

新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録

< 第 2 号 >

令和 6 年第 1 回沖縄県議会（2 月定例会）

令和 6 年 3 月 25 日（月曜日）

沖 縄 県 議 会

新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録〈第2号〉

開会の日時

年月日 令和6年3月25日 月曜日
開 会 午前10時22分
散 会 午後2時38分

場 所

第4委員会室

議 題

- 1 陳情令和2年第54号の5外17件
- 2 県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立（沖縄県地域公共交通計画（案）について）
- 3 陳情の採決
- 4 閉会中継続審査・調査について
- 5 地域公共交通の維持・発展に資する路線バス及びタクシーの利用促進策の拡充・強化を求める決議の提出について（追加議題）

出席委員

委員 長	座 波	一
副委員 長	上 原	章
委 員	下 地	康 教
委 員	大 浜	一 郎
委 員	花 城	大 輔
委 員	中 川	京 貴

委	員	上	里	善	清
委	員	比	嘉	京	子
委	員	國	仲	昌	二
委	員	平	良	昭	一
委	員	島	袋	恵	祐
委	員	渡久地			修
委	員	大	城	憲	幸

欠席委員

なし

説明した者の職・氏名

企	画	部	長	金	城	敦
企	画	振	興	統	括	監
交	通	政	策	課	長	大
交	通	政	策	課	副	参
交	通	政	策	課	室	長
文	化	観	光	ス	ポ	ー
土	木	建	築	部	空	港
土	木	建	築	部	都	市
					モ	ノ
					レ	ー
					ル	課
					室	長
					金	城
					谷	合
					大	嶺
					西	垣
					比	嘉
					金	城
					波	平
					比	嘉
					喜	彦
						学
						誠
						寛
						子
						雄
						宏
						彦

○座波一委員長 ただいまから、新沖繩振興・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います。

まず初めに、企画部等関係の陳情令和2年第54号の5外17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。

金城敦企画部長。

○金城敦企画部長 それでは、陳情処理概要について御説明いたします。

陳情に対する説明資料の2ページを御覧ください。

企画部関係の陳情は、継続が16件、新規が2件となっております。

このうち、前回の処理方針から変更のある陳情及び新規の陳情の処理方針を御説明いたします。

なお、変更のある陳情については、下線で示している変更箇所を中心に御説明いたします。

初めに4ページを御覧ください。

陳情令和2年第54号の5 令和2年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情について、御説明いたします。

6ページを御覧ください。

記5について、御説明いたします。

処理概要の2段落目を御覧ください。

また、渡嘉敷村の高速船についても、令和5年4月3日付で同補助金において交付決定されており、渡嘉敷村は、令和5年12月に高速船を買い取ったところ です。

次に7ページを御覧ください。

記9について、御説明いたします。

当該処理方針については、陳情令和2年第188の5の記2・3、陳情令和3年第84号の5の記1、陳情令和3年第174号の6の記2と同じ趣旨ですので、恐縮ですが、こちらでまとめて御説明いたします。

処理概要を御覧ください。

石垣一波照間航空路線については、第一航空株式会社において、令和6年1月22日から就航したところ です。

県は、引き続き就航自治体及び第一航空株式会社と連携し、本路線の維持・確保に取り組んでまいります。

次に18ページを御覧ください。

陳情令和3年第99号新たな沖縄振興計画と制度提言に関する陳情について、御説明いたします。

19ページを御覧ください。

記2について、御説明いたします。

処理概要の2段落目を御覧ください。

令和6年度以降のETC利用車に対する特別割引継続については、昨年8月、

11月、及び本年2月、3月に関係要路への要請を重ねたところ、去る3月13日に令和7年3月末までの延長方針が示されたところです。

次に26ページを御覧ください。

陳情令和5年第112号粟国・那覇間航空路線に係る赤字補填負担割合の見直しを求める陳情について御説明いたします。

処理概要を御覧ください。

粟国－那覇間航空路線については、現在、チャーター方式による運航であることから、国の欠損補助が受けられず、運航に伴い生じる欠損については、県と粟国村で2分の1ずつ補助していたところです。

一方で、粟国村にとっては、財政規模的にも負担が大きいと認識しております。

このため県では、令和6年度予算から、県と村の負担割合を2対1へ変更し、村の負担を軽減することとしております。

次に31ページを御覧ください。

こちらからは新規の陳情になります。

陳情第1号高速船の燃料費の支援に関する陳情について御説明いたします。

処理概要を御覧ください。

県では、原油価格・物価高騰等の影響を受けている交通事業者の運行継続を支援するため、乗合バス事業者や沖縄本島と離島等を結ぶ離島航路事業者などを燃料費支援の対象としているところです。

当該高速船事業者については、乗合バス事業者や離島航路事業者と異なり、沖縄本島的那覇市泊港と本部町の渡久地港を海上で結ぶ航路事業者であることから、燃料費支援の対象としていないところです。

このため県では、当該航路の運賃やダイヤの考え方、需要喚起も含めた支援の在り方について、関係部局と連携し、当該高速船事業者と意見交換してまいります。

次に32ページを御覧ください。

陳情第19号の3、海運・船員の政策諸課題に関する陳情について御説明いたします。

処理概要を御覧ください。

島嶼県である沖縄県において、海上交通は、離島住民を含む全ての県民の日常生活や社会・経済活動を支える基盤であると認識しており、船員の確保・育成は重要と考えております。

このため、小学生を対象にした港湾施設の見学会、中学生を対象にした海の絵画コンクールなどの海に親しむ機会の創出及び高校生を対象にした船員業務

の乗船体験など、船員職業の認知向上につながる取組を支援しているところです。

加えて、船員等を対象に海技免許取得や救命訓練・消火訓練などの各種講習受講を支援しております。

引き続き海事関係団体と意見交換しながら船員の確保・育成に取り組んでまいります。

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。

○座波一委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、陳情に対する質疑を行います。

なお、質疑に際しては、委員自らタブレットの発表者となり、陳情番号を述べた上で該当するページを表示し、質疑を行うよう御協力をよろしくお願いいたします。

また、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。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 陳情令和3年第174号の6、20ページですか。その2のほうに波照間－石垣航空路線については22日から就航したということで、本当に地元の方も大変喜んでいるわけでありませうけれども。これ滑走路が800メートルのために制限飛行を余儀なくされているということで、今フルで乗ったら何名で、制限されているのは何名になっているのか、ちょっと確認させてください。

○西垣紀子交通政策課副参事 波照間－石垣路線につきましては、飛行機の航空機自体は19席ございます。そのうち、やはり委員おっしゃるとおりに、滑走路が800メートルであることから、販売の座席数というのは14席というところとなっております。

○大浜一郎委員 これは仮に滑走路の延長をした場合には、フルで乗るためにはどれくらいの長さの滑走路の整備が必要なのですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 今第一航空が持っている機体は、先ほど申し上げたとおり19席でございますので、もう一つ、同じく1月22日に就航しました多良間空港については1500メートルございまして、そこにつきましては19席、全てフルで販売ができる状況となっております。ちょっと詳細につきまして、空港課何かございましたらお願いします。

○波平恭宏空港課長 すみません。ちょっと今手元の資料では、このツインオッターが、19人フルで乗るための滑走路長が何メートルになるのかという資料が手元にはございません、すみません。

○大浜一郎委員 今は多良間空港が1500メートルで19名乗れて、例えばオーバーランしそうな状況でもないわけでしょう。余裕を持って離着陸ができているという理解でいいのですか。

○波平恭宏空港課長 多良間空港につきましては、今現在1500メートルで、特に就航人員の制限もないことから、通常の定員を乗せて安全に離着陸できている状況と認識しております。

○大浜一郎委員 であるならば、波照間空港の滑走路の整備について、県はやはりフルで乗せたほうが地元にとってもいいことはいいわけですよ。波照間空港もせっかく県で造ったものですから、例えばそれを改良をするかどうか検討はどんな感じでできますか。やっと就航してもらった、2分の1の負担金にこれも該当してくるんだらうというふうに思います。活性化するためには、少し滑走路の改良が必要じゃないかなと思ったりしますけれど、どうですか。

○波平恭宏空港課長 滑走路の延長につきましては、具体的な就航計画等を踏まえて、今後の検討課題として取り組んでいきたいと考えているところでございます。

○大浜一郎委員 だから要するに多良間空港では1500メートルで全部乗っているわけだから、あと700メートル延ばせばできるわけだからもう目に見えているのではないですか、解決する課題というものの問題は。

やはり離島航空路の活性化のためには、それなりの制限飛行するよりもフルで乗ってもらったほうがいいし、もう答えは、出口が見えているわけですよ。ですのでそこは今から何の検討をするのですか。

○波平恭宏空港課長 波照間の第一航空さんにつきましては、今回再開したばかりということで、今後の安定的な運航状況ですとか、そこら辺も踏まえた上で、滑走路延長については今後の検討課題と認識しているところでございます。

○大浜一郎委員 だからね、安定的にやるためにはそれなりの需要を喚起していかなきゃいけないんですよ。ですので需要喚起するのは当然のことだから、この必要性を感じているのかということくらいは言えるでしょう。当然、今は何の出口論もないから検討と言っているかもしれないけれど、どうせ活性化していかなければいけないわけですよ。当然竹富町としてもそれは歓迎しているわけで、島民自体で歓迎しているわけだし。どうなんですか、その辺は。もうちょっと明確に言ってもらわないと。必要性があるかどうかくらいは言えるでしょう。

○波平恭宏空港課長 この件につきましては、竹富町さんとも今後意見交換をした上で、今後の検討課題として取り組んでいきたいと考えているところでございます。

○大浜一郎委員 これが延びれば活性化につながるし、例えば就航率も基本的によくなるのだらうと思っておりますし、今波照間空港ではヘリコプターの拠点化も進めようということで、かなり波照間の需要が高まってきているわけですよ。そういった意味においても、新しい空港の使い方ということも、新しい発想で物事を考えても僕はいいんじゃないかなと思うので、そこはちょっと前向きに取り組んでもらいたいなと思うんですけど。部長、その点はどのようなのですか。方向性とかビジョンでいいです。

