

公共交通ネットワーク特別委員会記録
＜第2号＞

平成30年第7回沖縄県議会（10月定例会）

平成30年10月24日（水曜日）

沖 縄 県 議 会

公共交通ネットワーク特別委員会記録＜第2号＞

開会の日時

年月日 平成30年10月24日 水曜日
開 会 午前10時0分
散 会 午前11時50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、陳情第44号の5及び第48号の4
- 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	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	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

狩 俣 信 子 さん

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	川 満 誠 一 君
企 画 振 興 統 括 監	嘉 数 登 君
交 通 政 策 課 長	長 濱 為 一 君
交通政策課公共交通推進室長	宮 城 優 君
土木建築部建築都市統括監	嘉 川 陽 一 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12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、企画部長及び土木建築部長の出席を求めております。

陳情平成28年第45号の5外12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。

川満誠一企画部長。

○川満誠一企画部長 それでは、企画部に関する陳情案件につきまして、お手元の公共交通ネットワーク特別委員会陳情に対する説明資料により、処理方針等を御説明申し上げます。

表紙をめくっていただきまして、陳情説明資料の一覧表がございます。

企画部関係の陳情は、継続が12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させていただき、変更のある陳情について御説明いたします。

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」に関する陳情につきましては、処理方針の一部について変更を行っております。

2ページをお開きください。

4のフェリーニュー久米島の代替船導入を支援することについて、2段落目の下線部分について変更を行っており、当該段落を読み上げて御説明申し上げます。

県、関係市町村及び航路事業者で構成する沖縄県離島航路確保維持改善協議会において、平成24年度から平成33年度までの更新対象となる船舶14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。

続いて、3ページをお開きください。

先ほど申し上げました、船舶更新の航路数の変更に伴い、上から3行目の下線部分の数字について、残る5航路に変更しております。

同様に3ページの、5、渡嘉敷村及び座間味村で就航している高速船の代替船導入を支援することについて、上から9行目を、残りの5航路に変更しております。

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、前回の処理方針から変

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、知事公室所管の陳情について、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2について、土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

嘉川陽一土木建築部建築都市統括監。

○嘉川陽一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、処理方針を御説明いたします。

土木建築部関連の陳情は、継続1件となっております。

当該陳情につきましては、処理方針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。

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。

質疑はありますか。

大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 処理方針の変更に伴う説明があった陳情平成28年第45号の5について質疑します。変更部分ではなくて、記の8になりますが、これは栗国の件です。いろいろとあって、その後、飛行機をどうするのかというところでとまっていて、この処理方針が示されているわけですが、これについてその後の状況を報告していただけますか。

○長濱為一交通政策課長 現在、県内の離島航空路線の安定的な確保・維持のために、県、関係市町村、航空会社で構成される沖縄県離島航空路線確保維持協議会を設置しております。この協議会のもとに、8月から検討部会を設けております。その中で、まずは那覇－栗国間を念頭において、同路線における持

続的な運航が可能となる航空事業者のあり方等について、航空会社と行政それぞれの知見を生かして検討を重ねております。8月、9月、10月と検討部会を3回開催し、航空事業者の効率的な運航体制、事業計画案、それから市町村の適正な財政負担等について検討を行っているところでございます。

○大城憲幸委員 それはわかります。私が聞いたかったのは、第一航空がああいう状況になって、一括交付金で県民、離島の利便性のために莫大な事業費を入れ、航空機を購入した。その財産権はどうなるのか、補助金返還はどうなるのかという中で、第一航空が撤退するのであれば、栗国に再び飛行機を飛ばせるような仕組みをこれからつくっていきたいという議論をこの場で行ったはずなのです。質疑の趣旨はそこなのですが、その辺について答弁できますか。

○長濱為一交通政策課長 第一航空が購入した航空機に対する補助金については、一括交付金ではなくて、従来のスキームによって、国土交通省と県で協調補助という形で行いました。県の予算としては県単で支出いたしました。現在、撤退しているという事実がありますので、当然、我々は第一航空に対して補助金の返還命令をできる状況にあります。一方で、実は購入してからまだ3年ほどの機材ですので、この機材を有効活用できるような運航体制がとれないのかということ、この検討部会において、かなり細かく検討しております。本協議会には航空会社が入っているのですが、検討部会についてはJ T A、R A C、A N Aの実務者レベルの方を委員としており、実際にこの運航体制などを整えるためには、どういう体制が最低限必要なのかというところについて、かなり細かく検討を重ねているところでございます。

○大城憲幸委員 運航できるように検討中であるということですが、その飛行機については、現在も第一航空が所有しているものと理解していいのですか。

○長濱為一交通政策課長 委員の御指摘のとおりでございますが、当然、我々は補助金の返還を念頭に置いております。ただし、まずは機体を有効活用するための手だてについて、優先的に検討を重ねているところです。

○大城憲幸委員 その後、ヘリコプターについても、あのような状況になってしまって、どうも県が進める県民の足を確保するための取り組みについては、少し失態が続いてしまっているものですから、飛行機については、県民のためになるような仕組みをできるだけ早期に構築していただきたいと思います。

次に、陳情第48号の4のバスの件について質疑します。この中で、公共交通の多様な利用者を踏まえた、安定した体制をつくってもらいたいという陳情に関連づけて質疑します。今般、新たなバスターミナルがスタートしました。この陳情にあるような、これに付随するような交通システムなどに、新たなバスターミナルはどの程度貢献できるのか。あるいは陳情では、バリアフリーや屋根つきバス停の設置にも配慮してもらおうよう求めているわけですが、その辺について、県の考え方や取り組みの説明をお願いします。

○長濱為一交通政策課長 那覇市の新バスターミナルは、10月1日から供用開始しており、バリアフリーの施設としてもしっかりと整備され、利用者の利便性を向上させていると。県といたしましても、平成24年度以降、ノンステップバスという形で、バス停の歩道の高さとのステップ位置が合っているバスの導入に係る補助などの形でしっかりと取り組んできたところでございます。これまでのバスターミナルは1階部分だけがターミナル機能で、手狭でしたが、新バスターミナルにつきましては、空調が完備された待合所が新しくでき、電子看板による路線バスの発着案内といった形で、県民や観光客に対するサービスの向上が図られているところでございます。

○大城憲幸委員 この処理方針の中で、国道58号久茂地交差点から国道330号コザ十字路間など、主要なところについては事業者と相談して、県も一緒に屋根をつけていくという方針がありますが、この屋根の設置については、基本的には事業者が主体となるのですか。県は財政支援を含めた何らかの支援策を持っているのですか。今後これについては、どのようにしていくのですか。

○長濱為一交通政策課長 御指摘のいわゆる基幹バスルートと呼んでいるバスルートにつきましては、一括交付金を活用して、沖縄県バス協会に対して、バスの上屋設置の補助金として補助率9割で交付しており、これを整備しております。昨年度までに11基の整備が完了しており、本年度は新たに3基を設置する予定になっております。

