

開会の日時、場所

年月日 令和2年3月10日（火曜日）
開 会 午前10時2分
散 会 午後3時43分
場 所 第4委員会室

本日の委員会に付した事件

- 1 甲第1号議案 令和2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

出席委員

委員長	渡久地	修君			
副委員長	新垣	光栄君			
委員	花城	大輔君	又吉	清義君	
	中川	京貴君	仲田	弘毅君	
	宮城	一郎君	当山	勝利君	
	仲宗根	悟君	玉城	満君	
	比嘉	瑞己君	上原	章君	
	當間	盛夫君			

説明のため出席した者の職、氏名

企画部長	宮城	力君
企画振興統括監	宮城	嗣吉君
企画部参事	宮平	尚君
企画調整課副参事	武村	幹夫君
企画調整課副参事	島津	典子さん
交通政策課長	宮城	優君
交通政策課長	寺本	美幸さん
公共交通推進室長		
交通政策課副参事	大嶺	寛君
科学技術振興課長	屋比久	義君
総合情報政策課長	砂川	健君
地域・離島課長	糸数	勝君
市町村課副参事	金城	康司君
会計管理者	伊川	秀樹君
会計課長	比嘉	千乃さん
監査委員事務局長	安慶名	均君
人事委員会事務局長	池田	克紀君
議会事務局長	平田	善則君

○渡久地修委員長 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議案の調査について」に係る甲第1号議案の調査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、企画部長から関係予算議案の概要説明を聴取し、その後、関係部局予算議案を調査いたします。

なお、各種委員会等事務局長の説明は割愛いたしますので、あらかじめ御了承願います。

それでは、企画部長から企画部関係予算の概要の説明を求めます。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 令和2年度企画部の当初予算概要について説明させていただきます。

それでは、企画部の令和2年度歳入歳出予算の概要について、ただいま通知しました令和2年度当初予算説明資料（企画部）抜粋版に基づき説明いたします。通知をタップし、資料を御覧ください。

資料の1ページをお願いいたします。

企画部所管の一般会計歳出予算額は428億5524万2000円で、前年度と比較して22億3164万4000円、5.5%の増となっております。

2ページをお願いいたします。

企画部の歳入予算の概要について説明いたします。表の一番下、合計欄を御覧ください。

歳入は県全体7514億400万円のうち、企画部所管の歳入予算額は348億9648万5000円で、前年度当初予算と比べ11億1669万2000円、3.3%の増となっております。主な要因は（款）県債における地域総合整備資金貸付事業費15億円の純増となります。

次に、企画部所管の一般会計歳入予算の主なものについて款ごとに説明いたします。

9の使用料及び手数料は、主に沖縄県県土保全条例に基づく申請手数料、地籍図等の閲覧交付手数料などがあります。

10の国庫支出金は、主に沖縄振興特別推進交付金

の国庫補助金、それから国勢調査費の委託金などがあります。

11の財産収入は、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などがあります。

12の寄附金は、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の繰入金は、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などがあります。

15の諸収入は、主に地域総合整備資金貸付金の元利収入などがあります。

16の県債は、主に地域総合整備資金貸付事業となります。

以上が、企画部所管一般会計歳入予算の概要となります。

3ページをお願いいたします。

企画部の歳出予算の概要について御説明いたします。

企画部の予算は全て、2の総務費に計上されております。

726億3024万8000円のうち、企画部所管の歳出予算額は、冒頭に申し上げたとおり428億5524万2000円となります。

4ページをお願いいたします。

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いたします。

(項) 総務管理費の(目) 諸費99億6128万8000円のうち、企画部所管分は10億2822万9000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7148万1000円、6.5%の減となっております。

(項) 企画費の(目) 企画総務費は24億2794万9000円で、これは主に職員費、電子自治体推進事業費であり、前年度に比べ6775万7000円、2.9%の増となっております。

(目) 計画調査費は130億3623万3000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28億647万5000円、27.4%の増となっております。

5ページをお願いいたします。

(項) 市町村振興費の(目) 市町村連絡調整費3億7493万5000円は、職員費及び市町村事務指導費であり、前年度に比べ2238万5000円、6.3%の増となっております。

(目) 自治振興費6億6558万4000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769万円、1.2%の増となっております。

(目) 沖縄振興特別推進交付金234億5645万9000円は、主に沖縄振興特別推進交付金であります。前年度に比べ10億24万7000円、4.1%の減となっております。

(項) 選挙費の(目) 選挙管理委員会費3898万5000円、(目) 選挙啓発費715万6000円、(目) 県議会議員選挙費6億1378万4000円は、職員費及び選挙の管理執行に要する経費であります。

(項) 選挙費は前年度に比べ1億5423万5000円、18.9%の減となっております。

(項) 統計調査費の(目) 統計調査総務費3億6026万円、(目) 人口社会経済統計費8億4566万8000円は、職員費及び諸統計調査に要する経費であります。

(項) 統計調査費は前年度に比べ5億5330万円、84.8%の増となっております。

以上で、企画部所管の一般会計歳入歳出予算の概要説明を終わります。

御審査のほど、よろしくお願い申し上げます。

○渡久地修委員長 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。

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議案でありますので、十分御留意願います。

なお、要調査事項の提起の方法及びその取扱いについては、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。

また、質疑に際しては、引用する予算資料の名称、ページ、番号及び事業名等をあらかじめ告げた上で、説明資料の該当ページをタブレットの通知機能により委員自ら通知し、質疑を行うようお願いいたします。

さらに、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にしたいと思いますので、委員及び執行部の皆さんの御協力をよろしくお願いいたします。

なお、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。

質疑及び答弁に当たっては、その都度、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。

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。

宮城一郎委員。

○宮城一郎委員 おはようございます。よろしくお願ひします。

2番手の当山委員が、時間しっかりちゃんとやってくださいよとおっしゃっていましたので、たっぷりやらせていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

まず、発信させていただいた資料のですね、65ページ29番の大学院大学発展促進事業というところなんですけれども、説明にある故シドニー・ブレナー博士の顕彰に要する経費ということで、これ、令和元年度に補正予算で胸像ですとかそういったものが通っていた記憶があるんですが、令和2年度にも引き続きこれに関する事業があるのか、あるいはまた今後永続的に続いていくものなのかどうかということをお聞かせください。

