

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4回沖縄県議会（6月定例会）

令和元年7月8日（月曜日）

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7月8日 月曜日  
開 会 午前10時1分  
散 会 午前11時37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及び第72号
- 2 閉会中継続審査・調査について

### 出 席 委 員

委 員 長	玉 城	満 君
副 委 員 長	当 山	勝 利 君
委 員	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

---

### 欠席委員

大浜一郎君

---

### 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
企画振興統括監	宮城嗣吉君
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
文化観光スポーツ部MICE推進課長	加賀谷陽平君
土木建築部建築都市統括監	島袋登仁雄君

---

○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18件及び閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、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18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** 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、付託議案等一覧表でございます。通知をタップし、ごらんください。

企画部関係の陳情は、継続が16件、新規が2件となっております。

まず、継続審査となっております陳情につきまして、修正した箇所を御説明いたします。

ただいま通知しましたのは、陳情平成28年第45号の5平成28年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情でございます。

記の4の2段落目3行目以降を、令和3年度までの更新対象となる船舶15隻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、平成30年9月末までに9航路の船舶更新が完了しております。同じく記の4の3段落を、県としては、今後1隻目の更新を予定する5航路の船舶更新を着実に実施しつつ、本事業における令和元年度の新たな取り組みとして、久米・渡名喜航路の2隻目のフェリーへの支援を行うこととしております、としております。

次に、通知しましたのは、陳情平成29年第46号の5平成29年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情についてでございます。

11ページでございます。

記の1の1段落目及び2段落目の路線数等についてより正確に表記するため、3路線4系統としております。

次に、通知しましたのは、陳情平成30年第44号の5平成30年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情についてでございます。

15ページでございます。

記の1の1段落目の路線数等について、より正確に表記するため、15路線16系統としております。

次に、通知しましたのは、陳情平成30年第98号大型MICE施設誘致に伴うモノレールの延伸及び宿泊施設の確保に関する陳情についてでございます。

17ページでございます。

記の1の2段落目から6段落目を、県は、平成29年度から30年度にかけて、大型MICE施設整備に伴う公共交通が分担すべき交通需要について、需要変

動も考慮の上、路線バスでの対応の可否について検討を行いました。この結果、大規模イベントの終了時間帯等では路線バスの増便が必要であるものの、おおむね現況の路線バスでの対応が可能であることが確認されました。また、平成30年度は、鉄軌道とフィーダー交通が連携する公共交通ネットワーク構築を図る観点から、沖縄都市モノレールを大型MICE施設整備が予定されているマリントウン地区等へ延伸した場合における効果や課題等について検討を行いました。この結果、延伸等により移動時間が短縮され、公共交通全体の利用者数は増加するものの、競合による他の公共交通機関への影響や採算性等に課題があることが確認されたところです。今後は、市町村との協働による公共交通充実に向けた取り組みの中で、地域の交通課題やまちづくり計画等も踏まえながら、各地域の公共交通のあり方について、さまざまなシステムも含めて、幅広く検討を行っていくこととしております、としております。

次に、新規の陳情2件につきまして、処理方針を御説明いたします。

ただいま通知しましたのは、陳情第49号の5平成31年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情についてでございます。

23ページでございます。

記の1について、処理方針は、県では、離島航空路線の運航費に係る国庫補助について、地方航空路線を有する関係自治体等で構成される全国地域航空システム推進協議会等を通じて、実績収益額から実績費用額を差し引いた実績損失額により補助金の額を算定するよう国へ要望しているところであります。県としては、関係機関と連携しながら、引き続き補助の拡充について国へ要望してまいります、であります。

次に、ただいま通知しましたのは、陳情第72号沖縄都市モノレールに関する陳情についてでございます。

24ページでございます。

処理方針は、県では、平成30年5月に「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」を策定し、今後は鉄軌道とフィーダー交通が連携する公共交通ネットワークの構築に向けて、さまざまな観点から検討を行っていくこととしております。昨年度は、当該検討に資する観点から、沖縄都市モノレールの延伸や一部環状化した場合における効果や課題等について、検討を行ったところであります。この結果、延伸等により移動時間が短縮され、公共交通全体の利用者数は増加するものの、競合による他の公共交通機関への影響や採算性等に課題があることが確認されたところです。今後は、市町村との協働による公共交通充実に向けた取り組みの中で、地域の交通課題やまちづくり計画等も踏まえながら、各地域の公共交通のあり方について、さまざまなシステムも含めて、幅広く検討

を行っていくこととしております、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** 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** 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、よろしくお願いいたします。

**○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。

**○友利公子商工労働部中小企業支援課長** 続きまして、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。

以上で、陳情の処理方針についての説明を終わります。

**○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。

大城憲幸委員。

**○大城憲幸委員** 陳情第49号の5。23ページです。新規の陳情ね。通知します。新規の陳情ですけれども、何でこれが今ごろ出てくるのかがよくわからないというか、もう裁判になってしまいましたので。ちょっと我々、これまでの議論では新たな信頼関係が結べる航空会社と一日も早い粟国便の運航について具体的に取り組んでいますというような議論があったわけで、とにかくこの第一航空さんが持っている機体を粟国のために、離島のために活用するための方策を練っていますという話だったんですけれども、こういう陳情が出てくるし、また裁判になるしという状況になっているんですけれども、その辺をちょっとこの陳情も含めて経過を簡潔に、まあ簡潔には難しいかもしれませんが説明してもらえますか。

**○大嶺寛交通政策課副参事** まず初めに、訴訟の内容ですけれども、5月9日付で第一航空から那覇地方裁判所のほうへ沖縄県を被告としました訴状が提出されまして、5月28日に沖縄県は訴状を収受したところでございます。訴状の内容につきましては、国家賠償請求となっております、第一航空に対して沖縄県が約4億5500万円を支払いなさいというものでございます。第一航空の主な主張は、運航を停止していた那覇－粟国路線について、県の担当者からの要請により同路線の事業継続、運航再開を目指したにもかかわらず、県の補助金が大きく減額する方向へと施策を変更したことから同路線の事業継続が不可能となり、運航再開準備中に支出した経費について損害を負ったと。そういうふうな内容となっております。先ほどの陳情、どうして今ごろかというふうなことはございますが……。

○宮城嗣吉企画振興統括監 なぜ今ごろその陳情かという部分については、陳情者の趣旨を推測したらという御質疑だと思いますけれども、第一航空との関係でですね、訴訟が提起されたことが運航再開に何らかの影響がないのかということ、再開に向けてしっかりと取り組んでほしいという意味での趣旨だったかなというふうにこちらでは捉えております。