○大城憲幸委員 その辺は主要ルートということですが、田舎の方々からすると、田舎のバス停はその周りに建物も少なく、雨が降ると困るものですから、ぜひ、その部分についても新たな仕組みを考えていただければ、ありがたいと。これについては要望しておきます。

もう一点、OKICAについて質疑します。これを導入してから6年ほどた

っていると思います。やはり世の中がキャッシュレスにどんどん進んでいくという意味では、利用者の利便性などに貢献してきているのですが、以前から議論になっている全国统一というようなものについても、そういう声が皆さんにも聞こえていると思います。観光客などは当然それが利用できるものと思って、乗って見たら利用できなかったという声もあります。その辺の議論についてはどうなっていますか。

○長濱為一交通政策課長 OKICAの現状については、現在、国土交通省でIC乗車券の地方普及等の検討を進めている中で、Suica等の主要なカードが全く使えない県をゼロにするというような大きな方針を出しております。具体的には、再来年の東京オリンピックに向けて、県庁所在地や20万人以上の主要都市でSuica等について利用可能な環境整備を進めており、本県におきましても、沖縄都市モノレール株式会社でその検討が開始されているところでございます。県といたしましても、いわゆる相互利用のあり方、その支援の動向等について、国の動きを注視していきたいと考えております。

○大城憲幸委員 やはり沖縄都市モノレールでSuica等が使えない皆さんが列をなして、それが混雑の原因になっているという話もあります。東京オリンピックの開催年である2020年に向けて、それとあわせて、現在、バスについてもOKICAと全国的なICカードが使用できるようにするという方向で協議しているものと理解していいですか。

○長濱為一交通政策課長 現在、沖縄都市モノレール株式会社において検討しているという状況ですが、県内のバス事業者については進んでいない状況でございます。

○大城憲幸委員 技術的なことについてはよくわからないのですが、例えば沖縄都市モノレールはSuica等を使えるようにする。一方、バスはOKICAのままで、モノレールとバスの双方でそのカードは一緒に利用できるのですか。場合によっては、モノレールとバスの両方を使う人は、カードを2枚持たないといけないことになるのですか。

○長濱為一交通政策課長 現在、沖縄本島内のバスについては、OKICAもしくは現金で利用できることになっていることから、仮にSuicaの利用がモノレールで実現したときには2種類のカードが必要になるのかと思いま

す。我々もバス事業者と対話しているところなのですが、事業者側の負担がかなり重いという声をいただいているところでございます。

○大城憲幸委員 当然、負担は出てくると思います。ただし、やはり県民生活、利用者のことを考えると、カードを2枚持ちなさいということは非現実的で、非常におかしな話です。2020年なんてすぐに来ますから、国の制度も活用し、やはり統一して全国ICカードが使えるような仕組みができるように、県としても早急にこれについて取り組むべきだと思うのですが、企画部長はどう考えていますか。

○嘉数登企画振興統括監 OKICAとほかの交通系ICカードの相互利用の観点からの御質疑であると理解しております。当然、利用者からすると、全国どこでも1枚のカードが使えるようにということが最大の眼目であると思っております。

OKICA導入当時の検討状況を説明させていただきます。交通系ICカードには片利用と相互利用というものがございます。当然、お客さんの目線で相互利用ができないかということでの検討を行いました。相互利用は開発費用が片利用の2倍くらいかかります。それから、維持管理費についても2倍ほどかかるということで、沖縄都市モノレール株式会社やバス会社にとっても相当の負担になると。維持管理コストが一番大きな課題としてありました。それから、相互利用にした場合、バス賃などの運賃については、一旦、管理会社、つまり県外にお金が出てしまうことになる。県内で還流できないということがあり、それは沖縄経済にとって好ましいことではないという議論もありました。このため結論として、沖縄県内に限ったカード、ローカルなカードを導入しよう。他県にもそういった事例が多々ありましたので、そこからスタートしています。ただし、東京オリンピックの開催に向けて、国で10カードと呼んでいるPASMOなどの交通系ICカードについては、片利用という形で利用できるように、現在、沖縄都市モノレール株式会社が議論している状況です。それは本県に限らず、ローカルな交通系ICカードを利用しているところもまだありますので、他県の動向を踏まえながら検討していきたいと思っております。

○大城憲幸委員 陳情から少し外れてしまっていて恐縮です。これから外国人観光客が400万人、入域観光客数1200万人を目指していくということも出ています。そういう中で、モノレールとバスのカードが違うなんてことはおかしな話です。

やはりどこかで、どうしても統一しないといけない。さまざまな課題はあるにしても、やはりどこかで区切りをつけて、県がその仕組みをつくってあげるということを絶対にやらなければならないと思います。ぜひ取り組みの強化をお願いしたいと思います。これについて要望しておきます。

○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 説明資料の1ページ、陳情平成28年第45号の5について質疑します。この中で、先ほど説明がありました、記の4のフェリーニュー久米島の代替船導入を支援することについての処理方針ですが、フェリーニュー久米島の代替は実現したのですか。

○長濱為一交通政策課長 久米島航路のフェリーにつきましては、久米商船株式会社が運航しています。その1隻については、県の離島航路運航安定化支援事業において支援したところでございます。この陳情の内容は、もう1隻について更新のタイミングを迎えておりまして、その2隻目について支援できないかという趣旨です。実は離島航路運航安定化支援事業をスタートするとき、沖縄県離島航路確保維持改善協議会に諮ってつくった一括交付金の10年計画において、基本的には1航路1隻で、貨物と人を運ぶフェリー、貨客船という大原則をつくっております。陳情の趣旨は、それ以外に例えば高速船を持っている路線などについても2隻目の支援ができないかということです。我々としては、まずは計画に基づいて1航路1隻をしっかりとやって、その状況を見て検討していきたいと考えております。

○中川京貴委員 これまでのフェリーの事業は、10年間、国、県、市町村のリース事業でやってきたはずですが、たしか一括交付金が導入されて以降、最初に一括交付金を適用した伊平屋村のフェリーの購入があったと思います。これは一括交付金による全額負担であって、リースではないと思いますが、この件について、伊平屋村、伊是名村など、現在、一括交付金で導入されたフェリーは何隻ありますか。

○長濱為一交通政策課長 処理方針に書かれているとおり、9航路が完了しております。完了したのは、御指摘の伊平屋村、伊是名村のほかに、与那国町、座間味村、本部町の水納島、一番新しいことしの南城市の久高島。これが建造

に係る支援ですので、建造船に対して一括交付金を活用しております。一旦、沖縄県離島海運振興株式会社における建造とし、これをリースという形式をとって、その後、一括交付金を使って買い取りを行うというスキームが、南・北大東村、渡嘉敷村、久米島町の3つであり、合計9航路になるということでございます。

○中川京貴委員 一括交付金で購入するということになると、これは9割補助ですか。それとも10割補助ですか。市町村の持ち出しはありますか。

○長濱為一交通政策課長 この航路の中には、いわゆる公営航路、町や村がやっている航路がございます。これにつきましては、一括交付金で9割の国費を入れて我々から補助します。残りの1割については、地元の市町村で負担することになります。ただし、久米島は久米商船による民間事業です。民間事業者につきましては、2割を負担していただいて、残りの8割について、国、県、市町村での公費による支援というスキームになります。