○屋比久義科学技術振興課長 お答えいたします。

大学院大学発展促進事業でございますが、企画部ではO I S Tを核とした知的・産業クラスターの形成を促進するため、O I S Tとの連携事業を実施しているものでございます。具体的にはO I S Tが実施する起業家の育成プログラムを支援しているほか、沖縄科学技術大学院大学発展促進県民会議を通じまして、科学技術への理解促進、次世代の科学技術人材の育成を図るO I S Tの活動を支援しております。委員御指摘の昨年9月に補正を行った事業でございますが、故シドニー・ブレナー博士の顕彰事業についてでございます。令和元年度は銅像の製作等に係る経費等を措置しておりまして、令和2年度につきましては顕彰式典等に係る経費を計上させていただいております。

以上です。

○宮城一郎委員 じゃあ、もう令和2年度でこの顕彰事業は終わりにするというふうにお考えいいでしょうか。

○屋比久義科学技術振興課長 そのとおりでございます。

○宮城一郎委員 ありがとうございます。

去年、この補正の際に、補正の審査が終わった後ですかね、総務企画委員会でもこの科学技術大学院大学、視察に行かせていただきました。当時視察した内容のですね、非常に優秀な人材ですとか研究成果とかを目の当たりに見させていただいて感激したんですけども、一方で、この人材とか研究成果がですね、あんまり沖縄に残らずに外に羽ばたいていっちゃっているというイメージを受けております。大学側の説明によると、県からの投資額に比例してと

いうふうな言い方がありまして、いわゆる国庫で進められている部分が大変多くあると思うんですけども、沖縄県からの投資の比率をちょっと増やせばですね、この研究成果とかも、沖縄の企業に買っただいて沖縄が先進的になっていくとか、人材も沖縄にとどまっていくとかいうふうな考え方にならないかなあというふうにお思ひはいるんですが、そういう取組がこれまで沖縄県のほうでなされてきたのかどうかということをお聞かせください。

○屋比久義科学技術振興課長 委員御指摘の件でございますが、沖縄県ではO I S Tの研究者と、県内の企業あるいは琉球大学、あるいは沖縄高専等との連携した共同研究事業というものもこれまで支援しているところでございます。またO I S Tは、委員御承知のとおり外国人の研究者あるいは外国人の学生さんの数が、ウェートがかなり高いということもあります。恐らく、そういう方々をどうやって沖縄の地に根づかすかということだと思います。その一方で、O I S Tのほうでは研究開発型のビジネスアイデアや技術を持った研究者を世界中から公募いたしておりまして、沖縄県内での起業につなげるため、起業家育成プログラムというものを実施しております。これは沖縄県の補助を活用して実施しているものでございます。ちなみに、平成30年度はアメリカ人の研究者を代表とする企業を選別しまして支援をいたしております。今、県内で起業をしております、事業を展開しているところでございます。令和元年度につきましては、シークワサーやゴーヤーなどの搾りかすといひましようか、農作物残渣を原料にして水不足地域の農業用土壌の保水性を高める技術の製品化及び起業に向けて取り組んでおります。これにつきましては、例えば、農業用地の赤土が海に流れ出ないような機能も持っているのではないかとといった面で、県内のそういった研究をしている企業さんとも意見交換が、今進められているところでございます。なお、令和2年度のO I S Tにおける公募状況としましても、アメリカ、カナダ、ロシア等々から27件の応募を受けていると聞いておりまして、O I S Tでは2件程度採択をしていると聞いております。

沖縄県としてもこのようなプログラムの補助等を通じまして、O I S Tの取組が沖縄振興につながるよう積極的に支援してまいりたいと考えているところでございます。

以上です。

○宮城一郎委員 ありがとうございます。

私の不勉強で、そういうのがあるということをしうれしく思います。これ、企画部として何か事業名として存在しているのでしょうか。大体予算規模は幾らぐらいかというところがあったら、これも併せて教えていただけたらと思います。

○屋比久義科学技術振興課長 この事業につきましては、起業化促進事業といたしまして、補助金として1900万円を予算計上させていただいております。

以上です。

○宮城一郎委員 ありがとうございます。

では、次の質問です。同じく14ページの26番ですかね。鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業。その中で特に鉄軌道の部分についてなんですけれども、鉄軌道の導入に向けた諸課題の検討状況ですね。先日、もう本当につい最近なんですけど、新聞でも費用便益比が向上したとかというところがあったんですけれども、その部分に絡んで諸課題の検討状況を教えていただけたらと思います。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

国から、鉄軌道導入に当たりましての諸課題として2つ示されております。1つが厳しい事業採算性。もう一つは費用便益比一事業化を行う上で重要となる費用便益比が1を下回っているということが課題として示されておりました。

事業採算性に関しましては、こういった鉄軌道を沖縄に導入する場合には特例制度が必要であるということで、8月に国に対し、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の要望をさせていただいたところでございます。

費用便益比については、平成30年度からこれまで様々な観点から検討させていただきました。その結果、合理的な手法を検討し、様々な前提条件を組み合わせた複数のケースについて試算を行ったところでございます。この結果、いずれのケースにおいても便益の大幅な向上が図られ、ケースによっては費用便益比が1を超えることを確認したところでございます。

以上です。

○宮城一郎委員 今、おっしゃられた費用便益比が向上した、様々な要素でというふうにおっしゃっていたんですけど、御紹介いただける部分で構わないので、ちょっと詳しく教えていただけたらと思います。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 構想段階に我々が検討しました費用便益比は、0.4から0.6ぐ

らいとかなり低い状況でございました。その後、様々な観点から検討させていただきましたが、主な要因として、本県の2030年時点の人口予測値というものを設定するんですが—これは国立社会保障・人口問題研究所というところが予測値を発表します。構想段階では、平成22年の国勢調査を基に、この人口研のほうで公表したデータを用いて検討を行っていましたが、その後平成27年の国調を受けて、人口問題研究所のほうで平成30年に新しい予測値を出しております。この予測値に関してなんですが、沖縄県については人口が伸びているということがございまして、当初の平成22年の国調を基に出していた予測値に対して5%増ということで、全体的な絶対量が増えたというところが1点でございます。

また、続いて観光客数についてですが、前提条件については構想段階検討の最初のスタートの段階、平成26年に目標値を設定させていただいております。そのときにはその間の伸びを踏まえてですね、2030年度の入域観光客数を当時は1000万人という設定をさせていただいているんですが、ただ、当然御承知のとおり昨年それは達成したというところがございまして、我々としましては過去の10年間または20年間のトレンドを踏まえまして、今回新たに2030年の観光客数について1400万人と1350万人という2つを設定で検討させていただいたというところでございます。

