

開会の日時、場所

平成28年3月10日（木曜日）
午前10時3分開会
第4委員会室

出席委員

委員長 山内末子さん
副委員長 仲田弘毅君
委員 花城大輔君 翁長政俊君
具志孝助君 照屋大河君
高嶺善伸君 玉城義和君
吉田勝廣君 比嘉瑞己君
渡久地修君 當間盛夫君
大城一馬君

説明のため出席した者の職、氏名

企画部長 謝花喜一郎君
参事 下地正之君
企画調整課副参事 下地常夫君
交通政策課
公共交通推進室長 武田真君
交通政策課班長 新城和久君
交通政策課班長 阿波根庸夫君
科学技術振興課長 富永千尋君
総合情報政策課長 上原孝夫君
地域・離島課長 田中克尚君
地域・離島課副参事 呉屋正行君
市町村課長 宮城力君
会計管理者 金良多恵子さん
出納事務局会計課長 美里毅君
監査委員事務局長 武村勲君
人事委員会事務局長 親川達男君
議会事務局長 比嘉徳和君

本日の委員会に付した事件

- 1 甲第1号議案 平成28年度沖縄県一般会計予算（企画部、出納事務局、監査委員事務局、人事委員会事務局及び議会事務局所管分）
- 2 予算調査報告書記載内容等について

○山内末子委員長 ただいまから、総務企画委員会

を開会いたします。

本委員会の所管事務に係る予算事項の調査についてに係る甲第1号議案及び予算調査報告書記載内容等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、会計管理者、監査委員事務局長、人事委員会事務局長及び議会事務局長の出席を求めています。

まず初めに、企画部長から予算の概要説明を求め、各種委員会等事務局長の説明は省略いたします。

それでは、企画部長から企画部関係予算の概要説明を求めます。

謝花喜一郎企画部長。

○謝花喜一郎企画部長 企画部の平成28年度歳入歳出予算の概要について、お手元にお配りしてあります平成28年度当初予算説明資料（企画部）に基づきまして御説明申し上げます。

1 ページをお開きください。

部局別歳出予算が記載されております。

企画部所管の一般会計歳出予算額は、4行目の企画部517億7990万2000円となっており、前年度と比較してマイナス17億4327万6000円、3.3%の減となっております。

次に、説明資料2ページをお開きください。

企画部所管の一般会計歳入予算について御説明申し上げます。

表の一番下、合計欄をごらんください。

平成28年度一般会計歳入予算額は、県全体で7541億5600万円のうち、企画部所管の歳入予算額は426億720万9000円で、前年度当初予算と比べマイナス28億5333万8000円、6.3%の減となっております。

（款）ごとに御説明申し上げます。

9、使用料及び手数料は379万3000円で、これは主に地籍図等の閲覧、交付手数料であります。

10、国庫支出金は398億5032万9000円で、これは主に沖縄振興特別推進交付金の国庫補助金、参議院議員選挙費の国庫委託金であります。

11、財産収入は1億7670万1000円で、これは主に沖縄県特定駐留軍用地等内土地貸付料、市町村振興資金貸付基金利子であります。

12、寄附金は150万円で、これは知的・産業クラスター形成推進に係る寄附金であります。

13、繰入金は9億9793万5000円で、これは主に沖縄県特定駐留軍用地等内土地取得事業基金繰入金であります。

15、諸収入は4億1565万1000円で、これは主に地域総合整備資金貸付金元利収入であります。

16、県債は11億6130万円で、これは主に離島地区情報通信基盤整備推進事業であります。

以上が、企画部一般会計歳入予算の概要であります。

次に、3ページをお開きください。

企画部所管の一般会計歳出予算の概要について御説明申し上げます。

(款) ごとに一般会計歳出予算が記載されております。

2、総務費の753億5804万2000円のうち、企画部所管の歳出予算額は517億7990万2000円で、前年度と比較してマイナス17億4327万6000円、3.3%の減となっております。

次に、4ページをお開きください。

企画部の一般会計歳出予算の主な内容について、

(目) ごとに御説明申し上げます。

(項) 総務管理費の中の(目) 諸費60億7435万9000円のうち、企画部所管分は11億9664万5000円で、これは主に駐留軍用地跡地利用促進費であり、前年度に比べマイナス3億730万9000円、20.4%の減となっております。

(項) 企画費の中の(目) 企画総務費は24億4065万1000円で、これは主に職員費、通信施設維持管理費であり、前年度に比べマイナス20億1218万9000円、45.2%の減となっております。

(目) 計画調査費は135億7387万8000円で、これは主に交通運輸対策費、通信対策事業費であり、前年度に比べ5772万9000円、0.4%の増となっております。

5ページをお開きください。

(項) 市町村振興費の中の(目) 市町村連絡調整費3億9102万円は、職員費及び市町村事務指導費であり、前年度に比べ3508万5000円、9.9%の増となっております。

(目) 自治振興費7億9514万円は、市町村振興資金等貸付費及び市町村振興協会交付金であり、前年度に比べ165万7000円、0.2%の増となっております。

(目) 沖縄振興特別推進交付金317億1572万5000円は、これは主に沖縄振興特別推進交付金のうち県内市町村が実施するソフト事業を対象とした交付金で、前年度に比べ116万9000円の減となっております。

(項) 選挙費の中の(目) 選挙管理委員会費3983万

9000円、(目) 選挙啓発費837万5000円は、選挙管理委員会運営に要する経費であります。

(目) 参議院議員選挙費4億8416万9000円、(目) 海区漁業調整委員会委員選挙費3706万8000円、(目) 県議会議員選挙費4億9958万1000円は、当該選挙の管理執行に要する経費であります。

(項) 統計調査費の中の(目) 統計調査総務費3億3321万1000円、(目) 人口社会経済統計費2億6460万円は、職員費、総務経常調査費など諸統計調査に要する経費であります。

以上が、企画部一般会計歳出予算の概要であります。

次に、6ページをお開きください。

債務負担行為について御説明申し上げます。

企画部の債務負担行為は、電子自治体推進事業費1億8772万8000円で、ネットワーク機器の調達等に要する経費について設定するものであります。

以上が、企画部の予算案の概要説明であります。

御審査のほど、よろしく願い申し上げます。

○山内末子委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより質疑を行います。本日の質疑につきましては、予算議案の審査等に関する基本的事項に従って行うことにいたします。

なお、要調査事項の提起の方法及びその取り扱い等については、昨日と同様に行うこととし、本日の質疑終了後に協議いたします。

質疑及び答弁に当たっては、その都度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します。

また、質疑に際しては、あらかじめ引用する予算資料の名称、ページ及び事業名等を告げた上で、質疑を行うよう御協力をお願いいたします。

予算特別委員長から調査を依頼された事項は、沖縄県議会委員会条例第2条に定める所管事務に関する予算事項でありますので、十分御留意願います。

なお、答弁に当たっては、総括的、政策的な質疑に対しては部局長が行い、それ以外はできるだけ担当課長等の補助答弁者が行うこととしたいと思っておりますので、委員及び執行部の皆さんの御協力をお願いいたします。

さらに、課長等補助答弁者が答弁を行う際は、あらかじめ職、氏名を教えてください。

それでは、これより直ちに各予算に対する質疑を行います。

高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 平成28年度離島振興関係の沖縄振

興一括交付金―一括交付金は215億円と聞いております。平成24年度には168億円だったのが、年々ふえて大幅な離島振興の予算が確保されていることを評価したいと思います。これまで困難であった沖縄県特有の離島振興などについて、一括交付金制度が創出されたおかげで、いろいろな事業実施が可能になったという経過があります。離島振興財源として、沖縄振興特別推進交付金―ソフト交付金、その一括交付金の意義を改めてお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 沖縄振興特別推進交付金は平成24年に改正されました沖縄振興特別措置法の中で盛り込まれた制度でございます。沖縄の特殊事情に応じて、これまでの補助制度では十分な対応ができなかったものについて事業が可能になったということでございます。これまでの補助制度では、国の全国一律の補助金交付要綱があり、それに基づいた事業しか実施できなかったわけですが、今回の沖縄振興特別推進交付金というのは、沖縄の特殊事情をしっかりと説明できればみずから事業を企画立案して執行できると。特に離島県である沖縄県において交通・生活コストの低減や福祉・医療サービスの確保など、地域の実情に即した事業が実施できるものになったと理解しております。

○高嶺善伸委員 私は平成13年に離島振興の財源は特別に国に対して交付金等の創設を要請すべきだと提言しました。そのときの当局の答弁は、離島振興といっても普通交付税や特別交付税でそれなりの有利な措置がされているので、改めて国へ要請することは困難であるということでした。しかし離島特有の問題を積み上げて要請していくことによって、国も国境政策や海域面積に対する貢献度を考えたら対応せざるを得ない。沖縄県議会も各派代表者会で申し合わせて、海域面積に応じた財源措置をするように全国議長会で訴えて、その場で自民党、公明党、民主党などの離島振興関係の責任者がお見えになって、これは実現すべきだということから一括交付金の計上になっていったと思うのです。これが10年で終わると離島問題は解決しないのです。私は再三申し上げてきたのですが、離島振興は制度的に、法的に、この一括交付金のような制度がないと事業の安定的な継続は難しいのです。そういう意味で、折り返し地点に来て、これから評価やいろいろな検証もしますが、ぜひ継続的な事業になるような財源措置を全県的に取り組んでもらいたい。そこをまずお聞きしておきたいと思います。

○謝花喜一郎企画部長 今、高嶺委員から背景も含

めてお話しいただき、まさに私も同感でございます。沖縄振興特別推進交付金が離島振興に果たした役割は、私も十分に理解してございます。5年目の折り返し地点を迎えます次年度から、しっかりと離島振興にどのような役割をやってきたかという検証もしながら、国に対してあらゆる場面で御説明申し上げ、期限を迎える2年前ぐらいからはしっかりとその必要性も十分に説明を行い、引き続き沖縄振興特別推進交付金の仕組みが維持・確保できるような体制づくりは必要ではないかということも今の時点でも感じているところでございます。

○高嶺善伸委員 全国には30の湖があるのです。これは全て地方交付税の対象になっています。例えば、琵琶湖などでしたら地方交付税措置が7億6000万円ほどあるのですが、これはちょうど竹富町がすっぽり入るぐらいの大きさなのです。竹富町にも沖縄県にも1円も入っていません。そういうことを逆に、議会議務局の協力も得て計算をしまして、沖縄県の海域は4247億円を地方交付税算定の基礎として提言できるということもしました。これから質疑に入りますが、海底光ファイバーケーブルで、東は南大東島から西は与那国島、南は波照間島までみんなつながるのです。ただの海というわけではない。そういういろいろな維持管理等もありますので、時代が変われば、新しい行政需要が出てきます。ぜひ庁内で今のうちからそういう専門チームを立ち上げて取り組んでもらいたい。もう一度、決意をお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 次年度は中間評価を行います。離島振興についても、先ほど申し上げましたが、必要性や離島の方々にも大変喜んでいただいているということについてもよく理解しておりますので、中間評価をしっかりと行って、その必要性や重要性をしっかりと後期にも庁内で意思の統一化を図りまして、沖縄振興特別推進交付金が維持できるように働きかけていきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 平成28年度予算関係について、項目ごとに確認をさせていただきたいと思います。

まず、平成28年度歳出予算事項別積算内訳書（企画部）46ページの沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業の航空運賃について、予算の内容と今後とも安定的・継続的な維持を図るとしてはありますが、交流人口への拡充の取り組みも含めて、平成28年度の内容についてお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 平成28年度当初予算19億556万5000円を計上しております。交流人口ですが、

病院や高校がない小規模離島につきましては、観光客等の交流人口も航空運賃で約3割低減をしております。さらに那覇ー久米島の航空路線につきましては、地域の活性化を図る観点から、平成27年度に引き続き交流人口の航空運賃を約1.5割低減することで考えております。

○高嶺善伸委員 これはぜひ支援をしてもらいたいと思います。そこに住んでいる島民だけではなく、交流人口が島の定住を支えていくのです。そういう意味では、特に離島市町村や島の行事、祭りといったいろいろなときに応援してくれるのは郷友会なのです。沖縄本島には各離島の郷友会員がいますが、島民は安く沖縄本島に来れるのに比べて、郷友会員がふるさとへ行くにはその2倍以上の負担をしないといけないということがあって、交流人口の中での特別枠で、郷友会等、今後とも離島を積極的に応援してくれる関連のある方々を支援する仕組みについて検討できないのでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 県が交通コスト低減事業を実施したのは、本土は陸続きですが、沖縄県は離島県ということで、船や飛行機を利用せざるを得ない。そのときにどうしても鉄軌道と比べて割高な船賃、航空運賃を低減する必要があるということで、交通コスト負担軽減事業を実施しました。いわゆる離島住民の定住条件の観点から、移動コストの低減を行ったということです。しかし一方で小規模離島に住む方々は、高校もない、基幹病院もないということで、同じ離島の方々でも負担が大きいだろうと。しかも、なかなか観光客の入りも少ないだろうということで交流人口も入れたと。久米島につきましても、人口減少が激しく、地元からも強い要望があったということを受けて、まずは実証実験として1.5割低減したということでございます。交流人口についてはこのような形で、石垣島、宮古島については行っておらず、小規模離島と久米島ということになっていますが、郷友会を含めた拡充につきましては、事業の安定的・継続的な実施ができるかどうか、そういった観点も踏まえて、中間評価の中で検証していきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 次に、知事公約である島たび事業がいよいよ実現することになりました。離島観光・交流促進事業の具体的な予算や内容について、お聞かせください。

○田中克尚地域・離島課長 まず予算額については来年度約1億8100万円を計上しております。事業の中身としましては、本島住民を対象に離島の歴史や

文化、自然などに触れるツアーを実施いたしまして、離島側において体験プログラムの開発や改善、受け入れ体制の強化を図ることとしております。県としましては、本事業を通して本島住民が離島に対する認識を深めるということと、離島への旅行需要の増加など、交流促進による離島地域の活性化を図るということを推進したいと考えております。

○高嶺善伸委員 今までやってきた沖縄離島体験交流促進事業で、かなり子供たちに離島の魅力あるいは受け皿について支援をしていくなど、実績を上げてきたと思います。ただ新しい島たび事業は、子供から大人まで広げればよいというものではなく、むしろ知事が言っている離島力あるいは地域力、そういったものを支援する応援団を、継続的に本島と離島を結ぶネットワークをつくり上げることが大事ではないかと。ですから、多くの方々、特に郷友会の皆さんは、島たび事業が始まったのでひょっとしたら郷友会が各離島の祭りに行くときに支援があるかもしれないという期待感があるのです。そして2世、3世になるにしたがって郷友会離れもあります。各離島が継続的に発展するためには、こういう県民の中でターゲットにして支援すべき方々をまず最初に事業の対象としていく必要があるのではないですか。

○田中克尚地域・離島課長 先ほども答弁いたしましたが、本島の住民全てが対象となりますので、特別に郷友会の方を排除しているということではなく、設定したツアーで行きたい島に申し込んでいただくということが可能な制度設計としたいと思っております。