○中川京貴委員 企画部長、そもそも一括交付金の目的は、たしか県議会でも審議等がなされたかと思うのですが、離島はたとえ1割でも交付金は払い切れないと。例えば、10億円の補助金を受けても、9割が国で、1割を離島に負担させたら、その離島は1割も払い切れないということで、たしか市町村、離島の補助金は真水になっていると思います。100%の補助率であると。北部や名護まで。そうであるのに、船だけを1割補助させるということはどういう理由によるものなのかお聞かせください。

○川満誠一企画部長 特に財政力が強くない市町村に対しては財政力指数等を見て、県が一括交付金の裏負担についても市町村支援事業として支出して、市町村の負担をなくす方向でやっております。ただし、今申し上げたような公営航路等の場合は、10分の1の裏負担分、市町村負担分については、辺地対策事業債等の有利な起債事業が充当できますので、それを活用していただいております。ただ、これは借金ですから返さないといけないわけですが、辺地対策事業債については8割が特別交付税で補填されることになっております。そうしますと2%程度は御負担いただくことになります。これが制度上のスキームとなっております。

○中川京貴委員 この制度については、当初、一括交付金は8・1・1という

ことで、1割は地元負担、1割は翌年度の交付金ということで、実質9割補助だということが一括交付金の趣旨であったと思います。そうであれば、離島については9割補助ではあるが、1割は翌年度との関係で持ち出しも少ないと。起債してやっているということで理解していいのですか。

○川満誠一企画部長 一括交付金につきましては、基本的には冒頭で申し上げましたとおり、財政力が弱い町村につきましては、裏負担について、県も一括交付金が財源であります。県事業でこれを支援するというスキームがあります。これは、もともとそのスキームが存在しない場合にできるということであって、全国一律の辺地対策事業債を活用するとか、そういったスキームがあらかじめ存在する場合には、そのまま当てはめるのが難しいものです。起債等につきましては、辺地対策事業債などがある場合には、それを活用していただいているということがあります。

○中川京貴委員 先ほど説明していただきましたが、これまでの一括交付金を活用した船舶の購入について、離島市町村から県に対して、今後、何航路で何隻の要望が出ていますか。

○川満誠一企画部長 今2隻目の要望があるところとして、3カ所から買い取りの要望がございまして、1つ目は渡名喜・久米島で、これが金額としては結構大きくて、建造費用で25億円程度になるという試算です。あと渡嘉敷、座間味がおのおのありまして、これは10億円程度です。この2隻目についても、非常に切実な思いを持っているものと理解してはいますが、冒頭で申し上げましたとおり、これは離島の船舶についての計画を全体で立てて、一応合意をした上でやっているものですから、まず優先すべきは残りの粟国、多良間、津堅、大神、伊江などの約束したところをきちんとやると。その上で、その中でどうかやりくりをして、新しく対応していきたいと思っておりますが、金額が大きいということもあるし、一括交付金についての状況も厳しいところもあるものですから、今、難儀をしているところがございます。しかし、2隻目だからだめだということは当然なくて、前向きに検討したいので、金額とかいろいろなものを見ながら詰めていきたいと思っております。しかし、そうは申しましても、まずは小さな離島、粟国、多良間、津堅、大神とかというところにつきまして、残り3カ年度のうちに全部建造するということはきちんと果たしてまいりたいと思っております。

○中川京貴委員 残り3年度で、一括交付金を活用し、購入するというところで理解していますが、問題はその後ですね。年次的に船が古くなれば、新造船の要望が出てくると思います。県としては3年後には、もとのリース事業に戻す考えなのですか。3年後以降はどう考えていますか。

○川満誠一企画部長 3年計画については、沖縄振興特別措置法をどうするのかという議論が先になるわけですが、財政措置について沖縄特例が今のような形で続けばやっていきたいということは当然です。しかし、そうでない場合でも、離島航路は絶対に維持しないといけないので、何らかの方法が必要であると。現在、イニシャルコストを相当抑えることができている、離島航路の財務状態を好転させる働きがあると思われ、この形をどうにか維持していきたいと考えております。しかし、まだ先々の環境が定まったわけではないので、いろいろと検討しているところであります。ただ、離島航路の維持については重要視しておりますので、漫然とこれがなくなったので仕方がないというような考えは持っておらず、どうにかしていきたいと考えています。

○中川京貴委員 離島は当然ですが、高速船については、那覇から中部や北部に、民間によって内閣府が実証実験を行いました。この高速船についても県の支援、一括交付金で購入して、那覇の国道における渋滞緩和、また2次交通としての海の活用、海のタクシーと言われている高速船に一括交付金を充てて、那覇－中部間、那覇－北部間の高速船を実現する考えは持っていないですか。

○川満誠一企画部長 御質疑のとおり、内閣府沖縄総合事務局が実証実験を行っていて、これは9月上旬だったと思いますが、我々職員の中にも、これに乗った者がいます。私も乗るつもりだったのですが、天気が悪い日に当たってしまって、これに乗れず残念なのですが、いろいろな課題も把握できたと聞いております。特に北部と那覇とを結ぶ、移動する経路については、複数、道路だけではなく船等もあってもいいのではないかとということで実証実験を行ったという話を聞いております。やはり課題としては、天気が悪くなると乗れなくなるといった弱点もあるわけですが、ある程度時間が計算できて、非常に快適な移動ができるというメリットもあると聞いております。これについてはいろいろな意見を聞いて、課題の克服もしながら、メリットが最大化するような検討が必要であると考えています。

○中川京貴委員 この後に鉄軌道についても聞きたかったのですが、それは次

の機会にします。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 陳情平成29年第87号の件について質疑します。多良間―石垣間の航空路線について、同路線に就航可能な航空会社の確保に向けて取り組んでいるということで、この陳情は継続になっておりますが、これは現在はどうなっているのでしょうか。

○長濱為一交通政策課長 先ほど栗国路線の件でもお答えしたところですが、実は第一航空が栗国路線を飛んでいたところに、機材が2機ございましたので、そのうちの1機は石垣を拠点にして波照間や多良間にということを当時検討していた経緯がございます。我々としましても、今、栗国路線について検討しているところですが、この検討部会のメンバーには、竹富町や多良間村も入っていただいております、栗国路線とあわせて対応できるような形で検討しているところでございます。

