

公共交通ネットワーク特別委員会記録
＜第2号＞

平成29年第5回沖縄県議会（9月定例会）

平成29年10月11日（水曜日）

沖 縄 県 議 会

公共交通ネットワーク特別委員会記録＜第2号＞

開会の日時

年月日 平成29年10月11日 水曜日
開 会 午前10時0分
散 会 午後0時21分

場 所

第5委員会室

議 題

- 1 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（鉄軌道の計画案づくりについて）
- 2 陳情平成28年第45号の5、同第60号、同第90号、同第128号、陳情第3号の5、第7号の2、第46号の5、第87号及び第94号の5
- 3 閉会中継続審査・調査について

出 席 委 員

委 員 長	玉 城	満 君
副 委 員 長	当 山	勝 利 君
委 員	西 銘	啓 史 郎 君
委 員	座 波	一 君
委 員	座 喜 味	一 幸 君
委 員	翁 長	政 俊 君
委 員	狩 俣	信 子 さん
委 員	大 城	一 馬 君
委 員	平 良	昭 一 君

委員 玉城武光君
 委員 比嘉瑞己君
 委員 上原章君
 委員 大城憲幸君

委員外議員 なし

欠席委員

なし

説明のため出席した者の職・氏名

企画部長	川満誠一君
企画振興統括監	嘉数登君
交通政策課長	座安治君
交通政策課公共交通推進室長	宮城優君
交通政策課公共交通推進室主幹	寺本美幸さん
土木建築部建築都市統括監	嘉川陽一君

○玉城満委員長 ただいまから、公共交通ネットワーク特別委員会を開会いたします。

本委員会付議事件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鉄軌道の計画案づくりについて、陳情平成28年第45号の5外8件及び閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、企画部長の出席を求めております。

まず初めに、鉄軌道の計画案づくりについて審査を行います。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

川満誠一企画部長。

○川満誠一企画部長 それではさっそく御説明を申し上げます。

お手元に配付をいたしましたおきなわ鉄軌道ニュース第6号に沿って説明を申し上げます。

それでは、1ページ中段にお示しをしたフロー図をごらんください。

こちらは開業までの流れを各段階の役割について図でお示ししております。

現在進めております鉄軌道の計画案づくりは緑色の部分に該当いたしまして、概略的な検討を行う構想段階という位置づけとなります。構想段階の取り組みは平成26年10月にスタートいたしまして、年明け—平成30年3月までの見通しで作業を進めております。

よりよい案を選定するためには、複数の案を設定し、幅広い視点で比較検討を行うことが重要であると考えております。しかし全ての案を同時に詳細に検討するには多くの時間を要するため、構想段階におきましては各案の比較優位性を確認するというを中心におおむねのルートなどを概略的に検討いたしまして、構想段階の次の計画段階で詳細の検討を行うための案を選定するという段階でございます。

構想段階の次の計画段階におきましては、選定された案につきまして、具体的なルートや構造、駅位置、システムについて詳細に詰めて決定するとともに、採算性や費用便益比などについて事業を実施するか否かの判断を行うこととなります。その後の駅の面積等施設の具体的規模を検討する概略設計や、環境アセスメント等の法手続を経て工事着手・開業に向かうということとなります。

続いて下の段でございますけれども、現在沖縄県で進めております構想段階における検討の流れをお示ししております。

鉄軌道の計画案づくりは5つのステップで段階的に進めております。

まずステップ1、済というのが丸で書いておりますが、ステップ1は平成26年10月から平成27年1月までの約3カ月実行いたしました。

ステップ2は、平成27年1月から8月までの約7カ月。

ステップ3は、平成27年8月から平成28年8月までの約1年1カ月実施いたしまして、昨年平成28年8月よりステップ4として比較評価について検討を行っているところであります。構想段階の検討に当たっては、各段階での検討状況につきまして、県民の皆様へ随時情報提供をし、意見をいただきながら、また専門家の皆様にはさまざまな観点から御審議いただき助言をいただき、丁寧かつ慎重に検討を進めてまいりました。

現在、ステップ4として7つのルート案について比較評価を行っております。去る7月から8月にかけて開催した専門委員会におきまして、審議された比較評価結果につきまして、県民の皆様へ情報を提供し、意見募集を行うP I

一パブリックインボルブメントを去る9月3日から1カ月間実施いたしました。

現在取り組んでおりますステップ4の終了後はステップ5に移るわけでございますが、この評価結果に基づき、総合的な観点からよりよい案を選定し、沖縄県の構想段階における計画案を決定することといたしております。

次に1枚めくっていただきまして、2ページから3ページをごらんください。ここでは、比較評価を行う7つのルート案をお示ししております。

ルート図には構造図もあわせてお示ししております。ルートの線が着色されておりますが、青色の部分が地下です。ピンク色は高架橋、オレンジ色は山岳トンネル及び高架橋となっております。

2ページの下段には、構造の想定に当たっての考えを示しております。

まず市街地の部分につきましては、既存道路の活用を基本といたしまして、高架橋と地下トンネルを比較し、安価なほうを想定しております。また都市部は地価が非常に高うございますので、結果といたしまして市街地部は、宜野湾から読谷までの区間以外は地下トンネルになろうということを想定しております。郊外部につきましては、市街地に比べ用地は比較的安価であるのですが、コスト削減の観点から、可能な限り直線的に結び、山岳部は山岳トンネル、それ以外は高架橋ということを想定しております。

次に3ページの下をごらんください。

こちらはルート案の延伸の検討結果についてを示しております。

ルート案の第1の命題は那覇と名護を1時間で結ぶ公共交通の構築ということでございますが、ステップ3で整理した公共交通の役割を踏まえるとともに、多くの県民の皆様から意見をお寄せいただいた公共交通が持続的に役割を果たすために重要となる採算性についても考慮しながら検討を進めております。

ルート案の延伸につきましても同様の観点から、フィーダー交通需要のうち、特に需要が大きいと思われる、那覇から糸満、それと那覇から与那原区間について、採算性の検討を行いました。延伸を検討した区間は、一定の人口を有しておりますが、結果としては表でお示したとおり、鉄軌道を維持するだけの収入は見込めず、いずれの区間も毎年7億円から8億円の赤字となると見込まれるため、那覇から名護の骨格軸の採算性の低下を招くとの試算結果となりまして、専門委員会において那覇と名護を起終点として検討を進めることになったものであります。

次に、4ページから5ページをごらんください。

ここからは比較評価結果をお示ししております。4ページは評価項目についてお示ししておりますが、評価項目は事業目的や事業の実現性の観点から、事

業の効果・影響、費用便益分析、採算性分析、事業性、環境の5つの評価項目を設定いたしております。5ページから7ページにかけて、評価項目ごとの結果についてお示ししております。

まず5ページの一番上の那覇から主要都市間の所要時間をごらんください。那覇—名護間については、いずれの案もおおむね1時間となっております、現状の路線バス・高速バスと比較して、24分から34分の短縮が図られるということが確認されました。

次に、その下の60分で移動可能な圏域内人口というのをごらんください。

ここで示しております各市町村まで60分で通勤・通学が可能な人口—圏域内人口と称しておりますが、鉄軌道導入によりまして、現状のバスとモノレールだけの場合と比べいずれの案でも増加することとなり、特に那覇市までの60分圏域内人口は沖縄本島の人口の80%から90%をカバーするところまで増加することが確認されております。

地域間交流人口増加の可能性につきましては、他の事例及び県民・観光客の皆様へのアンケート結果から、どのルート案においても那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道が導入された場合、条件整備をあわせて行うことによって、県民・観光客の皆様の交通手段や行き先の選択肢が広がり、北部・中部・南部の地域間移動の機会が増加し、南北間の交流人口が増加する可能性が確認されております。

次に、鉄軌道の利用者数をごらんください。

那覇から宜野湾までの区間につきましては、いずれのルート案も国道330号と国道58号を経由するケースを検討しております。棒グラフのうち、国道330号を経由したケースをオレンジ色、国道58号のケースを紫色でお示ししております。鉄軌道の利用客数は、人口が多い沖縄市・うるま市を経由するルート案が今最も多くなっております、その中でも北谷町とその周辺の嘉手納町や読谷村からの利用者も見込まれるC派生案、D派生案が利用者数が多い結果となっております。

公共交通全体の利用者数をごらんください。

こちらは鉄軌道・ゆいレール・バスの利用者の合計を示しております。一番右に示しております、整備なしの場合は、現状のバスとモノレールだけの場合を示しておりますが、これと比較いたしますと鉄軌道の導入により全体で40%から55%程度増加いたしまして、鉄軌道の利用者数はC派生案が最も多くなっております。

次に、公共交通利用転換量をごらんください。

こちらは自動車から公共交通へ利用転換する人数を示しておりますが、鉄軌

道の利用者数が多いC派生案、D派生案が最も多いという結果となりました。

県民等の外出機会の増加の可能性につきましては、他の事例から、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道が導入された場合、県民の交通手段や行き先の選択肢が広がり、沿線住民一特に高齢者の外出機会が増加する可能性があることが確認されております。

次に、那覇から主要観光地間の所要時間をごらんください。

右の整備なしと比較いたしますと、那覇から恩納村南部については、北部西海岸を通るA案からC派生案の場合45分から50分、北部西海岸を經由しないD案及びD派生案もバスとの連携により30分程度短縮することが確認されております。また、那覇から海洋博公園までは24分から34分短縮が図られるということとなりました。

駐留軍用地跡地内の公共交通利用者数をごらんください。駐留軍用地跡地における公共交通利用者数は、ルート案によって大きな差異はございませんが、おおむね1日当たり1万人程度の利用者数が見込まれる結果となっております。

最後に、まちづくりに与える効果をごらんください。

まちづくりに係る他地域での事例を確認した結果、どのルート案におきましても、鉄軌道の導入に合わせて市町村の地域特性を生かした観光地の魅力向上の取り組みや駅周辺での市街地整備等の取り組みを行うことによりまして、観光まちづくりや、駐留軍用地跡地の活性化、コンパクトなまちづくりへの寄与が期待されることを確認しております。

次に、6ページの費用便益分析をごらんください。

費用便益分析は事業実施の可否の判断材料の一つとして用いられ、その実施に当たっては、可能な限り正確に評価することが求められております。しかしながら、構想段階におきましては具体的なシステムを決めることができず、ルートも一定の幅を持っていることから、他の事例等を参考に駅の数や工事単価等を仮定して利用者数や事業費等を算出しております。このため、この検討におきましては、相対比較という観点となりまして、便益と費用を個別に評価することとし、費用便益比は参考値としてお示しするにとどまります。

時間短縮効果等の単年度便益の算定結果を図でお示ししておりますが、便益の内訳としてほとんどを利用者便益が占めていることから、それぞれの案の利用者数に応じた結果となっており、C派生案が最も高くなっております。費用便益比は国債利回りをもとに設定した社会的割引率を用いて計算しますが、国のマニュアルによりまして、算定前の過去10年から20年の平均の国債利回りからこれを4%と設定されておきまして、この場合の費用便益は事業化の基準と