○谷合誠企画振興統括監 お答えいたします。

委員おっしゃっていたとおり、八重山念願の再開を果たしたところでございます。我々ですね、市町村、竹富町とも課題を共有しながら、今後、需要喚起をいかにするかということに今取り組もうとしているところでございます。ですので、今おっしゃったインフラの課題については、今後の需要であるとか、あるいは安定的な運航に向けて必要な部分もあろうかと思っておりますので、その辺りは関係部局と協議しながら取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○大浜一郎委員 次に移ります。陳情令和5年第158号の30ページです。この軽油引取税の特例措置なんですけれども、これは基本的にオールジャパンでやっていることなので、沖縄県だけというふうにはいかないと思うんですけども、今回税制の大綱の中で少し延期がされたわけですけども。これ、平成21年度ですか、もともとは県道を造るための財源としてやったんですけど、21年にはもう普通税になっているわけですよ。だから用途は何でも使えるということですので、例えば船とか鉱山だとか、要するに道路を使わないものに対しては免税措置というのが現在あるわけですけども、これ普通税になっているので基本的に免税する意味がないというか。いわゆる目的税じゃないのでということで、激変を緩和するために延長されているんですけど、いずれ普通税なので元に戻る可能性は多分に大きいとは思っていますよ。となってくると、例えば離島船舶に与えるコストの問題、建設関連とか鉱山関係にかかるコストの問題とかですね。沖縄県全体でざくっとでいいですけど、軽油引取税が免税から外れた場合に、今よりどれくらい差異が発生して、コスト高になると見ておりますか。

○大嶺寛交通政策課長 令和4年度の県内の実績ですけど、この軽油引取税の免税額は全体で約18.2億円となっております。その中で免税額の大きい業種は船舶となっております。その額は約13.7億円ということになってございます。

○座波一委員長 休憩いたします。

(休憩中に、大浜委員から、課税免除適用が終了した場合、どれくらいのコスト高になるか試算したことがあるか、確認があった。)

○座波一委員長 再開いたします。

○大嶺寛交通政策課長 申し訳ございません、コスト高については1席当たり幾らというのは今のところ計算しておりませんが、船舶全体で13.7億円ということですので、これを例えば1席当たりとか旅客船当たりとかというところで換算していくと、それなりの負担額が出てくるという認識でございます。

○大浜一郎委員 これ実は特に離島の船舶で、例えば沖縄本島－離島間の輸送

にかかる燃料代、重油を使っている場合はありませんけれども、軽油を使っている際には、そういった問題がかなりコストになって出てくるわけですね。これは沖縄本島と離島間また八重山は八重山から離島というふうな物流に全部そのコストが、コストって悪いんですけど、この免税措置がなくなった場合には全てオンされてくるわけですね。これはまた農業関係にもそうなる。いろんなところにこれが波及をしてきて、やはりコスト高というものからはもう免れないという形に今後なっていくはずなんです。この延長措置が切れた場合には免税措置がなくなってしまうわけですから。

そうなってくると今後は県税として中に入ってくるわけですが、これは県として何か特別な方策が具体的に取れるものなんですか。多分できないでしょうかね、県税といえども免税措置がなくなると。

○大嶺寛交通政策課長 免税措置がなくなったとしても、航路事業者については航路の運航費支援事業もございますので、欠損額については国と県と市町村で協調して支援していますので、その部分で支援できると考えております。

○大浜一郎委員 まとめますけれど、沖縄本島と離島間しかり、離島から離島への船舶しかり、漁船の船舶しかり、いろんなものに、例えば農業のトラクターとかに関すること、もちろんトラックもそう、いろんなことに全てコストが上がってきてしまうので、こういう方法は取れないかというのを事前に準備しておく必要性が大いにあるかと思えます。それをアナウンスしていろいろな方策を事前に詰めて考えておかないと、何かこれなかなか混乱してしまうんじゃないかなという感じはします。ですので、そこは地味な作業かもしれないけれど、しっかり積み上げておいたほうがいいなと思うんですけど、その辺はどうですか。

○大嶺寛交通政策課長 今委員のおっしゃったとおり、これにつきましては関係部局と連携して、こういったことも含めまして検討してまいりたいと思います。

○座波一委員長 ほかに質疑ありませんか。
平良昭一委員。

○平良昭一委員 19ページ、沖縄自動車道の割引ですけど、令和7年3月までの延長方針が示されたということで非常によかったと思うのですが、この西

日本高速道路株式会社が実施する割引というのは沖縄自動車道のみと言っていますけれど、本当にそうですか。

○大嶺寛交通政策課長 通行料金に対しての割引ということでありましたら、沖縄自動車道独自ということになってございます。

○平良昭一委員 ほかの日本高速道路株式会社ありますよね、東もあるとは思いますが、それに対しても特例はないの、ほかにもやっていない。

○大嶺寛交通政策課長 NEXCO西日本で独自で割引しているところはないということでございます。

○平良昭一委員 以前の話では、ETCのみの限定になると、割引になるという話がありましたけれど、実際令和7年3月末まではどういう状況になりますか。

○大嶺寛交通政策課長 委員おっしゃるとおり、ETC車のみの割引が令和7年3月までということになってございます。現金車についてはなしというところでございます。

○平良昭一委員 以前からETC搭載のキャンペーン等をやっていますよね、西日本が助成をしていると。その中で、皆さんはそういうキャンペーンの報道をやるということで搭載率を上げていきたいということでしたけれど、実際効果は出ていますか。

○大嶺寛交通政策課長 このETC車載器のキャンペーン、NEXCO西日本のほうで実施しながら、そこを県としては後方支援してまいりました。

去年の8月からスタートして、当初NEXCOのほうでは2万台まで支援するというところだったところ、3月の前半の部分で1万2000台までは支援している状況になってございます。

○平良昭一委員 予算特別委員会の中でもいろいろ議論したのですが、2万台を予想して、まだ1万2000台というのであればまだまだですよという感じではありますが、県民性がそこに出ているかなと思ったりもするんですが、支援の在り方が3月までというのであれば、それ以後の考え方というのは

どうなりますか。

○大嶺寛交通政策課長 車載機設置の支援のキャンペーンにつきましても、NEXCO西日本のほうで延長するということは同時に公表しておりますので、引き続き支援してまいるといふことでございます。

○平良昭一委員 延長であれば助かりますけれど。まず沖縄県民というのは、実際その時点にならないとやっぱりやらないんですよね。そういう面ではちょっと問題だなということがありますけれど、延長するのであれば、また皆さんのキャンペーンも報道も、しっかりやっていただきたいなと思っておりますのでよろしくをお願いします。

あと31ページの高速船の燃料費の支援。これ、那覇と本部間でありますね、恐らく令和2年くらいから始まったと思うんですけど、今何便くらい走っているのですか。

○大嶺寛交通政策課長 1日4便運航しておりますして2往復ということになっております。

○平良昭一委員 料金は幾らですか。

○大嶺寛交通政策課長 片道大人1000円で子供が500円ということでございます。

○平良昭一委員 恐らくこれは会社側のキャンペーンの金額ですよ、本来はそうじゃないはずですよ。

○大嶺寛交通政策課長 当初は2000円で運航していたということでございますが、現在は1000円で運航しているというところでございます。

○平良昭一委員 陳情者の問題というのは、燃料費が高騰していて、4割も高くなってきて、みんな困って離島航路も困ってはいるわけですけど。機能として那覇から本部までということ。北部までということの中で路線バスには支援しているけれど、なぜいわゆる高速船には支援がないのかということ、同じような公共交通の位置づけとしてやってほしいというような思いだと思っておりますよ。その辺、皆さんの処理概要ではいわゆる燃料費支援の対象としていな

いということなんですけれど、その理由が分からないけれど何でね。

○大嶺寛交通政策課長 今私たちのほうで航路事業者のほうに燃料費高騰分を支援させていただいておりますが、そこにつきましては離島航路事業者という定義が沖縄本島と離島、あるいは離島同士を結ぶような航路事業者に対する支援が対象ということになってございますので、本島的那覇から本部を結ぶ事業者につきましては対象から外れているというところになってございます。

○平良昭一委員 事業者は、那覇空港から海洋博記念公園まで運行している観光路線バスには、燃料費の支援がされていると聞いていると言っているけれど、実際やっているの。

○大嶺寛交通政策課長 路線バスであれば、支援しているところでございます。

○平良昭一委員 私からすると同じような目的ではないかなと思うんですよ。離島に離島航路の支援をやっているのであれば、そしてまた那覇から記念公園までの路線バスに支援をしている。目的はこの船も一緒なんですよ。なぜそこで燃料費支援の対象としていない理由があるのかなというのが気になるんですけれど、どういう理由で対象にしてないの。

○大嶺寛交通政策課長 まず乗合バスにつきましては陸上という観点で支援させていただいておりますので、路線バスあるいはタクシーというところで支援させていただいているところです。海上という観点では、やっぱり本島と離島、生活航路、物資を運ぶ航路、そういったところを重視して運航支援ということで支援してきたというところで、ここで本島間同士の交通については、今回対象にしていなかったというふうな経緯がございます。

○平良昭一委員 ということは、那覇一本部間の高速船は、皆さん公共交通としての位置づけはしていないということ。

○大嶺寛交通政策課長 この路線につきましては、国の補助の対象とかの規定の中でも定期で運航はされているんですけれども、公共交通という位置づけというところまではいっていないのかなというところがございます。

○平良昭一委員 その理由が分からん。同じような目的、路線バスいわゆる高

速バスと同じような目的でやっているんですよ。ましてや会社の努力によって2000円かかるところを1000円で今やっているわけですよ。それこそ県民の足の代わりに海上交通を使うということ、新たなスタートをしようとしている会社に対して、これは公共交通ではありませんなんていうのは理由に私はならないと思いますが。

