

新沖繩振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録  
＜第3号＞

令和3年第4回沖縄県議会（6月定例会）

令和3年7月7日（水曜日）

沖 縄 県 議 会

## 新沖繩振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録〈第3号〉

### 開会の日時

年月日 令和3年7月7日 水曜日  
開 会 午前10時1分  
散 会 午後0時6分

### 場 所

第4委員会室

### 議 題

- 1 陳情令和2年第54号の5、同第113号、同第153号の2、同第184号、同第188号の5、同第205号、陳情第20号、第68号、第84号の5及び第99号
- 2 県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立（新たな振興計画（素案）及び今後のスケジュール等について）
- 3 閉会中継続審査・調査について

### 出 席 委 員

委 員 長	中 川 京 貴 君
副 委 員 長	大 浜 一 郎 君
委 員	下 地 康 教 君
委 員	座 波 一 君
委 員	呉 屋 宏 君
委 員	上 里 善 清 君
委 員	比 嘉 京 子 さん

委員 島袋 恵祐 君  
 委員 渡久地 修 君  
 委員 國仲 昌二 君  
 委員 翁長 雄治 君  
 委員 上原 章 君  
 委員 大城 憲幸 君

委員外議員 なし

---

説明のため出席した者の職・氏名

知事公室基地対策課副参事	城間 敦 君
企画部長	宮城 力 君
企画調整課副参事	武村 幹夫 君
交通政策課長	金城 康司 君
交通政策課副参事	下地 努 君
交通政策課公共交通推進室長	山里 武宏 君
文化観光スポーツ部観光振興課長	又吉 信 君
土木建築部建築都市統括監	内間 玄 君

---

○中川京貴委員長 おはようございます。

ただいまから、新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会を開会いたします。

陳情令和2年第54号の5外9件、本委員会付議事件県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る新たな振興計画（素案）及び今後のスケジュール等について、並びに閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、知事公室長、企画部長、文化観光スポーツ部長及び土木建築部長の出席を求めています。

初めに、陳情令和2年第54号の5外9件の審査を行います。

ただいまの陳情について、知事公室基地対策課副参事、企画部長、文化観光スポーツ部観光振興課長及び土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

なお、継続の陳情については、前定例会以降の新しい事実についてのみ説明をお願いいたします。

まず、陳情令和2年第54号の5外9件について、企画部長の説明を求めます。  
宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 おはようございます。よろしくをお願いいたします。

それでは、企画部に関する陳情案件につきまして御説明いたします。

陳情に対する説明資料（処理方針）目次2ページをお願いいたします。企画部関係の陳情は、継続が7件、3ページ新規が3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きましては、下線で示しております。

説明資料の4ページをお願いいたします。

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。

次の5ページをお願いいたします。表の右側、経過・処理方針等欄の項目2の2段落目を御覧ください。

「令和3年度税制改正において、当該特例措置の適用期限が令和4年3月31日まで1年間延長されたところであり、県としては、引き続き当該制度の活用促進に取り組むとともに、さらなる離島振興に向け、特例措置の延長等を国に要望してまいります」。

次に、7ページをお願いいたします。項目7について御説明いたします。

「県はこれまで国と連携して、第一航空の事業進捗確認を行ってきたところであり、同社においては令和3年7月21日に運航再開を予定しております。今回、同社は早期就航を優先するため、当面は運航費への国庫補助対象外となるチャーター方式での運航計画となっており、定期運航への移行後に補助を受けられる場合は、事業継続性も含めて関係機関で議論の上、国の承認を得ることとなっております」。

9ページをお願いいたします。

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

表の右側、一番下の段落を御覧ください。

「県においては、鉄軌道について、新たな沖縄振興のための制度提言に盛り込んだところであり、これまでの調査結果等も踏まえつつ、鉄軌道導入に向けた国との議論を進めていくこととしております」。

次に、15ページをお願いいたします。

令和3年第20号公共交通としての路線バス事業への緊急支援を求める陳情について御説明いたします。

3段落目を御覧ください。

「さらに、令和3年4月補正予算においては、公共交通の運行継続を支援するための支援金を計上し、路線バス22社に対し総額1億8370万円を支給いたしました。県としては、公共交通の維持に必要な財政支援について国への要望を継続するとともに、県民生活に必要な路線の確保維持に取り組んでまいります」。

次に新規の陳情について御説明いたします。次のページをお願いいたします。

令和3年第68号北部地域並びに沖縄観光産業の振興・発展に向けた「伊江島空港」の活用を求める陳情について処理方針を御説明いたします。

項目2については知事公室が所管しており、その他の企画部が所管する項目1、3及び4について一括して御説明いたします。

伊江島空港への定期便就航に当たっては、運用制限の改善や施設整備の必要性等の課題が示されております。

同空港への就航の実現性、活用手法については、これらの課題を踏まえつつ、様々な観点から検証する必要があるため、参入意向を示す航空会社の具体的計画を確認しながら伊江村とも意見交換を行ってまいりたいと考えております。

18ページをお願いいたします。

令和3年第84号の5 令和3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、処理方針を御説明いたします。項目1について御説明いたします。

県では多良間航空路線等の運航再開に向け、国と連携して、第一航空が進める事業の進捗確認を行っているところです。

同社においては、航空機材の耐空検査を終えたほか、拠点となる石垣空港事務所の確保に向けた準備やパイロットの訓練が開始されるなど就航に向けた取組が進められております。

県としては、早期の就航に向けて、運航の安全性を確保しつつ、地元の理解を得ながら、引き続き国、多良間村、第一航空株式会社と連携して取組を進めてまいります。

次に項目2について御説明いたします。

離島航路を確保・維持するため、国、県及び市町村では、運航に伴い生じた欠損額に対し協調して補助を行っており、波照間航路及び船浮航路においても、同様に、国、県及び竹富町が協調して補助を行っております。

県としては、引き続き国及び市町村と適切な役割分担の下で緊密に連携し、

離島住民の生活に不可欠な離島航路の確保・維持に取り組んでまいります。

次のページをお願いいたします。

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処理方針を御説明いたします。

項目1について、県では、令和3年4月に施行された過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法に基づき、今年度中に新たな県過疎方針及び同計画を策定し、関係市町村と連携しながら本県の過疎地域の持続的発展に向けた諸施策を推進していくこととしております。

令和3年6月に取りまとめた新たな振興計画（素案）においては、これらの内容を盛り込んだところです。

次のページをお願いいたします。

項目2について、西日本高速道路株式会社が実施する沖縄自動車道のみ適用される特別割引は、県民や観光客の移動利便性の向上はもとより、北部地域の振興、さらには県経済全体の活性化にも寄与していることから、令和4年3月末までとされている同割引の制度は必要と認識しております。

県としては、西日本高速道路株式会社をはじめとする関係要路に対して、沖縄の実情を丁寧に説明し、同割引制度の継続を要請してまいります。

以上で、企画部に関する陳情案件の処理方針等の説明を終わります。

御審査のほど、よろしくをお願いいたします。

○中川京貴委員長 企画部長の説明は終わりました。

次に、陳情令和2年第54号の5について、知事公室基地対策課副参事の説明を求めます。

城間敦知事公室基地対策課副参事。

○城間敦基地対策課副参事 おはようございます。知事公室所管に係る陳情につきまして御説明いたします。

知事公室所管の陳情は継続が1件、新規が1件、合わせて2件となっております。継続審査となっております陳情令和2年第54号の5につきましては、前回の処理概要から変更はございませんので、説明は省略させていただきます。

次に、新規の陳情1件につきまして処理概要を御説明いたします。

ただいま通知しましたのは、17ページでございます。陳情第68号北部地域並びに沖縄観光産業の振興・発展に向けた伊江島空港の活用を求める陳情になります。

処理概要3の知事公室所管についてでございます。

陳情令和2年第54号の5項目3に同じとなっております。

以上、知事公室の所管に係る陳情につきまして処理概要を御説明いたしました。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○中川京貴委員長 知事公室基地対策課副参事の説明は終わりました。

次に、陳情令和2年第54号の5外1件について、土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

内間玄建築都市統括監。

○内間玄建築都市統括監 土木建築部の内間です。よろしく願いします。

土木建築部所管の陳情につきましては、知事公室及び企画部との共管となっております令和2年陳情第54号の5記の3、企画部との共管となっております令和2年陳情第188号の5記の2の2件が継続審査となっております。

