地対策課副参事の説明を求めます。

城間敦知事公室基地対策課副参事。

○城間敦基地対策課副参事 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。

継続審議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、よろしくお願いいたします。

○中川京貴委員長 知事公室基地対策課副参事の説明は終わりました。

次に、陳情第54号の5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。

○島袋登仁雄建築都市統括監 土木建築部所管の陳情につきましては、知事公室及び企画部との共管となっております第54号の5、1件が継続審査となっております。

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、よろしくお願いいたします。

○中川京貴委員長 土木建築部建築都市統括監の説明は終わりました。

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自ら通知し、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。

また、この際、執行部の皆様に申し上げます。

答弁に際しては、要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が諮られるよう御協力をお願いいたします。

質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 よろしく申し上げます。陳情番号54号の5、2ページです。54号の5の1番ですね。離島航空路線の運賃低減についてでありますけれども、一括交付金以前は移動コスト軽減の措置については、私の記憶ではですよ、県管理空港の着陸料を軽減して、これを原資として航空会社が移動コストの軽減措置を行っていたということを記憶しているんですが、これは間違いないですか。

○宮城力企画部長 現行の一括交付金を活用した交通コスト負担軽減事業、これを行う前はですね、国の特別調整費を活用して実証事業から始めて、平成24年度から本格的にこの事業を行っているということでございまして、航燃税の軽減があって航空運賃が安くなっているという現状はあると思っておりますけれども、着陸料軽減を財源とした事業を展開したということについては記憶にございませぬ。

○大浜一郎委員 このような資料を見たものですからちょっと確認をしたかったんですが、この問題は今後の次期振興の中でも重要な問題だというのは共通認識だというふうに思いますが、例えば今回、この一括交付金を使ったこういう軽減措置の財源ですね、そういったものが仮に難しい状況になった場合は、現行の運賃を維持する、もしくは継続するためにどのような措置が考えられますか。要するに一括交付金がなくなれば、そういった移動コストの軽減措置というのが非常に維持が難しいというふうな形になっていくのか。

○宮城力企画部長 今、交通コスト負担軽減事業は単年度で25億程度、国庫ベースでいっても20億近くの経費がかかっていると思っております。新たな振興計画においても、この交通コスト負担軽減事業は実施するという方向で検討を進

めておりました、国においてもですね、必要な財源について制度で盛り込めないかという方向で今検討しているところでございます。これを県単でやるというのは非常に額が重過ぎるということもあって、加えてこの事業を実施したことによって離島住民の皆様、移動が非常に便利になった、利便性が高まったというアンケート調査もございますので、この制度についてはぜひ維持していきたいというふうに考えているところです。

○大浜一郎委員 一括交付金という名前のできるのかどうなのか分かりませんが、これはぜひ継続していかないと非常に難儀なことになるなと思いますので、これは本当に離島振興の一丁目一番地の中の重要政策に入れるべきだというふうに思いますけど、もう一点ですね。本土と沖縄本島間とか、沖縄本島とか離島間の航空機燃料税の軽減措置、これは令和4年の3月31日までですよ。今キロ当たり9000円でしたっけ、その維持が令和4年の3月31日までということでもありますけれども、これも相当効果があると私は見なければいけないと思っているんですね。これは例えば本土から離島間、沖縄本島間、また本土ー離島間もそうですかね。今本当にこのような軽減措置が、例えば誘客の際にもコスト軽減になる一つの大きな要因になっているというふうに思います。これもまた元に戻ってしまうとですね、今2分の1ですから1万8000円、本則でいくと2万6000円ですよ。1万8000円の今で9000円ということで、これもとても大事な税制支援だと思います。あと、着陸料とかですね、航行援助施設利用料等々がありますよね。これも今沖縄の特例というのはどのような状況になっていますか。

○宮城力企画部長 空港に係る公租公課としましては、まず航空機燃料税の軽減、これは沖振法に基づくものでございます。委員おっしゃるとおり、令和4年の3月末で切れるということになっております。これら税制については、新たな沖縄振興の制度提言の中で継続、あるいは拡充を求めていくこととなります。あと着陸料と航行援助施設利用料、これについては毎年度の国の予算措置の中で図られるものとなっておりますので、この継続に向けても、これは文化観光スポーツ部が担当になるんですけれども、担当部と連携して軽減の継続に向けて取り組んでいきたいというふうに思っております。

○大浜一郎委員 着陸料と航行援助施設利用料に関しては、沖縄に特別な、沖縄の部分に関してというような枠組みの中での制度設計があるというわけではなくて、全国的に軽減措置みたいなものが取られているんですか。

○宮城力企画部長 着陸料も航行援助施設利用料も沖縄に適用される率がございまして、適用額が軽減されているという現状にございます。

○大浜一郎委員 どれぐらい軽減されていますか。

○中川京貴委員長 休憩いたします。

(休憩中に、企画部長から所管が文化観光スポーツ部であるため、詳細は把握していない旨発言があった。)

○中川京貴委員長 再開いたします。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 いずれにせよ移動コストをやるためにはいろんな制度が絡み合って実現されているというのも現実でありますので、税制特例も含めてですね、これは一丁目一番地として強く強く訴えないと、1時間以内の移動云々というのも非常に難しくなってくるし、これは観光の誘客にも物すごく響いてくることです。これだけギリギリにしちゃったから、これを延ばしていくためにはそういった制度設計で交通コストに関しては下支えをしていかないと、とてもじゃないけど厳しい状況になるなというふうに思いますので、ぜひ強く取り組んでいただきたいと思います。

それと、波照間空港の再開についてですけど、竹富町が昨年19年の8月にスカイサントアビエーションというところと波照間空港の路線開設に向けて不定期チャーターの包括連携協定を結んであるんですが、その後、進捗状況とか何か積み上がった議論がなされているのかなど。この処理の内容でもそういった包括連携がされておりますというふうにあるんですが、その後の積み上げた情報、あれは多分に令和4年の就航を目指すとあったのかな。2年後か3年後の就航を目指すということだったんですけども、この辺の議論の積み上げとか、その辺はどういうふうな認識がありますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 お答えします。

令和元年の8月6日に竹富町と株式会社スカイサントアビエーションが連携事業の実施に向けて協定を結んだという話は聞いておりまして、その協定に基づいていろいろ竹富町とやり取りをされているということではあるんですが、

竹富町の波照間航空路線復活プロジェクトの概要によるとですね、先ほど委員おっしゃっていたように、令和4年度の不定期チャーターに向けて運航再開を目指すとしておりますが、竹富町に確認したところですね、若干スケジュール的には遅れているところもあるんですけども、今年度はプロジェクトの第1弾としていろいろ事業は展開しているんですが、今後スカイサンタさんと連携しながら様子を見て進めていくというふうなところで、意見交換をさせていただいているところです。

○大浜一郎委員 ですので、どこまで積み上がった意見交換ができていたのかなということをちょっと確認したかったんですよ。あれから約1年ぐらいたちますよね。

○大嶺寛交通政策課副参事 竹富町とスカイサンタアビエーション株式会社とは、先ほど申し上げたプロジェクト第1弾の中で人が集う手段と人的交流の場の整備とか、その航空機のリース調達に関する調査、そういったものを竹富町から事業委託を受けて実施していると。プロジェクト第2弾の内容についてはこれから決定していくというふうなことで進められているそうです。

○大浜一郎委員 ありがとうございます。これはこれで進めておいてもいいんですが、第一航空の就航の件も今ありますよね。あれは下地島空港を整備拠点にするとか何かという話でしたっけ。これはサンタの件だね。この第一航空に関しては可能性はどうなんですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 第一航空につきましては、県が今年3月に国と県のほうで支援させていただいています機材について、再利用してくださいというふうなことで事業遂行命令を発出しました。そこで、この機材を有効活用して就航したいというふうな意向を示しております。その中には波照間のほうも就航したいということでしたので、現在県と国のほうでいろいろ就航に向けてですね、第一航空様の事業計画がどのようなものなのかとかそういうふうなもの、もちろん地元の皆様の協力とか理解とかそういうのも必要ですので、そういうものを確認しながら取り組んでまいりたいと考えております。

○大浜一郎委員 第一航空の可能性も少し深掘りして探っていただきたいなと思います。

あと1点で終わります。陳情第152号、新規の9ページですけども、酒税

の問題ですけど、今回1年間の酒税の軽減措置の延長を内閣府もされているというふうにお聞きをしております。1年の延長ではございますが、とにかく1年でも延長する中で極めて大事だなと思うことがありまして、実は地域の酒造関係の皆さんとお話しをすると、酒造関係で今後これを延長していく、またある意味次の計画にのせていくというような希望があるやに聞いていますが、実は業界内できちんとした抜本的な出口戦略の話が積み上がっているようには、やっぱりちょっと見えないんですね。ですので、これを本当にどういうふうにして出口戦略をしっかりとやって、本当の意味で陳情書にも書いてあるように自立した感じのものにしていくのかということの議論を、もう少し県とすり合わせをして理論武装をしなければいけない。理論構築をしなければいけないと思ったりもしているんですね。ですので、今後1年延長が仮に認められたとしても、1年後にはまた終わりが来るわけですよ。今後、業界ともしっかりと議論の構築のすり合わせ、そして、ああ、これならねというようなところの議論のまとめを僕はすべきなんだろうなというふうに思いますが、今現在どのような議論のすり合わせ、積み上げができていくのか少しお伺いをしたいと思います。

○古波蔵寿勝ものづくり振興課長 お答えします。

1年延長、それからその後どうするかということはですね、酒造組合、それからオリオンビールさんと昨年度から議論はしているところでございます。ただ、まだかちつとしたのが出てきていない状況ではありますけれども、そういった議論を重ねながらですね、今後1年延長の部分、それから新たな振興計画の策定スケジュールも見ながら固めていきたいと考えております。

○大浜一郎委員 税制特例を利用して地域の産業が大きくなっていくというのは非常にいいスキームなんです。ですので、1年後の出口をどうしていこうかということは本当に真剣にやりましょう。そして、できるだけつなげていくような形にできればいいなと思っています。これは本当に議論がとても大事だと思いますから、ぜひその積み上げはお願いをしたいと思います。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 今ちょうどお酒の話をしていましたので、これから行きます。