今度はずいぶん、もう一つが一番大きい理由になりますけれども、構想段階では当然県民の方々、観光客の方々、一般の方々が自家用車を利用する、鉄道を利用する、また観光客の方もレンタカー利用する、鉄道利用するというような形で、一般の方々を対象とした予測を行っていたんですが、今回新たに—当然その鉄道に多くの方々がシフトするということは、道路容量が空きます。その分、実際に今走っている貨物車についても、当然時間短縮が図られて便益が出るということで、これはマニュアルにも書いてありますけれども、そういった手法を検討してもよいことにはなっております。これを用いて貨物車の便益も今回新たに検討させていただいたというところでございます。今回それを追加したことによって、一定程度の向上が図られたというところでございます。

もう一つはですね、道路混雑、道路側の時間短縮便益を検討する際なんですが、道路の時間の平均値から鉄道にシフトした場合にどれだけ速度が上がるかということの差でもって時間短縮というものを計

算するんですが、一般的には日平均という形で、夜も昼もひっくるめた平均値を活用してその差でもって見ていくというのが一般的な手法なんですけど、沖縄の場合は当然、鉄道利用者というのは、朝夕の通勤、帰宅、通学の時間帯に多く利用されるということで、その朝の時間帯に多く利用して、道路側にとってもその分大きな時間の短縮効果が図られるだろうということで、そこをですね、詳細に確認をする形で精緻化を図ったというところでございます。これによって、一定程度の便益の向上が図られたというところでございます。

以上でございます。

○宮城一郎委員 ありがとうございます。

聞いた中で、入城観光客についてですね、右肩上がりを想定されているようなんですけど、昨今の現状を考えれば、少し注意しなきゃいけない点もあるのかなというふうに思います。

ただ、貨物車の便益というんですか、物流への経済効果というところが新たに要素として加わったという点で、なるほどというふうに考えています。この費用便益が1を超える可能性が出てきたわけですけども、この後の実現に向けてのステージというんですか、タイムテーブルといいますか、どのように考えていらっしゃるのか、導入に向けてのですね、教えてください。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 今、委員がおっしゃったようにですね、観光客数も含めて、そういった我々が今回設定した前提条件について、これから一つ一つ確認していくことがやはり重要だと思っております。このため、今後我々としてしましては、今回検討しました検討手法、前提条件等について国としっかり確認を行っていくということと併せて、県においては学識経験者による委員会を開催しまして、専門的観点からしっかり検証を行っていきたいと考えております。

また、一方ですね、やはりこういった手法を用いて、大幅な便益の向上が図られたということは、やはり意味があるものというふうに我々としては考えておりますので、この結果を基に、鉄軌道導入に向けた国との具体的議論をしっかり進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○宮城一郎委員 ありがとうございます。以上です。

○渡久地修委員長 当山勝利委員。

○当山勝利委員 よろしく申し上げます。

企画部さん、総じてちょっとまずお伺いしますけれども、企画部として次年度21億円の増と。その中で見てみると、企画費の中の計画調査費が約28億円ですかね、増になっているということなんですけど、まずその主な要因について御説明ください。

○宮城嗣吉企画振興統括監 22億円ほど伸びている主な要因ですけれども、企画部のほうではですね、各施策の中でも離島の産業振興及び定住条件の整備について、沖縄振興の柱として切れ目のない施策の推進が不可欠であるということで重点的に配分したところでございます。増額となった主な事業としましては、大東の光ケーブル工事の本格化に伴うもので約14億円の増。それから、離島航路安定化支援、離島航路の船の購入補助、それから買取り、建造支援ですけど、これが3億6200万円ほどの増ということで、主にそういったものが増になったところでございます。

以上です。

○当山勝利委員 増えている中でですね、いつも私が気にかけているのは科学技術振興費なんですけど、まずこの科学技術振興費なんですけど、平成29年度から次年度の予算額についてお伺いします。

○宮城嗣吉企画振興統括監 科学技術振興費の推移でいきますと、29年度が16億3000万円、30年度が9億3300万円、令和元年度が9億3700万円、令和2年度が7億500万円と、令和2年度につきましては対前年度2億3100万円ほどの減ではございますけれども、一番多かった29年度と比べますと半分程度になっているところでございます。

○当山勝利委員 平成29年度が16億円余、次年度が7億円ということで、もう半分以下に減らされていると。これは一括交付金の減によってその影響が出ているというのは重々分かってはいるんですけども、ただ、この科学技術振興費というのは、沖縄科学技術振興ロードマップの中でも屋台骨みたいなところを担っているのかなというのがありまして、このロードマップというのは21世紀ビジョンに基づいてつくられたもので、令和3年度までを目標としているわけですね。そういう中であって、令和2年度、令和3年度であと2年間しかない中で予算がこれだけ減らされるということは一このロードマップ自体、本当に沖縄の施策としてやっていく、また、ひいてはそれが21世紀ビジョンの一角を担っているわけですから、その成果につながるのかというのがありますけど、そこら辺はどのようにお考えでしょう。

○屋比久義科学技術振興課長 お答えいたします。

科学技術振興課におきまして研究支援等を行っていた個別の研究プロジェクトにつきましては、令和元年度でもって終了する委託事業が4件、補助事業が2件ございます。令和2年度は、先ほど統括監のほうから部の予算の方針の説明をいただいたところでございますが、令和2年度は科学技術振興課といたしましては、大学等の研究者からの評価が高く、幅広く産学共同研究等への波及効果が期待される事業を中心に、予算の編成に取り組んだものでございます。また、各事業の執行に当たりましては、研究開発状況等の精査や、必要に応じた内容等の見直しを行うほか、成果が早期に発現することが期待される研究への重点化を行うことなどとしております。委員も御指摘のとおり、令和2年度の予算編成に当たりましては、沖縄21世紀ビジョン基本計画の期間が令和3年度で終期を迎えることから、これも考慮した上で、新たな事業立ち上げ等を検討していきたいと考えております。その上で、令和2年度は、2年以内の短期間で研究成果を上げこれを次につなげていくことを重視した基礎的、技術的な研究開発を支援していくこととしておりまして、厳しい予算ではありますが、新規プロジェクトの採択を4件程度予定するなどしまして、限られた財源を効果的、効率的に活用しながら、可能な限り研究開発への影響が小さくなるよう取り組みまして、科学技術を活用した沖縄振興につなげていきたいと考えております。