当該陳情につきましては、処理概要に変更はございませんので、説明は省略させていただきます。

御審査のほど、よろしく願いします。

○中川京貴委員長 土木建築部建築都市統括監の説明は終わりました。

次に陳情令和2年第184号について、文化観光スポーツ部観光振興課長の説明を求めます。

又吉信観光振興課長。

○又吉信観光振興課長 それでは、文化観光スポーツ部関係について、継続の陳情が1件となっております、処理方針に変更がありますので、読み上げて御説明いたします。説明資料の11ページをお願いします。

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カード等の導入に関する陳情、項目3でございます。

県では、令和3年度にウィズコロナ社会における新しい生活様式への対応及びインバウンド需要の回復を見据え、那覇空港を発着する観光客の利用が多い一部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する予定であります。

宮古島ループバスについて、宮古島市にヒアリングを行ったところ、令和3年度も実証実験を実施する予定とのことですが、コンタクトレス決済を含めたキャッシュレス決済システムの導入については、県に要望する予定はないと聞い

ております。

今後、事業の実施主体である宮古島市や運行会社からの要望があれば、本島での実証事業の効果も勘案しながら、その内容を踏まえて検討してまいります。

以上が、文化観光スポーツ部関係の陳情に係る処理方針でございます。

それでは、御審査のほど、よろしく願いいたします。

**○中川京貴委員長** 文化観光スポーツ部観光振興課長の説明は終わりました。

これより各陳情に対する質疑を行います。質疑に当たっては、陳情番号を申し述べてから説明資料の該当ページをタブレットの通知機能により委員自ら通知し、重複することがないように簡潔にお願いいたします。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行うようお願いいたします。

また、この際、執行部の皆様に申し上げます。

答弁に際しては、要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が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** よろしく申し上げます。

令和3年第99号、沖縄自動車道の料金の件ですけれども。これは21年4月から22年3月末までは1年間延長するというふうに決まったのですが、これは基本的に西日本高速道路株式会社の、沖縄だけ特別にやりましょう割引をしましょうという善意に基づいてるものなんですよ、これ。

これ確認します。

**○金城康司交通政策課長** 軽自動車の特別割引につきましては、NEXCO西日本さんの経営判断に基づくものであります。

**○大浜一郎委員** ということは、これは陳情では制度提言に加えることというふうにあります。これは提言に盛り込むことができるのか。もしくは、西日本高速道路株式会社が割引に関してはなかなか難色を示した場合には、これが適用されない。これはしかも1年1年でなっていますけれども、その理解でいいですか。制度提言に加えることができるものなのか。要するに西日本が延長の割引が厳しいというようになったときには、ここで終わりになっちゃうと。県はこの辺をどのように考えているんですか。永遠にするのかどうかも



含めて。

○**金城康司交通政策課長** まず沖縄自動車道の交通量なんですけれども、特別割引の効果もあって今倍増しております。北部地域の振興はもとより県経済の活性化にも大きく寄与していることですので、特別割引制度の継続については、沖縄県としても非常に重要であると認識しております。

それから当該割引制度なんですけれども、経緯がありまして、これまで平成11年から平成22年まで特別調整費を活用して一国庫補助を活用しておりました。それから26年度からは西日本高速道路株式会社の御尽力で移行しております。こうしたことを踏まえて、沖縄県としては県民への沖縄自動車道のさらなる利用促進を図るとともに、引き続き特別割引が継続されるよう国やNEXCO西日本と協議してまいりたいと考えております。

○**大浜一郎委員** ということは、これは制度提言に加えるというのはなかなか難しいけれども、毎年毎年、その都度その都度お願いベースでやるしかないということになっていくんですか。それをさっきから聞いているんですけれども。

○**金城康司交通政策課長** 先ほども申しましたとおり、当該制度は非常に沖縄県にとっても、県の均衡ある発展、北部地域の振興、県民はもとより観光客の移動利便性の向上などで、非常に効果が大いだと認識しておりますので、これからもNEXCO西日本さんに特別割引の継続についてはお願いしていきたいと考えております。

○**大浜一郎委員** ということは、西日本さんがこの割引率は難しいとかそういった内容とか、割引率は難しいよとなった場合には、変動することもこれは致し方ないというふうに捉えていいわけですね。

○**宮城力企画部長** 従前は国費を投入して軽減措置が図られていて、もし今、NEXCOさんがこの割引について割引率をもっと低くするとかということになると、北部地域への影響も大きいものと考えております。その際にはまた別の手だても考えないといけないと思っておりますが、現時点にあっては特に今制度に打ち込むということになりますと、公費の投入ということになりますので、NEXCOさんに引き続きの継続をお願いするという方針で今臨んでいるところでございます。

○大浜一郎委員 なかなかこれはNEXCOさんの意向次第というような形であるのですが、この割引によって交通量が、利用者が増えてかつ北部の振興が保たれているというものであれば、これは善意にずっとすぎりつくというよりも、今度新しく沖縄振興をやるのであるわけですから、その部分に対する何か手だてを講じた制度というか、仕組みというか、そういったこともやはり加えていく必要があるのではないですかね。

○宮城力企画部長 今回は1年の延長で、その前は2年間特別割引を実施するという方針でございました。沖縄振興の期間が残り1年というところもあって、1年なのかなというところも認識しているところでございます。新たな振興計画を策定するに当たって、ぜひともNEXCOさんの特別割引の存続が必要だということで、先様に要請を行っていきたいと考えているところです。

今のところ2年、1年の経営判断ではあるのですが、これが継続して取り組めるような形で強く要望していきたいと考えております。

○大浜一郎委員 了解。終わります。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

呉屋宏委員。

○呉屋宏委員 今の議論を続けてお聞きしますけれども、これは皆さんが高速道路の利用金額を落とす前と、落とした後の利用数、金額というのは調べられているのですか。

○金城康司交通政策課長 お答えします。

高速自動車道、割引前と割引後の利用者数、利用台数の推移なんですけれども割引前の平成11年度が約1680万台、割引後の平成31年度が3800万台と2倍以上の伸びとなっております。料金については、全車両を対象に35%割引く特別割引を実施しているんですけども、例えば那覇―許田間が本来1610円のもののが1040円、570円割引になるというふうな状況でございます。

○呉屋宏委員 私は月に何度もこれを使っていますから感じるんですけども、今言うように2倍になっているわけですよ。NEXCOが何でお金まで取ってこれを継続する必要があるのかなと思うぐらい、結局落としたことによって利用台数だとか利用料金は上がってるはずなんですよ。だからこれは、沖縄

県の施策としては言っていることは分からないわけじゃないけれども、この金額は維持したいという気持ちは分からないわけではない。だけれども、これは果たしてこの状況の中でずっと延長延長というのが果たして正論なのかということになると、それはどう思っていますか、部長。要するに、料金を上げることによって台数は減っていくんじゃないの。収益も減っていくんじゃないNEXCOは。それからすると今のが正当な金額だと思っているんだけど私は。

**○宮城力企画部長** 料金設定については、NEXCOさんが設定し国土交通省が事業計画を認めるという仕組みになっているところでございます。

県としてこの水準で割引をしていただきたいというスタンスではございません。どの水準にするかというのは、まさしくNEXCOさんの経営判断によるものという認識でございます。

**○呉屋宏委員** 苦しい気持ちは分かるよ。分かるけれども、これはいつまでもこうやって我々が費用を持ってとかという話ではなくて、これは振興計画も昨日も話をしたんだけど、いつまでこの経常経費を我々が持たなければいけないのということになると、最終的には沖縄振興特別措置法というのは、基本的にはもう恒久法にしなければいけないんだよ。10年ごとにこんな改正、改正しているような場合ではないんだ。もう沖縄はこの法律は、4つの条件の下でこれは沖縄振興特別措置法として、時限立法ではない恒久法に持っていく。ここを見据えた形で、今後は皆さんは振興計画は持っていけないといけないと僕は思っているんです。また10年後もこんなことをやるんですか。だからそういうようなことじゃなくて、一つ一つ整理をしていく。この高速道路についても、沖縄の振興に大事なところだからこれはどうしても必要なんだ。だからこれは法律で定めるということであれば、沖縄振興特別措置法ではなくて、ほかの方法がないのかということのを僕は検討すべきだと思っているんだけど、どうなんでしょうか。

**○宮城力企画部長** 法律に規定する、制度化をするということになると、まさしく公費負担の話が出てきて予算の確保という問題が生じてきます。今のところNEXCOさんが収支状況も勘案しながら特別割引を実施している状況でございますので、その方向で軽減措置を継続させていきたいというのが今の県の認識でございます。