お願いします。陳情第152号ですね、9ページ。今の議論と言いたいことは一緒ではあるんですけども、最近ちょっと県内の酒税の優遇措置が逆に自立を妨げているんじゃないかみたいな趣旨の主張をしている本が売れたりですね、いろいろまたずっとこの制度は続いているものですから、過去には一部の会社が身内に高額な報酬を払ったとかということ批判するような部分があったりしたものですから、そういう中で今話したと思うんですけども、やっぱり単純延長ではなくて、何かやはり先ほどの出口戦略も含めて、外に出すものと中で消費するものの率を変えとか、大きい会社と離島の会社の率を変えとか、そういうような議論が必要じゃないかなというふうに思っているんですけども、その辺はどうですか、皆さんの考えは。

○古波蔵寿勝ものづくり振興課長 業界の希望としては単純延長ということが希望として出ております。ただ、復帰特別措置法によって措置されて、これまで10回、今回11回目になるんですかね、延長ということになります。そういった中で本当に単純延長でいいのだろうかという議論もですね、先ほど申し上げたとおり昨年度からやっております。ただ先ほども申し上げましたけれども、業界の中でもかちっとこれでいこうというのが、議論は進んでいるんですけど、まだ外に出せるような段階にはちょっとないものですから、一応議論は進めているということで御理解いただければと思います。

○大城憲幸委員 今話があるように少し難しい話だとは思いますが、この陳情文書表の中にもありますけれども、我々もいろんなところに会合等に行く中で、本当に若い皆さんを中心に泡盛の消費というのは目に見えて日に日に減っていったりしているなど。お酒の種類も本当に多様化しているというのを本当に実感するものですから、そんな中で47酒造所、離島も含めてこの産業をどう守っていくのか、どう自立につなげていくのかというのは非常に難しい話だと思います。過去にも皆さん頑張ってもらって古酒の郷の取組もしてきましたけれども、なかなか思うようにはいかなかった。それを見ても、やはり話があったように非常に難しい議論だとは思いますが、単純延長のほうが楽なんですけれども、ただこれは切り込んでいけないと思いたいですので、あまりまた時間もありませんので、ぜひ具体的に、厳しい話、お叱りを受けるかもしれませんが、提案をできるように頑張ってください。これは要望に変えます。お願いします。

もう一点、お願いします。陳情54号の5の中の先ほどもありました栗国の件、4ページです。少しまた確認させてください。この陳情では栗国一那覇間の再

開に向けて国庫補助の拡充を求めているわけですよね。この議論も前からありはするんですけども、やはり県としては実質的な差額を埋めてもらいたいというような要望をしていきますということなんですけれども、その国との話合いの状況というのはどうですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 お答えします。

この国庫補助の拡充の要求については、国と直接やり取りしているわけではなくてですね、全国地域航空システム推進協議会を通じまして—この協議会は40都道府県と18市町村から構成される協議会なんですけれども、そちらの協議会を通して国のほうに毎年要望している状況でございます。

○大城憲幸委員 前からそういう議論でなかなかこの実現性は厳しいのかなと。なかなか進展しているような話題が見えてこないものですから、厳しいのかなと思っています。そういう中で今粟国便の再開に向けて議論をするわけですけども、これがあるのとないのとでは、これが見直されるのと見直されないのとでは参入する企業なんかも変わってくるのかなと思いますけれども、今その辺は実質的な赤字の補填がないと参入できないとか、この要望に基づいた企業との話合いというのものもあるんですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 こういう補助に関する議論もいろいろあると思うんですけども、第一航空のほうに機材に関する補助金の遂行命令を発出したときに、第一航空のほうからは就航したいという意向はいただいております。そのときにいろいろ事実確認をさせていただく中で運航費補助の話もさせていただきましたが、当面は運航費補助は受けずに就航する方向で検討したいというふうなことはあるんですけども、やはり実際飛んでいただくと当然厳しい状況というのでも想定されますので、その辺については運航事業者のほうともいろいろ協議させていただきますけれども、国のほうにも引き続きそういうふうな制度を拡充することはできないかというのは要請していきたいなというふうに考えております。

○大城憲幸委員 言いたいのはそこなんですけれども、やっぱり基本的には飛んでいただくからには最初から赤字が出て補助があるからという前提ではなくて、何とか経営が成り立つように事業を進めてもらわないといけないわけですよね。そういう意味で、まだ今拠点をどこにするのかとか、そういうものも決まっていないんでしょうけれども、2機ありますから、粟国—那覇以外に例

例えば下地島から、また多良間とか久米島とか、あるいは鹿児島島の与論とか、やっぱりそういうような組合せも必要だと思うんですけども、やっぱり今具体的に動き出すことによって各離島からの声、うちも飛ばしてくれというような要望も出てくると思うんですけども、その辺についてはどういうところから出ているのか、あるいは鹿児島になるけれども向こうなんかも可能性が高いんじゃないとか、そういう現時点での検討状況はありますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 現時点では、陳情にも上がっておりますとおり、粟国路線のほうと波照間路線のほうでいろいろ要望等ございますが、ほかの路線については特に要望は聞いておりませんが、やはり単独の路線だけですと収入という面では厳しいのかなというふうなところもありますので、今後はほかの路線、今委員おっしゃったように鹿児島の、例えば離島の路線とか県内のほかの路線も含めてですね、そういうふうなものも検討できないかというのは協議させていただきながら、収入をいかに増やしていくかというのは検討していきたいと考えております。

○大城憲幸委員 ぜひお願いしたいと思います。

最後に確認ですけども、これは補助で20億近くの税金が入っているわけですが、ここは飛ばしちや駄目とか、何かそういう規制みたいなものというのはあるんですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 機材につきましては、最初に申請していただくときにですね、今機材2つありますが、1つは粟国路線、もう一つは石垣ー波照間、石垣ー多良間と。こちらに就航していただくということで補助しておりますので、この路線に今のところは限定されているような状況です。

○大城憲幸委員 ですから、その辺は今言った当然最初の事業の目的があるはずですから規制はあると思うんですけども、そこはできる限り何とか赤字にならないような規制の緩和というのは、県のほうで努力できるところは最大限努力をして、そしてほかの多くの離島も島民からの声もあるようですから、その辺も聞いて何とか県民の足を誘致させる。そして、その事業者が継続して経営できるような仕組みを頑張って早急につくってもらいたいと思いますので、要望して終わります。ありがとうございます。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

渡久地修委員。

○渡久地修委員 ちょっと関連して酒税の件で、先ほど来ありましたけれども、この処理方針と、それから要望の中で出荷減、それから新型コロナとかが大変厳しいから税制の延長、それから原料米価格の引下げという要望が出ているけれども、ちょっと基礎的なあれですけど、県内の酒造会社の数と雇用数、それから出荷額というのか、生産額というのか、その辺ちょっと教えてください。

○古波蔵寿勝ものづくり振興課長 泡盛に関して申し上げますと、酒造所は45か所、酒造所一お酒を作っているところですね。販売をしているところも含めると、プラス2で47になります。それから雇用数ですけども、役員を除いた常用従業員数については593名、2018年のデータと聞いております。それから出荷量ですけども、令和元年の出荷量は、泡盛についてはこれは30度換算という数字になりますけれども、1万6369キロリットル、ビールに関しては5万1840キロリットルになっております、ビール等ですね。

○渡久地修委員 これは直接雇用数だと思うんだけど、いわゆる波及雇用数というのか、これはどこまで含めるのかな。運輸それから消費する居酒屋、スナックとかいっぱいあるよね。そこまで含まれると思うんだけど、皆さん当然計算していると思うんだけど、この泡盛業界、ビール業界のいわゆる波及雇用数というのは幾らになりますか。

○古波蔵寿勝ものづくり振興課長 すみません。厳密な雇用数の波及効果というのはちょっとすぐには出せないんですけども、たしか波及効果については平成28年の調査事業がありまして、それで泡盛が販売数量の1.6倍、それからビールが1.4倍だったと記憶しております。

○渡久地修委員 もし後でまた数字が分かるんだったらぜひ教えてください。午後まで審議は続くと思うから。

それで、これは2つの陳情の要旨があるんだけど、今回のコロナで泡盛業界、ビール業界というのは相当な打撃を受けているんじゃないかなと思うんだけど、その辺の状況はどんなふうに把握していますか。

○古波蔵寿勝ものづくり振興課長 コロナウイルス感染拡大による影響ということですね、両者ともヒアリングによって聞き取りをしております。ちよっ

と古くなりますが、泡盛業界は飲食店やお土産の売上減少、そういったもので4月から6月期については前年度同時期比23%の売上減と。特に飲食店などの業務用向けについては大分影響を受けていると聞いております。それからオリオンビールですけれども、こちらも外出自粛または飲食店での消費減に影響されまして、同じく4月から6月期、前年同月比で34.8%減と聞いております。

○渡久地修委員 もう10月なんだけど、4・5・6月、7・8・9月、これは皆さん聞き取りはやっていないですか。

○古波蔵寿勝ものづくり振興課長 7、8月については聞き取りはしていると。ですけれども、今すみません。ちょっと手元に持っておりません。

○渡久地修委員 委員長、これも後で報告お願いしますね。この陳情は9月4日に出されているんだけど、酒税の延長、それから原料の引下げとかあるんだけど、今のコロナの影響で物すごい大打撃だと思うんだよね。この2つをやれば生き残っていけるかといったら、それも大変だと思うのよ。だからどんな支援策がこの陳情以外にもあるかというやつを検討しないといけないと思うんだよね。それで今の雇用調整助成金の問題とか、融資の問題とか、いろんな問題があるよね。これは個別の企業について聞くわけにはいかない。そういった指導とか支援というのは、県としてもしっかり今皆さん滞りなくやられていますか。

○古波蔵寿勝ものづくり振興課長 特に泡盛業界についてはですね、先ほどおっしゃった持続化給付金、それから雇用調整助成金、そういったものの御案内と、それから県で実施している琉球泡盛再興プロジェクト支援事業というのがございまして、その中で経営をよくするための施策として中小企業診断士を派遣しておりますけれども、この中小企業診断士を活用しまして申請についてのアドバイスとか、そういったものも行っております。また、先ほど申し上げた琉球泡盛再興プロジェクトではですね、各社が行うプロモーション、それから組合が行うような泡盛全体のプロモーションとか、先ほど申し上げた中小企業診断士による経営改善指導、そういったものも継続的に行っているところです。

○渡久地修委員 ぜひ大いに支援してくださいね。皆さんの処理方針で、製造業の少ない本県において大変重要な製造業ということで、位置づけはもう雇用の確保に寄与しているということで物すごい位置づけをやっているんだけど、実際にそれを維持して広げていくためにどうするかという支援策をもっと持た