○大浜一郎委員 たらればでは、なかなか前にいかない部分があると思うのです。これはRACしかないと思います。基本的には、小規模離島にもきちんとアクセスすることが、多分RACの一番大事な使命なのではないでしょうか。例えば、毎日飛ぶのではなくて、実験的に、特に夏場の期間は宮古島や石垣島にも観光客が多いですね。ですから、とりあえず週に何回かアクセスを試みてもらって、宮古島から多良間島、多良間島から石垣島とかといったものを、夏場の需要が多いところのころ合いを見て、実験的にやっていくことも非常に大事だと思います。たらればではだめだと思うのです。ですから、もう平成30年ですから、宮古島や石垣島も観光客がふえていますので、そういった需要も見込んで、やはりRACでまず対応していくということにポイントを置かないと。第一航空については、これから先のことはまだわからないですね。ですから、まず具体的にやってみるということで、取り組んでいただけたらいいと思うのですが、いかがですか。

○長濱為一交通政策課長 先ほどから申し上げている検討部会には、RACの実務者の方なども入っていただいております。実は現在、RACの機材は航空費購入事業で機材更新が完了していて、50人乗りの機材を5機

持っています。今、波照間空港の滑走路が800メートルなので、この機材だと少し大きくて、波照間には行けないという事情があります。それで、この小さな飛行機で飛べる体制をとということで検討を重ねているところでございます。RACになるのかどうかということについては、我々とRACとも対話をしておりますが、しっかりといい形で沖縄の離島における航空路線が維持、拡充できるように努力してまいりたいと考えています。

○大浜一郎委員 波照間については、別の考え方をもう一度模索するとしても、石垣－多良間はできますね。それからまずやりましょう。ぜひ検討してください。石垣には多良間の関係者も多いし、何かの祭りがあって、高速船を出したことがあります。そういったこともあるので、私も地元からやはりあそこに行ければいいなという声を聞いております。まずそういうことから取り組んでみたらどうですか。波照間空港は物理的な問題がありますから、それはそれとして、石垣－多良間は不可能ではないと思いますから、ぜひ検討してみてください。

○長濱為一交通政策課長 たしか多良間空港は1500メートルの滑走路だったと思いますので、RACともしっかりと対話しながら進めてまいりたいと思います。

○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 鉄軌道関係の陳情として、陳情平成28年第60号、同第90号及び同第128号の3件がありますが、関連して伺います。

まず、C派生案で決定したわけですが、それから言いますと、この3つの陳情のルートは別ルートの陳情なのですね。そういう陳情が出ている中で、このC派生案については、再度見直しがなされる可能性はありますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 前回の委員会でも御説明しましたとおり、7つのルート案のうち、利用者数が最も多い、自動車からの転換量が最も多い、それから便益が最も高いということ等々から、C派生案でいきましょうということで計画を策定したところでございます。今後、それ以外の地域につきましては、公共交通の需要が高まっていく可能性もあるものですから、その場合は延伸等も検討していくということを計画に明記したところです。さらに

フィーダー系交通につきまして、将来のフィーダー系交通ネットワークの構築を見据えて、今年度から各地域において、公共交通の充実について市町村を中心に共同で調整、検討していこうということで進めていく予定です。

○座波一委員 今の答弁を聞くと、ほぼC派生案でいくという方向性が決まっているわけで、他のルート案についてはフィーダー系交通等の整備で対応するという計画に持っていきたいということですね。そういう中で、この陳情が出てきているわけですが、県に対して、独自の動きとして、いろいろな交渉というか要請がありますか。それとも一切ありませんか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 その後、要請というような形でのお話は聞いておりません。ただし、7月以降、先ほど申し上げたフィーダー系交通の勉強会のような形で各地域でやっっていこうという中で、市町村の皆様にはヒアリング等も行いながら、その辺の思いも伺っているところでございますので、今後の検討作業の中で、そのあたりの話もいろいろと出てくるのかと思っています。

○座波一委員 我々県議会議員も、このような陳情を受けている以上、その対応については、一定の結論を出さないといけない状況であると思っています。

続きまして、この鉄軌道の計画ですが、このたび県知事もかわり、沖縄振興関係が新たな局面に入っていくわけです。その中で鉄軌道の計画というものが、どのように交渉されていくのかということは大きなポイントです。6000億円という巨額の事業計画ですので、鉄軌道についてはこれまでの議論の中で、沖縄振興特別措置法―沖振法あるいは整備新幹線法の部分で可能であるという説明がありました。その中で、確かに皆さんが主張されていることは理解できますが、この整備新幹線法の中で、例えば制限速度の問題、時速200キロメートル以上というものがあります。これまで鉄軌道は100キロメートルを維持するようなものにしたいというような説明がありましたが、特例的なものではない限り、これを具体的に動かすのは難しいのではないかという気がするのです。まずは、そういう法的整備から入るべきであって、そのような動きはとっていますか。そういう要望を出して、法的な整備から取り組むという方向性はありますか。

○川満誠一企画部長 実現に向けては、上下分離方式、すなわち特例制度が必要であるということを国に対して繰り返しこのようなスキームでということ

要望しております。法的な考察というものは、整備新幹線法そのものを適用してくれということではなく、これに類する特例制度を設けてくれという趣旨で要望しており、これから国には検討を開始してくださいということをお願いしております。しかし、国は上下分離方式ではない、上下一体方式で、またさらにルートも県の案よりも長大なもので、ビー・バイ・シーについてなかなか埋められないようなケースで調査されております。しかし、沖縄県もこのようにしたわけではないかということでアプローチしております。そういうものを含めて、特例制度の存在が、鉄軌道の実現については必須だと考えておりますので、これをお願いしてまいりたいと考えております。

○座波一委員 特例制度の新たな創設というような考えで進めているということで、これは確かにC派生案から言いますと、コストが非常にかかっているということで、上下分離方式でしか、もうビー・バイ・シーはクリアできないということが県の結論ですね。ですが、国とは全く意見がかみ合っていない中で、新しい制度を創設するという動き、新しい県政になって、国への取り組みは非常に大事なものになってきますが、今の状況、政治的な絡みの中で、本当にこれは進めていけるのですか。

○川満誠一企画部長 政治的な状況について私たちでは申し上げられませんが、宮腰沖縄担当大臣が来られた際にも要望書の中には入れておりますし、折々に沖縄県の今後の社会経済の発展について、那覇空港の増強や鉄軌道の整備などが非常に重要な社会基盤であるということを、国には繰り返し御説明申し上げて努力してまいりたいと考えているところです。

○座波一委員 私も沖縄の鉄軌道整備は、戦後補償の一環として主張すべき余地は十分にあると思っています。そういう政治的な主張も含めて、現実的な計画の中でやらないと。これは今までの議論が非常に、余りにもかけ離れすぎていて、全く現実的な感じがしなかったのです。ですから、新政権になって仕切り直しになりますからそこは今まで以上に肝心なところだと思います。この沖縄振興の問題も含めて、ぜひともそこら辺は企画部でこれからの交渉のあり方について考えていただきたいと思っています。

続きまして、これと関連するのかわかりませんが、フィーダー系交通の中で、那覇一与那原間のLRT、軌道の問題です。これについて地域から要望は出ていますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 那覇一与那原間のLRTにつきましては、以前にサンライズ推進協議会という形で要望を受けているところでございます。