**○呉屋宏委員** 恐らく部長の答弁はこれ以上のものにはならない。これは後は

政治ですよ。ですから、基本的には沖縄県知事が一つ一つの今の振興策をもう一回整理をし直して、これは特別措置法でやるべきいわゆる時限立法でやるべき、これは恒久法でやるべきということを皆さん今からすみ分けをしておかないと、本当に僕は大変なことになると思いますよ。同じことばかりやっていることになるから、そこだけは一応皆さんができることと、手の届かないところでやることというのはあるから、そこは整理をしておくべきだと思います。今度はいい機会だと思いますから、そこは提言をして終わりたいと思います。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 離島過疎地域振興に関する要望事項から、8の悪天候によるフェリー欠航時代替のヘリコプターの件です。7ページ、これは悪天候によるフェリー欠航という事態。どんな頻度で起こっているかそれがかめないんですけども、年間を通してどんな感じですか。

○金城康司交通政策課長 今、具体的な回数はお持ちしていないんですけども主に夏場の台風時、それからふいにどうしても波が荒くなりますので、そういった場合について欠航になる事例が生じております。

○座波一委員 年間何日とかという把握もされていない。

実績があるでしょう。実績も含めて。

○金城康司交通政策課長 すみません、具体的な欠航の回数については正確に把握していないんですけども、例えば欠航時にヘリコプターを出す場合の補助が出るということなんですけれども、令和2年度の実績でいいますと261回のヘリの利用状況があります。

○座波一委員 県全体で令和2年度261回なんですけど、これは各小規模自治体が対象になっているわけなんですけれども、実際に本当に厳しいこの財政の中で小規模自治体がチャーター料金を協調して補助しているということなんですけど、この状況のそういう要望が出ているわけですよ。この関係自治体の負担の在り方という、それはどういった要望が出ていますか。具体的に。

○金城康司交通政策課長 今回の補助の在り方なんですけれども、例えば対象路線が渡嘉敷、座間味、粟国、渡名喜となっているんですけれども、料金の3分の1が県、3分の1が村、3分の1が個人負担となっております。ヘリについて、個人が幾らという額ではなくて1回当たり幾らということですので、例えば5人乗って料金が3万円であれば5人で割って1人当たり6000円ということになります。

今委員がおっしゃったように、ヘリについての負担のこういった要望かということなので、この趣旨からすると恐らく船が欠航しているので船に近づけるような低減ができないかというふうなことだと考えております。

○座波一委員 そういう個人負担も含めて、やっぱり島の皆さんは非常に不自由を感じているわけですので、そういうことに対してヘリコプターの料金をフェリー並みに近づけてほしいという切なる要望があるわけですから、それをどのように対応していくかということが言われているわけです。今、話を聞いていると離島といってもその3村なんですか。

○金城康司交通政策課長 渡嘉敷、座間味、粟国、渡名喜4村となっております。

○座波一委員 4村のみ。他の離島ではそういったことが起こっていない、要望もないということなんですか。

○金城康司交通政策課長 他の離島からは特に自村の交通手段ということで、波が荒くて船が欠航時のヘリを活用することに対する支援策についての要望は、他の市町村からはありません。

○座波一委員 そういう意味では、限られた離島からの要望というふうに捉えておきますけれども、基本的に悪天候による欠航時にどうしても緊急あるいはそういう意味ではヘリコプターが必要とされているときには、今後県がもっともっとそういった需要に応えていこうというような考え方はあるんですか。

○金城康司交通政策課長 まず、今の渡嘉敷、座間味、粟国、渡名喜の4村なんですけれども、例えばこの4村とも沖縄本島南部の西側の海域に位置しているということなんですけれども、実は大体欠航になる場合というのはこの4航路です。渡名喜は久米商船さんの大型の船ですので欠航率は低いと思うんです

けれども、渡嘉敷、座間味、粟国については欠航する場合には、恐らく同時に欠航するだろうと。ただ、今この事業を請け負っているエクセル航空会社においては、対応できる機材が1機しかなくて、今でも例えば3村から同時にお願いされたときに対応できないこともあるというように聞いておりますので、その辺も含めてエクセル航空さん、3村とも意見交換をしていきたいと考えております。

**○座波一委員** そういう意味で、ぜひとも島チャビと言うんですか。欠航時には大変不便をしているというのが本当にありますから、やはり離島のこういった問題は取り組んでいきたいと思っております。

以上です。

**○中川京貴委員長** ほかに質疑はありませんか。

下地康教委員。

**○下地康教委員** 陳情番号188号の5、13ページです。その記の3、多良間―石垣間の航空路線についてということです。

平成18年3月まで多良間―石垣間の航空路線は、毎日運航されていたということですが、これは1日に何便だったのでしょうか。

**○宮城力企画部長** 申し訳ありません。当時の状況を今確認中でございます。後で御報告させていただきたいと思っております。

**○下地康教委員** 分かりました。

この1日に何便就航していたかということと乗降客数。平均して1日にどのくらいお客さんが乗っていたのか。年間どれぐらいの乗降客数があったのか。それをちょっと調べていただきたいと思いますと思っております。

処理方針では、航空機材の耐空検査を終えたほか、拠点となる石垣空港事務所の確保というふうにあるんですけれども、具体的に内容を説明していただけますか。

**○下地努交通政策課副参事** 耐空検査とは、航空機の強度や構造、性能が国の安全性・環境適合性の基準に適用するかを検査するものです。

事務所につきましては、新石垣空港内で事務所を確保する方向で現在調整中とのことです。

○下地康教委員 航空機材の耐空検査、これはひな形どおりのお答えだとは思いますが、ただですね、これが実際その検査が終わるのがいつ頃終わるのか、その見通しなど。それと石垣空港の事務所とあるんですが、拠点となるところがですね。空港施設というのはなかなか増設とか厳しい部分があると思うんですね。それで新たな拠点となる事務所を確保する段取りというのか、大分調整が厳しいと思うんです。そのあたりをどういうふうにして調整をしているのか。大体そのめどがいつ頃つくのか。これは難しいところではありますけれども、大体どれくらいまでに調整を行って、どういうふうにしたいというような見通しがあれば聞かせてください。

○下地努交通政策課副参事 飛行機の耐空検査につきましてですが、現在第一航空が所有しています2機については、国土交通省の耐空性その他の法定検査を受け、さらに検査を合格した状況となっております。

事務所につきましては、粟国空港の就航後、順次、石垣一多良間、石垣一波照間便を就航させていく計画になっており、その中で事務所の確保等に動いていく形になっております。

○下地康教委員 航空機材の耐空検査は、ほぼ終わっているという理解でよろしいでしょうか。

○下地努交通政策課副参事 はい、終了しております。

○下地康教委員 先ほども、お答えの中では、第一航空が就航を予定しているいろいろな離島があるということで、これはやはり多良間一石垣間というのは、第一航空の計画の中では最後といたしますか、そういう計画なんでしょうか。

○下地努交通政策課副参事 最後という形ではなく、粟国のほうで便が正常に運航できるようになった後、石垣一波照間、石垣一多良間という順序でやっていくということでございます。

○下地康教委員 7ページに、粟国一那覇間の航空路線の再開についてという処理方針があるんですが、これは今年の7月21日に運航を再開予定をしているということが書いてあって、それでは13ページに戻るんですが、多良間一石垣間の就航は、おおむねどのくらいになるのか。それをお聞きした

いということなんですけれども、例えば粟国―那覇間の就航ができれば、次の離島の就航に関しては、そんなに手間がかからないのではないかなという期待感もあるんです。その期待感についてどういう考えを持っていますか。お答えください。

**○下地努交通政策課副参事** 第一航空が多良間路線を就航するには、例えば国に対する運送事業の認可手続や運賃の届出が必要なほか、乗務員の訓練や空港での整備等が必要となっており、運航についてはその後になるかと考えております。

**○下地康教委員** 7ページにあるように、チャーター方式でまず運航するというふうに粟国―那覇間はそういつていますけれども、13ページの多良間―石垣間もまずはチャーターという考え方でやる予定なんではないでしょうか。

**○下地努交通政策課副参事** 定期便運航という形で聞いているんですが、チャーターという形では今のところ聞いておりません。

**○下地康教委員** これはやはり第一航空さんも、まず粟国―那覇間を手始めとして、いろいろな多良間―石垣間の路線も就航するという計画を持っているはずなんですけれども、それをぜひドライブ感を持ってしっかりと進めていただきたい。これは離島における住民の切なる願いですので、それはぜひお願いしたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