○大嶺寛交通政策課長 離島航路整備法がございまして、その中で離島航路の定義がございまして。この中で本土と離島等を連絡する航路、離島相互間を連絡する航路、その他船舶以外には交通機関がない地点または船舶以外の交通機関によるものが著しく不便である地点、ここを連絡する航路というところがございまして、今回燃料費の支援をする際は、この法に基づいて支援対象とさせていただきます。

○平良昭一委員 これは皆さんの取決めであって、利用する方々からすると那覇からバスで2時間かかるわけですよ。1時間15分で行けるんだよ、しかも料金も安い。県民、観光客、当然それを利用したいというのは当たり前なんです。

しかし皆さんはこの離島航路の問題を一くくりにしてしまっていて、業者には全く配慮していないようにしか私は映らない。会社だって努力しているわけですよ、2000円かかるところを1000円でやってきていると。その辺は実績として認めてあげないといけないんじゃない。これから皆さんも支援の在り方について、関係者と連携して意見交換していくということになりますけれど、十分この会社と意見交換しながら彼らが担っている公共交通ということを感じてほしいんですよ。2000円と言っていましたけれど会社側は本来3000円なんですよ。そこを今1000円でやろうとしている。燃料が4割高騰するから、ぜひその辺を公共交通の位置づけとして支援してくださいというお願いなんですよ。だから1つの離島航路の問題とは全然話が違う。

結局、陸上だけを支援して、船に対しての公共交通の位置づけは私たちは厳しいところがありますのでやりません、なんていうことは話にならんよ。使う人の身になって考えていただきたい。

○谷合誠企画振興統括監 委員の御指摘のように、これまでの燃油補助については、我々としてはその船とバスという形で、陸上交通ということで分けた考えでやってきたのは事実でございます。ですので、今後どういう形の支援の在り方があるか、国のほうも燃油支援は5月、4月末をめぐりまた変わっていくと

ころもございますので、その動向も見ながら、我々としてはどのような支援の在り方、あるいは需要喚起の在り方があるかを船舶事業者とも話をしながら考えて検討していきたいと思えます。

ありがとうございます。

○平良昭一委員 この辺、会社と話合っていたきたいと思えますし、非常に会社側が努力してきていることも事実ですので、船の公共交通の位置づけとして、ぜひ、県も考え方を改めてもらえるように努力していただきたいと思えます。

あと新規ですけれど、海運・船員の政策諸課題に関する要請、いわゆる離島県であるがゆえに県民の子供たちに海の――要するに海運・船員の大事さを教えてほしいということでもありますけれど、これ僕、代表質問でもやりましたけれど、糸満にある沖縄水産に北部から10%行っているわけですよ。各専門の学校というんですか、商業とか工業とか農業の学校がありますよね。そこと抱き合わせて1クラス確保することも、1つの方法じゃないかなということでも教育委員会には提言をしたんですけれど、北部は伊平屋、伊是名、伊江島そして水納島もあるわけですよ。そこの方々というのは、やっぱり将来地元の船に乗りたい、船長になりたい、機関士になりたい、それぞれやりたいという気持ちがありながら、どうしても糸満まで行かないといけなくなると大変なんですよ。そういう観点では、北部から10%行っているのであれば、それなりに近くに水産も必要だろうなというふうに思っているんですけど、その辺、この答えを出した交通政策課として教育委員会と違った感覚にしかありませんけれど、そういう必要性というのはあるんじゃないかなと思えますけれど、どう感じますか。

○大嶺寛交通政策課長 企画部のほうとしては、現在、水産系以外の高校生に対しても、船員業務の乗船体験とかというのでもやりつつ、今年度につきましては5つの航路事業者と連携して、その体験事業をやってございます。

北部の方たちも当然その中にはいらっしゃると思えますので、この辺の支援の在り方について、今後も引き続き教育庁とも連携しながらできることを考えていきたいなというところでございます。

○平良昭一委員 企画部としては大変答えづらい意見ではありますけれど、教育庁からはいろいろ調査をしてみたいというようなことがありましたので、またそういう面からすると交通政策課あたりでも、ちょうど提言できるのがある

かもしれませんので、そのときはまた検討も行っていただきたいと思います。
以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。
中川京貴委員。

○中川京貴委員 陳情令和6年第1号、高速船の燃料費の支援に関する陳情。
先ほど平良委員から質問が出ていましたので関連して、引き続き少しだけ確認したいと思っています。まず皆さん、公共交通としてのバス、タクシーの必要性について聞かせてください。

○大嶺寛交通政策課長 路線バス、タクシーも含めまして、やっぱりこの移動手段は県民だけではなくて、観光客も含めての移動手段ということで重要なものだと考えておりますので、運行の継続維持というところは確保していきたいと考えているところでございます。

○中川京貴委員 現在、バスやタクシーに対する県の支援、予算は幾らですか。

○大嶺寛交通政策課長 概算になりますけれども、バスの支援については約3億円。タクシーにつきましては約2億円くらいになってございます。
以上です。

○中川京貴委員 先ほどの答弁で、やはり県民の移動手段として公共性があると。私もそう思いますし、またそれ以上の支援も今後必要だろうなと思っております。そうすることによってマイカーの抑止力になると。

それともう一つは、これも部長も御承知のとおり、今、沖縄も国道、県道の交通渋滞は厳しい状況にあります。観光がよくなればなるほど道路も渋滞しますけれども、県として沖縄県の交通渋滞の対策をどう考えていますか。

○大嶺寛交通政策課長 交通渋滞の対策としましては、委員おっしゃったように、まずは道路の整備あるいはその交差点の改良、そういうふうなハード的なところでの対策と、交通の政策としては、やはりマイカーから公共交通への転換、そういったものを図って行って、自動車を減らしていくというふうな対策が重要かと考えております。

○中川京貴委員 皆さん企画部ですが、土木部においてもですね、西海岸道路、バイパス道路ね、約45キロだったと。この道路ももう35年前から計画されてまだ完了してないんですよ。要するに道路整備というのは時間がかかるんですよ。

そして御承知のとおり、二、三日前でしたか。これから北部の振興策ということで名護東道路、この目的は北部地域の交通アクセス向上を目的とあるんですけど、これも政府においては2024年度、本年度の予算が決まれば、北部の新テーマパーク、ジャングリアですか。開業に向けて交通渋滞が予測されるということで、前倒してその準備に取りかかっているんですよ。県はそういった面では内閣府や国とのそういった交通渋滞対策の協議は持っていないのですか。

○金城敦企画部長 沖縄県の交通渋滞というのは非常に重要な課題になっております。内閣府とどのように連携しているかということになりますが、振興局、これは道路担当は振興第1課。それと総合事務局では運輸部長と私のほうで連携しまして、今年のリデザインという会議を開いて、どうやって沖縄の交通渋滞、交通政策を考えていくかということで今議論している段階でございます。十分連携しながら進めているというところでございます。

○中川京貴委員 県の21世紀ビジョンに二次交通として高速船が載っていますよね。その意義をちょっとお聞かせください。

○大嶺寛交通政策課長 21世紀ビジョンの中では、このクルーズ船から降りた方たちの二次交通としての位置づけというのはございますが、特に高速船の二次交通というふうな位置づけは、今見たら確認できませんでした。

○中川京貴委員 なぜクルーズ船から降りたときの二次交通をうたったのですか。バス、タクシーでもいいんじゃないですか。

○金城達雄観光振興課班長 お答えします。

やはりクルーズ船の場合、人数が非常に多くございますので、やはり通常は貸切りバスをもって運輸・運送をしているんですけども、それだけでは十分ではないというところがございますので、現時点では例えば若狭のほうのバスから国際通りであるとか、そういったところに循環バスを走らせるというようなことを、今事業としては実施しているところです。

○中川京貴委員 この件は10年前に私が提案したんです。仲井眞県政のときですね。そして当時の菅総理、官房長官時代に内閣も二次交通については前向きでした。ですから先ほど県と国と連携は取れているのですかと質問したんですけどね。国も将来、沖縄の交通渋滞、間違いなく予測されることに手を打とうということでの名護東道路の延長だと思っているんですよね。そういった意味では信号機のない海の高速船、僕はタクシーと言っていますけれど、それを便数を増やして県が支援をして、燃料費補助だけじゃなくて、新造船を造って——昔、大田県政のときにマーリンというのが走っていましたよ、80キロくらい出るやつね。あの当時でもその船が整備できたんです。

ただその頃は、観光立県沖縄に来る人たちが450万人しかいなかった。今1000万人を超すんですよね。目標も県は1000万人以上を掲げています。

そういった意味では、僕はぜひ企画部と内閣府、土木建築部、国も含めてそういった調整をして、国道58号の拡張工事も必要ですけども、県道も。すぐ二、三年後からスタートできる高速船、海のタクシーの重要性が必要だと思いますけれど、部長どう思いますか。

○金城敦企画部長 先ほど、この陳情処理概要の前段では、公共交通に当たらないということやっていたという話がございまして。

ただ後段のほうでは、今後支援の在り方について、事業者と意見交換しているということでもありますので、国また事業者と意見交換しながら、どういう支援の在り方があるのか検討してまいりたいというふうに考えております。

○中川京貴委員 今、部長からぜひ検討していきたいという話が出ましたので、あえて私のほうから言いたいのは、二次交通として先ほどもありました名護から那覇まで1時間弱。80キロ出たらもっと短い時間で行けますので、その船の後ろにオートバイや自転車が乗れるようにして、那覇に着いたら自転車で現場に行ける、職場に行ける、オートバイで行動ができる。もうここでバスとかタクシーに乗るのではなくて、すぐ職場に行けるような環境をつくれば、間違いなく二次交通としての機能を発揮すると思っていますし、またバスに乗る人タクシーに乗る人、また船を選ぶ人、選択肢は幾らあってもいいと思っています。

ぜひ部長、この件は全職員一丸となって、国とまた関係機関と連携を取って実現していただきたいと思います。よろしくお願いします。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