なる1をいずれも下回る結果となります。しかし、近年の国債利回りの実績は、平均1.5%程度にとどまっているため、この1.5%を社会的割引率のものと数字として設定いたしますと、1を上回る可能性があることが確認されました。計画段階以降は、これらの結果も踏まえながら幅広く検討を行っていく必要があると考えております。

次に、6ページの下採算性分析の結果を御説明申し上げます。

採算性の分析に当たっては、内閣府の調査と同様に、車両費を除く線路等の整備費用の3分の1を事業者、3分の2を公共が補助する上下一体方式を行いました。また、これとあわせて整備新幹線方式のような、線路等の整備を全て公共が負担し、運行事業者は車両を保有して運行のみを行う、いわゆる上下分離方式を想定して検討いたしております。この結果、内閣府調査と同様上下一体方式では、いずれの案においても採算がとれませんが、上下分離方式ではC案及びC派生案は事業実施の目安となっている30年から40年以内の黒字転換が可能との結果が得られております。

7ページの事業性をごらんください。

事業費につきましては、路線延長が短く高架区間の長いA案、これが5200億円と最も安価となっております。工事期間も13年と比較的短い結果となっております。地盤的課題等の事業実施に当たって留意すべき事項につきましては、いずれのルート案も中南部における琉球石灰岩や天願断層の周辺では、地盤の強度にばらつきがあることから、工事の難易度が上がると思われ、設計・施工上の留意が必要と示されております。また、北谷・読谷を經由するA案、B案、B派生案、C派生案、D派生案につきましては、供用中の道路上での施工となるため、車線規制が必要となり、宜野座・名護に横断するB・B派生案、D・D派生案につきましては、基地を通る場合米軍との協議が必要とされております。

7ページの環境への影響をごらんください。

こちらでは環境に対する配慮・留意事項を示しております。自然環境につきましては、読谷や北部ではまとまった自然が残されておりますため、いずれのルート案も生物等への影響を可能な限り回避・低減する等の配慮が必要であり、また、県民の重要な水源として利用されている嘉手納町の井戸群については影響回避が必要とされております。その他、生活環境についてはいずれのルート案も、都市部では既に交通騒音値が高い区域や、静穏な環境を要する施設一例えば教育施設・医療施設等がございますが、これらが点在しております。山間部では都市部に比べ静かな環境への鉄軌道導入となり影響が大きくなるため、高架橋区間につきましては適切な防音対策等の検討が必要となっております。

す。

景観等の点につきましては、いずれのルート案も高架橋区間は人工構造物による圧迫感や違和感、視覚的分断を起こす可能性があり、これまで培われてきた海から町、山並みへと続く一連の景観への影響が懸念されるため、適切な配慮が必要とされております。

8ページから9ページをごらんください。

ここからは鉄軌道が利用されるために、我々県民が取り組むことが望まれることを取りまとめております。

8ページの上段をごらんください。

沖縄県では現在の自動車保有台数が復帰直後の約5倍となっており、この結果、バス利用者数が大きく減少しておりまして、交通渋滞の悪化も課題となっております。

中段をごらんください。

自動車はドア・ツー・ドアで移動できることから非常に便利であるわけですが、これに頼り過ぎると交通渋滞等の課題が生じるということでございまして、また、鉄軌道が導入された場合には、速達性・定時性が確保されるため、便利にはなるわけですが、利用するためには駅まで徒歩・あるいはバスなどを乗り継いで行く必要があります。さらに鉄軌道は整備や維持に多くの経費を要することから、利用者が減少した場合は9ページの上段にお示ししているように、便数の減、ひいては運賃の上昇といったサービスの低下が生じ、最終的には路線の廃止につながりかねないということもございまして。自動車や鉄軌道にはそれぞれ便利なところ、不便なところがございますが、鉄軌道を導入するに当たっては、これらを賢く使い分けて県民が公共交通を日常的に利用し続けることが非常に重要となってまいります。

10ページから11ページでは、鉄軌道をより多くの人に快適に利用してもらうために市町村の各地域で実施していくことが望ましいと考えられる取り組みをお示ししております。

10ページでは、地域にあった駅周辺のまちづくりというコンセプトのもと、1つには地域の歴史・文化などを踏まえた魅力的な駅づくりや、自動車との鉄軌道との乗り継ぎを可能とするためのパーク・アンド・ライド駐車場の確保といった駅周辺のまちづくりについて提示しております。そのほか、下段では駅位置の考え方、求められる機能として乗りかえ機能、拠点形成機能、ランドマークとしての機能を示しております。

続いて11ページでは、公共交通利用促進の取り組みという考えのもと、バスなどの既存公共交通等の利便性向上や公共交通利用への意識醸成として子供を

対象としたバスの乗り方教室の開催などの取り組み事例をお示ししております。下段ではフィーダー交通ネットワーク構築に向けた取り組みとして、兵庫県明石市の取り組み事例を紹介いたしております。

説明は、以上でございます。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、鉄軌道の計画案づくりについて質疑を行います。

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にお願いいたします。

質疑はありませんか。

大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 まず2点ほど確認させてください。

1 ページのステップ1から説明いただきましたけれども、この期間、ちょっと聞き逃したものですから、それぞれステップ1の期間がいつからいつ、ステップ2はいつからいつというのを再度お願いします。

○川満誠一企画部長 それでは申し上げます。

ステップ1は、平成26年10月から翌平成27年1月までの約3カ月。これは印としては済のところ小さく書いてございます。

○大城憲幸委員 では、ステップ5と一番下、お願いします。

○川満誠一企画部長 今現在ステップ4であります。ステップ4と5の切れ目が、今ちょっと整理中ございまして、ただ、ステップ5は平成29年度いっぱいということは決めてございまして、ステップ4が年内になるかどうかという状況でございます。

○大城憲幸委員 前に平成29年度いっぱい、平成30年3月までには県の計画案を決定するというような話がありました。

もう一つの確認は、もうここまでを平成29年度までにして、計画段階、その下の部分からは国に移りますよという認識でいいわけですね。

○川満誠一企画部長 そのように考えております。

○大城憲幸委員　そこで、質疑は1点だけなのですけれども、6月議会以降でモノレールの延伸を検討するというような議論があったと思うのです。それは企画部長のところでしたか。

○川満誠一企画部長　6月議会におきまして申し上げた内容の前提は、大型MICEのことを念頭におきまして、いずれかの移動の手段の一つとして申し上げたところでございます。

○大城憲幸委員　危惧するところは、3ページのところで与那原、糸満の議論の結論は出ているじゃないですか。採算がとれませんよと。そして、とにかく那覇一名護を骨格軸として進めたいのだという方向で行くわけですけれども、MICEを念頭において、「やっぱりもう浦西まで来ているのだからもう少しだから西原まで」という声があるのは私も聞いてはいますけれども、やはりそこを今の時期に検討を始めてしまうと、「じゃあそれだったら与那原まで」、あるいは「もう与那原までだったら那覇との循環にモノレールをしたほうがいいのじゃないか」というような声が出てくるのはちょっと予想してしまうのです。ただ、そういうような声に対して県として、例えばこういうモノレールと、この鉄軌道の関連というのはここでいうフィーダー交通の位置づけみたいな検討もあり得るのか。その辺について内部での議論があればお願いします。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長　MICEの需要に対する対応につきましては、今年度文化観光スポーツ部におきまして、催事ごとの交通量推計が示されておりまして、それをもとに企画部で現在の与那原方面の公共交通の現状と課題を整理し、また短期的・中長期的な需要に対する公共交通の対応ということで、分担率の関係もありますけれども、どのようなシステムで対応すべきかということも含めて検討を行っていくことにしております。

○大城憲幸委員　余り煮詰まっていない、議論がないなという印象なのですけれども、やはりさっき言った次の国のステップに行くというところで、今、MICEの客足をどう運ぶかというのも大きな課題。そしてモノレールに関してはやはりお金がかかり過ぎるということで、これ以上の延伸はもうしないというような認識だったと思うのですけれども、ここに来てやはりMICEがあるものですから、それもやはり検討・議論しないといけないというところになっている。だからそういうようなものと骨格軸としての鉄軌道のこれまでの積み重ねてきた議論が。ちょっとごっちゃになってしまって、論理がおかしくなっ

てしまうのではないかという危惧があるのです。その辺は現時点では今の答弁でいいのですけれども、しっかりと整理をして、国には臨まないといけないのではないかというのが気になりましたので、これは今後議論を深めていただきたいという、要望でいいです。以上です。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
翁長政俊委員。

○翁長政俊委員 これ、正直県の計画はこれでいいでしょうけれども、県民の期待値も相当上がっていることは理解します。先ほどの質疑でもありましたが、国の事業に移行するというのはいつの時点で、どういう計画で国に移行するのですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 先ほど部長からも説明させていただきましたとおり、年度内に構想段階のステップ5の作業を終了しまして、よりよい案を選定していくと。去る8月にも、国には全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設の取り組みの加速と、国の主体的な事業実施に向けた取り組みの着手について要請を行ったところでございまして、今後ともできるだけ迅速に次の段階へ移っていきたくと。計画段階に移っていきたくと考えているところでございます。

○翁長政俊委員 国との調整は順調に進んでいるのですか。私が承知しているのは、県がやっている計画に合わせて、国もそれなりの調査やそれはやっているけれども、国が現実に鉄軌道の問題について主体的にかかわって行ってこの事業を動かしていくという、いわゆる皆さんとの協議のしっかりとした合意とか、確認とか、こういった作業は行われているのですか。

○川満誠一企画部長 詳細に詰めているかという問いであれば、なかなか今、県の構想段階としての計画案をつくっている中においてもやりとりは少々ございますけれども、もともと国の取り組みとしては沖縄振興特別措置法—沖振法にも趣旨は上げられておりますし、沖縄振興基本方針におきまして、鉄軌道という文言もございまして、この所要の措置を講ずるとございますので、国においては今、上下一体方式を前提として調査をされておるようございしますが、我がほうがどうすれば実現できるかというアプローチを、今後も添えて求めてまいりたいと。上下分離方式でなければ、これは実現が相当難しいと思います

ので、これを求めて国の取り組みを加速するよう俎上にのせてまいりたいと考えているところでございます。

○翁長政俊委員 国が行っている一体方式。この事業は国がやるという認識で事業計画を進めているのか。沖縄県にやりなさいと言って進めているのか。問題はそこですよ。国が一体方式を調査している中で、一体方式になったときは国が引き取ってやるという方針でこれを計画しているのか。沖縄県がその計画をつくってやりなさいと。採算性は皆さんで計画しなさいと。そういう方向、どういう状況になっているのですか、今。

○川満誠一企画部長 県で検討している内容は、インフラの部分を公共が整備してということは、国であるか県であるかということは定めておりませんで、公共で実施をすると。財源は国にお願いしないとその莫大な金額の調達は難しいと思いますけれども、国に整理をしてもらうか、県が公共でやるかというのはまだ定まっていない状況でございます。運行会社は公共で整備をしたインフラを活用して運行事業を行うということを求めてまいりたいというところでございます。