以上です。

**○中川京貴委員長** 下地委員の質疑は終わりましたけれども、宮城部長。先ほどありました多良間の集客数、航空便については後で本人に御報告願いたいと思います。本人にですよ。

皆さん必要ですか。今できる。

**○下地努交通政策課副参事** 便が終了しました平成17年度の搭乗客数が1788人となっております、搭乗率は32%となっております。またこれは平成18年になるんですが、2往復していたとのことなんです。

**○下地康教委員** 今よく聞こえなっただけなんですけれども、これは平成17年度までは年間利用者数が1788人でよろしいですか。



○下地努交通政策課副参事 はい、1788名となっております。

○下地康教委員 搭乗率が32%、これは1日に一毎日運航されていたということなんですけれども、1日に何往復ですか。

○下地努交通政策課副参事 平成18年の記録ですと1日2便となっております。

○下地康教委員 1日2便ということは、1往復という捉え方でよろしいですか。

○中川京貴委員長 休憩いたします。

(休憩中に、委員長から質問に対する答えを紙にまとめて報告するよう申入れがあった。)

○中川京貴委員長 再開いたします。

ほかに質疑はありませんか。

比嘉京子委員。

○比嘉京子委員 質疑をさせていただきます。

先ほどから第一航空の件がありますので、関連して。継続188号の12ページと新規の18ページに関して少し質疑をしたいと思います。

下地委員があらかた質疑をしていただいた継続ですけれども、今栗国の見通しが7月21日についているわけですね、再開が。そうすると、例えば石垣—多良間間、石垣—波照間間の今ネックになっているのは何なのかと。例えば事務所の問題なのか、それ以外の問題なのか。見通しがつかないということについての理由というか、原因はどこにあるんでしょうか。

○下地努交通政策課副参事 見通しの件についてですが、現時点で運航の時期を申し上げるのは難しいのですけれども、栗国路線の運航再開後に波照間路線就航に向けて国と調整を進めていくという流れになっております。

○比嘉京子委員 私の認識では、栗国が就航したら多良間が先で、波照間はそ

の次ということではなく、同時進行でやっているという理解でいいですか。例えば、粟国の次は、石垣―多良間、石垣―波照間は同時進行だと理解していいですか。

○下地努交通政策課副参事 同時進行となります。

○比嘉京子委員 そのネックは何でしょうか。

○金城康司交通政策課長 今、ネックとなるというのはないんですけれども、就航に意向を示している第一航空さんが、まず最初に未就航路線である粟国を先にチャーター運航を始めると。その後状況に応じて定期便を運航することなんですけれども、それを踏まえて、多良間―波照間の運航についてこれから検討していくことになるんですけれども、先ほど副参事も話した航空局に対する各種許可、届出それから今後恐らく多良間は今、空港として活用しているんですけれども、波照間は果たしか休航状態ですので、今の施設のまますぐ使えるのか。例えば気象設備、その他の通信、照明等、消防能力も必要になってくるはずですので、そういった件につきましては、随時波照間空港、多良間空港を管轄している土木建築部と相談していきたいと考えております。

○比嘉京子委員 例えば、ハード的な面に関しては認可が下りるために予想される設備等のチェックというものは、今待っている間に同時進行しているという理解でいいですか。

○金城康司交通政策課長 波照間―多良間に向けては、人員の確保もありますのでパイロット、現地での乗務員など、そういったものは同時並行で進めながら、必要な施設整備については、土木建築部と意見交換をしているところでございます。

○比嘉京子委員 やはり一日も早くというところは、離島の定住条件としても非常に重要なことで、今回のコロナ禍において例えば病院に通いたいとか、石垣島に行きたいとかというときに、前にも申しましたけれども波照間の船便というのは、非常に天候に大きく左右される非常に厳しい場所です。ですからそういう意味をかけても、もう少しスピード感を持って手続の問題とハードの整備の問題と人員確保の問題。今明らかにしていただきましたけれども、同時進行で準備が出たときには、もうオーケーが出るというような形をぜひとも取っ

てほしいと思います。

もう一点は、処理概要のところに書かれておりますけれども、国庫補助です。粟国は今、まだ正式に補助をもらおうとは思っていないということがありましたけれども、この国庫補助の問題ですけれども実質的な損失額については、どんな割合でどこがどう出すのでしょうか。

○金城康司交通政策課長 航空の補助につきましては、基本的に損失額の2分1を国、3分の2を県、3分の1を市町村となっております。

○比嘉京子委員 これまでのRAC等を見ていると、いわゆる経営が成り立たないということで撤収を何度かされているわけです。そのことについて、今そういうことが二度と起こらないようにするために、しっかりと第一航空さんと契約といいますか、約束事をしてほしいと思うんですね。機種は全額的に補助が来て、それを運航しながら途中で経営が行かないんだということで撤収されていくようなことが繰り返されてはならないと思うんです。そういうことから考えますと、今の実質的な損失額を一収益額から費用額を除いた実質的な損失額を国庫として2分の1、県として3分の2、市町村が3分の1。このことを考えますと、ちょっと飛躍するかもしれませんが、それぞれの便の航空運賃というのはどういう設定になるんですか。

○金城康司交通政策課長 運賃設定は、基本的にエアラインが国土交通省に許可を得て行うことになっております。

○比嘉京子委員 その場合に、これまで沖縄県は例えば東京一那覇間を含めてですけれども、直行便の東京一石垣間も含めて、いわゆる皆さんにも事前に頂いているんですが、考え方として新幹線並みの料金だということで算定されていると思うんですが、この短い距離でも航空運賃としてはそれが基準になっていくのでしょうか。

○金城康司交通政策課長 今のお話は、多分離島航空路の航路の運航補助ではなくて、離島住民等の負担の話だと思うんですけれども、すみませんもう一度お願いしてもよろしいですか。

○比嘉京子委員 補助は置いておいてください。すみません、混乱させましたけれども、いわゆる今、実質損失額というのは航空運賃、皆さんから頂いた運

賃から費用を引いた残のマイナスを補填するわけですよ。それは県も市町村も補填するわけですよ。国が全額じゃないということです、まず前提は。そこから考えると、離島住民の航空運賃というものの設定、いわゆる収入の部分に関するところですが、設定に関してはどういう観点でこの航空運賃というのは取るんですか。

**○金城康司交通政策課長** まず、粟国路線は離島住民等コスト負担軽減の対象は受けるんですけども、料金設定に当たってはエアラインのほうでまず住民向け離島割引運賃を設定しまして、それ以外の方々、観光客を含めた外から来る方々に別料金で設定がなされております。

**○比嘉京子委員** そこを一步踏み込んでいただきたいことは、例えば本土では新幹線も鉄軌道もあります。新幹線の場合には、その土地の人に割引があるわけではなく、沖縄県に関しては、その土地に住所がある人だけが恩恵を受けているわけです。そういうところには、私たちまだ不備があると思うんですよ。これは一律ではないはずですよ。今のところ沖縄県が根拠として新幹線ということを出してやっているの、それを変えようとは思いませんが、今不備な点は、本土では新幹線にあの土地の出身だからこの金額というのはないわけです。その金額を見合ったときに、今の離島の運賃の補助という在り方が果たしてそのままでいいですかと。御理解いただけたいでしょうか。

**○金城康司交通政策課長** まず離島住民等交通コスト負担軽減事業、基本的には航空運賃については新幹線並みということで4割引き、これは離島住民なんですけれども小規模離島におきましては、観光客を含めた交流人口についても3割の割引となっております。

**○比嘉京子委員** 不幸があつて今日帰りたいといったときの那覇—石垣、那覇—与那国がお幾らか御存じですか。これは割引なんですかね。

**○金城康司交通政策課長** 離島住民等交通コスト負担軽減事業の対象要件となっています離島住民割引制度は、当日でも購入できますし以前購入して変更も無料でできます。料金につきましては、例えば那覇—石垣、離島住民であれば1万700円……

**○比嘉京子委員** 申し訳ない、それを聞いているのではない。離島住民は、例

えば学生が親が石垣にいます。拠点が石垣に、本籍がある住所があるというなら写真入りの証明書をつけますよね。離島割カードを作るわけです。それは、割引を認められた人が、今の話は通用するんですよね。だけれども、それ以外の一私石垣出身ですが、石垣に本籍も現住所もありません。割引は利かないよと。そういうことを考えると、新幹線の場合はどこに行こうとこの金額ですよ。だけど新幹線をベースにして離島の方々の料金を設定しているわけです今、現状が。だけれども、新幹線は誰がどこに行こうと平等な料金ですよと。だけれども、離島の割引料金の設定はそうではないですよと。そこをもう一步踏み込んで、私たちはもっと気軽に行けるように設定をしていく方向に向かえないですかねと。