ないと、この2つの陳情のあれだけじゃなくて、やっていく必要があるんだけど、その辺について教えてください。

○古波蔵寿勝ものづくり振興課長 泡盛の振興については、県だけではなくて国も連携して行っているところがございます。海外輸出プロジェクトとかですね。それから商工労働部としては、現在コロナの状況でなかなか厳しいところがありますけれども、県外とか海外でのプロモーションも支援したいといった状況はございます。今後どうするのかというお話については、酒造組合等と話をしているところもありますし、それからわたしたショップ、東京などは沖縄ファンが結構沖縄の物産などをお買い求めいただいているということもございまして、わたしたショップで11月にちょっとキャンペーンを張ろうということもしております。それから今月に開催されます産業まつりにおいても、酒蔵ツーリズムを、全事業所ではないんですけども、協力いただける事業所ではやっていただくと。それから大手スーパーとも連携して販売ブースを設けるという話も現在進めております。

以上です。

○渡久地修委員 これは午後の議論でもまた出てくると思うんだけど、泡盛業界とかを支援していくというのはとても沖縄にとって大事だから、ぜひ頑張ってください。先ほど言った資料はできれば早めにまたよろしくお願いします。

以上です。

○中川京貴委員長 資料要求が2つ出ていますので、よろしいですか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 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、補助答弁者入替え)

○中川京貴委員長 再開いたします。

次に、本委員会付議事件県経済の振興発展及び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新たな沖縄振興計画の策定に係る進捗状況についてを議題といたします。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 それでは、新たな沖縄振興計画の策定に係る進捗状況について御説明いたします。

資料1を用いて御説明いたします。

1ページを御覧ください。

ここでは新たな振興計画策定に向けた基本的考え方(案)について御説明いたします。

新たな振興計画については、本年3月に取りまとめた沖縄21世紀ビジョン基本計画総点検の結果や4月に提言をいただいた新沖縄発展戦略を踏まえるとともに、SDGsを反映させ、ウィズコロナからアフターコロナに向けた将来を見通す中で、本年中に新たな振興計画の骨子案を取りまとめることとしております。

次に、2ページを御覧ください。

ここでは新たな振興計画の基本的な枠組み(案)について、御説明いたします。

新たな振興計画においては、現行計画の沖縄21世紀ビジョン基本計画で掲げる社会と経済の2つの基軸に、環境を加えた3つの枠組みを各施策に通底する基軸として検討を進めております。

右側の図を御覧ください。

環境、社会、経済の3つの枠組みを統合的に解決することで、SDGsの推進を図るとともに、県民が望む沖縄21世紀ビジョンの将来像実現を目指してまいります。

次に、3ページをお開きください。

ここでは新たな振興計画の体系(案)について御説明いたします。

新たな振興計画においては、引き続きおおむね2030年をめどとする沖縄21世紀ビジョンで掲げる将来像の実現や固有課題の解決を目指してまいります。

右側の図を御覧ください。

現計画の3層構造、上の緑色で示す沖縄21世紀ビジョン、青色で示す新たな振興計画（基本計画）、オレンジ色で示す実施計画に基づき施策を展開し取組を行うこととし、青色の基本計画に係る計画展望値とオレンジ色の実施計画に設定する施策の成果指標との間に、基本施策の業績を評価する中間的な成果指標を設け、進捗管理を行う方向で検討を進めております。

次に、4ページをお開きください。

ここでは前回の本委員会で説明いたしました、新たな沖縄振興に向けたスケジュール（予定）を添付しております。

スケジュール表の上段には、新たな振興計画の策定に向けたスケジュール、これは具体的取組になります。下段には新たな沖縄振興の制度提言、これは国に対して求めていくことになります。この制度提言のスケジュールを記載しております。

上段の新たな振興計画の策定については、本日御説明いたしました内容が記載されております。

下段の制度提言の真ん中、やや左側の青枠を御覧ください。

制度提言については、今月末に新たな沖縄振興のための制度提言（中間報告）を予定しており、現在、中間報告に向けた取りまとめを進めているところでございます。

その後は、内閣府をはじめ関係省庁と内容の調整を行うとともに、市町村長や経済団体等との意見交換を踏まえ、提言する制度について精査・充実を図ってまいります。

次年度当初には、新たな沖縄振興のための制度提言として取りまとめ、国へ提言することを予定しております。

以上、簡単でございますが、新たな振興計画の策定に係る進捗状況についての説明を終わります。

○中川京貴委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、新たな沖縄振興計画の策定に係る進捗状況についての質疑を行います。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行い、重複することがないように簡潔にお願いいたします。

質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 新たな振興について、大変重要な時期に入っております。今回

の代表質問でも取り上げましたとおり、今後の展開についての話なんですが、この4つの特殊事情のほうは継続されるという考え方がありますがけれども、これに変わりはないんですか。

○宮城力企画部長 沖縄振興特別措置法の立法目的として掲げられている4つの特殊事情、歴史的事情、それから地理的事情、自然的事情、社会的事情ですね。この4つの特殊事情があるがゆえに、沖縄振興については引き続き措置が必要であるという考えでございます。

○座波一委員 約50年やってきて、成果としての社会資本の整備はある程度いっていると。しかしながら、まだ道半ばであるという現実があるわけですね。これはあえて細かくは言いませんが、それをさらにまた次に向けて進めていくための大事な時期としての次の10年なのか分かりませんが、それを提案するときにはですね、もう少し突っ込んだ具体的な事情というか、そういう意味での根拠、特殊事情という以外の必要であるという根拠が必要ではないかと我々自民会派ではいつも議論をしております。すなわち、また新たな戦略も見えにくいということに今つながっているわけですね。そういう状況の中で、国と交渉するということにおいては、非常に説得力が薄いんじゃないかという懸念があるわけです。まず1つに製造業の議論をしました、代表質問で。その中でどうしてそういうことがあるかという、今国が製造業の必要性について提言しているわけですよ、国側が沖縄に対して。沖縄もいろんな意味でのゾーニングも含めてやっているわけですが、それとの整合性に一つも触れていないというのが疑問であります。

もう一つは、さきの代表質問で富川副知事が、従来型の製造業はもう沖縄には要らないという旨の発言をしました。これは大変大きな問題だなと今思っていますけれども、製造業、今県にはものづくり振興課もあるわけですので、製造業は当然必要という前提に立っているだろうし、今沖縄の経済がしっかりと自立に向いていないという原因の一つに製造業の構成が少ないというのは明らかなんです。これをなし得ない限りは、本当の意味での自立型は難しいのではないかという指摘があるものに対する国の動きが、今動いているわけですので、そういったものについての整合性、あるいは副知事の考え方、県の知事の考え方、果たしてどうなのかという疑問が今湧いています。企画部のほうではいかがですか。

○武村幹夫企画調整課副参事 お答えいたします。

最初の議論に戻りますけれども、やはり沖縄振興特別措置法というものは4つの特殊事情があるがゆえに設定されてございます。こちらが一番基本に来るものと考えております。もう一つ、追加的な根拠が必要ではないかということにつきましては、沖縄として現在のアジアに近接する地理的な優位性というものがございます。こちらを活用した我が国に貢献できるような地域になりたいということを訴えてまいりたいと考えております。製造業につきましてはですね、製造業、いろんな種類がございます。どんなタイプの種類が沖縄に合っ、成長著しいアジアに向けてその需要を取り込んでいくためにどんな製造業がいいのかということについて、国のほうでも検討していただいておりますので、一緒に沖縄に合った製造業も含めて産業振興を考えていきたいと考えております。

○宮城力企画部長 富川副知事が本会議で答弁いたしました。たしか製造業はすべからく沖縄ではということではなくて、製造業を充実させていくに当たってもある程度優位性を持った製造業に力を入れていきたいという趣旨での答弁だったということでございます。

○座波一委員 製造業をある程度選別してという旨の意味ということではありますけれども、現にもうこの振興法が終わりという状況になったときに、現実には産業構造が非常に製造業が乏しいという結果が出ているわけです。だから、そういったものをクリアする。それを超えていくための施策が見えないということなんですね。だから、そのときにおいてこのような発言が出る。あるいは、例えば振り返ってみてそういったハード的ライフラインができていくかということについてもですね、大いに今疑問があるわけですよ。例えば土地利用の問題も含めて、あるいは工業用水、下水の整備、そういったものがなされていないというのもあるわけですよ。これを本当に必要としているところに足りないんだから。そういったこともないのに、選別的に優位な製造業を持つてくる。あり得ないことですよ、これ。だから、そういうものも含めて次の展開に持っていくということを考えたときにですね、そこで初めて沖縄が国に貢献できるようになるんですよ。だからアジアに向かって行けるんですよという、逆説的に言っても非常に今の考え方が疑問に思ってくるわけです。ですので、そういう国が今やっている構想との整合性はどこまで詰めているかということ、もう一度説明をお願いします。

○武村幹夫企画調整課副参事 国との整合性につきましては、今国のほうでは

今の沖振法の施策についての総点検作業を行ってございます。この総点検については、県も国に協力させていただいて一緒に進めさせていただいております。この中で国との整合は図ってまいりたいと思います。

○座波一委員 県内の特殊事情、優位性を生かした製造業のみならずですね、今海外から日本国内に戻そうとしている製造業もあるわけですよ。戻ってくる可能性も高いものですから、そういったことも含めて沖縄がそういう、ある意味では受皿になれるような発想を持たないといけないのではないかという意見もあります。そしてスケジュール的なものですが、法制化に向けた調整というのがですね、これが非常に大きなところですので、しかし流れからいうとこれは次年度の4月から取り組むということではありますけど、これは実務的なところかもしれないけど、本来もう政治的には動かないといけないんです。動くんですよ。ですから、ある意味沖縄が向かう骨子的な部分、これは早く示してほしい。こういうふうに沖縄は考えているんだと。今課長ですか、いいこと言いましたよね。国において沖縄が貢献できる沖縄県にすべきだと。そのような骨太的な骨子は必要だと思いますよ。そこをもって我々も我々の立場なりに政府と交渉していくというのができてくるわけですから、もう法制化へ向けての動きはスタートしていると思ってもいい時期ですから、それについての考え方をお願いします。

○宮城力企画部長 先ほどスケジュールの中で、新たな沖縄振興のための制度提言、中間報告を行うということを申し上げました。この中で現行の制度を超える、あるいは拡充していく、あるいは新たに設けるものということ盛り込む予定としております。その中身をもって具体の制度の中身が見えてまいりますので、これを働きかけていくということを今考えております。

○座波一委員 次は振興施策に必要とするMICEと鉄軌道について伺います。MICEの施設のほうですね。もう今、今年度の調査を終えつつあるわけですが一ページ。これページはないんだけど、全体としてMICEの問題を聞くことは……。