○大城憲幸委員 いや、今、県の方針でもこの第一航空さんの実質的な損失額を補助するように取り組みますみたいな話になっているんじゃないですか。私が言っているのは、こういうような手続的なもの、部分は、過去にもう清算されていて次の段階に来ているというふうに思っていたものですからね。それが結局第一航空さんとうまく話し合いができていなかったわけですね。その辺というのは何が大きな原因ですか。ちょっと今、聞いてもなかなかその辺がぴんとこないんですけどね。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、大城委員から、損失補填の部分で国から補助金をもらって、第一航空に支出するなどの手続がまだ残っているのかとの確認があった。)

○玉城満委員長 再開いたします。

大嶺寛交通政策課副参事。

○大嶺寛交通政策課副参事 第一航空様からですね、補助金に関しましては補助の申請がありまして、それにつきましては全て交付決定しましてお支払いしている状況であります。

○大城憲幸委員 じゃあ、この陳情なんかはきちっとそういう赤字補填みたいなのをきちんとやりなさいという趣旨に見えるんですけども、じゃあこの陳情の趣旨の部分については十分果たしているということでのいいの。

○大嶺寛交通政策課副参事 この陳情の趣旨につきましては、今回県では県内の離島航空路線の維持、確保を図るために運航に伴い生じた欠損額に対して国と関係市町村と協調して補助を行っている状況でございます。その中で国



の補助金の負担についてはですね、国は算定する際に実績の損失の見込み額と、国が設定します標準の損失見込み額というのがございます。その2つを比べまして、低いほうの額の2分の1以内で補助するということになってございますので、陳情の内容につきましてはこの標準の損失額ではなくて実質の損失額で、そちらのほうが、損失額が実際、標準よりかなり大きくなっていますので、そちらのほうで補助していただきたいというふうな要望になってございます。

**○大城憲幸委員** 積算の仕組みは……。済みません、答えると時間がかかりますので、別の視点で質疑をします。今のところは後で教えてください。

さきの質疑を趣旨に戻しますと、私のこれまでの議論の認識では、やっぱり第一航空さんが事故を起こしてその後の研修とかそういうようなものも含めて、ある意味赤字の県に対する請求額が余りにも県の認識としては大き過ぎるということであったのが1つ。そしてもう一つは、地元の栗国村さんと第一航空さんの信頼関係について、ちょっと問題があるというような部分も含めて、やっぱり新たに信頼関係が結べる、新たな航空会社とというような話があったわけですね。だから要は、前提としては第一航空さんとはその辺はしっかりとやりとりをしながら話し合いで解決をして、この航空機、税金で買った機体を活用できるようにというふうに進んでいたわけですよ。なので、だからその話し合いがうまくいっていなかったわけですよ。そこ、訴訟になった大きな原因というのはどこなんですか。どこが向こうの認識とこっちの認識と違って、なってしまったんですか。ちょっとわかりやすく説明してもらえますか。

**○宮城嗣吉企画振興統括監** 補助金は適切に支払われていたかという部分からありますけれども、第一航空が運航を再開した平成30年1月から3月までの運航中の部分につきましては、所定の協議会での協議も経た形です、国の認定も受けた形で適切に支払われたところがございます。ただし、第一航空さんとしましては、運休していた平成29年の2月ごろから、運休した期間を除いて事務所を閉鎖した平成30年7月までの間にですね、運航再開に向けて準備していた期間があるんだと。これに対する経費についても補助の対象とすべきだということを今になって主張をしてですね、それが損害だということで提訴に踏み切ったものというふうに考えています。

**○大城憲幸委員** まあその辺がきちっとやっぱり法律、手続にのっとって県はやっているはずですから、私の認識はきちっと第一航空さんにもこうなっていますよと今言う説明をして、当然向こうが納得してもらえるものだと思ってい

るんですけれどもね。それについて訴訟になったということは当然向こうも専門家と相談をして勝てる見込みがあるから当然やるわけですよ。この今言う手続の中で、県としては反省すべき事項もあったんですか。それとも今あったように、もう全く問題ないですと、我々のほうが100%正しいから向こうが無理強いとか、無理な裁判になっていますみたいな話になるんですか。

**○宮城嗣吉企画振興統括監** 県は運航再開に向けた第一航空との話し合いの中で、県は早期の運航再開を模索する立場でありましたので、そういう中で補助のあり方というところに意見交換があったと思いますけれども、県は一貫して補助金交付要綱に沿って補助対象経費、補助対象となる、ならないという部分について意見交換をしたというところがありますので、その意見交換の中で第一航空さんが誤解している部分も生じて、それがまあ訴訟になったのかなというふうに捉えています。

**○大城憲幸委員** 少しやりとりしても時間がかかりそうなので。

ただやっぱり私は非常に裁判になるというのは残念に感じたし、もっと努力できたことがあったんじゃないかなと思うんですけれども、今の話からすると、県の対応は問題ないというふうな答弁ですので、そこはもう信じて前に進めますけれども、できれば早目に決着しないともうさらにまた栗国便の運航に時間がかかってしまいますので、その辺の取り組みはお願いして、次に進みます。

平成29年7号の2です。公共交通バスの件で議論したくて。10ページです。本会議で一般質問でうちの當間議員の議論がありました。それで、新聞等にもあってバスの運転手不足の議論もありました。そういう中で、平成元年に6400万人だったのかな、乗り合いバスの利用者が約3分の1くらいまで落ち込んで、各種県の取り組みでわった～バス党等を初めとする取り組みで、下げどまっちはいるよというような議論ではあったんですけれども、そういう中でこの陳情に対しても県としてはこれから基幹バスシステムの導入を含めた取り組みを推進していきますというような陳情の対応ではあるんですけれどもね。今言ったように、さらに人手不足の話も出てくるわけですよ。だからそこでうちが何度か提案しているこの4社の乗り合いバスについてはバス会社も非常に赤字で苦しんでいるわけだから、県がリーダーシップをとって意見交換、統合に向けた議論をすべきじゃないかというものもやったんですけれども、その対応についてちょっとよく具体性が見えないんですけれども、その辺の考え方を簡潔にまずお願いできますか。

○宮城優交通政策課長 政府におきましてですね、未来投資会議の中で地方の乗り合いバス事業者を地方基盤企業と位置づけ、競争政策を抑え経営統合、共同運営を認める措置も決定したと。ただ、中都市部の運賃収入をプールして不採算路線の維持に充てるというようなお話でその方向性が決められたというふうに聞いております。ただ詳細なスキーム等は今後我々のほうにも具体的に示されるのかなと思っておりますので、そのあたりを確認しながらそういう事業者さんと意見交換等を進めていきたいなというふうに考えているところです。

○大城憲幸委員 本会議であった、今直近で数字を持っているのは2500万人ぐらいでしたか、利用者は。その辺はあったように下げどまっているという認識でいいんですか。お願いします。

