沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録

＜第２号＞

令和８年第２回沖縄県議会（６月定例会）

令和８年７月８日（水曜日）

沖　縄　県　議　会

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８年７月８日　水曜日
開　会　　午前10時00分
散　会　　午後４時54分

場　　所

第７委員会室

議　　題

１　陳情令和６年第52号外29件
２　「『次世代交通ビジョンおきなわ』骨子」について（付議事件調査）
３　閉会中継続審査・調査について

出 席 委 員

委　員　長　　當　間　盛　夫
副 委 員 長　　下　地　康　教
委　　員　　新　里　　匠
委　　員　　新　垣　淑　豊
委　　員　　仲　村　家　治
委　　員　　大　浜　一　郎
委　　員　　呉　屋　　宏
委　　員　　幸　喜　　愛
委　　員　　山　里　将　雄
委　　員　　喜友名　智　子
委　　員　　糸　数　昌　洋

委　　員　　瀬　長　美佐雄
委　　員　　瑞慶覧　長　風

欠 席 委 員

なし

説明した者の職・氏名

総務部総務私学課長	松　堂　徳　明
企画部長	武　村　幹　夫
交通戦略推進課長	兼　島　篤　貴
交通戦略推進課長班長	沖　口　尚　之
交通支援課長	大　仲　浩　二
地域・離島課長	島　袋　秀　樹
環境部環境整備課長	與那嶺　正　人
保健医療介護部薬務生活衛生課班長	喜友名　康　幸
農林水産部農林水産総務課長	長　嶺　元　裕
農林水産部流通・加工推進課長	島　袋　直　樹
農林水産部農政経済課長	安　田　宗　伸
農林水産部糖業農産課長	喜　納　幹　雄
農林水産部畜産課長	真喜志　　修
農林水産部水産課班長	山　田　真　之
商工労働部グローバルマーケット戦略課長	平　良　秀　春
土木建築部建築都市統括監	仲　本　利　江
土木建築部技術・建設業課長	山　根　博　文
教育庁県立学校教育課指導主事	与志平　　昂
教育庁保健体育課副参事	赤　嶺　涼　子
教育庁文化財課長	米　須　薫　子

○當間盛夫委員長　ただいまから、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。

本日の説明員として、企画部長外関係部長等の出席を求めております。

まず初めに、沖縄県の振興発展に関することに係る陳情令和６年第72号の５外15件を議題といたします。

ただいまの陳情について、企画部長外関係部長等の説明を求めます。

なお、継続の陳情については、前定例会の処理方針等に変更があった部分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。

武村幹夫企画部長。

○武村幹夫企画部長　皆様、おはようございます。

本日はよろしくお願いいたします。

それでは、企画部関係の陳情処理概要について、御説明いたします。

説明資料の２ページ、陳情一覧表を御覧ください。

企画部関係の陳情は、継続陳情が３件、新規陳情が１件となっております。

このうち、継続陳情のうち方針の変更があった箇所と新規陳情について、御説明いたします。

７ページをお願いいたします。

陳情令和６年第72号の５、令和６年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情の記４について、御説明いたします。

処理概要の欄、17行目を御覧ください。

「物品などの運搬費に対する補助につきましては、令和７年度に立ち上げた小規模離島における持続可能な社会の実現をテーマとした万国津梁会議において、生活コストの負担軽減に向けた取組を議論しております。

また、令和８年度には、沖縄本島と離島間の物流実態調査を行い、食品・日用品等をはじめとした物資の物流構造や価格形成過程を把握し、物流コスト低減のための支援策を検討することとしております。」

次に８ページをお願いします。

記の９について御説明いたします。

処理概要の欄の23行目を御覧ください。

「また、石油製品の販売に関する法定検査費や設備の補修費、備品の購入費については、小規模離島を対象とした新たな補助として、離島のガソリンスタンド等支援事業を令和７年度から実施しております。

さらに、近年の物価高騰により、施設・設備の修繕や更新等が困難となっている小規模離島等を対象とした新たな補助として、小規模離島ガソリンスタン

ド等物価高騰対応支援事業を令和８年度から実施しております。」

続いて、９ページ及び11ページに方針変更のあった箇所がございますが、先ほど御説明した変更と同じ内容ですので、説明は割愛させていただきます。

次に13ページをお願いします。

陳情令和８年第47号の５令和８年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情の記の１について、御説明いたします。

処理概要の欄、18行目を御覧ください。

離島の旅館業に係る税制特例措置については、離島の持つ地理的、自然条件等の不利性などから生じる本島との格差や若年層の島外流出、高齢化の進行による地域活力の低下等の課題を解消するため、旅館業等の立地を促進することにより就労の場を創出し、産業の振興を図ることを目的としております。

県としては、引き続き、当該制度の活用促進に取組むとともに、特例措置の延長について国に要望してまいります。

次に記の２について、御説明いたします。

当陳情は、企画部及び土木建築部の共管となります。

まず、企画部より御説明いたします。

処理概要の欄の29行目を御覧ください。

当陳情は、11ページの令和７年第121号、沖縄県の離島地域における輸送費補助制度の拡充を求める陳情の記の１から３と同じ内容ですので、説明は割愛させていただきます。

次に、土木建築部に説明を求めます。

○山根博文技術・建設業課長　土木建築部から御説明いたします。

処理概要の欄の12行目を御覧ください。

公共工事については、物価高騰対策として、最新の資材単価を適切に予定価格に反映するとともに、標準積算と実勢価格において乖離が生じていると考えられる項目について、入札参加者から提出される見積価格を用いて、予定価格を設定する見積活用方式の試行に取り組んでおります。

また、労働者の宿泊や輸送等の費用などについては、地域外からの労働者確保に要する間接費の設計変更の試行工事の運用基準に基づき、受注者の支出実績を踏まえた設計変更により対応しており、県の取組について、関係自治体と情報共有を図ってまいります。

土木建築部の説明は以上です。

○武村幹夫企画部長　企画部関係の説明は以上でございます。よろしくお願い

いたします。

○當間盛夫委員長　企画部長の説明は終わりました。

次に、総務部総務私学課長の説明を求めます。

松堂徳明総務部総務私学課長。

○松堂徳明総務私学課長　それでは、総務部関係の継続陳情１件について御説明いたします。

16ページ、５行目を御覧ください。

陳情第72号の５令和６年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情。

当該陳情事項７については、教育委員会との共管となっております。

前回から処理方針の変更はございませんので、説明は割愛させていただきます。

総務部関係の説明は以上です。

○當間盛夫委員長　総務部総務私学課長の説明は終わりました。

次に、環境部環境整備課長の説明を求めます。

與那嶺正人環境部環境整備課長。

○與那嶺正人環境整備課長　環境部関係の陳情処理概要について、御説明いたします。

説明資料の２ページ陳情一覧表を御覧ください。

環境部関係の陳情は、ナンバー７番と８番、環境部所管で継続１件と、環境部及び土木建築部共管で継続１件となっております。

この継続陳情２件につきましては、前回から処理方針の変更はございませんので、説明を省略させていただきます。

環境部関係の説明は以上です。

○當間盛夫委員長　環境部環境整備課長の説明は終わりました。

次に、保健医療介護部薬務生活衛生課班長の説明を求めます。

喜友名康幸保健医療介護部薬務生活衛生課班長。

○喜友名康幸薬務生活衛生課班長　陳情説明資料の２ページ陳情一覧表を御覧ください。保健医療介護部関係の陳情は、継続２件となっております。

この継続陳情２件につきましては、前回から処理方針の変更はございません。

そのため説明を割愛させていただきます。

保健医療介護部関係の説明は以上です。

○當間盛夫委員長　薬務生活衛生課班長の説明は終わりました。

次に、農林水産部農林水産総務課長の説明を求めます。

長嶺元裕農林水産部農林水産総務課長。

○長嶺元裕農林水産総務課長　説明資料の25ページを御覧ください。

農林水産部関係の陳情案件について御説明いたします。

農林水産部関係の陳情は、継続陳情が７件となっております。

継続陳情７件につきましては、変更がありませんので説明を省略します。

農林水産部関係の陳情に係る説明は、以上でございます。

○當間盛夫委員長　農林水産部農林水産総務課長の説明は終わりました。

次に、商工労働部グローバルマーケット戦略課長の説明を求めます。

平良秀春商工労働部グローバルマーケット戦略課長。

○平良秀春グローバルマーケット戦略課長　それでは、商工労働部関係の陳情につきまして、御説明いたします。

商工労働部関係については、新規陳情１件となっております。

40ページをお願いいたします。

陳情令和８年第47号の５、令和８年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情の記の３について、御説明いたします。

処理概要の欄の13行目を御覧ください。

航空コンテナスペース利用促進事業は、那覇空港を拠点とした国際航空貨物ネットワークの形成に向け、航空物流機能の強化や輸出の強化を目的に実施しております。

石垣空港を発着する国際貨物輸送路線については、離島地域における輸出機会の拡大や、物流の多様性の観点から重要であると認識しております。

県としましては、石垣空港における国際貨物輸送の動向や利用実績等を踏まえつつ、石垣市をはじめ関係機関との意見交換を行いながら、離島産品の輸出促進に資する効果的な支援の在り方について検討してまいります。

次に41ページをお願いいたします。

記の４について御説明いたします。

処理概要の欄の２行目を御覧ください。

本県は島嶼県であることから、離島におけるリードタイムの長期化や輸送コストが課題となっております。

県におきましては、輸出拡大に向けて、沖縄県産業振興公社内に物流専門家による相談窓口を設置し、業界団体や個別企業に対し、輸出に関する課題の改善に向けた提案や情報提供等を行うなどの支援を行っております。

また、物流における輸送コスト等の課題解決に向け、物流の効率化やベースカーゴ構築を目的とした輸出実証にも取り組んでいるところです。

県としましては、八重山地域からの輸出促進において、石垣港を活用した国際コンテナ貨物輸送は重要であると認識しており、石垣市をはじめ関係機関と意見交換を行いながら、石垣港を活用した物流施策の在り方について検討してまいります。

商工労働部関係の説明は以上でございます。

よろしくお願いいたします。

○當間盛夫委員長　商工労働部グローバルマーケット戦略課長の説明は終わりました。

次に、土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

仲本利江土木建築部建築都市統括監。

○仲本利江建築都市統括監　続きまして、土木建築部所管の陳情について、御説明いたします。

３ページの陳情一覧表を御覧ください。

土木建築所管の陳情は、３ページから４ページまでの継続７件となっております。

処理概要に変更はございません。

土木建築部関係の説明は以上でございます。

○當間盛夫委員長　土木建築部建築都市統括監の説明は終わりました。

次に、教育庁保健体育課副参事の説明を求めます。

赤嶺涼子教育庁保健体育課副参事。

○赤嶺涼子保健体育課副参事　教育委員会所管に係る陳情の処理方針について、御説明申し上げます。

教育委員会関係については、陳情について、新規１件、継続２件となっております。

初めに、処理方針に変更のあった継続陳情について、御説明させていただきます。

53ページをお願いします。

令和６年陳情第72号の５令和６年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情の記15について、御説明いたします。

処理方針の２行目を御覧ください。

「生徒の部活動に係る保護者の経済的負担軽減を図るため、県教育委員会では、令和８年４月から、安定的かつ継続的な支援に向けて、沖縄県部活動大会参加支援基金を設置し、県内外の大会に参加する際の航空運賃等に加え、新たに宿泊費を対象とするなど、補助額を大幅に拡充しております。

今後の支援の在り方については、地域展開等による部活動を取り巻く環境の変化なども踏まえ、検討してまいります。」

次に、新規の陳情について、御説明させていただきます。

55ページをお願いいたします。

令和８年陳情第43号離島地域における部活動等大会参加に係る支援の拡充を求める陳情について、次の56ページをお願いいたします。

記の１から３までは、先ほど御説明申し上げました、陳情令和６年第72号の５、記の15と同じとなります。

以上で、教育委員会関係の説明を終わります。

○當間盛夫委員長　教育庁保健体育課副参事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。

なお、質疑・答弁に際しては、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要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が図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。

新里匠委員。

○新里匠委員　お願いします。

13ページからお願いします。記の２ですね、近年の価格高騰に加えというところでありますけれども、技術・建設業課にお尋ねをいたします。

見積活用方式の試行というところ書いてありますけれども、この概要と実績及び効果をお聞きしたいと思います。

○山根博文技術・建設業課長　お答えいたします。

見積活用方式については標準的な積算方法により決定された価格と、実勢価格に乖離が生じていると考えられる項目について、入札参加者に見積書を提出してもらい、その見積書を参考として、予定価格を設定する方式となっております。

これまでに見積活用方式の実績としては、建築関係の工事とか、土木関係の工事で、各年度１件から３件ずつ採用しているところでございます。

効果については見積活用方式を採用したことによって、これまで入札不調とか不落があった工事について、実際に工事が契約できたという効果が出ております。

○新里匠委員　これ各年度１件から３件ということでありますけれども、これはどういった工事に対して、見積りを提出するように依頼をするんでしょうか。

○山根博文技術・建設業課長　対象工事については、標準積算と実勢価格の乖離が生じ不調・不落となった工事。もう一つについては過去に不調・不落になった工事と同種及び類似工事があった場合。３つ目として標準積算と実勢価格との乖離が生じるおそれのある項目等がある工事を対象としております。

以上です。

○新里匠委員　近年よく言われるのが、建築資材の高騰のスピードと、積算する側の改定のスピードがちょっと違うから、入札しても乖離が生じているよという話なんかがあるんですけれども。従来も、物価調査会とか、そういうところの調査と実勢は違うよという話があるんですけれども、それも含めてこういう見積りを提出するという工事、この１件の工事ではなくて、県として、要は、物価調査会に頼まないで、実勢価格の資材の見積りをもらうということによって、その乖離が定まるんじゃないかなと思うんですけれども、そういうことをやろうという考えはないですか。

○山根博文技術・建設業課長　予定価格の設定においては、設計単価のほうを年に４回改定しております。

物価資料に関しても最新のものを採用することにしておりまして、独自で見積りを取るというものに関しては、各工事ごとで内容が違ってくるものがあり

ますので、標準的な積算がない場合には、その工事ごと、先に採用する資料、見積りをもらって、積算に生かしていることになります。
以上です。

○新里匠委員　労務単価についてはどうですか。

○山根博文技術・建設業課長　労務単価については、年に１回国が設定する労務単価のほうがありますので、それに基づいた形で県のほうも労務単価のほうを採用しているところでございます。

○新里匠委員　県もいろいろ試行しながら、その乖離を解消しようと考えているようには見えるので、さらにいろいろなことを考えて、工事の業者側、団体側からも、さらにその聞き取りをやっていただいて、努力をしていただきたいなと思っております。
もう一つですね、地域外労働者についてでありますけれども、試行工事の運用基準に基づきというところがありますけれども、この対象工事と運用の課題についてちょっと聞きたいんですけれども。
私が考えているのが運用の課題、例えば離島で工事をやります。そこで、その地域外労働者を入れました。そこには、例えば、飛行機代があります。旅費があります。食事がありますというんですけれども、この一つ一つについて、こういう形で出しなさいというその定型的な様式とか見本があるかどうかというところを、確認をしたいと思います。

○山根博文技術・建設業課長　地域外労働のものについては、標準の積算で率計上とか、そういったもので予定価格を積算しておりまして、その後、受注した後に、予定価格の標準積算基準と、実勢価格が乖離が生じた場合、実際の金額に応じた形の資料を提出してもらうことになっておりまして、それについては、工事打合せ簿のほうの様式がありますので、その様式に基づいた形で、請負者のほうから資料を提出していただいて、その内容に沿った形で発注者側で確認するということになっております。

○新里匠委員　私はこれ質問しているのは、提出のものは打合せ簿を出すようになっているんだけれども、この様式が曖昧な部分があって、どういう形で出せばいいんだというところが、やはり請求をするのが遅くなるという原因になっていると思うんですね。

そういう中で、やはり見本がないので、乗り込みしてからそれを用意しようとしても、例えば領収書取っていなかったというのが多々出てくるので、そういう部分を最初からこういう形でまとめてくださいというものを、用意してあげれば、迅速なやり取りができて、負担がなく工事も不落も出てこないのではないかなと思っているんですけれども。そういうものは、実際ありますか。先ほどから聞いていますけれど。

○山根博文技術・建設業課長　地域外労働のほうについては要領がありまして、その要領の中に、打合せ簿に記載する内容のことについても記載されていますので、それに基づいた形で、必要な領収書とか、提出してもらう形となっております。

○新里匠委員　ぜひですね、文言では結構難しいというところがあるので、こういうものをこういうふうに添付してくださいとか、そういう具体的な例をつくって、要は発注者も受注者もそれをお互いにこうやれば、受け取って出していいというところを確実にやっていただきたいんですけれども、どうでしょうか。

○山根博文技術・建設業課長　提出される資料については、今現在使用している打合せ簿等の様式等もありますので、それに基づいた形で、やはり業者の方が負担かかるということになるのであれば、その辺は我々のほうでも、その内容確認した上で、必要があれば検討していきたいと考えております。

○新里匠委員　課長、実際にこれで３か月も４か月も、そのやり取りをしたという事例を聞いているんですよ。

それはやはりお互いにとって、その時間の無駄になるというところと、あとはそれがおっくうだから離島行きたくない。仕事、そこでやりたくないということから不調になりますというところになると思うので、ちょっと難儀な部分もありますけれども、実際の事例をこういうふうにありますと、もう僕らでも、ここにいる工事に関わらない人たちでも分かるように、それを例示をしていただきたいなと思っているんですけれど。検討お願いできますか。

○山根博文技術・建設業課長　委員がおっしゃった内容について、内部のほうでちょっと確認をした上で検討していきたいと思います。

○新里匠委員　お願いします。

次33ページ、継続の農林水産部の部分でありますけれど、この配合飼料価格安定制度の見直しについて国へ要請したとありますけれども、どういうところが問題であるのか詳しく教えていただきたいと思います。

○真喜志修畜産課長　お答えします。

国の配合飼料価格安定制度につきましては、例えば配合飼料が上昇していったときに、その前の年の１年間の平均価格より上昇した価格、上昇分への支援というふうな形になっております。

それで飼料価格については、もうずっと令和４年のころから上昇が続いて、現在も高止まりが続いている状況になります。

上昇すれば、その分の支援が国のほうから出るんですけれども、高止まりが続いているということでその支援が今出ていない状況でした。２年間ほどですね。そういう状況です。

○新里匠委員　その要請に対しての国の見解を教えていただきたいと思います。

○真喜志修畜産課長　お答えします。

国のほうには、令和６年度、令和７年度にも配合飼料価格制度の見直し等について要請を行ってきたところであります。

ただ、国のほうで特に制度の見直し等は行われていない状況でして、国の回答としては、重点支援交付金等を活用しながら、そういった繁殖農家の経営に資する取組についてというふうな回答があったと認識しております。

○新里匠委員　これ令和６年、７年が上がっている、そのままの状態で高止まりしているよというところで、その前のところとの差額分は当然出るんですけれども、高止まりしているから、前年と比べて何も変わっていないから出ないというのは、やはりちょっと農家にとっては死活問題だなと思っていますし、県もそう思うからこそ、国に要望しているわけですよね。

○真喜志修畜産課長　国のほうで発動していない状況で、どうしても畜産農家のほうにかなりの負担が行きますので、県としても要望を続けているところですし、引き続き関係団体と連携しながら、国のほうには要望を続けていきます。

なお、令和７年度の第４四半期ですね、配合飼料の高止まりは続いているんですけれど、少しだけ落ち着いた状況がございまして、令和７年度の第４四半期においては、その前の年の直近１年と比較し、少し高騰したことから、１トン当たり1750円の補塡が国のほうから一応出るというふうなことになっております。

○新里匠委員　国への要望を続けながらも、やはり必要というふうに県も認識しているわけですから、この重点交付金も含め、さらなる支援をですね、やはり検討していくべきだと思っているので、そこはよろしくお願いをいたします。

次行きます。40ページ、最後ですね。

商工労働部への質問でありますけれども、40ページの記の３、沖縄県が実施する航空コンテナスペース利用促進事業についてでありますけれども。航空コンテナスペース利用促進事業とは、どういったものであるか教えていただきたいと思います。

○平良秀春グローバルマーケット戦略課長　お答えいたします。

現在、国際物流ネットワークの構築ということを目的といたしまして、県から航空会社に対して、航空運賃、輸送費ですけれども、そちらの一部を補助する形で事業を実施しております。

航空会社のほうから、貨物を送る方々の利用料を差し引いて料金を低減した形で輸送コストを低減する、そういう事業をやっておりまして、那覇空港から海外に輸送する場合の輸送費の45％を補助している、そういう事業になっております。

以上でございます。

○新里匠委員　この事業では、那覇空港から輸出するものだけが補助対象となっているのか。その補助の要綱の書きぶりは今どうなっていますか。

○平良秀春グローバルマーケット戦略課長　この補助事業の要綱については、那覇空港から発着する便という形になっています。

これはソフト交付金を活用した事業となっておりまして、事業目的等も含めて内閣府と調整した上で実施している状況となっております。

以上です。

○新里匠委員　那覇空港からということでありますけれども、ただ、この今回の陳情もそうなのでありますけれども、石垣空港、そして税関に指定された下地島空港も、補助対象として追加する必要があるのではないかと思うんですけれども、それはできませんか。

○平良秀春グローバルマーケット戦略課長　そういった方向性も視野に、現在の事業につきまして一応縛りがございますけれども、新たな展開というところも視野に検討していきたいと。

それに当たりましては、石垣市役所とか宮古島市役所、あと地域の事業者の皆さんとも意見交換しながら検討していきたいと考えているところでございます。

○新里匠委員　では、具体的に離島空港から直行で外国に輸出する場合と、離島から那覇を経由、または本土を経由して輸出する場合、どちらが輸送コストは安いですかというところでありますけれども、これの具体的な説明ができればお願いしたいんですけれども、当然安くなるのかな。

○平良秀春グローバルマーケット戦略課長　これにつきましては全体の取扱量とか、内容によって変動があるものですから、ちょっと一概に言いづらいところはございますけれども、今、石垣空港、今後、下地島空港という話も出てくると思います。

この事業のスキームということであれば、年間を通じて、しっかりとした安定した貨物量を送るという道筋をつけるというのも非常に重要でございまして、そういったところから地域の事業者さん、もしくは役所の皆さんと意見交換していきたいと。そういったところを検証するような実証事業とかもありまして、そちらのほうも既に市役所の皆さんには情報共有させていただいています。

そういった、まずはちょっと送ってみると、その中で物流コストがどれぐらい下がるのかという検証作業も一緒に検討させていければと思っているところでございます。

以上です。

○新里匠委員　一般質問の際には、まだ具体的なやり取りはないように答弁をもらったように思っています。ただ、その意気込みはあるというところでありますけれども、先ほど役所の方と話をやっているということでありましたけれ