○中川京貴委員長 休憩いたします。

(休憩中に、座波委員からMICEについて全体的な考えの中で企画部長に答えてもらいたいと要望があった。)

○中川京貴委員長 再開いたします。

座波一委員。

○座波一委員 そういふ状況でM I C Eは今、ちょっと先が見えない状況ではあるわけですね。その中である程度の調査結果、可能性を見いだすような動きがあるのかということと、さらにもう一つはですね、この沖縄における本当に有望な政策も絡めたM I C E戦略というのにも必要じゃないかなと思っているんです。それはここに今日いないかもしれないけど、埋蔵する資源があるわけですね。水溶性天然ガスというのがあるんですよ。これはちょうど西原と与那原、それから以南に向けて埋蔵量が日本でも有数なんですね。時代がもうバイオの、循環型エネルギーの時代になって、ガス発電、あるいはそういったものに切り替える時代に入ったということからいうと、この資源の有効性をもっともっと出てきたわけです。そういうことを受けてM I C E施設がある、予定としている西原、与那原地域にあるわけですので、この企業も非常に有望性を指摘しているわけですので、こういったことから含めてですね、これは例えば資源は商工労働部かもしれないけど、そういう全体的に方向性を見いだしていくのは企画部を含めたトップの方針ですので、そういう分野分野、パーツパーツごとに議論してもなかなかあれなんですけど、方向性をこういうところに持っていくというような考え方、資源は資源、M I C EはM I C Eではなくて、これを併せてこれまでないようなM I C E事業に展開するとか、テーマを環境問題に特化したM I C E事業にするとか、そういうふうな議論をしていったほうがいいんじゃないかなと。これは提言ですけどね。

○宮城力企画部長 県では今サンライズベルト構想について取りまとめているところがございます。現在、各市町村が計画しているプロジェクト、あるいは事業計画、これらを昨年ヒアリングしまして、11月から各市町村の皆様、それから有識者も集めて委員会を開催する予定としております。その中でこの資源も含めた議論ができればと思っております。県としては、東海岸にもう一つの骨格軸をつくっていくということをして新たな沖縄振興計画の中でも盛り込むこととしておりますので、委員の御意見はしっかり受け止めて対応していきたいと思っております。

○座波一委員 沖縄東部臨海工業地帯構想というのがあるわけですので、そういったところにこの埋蔵資源を生かすという発想をぜひ持ってほしいと。それ

とまたMICE事業が関連したら非常にこれまでにないような発想が生まれてくると思っておりますので、よろしく申し上げます。

最後に鉄軌道ですが、ビー・バイ・シーの数値がいい数字になったという説明もありますが、なかなか実態は厳しいようなものがあります。これはぜひ必要だという前提においての今取組だと思えますけれども、この一番大事な整備新幹線法の特例制度、これを今交渉していると言っていますが、どんな状況ですか。

○宮城力企画部長 県においては、たしか平成26年度から新たな制度について要望しているところがございます。ただ、今沖振法の中では鉄道、軌道その他について調査検討していくということがありまして、国においてはそれに従って今調査をしているというところなんです。県としては来る新たな沖振法の中にですね、この鉄軌道に係る規定を今よりももっと前進させる形で打ち込んでいただくということを今予定しておりまして、新たな沖縄振興のための制度提言、中間報告の中に鉄軌道も盛り込んで国と議論を深めていきたいというふうに考えているところです。この制度なかりせば事業採算性は全く取れないということでは、国も県も認識は一致しております。全国にあっては新幹線が整備される。沖縄にあっては新幹線どころか鉄道も整備されていない。そのことからいっても新幹線鉄道整備法の恩恵を受けることについて要請することもですね、むちゃな要望ではないのかなというふうに思っております。

○座波一委員 むちゃじゃないと思いますよ。整備新幹線法の沖縄への適用というのは非常にいいことだと思っております。ただ、今都市モノレールとか成功している事例が出てきています。那覇市もそういった計画がありますね。そういうものも含めて、もうこの南北鉄道1本のみが目的ではないと。沖縄県民のためにもフィーダー系も含めてできるものはやる、できるところからやるという、陳情にもあったんだけど、できるところまで取りあえずやるというぐらいのこれを進めるための計画性が必要じゃないかなと。これがひいては南北の一貫した鉄道につながるというふうにやらないとですね、これは本当に進まないかなと。進まないどころか、フィーダー系の整備もなかなか進まない。今フィーダー系も併せて進めると言っているけど、この骨格軸が進まないようではフィーダーというのはどうなるのかという感じがするので、これは鉄軌道のみならず、定時、定速、大量輸送というのは鉄軌道じゃないとできないということでもないと思います。バスでもやればできるはずですが、そういう道路の問題だから。ですので、沖縄に合うようにフィーダー系の整備、そして最終的に南北鉄

道にフィーダー機能としてつながるような計画をもっともっと打ち出さないと、この公共交通議論はなかなか喚起できない—要するに喚起するのが今不足していますよ。我が町の公共交通という点では、なかなか市町村は盛り上がっていないですね。そういうことも含めて全体的に考えております。よろしくお願ひします。意見がありますか。

○宮城力企画部長 フィーダー交通については、交通システム等についてどのようなものが望ましいのかという点については、市町村、圏域を含めたある程度広域的な市町村との連携が必要になってきますので、県にあっては、フィーダー交通については中部、南部、北部、それぞれ圏域ごとに市町村の皆様と議論を深めていきたいというふうに考えておりました、今どういう課題があるのかというところについてそれぞれ今整理しつつあるというところでございます。まず、現状認識を共有する。そこからどういったシステムが望ましいのか、既存の交通システムとの整合もあると思います。そのあたりを共有しながら検討を進めていきたいというふうに考えております。

○座波一委員 もうこれは答弁いいですから、要するに鉄軌道を実現するためにも、南北軌道を実現するためにも、地域のフィーダーを整備しないとイケませんよということです。需要喚起ですから、この一番のテーマは。これにつながるためにはこういった議論を含めて整備を進めるという方向に持っていくというのを持ったほうがいいと思います。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
呉屋宏委員。

○呉屋宏委員 沖振で質問はやめて皆さんの意見を聞こうと思っていたんですけども、聞いているとだんだん分からなくなっていますね、質問させていただきたいんですけど、まず沖振はいつから皆さん本格的に取り組んでおられるんですか。基本的な質問だけ。

○武村幹夫企画調整課副参事 この新しい振興法の動きについては、平成30年の8月に総点検に着手いたしまして、そちらから始まってございます。

○呉屋宏委員 始まっているのは分かるんですけど、それは内部の話で外に出ている話ではないですね。ですから、外に出始めたのはいつ頃からなんですかと

いう話です。

○武村幹夫企画調整課副参事 昨年の7月に沖縄県振興審議会のほうに諮問いたしまして、そこが外に出た日になります。

○呉屋宏委員 これは皆さんの時間軸として、前回の計画からするとどうなんですか。早いんですか、遅いんですか、それが普通なんですか。

○武村幹夫企画調整課副参事 10年前の前回と比べまして、1年前倒しで始めてございます。

○呉屋宏委員 私が当時、10年前の、8年前の計画をつくってきたときの中心に話を何度も私は聞かせていただいているけれども、取組としては遅いと。というのは、さっき座波委員からもありましたけれども、我々はこの時期としてもう政治的に動かないといけないような時期に来ているのではないかということで会派は考えているわけですね。ところが、まだ皆さんがどういうふうを持っていくのかというのが見えない。そこはいつ頃までに見えるような形にしようと思っていらっしゃるんですか。

○宮城直人企画調整課副参事 国のほうに新たな沖縄振興の振興特別措置法の立法等も含めた制度提言の中間報告というのを、今月末をめどに出していこうということで考えております。

○呉屋宏委員 制度は制度としてですね、これは非常に複雑、やればやるほど分からなくなるような状況なのかなと、この二、三か月見てて感じるんですけども、例えばさっきの議論もそうだけど、公共交通、いわゆる鉄軌道とこの振興策というのはどういう関係があるの。

○宮城力企画部長 沖振法の第91条に、現行の法律ですけれども、国及び地方公共団体は、沖縄における新たな鉄道、軌道その他の公共交通機関に関し、その整備の在り方について調査及び検討を行うよう努めるものとするというのが法律で打たれておりまして、この法に基づく沖縄振興基本方針、そこには鉄道、軌道その他公共交通機関の整備の在り方についての調査及び検討を進め、その結果を踏まえて一定の方向を取りまとめ所要の措置を講ずるということが規定されております。

○呉屋宏委員 今の話を聞くと、この5次振計の中で交通ネットワーク、つまり鉄軌道も入れて、これを次年度までにつくり上げるということ、計画を。これが内容ですか。それとも仕上がり内容なんですか、今の91条の話というのは。

○宮城力企画部長 国は今申し上げた法律、それから方針に基づいて今調査、検討を進めている。県においても国から課題と示されていた事業採択の前提となる費用便益比、それから事業の採算性、これについて検討を進めてきて、費用便益比についてはケースによっては1を超える場合がある。事業採算性については新幹線の鉄道整備法並みの手法であれば事業の採算性が取れるということ国に訴えていって、この今法律で打たれている内容よりも前進するような形の規定を国に制定していただきたいということを、今から働きかけていくということでございます。

○呉屋宏委員 もう一度基本的なところから聞きますけれども、この91条があるから鉄軌道は検討しているの。なぜ鉄軌道を入れるの。僕は基本的に分からないんだけど、何で鉄軌道が必要なの。

○宮城力企画部長 先ほど沖縄県の公共交通基本体系の計画の中でですね、那覇と名護、宮古、石垣、それぞれを1時間で結ぶ県土構造を構築すると。それによってそれぞれの地域の都市機能も向上すると。そのためにまず1時間で結ぶという前提があります。那覇と名護を1時間で結ぶ、定時、定速で結ぶには鉄道が望ましいということで、県にあっては鉄道整備について検討を進めてきて、平成30年度には構想として取りまとめた。国においてもその沖縄県の要望、制度提言を受け入れてですね、この法制度がされているというふうに認識しております。

○呉屋宏委員 宮古、石垣については理解はできます。名護と那覇とを1時間で結ばなければいけないというのはなぜですか。

○宮城力企画部長 沖縄本島の人口のほとんどが今中南部に集中しているというところがあると思います。この1時間で結ぶことによって、県民はもちろん観光客の皆様も交通の利便性が高まる。例えば今だったら通勤圏内が限られているところ、名護から那覇、あるいは那覇から名護にまで通勤できるという可