以上です。

○当山勝利委員 今の答弁で委託料と補助金が減になった理由は分かったんですけども、このロードマップは令和3年度までですけども、科学技術振興という面で見えた場合、継続的にずっとこれは続けられることだと思うんですね。令和3年度でぷっつん切れるっていうわけにもいなくて、それ以降のことも多分次期振計を含めながらつくられていくとは思いますが、そこら辺はどういうふうに進められていく予定ですか。

○屋比久義科学技術振興課長 科学技術振興のこれまでの取組によりまして、例えば研究基盤の構築でありましたり、研究そのものの高度化、あるいは大学発ベンチャー企業の創出支援など、うるま市州崎地区へのライフサイエンス系研究開発型の企業が、私どもが承知してる限り37社の集積が促進されていると理解しております。一方、今年度の総点検の過程で、沖縄県振興審議会、産業振興部会等において、重要性を増した課題等が提示されております。今、

科学技術振興課ではそのようなことを踏まえながら現在、大学とワーキンググループを設置しまして、関係者間で現状や課題認識の共有に努めているところでございます。次期計画で注力すべき分野や展開する取組等については、次年度から始まる新たな振興計画の議論の中で具体的に検討していきたいと考えているところでございます。

以上です。

○当山勝利委員 この今あるロードマップは平成28年度から令和3年度末だったかな、という期間でやられているわけなんですけれども、今次期計画を見ながら次年度も進めていくということなので、じゃあ令和4年度からは、このロードマップが引き続き—どういう形になるか分かりませんが、連続的に行われていくような計画で今進められているということでしょうか。

○屋比久義科学技術振興課長 そのとおりでございます。

○当山勝利委員 分かりました。ぜひですね、そのようにしていただきたいんですが、ただですね、気になるのが、結局一括交付金が減らされたら減る、増えたら増えるというふうに、事実上見えてしまうんですよね。そういうことで安定した、こういう科学技術振興という沖縄の将来、10年、20年先の次の経済をつくる、私はすごく大切な種だと思っているんです、この事業は。この次、令和3年まで一括交付金はありますけれども、その後ですよ。どうなるかというのも含めてですね、ちょっとここら辺はどう臨んでいくのかというのはとても大切だと思うんですけども、いかがでしょう。

○宮城力企画部長 平成24年度に一括交付金が創設されまして、様々な分野で活用して非常に有効なツールだというふうに認識しております。これは県も市町村も、認識は一致していると考えております。新たな沖縄振興計画の在り方にあっては、これら制度についても国のほうで検証を進めることとしておりますし、県にあってはこの新たな制度提言の中で、これら制度をどういうふうにして国に提言していくかということが次年度から始まるわけです。基本的には一括交付金の存続を求めているということになるかと思えます。ただし、その予算の予見性というんですか、計画的な事業の執行を進める上で、一定程度の水準を維持するという観点も必要になりますので、そのあたりで何か工夫ができないかどうか、このあたりも検討したいというふうに考えているところでございます。

○当山勝利委員 一般企業でもですね、もうけが少なくなったら、どうしてもこういうところがどんどん削られていってしまって、将来的に結局次世代のものづくりだったら次のものが作れなくなる、新しいものが作れなくなって、どんどん疲弊していって、売上げが落ちていくというのが一般的なものづくり企業の衰退の原因になっていくわけで、そこで頑張っていて、次に何を作っていくのか、どう掘り起こしていくのかということをしっかりやっていくのは、私はここの予算だと思っていますので、ぜひ予算の確保も含めてですね、一括交付金なのか何なのかも含めてですね、しっかりと取り組んでいただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

次に移ります。電子自治体推進事業費というのが、積算内訳表でいうと19ページにあると思いますが、まずこの事業についてお伺ひします。

○砂川健総合情報政策課長 お答えいたします。

電子自治体推進事業費は、情報通信技術を活用した電子自治体の構築や行政事務の効率化などを行う予算となっております。主な予算事業としましては、職員のパソコンの整備や庁内ネットワークの構築を行うネットワーク整備費、それから共通ファイルサーバーやRPAの整備に活用する全庁共通システム整備費。それから県及び41市町村のインターネット接続ポイントを集約し、高度なセキュリティー対策の環境整備を行う沖縄県情報セキュリティクラウド運用事業等から構成されております。

○当山勝利委員 本会議で質問したときに、RPA化の業務をされるということで、これは企画さんのほうでやられるのかなと思いますけれども、この事業はこちらに含まれていますか。

○砂川健総合情報政策課長 先ほど申しあげました電子自治体推進事業費の中の全庁共通システム整備費の中に含まれております。

○当山勝利委員 ちなみに、その予算は幾らでしょうか。

○砂川健総合情報政策課長 RPAのライセンス及び管理サーバーの賃借料としまして713万2000円となっております。

○当山勝利委員 このRPA化、通勤手当、生活保護費関係費等のRPA化を図るということでしたが、ほかに何かRPA化が図れる業務はありますか。

○砂川健総合情報政策課長 今後、RPAの導入に向けた検討を進めている業務としまして、庁内パソコンの管理業務のため、新規に採用された職員及び臨時的任用職員の利用者情報—これは毎年300件ほど

ございますが、その情報を職員認証用のサーバーに登録する作業を自動化するものですか、それから財務会計システムにおきまして、特に出先機関への出納員の認証用のパスワードを個別にメール送付している業務も毎年59件ほどございますが、この業務自体を自動化するという業務を予定しております。

○当山勝利委員 それで、分かるかどうか分かりませんが、それだけの業務でどれだけの削減ができるというふうにもくろんでいらっしゃるのか、今現時点で分かりますでしょうか。

○砂川健総合情報政策課長 業務削減につきましては、RPAを行う業務の特性により目標が異なるというふうに考えておまして、一律的な目標というのは設定しておりません。ただし、既に稼働している生活保護関係事務は年間708時間、約80%の作業時間の削減。それから通勤手当関係事務におきましては年間86時間、75%の作業時間の削減を見込んでいるところでございます。