ども、これ石垣と宮古島双方とやっているんでしょうか。

○平良秀春グローバルマーケット戦略課長　まず一般質問の際には、ビジョンをという話だったので、新しい展開なのでこれからですというような答弁をさせていただいたと記憶しているところでございます。

今議会に先立って、そういった輸出をチャレンジをする実証事業というものをちょうど公募も行っていたところでございましたので、そういった公募情報等は、先んじて、石垣市、あとは宮古島市の担当職員の皆さんには情報共有させていただいております。

また議会終わりましたら、現地のほうにもお伺いして、いろいろな方と意見交換をしていきたいなと考えているところでございます。

以上です。

○新里匠委員　昨日、宮古の市議会の議員から電話があって、これに相当興味があると。

その方は実家が八百屋をやっているんですけれども、海外に宮古の産品を出していきたいというような思いがあって議員になったというような方であります。まさにそれ、可能性を秘めているということで、宮古を、もちろん石垣もそうでありますけれども、相当な期待があるという中で、離島産品の輸出促進に向けて、意気込みと、いつぐらいから動かせるよという希望も添えて、ちょっといただきたいなと思います。

○平良秀春グローバルマーケット戦略課長　まず今那覇空港のコンテナスペース事業を使って輸出している品目としましては、例えば香港、シンガポールでは、やはりそういう青果物、野菜とか果物が輸出品目、取扱い品目として非常に多いという状況がございます。

そういう意味で、委員御指摘の宮古島市の農産物を送るということは、非常に海外のニーズとか今の時代にマッチしているのかなと認識しております。

宮古から海外に誰が荷主としてしっかり送るのかということと、宮古、石垣を発着する国際航空路線の事業者さんと契約をして、コンテナスペースをどう確保して送っていくか、ここはいろいろな方々と意見交換しないといけないところがございますけれども、また実証事業等も含めて活用いただいて、道筋をつけ始めるというところが、できるだけ早くできればいいなと思っているところでございます。

以上です。

○新里匠委員　下地島空港が税関指定されたということで、私も相当、期待をしています。なのでですね、ちょっと所見を言わせていただきたいと思います。

今回の質疑を通してですね、県の国際航空物流施策の考え方については、理解を深めることができたかなと思っております。

現在の航空コンテナスペース利用促進事業は、那覇空港を国際航空貨物の拠点として位置づける目的から、対象を限定している状況であることは理解をしますけれども、一方で、石垣港に加えて、新たに税関空港に指定された我が下地島空港は、今後の国際物流を担う大きな可能性を持っていると私は思っております。

輸送時間短縮や鮮度保持といった直行便ならではの強みを生かせる分野があり、地域産業の発展や輸出拡大につながることが期待されて、また稼ぐ力という観点からも、やはり大きなそのゲームチェンジャーになり得るかなと思っております。

執行部から、石垣空港や下地島空港を活用した支援の在り方について検討していくと、連携していくというような前向きな答弁がありましたので、その検討を具体的に、そして積極的に進めて、それぞれの空港の特性を生かした物流施策の実現につなげていただくように期待をして質問を終わります。

一言ください。

○平良秀春グローバルマーケット戦略課長　しっかり受け止めて、できるだけ早く展開が進むようにしたいと思います。

ありがとうございます。

○新里匠委員　　お願いします。

以上です。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員　お願いします。

11ページ、令和７年陳情第121号でありますけれども、これ企画部のほうからもそういう話がありました。沖縄本島と離島間の問題を、約１年ぐらいかけてやっていこうということでありますけれども。これね、沖縄本島－離島間の

物流の間の実態調査のみならず、八重山の場合は、石垣からまた離島に物流があるんですよ。

だからそこまで調べていかないと、石垣から与那国、竹富町の島々に物流があるものですから、そこの物流もしっかり見てもらわないと、なかなか実態がつかめないのではないかなと思うんですけれど、その範囲は今回の物流の実態調査の中に入っているんですか。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えいたします。

今回この物流実態調査については、沖縄県と地方自治研究機構との共同での研究という位置づけで実施してまいります。

調査に関しましては、当然、今委員から御指摘のあった、いわゆる二次離島、三次離島ですね、そこをしっかりカバーするということは非常に大事だと思っています。そこももちろん対象に入れた形で、調査をかけていくという予定にしております。

以上です。

○大浜一郎委員　ですので、この前、僕も代表質問でも質問したし、同じ地元の次呂久議員も言っていたけれど、約1.3倍から、物によっては1.4倍、同じ島でも東と西では変わってしまうというような問題が実際に起きているということもあるので、そこを何とか縮めていかないといけないなと。

もちろん、市場の小ささというのは当然あるかもしれないけれども、皆さんがこれを実態調査をして、しっかりやるということのほうが非常に僕は、どういう効果が見込めるかというのも、しっかりと結果を出していかなければいけない責任があると私は思っているんですよ。

ですので、この問題が解決しないと、離島振興の一丁目一番地は解決しないということを、ぜひ中心のポイントに置いていただきたいなということです。

それと昨日、経済労働委員会の中でもお話があったので、私も質問したんですけれど、これ陳情にもありますけれど、農林水産資材の問題等々ありますよね。これ建築資材も全て含みますけれど、各部との連携をしっかりやってもらいたいなと思っているんですよ。

農林水産部の部長が、企画部と、どういうところにポイントがあるのかという、検討する内容のポイントをしっかりして、連携していきたいという答弁をいただきましたので、これ当然、土木関係の資材もしかりです。

ですので、これは縦割り云々ではなくて、横串でしっかり連携していかないとなかなかうまくいくものではないかなと思うんですけれど、これは今、県独

自でやっているのではなくて、要するに専門集団とやっているはずなんだけれど、その辺のところは共有できていますか、今。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えいたします。

まず、今回実施する調査の骨子について、来週会議を持つことになっています。そのメンバーとして、その調査研究機構、あと有識者もそうですけれども、竹富町も自治体として参画していただきます。そして県からも企画部、そして農林水産部も一緒の会議で議論をしていくことになっています。

土木建築部にも当然、こういう調査をしますということは事前に報告をさせていただいて、情報を共有するということは随時行っておりますので、連携して取り組んでまいりたいと思っております。

以上です。

○大浜一郎委員　ぜひ、これは横串が非常に大事な問題なので、もう日用品は企画部、農業資材は農林水産部、こういう縦割りで絶対に解決する問題ではないので、これを約１年かけてしっかりやるということでありますので、それを期待もしますし、必ずやらなければいけないという義務が県行政にはあるというふうに思っていますので、それをよろしくお願いしたいと思います。

13ページ、新里委員が言ったことですけれども、陳情令和８年第47号の５の記２ですね。これ公共工事の資材単価の問題でありますけれども、今説明あったので、そうかというふうに思ったんですけれども。特に、業者のほうから聞く話は、毎年このような同様の要請をしてもらっているんですよね。土建部のほうには。

これ、この資材単価と、いろいろな労務費も含めた工事費の問題についてですね。もうこれは絶対していないだろうと思いますけれども、部切りされているのではないかというような話まで聞こえたりするんですよ。

ですので、この離島での工事の単価、そして不落がないようにするために、もちろん皆さんも努力されているというふうに思いますけれど、その辺のところ、しっかり現場の工事する方々が納得するような形で持っていってもらいたいというように思っているんですけどね。

この辺のところは先ほど対策がありましたけれど、再度この離島での工事の資材単価、実は民間でもそうですけれど、今日契約しても３か月後には変わるおそれがあるわけですよ。我々も今契約する際には、今契約したらこれですけれど、三、四か月後にはこの見積りは活用できないことがありますと、それを承知の上で契約をしましょうという一文が必ず入るんですよ。

ですので、多分に公共工事に関しても、実勢価格との乖離が出てくるというのは当然想像できるわけですよね。

なので、その辺のところの迅速な対応がしっかり発注側に求められると思う。その辺のところの対策を少しまとめてお話できますか。

○山根博文技術・建設業課長　お答えいたします。

まず物価資料関係については、取引価格を調査した上で、毎月の刊行の資料が出ていますので、それを採用して予定価格を算出しているところでございます。

工事を実際に契約した後の価格の変動については、建設請負契約の中に、スライド条項という項目がありますので、それに基づいた形で受注者さんと協議をした上で、変更対応しているところでございます。

○大浜一郎委員　いわゆるスライド条項ですけれどね。スライド条項がうまく機能しているかどうかという問題なんですよ。しているというふうに皆さんお答えになっているけれど、現場としては本当にされているんだろうかというようなことが、疑問があるから我々にも話があるわけですよ。

これちゃんと機能していると言い切れますか。

○山根博文技術・建設業課長　スライド条項が請負業者さんが納得するような形で、金額の変更ができているかというところになりますけれども、そこについてはやはり、工事ごとで資材価格の変更というのは内容が変わってくると思うので、そこは工事ごとで請負業者さんと協議をしながら、設計変更できるかどうかも含めて調整しているところでございます。

○大浜一郎委員　ここが問題ですよ。だからこういうことが起きないようにどういう手だてが講じられるかということをやっていただきたいんですよ。

先ほど申し上げたように、本当に資材というのは３か月ごとに変わる情勢になってきている。なので、そういったことはもう当然あるということを頭に入れてやらないと、出てきた公的な資料を見ているのはこれもう間に合わないですよ。

なのでもう少し実勢価格と本当に乖離が今の段階でどれぐらいあるんだというところは、これは逆に県がもっとフレキシブルに対応しなければいけない問題だから、スライド条項が本当にうまくいっていると言い切れるかというと、なかなか今ちょっと、スパッとする答弁ができないというのは、そういったと

ころもうちょっと整理したほうがいいと思いますよ。
それどうですか。

○山根博文技術・建設業課長　離島地域の価格動向については、注視しながら適正に対応してまいりたいと考えております。

○大浜一郎委員　これは、本当に物流ともみんな密接に関わっている問題になってきますからしっかりやっていただきたいのと、先ほども労務単価も含めて、この離島特有の事情への対応も、しっかりと実勢に合うような形で対応をしっかりやっていただきたいなというふうに思っていますけれど、これについてコメントください。

○山根博文技術・建設業課長　今、委員がおっしゃられた内容を含めて、適正に対応してまいりたいと考えております。

○大浜一郎委員　適正に対応してくださいよ。
お願いします。
53ページに移ります。
陳情令和６年第72号の５の15です。
これ離島市町村の児童生徒の派遣の問題でありますけれども、参加支援基金の設置が行われたということで、これで拡充できますよというアピールはいただきました。
これは取崩し型なのかというのと、拡充の範囲をどのように見ているのかということです。
もちろん市町村のほうでもいろいろと対応しているところもありますけれども、特に必要とされる対象のポイントをどこに絞った基金の運用をしようとしているのかということを少し具体的に教えてくれますか。

○赤嶺涼子保健体育課副参事　お答えいたします。
県では、これまで離島から本島までの県大会、本島も含め、九州大会、全国大会に参加する中高生に対し、県中体連等の団体を通して派遣費を補助してきたところでございます。
今回、沖縄県部活動大会参加支援基金を設置しまして、基金には３年分の事業費として４億2000万円を積み立てており、令和８年度は約１億4000万円の支出を見込んでおります。

令和７年度の約4000万から3.5倍増となっております。
現在のところ、派遣費の対象団体は、今申し上げました中体連等の団体となっております。
以上でございます。

○當間盛夫委員長　休憩いたします。

（休憩中に、大浜委員より質疑に対する回答になっていないので、再度整理して答弁するよう指摘があった。）

○當間盛夫委員長　再開いたします。
赤嶺涼子保健体育課副参事。

○赤嶺涼子保健体育課副参事　失礼いたしました。
特財から一般財源に取崩しを行う基金となっております。
以上です。

○大浜一郎委員　どこら辺のポイントに絞った、拡充の絞ったポイントはあるのかということの内容まで聞いているのに、まだ方針が決まっていないというんだったらそう言いなさいよ。

○當間盛夫委員長　休憩いたします。

（休憩中に、大浜委員より拡充の絞ったポイントはあるのかについても答弁するよう指摘があった。）

○當間盛夫委員長　再開いたします。
赤嶺涼子保健体育課副参事。

○赤嶺涼子保健体育課副参事　失礼いたしました。
今回の基金では宿泊費を大幅に拡充しておりまして、例えば、生徒が県外大会に参加する場合、宿泊費として、県大会、離島から本島に来る分に宿泊費上限２泊をプラスしているなどの取組を行っておりまして、例えば令和７年度に八重山地区から本島地区へ宿泊費上限２泊を加算した額が7500円だったのに対し、令和８年度は１万3000円に拡充。

宮古地区は6000円だったのに対し、令和８年度は１万2000円に拡充。

県外につきましては、令和７年度6800円から関東地区へ行くこととして、３万3000円の拡充ということで、補助額を大幅に拡充しております。

以上です。

○大浜一郎委員　これ移動費はどうなんでしょうかね。

今、燃料サーチャージとか何だかんだで、その辺のところも負担になって、これも大きいんですよ。

その辺はどうしているの。

○赤嶺涼子保健体育課副参事　恐れ入ります。

今、県の補助額を定めるに当たっては、船賃、航空運賃及び宿泊料となっておりまして、レンタカーについては現在のところ対象外となっております。

以上です。

○當間盛夫委員長　レンタカーの話は聞いていないけれど。航空運賃ですよ、サーチャージとかが、もう上乗せされて上がっているから、その辺のところ対策はどうなっているんですかと聞いているんですよ。

○赤嶺涼子保健体育課副参事　今回、サーチャージについては含まれておりません。

以上です。

○大浜一郎委員　航空賃とサーチャージで、移動費って高くなるじゃないですか。

もうちょっと整理されたほうがいいな。基金の使い方をアピールするんだったらさ、どういうふうなところに使うというのは、もうちょっと整理されたほうがいいね。

それと、離島の郷土芸能とかブラスバンド部、全国でそれ上位の成績、常々納めているんですよ。

それにね、持っていく、郷土芸能なら郷土芸能の道具一式、それとブラスバンドは楽器ですよ。ここの楽器の移動も結構コストかかるんですよ。

だからもう、八重山地域では子ども祭りとかやって、地域の皆さんが応援してあげて、その収益金はみんなこの派遣費に使おうということで子ども祭りというのも開催しているわけね。もう最初から携わっているから分かるけれど。

だからそういった問題がどこに問題があるかというのを皆さん、もうちょっときれいに精査したほうがいいよ。

基金をつくってこれだけアピールするんだったら、こういうところまで拡充できたんだというのをもう少し整理してからやらないと。

だからそこら辺のほう、もうちょっときちっとしてもらえませんか。

○米須薫子文化財課長　お答えいたします。

文化部活動に関しましては、中文連を通して補助しているところでございますが、中学校の中文連主催の沖縄県中学校総合文化祭においては、楽器や作品等の運搬の補助を行っております。

また、今年度から高文連におきましても、楽器や小道具等の輸送費に係る費用の一部の補助をすることとしていると聞いております。

以上です。

○大浜一郎委員　聞いておりますではなくて、縦割りでどこでどういうふうになっているか詳しくは分からないけれど、この児童生徒の問題を解決するための基金なんでしょ。

だからこの物流費と一緒で横串できちっとしてね。どうしたら子どもたちの派遣の教育の機会の平等――これ離島の子どもたちが中央に行っても、しっかりと学習の成果が発揮できるような環境をつくるかということが理念なんでしょ。

それであるならば、縦串云々だけではなくて、横串をきっちりやって、もう少し充実させた施策をやってくださいよ。聞いていますよでは通らないよ。離島の子どもたちのこともうちょっと真剣に考えてくれないかな。

○赤嶺涼子保健体育課副参事　お答えいたします。

現在、その他の費用、先ほど申し上げました船賃、航空運賃、宿泊料以外の費用に充当することにつきましては、現在やっています今後３年間の取組を検証しながら、整理と検討させていただければと考えております。

以上でございます。

○大浜一郎委員　この辺は、これは毎年毎年ね、これだけこういうのがかかっていると実態調査すれば分かる話ですよ。これからまた検討して１年ぐらいかけるんですか。今までやってきた実績を見ればいいじゃないですか。そこからどうやってこの基金が活用できるかということを考えてくださいよ。

だからこういうね、基金がつくったけれど、どういうふうにするのかというのは今回の予算の中でも、大きな意味で問われているんですよ。

基金は乱立してどうやって使うんだというようなことをもう少し、特に教育の部分に関しては、これだけアピールしているんだから内容をもうちょっと充実させてくださいよ。

特に離島の子どもたちの、本当に充実した学習発表するためのこれ大事な下支えなんですよ、離島振興上の。

そこはもうちょっと整理してください。

今日は答弁できないんだったら、きちっと次の機会にもう一度御質問しますから、きれいにまとめておいていただきたいなと思います。

以上です。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑はありませんか。

下地康教委員。

○下地康教委員　お疲れさまです。

33ページですね。離島の畜産農家への補給金等の上乗せということでありますけれども、私これ一般質問でもやったんですね。というのは小規模畜産農家に対する支援がなかなか行き届いていないというところであって、今現在、畜産農家に対する支援内容をちょっとお聞かせください。

○真喜志修畜産課長　お答えします。

県では、畜産業の持続的な発展を図るため、既存事業といいますか、肉用牛においては、例えば肉用牛群改良基地育成事業で種雄牛の造成であったり、それから基金事業活用した繁殖雌牛の導入に対する支援だったり、あと今回新たな基金を創設して、ゲノムを活用した改良やそういった優良繁殖雌牛の子牛など、県独自の肉用牛生産振興に今取り組んでいるところでございます。

○下地康教委員　これまでの皆さん方の支援事業、また国の支援事業も含めてそれに追従しながら皆さん方やっていると思うんですけれども。

これ比較的安定した畜産農家の皆さん方が支援事業を活用しているんですね。というのはこの小規模農家というのは、こういった支援事業を受ける体力がないというんですかね、受けたくてもそこまでその経営の体力がないというのが今の現状だというふうに思うんですけれども、その辺りはどういうふうに考えているんですかね。

○真喜志修畜産課長　お答えします。

県ではこれまで配合飼料価格高騰対策や、肉用子牛価格安定対策、それから優良繁殖雌牛更新等への支援等を実施してきています。

これらの支援については、和牛繁殖農家へ幅広く行き渡っていると考えております。

それで今回補正で挙げさせていただいておりますが、この和牛繁殖雌牛の更新事業への上乗せ支援でございますが、競り価格は上がってきている中、農家の方が導入するときの費用が上がってくるということで、今回拡充しております。その拡充によって繁殖農家の方が導入しやすいようなことで、今回補正で計上したところでございます。

○下地康教委員　皆さん方が、いろいろな補助支援事業を取り入れて農家の皆さん方にというのは分かるんですけれども、実際、小規模和牛農家の皆さん方は、この飼料の価格の高騰に対応しきれずに母牛を売っているんですよね。

母牛を売って現金をつくって、それで家畜飼料の高騰価格に何とか対応して子牛を育てていると。結局ですね、子牛を出すと、この次の子牛生産の母牛がいないんですね。

そういう悪循環が今現場で行われているというのはこれ、どうなんですか、御存じですか、ちゃんとこの状況を捉えていますかね、皆さん方。

○真喜志修畜産課長　県では、県内各地域に設置している、家畜保健衛生所や、農業改良普及センターのほうで、巡回指導であったり、肉用牛経営サポート体制を組んで取り組んでおります。

そういった中で肉用牛農家の現状について把握しているところで、我々としてもこういった過去の借入金の返済であったり、長く続いた飼料価格高騰、子牛価格下落の影響で、依然として厳しい経営状況にある農家がいらっしゃるというのは認識しているところでございます。

そのため、この肉用牛経営緊急サポートチームの中で、個別の農家の経営状況をしっかり分析、それから経営改善に向けた経営支援、技術的な支援も含めて力を入れて取り組んだところでございます。

○下地康教委員　皆さん方はそういった小規模畜産農家の現状をどれだけ捉えているのか、それが非常に問題だというふうに私は思っているんですね。

要するに、こういう状況の中で本当に小規模畜産農家の経営状況というの

を、皆さん方本当に現場の声を聞きながら把握しているのか。

彼らも極端に言えばこの真水ですよね。要するに現金、そういったカンフル剤的なものを彼らは要求をしているんですね、必要というふうに思っているんですね。

なので、それで私は一般質問の中でその基金の活用という話をしたんですけれども、基金はそういうものに活用できないというような答弁をいただいているんですね。

これ何のための基金なのかと、よく分からないと、なぜその基金が適用できないのか。

またそういう支援をするためには、どういった支援策が必要なのか、そういった答え、検討、そういったものが全く小規模農家に伝わっていないというのが現状なんですよ。それどう思いますかね。

これどうですか。

○真喜志修畜産課長　先ほども答弁させていただきましたが、これまで実施してきた配合飼料価格高騰や子牛価格下落への支援については小規模、大規模かかわらず公平に支援してきたと認識しているところです。

今回基金事業においては、持続的な本県畜産業の発展を図るため、中長期的な視点に立って生産基盤の強化に取り組むこととしております。

そのため、委員おっしゃる真水といいますか、そういった赤字補填等については、同基金事業の趣旨になじまないため支援は困難であると考えているところです。

ただ今回この基金事業、生産基盤の強化については、力を入れて取り組んでいかないと、飼養頭数の減少であったり、そういったのを止めることができないと考えておりますので、それで先ほどお話しました今回繁殖雌牛導入支援事業の拡充というような事業を組んで、そういった方面でしっかり生産基盤の強化、拡充に取り組んでいきたいと考えています。

○下地康教委員　皆さんは小規模農家というのは、大体畜産農家の何割ぐらいというふうに考えていますか。

○真喜志修畜産課長　お答えします。

県のほうでは小規模農家という定義というのは設けているわけではございませんが、いわゆる小規模農家というところですね、繁殖用母牛例えば、沖縄県全体で平均の飼養頭数が17頭程度になりますが、その17頭では畜産の所得の

みで生計を立てるのは困難ということで、例えばサトウキビ等の複合経営であったり、そのほかの仕事をしながら取り組んでいる方もいらっしゃると思います。

先ほどどれくらいいるのかという質問ですが、例えば、繁殖母牛が20頭未満の農家というのは、今ちょっと数字がございませんが、約半数50％ほどいたと認識しているところでございます。

そういったそれぞれ個々の経営の現状もございますが、そういったところをしっかり、先ほどお話したサポート体制の中で分析しながら、しっかりそれぞれの農家に合った支援を実施していきたいと考えています。