○宮城優交通政策課長 バスの利用者については近年若干の上下はありますが、ほぼ下げどまりの状況にあります。

○大城憲幸委員 市町村含めて路線、赤字の部分の補填をしていますけれども、その辺の今、直近の数字は持っていますか。年間どれぐらいの赤字を補填しているか。なければ後でいいですけど、もし概算でもわかればお願いします。その辺の額もふえているのか減っているのか。

○宮城優交通政策課長 国それから県、市町村の協調補助の合計額で申し上げますと、ここ平成26年度から平成30年度までのあたりがほぼ4億円前後で推移しておりまして、ただ平成30年度は4億6600万円という数字になっております。

○大城憲幸委員 その4億円というのは赤字額、それとも赤字の補填額。それイコールでいいんですか。

○宮城優交通政策課長 欠損の補助の額になります。

○大城憲幸委員 今、議論があったように、国が方針を出してきたということでまだ方針を出して間もないですので、いろいろ課題なんかも整理しながら、あるいは他県の動向等も見ながら今後検討しますというような今、県は姿勢なんですけれども、私が言いたいのは、人手不足についても知事から国に対して要望は出してはいるという取り組みについては評価はしますがね。ただちょっと根本的には、やっぱりもう最終的にはバス会社の体力だと思うんです

よね。やっぱり体力つけてもらわないと手伝いをするにも限界があると思うし。そういう意味ではちょっと今、人手不足も出てきた、運転手不足も出てきた、赤字補填についてもなかなか見通しが立たない中では、私は国の動向を見ながら他県の動向を見ながらというのは、ちょっと悠長な気がしているものですから。この4社との意見交換はしているんでしょうけれども、やはり具体的にもっと早目に進める必要があるというように私は思っているものですからね。その辺の取り組みをちょっと強化をお願いしたいと思うんですけれども。その辺の認識を聞いて最後にしたいと思いますが、お願いします。

**○宮城優交通政策課長** 委員がおっしゃるとおり、未来投資会議の中で議論されている方向というのも非常に重要だと考えております。また、運転手不足によるバスの減便等についてもですね、やはり3月それから6月、7月という形で減便がされている状況にありますので、これは重大な課題であるということで、将来のお話も見据えながらではありますが、バス事業者さんの求人の取り組みも、それから沖縄総合事務局のほうでも今、支援策の検討をしているというふうに情報を聞いておりますので、県としましてもそれらと連携しながらですね、対応を検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

**○玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。

中川京貴委員。

**○中川京貴委員** 8ページをお願いします。陳情平成28年第128号、読谷村から出されている沖縄鉄軌道構想の「ルート案」決定に関する陳情ですね。これはもう過去にも質疑しましたが、この件でですね、これは6ページの陳情と同じ陳情であるんですが、この鉄軌道ルートに関する陳情で、もう平成28年度から出されていますが、今、県の状況ですか、国との調整を説明していただきたいと思います。

**○寺元美幸交通政策課公共交通推進室長** 鉄軌道の進捗状況ということで御説明させていただきます。県では平成30年5月に鉄軌道の構想段階における計画書を策定いたしました。現在、国から示されております費用便益分析等の諸課題について検討を行っているところでございます。その結果を早期に取りまとめ、今後国と調整を行っていくこととしているところでございます。あわせて、公設民営型の上下分離方式を可能とする特例制度の創設等につきましても、早期の事業化を昨年度に引き続きですね、国に要請してまいりたいと

考えております。

○中川京貴委員 国からいろいろ出されている宿題というんですか、提言はもう全て県はクリアしたということで理解してよろしいんですか。

○寺元美幸交通政策課公共交通推進室長 国からは費用便益分析の結果ですね、便益比が1を下回っているということでその課題が示されております。その課題をクリアするべくですね、昨年度から調査を行ってございまして、今年度は昨年度やりました基礎調査をもとに実際の便益を予測する、推計するということになっておりますので、これを今年度早目に取りまとめて国と今後調整を行っていきたいと考えています。

○中川京貴委員 これまでの質疑でですね、いろいろ聞いた範囲では総予算が大体6300億円くらいかかると。那覇から名護まで1時間くらいで行くと。いろいろこれまで取り組んできましたけれども、那覇空港からその鉄軌道を接続するという提案をしましたが、現在は県としてはどうなっているんですか。

○寺元美幸交通政策課公共交通推進室長 那覇空港への接続、そういった具体的な施設への接続については構想段階が終わってその次の計画段階において検討されることになりますので、具体的なものはその段階で詳細にどういったところに駅を置くのかという観点から検討を行っていくことになります。

○中川京貴委員 やはりですね、もう来年度は那覇空港の2本目の滑走路が完成するというのもあって間違いなく交通渋滞が予測される中で、早目にそういった交通渋滞緩和のための対策を国と協議を調えないと間違いなく交通渋滞するという中でね、この鉄軌道が、今は段階ですけど、工事が始まって完了までに大体めどは10年なのか、15年なのか。

○寺元美幸交通政策課公共交通推進室長 事業については、まだ具体的な位置とか具体的なルートが決まっているわけではございませんので、工期については、計画段階で詳細に検討されることになりますけれども、おおむね11年とか10年程度のものを要するというのが、他の事例等から想定しているところでございます。

○中川京貴委員 次、10ページの陳情、これ7号の2の1のですね、地域公共

交通の充実と、14ページの渡嘉敷島の高速船も含めて質疑しますけれども、やはり今、島嶼県沖縄に限られた土地面積の中で今予測される一先ほども申し上げましたレンタカー、バス、タクシー。観光客が来るに当たって、やはり2次交通としての高速船はこれはもう絶対必要だということで私はこれまで何度も取り上げてまいりました。その結果ですね、県としても企画の中で2次交通として高速船は必要だというあれが提示されていると思っています。その高速船について、今内閣府は進めていますけれども、県が一向にその対策が見られません。例えば、この陳情にあるのは那覇から渡嘉敷島に対する高速船のあれは経過処理方針を読めばわかりますけれども、那覇空港から中北部、本部、名護まで行く高速船について県の認識とですね、今後の取り組みについて伺いたい。

**○宮城優交通政策課長** 那覇一本部間及び北谷、恩納村を經由しての本部への高速船につきましてはですね、昨年度の国の実証実験を踏まえまして、第一マリンサービスさんが今年度の4月からいよいよ民間での事業化ということでスタートしているところでございます。船体のふぐあいもあって一時運休している時期がありましたけれども、6月3日から事業再開しているところであります。143名、マックスでいうと乗れる高速船で運航している状況にございますので、彼らも民間事業者としてこれから重要な取り組みについて県とのさまざまな検討も行っていくのかなというふうに考えております。それらの動向を我々県としても見守りたいと考えているところでございます。