○当山勝利委員 ぜひですね、導入された後、実際にどれだけ業務が削減できたのかというのを一昨日も総務部でAIを使って議事録を作ることを全庁的にやりますということをお願いしたんですけども、定量的にどれだけ削減できたのかというのは、導入される皆さんのほうできちんと調査していただきたいと思うんですけども、いかがでしょうか。

○砂川健総合情報政策課長 RPAの導入につきましては、原課の協力を得ながら、削減時間が定量的にどれくらいあったのかという把握に努めてまいりたいと思います。

○当山勝利委員 次に移ります。先ほど一番冒頭に聞きましたけれども、増になっているということで、離島航路運航安定化支援事業、積算内訳書でいうと52ページになるかと思うんですが、それについて、まず事業内容について伺ひます。

○宮城優交通政策課長 離島航路の船舶更新につきましては国、県、それから関係市町村及び航路事業者で構成します沖縄県離島航路確保維持改善協議会におきまして、沖縄県離島航路船舶更新支援計画を策定した上で、平成24年度から令和3年度までの期間内に14航路、15隻を更新対象として実施しているところでありまして、令和2年1月末で9航路10隻の船舶更新が完了したところでございます。

以上です。

○当山勝利委員 あと5隻ということで令和3年までの計画だと思うんですけども、そこら辺の計画見込みと、次年度令和2年度の計画について伺ひま

す。

○宮城優交通政策課長 残る5航路につきましては、まず次年度の令和2年度に粟国航路、多良間航路そして伊江航路に対しまして合計で約23億円。それから最終年度の令和3年度に多良間航路の継続分—これは要するに2年間かけて造るということですが、この継続分。それから津堅航路及び大神航路に対しまして合計で約9億円の補助を行うことを予定しております。

○当山勝利委員 じゃあ順調に計画された15隻は、全て令和3年度で完了するというのでしょうか。

○宮城優交通政策課長 計画どおりに対応できるものと考えております。

○当山勝利委員 分かりました。次に移ります。その中のまた、離島航路補助事業について2億5000万円ほどですかね、増となっている理由について伺います。

○宮城優交通政策課長 離島航路補助事業につきましては、離島住民のライフラインである航路を確保・維持するためということで、欠損額に対しまして、国、市町村と協調で補助を行っているものであります。令和2年度の当初予算は前年度と比較しまして約2億5000万円ほどの増加ということですが、その主な理由が補助対象航路が前年度計画の13航路から2航路増加しまして15航路となったこと。それから伊江航路、渡名喜・久米航路、津堅航路の3航路におきまして、新造船の就航に伴いまして船舶リース料が増加したということが主な理由でございます。

○当山勝利委員 13から15航路に増えたというのは、どこですか。

○宮城優交通政策課長 水納航路と渡嘉敷航路でございます。

○当山勝利委員 これ、まず、本年度というか令和元年度は13航路。15航路になった水納と渡嘉敷ということは、これは令和元年に補助をしなくていいものが、令和2年度は補助しないといけないような状況になったということなんですか。

○宮城優交通政策課長 計画の段階では赤字の対象にはなっていなかった—予定ではなかったんですが、例えば水納航路でいきますと、船員の確保のために30年の2月から起点を水納港から渡久地港に変更したことにより、便数を1便増やしたということで、燃料費などの費用が増加したというのが主な要因でございます。それから、渡嘉敷航路につきましては、船舶の修繕費の費用がかさんだというところでございます。

○当山勝利委員 分かりました。離島も大切で一番最初に御答弁ありましたけど、離島のほうに重点的に配分して、企画部のほうの予算が増になったということでしたので、それはそれで評価したいと思います。

以上です。

○渡久地修委員長 仲宗根悟委員。

○仲宗根悟委員 積算内訳書の64ページ。

地域づくり推進費というのがありますが、まず地域づくり推進事業費、これ4400万円かな。まず、事業の説明をお聞きしたいと思いますので、よろしくをお願いします。

○糸数勝地域・離島課長 お答えします。

この事業は、主に3つの事業で構成されております。中身的には地域づくりの促進支援のほか、地域住民が中心となり地域課題の解決とか地域活性化等を目指した活動を支える費用となっております。

事業でいきますと、1点目にですね、地域づくりイノベーション事業というのがございます。これは地域住民が中心となって取り組んでいる地域づくり活動に対し専門家を導入しまして、これのハンズオン支援を行い、地域のコミュニティーを支える先導的な取組へと発展させ、その定着を促進する事業が1点目です。具体的に言いますと、今年度は宜野座村の松田区の地域内の鍾乳洞を活用したエコツーリズムのメニュー構築など4団体に支援を行っており、補助期間は最大2か年間となっております。またですね、ハンズオン支援は沖縄県地域振興会へ委託しております。

2つ目の事業が、共助・共創型地域づくり事業というのがございます。これは、総務省の制度で地域おこし協力隊というのがありますが、その地域おこし協力隊2名を地域・離島課内に配置しまして、地域づくり活動や人材に関する情報発信をやってもらったり、あるいは県内の市町村にも71名の地域おこし協力隊がいますので、その人を対象とした研修等の企画、実施を行っていただいております。

3点目にはですね、県のほうで地域づくり団体表彰という県知事表彰を設けております。目的としましては、地域の活性化に取り組んだ団体の功績を表彰することによりまして、その活動や団体の認知度、社会的向上、団体のモチベーションを図る取組を行うというような経費です。ちなみに前回の表彰として、K B G 84（小浜島ばあちゃん合唱団）ほか5団体を表彰しております。

以上が、中身となっております。

○仲宗根悟委員 よく分かりました。

今年は宜野座村の取組を進めていくということで、全体でも71の地域おこし協力隊があると。そこで練られているというんですが、宜野座村みたいなケースで、今後地域を定めていって、そういった地域活性化につながるような取組をされていくというようなことでもいいんでしょうか。

○糸数勝地域・離島課長 この取組は、2か年間で想定して行っておりまして、来年度もまた4団体を選定します。市町村への紹介、あるいは地域づくり団体への声かけによって募集をかけて選定しているという状況です。

○仲宗根悟委員 すみません、あと1つ聞かせてください。この地域づくりの単位なんですけど、大きく市町村でくると大きくなると思うんですが、その市町村の中にもいろいろな地域があって、自治体の地域もあれば、いろいろこう団地みたいな地域もあったりするんですが、その対象とするグループというんでしょうかね、そういった枠の決め方というのものもあるんですか。