○下地康教委員　小規模農家の概念といいますか、基準といいますか、これは沖縄県で独自でそういう研究する必要があると思いますよ。

つまり、どれだけの農家が規模的にどのぐらいあるのかというようなことを、まず畜産農家の体系といいますか、形をしっかり皆さん方は統計づけて、数字としてつかまえる必要があるというふうに思いますよ。

そうしないと、皆さん方がやっている支援がどこにどういうふうにして効果があるのかということを、追いかけられないはずなんですよ。

そういったことを、皆さん方基礎的な統計資料をつくるための決まり事、概念を、やはり畜産農家が分かりやすいような、そういった仕組みづくりをしっかりとやっていくべきだと思いますけれど、どうですか。

○真喜志修畜産課長　県のほうでは、様々農家からの要望であったり御意見、それから関係団体からの要望、それから飼養頭数の推移であったり、競り価格の推移だったり、そういったものを総合的に加味しながら、様々な支援に取り組んでいるところでございます。

今委員から御指摘のありました、そういった小規模農家の把握であったりというところも、しっかり現場の状況を把握していきながら、それぞれに合った支援、どういうふうな支援ができるのかというところはまた検討させていただきたいと思います。

○下地康教委員　まず沖縄県の農業生産額における畜産業のパーセンテージというのは非常に高いものがあるというふうに思いますよ。また県もそういう政策を取っていると思います。

そういう中で、やはりその実態をしっかりと数字づけて把握をするということが今できていないというのが、本当に不思議なぐらいで、それをしっかりと

やっていただきたいというふうに思います。

次の質問に移りたいと思います。

次は38ページですね。

これが、陳情のほうで、含蜜糖、分蜜糖も含めてですけれども、今この含蜜糖の工場経営が非常に厳しいというふうなものが新聞等にも載っていたんですけれども、その辺りどういうふうに捉えていますか。

○喜納幹雄糖業農産課長　お答えします。

含蜜糖地域の糖業については、小規模離島というところが大きくて、やはり生産条件に不利性を抱えているというふうに認識しております。

そういったこともありますので、県のほうとしては、一括交付金を活用した含蜜糖振興対策事業の中でも生産条件不利補正事業等を活用して、不利性の部分について支援措置を行っているというところです。

○下地康教委員　支援対策事業というのは分かりますよ。

ただこれＪＡがどのように関わっているのか、それちょっとお聞かせください。

○喜納幹雄糖業農産課長　この不利補正事業については、先ほど言った生産条件の不利の部分を補正するということで、各工場に直接支援させていただいている事業なんですが、含蜜糖工場が県に８か所ございます。

そのうちの５か所について、ＪＡさんが指定管理を受けて、運営しているという形で関わっているというふうに認識しております。

○下地康教委員　この５か所というのはどこですか。

○喜納幹雄糖業農産課長　お答えします。

伊平屋島、伊江島、粟国島、小浜島、与那国島の５か所になります。

○下地康教委員　８か所が今含蜜糖の工場があるということですけれども、残りの３か所というのはどこですか。

○喜納幹雄糖業農産課長　残りの３か所は、多良間島と西表島、波照間島の３か所となります。

○下地康教委員　含蜜糖を生産をしているのは８か所、うち５か所がＪＡさんが関わっている工場、それで新聞等に出ていたのは、そのＪＡさんの経営が非常に困難を極めていると、赤字が続いているというところですよね。

その残りの３か所においては、その経営状況というのはどういうふうになっていますかね。

○喜納幹雄糖業農産課長　お答えします。

個々の会社の経営ですので、ちょっと内容を差し控えさせていただきたいんですけれども、この含蜜糖生産条件不利補正対策事業を実施するに当たって、毎年、コストヒアリングということで、各製糖企業さんにいろいろ経営状況を確認させていただいております。

その中で、ＪＡさんも含めてなんですけれども、８工場、過去５年分で合計40回の決算があるとしたら、そのうちの10回は黒字の決算ということで認識しているところです。

○下地康教委員　そこでですね、ＪＡさんが経営に関与している赤字の５か所の工場が今非常に厳しいというところでありますけれども、県としては、これらの工場の経営対策、それは現在の皆さん方の支援の事業では非常に厳しいというのが現状というふうに思われるんですけれども、それに対して、これからどういう支援、また国に対する要望も含めて、どういったことが必要なのか、それを教えてください。

○喜納幹雄糖業農産課長　お答えします。

まずですね、含蜜糖生産条件不利補正事業、現在も実施している事業ではございますが、こちらもですね、毎年、各製糖企業さんから、コストヒアリング等を通して、経営状況を確認しながら、いろいろ意見、要望と課題等を聞いて、見直しを行ってきているところです。

直近でも、令和６年度に見直しを行っておりますし、令和７年度は定期の見直し――定期の見直しが３年に１回あるんですけれども、そういった形で見直しをしてきているところです。

なので、今回の状況についても、ＪＡさんと、あと該当する市町村とも意見交換しながら、どういったところの改善が必要かというのを、実需者の方とも確認しながら、検討していけたらなと考えているところです。

それと、この含蜜糖製糖事業者の経営安定については、これまでも機会のあるごとに国のほうには要請させていただいておりますので、引き続き要望して

いきたいと考えております。

○下地康教委員　今ですね、この赤字続きの工場の経営に対して、今、県がとにかく早急に、喫緊に対応しなければならないというふうな考えは、どういうことが考えられますかね。

○喜納幹雄糖業農産課長　そうですね。

ちょっと繰り返しにはなりますけれども、この含蜜糖生産条件不利補正事業が柱となって、毎年支援させていただいておりますので、その中で、どういった見直しがさらに必要なのかというところを、早急に、ＪＡさんや市町村さんと意見交換させていただきながら、いろいろ検討させていただきたいと考えているところです。

○下地康教委員　この対策はもう早急に会議も開いて対応していただきたいというふうに思いますけれども、今後の対策をお願いします。

○喜納幹雄糖業農産課長　ＪＡさんのほうからも、各町村ですかね、島のほうを回っているということで、話は聞いております。

それを受けて、改めて、県とも情報交換、意見交換させていただきたいということもありましたので、それも含めて、引き続きＪＡさん、町村さんと意見交換しながら、詰めていきたいなというふうに考えているところです。

○下地康教委員　ありがとうございました。

早急に対応をお願いしたいと思います。

以上です。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑はありませんか。

喜友名智子委員。

○喜友名智子委員　お願いします。

19ページの令和６年陳情第72号の５ですね。

環境についての部分なんですけれども、（２）の竹富町における廃棄物処理の部分。これですね、竹富町の放置パレットもここを対象として念頭に置いておられるという理解でいいですか。

○與那嶺正人環境整備課長　竹富町のパレット問題について、環境部としても重要な問題というふうに考えていまして、昨年度から関係者のヒアリングを県のほうでも行いまして、荷物を送る方、船会社で荷物を受け取る方、それぞれヒアリングを行って、皆さん協力する意思は持っているんですけれども、パレットを返却するルールが決まっていないということで、それを早急につくっていくことが重要というふうに考えて、県としましては一旦このルールの案を作成して、竹富町と協議しまして、それを基に関係者の協議会を設立するということで、その準備会を先月の24日に開催したところになっております。

基本的に、パレットにつきましては、まだ使用可能な場合には循環できる資源であるんですけれども、不要になった時点で産業廃棄物に該当しますので、県としても、産業廃棄物の適正処理という観点から、港湾管理者である竹富町と一緒に連携して取り組んでいきたいということで、今、協議を行っているところです。

以上です。

○喜友名智子委員　ありがとうございます。

もう10年以上もこれ続いているので、ほぼ廃棄物なのかなと思ってしまうんですけれども、まだそこは再利用の可能性があるというところは丁寧に対応していきたいというプロセスを踏んでいるのだなと理解をしています。

ただ、実際に、４月に竹富町黒島に行って、このパレットの現場を見ると、もう本当に高い山積みになっていて、小さい自治体で処理をするのは限界だなというのも本当に感じました。

パレットを見ると、持ち主が書いてあるものもあれば、書いていないものもあると。長年ですね、これ問題がなかなか進まなかった大きな理由の一つは、この持ち主が不明であるという部分と、持ち主が分かっていても、なかなかコストの件で引き取ってもらえないという部分があったかと思うんですね。

業者と話ができるという部分はそのままルール化を進めていけば、何とかなると思っています。

ただ問題は、廃棄物と誰がいつ判断をするのかというところは、今後の処理のプロセスを考えるときには、とても時間的にあまり悠長なこともいっていられないのではないかなと思うんですね。

廃棄物かどうなのかという判断は、どのようなタイミングで誰が行うということを今、県の案として提案しているんでしょうか。

○與那嶺正人環境整備課長　今検討しているルールの案では、基本的には荷物

の発送者がパレットを用いて船に乗せて送っているということで、それについて渡った島で停滞するのが一つの問題になっていますので、荷物の受取人に港に取りに来るようにということを連絡して、直ちに船に返却するという形で循環するということを考えています。

そうすると、荷物の発送者が何回かパレットを使ったときに、このパレットはもう１回送るのはできないなと、厳しいなと判断して、その時点で廃棄物と判断して、その発送者が廃棄物する業者に処理を委託する流れを県は考えております。

以上です。

○喜友名智子委員　そうすると一旦島に着いたときに、受取人の方が船に乗せるというものが１つ。

あとは、発送者はどのタイミングで関わるんですか。

受け取った人が船に乗せるという案が今あって、その時に載せるときに発送した人に送り返すよということを連絡した上で載せると。そうしないと、また送り返した先での処理困ってしまいますよね。そういう一連のやり取りをルール化するという理解でいいでしょうか。

○與那嶺正人環境整備課長　おっしゃるとおりですね、受け取った方が船に返す際に、その受け取ってすぐ返せればいいんですけど、一旦持ち帰って、幾つかのパレットをまとめて送り返すときもあると思いますので、受け取った船会社に渡して引き取ってもらうんですけれど、その際に荷物を送る側も何時の便に乗せるので、港に取りに来てくださいということで、最初に荷物を送った方に、事業者に連絡して取りに来てもらうと。そういうようなルールを今検討しています。

○喜友名智子委員　分かりました。

これで進められる部分は循環の仕組みをつくっていくと。

もしそれでももうこれ要りませんということで、廃棄物になった場合には、どういう流れで処理をしていくことになりますか。

○與那嶺正人環境整備課長　今、２つの案がありまして、竹富町が破砕機を購入しまして、その破砕機を用いて事業者が不要と判断した際に、料金を取って町が処理するという考え方と、あと１つは民間の処理業者に委託をして処理を行うということで、今現在名乗りを上げている事業者がおりまして、その事業

者が今許可申請手続も進めているところで、それが許可が得られれば、この業者に委託するという道も見えてくるという状況になっております。
以上です。

○喜友名智子委員　廃棄物処理法によると、県の責任というのはどういう役割になっているでしょうか。

○與那嶺正人環境整備課長　県はですね、市町村に対する一般廃棄物の処理の指導、助言、あと産業廃棄物に関しては、民間事業者に対する指導、監督ということになっております。
以上です。

○喜友名智子委員　処理に関しては竹富町、それから、これ荷物を受け取った受取人だったり、業者さんのほうでやり取りをすると。
それで進まない場合については、県が監視をした上で、その後の措置もしていくという理解でいるんですけれども、認識同じですかね。

○與那嶺正人環境整備課長　産業廃棄物の処理業者に関しては、県が指導して不適正な処理があれば、許可の取消し等を行うというのがまず一つになります。
ただ、今回の港に放置されている問題につきましては、基本的に港湾管理者である竹富町が最終的な処理責任を負うことになりますので、そこに対して指導していくことになります。
以上です。

○喜友名智子委員　これは県が排出事業者に対して監視、それから責任を持つということではないんですか。

○與那嶺正人環境整備課長　おっしゃるとおりです。
ある意味港への不法投棄に該当しますので、不法投棄されてしまったら、土地の管理者である港湾管理者が処理せざるを得ないという状況も出てくるんですけれども。
島民が、例えば農家さんとかが港に放置しないように、廃棄物処理法の考え方、観点を周知していくのは、県の役割でやっていきたいというふうに考えております。

以上です。

○喜友名智子委員　原因者が不明のパレットがそのままになっていたり、業者さんが措置命令に従わない場合、行政の代執行というものも廃棄物処理法には定められていますけれども、ここまでいった場合の主体というのは、県と竹富町とどこになるんでしょうか。

○與那嶺正人環境整備課長　今回の場合はですね、港湾区域になりますので港湾管理者である竹富町がその責任を負うというふうに考えております。

もちろんそういう状況にならないように、取り組んでいきたいという考えの下です。

以上です。

○喜友名智子委員　分かりました。

廃棄物処理法を見ると、今お尋ねをした支障の除去の部分と、あと未然防止という２つの立てつけでできていますけれども、支障の除去についても町の負担はやはり出てくるんだなということを今理解しました。

もう一つ未然防止の部分についても、回収コストの話が進んでいくとですね、今後このパレットの最終的な利益者は、やはりこの大半が飼料を運ばれているという状況ですので、牛農家さんがコストを持ってくれと、輸送業者が判断をすると、ただでさえ苦しい牛農家さんに余計コストがかかってくるという可能性もゼロではないなと思っています。

未然防止の部分についても、支障の除去についても、小規模離島の農業と生活環境守るように、ぜひ県も強く関わってもらいたいと思いますけれども、今後は県はどのような関わり方で、このパレット問題、廃棄物処理について、町と連携していくんでしょうか。

○與那嶺正人環境整備課長　今回の問題について、委員おっしゃるとおり、農家さんに大きな負担が行くということが一番まずいというふうに考えておりますので、船会社、発送者それぞれが相応に負担を負いながら対応を行っていくことが重要だと考えております。

そのために、先ほど説明しました協議会を設立し、関係者皆さんの意見を聞きながら進めていく方針となっております。

その協議会の運営に対して、県も竹富町と協力して取り組んでいきたいというふうに考えているところです。

以上です。

○喜友名智子委員　10年以上も続いていて、一旦、町は条例もつくって、一度は2000万規模の予算をかけて撤去したというところもあるにもかかわらず、今の状態になっています。

今度の問題解決には、ぜひ県も一緒になって、同じような状況にならないように期待をしています。

以上です。

ありがとうございます。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑はありませんか。

糸数昌洋委員。

○糸数昌洋委員　よろしくお願いします。

質問の前に少し所見を述べたいと思います。

現知事の任期最後の委員会ということで、またこの委員会が、沖縄振興・公共交通ネットワーク等特別委員会という形で、こういうふうに離島に関わる各部署の職員が一堂に会して、今離島振興に関して質疑をしているわけですけれども、こういう委員会が今期立ち上がって、こういう形で議論ができるということは大変ありがたいなと思っていますし、現県政においても離島振興は一丁目一番地であるということをうたって、この離島の振興なくして沖縄の発展はないんだということが何度も繰り返し述べられてまいりました。

そういう意味では、本当に離島が様々課題いっぱい抱えていますけれども、本当に振興することによって、沖縄の発展の底上げが確実に前に進むんだということを、お互いの共通認識として、今後も一緒になって取り組んでいきたいなと思っております。

特に人口減少が止まらない小規模離島、中規模離島については、特段の様々な対策が必要になってくるかと思いますので、ここは押しなべて離島全般のことを議論しますけれども、離島によって異なる課題も様々あるんだということを踏まえると、本当に机上の議論に加えて、ぜひ、離島に関わる部署の皆さん、足を運んでいただいて、現場の声を直接聞いていただきたいなということをまずもって要望を申し上げたいと思います。

７ページの、既に議論ありましたけれども、物流実態調査の件です。

これについては、先ほど答弁の中でも、少し内容が分かってまいりました。この物資の物流構造、それから価格形成過程を把握して、物流コスト低減のた

めの支援策を検討するということになっていますけれども、もう少し具体的に調査の概要というものを教えていただけますか。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えいたします。

まず概要ですけれども、基本的に大きく言うと２つ。今、委員からも御指摘ありましたけれども、物資の輸送に関する実態の把握というのがまず１点。あともう一つが物資の輸送コストの低減に資する取組に関する調査というのが、今後の施策に生かしていくという意味で、この２点が大きな柱になっています。

調査内容としましては、この調査に関する研究企画書というのを今議論しているわけですけれども、来週、県も入って、あと沖縄総合事務局にも入っていただいて、有識者も含めて議論をさせていただきますが、その調査の内容については今御指摘のあった島嶼の性格別、いわゆる一次離島、先ほど大浜委員からも御指摘ありましたけれど、二次離島、三次離島、そして遠隔の離島というのがございます。

その違いというか、特性に配慮してどういう実態があるのか、対応が必要なのかということ、それと人口別、加えて物資に関しても生活必需品と、農業、水産業用の資材、あるいは建築資材によって運び方であるとかコストというのが変わってくると思いますので、そこをしっかり調査分析する。それと輸送の形態、これはもう主に海路になりますけれども、そこの事業者からヒアリングをして、実態を把握するということで、今調査を進めてまいりたいと考えております。

以上です。

○糸数昌洋委員　どういう物流構造になっているのか、またそれによって価格がどういうふうに形成されていっているのかという実態を解明することで、皆さんがそれを最終的にこの支援策に、提言のための支援策につなげていく。

この実態把握と、どのような支援策ができるのかというイメージ的なものがあって、このような解明調査をやると思うんですけれども、その辺の支援策のイメージというのはどういうふうになるんでしょうか。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えいたします。

今の時点で、次年度以降のこの輸送コストの低減に資する取組に関しては、例えば他県での事例の収集ということもその調査の中に入っていますし、企業との連携でありますとか、そういうこともあります。

物流コストが高いと言われていますけれども、実際そうなんですけれども、要因として、片荷であるとか、量が少ない小口であるとか、あと回数の頻度等々いろいろな要因があると思います。

今ガソリンに関しては、輸送費に直接補助をするというような形で支援をしています。

今の時点で具体的に次年度以降のコスト低減、どういった形で支援するかというのは、こういう調査や議論も踏まえて、予算要求もこれから始まりますので、議論をしっかりしていきたいと、今の時点ですみません、答えられるのは以上です。

○糸数昌洋委員　これは令和８年の今年度限りの調査ということでよろしいですか。

○島袋秀樹地域・離島課長　基本的に今年度で調査を終えて、次年度以降の支援策につなげていきたいという考えで実施しております。

以上です。

○糸数昌洋委員　全体的な先ほど言った資材も含めて、事業者、また実際の生活用品、全般にわたると思いますけれども、その調査の過程の中で早めに明らかになってくる部分もあるかと思いますので、特にやはりその離島の住民が、生活の面で非常に負担になっている日用品的なものの支援というものは、できれば早めに組み立てていただきたいなと思いますけれども、その辺いかがでしょう。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えします。

コストの低減に向けた施策というのは検討していくんですけれども、委員御指摘というか、実際に下がったと実感していただけるような施策、今万国津梁会議でも議論をしております。その中でも、本島の住民と同じ価格で購入できることとか、ただあと実際に地元の事業者への配慮の部分でありますとか、あと、支援策も事務手続が煩雑にならないようにやりますとか、そういった意見もございますので、そこも含めていろいろ議論した上で施策を検討してまいりたいと考えております。

以上です。

○糸数昌洋委員　よろしくお願いします。

続いて８ページの石油製品価格低減のための輸送費補助事業なんですが、令和７年に離島のガソリンスタンド等支援事業をやっていますけれども、まずこの実績を教えていただけますか。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えいたします。

離島のガソリンスタンド等支援事業の令和７年度の実績でございますけれども、21の事業者から申請がございまして交付決定、支出済額が554万5136円でございます。

以上です。

○糸数昌洋委員　21事業者からの要望には全部答えられたという理解でよろしいですかね。

○島袋秀樹地域・離島課長　そういう理解でよろしいです。ありがとうございます。

○糸数昌洋委員　あわせて、この令和８年度からの小規模離島ガソリンスタンド等物価高騰対応支援事業についてですけれども、これについて概要を教えていただけますか。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えいたします。

先ほど実績を申し上げました事業に関しては、基本的に１ガソリンスタンド当たり45万円が上限の備品であるとか、検査費用に対する助成でございます。

一方で令和８年度実施する事業に関しましては、物価高騰の重点支援交付金を活用させて実施する事業で、5700万円を計上しております。

これに関しては45万円以上、補助の条件が2000万円以内で、小規模離島やいわゆるガソリンスタンド過疎地におけるガソリンスタンドが地域社会の重要なインフラであるという前提の下に、施設の維持更新に係る設備の更新、あるいは、タンクでありますとか、ローリーでありますとか、そういった購入に係る支援を行うという事業でございます。

以上です。

○糸数昌洋委員　今対象になっているガソリンスタンド、具体的に分かれば教えてもらえますか。

○島袋秀樹地域・離島課長　これは資源エネルギー庁の定義になりますけれど、いわゆるＳＳ過疎地と呼ばれる地域が、これは離島もそうなんですけれども、本島の例えば大宜味村とか東村も対象になります。

そこの対象地域のガソリンスタンドの数が今52でございます。

以上です。

○糸数昌洋委員　この令和７年、８年のこの事業というのは、あくまでも石油製品価格低減のための事業の補助対象になっていないということでの事業かと思うんですけれども、そういうことも含めて離島のガソリンは高くなっているという趣旨でいくと、こういう補助事業をやって、実際のガソリン価格の低減にどうつながっているのかというところの検証というのは、どうなっているのか分かりますか。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えいたします。

今のお話、まず離島のガソリンの輸送費に関して補助しています。

しかし、例えば、特に小規模離島に関しては販売数量が少ないということ。あとは、一定の固定費がかかるということで利益率がどうしても低いということがありまして、いわゆるそれが進むとそもそもガソリンスタンドを維持できなくなるという状況が出てきます。

それはあってはならないことだと思っていますので、そこにそのガソリンスタンドを維持させるということも含めて、あと価格の安定ということを目的に、こういった事業を物価高騰の重点支援交付金も活用させていただきながら実施しております。

なかなか輸送費を補助しているけれども、どうしても本島との価格差があると、そこの要因を埋めるための１つの対策としてこういった事業も取り組んでいるということでございます。

以上です。

○糸数昌洋委員　続いてですね、13ページの一応新規にはなっていますけれども、技術・建設業課に係る部分ですね。

既に質疑もありましたけれども、改めて確認をさせてください。

この見積活用方式について、先ほど答弁の中で、実際、建築土木関係の工事で採用されていると、実績ありますというお話でしたけれども、離島における実績について教えてもらえますか。

○山根博文技術・建設業課長　お答えします。

離島における実績としては、久米島、粟国、竹富町で採用実績あります。

以上です。

○糸数昌洋委員　先ほど、いわゆるスライド条項の件でもありました。

私も現場からいろいろ相談を受ける機会あるんですけれども、なかなか特に今、物価高騰が続いていましてね。

例えば具体的に言うと、道路の舗装単価等で現状よりも高くなるということが、舗装会社からそういう回答があって、協議の対象にはなるけれども、実際にこのスライド条項を使って変更協議の対象になるけれども、現実は、やはり１平米当たり1000円以上、1500円とかという差が、実際の受入業者との間で生じて、その分については、結局その業者さんのほうで、公共単価との差額は対応しないといけないので、やはり利益がその分削られるというような声は現実やはりあります。