○高嶺善伸委員 ぜひそういう配慮で、まず入り口をつくってもらおう。そして、いろいろな意味で離島市町村と協力して、どういう事業内容にしたほうが地元にとっても、またこれから地域が元気になるのにもいい事業になるかという意見を聞きながら事業の拡充をして、離島人口がだんだん減少していくのではなく、元気になっていく、その誘い水が島たび助成事業だったと言われるように、全国にはない沖縄県特有の離島問題を解決するための新しい地域力を支援する事業として、私は拡充をしていてもらいたい。一言決意を聞かせてください。

○謝花喜一郎企画部長 地域・離島課長からもお話がありましたが、まず離島の方々の意向を踏まえるということが大変重要だと思います。この事業の実施に当たっても、各離島の方々の意見をしっかりお聞きした上でスキームを考えていきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 郷友会の方々に聞いたら、航空運賃は確かに安くなっている。しかし、船賃は、航空運賃が安いからいいのではないかということで見過ごされている例もあるということです。今まで離島航路運航安定化支援事業で船の更新ができたところ、できなかったところ、今からのところがあると思いますが、できたところは実際に船賃の軽減につながっているのか。これからのところは交流人口も含めて船賃の軽減につながるのか。その見通しについてお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 離島航路運航安定化支援事業ですが、これは小規模離島の赤字航路に就航する船舶の建造または購入を支援する事業でございますが、その背景は航路の安定的な運航、やはりそこが重要だと思っております。これまでのスキームは、主に沖縄県離島海運振興株式会社―離海振に船舶の建造を依頼して、そこからリースを行うと。このリース料が大変その航路事業者、地元自治体の負担になっていました。これを早目に公費を使って建造または買い取りを支援することによって、負担を軽減して安定的な運航をしようということがこの事業の目的でございます。委員のおっしゃったように、将来の流れとして船賃が低減されることは私どもも望ましい姿だと思っておりますが、一方で航路の運航についてさまざまな経費がかかりますので、建造または買い取りを支援したからといって即座に経費が軽減されるというものでもないという話も聞いております。やはりこの事業をしっかりと行って、将来的にはそのメリットを離島の方々に還元するというのを我々も促進したいと考えておりますが、まずは安定的な運航を支援できるようにしたいと考えております。

○高嶺善伸委員 今までの離海振のリース料とこれだけの補助をして新しく造船できるメリットを考えるとコストは全然違います。もう少し実態調査をして、どのように運賃低減につなげることができるかを検証できるような調査をしてもらえませんか。

○謝花喜一郎企画部長 この件につきましては、県議会でもさまざまな場面で御指摘いただいておりますので、我々もしっかり検証していかなければならないものと認識しております。

○高嶺善伸委員 同じ46ページの離島空路確保対策事業に関してですが、粟国路線の再開について。これは波照間路線、多良間路線にも通じますが、見通しはどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 新聞報道等でもございましたように、国土交通省から事業改善の勧告がなされ

ております。まずは第一航空株式会社―第一航空におきまして、国土交通省からの事業改善命令を真摯に受けとめて、速やかに運航乗務員の訓練体制の根本的な見直しやコンプライアンス教育の充実など、そういったものをしっかりと行って、国土交通省にこの対応で十分だという御理解をいただいた上でパイロットの訓練再開という形になると思います。ですから、見通しとしましては大分時間がかかると考えているところでございます。

○高嶺善伸委員 次年度の離島空路確保対策事業の予算は幾らで、何を予定しているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 まず航空機購入補助として19億3649万円、運航費補助として那覇―与那国路線、宮古―多良間路線、那覇―粟国路線の9713万円となっております。

○高嶺善伸委員 航空機補助はどちらにどのような形で行うのですか。

○新城和久交通政策課班長 琉球エアコミューター株式会社―RACに対して2機の購入補助を行います。

○高嶺善伸委員 第一航空がパイロットの確保・訓練の見通しが立たないのであれば、RACに運航をお願いするなり、協力を求めるという方法はどうですか。今、粟国空港なども含めて飛行機は飛ばない、チャーターヘリコプターはいつ確保できるかわからない。そういう意味では、離島の交通政策は中途半端だと思いますが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 粟国路線の就航のめどが立たないという状況の中で、これをいかに解決するかということで、部内で意見交換を行っているところでございます。委員から御指摘のありましたRACが第一航空の機材を活用して路線運航できないかということにつきましても、RACと意見交換を行っているところですが、やはり機種ごとにパイロットの訓練を行わなければならないということがございます。ですから、それを行うにしてもやはり一定程度の時間を要するという話が出ているところでございます。

○高嶺善伸委員 超高速ブロードバンド環境整備促進事業について、平成28年度以降、各島々に整備できるスケジュールも含めて、予算等を御説明ください。

○上原孝夫総合情報政策課長 本事業は、離島や本島北部の一部等の条件不利地域を対象に陸上部における光ケーブルを敷設する等、超高速ブロードバンド環境を実現するための事業であります。平成28年

度は国頭村及び与那国町の整備を予定しており、平成29年度以降については、市町村の事業規模や既設設備の財産処分期限、補助事業者の体制等を踏まえ、平成28年度において決定したいと考えております。

○高嶺善伸委員 離島地区情報通信基盤整備推進事業は大きな事業でした。これは予算費目を見ているのですが、竣工式などのセレモニーを予定しているのですか。

○上原孝夫総合情報政策課長 竣工式は県で予定しておりますが、まだ時期は決まっておりません。ただ海底ケーブルを敷設するに当たって、4月8日にNTT—通信事業者が安全祈願祭を開催する予定となっております。

○高嶺善伸委員 43ページの石油製品輸送等補助事業について、アンケート調査をしているようですが、この結果を平成24年度の事業のようにしっかり反映してもらいたい。取り組みをお聞かせください。

○田中克尚地域・離島課長 今回はアンケートですので、いわゆる調査という形で報告書としてまとめる類いのものではないと思っているのですが、お示しできるようなものとして整理はしたいと思っております。製本するようなものにはならないと思えます。

○高嶺善伸委員 平成24年度はきちんと課題を洗い出して政策に反映できたのです。価格差が残っているので、重要なアンケートだと思っています。ぜひ効果的な結果の取りまとめをしてもらいたい。

○謝花喜一郎企画部長 アンケート調査結果の公表の仕方について、これは価格差は正の課題を整理するために行っております。当然このアンケートにつきましても県議会では大変関心があるということを我々も十分承知しておりますので、この公表の仕方については検討してまいりたいと考えております。

○山内末子委員長 玉城義和委員。

○玉城義和委員 鉄道の導入に絞って議論したいと思えます。まず鉄道導入の意義、公共交通としての役割について、企画部長から見解を聞きたいと思えます。

○謝花喜一郎企画部長 本県は唯一鉄道のない県でございます。そういった中で、やはり鉄道の導入はある意味で県民の悲願でもありますし、背景には県土の均衡ある発展や移動利便性の向上、またCO₂の削減など、さまざまな観点から鉄道の導入を検討し、目指しているところでございます。

○玉城義和委員 県北部圏域の人口を見ますと12万8200人ぐらいで、これは大正年間と変わっていない

のです。多少上がったたり下がったりはありますが、この何十年間、ヤンバルの人口は大体十二、三万人で推移しているということがあります。私も鉄道の導入については小さい県土をいかにうまく利用するか、均衡ある発展を図るかという意味で、どうしても不可欠な事業だろうと思っています。昨今、路面電車の話などもあって、例えば有名なエッセイストは、路面電車の導入を呼びかけてきたが、今計画されているのは那覇—名護間を1時間で結ぶ高速鉄道ということで、本土のものまねではないかと。南北は当面高速道路と車に任せればよいという論陣を張っているわけです。私はLRT—次世代型路面電車を否定するわけではありませんが、そういう議論が出ていることもあって非常に違和感を感じております。やはり那覇—名護間を1時間で結ぶということの基本線をきちんと堅持すべきだろうと。そのことは県土の有効利用につながるし、小さな島の県土を有効に利用する、あるいは均衡ある発展を図る上では重要だと思います。そういう意味で、骨格として一本通すということは基本的に堅持すべきだろうと思えますが、そこはいかがですか。

○謝花喜一郎企画部長 我々は鉄道の導入に当たって5つのステップに分けていて、現在ステップ3でございます。その中で、沖縄県のあるべき将来の姿や陸上交通の現状などを踏まえて課題を抽出しました。その中に県土の均衡ある発展や県民の移動利便性の向上、そういったもろもろのものが出ておりますが、その中でもやはり圏域間の連携強化、いわゆる広域的な地域連携の形成に向けて、那覇—名護間を骨格に、1時間以内で結ぶ速達性、公共交通軸の構築による圏域間連携の強化を計画検討委員会で議論していただきました。この件につきましてはまず重要であろうということで、骨格軸として那覇—名護間を1時間で結ぶという設定は、ステップ3の計画検討委員会で認められたと我々は考えております。今後はその骨格軸である那覇—名護間をベースにしなが、どのような形でルートを結ぶかということを引き続き検討するということです。ですから、委員御指摘の那覇—名護間を1時間で結ぶということは一つのテーゼとして対応していきたいと考えております。

○玉城義和委員 県の案の中にも骨格性、速達性、定時性という3つが出ているので、私もまさに賛成であります。

それでは、現在ステップ3ということですが、進捗状況を具体的なスケジュールを含めて示していた

だきたいと思います。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 スケジュールについて御説明させていただきます。現在ステップ3ということで、対策案を検討するに当たっての基本的な考え方についてお示しをして、県民から意見をいろいろいただいたところです。今後、その意見を踏まえまして、3月から4月にかけて専門家による委員会を開催したいと思っております。その中で対策案につきましてお示しをした上で、さらに連休明けをめどに県民に情報提供をしていきたいと思っております。そういったことで県民と何度かやりとりを重ねまして、その上でステップ4において、それぞれの複数案について比較評価をし、さらにステップ5で絞り込みをするということで、年内に計画案を策定していきたいというスケジュールで考えております。

○玉城義和委員 複数案という話ですが、1本のルートではなく、那覇一名護間でルートを幾つかつくるということですか。要するに線を幾つか引っ張るということですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 委員のおっしゃるとおり那覇一名護間をどういった形で経由していくかということで複数の経由地が出てくると。それをルートという形で考えております。

○玉城義和委員 3月末までにその諮問をするということですが、そうすると、例えばルートは幾つ作るのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 そこについてはこれから委員会に諮っていく形になっていきますので、まだその数についてお示しできるような状況にはないということです。

○玉城義和委員 今の話だと3月末までには委員会に出すということですし、複数ということですから幾つかつくと。それは単線にするのか、幅を持たせてやるのかということも、当然、事務局では案がないと3月末までに出せないのではないですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 今、交通計画の専門のコンサル等とも相談をしながら、複数の案について検討している状況になっております。

○玉城義和委員 その複数の案という考え方をもう少し詳しく説明してもらえますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 ルートにつきましては、鉄軌道ニュースで示しておりますが、その中に公共交通に求める役割としまして、大きく5つのポイントを挙げております。1つ目に圏域間連携の強化、2つ目に移動利便性の向上、3つ目に

交通の円滑化、4つ目に交通渋滞の緩和、さらにはまちづくりの支援という5つの視点で今後ルートを検討していくという形になっております。その考え方に基づいて、複数のルートが出てくるという考え方であります。

○玉城義和委員 那覇一名護間という出発点と終点はつくるわけですね。それをつくって、それに至るまでの間で複数案を提示すると。県案として出すわけですね。その複数案に幅はあるのですか。それとも単線ですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 当然、一本の線として結ぶ形になりますが、この一本の線が複数あるというイメージになってきます。ただ具体的にどこを通るかということではなく、経由市町村を示すような形になっていて、線の太さという意味では細い糸ではなく、帯のような太めの糸という形で示していきたいと考えております。

○玉城義和委員 それは、例えば単線でわかるようにすると土地の値上がりがあったり、駅の送電線があったりすることを防ぐということですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 そういう側面もありますし、まだ概略計画の段階ですので、おおむねのルート、おおむねの駅位置といった考え方も県民にお示しをして、そういったことについて理解と協力を得たいと考えております。

○玉城義和委員 この委員会というのは、どういう委員会になりますか。

○武田真交通政策課室長 技術的に検証していただく技術検討委員会、計画全体をまとめていただく計画検討委員会、さらには県民に合意形成を図る上でのプロセスと我々は呼んでいますが、そういったプロセスが適切にされているかどうかを評価していただくようなプロセス運営委員会、この3つの委員会で運営していただいております。

○玉城義和委員 複数のルートをこの委員会で一本化するのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 まず複数の対策案を示しまして、それをステップ4でそれぞれの案についてどういったメリット、デメリットがあるかを比較できるような形で県民にお示ししていきたいと思っております。その上で、県民からまた意見をいただきまして、最終的には絞り込んでいくという形を考えております。ただ最終的に絞り込んだ上で1つになるのか、2つになるのかということは、今のところ予見できる状況にありません。

○玉城義和委員 絞り込みは、いつまでに行われま

すか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 そちらについても年内を目標に考えております。

○玉城義和委員 そうすると、ことしの12月までには1本になるか、何本になるかわかりませんが、この委員会の結論を含めて、県民の意見も聞いた上でルートが絞り込まれると考えていいですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 御指摘のとおりです。

○玉城義和委員 もしこれが複数になった場合、その後の取り扱いはどうなりますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 最終的に計画案について決定するのは知事なので、委員会としてどこまで絞り込めるかというところは今のところ予見できないと御説明させていただきましたが、そういった委員会の意見を踏まえまして、知事が決定するという形をとるかと考えております。

○玉城義和委員 年内には知事判断が出て、ルートは1本に絞り込まれると考えていいのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 知事の決定時期についてはまだ何とも申し上げるところにはありませんが、委員会としては年内を目標に計画案を策定していきたいと考えております。

○玉城義和委員 この前の本会議で、事業の着手が平成31年という話でしたよね。そうすると、平成29年度あたりでは当然、国と事業化に向けた話し合いがなされないと、スケジュール的に間に合わないわけです。知事が何本もルートをつくっては国との協議はできないわけで、当然、ルートは一本化していかないとこれはできない話になると思います。そういう意味で、知事の絞り込みは少なくとも年内か、その辺にはあらあできないと間に合わないわけです。いかがですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 委員のお考えについては理解するところですが、我々としては委員会でも年内を目標に計画案を策定し、その上で平成31年度末に工事に着手したいという目標を持っていますので、それがスムーズにいくように国との調整も含めてやっていくという形で考えております。

○玉城義和委員 事業化に向けた国との調整はいつから始まりますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 国とはいろいろ意見交換をさせていただいているところで、国も調査をしているところになっております。計画案を策定して、具体的にそういった国との調整は本格化すると考えております。

○玉城義和委員 時期はいつですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 今は時期について明確にお答えできるような段階になっておりません。ただ、それに向けて我々はしっかり取り組みを進めていきたいと考えております。

○玉城義和委員 逆算していくと、少なくとも平成29年度中には国との調整が始まらないと間に合わないですよ。

○謝花喜一郎企画部長 あらあですが、委員からの御指摘のように、年内でおおよそのルートや駅位置といったものの案が決まりましたら国との調整に入ります。その中で国との調整は特例制度の創設や事業主体、運行会社の決定など、さまざまなものがありますので、それは平成29年度から着手しないと間に合わないだろうと考えています。その後、法的手続、環境アセスメントなどのもろもろがありますので、やはりある程度の県としての計画案をつくりましたら、国との調整に直ちに入るべきだろうと考えております。