能性も高まります。そういう面では県土の均衡ある発展を図るという意味からも、1時間で那覇一名護を結ぶということは非常に重要な要素だと思っております。

○呉屋宏委員 この話というのは分からないわけじゃないけれども、例えば私は前期の4年前も今期もそれをずっと選挙で話し続けてきたんだけど、やっぱり一番名護とを結ぶというのは、南北間を結ぶというのは皆さんの議論の中で世の中に乗っているから楽だと思うんだよ。ところが、高速道路を十字路化すべきではないんですかと。読谷と勝連を真っすぐ結んで、今の高速と十字路を造っていくということが中部の均衡一名護から来るよりは中部のほうが近いに決まっているじゃないですか。今は名護、名護という話になる。僕は鉄軌道を反対しているわけではない。名護に本当にお家を造って名護から通いますかと、常識的に。だから僕はこういう道路交通網というのはもっと現実的に見るべきだと思っているんです。

そしてもう一つ、単体で今鉄軌道という話がありますけど、これは七、八年前から僕はラジオでもずっと言ってきたことなんだけど、何でバス軌道に変えないの。鉄軌道だったら救急車は走れませんよ。消防車も走れませんよ。パトカーはいいけれども、この2つの緊急車両はやっぱり複合利用すべきだということを見ると、バス軌道に救急車、その軌道系は確実に3つの中北南の病院と接続すべきだと。そういうような複合利用を軌道系は考えるべきだと。もちろんバス軌道は救急車や消防車が、それ以上の車両が走ることはない。そして、もう一つは消防の広域化、それも今後の行政を考えていくときには必要ですよ。だから鉄道ということになると、たしかに軌道系の中心ではあるけれども、これはほかに複合利用できないんだよ。鹿児島から北海道までは鉄道があるから別にいいさ、単体でつなげばいいと。沖縄って複合利用することが僕はとても大事な事だと思っている。だから、そこまでもっと頭を軟らかくしてほしいと思っているんですね。皆さんがつくってきたこと、もう出来上がってきているので否定はしない。那覇に第2滑走路を造ることによってこの渋滞はどうなるの、那覇は。僕はそういう人口割り振りができていないんじゃないかと。そういうところも余計もっと人口を増やすような形になっている。それも一つ心配だから、もう少し広域的に広げて、例えば嘉手納を民間と軍との軍民共用にすべきだという部分も持っている。こういうLRTをどういうふうにつなげていくかということ、もっと構想を大きく持っていただけないかと思うんだけど、何か法律に従ってやっているようにしか見えないんだけど、そういうのをもっと広げて、いろんな民間の皆さんから聞く話合いの場というのは

ないんですか。

○宮城力企画部長 公共交通ネットワークの充実については、いろんな方から御意見とかも伺うことがあります。確かに道路網で申し上げるとはしご道路というのはやっぱり必要で、東西に道路を整備していくというのは間違いなく必要だというふうに考えております。先ほど鉄軌道を整備する目的として移動利便性ということをお願いしましたが、併せて、鉄軌道を整備することによって現在のような道路の渋滞の状況が大分緩和されるということも目的として挙げられます。LRTのお話も今委員から御意見いただきましたけれども、フィーダー交通の中でどのようなシステムが妥当なのか、事業の採算性も含めてですね、このあたりも議論していくということでございます。鉄軌道にあっては、今から整備を始めたとしても10年以上かかるわけです。それまでの間、短中期的なと申し上げますか、その間までは基幹バスシステムを支線の部分も含めてバス路線の再編を図った上で、バスの移動の時間を短縮して交通渋滞を少しでも緩和させていくという取組を併せて今進めていくということとしております。

○呉屋宏委員 もう一つ、別の側面からお伺いしますが、皆さんが次の振計、あるいは今度の振計の中で沖縄県民の所得、これをこの5次振計でどれぐらいの目標値として見ていたんですか。

○宮城直人企画調整課副参事 今回の21世紀ビジョン基本計画の最終年、令和3年の1人当たり県民所得の展望値は270万5000円となっております。

○呉屋宏委員 それは今、結果としてどうなんですか。

○宮城直人企画調整課副参事 平成29年度の数値ですと、234万9000円となっております。

○呉屋宏委員 この県民所得を積み上げる際の積み上げられる数字ってどこにあるんですか。県民のみんなの所得だけなの、これ。

○兼島篤貴企画調整課主幹 こちらの1人当たり県民所得の積み上げ方は県民経済計算というもので出されていまして、この中身のほうは雇用者報酬、また企業の所得も含まれております。

○**呉屋宏委員** これは土地の所得も入っているんじゃない、土地売買の所得。沖縄県ってずっと土地の売買が上がっているところなんです。そうすると、土地の売買によってこの所得積み上げが高くなっていく。だから一概に皆さんが230万だとか40万だって言ったって、僕は230万、240万と言ったって本当にこの感覚があるかという、みんなないですよ。そこは土地の売買所得というのが非常に好調に売上げられているから、それらは県民に反映しないんだよ。だけど、これは高いんだよね、売上げの所得は。それが後ろにあるということをつかれないとこれは全く感じないと思うんだけど、どうなんですか、そこら辺は。

○**兼島篤貴企画調整課主幹** 県民所得の増加にどの程度、雇用者とか土地の増加が寄与しているかということも一応確認はしておりますけれども、やはり県内経済がかなり伸びていて、産業GDP自体が大きく伸びているという要因として、やっぱり雇用者報酬の伸び率というのも一定程度あってですね、そこは土地の増加率よりも高いものかなというふうに認識しています。

○**呉屋宏委員** 市場は、私はそうは思ってないですよ。やっぱり周りで土地の売買の話というのはあふれているから、ここはしっかり見るべきだと思いますよ。そうじゃないと本当の所得の設定というのができなくなる。だから数字を今の県民所得で比べるのではなくて、もう少し実態に近いような数字をどこに持っていかということを考えていかないと、県民所得だけではこれは比べられない。そこは真剣に考えていただきたいなと思っています。あとはもうお昼前ですから終わりたいと思います。

以上です。

○**中川京貴委員長** ほかに質疑はありませんか。

上原章委員。

○**上原章委員** 1点だけ、国の総点検、県もこれまでの振計の総点検をやっていると思うんですけど、10月末に中間報告の制度提言をすると。年内に新たな骨子案をつくるということの今日の説明なんですけど、基本的な考え方なんですけど、新たな次期振計は国と一緒にやるという方向で進んでいるということ認識していいんですか。その1点だけ。

○武村幹夫企画調整課副参事 この沖縄振興計画でございますが、沖振法に位置づけられた計画となっております。今国のほうでは現在の沖振法の検証作業をしております、まだその結論は出ていないという状況でございます。

○上原章委員 いろいろ関係省庁と提言内容の調整に入ることなので、部長、これは入り口部分で、先ほども政治的なそういういろいろな判断も必要な時期じゃないかという委員の話もありましたけど、県が求める次期振計、今後特別措置法もしっかり国に認めてもらう作業に入ると思うんですけど、国も沖縄の次期振計がぜひ必要なんだなというところの感触というのはあるんですか。

○宮城力企画部長 前沖縄担当大臣、衛藤大臣がたしか国会の委員会の中で、沖縄振興は今の段階では白紙であるという答弁をなさいました。ただなぜ白紙かということ、国における点検作業が終わっていないからということでございました。総点検作業が国が終わってですね、我々としても今後とも沖縄振興の特別の措置は必要であるということを申し上げて、連携して取り組んでいきたいというところでございます。ちなみに7月末から全ての市町村長の皆様、圏域別ではありますが、一部ウェブ会議で新たな沖縄振興の制度について意見交換を行いました。そうしましたところ、市町村長の皆様から沖振法の延長は市町村長の総意であるという御言葉もいただいております。高率補助、一括交付金制度、それぞれ今後もぜひ必要な制度であるという認識では一致しているというところでございますので、市町村とも連携して国に当たっていききたいというところでございます。

○上原章委員 ぜひ知事も新しい総理に、長い時間ではなかったと聞いていますけど、お会いしたり、また沖縄担当の各閣僚に会う機会もあると思うので、ぜひこの辺は本当に国としっかりした連携を取らないと前に進まないものだと思うので、この決意、今の現状だけちょっと教えてもらえますか。

○宮城力企画部長 もちろん知事はじめ副知事、それから企画部はじめ県庁一丸となって、また市町村と連携して、しっかりとこの制度の維持あるいは一部拡充について説明していきたいというふうに考えております。

○中川京貴委員長 休憩いたします。

午前11時50分休憩

午後 1 時20分再開

○中川京貴委員長 再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 質疑なしと認めます。

以上で、新たな沖縄振興計画の策定に係る進捗状況についての質疑を終結いたします。

休憩いたします。

(休憩中に、補助答弁者入替え)

○中川京貴委員長 再開いたします。

次に、本委員会付議事件県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る沖縄関係税制の優遇措置の現状及び今後の取組についてを議題といたします。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 沖縄関係税制の現状等について御説明いたします。

説明資料の1ページを御覧ください。

沖縄県には、4つの法律に基づく13種類の沖縄関係税制がございます。

このうち、観光地形成促進地域など1から6の制度が令和3年3月末までに、7の酒税の軽減措置が令和3年5月14日に措置期限を迎えます。

令和3年度は、沖縄振興計画の集大成に向けて取り組む重要な年であり、県及び内閣府は沖縄振興特別措置法の期限を踏まえて、これら7制度の1年間延長を要望しております。

航空機燃料税の軽減措置、以下8から13の制度につきましては、昨年度の税制改正要望等において現振興計画期間中の制度延長を実現しております。

2ページを御覧ください。

左側の円グラフは、沖縄関係税制による国税の適用額及び構成比となっております。

平成30年度の国税の適用額は約253億円となっており、適用額の大きなものから、航空機燃料税約123億円、揮発油税約47億円、石油石炭税約31億円、酒税約27億円、地域・特区制度等約21億円、特定免税店制度2.8億円の順となっております。

なお、地域・特区制度等につきましては、右側にその内訳を表示しております。

3ページをお願いいたします。

このページ以降は制度ごとの概要や効果等について掲載しております。

初めに、観光地形成促進地域について御説明いたします。

ページ左上の（１）措置の概要の項目を御覧ください。

同制度は、世界水準の観光リゾート地の形成に向け、観光関連施設の設備投資を促進させるための制度でございます。

ページ左下の（２）適用実績の項目を御覧ください。

赤字で示しております直近3か年の適用実績の合計は、国税において3件、約1700万円、地方税で31件、約5960万円となっております。

ページ右上の（３）効果・必要性の項目を御覧ください。

これまで、本制度を含む各種取組の推進により、当初の目標であった入域観光客数1000万人を達成いたしました。一方、滞在日数の延伸や1人当たり観光消費額の増加などの課題も残されていることから、沖縄観光のさらなる高付加価値化に向け観光関連施設への民間投資を促進する必要があります。