ですので、ぜひとも、このスライド条項の部分については、より現場の声を反映した形でしっかり対応いただきたいなと思っていますし、特に、この舗装業者等が島に１社しかないとか、そういう状況になった場合には、ほとんどやはりそこの単価が、公定価格と合わないというのがずっと続いている状況ということもあるようですので、その辺のスライド条項の適用の見直し等についてもぜひ検討いただきたいというふうに思っております。より現実に即した形をやはり取るべきだろうというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○山根博文技術・建設業課長　スライド条項の適用については、基本的な基準については国のほうが出しているものを参考にしながら、県で適用しているという形になりますので、国の動向を見ながら、県のほうとしても検討していきたいと考えております。

○糸数昌洋委員　ぜひよろしくお願いします。

あと最後、19ページの環境部になります。

離島の広域回収システムの構築というところで、既に答弁は出ておりますけれども、皆さんのほうでは、あわせ処理を離島市町村に推進しているということで答弁ありますけれども、その実績について教えてもらえますか。

○與那嶺正人環境整備課長　お答えいたします。

市町村としては、宮古島市、久米島町、多良間村、粟国村あるんですけれど

も、久米島町、多良間村、粟国村では、農業用プラスチック、産業廃棄物になるんですけれども、それを市町村が一般廃棄物と合わせて処理しているということになります。

宮古島市については、産業廃棄物として出てくる焼却灰を、一般廃棄物として合わせて処理しているという実績があります。

以上です。

○糸数昌洋委員　今後ほかの離島市町村に広げていくというような計画はありますか。

○與那嶺正人環境整備課長　あわせ処理につきましては、特に小規模離島では産業廃棄物をわざわざ本島まで運んで処理するというので、コストがかかりますので、推奨しているところではあるんですけれども、なかなか市町村が取りかかりにくいというところはあると思います。

そういった意味では、実際今やっているところのコスト的なメリットも紹介しながら、各市町村には案内していきたいというふうに考えております。

以上です。

○糸数昌洋委員　分かりました。

終わります。

○當間盛夫委員長　休憩いたします。

午前11時58分休憩

午後１時30分再開

○當間盛夫委員長　再開いたします。

午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。

新垣淑豊委員。

○新垣淑豊委員　よろしくお願いします。

７ページですけれども、移動費なんですが、最近久米島のほうにジェットフォイルが、多分走っていると思うんですけれども、そこで久米島の航空補助などで、実際に、島民もしくは沖縄本島から久米島に渡る際の何かしら変化が

あったのかどうかという、例えば金額的なものとかですね、この辺を少し教えていただけないでしょうか。

○大仲浩二交通支援課長　お答えいたします。

久米島オーシャンジェットが走ることによって、航空機だとかの補助金の変動があったかという理解でよろしいでしょうか。

結論から言うと変動はございませんが、ジェットフォイルが走ることによりまして、２時間を切るものですから、国土交通省の欠損補助の対象にはならないと国から聞いてございます。

よって我々議会でも答弁いたしましたが、国に対して、その運行期間中の５月とか６月で止まっていましたので、その期間はどうにか見てくれませんかとか、そういった期間の話を国土交通省のほうに今、意見交換会をしているところでございます。

以上です。

○新垣淑豊委員　今後ですね、今２時間切ったので、航空機の補助がなくなるという想定があるんですけれども。

例えば、それが補助がなくなった時点で、久米島に飛んでいる飛行機は多分利益率が下がったりとかする可能性が高いわけですね。また全体的に移動者が増えれば、もちろん、航空機もいっぱいで船もいっぱいだったらいいと思うんですけれども、逆に競争が生まれて、航空機から船に移動したときに、さらに航空機の収益が悪化した場合、例えばそこで何らかの影響が出る可能性というのは、今予見されていますか。

○大仲浩二交通支援課長　ＪＴＡ、ＲＡＣとの意見交換によりますと、町民の皆様が航空機以外の様々な交通機関を御利用することはとても望ましいと、いい意見だということを聞いてございます。

ただいま委員おっしゃるとおり、それに伴って飛行機が減便するだとか、利用が減るだとか、そういったことは今後注視して見守っていきたいということを聞いていますので、今後どのような動向なのか我々も行政としても注視していきたいと考えております。

以上です。

○新垣淑豊委員　今県としては、意見交換をされていて、そこに対する予測とかというのは特に立てていないという認識でよろしいでしょうか。

○大仲浩二交通支援課長　７月１日の再運行の際に電話確認したところ、那覇から久米島に行く旅客数が100名ということは聞いてございます。

ただそれは各旅行会社さんが伴った旅行のパッケージでの旅行商品だと聞いていますので、これが今後どのような旅客数になっていくかも注視していきたいと思いますし、それを受けて航空会社がどのような対応していくかも今後注視して見守っていきたいなと考えてございます。

以上です。

○新垣淑豊委員　もちろん私も様々な選択手段を持って、久米島に行くというのは非常にありがたいことだと思っていますけれども、先ほど言ったように航空会社が減便とかですね、何かしら航空機の運賃が上がるとか、こういったことにならないような形で、ぜひサポートを沖縄県としても考えていただきたいと思いますので、その点お願いいたします。

○大仲浩二交通支援課長　委員おっしゃるとおり、やはり離島の足でございますので、そこが失われることは大きな痛手だと我々考えてございます。

それに伴って、別でいうと、様々なパターンが出ることはいいという意見もございますので、先ほども述べましたけれど、やはり町とも航空会社とも船会社とも意見交換しながら注視していきたいと考えてございます。

以上です。

○新垣淑豊委員　ありがとうございました。

ではサトウキビの件に行きたいと思います。31ページですね。

今回、報道にも出ていますけれども、赤字の工場が結構ありますよということだったんですが、この赤字の要因というのは、何かしら分析がされているのかどうか、教えてください。

○喜納幹雄糖業農産課長　この事業の毎年のコストを算定する際に、各事業所から意見聞きながら算定させていただいているんですけれども、話が出てくる中では、近年の物価高による資材の高騰であったり、働き方改革への対応による人件費の増とか、あとは、やはりサトウキビ、気象の変動で豊凶変動がありますので、そういったことで販売収入が安定しないと、そういったものも課題というふうに聞いております。

○新垣淑豊委員　先ほどの午前中の答弁の中で、５年掛ける８か所の含蜜糖工場があって、その40期ある決算のうち10期は黒字だったということですけれども、これは要は最近この資材高というのが、ロシアのウクライナ侵攻とか、様々な影響で出てきていると思いますけれども、この直近だったのか、それとも少し前の話だったのか。どういった状況になっているんですかね。

○喜納幹雄糖業農産課長　一番直近の期間も含めて、黒字の決算がある会社もあったということでございます。

○新垣淑豊委員　ということは、先ほどおっしゃったように、物価高とか人件費が高くなっていても、何とか黒字で抑えられているところもあるわけですね。

そうなると、委員会で稼働率のお話がありましたけれども、その稼働率を高めていくための手段ということについて、それぞれの島々でどういったお話をされているのか。何かしらこの沖縄県として、今後の作戦というか、戦略について、何かしら提案をしているのかどうかというのを教えてください。

○喜納幹雄糖業農産課長　個々の島の戦略、今ちょっと持ち合わせではないんですけれども、先ほど稼働率というところで、島のほうで生産量を上げていく必要があるというところだと承知しております。

その部分については、サトウキビのほうは増産計画というのを10年をめどにつくらせていただいていまして、各島ごとに計画を立てさせていただいております。

その計画に基づいて、毎年、前年度の生産のどこが課題だったのかというのを関係機関が集まって話合いをする場を持って、次年度に向けて生産を上げていこうという取組を続けているところで、令和８年から新しい新増産計画がスタートしておりますので、それの目標に向けて、関係機関と意見交換しながら進めていきたいというふうに考えております。

○新垣淑豊委員　増産をするには作付面積を増やすか、反収を上げていくということになると思うんですけれども、今は沖縄県としてはどういった方向性を持って動いているのか、教えていただきたいです。

○喜納幹雄糖業農産課長　近年の農業の動向を見ますと、生産者のほうは高齢化等によって減少している状況でございます。

そういった中でも、やはり面積は、最低でも維持しないといけない。農家が減っていく中では、機械化によって、それを補っていきながらというところの中で、生産量増えていくという部分については、反収の向上ですね、そういったところを引き上げていくというふうに考えて取り組んでいるところです。

○新垣淑豊委員　今おっしゃったように、農家が減少していくという傾向にあると思います。これはもう、人口減少も併せてだと思うんですけれども。

この集約化に向けて、取組がされているのかどうかということ、あとその集約に向けて取組されているのであれば、内容を教えていただきたいと思います。

○喜納幹雄糖業農産課長　農地の集約化ということだと思いますけれども、県のほうでは、担い手のほうに、中間管理事業を活用して農地を集約するということ、農地の転貸等を進めております。

その中で、少しちょっと今手持ち資料はないんですけれども、たしかサトウキビのほうでは、約半数近くはサトウキビのほうに転貸されていたり、そういった形で１戸当たりの面積のほうが拡大してきているというふうに認識しております。

○新垣淑豊委員　農地集約をすることで、効率化につながると思うんですね。

そうなるといろいろな取組もしやすくなったり、機械化だとかですね、これもできると思うので、ぜひやっていただきたいんですけれども。

たしか去年から今年にかけては、１％ちょっとぐらいの作付面積の増だったというふうに記憶しているんですけど、今後、先ほど課長がおっしゃったように、その作付面積を広げるというわけではないという話もありましたけれど、今ですね、耕作放棄されているとか、休んでいる土地ですね、こういったものというのは、今後、ここはどのように考えていくのか教えていただけませんか。

○安田宗伸農政経済課長　お答えします。

今答弁をさせていただきましたように、県のほうでは農地の有効活用ということで耕作放棄地についても農地中間管理事業の中で、一定程度、やはり使える形で、担い手の方に集約、貸し付けていきたいというふうに思っておりまして、その中でも令和７年度から県単の事業でございますが、農地集積推進事業ということで、担い手が借りる際に、耕作放棄地がある際には、その事業を

使って耕作放棄地を解消しつつ、貸していくというような事業に取り組んでいるところです。

○新垣淑豊委員　サトウキビの生産というのは、一定数以上、やはり必要だと思うんですね。先ほどの工場の稼働率ということを考えたときに必要なんですけれども。例えば土地改良をして手を加えたものがありますよね、サトウキビに向けてとか。とはいっても、今後、いろいろな食糧事情とかを考えたときに、別のものに転用したいという可能性もあると思うんですけれども、今その中間管理機構で取扱いをしている土地などは、ほかのものへの転作というものも可能になってくるんでしょうか。

○安田宗伸農政経済課長　特に品目というのは借り受ける者の希望がございますので、特に制限をしているわけではございません。

ただ、先ほど委員がおっしゃるように、なるべく効率的に生産ができるように、集約というところも、一つターゲットにしながら進めているところです。

○新垣淑豊委員　土地改良とかしたところも、その目的を持ってやるわけだと思うんですけれども、そこも転用することが可能という認識でよろしいですか。

○安田宗伸農政経済課長　事業上の縛りはあるかもしれませんが、基本的に土地改良して計画的にやる部分と、当然農家の経営ですので、いわゆる営農という形では、品目を変えながら使うことはできると思います。

○新垣淑豊委員　もちろんサトウキビが大事だということは前提として、ほかの、例えば今じゃがいもとか、ああいうものを県外企業が非常に欲しがっているという話も聞いているので、もう出先がある製品を作るというのは、とても大事だと思うんですね。

そういったことをぜひ取り組んでいただけたらなというふうに思いまして、質問いたしました。

続きましてですね、33ページの和牛のほうですけれども。

これ、僕は経労のほうで委員長だったので質問できなかったんですけれども、帰りにちょっと真喜志課長のほうにお伺いしたんですけれども、これは和牛だけではなく、他の畜種も含めて、今資金の借換えとか、今の資材高とか、人件費の高騰というところもあるんですけれども、例えばこういった形でなか

なか資金が回らないというところは借換えをしているケースがあると思うんですけれども、この点についての把握はされているんですか。

○安田宗伸農政経済課長　お答えします。

畜産に限らずでございますが、制度資金の中に、既往の畜産経営の中で生じた負債を制度資金で借換えする制度資金はございます。

大変申し訳ないんですが、個々の借換えとか利用状況についてちょっと公表できていない部分もございますので、畜産関係の農業者が使っているというところは分かっていますけれども、ちょっと件数については今把握しておりません。

○新垣淑豊委員　これは、他の畜種も含めて、今現金が回らないというところが、例えばリスケする、借換えをして、例えば返済期間を延ばすとか、元本据置きでその金利だけを支払うとか、こういったことでキャッシュフローをよくするというケースはあると思うんですけれども。

例えばそういう借換えをすると、金利がぐっと上がってしまうということをよく耳にするんですけれども。

実際にはそういった状況というのは、沖縄県のほうとしても把握をしているんでしょうか。

○安田宗伸農政経済課長　農業制度資金、主に公庫資金になるんですけれども、一般の市中銀行さんが取り扱うような資金よりは、低利で出せるという形にはなっております。

場合によっては、全国の長期金融協会というところがございまして、公庫資金につきましては、借入れから５年間は最低無利子となるような利子補給の仕組みも取り入れられているというふうに存じております。

○新垣淑豊委員　ちなみにそれは、やはり借入れをするとなると信用であったりとか、いろいろな、それぞれ農家さんによっても環境が変わってくると思うんですけれども。今の制度というのは、しっかりと利用ができているのか。こういったことについてもちゃんと調べられているかというのを、もし分かれば教えていただきたいです。

○安田宗伸農政経済課長　県としましては、毎年市町村や農協系統の指導員も対象に、制度資金の説明会というのを行っておりまして、周知を図っていると

ころですが、農業者の中には、若干まだそこの周知が十分活用ができていない部分も確かにあるというふうには思っております。

○新垣淑豊委員　ぜひですね、こういった制度があるというので、その周りのサポートをぜひしてあげていただきたいんですね。

先般の本会議も委員会もそうですけれども、真水というような話をされていらっしゃる方も多くいます。

もちろんそこは非常に農家としても、重要なところだと思っています。ただ、やはりそれを始めると、ほかの畜種、またほかの産業まで影響する可能性もあるので、その辺は私はやるなとは言わないですけれども、しっかりとそこは慎重に考えていただきたいというふうに思っています。

ただその代わり、どれだけ負担を低減できるのかということについて、またぜひ考えていただきたいなというふうに思います。

ただ、ここも先ほどの集約化という話をしましたけれども、これはサトウキビですけれども、先ほどの下地康教委員からも、小規模の事業者さんの話が出ておりました。

ここをですね、将来的にはやはり人材的な面も含めて、これも例えば集約化ということについても考えなければいけない時期に来ているのではないかというふうに思っていますけれども、この点はどうお考えですか。

○真喜志修畜産課長　お答えします。

畜産全般ですけれども、飼養頭数が減少して、飼養戸数も減少してきているところです。

その中でも、養豚や、養鶏についてはある程度集約化が進んで、大規模な方もいらっしゃるんですけれども、特に肉用牛においては、以前から複合経営であったり、ほかの仕事をしながらやったりとか、そういった、小規模的な農家の方も多いというのが現状でございます。

ただ、今回のこの飼養頭数の減少、やはりこれを上向きに持っていくためには、ある程度この集約化して、１戸当たりの飼養頭数の増加、そういったのをしっかり図っていかないといけないというふうに考えております。

県のほうでは、畜産担い手育成総合整備事業という畜産の草地と畜舎を一体的に整備する事業がございますので、そういった事業も活用しながら、しっかり規模拡大しつつ、飼養頭数の拡大も図っていきたいと考えております。

○新垣淑豊委員　集約化が進むと、多分、その中での分業というのもできるよ

うになると思うんですよ。

例えば今だと繁殖に対して力をかけているところが、繁殖はある方に任せると。その後例えば肥育にしっかりと力をかけるとか、こういった形で産業としての広がりもできるんではないかと思っているんですけれども。

この点について何か可能性というのは感じていらっしゃるのか教えていただきたいと思います。

○真喜志修畜産課長　一つの事例といいますか、例えば石垣のほうでは、複合経営というんですけれども、繁殖経営をしながら、肥育経営も一緒に行って、石垣牛として販売。またその中には、さらに肉屋も自分のところでやって食肉までして販売という、そういった６次産業化も進んだ事例もございます。

そういった事例、多いわけではございませんが、そういった優良な事例も含めて、いろいろなパターンがあるかと思いますので、そういった優良事例もしっかり広めながら、いろいろな選択肢を持って振興できるように検討していきたいと思います。

○新垣淑豊委員　この点についてですけれど、６次化の一つだと思っているんですけれども、この６次化をする際のサポートする制度というのは、ちゃんと充実されているのかというのも、もし分かれば教えてください。

○島袋直樹流通・加工推進課長　６次化の体制の取組としましては、これから６次化を始める人のための事業と、例えばもう既に開発していてこの商品をブラッシュアップしていくようなステージにいる農家の方々に対する事業というのがございまして、それぞれの段階に合った支援をしているという状況でございます。

○新垣淑豊委員　もちろん今目の前のことをこなすということが、これがまず第１段階だと思いますので、そこに対するサポートはですね、ぜひまたしっかりとやっていただいた上で、その後の希望ですね、農業やっていればもうかるんだと、畜産やっていればもうかるんだ、こういった道筋をぜひ、いろいろ見せてあげていただくと、そこにまた参入してくる方、増えるのかなというふうに思っておりますので、ぜひそこはお力を貸していただきたいなと思っていますということで私の質問終わります。

以上です。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑はありませんか。

瀬長美佐雄委員。

○瀬長美佐雄委員　お願いします。

８ページ、令和６年陳情第72号の５のほうですね。新たに処理方針で加えられた部分で、小規模離島ガソリンスタンド等物価高騰対応支援事業を８年度から実施すると。それの内容と期待される効果、予算規模感はどのぐらい見込んでいるのか伺います。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えします。

まず、この小規模離島ガソリンスタンド等物価高騰対応支援事業は、予算額が5700万円、これは令和８年度に全額繰り越して執行する予定です。

事業の内容としましては、小規模離島、いわゆるＳＳ過疎地における石油製品の販売事業者に対する施設・設備の更新、修繕に対する支援でございます。

財源としては国の物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金を活用させていただいております。

期待する効果としましては、施設・設備の維持コストの増加というのが、実際に懸念というか課題としてございます。それによって、ガソリンスタンドの維持が困難な状況になっていると。

それに対して支援をすることで、その地域の社会にとって重要なインフラであるガソリンスタンド、ＳＳの廃業を阻止したいと、ひいては価格の安定につなげたいという目的で実施しております。

以上です。

○瀬長美佐雄委員　具体的にはどういった島々になるのか伺います。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えいたします。

名称でお答えさせていただきますけれども、まず伊是名島、粟国島、渡名喜島、座間味島、阿嘉島、渡嘉敷島、北大東島、南大東島、多良間島、小浜島、黒島、波照間島。そして、渡名喜村、粟国村。これが離島でございます。

それに加えて本島の、大宜味村、東村、今帰仁村、金武町、恩納村、嘉手納町、与那原町が対象となります。

実際に、この今申し上げた地域の52のガソリンスタンドが対象となります。

以上です。

○瀬長美佐雄委員　ありがとうございます。

続きまして、陳情第114号の２、28ページ。

ここで、まず伺いたいのは、畜産支援について国に要請を行ってきたところですというその要請内容と、実際それに応えて何らかの改善があるのかどうかを伺います。

○真喜志修畜産課長　お答えします。

県では、畜産農家の経営の安定を図るため、令和６年８月と令和７年11月に、配合飼料価格安定制度の見直しや、畜産生産基盤強化対策、畜産経営安定対策などについて、関係団体とともに国へ要請を行ってきたところであります。

その配合飼料価格については、なかなか発動していない状況ですが、重点支援交付金等を活用した畜産農家への支援についてということで、そういった回答がございました。

以上です。

○瀬長美佐雄委員　離島本島間の輸送費が補助対象となっていないと。だから補助対象にしてくれということを含めた要請だというふうに理解してよいのか。

○真喜志修畜産課長　要請の中には、離島地域における肉用牛経営安定対策の強化というところも要請しておりまして、本県離島地域においては本島地域よりもさらに生産コストの負担が大きいということで、離島地域の肉用牛農家の経営安定を図るために、肉用牛経営安定対策補完事業の拡充、それから必要な予算の確保について要請をしております。

その経営補完事業の中で競り市場のない離島から競り市場のある離島への輸送費への補助等もされているところで、また離島地域の実情に即した生産コスト低減に資する対策を講じることという要請についても併せて行ってきたところであります。

以上です。

○瀬長美佐雄委員　33ページ、令和７年陳情第71号の５。

対処方針のところで、令和７年度に緊急特別対策として肉用子牛のブロック別平均価格が発動基準を下回った場合支援をするという奨励金の交付が始まったというようなことだと思いますが、これについてのちょっと事業内容を説明

いただけますか。

○真喜志修畜産課長　ここの部分についてはですね、国のほうで、子牛価格安定対策事業をやってございます。

この基準価格を下回ったときに支援する価格安定対策のほかに、特に離島地域を拡充したんですけれども、基準価格を下回ったときに、さらに上乗せで５万円を補助しますという補助が拡充されております。この事業については今年度もずっと続いているところであります。

○瀬長美佐雄委員　子牛価格がほぼ回復となってきている中で、現在これを発動するという条件になっているのか、もう発動しないという状況なのかの確認です。

○真喜志修畜産課長　現在の競り価格については、もうかなり上がっておりまして、最近では５か月連続で80万円を超えるなど大幅な上昇になっておりますので、この奨励金自体は発動していない状況でございます。

○瀬長美佐雄委員　配合飼料価格の制度発動を求めて、実際的には発動されずと。

この間県独自でも支援を頑張ってきたという点で、その配合飼料のみならず、畜産農家が維持できるような事業も、生産者との話合いの要望に応えて、様々取り組んでいる事業があろうかと思いますが、そこら辺の取組状況を伺います。