下地康教委員。

○下地康教委員 17ページ、多良間－石垣間の航空路線を開設したということで、令和6年1月22日から就航ということですのでけれども、今の就航状況はどういう形になっていますか。ちょっとお聞かせください。

○西垣紀子交通政策課副参事 1月22日から多良間－石垣路線につきましては就航を開始しておりまして、週2日、1日1往復をしている状況となっております。

○下地康教委員 それと乗降率というのはどうですか、乗降人数というか、利用人数。

○西垣紀子交通政策課副参事 1月22日から就航を開始しまして、1月の運航実績というのは実質2日ございました。そのうち搭乗人数は4人。2月につきましては運航実績としまして8日間ございまして、15人が搭乗している状況となっております。

○下地康教委員 これは年間計画として、どのくらいの利用者を見込んでいるのでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 すみません、ちょっと手元に人数というところの資料がございませんので申し訳ございません。

○下地康教委員 なぜ私がこれをお聞きしているかというのと、要はこの路線というのは赤字路線というのがもう最初から想定をされております。なのでその利用人数というのを計算をして、予測をして、どのくらいの赤字が出るのかというような計画といいますか、予想が立てられているはずなんですけれども、どうなのですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 まず予算的に申し上げますと、今年度1月から就航開始しまして、予算上でいきますと12月の再開を予定しておりまして、その金額というのは1500万の欠損を見込んでおります。

○下地康教委員 もちろん数字をつかんでいくというのは大事なんですけれど

も、要はどれくらいの方が利用しているのかというようなのが1つの路線に対する重要度というんですか。バロメーターにもなると思うんですけども、その辺りの人数というのは把握はしていないのですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 すみません、新規路線協議会というのがございまして、その中でももちろん来年度の就航計画というところで、利用者人数を踏まえまして、その収支の差額というのを協議会の中で議論をした上で運航を開始しているところです。

すみません、ちょっと私のほうで手元に人数というのがなくて申し訳ないのですが、そこも踏まえて利用者数、加えてその収支差額というところも踏まえて、運航計画を出して運航しているという状況となっております。

○下地康教委員 運航が再開されたということで、その辺りもしっかりとデータを取って、この路線、いつまた休止するのかよく分からない、見通しがつかないような路線だというふうに私は考えていますので、その辺りをしっかりとデータを取っていただきたいと思っております。

それと赤字決算の補填という形になりますか。それとも最終的には年度末の赤字決算に補填をするというような考え方なのですか。国、県は。

○西垣紀子交通政策課副参事 多良間―石垣路線につきましては、その路線の赤字欠損額については、県と村において協調で補助を実施するという事になっております。ですので令和5年度の欠損額に対して、令和6年度に補助を実施するという形を取っております。補助率としましては、県と村のほうが2対1という形となっております。

○下地康教委員 分かりました。

次に行きたいと思えます。21ページ、離島住民の交通コストの負担軽減について取組をしているよということですがけれども、具体的にその取組の内容をお聞かせください。

○大嶺寛交通政策課長 沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業につきましては、離島の定住条件の整備を図るために、離島住民の割高な船賃及び航空運賃を低減する事業として実施しているところでございます。

船賃については、大体JR在来線並みということで約3割から約7割の運賃の低減と。航空運賃につきましては約4割の運賃を低減しているというところ

でございます。病院、高校がないような小規模離島については、交流人口についても支援しているというところでございます。

○**下地康教委員** それと医療、例えば特別な病気であったりとか、本島に行かなければならないというような医療関係の交通費というのは、そちらのほうはどうなっているのですか。

○**大嶺寛交通政策課長** その場合は保健医療部のほうの事業がございまして、そこを活用しているというふうに聞いております。

○**下地康教委員** それと24ページ、小学校6年生における離島割還付についてですけれども、皆さんの答弁としては今後そういった状況も検討していきますよと。つまり誕生日が違うということで満の年齢の差によって還付される、されないというのがあるよと。そこをどのような対応がいいのか検討してまいりますという処理概要としていきますけれども、その後の検討はどうなっていますか。

○**大嶺寛交通政策課長** これにつきましては石垣市、宮古島市といろいろ今意見交換させていただいているところでございます、石垣市におきましては先行して、市のほうで還付しているというふうには聞いておりますが、今後どのような支援ができるかというのは、引き続き意見交換をしていきたいと考えております。

○**下地康教委員** 何か進展していないような気がするんだけど。

○**大嶺寛交通政策課長** いろいろ意見交換をさせていただいております。その中でやはり12歳未満と以上というふうなところは、航空会社もいろいろ運賃の考え方の中で出てきていますので、そこも含めて今どのような支援ができるかというところを意見交換しているところでございます。

○**下地康教委員** やっぱり小学生とか派遣費等にも響いてくると思うんですね、そういう意味ではね。なので年齢の満12歳未満とか以上とか、そういう考え方があるんですけれども。例えば小学校6年生の学生証明書みたいなものですね。そういったものがあれば適用できるよというような考え方というのはないのですか、どうですか。

○大嶺寛交通政策課長 この辺は、運賃の設定自体が航空会社のほうで定めた運賃に対して、県としては負担分、負担額を割り引くというような運賃設定になっているところもございます。ですのでこのような12歳未満と以上という差が出ております。この辺につきましては、市町村とも一緒になって、今現在いろいろどんなことができるかというのを検討しているというところでございます。

○下地康教委員 これ父兄に対する不公平感が非常に大きいんですよ。それをどういうふうにして解決するかというのが1つの課題でありますから、要するに小学校6年生は12歳未満だろうが以上であろうが小学校6年生なんですよ。学校の活動をしているわけですから、僕はそこに差があってはいけないと思います。なので、それをどういうふうにして解決をしていくのかということ、ぜひ地元の住民と自治体とまた教育委員会も含めて十分検討していただきたい。そういったものを航空会社に提案をして不公平感をなくしていく、平等に恩恵を受けるようにしていく、それが1つの課題解決だと思っておりますので、これ十分教育機関、それと自治体とすぐにでも協議をして、何回協議をしたかという話も後ほど、御報告をしていただきたいと思います。

○座波一委員長 ほかに質疑ありますか。
比嘉京子委員。

○比嘉京子委員 2点確認をしたいと思います。まず1点目ですけれど26ページの陳情令和5年第112号。本当に長いこと皆さんの御尽力で、栗国から始まって波照間、多良間と就航できることに対して感謝申し上げたいと思います。

まず栗国の問題でちょっと引っかかって以前にも聞いた気がするのですけれども、まず1億3000万の赤字が出ると。それをこれまで1対1で県と市町村がやっていたけれども、負担が大きいので2対1にしてくれと言うので、それを認めたというような処理概要になっていることも、非常によかったと思っております。

1つですね、不定期就航のために国からの補助が得られないというところが文面にあるのですけれども、不定期就航の国における定義というのをまず教えてください。

○西垣紀子交通政策課副参事 航空路線につきましては定期と不定期がござい

ます。また不定期の中でも2地点間輸送というところで、ここは月に16往復以上を運航する路線については不定期路線ではあるんですが、2地点間輸送ということになっております。それ以外の、要は月15往復以下というところがチャーター方式と言われる、いわゆる不定期の路線となっておりますが、国の補助につきましては2地点間輸送、この月16往復以上の運航から国の補助の対象となっている状況となっております。

○比嘉京子委員 それがいつ、どのような背景を持って提起されたかというのはちょっと今日は質問しませんが、少なくともチャーター便的な要素ではなく、離島住民の必要不可欠な運航であるというところが、私は不定期の定義の中において、やっぱりこれを含まない形での沖縄からの違う提案が必要ではないかと。今の定義を見ると15以下になるわけだから入りませんよと。週2日であるとか、月に15日であるとか、先ほど8日でしたか。8日間の就航であるとかということ、国の定義に我々が当てはめられるのではなくて、何しろ沖縄本島自体が本州とつながっていない。沖縄の特殊事情としての地理的な特殊性、そのことをもっと論立ててそれに当てはめていいのかどうかという議論をする必要はないだろうかと思っておりますがいかがでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 国交省の担当課とは、もちろん離島を数多く抱える沖縄の現状であったりというのは意見交換をさせていただいております。その中でこういった形で航空路線の維持、確保につながられる支援ができるのかということを引き続き国とも意見交換してまいりたいと考えております。

○比嘉京子委員 もしそれが例外的に認められた場合には、国からの補助としてどれくらいの割合が来ることになるのでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 国の路線補助につきましては、欠損額に対して2分の1、もしくは国が持っております路線ごとの標準単価というのがございまして、標準単価掛けるの座席数であったりというところで、どちらか低いほうというのが国の補助の概要となっております。どちらかに該当するかについては、その路線に応じて変更が出てくるという状況となっております。

○比嘉京子委員 やっぱり皆さんも処理概要に書いてあるように、いわゆる継続的にこれを運航していくということを考えると、私はやっぱり沖縄の地理的な特殊事情についてはしっかりと我々はコメントしていく必要があるし、議論

をしていくというようなことがとても大事ではないかなと思うんですね。我々はJRの恩恵も受けていませんし、新幹線の恩恵も受けておりません。その中においてその税金を取られているわけですから、そこら辺のことを考えると、私たち沖縄県民が全国的に見ても特殊な交通環境の中にいると思うんですね。だから沖縄のやっぱり特殊性というものをどう論立てるか、どうロジックをつくるかということではないかなと思うので、やっぱりその中で、私はこれ継続的にやるためには突破していかなければいけない大きな要素ではないかなというふうに思います。ぜひ今後とも観点を持って、沖縄独自の論を立てていただければと思いますが、部長いかがですか。