4ページを御覧ください。

情報通信産業振興地域／情報通信産業特別地区は、情報通信関連企業を集積させるとともに、関連産業の高度化・多様化を促進するための制度でございます。

直近3か年の適用実績の合計は、国税において56件、約18億100万円、地方税で387件、約12億2400万円となっております。

AIやIoT等の先進的なIT活用による産業構造の変革がグローバルな規模で進展している中、情報通信関連企業の立地数とその雇用者数は着実に増加しており、近年ではソフトウェアやコンテンツ制作業などの立地も進んでおります。

また、農業や医療など他産業におけるAIやIoTを活用した新たな試みが行われるなど、企業の高度化・多様化が図られております。

5ページをお願いいたします。

産業高度化・事業革新促進地域は、沖縄の優位性を生かした産業イノベーションを促進し、沖縄の幅広いものづくり産業等を振興するための制度でございます。

直近3か年の適用実績の合計は、国税において81件、約13億2000万円、地方税で568件、約31億9600万円となっております。

県内全域を対象とする本制度により、企業による設備投資や研究開発が促され、沖縄の幅広いものづくり産業の基盤となる製造業等の振興が図られており、沖縄県の製

造品出荷額の増加や製造業の生産性向上に寄与しております。

6 ページをお願いいたします。

国際物流拠点産業集積地域は、沖縄県の地理的優位性を生かし、国際競争力のある物流拠点の形成に向け、物流機能を活用した企業等を集積するための制度でございます。

適用実績は近年増加傾向にあり、直近3か年の合計は、国税において106件、約14億8700万円、地方税で288件、約3億5310万円となっております。

東アジアの中心に位置する地理的優位性や本制度をはじめとする沖縄のビジネス環境が国内外の企業から大きな注目を集め、立地企業数・雇用者数は増加しています。

7 ページをお願いいたします。

経済金融活性化特別地区は、実体経済の基盤となる産業とそれを支える金融産業の集積により、名護市を中心とする北部地域の経済・金融の活性化を図るための制度でございます。

適用実績は徐々に増加しており、直近3か年の合計は、国税において21件、約5億5300万円、地方税で45件、約7020万円となっております。

金融・情報通信関連企業の立地企業数及び雇用者数は着実に増加しており、平成30年度末時点で立地企業数49社、雇用者数1109人となっております。

北部地域における新たな産業としての定着や雇用創出につながっており、地域の経済に大きな役割を果たしております。

また、平成30年度における金融・情報通信関連企業が納付した法人市民税額は、納付額全体の約26.8%を占めており、名護市における重要な税収源となっております。

8 ページをお願いいたします。

離島の旅館業に係る減価償却の特例は、離島地域において、観光客受入れの基盤となる宿泊施設の設置を促すことで新たな雇用を創出し、定住促進を図るための制度でございます。

直近3か年の適用実績の合計は、国税において4件、約2億7000万円、地方税は285件、約5億2100万円となっております。

本制度は、企業の立地等に不利な条件を抱える離島地域において、旅館業等の立地促進及びそれに伴う雇用創出に一定の成果を上げており、離島住民の定住促進や自治体の税収増が期待できるなど、離島地域の活性化に寄与しております。

9 ページをお願いいたします。

沖縄県産酒類に係る酒税の軽減措置は、復帰特別措置法に基づくものであり、本土復帰前から引き続いて酒類を製造していた製造場が、県内で製造し、県内に出荷する酒類について酒税が軽減される制度でございます。

復帰後、昭和47年から平成30年度までの軽減額の累計は約1343億円となっております。

す。

ページ右下、産業の振興の項目を御覧ください。

酒類製造業は、製造業の少ない沖縄県において重要な産業であり、離島を含めた県内各地域に所在し、雇用の確保や地域の活性化など沖縄経済の発展・振興に寄与しております。

11ページをお願いいたします。

航空機燃料税の軽減措置は、沖縄県の特定地域と本土間または沖縄県の区域内の各地間を航行する航空機について、航空機燃料税を軽減する制度でございます。

直近3か年の適用実績の合計は、約365億5000万円となっております。

本制度によって旅客及び貨物の航空運賃が低減化されており、観光客の安定的な確保や、物流コスト低減による製造業や物流業の振興など、県経済の活性化が図られております。

12ページをお願いいたします。

沖縄型特定免税店制度は、沖縄県から沖縄以外の本邦の地域に出域する国内観光客が、対象販売施設において輸入品を購入する際、購入額20万円を限度に関税が免除される制度でございます。

直近3か年の適用実績の合計は、約8億4000万円となっております。

免税店来訪者の消費単価は、国内観光客平均と比較して約8000円高いことや、免税店自体が観光地として一定の誘客効果を持っていることから、本制度は沖縄におけるショッピング観光の魅力向上に寄与するものとなっております。

13ページをお願いいたします。

電気の安定的かつ適正な供給の確保に係る措置は、発電用石炭・LNGに係る石油石炭税の免除と、沖縄電力の固定資産税の軽減の2制度で構成されております。

直近3か年の適用実績の合計は、国税において約98億円、地方税において36億5000万円となっております。

沖縄県は、①本土と電気系統が繋がっておらず、高い供給予備力が必要であること。②多くの離島を抱えていること。③需要規模や地形等の制約により化石燃料に頼らざるを得ないこと等の構造的不利性を抱えており、他県と比較して電気料金が高くなるを得ない環境にあります。13ページ左下に記載しておりますとおり、本措置によって、一般家庭では月額150.8円、ホテル等では月額26万8000円、大型商業施設では月額800万円程度の負担軽減が図られていると考えられます。

15ページをお願いいたします。

揮発油税及び地方揮発油税の軽減措置は、復帰特別措置法に基づくものであり、沖縄県に移出される揮発油について、1リットル当たり7円の揮発油税等を軽減するものです。

また、沖縄県では本措置を前提に、法定外普通税として石油価格調整税を1リットル当たり1.5円を課しており、当該税収を財源として、離島への石油製品輸送等補助事業を実施し、離島の石油製品の価格低減を図っております。

復帰後、昭和47年から平成30年度までの軽減額の累計は、恐縮ですが、これを約1732億円に訂正させていただきます。1684億円となっておりますが、正しくは1732億円でございます。おわびして訂正いたします。1732億円となっております。

16ページ目右側に示すとおり、平成27年に県内製油所が石油精製を停止して以降、全国とのガソリン価格差は拡大傾向にあります。

仮に本軽減措置等がなくなれば、ガソリン価格は県全体で1リットル当たり6.62円上昇し、全国との格差がますます拡大することが見込まれております。

最後に、17ページをお願いいたします。

駐留軍用地跡地の公共用地先行取得に係る譲渡所得特別控除は、市町村や県等に駐留軍用地または同跡地を売却した場合、課税譲渡所得から最高5000万円を特別控除の対象とすることができる制度でございます。

返還後の跡地では、開発事業の早期着手により、跡地利用を円滑に推進する必要があるため、公有地の先行取得を継続する必要があります。

各制度の概要説明等は以上でございます。

全体に共通する点としまして、足元では新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ経済活動を、段階的に回復させていく必要があります。

社会経済情勢の変化に対応したビジネススタイルの転換など、将来を先取りした経済の礎を築き、沖縄経済の回復及び成長を確かなものとするため、既存の税制上の措置の継続が必要と考えております。

県としましては、引き続き特例措置を講じていくことで各種産業における経済活動や県民生活の安定を図ってまいります。

説明は以上でございます。

○中川京貴委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、沖縄関係税制の優遇措置の現状及び今後の取組についての質疑を行います。

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をお願いいたします。

質疑はありませんか。

仲村未央委員。

○仲村未央委員 航空燃料税のほうからお尋ねをします。改めて、この軽減措

置で大体年間どれぐらい航空関連事業者の負担が軽減されているか。

○喜瀬達也企画調整課班長 今御覧いただいています資料の11ページ目を御覧ください。その左下に直近3年度の軽減額をお示ししております。単年度単位で見ますと、直近平成30年度で122億9800万円の軽減実績がございます。

以上です。

○仲村未央委員 それで、去年、おととしかな。航空燃料税に関わっているのかあれですけども、整備の施設もできましたよね。その実績というのはどうなっていますか。実際に供用開始して、それからこの整備基地、整備施設の稼働状況というか、実績というのはどういう状況なんですか。

○喜瀬達也企画調整課班長 申し訳ございません。航空機整備場の活用実績、つまりそこでどれぐらいの航空機が整備されているか、進んでいるかという状況につきましては、今この場にいるメンバーでは御説明できない状況です。申し訳ございません。

○仲村未央委員 この関連で、整備のためにやってくる航空機に関しても燃料税の軽減の適用というのがあれば、インセンティブが高まるのではないかというような指摘もありますけれども、このあたりは制度提言の中で捉えられているのかですね、その状況を知りたくて、実際の整備の状況とか稼働の状況とかを知りたかったんですが、これからその制度の範疇に適用を入れていこうという話になっているのかどうか、お尋ねします。

○喜瀬達也企画調整課班長 今月末をめどに公表する予定の制度提言の中間報告、まさに今それぞれの制度について議論、整理を進めている最中です。ですので、確定的なことを今の段階で具体的に申し上げることは避けたいと思っておりますけれども、今御指摘のような、いわゆる整備のために沖縄に飛んでくる航空機、フェリー便という言い方をしておりますけれども、これらについても航空機燃料税の低減の措置の対象とすることができないかどうか、議論していることは事実でございます。

以上です。

○仲村未央委員 ぜひこれは制度の提言の中で取り組んでいただきたいなど。せっかくこの整備基地を造っても、この軽減があるのとないのとではやっぱり

ほかとの差別化という意味では影響があるのかなというふうに聞いておりますので、このあたり部長どうなんでしょうか。

○宮城力企画部長 担当は商工労働部になりますので、しっかりと詰めていきたいと思います。

○仲村未央委員 それから、情報通信のところでお尋ねをします。いつも情報通信のところは企業立地がかなり誘導されて進んでいますよということで、その図に示されているとおりの推移なんでしょうけれども、皆さんがあれこれ調査している、特に労働生産性の調査の中を見ると、この情報通信が一番労働生産性が伸びていないとか、すごく下がっているというふうに見えるんですが、そのあたりの課題はどういうふうになっていますか。