○真喜志修畜産課長　県では、これまで和牛繁殖農家との意見交換や、アンケート調査を行うとともに、和牛繁殖農家や関係団体等からも多くの要請を受けてきたところです。

これらの中で要望の多かった配合飼料価格高騰への補助や子牛競り価格下落に対する補助、それから優良繁殖雌牛更新に係る支援などに取り組んできているところです。

また、肉用牛繁殖経営再興プランに基づく生産性向上対策や経営安定対策等の各種支援についても、関係機関と連携しながら、力を入れて取り組んでいるところです。

さらに今回、中長期的に施策を推進するため、沖縄県畜産生産基盤強化支援基金を創設し畜産農家の生産基盤の強化に、さらに取り組んでいるところでご

ざいます。

○瀬長美佐雄委員　陳情の中で、特定のというか一部を支援するような事業になっているのではないかというふうなことで改善を求められましたが、配合飼料にしても、雌牛の繁殖用の購入支援ということでいうと、今行っている事業の中に、規模の大小で受けられない支援というのがあるのかないのか、それは明確に答えたほうがいいのではないかと。

○真喜志修畜産課長　これまで行ってきた飼料価格高騰対策、肉用子牛価格安定対策、優良雌牛更新に係る支援等についてはですね、もちろん、頭数の規模によって変わるものではなくて、全て公平に、平等に支援しているものと認識しております。

○瀬長美佐雄委員　とはいっても、規模の大小問わずですが、本当に物価高騰の中での事業継続は厳しいというふうに思います。真水を求めている深刻な農家の実態もあると。

それについていえば、国の制度として価格を補償する、あるいはもう所得も補償する。食料安全保障的な観点でも食料自給率をしっかりと向上させるという点では、もう政策的な転換しかないのかなと思うのです。

これをやはり生産者団体、関係機関と共に国に制度化を求めるということなしには、今の食料自給率30%台、離島だとなお困難な食糧確保という観点からは、踏み込んだ対応こそが求められると思いますが、いかがでしょうか。

○真喜志修畜産課長　国のほうでは、畜産農家の経営安定と再生産の確保を図るため、肉用子牛生産者補給金制度など、各種事業を実施しているところです。

しかし、県内の畜産農家は厳しい経営状況が続いていることから、県では、関係団体とともに、畜産経営安定対策について国に要請を行ってきたところです。

引き続き、関係団体と連携しながら、また、現場の農家の声も聞きながら、しっかり国に対して要望することで、県内畜産農家の経営安定に取り組んでまいります。

以上です。

○瀬長美佐雄委員　価格補償、所得補償については部長も最後に、様々取り組

んで、結果そういう方向が必要であれば、国にも求めるという立場は表明されましたので、その立場でぜひ頑張ってほしいと思います。

続きまして、41ページになります。陳情第47号の５の４のほうですね。

ここに物流専門家による相談窓口を設置するとか、具体的にどんな形で、進めていくということなのか、ここの対処方針についての説明を伺います。

○平良秀春グローバルマーケット戦略課長　お答えします。

輸出に当たりまして、各国での取扱い等もいろいろ違うところもありまして、事業者さんのほうで輸出をしたいというときに専門の方に相談できるようにということで、沖縄県産業振興公社のほうに２名、そういった業務を過去にやった方を置いております。

加えて海外事務所が幾つかあります。台湾とか、ソウルとか、香港とか、そういった事務所の中で、情報提供、設置についても沖縄県産業振興公社が担っておりますので、そういったところと連動しながら、海外の情報とか、困っていることへの対応とか、そういったことを整理しながら事業所を支援しているという状況でございます。

以上です。

○瀬長美佐雄委員　輸出の実証に取り組んでいるという事業の中身については、どういう実証実験ですか。

○平良秀春グローバルマーケット戦略課長　基本的に、ある国にある荷物を送りたいという事業者さんがいたときに、どういう形で交通網を利用して、さらにどういった事業者さんと連携して送れるのか、送るに当たってどうやったら、リードタイムといいますけれども、輸送にかかる期間短くできるのか、コストはどうなのか。そういったことを実証してみるということで、公募事業ではございますけれども、提案型で事業者を募集して、いろいろなトライを展開しています。

これをやることで、ある地域から海外への、ベースカーゴという言い方していますけれども、主力になるそういう海外貨物というのを安定的に出せるような、そういうめどづけをしていくという実証事業になっております。

以上です。

○瀬長美佐雄委員　海外事務所を設置して歴史的にも長いと思います。

設置して、県内の商品を海外に展開するという点でいうと、一定程度海外事

務所ごとのとは言いませんが、こういう実績を上げて伸びているんだというふうなことは、やはり県民にとっても関心もありますし、実際設置しているからこそこういう効果があるんですと、実績を上げましたというふうなことはどんな実態になっているのか伺います。

○平良秀春グローバルマーケット戦略課長　海外事務所は各国にありますので、全部をここで御紹介するのはちょっと難しいかと思いますが、沖縄地区税関のほうで公表されている管内の貿易状況等を見ますと、例えば台湾でございますけれども、主力の商品の中に最近酒類という部分が入ってきております。

現地での話を聞くところによると、昨年度比、ここ一、二年ぐらいで台湾に対する泡盛の出荷量がかなり大きくなってきていると。

そこは海外事務所だけの効果ということではなく、そういった酒造メーカーさんの努力とかですね、いろいろな方の努力等あるかと思いますけれども、そういったいろいろな活動を円滑に、もしくは情報の共有を円滑にするという観点で、そういった海外事務所の役割というのは果たせているのかなと思っているところでございます。

以上です。

○瀬長美佐雄委員　台湾とは県人会の皆さん、事業やっている経営者との連携とか含めて、それが沖縄の強さだろうと思いますので、引き続き頑張っていただきたいと思います。

続きまして、53ページ、72号の５のほうで、生徒の部活動に係る保護者の負担軽減と。改めて伺いたいのは、基金も設置しました。これまではこれだけの支援だったのが、今後、新たな基準でいうと、こう拡大しますということを改めて伺いたいと思います。

○赤嶺涼子保健体育課副参事　お答えいたします。

令和８年の４月から、安定的かつ継続的な支援に向けて、沖縄県の部活動大会参加支援基金を設置しまして、部活動や地域クラブ活動で大会等に参加する、中体連等に参加する際の航空運賃に加えて、新たに宿泊費用を対象とするなどして、補助額を拡充しております。

先ほども申し上げましたが、基金には３年分の事業費、約４億2000万円を積み立てておりまして、令和８年度は約１億4000万円の支出を見込んでいるところでございます。

以上です。

○瀬長美佐雄委員　具体的に、拡充の中身についてお伺いいたします。

○赤嶺涼子保健体育課副参事　お答えいたします。

まず、離島の生徒が本島の大会に参加する場合の補助は、航空運賃または船賃の３分の１程度に、新たに宿泊費、こちらの方は沖縄振興開発金融公庫が公表する県内のホテルの宿泊費を基に設定した単価の３分の１程度を加算した額を、定額で補助することとしております。

県外の大会につきましては、県外大会に参加する場合の開催地に応じた航空運賃、実績の平均の３分の１程度。そちらに宿泊費実績の平均を加算した額を定額で補助することとしております。宿泊費は上限を２泊までとなっております。

以上です。

○瀬長美佐雄委員　もう距離感でいうと、東北や北海道に行く場合は、さらなる増額になるのか、上限幾らなんでしょうか。

○赤嶺涼子保健体育課副参事　お答えいたします。

本島から県外、例えば北海道、東北などに行く場合の補助金は令和８年度で、４万5000円の補助を行うこととしております。

令和７年度までの補助額は8500円で、令和７年度から８年度にかけて、３万6500円の増額補助を行うこととしております。

以上でございます。

○瀬長美佐雄委員　ありがとうございます。

これは大変喜ばれています。

ぜひしっかりと、周知して、利用していただきたい。

先ほどの議論の中で、例えば文化関係の道具であったり、楽器であったり、運ぶ輸送にかかるコストがあります。

先ほどの答弁では、中体連とか中文連ですか、そこの支援もやっていますと。具体的にどれぐらい、補助を出しているのか伺います。

○米須薫子文化財課長　お答えいたします。

輸送費については、現在基金の対象にはなっておりませんが、中学校文化連盟が主催している沖縄県中学校総合文化祭などにおいては、全額中学校文化連

盟のほうで輸送費のほうを補助しております。
また、高等学校文化連盟においても、令和８年度からは、この輸送費の補助に取り組むこととしております。
今後３年の間に、県においても、さらなる補助が必要かどうかは今後検討してまいります。

○瀬長美佐雄委員　ぜひ補助する方向で、改善していただきたい。
あと、高体連、中体連あるいは文化関係の全国大会とか、派遣の支援という部分と、そういう中体連、高体連ではなしに、地域の伝統芸能文化、これの大会もあったり、発表会もあったりします。
そこに対する支援という点で、この基金もぜひ適用できるような改善を求めたいと思いますが、沖縄県文化芸術振興基金を設けて、それこそそういった大会ということではなくて、地域の特に沖縄伝統芸能、文化が継承されていますし、それを子どもたちが担っているという点で、派遣に係る経費を支援しましょうという方向性で検討するというのが知事の意向も含めてありました。
実際、県の文化芸術振興基金をそういったのに活用するための内部的な要綱の改善とか、手だて、準備が進んでいるのかなと思いますが、どんな状況でしょうか。

○當間盛夫委員長　休憩します。

（休憩中に、執行部より当該基金は文化観光スポーツ部の所管となるため、答弁ができない旨説明があった。）

○當間盛夫委員長　再開します。
瀬長美佐雄委員。

○瀬長美佐雄委員　様々そういった子どもたち、青少年に係る、そういった保護者の負担軽減という点では、ちょっと連携も取りながら、拡充を求めたいと思います。
以上です。
ありがとうございます。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑ありますか。
仲村家治委員。

○仲村家治委員　11ページの、陳情第121号なんですけれども、離島物流の件ですけれども、まず、中身に入る前にですね、先ほど部長のほうにもお願いしたんですけれども、沖縄県のこの物価指数というんですかね、全国平均と、どういう数値が出ているのか教えてもらえませんでしょうか。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えいたします。

これは令和８年５月の数字になりますけれども、令和２年を100とした場合の消費者物価指数でお答えいたします。

まず全国が113.5、沖縄県が116.3となっております。

以上です。

○仲村家治委員　これは沖縄県全体しかないですか。

各市町村はないんですか。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えいたします。

公表されている数字が那覇市と、那覇市も含めた沖縄県全体の数字で公表されておりまして、今申し上げた沖縄県全体で116.3、那覇市は115.5となっております。

以上です。

○仲村家治委員　沖縄県全体ですね、多分、那覇市115.5ってあるんだったら、離島に行けば、多分もうちょっと増えるんだろうなと思って予想つくんですけれども、先ほど、陳情第121号のですね、ほかの委員からあった質問の中でも本島と離島間の物流に関する実態調査を行っているという答弁がありましたけれども、既に、今、産業物流支援とか、生活、移動コストとか、様々なこの辺の補助なり支援がなされていると思うんですけれども。

実は今回ですね、県が令和８年度にこの調査をするというきっかけは、多分、昨年の衆議院の沖縄及び北方問題に関する特別委員会で、国場幸之助代議士が、九州、長崎の有人国境離島振興法というのを例にして、沖縄県でも、それに似たような形で、直接移入、入っていく物資に対して支援をすべきではないかということで、当時内閣府の沖縄担当の事務方の答弁で、沖縄県と相談をして検討していきたいという答弁をしたということで、多分、今回沖縄県のこの調査が入ったと思うんですけれども、そういった認識でよろしいでしょうか。

○島袋秀樹地域・離島課長　お答えいたします。

当然国場議員が、国会のほうでそういう質問されて、内閣府といろいろ意見交換させていただいているというのも事実です。

一方で、県としましては、令和６年に実施した県民意識調査の中で、これは離島住民の意識を調査した中で、離島振興施策について、今後重点的に取り組むべきことというのを聞いたところ、その筆頭に、食品、日用品など生活必需品の価格というのはこれもう74％で、その次はガソリン価格の安定、これ63％で、非常にニーズが高いということで、実際に那覇と離島各地域を比べた場合に格差が生じているという実態を把握していますので、そういった実態も踏まえて検討して、そこに対策を打ち込みたいということで、今回調査をさせていただいております。

以上です。

○仲村家治委員　実際ですね、南北大東に訪問したときに、一番今困っているのは何ですかという話したときに、南北大東というのはサトウキビがもう機械化されて、県内一、二位の所得があるんですけれども、物価が高くて、皆さんが思っている以上に私たちはいい生活しているわけではなくて、逆にもうぎりぎりの生活をしていますと。そのぐらい物価が高いという意味なんですけれども。

もう一点ですね、課題がＵターンで農業の担い手が、帰ってきたいんだけど、住むところがないと。最近は若い御夫婦は実家の親と同居するのを嫌がりますから、この辺は、やはり新しい家なりアパートなり借りたいんだけど、住むところがないので帰ってこれないんですよと。

最大の理由は、建設費が、もう単純に、土地は別で、那覇で2000万で平屋の家建てられるとすると、大東にいったら２倍かかると。土地以外のこの建材とか、特にＲＣ鉄筋コンクリートの場合は、南大東、北大東は砂が取れないんですよ。だから、セメントはどうにか確保できるんだけど、この砂がないんでそれはもう持ってこないといけない。この砂のコストがめちゃくちゃ高いらしいんですね。

だから、そういう意味で、ぜひこの辺の輸送コストを、特に農業関係の資材もそうだし、人件費ももちろん、大工さんも高いということで、その辺が大変厳しいですよという、もちろん主に日常の食料品とかいろいろそれも高いんですけれどもというお話があったんです。

ですから僕は、長崎とかでやっている国境有人離島。要はこの沖縄県も、与

那国から先島、宮古、全域ですね、国境に面しているという意味で、沖縄振興特別措置法ではなくて、国境有人離島対策としてですね、人がちゃんと住める地域に国に指定してもらって、いろいろな離島苦の解消を私はすべきだと思っております。

ですから今回調査もなされているし、例えば、大小の離島もありますし、南北大東みたいに距離が離れているところもありますし、あといろいろな課題は、おのおの離島で違うと思うんですけれども、今私が話したみたいに、国境有人離島という、この特別な日本の領土を守っているという意味での視点で、国にその辺の補助なり事業を展開していくべきだと思うんですけれども、部長どうでしょうか。

○武村幹夫企画部長　お答えいたします。

実は、沖縄県、有人国境離島に指定されております。

ただこの沖縄振興特別措置法があるものですから、特定有人国境離島には指定されず、この有人国境離島の特例措置が受けられない地域になります。

でも今、委員おっしゃったように国境離島ですので、やはりこの有人国境離島並み以上の国の措置を求めていくというのは同じ考えを持っておりますので、そのように国のほうにも働きかけてまいりたいと思います。

以上でございます。

○仲村家治委員　沖縄の場合は長崎に適用されている振興と全然違うので。

沖縄振興もあるんだけれど、別の意味で、特に象徴的なのは、南大東の製糖工場にサトウキビは島を守る、島は国を守るって書いているんですよ。

まさしく、人が住んでいるからこの国境を維持している。

その最たる例が尖閣諸島ですよ。大正時代は、かつおぶしの工場があって人がいたけれど、その後無人島になって、今こういう状況になっているというのが一番分かりやすい例ですので、ぜひ、この辺の離島の皆さんの苦しみというか、厳しい状況をですね、僕はもう那覇並みに、食料品も含めて全部同じような価格帯に持っていくように努力してもらいたいというのがまず第一ですので、この辺は今年度いろいろ調査をして次年度の予算に反映するように、私たちもこの辺は応援しますので。

近々――もう行ったのかな、次年度の振興予算の要請もあるみたいですから、これはしっかりとした要請をしていかないと、なかなか今、国全体がある程度、予算のもう分捕り合戦になっている部分があるので、ぜひお願いをしたいなと。

一番いい例がですね、20年前、私は国会で秘書をしていたんですけれども、サトウキビ価格のときにですね。当時は北海道のてん菜とサトウキビが同率に扱われたんですね。でもてん菜というのは生産量も高く、てん菜は刈り取った後、糖度が上がってくる作物。

だけどサトウキビは違うということで、政策的に違うだろうと。自民党の当時の国会議員の先生方が悩みに悩んで何を打ち出したか。

まさしくサトウキビが島を守って、島が国境守っているんですよと、この政策を農水省と一緒になって、当時の大蔵省にそういうことなんだということで、大蔵省もその辺は大変理解しているということで、沖縄のサトウキビの理解をしたという例もありますので、ぜひ、この論法で皆さんも戦って、予算、またこの辺の補助事業とをいろいろ組み合わせてですね、ぜひやっていただきたいと思います。

最後に部長、決意をお願いします。

○武村幹夫企画部長　まさに今、仲村委員がおっしゃったようにですね、沖縄県があることで、南のＥＥＺという国益に貢献していると思います。

こうした観点も踏まえましてですね、今度の国庫要請とかで参考にして頑張っていきたいと思います。

以上でございます。

○仲村家治委員　以上です。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑ありますか。

（「質疑なし」と呼ぶ者あり）

○當間盛夫委員長　質疑なしと認めます。

以上で、沖縄県の振興発展に係る陳情に対する質疑を終結いたします。

休憩いたします。

説明員の入れ替えをお願いいたします。

（休憩中に、説明員の入替え）

○當間盛夫委員長　再開いたします。

次に、鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充に関することに係る陳

情令和６年第52号ほか18件を議題といたします。

ただいまの陳情について、企画部長の説明を求めます。

○武村幹夫企画部長　それでは、企画部関係の陳情処理概要について、御説明いたします。

説明資料の２ページ陳情一覧表を御覧ください。

企画部関係の陳情は継続陳情が15件、新規陳情が４件となっております。

このうち、継続陳情のうち方針の変更があった箇所と新規陳情について御説明させていただきます。説明前に、１点だけ訂正がございます。

15ページをお願いいたします。

令和８年２月議会の変更箇所が赤文字下線されたまま掲載されておりますが、こちらについては内容の変更はございません。おわびして訂正いたします。こちら全て黒字というのが正しい内容でございます。

次に26ページをお願いします。

令和８年第26号屋根付きバス停（上屋等）の整備促進を求める陳情の記１から３について御説明いたします。

処理概要の欄の７行目を御覧ください。

県では、国、県関係部局、市町村、交通事業者、公共交通利用者等で構成する沖縄県地域公共交通協議会での協議を経て、沖縄県地域公共交通計画を策定し、基幹バスシステムの導入促進、生活バス路線への欠損補助、ノンステップバスの導入及びバス停整備、運転手確保のための支援等の取組を実施しております。

県では、これまで、ソフト交付金等を活用し、バス協会等が整備するバス停上屋の補助を行っております。

快適で利用しやすいバス停周辺環境の整備については、南城市及び交通事業者と意見交換しながら、同協議会において幅広く検討してまいります。

次に27ページをお願いします。

令和８年第35号県内公共交通機関の充実を求める陳情の記１について、御説明いたします。

処理概要の欄の７行目を御覧ください。

次世代交通ビジョンおきなわ策定に係る有識者会議は９名で構成されており、そのうち４名は女性で、それぞれ、地域ケア・母子保健、交通工学、建築学、まちづくりを専門としております。

また、障がい者福祉の専門家として、ＮＰＯ法人バリアフリーネットワーク会議理事長を構成員としております。

次に29ページをお願いします。

令和８年第47号の５令和８年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情の記５について、御説明いたします。

処理概要の欄の７行目を御覧ください。

県では、離島航空路を確保・維持するため、運航に伴い生じた欠損額に対し国と与那国町と協調して補助を行っております。

加えて、国の物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金を活用して、整備外注費及び燃料費の高騰分に対する支援を行っており、離島航空路の欠損の改善に取り組んでおります。

さらに、離島を抱え同様の課題を有する長崎県や鹿児島県等とともに、全国地域航空システム推進協議会を通して、運航費補助における実績値の費用に基づく補助額算定や十分な予算の確保を求めております。

県としては、引き続き、離島航空路の確保・維持に取り組んでまいります。

次に、30ページをお願いします。

令和８年第52号の４、海運・船員の政策諸課題に関する陳情の記１について、御説明いたします。

当陳情は、農林水産部との共管となります。まず、農林水産部の説明を求めます。

○山田真之水産課班長　農林水産部から御説明いたします。

処理概要の欄の21行目を御覧ください。

本県水産業の持続的発展のため、漁業就業者の確保は重要な課題であります。

このため県では、水産業改良普及事業により、漁業者への技術指導等を行っているほか、沖縄県地域漁業担い手確保・育成支援協議会の一員として、例年２月に開催される漁業就業者フェアで、就漁希望者と漁業者を募集している漁協とのマッチングを支援しております。

また、令和６年度からは、漁業に就業した方への専門家による経営診断を行うとともに、ライフプランの作成による漁家経営の安定化を図る取組を行っております。

引き続き、漁業関係団体等と連携し、新規就業者の確保に向けた取組を推進してまいります。

農林水産部の説明は以上です。

○武村幹夫企画部長　続きまして、企画部から御説明いたします。

処理概要の欄の37行目を御覧ください。

島嶼県である本県においては、旅客や貨物の輸送など内航路における海上交通は必要不可欠であることから、これを支える船員の確保・育成は重要であると認識しております。

このため、県においては、令和５年度より船員確保に向けた水産系以外の高校生への就業体験を実施するとともに、船員の質の向上を図るための研修費用や海技免許取得等の支援を行っております。

県としては、引き続き、航路事業者や関係機関と連携し、船員の確保、育成に取り組んでまいります。

次に、記２について御説明いたします。

当陳情は、農林水産部との共管となります。

まず、農林水産部の説明を求めます。

○山田真之水産課班長　農林水産部から御説明いたします。

処理概要の欄の11行目を御覧ください。

本県水産業の持続的発展のため、漁業後継者の育成は重要な課題であると認識しております。

このため県では、水産海洋技術センターや栽培漁業センターが県内の小学生等を対象として、少年水産教室や出前授業を開催し、漁業や水産物に関する体験や学習を通して、子どもたちに水産業への知識と興味を持ってもらえるような機会を設けております。

また、水産海洋技術センターでは沖縄水産高校生を、栽培漁業センターでは地元市町村の中学生を対象としたインターンシップの受入れを行っております。

引き続き、地域の教育機関や漁業協同組合と連携し、漁業後継者の確保に向けた取組を推進してまいります。

農林水産部の説明は以上です。

○武村幹夫企画部長　続きまして、企画部から御説明いたします。

処理概要の欄の27行目を御覧ください。

県では、船員志望者の拡大に向け、令和５年度より船員確保に向けた水産系以外の高校生への就業体験を実施するとともに、船員の質の向上を図るための研修費用や海技免許取得等の支援を行っております。

県としては、引き続き、航路事業者や関係機関と連携し、船員職業の認知度向上に取り組んでまいります。

次に、記３について御説明いたします。

処理概要の欄の37行目を御覧ください。

県内では、現在22の離島航路を17の離島航路事業者が定期運航しており、離島航路事業者の経営安定に向け、県は国及び市町村と協調して、運航に伴い生じた欠損額を補助しております。