○玉城義和委員 平成29年度中には国との調整に入るという答弁だと受けとめました。平成29年度中に国との調整が始まって、平成31年度に事業着手できれば非常に結構なことで、私ごとですが40年ぐらい前から、当時の国鉄の時代から鉄道問題は手がけておまして、平良幸市知事のころだったと思いますが、沖縄県にも国鉄導入計画を提出したことがありまして、まだ県にもあると思います。そういう意味では非常に感慨深いものがありますので、ぜひそこは頑張っていただきたいと思います。いろいろな方々がこれまで取り組まれていましたが、特に高嶺委員の御兄弟である高嶺善包さんが非常に大きな運動を起こして、署名運動などもしました。私はあれが一つの大きなきっかけになったと思っておまして、まさに百年の大計。昭和16年ごろ軽便鉄道で嘉手納一名護間という計画があったのですが、さきの大戦で全てなくなってしまって、国の戦後処理という面も持っているのです。そういう意味では、ぜひこの計画を強力に推し進めていただきたいと思っています。平成31年度の事業化に向けて、どのような課題が残っているのでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 先ほども少し申し上げましたが、やはり莫大な事業費用がかかります。それを、例えば他県の事例と同様に3分の1を県で持ちなさいといったときに、とてもではないですが対応できるものではないと思います。我々は特例制度と言っていますが、いわゆる下のインフラは国でしっかり

支援していただいて、鉄道会社は国等から施設を借り受けて運行するというような体制—まずは特例的な制度をつくらないと事業が成り立たないだろうと思いますので、その特例制度の創設を何としてもかち取らないといけません。これは特別法が必要だと考えております。それから事業主体をどうするか、また運行会社をどうするか、こういったものをまず早目にやらないと話が進まないだろうと。そういったものにある程度めどがついた後で、環境アセスメントや具体的な都市計画法、鉄道事業法に基づくもろもろの手続を踏んでいくという流れを想定しているところでございます。

○玉城義和委員 整備新幹線は九州から北海道まで全て通ることになっているわけで、上と下を別々にして行うという方法は妥当だろうと思います。そういう意味で事業費も含めて、これからたくさん課題は出てくると思います。特例制度という話ですが、新規立法はどういう形になるのか。どういう想定をされていますか。

○謝花喜一郎企画部長 新幹線整備の法律がありますが、それでもやはり地元の負担割合が高めになっております。その地元の負担をできる限り軽減するような法律が必要だろうと考えております。

○玉城義和委員 運営主体もまだ決まってないということで、赤字、黒字でそれぞれJR四国、JR九州、JR北海道とあり、最近はよくなったような感じもありますが、そういう意味では資金も含めて、JRになったときに北海道、四国、九州は非常に優遇されていて、好利子率の運営もされていますから、ぜひ特例の法律は特段の配慮が必要だろうと思いますが、いかがですか。

○謝花喜一郎企画部長 委員と同様な意識を持っております。

○玉城義和委員 駅ができれば駅前広場ができるし、新しい集落ができて、商店街ができるわけです。そういう意味で、建設費も含めて、鉄道導入の経済効果はどのように見ていらっしゃいますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 鉄道整備による経済効果については、他県の事例などを調査しているところで、その調査がまとまり次第、広く公表していきたいと考えております。

○玉城義和委員 駅前ができて、その背後に新しい住宅地ができてくるという全く考えられないような、一変するような状況が出てくると思います。そういう意味では莫大な経済効果が出てくるだろうと思います。少し気になるのはルートを複数提起するとい

うことでして、これは一旦こじれ出すとどうにもならなくなりますので、ほかの地域の状況も見ながら、複数で出したほうがいいのか、もう少し絞り込んだほうがいいのかということは、これは途中ではありますが検討事項だと思います。その辺はどうお考えですか。

○謝花喜一郎企画部長 私も常々申し上げているのは、誘致合戦にならないようにということが大事で、そのためにまずしっかりと評価指標をつくらないといけないだろうということで、その議論は大分慎重にやっているところです。例えば経済性の問題や事業採算性などいろいろありますが、それ以外にも観光客の動きなど、さまざまなことを指標として設けて、その指標の流れの中で、この指標をトータルで考えるとこのルートになるという形。どちらかというと課題解決のための対応策として、多くの方に議論していただいてもある意味客観的に、この指標でやるとこのルートになるというようなものができるように取り組んでいるところでございます。

○山内末子委員長 吉田勝廣委員。

○吉田勝廣委員 平成28年度歳出予算事項別積算内訳書（企画部）の27ページ、地域開発推進費の北部振興・地域開発事業費について。北部振興及び新規プロジェクトの立ち上げ等に係る調査・検討及び調整に係る経費と書いてありますが、これはどういうことをするのですか。

○下地常夫企画調整課副参事 北部振興・地域開発事業費については、北部振興及び新規プロジェクトの立ち上げ等に係る調査・検討及び調整に係る旅費などの事務費を計上しているところです。中身としましては、国が北部振興事業を行っていますが、それと合わせて、県において必要な国との調整に要する旅費、また本島北部に1名駐在員がいますので、その駐在員が使用する車両の賃借料等を計上しているものです。

○吉田勝廣委員 これは今後の北部振興をどうするかということではなく、ただ単なる旅費などということですか。

○下地常夫企画調整課副参事 北部振興事業については、基本的に北部市町村または北部広域市町村圏事務組合が事業を実施していますが、公共事業については県においても港湾事業など直接事業を行っておりますし、国との調整等においては県も一緒になってかかわって行っておりますので、そういった市町村や国との調整等に使う事務費を計上しております。

○吉田勝廣委員 北部振興は平成12年にできてから

ずっと継続しているのですが、今後の北部振興に対して調査・分析をして、その結果、均衡ある発展ということが大目標であったので、そこを今後どうしていくかという分析はしていませんか。

○謝花喜一郎企画部長 国は北部振興事業を平成33年度までやると明言しておりますので、そこは我々もそれほど心配しておりません。ただその後どうするのか、先ほどの離島振興の議論とも重なりますが、やはりこの必要性について中間評価等でしっかり議論を行って、北部振興事業の必要性等について検討する必要があるだろうということは十分認識しております。

○吉田勝廣委員 私たちが北部振興策をつくったときにも調査・分析をして、人口を何名増とするか、医療をどうするか、全て分析した結果に基づいてつくったわけです。例えば人口を15万人にしようとか、農家の所得はこれだけにしようとか。そういう目標を設定して、そこにどう近づけるかということを調査・分析をしてはっきり出さなければ、北部振興とは一体何だったのかと問われるので、そこは北部振興協議会等とも調整する必要があるのではないかと考えています。

○下地常夫企画調整課副参事 北部広域市町村圏事務組合では北部地域の将来目標人口として15万人の圏域人口創出という形で行っております。ただ実際の人口は12万8000人ほどと事業がスタートした時点から若干ふえています、大きく増加している形ではありません。北部振興事業につきましては、これまで非公共事業等で情報や農林関係の施設等の整備によって雇用等を創出してきておりますが、今後、平成33年に向けてどのような形で継続していけるか、この辺は検討していきたいと考えております。

○吉田勝廣委員 調査・分析をして、その結果目標を置いてどうするか、要するに沖縄21世紀ビジョンもそうです。北部振興もそのビジョンを策定して、そこから計画を出してやっていく必要があるのではないですか。私たちのときはこれを徹底的にやったのです。農林水産省や建設などが集まって、北部振興はどうあるべきかという議論をしていたので、そこはもう一度再点検の意味からも必要ではないかと思いますが。

○謝花喜一郎企画部長 先ほど副参事から答弁がありました、今回の北部振興・地域開発事業費は平成28年度の北部振興事業費を維持するための事業だと御理解いただければと思います。一方で委員から御意見がありましたように、北部振興事業の目的、

成果の検証はやはり重要ですし、今後どのような形で維持・継続していくかという観点も、中間評価もございますので、その中で議論していくことになると思います。

○吉田勝廣委員 ぜひやってください。

次に、水源地域環境保全事業実施委員会について説明をお願いいたします。

○呉屋正行地域・離島課副参事 事業の概要ですが、平成28年度新規事業として実施します水源地域環境保全事業につきましては、県と県の企業局がそれぞれ500万円ずつを負担して合計1000万円を事業費とし、事業運営組織を立ち上げて水源地域市町村に対して支援を行うものでございます。

○吉田勝廣委員 これはいろいろあって財団法人沖縄県水源基金一水源基金が廃止されて、北部市町村から何とかできないかということで努力されて委員会をつくったと。今回、中南部の受益市町村に対してどういうアプローチをしていますか。

○呉屋正行地域・離島課副参事 水源基金が平成24年度に解散しまして、それ以降、水源地域市町村から継続してほしいという要請がございました。それから受水市町村を含めて意見交換会を持ち、調整をしてみました。ただ最終的にはなかなか全体的な合意が得られなかったということがございまして、こういった流れになっているのですが、今後は受水市町村の期待する役割としまして、別な話し合いの場の設置を予定しております。その中で受水市町村の住民に対して、水源地域の環境保全の理解促進に関する各種活動の周知広報及び交流事業等の実施事業の開催などをやっていただいて、各市町村において直接実施可能な支援を行っていただくことを想定しております。

○吉田勝廣委員 この事業を立ち上げたことについては評価をします。やはり北部地域が水源地ですから、前の水源基金等のときにも受水側が、やはり水を使うという意味から水源涵養林などの保全をどうするかということの水の大切さを知らせる意味でもきちんとすれば生きてくるのではないかと。要するに、北部市町村からすれば水はただアランドーヤーと。それを受け取る側はただ飲んでるのではないのかという不満も出てきますので、この辺の調整はぜひ頑張ってくださいと思いますが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 北部市町村の方々と意見交換をして、それほど激しくはないですが、そのような叱咤激励はいただきました。やはり受水市町村に対する御意見もいろいろいただきましたので、先ほ

ど副参事からもございましたように意見交換の場をぜひ設定して、本島の市町村全体で水がめのある市町村を支えてまいりたいと考えております。

○吉田勝廣委員 企画部長は3月で退任するようですから、次の部長にぜひきちんと引き継いでください。

次に63ページ。これは苦言を呈したいと思っております。沖縄科学技術大学院大学ができて、これは構想のときから私たちもかかわってきておりましたが、特に門前町の谷茶地区について、これまでの経過を説明してもらえますか。

○富永千尋科学技術振興課長 門前町構想の取り組み状況について御説明いたします。現在、門前町地区の構想につきましては、県、恩納村、うるま市、それから沖縄科学技術大学院大学を構成員とする沖縄科学技術大学院大学周辺整備実施検討委員会を毎年1回開いております。その中で、門前町地区構想としては大学院大学のちょうど門前にあります谷茶地区において、住宅地域や商業サービス地域、海浜地域などの整備を進めていくという内容のものです。こちらについて、いろいろ意見交換を行い、調整しながらやっているという状況でございます。

○吉田勝廣委員 この委員会ができてから何年ぐらいになりますか。

○富永千尋科学技術振興課長 構想そのものは平成17年8月に策定しております。あとは大学院大学の整備に合わせて具体的に機動的に進捗を図るということで、先ほど申しました検討委員会については平成23年8月10日から始めて、毎年1回進捗確認を行っているところです。

○吉田勝廣委員 これまで皆さんがコンサルタントなどを使っていろいろ調査をしていますが、その企業に調査を委託して、門前町を開発しようとして検討委員会に提出したものは何冊ぐらいありますか。

○富永千尋科学技術振興課長 まずOISTの周辺整備基本計画が平成19年8月です。それから、谷茶区のまちづくり構想が平成21年3月です。

○吉田勝廣委員 それだけですか。私のところにはたくさんあるのですが。平成18年沖縄科学技術大学院大学周辺整備基本計画策定業務調査報告書が平成19年3月、それから沖縄県企画部委託調査沖縄科学技術大学院大学周辺に係る門前地区整備検討業務報告書が平成20年3月、これは都市科学研究所。そして沖縄科学技術大学院大学周辺整備基本計画、これは企画部科学振興課が平成19年8月に出したものです。その前にも、一番最初に大学院大学をつくるときに

いろいろやりますという冊子が出ています。もう平成28年でしょう。なぜできていないのですか。これもよく読ませてもらいましたが、例えば大学院大学をつくるときに恩納村は約80%弱の土地を提供しているわけです。この計画書を見る限り、話クワッチーではないですか。沖縄県は恩納村に話クワッチーさせて、遅々として進まないではないかと。私もそう思います。これをたくさん読みましたが話クワッチーばかりです。ここを今後どうしていくのかということです。ただ検討委員会で議論しただけでは仕方ないと。誰が基本計画をつくって、誰がそれを進めるのか。これを進めることができるのは沖縄県しかないと思います。例えば土木建築部あるいは農林水産部、海岸整備など開発するときにはいろいろ問題点があるでしょう。ですから、それを企画して分析、調査をする。どういう壁があるかという調査の内容はあるわけですから、それを知らなければとても前には進みません。ですから話クワッチーだけでは仕方ないでしょう。企画部長、どうしますか。

○謝花喜一郎企画部長 我々も遅くて申しわけないという気持ちはあるのですが、大学院大学が開学して、今回第4研究棟も整備されるという運びになり、教授陣のみならず学生も平成24年当初の34名から105名に伸びてきています。教授も入れてトータル825名でやっております。そういった中でやはり住環境や海岸の整備などもそろそろの必要性が高まってきております。委員からもありましたように、県も積極的に恩納村まで出向きまして地域の方々と意見交換を行ってまして、今ようやく居住機能や商業サービス機能、海浜などについても動き出してきているところがございます。詳細は課長から御説明があると思いますが、これからは加速度的に地区構想の実現に向けて取り組んでいきたいと考えております。

○吉田勝廣委員 谷茶美ら浜ウトゥイムチヌ里が門前町のテーマですね。こういうことを目標にしているわけですから、大学院大学にふさわしい標語もあるわけですね。そこをどうしていくのかということをはきちんとしておかないと。私は大学院大学をつくることは地域に非常にいいことだと思いますが、やはり門前町や恩納村がどうかかわってくるかが非常に大事なことです。この辺はプロジェクトチームをつくってやらないと検討委員会だけでは仕方ないのです。プロジェクトチームをつくって、ハーダーリーしないように、今までの反省をして、そこからどう立ち上げるかということをしていかないといけないのではないですか。

○富永千尋科学技術振興課長 ちょうど先月、検討委員会を開催していろいろ意見交換を行いました。ことし1つ大きな動きがあったのは、平成29年度に国道58号の恩納南バイパスの開通が予定されており、まして、恩納村でもその計画の中で示した区域が少し住宅になっているのですが、この土地造成をバイパスの開通に合わせてやるということで、1つ動きが出てきております。それに従って、住宅地域と商業サービス地域でかなり動きが出てくるだろうと。かつ、大学院大学の教授陣もしくはそこで働いている人たちは、平成24年度で大体600人だったのが平成27年度で825人にふえております。この検討会議の中でも大学院大学の施設担当の副学長から、これから住宅需要がかなり高まるという話がありまして、地元の関係者の方たちともこれから意見交換をしていきたいということでした。県としましては、そのような動きが出てきておりますので、検討委員会だけではなく合意形成を図るためのいろいろな支援を考えていきたいと思っております。