○本永哲情報産業振興課班長 委員おっしゃるとおり、情報通信関連産業の労働生産性については、残念ながら全国でも低い位置にあるというのは認識しております。原因としましては、やっぱり受託型のソフトウェア開発業等が多くてですね、提案型に切り替わっていないところが原因だというふうに認識しております。

○仲村未央委員 今回のこの制度の延長なり拡充なりを考えるときに、こういった実際には企業数は伸びていてもですね、そこの労働生産性が上がらないどころか横ばいでもなくて、むしろ私が見ている資料では平成18年度と平成27年度の比較ですけど、物すごい下がっているんですよ。この10年でここまで下がるかなという額なんですけど、このあたり説明できますか。

○本永哲情報産業振興課班長 繰り返しになりますけれども、受託型のソフトウェア業等が多く、受託型となりますと元請の企業さんがいらっしゃって、その下請になっていくもので。そこの金額が少し落ちるとなかなか労働生産性というところ、1人当たりの売上げ等が落ちてくるので、労働生産性が上がってこないという現状があります。

○仲村未央委員 今回こういったことを克服するような、この制度の改善なり、拡充なり、見直しなり、何らかの仕組みの中でこういった労働生産性を上げていくというような取組はあるんですか。

○本永哲情報産業振興課班長 次の新しい沖縄振興計画に向けて、情報通信産業の個別計画を今策定中でして、そこで議論をさせていただいているところです。その中で労働生産性の向上というのは大きなテーマとして議論をさせていただいて、受託型のビジネスモデルから提案型のビジネスモデルに転換するためにはどうすればいいかということは今議論している最中でございます。

○仲村未央委員 この10年間でもこれだけ生産性が下がっているということになるとですね、総点検の見せ方ももちろんあると思いますけれども、企業立地が伸びているというだけでは、今のお尻となる所得をどう上げるかというところにやっぱりつながらなければ、この制度の効果というのは非常に問われるというようなところになるかと思しますので、ここも先ほどの制度の見直し、提案の中で、あるいは関連して今後の10年間の取組の中でやっぱり必要な改善策というか、あるいはもっと大胆な方向転換もあるのかですね。これをそのまま継続していけばいいということではないのかなという感じはありますけど、いかがですかね。

○喜瀬達也企画調整課班長 委員御指摘のとおり、制度の提言中間報告の中では、情報特区も含めて既存の制度も漫然と延長継続することなく、今足元の確認できる課題に一つ一つ対応できるように拡充を検討しているところです。これを今月末には具体的に皆様に御確認いただけるタイミングが来ると思います。それとはまた別に、御指摘の情報の分野に限らず、労働生産性を高めるというのは県内の全ての産業において必要な視点だと考えておりますので、産業分野を縛らず、狭めずにですね、広く捉えて、県内の企業の皆様が人材育成を行おうとするときに、その必要な経費負担を軽減するために税の優遇措置、例えば人材を育成するための教育訓練費を企業が支出したときには、それに見合うような経費について法人税から軽減しようというような制度につきましても検討を進めているところでございます。

以上です。

○仲村未央委員 今これに限らずとおっしゃっているので、私が見ている範疇では、この間の10年間で労働生産性がむしろ下がっているということの深刻さは情報通信が一番ですけれども、あと宿泊、飲食、それから医療、福祉、このあたりが顕著だなという感じがしていますので、そのあたりぜひ克服するような今後の議論をまた一緒にやっていきたいと思っています。

それから最後に、駐留軍用地の跡地の取得、これに係る円滑な跡地利用とい

うところで、先ほども制度提言のところでもちょっと触れようかなと思ってここに回ってきてしまったんですけど、今この跡地利用法の抜け穴みたいなのところがあって、実際には稼働中というか、活動中の米軍基地の特に基地汚染に関しては、捉える法が今ない状態ですよ。要は返還予定地で具体的に実施計画が定まっていないとか、そうすると立入りもできないとか、それから、起因するといっても、実際には米軍の国内法の適用の範疇であったりとかしてですね、具体的にこれを国の責任でということには捉えるシステムがないということで、非常に各市町村、このあたりをめぐっていつも頭を抱えている大きな課題ですよ。このあたりの制度の改善というのは、今回やっぱり特にP F O Sを今念頭に置いていますけれども、この場合も各市町村が対応した、県が対応したというこの負担も含めて、結局は市町村と県が今これを立て替えて負担するというので、解決策が一向に見えてないという状況が続いています。こうなるともう積み重なった汚染というのが実際の跡地利用にも大きく影響してくるという意味から、この跡地利用法の見直しというのは非常に重要なことではないかなと思うんですが、ここはどうですか。入っていますか。

○與座直也企画調整課主幹 委員から今お話がありましたことにつきまして、駐留軍用地跡地ではなくて駐留軍用地全体のお話だと思いますので、今環境部のほうでどういった対応ができるかということで、制度の提言の中で検討を進めています、どこまでの範囲、どういった形で国のほうで要望していいかとかいうところを今詰めているところです。

○仲村未央委員 それは環境部にも今日の指摘を伝えていただいて、恐らく入ってこないとおかしいなと思っているんですけど、ぜひそこは一連の沖縄振興の制度提言の中に取り組を入れて進めていただけますようお願いをして、終わります。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 揮発油税の件に関してなんですが、15ページですね。これは非常によくできた制度で、ほとんど県が持ち出しすることなく財源を確保できてこの輸送費に充てられているというのは、非常によくできた制度だというふうに思っています。これがあるからこそ与那国の先まできちんと供給ができていたんだろうというふうに思いますが、1つは今後この制度が維持できるかど

うかという危惧が、今脱炭素社会移行とか、例えば電気自動車に持っていかうとかいう部分になってくると、これは基本的に揮発油税ですからガソリンにかかる税金ですよ。それで要するに利用するガソリンの量が今後、今全然増えているわけじゃないので、どんどん右肩下がりになってくるし、それに対応するようなエコの状況になってくると、これが依拠する税金は揮発油税なわけですよ。これで重油とか軽油、そういったものの輸送に全額充てているということなわけですよ。そうなってくると、この揮発油税だけに依拠する税制のシステムで今後あと何年かで一旦終了が来るというふうになりますが、これは継続しなければならないと思っているんですが、いずれにせよこの数年の間にはこのスキームを少し検討せざるを得ない状況になってくるんじゃないのかなというのが1つ。これは政策課題なんですけどね。

それともう一点は、県が価格調整税で1.5円課税していますよね、キロリットル当たり。実はこの1.5円の根拠がよく分からないんですよ。何で1.5円になっているのか、これで全部賄えているからいいんですよ、今のところはですね。この1.5円の根拠、これは総務省が決めたものなのか、それとも県独自で1.5円の課税単価というのを決めたのか、その辺のところを少し教えてほしいんです。

○宮城力企画部長 まず電気自動車に移行した際の揮発油税への影響なんですが、間違いなく出てくると思います。ただし、市場のシェアではまだ小さいというふうに認識しております。先々の課題かなと思っておりますし、そうすると離島においても電気自動車のシェアが広がっていくと化石燃料の需要も減っていくのかなと。ただ、自動車以外の部分の重油とかですね、そのあたりの燃料のコストは相変わらずかかるわけですから、そのあたりは少し研究させていただければと思います。

1.5円の根拠なんですが、これは県税の条例で定めております。県で定めず、条例でですね。ただし、総務大臣の同意が必要になります。なぜ1.5円かというと、要は各離島への輸送費補助の所要額、これに見合うだけの税率を設置しているというところで、例えばこれが全然足りなければですね、例えば2円ということもあり得るし、逆に実績と収益に差があれば、税収額に差があれば1円でも足りるという議論にもなるかと思えます。委員おっしゃるとおり、税収と支出がちょうど今バランスが取れているというところですよ。

○大浜一郎委員 これはもう本当に物流のことになるんですけど、沖縄本島と離島間というのはどうしても物流費が割高なんです。いろいろなものを運ぶにしてもですね。そういった中で輸送費が、輸送費自体の運賃が上昇してきた場

合に、これをずっと1.5円でやってきてはいるんですが、今のところ賄えているという状況になっているようですけれども、今後物流費が上がってきた場合、今言うような2.何円でやるのか。これは普通財源ですから、過去に足りないときには一般財源からの繰入れというのは何回かあったかもしれませんがね。そういった本島－離島間の物流費が上がっていった場合に、そのときは速やかに、条例の改定が必要と見た場合にはそのようなことに着手するという考え方でいいんですか。

○宮城力企画部長 これまで1.5円を課税して、ほぼ税収の範囲内で収まっています。ただ、たしか過去一、二回ですね、税収よりも支出が上回ったというケースがございました。この石油価格調整税を条例で定めている目的としましては、離島の石油製品の価格の低減化を図ると。本島並みを目指すという政策目的の上に実施しておりますので、例えばこの輸送コストがこれまでの水準よりも大幅に上回るような水準が継続される場合は、1.5円ということではなくて、それを上回る水準にするということも検討する必要があるかとは思いますが。ただし、現状は賄えているという認識です。

○大浜一郎委員 ありがとうございます。今の低減措置で差は大分縮まってきたということで、実はこの税制を改正するときにはいろんな市場調査をしたり、アンケートを取ったりして、例えば野菜の小売価格だとか、例えば本島から持ってくるいろんな価格の問題とか、いろんなものにどう影響するかというものを常々調査されて発表されていて、この制度がなくなってくるとですね、普通の物品、生活に必要な物価がまたコストプッシュしてしまうようなことが起きる可能性が高いので、ぜひこれは何とか、ある意味継続の延長をさらに求めていく必要があるかなと思います。

あと、一時期ですね、沖縄本島と離島で大分価格差があったときの要因の一つは、南西石油での精製のし過ぎなんですよ。精製をし過ぎて、装置産業ですから、し過ぎて、基本必要以上に油脂を製造してしまったがゆえに、それがあふれ出たものを要はバッタ売りするみたいな、そんなところで市場が乱れてしまっていて乱売みたいなものが起きたと。これは一つの大きな原因であるので、それをもって離島価格と本島価格の差を単純に比較するのは僕は非常に問題だろうなとずっと思っていて、この話をずっとしてきたんですが、最近では実は逆転しているんですよ。もう倉庫になっちゃっているから、精製してなくて。だからそこを今後どうするかというのも実は問題としてはあるんです、流通においてですね。長年の軽減措置を受けているにもかかわらず沖縄のほうが流通価