県としては、引き続き、離島航路事業者の経営安定に向けて取り組んでまいります。

次に、記４について、御説明いたします。

処理概要の欄の８行目を御覧ください。

県内では、現在、22の離島航路を17の離島航路事業者が定期運航しており、離島航路の確保・維持のため、県は、国及び市町村と協調して、運航に伴い生じた欠損額を補助しております。

県としては、引き続き、国及び市町村と協調し、離島航路の確保・維持に取り組んでまいります。

企画部関係の説明は以上でございます。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○當間盛夫委員長　企画部長の説明は終わりました。

これより、各陳情に対する質疑を行います。

質疑はありませんか。

山里将雄委員。

○山里将雄委員　お願いします。

私のほうから新規の中から幾つか県の処理概要の確認といいますか、その点についてお伺いをさせていただきたいと思います。

まず26ページ。屋根つきバス停の上屋の整備の陳情ですね、この陳情そのものは南城市議会からの陳情ではあるんですけれども、これは特に南城市だけではなくてですね、全県的な課題だと思います。

この処理概要の中で、県は沖縄県地域公共交通計画を策定し、いろいろな対策に取り組んでいるというふうな回答になっているんですけれど、この計画の中で、こうした上屋や待合所の整備について、どのような計画になっているのか、まずお伺いします。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　お答えします。

沖縄県地域公共交通計画では、「交通まちづくりにあわせた安全で快適な歩行環境の整備」という中で、安全で快適な歩行環境の整備であったり、にぎわいのある拠点づくり、こういったものをするための利用しやすいバス停周辺の環境を整備するということにしておりまして、具体的には、地域に合わせた歩道の整備とか、バス周辺環境として自転車利用環境、バスベイ、上屋、情報掲示板などの設置を、国、県、市町村、バス事業者などの道路事業者と連携してやっていくということになっております。

以上です。

○山里将雄委員　特に上屋そのものに特化した形にはなっていない、上屋も含まれているということでよろしいんですね。

次なんですけれども、この陳情の中ではこう書いてありますけれども、「強い日差しや急な降雨、強風等にさらされるなど、待合環境の整備が著しく遅れており、利用者の安全、快適性の確保が喫緊の課題となっている」というふうに陳情者は書いてあるんですけれども、県として、特に熱中症対策とか、雨対策のためのですね、バス停の上屋整備、この必要性についてはどのようにお考えですか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　お答えします。

バス停の上屋の整備につきまして、利用者の安全性であったりとか、環境のためには非常に重要だというふうに認識していますけれども、基本的にバスの上屋を含めたこの整備とか修繕は、この設置者のほうで行っていただくということが基本となっていまして、この設置者については、バス事業者であったり、道路管理者、もしくは市町村とか、施設の周辺の民間事業者さん、こういった方々が設置主体になるというところになっていまして、県としてはそういったところが設置をするという場合においての支援、補助などは用意はしてはいるんですけれども。

県内、離島も含めて4000か所もバス停がある中で、上屋が整備されているのが900か所ぐらいというところもありまして、なかなか、その管理者も設置、修繕などが追いついていないというところは承知しているところです。

以上です。

○山里将雄委員　4000か所もあるということは大変だと思うんですけれども、もちろんその設置者は、バス事業者だと思うんですけれども、皆さんそれに対して支援をしているわけですよね。

ソフト交付金を使って補助しているというふうに書いていますので、これ南城市だけではなく、全県で今、実際どれぐらい年間で補助しているのか、あるいは件数が何件なのか、答えられますか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　ちょっと古いんですけれども、令和２年度までに全80か所のバス停のうち、埋設物等で設置できないか所を除いて60か所の整備を完了しているところです。

令和３年度以降は、国道330号での取組と検討はしてはいるんですけれども、まだ予算のほうが措置に至っていないので、この辺りしっかりニーズを確認して、必要なところに支援できるように取り組んでいきたいと思っております。

○山里将雄委員　4000か所もあるということですので、必ずしも全部が必要とは思わないんですけれども、やはりかなりこの要望といいますか、地域とかあるいは市町村からあると思うんですけれど、それに今、十分に応えられているのかというのが非常に気になるところなんですけれども、その辺はどうですか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　御指摘のとおり上屋のほうですね、やはり造りが少し古くなっているとか、かなり声はいただいております。

今回の南城市議会からの要請についても、これ玉泉洞前のバス停の上屋になっていまして、以前から沖縄ワールドさんとか、琉球バス交通さんからも御要望があった箇所になっています。

こちらは、県のほうでも補助金活用検討したんですけれども、歩道が狭くて、歩道の上屋が整備できないようなそういう課題もありまして、なかなか進んでいないというところにはなっていますけれども、少しこの辺りのバス停の整備、交通環境の改善については、南城市さんも進めていくというふうに計画で書かれていましたので、できればその南城市と沖縄バス協会と連携しながら、何とかこういった要望のあったバス停については整備ができないかというところは対応していきたいと思っています。

以上です。

○山里将雄委員　我々の沖縄は、こういう気候ですので非常に日差しが強く熱中症になるリスクも高いですよね。台風も多いということで、こういう地域特性があるわけですね。

だからやはり観光振興の観点からも、観光客が多い中で、公共交通はバスが主ですので、そういう意味ではバスの環境を整えることは非常に大事だと思うので、ほかのものもそうですけれども、この上屋整備が非常に重要ではないかと思っているんですね。

この公共交通計画の中で生活バス路線の維持に取り組んでいるというふうになっているんですけれども、この必要性とか緊急性に鑑みて、バス停の上屋やベンチ等の整備に特化したですね、先ほどは上屋も含めていろいろと対策をしているんだとおっしゃっていたんですけれども、この上屋に特化して何か独自の補助制度といいますか、そういった制度を検討する、そういうお考えはないですか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　お答えします。

バス停上屋の支援につきましては、いわゆるソフト交付金を活用して、基幹バスルートでのバス停上屋の設置、これをバス協会のほうに９割の補助する形で実施をしているところです。こちらの事業が先ほど80か所のうち60か所整備したというところになっております。

もう一つが、運輸振興助成金というものを活用して、そのほかの基幹バスルート以外のバス停上屋の改修に補助を行っているという事業もございます。

ただ、こちらのほうはバス事業者の手が挙がってこないものですから、なかなか事業者さんがバス停上屋の整備に対応できていないというところもあって、活用がなかなか少ないというところになっていますので、制度としてはあるというところになっています。

○山里将雄委員　これだけの数があれば、すぐに全部ということはできないと理解していますけれども、先ほど言ったとおり、非常に必要なことだと思いますので、ぜひですね、今回南城市から上がっているんですけれども、ほかの市町村も含めて、この件については困っている部分あると思いますので、取り組んでいただきたいなというふうに思いますので、よろしくお願いします。

それでは次行きますけれども。27ページ。

陳情第35号県内交通機関の充実を求める陳情なんですが、この陳情ですね。これ幾つかある中で、１つだけ付託されているのかな。28ページにありますけれども、次世代交通ビジョンおきなわ策定に関する有識者会議のメンバーに女性や障がい者を参加させることというのが、付託されているんですけれど、これで皆さんの処理方針を見させていただいたんですが、回答では有識者会議に４名の女性専門家や障がい者、福祉の専門家が参画しているということで専門

性、あるいは実績ベースでは基準を満たしているような回答になっているんですよね。

しかしこの内容を見ますと、陳情者が求めているのは、日々の買物とか通院とか日々の生活の中で公共交通の不便さを実感している、そういった方々の視点でのいわゆる陳情なんですね。

選任されている専門家の方々がどのようにして一般の生活者や、子育て世代や高齢者、そういった方々の今の困っていることに対して、そのニーズをきちんと把握して、会議の議論に反映させられるのか、その辺を少し、どう考えているのかお聞かせください。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　お答えします。

今回の次世代交通ビジョンを策定するに当たっては、有識者会議ももちろんなんですけれども、県民との対話を非常に重視していこうと思っていまして、例えば今月ですと、北部、中部、南部の県民を対象に、ワークショップを開きたいと思っています。そこで各地域の方々の意見を伺っていくと。

それを集約した形で委員会のほうでまた御議論いただくというような流れを取ることで、こういった陳情者にあるような御懸念にも対応していきたいなというふうに考えています。

以上です。

○山里将雄委員　皆さんが選定している専門家の方々がどうやってそういった声を拾えるのかなと思ったんですけれども、ワークショップの中で、そういうこともしていらっしゃるということで分かりました。

今ですね、このメンバー９名が決まっているわけですけれども、それはなかなか変えられないとしても、やはりこのビジョンを実効性のあるものにするには、多様な当事者の声を聞くことは非常に大事だと思いますので、ワークショップを行っているという回答があったんですけれども、ほかにそのように何かお考えとかありますか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　お答えします。

ビジョンを策定するに当たっては、先ほど申し上げたワークショップであったり、オープンハウスという形でいろいろ対応しながらつくっていくと。

これを推進していくに当たっては、やはり県の中では、先ほども出ていました地域公共交通協議会ということで、市町村とかバス事業者、バスの利用者とかが参画する協議会などが幾つかありまして、そこでいろいろな意見を集約す

る場として活用していますので、そういった機会を使いながら対応していきたいと思っています。

以上です。

○山里将雄委員　分かりました。

では、次行きます。29ページの陳情第47号の５なんですけれども、これも、幾つかある中からのこの部分。先ほどの沖縄振興のところでも同じ陳情のものを取り上げていたんですけれども、今回この５についても、この皆さんの処理概要の中で、整備外注費や燃料費の高騰分への対応で、国の物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金を活用しているというふうになっているんですけれども、この交付金というものは限定的なものですよね、ずっとあるわけではないということがありますけれども、この交付金が終了とか縮小されることも当然あるわけですね。

そういった場合の財源の確保についてはどのように考えてらっしゃいますか。

○大仲浩二交通支援課長　お答えいたします。

この陳情の背景といいますと、令和７年度には約5000万ぐらいの与那国町の欠損がございました。

その後、機体が古くなったりとか、燃料が高騰したりとかして、１億6000万ぐらいまで上がるという見込みがいったん出ました。

今委員がおっしゃるとおり、重点交付金を活用して県が補助した結果、今5000万弱まで落ちたという経緯がございますので、我々としては２パラ目の国の物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金を活用して、今、欠損のほうに整備外注費や燃料費を今年度の追加補正でも３億円程度計上しています。昨年度は10億円計上して、合計13億という形の計上でございます。

答弁でも答えましたが、今後、全国知事会等を通して、引き続き国重点を来年度もお願いしたいという形で要請していくという形で述べてございます。

以上です。

○山里将雄委員　ぜひ続けて対応ができるように、しっかりと財源を確保してもらいたいと思いますけれども。

次のほうで、「全国地域航空システム推進協議会を通して、運航費補助における実績値の費用に基づく補助額算定や十分な予算の確保を求めております」と、これ鹿児島県とか長崎県と一緒にというふうになっているんですが、その

内容といいますか、それに対して、国の反応とかどうなんですか、実際に。

○大仲浩二交通支援課長　陳情52号の４でございますが、全日本海員組合沖縄支部というところに聞き取りを行いました。

これ全項目で30何項目ある中で、オールジャパンで要請しているものでございます。

なので沖縄県にとってはこちらに載っている船員の確保でございますとか、海に親しむ活動だとか、フェリーの維持存続と離島航路の維持というものを特化した形で要請するという形でございます。

そういった中で、昨今やはり船員の高齢化があることから、船員の確保についてはぜひ頑張っていただきたいという声も陳情者のほうから聞いてございます。

以上です。

○山里将雄委員　ちょっとよく分からないな。

次に行きますけれども、国の現状の補助金、交付金で対応しているというふうになっているんですけれどもね。

ほかのところもそうなんですけれども、国への要望とか、少し積極性が足りないのかなというふうに印象を持ってしまっているんです。離島航路の維持には、赤字そのものの縮小ももちろん積極的に図っていかなければならないと思っているんですけれども、その辺についてはどのように対応しますか。

○大仲浩二交通支援課長　陳情処理方針にも書かれておりますが、22の航路、17の離島航路事業者が定期運航し、それについて国、県、市町村で欠損補助をまずやっています。

それに伴って22航路の分科会というものがございます。そこで我々行政職員のほう出向きまして、３か年計画の中でどういったことをしているかということ聞いてございます。

中には、地元のフェリーを活用してクジラに関連した就航をするとかですね、そういったものに活用していきたいとか、時間外を減らしながら、改善していきたいと声も聞いていますので、そういった中を、１つでも２つでも改善できるような形で次年度につなげていく取組を今後とも続けていきたいと考えております。

以上です。

○山里将雄委員　終わります。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑ありますか。
新垣淑豊委員。

○新垣淑豊委員　ありがとうございます。
18ページお願いします。
「公共交通機関は、利用者のニーズに合った路線、時間他、便数を配置し、」というふうにありますけれども、これがどのように決まっているのかということで、いろいろなところと協議していますよという話だと思うんですが、公共交通機関というところなんですけれども、実際民間がやっているわけですよね。どれぐらい行政からの意見を聞いてくれるんですか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　お答えします。
公共交通、バス事業者は民間というところで、やはり赤字路線とかが出てくると、彼らとしてもこの営業上厳しいところは撤退したいという話は出てきます。
やはり我々としては可能な限りその路線の維持というところに取り組んでほしいということで、赤字補塡の事業とか、運転手が足りない場合は確保に向けた支援とか、そういった経営面でのサポートもさせていただきながらできるだけ維持していただきたいとか、市町村とか、いろいろなところの声を聞いていただきたいということは言うことはできるんですが、やはり強制力という面ではなかなか厳しいところがあるので、そこは支援とセットでいろいろ御相談するという形で意見交換しているというところになっています。

○新垣淑豊委員　それを聞くと、何か公共ではないのではと思うことがあるんですけれども。例えば、路線の再編などはしっかりと意見を述べて、それを聞いていただける環境にあるんですか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　路線については、今我々県も、バス事業者４社のほうとも少し話をしていて、やはり彼らとしても、今のままのバス路線を維持するのは厳しいというところもあるので、再編したいんだけれども、バス会社だけで再編の協議をすると独禁法に抵触するというところで、県も入って少しここの辺りは一緒に議論していきましょうというところにはなっていますので、今年度から具体的な路線再編に向けた話が進められるということで一応考

えています。

○新垣淑豊委員　例えばもちろんバス会社が、先ほどおっしゃったように、利益がないとこの企業続かないので、利益を出すということは分かるんですね。

ただ、公共と言っているからには、何が一番その公なのかというところを県自体が持っていないといけないはずなんですよ。

例えばこの路線をどういうふうに変えるべきなのかとか、ここに今人流があるからここに増設するべきだとか、例えばここは重なっているから分散させなければいけないとか、特に那覇から伊佐までがもうすごいバスが重なっている部分があるじゃないですか。

だからあの辺りも含めて、例えばこの辺りに結節点をつくるとか、そこに上屋ではないですけれども、ちゃんとバスを待つところを造るとか、こういうところというのは、実際に沖縄県として、その構想を持ってらっしゃるんですか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　お答えします。

県ではその基幹バスシステムの検討を進めていまして、那覇－伊佐間で沖縄市の方面で基幹バスルート、基幹急行バスを走らせています。

ただここもおっしゃるとおり、伊佐までの路線の重複が非常に多いというところもあるので、そこの路線から、まずは共同運行という形で、まず一緒に取り組んでいただくとか、そういった形でなるべくこの重複する部分を減らして、そうではないところに少し人を配分していくとか、そういった形で再編をしないとなかなか難しいというところもあります。

この部分というのはやはり県のほうが入って、しっかり意見を言っていかないと、なかなか事業者さんも難しいと思いますので、この辺りは、県のほうも先ほどの伊佐周辺にある拠点の設置も含めて、何か具体的な計画があるわけではないんですけれども、必要性というのは非常に認識をしていますので、その方向で進めていきたいというふうに考えています。

○新垣淑豊委員　例えば今であれば、いろいろなデータを収集する、そのデータについても、確かＧＴＦＳというバスデータの収集方法、統一フォーマットがあるという話を聞いているんですけれども、例えばそういったものをしっかりと活用して、そのほかにも、携帯会社からの人流データとか、ああいうものを活用して、県なりのビジョン、計画を立てて、あとどこまでこのバス会社として、民間として乗れるかというところに持っていかないと、多分そのバス会

社も、ある意味採算取れるところをつくりたいわけですよ。

だけど公共ですし、やはりモノレールなんかも最初は絶対赤字だと言われていたんですけれども、それが黒字に転換したじゃないですか。

そういった形でやっていれば、ちゃんとしたコースがあって、例えばモノレールだと３両編成にしました、多少値段は上がりましたけれども、適正な料金設定をしてやっていけば、採算を取れるようになりますし、もしくは、ある意味公共ですので、そこはしっかりとサポートするというところも必要だと思うんですね。

なので、沖縄県全体として、どういったコースをつくるとか、そこのビジョンをちゃんと持った上で、交渉に当たらないといけないと思うんですけれども、その点はちゃんとされているんですか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　お答えします。

県では、都市交通マスタープランとか、そういったものを都市交通計画の基本計画とかも持っておりますけれども、今回委員がおっしゃるように、沖縄の今後の道路もどうするかというところも含めて、後ほど御説明します、次世代交通ビジョンの中で、しっかり整理をしていきたいなと思っています。

特にデータに関しては、バスの乗り降りの状況、ＯＤデータであったりとか、パーソントリップ調査を沖縄県かなりやっていますので、そういった人の流れを実際に見ながら、そこのバスの運行に生かしていくというのが非常に大事だと思っていますので、この辺りバス事業者さんからも運行データも出していただいて、それをうまく活用してバス路線の再編につなげていくという方向で、バス会社事業者と協議、検討していくこととしています。

○新垣淑豊委員　なかなかですね、そのバス会社さんからのデータをいただくというのが難しいという話を聞いたことはあるんですけれども、そこはもう順調にいっているという認識でよろしいですか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　大分時間かかっておりますけれども、徐々にデータを出す必要性などは、御理解いただけていますので、引き続き相談しながら進めていけるかなと思っています。

○新垣淑豊委員　あとすみません、ここからちょっと外れるかもしれませんけれども、今、観光のほうでレンタカーの問題というのが取り沙汰されたりしています。

陳情で上がってきたのは、空港での受渡しというところなんですけれども、沖縄観光にいらした際に、どうしてもレンタカーのステーション、豊崎のほうとか、近隣にあるところにバスで移動して、そこで大分待つと。長いときは１時間半ぐらいになってしまうというところがあって、それが非常にストレスになるという話もよく聞くんです。

例えばそのレンタカーの集積地をつくるのか、もしくは例えばそのホテル、宿泊所でこの引渡しができるようにするとか、こういった取組とかについても、ぜひ沖縄県としても、僕は進めるべきではないかと思っているんですね。

そのシームレスな沖縄の移動という意味で、その沖縄での滞在時間が長くなるとか。例えばホテルまでは、その地域のホテルの方々がバスを出してくれてそこまで行く。実際に、大きな荷物をバスに入れてそのままホテルまでできるようになれば、非常に子連れの方とかでもストレスなくいけると思うんですけれども、こういった取組というのもこの公共交通で考えられているんですか。

○沖口尚之交通戦略推進課班長　県では北谷のほうに、観光２次交通の交通結節点を設けておりまして、那覇空港から直接北谷まで行けるような取組をしております。

那覇空港のほうでも、空港の乗り場の再編ということで、今まで乗り場がまとまっていたのを、方面別に整理するという取組をしておりまして、公共交通を観光客の方にも使っていただくという取組をしております。

以上です。

○新垣淑豊委員　ありがとうございます。

おっしゃるように北谷ゲートウェイ、これとてもいい取組だなと思っているんですけれども、もっともっとその先という感じで、それぞれの例えばホテルとか近隣のところが組んでできたら、もう少しシームレスに行くんじゃないかなというふうに感じていて、こういった取組に対して何かしらサポートするとか、こういった構想というのはあるんでしょうか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　お答えします。

県としては、北谷ゲートウェイのような形で交通結節点があちこちにあると非常に便利になるんだろうと思っています。

今県のほうでは、北谷ゲートウェイやっていますけれども、これもやはり中南部、もう少し増やしていきたいですし、北部というところで置くと、国のほうが名護にバスターミナルを今検討していますけれども、我々としては、うる

ま市から石川のインターの近くに、そういう交通結節点をつくりたいという御相談を受けていますので、そういったところで県のほうが、例えばここまでは高速バスで移動して、そこからレンタカーに乗っていくようなステーションみたいのができると、恩納村のホテルの方々も、そこまで送ればいいだけなので、非常に便利になるのかなと思っています。

そういった観光との連携というところも、今後交通政策の中で、少し進めていきたいなと思っています。

○新垣淑豊委員　私もですね、結構バス使う派なんですけれども、バスを使うときに、やはりネックになっているのは定時運行なんですよね。

どうしてもやっぱり渋滞があると。本当にバスが来ているのかどうかも分からないとかというケースがあったりするので、先ほど言ったようにレンタカーというのも非常に増えてきていますし、沖縄の渋滞をつくっている要因の一つだとも思っています。

なので、今おっしゃったように、そこの地域まで行ってそこから先はレンタカーを使っていただくとか、そういった形をどんどん推奨するようにしていただけると、特に都市部、那覇市内の渋滞というのは非常にきついので、その辺が解消できるようになるのかなというふうには期待しております。

先ほど言ったように、例えば、今であればこのＡＩを使った路線の再編とか、そこを実際に、仕組みとしてできるようなものを組み合わせていただいて、もう本当渋滞でのロスというのがいろいろな意味で影響がありますので、そこが解決すると、もっと沖縄の滞在とか、沖縄の我々の生活も楽しいものになると思いますので、ぜひお願いいたします。

最後にですけれども、これちょっと、確か本会議でだったと思うんですけれども、バス賃のサポートを大学生にまで拡充するという話がありました。これはどこまで話が行っているんですか。これ本当に庁内で議論されている話なのかというのを教えていただきたいです。

○大仲浩二交通支援課長　令和６年度にバスの無償化事業がありました。令和７年のバス半額実証がありました。今年度バス交通困難者という形で、学生、障がい者、高齢者の5000人のモニターという答弁したときに、大学生が多分出たと思います。

それに対して運賃とかそういったことは今なくて、モニター対象に大学生がいますよと、学生の対象に大学生、高校生、中学生が入っていますという形で答弁したと認識してございます。

以上です。

○新垣淑豊委員　それであるならば、今交通困難者ということで、将来的にはそういったところまで拡充をするということを想定してそのモニターを募集しているのか。それともとりあえず調べてみたよというレベルなのか、どの辺りなんですかね。