○翁長政俊委員 これは計画の基本の部分です。一体方式でするのか、分離方式にするのか。分離方式じゃないと採算性が絶対に合わないという県の調査がある。国は一体方式を計画している。それはやらんということでしょう。黒字にならんことを今一生懸命計画しているのに、赤字にならない方式を県は—この分離方式でやろうとしているわけだよ。この差はとっても大きいのですよ。方向性が全然違う。だから国とこの方向性、鉄軌道の議論の一体性というのでしょうか。こんなのが全く違う方向で走っているものですから、これを調整をしてきちっと折り合いをつけて、同じ方向を向いてこの計画を進めていくと言っているのであれば、計画は動くという認識を私たちも持ちますけれど、今の段階で全く違う方向に向かって進んでいる。この鉄軌道の行く末というのは、非常に問題ですよ。だからここを国とどう詰めているのかを私たちは知りたいのです。どうなのですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 内閣府におけます調査検討の中でも、平成26年度から特例制度等についての研究を進められておまして、今年度、平成28年度の前定でもそのような形で特例の制度等についての研究を引き続き行うという形になっています。ただ、委員御指摘のとおり、上下分離方式につ

いての御理解というものは、結局は特例の制度をつくっていただく必要がございますので、国から示された課題等に一つ一つ対応しながら、その辺は今後も引き続き調整を行っていきたいと考えているところでございます。

○翁長政俊委員 特例制度が分離方式か一体方式かの分岐点になるだろうということはまさにその通りだと思います。まだ検討の段階と。検討で皆さん方の見込みとか、感触というのはどうなのですか。分離方式でこの制度がつくれそうですか。

○川満誠一企画部長 よりどころは、やはり沖振法、それから沖縄振興基本方針、ここに明記されておるというところでございます、それは検討するというにはとどまらずに、実現するための取り組みを今營々とやっているわけでございますので、今申し上げたとおり、細かい課題等について丁寧に応答して、引き続き粘り強く頑張りたいと考えているところでございます。

○翁長政俊委員 ここの基本的な部分をしっかりと詰める中で物事を進めていかないと。県側の計画ばかり膨らませて、県民にどんどん夢を与えて前に進んで行く。実際、国との調整がうまく進んでいなくて、頓挫ということになると、やっぱりこれは問題ですよ。今、MICEの問題もまさに同じような方向に進んでいて、この詰め部分がどうもうまくいっているように思えないのですよ。ですから、私が感触で思っているのは、結局は沖振法も4年後には改定を迎える。これ今、工事費で6000億円とか7000億円とか言われているけれども、周辺の整備までで1兆円ですよ。1兆円の予算を国が今の財政事情の中で捻出してくるということになると、これは大変な政治決着ですよ。政治的決着がないことにはこの金は出ません。ですからそういう状況をいかに沖縄県として作り出して行って、国からこういった振興予算を引き出してくるか。こういう県の高度な折衝というものが無いことには、この鉄軌道の先行きが私自身は危ぶまれてなりません。私もやりたいですよ、これ。できれば、ですけども。この分離方式でやって黒字になるというのであれば、この選択肢しか方法はありませんので、そのためには特例措置、これが肝心かなめでしょうから—これはいつごろまでに結論が出ますか。分離方式で、国がこれに対して「よし、わかった」、と、「じゃあ、これを前に進めよう」という、この結論は平成30年度いっぱいに出ますか。

○川満誠一企画部長 計画段階への移行に臨んでやっているわけでございます

が、国との調整はまだ、この後も時間がかかると思っておりますけれども、今現在の沖振法の中に最大できることは進めて、調整をして粘り強く頑張ってもらいたいと考えます。

もともとこのたびの沖振法、沖縄振興計画を策定する際にも、沖縄の公共交通、なかんずくこの鉄軌道というのは非常に県民の皆様からの要望が強うございましたので、県としては沖縄振興基本方針にのっているという間に、一つのめどをつけるように努力してもらいたいと考えます。

○翁長政俊委員 沖振法に書かれている総論部分が全て具体化すればいいのだけれども、これは予算との絡みですから。具体的な個別事業という話になってくると、どんどんハードルは上がっていきますよ。そういう中で50年にもなる、次年度に改正ということになると、半世紀を超える沖振法の一要素に再度延長していくということになると、これすらもいわゆる政治的な非常に大きな課題が出てきます。こういった問題も含めて、鉄軌道というのは沖縄県民の悲願でもあるし、最大限努力していくためには、国との調整、さらには信頼関係を築いていくための努力をしっかりとやるのが肝心だろうと思っておりますので、そこは指摘をしておきます。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 私も、この鉄軌道の計画に当たり、国との調整が本当にまだまだ詰められていないということについては大変懸念をしています。

まず、この特例制度を創設に向けて国も研究に入ったといいますが、この特例の根拠をどの辺に見出していくつもりなのでしょうか。そういう話までありますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 通常の鉄道の整備の形というのは上下一体方式ということで、鉄道事業者がインフラの整備・保有も行って、車両も運行するという形が通常のやり方でございますけれども、新幹線の場合はインフラは公共が整備・保有を行って、鉄道事業者は車両を保有して、そのインフラを借りて運行を行うという形がございますので、その整備新幹線の方式を参考にさせていただいて提案をしているところでございます。

○座波一委員 工法としてのそれはわかりますよ。分離方式にすれば可能であ

るという。それはわかりますけれども、全体として、新幹線鉄道整備法の特例制度という中で位置づけるために、沖縄県にこういうものが絶対に必要であるという根拠はどこに見出すかという問題なのです。

○川満誠一企画部長 整備新幹線方式は全国を高速で結ぶという国全体のコンセプトがベースにあると思います。一方、我が県におきましては、戦前は存在した鉄道輸送機関が戦災によってないということとか、それから沖縄本島には120万人余の人が住んでおりますが、そういうところに鉄軌道、鉄道がないというのは我が国でも沖縄県だけという状況もございますので、もろもろを考え合わせますと沖縄に鉄軌道が必要であるということは説明していけないかと、説明してまいりたいと考えております。

○座波一委員 確かに戦前は軽便鉄道などがあり、嘉手納間とかあるいは糸満、与那原間もあったわけですがけれども、そういったものはもともと沖縄の持っていた社会インフラを戦争で失ったという、そういう根拠づけはできると思うのです。そういった面も含めて考えるということではありますけれども、しかしながら今、このバス交通を整備した中で、バス交通をどうやって整備して、BRTとこういう鉄道と結びつけるかという問題すら見えてきていない。そういう積み上げてきているものも見えないのですよね。積み上がりも見えない。ということがあって、国も非常にシビアに見ているという点では、計画そのものにとっても実現性が見出せないなという気がしますので、これはまさに先ほど話があったとおり、MICEの事例と本当に同じような感じがするのですよ。MICEがだめになったとは言いませんが、国が言っていることと沖縄県が考えていることが、そこに整合していかないという問題が大きくあるものだと思うのです。私が何を言いたいかというと、早々に与那原間、あるいは糸満間の部分では採算がとれないということで計画から外されています。しかしながら、MICEの効果というのは何でしたか。MICEの沖縄県に与える効果です。

○川満誠一企画部長 所管外でございますので正確性、詳細については述べられませんが、沖縄は交流によって経済活動が拡大するというポテンシャル、潜在力があるということでございますので、MICEの設置によって交流人口を拡大して、経済規模を拡大していこうということであろうかと思えます。

○座波一委員 まさにこの人を集客する効果が大きく期待できるというのが主なMICEの目的です。それからすると誘客ができる一できなければいけない

のがMICEなのです。ということは、人を集めなければいけない。集まるはずだというのが計画の中に入っているわけです。ということは、与那原間の採算性という点から言うと、MICEの建設目的と合うわけですよ。合いますよね。どうしてこれをのせないのか。あるいは鉄軌道、南北、名護で無理であれば、補完するようなLRTとか、あるいはトラムとかでここは結びつきますよというような、フィーダー的な計画があれば納得します。それも検討しない。MICEは誘致効果があります。あるいは集客効果があります、集客も見込めますと言いながら、それが全く触れないと。一貫性がないと言われているのは、そこじゃないですか。

○川満誠一企画部長 MICE－与那原・西原方面についてのことも、糸満のほうも、何ら手を打たないということではございませんで、フィーダー基幹バスであったり、LRT等もまだ念頭においてフィーダー交通としての展開を考えているところではございまして、ただ、本体と申しますか、鉄軌道の起終点を、那覇から名護を1時間で結ぶというのが一番最初の命題でございますので、これを実現していこうということで、鉄軌道という形でいくと採算性の低下を招くという結論があるものですから、鉄軌道としては今は外しておりますが、人の移動が非常に重要であるということに変わりはありませんので、他の手段も念頭において検討を進めてまいるといってございまして。

○座波一委員 どうやらこの南北鉄道の名護－那覇間というのに非常にこだわっていて、採算性を無視した計画というのは非常に危険を感じるという点では、全然これは改まっていないなと思っております。ですから、この計画そのものはあってもいいのですが、需要の喚起がないということがまだクリアできていないわけですよ。だから、沖縄県全体がこの骨格軸を利用して、全体が循環できるようなシステムに持っていくという根拠づくりというのが全く見えない中で、特例制度を見出すというのは難しいのではないかという気がしているのです。ですから、そういう質疑になるのです。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 そもそも鉄軌道の計画というのが沖縄21世紀ビジョン基本計画を着実に実施していくためということで、交通部門の分野別計画である総合交通体系基本計画の中で、県土全体において高水準な都市機能を提供するため、公域・交流拠点である那覇市と北部・宮古・八重山圏域の中心都市である名護市・宮古島市・石垣市をいわゆる1時間で結ぶ圏域構造の構築を図ることが位置づけられておりまして、これに基づいて那覇

一名護間を1時間で結ぶ鉄軌道の検討をしているところでございます。以前からフィーダー交通の部分について御指摘いただいているところでございますけれども、計画段階に移行後は、起終点、それからルート、駅の位置、数というものははっきりしてきますので、その段階において各圏域のフィーダー交通の整備というものを市町村、それからバス事業者等と一緒に連携しながら、しっかり構築していくことが鉄軌道の計画と同じくらいのウエートを持って、重要であると考えているところでございます。

○嘉数登企画振興統括監 公共交通の利用促進の観点からの話もあったかと思うのですが、南北骨格軸—鉄軌道だけという議論ではなく、我々としては既存のバスにつきましても、基幹バスシステムということで自動車から公共交通にシフトさせていくと。そういった動きを受けて、将来は鉄軌道に持っていきたいということを考えておりますし、今説明した基幹バスシステムというのは、既存の複雑なバス路線を1本の基幹のルートを設けまして、速達性を高めようということと、あわせまして周辺のフィーダー交通—バス網の再編ということについてもバス事業者と協議を進めておりまして、トータルしてそういう交通政策を進めていきたいというふうに考えております。先ほどから説明させてもらっている名護—那覇間を1時間でと、これありきではなく、まずは既存の公共交通機関も改善した上で、将来的には鉄軌道に持っていきたいというような考え方を持っております。