格が高くなってしまっているというようなことも、今実は逆転現象が起こってきているということも、今後ちょっと政策課題にしていかなきゃいけないかなというふうに思ったりもします。そのような圏域も含めてですね、この制度というのは非常に沖縄が島嶼県であるということ、そして末端ではどうしても災害時においても何にしても油脂燃料というのは非常に重要な生活にとって必要な物資であり、価格競争もそうだけれども、安定供給をどうしていくのかということも実は大事なことで、社会インフラとして必要なことであるということも踏まえてですね、この制度設計をどうやって続けていくのか。そして見直すべきはどこなのか、そういったところをしっかりと政府ともお話をさせていただきたいというふうに思います。どうですか、部長。

○宮城力企画部長 現行の石油製品の輸送費補助を実施していくためには、前提となる国税の軽減措置が必要になります。先ほど総務大臣の同意が必要ということをお申し上げしましたが、過重な負担にならないことという要件がありまして、もし国税の軽減がなければ県民に一律1.5円の負担を強いてしまうというところもあります。ですので、この国税の軽減があつて、県税の課税がある。そのためにも国税の軽減措置は今後とも必要と考えております。これについても存続に向けて、取り組んでいきたいと思っております。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 1 ページの関係税制の措置期限は、元あつた13項目ありますけれども、7つは今回延長したいということで、中身については今ちょうど精査しているというような議論が先ほどもあつたんですけれども、この中で例えば今見えてきている課題があつて、この部分については大きく中身を変える必要がありますとか、場合によってはこの項目についてはもう役目を終えたとか、そういうような議論もありますか。今このページから全体的な見直しの議論がどうなっているか、お願いします。

○喜瀬達也企画調整課班長 拡充についてはそれぞれ課題をつかまえて、それぞれの制度で検討して中間報告で明確にしていく、提案していく予定をしております。ただ一方、今お話しいたしましたスクラップについては、具体的に今これはもう必要ないというようなものについてはないと考えております。

以上です。

○大城憲幸委員 例えば観光地形成促進地域、3ページに資料が出ていますけれども、これはもう最近は非常に民間の投資も多くて、ホテルもたくさん建っているわけですが、30年までの数値は出ていますけれども、直近の件数とかというのは今数字はありますか。

○大濱克行MICE推進課主査 お答えします。

平成31年度の課税免除件数につきましては、全て合計で14件となっております。総額につきましては2018万3000円となっております。法人事業税が3件で85万6000円、不動産取得税が2件で187万4000円、固定資産税9件で1745万3000円となっております。

以上でございます。

○大城憲幸委員 何が言いたいかというと、先ほど酒税のところでも少しお話をさせてもらって、近いところがあるんですけど、今振興の総点検をやっている、あるいは新たに振興計画に向けた提言の中でも幾つかありますけれども、やっぱり一言で言えば選択と集中というような言葉がよく使われています。こういうせっかく国にお願いして勝ち取った制度だから守っていこうという考えもいいんでしょうけれども、ただこれまでそういう議論を繰り返してきました。これだけ国、県、地方財政的にも厳しい、国民のチェックの目も厳しくなっていく中で、やはり本当に選択と集中をやるためにはスクラップは必要だと思うんですよね。先ほどスクラップは今のところ考えていないということだし、その部分に入ろうとするとやはりお叱りを受けるのは間違いありませんけれども、やはり本当に新たな時代、新時代沖縄と知事はよく言いますが、そこに向けていくためにはやっぱり厳しいことも言わないといけないと思うし、選択と集中という意味では少しこういう1年間で14件しかない—これだけ民間の投資が増えていく中で、これも税制優遇はあったほうがいいに決まっていますけれども、やっぱり民間に任せられる分野は任せてもいいんじゃないかなというふうに、例えば今観光地形成促進地域の部分で話はしたんですけども、そういう視点、大胆な切り込みも必要じゃないかなと思うんですけども、その辺部長どうですか、考え方は。

○喜瀬達也企画調整課班長 委員御指摘の点も、確かにそういうことはあるんだと思います。ただ今例示していただきました観光地形成促進地域で申し上げますと、資料の3ページを見ていただいたとおり、その対象施設に肝腎要の宿

泊施設が入っておりません。ですから、そもそも件数で適用実績があまりないんじゃないか、必要とされていないんじゃないか、なので結果としてそれはスクラップの対象として挙げてもいいんじゃないかという、もしかしたらそういう視点なのかもしれませんが、実際には様々関係する団体の皆様からニーズをお聞きする中でですね、やはりリーディング産業をさらに盛り上げていく、高付加価値化していくためには宿泊施設そのものも対象にしてほしいというようなニーズがございますので、私どもとしましては適用件数が少ないからスクラップというよりは、そのニーズを踏まえて現場の実態に合った形で制度を見直していく、そういう要望をしていくというスタンスで臨んでいるところでございます。

○大城憲幸委員 たまたまこの制度をお話ししたんですけれども、私の趣旨は、今ホテルの名前を入れたからそういう答弁になったと思いますけれども、県民あるいは企業のニーズを求めたら今言ったような話になることは間違いないと思うんですよ。ただ、先ほども話の中で分かりにくかったかもしれませんが、話をしたのは、やっぱり今この税金の使い方、税の在り方については今後どんどん厳しくなっていくことが予想されるわけですね。そういう中で、できれば税金は安いほうがいいし、優遇策はたくさん充実して取ったほうがいいのは間違いありません。だけれども、本当にこれから伸ばすべきところを伸ばすという意味では、それがまさに選択と集中であって、スクラップ・アンド・ビルドというような視点で集中させていくためには、どこか目をつぶって、あるいはお願いをしてスクラップしないといけない。そういうような視点も必要じゃないんですかということなんですよね。その辺について再度お願いします。

○宮城力企画部長 税制については関係団体の皆様の御意向、御意見が一番大事だと思っております。仮に今後財務省との協議、その前に内閣府との調整になりますけれども、どうしてもという話が出てくる場合はそういう視点も必要かと思っておりますけれども、県としましては先ほど班長の喜瀬から答弁申し上げたとおり、今ある制度をもっと拡充する方向でまずは要望していきたいというところに尽きると思っております。

○大城憲幸委員 それは丁寧に県民のニーズを聞く、あるいは県民の代表として国にお願いをするというのはいいんですけれども、ただやっぱりこの総括に、さっき言ったようにこの中ではいつまでも格差是正を訴えても厳しいですよ

と。自立的な発展を基本条件にしないといけませんよというようなところになっている。そして、総括のところでも選択と集中というのをキーワードとしてやらないといけないという文言も入ってきている。そうなってくると、選択と集中と今回の要望を見ると、なかなか今までどおりのもの、あるいはもっと優遇をくださいということだけではなかなか整合性も問われるのかな、国としても対応が厳しくなるのかなというふうな想像もできるものですから、今まさにそういう議論の真っ最中だと思いますから、ぜひともそういう視点も受けながら議論を深めて頑張っていたいただきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 電気の安定的かつ適正な供給の確保に係る措置についてですが、これは対象は沖縄電力と電源開発となっております。沖縄の課題としては広域融通の枠外ということでありますので、この安定的供給体制、あるいは事故一事故というのは、沖縄の場合は災害も含めての場合だと思いますけど、これが台風という通常多い災害がありますから、停電の確率が高いと思うんですね。離島も含めてこの問題は非常に大きいんですが、沖縄県は台風常襲地帯ということで、ある意味諦め感があるような感じがするんですね。私たちが住んでいるところも割と停電が多い地域なんですけど、こういうある意味では優遇策を受けている時期でこそですね、安定化を図る時期にしかならないので、やはりそういう制度があるうちにもっともっとやるべきだったんじゃないかなと。今さらながらなんですけど、それはそういう対策を打てばできることなんですよ、災害に強い電力体制というのは。沖縄は生活にも影響があるんですけど、産業にもかなり影響しているんです、この停電というのがですね。そういう取組についてももっともっと改善させるべきであるわけですけれども、そういうことについてはこの電力会社とはやっていますか。

○當間隆治産業政策課班長 ただいまの停電対策という意味で、沖縄電力さんは電線の地中化、それから2ルート化ですね。複数のルートで電源が回せるような形、こういったことを停電対策として行っているというふうに聞いております。

○座波一委員 確かにやっていますよ。やっているけど、これは人口集中地域

を集中的にしているんですよね。これはある程度の一つの目安にはなるわけですが、それにしても停電の頻度が高いんですよね。そこはやっぱり単一の地区を1社で賄うわけですから、いろいろ問題はあるとしてもですね、そういう優遇制度を受けているうちにそういったものも基本的に整備していくというのが基本的なインフラ整備の大きな考え方じゃないかなと思うんですけど、どうですか。

○**當間隆治産業政策課班長** 沖縄電力さんとは停電の際、早期復旧もあるんですが、委員おっしゃるとおり電線自体を風に強いものに変えたりとか、そういった対応も行っていて、ただ停電が起きているという事実はございますので、そういった取組は強化してくれということで沖縄電力さんとも意見交換を行っていきたいと考えております。

○**座波一委員** 断線して復旧するというのは当たり前のことではあるんだけど、要するに結局は変電所の数が問題なんです。そういうことから言うと偏りがあります。もちろん都心部とか、あるいは地方、あるいは離島との関係で見ていると、やっぱり変電所の数が圧倒的に違いますよ。それがあってこそ復旧が早くなるのであって、さっき言ったループ回線も、変電所がない限りはループ回線も難しいんですよ。そういうふうなものを構造的なそういう対策という点で、地中化とかそういった問題は二次的な対策であって、構造的な部分での助言、アドバイス、指導も必要じゃないかなと思いますけど、どうですか。

○**當間隆治産業政策課班長** 停電についてはいろんな要因がございますので、沖縄電力とも引き続き意見交換して、委員の今おっしゃった変電所のことについても伝えていきたいというふうに考えております。

○**座波一委員** もう最後ですけど、停電による被害というのは単に農作物への被害とかそういったものではなくて、非常に多大な範囲に及んでいるということをもまずは理解しないといけないと思いますから、よろしくお願いします。

○**中川京貴委員長** ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○**中川京貴委員長** 質疑なしと認めます。

以上で、沖縄関係税制の優遇措置の現状及び今後の取組についての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)

○中川京貴委員長 再開いたします。

陳情等に対する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。

陳情の採決に入ります前に、その取扱いについて御協議願います。

休憩いたします。

(休憩中に、陳情の取扱いについて議案等採決区分表により協議)

○中川京貴委員長 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)

○中川京貴委員長 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4件及び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)

○中川京貴委員長 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。

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

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

休憩いたします。

(休憩中に、今後の委員会の進め方について協議し、適切な時期に協議できるよう、閉会中も委員会を開催するという事になった。)

○中川京貴委員長 再開いたします。

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 中川京貴