**○宮城力企画部長** 交流人口については、今小規模離島に限定しているところでございます。船舶を含めて今、予算規模でいうと20億を超える状況です。確かに県内どこに行こうと新幹線料金並みにしたいところではあるんですが、全ての交流人口も対象にするということになると、今の予算規模では全く足りない。数倍どころではない状況でございます。

県としては、出身者というか高校に在学している、どうしてもこの島を離れないといけない。こういう人たちは対象にしているところなんです、全ての方を対象にするというのは、予算規模の面からいっても非常に厳しいものがあるというところでございます。

**○比嘉京子委員** 十分に理解しています。ただ、今、私たちがそれをもってよしとしてはいけないのではないかと。なぜかという、予算はもちろんです。だけれどもこのことは、新幹線並みにという設定を否定するものではありませんが、離島県として、沖縄のような特殊な離島県、有人離島のところも含めてですけれども、そういう離島県で東西南北皆さんがそれだけの距離があるよという地理的な特殊事情があるわけです。その地理的な特殊事情の中において、今の状況は確かに前進です。以前より大きな前進をしています。離島の方々が非常に行きやすくなっています。だけれども、それだけで終えてはならないのではないかと。私はもっとこれは沖縄県が負担することではないと思うんですよ。今の3分の2ですよ。市町村が負担することなのかということも含めて私は踏み込むべきではないかということをお願いして終わります。

**○金城康司交通政策課長** 先ほどの離島航空路の補助につきましては、事業者が負った損失額の半分が国、それから国の補助額を除いた残りの3分の2が県、

3分の1が市町村となっておりますので、事業者の負担分については基本的にそこでカバーという一ただですね、今課題になっておりますのが離島航路の補助につきましては、離島航路の補助につきましては、国が損失額の2分の1を補助ということですが、実際には、国が標準収支差を勘案し、予算の範囲内で補助額を内定するため、それが実質的に2分の1になっていないときもありますので、そういった面も含めまして制度要望の中で今回の実質的に損失額の2分の1を国がきちんと負担するようというところでございます。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。  
島袋恵祐委員。

○島袋恵祐委員 お願いします。1点だけ確認させてください。

10ページの陳情184号です。路線バスへの非接触型交通ICカードシステムということでまずお聞きしたいのは、OKICAなんですけれども導入されて数年経過していると思うのですが、OKICAを利用する人、全体のどれぐらい何割ぐらいがOKICAを利用しているのかというのを分かれば教えてください。

○金城康司交通政策課長 OKICAを運営しています沖縄ICカード株式会社によりますと、OKICAの利用率についてはモノレールが大体4割、5割程度、バスが5割から6割程度となっております。モノレールがバスより低い要因といたしましては、モノレールは観光客が多いということです。観光客は主にOKICAではなくて昨年から利用できるようになったSuicaとかですね、それから現金で券売機で券を買うというスタイルとなっております。

○島袋恵祐委員 バスが5割ほどということで、この間久々に僕もバスに乗ったらOKICAを利用する人が多くて、僕は持っていないので現金で払ったんですけども普及しているなという印象は受けたもので、改めて聞きますけれども、OKICAを利用することによってのメリットというものはどういうものがあるか。

○金城康司交通政策課長 乗降時においてタッチするだけですぐ券売機を通らずに、バスも乗ることができますので乗降時において時間短縮になるということ。それから、月単位である一定の利用している方々につきましてはポイント

として還元されるというメリットがございます。

○島袋恵祐委員 分かりました。そこで今回処理概要のほうで記の3番のところなんですけれども、コンタクトレスの実証実験を行う予定だということなんですけれども、コンタクトレスを導入している路線バスとかというのは、全国でどのぐらいあるものですか。

○又吉信観光振興課長 すみません、今全国の状況は持ち合わせがないものですから、後ほどお知らせしたいと思います。

○島袋恵祐委員 ぜひ情報提供をお願いします。那覇空港から発着する一部路線でということなんですけれども、具体的にどの路線かというのは決まっていますか。

○又吉信観光振興課長 今回の実証事業となる事業者につきましては、やんばる急行、沖縄エアポートシャトル、カーリー観光、空港リムジンでこの4社は北部方面、那覇空港から恩納、北部方面に行く路線となっております。そしてもう一つは東京バスのほうが那覇空港から糸満という形で補助を予定、考えております。

○島袋恵祐委員 今聞いた感じでは、高速バスとかそういったものが多いのかなという感じなんですけれども、例えば今回コンタクトレスをできるようにするために、機器を導入しないといけないと思うんですけれども、この機器というのは1台幾らぐらいかかるのかというのはわかりますか。

○又吉信観光振興課長 こういう機器については、今レンタルという形でやっけていて積算上なんですけど20万。さらにそれに設置費、これは実証実験ですので設置した後はそれを取り外すという形で、それを10万という形で1台当たり積算しております。

○島袋恵祐委員 これは実験した上で採算性とかいろいろ今後実験でやってくんだと思うんですけれども、そういった路線バス、例えば導入するということになったら、導入費用とかというのは県が補助するような考えというものもあるんですか。

○又吉信観光振興課長 今回の実証実験は、令和3年度という形で考えているんですけども、その後各事業者において必要ということであれば、その事業者の負担でレンタルについては引き継いでいくということを想定しております。

○島袋恵祐委員 分かりました。実証実験を先にやるということでそこでいろいろ課題とかが出てくるのかなと思うんですけども、その行方を注視していきたいと思います。やはり今コロナにおいて非接触型ということで、手に触れないでやるということがいろんな分野でも進んでいるのかと思うので、ただもう一方では、バスを利用する人たちというのは、年配の方々も多くいる中でそういうカードとかそういったものをなかなか利用できないという人たちもいて、その両方をきちんと利便性を持てるようなものを考えないといけないと思うので、注視していきたいと思います。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。  
渡久地修委員。

○渡久地修委員 陳情54号の5、さっきの比嘉委員のもので一言だけ。

部長、僕ら前に総務企画委員会でフランスとかに行ったときも、向こうの電車とかバスとか、やっぱり移動権ということで無料になっているところが結構あったんだよね。だからヨーロッパと日本の考え方というのは移動する権利、国民の権利というのが確立してきているわけ。日本はまだそれが確立されていないと僕は思うわけ。それで国民の移動権という立場で考えることと、これをさらにもうちょっと絞ると、そこまで行かなくても先ほど比嘉委員が一生懸命やっていた、離島県としての沖縄の離島の移動権というところも踏み込んでいく必要があると思うわけ。だからさっきの議論を聞いていて、まだまだそこまでは至っていないと思うんだよ。だから今度の振興計画の議論の中で、離島である沖縄の移動権というものを、やっぱりそこに踏み込んでいくという、一歩踏み込むという議論が必要じゃないかなと思っているんですけども、その辺だけ聞かせてください。考え方。

○宮城力企画部長 確かに諸外国というか、特にヨーロッパ辺りでは移動権が認められていてその負担が非常に軽いと聞いております。ただ一方でそれに関わる税源は国民が負担されていると承知しています。国民的な議論も必要になるかと思えます。確かに離島県である沖縄本島、それから離島、非常に軽い負



担で移動できるところが非常に望ましい形ではあるのですが、まずは今、離島の住民の皆様の交通コストを低減するんだということで今始めた交通コストの負担軽減事業でございます。まずはこれをしっかり守ることが一番大事だと考えておまして、そのために今予算で行っている、一括交付金で行っている事業をぜひ制度化といいますか、法律の中に書き込んでいただいて恒久的に継続的に安定的に事業を実施していきたいと考えているところです。まずはそれを守りたい。その次のステージになろうかと今考えています。

**○渡久地修委員** おっしゃったように、ヨーロッパなどでは自治体が負担しているわけがこの赤字分は。全部それを補っているわけ。これは国民の権利だ、市民の権利だというのが確立しているわけ向こうでは。だから沖縄でも、これは本当は国の制度として、国民の移動権としてしっかりと確立させるということが必要。そこに行くまでも、行く間でも沖縄の場合は離島だから、離島の間でのやっぱり移動の権利というのは、しっかりとやらないといけないというような立場に、今言ったように次のステージになるかもしれない。やっぱりそこにこれから踏み込んでいく議論をやらないと同じ議論をずっと繰り返すから。だから権利だという立場でぜひこれから議論をお互い進めていって、できたら早めの実現できるようにしてください。