○大仲浩二交通支援課長　これの背景にはパーソントリップの中で、14％の方が送迎で車を使っていますというデータがございましたので、かなり経済損失も大きいことから、まず７時台から８時台のピーク時間、通勤、通学の中に、親の送迎がかなり多いという形から、ここでモニターをまずやって、どういう効果が出るかというのを今年度実施をしたいということで、この交通実証事業という形で考えてございます。

以上です。

○新垣淑豊委員　分かりました。

先ほどおっしゃったように、いろいろな立場の方々が使いやすい公共交通があると、非常にいいなと思っているんですけれども、これやはりそこには予算の兼ね合いもあると思うんで、この辺りをですね、将来的にどのレベルまで考えているんですか。

今、例えば中学生、高校生、ここは無償化していきましょうという話だったと思うんですけれども、その後は何か話出ているんですか、今の県政の中で。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　沖縄のバス運賃、非常に内地と比べると高いというところがあって、具志川から那覇まで来ると1000円とか、ちょっと行くだけでもやはり500円ぐらいかかってしまう。

やはり公共交通になかなか転換できない要因の一つが運賃の高さだろうというふうには認識していまして、沖縄県の離島に関しては離島の交通コストの低減という形で新幹線並みとかさせていただいていますけれども、本島のバスの移動も、やはり内地の鉄道とか、そこぐらいまではいかないまでも、今よりもぐっと落とさないと、なかなか公共交通に転換できないんだろうなというところは思っています。将来的な話になると、その運賃全体の低減をできないかということで、国のほうに対しても政策提言を先日発表した中に、やはり運賃負担の低減を求めていきたいなというところはございます。

以上です。

○新垣淑豊委員　ぜひお願いします。
以上です。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑ありますか。
大浜一郎委員。

○大浜一郎委員　22ページの陳情第124号ですけれども、この竹富町のサーチャージの問題ですけれど、ソフト交付金を使っていたのではないかなと思うんですけれども、これ重点支援地方交付金に変わったんですか。

○大仲浩二交通支援課長　昨年の11月補正から計上していますけれども、そのときも重点交付金でございます。
以上です。

○大浜一郎委員　これ単年度予算でしょ。
独自にこれ、自治体の個別の制度を設計して実施するというふうになっていますよね。これを原資にしていて大丈夫なのかというのが１点と。
前回は12月までは何とかやるけれども、12月以降は何とかという答弁で終わっているわけよ。12月以降に関しては、大丈夫なんですかというのと、サーチャージというのは今後どのように変化していくか。もうこれ世界情勢に左右されてしまうから、これちゃんとできるのかということ。原資の問題も含めて大丈夫ですかということをちょっとお聞きしたい。

○大仲浩二交通支援課長　まず１点目の12月までだったということですが、竹富町が４月にサーチャージを４段階に上げたことは承知してございます。５月、６月、７月も今４段階ということで、我々昨年度の11月に３段階での補正計上でしたものですから、足りないだろうということで今年度の補正では、12月分までの予算は拡充した形で計上してございます。
もう一点の今後の重点の効果としてどうなのかという御心配の件でございますが、九州知事会で玉城知事のほうが発言した内容でも、サーチャージの引上げに対する負担軽減措置、中小企業の経営安定化に向けた支援、さらには医療対策等々で伸びている中で、サーチャージについても必要ですよということは述べていますし、答弁でも答えましたが、全国知事会等も通しながら、今後、重点交付金のほうの活用、継続のほう求めていきたいと考えてございます。

以上でございます。

○大浜一郎委員　だからね、これ本来は運賃に含めたほうがいいということで、実は僕も何回か直接会って話している。だけどこれなかなか難しい。難しいので、これやらなければいけないんですよ。

なので、これ重点支援交付金を原資とばかり見ていて、これで来年の予算できちんとこれがうまくいくのかねと。原資の在り方というのを考えていかないと。額として今どれぐらいだったっけ。

○大仲浩二交通支援課長　サーチャージに対する額は１億1000万円程度を計上してございます。

○大浜一郎委員　だからこれを継続することを前提で何とかと言っている場合ではなくて、今ぐらいからそれなりのことは考えておかなければいけないので、そこをしっかりと見据えた取組をしてほしいんだけれども、そこどうですか。

○大仲浩二交通支援課長　22航路のうち、八重山の竹富航路の場合は、２社が競合していることから、国、県、町の欠損補助対象ではないという形になっています。

そこで、竹富町のほうが、町独自の支援ということで町民負担かけないように、超過している事業に対して県が支援をしてほしいという意見がありましたので、そこに重点交付金を活用してまずやっています。

今おっしゃるとおり、その事業が今後もどうなのかということもありますので、先ほど述べた分科会の中で竹富町長と話しながら、今後勉強会していきましょうということでやっていますので、我々も足を運びながら竹富町とも意見交換していきたいと考えてございます。

以上です。

○大浜一郎委員　知事会で発言するのはいいんだけれど、まずそれがちゃんと実態として効果あるのかという話だから。ここら辺の重点交付金は、地域の自治体の個別の事情、制度設計によって実施されるという性格のものだから、しっかりこれは制度設計して、納得いくような取組をしていただきたいなというふうに思います。

次ですね、23ページの陳情第131号の５の交通コストの負担軽減事業なんで

すけれども、これ利用者数と利用額の推移というのはかなり上がってきているというふうに聞いているんですけれども、基本的にはこれ、国のほうに予算が移行しているので、今後利用者、利用額が増えるといった場合にフレキシブルに対応するような、例えば県からの関与の度合いというのはどういうふうになっているのか。

○大仲浩二交通支援課長　平成24年度からこの事業始まりまして、議会答弁でもお答えましたが、令和７年が114万人で過去最高値でございます。

それも踏まえ、令和７年度が内閣府の直轄事業になりましたので、５月、６月とＺｏｏｍでございますが、内閣府のほうとも今調整を頻繁に行っておりまして、拡充ができるのか、予算はどうなのかという現状のデータを内閣府には随時投げながら、ここの航路が今値上げしたいですとか、そういった事前協議を内閣府とも情報共有しながら意見交換会を２回ほどやってございます。

以上です。

○大浜一郎委員　これ、大体今までこれぐらいだったからこうだろうということでの予算措置を前年実績でやるんだろうけれども、今後、これが上がったときに利用者が増えてくるというのは活発になったということにも言い換えられるので、だから上がったときにはフレキシブルに柔軟性持った対応が国のほうでできるのか。

今までは一括交付金の中での問題だったから、柔軟性は何とかできたんだろうけれども、この辺がね、我々国のほうに持っていけと言った側だから。

要は、これ止められないよと。これ決してやめられる話ではないからねということであったんだけれど、柔軟性の問題……。会議を二、三回やっているというけれども、これちゃんと対応しないとよくないからね。そこ、自信持って取り組んでいるだろうね。どうなのか。

○大仲浩二交通支援課長　国のほうとの意見交換会の中でやはり感じたのが、例えば、座間味航路ってどこにあるんですかみたいな形で、本当に現場が分かっていないという向きがありましたので、ぜひ、こちらにも出向いて現場を見ていただきたいなと我々思ってございます。

ただ、やはり、フレキシブルにこれまでできていたことが、国の直轄事業になった結果、予算が落ちないような形で我々も丁寧にリアルであったりとかＺｏｏｍで行いながら、国の関係者の方と調整していきたいと考えてございます。

以上です。

○大浜一郎委員　了解。

29ページの陳情第47号のほう、与那国の赤字補塡の件でありますけれども、赤字補塡額というのは経年でどんどん増えていっているんですか。

○大仲浩二交通支援課長　先ほどちょっと見ましたが、令和６年度分が5494万で、３年度、4年度は、たしか町の負担はなかったと理解してございます。

今年度が計画時で１億6000万上がったことから、こういった陳情が出てきた。その結果我々は、重点交付金を入れて、例年どおりの金額に収まっているという理解でございます。

以上です。

○大浜一郎委員　これ県と町の負担割合というのはどうなっているんですか。

○大仲浩二交通支援課長　国がまず２分の１の補助をします。残りを県と町でやりますというのが本来の要綱上での計画値ございますが、国のほうが２分の１ではなく、予算の範囲内とか、全国の平均値の２分の１という形になるので、基本的には国のほうの補助率が大体３割から２割とかという形になって、県と町のほうにその分の負担が大きくなるような今現状となってございます。

以上です。

○大浜一郎委員　なので今どれぐらいの割合で、やろうということにしているのか。

○大仲浩二交通支援課長　先ほど言った令和６年度の5494万8000円の場合、国が22.4％で4757万円、県が51％で１億900万円、町が25.9％で5100万円という形で、総額約２億1000万円という形になってございます。

以上です。

○大浜一郎委員　与那国町の財政力からいって、やはり5000万は大きいと思うので、そこをどう調整していくかというのは、これは割合の問題だから、話合いで何とかできないことはないよね。これ何とかなるのかな。

○大仲浩二交通支援課長　そういったことでここに書かれている重点交付金を

使って、整備外注費、燃料費、今年追加補正で３億円ほど計上しました。
その中にはやはり為替の変動だとか、燃料費の高騰ということを、ＲＡＣのほうからも意見を聞いていますので、それを我々として議案の数字を今回追加補正しましたけれども、必要に応じてここについてもどういう形で対応できるか調整していきたいと考えてございます。
以上です。

○大浜一郎委員　なので目標とする割合はどれぐらいか。

○大仲浩二交通支援課長　要綱に従って国にやはり50％は持っていただきたいということで考えてございます。

○大浜一郎委員　目標を持った割合設定していかないと、話が前に行かないのではないかなというのが１点とね。これもうとにかくやめられないから、これ続けなければいけないので、これはしっかり頑張ってもらいたいと思いますし、この件はちょっと僕らも取り扱いたいというふうに思います。
それともう一点。これ機材が古くなってくると、メンテナンスの割合がものすごく増えていくんですよ。この機体の場合、塩害もあるし、部品の調達が海外なのでメンテナンスフィーにお金がかかると。なので本来は機材の更新をしたほうが、このメンテナンスに係る整備費、いろいろな部品の取替えとかにコストがかからないわけね。
そろそろもう更新の時期を過ぎていて利用しているのか。もうこれも僕、ある意味やらなければいけないと思っているんだけど、更新の際の県の補助の割合の問題とか、更新の時期を今どういうふうに、航空会社と話をしているのかということです。
古くなれば古くなるほどランニングコストが増えていくからコストが上がる。

○大仲浩二交通支援課長　お答えいたします。
委員おっしゃるとおり、十数年前に買った機体がもう10年超えているものですから、機体の老朽化に伴うこと、塩害に伴うこと等で、ＲＡＣのほうから整備修理費が高騰していることは聞いてございます。
それに伴って、10年前もそうでしたけれども、国が75％、県が25％の協調補助を行っていますので、６月30日にも離島振興協議会のほうから要請が県にございまして、そのままの足で彼らも、国土交通省のほうに機体の更新という

形をして行ってございます。

我々も離島の首長さんと一緒になりながら、新しい機体の方針について、今一緒になりながら、検討して前向きに進めているところでございます。

以上です。

○大浜一郎委員　これは本当に重要な課題として取り扱っていただきたいなというふうに思いますし、また我々もこれについてはしっかりと対応させていただきたいなと思います。

いずれにせよ離島の交通を維持していくには、基本的な支援策がないと成り立たないというのはもうこれは当たり前の話なので、あそこに定住住民がいる以上、しっかりやっていかなきゃいけないので、この辺のところはフレキシブルにかつ充実した支援ができるように頑張ってもらいたいなと思いますが、企画部長、最後なんかメッセージをください。議事録に残したい。

○武村幹夫企画部長　今のＲＡＣの機材更新についても、関係市町村さんと意見交換させていただいています。

この村長さんとかがよく言われるのは、やはり航空路線というのはもう本当に離島の命綱だよとおっしゃっていて、この言葉をしっかり心に留めて対応していきたいと思います。

以上でございます。

○大浜一郎委員　ありがとうございます。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑はありますか。

新里匠委員。

○新里匠委員　30ページ、陳情第52号の４、海員船員の政策諸課題に関する陳情についてでありますけれども。

交通支援課の処理概要で、島嶼県である本県においては、船員の確保・育成は重要であるというような処理概要がありますけれども、全体的に見ると、船員になるための啓発はやっていますよというような話の中でですね。

ただ、僕が見ると、これをやっているから将来船員が増えるだろうという処理概要にしか見えないなと思っています。

この船員の年齢分布というのは、今確認していますか、分析は。

○大仲浩二交通支援課長　令和５年度の離島航路17事業者に対するアンケートでございますが、280名いますよと。そのうち、有資格者が70代が６名の３％、60代が19名の９％、50代が46名の22％、40代が68名の33％、30代が44名の21％、20代が25名の12％となってございます。

以上です。

○新里匠委員　もうこのままの育成状況の中で、将来においても、この、県内の輸送についてというのは、滞りなくできるという認識ですか。

○大仲浩二交通支援課長　我々も令和５年度から船員確保に向け――水産系は国のほうが行っておりますが、水産系以外の高校生の就業体験というものを行っておりまして、参加者が令和５年が４名、令和６年が５名、令和７年が10名と年々多くはなってきていますけれども、その３か年の19名のうちに、離島の航路に勤めた方が２名います。あと海技短期大学に進学した方が１名、海洋大学に進学した方も１名ございます。

そういった中で、２名の方を分析していくと、離島航路のあるところの高校生だったんですが、自分のお父さんが船員をしていて、お父さんみたいになりたいから自分もやりたいんだと、水産系に行きたかったけれども、離島を離れることがやっぱり嫌だったから、地元の学校に変えましたと。６月15日に県のホームページで、離島の船舶の就業体験の募集していますけれども、そこのＹｏｕＴｕｂｅに載ってございます。

なので我々、今年度それにプラスアルファで専門学校にも声かけを行いながら、やはり離島に根っこがある子どもたちにぜひ離島に入って、自分たちの島を守るような船員になりませんかということをもう一度アピールしていきたいなと考えてございます。

以上です。

○新里匠委員　同じ人なんで、外国人でもいいのかなと思ったりする人いると思うんですけれども、そこはいかがです。

○大仲浩二交通支援課長　これも船舶事業者のヒアリングしたんですが、やはり水産系、沖縄であれば水産高校、あと宮古総合実業さんがありますが、そこに勤めている方は全然レベルが違うんだと。その方たちが即戦力で来るのはありがたいと言っていますが、やはり彼らも、全国の船舶事業者から引く手あまたの状況であると。

なので我々としては、水産系に行っていない高校生の方でも、水産の船舶ということをまず知っていただいて、資格がなくてもまずは荷物の積卸しからの作業員でもいいから経験しながら、行く行くは海技免許取って、船員になっていただきたいという形でこの事業を行っていますので、今後とも周知広報を行っていきたいと考えてございます。

○新里匠委員　今の水産高校、沖水と宮古総実の話が出たので、そこの昨年の進路なんですけれども、専攻科17人が、その水産、船員系のところに行っている。高校は14人行っている。ただ、専攻科は多分十二、三人ぐらいは、県外に就職しているという状況だと思います。

私が、外国人でもいいのではないかというようなことを言う人がいるけれどもどうかと言った意味はですね、やはりこれ、内航路に関しては日本人でなければいけないわけですよね。

実際、駄目かというと、外国人でもいいけれども在留資格の制約とかがあって、その中で就労ビザに内航路の船員は外国人が含まれていないというところがあるということと、もう一つは経済安全保障と安全輸送という部分で、その確実な運航と保安の観点というところで、内航の部分について、カポタージュとかいろいろあるというその前提もありながら、やはり日本人でなければいけないということがあって、そういう意味では沖水と総実があるという部分はやはり沖縄は離島県なので、そこは重要性があるからここに２つあるんだというようなことと認識しておりますけれども、県は、どう考えていますか。

○与志平昂県立学校教育課指導主事　県立学校教育課で沖縄水産と宮古総実の関わりとして、担当主事はいるんですが、今回私はバス減便の関連でこちら来ていますので、すみません、明確なお答えができないです。

申し訳ありません。

○新里匠委員　この船員を増やしていくという技術者、海技士等も含めて、増やしていくということについては、このハードルは何かというところ、文教厚生委員会のほうで話をすると、やはり増やすには船が１隻しかない。定員が60名だということで、これ以上は増やせない状況だということがあるという話があってですね、僕が聞いた感じだと、教育委員会は増やすということは全く考えていないというように受け取りました。

しかしながら、これ今陳情を出しているのが全日本海員組合というところであるのと、先ほどの世代別の分布を見ても、バランスがいいとは決して言えな

いのかなと思っているので、それに加えて、専攻科を出た人は、１回県外に行くというような話があるので、やはりその戦略的に増やしていく、もっともっとその海運というものを沖縄の産業の柱にしていくというようなビジョンがなければ、やはり今言うような陳情には応えられないのではないかなと思っているんですけれども。これは教育委員会、またはやっぱり教育をするところがやはりその出口としての、人がいなければ確保もできないし、そこにものがないと育成もできないんですよ。そこのパイを増やして産業に結びつけていくという、大浜委員がよく言う横串のところをやっていかないと、達成できないと思うんですけれど、これは企画部長、どういう感じで認識をしますか。

○武村幹夫企画部長　お答えいたします。

確かに島嶼県でございますので、この船員確保というのは重要だと思います。

この部分の人材育成については、少し教育庁とも話をさせていただきたいと思います。

以上でございます。

○新里匠委員　最後にちょっと確認をしたいんですけれども。

先ほど、水産系の学校を出ていなくても、この海技免許とかを取れたりするというようなそのニュアンスの答弁があったかなと。要は、その高校を出ていなくても、その道に行って免許を取ることができるよというような話あったんですけれども、これに対するバックアップとか、沖縄県内でそれができるような仕組みがあるのかどうか確認したいんですが。

やはり沖水とかに行くんでしょうか、そこは。

○大仲浩二交通支援課長　普通の方が船舶事業者に入った場合、すぐは海技免許取れませんので、先ほど言った積卸しの手伝いをしていきながら、県外での研修をしたりだとか、将来的にその経験が進んだ後の海技試験を取るための試験の費用については県のほうで補助を行ってございます。

以上です。

○新里匠委員　ただやはり、働いた実績を基に免許を取るというのは、やはりハードルが結構どの業種も高いと思うので、それはしっかりと宮古総実、沖水というところのパイを増やすことが一番重要だと。

八重山のほうからも、水産科の設置要望も出ていますので、そこも含めて、

しっかりと、先ほど企画部長は、教育庁とも話をしてくれるということだったので、しっかりとお願いしたいと思います。

以上です。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑はありますか。

下地康教委員。

○下地康教委員　どうもお疲れさまです。

１点だけですね。19ページですけれども、八重山圏域と宮古圏域を一体とみなす離島住民割運賃の適用というところですけれども。

まず離島運賃の適用の対象者といいますか、その適用条件、それはどういうものになっているんでしょうか。

○大仲浩二交通支援課長　この交通コストの低減事業につきましては、定住条件の整備を図る上で離島住民の交通コスト負担を軽減することが重要という形の答弁でございますので、基本的に、宮古にいる方であれば、宮古－那覇、宮古－石垣と、地元に根っこがあるところがまずその条件となってございます。

以上です。

○下地康教委員　この条件の内容というのは、離島に住所を有する人、それと離島の住民登録を受けている人、一定の条件を満たす児童生徒というふうになっていると思いますけれども。

ここで例えば、石垣の方がほかの離島に行くというのは離島割が適用と。だけど、石垣の方が那覇に行って、那覇から宮古に行くという場合はこれが離島割だと適用されないというところですね。宮古もそうなんですけれども、那覇経由石垣というのはもう離島割が適用されないという形になると思うんですね。

それでやはりこの陳情の中では、圏域で離島割を適用していただきたいということですよね。

今までの離島割の割引率、例えば宮古だったら、宮古の住民である場合は４割という話だったんですけれども、例えば宮古の人間が那覇から石垣に行くという場合は、４割ではなくて、例えば３割であるとか、２割であるとか、そういったふうな適用というのは考えられないのかなというふうに思うんですけれども、どうなんでしょうかね。

○大仲浩二交通支援課長　今の御提言というのは、例えば石垣にいる方が、宮古に行って、那覇に行った場合、同じ根っこではなくても、そのまま行ったほうが経済的にもいいですし、圏域もいいですよねと。ただ現状は、石垣から宮古に行ったら、那覇に行くんではなくて、石垣に帰って、それから行くので、その１路線分コストがかかっているでしょうという御理解だと私も認識いたしております。

そういった中で、我々としても、先ほどから内閣府と意見交換していますという話をしていましたけれども、ここの話も出してございます。

支援の拡充という形で実際に費用が上がるのか上がらないのかということもしながら、シミュレーションもしていかないと、コストにはね返ってきますので、そこについては内閣府のほうと今意見交換のテーブルに載ってございます。

以上です。

○下地康教委員　先ほど言いましたように、今までの離島割が４割と、要するに自分が住んでいる離島から移動する場合ですね。

だけどこの圏域内で、そういう別の離島から別の離島に移動する場合は、今までの割引よりは低く島民割をして活用できるというような方法を、ぜひ検討していただきたいというふうに思っておりますので、この辺りはどうなんでしょうかね。

○大仲浩二交通支援課長　先ほども申し上げたとおり内閣府と勉強会しています。

今、おっしゃいましたそういったことを今後ブラッシュアップしながら、意見交換を続けていきたいなと考えてございます。

以上です。

○下地康教委員　最後にこういう、今までの４割の離島割で必ずやりますよという考え方ではなくて、もうちょっと柔軟に、いろいろなケースを考えながら、離島の人間が動きやすいような形を取っていただきたいというふうに要望いたします。

以上です。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑ありませんか。

糸数昌洋委員。

○糸数昌洋委員　１点だけ、すみません。

先ほど29ページの与那国路線の件で、欠損補助の案件ありましたけれども、この補助対象航空路線というのは16路線ぐらい多分あったかと思うんですけれどもね。

今回処理概要の中に、先ほどちょっと触れておりました実績値の費用に基づく補助額算定、現状は平均的な標準額の実績の低いほうの数字が取られて、実質二、三割しか国の補助は充当されていないという意味では、やはり県や地方の負担が大きくなっているという意味で、非常にここは求めるというのは、大事なところだと思っています。

これ鹿児島、それから長崎県とともに確保を求めているとありますけれども、この辺の鹿児島、長崎含めての現状と、それから実績に基づく補助額算定、適用の見込み、この辺ちょっと教えていただけますか。

○大仲浩二交通支援課長　航路には離島航路の法律がございますが、離島の航空路については、たしか平成22年ぐらいに議員立法かなんかを提出したんですが、国会で廃案になったという形で理解してございます。法律がないという形で、まず行われていると。