○金城敦企画部長 ありがとうございます。

この件については、実は水面下で国交省と調整をしておりました。実際は例外を適用した場合に大分補助額が減るものですから、通常の定期方式よりも国交省が持っている運航距離のあれで減るものですから、今の村が求めている2対1の割合、この2対1の1というのはこれも一括交付金で補助金が入っているものから、村はそちらのほうが良いという判断がございまして、そちらを尊重して、我々は調整の中でこの沖縄の特殊事情を十分説明して、国にも御理解いただいてそういう措置も可能であるというところまで話はあったのですが、実際のところこちらのほうが有利だということで、今こういう措置になっています。ただ引き続き委員おっしゃるとおり、沖縄としてのそういう条件不利性を訴えて、そういう調整も進めていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○比嘉京子委員 沖縄県が抛出しているのも一括交付金という理解でいいんですか。沖縄県が出しているのもそう。だからその中に入っているから大枠を変える必要はないのではないかという理屈でしょうか。

○金城敦企画部長 そういうことではなくて沖縄県も一括交付金で措置しております。条件不利性ということで両方とも国の補助を頂いております。こちらのほうの国の補助のほうの方が有利なものですから今回これを適用しようと。村もそういう要望ですので、それを適用して2対1にしようと。村の要望どおり応えようということになった次第です。

以上でございます。

○比嘉京子委員 もう一点は17ページの陳情令和3年第84号の5、波照間一石

垣路線ですけれども、ここが定期便になるわけでそのときの赤字補填は国、県、市町村どのようになっている、その財源はどのようになっているのでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 波照間―石垣路線につきましては、現在の支援としましては県と町の協調支援というところとなっております。国の補助につきましては補助対象の要件を満たしていないというところがございます、そこは国の補助からは外れております。具体的には波照間路線につきましては、国の補助要件としまして代替の手段がおよそ2時間以上というところとなっております。代替としましては航路が該当しますが、波照間路線につきましては2時間以上というのが要件を満たしていないというところで、国の補助対象外とはなりますが、県と町において支援をしていくというところとなっております。

○比嘉京子委員 その中身についてどれくらいの赤字が出て、それをどのように割り振りするかという、ここは1対1ということでしょうか。そしてその財源はどこからどうくるのでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 波照間―石垣路線につきましては県と町、ここは割合としては同じく2対1ということで想定しております。

令和5年度につきましては、欠損見込額としましては、三、四か月を想定しておりますが、約2200万を想定しております、地元の負担は約760万というところとなっております。

財源につきましては、県も町においても、一括交付金を活用することとしております。

○比嘉京子委員 ありがとうございます。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

上原章委員。

○上原章委員 ちょっと教えてほしいのですが、9ページの陳情令和2年第184号、離島路線バスへの非接触型交通系ICカード等の導入についてなんです、10ページの処理方針にあります電子決済手段の分野において意見交換をしたいということで、これちょっと進捗状況いかがでしょうか。

○大嶺寛交通政策課長 OKICAの離島路線バスへの活用という件でござい

ますが、沖縄 I C カード株式会社といろいろ沖縄の離島への展開ということで意見交換してまいりました。その中で候補としては検討したいということでしたが、今すぐ離島のほうに展開するというところでないところがございます。今、離島のほうにつきましてはこの O K I C A 以外のカード、例えばクレジットカードを活用した決済とかというのが既に先行していることもございまして、今のところは計画としては、今すぐの計画ではないということがございます。

○上原章委員 あと3の処理方針で、この路線バスを対象にコンタクトレス決済システムの導入に係る実証実験を実施していると。非接触型の実証実験だと思うんですが進捗、成果など教えてもらえませんか。

○金城達雄観光振興課班長 すみません、令和3年のこの実証事業について今手元に資料がないのですけれども、先ほどありましたキャッシュレス、クレジットカードも含めて、県内の地銀さんのほうで離島も含めてなんですけれども、キャッシュレスでの路線バスを含めた導入事例というのが増えてきているというところは聞いています。もう既に実証実験から、実用段階というんですか、そのほうに移ってきているというふうに聞いています。

○上原章委員 今 O K I C A の離島へのそういう活用ということ、それから今の非接触型という声があると。今、観光客をはじめ、内外から沖縄に多くの人々が来ている中で、やっぱりバスやモノレールを利用する中で O K I C A しか使えない。本島の場合とか。全国的にも S u i c a とかそれから I C O C A とか、東日本、西日本等で使えるああいっただものが、沖縄のバスやモノレールに乗ったときに一緒に使えたら本当にありがたいなど。なかなか交通移動するときに現金を持たない。本当にカードが普通になってきている中で、何で沖縄はこういったのが進まないのかという声が多いと私は聞いているんですけれど、この辺はどうでしょうか。

○金城達雄観光振興課班長 おっしゃるとおりでして、モノレールも路線バスも含めて、二次交通に関わる部分で、観光客に対する利便性向上が必要ということは認識しております。そういった取組を事業者さんのほうでも進めているというところを今聞いているところです。

○上原章委員 先ほど離島もどうしても決済をやるための技術、それから費用

とかがあって、民間レベルではなかなか大変な経費が必要だと。これこそやっぱり私たち行政がしっかり支援をして、これだけ多くの人がある中で、現金でOKICAカードをまた買わなくてはいけないとか、これから沖縄の観光業をはじめ多くの人がある中で、しっかり県がリードして関係機関とやっていかなくてはいけないかなと思うのですがいかがですか。

○金城達雄観光振興課班長 委員御指摘のとおりだと思います。

やはり観光客の立場になれば、どのような決済手段でもお支払いできるという環境は非常に重要かと思っておりますので、まず運営事業者さん、そして決済もいろいろあると思うんですけど、それを導入する事業者さんも含めて、まずはどういう支援の在り方が必要なのかを協議の上、検討していきたいと思っております。

○上原章委員 ぜひお願いしたいと思っております。

我々県内で出張するときもやっぱり非接触型というか、本当にスムーズに改札やまたバスに乗るときはもう時代の流れかなと思っておりますのでよろしくお願いします。

終わります。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

國仲昌二委員。

○國仲昌二委員 1点だけ、4ページ、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業の法整備を求める陳情なんですけれども、県のほうでも国に要望を行っておりますよということなんですけれども、その辺の進捗といいますか、ちょっと状況の説明をお願いします。

○大嶺寛交通政策課長 交通コスト事業につきましては、さきの沖縄振興特別措置法の改正に当たりまして、この割高な移動コストに対する支援、この制度、要望をしたところがございますが採択には至らなかったというところです。

このため県としてはこの法改正以降も一括交付金を活用して、いろいろ交通コストの負担軽減事業を図っているところではございますが、今後は5年以内に法改正の見直しというのがございますので、見直しの前にいろいろ実施計画の検証作業がございます。この中でいろいろこの事業の見直しを行いながら、今後は制度要望も含めまして、どのような対応ができるのかというのを検討していくという状況でございます。

○**國仲昌二委員** 関係都道府県と引き続き連携していくということですが、この関係都道府県というのはどういった……。

○**大嶺寛交通政策課長** コスト事業ではなくて航空路補助のほうということでございます。ここにつきましては昨年5月に地方路線とか、離島航路を有する40都道府県で構成する全国地域航空システム推進協議会がございまして、その中でいろいろ国土交通省に対してこの新たな法整備については要望しているところでございます。

令和6年度も引き続きその中で議論していきながら、国に対しては要望していきたいと考えておりますが、今のところは要望段階で終わっているところでございます。

○**國仲昌二委員** この事業のやっぱり安定性というんですか、そこら辺について要望していると思うので、引き続きしっかり取り組んでいただきたいと要望して終わります。

○**座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。
渡久地修委員。

○**渡久地修委員** モノレールの件ですけれど、ここに処理概要で市町村との協働による公共交通の充実に向けた取組の中において、地域にふさわしい公共交通ネットワークの在り方について検討をするというのがあるんですけど、モノレールが通ってその沿線の皆さんはとても喜んでるんですよ。そうでないところの人たちは、ある意味では全く恩恵を受けていないよという人たちもいるわけですよ。

当初の計画はモノレールが縦軸としたら、ここから駅を中心に横に走っていくのを想定していたと思うんですけど、その辺はうまくいっていますか。

○**比嘉喜彦都市計画・モノレール課室長** お答えします。

今現在としては各駅ごとにバスが連結するなりそういったモノレール沿線以外のと、委員のおっしゃるとおり、利用者が具体的に恩恵を受けているというところまで、結節機能が拡充しているというところまでは、今至っていないというのが実情でございます。

○渡久地修委員 鉄軌道でフィーダー交通というのをずっと議論をするんだけど、モノレールを縦軸としたら、今あったようにフィーダーとしてうまくいっていないというのがあるんですよ。例えば那覇市内であれば、真地、識名。モノレールが浦添に延伸したおかげで、向こうで働いていた人が真地から浦添に出勤するんだけど、バス路線が減って、真地から首里駅まで朝夕1本ずつしかないんだって。だから、もうとてもじゃないが利用できないというのがあるって何とかできないですかというのもあるわけですよ。その辺考えないといけないのじゃないかなと、バス路線の再編を含めてね。その辺はどんなふうに検討していますか。

○比嘉学交通政策課室長 お答えします。

今バスのモノレールとの接続とか、その辺りについても市町村との連携交通会議の中で、利便性の高いネットワークということで、今情報を整理しながら結節点ですとか、そういった本当に必要となる行き先とか通学、通勤とか、その辺を整理して市町村と連携して今進めているところです。

○渡久地修委員 もうモノレールが走って結構なるんだけどね。この結節をもっと市町村と、市町村と言っても、主なものは那覇市、浦添、強いて言えば西原、南風原、その辺もあるんだけど。よく連携してやらないと、これはせっかくやったけれども沿線の人は恩恵を受ける。それ以外の人たちは恩恵がないということになってしまいかねない。それでこの前聞き取りしたら、識名、繁多川、真地というのは乗合タクシーというのがあるらしいのよね、乗合タクシー。これ那覇市が実証実験を今やっている。これはこの地域を300円で乗り合いでやるんだけど、モノレール安里駅までは延ばして連結できる、300円かかるけど。ところが首里駅にはないわけ、そのほかの駅には。その辺は検討できるのですか、どうなのですか。