○座波一委員 それで、どのように回答していますか。考えていますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 大型MICEの整備計画に基づいて、発生することが想定される公共交通の需要について、どのように対応するかということ、前年度あたりから調査を進めてきているところでございます。まずは大型イベント、小規模イベント等々が実施された場合の課題とか、具体的な対応策等について整備を行ってきているということです。また、特に需要が多い路線については、新たな公共交通システムを導入した場合にはどうなるのか、可能性はどうかということ、前年度からことしにかけて見ているという状況でございます。

○座波一委員 この軌道の問題は、MICEによる影響とか、あるいは鉄軌道に係るフィーダー系交通の一環であるという方向性を出したりと、県はそのような計画に対する真剣味が全くないのです。与那原一那覇間の問題は、以前にはいわゆる軽便鉄道がありましたので、これを敷設すれば非常に有用なものになる路線なのです。非常に採算性が高くなると思います。そういうことを見ると、このLRT、あるいは別の軌道路線をもう少し真剣に検討してみたいかがですか。八重瀬町、あるいは南城市もその部分について、非常に期待しているのです。ですから、失礼になるのかもしれませんが、余りにも南北鉄道の部分において非現実的な計画を検討する中で、実際には非常に需要が高い、声の大きい部分の検討はなされていないということに非常に矛盾を感じているのです。フィーダー系交通で取り組むといっても、南北鉄道が完成しなければその後はないわけです。MICEも具体的に動くというめどがなければ、全くこれもないと。ということは、県は主体的にこのLRTのことを全く考えていないということなのです。私はそう言えると思うのですが。いかがですか

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 まず、フィーダー系交通という整理で考えてみると、当然、基幹軸としての計画づくりが5月1日で、ようやく3年半かけて検討が終わったということで、これからフィーダー系交通について各地域の皆さんと、一緒に研究していこうという段階でございます。ただし、MICEの計画は既に進行していたという状況もありました。この需要や対応と

ということで、先に検討を行ってきたと。最終的にはフィーダー系交通として機能するような形になっていくのかもしれませんが、いずれにしてもまずは現況のバスでの対応ということをしかりと行った上で、将来的にLRTやBRTを導入した場合にどうなるのかという課題をしかりと整理すると。例えば、平成29年度の調査の中で出てきた課題ですが、当然、LRTやBRTの国道329号のルート、てだこ浦西駅からおりてくるルート、その2つのルートについて検討を行いました。その中で、当然、車線が減少するというので、そのあたりの自動車交通への影響等が課題になるということが見えてきた。そういうところを、今年度にかけてより詳細に見ていこうということでございます。これについては、やはり慎重に検討を進めていかないと、場合によってはバス路線との競合等々も考えられますので、そういう別の課題が生じないように、しかりと地元の皆さんにも御説明しております。今後ともそのあたりの調査についてはしかりとやっていきたいと考えております。

○座波一委員 県土の均衡ある発展という大きな名目がありますので、ぜひそこを検討していただいて、東側の公共交通網の脆弱さについても十分に認識して取り組んでほしいと思っております。

また、全体的な公共交通について感じていることですが、今、沖縄県における車の保有率が非常に高くなっておりまして、那覇市内の道路における平均時速が時速16キロメートルであると。これは日本一最悪な状態だという中で、なかなか公共交通の活性化ができない。逆にバス離れが加速しているという状況で、その解決の方向性がなかなか見えない中で、最近さらにレンタカーが3万台、あるいは4万台とふえてきております。このレンタカーの問題も相まって、交通渋滞はますますひどくなっており、どんなに道路を新設しても追いつかないという状況です。レンタカーそのものの問題として、これはひょっとすると総量規制する必要があるのではないかという考えもありますが、これについてはそのままでいいのですか。どんどんふやし続けていいのでしょうか。タクシーは総量規制があるわけですが、レンタカーにはどうしてそれがいいのですか。

○嘉数登企画振興統括監 交通渋滞にどのように対応していくのかという観点からの御質疑であると理解しております。当然、我々も、特に中南部圏域の交通渋滞は非常に大きな課題であると受けとめております。そのために、公共交通の活性化といいますか、マイカーから公共交通にシフトしてもらおうということで、先ほど御説明したように公共交通の利用環境改善事業、これはノンステ

ップバスの導入やOKICAなど、いろいろな事業を行っております。またバス停の上屋の整備など、環境面の整備も行っております。バスの利用者数が相当減少しているというお話もありましたが、おかげさまでこの事業をスタートしてから下げどまっており、微増に転じているという状況もございます。もちろん、交通渋滞を緩和するためには、公共交通の利用ということだけではなく、道路整備などハード面における整備も必要であると思っております。その辺は関係部局とも連携しながら、交通渋滞の緩和に向けて取り組んでいきたいと思っております。

それからレンタカーの規制のお話がありました。この総量規制については非常に厳しいところもあるかと思うのです。レンタカーの問題は、観光部局とも関連がございますので、連携しながら、課題の把握とその対策を行っていききたいと思っております。

○座波一委員 このレンタカーの問題は、量的な問題のみならず、観光客が運転する車として、非常にいろいろな危険性もはらんでいて、社会問題が含まれております。県が総合的に取り組まないと、今後、さらに問題になるのではないかと懸念しております。

また交通弱者対策という点から、やはり公共交通も含めて、社会福祉の問題とも連携してきます。これについては、バスをいかに利用するかという問題も含めてですが、都市部ですら交通弱者が発生しているのです。当然、地方も厳しいのですが、都市部でも交通弱者が発生しているということ。これをどのように、公共交通の部分で救済していくのかということがなかなか見えてこないのです。もちろん、バスをもっともっと活性化させていこうと、使わせていこうとすることはわかりますが、高齢者など交通弱者に対する県の姿勢ですね。今、市町村は一生懸命、無償バスを出したり、独自の支援策を行っていますが、県はどのように、公共交通の部分と交通弱者の福祉的な部分を考えているのか。これについて県の考えはありますか。

○嘉数登企画振興統括監 公共交通に関して、県だけではなく、国や市町村、あるいは民間団体等が入っております公共交通活性化協議会というものがあります。当該協議会にはそういった交通弱者の声もしっかりと反映できるような方々に参加していただいておりますので、そういった声を拾って公共交通としての対応をとっていききたいと考えております。

○座波一委員 公共交通の編成という視点だけではなく、交通弱者の対策とい

う視点を入れたほうが全ての問題の解決につながると思います。それぐらい一体化した計画を持ったほうがいいのではないのかと思います。

○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 陳情平成28年第60号、同第90号及び同第128号について質疑します。鉄軌道のルートに関連してですが、構想段階はもう終了したということで、次の計画段階に入っているということで認識していいのでしょうか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 御存じのとおり、国において調査、検討が行われているさなかでございまして、県としては構想段階の計画書をつくったわけですが、あちらの検討作業の進捗もありますので、当然、次の計画段階に早目に移りたいということですが、現時点ではまだ移ったものとは認識しておりません。