○吉田勝廣委員 それは非常にいいことですが、これは平成21年3月に発行しているものですからもう時代おくれになります。環境が全然違うわけです。例えば今の海岸整備計画は、もう家が建っていたりしているので、基本的にはもう古いのです。時がたてばそこに家が建ったりするので、そういう権利関係が今度は難しくなってきます。ですから、スピーディーにやらないとだめなのです。もう一度プロジェクトチームをつくって、現場を踏査して、どういう構想でまちづくりを行うのかということをしなければ、これはもう時代おくれなのです。現状と全然合いません。プロジェクトチームというのは土木建築部や農林水産部、あるいは観光部局などで、そういうことをやらない限り前には進みません。これからまた825名の住宅需要が出てきますが、どこにつくるのか。赤土問題はどうするのか。いろいろ出てくるわけです。そういうところをプロジェクトチームをつくって前に進める努力をしないとだめだということです。ただ検討委員会だけではどうしようもありませんよ。

○謝花喜一郎企画部長 住宅地域や商業サービス地域は先ほど課長からあったとおりですが、やはり今課題になっているのは海浜地域の整備です。そこはいろいろな課題があるだろうと我々も認識しております。地元からもそういった声が出ております。住宅から海岸まで余り距離がないという中で、では立ち退かせるのかなどいろいろな議論が出てまいりま

すので、そういうものについては地元の方の御意見も聞いた上で見直しをしなければならぬだろうと認識しております。そういった一定の方向性が出て、具体的にどういった事業をやろうという話が出れば、またその関係部局と意見交換を行って、より事業の具体化に向けて進めていくという流れになるだろうと考えているところです。

○吉田勝廣委員 答弁はそれでいいのです。このような答弁を繰り返して今までかかっているわけです。そういうことがこの8年間ずっと続いた。それで環境が変わった。より難しくなっていくわけです。ですから、スピーディーにやらないとだめだというのが私の意見です。現場はどんどん変わっていきます。ですから、ぜひそういうプロジェクトチームをつくってやるべき時期に来ていると。これ以上長くなると余計に大変なことになりますので、その辺は決断してください。

○謝花喜一郎企画部長 先ほど来、答弁させていただいておりますように、ここにきて加速度的に話し合いが進んでいるという環境の大きな変化があります。これまでとは違った形で地元との意見交換も密にしながら、恩納村谷茶区との協議もしながら作業を進めたいと。具体的に一定の方向性が決まれば、今度はどういう形で事業開始するかということまでしっかり念頭に置きながら、作業を進めたいと思っております。

○吉田勝廣委員 これまでの経過を総括、分析して、なぜできなかったのか、今後どういう形でそれを進めていくのか。ここはやはり8年間の失敗から学んで、ぜひやっていただきたい。くれぐれも話クワッチーにならないように努力してください。

○山内末子委員長 比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 最初に、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業について伺います。島の人たちから大変喜ばれている事業ですが、人の運賃のコスト軽減だけではなく、車両についても軽減をしていただきたいという声を聞きます。やっている自治体とやっていない自治体があるようですが、現状はどのようになっていますか。

○謝花喜一郎企画部長 まず実施している自治体ですが、伊平屋村、伊是名村、伊江村、座間味村、粟国村、多良間村の6村です。そのうち粟国村は一般財源を活用し、それ以外の5村は一括交付金を活用して実施しているところです。

○比嘉瑞己委員 たくさん離島がある中で、今、車両の補助があるのは6自治体になっているという

ことでした。県としては全体が見られるポジションにいますので、それぞれ事情もあると思うのですが、未実施の島に関しては、今はこういった形で活用も始まっていますというような背中を押してあげる仕事もあるかと思うのですが、そこはどのように考えますか。

○謝花喜一郎企画部長 委員御指摘のとおり、こういったことを市町村の事業でやっているということは常々意見交換を行っております。ただやはり一括交付金の活用も含めて、事業の実施についてはそれぞれの自治体が主体的な判断で行っているものと考えております。例えば、伊江村は本部港、伊平屋村、伊是名村については運天港からですが、名護市などの市街地と離れているため自家用車をフェリーで運ぶ方々が多いということで、そういった事業を各地元が主体的に吸い上げて行ったものと考えております。仮に自分たちもそういった事業をしたいということであれば、我々としましては一括交付金の活用について、こういった事例でやっている、こういう説明であれば国との調整もスムーズにいきますといった支援はしっかりさせていただきたいと思っております。

○比嘉瑞己委員 離島の皆さんの定住につながる施策だと思っておりますので、しっかりと要望も聞きながら協力していただきたいと思います。

次に、那覇－久米島間のコスト負担なのですが、先ほども質疑がありましたが、いま一度割引の状況について具体的に金額を教えてください。

○新城和久交通政策課班長 那覇－久米島間の航空運賃の割り引き後の運賃は5100円でございます。船は割り引き後の運賃は4230円となっております。今年度から実証実験で行っております交流人口への運賃低減につきましては、大人が往復運賃で片道9000円、小児が4900円となっております。

○比嘉瑞己委員 私も久米島路線を利用することがあるのですが、島の人たちにとっては割引率をもっと下げてほしいという声を聞きました。確かに飛行機に乗れば40分もかからずに着いてしまう距離で、もっと頻繁に本土へ足を運びたい、そうすればもっと島の人たちの定住につながるのではないかという声を聞きました。こういったさらなる検討について、皆さんができることはありますか。

○謝花喜一郎企画部長 離島住民等交通コスト負担軽減事業は、やはり陸続きの本土と比べて鉄軌道等で結ばれていないため、船や飛行機で対応せざるを得ません。そのときに鉄軌道と比べて割高な船賃、

航空運賃を低減しようということからスタートしたものでございます。我々が目指したのは、飛行機であれば新幹線運賃並み、船であればJR、在来線運賃並みということで実施しまして、その結果、飛行機で4割、船で3割から最大で7割低減しております。これはおよそ新幹線並みの運賃、それからJR線並みの運賃になっていると理解しております。そういったことから、我々としては当初の事業の目標しては一定程度達成しているということで、今の時点でさらなる割引を検討していることはございませんが、ただ地元の方からそういった話があるのであれば、次年度は中間評価の年でもありますので、検討していかなければならないだろうと考えております。

○比嘉瑞己委員 交流コストと交通コストで混同していました。失礼しました。久米島に通うと、大変可能性のある島だと感じました。これだけ那覇市からも近くて、逆に近過ぎるために八重山地域や宮古地域と比べて交通面で課題があると。向こうは両方も近くにあるので、民間の航空会社の競争があって運賃が下がりますが、久米島にはそういった競争がかかりません。それで皆さんも支援をしていると思うのですが、この久米島の魅力をもっと発揮させるためには、部長がおっしゃったように引き続き検討が必要だと思います。もう少し聞きたいのですが、空の便の稼働率は大体どれぐらいですか。

○謝花喜一郎企画部長 昨年5月ですが、実績が1万6570人で単純に97.8%になっております。搭乗率の話だと思いますが、66%となっております。同月で平成25年と平成26年と比べましても、大体65%から67%の間で推移しているということです。

○比嘉瑞己委員 シーズンによって変わるかもしれませんが、こうした中で久米島の人たちからもっと飛行機の規模を大きくしてほしいという声を聞きました。県の支援を受けて新しく飛行機が来たのですが、74人乗りの飛行機でも50人の席しかないと聞いたのですが、その原因は何ですか。

○謝花喜一郎企画部長 RACの機材のことですが、RACは久米島のみならず与那国島や南北大東島にも行っております。もともとの議論の起りは、JTAのジェット機が飛んでいた与那国島や久米島の航路において、ジェット機が撤退してRACに切りかわったということがございました。そういう議論の中で、特に与那国島からカジキ、マグロ等が4本、5本ととれたときに、今までの39人乗りのものでは運べないということがございました。仮に74名乗り

のものにした場合でも貨物量はふえないということで、これに対する不満が大分出ておりました。それを受けまして、地元の意向も反映させるようにということでRACと調整を行いまして、貨物室を2.5倍にふやして、その分座席数を74名から50名に減らしたという背景がございます。

○比嘉瑞己委員 これには2つの課題があって、人の問題と貨物の問題。これを一度に解決することは、やはり応急処置だと思います。将来的には両方ともきちんとできるような形にしたほうがいいと思います。貨物の話はおいておいて、人の問題なのですが、久米島は今おっしゃったように昔は大型の飛行機も飛んでいて修学旅行も来ていました。最近また少しずつふえてはいるようで、ただ、この50人乗りの飛行機や夏場のチャーター便などもありますけれども、もっと大型の飛行機が来れば県内の修学旅行もふえるのではないかという声があります。この声には応えていくべきだと思うのですが、どうでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 全く同感でございます、私もJTAの非常勤ですが取締役をしております。その取締役会の中では就航路線のことも審議事項として上がるのですが、そのたびに、例えば本土に飛んでいるJTAの便がございますが、その便数を減らしても与那国島や久米島に就航できないかというお話をさせていただきました。これまでJTAはJALの構造改革の一環で機材も12機新しくしないといけないということで大変厳しいと。いわゆる採算がとれるところへ飛んで、何とか事業を成り立たせるようにするのが喫緊の課題だということで、私も一定の理解をしながらここまでできましたが、JTAにおきましては12機の機材の更新も可能なぐらいの財政状況になっているという報告も受けております。そういった流れにおいて、久米島や与那国島のジェット機の再開というのは強く求めていかなければならないだろうと考えております。

○比嘉瑞己委員 ぜひ頑張ってください。

それでは、新たな公共交通システムの導入事業について伺いたいと思います。鉄軌道や路面電車の話は盛んなのですが、1つ私が注目しているのがBRT一連結バスについても構想の中で議論があると思います。県の基本計画の中で、BRTというのはどういった位置づけになっていますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 BRTにつきましても、フィーダー交通のシステムの一つとして情報提供等々について県民に情報提供したいと考えております。

○比嘉瑞己委員 導入の時期については、いつごろを考えていますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 BRT自体をすぐ導入するというのではなく、フィーダー交通のネットワークのあり方の中で、BRTシステムやほかのLRTの特色、また通常のバスの特色などといったものをお示ししながら、フィーダー交通ネットワークとしてそれぞれふさわしいシステムを考えていくのかなと思っております。

○比嘉瑞己委員 ぜひそこはしっかりと県民も議論に参加できやすいような公開を、お願いしたいと思います。

少しバスについてお聞きしたいのですが、公共交通ネットワーク特別委員会でも質疑したことがあったと思いますが、利用しやすいバスの運行のためにカラーリングを提案したら、既ににやっているという答弁でした。注意深くバスを見ているのですが、わかりづらくて、番号が載っている電子部分の色が変わっているのがカラーリングということですか。

○謝花喜一郎企画部長 おっしゃるとおりでございます。

○比嘉瑞己委員 常日ごろ利用している方たちはわかるかもしれませんが、私が提案したのは、観光客で初めて訪れた方たちでも一目見てわかるようなカラーリングが必要ではないかと思いました。ああいふ部分的なものだけではなく、もっと車両全体のパッケージ的なものでやっているイメージだったのですが、現在は広告などで使っているケースが多いと思います。私は以前、那覇市議のときに京都市伏見区の醍醐コミュニティバスというところへ行きました。向こうは地域の人たちが中心になって始めたのですが、大きなポイントとして乗りたくなるバス、見た目がきれいなバスというところで大変こだわったそうです。とてもきれいなバスが走っていて、やはり見た目は大切だと思います。広告も大切なのですが、一目見てこの色だったら開南バス停留所を通る、この色だったら国道58号をどンドン行くものだというような、もっと大胆なカラーリング政策が必要ではないかと思うのですが、これは議論の中で出ていますか。

○阿波根庸夫交通政策課班長 県ではバスの利用環境を改善していこうということで、ノンステップバスの補助として新車の導入について取り組んでいるところでございます。それ以外にも国道58号を通るルートについて、バス停のグレードアップとか、先ほど委員から指摘のありました行き先の方向幕につ

いて国道58号を通るルートをわかりやすくしようと色分けで表示することについても鋭意取り組んでおりまして、次年度以降には行き先の案内を多言語で表示するようなものについても取り組んでいく予定としております。

○比嘉瑞己委員 皆さんの努力はわかるのですが、部分的なカラーリングではなくて車両全体のカラーリングなども必要ではないかという意見です。

○謝花喜一郎企画部長 班長からありましたように、今行っているのは国道58号を通るバスが中心でございます。伊佐拠点、大謝名拠点、そして真っすぐ行くものの3通りに分けているだけでして、それ以外の路線についてはまだやっていないという部分がまず1つあります。それについてはまだ未着手の部分なので、今後検討しなければなりません。問題は、今のものは前から見ないとわからない部分がありますので、一目で横から見てもわかるようなものという委員からの御提案ですが、やはりバス事業者にとって広告収入は結構大きいところがございます。我々もわたった～バス党ということで側面に広告を載せていますが、一方でバス事業者から反対側については広告を載せることを認めてもらえないかという話があります。そのぐらいバス事業者にとっては、広告収入は大事だと考えております。そういったこともございますので、御提言のものについてはバス事業者とも相談しながら、一方でしっかりとお客様が乗りやすい環境をつくるということも一つのメリットでございますので、この辺は意見交換をしながら、路線の拡充についてもそうですが、検討させていただければと思っております。

○比嘉瑞己委員 公共交通、特にバスになると民間会社の皆さんの御意向がいつも一つの課題になりますが、やはり観光資源でもあるという観点から、デザインについては県がもう少しイニシアチブをとって、ルールをつくる。この部分は広告とか、ラインを入れるだけでも全然違うと思います。やはりその知恵を出すところは県の仕事だと思いますので、頑張ってくださいと思います。

あと1つ伺いたいのが、バスの利用者がどんどんふえていると思うのですが、朝夕のラッシュがあつて乗る気が起こらないという声を聞きます。そういった中で、県が率先して改善を図っていこうということで時差をつけた職員の出退勤が始まると聞いたのですが、その事業を説明していただけませんか。

○山内末子委員長 休憩いたします。

(休憩中に、企画部長から当該事業は総務部

所管である旨の説明があった。)

○山内末子委員長 再開いたします。

比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 では、少し角度を変えて、やはり9000人近い県職員ですよね。その職員の皆さんが率先してバスを利用することが県民の利用につながると思いますが、そういった工夫は必要ではないですか。

○謝花喜一郎企画部長 おっしゃるとおりです。そのためには理解を得ることが大事ですし、定時性、速達性も大事ですので、さまざまな取り組みをさせていただいているところです。委員から先ほどありました時差出勤、混雑を緩和する取り組みということも1つの重要なアイデアだと思っておりますし、我々の公共交通政策の中にも時差出勤を入れているところがございます。

○山内末子委員長 渡久地修委員。

○渡久地修委員 会計管理者にお尋ねしたいと思います。まず、県の歳計現金などの運用状況についてお聞かせください。

○金良多恵子会計管理者 県は、管理する現金のうち歳計現金、基金、歳入歳出現金については外貨預金及び定期預金、債権によって運用しております。平成27年度の運用益は、総運用資金の増加により、前年度の運用益合計より約1582万円の増となる見込みになっております。