以上です。

**○中川京貴委員長** ほかに質疑はありませんか。

上里善清委員。

**○上里善清委員** この陳情ほぼ移動の手段を訴えている陳情が主ですね。離島が抱える問題として人口減少ですね。有人島がもう本当になくなるんじゃないかというぐらいのスピードで人口減少が続いております。その一つの要因として、交通手段というのが脆弱であると。いろいろ陳情が出ていますけれども、交通手段を改善しないとこの問題は解消しないと思うんです。交通手段と後は教育です。大きい島では高校までありますが、小さいところはほぼ高校はないので本島に出ざるを得ないという事情があるわけですよ。島に魅力があったらまたUターンして島で事業を興したりいろいろできるんですけども、交通手段がこの中には潜めておりますので、この陳情の中で高速艇の導入とかいろいろあるわけですよ。北部の問題として鉄軌道です。これは昨日呉屋委員が過疎地域を活性化するには、交通手段が重要なポイントを握っていると。高速艇の導入とかいろいろと書かれておりますが、貨物は船で運ばざるを得ないと

と思いますが、ちょっと大きめの貨物船で。各離島全部赤字なんですよ。村営でほぼやっていると思いますが、その補助は国庫補助であると思いますがけれども、高速艇で結ぶという構想を一那覇を中継点にじゃなくても、中部でもいいんですけれども、離島を高速で結ぶという網をつくっていただけないかなという感じもするんです。鉄軌道もこれは沖縄だけが鉄軌道ないので、これは是が非でも導入していただきたいという2点なんですけれども検討できますか。

**○金城康司交通政策課長** 今高速艇の導入のお話があったんですけれども、この陳情は実は久米島町から上げられてきておまして、要望の理由が久米島町やその周辺離島地域の交流人口との増加を図るために、粟国島や渡名喜島などの周辺離島と連携した魅力づくりが必要であり、離島間の周遊ルートの形成の実現のため、これらの離島間を短時間で移動できる高速艇の導入が必要であるということであります。まだ具体的に久米島町も今話した周辺離島である渡名喜、粟国と意見交換をしたことがあるんですけれども、やはりルートの設定ですとか、ニーズの把握ですとか、運航主体等の具体的な計画はまだ未定ということであります。

**○山里武宏交通政策課公共交通推進室長** 鉄軌道に関してなんですけれども、公共交通の役割として圏域間の連携の強化とか、交通渋滞の緩和、まちづくりの支援などがあるということでも田舎を通すべきだとか、そこでまちづくりをするために田舎を通すべきだというような話があったかと思います。今現在、県は概略ルートというものを那覇から名護1時間ということを中心に概略ルートを今、お示しさせていただいていると。採算性等を考慮するとともに県民延べ6万人当たりの意見等を踏まえて、この概略ルートというものを示してもらったと。今後はこういった計画、今後は計画段階に移行して詳細なルートとかそういったものを検討することになると思うんですけれども、詳細な駅の場所とかそういったものを検討することになりますけれども、そういう計画段階に今進むために制度要望等をさせてもらっているというような状況です。そういったことに今の概略ルートを基本に取り組んでいきたいと思っております。

以上です。

**○上里善清委員** 久米島からの要請ということなんですけれども、これは各有人島の要請としても多分同じだと思うんです。私は伊是名出身なんですけれども、ヤンバルの運天港から出るんですけどね、運天港に行くまで2時間近くかかるわけです。そこから1時間かけて島に渡る。だから高速艇網を、県でこの

網をつくるということの要請だと僕は見ていたんですけれども、久米島だけの話ではないと僕は思っているんです。こういった構想はお持ちではないですか。

○金城康司交通政策課長 先ほど説明しましたとおり、当該陳情は久米島町から具体的に上げられた事業なんですけれども、今のところ他の市町村からですね、例えば県のほうで各離島を高速艇で結んでくれというふうな要望は今のところありません。

○上里善清委員 ぜひ検討していただきたいと思います。  
以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。  
上原章委員。

○上原章委員 お願いします。15ページの第20号。公共交通としての路線バス事業の緊急支援を求める陳情。4月の補正予算で、路線バス22社に対し総額1億8370万円支給したと。コロナが1年、半年近く続く中で、路線バスが万が一営業ができなくなるといったことがあったら大変なことだと私は思うんですが、これまでの1億8000万、今回のこれ以外の支援も過去ありましたか。

○金城康司交通政策課長 昨年6月の補正予算で、バス会社に対しては4115万円の支援をしております。

○上原章委員 今回の22社については、営業規模によつての支給があるのかと思うのですが、一番上と一番下の金額分かりますか。

○金城康司交通政策課長 今回の4月補正の支援額でいいますと、一番多い事業社が琉球バス交通の約5588万円、一番小さい額が伊江島観光バス株式会社の22万円となっております。

○上原章委員 今回この協会から年間8億も赤字ということに、ましてや兼業している貸切りバスの収入もほとんどないというところで、まだまだ本当に支援が必要かなと思うんですが、今後の支援の検討というのはありますか。

○金城康司交通政策課長 まだ具体的にバス協会から支援の要請はないんです

けれども、今年に入ってから緊急事態宣言、まん延防止緊急措置の期間において公共交通の利用者は減っているということは想定されますので、今後どういった影響が出ているのか等について、バス協会とも意見交換してまいりたいと考えております。

○上原章委員 学校も休校したり、今おっしゃるようにまだまだ終息が見通せないという中で、例えば貸切りバスがほとんど今国内外からお客さんが来ない。これが夏場という非常に大事な時期なんですけれども、これもやっぱり厳しいということで、貸切りバスへの支援というのはこれまでありましたか。

○又吉信観光振興課長 今回の議会で先議でやったときに、観光事業者等応援プロジェクトという形で、対前年または対前々年比の4月、5月、6月の50%以上売上げが落ちた事業者に対して、法人であれば上限30万。個人であれば10万というふうな予算措置をしています。貸切りバス単体の事業者であれば50%以上落ちているはずですので、まずこれが対象になると。それと去年の補正予算からやって今事業を停止しているんですけれども、おきなわ彩発見バスツアーという形で旅行会社を通してバスを、日帰りのバス旅行とかそういう分に対して半額補助するというような事業を実施しています。ただ今はちょっとコロナの影響でその事業は中断しているところでございます。

○上原章委員 今の制度は月次支援金だと思うんですが、国の制度を活用したところに県が上積みするという仕組みだと思うんですけれども、現在の受付状況とかは情報は入っていますか。

○又吉信観光振興課長 別の課ではあるんですけれども、受託事業者を選定したところでまだ受付の段階には入っていないというところでございます。

○上原章委員 そうですか。6月中旬から受付だと聞いたんですけれどもまだなんですね。これは国のということかな。

○又吉信観光振興課長 恐らく6月中旬というのは、国の月次支援金でその月次支援金をもらったところを対象にしてさらに県の上乗せをするということです。県のほうはどうしても手続的に遅れるということでございます。

○上原章委員 分かりました。今貸切りバス関連で質問させてもらいました。

今観光業界も含めて、事業規模に応じてまだまだ厳しい。そういった支援を県の上積みの分は評価をするという一方で、拡充しないと本当にもたないという声も聞いておりますので、ぜひ今回のバス協会、早めに今の現状を確認して特に小さいところの路線バスが止まるとその地域への足が確保できないということがもし起きた場合、大変なことになるかなと思うのでよろしくお願いします。

終わります。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

翁長雄治委員。

○翁長雄治委員 よろしく申し上げます。バスのほうから少しお話をさせていただきたいんですけども、この沖縄県において公共交通の中心はやはりバス、那覇だとモノレールもありますけれどもバスが中心になっています。沖縄県のバスの場合は、この陳情もそうなんですけれども、足りない分を県がある程度欠損額を負担してというような形でやっているかと思えます。今沖縄県のバスの中で課題として挙げられてくるのは、路線が減ってきているところ。ただ公共交通として本来だと毛細血管のように全県にバスが走っている状況があって初めて今鉄軌道がないことに対する、代わりが代替のものになるんですよ。結局のところそれがなかなかうまくいかず、もう一つは料金が少し高いというところもあって、結局皆車を持たざるを得ない。それが交通渋滞につながる。それがバスの定時運行にも支障を来すというところで、非常に今見直すならば見直すべきところに一県がですよ、公共交通を考えていく必要があるんじゃないかというふうに考えています。

1つはまず料金について、全国に比べてどうなのかというところを少し教えてください。

○金城康司交通政策課長 バスについて言えば、他府県と比べますと割と近距離では大体同じような額なんですけれども、遠くなるとやっぱり高くなる傾向があると。そう言いますのは、沖縄は鉄軌道がないですので本土でいえば鉄軌道というのは長距離を結ぶような路線もありますので、そういったものと比べますとどうしても沖縄のバスは高くなるということになります。