○座波一委員 このように全体として沖縄本島の交通形態をどのように補完していきながらつくり上げていくかという案もある程度提示しながら、この計画を行使していかないと、どうしてもこの最終的に南北の縦貫鉄道が必要なのだというところまで積み上げていかないといけないと思います。

あと一点だけ聞きたいのですが、ルート案は7案ありますけれども、例えば普天間地域のルートはどこを通す計画なのですか。

○川満誠一企画部長 ルートについてはピンポイントで定めてはおらず、人口の多いエリアを通すということで、恐らく基地のかかわりも協議が必要になろうかと思っておりますし、普天間地域のところも西普天間住宅地区であるとか、普天間飛行場のこともありますし、まだ流動的な要素が多くございますので、今は幅を持った駅位置とかルートでございまして。

○座波一委員 あのあたりはどう見ても土地がないので、普天間基地の敷地に

かからざるを得ませんよね。普天間基地が動かないとこれはできないということになりますよね。そういう考えですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 具体的なルート、線の話になりますとやはり計画段階以降ということになりますけれども、基本的にはそのタイミン
グー基地返還のタイミン
グと合えば、当然その返還跡地を通ったりということも考えられますけれども、基本的にはその地域の活性化につながるような位置を通るルートということ考えております。

○座波一委員 普天間基地の跡地を通る可能性は十分あると考えているという解釈をします。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
大城一馬委員。

○大城一馬委員 少々重複するようなこともありますけれども、まず最初に起
終点一いわゆる糸満・与那原を採算性の面から外していくということな
のですが、私は骨格軸については異論はないのですが、ただやはりこの大型M
I C E、残念ながら現段階では12月まで結果を見ないとわかりませんが、
半年開業が、供用開始が出来るというスケジュールになっておりますが、し
かしいずれにしても、この大型M I C Eというのは建設されると。今の東浜マ
リタウン地区にですね。されるというふうに確信はいたしておりますが、こ
れはM I C E施設一単なるそういった集客のための交通移動ではなくて、やは
りこのM I C Eが来ますと、この関係市町村一南城市や南風原町、ましてや西
原町、北中城村等々では、いろいろなまちづくり、周辺エリアの開発がどんど
ん進んでいくのです。ホテルや娯楽施設、そして商業施設等々です。これは世
界のL R Tを導入した先進地域を何カ所か見てまいりました、ストラスブール
やらウィーンやらです。やはりこのL R Tによって、このM I C Eのための集
客じゃなくて、まちづくり、人がにぎわうまちづくり。普段でも、M I C Eが
開催されなくても、どんどん観光客や沖縄県民が足を運んで、そういった周辺
に人がにぎわうまちづくり。これがいいまちづくりに発展しているわけです。
先ほど世界の先進地域の話もしました。また、昨年、国土交通省が初めて交通
白書を出しましたよね。たしか去年でしたよね。その中でも、鉄軌道というよ
りはむしろL R T等の導入によって、コンパクトなまちづくりに方針転換をし
ているわけです。交通白書によると。それからしても、やはりこの骨格軸、先

ほどから厳しいと。国と県との方式が全く違くと。ましてやルート案も違ってくるといようなこともある中で、極めて厳しい状況ではありますが、でもしかし、やはり那覇一名護間の北部地区は必要であるということでは理解しますけれども、私はやはりそれがつくられてからLRTも含めて、フィーダー支線に手をつけるのではなくて、並行してしっかり取り組むべきではないかなと。とりわけ大型MICEの関連からすると、これは今いろいろ需要予測も既に出ていると思いますけれども、バスで、あるいはまた国道329号のバイパスから通せば、この国道331号の交通渋滞が結構緩和するのじゃないかというような話もあります。それはそれとしていいのですよ。やはりこの那覇から南風原も含めて与那原も、周辺市町村のまちづくり。このLRT導入については、早急に私は手をつけるべきなのではないかなと。まだまだ残念ながら、いつでしたか、3年前に今の知事公室長が当時企画部長のときの答弁で、実現可能性のあるものから手をつけるというように一あの当時は結構進んでいたのですよ、正直。ところが、最近この骨格軸に余りにもものめり込んでしまって、結局はこのフィーダー支線の採算がとれないから検討できませんでは。私はそれにかわったいろいろな方策をとって初めてこの判断を下すのであって、やはりこのLRT導入というのは、県民が今、国民でも、国でも、先ほども申しましたように方針が変わっていますから、そういったことで、どんどん沖縄の特に観光地—私は前も言っているのですけれども、LRTの先進地域に沖縄県は位置づけるべきだと。いろいろなまちをつなぐね。そういったことをしっかりとやるべきではないかなと思うのですよ。どうですか。

○嘉数登企画振興統括監 委員が御指摘になったそのMICE絡みとの話をしていきますと、まずは我々としては交通需要、いろいろな催事が催されますので、その催事ごとの交通需要がどれくらい出てくるかというところをまず把握する必要がありますし、さらにはその催事ごとの公共交通で分担すべき、これは分担率といっておりますけれども、そういった数字も把握して、それに既存の公共交通が対応可能なのかできないのか、あるいは交通インフラとして整備が必要なかどうか。さらには今LRTというお話が出ましたけれども、仮にLRTという話をしますと既存の道路を潰して、あるいは既存の道路の中に入れて整備しなくてはいけないということから考えますと、既存の自動車に対する影響も非常に出てくるということもありますので、その辺をトータルとして考えていかなければいけないのかなと思っております。少なくとも、MICE整備に伴って交通需要がどれくらい出てくるかということと、繰り返しになりますけれども分担率がどういうふうに変っていくか。既存の交通システム

も対応可能かどうか。さらには新たなシステムで導入が必要かどうかについては、先ほども答弁しましたけれども、今、大型MICE施設整備後に係るさまざまな課題というものが示されておりますので、富川副知事のもとでプロジェクトチームを組んでいろいろ検討を進めておりますので、その中でしっかりと議論をしていきたいと考えています。

○大城一馬委員 車とのいろいろな兼ね合いもあるというお話ですけれども、やはり世界の先進地では車の渋滞があって一ストラスブールなんかね。そこをLRTにかえたために相当な観光地になったわけよ。ここはやっぱり大型MICEが来て、全体に広がる、いわゆる観光地になるわけさ。これはもう大体想定されているのよね。人が相当にぎわうまちになるわけさ。それからするとやはり、これも真剣に、早急に事業計画案を立てながら、私は取り組んでほしいなと思うのです。今、国道の話もありましたけれども、それは皆さん方は専門ですから土木建築部あたりとも調整も必要でしょう。できんことはないのだよ。今LRTでもコンパクトな、小さな箱物になっていますから。その辺のところもしっかりやるべきではないのかなと思うのですけれども、初めて部長に質疑しますけれどもどうですか。

○川満誠一企画部長 御指摘のとおり沖縄本島東側一与那原・西原、それから南側の豊見城・糸満、いずれも人口を有して拠点性もある地域だというのはよく理解しておりますので、どういう形で連携をとるのかというのは、いろいろな方式があると思いますので、まちづくりについても、非常にインパクトがある事例も御指摘いただきましたので、よりよい移動手段が、安価で行けるものがあるように探して、フィーダー交通についても同時に取り組んでまいりたいと考えます。

○大城一馬委員 私は与党ですから余り強くは言いませんけれども、ぜひ真意を、与那原を初め南部地域の総意を酌み取って、ぜひ早目の取り組みをお願いしたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
西銘啓史郎委員。

○西銘啓史郎委員 説明資料に基づいて質疑したいと思います。
まず基本的なことから、ステップ1、2、3、4まで来ていますけれども、

各種検討委員会があったと思います。計画検討委員会、技術検討委員会、プロセス運営委員会ですか。これの各々の開催頻度と議論の時間みたいなものももしあれば。今まで何回くらいやって。

○川満誠一企画部長 この専門委員会と称しておるのは3種類ございまして、計画検討委員会、技術検討委員会、プロセス運営委員会とございますが、ステップ1におきましては、いずれの委員会も2回。ステップ2におきましても2回。ステップ3におきましては4回開催したということでございます。各々。

○西銘啓史郎委員 では、次の質疑に行きます。

5ページの1のところ、前回もちよつと質疑したのですけれども、那覇ー主要都市間の所要時間とあります。70キロメートルを1時間でということと計画していると聞きますけれども、おそらく駅の数にもよると思うのですけれども、この各区間の停車時間を入れると1区間70キロメートル以上の時速じゃないと多分1時間では着かないですよ。鉄軌道で時速70キロメートルというのは、多分初速から終速を入れたら瞬間的には80キロメートル、90キロメートルで運行しないと間に合わないと思うのですけれども、この辺は議論されていますか。

○嘉数登企画振興統括監 速度の話の御質疑でしたが、鉄道で行くと上が120キロメートルぐらい。ですから当然駅を出たばかりというのは遅いのですけれども、瞬間的に上は120キロメートルくらい出るようなシステムというものを想定して、那覇ー名護間で1時間ということを考えております。

○西銘啓史郎委員 ということは、所要時間の1時間は問題ないというふうに検討委員会も含めてされているという理解でよろしいですか。

○嘉数登企画振興統括監 今お示ししている資料についても技術検討委員会にかけておりますので、そこは問題ないと考えております。

○西銘啓史郎委員 次の、同じ5ページの2、3のところの利用人数、全案ありますけれども、これはトータルの利用人数という理解でよろしいですか。要は各区間ごとの想定もされて、AからB、BからCで、またAからCという何か想定されている根拠というのはどうなっているのですか。

○嘉数登企画振興統括監 それは区間ごとにという話ではなくて、トータルでこの人数になるということでございます。

○西銘啓史郎委員 次、利用者のトータルの内訳ですけれども、県民、それから観光客という内訳みたいなものは想定されていますか。

○嘉数登企画振興統括監 A案で説明をいたします。鉄軌道の利用者数が6.4万人。その内訳として、県民利用者数が5.7万人、観光客の利用が0.7万人となっています。

○西銘啓史郎委員 各案にその内訳があるという理解でいいですね。わかりました。

次に行きます。

これは、車両は何車両で、定員は1車両何名くらいで想定しているのですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 現段階は構想段階でございますので、車両数が決まったというわけではございませんけれども、今回利用者数に応じまして車両につきましては4両ということで想定をさせていただいています。1両当たり普通の座席等々考えますと八十何名とかなのですが、マックスだと120名くらい乗るかと思います。

○西銘啓史郎委員 車両は4両で、定員は120名がマックスという理解をしていいですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 1両当たりの人数になりますので、4両というわけではございません。

○西銘啓史郎委員 なぜ今の質疑をしたかというのと、モノレールもそうだと思うのですが、つくるときの想定とつくった後、車両がふやせません、駅の長さも車両の数によってつくると思うのですよ。これが4両を想定したけれども、仮に利用がふえてマックスとなったときに5両にできるのかできないのかという議論もしておかないと、今のモノレールだって3両でできないと答弁するじゃないですか。ですから、この辺をきっちり見きわめてほしいということと、次の質疑に関連しますけれども、6ページ。さっき上下分離でも黒字になると言っているのですけれども、恐らく収入予測する場合には単価掛ける人