○渡久地修委員 運用額、そして累計は幾らになりますか。

○美里毅会計課長 歳計現金等運用額が、平成27年度は1兆5133億円となっております。

○渡久地修委員 累計は幾らになりますか。

○美里毅会計課長 運用積数は19兆7104億円となります。

○渡久地修委員 この利率は幾らですか。

○美里毅会計課長 平均利率で0.095%となっております。

○渡久地修委員 19兆7104億円で、1582万円の運用利益ということですか。

○美里毅会計課長 前年度と比較して1582万円増という見込みになっております。

○渡久地修委員 少し丁寧に説明していただきたい。前年度増は1582万円でもいいのですが、全体では幾らですか。

○美里毅会計課長 歳計現金とほかの資金運用も含めた総額ですが、平成27年度の見込みで2億9933万円となっております。

○渡久地修委員 2億9000万円の運用益があったということですが、ほかの資金運用とは何ですか。

○美里毅会計課長 歳計現金のほかに基金や県営住宅の入居敷金など、そういったものについても資金運用しているということです。

○渡久地修委員 詳しく説明していただけますか。

○美里毅会計課長 県が管理する現金のうち、先ほど答弁がありましたとおり歳計現金、それ以外に各部局が持っている基金の運用です。歳計現金と基金を運用した結果、先ほどの2億9900万円余りという額になります。

○渡久地修委員 財政調整基金と減債基金はどうなっていますか。

○美里毅会計課長 財政調整基金、減債基金に関しましては、運用益が1793万6000円の見込みとなっております。

○渡久地修委員 県が歳計現金を累計19兆円運用している。皆さんは運用積数と言っていますが、2億9000万円の収益があるということで、きのうも総務部に聞いたのですが、マイナス金利が出ていますよね。これがどのような影響を与えるのか心配しているのですが、その辺について皆さんはどう見えていますか。

○金良多恵子会計管理者 今回の日本銀行のマイナス金利政策を受けて、県内の金融機関において定期預金の一部で店頭金利の引き下げが行われております。今のところ、主に2年もの以上の大口定期預金が対象となっており、1年以内の店頭金利について変動はありませんが、今後どういった状況になるかははっきりとわからない状況です。沖縄県は金融機関ごとに上乘せ金利を加算した金利で適用していただいておりますが、各金融機関の経営状況によって、その辺は変動があることが考えられますので、今後の情勢によっては影響を受ける可能性もあると考えております。

○渡久地修委員 影響を受けるというのはマイナスの影響、プラスの影響、どちらですか。

○金良多恵子会計管理者 金利が下がるということで、資金運用をしている出納事務局としては下がると考えております。

○渡久地修委員 今、利率が0.095%。これが2年ものので下がるということですが、もしゼロ金利が適用されればどうしますか。

○金良多恵子会計管理者 出納事務局では、そういった大きな定期預金はほとんどなく、日々の現金運用できる部分についてだけ短期運用しておりますので、

その辺については、そこまで大きな影響はないのではないかと考えております。

○渡久地修委員 皆さんは運用ですが、県債などいろいろ借りる部分もありますよね。それとの影響はどうなりますか。

○金良多恵子会計管理者 県債等の借り入れについては総務部で所管しておりますので、出納事務局ではその辺については十分把握できておりません。

○渡久地修委員 全国知事会などがあるのですが、全国の会計管理者のこういう会議はありますか。そういったところで研究などは行われていませんか。これは大急ぎでやらないと大変なことになりませんか。

○金良多恵子会計管理者 そういった会議は存在しておりませんし、各県それぞれの判断で資金の運用をしておりますので、情報交換をしながらやっていきたいと考えております。

○渡久地修委員 これは現実問題になってきています。ですから、至急にどうするかということ今のうちから検討しないと慌ててしまいますので、十分検討してください。

次に、平成28年度当初予算説明資料（企画部）の5ページ、企画部の沖縄振興特別推進交付金について。この仕組みができて何年になりますか。

○謝花喜一郎企画部長 平成24年度からですので、5年目に入ります。

○渡久地修委員 これができて5年目に入ることですが、最初からスムーズにいったというわけではないと思います。1年目、2年目、3年目、年度ごとにどういった課題が出てきて、どのように克服して今日まで至ったのか、大まかでいいので説明していただけますか。

○謝花喜一郎企画部長 まず制度導入年度の平成24年度は、交付要綱ができたのが4月を過ぎてからでございました。それから交付要綱に基づきまして、各市町村において事業計画の企画立案を行うということです。これまでの補助制度であれば、もともとの交付要綱、既存のルールが敷かれたものがあって、それに乗ればいいわけですが、この一括交付金といいますのは、本当にある意味何にでも使えるような形になっているものですから、どういう形で企画立案したらよいかということが特に市町村において少し戸惑いがあったと。県においては特別調整費というスキームもございましたので、それほど混乱はなかったと思いますが、市町村においては多くの混乱があったと。それを踏まえて県においても市町村課

に支援班を設置しまして、助言・指導等を行ったところ、平成25年度、平成26年度と年を追うごとに不用額、繰越額、それから事業の内容についても充実化していったと考えております。

○渡久地修委員 では、もうこの制度はかなり熟してきたということでのいいのですか。

○謝花喜一郎企画部長 中間評価も行って、これから全体としてどういう形で振興に資するのか、この辺の検証をしないといけないとは思っていますが、その手続の混乱などについてはある程度なくなったと思っております。

○渡久地修委員 今後の課題、改善点を挙げるとしたら、何がありますか。

○謝花喜一郎企画部長 まずは不用額、繰越額をいかに圧縮するかに尽きると思っております。あと、やはりより地域のニーズにあった事業をいかに企画立案できるか、それも重要だと思っております。

○渡久地修委員 不用額をどう圧縮するかということは議会でも問題になっていますが、今言ったニーズに合ったものにどうするかという点で、県も相当努力しないとイケないと思います。当初は沖縄県の特殊事情を説明できないとイケないなどがあって、かなりがちがちの縛りがありましたが、皆さん方がかなり頑張って適用されるものが広がっていった。特に私が今回評価したのは、保育士の待遇改善に使えるようになったことです。あれは最初からみんな指摘していましたが、最初はできませんということでしたよね。ところが、これがかなり努力して使えるようになったという点で、私は大いに評価しているのですが、そういう意味で米軍占領下でおくれている福祉・教育・医療の分野でもっと使えるようにする。例えば、沖縄県の介護の実態は本当に大変なのです。そういったものに使えるかといえば、やはりこれは全国一律なので使えないという点で、まだそのハードルを越え切れていません。そういったものを乗り越えるようなところが課題ではないかと思うのですが、子ども生活福祉部が保育士のベースアップに使えるように持っていったというような作業をもっとやって、もっと福祉・医療・教育に使えるようにしてもらいたいのですが、その辺はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 この制度創設のときに我々が目指したのは、やはり全国一律の制度では沖縄県の実情に合わないというような観点から、特に今、委員からありました子育て・医療・福祉の分野について、より活用してほしいということがありましたので、その方向で今後も取り組む必要があると思っ

ております。

○渡久地修委員 それとの関係で、子供の貧困の問題があります。子供の貧困でずっといろいろやっていて、私も長年調べてきましたが、例えば県民所得が低く、それから沖縄県の持ち家比率は全国46位です。三世帯世帯も全国比率が物すごく悪い。これはなぜかということをやっと追いかけてみたら、やはり戦争に行き着くわけです。あの戦争がなかったら持ち家は結構あったと私は思います。特に嘉手納地区、普天間地区などはみんな自分の家を持っていたわけで、戦争で焼かれて追い出されて、行き場がなくて借家住まい。そして小さな家に住んで、北谷町などもアパート暮らしが多いのです。三世帯世帯割合も低いです。そういう意味で、これも沖縄県の特殊事情なのです。これも子供の貧困に引っかかってくると思います。その辺を企画部が全体として研究する必要があると思うのですが、これは総論的な意見にしかならないのですが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 委員からのお話を聞いて、やはりいろいろな面でさきの大戦による影響があるのかと改めて認識いたしました。今後そういったことも含めて検討していく必要があるだろうと思えます。

○渡久地修委員 それから、介護の問題も相当影響があると思うので、これは私たちも研究しますが、皆さんとしても大いに研究して、子供の貧困や県民所得が低いという問題をもっと総論的に大がかりに研究していく。そして、一括交付金を使えるものは使っていくことをぜひ努力してもらいたい。

○謝花喜一郎企画部長 沖縄県の負の部分が今回ようやく一ようやくと言うと少し語弊があつて申しわけないのですが、光を当てることができるようになってまいりました。光を当てれば当てるほど、実はまたさらに暗い部分が浮かび上がってくる。そういった流れにあるだろうと思っておりますので、それもしっかり認識しながら新たな課題について対応する必要があるだろうと思っております。

○渡久地修委員 沖縄21世紀ビジョンは企画部が中心になってまとめているのですが、今、新たに光りが当たった部分がありますので、やはりこの問題は子供の貧困イコール大人の貧困でもあるのです。子供が貧困で大人が裕福な家庭なんてないです。全部一致しています。ですから、その問題にしっかり光を当てて、それを柱にしていくつもりでやってください。

それから、交通政策を担当している企画部長にお

伺います。きのうは総務部に聞きました。これから本土から沖縄県に来る観光客数は1000万人を目指すということですが、どんどんふえても沖縄県にお金が落ちていないのではないかと懸念があります。沖縄県に来る観光客の支出総額は、きのうの答弁では9300億円。そのうち飛行機の運賃が3100億円で34%なのです。この部分が沖縄県に何らかの経済効果として落ちたら非常に大きく経済が活性化すると思うのですが、そのいい方法はないですか。

○謝花喜一郎企画部長 航空会社も沖縄県に事業所、営業所を設けています。そういった流れの中で法人県民税、法人事業税が落ちておりますので、まずはそれをしっかり確保することが必要だろうと。例えば分割法人は、いろいろ事業所数や従業員数がありますが、従業員数の割合に応じて分配いたしますので、観光客がどんどん来ていただくことによって地元の事業所の従業員数をふやす。そういったことによって、航空会社だけではありませんが、少しずつ全体として伸びていくかと考えております。

○渡久地修委員 企画部長が言っているのは現行ですよね。きのうも総務部長に提案したのですが、それを国の制度として、東京都や大阪府から沖縄県にどんどん来る観光客の数、あるいは東京都から北海道に行く観光客の数に応じて税金が分配される仕組みに改められると、沖縄県は観光客数が伸びれば伸びるほど県税収入がふえるという仕組みになると思うのですが、そういったものも研究して、国に制度改正を要望する必要があるのではないかと思います。これはぜひ研究してもらえませんか。

○謝花喜一郎企画部長 沖縄県は今までも企業誘致のために特区制度等を設けていますが、これも所得税などの税です。税が一番難しいという中で、風穴をあけてきたという実績があります。例えば一つの考えとして、観光客数が伸びれば全体としてその法人も収益が上がりますので、その努力の分に応じて、一定割合を沖縄県に収益として認めるといったようなことも考え方としてあり得るか。ハードルは極めて高いと思いますが、研究する必要性は大いにあるかと思っています。

○渡久地修委員 これは沖縄県だけではなく、北海道であろうかどこであろうか、この制度にすれば全部いいのです。これを研究するとしたら企画部ですか。

○謝花喜一郎企画部長 企画部で全体の税制の総括をしております。もし観光という形であれば文化観光スポーツ部との連携も必要になってくると思いま

すが、総括は企画部でやらないといけないだろうと思います。

○渡久地修委員 とにかく沖縄県はこれから観光客数を1000万人に伸ばす。そのうちの40%近くは飛行機賃です。観光客の県内消費というのは那覇空港に着いて以降、幾ら落とすかということでやっているのですが、飛行機賃を使えば使うほど沖縄県の収入が上がるという仕組みにすればもっと県民所得も上がっていくことになるので、これはぜひ大いに研究していただきたいと思います。

最後に、基地返還後の跡地利用の経済効果をこれまで聞いたのですが、基地を更地にして返すまでの雇用効果、経済効果というのは今まで試算されていないのですが、もしこれがわかれば教えてください。

○謝花喜一郎企画部長 いわゆる支障除去措置の部分だと思います。委員御指摘のこの部分については、まだ試算しておりません。我々がこれまで跡地利用について経済効果を試算しましたのは、やはり市町村の意識を高める、県民に認識を高めてもらうということがありまして、そのためには信頼性が重要だろうということで、専門家の意見も聞きながら丁寧に行った背景がございます。支障除去措置というのは、不発弾の磁気探査や水質の環境保全など、ある意味でいろいろ特殊な部分があって、我々が用いる産業連関表の中に必ずしも合致しない部分もあったりするものですから、果たして正確な数字が出るかということで、今のところ行ったことがないということでございます。

○渡久地修委員 基地の滑走路舗装を剥がす、建物を壊すということでも雇用は発生するわけですから、こういったものもしっかり出していただきたいと要望します。

○山内末子委員長 休憩いたします。

午後0時10分休憩

午後1時30分再開

○山内末子委員長 再開いたします。

午前に引き続き、質疑を行います。

大城一馬委員。

○大城一馬委員 資料3の平成28年度当初予算(案)説明資料13ページ、離島観光・交流促進事業について少しばかり質疑をさせてもらいたいと思います。いろいろと事業が展開されていますが、初めての制度ということで、少し概略を説明してもらえますか。

○田中克尚地域・離島課長 離島観光・交流促進事業、通称島たび事業ですが、高嶺委員の御質疑にも答弁させていただきましたが、本事業につきまして

は本島住民を対象にいたしまして、離島の歴史や文化、自然などにふれるツアーを実施いたします。それによって離島側において体験プログラムの開発・改善や受け入れ体制の強化などを図るということとしております。

○大城一馬委員 知事の今年の所信表明の中でも、重点施策ということで認識しております。これは、例えば宮古・八重山地域、また小規模離島も含めて、そういった全離島市町村が対象ということによろしいですか。

○田中克尚地域・離島課長 平成27年度9月補正予算で計上させていただきました調査業務の中で、各離島の意向や実態を調査しております。具体的にツアーをどこでやるかということは来年度に入ってから決めるのですが、今のところ全部の市町村が参加する意向であるという確認はしております。

○大城一馬委員 その事業の中で、平成28年度の派遣人員は3000人規模を予定しているとなっております。そこで懸念されることは、大きな離島、例えば宮古・八重山地域であれば宿泊施設やツアーガイドなどのいろいろな受け入れ体制、そういったことは対応できるにしても、小規模離島は宿泊施設の問題があります。そしてツアーであるからには、当然ガイドも必要だろうということが出てくると思いますが、そういったところの対応はしっかりとされるのですか。

○田中克尚地域・離島課長 委員の御指摘のとおり、やはり小規模な島によっては、なかなか受け入れが難しいという回答があったところもあります。先ほど全ての離島市町村という言い方をしましたが、例えば竹富町の中でも、受け入れる島とそうでない島があることは実態としてあります。ただ先ほどの離島の意向調査をした中には、例えばどういう時期に受け入れることが可能かという趣旨での質問の中で、観光客の少ない閑散期の対策としてお願いしたいということであったり、宿泊のキャパシティにに応じた1回のツアーで派遣可能な人数の設定であるとか、実施していく中の工夫としては、そういった部分を細かくきちんと調整をしてツアーの設定をしたいと考えております。