**○中川京貴委員** 見守ってはいけないと思います。やはり県も関与してですね、これはもう間違いなく沖縄の道路の渋滞は予測されるわけですから、これは私が何度も七、八年前から提案しています、セットにしてですね。これ公共が絡んで、できるなら一括交付金があるうちに、新造船を購入してですね、1隻、2隻の問題じゃありません。例えば県の枠の中で5隻を購入するとか、内閣府で5隻を購入する。例えば、50名乗り、100名乗り。石垣あたりだと200名乗りの高速船もあります。それでピストン運航をさせてですね、要するに利便性が悪いと。1日に1回か2回しか乗れないというものには乗りません。やはり本土の電車と一緒に、時間どおり出発する、時間どおり帰ってくる。この方程式をつくらなければ観光客は乗らないし、また逆に無理やり観光客が乗るような仕組みをツーリストと組んで、東京、大阪、福岡から沖縄に来る場合に、もうこの高速船に乗せて北部に行くという仕組みをつくる。このツーリストと県との協議も必要だと思っています。これ放っておいたらですね、会社がじゃあもうからないからとやめたら県はどうするのですか。

○宮城優交通政策課長 ちよつとなかなか仮定のお話にはお答えしづらいところではございます。ただ1日ですね、那覇ー北谷が1日2便、それから北谷、恩納を経由して本部までが4便という形で彼らはまず運航をスタートしたばかりでございますので、まずはその動向をしっかりと見ていきたいと。その需要の動向を見ていきたいと考えているところです。

○中川京貴委員 運航をスタートしたばかりで、トラブルが発生してエンジン故障で船が走らないというのが起こりました。ですからそのときに乗っている観光客はもう二度と乗らないだろうと思いますよ。ですから県も国も関与して、そしてこの民間業者に負担をかけないようにですね、僕はある意味で一業者じゃなくて組合をつくって、沖縄のこの関係者の組合、5社でも7社でもいいから組合をつくって、運営は全て組合に任せますと。しかしこの港のバースの許可とか、また船の購入とか、これは国とか県の予算で新造船をつくって、ある意味で高速船なんですけど海のタクシーという形ですね、やっていただきたい。そうしなければ今、丸投げしていたら必ず私が言ったとおりになって、それから準備したってまた10年かかります。きょうの質疑は議事録に残りますけれども、そうなるからじゃ遅いよということなんですよ。

○宮城力企画部長 高速船の導入に当たって、県の取り組みなんですけれども、実はまず平成29年度に実証事業として那覇ー本部間の高速船の導入が可能かどうかという調査を行いました。そのときは採算性に課題があるということだったんですけれども、ただしルートを北谷等幾つか置けばですね、採算性が上がるんじゃないかということが確認できました。それを受けて、国のほうで平成30年度に北谷、恩納村も含めて他ルートで実証実験をしたところ、第一マリンサービスさんが参入の手を挙げたというところでございます。これは皆さん御承知おきのことかと思えます。4月18日でしたかね、それから6月2日まで欠航しておりましたけれども、現在は順調に運航しているということを聞いております。県としてはこの2次交通の手段としてですね、その動向も確認しながらどのような効果が上がっているのか、そのあたりもじっくりと確認をしていきたいという考えでございます。まず民間の第一マリンサービスさんですか、彼らが事業に参入したばかりですので、そのあたりの効果もじっくりと見きわめてみたい、そういう考えでございます。

○中川京貴委員 今の仕組みは、那覇空港で観光客がおりたら空港から出てバ

スあるいはタクシーに乗って那覇の高速船、港に運んでですね、そこでまた30分くらいか1時間待って、それから中北部に船で行くという仕組みなんですよね。そうすると、その待っている間に着きます。それが2年も3年も予測される中で、僕は県が見守るといえるのはいかがなものかなと。じゃあ何のために、五、六年前に企画は2次交通として船の高速船のあり方がうたわれていたのか。県の方針の中に2次交通とうたわれています。県は拳は上げて予算は出さない、民間に任せるといえる体制はよくないと思っています。県も関与して金も出して、予算も措置してですね、沖縄の交通渋滞、国道、県道、高速道路の渋滞緩和に県も率先して取り組むべきだと思っていますけど、部長いかがでしょう。

**○宮城力企画部長** 確かに、2次交通の充実というのは大きな課題だというふうに認識しております。高速船がですね、繰り返しになりますけれども、これによって多様な交通手段が確保できるという面では大きいんですけれども、その効果がどの程度上がるのか、ここが大事なメルクマールになると思っています。その点はしっかり、県としてはまず見きわめたいというところがございます。

**○中川京貴委員** もう言いますけれど、基本的に那覇空港から船を出す。バスの乗りおりをさせないということです。それがまず国道、県道の渋滞緩和になります。それと、必ずツーリストを通したり、また民間でも沖縄観光で来ますけれども、このツーリストの中のバス賃がわりにこの高速船に無理やり乗せるということなんです。船にですね。例えばレンタカーやタクシーに乗る人はいいでしょう。レンタカー、タクシー、バスはこの案はあるでしょう。ツーリストを通してセットで来る場合に、この船に乗せて海洋博や北部に送るという仕組み、パターンをたくさんつくってですね。これはだから民間だけでできないんです。県も内閣府も民間のツーリストも一緒になって、そのチームをつくってやるべきだと。交通渋滞になってから、さあどうするではなくて、予測されることを先にやっていただきたい。

**○宮城優交通政策課長** 第一マリンサービスさんの親会社、まあ第一交通という大きな北九州に本部のある会社でございます。琉球バス等々を運営しているということで、そのグループの中では何らかの空港からの導線というものは今後検討されるのではないかと。事実、県側に対してもそのあたりのサポートのお話が現時点ではないところを見ますと、彼らとしてはやはりグループとして何らかの検討をされているのではないかと今は思っています。ただ、今後委員



から御提案の考え方をもとにですね、県としても何らかのサポートが必要であれば、そのあたりはしっかり対応したいというふうに考えます。

○中川京貴委員 それとですね部長、もし今のコースが崩せないというのだったら、僕はもう一つ提案したいのは、クルーズ船バースが今、工事が始まっています、第2バースがですね。第1バース、第2バースにクルーズ船が来た場合、御承知のとおり国道58号まで歩いて行ってこの観光客がバス、タクシーに乗れなかったというニュースが新聞にも出ていましたけれども、やはりこれも対策しないといかんと考えています。このクルーズ船が入ったときにバス、タクシーはもちろんですけれども、それ以外に船も10隻くらいつけて一例えば渡嘉敷島に行くとか、座間味に行くとか、船でこの観光客を誘導させる。例えば中部、海洋博に行くとなったら、ここからまたバスに乗って行かすのではなくて、いろんな二重、三重の観光のあり方があっていいと思っています。これからクルーズ船がふえてきますけれども、今の沖縄のバスやタクシーで対応するというのは厳しいものがあるんですね、このバスはあそこ、久茂地から入っていたところ、あそこの道路沿いに全部待機しているんですよ。わかります。理解しているかな。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、中川委員から、クルーズ船の観光客を乗せる観光バスの待機場所の補足説明がなされた。)