○翁長雄治委員 大体比較してどれぐらい高いとかという統計があったりするのですか。

○金城康司交通政策課長 今沖縄は鉄道がないですので、県内路線バスと本土のJR地方線の普通運賃を比較しますと、例えば大体2キロ当たりだと県内路線バスが240円に対して、JRは1.3キロで150円。長距離にいきますと、県内路線バスが79キロ、これは那覇バスターミナルから名護バスターミナルまでが1940円に對しまして、同等の距離のJR普通運賃が1520円となっております。

○翁長雄治委員 全国のバスの場合の比較もできますか。全国のバス運賃の比較もできますか。JRだけではなくて。

○金城康司交通政策課長 バスにつきましては、本土の路線バスとほぼ同等の金額となっております。

○翁長雄治委員 分かりました、ありがとうございます。ちょっと今外れ過ぎたかと僕も思いましたけれども、いずれにせよバスを守っていくというのは鉄軌道ができた後も、結局のところ2次交通としてバスが非常に重要になってくるんですよ。なので県民が利用することでこういったものも一つ一つ解決されていくものだと思いますので、県民が利用しやすいために沖縄県がしっかりとそこを考えていくと。公共交通の在り方を考えていくというのが重要かと思っていますので、そちらのほうぜひよろしくお願ひします。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 質疑なしと認めます。

以上で、知事公室、企画部、文化観光スポーツ部及び土木建築部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。

休憩いたします。

(休憩中に、下地交通政策課副参事より発言訂正の申出があった。)

○中川京貴委員長 再開いたします。

下地努交通政策課副参事。

○下地努交通政策課副参事 先ほど下地委員の質問に対しまして、石垣一多良間路線について、チャーター機ではなく定期路線と答弁したところでありますが、正しくは当初はチャーターで就航し、運航を重ねて定期路線を目指していくとのことでもあります。

訂正しておわびいたします。

○中川京貴委員長 休憩いたします。

(休憩中に、補助答弁者の入替え)

○中川京貴委員長 再開いたします。

次に、本委員会付議事件県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る新たな振興計画（素案）及び今後のスケジュール等についてを議題といたします。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 それではお手元の資料1、新たな沖縄振興に向けたスケジュール（予定）に基づき御説明いたします。

上段が計画策定に係るスケジュール、下段が制度提言に係るスケジュールとなっております。まず上段の計画策定でございます。

県では、今年1月に新たな振興計画（骨子案）を策定した後、市町村、関係団体、県民の皆様など各界各層からの御意見を広く伺いながら、5月末に新たな振興計画（素案）を策定したところです。6月上旬には、県の振興に関する重要事項について調査審議を行う沖縄県振興審議会に諮問したところです。審議会の概要につきましては、後ほど別資料で御説明いたします。

6月から12月の同審議会での調査審議を経て、12月には県への答申が取りまとめられる予定となっております。その後、国の動向等を踏まえながら県において最終的な取りまとめを進め、3月末に新たな振興計画（案）を策定する予定としております。また、同審議会での調査審議と並行する形で、市町村、関係団体、県民の皆様などから素案に対する御意見をいただくこととしております。

次に、沖縄県振興審議会の概要について御説明いたします。

資料2を御覧ください。お開きいただきまして、1ページ目、これが審議会の構成となります。同審議会は、学識経験者や関係団体を代表する方など52名の委員で構成されております。そして審議会の下に専門的な事項を調査審議するため、総合部会、産業振興部会、文化観光スポーツ部会、学術・人づくり部会など9つの部会が設置されております。また、各部会における調査審議に係る基本的事項、部会間の意見の調整及び審議会への報告事項に関して協議するため、各部会の部会長と副部会長で構成される正副部会長合同会議が設置されております。

2ページをお願いいたします。各部会の所掌事務となります。それぞれの所掌事務に応じて部会で調査審議を進めていくこととしており、各部横断的に対応することとしております。

3ページをお願いいたします。部会での調査審議スケジュールについては、おおむね9月までにそれぞれの部会で4回程度の調査審議を行っていただいて、10月をめどに審議会へ中間報告を行う予定としております。その後、11月の最終取りまとめを経て、12月に開催される沖縄県振興審議会で新たな振興計画（答申）が取りまとめられる予定となっております。

恐縮ですが、資料1にお戻りください。スケジュール表の下段でございます。制度に係る今後のスケジュールについてです。

去った4月に公表いたしました新たな沖縄振興のための制度提言につきましては、内閣府と各制度を所管する課の間で意見交換が行われているところで、制度の実現に向けて検討すべき点などを明らかにし、今整理を進めているところでございます。

今後は8月末の沖縄振興予算の概算要求や、沖縄関係税制の改正要望に向けて検討が進められることから、県としましては今議会終了後に市町村と連携しながら国の関係要路へ要請活動を行う予定としております。

このほか、新たな沖縄振興のための法律等が制定されるようあらゆる機会を捉え、時期を逸することなく、市町村と一丸となって国へ求めてまいりたいと考えております。

説明は以上でございます。

○中川京貴委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、新たな振興計画（素案）及び今後のスケジュール等についての質疑を行います。

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



質疑はありませんか。

下地康教委員。

○**下地康教委員** 例年だと予算要求というのは、総合事務局が県内では一括してヒアリングをするんですけれども、これ4月なんですよ。4月に第1回目の次年度の予算要求の概要説明を含めたそれが始まっているんです。始まるんですよ。このスケジュールを見ると、要するに新たな振興計画の答申ができるのが12月と。その前に8月頃に次年度の予算の数字というのはほぼほぼ固まっていかなければなりません。そういうスケジュールになっているはずなんです。それを今、実際次年度における予算の動きというのは、現場ではどうなっているんですか。それを確認したいです。

○**宮城力企画部長** 今総合事務局のお話がありましたけれども、土木部関係、農林関係は総合事務局とヒアリング調整等があると思います。その他の例えばソフト交付金だとか、そういうものは直で内閣府と調整を進めることとなります。今、現行の制度を前提として内閣府のほうには概算要求していただきたいということで調整を進めているところでございます。

○**下地康教委員** これは従来どおりの予算要求の進め方ですよ。またそれをやるということですよ。

○**宮城力企画部長** 国においてはまだ新たな沖縄振興特別措置法、これの次をどうするかという方向は決まっておられません。ただ概算要求の時期は8月末になりますので、この制度がそのまま存続するという前提で概算要求をお願いしているところでございます。ちなみに10年前にあっても、10年前はソフト交付金が新たな制度の目玉で、それ以外の制度については、公共投資交付金も実はその前の年に、たしか違う名称で全国一律の制度でございました。それらも勘案しながら概算要求を行って、その結果内閣府はソフト交付金については事項要求で概算要求をしたというところでございます。今は、この現行制度を前提とした調整を進めているところでございます。

○**下地康教委員** 前回の作業の進め方を説明したもらったのですけれども、これは前回大きな目玉があったわけですよ。一括交付金の狙いというのが。今回はさてどうなのかと。そういった目ぼしい、しっかりとした分かりやすい狙いがあるのかどうか。今素案として上がってきているものを僕としては、僕個人

の考え方としては、8月の概算要求のときに狙いを定めて要求していくべきではないかと思っているんです。これできるできないは別だと思っんです。これは決まってからお金が執行されるものですから予算というのは。要するに決まる前の議論をするわけです。だから今、変わるタイミングでありますから変わったときのものを狙いを定めて、現在予算要求をすべきではないかと思っんですけれどもどうですか。

**○宮城力企画部長** 今もちろん次年度の予算要求に向けて、各部来年何をやるかということも含めて今概算をして内閣府と調整を進めているところでございます。

新たな振興計画の素案においては、例えばブルーエコノミーであったり、あるいは再生可能エネルギーであったり、かなり期間がかかる。加えて所要額も多額にのぼる。こういうものについては、次の振興計画の中でこういう取組をして、そのためにはどういう制度が必要であるのかということ併せてですね、7月に要請をして、御説明をしたいと考えているところでございます。

**○下地康教委員** 私が申し上げているのは、新たに決まる振興計画の狙いを今年度の予算要求の中にしっかり位置づける、取り込んでいく。これはですね、この振興計画の根拠をしっかりと勉強する機会にもなるんです。だからそれをしっかりと根拠づけをして、予算要求でしっかり押し込んでいく。これは絶対必要だと思っんですね。その辺の緊張感とそういった使命感といいますか、それをしっかりと持っていたきたいと思っんですので、ぜひこれはお願いしたいと思っんです。