なのでこういった全国知事会の40都道府県の長崎県、鹿児島県等々のメンバーと一緒になって、法律の整備をぜひお願いしますということで、要請をしているというのが背景にございます。

以上です。

○糸数昌洋委員　これから、先ほどの実績値に基づくこの辺の補助適用というのは、これから求めていくという理解でよろしいんですかね。

○大仲浩二交通支援課長　全地協では行っているんですが、県としても様々な機会を捉えて、国に対して要請とか要望等は行っていきたいと考えてございます。

以上です。

○糸数昌洋委員　分かりました。

終わります。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑ありませんか。

（「質疑なし」と呼ぶ者あり）

○當間盛夫委員長　質疑なしと認めます。

以上で、鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充に関することに係る陳情に対する質疑を終結いたします。

休憩いたします。

説明員の入れ替えをお願いいたします。

（休憩中に、説明員の入替え）

午後３時57分休憩

午後４時15分再開

○當間盛夫委員長　再開いたします。

次に、本委員会付議事件に係る次世代交通ビジョンおきなわ骨子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。

武村幹夫企画部長。

○武村幹夫企画部長　それでは、引き続きよろしくお願いいたします。

付議事件調査次世代交通ビジョンおきなわ骨子について、御説明いたします。

本日は、配付しております資料について御説明した後、委員の皆様から質疑をお受けしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

では、資料の内容については、交通戦略推進課から説明をします。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　今年の４月に新たに設置されました交通戦略推進課長の兼島といいます。どうぞよろしくお願いします。

本日の説明については、お手元に配っています別紙１次世代交通ビジョンおきなわ骨子の概要と、別紙２次世代交通ビジョンおきなわ骨子――こちらについては先にお配りしていると思いますけれど、今日の説明は、別紙３次世代交通ビジョンおきなわについての横資料、こちらで御説明を簡単にさせていただきたいと思います。

まず資料３の１ページを御覧ください。

次世代交通ビジョンは去年から取組を進めていまして、沖縄の交通分野の長

期ビジョンとして、戦後100年に当たる2045年を見据えたグランドデザインというような位置づけで進めていきたいと思っております。

策定のプロセスですけれども、昨年度は、ステップ０、ステップ１として、県民の方々との対話を重ねて、現状の課題とか、沖縄が目指す交通に関する未来像などを整理をしたというところです。骨子がその内容になっています。

今年度は、ステップ２、ステップ３として、地域ごとの交通の在り方、これ北部、中部、南部とか、圏域に分けて、どういう交通の在り方がよいかとか、地域ごとにその目指すべき交通に向けて、どういった取組が必要かというところをステップ３で議論していきたいと考えております。

２ページをお願いします。

昨年度実施しましたステップ１の県民意見を踏まえて、人々の移動を切り口にして、沖縄が目指す未来像をというのを整理したものになっています。

未来像には県民の様々な意見を集約して、活動機会の確保、自己実現、地域の活力、安全・安心、社会の持続性、この５つの観点から目指すべき未来像というのを設定をしたところでございます。

今年度は、この５つの未来像を踏まえて、各地域においてどのような交通の在り方がいいのか、その実現に向けた取組として何が必要なのか、この辺りを県民の皆さんと議論を深めていくということとしております。

３ページを御覧ください。

今年度その策定ビジョンの検討の進め方でございます。

今年度はステップ２として、地域ごとの交通の在り方を市町村職員の皆さんとのワークショップであったり、今月25日に予定しています県民ワークショップ、こういったものを開催しながら整理をしていきたいと思っています。

ここで整理した移動に関する困りごとも含めて、交通の在り方を整理して、ステップ３ではステップ２で整理したその議論を深めて、さらに取組の方向性までしっかり議論していきたいとしております。

ここにおいてはＷｅｂのいろいろなアンケートとか、ワークショップに参加できない県民の皆さんの声も幅広く聞いていこうというところで、いろいろなところで機会を捉えて、この交通に関する意見を取っていきたいと考えております。

次の４ページお願いします。

昨年度の県民との対話の中でいただいた主な意見を御紹介したいと思います。

全てはできないんですけれども、例えば上から１番目の高速バスを新幹線とみなして最大限活用してほしい。

通勤時間帯は沖縄インターチェンジから那覇まで10分間隔で運行して、30分以内で那覇までの移動が可能となるのではないかといった御意見であったり、２番目の出退勤、通学、下校時の時間帯のバスレーンの時間帯に、もっとバス路線の運行頻度を拡大してほしいというような意見もございます。

やはり運転手不足によって、バスの減便などが最近増えてきていますので、県民の皆さん、必要なときにバスに乗れるよう、バスの運行をもっと増やしてほしいというような声は、非常に多いのかなというふうに理解しております。

次、お願いします。

実際ビジョン、これからどういうふうなアウトプットで考えているかというところを御紹介します。

５ページになります。

こちらは現時点での次世代ビジョンの構成案として、第１章から第４章まで、今ございまして、１章、２章は昨年度整理した沖縄の未来像とか、そういったものを書いていくと。３章で今年度取り組むステップ２、ステップ３で、各地域の交通の在り方であったりとか、交通渋滞の解消に向けた取組、交通空白地域の解消に向けた取組、さらには県民意見を集約して、将来の沖縄の公共交通ネットワークの概略図みたいなものまである程度お示しできるかなというところで、今検討を進めているところでございます。

次のページ、６ページをお願いします。

地域の交通の在り方としてどういう議論をしていくかというところなんですけれども、地域の交通にどういった課題があるのかとか、そういったものを踏まえて、結ぶべき地域間の移動をまず一つ考えていただいて、それをこの移動を担う交通の役割についても整理をしていきたいなと思っています。

このときに、例えば、真ん中にあります中南部都市圏の交通渋滞であったりとか、人口減少で運転手の確保も厳しい中で、最近ですと交通空白の問題も顕在化していますし、こういった沖縄の交通が抱える課題も見ながら、各地域どういった交通サービスであったり移動環境が求められていくのかというところをしっかり議論して、そこに必要な公共交通とはどうあるか、そのために何が必要かというところの検討をしていきたいと思っています。

次、７ページを御覧ください。

こちらでは未来像の実現に向けた視点と書いておりますけれども、一口に交通といっても求められる役割は様々あります。

ここでは未来像の実現に向けた視点として８つ設定していまして、例えば交通渋滞から見た交通に求められる視点としては、移動時間の見通しがしやすいこと、いわゆる予見性とか定時性みたいなところであったり、移動時間の短

縮、要するに渋滞に巻き込まれずに早く着くようなそういったところの速達性といった視点も非常に重要です。

もう一つ交通空白からの視点としては、例えば子どもからお年寄りまで、誰もが移動できる環境であったり、バスとか自動車に限らず多様な移動手段、目的に応じていろいろな手段で移動できることが望まれる、こういう視点もあるかと思います。

そのほか移動時の安心・安全であったり、移動に伴う経済的負担、ここの視点も沖縄にとっては非常に大事かなと思っていますし、移動に関する情報の分かりやすさ、時間、そういった様々な角度から視点を設定して、議論していきたいなと思っております。

次、８ページを御覧ください。

今後の交通政策を進めるに当たってのポイントとなる、公共交通ネットワークの基本的な考え方を御説明したいと思います。

公共交通ネットワークについては、骨格軸となる都市と都市をつなぐいわゆる幹の交通というのと、都市と地域を結ぶ枝の交通、そして地域内の葉の交通というこの幹・枝・葉それぞれの交通について、しっかり整理していくことが非常に重要だと考えておりまして、本ビジョンの目標としても、やはり交通渋滞の解消、そして交通空白地域の解消、この２つを柱に、しっかり幹枝葉の交通にどういった役割が求められていくのかといったところも考えながら、交通システムを整理していく必要があるのかなと思います。

例えば幹とか、枝の交通で主にやっぱり定時性とか速達性が求められるということで、基幹バスであったり、鉄軌道、こういったものをうまく組み合わせて交通渋滞の解消をどうつなげていくのか、そういった議論を今後深めていきたいと思っていますし、葉の交通では、主に地域の足としての役割、利便性が求められていると理解していますので、そういった公共交通空白地域において路線バス、これを維持することが非常に厳しくなっている中で、住民の移動をどう確保していくのか、その辺りはやはり市町村であったり地域の皆様と一緒になって、考えていく必要があるのかなと考えています。

ここまでが、次世代交通ビジョンおきなわの現時点での説明となります。

９ページ以降、御覧いただきたいんですけれども、今後これから県が取り組んでいこうとしている鉄軌道とか、そういった主な交通施策の主要なものについて御説明をしたいと思います。

９ページ御覧ください。こちらは平成30年５月に発表しました沖縄鉄軌道の構想段階の基本計画書となっておりまして、起点を那覇、終点を名護として、この区間を１時間で結ぶために最高速度100キロ以上の専用軌道を有するシス

テム、こういうものを検討しているというところでございます。

右のほうはまだ概略のルートを書いているので、58号ルートであったり330号ルート、この２つを県のほうは、今、両方検討しているというところになっています。

右のこの絵の中で、この青い区間があるんですけれど、当初、この都市部はやはり住宅密集地もあり道も狭いということで、地下を通そうというところも検討したんですけれども、今はですね、やはりコストも抑えた工法がいいだろうというところもありまして、コスト縮減の観点から、道路上を高架で走らせた場合の費用対効果であったり、事業採算性、この辺りの検討も今進めているというところになっております。

次のページをお願いします。

10ページですね、こちら県が想定している交通システムでございます。

沖縄本島の骨格軸として走りますので、やはり速達性、ある程度速さも必要ですし、それなりに観光客とか、多くの県民の方々を輸送するという意味での大量輸送、この両方の機能が必要と思っておりますので、この辺りの速達性では名護－那覇間を１時間で結ぶというところも100キロ以上出るシステムが必要ですと。当然交通渋滞とかの影響受けない専用軌道を今考えております。

大量輸送に適用したものとして、小型鉄道程度の輸送力はどうしても必要なのかなと思っておりまして、下のほうに写真が幾つかございますけれども、今、県のほうでいろいろ検討しているモードとしては、鉄道であれば小型鉄道であったり、新交通システムとしてはモノレール、ＡＧＴ――ＡＧＴは無人運転の電車になります。ＨＳＳＴはこのリニアモーターで駆動するものですね。それとは別にＬＲＴ、トラムトレインと言われている路面電車のようなもの、こういったいろいろなモードを、それぞれメリット、デメリットあろうかと思いますけれども、県としても整備コストを抑えていこうというところで比較的小型で速度の出る新交通システムとしては、この真ん中にありますＡＧＴが望ましいのかなというふうに考えています。

内閣府のほうでは、このリニアモーターで駆動するＨＳＳＴで検討を行ってるというところにはなっています。

議会でも度々質問いただいておりますＬＲＴにつきましては、基本的に路面走行というところで、フィーダー交通とかそういったところでの可能性は非常にあるのかなと思っていますけれど、もし仮に南北軸を走らそうというのであれば、専用軌道を確保したりして、今時点で国内ではまだ60キロ70キロぐらいしか出せないと聞いています。海外では100キロ出るＬＲＴもあるということもありますので、専用軌道で100キロ走行することができるＬＲＴが沖縄に

しっかり導入できるということであれば、南部骨格軸での導入可能性についても検討はできるのかなと思っています。

ここは引き続き、いろいろ専門家の意見も聞きながら整理をしていきたいと思っています。

続きまして11ページをお願いします。

ここはですね、県で将来の鉄軌道の導入を見据えて本島の５圏域、支線ですね、フィーダー交通についてもしっかり今のうちから検討していくとしておりまして、圏域５個ありまして、北部、ここは名護のこれから整備するバスターミナルからジャングリアとか海洋博を結ぶフィーダー。圏域２としては沖縄市周辺とか泡瀬、北谷のエリアのフィーダー交通。圏域３では伊佐から読谷のほうまでのルートのフィーダー交通。圏域４としましては那覇から東側の与那原、ＭＩＣＥエリアのほうまでと南城市、あの辺りのエリアを１つのエリアとして検討しているところです。最後が糸満の方面ですね。豊見城、糸満方面のフィーダー交通と、この５か所について検討を行っていまして、いずれも将来の需要も見込んだ試算をしております。

大型ＭＩＣＥであれば、そこの利用を年間利用者数とか、ジャングリアのほうでも彼らが計画している利用者数の最大値を活用しながら、ちょっと今弾いています。

この青枠で囲っています利用人員、ここが大体この圏域ごとに想定される人員かなというところでして、多くて5000から6000程度ですので、やはりフィーダー交通ですと、路線バスもしくは連接バスのようなＢＲＴをうまく使っていけば、フィーダー交通に適したシステムとしては、ＢＲＴとかも非常に有望だなというところは確認ができております。

ただ一方で、やはり特に中南部のほう、この鉄軌道、縦軸の鉄軌道ではなく横軸のフィーダー交通もやはりＬＲＴとか機動系を走らせたほうがいいのではないかという声もありますが、やはり人口密集地を通るとか、ある程度人口が多い、需要が多いところを通らないとなかなかビー・バイ・シーも出ないというところがございます。

ビー・バイ・シーはやはり今後つくっていかないといけないというところで、県としましては、この圏域に所在するこの市町村のまちづくりであったり、そういう大型ＭＩＣＥのプロジェクト、こういったところとも、しっかり交通で連携をすることで、より多くの需要を取り込んでいくということが大事なのかなと思っていまして、こういったところを今後進めていきながら、フィーダー交通のシステムとして、ＬＲＴなのかＢＲＴなのかバスなのか、その地域に合った、ニーズに合ったフィーダー交通の整備をしていきたいなと考

えております。

次、お願いします。12ページですね。モノレールの延伸可能性調査です。

こちらもフィーダー交通の調査と並行してこれまで実施していまして、平成30年度、令和３年度に調査を行った結果がこちらになっていまして、Ａ方面から、Ｃ、Ｄ、Ｅ方面とございまして、豊見城－糸満線とか、那覇から首里駅―― 那覇のほうのこの南を通って首里に接続するラインとか、与那原方面への可能性、てだこ浦西駅から西原方面とかですね、あと、てだこ浦西から中城方面まで延ばしたらどうなるかというようなパターンで、いろいろ検討はしています。

やはり事業採算性、ビー・バイ・シーとか採算性ですね、収支にちょっと課題があるのかなというところがございまして、こちらも先ほどのフィーダーと同様、利用者の増加をいかに見込んでいくかが課題になっていますので、ここも市町村のまちづくり計画との連携、県民、観光客の需要増の取り込みをしっかりやっていって、費用便益が見込めるルートとか、整備手法ができないかというところは、引き続き検討をしていきたいなと思っております。

次、13ページお願いします。

こちらは今後鉄軌道を進めていく、ＬＲＴとかＢＲＴでもそうなんですけど、基本的に道路空間を走っていくというところになります。

渋滞が多い中南部の道路に鉄軌道とか導入して車道を潰してしまうと、かえって渋滞が発生するというところなので、そこはしっかり慎重に段階的にいろいろ考えていかないといけないと思っています。

そのために道路空間の再編をしていくというところが、今後、非常に大事なのかなと思っていまして、例えばですけれども、西海岸道路などのこのバイパス道路の整備がつながれば、58号の既存の渋滞が少し緩和されますので、そこにバスレーンをもっと延長したりとか、公共バス用の専用レーンをしっかり確保して、最初は歩道側にバスレーン引いていますけれども、内地のように、中央走行車両車線にバスレーンを寄せていくとか、こういうふうな形でしっかり公共交通用の道路空間、専用空間を今後確保していくというところが、将来の鉄軌道にも活用できるという意味では、これは今のうちからでも進めていかないといけないんだろうなと思っております。

まずはバスレーン。既に基幹バスで伊佐のほうまでございますので、ここを今後協力型バスレーンという形で、北谷方面、そして呉屋方面まで、少しバスレーン延ばしていくというところであったりとか、あとこの写真のほうにもありますが、バスが２つくっついて、多くの輸送ができるという連節バスも、この基幹バスルートでは走らせたほうがいいんだろうと思っています。実際走れ

るかどうかというところも含めて、この辺りは来年度以降、その辺の導入可能性も検証していきたいなと思っています。

次のページお願いします。14ページですね。

鉄軌道の整備に10年20年という期間を要しますけれども、中南部の都市圏の交通渋滞は待ったなしというところもございますので、まずは基幹バスをＢＲＴに高度化していくことで、58号線の速達性・定時性の改善を図っていきたいと。

ちょっとこのＢＲＴというのは聞きなれないと思うんですね。バスラピッドトランジットの略語になっていまして、従来のバスと比べて、この走行空間とか、車両、運行管理に様々な工夫を施すというところで、速達性、定時性、輸送力、これが従来よりも高度な性能が発揮されていて、ほかの交通機関との接続性を高めるなど、利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステムというような定義がございますので、この辺りは他県でも導入する事例が幾つか出てきていますので、こういったところも参考に、沖縄でのＢＲＴの導入、走行を今後進めていきたいなというふうに考えています。

右側のほうで、鉄道とかモノレールとかの表がありますけれども、ＢＲＴは路線バスとモノレールとか鉄道の中間に位置するモードというふうに分類されていまして、道路上を走りますので、比較的ルート設定の自由度も高くて、導入にかかるコストもほかの軌道系よりも安く抑えられるというメリットもございますので、鉄軌道ももちろんしっかり進めていきたいと思うんですけれども、並行して、こういったＢＲＴをしっかり走らせることで、県内の交通渋滞の緩和につなげていきたいなというふうに考えています。

以上が、今後県としても力を入れていきたい交通システムの御紹介を差し上げました。

今後、15ページにも書いておりますけれども、ビジョン推進に向けて、県がこれまで策定してきていた都市交通マスタープランであったり、今後は次世代ビジョンおきなわで、どういったところを目指すのかというはしっかり見せていくんですけれど、これをどう実現していくかが非常に重要になってくると思っていますので、ビジョンはあくまで構想、グランドデザインになりますが、それをしっかり実行するアクションプランとして、今年度、来年度で都市総合交通戦略というものとか沖縄県地域公共交通計画、こういったものや総合交通体系基本計画、様々な計画の見直し時期とちょうど重なっていますので、今後そこの各種計画の中に、今年度のビジョンで掲げた将来像の実現に向けて具体的な施策とか事業、しっかりこの個別の計画にも落とし込んで、着実に推進していきたいなというふうに考えています。

あわせて、実際ビジョンの実現に当たっては、交通政策とまちづくり、これを一体的に推進することが非常に重要というところもありますので、このビジョンを強力に推進するための新しい部の立ち上げも、県庁内のほうでは検討しているというところになっております。この辺りは、しっかり来年度以降、ビジョンが推進できるように体制も強化して取り組んでいきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

以上がビジョンの説明となります。

御審査のほど、よろしくお願いします。

○當間盛夫委員長　企画部長の説明は終わりました。

これより、次世代交通ビジョンおきなわ骨子についてに対する質疑を行います。

質疑はありませんか。

新垣淑豊委員。

○新垣淑豊委員　ありがとうございます。

いろいろと資料拝見しまして、例えば那覇市の交通渋滞がものすごい――要は都市部ですね、これは非常に今、幹の交通と枝の交通というところであるんですけれど、葉のところですね。この辺は各市町村との意見交換というのはどういうレベルでやっているんですか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　これ、那覇だけではなく全体のという理解でよろしいですか。

県のほうでは幹の交通とか枝の交通のほうが非常に重要ですけれど、葉の交通がしっかりしないといけないんだろうと思いまして、全ての県内の地域の交通を、路線バスではなかなか難しいというところもありますので、やはり市町村と意見交換しないといけないなということで、今年度からも、既に、各交通担当の部署のほうとは意見交換をしています。

その中で、この交通空白部としてなかなかこの不便な地域があるが、そこをどうするかであったりとか、今、市町村さんも結構コミュニティバスといいますか、地域循環バスをやっていますので、ここが今は市内だけしか回っていないんだけれど、もうちょっと広域的に、隣の市まで行けたらもっと便利なのにという場合に、やはり県が間に入って両市のコミュニティバスをつなぐとか、そういった話ができないかというところを今進めているところでございます。

以上です。

○新垣淑豊委員　とりあえず、県がその話合いの場を持ってそれぞれ参加していただくのではなくて、もう個別にやっているという認識でよろしいですか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　いろいろこの協議会のような枠組みでも議論しますけれど、個別に市町村ごとにも回りながら両方やっているという状況です。

○新垣淑豊委員　ありがとうございます。
　以上です。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑はありませんか。
　瑞慶覧長風委員。

○瑞慶覧長風委員　今のちょっと関連してですけれど、本島の生活圏に近い伊江島とか、そういった離島に対しても、この交通ビジョン、あるいは今後の総合交通戦略における将来像について必要な施策というのは、意見交換をもう実施されているんでしょうか。

○兼島篤貴交通戦略推進課長　まず次世代交通ビジョンは、離島も含めた陸上交通に関するビジョンになっております。
　海上輸送、航空、空の便については、沖縄県総合交通体系基本計画というものでカバーをしているというところになっていまして、今後どちらの計画構想も今年度、来年度策定しますので、市町村さんとの意見交換を始めていこうと思っていまして、今議会が終わりましたら、離島も含めて回っていって意見交換をしていきたいなと思っています。
　以上です。

○瑞慶覧長風委員　ありがとうございます。
　というのもやんばる急行とか、伊江島の方がよく利用されたりすると思うんですよ。稼働率がすごい高いので、もっと便数増やせないかという御意見もいただいたりもしましたので。そういう海上ではなくて陸上もつながっていると思うので、特に近い離島の皆さんは。
　そういった観点も持ちながら、皆さんも積極的に意見を求めていただけたらと思っています。

よろしくお願いいたします。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑はありませんか。

（「質疑なし」と呼ぶ者あり）

○當間盛夫委員長　それでは、今日、こういう形で初めて交通戦略推進課からですね、この次世代交通ビジョンおきなわの骨子についてということでありましたので、皆さんもよく御覧になって、これからまた、いろいろな形で戦略的な質疑をしていただければありがたいなと思っておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

質疑なしと認めます。

以上で、次世代交通ビジョン沖縄骨子についての質疑を終結いたします。

休憩いたします。

説明員の皆さん、御苦労さまでした。

どうぞ御退席ください。

（休憩中に、執行部退席）

○當間盛夫委員長　再開いたします。

陳情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をお願いをいたします。

休憩いたします。

（休憩中に、議案等採決区分表等により協議）

○當間盛夫委員長　再開いたします。

お諮りいたします。

陳情令和６年第52号ほか29件を継続審査とすることに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○當間盛夫委員長　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・調査事件について議題といたします。

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30件と、ただいまお示ししました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）

○當間盛夫委員長　御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された陳情等の処理は、全て終了いたしました。

委員の皆さん、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　　當　間　盛　夫