○糸数勝地域・離島課長 特にこれに規定を設けておりませんが、イメージ的にはですね、字ぐらいの地域でと。あるいは自治体単位、自治会とかですね、そういう感じで募集をしております。

○仲宗根悟委員 分かりました。続いて、じゃあその下のほうの4番目の沖縄・奄美の連携交流促進、この事業の説明をお願いしましょうか。

○糸数勝地域・離島課長 お答えします。

沖縄・奄美連携交流促進事業はですね、沖縄と奄美群島の地理的、自然的、歴史的、文化的なつながり、こういったことを踏まえまして双方の交流促進や、あるいは現在両地域が世界自然遺産登録に向けた取組を進めているということから、それに向けた移動しやすい環境づくりなどを目的に、費用を鹿児島県と折半しまして、両地域を移動する人に対して航空運賃、船賃の低減を行っております。支援する運賃の軽減額と割引率ですが、これは路線ごとに異なっております。航空路の4路線は、2200円から4400円を軽減しております。割引率でいきますと17%から19%となっております。また航路は、大人普通運賃を対象に8航路に対し1420円から2030円を軽減しまして、割引率でいきますと20%から49%となっております。平成30年度の制度の利用者数ですが、航空路が2万496人、航路が5万5362人、合わせて7万5858人が利用しております。

以上であります。

○仲宗根悟委員 これは主に航路の補助なんだ。

○糸数勝地域・離島課長 航空路と航路です。

○仲宗根悟委員 航空路もですね。すみません。

対馬丸の関係で、本島内の小学生、児童を対象に7月の23日でしたっけ、対馬丸の沈没の記念日に慰霊の交流をされている、あれとは全く違う事業ですか。全く違う。はい、よく分かりました。

この推進費の中で、5番目の新しい項目が貸付事業ということで15億円が計上がされているんですが、この事業についての内容の御説明をお願いできませんか。

○糸数勝地域・離島課長 これは地域総合整備資金貸付事業といたしまして、事業内容としましては、活力と魅力ある地域づくりを推進するために、金融機関による貸付けと併せまして民間事業者による地域振興に寄与する事業に対し貸付けを行う、長期無利子の融資を行う、資金面での協力をするということで、次年度はですね、医療法人タピックによる沖縄リハビリテーションセンター病院改築事業、これに対して15億円を貸し付ける予定となっております。

○仲宗根悟委員 丸々15億円を貸し付けるということですか。1番の地域づくり推進事業をやりたいというところの関連ではないわけですか。

○糸数勝地域・離島課長 関係ありません。

○宮城力企画部長 先ほど地域・離島課長から地域振興に資する事業に対して無利子で長期の貸付けを行うということがありましたけれども、いろんな要件がありまして、新規の雇用人数が何名以上とかですね、そういう効果があるものに対して、民間の金融機関と協調して貸し付けるという仕組みになっております。

以上でございます。

○仲宗根悟委員 よく分かりました。

それでは、79ページ。離島活性化の特別事業なんですけれども、私たちも以前、離島の特産品のマーケティング支援事業を拝見させていただきました。非常にいい事業だなということで、離島の事業を行っている方々がグループを組んでこのマーケティング事業でいろいろな効果が生まれているようなんですけれども、これまでの部分と、次年度で予算計上したグループの支援というんでしょうか、これの説明をお願いしたいんですがね。

○糸数勝地域・離島課長 お答えします。

この離島特産品等マーケティング支援事業は、離島の特産品に対しまして、外部専門家を入れた指導等により、例えば商品パッケージや成分表示の改良

などを行う、あるいは各種物産等への経費の支援、そういうことを行うことによりまして、離島特産品の生産拡大と販路の開拓を目的としているということです。

成果としましては、事業を開始したのが平成23年度なんですけど、この23年度から30年度の間、12離島延べ109事業者へ支援を行いました。この間の新規販路開拓の実績としまして、343件の成約を得ております。

また今年度で調査一過去5か年間、26年度から30年度までの補助事業者を対象に行った調査があります。これは28者から回答ありましたが、支援前と直近の年度の売上げの比較をしますと、1者当たり平均で124万円の売上げの増加があったということです。

次年度は何をするかということなんですけど、次年度につきましても引き続き事業を継続しまして、対象としましては宮古島や石垣島の個別事業者5者と与那国島や宮古島の地域連携企業体2者7企業—これ地域連携企業体というのは3者以上で構成してもらっております、これに補助をする予定となっております。

以上です。

○仲宗根悟委員 ありがとうございます。

とてもいい事業だというふうに思っています。ただ、特産品という部類の中で、一時期、特産品じゃないのが混ざったりしていろいろ指導を受けたりもあったようなケースが見受けられていたんですけども、その辺はその辺として改めていただきたい、非常にいい事業ですので続けていただきたいなというふうに思っています。

あと、すみません、お伝えしてなかったんですけど、バス政策でお聞きしたいんですけどよろしいでしょうか。

帰りの17時30分からのバス専用レーンの延長で—58号は牧港から宜野湾伊佐交差点まで延びていつているんですけど、その期間、これまでの間にどれぐらいの効果がえられるのか。本当にバスの利用者が多くなっているのかですね。そして、減っているのかというところの状況はどうなんでしょう。

○宮城優交通政策課長 伊佐までのバスレーン延長の効果につきましては、まだちょっと精査中ですが、今お伝えできる数字はちょっと手持ちがございません。すみません。

○仲宗根悟委員 分かりました。以上です。

○渡久地修委員長 新垣光栄委員。

○新垣光栄委員 よろしくお願ひします。

資料はですね、令和2年度当初予算案説明資料から質疑をさせていただきます。13ページですね、企画のほうの17新規事業になりますけれども、SDGsの推進事業に関してですね。

この認知度とか普及啓発は分かるんですけども、プラットフォームの構築とありますが、その辺の説明をお願いいたします。

○島津典子企画調整課副参事 お答えします。

プラットフォームは、県をはじめ、市町村や大学、企業団体等が連携し様々なSDGsの取組を広げていくためのネットワークづくりというふうに考えております。令和2年度の予算において、このプラットフォームの設置や運營業務について委託費で予算を計上しております。

○新垣光栄委員 今回、重点的にこの5項目をやりたいということで基地問題、子育て支援、貧困対策等が上がっていたんですけども、そういうような、具体的にこういう課題提供の部分は、また企画部ではやらないということですか。