○上原章委員 計画段階で議論しようとしている整備主体、事業主体について、県としてどのようなイメージを持っていますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 国に対して、先月、宮腰沖縄担当大臣がおいでになられたときにも、知事からも要望書をお渡ししたところでございます。その中でも、国による事業実施に向けた取り組みについて早期着手するようというところで、基本的には整備主体については国を中心にやっていただきたいという考えを持っております。ただし、事業主体、運行主体については、今後、計画段階で詰めていくということを考えているところです。

○上原章委員 皆さんは、これまで3年半ぐらいかけて今の構想段階を詰めてきたと思います。国や県も調査費用に相当の予算を組んでここまで来たと思うのです。しかし、国の上下一体方式と県の上下分離方式という、全く反対の方向性になっているのですね。県は那覇から名護まで1時間という構想と、国が言っている形について、全く着地点が見えないような気がしているのですが、この辺はどのように国との協議というか整合性を持たせていくのか。その辺を説明していただけませんか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 県における構想段階の計画案づくりの

作業の中でも、上下一体方式における検討、試算も行った上で、やはり採算がとれないという結果が出たところで、上下分離方式の場合はどうなるのかと。7つのルート案のうち幾つかは採算がとれそうであることが見えてきたので、それを計画案の中に盛り込んだルートとして選んだということでございます。ただし、内閣府の調査におきましても、これは8月に前年度の調査内容の結果がプレスリリースされたところであります。これまでは十幾つかのモデルケース、つまりルートを設定し、鉄道の場合やトラムトレインの場合ということで、それぞれのコスト削減策などを講じながら、国も具体的に実現できるかどうかというところを見ているのかと感じておりました。その中から、いよいよ鉄道の場合はケース2、トラムトレインはケース7と絞られて検討されてきております。数値はどんどん上がってきてはいるものの、依然としてやはり採算性と費用便益、つまりビー・バイ・シーの部分で厳しいことが見えているということでした。我々としましては、国庫要請を8月上旬に行った後にも、8月中旬に内閣府、9月下旬には国土交通省、それから内閣府にもお邪魔して、担当ラインの方々と一緒に意見交換しながら、ビー・バイ・シーの部分について精度を高めるような調査を今年度から県としてもやっていきますということで、今後も小まめに情報交換をしましょうというやりとりをしてきたところでありますので、引き続き、しっかりと連携をとって進めてまいりたいと考えております。

○上原章委員 前回にいただいた資料の構想段階の総括の中にも、非常に新しい最新工法の採用の検討の余地があると。皆さんの留意点も含めてしっかりと国と共有していけば、ある程度の方向性や着地点も見出せるということを期待しています。具体的に、鉄軌道の導入に向けた国との定期的な協議会などをしっかりと行っていかないと難しいのかと思いますが、いかがですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 現時点では協議会とかという形のお話については、お互いでしていませんが、ただ小まめに情報交換していくということについては内閣府から言われております。前回は、国土交通省の鉄道局の方々にもかなり協力的な対応をしていただけましたので、恐らく国も年末あたりから、今年度の調査を委員会等々で具体的に検討する作業が始まると思いますので、そういう小まめな情報交換はしっかりと行っていきたいと思っております。

○上原章委員 先ほど説明なされた計画段階、今、国が進めているものを見据

えながら早目に着手したいという思いはわかりましたが、具体的に大体どの辺で計画段階に入りたいというものは持っていますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 具体的に何年ごろとかというお話はなかなかしづらいところではございますが、引き続き早期の事業化に向けて、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○上原章委員 頑張ってください。期待しています。

○玉城満委員長 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 陳情平成29年第87号の件で、まずRACについて伺います。先ほどの質疑とも関連しますが、県はRACの株を何%くらい持っていますか。細かい数字ではなく、おおよそでいいです。

○長濱為一交通政策課長 現在、沖縄県は6.31%の株を持っております。JTAが筆頭株主になりますので、2番目の株主でございます。

○座喜味一幸委員 第一航空はパイロット養成の話は今ごろしていますね。それは新聞に出ていました。パイロットを育てるといような動きがありますが、そういうのんびりした方向でいいのですか。要するに、第一航空がパイロットを養成するとか、人を確保するとか、現在、その運営のめどが立たない中で、時間がかかりますねという話の中で、RACについては、せっかく県が株を持っていて、経営にも参画ができる。先ほどの質疑にもありましたように、県は多良間－石垣間の航空路線を積極的に要請していくつもりはありますかということを確認しています。

○長濱為一交通政策課長 第一航空につきましては、我々としても本県には拠点がないものと考えておりますので、RACとの連携のあり方を含めて、栗国路線を初めとした航空路線のあり方について、しっかりと話し合いを続けて、前向きに進めてまいりたいと考えております。

○座喜味一幸委員 少しポイントが違いますが、大浜委員が先ほど質疑した、観光客が多良間、石垣、宮古の中でふえてきている。速やかな対応が必要です

ねということに関して、第一航空については本命としてきちんとした早期の解決を図るにしても、県としてこのような観光客が大幅にふえている、需要がある中で、既存の宮古－多良間間を飛んでいるRACを石垣まで飛ばすということを、株を持っている県として、本委員会で質疑も出たわけだから、もう少し積極的に議論、検討する気はありますかということを確認します。

○嘉数登企画振興統括監 委員の御指摘の点は、多良間－石垣間について観光需要もあるでしょうと。それに対して、我々が出資しているRACとしての対応はどうか、県としての対応はどうかということであると理解しております。RACは保有機材が5機ということになっており、現在の路線もありますので、これがどうだという断定的なことを申し上げることはできません。しかし、そういう可能性といいますか、新たな航空路線の導入についていろいろと意見交換していきたいと思っております。

○座喜味一幸委員 皆様方の対応、やりとりを聞いていて、第一航空については相当時間がかかると思います。パイロットも確保しないといけない。またいろいろな条件整備が要るようなので、既存のRACあたりをしっかりと活用しながら当面をしのぐ。そして速やかに、第一航空については早目にきちんとした対策をとるためにも、県のリーダーシップは大事ではないかと思って質疑しました。

もう一点は、宮古－多良間間にあるフェリーを、宮古、多良間、石垣を含めたラインとして確保していく。交通網を拡大していくということに対して検討していただけますか。

○嘉数登企画振興統括監 現在、宮古－多良間間を含むフェリーについては、多良間村が出資している第3セクターとして多良間海運が運行しています。その船を石垣にもというお話ですが、具体的に多良間村からそういったお話をまだ受けておりませんし、少し研究が必要であると考えております。

○座喜味一幸委員 多良間海運は、運賃や運行にしても、県や国の了解をとれなくて、その壁が厚いという認識を持っているのです。その辺について、議論を進めていけば、全く不可能ではない新たな展開ができると思うので、本気で議論していただけますか。

○嘉数登企画振興統括監 地元からそういった要望があれば、研究してみたい

と思います。実はこの多良間―宮古間の路線は補助航路になっておりまして、仮にそれを多良間から石垣までにとりますと、どの航路を補助航路として残すのかという問題にも絡んでまいります。そこは補助事業との絡みもございませぬので、慎重に検討したいと思っております。