○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 海上の交通手段の多様化という意味ではまだまだ研究する余地はあるかと思えます。県として何ができるか、2次交通であれば文化観光スポーツ部も担当になりますので、そのあたりとまず意見交換をしてみたいと思えます。

○中川京貴委員 今、沖縄には僕が調べたところ5カ所か6カ所くらい高速船を運営している一石垣もそうですけれどもね、運営している会社がありますのでぜひ投げてくださいたいのは、この大型クルーズ船が今、泊のほうに入ってきたら反対側に港がありますよね、大型クルーズ船の反対側に。あそこに船を

5隻くらい着けて、あそこから渡嘉敷島、粟国、慶良間に行かすようなコースがあってもいいと思っているんですよ。例えば北部でもいいです。これを県がそういったいろんな案をつくって、民間企業がやろうとしたってあれ使わせてくれないじゃないかという意見もありますので、県も民間企業も、そして第一交通さんも含めてですね、そして新造船をぼんぼん買って行って、2次交通として海のタクシーを使っていたきたいという提案なんですよ。

**○宮城力企画部長** 先ほど申し上げたとおりですね、観光部局ともちょっと意見交換をしながらどういう対応ができるのか研究してみたいと思います。

**○中川京貴委員** 次、17ページをお願いします。これ98号、大型MICE施設誘致に伴う延伸及び宿泊施設の確保に関する陳情が出ていますが、これについてですね、やはり予測されることはもう一つの陳情もありましたけれども、交通渋滞、モノレールの延長。処理概要ありましたけれども、このMICE施設に伴うこのモノレールとか、交通渋滞の緩和は県が処理方針を示していますが、これをやるとしたら何年かかりますか。

**○寺元美幸交通政策課公共交通推進室長** 交通政策課では、モノレールの延伸の可能性について検討させていただきました。その結果、いろいろな方面について検討したんですが、やはり採算性等々の面で課題があることが確認されたところがございます。その課題も含めて、今後市町村と圏域別の検討をする場を設けてまいりたいと考えております。その中で幅広く需要確保に向けた検討もあわせて行っていくことになると思いますが、その中で検討して課題への対応等々が見えた上で改めて交通事業者、道路管理者を交えた協議に入っていくと思っておりますので、今の段階で期間をお示しすることはできないという形になります。

**○中川京貴委員** 現在、国道、県道が交通渋滞していることは理解しているんですよね。

**○寺元美幸交通政策課公共交通推進室長** はい、当然のことながら渋滞していることはわかっておりまして、県の我々交通政策課の平成29年度のMICEの関係の調査でもやはり渋滞が出てくる箇所があるということは確認されております。

○中川京貴委員 そうやって交通渋滞もしているし、県道、国道にそういった問題があると。そこでモノレールの延長もしなきゃいけない。課題はある中でM I C E施設の土地は購入していますよね。私たち自民党会派は見切り発車じゃないかと。もう少し国との協議を調べてきちっとした形で予算措置をすべきだと。これはもう長年、稲嶺県政、仲井眞県政が温めてきてですね、絶対に必要なM I C E施設だから抜かりがないように進めていただきたいと要望もしましたけれども。土地は買いました、土地は幾らで買って、何坪買ったんですか。

○加賀谷陽平文化観光スポーツ部M I C E推進課長 大型M I C E施設の整備用地の取得額ですけれども、約69億円。こちらのほうは中城湾港マリンタウン特別会計から有償による所管換えということでの取得となっています。それから、土地の面積でございますが、この取得した面積は12万7134平米となっております。

○中川京貴委員 基本的なことを聞きます。これは国庫補助ですか、一般財源ですか。

○加賀谷陽平文化観光スポーツ部M I C E推進課長 一般財源でございます。

○中川京貴委員 我々が見切り発車じゃないかと言った形で、もうその土地を購入されまして、今ある意味では塩漬けになっているんじゃないかと思っています。この道しるべというんですか、取り組みについてですね、今後の課題解決、この完成に向けて今後どう取り組んでいくのかお聞かせ願います。

○加賀谷陽平文化観光スポーツ部M I C E推進課長 お答えします。県のほうで大型M I C E施設の整備に向けて今年度、民間資金を活用する官民連携の手法を中心に調査を行い、今後の進め方を整理していきたいというふうに考えています。現在、当該調査に係る委託事業者のほうを公募している段階でありまして、今後各種情報の収集に努めるとともに専門家委員会を立ち上げて議論を深めていきたいというふうに考えています。いずれにしても、早期に整備ができるように全力で取り組んでいくという覚悟でございます。以上です。

○中川京貴委員 ぜひですね、この買ったところの土地の場所と面積とですね、図面を要求します。委員長、お願いします。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、玉城委員長から執行部に対し資料提供の可否について確認をし、提供することになった。)

○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。

座波一委員。

○座波一委員 多少関連しますがお願いします。M I C Eが要件を満たさないということで今頓挫状態になっているわけですが、これは周辺環境整備とあるいは需要の喚起という点に尽きるかと思うんですが、この周辺環境整備に関して、これは所管でいうと文化観光スポーツ部ではなくて横断的な取り組みが必要だということは指摘したとおりではあるんですが、これにつきましてやる前提であるというのであれば、予定どおりやるという前提であればそのような整備計画というのは立てられているんですか。まずそれから聞かせてください。社会資本整備、道路整備、そういったものを含めてM I C Eを見越して、前提とした計画に着手しているかということです。

○加賀谷陽平文化観光スポーツ部M I C E推進課長 私ども文化観光スポーツ部のほうにおきましては、まちづくりに関連しましてマリンタウンM I C Eエリアまちづくりビジョンのほうを策定しております。こちらのほう、関係部局や地元東海岸サンライズ推進協議会と、県は公益的な視点から地元は地域視点や住民合意形成の観点から連携、協力して、これまでも中城湾港港湾計画の変更手続ですとか都市計画マスタープラン等、県及び与那原町、西原町の土地利用関連計画の改定に取り組んできているところでございます。引き続き大型M I C E施設整備事業の進捗状況等も共有しながら取り組み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 これはですね、一番懸念されているのは道路網なんです。だから道路政策に対しての地域住民、あるいは地域の方々からの要望も出ているくらいなんです。都市モノレールを延ばしてほしいとか、道路を整備してほしいという。そういったものについて言っているんであって、都市計画とかまちづくりとかというゾーニングという点については今聞いていないんです。社会資本の集積、周辺の環境整備というものに横断的な取り組みがもう始まってい