○島津典子企画調整課副参事 お答えいたします。

万国津梁会議につきましては、文化観光スポーツ部で新たに予算計上しておりますが、このSDGs推進費には、この万国津梁会議の運営にかかる費用は含まれておりません。また、SDGsに関する万国津梁会議でございますが、沖縄らしいSDGsをテーマに、今、先生方に御議論をいただいているところです。

○新垣光栄委員 そうすると、この事業は1つにまとめたほうがいいんじゃないの。わざわざ2つの部署にまたがる必要あるの。

○島津典子企画調整課副参事 万国津梁会議につきましては、そのテーマも含めまして、文化観光スポーツ部のほうで今進めているところでございます。

○新垣光栄委員 ちょっと、じゃあ別の角度から。そのSDGsの推進事業に係るということで、企画のほうでやるんですから、やっぱり私は企画のほうは沖縄県の方向性を示すところだと思っていますので、ぜひですね、しっかりこの中にも入っていただいて、普及啓発等の事業ではなくて、具体的に今から沖縄県の持続可能発展を支えていくということで、しっかりその辺の、企画としてのですね、土地の開発なり人口減少を支えないと、沖縄県が発展、持続可能できないということも思っているんですよ。その辺は企画の持っている部分の一課された課題の部分だと思いますので、人口をどういうふうに増やすのか、そしてまた、跡地利用、そして公共

交通の部分もですね、そういう部分を提案できるようにですね、しっかり方向性を企画の分野でも見せられるような提案をやっていけるような事業にしてほしいなと思っているんですけど、どうでしょうか。

○島津典子企画調整課副参事 ありがとうございます。

去る11月にですね、沖縄県推進本部を設置いたしまして、その中で沖縄県SDGs推進方針を決定いたしております。全庁的にこの推進方針に基づきまして、17のゴール、様々な分野がございますが、それぞれ各部局においてですね、取組を進めているところでございます。

○新垣光栄委員 ぜひですね、私は企画部が方向性を示して各部署で実行していくということが本来の姿、企画部の姿じゃないかなと思っていますので、しっかり方向性を示していただくような事業にしていきたいと思っていますので、よろしくお願ひします。

部長、その辺はどうでしょうか。

○宮城力企画部長 繰り返しになりますけれども、昨年の11月に推進方針を定めました。全庁挙げて取り組むということとしておりまして、その中身については国、市町村との連携、これはもちろんですけれども、プラットフォームを構築して、いろんなステークホルダーとの連携も深めていく。加えて、沖縄SDGsパートナー。これについても登録をした上で、彼らともパートナーシップの上でですね一県民に、何ていうんですか、この草の根運動的にですね、SDGsの理念を広めていく。その啓発普及のための事業費になっておりますので、個別具体の取組はですね、各部の施策の中でSDGsの理念を反映した取組を進めていくということで御理解いただければと思います。

○新垣光栄委員 そこなんですよ。各部署で個別にやっていくのはいいんですけども、プラットフォームとしての役割をとという部分が出るので、メインになりますという意識を持ってやっていただきたいということです。

それでは次ですね。18番、振興推進事業費についてお聞きします。

今回ですね、新たな振興計画に向けて策定を進めていくということで、新沖縄戦略の方向性の中で今取り組んでいると思うんですけども、その方向性というのはいつ頃、どのような形で出していくのか、進捗状況等も踏まえてお聞きしたいと思っています。

○武村幹夫企画調整課副参事 新沖縄発展戦略につ

きましては、現在、有識者の会議で検討しております、今月中には取りまとめを行いまして、4月に公表する予定としてございます。

○新垣光栄委員 ありがとうございます。

その発展戦略の中でですね、土地利用計画等の方法ですね、結構具体的に出していただいて、それで中部都市圏の跡地を考えてやっていくということで、これは土木のほうで取り組んでいただいたんですけども、企画との関わりというのはどういうふうな—これからですね、やはり計画ですので、企画のほうの方向性も示していかないといけないと思うんですけども、企画と土木の関わりというのはどういうふうに考えておりますか。

○武村幹夫企画調整課副参事 新沖縄発展戦略の有識者チームの会議の中には、土木部の職員も含まれてございまして、その土木部の職員の御意見も踏まえながら、新沖縄発展戦略として土地の利用の方向性も含めて検討してございます。

○新垣光栄委員 ぜひですね、この中南部広域圏を一体としたまちづくり、そして土地利用計画等の方向性は土木のほうは出していますので、これから計画を進めていく中でですね、沖縄県はこれから人口減少になっていく—先ほどですね、費用便益のほうもあったんですけど、やはり人口が増えていないと活性化しないということもありますので、沖縄県の跡地利用の中で、やはり持続発展可能というのは人口を増やせるような施策をしないといけないということが私は重要ではないかなあと。それで、土地利用計画に関してもですね、その土地利用計画に予定している7万人規模のですね、今、人口のフレームを移すのではなくてですね、市街化調整区域、これから新たに中南部に市街化調整区域を活用して移行して、この7万人の人口フレームをそこに移して基地の土地利用というのは、また新たなスケール感とかですね、沖縄に資するようなこういう計画をしていただきたいなと思っていますけれども、その辺の考え方をお聞きしたいと思います。

○武村幹夫企画調整課副参事 委員、御指摘のようにですね、2030年の沖縄県の人口でございますが、社会保障・人口問題研究所の推計によりますと、2030年をピークに減少に転じることが予測されております。こうした予測も踏まえてですね、人口というのはやはり増やしていく方向で施策に努めるべきだと思っています。

また、基地がですね、基地の跡地利用も大変重要な課題となってまいりますので、この人口と基地、

そして土地の利用の在り方を含めてですね、検討してまいりたいと思います。

○新垣光栄委員 ぜひですね、この今の都市計画のゾーニング、本当に沖縄県の将来の最も重要な部分だと思っていますので、ぜひですね、企画部がしっかり計画を立てて、推進していただきたいと思っています。

部長、その辺からの意見をお伺いしたいと思えます。

○宮城力企画部長 土地利用の在り方等については、基本的には土木部のほうで、都市計画に基づいた利活用の在り方が議論されることになるかと思えます。

先ほど答弁ありましたように、新沖縄発展戦略、様々な項目—中長期的に施策展開が必要な項目、現在のところ今18項目掲げておりますけれども、その中に東海岸のサンライズベルト構想、これについては再三答弁申し上げているんですが、これも含まれておりますので、そのあたりは土木と連携を図りながら検討していきたいというふうに考えます。