以上です。

**○中川京貴委員長** ほかに質疑はありませんか。

大城憲幸委員。

**○大城憲幸委員** 審議会の構成をちょっと教えてください。1ページを見ているんですけれども、学識経験者を含めて52名、非常に多いなと思っんですけれども、基本的には9つの部会で4回ぐらいの議論をして、詰めてそれを正副でもんで、振興審議会という流れは分かるんですけれども、その辺は並行してやるようなイメージになるんですか。簡単にスケジュール感、4回ぐらいとはあるけれどもどういうイメージで進めていくのか。

○武村幹夫企画調整課副参事 お答えいたします。9つの部会につきましては、9つを並行して行うこととしております。こちらは企画調整課のほうでタイミングをある程度各部会の所管課にお示しをして、それぞれの9つの部会のペースが同じになるように整えてございます。

以上でございます。

○大城憲幸委員 2点お願いします。並行というのは、実質的には今の話だと部会で詰めて審議会には最終的な判断を迫るだけというイメージでいいのか。これが1点と、もう一つはこの審議会の中に各種団体、学識経験者という方が52名になっているんですけれども、この52名と部会の委員というのは重複があるのかないのか。この2点をお願いします。

○武村幹夫企画調整課副参事 お答えいたします。まず、一度9つの部会で内容をたたきまして、その結果をある程度取りまとめた形で審議会にはかけるとそういう形になってまいります。審議会と部会との関係でございますが、審議会の委員の一部は、部会の委員になってございます。そうした形で部会と本審議会の連携も取れてまいります。

以上でございます。

○大城憲幸委員 最後に、名簿を見てみたいんですけれども、この部会委員の名簿あるいは審議会の名前というのは公表されているんですか。できれば名簿を頂きたいなと思うんですけれども出せますか。お願いします。

○武村幹夫企画調整課副参事 今、一部の委員につきまして就任の手續をしております方もいらっしゃいます。提供は可能でございますので固まった段階で御提供させていただきたいと思っております。

以上でございます。

○大城憲幸委員 委員長、取り計らいをお願いします。

○中川京貴委員長 今、大城委員からの名簿の資料提供がありましたので宮城部長、整い次第資料提供をよろしくお願いしたいと思っております。

ほかに質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 進め方の中で、我々は議会においても代表質問、一般質問あるいはこの特別委員会においても、振興計画あるいは提言に関する議論を重ねてきたわけです。そこでこの振興審議会で我々が議論してきたことが、反映されて議論の対象にならなければならないと思います。要するに議会からこういう要望があった、あるいは指摘があったというような運びになるのか。あるいは、通常どおりの県の原案、これに対して審議会が意見を交換して、それで審議とするのか。議会の意見というのは、どのように反映されるのか。説明をお願いします。

○武村幹夫企画調整課副参事 お答えいたします。この審議会につきましては、資料につきましては、各部局でおつくりして審議会に諮るとそういう流れになります。議会の常任委員会、そちらで各部局が委員の皆様より御意見をいただいたものも踏まえて、部会なり審議会なりの資料は作成することになりますので、そうした形で県議会の皆様の御意見も反映することが可能となります。

以上でございます。

○座波一委員 ここは非常に大事なところですよ。これだけ時間をかけてきて、これに10年に向けてやってきたわけですから。ただ日程を見ていると我々は審議終わりということになるわけです。後は審議会に委ねられる格好になっていく。そこが非常に気になるところなんです。そこを次どういうふうな議会での対応になるか分かりませんが、そこら辺を振興審議会の中身もある程度審議過程も報告できるようなことも必要じゃないかなと思っています。いかがでしょうか。

○宮城力企画部長 調査審議スケジュール案ということで、資料3ページに振興審議会、部会、一番下に県議会。あらかたの日程を示しております。6月議会が終わりまして7月から4回程度部会を開いて、ちょうど3回、あるいは4回終わったところで9月議会を迎えることとなります。9月議会にこの部会の審議の状況も御説明できると思います。また9月議会で御意見をいただいて、それで中間報告あるいは最終案の取りまとめに反映させていくということで、議会も見据えた形のスケジュールを設定しているということでございます。

○座波一委員 分かりました。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

呉屋宏委員。

○呉屋宏委員 少し気になっているのが、9つの各部会がありますけれどもこれは当然関係している人たちがそこには入って議論をするから、十分理解は、大体先は見えているというか、中身については見えていると思うんです。僕はここの中で一番大事なところは、この正副部会長会議だと思うんです。これが各9つから上がってきたときに、どういう政策の整合性というか、そういうものをぶつけ合うかというところが非常に大事なのかなと思っているんだけど、下の部会は各4回程度とあるんだけど、この正副部会長合同会議というのはどれくらいを想定しているのか。

○武村幹夫企画調整課副参事 お答えいたします。

この正副部会長会議は、基本的には原則としては審議会の前に関することとしておりますので、それぞれ資料2の3ページで申し上げますと10月と12月に開催予定としてございます。

以上でございます。

○呉屋宏委員 ちょっとイメージが違うんだな。9つの部会というのは、各専門がやっているから大体の答えは出てくるんですよ。ところが振興策という大きなくくりでやっていくと、これは一つ一つの意見にしかなくなっていかないから、どういう方向で持っていくのかということは、僕はこの正副部会長会議が非常に重きを置くと思っているんです。これの開催を何回やるかというのが勝負で、ただ皆さんはそこから通ってきたものを部会長が報告して、こうでしたよというぐらいでやるんだったら、この正副部会長会議は無意味だと思います。ここが、実際の組織を見たときにこの部分がこの振興審議会の中心ですよ。ここが充実できなければこれは意味がない。僕はそう思う。だから審議会前に1回やるというだけではこれはどうなのかなと。ここの議論を充実させて1週間に1回ぐらいやってたいていいかないと、本当に僕はいいものはできないと思うんだけど一これは僕の意見ですから皆さんとはちょっと違うんだろうけど、感覚的にはそういう感じですよ。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

渡久地修委員。

○渡久地修委員 スケジュール表、市町村、関係団体、県民等から意見聴取。これは前からみんなから指摘されているけれども、これは県民一丸となって取り組まないといけないものですよね。それで一言、部長聞きたいんですけども、議会は議会で審議もして、それに中身にも反映させるということで今一生懸命やっているけれども、皆さんから議会に対する望むもの、要望等があったらどんなものがあるか教えてください。

○宮城力企画部長 やはり制度面については、県だけの意見ではなくて市町村、あるいは住民の皆様の代表である議会、それぞれが例えば沖縄振興特別措置法これに基づく様々な制度も、今後とも必要であるというようなお声を挙げていただくとそれは行政側の県だけではなく、住民も含めて沖縄の声としてこれが届けられるのかなというふうには考えております。

○渡久地修委員 要するに僕らは、意見書をどうするかという議論もやっているけれども、議会の一番の大きなものは意志をしっかりと表明していくという点では意見書というのは大事だと思う。これは議論していくけれども、やっぱり議会に対して今の時点で何を県としてはぜひできたらやってほしいとか、その辺を僕はもっともっと委員長を通してでもいいし、率直にやってみんなで一致してこれを実現していかないといけないので、その辺は遠慮しないで要望すべきは要望してほしいなと思います。

以上。

○中川京貴委員長 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、確認をしたいと思います。  
資料2の1ページ、9つの部会があるんですけどもこれは職員で構成するというふうに考えよろしいですか。

○武村幹夫企画調整課副参事 お答えいたします。  
全てこちら外部の委員になります。  
以上でございます。

○國仲昌二委員 職員はどういうふうに関わるんですか。

○武村幹夫企画調整課副参事 お答えいたします。

職員につきましては、事務局として部会のたたき台となる資料の作成などを担当させていただいております。

以上でございます。

○國仲昌二委員 分かりました。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

質疑なしと認めます。

以上で、新たな振興計画（素案）及び今後のスケジュール等についての質疑を終結いたします。

休憩いたします。

（休憩中に、執行部退席）

○中川京貴委員長 再開いたします。

陳情等に対する質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。

陳情の採決に入ります前に、その取扱いについて御協議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）

○中川京貴委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

陳情については、休憩中に御協議いたしました議案等採決区分表のとおり決することに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○中川京貴委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、閉会中継続審査・調査事件の申出の件についてお諮りいたします。

先ほど、閉会中継続審査・調査すべきものとして決定した陳情10件と本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として、議長に申し出たいと思いま

すが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された陳情等の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦労さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。



沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員長 中川京貴