るのかという。そういった計画がないと、全くこれはもうやる前提であると言いながらその行動が伴っていないとしか思えないんですけどどうですかね。

**○加賀谷陽平文化観光スポーツ部MICE推進課長** 大型MICE施設への交通アクセス等々の部分については、国道329号、南風原バイパス、与那原バイパス等の今現在整備中の道路が存在しております。また、沖縄都市モノレールのてだこ浦西駅までの延長区間が協議されてきますと、それに加えてまた利用者の交通手段や会場発着時間、アクセス経路等の分散、そういったソフト対策を主催者と連携して講ずることで、大型MICE施設が整備されても交通アクセス自体は対応が可能だというふうには考えております。

ただ一方で、MICEの主催者や施設利用者の満足度向上を図っていく上では持続的に定時性の確保ですとか速達性の向上というのは重要というふうには認識をしております。そのためにも交通アクセスの拡充や公共交通の確保について、短期的及び中・長期的な観点から関係部局と連携して継続的に取り組んでいくということを確認をしております。そのために、そういった取り組みを推進するために関係部局や地元東海岸サンライズ推進協議会で構成します大型MICEエリア振興に関する協議会のほか、庁内関係部局で構成しております大型MICE受入環境整備推進協議会、それから大型MICE施設等整備に係るプロジェクトチーム、そういったものの枠組みを通じまして、引き続き関係機関が一体となって取り組んでいきたいというふうに考えています。以上です。

**○座波一委員** 建設的な議論を積み上げたいという意図でこういう質疑をしているんですけど、なかなかこの議論がもとの議論に戻っていくような感じがしてですね、非常に滞り感が感じられています。はっきり言いますけれど、モノレールとMICEというものは関連的に、有機的につなげる必要があると考えていますか、ないと考えていますか。簡単に、これだけでいいです。329沿いの要請もあるでしょう。南風原、与那原あるいは八重瀬、あるいは西原ルートの方の要請も出ているわけですね。それについてこの処理方針でいうと、路線バスで対応と今、答弁もあったとおり対応は可能であると見ている。さらに競合によって他の公共交通機関への影響も課題であると。今そこを考える必要はないんじゃない。競合まで何で心配する必要があるんですか。目的がまず確立されていないのに、その手法を確立していないのに競合の心配までするというの、これ非常に何か消極性すら感じるんですけども。

**○寺元美幸交通政策課公共交通推進室長** モノレールの延伸についてですが、

こちらにつきましては鉄軌道の計画案をつくりましたので、その鉄軌道と連携するフィーダー交通ネットワーク構築の観点から検討を行わせていただきました。その結果、モノレールを延伸した場合、今のまま単純に延ばすというような形をした場合だとやはりそれ以外の鉄道とかそういったものに影響が生じるということが確認されたということで、お示ししたものになります。ただ、M I C Eの観点でですね、モノレールの延伸ということも陳情のほうで上がってきておりますけれども、モノレールの延伸をする場合には当然のことながら採算性ということに対してもしっかりと対応していく必要があると考えております。我々はあくまでも今わかっている範囲内で今回需要予測等々をさせていただいたところでございますけれども、M I C Eのほうにつきましては今年度、文化観光スポーツ部がM I C E施設のみならず周辺地域との一帯開発も視野に入れた民間資金の活用可能性等の検討も行うと聞いております。その中で、そこに誘致すべき具体的な施設の規模等々が出てくるかと思っております。それに見合ったような公共交通システムというものはどういうものがあるのかということも含めて、必要に応じて当然モノレール、L R T等さまざまなシステムの可能性についても関係部局と連携して検討していくことになるかと考えております。

**○座波一委員** 要するに都市モノレールを今、延長すると他の鉄軌道計画にも影響するというような何かよくわからない答えなんですけれどもね。何と影響するのか。バス、タクシーと競合するのはわかるけど、他の鉄軌道と競合するという、ちょっと意味がわからないですね。それについてちょっと教えてください、どういう意味なのか。

**○寺元美幸交通政策課公共交通推進室長** モノレールを延伸する場合に、延伸区間だけではなく既存区間も合わせての形になりますので、どうしてもその鉄軌道に乗っていたお客さんがモノレールを延伸することによりまして、鉄軌道に今まで乗って途中でバスに乗りかえて西原方面に移動されていた方々が基本的に乗りかえが要らないということでモノレールにそのまま乗って行かれるというような流れになります。そうすると、鉄軌道にもともと乗る予定だったお客さんが減るとということが需要予測で出たという形にはなりますけれども。

**○座波一委員** 今、鉄軌道というのは南北鉄道のことですか。

**○寺元美幸交通政策課公共交通推進室長** はい。

○座波一委員 わかりました。南北鉄道のもの都市モノレールの延伸を絡めて計画するとこれも全く完成しませんよ、いつまでたっても。これ鉄軌道の、南北鉄道の問題ははるかに今、ハードルが高いんですよ。わかるでしょう。先ほど答弁もあったとおり、ビー・バイ・シーの件も一つもクリアしていない状況の中で、ある意味MICEの問題よりもさらにハードルが高いなという感じがするんですよ、我々の情報によるとですね。それとあわせて都市モノレールの件も連動して管理・計画していくなんていうのはですね、これまちづくりから非常に、あるいはMICEの問題はMICEの問題、ことし1年、2年で方法をつくって3年目にやる予定ですよ。という話の中ではこれ全くやる気がないなど。都市モノレールのこのつながりを持たそうという発想がないんだなと思わざるを得ないんです。もうこれ以上言ってもそれ以上の答えは出てこないから、非常に大きな問題点が今、抱えられているということ指摘させてもらいます。沖縄は車社会なんですね、もともとが。本土の場合は逆に言うと鉄道ですので都市部と都市部を結ぶことでこういう鉄軌道が発達してきたわけですね。しかしながら昨今では、この路線の廃線が相次いでいるんです。そこで、南北鉄道の問題を指摘する専門家もいましてね。大胆に車社会であるならば第2沖縄自動車道の発想を持ってもいいんじゃないかというぐらいの人もいます。329、東側沿いにいい道があるんだから、この329をしっかりと確立して第2自動車道をつくるような形のほうが採算性も非常にいいし、利用度も高くなるだろうという提言をする人もいますよ。だから、沖縄の交通政策はこれ将来をどうするかを決めかねているような状況ですね。鉄軌道で本当にやっているのか、車社会をどうもっていくのかですね、まだそこら辺が見えてこない気がしますが、どうですかね。公共交通で重要な課題ですよ、これ。本当に鉄軌道にスイッチできるのか。

○宮城力企画部長 そもそも鉄軌道構想の話から申し上げさせていただくと、総合交通体系基本計画ですか、その中で那覇、名護、石垣、宮古、まあ那覇を中心として1時間で移動できる圏域構造にしようという発想がございます。もちろん那覇と名護が1時間で結べれば、県土の均衡ある発展あるいはその県民のみならず観光客も含めた利便性の向上も図れますし、そして何よりも中南部の深刻な交通渋滞が緩和されるだろうと。これらの観点で那覇一名護間を1時間で結ぶ鉄軌道構想をつくろうと。そしてあわせて、その南北で軸をつくって横に延びるフィーダー交通もあわせて整備する必要があると。ただし今、フィーダー交通については現在、実際のバスの事業者さんもおりますし、地域の公