数一利用人数があつて収入がありますよね。これを今、区間ではないと言いましたよね。トータル的人数で単価をどのように計算したか知りませんが、収入の想定がしっかりしていますかというのが1つ。僕は本来はA-B間、都市がある、流動人口がある、もろもろの細かいのを積み上げて、想定を積み上げて、それに単価を掛けて一運賃が幾らか決まっていなんでしょうけれども、想定する単価があつて、総収入があつて、費用があつてというようにやるべきだと思つたのですけれども、今、答弁はトータル的人数ですと。平均単価幾らか知りませんが、そういった収支予測を誤ると全体の収支の計画が崩れるので、これは意見として言っておきます。きちり算定をしてください。

それともう一つ。6ページでしたっけ、社会的割引率というのがよくわからないのですけれども、国債利回りとの関係も含めて。1.5%とした場合というのが、これがどのくらいに影響が出てくるのか。例えば工事を始めるときなのか、社会的割引率を換算する国債の利回りの想定も違つたと、国は4%、県は1.5%にしていますという話ですけれども、この先の10年、20年は誰が予測するかわかりませんが、これが狂つると多分収支も変わってくるという理解でいいのですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 この社会的割引率、こちらはあくまでも費用便益比を算出するための指標の一つになっております。費用便益比を現在の価値に戻したときに、費用と効果を見きわめて、費用よりも効果が上回るかどうかというのを確認するための指標です。

こういった事業をやる場合、効果というのは、これから建設が終わつて10年、15年後から発現します。その50年間を見るのですが、50年後の効果というものを現在の価値に割り戻すという作業をします。現在の価値で見たときにどうなのかといった場合に、この割引率というのは、今現在お金を持っておりますと、そこを銀行に預けると利子が発生します。その分どんどんふえていくのですが、投資をしてしまうと、ある意味整備費として投資をしてしまいますとそれが手元にならぬということ、その分少し利子が入つてこないという意味では割り引くということをやっていくような手法になっています。

50年後の効果についても、毎年割り引いていって、今現在の価値にすると幾らなのかという試算をしますので、割引率が高いという場合は当然どんどん割り戻されてしまうということ、現在の価値に戻すと物すごく低くなつてしまうと。それが今の国の4%というものは、当時の国債利回りで設定されたものになっておりますが、それは今、直近の利回りで設定すると1.5%だと。そうすると、割り戻される率が減りますので、その分効果としては高く見ることが

できるというようなものになっております。これは採算性とは基本的には関係ありません。

○西銘啓史郎委員 この資料にある平成16年2月の国土交通省において策定されたものが大体あれで、どんどん変わっていくという理解でいいですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 こちらについては、通常需要予測とか費用便益比を算出するときには、最新のデータを用いてやるというのが国土交通省の実際のマニュアルで基本になっているのですが、この社会的割引率だけは今固定になっております。ですので、これからこういったものも含めて国とはいろいろな形で議論していく必要があるかと考えております。

○西銘啓史郎委員 もう一つは、先ほど最寄り駅までバスとかいろいろなことも公共交通機関も充実させるという話がありましたけれども、私の周りでいろいろ一例えばバスを利用される方々、特に高齢者。今、那覇市でも乗り合いタクシーみたいなものが始まっていますけれども、モノレールの駅まで行くことも困難な弱者というか、歩行困難者がいらっしゃるわけですね、高齢者。これから沖縄県が高齢者社会になると、「駅はつくりました。」「駅までは来てください。」というのが、本当にそういう時代にいいのかどうかというのも非常に気になるわけです。バスも、停留所をつくって本数をふやしても、そこまで行けない方もいらっしゃるということを聞くと、バス停のあり方自体もこれからの5年、10年で考え直さなきゃいけないと思っています。もっと言うと、乗り合いタクシー的なものも、南城市もやっているようですけれども、そういったものを充実させるというのも片方では必要になってくると思うのですよ。民間がやっていますけれども。そういったことも含めて、駅をつくれれば来てくれる、バス停をつくれれば来るというだけではなくて、そういった視点もぜひ県としては目配りを忘れないようにしてほしいと思います。

最後に1点。モノレールというのは、仮に今の駅から延伸すると総事業費というのは幾らでしたか。浦西まで行く場合の総事業費。

○嘉川陽一建築都市統括監 これまでつくった部分が1100億円、延長部分が今の予定で525億円ということでございます。

○西銘啓史郎委員 トータルで浦西までは那覇空港から約1600億円近くということですね。この総事業費は6000億円くらい、高くて6千百、二百億円くら

いですがけれども、個人的な意見ですが、那覇空港から今、浦西まではA－B－C－D－E－FでF－E－D－C－B－Aじゃないですか。要は、単純な往復じゃないですか。ループ化、環状線化というのは県で検討したことはありますか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 モノレールの延伸につきましては企画部で見るようになっておりますけれども、モノレールの環状化についてはまだ検討はされておられません。

○西銘啓史郎委員 これも個人的な意見としてどこかで議論したいのですがけれども、例えば宜野湾も回り、それから北谷も回り、今度再開発する浦西駅も回り、ここから那覇のクルーズのターミナルも含めて那覇空港、要はA－B－C－D－E－F－G－Hまできて、Hからも戻れるというような環状線化をすることによって、どの方向からもお客さんは行けるわけですよ。今この間川満部長が言っていましたが、8月からモノレールは運行を開始するというか、間隔を短くしたとありましたけれども、やはりまだ乗れない人がいる。浦西が開業すると県民の足ですら確保できないような事態になると思うのですよ。観光客が手荷物を持っていっぱいだと。これは時間帯にもよるかもしれませんが、そういったことも解決していかないと大変だと思います。

ループ化が仮に、今1600億円かかるのであれば、ループ化で残り何区間か知りませんがけれども、仮に3000億円で済むのであれば、これも僕は県民の足、観光客の足として活用できると思います。もちろん用地の取得、いろいろ問題はあるかもしれませんが、これもどこかで、鉄軌道が縦の軸の解消はいいけれども、このループ化というものもどこかで検討するべきではないかと個人的な意見として申し上げておきます。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

上原章委員。

○上原章委員 先ほど来出ていますけれども、上下一体方式と上下分離方式。全く国と県が相反する調査をやっている中で、この溝を埋める努力というのは一先ほどはこちらにも思いを伝えますというお話。何か具体的に国がこれだったら少し考えてもいいというような、そういう議論はないのですか。今のところ。

○川満誠一企画部長 国の感触は、やはりいかにしてもこの投資額が莫大であるということが慎重になっている理由であると思います。

沖縄県のほうは、先ほど少し申し上げました社会的割引率、要するに現金の価値は利回りの関係で全体として投資したほうが費用便益をよくする構造にあるということはお伝えはしているのですけれども、国は非常に慎重という状況であります。

○上原章委員 国の調査の中で、 ترامトレインで約半分以下になると。総額事業費がですね。こういったものは県は全く考える考えはないのですか。

○川満誠一企画部長 ترامトレインは速度が劣るものですから、那覇一名護間が2時間かかるということでありまして、今冒頭申し上げております1時間で結ぶということと大きく離れてしまいますので、便益も落ちてしまうということで考えていないということです。

○上原章委員 国はどうしてもビー・バイ・シーという総費用と総便益で、今おっしゃるように莫大な事業ということで、そういう幾つかの考えを国も示そうとしているのですけれどもね。1時間にこだわると、ここまで県と国が全く違うところで、この計画が本当に日の目を見るのかなという思いがちょっとあるのです。確かにさっき政治的決着というところで、国が本当に沖縄県が長い間鉄軌道がないということにどこまで寄り添ってくれるかなど。僕らも、当然多くの県民が期待しているわけですから応えていかないといけないのですけれどもね。国が今考えているところをどうやって崩すかというのが今非常に問われていると思うのです。部長としては、今年度でルートを決めて、国に考えは伝えると。国の主導でやっていただくという、この辺の実現性というのは本当にあるのですか。

○川満誠一企画部長 先ほど来の答弁の繰り返しになりますが、沖縄振興法に書かれている志と申しますか、それと沖縄振興基本方針にも明記されているということで、多くの県民の悲願であるということと同時に、重要な社会インフラで交通渋滞を緩和したり、移動が高速で大量になると経済活動にも相当いい影響があると考えておりまして、今後の沖縄の経済発展には重要なインフラであると考えますから、このことはひいては、沖縄も日本国の一県としても経済力を拡大していくということは全体としてもいい方向になるということを考えて、粘り強く頑張っていきたいと思っております。

○上原章委員 その辺は確かに今おっしゃるように沖縄県のためだけではなく、日本全体の大きな経済的な牽引になるという、ぜひ自信を持ってやっていただきたいと思います。

さっきの説明で、トンネルと高架橋という安いほうを判断しますと。僕も素人なので、このトンネルと高架橋では基本的にはどちらが安いのですか。

○川満誠一企画部長 一般的にはトンネルが費用が高いということです。

○上原章委員 コースによってあれが出てくるのでしょうかけれども、この計画の中では高架橋が高いという可能性もあるケースもあるのですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 土木工事として見た場合に、高架橋と地下トンネルを考えた場合は高架橋のほうが安いです。これは一般的です。ただし、沖縄の場合、市街地部に入れようとした場合には、当然高架橋ということは地上に上げますので土地が必要になってくる可能性があります。那覇一宜野湾間を一つの例として挙げますと、こちらにつきましては、今の道路の幅員上、中央分離帯が4メートルくらい必要なのですが、この4メートルが基本的にはないということになれば、その必要な分を拡幅しなければいけない。そうしないと自動車交通に影響を与えてしまうということで、拡幅分の用地費用をはじいています、そうすると逆転してしまったということになります。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 重複しないように、お願いします。

今後のスケジュールの問題なのですが、県の計画案が決定します。平成30年に決定します。以降の具体的なスケジュールはどういう見通しになりますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 具体的に計画段階に移行する時期が決まっているわけではございませんで、先ほども答弁させていただきましたとおり迅速に計画段階に移行していきたいというところでございます。

○座喜味一幸委員 国との関係、これからの事業を進めていく上で大変大事な問題なのです。県は県で進める、国は国である程度検討を進めているのだけ

れども、県が計画を決定しました。それは今後県が事業主体としてやっていくのか、国が事業主体としてやっていくのか。それから計画を決定して構想案まで、概略計画まで立てたのだが、それをベースにして県が自分たちのペースでいろいろな特例を設けながら予算を獲得しながらやろうとするのか、それとも国にお願いをして国の直轄事業としてやっていくのかというような時期に来ていると思っているのです。その辺の見通しの整理をしないで、国は国としての考え、県は県としての考え方が来て、「ちょっと話が違いますね」というように戻っていくような状態だったら、何のためにこれくらいのステップを踏んで計画を進めてきたのだというようなことになるので、この辺の見通しはしっかりと。内閣府ですか、国との話し合いを持って、見通しを立てておかないといけない時期だと思っている、今の考えではちょっと不安だよ。もう少ししっかりとビジョンを持って計画を持たないと。どうですか、部長。