○大城一馬委員 離島振興、活性化のためにも、ぜひこういった事業は積極的に取り入れていくべきだろうと理解しております。ぜひ頑張ってください。

次に、12ページの沖縄県公共交通運転手確保支援事業がありますが、これは路線バス・タクシーの運転手不足に対応するため、若年層や女性の新規就労

・定着に向けた取り組みを支援するための経費となっております。今、沖縄県内のタクシー・バスの運転手は、我々もタクシーなどに乗るときによく運転手から聞きますが、確かに不足していると。そして運転手も高齢化しているということで、各タクシー会社の稼働率、眠っているタクシーもあるという話がよく聞かれますが、実態はどうなっていますか。

○阿波根庸夫交通政策課班長 平成28年度から新規のソフト交付金事業として事業を実施していくのですが、沖縄県ハイヤー・タクシー協会からは、運転手不足のため一部の車両を有効に稼働できない状況があると聞いております。

○大城一馬委員 この事業の対象が女性や若年層のための第2種免許取得費用の助成という目的になっておりますが、女性・若年層の皆さんが積極的にタクシーやバスの運転手といった仕事につきたいといったような調査はされていますか。

○阿波根庸夫交通政策課班長 実態につきましては、各事業者へのアンケートや協会からのヒアリング等で年齢が高齢化しているという状況を把握しております。そういった負の状況にあるということから、40歳未満の若年層や女性の雇用を促進することによって事業者には業界のイメージアップや活性化、女性が働きやすいような環境の改善を図っていくことを目的に今回事業を実施しようということで進めていきたいと考えております。

○大城一馬委員 第2種免許を取得するためには、事業者が対応するわけですね。県は募集など、そういったことはしないと。あくまでも事業者が行うということで理解してよろしいですか。

○阿波根庸夫交通政策課班長 おっしゃるとおりでございます。

○大城一馬委員 これは努力目標でしかできないだろうと思いますので、また事業者と連携をとりながらしっかりとやってほしいと思っております。

次に、11ページの鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業ですが、先ほども玉城義和委員から骨格軸、いわゆる那覇一名護間の1時間以内の鉄軌道の導入ということで逐一お話がございました。この起点・終点はいつごろ決定する予定ですか。糸満一名護間という話がまだ出てくるものですから、そういったところは怎么样了か。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 現在、ルートを設定するに当たって、公共交通の役割を示しております。そこについて県民からたくさんの意見をいただいているところで、それを踏まえまして、今

後実際のルートについて検討していくわけですが、その際に、ルートに合わせて、フィーダー交通についてもそれぞれのルートごとに設定していく形になっております。そのフィーダー交通、いわゆる枝線という形になっていきますが、当然それぞれの枝に応じた需要量が違ってきます。その需要量を確認する中で、名護市以北や那覇市以南の部分における延伸の可能性については、ステップ4以降で比較評価、需要予測をしながら検討していきたいと考えております。

○大城一馬委員 起点・終点を決める時期は、まだ確定していないということですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 最終的にはステップ5になってきますので、それは年内を目標に考えております。

○大城一馬委員 平成31年、あと3年後に事業着手となりますが、今から大変な仕事、スケジュールになるのではないかと考えております。今、ステップ3は終わって、ステップ4に取りかかっているわけですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 ステップ3は2段階で行うことになっておりまして、ステップ3の1段階については一旦議論を終わらせて、県民に意見を求めたところです。今後、3月から4月にかけてステップ3の後半部分を議論しまして、その議論を踏まえて、連休明けに県民にその結果をお知らせし、また意見を求める形で考えております。

○大城一馬委員 皆さんが県民に配布しているお知らせの中で、ステップ5が平成28年2月から3月ごろ、その中で計画案の選定となっておりますが、これはスケジュール的にはおこなっているという認識ですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 委員のお手元にあるニューズレターですと、平成27年度内に策定する目標で作業を進めておりましたが、今検討しているステップ3については、検討するボリュームがかなり多く、慎重かつ丁寧に行わないといけないという委員会からの御指摘を踏まえまして、スケジュールを見直しました。その結果、平成28年内を目標に作業を進めているところです。

○大城一馬委員 これからルートの問題もあるし、これは大変だろうと思います。平成31年に事業着手というのは100%大丈夫でしょうか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 目標にして頑張っていきたいと思っていますので、よろしくお願ひします。

○大城一馬委員 やはりこの時期は那覇空港第2滑走路や東京オリンピック、そして沖縄経済振興の2本柱であります大型MICE建設、アジア経済戦略構想—この大型MICEにしても、大体その時期の供用開始となります。そういったことを踏まえると、やはり沖縄県への観光客やMICE利用者を含めて相当な誘客要因になるだろうと思います。そうしますと、交通インフラ整備をしっかりとやっておかないと全県的な交通渋滞にもなりかねないということが起きてきます。とりわけ私は本会議の一般質問の中でも、骨格軸の早期着手を行うべきだろうと。しかし今の県の経済振興を考えると、LRTを先行的にやるべきではないかということを絶えず主張してきたのですが、部長の答弁は去年からことしまでずっと一歩前進、一歩後退で、さきの定例会の一般質問でも話は聞いておりますが、やはりこういったこともしっかりと取り組んでいただきたいと思います。私がいつも先行導入と言うのは、一番LRTの導入しやすい地域ということで、部長は言わなくても大分理解していると認識しております。一般質問でも、那覇—与那原間の先行導入について何名かの議員から出まして、やはりそれぞれの県議会議員も必要性を認識しているだろうと。名護市の玉城義和委員もそうだと思っておりますが、これも進めながら、骨格軸も那覇—名護間になるのかわかりませんが、そういったこともしっかりと進めていただきたいのですが、部長、よろしく御答弁お願ひしたいと思います。

○謝花喜一郎企画部長 交通政策課室長からもございましたように、まずはしっかりと骨格軸をベースにフィーダー交通も踏まえて検討します。ことし中に計画案をつくりまして、平成31年着工となりますが、その着工に当たりましては事業がしやすい場所から行うというのは当然のことですので、そういった委員の御意見も踏まえて作業を進めることになると思っております。

○山内末子委員長 當間盛夫委員。

○當間盛夫委員 皆さんがの管轄ではないとは思いますが、わかる範囲でいいので内閣府沖縄担当部局の予算3350億円について教えてください。

まず、沖縄科学技術大学院大学の予算について、昨年度もそうですが167億円。我々の予想を超える2年連続の予算のつけ方となっています。中身は教授陣とか研究棟の建設ということですが、なかなかOISTの成果が見えてこないのです。OISTは将来的にはこうだとか、きょうの午前中にもあったように門前町についてどうなっているのかと。沖縄

県は、沖縄県がやるべきことは全くやらない中で、OISTにはこれだけの予算が投下される。その辺はどうなのかと思いますが、見解をお聞かせください。

○富永千尋科学技術振興課長 平成28年度予算において、委員からお話のありましたようにOISTの予算は167億3000万円。内訳として、運営費146億7000万円、施設整備費20億5000万円という内容になっております。金額としては、前年度と同等ということです。OISTにつきましては、沖縄21世紀ビジョン基本計画の中で、特に沖縄県の知的・産業クラスターを形成するに当たって、OIST、国立大学法人琉球大学一琉大、国立沖縄工業高等専門学校一沖縄高専を核に知的クラスターを形成していくという位置づけになっております。実は今、OISTで進めているいろいろな研究を通して、今後一部、産業化が期待できるかと考えております。

○當間盛夫委員 もう産業化されたものが何かあるのですか。

○富永千尋科学技術振興課長 OIST開学が平成23年9月だったと思います。平成24年から学生を採り始めて4年目ですが、事業化については、まず大学発ベンチャー事業が1つでき上がっています。これはOISTの研究成果である特許をもとにして、タンパク質を画像化して解析する装置を先生が開発しまして、それをもとに創薬、いわゆる薬をつくる際の解析サービスを行うベンチャー事業が今起きています。これは沖縄科学技術大学院大学の中に事務所を構えて事業を開始していると聞いております。

○當間盛夫委員 琉球大学からOISTに研究を含めて、入った学生はいいますか。

○富永千尋科学技術振興課長 今、学生が全部で4期生まで含めて105名いらっしゃいます。個人情報関係もありますので、琉球大学から大学生が行ったかどうかはわかりませんが、沖縄県出身の学生がいるということは聞いております。それから研究については、いろいろOISTと琉球大学もしくはOISTと沖縄高専、またOISTと沖縄県農業研究センターなど、こういったところが連携して研究をするような状況が生まれてきております。

○當間盛夫委員 早いうちに琉球大学からもOISTにいと。連携のとり方になるかと思いますが、名護市の沖縄高専の優秀な子供たちは、ほとんど県外大学に進学しているということもあります。このOISTの役割をもう少しわかりやすくやってもらったほうがありがたい。全体のうちの167億円が

OISTに行っているわけですから、沖縄振興に目に見えて資する部分がないと若干目的が違ってくるのかと思いますので、それもまたOISTに頑張らせてください。

離島空路確保対策事業で今年度約20億円ということですが、これはどの機器になるのでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 今回はRACの新機材として、平成27年度で1号機と2号機をやりましたので、RACの3号機と4号機の方でございます。

○當間盛夫委員 その中で機材も買う。そして今度の別の予算で沖縄・奄美連携交流促進事業約8800万円というものもあります。これは鹿児島県も同等に約8800万円ということで、トータルで約1億6000万円になります。これも航空運賃の軽減ですよね。沖縄県の航空運賃は何で高いのですか。

○謝花喜一郎企画部長 一般的な話としてお聞きいただきたいと思いますが、沖縄県の航空運賃というのは多分離島の話だと思いますけれども、やはり距離が短ければ、その分離着陸に要する費用等を含めて経費は高くなるだろうと。距離が長くなればなるほど、それがある程度平準化される部分があるかもしれませんが、短ければその分コストは高くなるだろうと考えているところです。

○當間盛夫委員 離島だけではなく、沖縄一本土間の運賃も高いという認識があります。きのうからの渡久地委員の質疑の中で、やはり沖縄県の観光客の旅行支出の中で、交通費の割合が35%から40%近くになるということは、我々は機材を買ってあげたり、こういう運賃の補助をしたりしていますが、根本的な、航空会社の沖縄県の運賃をどう軽減していくかということが全く見えてこないのですが、その辺の認識はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 我々が離島空路確保対策事業で行っているのは、まさしく離島住民の足を確保するための事業だと思っております。当然、赤字補填なども国と協調して行ったりしているのですが、やはり小規模離島等で運航しているRACについては会社の経営として厳しいものがあると。そういった中で、投資を幾らか公で負担することによって安定的な運航に努めていただく。そういった観点から、県と国で協調して航空機の購入補助を行っているということでございます。

○當間盛夫委員 離島ではそのことがあるのでしょうか。県として、永年ANAには貨物施設にいろいろな形で補助をつける。今度、同じANAに整備基地を80億円、90億円をかける。それは我々の税金で

す。それを投下する中で、なぜ運賃の軽減をもっと施策的にやらないのか。一括交付金はあと5年です。この一括交付金やそういったソフト事業がなくなって、補助がつけられない状態になったらそのままですか。なぜこの5年間で航空運賃を恒常的に安くするというものを持ってないのかということが、少し理解できないのですが、それはどう説明しますか。

○謝花喜一郎企画部長 運賃、物流もそうなのですが、こういったものをいかに低減化するかということは、行政で主導することはなかなか厳しいものがあります。我々は交通コスト低減事業を行う際にも、独占禁止法に抵触しないように気をつけながら、いろいろ政策的な課題を位置づけしたという経緯もありますので、我々から運賃を低減するようという働きかけはなかなか難しい。ただ一方で、交通コスト低減事業等を行うことによって観光客、利用者がふえて、それによって事業採算性が上がって、事業者の判断でコストを下げる。または利用者がふえることによって他社が入って競争が行われ、運賃が低減化する。そういったことを我々としては将来的に期待しているところでございます。

○當間盛夫委員 私は、沖縄県の航空路は独占状態だと思います。JRや新幹線といった鉄軌道が沖縄県にはないわけですから、飛行機でしか来られません。クルーズ船はあるでしょうが、船で来るお客さんはなかなかいないということであれば、もっとそれを促していかないといけないと思います。那覇空港でも離着陸の軽減もしているわけですから、そういう収入を上げる。では、利益が上がったものは全て東京本社に法人税などと言っていたような形になると。何をもうけさせているのか。あと5年で運賃の軽減をしっかりと県がやらなければ、私は決してよくならないと思います。今、農林水産部で流通条件不利性解消事業も行っていますが、あれもばらまきで終わってしまいます。ですから、運賃など物流コストの軽減を残り5年間で真剣に考えてやらないと、何が残ったのかということにならないように、これは企画部がいろいろとやっていくはずでしょうから、ぜひそれは英知を絞り出して頑張ってもらいたいと思っております。

次に、鉄軌道について。課長が県職員でいる間にこれができるのかという話を課長にもしたのですが、多分、部長がいる間にもできないのではないかと思います。どうでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 平成31年着工を目指していますが、完成までには20年ぐらいかかるのではない

かと思っておりますので、私も生きていくかどうかわかりません。

○當間盛夫委員 専門の委員会の皆さんももういないのではないかという話もしたのですが、これを決して夢で終わらせてはいけません。玉城義和委員も常にそのことを言われるのですが、なぜ那覇市から名護市までを鉄軌道で結ぶのか。そこが少し足りないのではないですか。今度、北部活性化に関するUSJの調査費が1億2000万円、内閣府の予算についています。私は新聞でUSJが撤回もあると言ったときに、真っ先に県が沖縄県の観光客数を1000万人、1500万人に伸ばすためには、そのテーマパークが必要だと。誰がやった云々ではなく、やはりそれが重要だと。沖縄県経済に与えるインパクトは大きいということで、経済界を巻き込んででも誘致をすべきだと思うのですが、どうでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 この件につきましては文化観光スポーツ部の所管ではありますが、本会議でも、たしか安慶田副知事が引き続きUSJのテーマパーク誘致に向けて取り組んでまいりたいという答弁をしたと思います。これが県のスタンスだと私も理解しております。

○當間盛夫委員 与那原町には5万人規模のMICEができます。そのことで、路面電車を与那原町に敷くということが構築できるわけです。与那原町にMICEも何もないのに鉄軌道だけ敷けといっても、何があるのかということになってきます。とにかく今度は与那原町にそれがあから、鉄軌道がクローズアップされてくると思うのです。北部地域の名護市についても、本部町にテーマパークができるということであれば、やはり鉄軌道をそういう形でやっていくと。公共交通として輸送を行うことが大事だというコンセプトが持てると思っております。鉄軌道はそういう形でやらないと、夢物語で20年後にしか完成しないという話では、決して沖縄県土の均衡ある発展という皆さんが大上段に構えている部分とは違うのではないかと思います。とにかくこれは悠長な話ではなく、いかに短縮できるか。きのうも担当が来たときに、一度沖縄県も中国政府と同じぐらいになったらいいという話もしたのですが、それぐらいやったほうがいいと思います。中国なんて四、五年でやるわけですから、あれぐらいの大胆さも沖縄県には必要だと思いますので頑張ってください。