○座喜味一幸委員 事を進める前にはいろいろな障害があることは認識していますが、その辺も含めてもう一度本気で議論してみる必要があるのではないかと考えています。ぜひともこれをお願いしたいと思っております。

航空機燃料税についてですが、今度、減免措置について継続して更新という要請をしていると思っております。その見通しについては、いかがですか。

○川満誠一企画部長 航空機燃料税につきましては、下地島空港を拠点に対象地域を拡充してほしいという趣旨を入れた税制改正要望を夏までに行ったところですよ。

○座喜味一幸委員 下地島空港は来年の3月開港ですよ。それに関して私は、下地島空港については具体的な航空機燃料税の要請には入っていないものと認識していたのですが、あわせて要請されていてこれが適用されるということで理解していいのですか。

○川満誠一企画部長 説明が不十分で失礼いたしました。沖縄県としては、いわゆる酒税法や沖振法などに由来する、平成30年度いっぱい期限が到来する税制等につきましては、その延長拡充を要望しております。それとあわせて、まだ期限が到来していない下地島空港につきましても、航空機燃料税の特例の対象地として指定してほしいと内閣府等に要望しております。しかし、税については沖縄振興審議会や政権与党である自民党の税制調査会であるとか、いろいろなルートをクリアしていく必要があります。沖縄県の要望と趣旨は内閣府にお伝え、お願いしたところですが、現在、これについては決まった話ではございません。

○座喜味一幸委員 下地島空港の開港に際して、その辺が十分に議論されていないのかという思いがありましたが、一応、今の答弁で確認できました。

もう一つは、離着陸料です。知事が言うところの離着陸料等に対する議論、きのうの土木環境委員会でも質疑したのですが、その辺を含めること。

それからもう一点はLCCが、直接、成田あたりから飛ぶような計画があり

ますが、この航空運賃を下げていきますというようなことが知事の公約にあるのです。確かにありました。その航空運賃を下げていくという政策があるのですが、現状の航空運賃の料金体系よりも、なお下げていくということについて、皆さんはどのようなイメージで議論なさっていますか。言いつ放しの公約ではないと思っています。知事が言ったのですから、これは大分議論しているのかと思います。今でも離島割引とか、しっかりと航空運賃の低減が図られています。なおかつ、それから航空運賃を下げますというような公約になっているのですから、もっともっと安くなるものだと期待しているのです。どういう議論の方向になりますか。この辺の方向性についてはどうなっていますか。

○川満誠一企画部長 交通コストの負担軽減につきましては、船便については在来線並み、飛行機については新幹線並みという政策課題を設定して、船賃については最大7割くらいまで負担軽減しています。また飛行機については4割程度やっているのです、これを安定的に継続して実施できるようにと理解しております。ただ、なお高いところがあれば、さらに検討の余地がありますが、目下、そのようなところは余りないのではないかと考えております。状況を見ながら、今申し上げたような政策を安定的に継続していくことが肝要であると思っております。さらに安くすることについては、状況の変化に応じてあり得ることかもしれませんが、むやみに安くすればいいという話ではなくて、継続することが一番大事だと思います。そのように理解しています。

○座喜味一幸委員 いずれにしても、新時代を迎えた沖縄県が実施する施策の中で、航空機燃料税、離着陸料、航空運賃の低減という話が明確に書いてあるので、それについて知事がどういう思いなのか、執行部としてもしっかりと議論して、次回に答えていただきたいと思えます。

もう一点、今後は、外国や国内の中でも、LCCの拡大の動きが聞こえてきます。石垣の場合に、この離島割引の話で、その航空運賃でもめたのですが、下地島空港についても、那覇一下地島間でそういう可能性が全くないわけではありません。離島運賃割引の基準に関しては、JTAやRACにしても一括交付金を交付する県の裁量は大きいものがあると聞いていますから、新幹線並みの運賃をベースとして、それを下回った場合には補助は要らないが、上回った場合の離島住民の利用について、ソフト交付金の対象とするような明確なルールをつくっておけば、事が起きるたびに議論が出てこないと思うのです。その辺は企画部長、しっかりと明確にしていく必要があると思うのですが、いかがですか。

○川満誠一企画部長 今年度が始まったころから、この離島における航空運賃の要件について、いろいろな議論があったところです。当初は、LCC、格安運賃の航空会社が離島便に参入してくる想定はなかったのですが、こういった形もあったものですから、我々もきちんと安定的に負担軽減事業が実施できるように議論があったところです。LCCについては当然、通常のフルサービスを受けるものとは同列には論じられないところもあります。LCCは、日中でも価格が変動しますので少し不安定なのです。安い日もあれば、高くなる日もあります。このため、航空会社が設定している固定的な価格であり、当日購入で、追加料金なく変更が可能なものという整理をしておりますので、LCCの動向にかかわらずフルサービスキャリアの比較で負担軽減事業が継続できるものと考えております。

○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 説明資料の16ページ、陳情第44号の5について質疑します。ここでは北部圏域におけるバス交通の利便性に対して、処理方針の中段で、「県では国、市町村と協調して赤字路線の運行費を補助するとともに」はオーケーなのですが、「コミュニティバスの運行の促進など、バス交通の改善に努めております」という処理方針が示されております。今、市町村でこのコミュニティバスの需要は大変大きいのですが、沖縄県内のコミュニティバスの現状については把握していますか。

○長濱為一交通政策課長 現在、県内では、沖縄本島で7市町村、離島が6市町村、合計13市町村においてコミュニティバスと呼ばれているバスが運行しています。

○比嘉瑞己委員 これは市町村が実施しているわけですが、それに対する県の取り組み、財政的な支援などがあるのか。こういった取り組みをしているのか教えてください。

○長濱為一交通政策課長 御質疑の中の、県による支援という趣旨で見ると、現在、久米島町のバスにおいて実施しておりますが、残りの市町村につきましては、市町村の予算を使った事業として実施されております。

○比嘉瑞己委員　今は、大体そういう状況だと思うのですね。この陳情は過疎地域や離島の要望になっているのですが、これは那覇市やほかの市町村でもあるわけですね。なかなかバスが通らない空白地域はどの市町村にもあって、また高齢社会を迎えるに当たって、コミュニティバスのニーズが高まっていると思います。今後、県としてこのような取り組みについて、どのように取り組んでいくのか。市町村任せにしていくのか。どういったかわりを持っていくのですか。

○長濱為一交通政策課長　このようなコミュニティバスの運行を新たに行う場合、あるいは路線を拡充するといった場合には、それぞれの市町村において協議会等が設置されております。バス事業者、地元の関係者等と並んで我々も委員として入っております、その中で必要な助言、あるいは他市町村の状況について紹介したりとかといった形の支援を行っております。引き続き、そのようなことを行ってまいりたいと考えております。