○川満誠一企画部長 この鉄軌道は県が構想段階で案をつくって、いずれかの1つの案に絞っていくわけですがけれども、国に要望している内容は実現するために必要と思われる上下分離方式、それから特例制度によって上下分離方式を導入して、そのことについて国の取り組みも着手して加速していただきたいということが繰り返し申し上げている内容でございます。事業主体、公共で整備する部分をいずれが持つのかというところにつきましても、やはりこれは国のお力添えがなければ相当困難なものでございまして、相手のあることでございますから、いつどうだということは今申し上げられませんけれども、可能な限り努力をしてまいりたいということでございます。

○座喜味一幸委員 最も大事だと思うのは、このいろいろな比較検討した中である程度計画が決定したならば、その計画をどう事業化するのですかという話が1つ。もう一つはこの事業主体というか、鉄軌道事業者含めて、具体的に事業者が鉄軌道事業者がその受けるとしたときにどういう施設が望ましい形であって、本当に分離方式がいいのか、一体型がいいのかというような具体的な議論に入らざるを得ないと思うのですよ。今どうなのですか。国と県で一体型、分離型で少し根本的な問題があって、この問題というのは、将来管理するであろう運営するであろう鉄軌道事業者、その担い手、受け手というものがしっかりといい条件じゃないとなかなか受けない。ましてや特例的なものも含めてやっていかなければならない。九州新幹線あたりもそういう分離方式をやったのだけれども、それだけで沖縄の鉄軌道が本当にできるのかという問題を含めると、その根本的な問題において国と県の意見が違う状況ということは、極めて

この計画のステップの踏み方、それに何か根本的な問題を感じる。要するに国と県のアプローチの仕方が根本的に違っている。それはまずいのじゃないかと思うのだけれども、どうなのですか。

○川満誠一企画部長 繰り返しになって恐縮でございますが、沖縄県はこの方法であるならば可能ではないかということ懸念に、光明を見出そうということやってまいっております、国全体においては整備新幹線方式というのは、この上下分離方式によって初期投資を公共が大きく持って、運営をできるような形に導いておられていて、この利益は広くあまねく国民全体に行き渡っているということでございますから、この方式を沖縄県に求めるということについては、何ら無理なことではないのではないかと思います。

○座喜味一幸委員 そういう楽観的な見通しを持ってもいいと思う。ただこの計画案を決定するのだけれども、今後の事業の具体的なアプローチに入ったときに、国と県との技術的な管理・運営に係る、あるいはこの課題解決に対する、制度に対する共通の認識というものがないと、「県は頑張ったね。計画決定したんだ。」と。ここで国に本気で取り上げられない、あるいは議論にならないというような状況というものがあってはならない。えてして僕は何かそれを感じているのですよ。国は国として調査費をかけてやっていますよ。県は県で結構金をかけて時間をかけてやってきましたよ。いよいよ計画決定なのですよ。じゃあ具体的に事業化に向けて、今後どうするのですかという話をすると、余り具体的じゃない。これは先ほどから高度な政治的な判断というのが制度の特例等の問題だとか、事業費の負担の問題だとか、そういう問題はあるのでしょうか。けれども、もう少し行政の事務レベルにおいて、国の行政と県の行政がキャッチボールして共通の認識というものがないと、これはどうも県としての主体性はいいのだけれども、国との連携においての今後の取り組みというものが見えない。どうもその辺が、いろいろな話を聞くと国はちょっと今冷たいかもしれないよな。国が一生懸命自分たちの考え方をつくるのはいいのだけれども、この決定後のスケジュールを具体的に国と詰め込んだらどうなのですか、四つに組んだらどうなのですか。

○川満誠一企画部長 確かに御指摘のとおり事業化については容易ではないと思いますけれども、ただやはり沖縄に必要なインフラだと考えますので、丁寧に説明をして実現に近づいていくように頑張りたいと思います。

○座喜味一幸委員 鉄軌道というのが今後の沖縄の交通行政として大事だというのはみんな認識しているのだけれども、採算性も含めていろんな課題があるのですよ。だからもう少し、沖縄県の熱意、技術的な自分たちの詰め込んだ意見を提案をすることもさることながら、国との力をいただきながら、また国の行政の力、それから鉄軌道という全国でやってきたノウハウというもの。国が動けば沖縄県が動くよりは、鉄軌道事業者というもののネットワークの支援もあるいは政治的な判断でのサポートもいただける。こういういよいよ外堀を埋めなければならないという大事な時点に入っているのだから、ぜひとも決定後の今後の事業の具体的な進め方における課題、それからそれらを整理して連携を密にして共通認識のもとにある程度の方向性を決めていく。そこでしか政治的高度な判断というのも生じないと思うので、MICEみたいにやりたいというのはわかったのだけれども、「本当に採算性、人が集まる交通環境は大丈夫なの。」「宿泊環境はいいの。」ということを言われたら少ししゅんとなるようじゃいけないわけで、この鉄軌道についても、計画決定後の課題を早急に整理して国と連携をしながら具体的な課題整理のスケジュールを詰めておく時期に来ていると思いますよ。

○川満誠一企画部長 御指摘・御助言ありがたく受けとめて、課題も整理して御意見のあった点は念頭において進めてまいりたいと考えます。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 鉄軌道を交通手段としてだけでなく、観光資源、景観の面からも検討が必要だと思います。それでこの資料2ページ、3ページに7つのルート案があるのですけれども、この7ルート全部に共通しているのは、中・北部地域はもうみんなオレンジ色のルートで山岳トンネルか高架橋という形になっています。これで本当に沖縄らしさとか景観というのは保てるのかなと心配になるのですが、今のステップ4の検討委員会では、その景観の面についてはどういった意見が出ていますか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 景観については車窓からの眺めという視点と、構造物ができることによる圧迫感ということに対しての議論を委員会でさせていただきました。環境面から見た場合は、この構造物ができることによる圧迫感、こちらについては確かに何らかの影響は生じるはずなので、

山並みとか稜線とか、そういったものに支障がないようにちゃんと考えていかなければいけないねということが委員会で議論されました。また、一方で県民からは車窓からの眺め、比嘉委員がおっしゃったような形で、沖縄にとって鉄軌道というのはすごく立派な観光資源になると。その活用も含めるべきではないかという御意見も出されております。こちらについても議論させていただいております。具体的な構造、今は大きな考え方で北部地域に関しては基本的には短絡的に結ぶ必要があると。そういった場合には山岳または高架橋になることにはなりますけれども、計画段階以降は具体的な議論をさせていただきます。その中では車窓からの眺め、また一方では環境への影響。そういったものも見ながらしっかり検討していくことが重要であるということが委員会で意見として出されているというところでございます。

○比嘉瑞己委員 実際計画段階になれば必ずしも直線的ではなく、景観にも配慮したルートになるというのが理解できました。それと、この7つのルートで、このオレンジ色のルートはトンネルか高架橋という形で2つになっているのですよね。それぞれトンネルがどれくらいあるという、トンネルと高架橋の割合、7ルートでわかりますか。一番多い割合と一番低い割合とかがわかればお願いします。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 こちらのオレンジ色のものにつきましては、郊外部になります。郊外部で見た場合なのですが、西側のルートの、西海岸のほうにつきましては、約半分くらいが山岳トンネルになるという形になります。一方で東海岸側、こちらは平地部が多くなっておりますので、山岳トンネルの部分に関しては2割という形になっております。ただ、こちらについても今わかる範囲内の地形図で想定しているだけですので、実際は多少変動が生じるものと考えております。

○比嘉瑞己委員 相当な割合でトンネルがあるというので、やはり景観が心配です。せっかく観光に訪れた観光客が中・北部地域の美しい沖縄らしい風景を半分以上トンネルで過ごす。これは何か問題があるのじゃないかなと思います。それで、全部の議論を見ていると、那覇一名護間を1時間というのが前提にあって、鉄軌道という枠組みでみんな議論しているのですよね。けどこのオレンジ色のルートのところを注目したら、この中・北部地域以降は路面電車にしようという選択肢も出てくるのじゃないかなと思ったのですけれども、その辺の議論は出たことはないのですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 このオレンジ色の部分、郊外部について路面電車ということに関してなのですけれども、これが先ほどおっしゃっていましたがトラムトレインに該当します。内閣府が検討されているのは、市街地部とか平地で行く必要があるところについては路面電車と同じように平地を走って、それ以外のところ、スピードを上げて進められるところは専用軌道で行くというようなものの組み合わせになっております。

今回の検討に当たりましては、基本的には時速100キロメートル以上のシステムでなければ那覇一名護間を1時間で結ぶことはできないということが確認されております。その結果、路面電車のようなものを入れてしまうと、これは基本的に併用軌道になりますけれども、那覇一名護間を1時間というのは厳しいということで、今回は検討から外して専用軌道、時速100キロメートル以上のシステムを有するものについて検討を行うという視点で検討が進められたというところがございます。

○比嘉瑞己委員 教えてほしいのですけれども、この2ページの下のQ&Aがあります。ここで路面電車の話もあって、今言うトラムトレインですか、「一方、道路に柵を設けた専用空間に鉄軌道を導入する場合は、よりスピードを出すことができ、那覇一名護間を1時間で結ぶことは可能」と書いてあるのですよ。こうしたやり方を組み合わせればできると思うのですよね。この那覇一名護間1時間にこだわるのと、じゃあ中・北部地域半分トンネルですよというときに、県民の意見は相当分かれると思うのですよ。可能な限り1時間、短いにこしたことはないのですけれども、観光資源や景観、沖縄21世紀ビジョンで掲げる沖縄らしさという視点から見て、私はどうしてもそこら辺が納得できないのです。

この中・北部地域以降、路面でトラムをつくれれば、今後フィーダーの話も出てきますよね。フィーダーとの関連でも、より進めやすくなるのじゃないかなと思うのです。これは前から思っているのですけれども、これは検討委員会で検討することはできませんか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 この検討に当たってなのですけれども、ステップ1、2、3と段階を踏んで検討を進めさせていただきました。最初から鉄軌道を議論させていただいたわけではなくて、ステップ2におきまして、現状・課題、あと沖縄県が目指すべき将来の姿というものを確認させていただいております。ステップ3ではそういった課題解決、また将来像の実現

に向けて公共交通に何が求められるかというのを県民も含めて議論させていただきました。その中で、やはり那覇一名護間を1時間で結んで県土の構築を図ると。公共交通軸の構築を図ることによって、県民の豊かな暮らしを得るのだということが県民からの意見でも寄せられております。そういった観点から、今、那覇一名護間、北部地域の拠点と広域交流拠点である高次機能を有している那覇を1時間で結ぶというものを基本に検討を進めているというところでございます。

○比嘉瑞己委員 この議論はずっと聞いているのでわかるのですがけれども、やはりこの出発点が那覇一名護間1時間というところで始まったところに、もちろんそこに県民の欲求はあったのですがけれども、やはりそのときの価値観がスピードだったり経済性だったりと思うのですがけれども、やはり今こういう時代になってきて、沖縄らしさ、沖縄も21世紀ビジョンをつくったわけですから、やはり計画を詰めていく中で新しい課題が出てきたときには少し立ちどまることも必要だと思うのです。本当に中・北部地域、半分トンネルでいいですか。これ県民の皆さん自信持って言えますかね。きょうは明確な答弁を求めませんが、私はこの問題は重要だと思いますので、この視点について見解をまずお聞かせください。