○大嶺寛交通政策課長 この繁多川、真地地区の那覇市の実証事業、それが今は民間のほうで自走化しているというような状況でございまして、この地域の方たちを安里駅のほうにつなぐということにつきましては、事前に沖縄総合事務局のほうに届け出て認可をいただいてこの事業をやっているということです。これはほかの駅にアクセスするためには同じような形で、当然ルート、採算性、いろんなニーズも含めて検討した上で首里の方向に持っていくというのは、那覇市も含めていろいろな検討していくことが必要と考えておりますが、このようなことについては那覇市とも意見交換していきたいと考えます。

○渡久地修委員 各駅、例えば赤嶺駅は糸満方面よね、糸満、豊見城方面。それから安里は市内中心。それから古島は浦添、それから首里は西原とか、とにかくさっき言った真地、識名とか南風原方面。そして浦西駅は浦添と西原、その辺の連結というのはもっともっと考えて、今言ったタクシーあるいはバス、各町村がやっているタクシー、バスがあるよね。南城市がやっている、ああいったものも含めて、駅を起点にできないかというのは僕はひとつ検討する必要があると思うのだけれど。これは鉄軌道どうのこうのというよりも至急検討すべきだと思うのですが、その辺どうでしょうか。

○比嘉学交通政策課室長 委員御指摘の駅との接続を充実させるということについても、先ほどの市町村との会議の中で結節点、結節機能の充実とか、そういったことを情報整理しながら今取組を進めているところでございます。

○渡久地修委員 それとこれが1つ、結節機能を充実させる。充実させてもバスに乗って240円払う、モノレールで270円払う、降りてまた270円払うということになったら1000円近くなるわけよ、1000円。もうこれだったら車がいいと言って交通渋滞の原因となる。だからその辺も含めて乗換えを3回やるときは料金はどうするのか総合的に検討しないと、これはなかなか皆さんが言う好循環というところにはいかないと思うのでそこも検討してください。どうですか。

○比嘉学交通政策課室長 この後の付議事件の中で、県が策定しています地域公共交通計画がありますけれど、その中でやはりネットワークをどうしていくか、あと自動車から転換していくためのサービス水準、料金を含めてどうしていくかというのがポイントになってくるかと思えます。

そういったことも意識しながら車からの転換ということの取組を進めていきたいと考えていきたいと思っています。

○渡久地修委員 基幹バスのことはよく議論されてきたんだけど、やっぱりモノレールとの連結とか、そういったところはやっぱり今後もっと重視しないといけないので、部長、退職する前にこれは解決していったほしいのですがどうですか。

○金城敦企画部長 あと1週間しかないんですが、この後、沖縄県地域交通計画というのを御説明しますが、その中で大分論点といいますか、委員おっしゃ

ることが盛り込まれて検討課題とされていますので、引き続きこの点は重点的に取り組んでまいりますので、私1週間ですけれども大丈夫ですのでよろしくお願いいたします。

○渡久地修委員 1週間で解決するというから終わります。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 質疑なしと認めます。

以上で、企画部等関係の陳情に対する質疑を終結いたします。
休憩いたします。

午後0時3分休憩

午後1時20分再開

○座波一委員長 再開いたします。

次に、本委員会付議事件県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る沖縄県地域公共交通計画(案)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。

金城敦企画部長。

○金城敦企画部長 それでは、引き続き沖縄県地域公共交通計画(案)についてを御説明いたします。

本日は、配付しております資料について御説明した後、委員の皆様からの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致します。

では、資料の内容については、交通政策課から御説明いたします。

○比嘉学交通政策課室長 お配りしています沖縄県地域公共交通計画(案)について、資料に沿って説明させていただきます。

3ページをお願いします。

計画の目的、位置づけ及び対象と期間について、説明いたします。

計画の目的の下線部分を中心に説明いたします。

今後は本県においても人口減少や少子高齢化が進展することが見込まれているため、SDGs、脱炭素社会といった社会的な動向も踏まえつつ、これからの県民の日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現や観光等の交流促進、並びに環境負荷低減を図ることを目的として、地域交通法に基づき計画を策定することとしております。

続いて、計画の対象と期間を御覧ください。

(1) 本計画の対象は、沖縄本島の陸上交通のうち、市町村を超えた広域における県民等の移動手段の確保・維持・充実等を目的とした幹線的な公共交通を対象としております。

(2) 本計画の期間は5年としております。

4ページを御覧ください。

上位関連計画との関係について、説明いたします。

今回策定する上から3段目の沖縄県地域公共交通計画は、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画や、沖縄県総合交通体系基本計画とも連携するほか、右下にあります本島内の各市町村の地域内交通を対象とした地域公共交通計画等とも連携を図ることとしております。

5ページを御覧ください。

計画策定までのスケジュールについて御説明いたします。

県では、本計画を策定するため、令和5年7月に有識者、国、県、沖縄本島26市町村、交通事業者、利用者団体の51名で構成する沖縄県地域公共交通協議会を設置いたしました。

左側の第1回協議会では、計画策定の背景や各委員に事前に聴取した公共交通が抱える課題等について協議し、計画の方針を協議しました。

令和5年11月末に開催した第2回協議会では、課題や目標を踏まえた具体的な施策・事業を中心に、計画(素案)について協議しました。第2回協議会后に、委員からの意見を踏まえた計画(案)を取りまとめ、令和6年1月から2月にかけてパブリックコメントを実施し、88件の意見が寄せられました。

今月開催された第3回協議会では、パブリックコメントを踏まえた計画(案)を協議したところです。

6ページを御覧ください。

現状の課題について、御説明いたします。

6ページは、現状の課題として、中段にあります①から⑥までの6つの課題として高齢者の日常生活を支える公共交通、子供の送迎による交通混雑、観光二次交通の利便性向上及び交通事業者の厳しい経営環境を踏まえた社会全体の関わり方などを整理しました。

また、これらの課題を包括した課題がグレーの⑦の部分になります。

沖縄の歴史的・社会的背景等により定着したマイカー中心の社会について、脱炭素社会、SDGsといった観点から、マイカーに依存しなくても快適で活力ある社会創出に向け、沖縄全体が高い緊張感を持って取り組む計画づくりが重要、としております。

7ページを御覧ください。

ここでは、現状の課題を踏まえた、計画の基本方針と目標をお示ししております。

計画の基本方針として、マイカーに依存しなくても、安心・快適で活力ある沖縄を築く交通社会の実現と設定しまして、その実現に向けてその下にあります4つの目標を整理しました。

8ページを御覧ください。

目標達成に向けた施策・事業について御説明いたします。

7ページで整理しました基本方針と4つの目標それぞれを達成するために必要と考えられる24の施策を掲げております。

各施策の詳細につきましては、別紙でお配りしています沖縄県地域公共交通計画（案）を御参考ください。

まず目標1ですが、都市活動を支え、都市構造を誘導する効率的な公共交通体系の構築としております。(1)の施策1では、中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入や、(2)の施策3の拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築などに取り組むこととしております。

目標2は、県民全ての安全・安心で健康的な暮らしを支える交通環境の創出です。(1)の施策7から施策9まで示しておりますとおり、小中学生、高校生、大学生それぞれに必要な通学送迎対策を講じることとしております。(2)の施策10では、高齢者や障害者への移動支援策を検討・拡充するなど、快適な生活を楽しめる交通環境の創出に取り組むこととしております。

目標3は、誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備としております。(1)の施策14の那覇空港の公共交通結節機能の拡充に向けた施策を展開するほか、(2)の施策16では各観光地域への移動が可能な観光二次交通結節点の設置を推進します。

目標4は、地域・事業者・行政が一体で取り組む、持続可能な交通社会の実現としております。(1)の施策20で業界団体・企業等に対するマイカーからの転換に向けた施策の検討・推進、(2)の施策23でバス路線確保・維持のための事業推進と新たな仕組みについて検討してまいります。

9ページを御覧ください。

強力に推進する施策・事業について、御説明いたします。

先ほど説明させていただきました24の施策の中でも、公共交通の厳しい状況を踏まえ、今後その取組を特に強力に推進していく視点として、左側の図にありますとおり、3つの視点を設定しました。

視点の1つ目は、赤色の部分ですが、地域公共交通の未来を育むための根幹的な視点、2つ目は水色の部分で地域公共交通の再生に欠かせない視点、3つ目は紫色の沖縄全体の持続的発展に必要な視点としております。

左側の2つ目の視点について、負のスパイラルからの好循環化に向けて具体的に整理したものが7ページの右側の図になります。

今後、公共交通利用者の増加をもたらす施策の推進に当たり、ボリュームが特に大きいと考えられる層として、めったに公共交通を利用しない層とマイカー通勤に大きく依存している層の2つを想定しました。

めったに公共交通を利用しない層では、公共交通の利便性が認知されていない可能性も考えられることから、このような層へのアプローチとして、沖縄県においても令和6年度にわたるバス利用促進乗車体験事業を実施し、路線バスの運賃を無料とすることで、公共交通に対して関心を持ってもらうことになげたいと考えております。

続いて、マイカー通勤に大きく依存している層についてですが、通勤先の就業環境、通勤コスト、さらには家族の送迎ついでのためといったことも想定され、沖縄の幅広い社会経済の慣習とも絡んで、課題は多いところですが、スパイラルの好循環化に向けて、沖縄の企業・業界団体とも連携・協力し取り組むことが欠かせないと考えております。

このため、現在、沖縄総合事務局運輸部で取組を進めております経済団体が参加するリ・デザイン検討会との連携も重要になってくると考えております。

10ページにつきましては、強力に推進する3つの視点に位置づけられる11の施策を整理しております。

11ページを御覧ください。

計画の推進と達成状況の評価について、御説明いたします。

左側の実施体制を御覧ください。

本計画で示しました目標に沿った施策・事業につきましては、沖縄県地域公共交通協議会がPDCAサイクルに基づいて着実に推進し、地域の状況や社会情勢が変化した場合には、本計画内容について必要な見直しを行うこととしております。