公共交通のあり方については主体である市町村の皆さんともすり合わせをしないといけない。そのためには軸をつくってフィーダー交通は関係団体、関係者の皆さんとしっかり議論をした上でですね、中・長期的な観点からどういう公共交通のあり方が望ましいのか。そのあたりをしっかりと議論をさせていただきたいと、そういう方針でございます。

**○座波一委員** 将来を見据えた公共交通という点ではいいんですけど、この将来の度合いですよね。本当に急ぐべき課題を抱えた中での政策だから、そこは現実と合った政策を取り入れないとですね、本当に今言うこのM I C Eの問題も全く絡めてないんだなという気がしますよ。ですから、この車社会もあることではあるわけだから、それと鉄軌道の連動をね、もうしっかりこの辺は検証してやっていかないと、全て鉄軌道ベースに今度はフィーダー圏もそろえていきます、あるいはというようなことではですね、非常にどうかと思っていますので、ぜひともまた現実的な、この車に対する問題も考えていかなければいけないのではないかと思います。

あと1点ですね。要するにこの交通形態の中でバス、タクシーをもっともっと使ってほしいというのが本音ではありますよね。もっともっと使ってほしい。しかしながら、逆に減っていつている状況であると。じゃあこの車は減っているか。個人で所有する車、あるいは観光客が使う車は減っていつているかといったらそうではなくてどんどんふえている。これはまた逆に走っていつているわけです。それでは都市モノレールがどんどん延伸できるかといったらそうでもない。全部塞がっている状況ですよ。八方塞がりの今、状況に陥っているから、大胆なそういったものをですね、例えばレンタカーを総量規制にするとかあるいは、バス、タクシーに人を戻すためにどういう政策をとるとか、そこから辺まで切り込んでいかないと今の問題は解決できないんじゃないかな。要するに都市モノレールで解決できるめどもないし、南北鉄道というのはもうはるかかなた向こうの話だし。決め手に非常に欠けているような気がしますよ、まあ、総合的に。

**○宮城優交通政策課長** 県内の自動車保有台数は年々2万台をプラスされていくような状況でふえております。ですので、我々としましては短・中期的に、まず那覇ーコザ間に基幹バスシステムを導入して、その基幹を走る基幹バスと主線のバスラインを、ネットワークをしっかりと構築していきたい。それを段階的に取り組んでいくと。さらに長期的には、那覇ー名護間を1時間で結ぶ鉄軌道を導入して、それとそのバスやモノレールのフィーダー交通ネットワークを



構築していくと。そのような公共交通への利用転換策を講じなければ、結局はその道路整備の部分と自動車の保有台数がどんどん増していくという社会構造そのものがそろそろ厳しい状況にあるなどということ、我々は今、短・中期的な話と長期的な話に取り組んでいるところでございますので、ぜひとも公共交通への利用転換を図る仕組みを、利用環境改善事業などものせてバスの導入等々ですね、いろいろやっているわけですが、そういう短・中期的な話から長期的な話まで、基本的には公共交通に利用転換していただきたいという考え方をもとにしっかり取り組んでいきたいと考えております。

○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 11ページの陳情第46号の5についてお聞かせください。この1のほうで、バスの不採算路線についての支援が書かれておりますが、最初に確認したいのは、県はこの不採算路線への支援はどういったことをしているのか教えてください。

○宮城優交通政策課長 赤字路線の欠損補助につきましては、国協調の補助とそれから県単の補助がそれぞれございまして、市町村をまたぐ路線については1日当たり15名から150名、それから運行回数が1日3回以上というものが国の協調補助の対象になっておりまして、国と県でそれを、対象経費の2分の1を補助しているというところではございます。それ以外に、それから漏れてしまう路線への欠損補助の支援ということで、県単の事業がございまして、輸送量、こちらのほうは1日当たり3名から150名、それから運行回数も1日当たり2回以上ということで、より対象を広げるような形でですね、支援を行っているところでございます。

○比嘉瑞己委員 不採算路線と呼ばれる路線が県内にどれだけあるのか。この割合とかもわかればそれぞれ教えていただけませんか。

○宮城優交通政策課長 国協調補助でいいますと8路線。それから県単の補助でいいますと31路線になります。

済みません。今、手元に全路線の数字を持ち合わせておりません。申しわけないです。

○比嘉瑞己委員 後で、これが多いのか少ないのかがちょっと知りたいので全体の路線がどれくらいあって、そのうちのこれが不採算というのがわかれば後で資料をお願いしたいと思います。

この不採算路線が出てくる原因を県はどのように分析しておりますか。

○宮城優交通政策課長 基本的にはバス利用者の減ということが最大の要因かと考えております。

○比嘉瑞己委員 基本はそうだと思うんですけど、一方で今、運転手の不足も、それによって路線が減という報道もありました。この税金を投与して赤字路線にも補填をしているけれども、なかなかそれでも不採算路線が続いていくというところで、やっぱりどこかもっと原因があるんじゃないかと思うんですね。例えば、この不採算路線に対して国も税金投与、県も単独でもやっている。これが実際どういうふうに使われているのかというところまでバス会社のこの予算の使い方というものはきちんと決められているんですかね。こういったことに使いなさいよ、あるいはもうただ赤字が出ました、その分じゃああげましょうで終わっているのか。この税金が有効に使われているのかという検証はしたことはありますか。

○宮城優交通政策課長 欠損補助に関しては毎年度、検査の形で入って関係書類をチェックしているところでございます。

○比嘉瑞己委員 その検査の内容が知りたいところなんですけれども、例えばちゃんと運転手の給与に反映されて人員の確保に使われているか、こういった点まで見ておりますか。

○宮城優交通政策課長 路線ごとの収入と支出で見ておりますので、運転手の給与等々のところまでは見ている形にはなっておりません。

○比嘉瑞己委員 そこをちゃんとやっぱり分析する必要があると思います。今回、不採算路線に対する税金の投与について聞いたんですけれども、それ以外にもたくさんの民間バス会社への税金の投入はあると思います。大体でいいんですが、県予算からバスへの補助、全体でざっくり言うとどれくらいの税金を投与されていますか。

○宮城優交通政策課長 公共交通の利用環境改善事業ということで、ノンステップバスの導入とか、それからＩＣカードの導入、それからバス停小屋の設置とかですね、多言語の車内案内表示器等々を導入してきているわけですが、平成24年度に一括交付金を活用してこの事業がスタートし、前年度一平成30年度までの全体事業費が約94億円。うち、国及び県の支出額が約68億円。事業者の支出は26億円となっているところでございます。