○川満誠一企画部長 沖縄県は観光立県でありますから、観光資源に細心の注意を払うのは正しい考えだと思います。ただ、鉄軌道につきましては、北部地域の中核都市である名護と那覇を1時間で一全体に都市機能を提供するという観点からそうなっているものですから、これも非常に大事なことだと思います。

御提案の外からの景観、車窓からの景観もありますし、さらに別の交通手段も必ずしも失われるわけではないということも一バス等ですね。いろいろございますから、観光資源の価値の最大化と、移動の求められる利便性の両立をどうにか探りながらやってまいりたいと思います。

○比嘉瑞己委員 ترامにすれば必ずしも遅いわけでもない。ある程度のスピードも確保できる。景観がまず確保できる。今後のフィーダー交通を広げていくときにも私はとても有益だと思いますので、これは引き続き提案をさせていただきたいと思います。

最後に、ステップ4でルートを決定するという事なのではございますけれども、この決定はいつになりますか。

○川満誠一企画部長 年明け、3月までに決定をする予定としております。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
狩俣信子委員。

○狩俣信子委員 いよいよ大詰め来たのかなと思って聞いておりました。大変気になりますのは、やはり国との関係です。国は上下一体方式、県が出しているのは上下分離方式だということなのですね。そこらあたりは、この3月までの間にちゃんと国と詰めることができるのでしょうか。

○川満誠一企画部長 国との調整は随時行っておりまして、ただ3月までに国と何らかの意見の合意を見るとかそういうことではなく、3月までに行うのは構想段階、つまり県における計画案を定めて、絞って国に今後調整をさらに強めていくというところでございます。

○狩俣信子委員 やはり県民が大変期待していますし、国と県が意見が合わなくなったら一体どうなるのだろうと、とても心配なのです。そこらあたりは国と何度も何度も折衝していただいて、早目に結論を出さないといけないと思っています。あと、最終的には政治決着も必要なのかなという話も出ているわけですから、やはり知事も含めて県民が望む方式、話し合いというのですか、それはどうなのですか。

○川満誠一企画部長 我々としてはどのようにすればできるのかということをお話して、我々の立場では政治的なお話はちょっとできないものですから、理詰めで、こういうふうにやればビー・バイ・シーが届くのではないとか、それから利用者の最大化もこういう方法をとりますとか、観光資源としての価値もこういうふうに最大化しますということをあわせて訴えていくほかないのかなと考えております。

○狩俣信子委員 私は国との関係の問題と、あとはルートの決定が大変気になっていまして、皆さん7つのルートをやっていますが、陳情を見たら宜野座から金武から読谷から、やはりいろいろと出ておりまして、どこも自分たちのルートをとるという思いだと思うのです。そこらあたりで、この3月までにそのルートをちゃんと決定できるのですか。

○川満誠一企画部長 地域の方はやはり我が町にということは人情として当然と思いますが、全体として1時間で行くということと、採算性を高めるためにはやはり居住人口の最大区間に行くというのが一つの考えではないかと。ですから、全体の使い勝手のよさも総合的に考えて御意見を一今参考までに申し上げますと、いろんなP Iのアンケートが、最終予想としては恐らく2万6000件を超えるレベルで届くと思います。その分析もして、決定につなげてまいりたいと考えます。

○狩俣信子委員 皆さん今、パブリックコメントを集めていますよね。それが2万幾らか出てきたわけですね。やはりどんな御意見が多かったのかなというのが1つあるものですから、これはきょうじゃなくていいのですが、後で文書でもできましたらお願いします。

○川満誠一企画部長 作業として整えて、データとして御提供したいと思いません。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 質疑なしと認めます。

以上で、鉄軌道の計画案づくりについて質疑を終結いたします。

次に、陳情平成28年第45号の5外8件の審査を行います。

ただいまの陳情について、企画部長の説明を求めます。

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。

川満誠一企画部長。

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

表紙をめくっていただきまして、陳情説明資料の一覧表がございます。

継続の陳情が7件、新規の陳情が2件となっております。

前回の処理方針に変更のない陳情につきましては説明を省略し、変更のある陳情について御説明いたします。

初めに、1ページをお開きください。

陳情平成28年第45号の5、平成28年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情につきまして、処理方針の変更があります。

2ページをお開きください。

4のフェリーニュー久米島（くめしま）の代替船購入を支援することについて変更を行っており、変更した部分を下線で表示しております。

まず、上から2段落目について、変更のない部分もあわせて読み上げて御説明いたします。

県、関係市町村及び航路事業者で構成する沖縄県離島航路確保維持改善協議会において、平成24年度から平成33年度までの更新対象となる船舶14隻を位置づけた沖縄県離島航路船舶更新支援計画を策定し、平成28年度までに8航路の船舶更新が完了しておりますに修正しております。

次に、3ページをお開きください。

前ページに引き続き、同じく4について、上から1行目及び3行目も修正を行っておりますので、変更のない部分もあわせて読み上げて御説明いたします。

県としては、更新支援計画に基づき、全14航路の船舶更新を着実に進めることが重要と考えており、2隻目の支援については、残る6航路の支援を実施していく中で検討したいと考えておりますに修正しております。

続きまして、ページは同じく3ページですが、5の渡嘉敷村及び座間味村で就航している高速船の代替船導入を支援することについて、修正を行っていません。

上から3段落目について、変更のない部分もあわせて読み上げて御説明いたします。

県としましては、当該計画に基づき、残りの6航路の船舶更新を着実に進めていくことが重要と考えておりますが、沖縄県離島航路確保維持改善協議会で決定された船舶更新を確実に行った上で、代替手段としての航空路がない航路における高速船の買い取り支援については、予算の確保や事業の進捗状況を確認の上、検討したいと考えておりますに修正しております。

次に、13ページをお開きください。

新規の陳情であります。

陳情第87号、多良間－石垣間航空路線の早期運航に関する陳情に係る経過・処理方針等について、読み上げて御説明いたします。

石垣－多良間の航空路線については、第一航空株式会社が粟国路線を再開した後に、同社が新たな操縦士を確保し、多良間空港を活用した訓練等を行う等運航体制を整備するとともに、関係機関と就航に向けた協議を行っていくこと

となります。

県としましては、同路線の就航に向け、関係機関と連携して取り組んでまいります。

次に、14ページをお開きください。

新規の陳情であります。

陳情第94号の5、南部離島町村における「平成29年度離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情につきましては、陳情平成28年第45号の5と同趣旨であります。

そのため、陳情第94号の5の記1から記7の処理方針につきまして、それぞれ、平成28年第45号の5の記3から記9の処理方針と同様であります。

以上で、企画部に関する陳情案件の処理方針等の説明を終わります。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、各陳情に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、陳情番号を申し述べてから重複することがないように簡潔にお願いいたします。

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

質疑はありませんか。

座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 栗国、波照間、多良間。第一航空株式会社—第一航空の運航について早急にやってくれという陳情が出ておりますが、どこが主体でそれを早期に就航するような協議、事故からのそういう問題等について、どこが主体で、いつごろまでにこれを急ぐのか。県は本当にしっかりと取り組んでいるのかなとその辺を教えてください。

○座安治交通政策課長 栗国路線につきましては、事故を起こして、現在国—大阪航空局でございますけれども、国と県、村当局、それと事業者の4者で随時というのですか、結構最近は頻繁にあるのですけれども、打ち合わせを行っております、秋ごろの再開と以前申し上げましたけれども、秋ということで9月、10月—9月は終わってしまったのですけれども、10月、11月の再開のめどが立ってきたところです。今、最後の調整を行っているところです。いつ再開、1日何便で飛べるのか、あるいは赤字が出た場合の費用負担について細か

いところ、費用負担については今から発生する費用でございますけれども、そういうのもろもろのことを詰めている段階でございます。

石垣路線の多良間、波照間につきましては、粟国路線が再開しないと新規路線の申請ができない、国に路線申請ができないものですから、まず粟国を飛ばして、それが落ち着いた後に石垣市と竹富町、それから多良間村、県、事業者で集まって、協議会を設けておりますので、この協議会を再開してパイロットの養成時期とかを詰めて、費用分担を含めて協議をしていくということになると思います。石垣路線のめどとしては多良間が飛んだ後ですね。飛んだ後に協議会を再開するというところでは。

○座喜味一幸委員 県は、空港課がこの4者協議の中に出ているのですか。

○座安治交通政策課長 協議会の中には、県といえども交通政策課と空港課も当然ターミナルの整備が必要になってきます。波照間空港についてはもうターミナルの整備は終わっていますけれども、粟国空港についてはただいま整備中でございますので、当然空港課も協議をしながら一緒に話してやっているところでございます。

○座喜味一幸委員 ある程度、陳情も上がってきているわけで、しっかりと協議をして、話し合いを詰め込んで、いつをめどに飛ぶのだという目標みたいなものを返してあげないと、非常にマチカンティエグワーしておりますから、具体的な経過報告も含めて、また我々県議会に対してもしっかりと。今度の秋だと思っていたら、何か下地島空港でパイロットの訓練をやったら、また飛行機がパンクしたりというようなことがあって、非常に長引いているなど思っているのです。少なくとも年内には飛ぶぞというぐらい明確なメッセージをぜひ送ってください。

○座安治交通政策課長 竹富町と多良間村については先月お伺いして、一応状況はお話ししてきました。今ちょっとまだ粟国路線もはっきりと飛ぶ時期は明言できない時期ですのでということではお断り申し上げて、また石垣路線についても協議を始めていきたいというお話は差し上げたところです。これからも情報交換を密にしていきたいと思います。

○座喜味一幸委員 ちなみに確定とは言わないけれども、おおむね何月、年内なのか。正月を越えるのか。そういう目標みたいなものは、具体的に話し合っ

ていませんか。

○座安治交通政策課長 交渉事で飛ぶのは事業者でございますので、そこらあたりは具体的にはっきりとした期日は言えません。ただ、パイロットは3人クルーでワンパーティーと言うのですけれども、それは一応でき上がって訓練が終わっているということなので、飛べる状態にいる。ただ、毎日就航できるのか、そこら辺はまだ詰まっていないところです。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
西銘啓史郎委員。

○西銘啓史郎委員 今の陳情第46号の5の栗国の件ですけれども、さっき赤字補填ということがありましたけれども、第一航空から国・県・村の費用負担の話が出ていると思うので数字を教えてください。

○座安治交通政策課長 平成27年度の1年間通年で飛んでいたときの数字でございますけれども、欠損額が1億3312万9000円で、国からの補助が1969万1000円、県の補助が7562万5000円、栗国村が3781万3000円でございます。

○西銘啓史郎委員 私が聞いているのと数字が全然違うのですけれども、これは何の数字ですか。2億9800万円というのが何かありますか。これを何か村長が議会にかけたという話が聞こえてくるのですけれども。