また、左下の関係会議の枠の沖縄県公共交通活性化協議会及び沖縄本島の北部・中部・南部の各圏域の連携交通会議とも連携し、情報共有を図っていくこ

ととしております。

右側の実施方針とスケジュールでは、令和6年度以降の沖縄県地域公共交通協議会の実施スケジュールを示しております。

最後に12ページを御覧ください。

本計画で示した目標達成のため、計画の評価指標を設定いたしました。

計画策定後は、この評価指標を基に進捗管理を実施していくこととしております。

沖縄県地域公共交通計画（案）の説明は以上となります。

○座波一委員長 企画部長等の説明は終わりました。

これより、沖縄県地域公共交通計画（案）について質疑を行います。

質疑はありませんか。

花城大輔委員。

○花城大輔委員 ちょっと分かる範囲で聞いてみたいんですけど、今官公庁が全国に推進しているM a a Sがありますよね。あれのイメージと、今県がやろうとしているイメージの共通点とか、あと関連性があるところがあったら、ちょっと説明をお願いしたいと思います。

○比嘉学交通政策課室長 本日参考資料でお配りしています計画案の通し番号で34ページをお願いいたします。施策の22でデジタル技術等を活用した情報サービスの拡充とデータ連携というところでM a a S事業についても取り組むこととしております。

○花城大輔委員 資料の説明を受けて何となくイメージできる部分とかあるんですけども、例えば利用者がこのような手順にのっとって便利にサービスを受けられますよとか。目的地と出発地を入れればここからここまでAという手段、そこからここまでBという手段、費用は幾らかかりますみたいな感じとか、所要時間とかですね。何か一発でやれるようなイメージと関連しているのかなと思ってM a a Sの話もしたんですけども、今後これを進めるに当たっての完成形のイメージみたいなものはありますか。

○比嘉学交通政策課室長 計画案の通し番号の16ページのほうで、こちらは上位計画となります沖縄県総合交通体系基本計画にあります将来のネットワーク図ということで、イメージをこの地域公共交通計画のほうにも記載してござい

ますが、それぞれ市町村のほうに結節点をまず整備して、利便性の高いネットワーク構築というのが将来進める方向性となっております、この計画の5年間でまずそれぞれの市町村の広域の結節点ですとか、あと市町村内の結節点について少し具体化を進めていく、そことあと幹線軸と支線軸をどう結んでいくかということはこの計画の中で進めていきたいと考えております。

○谷合誠企画振興統括監 今委員の御質問はM a a Sの件だと思うんですけども、このM a a Sに関してはデジタル技術の発展に伴っていろいろな事業者で行われています。委員がおっしゃった乗換案内の機能であったり決済であったり、いろんな機能が一括で1つのアプリの中で実現できるというのがM a a Sの機能だと思うんですけども、これに関して今グーグルマップとかを中心に、案内の部分はかなり観光部がオープンデータを取り込むことで進んできたところもあるんですけども決済の機能はそれにはついていない。また決済の機能だけで動いているものもあります。こういったところ、先ほど午前中に出ましたリデザインの会議の中でもどういったことが観光客にとって利便性があるか、あるいは県民にとって利便性があるかという話をしながら、M a a Sのアプリを全体で持ったほうがいいのかあるいはやっぱり個別で、八重山だったら八重山のM a a Sのアプリとかもありますので、そういったものを広めていくのがいいのかという議論をしているところでございますので、一概にこの完成形が1つのアプリに統一されるというわけではないんですけども、県民あるいは観光客が混乱しないような形で整備していくのが今基本だと考えているところでございます。

以上でございます。

○花城大輔委員 M a a Sにこだわっているわけではないので。ただ観光立県といういわゆる沖縄を見て、何か沖縄に学びたいなものができるということを期待したいと思います。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 お疲れさまです。

7ページくらいまでの課題についてはもうそのとおりだと思います。ただこれまでも議論されてきたことだし、何か申し訳ないけれど印象的には前に見た

ような文言だなというような印象になっています。

それで聞きたいのは10ページからお願いをします。その実現性ですけれども、24の施策でこの計画の実現に向け取り組んでいくというのは分かります。そして10ページにはそのうちの強力に推進するというような施策・事業が載っているということではあります。

ただ実施するのは民間事業者だと思いますので、これはそれぞれの施策にいわゆる予算的な裏づけ、どれくらいの事業を持って、どれくらいの支援を民間業者に予算的な裏づけもやって実行しようとしているのかあまりよく見えないんですけれども。具体的にそういう事業規模とか予算規模みたいなものも議論されているのですか。

お願いします。

○比嘉学交通政策課室長 5年計画の中での事業規模につきましては、今議論していますネットワークをどう構築していくか、あとマイカーから転換を図るためのサービス水準をどう考えていくかということは今整理している段階でございます。そこからまた必要な事業というのがこの政策の中で具体化されていきます。あとまた他の都道府県でもやはり高齢化、少子化は沖縄に先行して進展していますので、そちらのほうで何か取組とかも含めた計画も同時並行で今進めているところでございますので、次年度そういった効果的な取組も情報収集しまして充実していく、その中で必要な予算規模というのを整理していくという流れでございます。

○大城憲幸委員 多分そうだろうなと思いましたが。なかなか24の事業を挙げたんですけれども、具体的に基幹バスの事業なんかは動き出してはいますけれども、今後強力に支援も予算もつけてやっていこうというものはまだ見えてきていないのかなと思います。

この9ページの負のスパイラルの図も含めて、もう負のスパイラルになっているのは間違いないですよ。それを好循環に回していこうというのもそのとおりだと思います。ただ10ページにあるように好循環に回すためのトリガーと期待されるような施策という意味では、なかなか啓蒙活動的な施策しか並んでいないんですよ。だから自分なんかよくバスは使いますが、目に見えて減便をされて、朝はバスがあるけれども夕方なんか利用しようにももう減便で利用できないという状況でまさに負のスパイラル、それで2024年問題が出てくる。そういう中で皆さんが言っている好循環に回すための施策という意味では、どうも説得力が弱過ぎるというのが私のイメージなんですけれども、

その辺については率直に皆さんつくる側としてはどう考えているのですか。

○比嘉学交通政策課室長 ただいまの9ページの好循環化ですけれども、やはりこれまで県内の渋滞で利便性が低下し、利用者が減って事業者の収支が悪化していく。それからまたサービスが下がっていくという循環を好循環化させていくときに、やはり理想的なネットワークを今市町村と勉強しながら考えているところですが、そこにまたいかにして県内のマイカー利用者を公共交通に乗せていく、転換させていくかが鍵だと思っています。それを転換できるためのサービス水準、これをどう考えていくかというところで今考えているところです。

○大城憲幸委員 なかなか答えになっていないと思うんですけども、もうそういう答弁しかできないならいいんですが、関連して私は前からやっぱり民間の事業者の体力をつけるしかないという話をして、そういう中でやっぱり県が主導して、バス会社の再編みたいなのも積極的にやったほうがいいんじゃないかという提言をしてきたつもりなんです。やっぱり人手不足にしても会社自体が体力をつけないと人も確保できないし、賃金待遇の改善というのなかなか行政の支援だけでは難しいかなと思っているんですよ。

そういう意味で関連して、ちょっと状況が分かるだけで教えてほしいんですけども、東陽バスさんと沖縄バスさんが一緒に頑張ろうというのは、私はそういう視点で見るといいニュースかなと思っているんですけども、今言ったこの2社が一緒に行動することによって状況的に好転するような状況があるのか、人手不足に対応できるような状況になっているのか。その辺、皆さんどう把握していますか。

○大嶺寛交通政策課長 そこにつきましては、当面の間は現状維持でいくというふうなことになると思います。その後はやはり合理的に統合できるようなところは統合していきつつ、運転手の確保も含めて一緒に連携して維持しながら、この拡充に向けた取組を行っていきたいというふうに聞いております。

○大城憲幸委員 最後にしますけれども、この計画は基本的には、もう県民への啓蒙活動あるいは地方自治体にも協力を依頼をして危機感を持って取り組んでいくという理念的なものは賛成をします。

ただやっぱり今議論したように、具体的に好循環に回すという意味では、民間事業者自体の体力がつかないとなかなか回っていかないのかなというのが私

の所見でありますので、その辺の取組も強化していただきたいなということを要望して終わります。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

平良昭一委員。

○平良昭一委員 ぱっと見てみると、どうしても沖縄本島内の中南部にこだわっているような形にしか僕には見えないんですけど、そこでちょっと確認したいんですけど8ページの目標4の(2)ですけど、バス路線の確保・維持のための事業推進、これはよく分かるんですけど、既に路線がなくなったところ、地域、市町村単位の中でコミュニティー——いわゆる自治体はバスを運営しているわけですよ。これ直接国からの予算を確保する中でやっているのが普通だと思いますけれど、これに関しては今後バス路線がないところはどのようにしていくのかというのが全く見えて来てないわけですよ。はっきり言えますけれど北部の過疎地辺りには路線がなく、いわゆる市町村単位の中でのコミュニティーバスを運営をしていますけれど、それは市町村単位の中でしか運営はできていない。そこで戻って、皆さんの3ページの中の市町村を超えた広域における県民等の移動手段というのは当然その中に入ってくるわけですから、それをどう生かしてくるかというのが残念ながら、我々の地域からすると見えてこないわけですよ。いわゆる国頭村、東村辺りは独自で運営していますけれど、名護までお年寄りが病院に行きたいとなると連結するものがない。そうすると市町村を越えた広域における県民等の移動手段はどうかという疑問になるわけよね。その辺をどう考えているか、お聞かせ願いたい。

○比嘉学交通政策課室長 人口が減っている地域での公共交通の提供についての御質問だと思っておりますが、路線バスが運行する区域はやはりある程度の需要がある区域に路線バスのほうは運行する。