次に、沖縄県公共交通運転手確保支援事業がありますが、今、タクシー運転手の平均年収はどれぐらいでしょうか。

○阿波根庸夫交通政策課班長 平成26年の沖縄県のタクシー運転手の年間推計額は184万1600円となっております。

○當間盛夫委員 皆さんが免許取得をさせるための事業を出しても、200万円を切るような平均年収で私がタクシーの乗務員になるかということ、やはり違う話になってきます。しかし、女性ドライバーをふやす一つのきっかけとして、こういうやり方はあるかもしれません。タクシーは男性、高齢化ということではなく、タクシーは女性ドライバーで車内がいいにおいがするというようなものがあるのもいいと思う。女性のイメージ、女性ならではの対応でこういったタクシーの状況は向上していくと思っていますので、これはぜひ頑張ってやってもらいたいと思います。

○山内末子委員長 具志孝助委員。

○具志孝助委員 特定駐留軍用地内土地取得事業から聞かせてください。約11億4800万円の土地取得事業ですが、これは普天間飛行場の土地ですよ。この事業のこれまでの実績とこれから先いつまでに、どれぐらいの面積を確保しようとしているのか。順調に進んでいるのかどうか、お聞かせください。

○下地正之企画部参事 まず普天間飛行場内の土地の取得ですが、道路用地の17.15ヘクタールの取得を目標としております。これまでの実績ですが、平成25年度が面積約3.2ヘクタール、契約額が約13億400万円。平成26年度は面積が約3.2ヘクタール、契約額が約13億6100万円。平成27年度は、見込みではあります。面積2ヘクタール、契約額が約9億5500万円です。累計しますと面積約8.4ヘクタール、契約額が約36億2000万円です。目標面積に対する達成率は約48%ということで、順調に推移していると見ております。今後の目標として、今後の申し出の状況を踏まえ、平成27年度の2ヘクタールがそのペースでいけば、平成33年度までには取得できるものと考えております。

○具志孝助委員 平成33年度までに面積で幾らですか。

○下地正之企画部参事 17.15ヘクタールです。

○具志孝助委員 そのほかに返還予定になっている、大きいところでは牧港地区のキンザーですが、そこではこういう事業は予定していないのですか。

○下地正之企画部参事 県は公益的な観点から土地取得を行いますので、今後、普天間飛行場以外のものにおける県の土地取得については、市町村が策定する土地利用計画内容あるいは進捗状況に応じて、

公益的な観点から検討していくこととなります。

○具志孝助委員 県としては、返還予定に挙がっているわけですから、平成33年までに普天間飛行場の返還を完了させるということであれば、早いところそのような計画を策定する必要があると思います。その辺はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 嘉手納飛行場以南の返還を予定している施設について、まず広域構想をつくりませんが、各市町村においていろいろ計画を検討しているところです。先行しているのは普天間飛行場ですが、やはり公益的な観点から県もかかわる必要があるということで宜野湾市と一緒にやっておりますが、それ以外の地域でキンザーなどといったところは、まだそれぞれの当該自治体において検討中のところほとんどでございます。そういったところにつきましても、自治体から御意見も聞いた上で、県として、例えば道路や公園緑地の整備の必要性等を考え、用地取得については検討していきたいということでございます。

○具志孝助委員 今言う牧港地区や大きいところでは那覇軍港があります。これも膠着しているいろいろなと言われているのですが、当然そういうところも射程に入れて計画すべきだと思っております。ぜひ頑張ってください。

次に、那覇空港整備促進事業についてです。平成26年度は交通運輸対策費として決算額1604万8000円ということですが、ことは幾らついていきますか。

○新城和久交通政策課班長 平成28年度予算額は、1085万2000円となっております。

○具志孝助委員 これは並行滑走路を増設することに伴う空港整備事業ですよ。

○新城和久交通政策課班長 滑走路増設事業に直接かかわる予算ではなく、那覇空港拡張整備促進連盟への負担金や那覇空港の機能強化に関する委託業務、その他事務費でございます。

○具志孝助委員 並行滑走路を増設することによって、関連する空港内の整備事業を計画・立案するというものでもないのですか。

○謝花喜一郎企画部長 滑走路整備は今でこそ着手しておりますが、着手する前まで県民運動として期成会を立ち上げました。当該事業は、それに要する負担金等の経費です。ですから、この予算の中身は、滑走路拡張を前提としたさらなるハード事業というものではございません。今は着手しておりますので、さらなる今後の空港のあり方についての調査費等を入れ込んでいるということでございます。

○具志孝助委員 そうすると、この事業と直接関係しませんが、並行滑走路を整備することによって需要度がかなり高くなっていくと。航空機の就航回数や離発着の回数もふえ、それに伴って飛行場から出てくる公害というものも出てきます。これらの対策については、どのように考えていますか。例えば、航空路の混雑など、並行滑走路を増設することによって将来どれくらい那覇空港の使用頻度が高まっていくかということについては、いわゆる需要予測をしているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 今の1本の滑走路で、年間の許容量が13万5000回から9000回となっております。ただ昨年の段階で15万回を超えておりまして、もう許容限度を超えております。滑走路が増設された暁には18万5000回までの対応が可能になります。

○具志孝助委員 そうすると、既存の那覇空港におけるハード面の設備はとてでもないが間に合わないと。このようなことについても考えなくてはいけないし、そういうプランがあってしかるべきだと思いますが、この辺についてはどのような計画がなされているのか、まだそこまで入っていないのかどうか。

○謝花喜一郎企画部長 滑走路関連では、まずスポットの数をふやさなければいけないだろうと思っています。現在は37スポットですが、平成28年度で1スポットふやして、将来的には43スポットまでふやすということを航空局は検討しているということでございます。

○具志孝助委員 それ以外に関連して整備する予定のところがあれば、教えてください。

○謝花喜一郎企画部長 やはり空港ターミナルビルの整備が急務だと思っていますので、際内連絡施設の整備も行わなければならないということです。それから、国際線ターミナルビルに直結するボーディングブリッジの整備も必要です。今は国内線までは自家用車で直結できますが、国際線までは直結できませんので、2階、3階のところで直結できるような整備も必要だと考えております。観光客数100万人に向けて、ターミナルビルのみならず、その周辺も含めてさまざまな事業を同時並行で検討・着手しなければならないものと考えております。

○具志孝助委員 今、ターミナルビルもパンク状態であると言いますし、駐車場の整備もほとんど追いつかないという状況にあるわけですが、この辺についての検討はどうか。

○謝花喜一郎企画部長 昨年度、那覇空港ビルディ

ング株式会社—N A B C Oにおいては立体駐車場を整備したところで、当面はこれで観光客の需要には対応できると考えております。具体的な数字を申し上げますと、現在1930台の対応ですが、将来的には2472台まで伸ばすことを計画として上げております。

○具志孝助委員 今の場所で、それだけのスペースを確保できるのですか。それとも新しいスペースですか。

○新城和久交通政策課班長 平成27年度から平成28年度にかけて整備する予定で、現在、立体駐車場で工事を進めているところですが、現状の1934台から538台ふえて2472台になるということで、来年度中には完成する予定でございます。

○具志孝助委員 当面はこの計画ですが、並行滑走路ができなくても駐車場は今の状態で不足ですから、2472台にふやしても満杯になると思っています。さらに滑走路がふえることによって観光客数100万人ということになれば、とてものではありませんがそれでは足りません。駐車場一つ考えてもそうですが、場所の確保についてはもう既に計画がなくてはいけないと思っているのですが、どう考えていますか。

○謝花喜一郎企画部長 現時点で場所は限られているわけですが、経済界ではさまざまな大胆な検討もされているようです。まだ経済界の検討・構想段階ですので、この場で私からお答えできませんが、さまざまな観点から、今の空港の後背地など場所の確保等を含めて検討しなければならないだろうと考えております。

○具志孝助委員 それと同時にアクセスの問題も、今のままではどうにもならないのではないかと思います。例えば瀬長島から入ってくる海中道路の拡張や、違う場所の確保が絶対に必要かと思っておりますが、そのような計画、マスタープランは持っておりますか。

○謝花喜一郎企画部長 先ほどもお答えしましたが、今まさしく先ほどの空港の整備事業費で民間も交えて調査・意見交換を行っているところです。そういったものを踏まえて、将来の構想的なものはつくらなければならないだろうと考えておりますが、現時点で青写真があるわけではございません。

○具志孝助委員 先ほど那覇軍港の話もしたのですが、ほとんど遊休化して問題にもならないと。那覇空港にこれだけの需要がある中で、そこの返還の動きがほとんど見えないというところに私は何をしているのだろうと思っておりますが、あそこに何らかのアプローチをかける必要性が当然あると思っていま

す。そういった意味合いでも軍港の跡地利用あるいは公用地の確保の面から、早目にそこに関心を持つべきだと思っておりますが、そういう問題意識はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 繰り返して恐縮ですが、まず那覇空港自体が沖縄県の心臓だというイメージで我々は作業を進めております。これは経済界も同様な認識でございますので、まずはそういった観点から大胆な絵を描いてみようということで経済界との意見交換の場では話ができておりますので、そういったものを踏まえて、将来的な実現可能性等も含めて検討していくということです。今はその辺の問題意識を共有しまして、それについて勉強しようというスタートラインに立ったところだと御理解いただければと思っております。

○具志孝助委員 今、那覇空港を中心に沖縄県の経済が大きく動きだそうとしています。那覇港湾の総合物流の話もあって、空港と港湾を連結したような開発の仕方、物流の流れ、空港とこれだけ近接しているわけですから相当に需要が上がってきます。そういう中で、那覇軍港はまだ米軍の管理下にあるわけですが、基本的に返還合意されているわけですから早目にそこに手をつける必要が絶対にあると思っております。もう一点は、これだけ需要が高まって、航空の離発着がふえてくると、当然、その騒音も交通混雑と同時に相当上がってきます。既に夜中の航空貨物の離発着がどんどんふえていて、私は近くに住んでいて特に感じるのですが、普天間飛行場、嘉手納飛行場だけではなく、那覇空港でもいよいよ騒音対策をもう一度本格的に検討する必要があると思っております。この辺の問題意識はいかがですか。

○謝花喜一郎企画部長 騒音問題につきましては、那覇空港滑走路増設事業に係る環境影響評価書においても、今後、航空機の運用方法については実現可能な範囲内で増設滑走路を利用する運航方法の策定に向けて、地元自治体の環境部局を含む関係各者と総合的に調整していくとされておりますので、それを踏まえて、豊見城市や那覇市も騒音の低減に期待しておりますので、そういった騒音低減が図られるよう国に要望していきたいと考えております。

○具志孝助委員 改めてお願いといいますか、言っておきたいことは、民間航空含め、自衛隊においても中国等の問題で24時間問わず緊急発進があるわけで、騒音が著しくふえたと実感しております。改めて騒音測定を行うべきだと思っておりますが、いかがですか。

○謝花喜一郎企画部長 今の時点で改めて騒音測定を行う考えは持ち合わせておりませんでした。委員からの御提言ですので、この件については国とも意見交換をしてみたいと考えております。

○具志孝助委員 私は、防衛施策に対しては理解を持っておりますが、騒音はまた別ですから民政安定事業も並行してやっていくことが大事だと思っておりますし、そういう問題が惹起しているという認識を持って、嘉手納飛行場や普天間飛行場だけではなく那覇空港においてもその必要が出てきておりますので、防音対策事業を改めて那覇空港においても新たな課題として取り組んでもらいたいということを強くお願い申し上げます。

○山内末子委員長 仲田弘毅委員。

○仲田弘毅委員 使い勝手がいい、自由度が高いと言われる一括交付金。これは47都道府県で本県だけが適用される財源の一部であります。その獲得のために一生懸命御努力された部長、今回、1613億円の一括交付金が獲得されたわけですが、その一括交付金の獲得と果たす役割について、見解をお伺いします。

○謝花喜一郎企画部長 1613億円の中にはいわゆるハード交付金―沖縄振興公共投資交付金とソフト交付金がございますが、ハード交付金はこれまでの高率補助を前より使いやすいような形で分類したものと御理解いただければと思います。一方でソフト交付金につきましては、これまでも議論がありますように、沖縄県の特殊事情を説明できて沖縄振興に資するということであればほとんどの事業が使えるというものでございますので、まさしく本土とは違うさまざまな沖縄県の特殊事情を国に御理解いただいて、これまでの補助事業でできなかった施策が実現できたものと考えております。

○仲田弘毅委員 企画部の事業は多岐にわたってしまして、大変だなと感じますが、企画部予算約517億7900万円は対前年比で約17億4300万円ほど減額になっていますが、その主な要因は何でしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 減額の主な理由としましては、総合行政情報通信ネットワーク高度化事業、これは市町村の防災無線などに使える事業ですが、工事費の75%を占めている機器製作が平成27年度で完了いたしましたので、その関連で対前年比で約20億円低減化しております。それから、離島航路運航安定化支援事業、これは船舶の建造または購入支援ですが、これにつきましても座間味航路が75%程度終わったということがございまして、10億円ほど減っ

たということです。それ以外にももろもろ伸びているものがございまして、プラスマイナス17億4000万円になっているということでございます。

○仲田弘毅委員 一括交付金1613億円は806億円がソフト交付金、807億円がハード交付金で、その両方を合わせての金額だと思いますが、平成27年度の補正で4.7億円が補完されましたので例年と同額の一括交付金ということで理解してよろしいですか。

○謝花喜一郎企画部長 今の補正の額につきましてはハード事業ではないかと思いますが、そこまでは把握できておりません。

○仲田弘毅委員 大体1600億円ぐらいのソフトとハードの一括交付金があったと理解しておきます。内閣府の担当と話しますと、沖縄県の一括交付金、その他の予算も含めてそうなのですが、やはり繰越額と不用額が大きいということに対する相当な抵抗感のようなものを持っていました。きちんと予算を組んでも、そのこと自体が結果的に県民に対する行政サービスを滞らせるのではないかという指摘もありますが、企画部としてその方面の取り組みについてはいかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 やはりせつかくいただいた予算ですので、いかに不用額を圧縮し、また繰り越しを少なくするかということとは大きな課題だと思っております。こういったことから不用額、繰越額の圧縮に努めてきたところでして、平成24年、平成25年、平成26年と年度を追うごとに、両者低減化されてきていると思っております。平成27年度についても昨年度より圧縮できるよう、今もぎりぎりまで取り組んでいるところでございます。

○仲田弘毅委員 議案説明会でいただいた資料3の平成28年度当初予算（案）説明資料に基づいて質疑を行います。

まずは、11ページの離島空路確保対策事業費ですが、その内容について御説明お願いできますか。

○新城和久交通政策課班長 離島空路確保対策事業の内容につきましては、離島航空路の確保、維持を図るために、国と協調しまして航空機購入補助、また赤字路線に対して国及び関係市町村と協調しまして運航費に伴う補助を行っております。平成28年度予算に計上しております予算額は、航空機補助2機分で約19億4000万円、それから運航費補助3路線分で約9700万円、トータル20億3654万円を計上しているところでございます。

○仲田弘毅委員 現在、補助している飛行機はどのような機種が使われていますか。

○新城和久交通政策課班長 平成28年度予算で計上しております2機分は、補助対象企業としてRACの2機を予定しておりますが、機種としましてはカナダのボンバルディア社のDHC-Q400型で、50人乗りとなっております。