○座安治交通政策課長 今の数字はまだ確定したものではございませんけれども、第一航空が平成29年度に秋から飛んで、この期間が9月から積算されていると思うのですけれども、飛んだ場合の赤字額だと理解しております。

○西銘啓史郎委員 これを県や国や村に補填してほしいという要請が第一航空から来ているという理解でいいですか。

○座安治交通政策課長 あらあらの数字でありますけれども、そういう額になるという提示はございます。

○西銘啓史郎委員 年間の赤字という理解でいいですか。

○座安治交通政策課長 平成29年度分ということになります。9月から3月までです。

○西銘啓史郎委員 さっき平成27年度で1億3000万円という赤字で、これは年度ですよ。9月から3月、約半年ちょっとですか、それで2.9億円の赤字。ちょっと数字がよく見えないです。それともう一つは、航空機の補助をしながら、赤字になって補填を求める。ちょっと経営的にどうなのか見えないのですけれども、その中身はちゃんとチェックしていますか。県として。

○座安治交通政策課長 当然数字についてはチェックはしております。会社を訪ねていろいろな書類と突き合わせていろんなことをしておりますけれども、今2億9000万円というのは将来赤字の見込みということですので、見込みの数字を立てているという状況で、今精査されたものではありません。

それと、平成27年度につきましては、前のアイランダーが飛んでいるときの収支でございまして、そこら辺の経費と今の経費では大分、違うというところがございます。

○西銘啓史郎委員 村民の足として、大事な航空会社だと思うので、以前から話しているように、これは機材の問題ではなくてパイロットの技量の問題だと私は理解していますから、安全性という意味では非常に危惧しているわけですよ、ずっと前から申し上げているように。これについては国土交通省、もちろん大阪航空局が判断をして運航を許可するとは思うのですが、飛んだはいいけれどもまた赤字の補填をしてくれと。村からすると、飛ばない時期があった、飛んだら赤字の補填、もちろん村民の足として村はやるのでしょうけれども、村の負担額が恐らく今9000万円くらいと私は報告を聞いているのですけれども、村の財政からすると大変だと思うのですよ。議会の結果をまだ聞いていませんけれども、こういったことも含めて本当に第一航空のあり方がどうなのかというものは、県がもうちょっとしっかり指導をするなりきっちりやらないと、再開もまだ10月に入って飛んでいないわけですよ。本当にこれは極端に言うと第一航空がいいのかどうかも含めて。ほかにないということもありました。RACは機材がない、同じ機材じゃなきゃメンテナンスできないのでやらないと言っていたと聞いていますけれども、この辺も含めて、本当に県は本腰を入れて調整しないと。結果的に、赤字は補填しました。安全面は余り保証されていないままというのがあると、何度も言いますが、これは県の責任も大きいですよ。ですからその辺きっちり中で議論をしてほしいと思います。

○座安治交通政策課長 安全面に関しましても、大阪航空局と随時いろいろ協議をしておりますし、先ほど申した粟国村の関係も今まさに頻繁に情報をやりとりして、どういうふうなところで調整がつくのかというのは事業者を含めて今調整中の段階でございます。それをしっかり話し合って決着をつけていきたいと思っております。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
座波一委員。

○座波一委員 陳情第7号の2。この内容に関連しまして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律関連ですね。

地域公共交通再編実施計画が策定されていくわけですが、これは全体的に沖縄県が取りまとめる計画として、どのように地域交通の計画が進んできて、今後どの辺まで仕上げていくかという計画を示してもらえませんか。

○座安治交通政策課長 国において計画が変わりまして、先ほど委員がおっしゃった再編計画を策定できるというふうになってはいますが、これは地域の交通の再編という話が主でして、市町村が主体で取り組んでいくことになります。実際に今、那覇市、沖縄市、ほかの市町村でも再編計画の策定を進めているところで、当然、県も国も委員となってその協議会に参画しているところでございまして、県の計画というのが御存じの沖縄県総合交通体系基本計画をもとにしまして、各市町村にまたがるということで基幹バス路線に関しましては、連携計画というのを定めまして、今、関係市町村及び国と連携して取り組んでいるところでございます。

○座波一委員 時期ですよ。いつごろまでにこれをまとめていこうという。

○座安治交通政策課長 まとめていく時期というお話ですが、今まさに各団体において取り組んでいるところでございまして、南城市は既に再編計画を策定済みでございまして、那覇市及び沖縄市に関しましては今協議中で、今年度もまだ協議を継続するというふうに聞いております。

○座波一委員 その他はまだできていないということなのですか。全体的に面的に計画が再編されないと、バス路線がうまくいかないのですよね。近接、近

隣同士もありますしね。この辺が難しいところだなと思っています。

○座安治交通政策課長 再編計画自体の中身はいろいろな要素が入っていて、バス事業者も当然入っていただいて、バス路線の再編の話も少しは出るのですけれども、コミュニティーバスとか、あるいは乗り合いタクシーを地域でどういうふうにしてルートを回すかとか、あるいはそれにバス路線がどういうふうな絡み方を、結節をしていくかという議論を今まさにしているところがございます。そこは事業者の理解も得ながら進めて行く、あるいは各団体の一県とか地元の市町村がどういうふうな取り組みをしていくかということも含めて今策定しているところがございます。

○座波一委員 コミュニティーバスとか、デマンド交通も含めてなのですけれども、ある意味一時的な対策なのです。永続的に、継続的というのはちょっと無理があるなという思いがあるので、やはり最終的には路線バスの変更ですよ。変更して、体系的にしっかりと持っていくと。経営状態もです。今、補助金を出して経営しているというのが多いのですよね。だから、それを沖縄県が先導して、思い切った路線変更、そして今、市町村が必死になってやっているこの福祉的なサービスとこれの整合性を持たせないといけないと思いますよ、いずれは。そういうふうな再編計画というのは全市町村が取り組むべき問題じゃないですか。

○座安治交通政策課長 地域の再編計画に関しましては今、市町村が主体となっていて、それぞれの地域の中で検討している段階でございます。当然県としても市町村をまとめていかないといけないという立場があります。バスに関しては長大路線、基幹的な路線に関しましては、那覇市とか浦添市、あるいは宜野湾市、沖縄市、北中城村とか、そういうまたがる太い路線につきましては、県が主体的に協議会を立ち上げてそのつなぎをやっていくと。それ以外に各市町村の中での網の目の交通に関しては、市町村が主体となって今計画を立てている段階でございます。当然、県の計画とも連携性を持たせながらやっていますので、そこら辺は一緒にやって協議してまいりたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
平良昭一委員。

○平良昭一委員 陳情に対する説明資料11ページの陳情第46号の5の記1で

す。陳情の中で運行形態やルートを検討を行いということでもありますけれども、陳情の趣旨に関して、皆さんの対応というのはどういう考え方でしょうか。

○座安治交通政策課長 本部町の陳情が出てきて、いろいろと意見を聞かせてもらいました。本部町では路線バスとして大きく3本ありまして、本部半島線、備瀬線、瀬底線です。3つの大きなバス路線があって、それに対してある程度、国・県・市町村で、地元の本部町、あるいは名護市も含めて補助金を出して支えている路線でございます。この路線について赤字が生じないようなことができないかというところ、それと観光客もふえてきているのでその利便性。那覇市から結節がいいバスができないかという趣旨で陳情が出されたと聞いています。県といたしましては、バス路線の赤字を解消するというのはやはり乗客が乗っていただくという公共交通の活性化が主眼でございますので、それに対していろいろと取り組みをしていると。市町村に関しても一緒に取り組んでいこうということで、北部地域については協議会も立ち上がっていると聞いておりますので、そこを活用して新たな取り組みをできないかというところを意見交換の席で話してきたところであります。あと、那覇市とか名護市との結節でございますけれども、本部町は御存じのように海洋博公園がございますので観光需要の多いところでございます。それで空港リムジンバスとか、やんばる急行バス、それと今7月から運行が始まったところでございますけれども、株式会社琉球バス交通、沖縄バス株式会社、東陽バス株式会社の3社で高速路線を通して本部町のホテルオリオンまで行く新線ができているところで、それはかなり改善されたのではないかと考えているところでございます。

○平良昭一委員 今、言うのは理解はできます。このルートの変更というのが何を意味しているかというのをまだ理解していないような感じがあります。たまたま中部地域から本部町まで向かう方がいらっしやいまして、後々聞いた話ですけれども、中部地域からバスに乗って名護市のバスターミナルでおりのわけですよ。またバスターミナルで本部町に向かうバスに乗ると。1時間に1本程度です。それがなぜかしらまたもとに戻っていくと。名護市内に向かって行くわけですよ。いわゆる、市外にバスターミナルがあるものですから、宇茂佐という地域にですね。また戻ってきて、市内に入って回って、無駄な時間を使って本部町に向かって行くのですよ。なぜ自分が来たところに、また反対側に戻って行くのかというのが単純な疑問だと思うのですよ。それで、聞いた話によるとその市街地の中で何人バスに乗ったかおりたかという、全くいないらしいのですよ。であれば、名護市内は循環バスを使ってやっておいて、いきな

りバスターミナルから直接目的地に向かうような状況ができないか。これは辺土名地域に向かうバスも同じです。無駄な時間を費やしているのではないかというのが、このルートの変更ということなのです。その辺、皆さん理解していましたか。

○座安治交通政策課長 その話は聞いていませんでした。ただ今、委員御指摘のように、名護市内を循環するのは承知しています。私も名護市出身で国頭までバスに乗って行くのですけれども、ターミナルで待って、市街地を回って、それからまた目的地に向かうというルートが設定されています。それはやはり市内の乗客を拾うという一前は結構需要があって、市内の名護十字路とかでは結構な人が待っていたというところがありまして、ただし現在は十字路自体がかなり人口が少なくなってきました、利用者が少ないというところですが、バス路線はそのままになっているところがございます。ただ朝晩は需要があると聞いておりまして、そこら辺の整理ができるかというところはまたちょっと確認してみたいと、バス事業者と意見交換していきたいと思っています。

○平良昭一委員 市内の利用する方々が少なくなっている。朝は朝でいいと思いますよ。であれば、名護市内の循環バスをつくってもらって、特に遠い方々がバスに足が遠のいているのは、それが理由なのです。なぜあそこで15分、20分も費やさないといけないのかというのがありますので、この陳情の趣旨の問題やルートの変更というのはそれだと私は思っていますので、今後、ぜひこれを検討して、課題として取り組んでいただきたいと思います。

○座安治交通政策課長 今、市内の循環の話が出ましたので、名護市とも相談しながら考えていきたいと思っています。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 質疑なしと認めます。

以上で、企画部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。

説明員の皆さん、大変御苦労さまでした。

休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○玉城満委員長 再開いたします。

陳情の質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。
休憩いたします。

(休憩中に、陳情等の取り扱いについて議案等採決区分表により協議)

○玉城満委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

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

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、閉会中継続審査・調査事件の申し出の件についてお諮りいたします。

先ほど、閉会中継続審査・調査すべきものとして決定した陳情9件とお手元に配付してあります本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された陳情の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦労さまでした。

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 玉 城 満