○比嘉瑞己委員　それは協議会に参加していくという話だと思うのですが、もう少し踏み込んだ支援が必要ではないのかと思います。

少し角度を変えて聞きますが、このコミュニティバスの導入に当たっての課題については、どういうものがあるのですか。

○長濱為一交通政策課長　市町村によってそれぞれ事情が違うのかと思います。例えば、北部地域においては、かつて琉球バスや沖縄バスなどの路線バスが走っていたが、廃止されたのでそのかわりという事情もあるでしょう。あるいは中南部地域においては、新興住宅地、あるいはバイパスができた等に伴って、結果的にバスの空白地域ができてしまっている。また大きな病院が移転して、従来場所であればバスの便がよかったが、移転に伴ってバスの便が若干悪くなった市町村など、それぞれの事情があります。さらに離島については空港、港からの足ということで、それぞれの事情は違うのかと思いますが、基本的には車、自家用車を持たない、いわゆる交通弱者の足として機能させようという趣旨になっているものと理解しております。

○比嘉瑞己委員　この協議会の中には、4つの民間バス会社は入っているのですか。多分入っていると思うのですが、本県のバスは民間会社が担っているところがあって、民間会社としては利益、きちんと自分たちの経営を守るという

視点が大事になってくると思うのです。そのような中で、不採算のところについて、本当にどういった協力ができるのかというところで、なかなか難しい課題もあると思います。このバス会社に対して、県はただお話を伝えるだけなのか。どうやって市町村やバス会社と一緒にになってその空白地域を克服するのか。このコミュニティバスの運用について、どのようにして協力を求めていくのですか。

○長濱為一交通政策課長 特に中南部地域において、既存のバス会社に委託して、コミュニティバスを運行している市町村が多く見られます。それは現在の既存のルートではカバーし切れないところを、しっかりとカバーしていく趣旨で運行されているのかと思います。そういったところにおけるバスのニーズ等について、コミュニティバスとして数年間運行しているところがわかった際には、県としては、そこを新たな路線バスのルートとして検討してはどうかということバス事業者と対話しているところでございます。

○比嘉瑞己委員 それぞれの地域における事情もあると思います。ただし、沖縄県という大きな視点で見たときに、バス会社と市町村との関係について、県が果たすべき役割があると思うので、ぜひこの課題をしっかりとつかんでいただき、これに対応していただきたいと思います。

先ほどのフィーダー系交通の話ですが、昨年度、沖縄県がM I C Eに関連づけた交通量の調査を実施し、その報告書が出ているようです。この概要について教えていただけますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 大型M I C E施設に係る公共交通検討業務ということで、前年度、文化観光スポーツ部から大型M I C E施設整備の際の公共交通の分担率が示されたものですから、それに基づいて現況での対応等を試算してみました。基本的には、おおむね現況の路線バスで供給量は対応可能であるというところが見えてきたところでございます。ただし、2万人規模の大型イベントを実施した場合等におきましては、帰りの時間帯など深夜の部分では、バスの供給量が減ってくるころと重なってきそうであるということが見えてきましたので、今年度は、引き続きそのあたりの時間変動を考慮した、より具体的なことを調査の中で確認したいと思っております。

また、新たな公共交通システムについて、特に需要の多い場所について導入した場合はどうなのかというところで、先ほども答弁したとおり、国道329号のルート、てだこ浦西駅から南下するルートの2つについて検討してみました。

その結果、例えばLRTやBRTにおきましては、導入に伴う車線減少による自動車交通への影響等が課題となることを確認しました。また、整備スキームについては、今後の検討課題でございますが、採算性の面ではLRTよりもBRTが比較的優位であることが確認されたところでございます。

○比嘉瑞己委員 LRTやBRTの課題なども出てきたわけですが、私もまだ概要版しか見ていないのですが、現段階の報告ではバスで十分対応できるものになっていると思います。ただし、皆様はMICEというところに視点を置いて今回の調査を実施しているわけですが、もっと長期的な視点で公共交通を考えるべきではないのかと思います。このLRTの課題については、車線の減少などもあると述べていましたが、検討したときに、どのルートで調査しているのか、もう一度説明をお願いします。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 基本的には那覇一与那原間については、国道329号と国道507号です。それがずっと東方向に向かっていく。基本的には道路空間を利用した検討になっています。それから、てだこ浦西駅から南下する場合につきましても、基本的には道路空間を利用する形での検討になっています。

○比嘉瑞己委員 その検討の結果、国道329号のほうが可能性があるという結論になっているのですが、この国道329号の交通量をはかる場合でも、現在の状況しかはかかっていないわけです。一方では、与那原バイパスや南風原バイパスなども供用に向けて動いているわけです。そういった、やがてできる道路の交通量とかは考慮されているのですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 前年度の調査結果を受けて、今年度、新たな公共交通システム導入時の調査の部分に関しましては、国道329号等の車線減少に伴う道路交通量の定量的な分析を調査しようとする。要するに数値的なものです。そう思っておりますので、前年度は、課題の整理という部分がメインでございましたので、今年度はそれを定量的に、数値的に分析していきたいと思っております。

○比嘉瑞己委員 今回は確認だけにしておきますが、那覇市民、与那原町を初めとする南部の皆さんも、LRTに対する期待が大きいです。しかし、この調査結果を見ると、バスの増便だけで足りるんだ。あるいはBRTだねというよ

うにしか受けとめられなかったのです。これは、あくまでも現在の課題の整理であって、今後もっと精度を高めていって、結論を出していくということで理解していいのですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 もちろん、先ほど御答弁させていただいたとおり定量的な分析もやっていくことと同時に、示された課題について、これは地域の皆様にもしっかりと認識していただいた上で、恐らくこのフィーダー系交通の勉強会の場等々を活用しながら、地域としてもその課題に向けて、地元の皆さんの合意形成という部分も含めて、しっかりと地元がまず考えてもらわないといけないということです。そのあたりを一緒に取り組んでいきたいというところがございます。

○比嘉瑞己委員 この計画について、今後のタイムスケジュール、最終的な結論はいつごろ出すのですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 今年度の調査の中では、バスというか、公共交通の分担率についても、文化観光スポーツ部から示された部分のほかに、需要が想定されているものよりも低い場合と、より需要が大きくなる場合、そのあたりについて見ていこうと思っております。このあたりの結果次第で、今後、次の調査が必要なのかとか、そのあたりの結論が出てくると思っておりますので、現時点では、次年度以降に何をするのかということは未定でございます。

○比嘉瑞己委員 M I C Eを見据えてということもわかるのですが、その一方で、沖縄県の大きな公共交通体制という意味でも、視点を大きく持った上で、その整合性を図れるような計画にさせていただきたいと思います。企画部長からこれまでの議論を聞いた上での見解を求めます。

○川満誠一企画部長 詳細については、交通政策課公共交通推進室長から申し上げたとおりですが、やはりいろいろな環境変化もあるし、公共交通については日々目に見えない形で動いているところもあると思われまますので、いろいろな状況をお聞きして、これまで以上に丁寧に検討を進めてまいりたいと考えます。

○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、企画部、知事公室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13件と、お手元に配付してあります本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○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