○仲田弘毅委員 従来は39名乗りでしたよね。50名乗りということですから、それだけ運べる人数がふえたということですから、おのずから航空貨物もふえるということではよろしいでしょうか。

○新城和久交通政策課班長 先ほど申し上げましたDHC-Q400型は特注型といいますか、貨物室を大きくしましたカーゴ・コンビという機種になります。委員御指摘のとおり、旅客は39人から11名ふえた50人、貨物室につきましては現状の約2.5倍の貨物スペースとなっております。

○仲田弘毅委員 総務企画委員会で南北大東島あるいは本土の群馬県のいろいろな施設を視察してきたわけですが、南大東島に行ったときにこういった話がありました。妊婦が飛行機で沖縄本島の病院にお産に行くときは、1カ月前でなければ飛行機に乗れないと。そしてお産が済んで1カ月後にしか飛行機に乗れない。これは母子の健康保全のためこうなっていると。沖縄本島であればその日にでも病院に行けるわけです。南北大東島の皆さん、ほかの離島の皆さんは丸2カ月間も生活様式が変わり、経費もかかるということなのです。ですから、そういった面の一括交付金等を使った取り組みについて、ぜひ頑張ってくださいと思いますが、いかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 各離島市町村においていろいろな課題があり、特に基幹病院のない小規模離島から沖縄本島に来たときに、移動の費用もさることながら、やはり長期間の滞在費用も負担になっているということも聞いております。そういったことから、各自自治体において何らかの支援策として一括交付金を活用したいということも伺っておりますが、市町村からこういった具体的な御相談があれば我々としてもしっかり話を聞いて、可能な支援は考えたいと思っております。

○仲田弘毅委員 宮古島、石垣島に飛んでいたスカイマーク株式会社―スカイマークが、残念ながらこの航空路線から撤退したということですが、他の路線に対して影響はございませんか。

○謝花喜一郎企画部長 スカイマーク自体が那覇―石垣、那覇―宮古路線だけだったということで、他の路線への影響は伺っておりません。ただ宮古地域

において、スカイマーク撤退後、搭乗券が購入しづらくなったという話は聞いておりましたので、これにつきましては、J T AとA N Aに対して、県からも申し入れを行ったところです。その結果、1日の往復便数を両会社においてもふやしていただいた経緯がございます。

○仲田弘毅委員 もう一点、離島航路運航安定化支援事業について。これはもちろん船と飛行機の違いではありますが、やはり離島苦の皆さんのための大きな補助事業だと考えております。これは本会議の一般質問でも行いましたが、うるま市の63自治会の中でも津堅島しか離島がないわけです。そこにはフェリーと高速艇が就航していますが、平成33年度の更新時期に合う船はフェリーということですが、そのフェリーはまだ健在で十分対応できるという話でありまして、今一番老朽化が指摘されているのは高速艇なのです。その高速艇への前倒しの更新方法がありますか。

○謝花喜一郎企画部長 委員のおっしゃるように、フェリーくがにが船歴7年7カ月で、高速船が18年3カ月となっております。ただ本会議でも答弁させていただきまして、人だけではなく物も重要だということで、両者が併存している場合には貨客船を優先するという形で対応させていただいて、優先的に建造を支援するという形で計画に載せているところです。御質疑の高速船につきましては、協議会の中において、中間評価もございますので、全体的に議論の上、検討していきたいと考えております。

○仲田弘毅委員 この高速艇は約15分で津堅港と平敷屋港を往復するわけですが、夜は島に停泊しているわけです。この理由は、600名弱の島の皆さんがしっかり津堅島で生活を送っていますので、そこで急病人が発生したときに県立中部病院へ搬送するための待機ということでありまして、この高速艇が動かないということになると島の医療関係にも大きなダメージが出ると思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

次に、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業について。これは一括交付金が充当されていると思うのですが、船賃について、島の人たちはどの程度の負担軽減につながっていますか。

○謝花喜一郎企画部長 津堅島のことだと思いますが、フェリーで低減前1090円、低減後400円ということで、割引率は63.3%となっております。高速船は低減前1350円、低減後660円ということで、51.1%の

低減になっております。

○仲田弘毅委員 現在の沖縄県の人口の動向はいかがでしょうか。新聞報道では143万人を達成したということですが。

○謝花喜一郎企画部長 平成28年2月25日に発表されました国勢調査、これは速報版で確定ではございませんが143万4138人ということで、前回国勢調査の平成22年と比較しまして4万1320人、3.0%増加しているということでございます。

○仲田弘毅委員 うるま市も2市2町が合併して昨年10周年を迎えましたが、人口はふえているのです。現在12万1000人ほどになっておりますが、残念ながら都市地域の周辺、特に与勝地域の旧離島だった地域はどんどん人口が減っています。津堅島、浜比嘉島、平安座島、宮城島、伊計島の5つの離島があったのですが、今、津堅島以外は橋がかかっています。僻地ではありますが、離島ではなくなりました。しかし橋がかかって便利になったから人口がふえるのではないかという理論は、今回その類いではなかったということが実証されているわけです。その意味においても、人口をふやすためのあらゆる計画も企画部の範疇だと聞いておりますので、そういった地域についてはどのような考え方を持っていますか。

○謝花喜一郎企画部長 橋で結ばれたから即人口がふえるということではないということは、やはり委員御指摘の部分があると思います。今回の国勢調査を見ましても、離島地域を中心に、一部ふえているところもありますが、ほとんどの小規模離島は人口が減っているということを認識しておりますので、それについては県土の均衡ある発展の観点からも、離島地域の人口を今後いかにふやしていくか。これは社会増も含めたさまざまな取り組みを行っていかねばならないものと考えております。

○仲田弘毅委員 本会議の一般質問でT P Pに関連して、基幹産業であるサトウキビとそれに準ずる小規模離島地域におけるメイン産業といわれる畜産業、この両方の衰退は沖縄県の離島振興を相当圧迫していくという話をさせていただきましたが、その地域に、ある意味では日本国の国境をしっかりと守っていただいています。ですから、小規模離島地域の現場の皆さんの定住政策にしっかりと予算を充当して、その地域で快適な生活が送れるような体制づくりを頑張ってください。この2つの畜産業とサトウキビ産業がなければ、まず教育ができません。教育ができなければ、そこに人間が住めなくなっていま

す。換金作物であるサトウキビがあるから、今、波照間島、与那国島で生活をし、なおかつ子供たちを本島あるいは本土の最高学府まで出すことができる。そういった考え方からいきますと、やはり人口が少ない、多いではなく、小さな離島でもしっかりと目をかけていくことが必要だと考えていますので、よろしく願いいたします。

○山内末子委員長 花城大輔委員。

○花城大輔委員 沖縄振興特別推進交付金は次年度も今年度と同額の予算がついておりますが、今年度の執行状況を教えてください。

○宮城力市町村課長 平成27年度の予算額は、当初予算312億円に11月補正予算6億円を追加した318億円となっております。4月、5月、6月、10月と交付決定を踏まえて、12月の補正後に318億円満額の交付の決定をしている状況です。

○花城大輔委員 どのような工夫をなされてそのような結果になったのでしょうか。

○宮城力市町村課長 平成25年度、平成26年度と不用額が10億円程度生じたので、その不用額の圧縮のために早い段階から過不足調べを実施しております。配分額を使い切れない市町村が生じた場合、これを早目に吸い上げて、逆に足りないという市町村に流用しております。これを7月、10月、12月、トータルで30億円程度を流用したところ です。

○花城大輔委員 7月、10月、12月に実際に見込み額を確認して、不用額が出そうなところがあった場合は振り分けるといふことですね。一番最後の12月までに、もし予算に枠があれば、出せば通るといふことでいいのですか。

○宮城力市町村課長 流用する場合であっても3月までに事業が完了する、つまり繰り越しをしない、あるいは不用が生じないという事業計画のもとに、事業内容を確認して流用しております。12月後も若干不用が出そうという市町村がありますので、これについては、例えば基金の積み立てが不足している団体、そのあたりに流用しようかといふことで調整を進めております。

○花城大輔委員 次年度も市町村の申し込み状況によっては、補正予算がつく可能性もありますか。

○宮城力市町村課長 一括交付金806億円の県と市町村間の配分は、年度の始まる前に知事と41市町村で構成される会議において決定しまして、平成28年度も312億円配分されることとなっております。今回、平成27年度の11月補正で6億円増となったのは、県分で使い切れないという事情があつて補正増となつ

ておりますので、現在のところ補正は未定ということ です。

○花城大輔委員 続いて、沖縄県公共交通運転手確保支援事業ですが、今度の予算でバス・タクシーでそれぞれどれぐらいのドライバーをふやす予定でしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 バスで20人、タクシーで120人でございます。

○花城大輔委員 この予定が達成された場合には、バス・タクシー業界の満足度は達成されるのでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 全体的な話をさせていただきますが、現時点で路線バスの運転手が1031人、タクシーが7348人でございます。1台当たり必要な運転者数の算出は、路線バスで1.8、タクシーで2.4を車両数に掛けまして、路線バスで1217名、タクシーで8743名必要だろうと考えております。そういった中で、そのうちの1割を女性、3割を若年層と換算しまして、その算出した結果がただいま申し上げた数字でございます。この件につきましては業界とも情報交換、意見交換をしながら、彼らの意見も踏まえて、そういった数字を出したところでございます。

○花城大輔委員 若年層と女性というようにわざわざ明記されているわけですが、先ほどの答弁の中でたしか40歳以内という文言も入っていたと思うのですが、これは制限があるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 40歳未満ということで考えています。

○花城大輔委員 ある会社を通して免許を取得したが、その場合、その会社において就労義務がないという話も聞いているのですが、その部分と、この予算について企業の負担があるのかどうかをお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 まず事業期間は4月1日から翌年の2月末日までと考えておりますが、少なくともその期間までは雇用が継続していることを前提としたいと考えております。それから、企業の負担ということについては、今まさしく事業者と意見交換をしているところでございます。事業者からは場合によっては免許取得をしようとする方の負担についても提案として出ていますが、この部分についてはまだ調整しているところでございます。

○花城大輔委員 女性をとすることは大賛成ですが、40歳というのは早くないかなという思いもありますので、先ほど當間委員からもありましたが、給料が多いとは言えない業界の中で、ここで働きたいと言っ

てくれる人がいればそれもありなのかと思いたすので、検討いただければと思いたす。

次に、沖縄離島体験交流促進事業について、どのような事業であるか説明をお願いします。

○田中克尚地域・離島課長 まず事業全体の概要ですが、今年度までは同事業名で沖縄本島の児童を離島に派遣して、その島での民泊や体験プログラムを体験するというようなものを実施しておりました。それに加えて来年度からは、別の事業であったのですが、離島に住んでいる子供たちも本島を経由して、またさらに別の離島を見てもらう、島の魅力再発見推進事業という名前で行っていた事業を統合して、いわゆる本島版と離島版という形で事業を展開する予定でございます。お尋ねの本島から離島へという観点で申しますと、来年度は19の離島に対して派遣する予定でございます。人数としては3800名程度の規模になると考えております。

○花城大輔委員 文言にこだわるようで申しわけないのですが、離島の重要性の認識を深めるといことは、どのようなことを求めているのでしょうか。

○田中克尚地域・離島課長 私たちのそもそもの課題としては、沖縄21世紀ビジョンにも掲げておりますように、離島振興が沖縄県の振興上大切だということで、なかなか沖縄本島の方々が離島を深く知っていないという現状があり、やはりまず知ってもらうことが一番なのではないかという問題意識がございます。そうした中で、実際に行ってもらって、離島の魅力や特殊性などにまず気づいてもらう、認識を深めるとい意味で使っております。

○花城大輔委員 最後に、重粒子線について。新年度はどの辺に、この事業予算が入っているのでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 平成28年度当初予算に重粒子線の予算は計上してございません。

○花城大輔委員 一般質問でも採算性について非常に熱く議論していたような気もするのですが、これはニュートラルの状態のままなのでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 おっしゃるとおりでございます。

○花城大輔委員 重粒子線にかわる何か別のものを改めて検討しているということはあるですか。

○謝花喜一郎企画部長 重粒子線治療施設について、健全な運営ができるかどうか、集患や人材育成などさまざまな観点からきめ細かく調査・検討しております。その観点で今調査・検討を行っているということで、それ以外の装置等について検討していると

いうことではございません。

○花城大輔委員 期待している方も多い中で、事業採算性にのっとって実行していくという答弁を聞いて、いろいろなことを考えている方がいるので、ぜひ期待したいと思いたす。

○山内末子委員長 以上で、企画部長、会計管理者、監査委員事務局長、人事委員会事務局長及び議会事務局長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)

○山内末子委員長 再開いたします。

次に、予算調査報告書記載内容等について御協議をお願いいたします。

まず初めに、要調査事項を提起しようとする委員から、改めて提起する理由の御説明をお願いいたします。

具志孝助委員。

○具志孝助委員 昨日、知事公室長に対する質疑の中で、代執行訴訟に対することでありますけれども、和解案については同意をして、その作業が進んでいるけれども、この和解については今上がっている訴訟についてのみであって、その後も訴訟を提起していく予定であるというような内容の発言がありました。これは、本件の解決に向けて和解を提案した裁判所あるいは当事者である国と県の間での和解に対する姿勢からすると、いささか疑問を感じるのです。特に和解条項第9項については、判決に同意し、判決の趣旨に沿った形で双方が最大の努力をやっていくと。こういうようなことになっているけれども、そのような条項に対してもいささか問題があるのではないかと思いますので、ここは改めてこの機会に知事の見解をただしておきたいと思っております。

○山内末子委員長 以上で、要調査事項を提起しようとする委員の説明は終わりました。

次に、予算特別委員会における調査の必要性及び整理等について、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、要調査事項の提起に対する反対意見の有無について確認を行った。)

○山内末子委員長 再開いたします。

次に、要調査事項として報告することについて反対の意見がありましたら、挙手の上、御発言をお願いいたします。

比嘉瑞己委員。

○**比嘉瑞己委員** 裁判所から提案があった代執行訴訟和解案の受け入れについての知事への総括質疑ですが、この事柄はそもそも議決事項ではありません。また、本会議においても知事がしっかりと議会に対して報告がなされており、各会派から緊急質問も行われ、知事からもしっかりとした答弁を聞きました。また、この委員会でも同じ中身で質疑がされておりますので、既に審議は尽くされており、知事への総括質疑は必要ないという立場です。

○**山内末子委員長** ほかに意見はありませんか。

照屋大河委員。

○**照屋大河委員** 同様の理由で、私たちもこの件について総括質疑にはなじまないし、必要はないと思います。

○**山内末子委員長** ほかに意見はありませんか。

(「意見なし」と呼ぶ者あり)

○**山内末子委員長** 意見なしと認めます。

以上で、要調査事項として報告することへの反対意見の表明を終結いたします。

次に、特記事項について御提案がありましたら、挙手の上、御発言をお願いいたします。

提案はありませんか。

(「提案なし」と呼ぶ者あり)

○**山内末子委員長** 提案なしと認めます。

以上で、特記事項の提案を終結いたします。

次に、お諮りいたします。

これまでの調査における質疑・答弁の主な内容を含む予算調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)

○**山内末子委員長** 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。

次回は、3月18日 金曜日 午前10時から委員会を開きます。

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。

午後3時10分散会

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 山 内 末 子