○比嘉瑞己委員 相当規模の税金が入っていて、もちろんハードの面が大きいとは思いますが、それでもこれだけ今、公共交通で重要な役割を果たしているバスについて県民の要望というものは相当たくさんあると思うんですよ。バス停のあり方一つとってもありますし。この間ちょっと置いてきぼりにされていたのが、この運転手の皆さんの待遇だと思います。観光産業がこれだけ順調に伸びていく中で、ほかのところに運転手の皆さんが採用されているということも大きいとは思いますが、やっぱり身近な一これだけ税金も入っているこのバス会社の皆さんがどうやって人材、運転手の確保についてどういった一ちゃんと税金もそこに使われているのかというチェックが私は必要だと思います。そのことが公共交通を支えていく上で一番大切なところでもあると思うんですが、このバス会社の検査のあり方について。特に人件費への使われ方について、県としても研究する必要はありませんか。

○宮城優交通政策課長 赤字路線の検査、その予算の執行に当たっての検査についてはやはり路線ごとのチェックになるのですよね、なかなかそのあたりのお話はちょっと難しいのかなという感触ではございます。ただ、確かに今運転手不足への支援策を検討する中で、バス会社側の労働環境等々についても我々もそれなりに把握していかないと、よりよい支援策というものはなかなか難しいのかなというふうに考えておりますので、どのような形になるかはわかりませんが、委員のおっしゃるような、社内における運転手の勤務状況等々をいろいろ調べてみたいというふうに考えます。

○比嘉瑞己委員 ありがとうございます。今回、不採算路線への支援を入りに聞きましたけれども、僕が言いたいことは、これだけ多くの税金が投入されているバスの業界のあり方についてもっと県が発言権を持つてもいいんじゃないかなという趣旨で質疑させていただきました。今後もし取り上げていきますのでよろしくをお願いします。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

平良昭一委員。

○平良昭一委員 21ページ。交通 I C カードの件ですね、今議会の一般質問の中でこのキャッシュレス決済の件が前進しているような答弁があったように私は記憶しています。玉城満議員のほうからあったようでありますけれども。この経過の処理方針は、もうちょっと進展してもいいんじゃないかなというくらいの答弁だったというふうに私は理解していますけれども、その辺はいかがですか。

○宮城優交通政策課長 本会議でのやりとりに関しましては、S u i c a 等の10カードのお話だったかと思います。

○平良昭一委員 やっぱりですね、もう外国人、インバウンドがかなりいらっしやるわけですから、いろいろな話を聞くとやっぱりカード決済、キャッシュレス決済が必要になってくるだろうということですね、このOK I C A だけでなく外国人あるいは本土からの観光客に対応するような手続も同時に進めていかざるを得ないような状況に来ていると思いますので、その辺をちょっとお答え願います。

○島袋登仁雄土木建築部建築都市統括監 10カードの導入につきましては、現状が空港の改札機の前で観光客が券売機の前でかなり混雑しているという状況もありまして、それで10カードが使えるように、S u i c a とかそういうものが使えるようにという導入を今、沖縄都市モノレール株式会社のほうで行ったところでございます。

○平良昭一委員 先ほどからいろいろ話が出てきます、鉄軌道の問題。これは基本的には那覇と名護を1時間で結ぶという基本ラインがあるわけですよ。そういう中でほかの既存のバス会社あるいはタクシー、いろんな会社のことを気になされていることもいいかもしれませんが、やっぱり基本に基づいて、これはもう大分前から均衡な発展ということでヤンバルから声が上がって、各市町村議員が議決してですね、それを直接持ってきているわけですから、それから動き始めてという事実は変わりはないわけですよ。その辺を含めて、もうちょっとしっかりとした議論をしていくべきだと思いますけどいかがですか。ほかのものを考え過ぎるような状況がある。

○寺元美幸交通政策課公共交通推進室長 鉄軌道についてお答えさせていただきます。鉄軌道、そもそもの物なんですけれども、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ました沖縄県総合交通体系基本計画に基づきまして、広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶと。そういうことによって、高次機能を有する那覇の利便性を北部の方々にも享受していただくという環境をつくろうということから始まった取り組みになっております。平成26年10月から3年余をかけまして県民の皆さんと合意形成を図りながら鉄軌道の計画案を策定させていただいたところでございます。この鉄軌道の実現に向けて今現在、国から示されております課題についての検討を行っているところでございます。そちらにつきましては今年度、しっかり検討をして早期に取りまとめて国に対して働きかけてまいりたいと考えております。そういったスタンスで我々もしっかり鉄軌道の導入に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

○平良昭一委員 やっぱり那覇一名護というものが基本ラインになりますから、どうしても西海岸が中心になっているような気持ちになって、東海岸の方々はやっぱり心配するわけですよ。そういう面でちょっと提言があるんですけど、実は徳島県です、いわゆる鉄道用車両と切りかえができるバスみたいなものがある、いわゆるデュアル・モード・ビークル。DMVというのかな。それが今、試験的に2020年度から導入されようとしている。鉄道も走れるしそのまま道路も走れるというようなものがあるらしいんですよ。そうなる今、沖縄みたいに狭い地域であれば鉄軌道を基本的に1本敷いてあとは道路を走れるような、鉄軌道と道路を同時に走れるような状況があるらしいので、ぜひ我々の委員会でもその辺を見てもいいかなと思って。小さい島国ですから2つも3つも縦に鉄道を敷くわけにはいきませんから。そういう面ではそういう可能性があるかなと思ったりしますので、ちょっと調査をしていただきたいという要望をしておきたいと思っております。徳島県のほうで行っているようで、2020年度に導入することは決定しているらしいです。来年導入ですね。鉄道の上と道路を走れるバスですね、多分。そういうことらしいですのでお願いします。

それと25ページ、陳情平成29年第126号の4。伊江島の空港の問題ですけど、これも以前から空域の問題があって3者で協議する機会を設けるといふようなことも言っておりますけどどうなっていますか。

○上原宏明知事公室基地対策課副参事 以前申し上げたかと思えますけれども、県としては伊江村に3者での意見交換の開催に向けて日程調整を行いました。これ平成30年の4月になるんですけども、その後平成30年5月中旬ごろに伊江村のほうから、チャーター便の増加や定期便の就航に関する調査、調整や米軍への要望内容の具体化を行いたいと考えており状況が整い次第村から連絡するのでそれまでの間は意見交換は待つてほしいという話があって、それで直近ではことしの6月にも伊江村に確認したところなんですけど、まだ検討中という話でございました。

○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。

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)

○玉城満委員長 再開いたします。

陳情の質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。

これより、陳情の採決を行います。

陳情の採決に入ります前に、その取り扱いについて御協議願います。

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19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。

以上で、本委員会に付託された陳情の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦勞さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員 長 玉 城 満