現在コミュニティーバスが県内でも市町村において導入されておりますけれども、そういった路線バスでは輸送量、供給量が多いようなところではそういったコミュニティーバスのほうも今運行しています。それはやはりこれまでどんどん利用者が減ってきたという現状があるかと思いますが、今市町村のコミュニティーバスのほうでも、やはり少し低額な料金設定であったり、あと高齢者が利用できるよということによって徐々に利用者を増やしていく動きもあります、流れもありますのでそういったことでどんどん利用者をコミュニティーバ

ス、路線バスを使って増やしていく。その中でまた路線バスのほうも、少し便数とかそういったサービスの向上につなげていく、そういったことの連携の取組を進めているというところでございます。

○谷合誠企画振興統括監 委員おっしゃるのは、恐らく名護を結節点として広域でコミュニティーバスも運営できないだろうかというようなお話もあったかと思えます。これ議会でも議論があったかと思えます。これにつきましては、広域的な公共の交通ネットワーク構築に向けて、北部圏域の協議会の中でも議題として取り上げて協議しておりますので、引き続き市町村と連携しながら取り組んでまいりたいと考えています。

以上でございます。

○平良昭一委員 やっぱり実績として路線の中で関わってきたという事業者ですよね。当然事業者も入っていましたけれど、やっぱりこの協議会で審議する中で、この業者さんがなぜ路線が廃止になってきたかというのは一番分かっているわけですから、それを含んで足りない部分は行政独自の中でコミュニティーバスを運営しているわけですよね。どうしても足がないという方々に対しての配慮というのはどうしてもやらないといけない。最初に戻るんですけど、何か中南部だけが注目されているような感じがして、置いていかれているような感じがしてならないわけですよ。その辺を見えるような形で、この目的の対象の位置づけとか、そういうものも必要になってくるんじゃないかなと思うんですけど。その辺ちょっと心配するところがあるけれどどうかな。

○大嶺寛交通政策課長 今回のこの計画の中では地域の幹線というふうなところで、地域がまたがるようなバス路線を対象にしていたりするんですけども、4ページの右下のほうに本島内市町村の地域公共交通計画というのもございます。こういったものにつきましても各市町村、この地域内の計画を独自でいろいろ策定していただいています。ここで北部地域は名護市しかございませんが、ほかの地域のものについても、例えば先ほどお話のありました11ページ下のほうにあります連携交通会議、この中で圏域ごとにいろいろ意見交換しております。この北部の会議の中で例えばそれぞれの市町村、どのような交通が必要なのかというのは議論させていただいております。そこで挙がってきたものにつきましてはそれぞれの市町村で、先ほどの公共交通計画をつくりたいということであれば県のほうでサポートしつつ、この中で例えば名護市を結節点にししながら、コミュニティーバスを広げたいという議論もできるような形で、

そのような形でお互いの計画を連携させていながら一体的にいろいろ検討していきたいと考えております。

○平良昭一委員 このコミュニティーバスが利用されるようになってから、まだ日が浅いわけですよ。やっぱり問題点は浮上してきているわけですよ。今言うようにやっぱり市町村単位の中でやっているから、その圏域の中でしか運営できていない。それが広域になった場合に、他市町村まで行けるような状況になったときに、果たして国の支援が得られるかという心配もあるわけよ。その辺、今は各市町村単位の中で予算を確保して国との交渉の中でやってきている。しかしそれが枠を超えていくようであれば、またこれは別の支援策が必要になってくるのかな。その辺、検討したことはありますか。

○比嘉学交通政策課室長 ただいま市町村の計画との連携ということも説明したところですが、役割分担がありまして市町村をまたぐ広域については県のほうの役割と、あと市町村の地域内については市町村が住民の足の確保を考えるとということで分担しているところですが、やはり市町村の住民の方もまた市町村を越えて隣接する市町村の移動も日々ありますので、そういった県と市町村が一緒になってこの地域内交通と広域の交通をつなげていくというポイントが重要かと思っております。例えばコミュニティーバスの地域を越えて運行する連携についても市町村と研修会を今年度設けまして、宮崎県と愛知県で複数市町村で連携しながらのコミュニティーバスを運行している事例を、当該市町村の職員の方に来ていただいて講演を行うとかそういった情報共有なども進めております。

以上です。

○平良昭一委員 新しい問題が提起されてきたということで、今市町村と県も一緒になって取り組むということからも非常にいいことでありますけれど。それも今回の計画の中で1つの何て言いますかね、北部、中部、南部、独自の連携を取りながら、県と一緒にやっていくということで理解をしいんですよ。

○比嘉学交通政策課室長 計画の中の施策の6で通し番号で行きますと15ページになります。先ほど課長からも説明がありましたけれども、圏域ごとの県と市町村の会議についても、この計画の中、施策の中で位置づけまして、北部についても市町村と連携しながら行っていくと。この県の本島26市町村とで構成

される協議会ですけれども、これは地域交通法の法定協議会となっております。この本島の陸上交通について、また県と市町村と地域の関係者と一緒になって、県だけでなく取組を進めていくという枠組みで進める協議会となっておりますので、これからも引き続き協議を通して、また施策の充実を進めていきたいと考えております。

以上です。

○平良昭一委員 分かりました。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。
渡久地修委員。

○渡久地修委員 今、バス事業者というのは何社ありますか。

○大嶺寛交通政策課長 乗合バスの事業者としましては、離島を含めまして22事業者ございます。

○渡久地修委員 本島は。

○大嶺寛交通政策課長 すみません、今具体的な数字はないんですけれど、その半分くらいの約10事業者くらいになっています。

○渡久地修委員 これ前から議論されていると思うんだけど、事業所ごとそれぞれ路線がかぶっていたり、いろんな問題がいっぱいありますよね。これを何とかまとめられないかという議論もずっとこれまで続いてきたんだけど、やっぱりある程度限界もあると思うので、あれですか、県と市町村とか、事業者が一体となった運営をやっているということは全国的に事例がありますか。

○大嶺寛交通政策課長 県内においては、今おっしゃったような競合するような部分につきましては、一部共同運営という形で事業者同士が連携して共同でやっている路線はございます。ほかの市町村につきましては今手元には資料はございません、すみません。

以上です。

○渡久地修委員 何て言うのか、もう結構事業者も相当経営は大変だと思うのよ。だから統合したりいろいろながあると思うので、公共交通の視点、先ほどあった路線がないところはコミュニティーバス、市町村がまた出すというよなところになってくると。この方向もこれから広がっていくと思うわけ。だから観光バスは取りあえず置いておいて、路線バス、生活路線バスについては、県、市町村、事業者が一体となったやり方、経営体が1つということになる。モノレールはそうよね。モノレールは一応第三セクターということやっているんだけど、そういう話は出たことないんですか。

○大嶺寛交通政策課長 路線バスにつきましては生活路線バスも含めまして、市町村をまたがるような幹線系のバス路線で、市町村の内部の路線につきましても補助路線として認定する際には、国、市町村、県、バス事業者が参加する協議会がございまして、その協議会の中で議論して、そういうふうな路線を指定してございますので、連携は常に行っているような状況ではございます。

○渡久地修委員 多分これ話としてはいろいろ何度か出ていると思うんだけど、ここまでこういう状況の中で沖縄でいろんな結節点とか、いろんな問題を本当に解決していく上では、いずれこういうところにぶつかるんじゃないかなという感じがするのよね、事業者任せでは僕はできないと思う。

だから事業者は事業者でちゃんとやっているから、県、市町村、事業者が一体となって踏み込むべきところまで踏み込まないといけないんじゃないかなというのもあるので、これは今すぐの課題ではないと思うけれど、今後検討しなければならぬところに行くんじゃないかなと思うんだけど、その辺どうですか。

○大嶺寛交通政策課長 まさに今回のこの計画は24の施策を掲げていますけれども、その政策の下に幾つか複数の事業を展開していくというような計画になっていますので、その中でいろいろ個別案件も含めまして国あるいは市町村、事業者、その主体も明確にしながら、細かいところの課題を解決していくような、そのような議論ができるような計画として今位置づけていますのでこれを推進していきたいというところでございます。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 質疑なしと認めます。

以上で、沖縄県地域公共交通計画（案）についての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）

○座波一委員長 再開いたします。

陳情に対する質疑及び付議事件の審査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いたします。
休憩いたします。

（休憩中に、議案等採決区分表により協議）

○座波一委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

休憩中に御協議いたしましたとおり、陳情令和2年第54号の5の項目1、2、4、5、6、7、8、9、同第184号、同第188号の5の項目2、3、同第205号、陳情令和3年第68号、同第84号の5、同第99号、同第174号の6、陳情令和4年第63号の5、陳情令和5年第110号の5、同第112号、同第113号、同第114号、同第138号、同第158号、陳情第1号及び第19号の3を採択することに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○座波一委員長 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・調査事件についてを議題といたします。

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）

○座波一委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、お諮りいたします。

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

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

休憩いたします。

(休憩中に、地域公共交通の維持・発展に資する路線バス及びタクシーの利用促進策の拡充・強化を求める決議の提出についてを議題に追加することについて協議した結果、議題に追加することで意見の一致を見た。)

○座波一委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

地域公共交通の維持・発展に資する路線バス及びタクシーの利用促進策の拡充・強化を求める決議の提出については、休憩中に御協議いたしましたとおり、議題に追加し、直ちに審査を行いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

地域公共交通の維持・発展に資する路線バス及びタクシーの利用促進策の拡充・強化を求める決議についてを議題といたします。

議員提出議案として決議を提出するかどうかについて、休憩中に御協議をお願いいたします。

休憩いたします。

(休憩中に、決議提出の可否、文案及び提出方法等について協議した結

果、決議を提出すること、提出者は本委員会の全委員とし、本委員会に所属しない無所属の議員にも呼びかけること、提案理由説明者は委員長、要請方法は直接要請とし、議員派遣について議長に申し入れることで意見の一致を見た。）

○座波一委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

地域公共交通の維持・発展に資する路線バス及びタクシーの利用促進策の拡充・強化を求める決議を議員提出議案として提出することとし、提出方法等については、休憩中に御協議いたしましたとおりに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)

○座波一委員長 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、本日の日程は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦労さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員長 座 波 一