○新垣光栄委員 よろしくお願いたします。

続きましてですね、20番のですね、沖縄県のバス路線の運転手確保緊急支援事業からちょっと外れるかもしれないんですけども、今回ですね、そういう手を、様々な手段でバス路線を確保するためにやってきたんですけども、このバス路線事業で効果が出ているのかどうかですね、お聞きしたいんですけども。

○宮城優交通政策課長 9月の補正でバス運転手の確保の緊急事業、支援事業ということで予算を議決していただいて、今年度実施しているところでございまして、今後、例年大手の路線バス事業者4社は年平均で大体70名ほどの運転手を確保しているという状況もありますので、それを我々が支援することによって、今年度の補正でいいますと20名をプラスしてですね、採用し、運転手を確保することによって路線の維持を図っていきたいというところでございまして、次年度以降にその成果あたりはですね、また御報告できるかと思っております。

○新垣光栄委員 一般質問等でもありましたようにですね、やはりこれだけのですね、公共交通としての役割を果たしていこうということで県民の税金を使いながら投資しているわけですから、やっぱり結果が出ないといけないと思う。もし、結果が出なければですね、国が進めているような統合、そして共同経営等も含めてそろそろ考えないといけないのではないかとことを思っておりますし、それはや

るべきだと思っております。バスレーンに関しても本当に効果があるのか。ないほうがスムーズに交通渋滞なくなるのではないかなという気もしますし、この今回の学生の通学費の無償化の件に関しても、総合的に考えてやればですね、もっと効果的な、費用対効果があるような政策が打てると思っておりますので、この辺も一体となってですね、企画のほうでしっかりやっていけば方向性は出せる。各部署に任せるんでなくて全庁一体的にやっていただきたいなと思っております。今ね、学生がちょうど休みに入っているもんですから、本当にもう交通渋滞がないんですよ。その学生の皆さんをバスに乗せることができればですね、交通渋滞も解消されるだろうし、地域の経済にも役立つということを先ほど答弁いただいたので、ぜひその辺も含めて1つの事業に特化、集中するんじゃないかとですね、大きな関わりの中で施策を打っていただきたいと思っておりますけれど、バス事業に関してその辺はどうでしょうか。

○宮城優交通政策課長 交通政策—陸上それから海上も、航空路線もそうなんですが、基本的に、特に陸上の施策を考える際にはですね、当然土木建築部とか今回のケースでいいますと教育庁や総務部もそうですが、小まめにそれは情報共有等々やっていますね。例えば、今回の中高生の通学費の支援検討につきましても、バス事業者の現状を踏まえながら検討する必要があるということで、通常彼らと交流があるのは我々のほうですので、当然その検討に当たってはですね、教育庁も協議を一緒にやりながら、必要に応じてバス事業者との調整に我々も同席して、どういう手法だったらできるのかというようなやり取りをやってきたところでございまして、今後そのあたりのことはですね、特に陸上は土木建築部あたりが多いんですけども、関係部局と連携して当然やっていくものになると考えております。

○新垣光栄委員 よろしくお願いたします。

最後にですね、鉄軌道。14ページの26番ですね、導入に向けて。この便益比が1を上回ったとあるんですけども、なぜ急にですね—これ本当によかったと思っておりますよ、なぜですね、今までは便益がないないというのが、急にそういう結果になってきたんでしょうか。

簡単でいいですよ、さっき聞いたから。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 便益が今回向上した主な理由として、先ほどと同じような説明になりますけれども、基本的には、まず利用する方々の全体量が増えた—と一県民も5%人口が増えた

ということと、観光客数も今回増えたということが大きな理由になります。

○新垣光栄委員 ありがとうございます。

そういうのはですね、もう3年前、2年前から人口推計も分かっているし、なぜ観光客のそういう指数も入れないといけない、トラックのこういう運営状況も入れないといけないというのは、なぜ、前で予測できなかったんでしょうか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 まず、人口等々に関しましては、我々が構想段階で検討した後にですね、人口研のほうから新たな予測値が出されましたので、それを反映したというところがございます。観光客数についても構想段階の最初の検討時点で、前提条件というのは設定するものですから、その段階ではやっぱりそのときの伸びを踏まえて1000万人ということを設定させていただいたんですが、その後5年間ぐらいでクルーズも含めて大幅な増があったということで、今回改めて見直しをさせていただいたというところがございます。貨物については、通常の鉄軌道、鉄道の予測に関してなんですけれども、今の鉄道整備というのは基本的に大都市圏でしか行われていません。新たな路線を敷設するということはありませんので、基本的には道路からの、車からの転換というものがあまりないものというのを前提に検討されていて、基本的には利用者を前提とした便益がはじかれているというのが基本なんですけど、ただ、地方部については、道路から鉄道へのシフトがあるということで、その効果も見るということが可能ということが改めて確認できましたので、その辺も含めて今回の検討で反映させていただいたというところがございます。

○新垣光栄委員 ありがとうございます。

そしてもう一つですね、地下トンネルを想定している、便益比が最も高くなったのはこの工法というのも、もう一つの要因だと思うんですけども、この宜野湾一那覇間の工法の応用をしたというのはどういうことでしょうか。SENSとかというのは、どういう意味ですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 今回の我々の検討の中で、都市部についてやはり新たな土地を確保することは難しいということで、道路下の利用を前提として検討させていただいております。一般的に道路下を整備する場合は、シールドトンネルという工法を適用します。それだと高架に比べて大体1.4倍ぐらいの費用を要するというところがございますが、国の調査において、そういったシールドト

ンネルに代わる工法としましてSENS工法という形ですね、現場で管を作り上げるというか、現場打ちの作業があるんですが、そういった工法を適用することによって、通常のシールドトンネルに対して工事費で26%オフという検討結果が出ていますので、こういったものを今回の検討に反映させていただいたというところがございます。

○新垣光栄委員 それではもっとですね、費用便益を上げるために今の国道を使ったらどうでしょうか。もう交通渋滞はないですよ。東側の国道58号を活用したりですね。そうするともっと、費用便益上がるのではないかなと。それから先を見てですね、今後沖縄県はどうかという一計画があれば先も読めるし、そういう先を見てですね、そういう事業の方針を出してもいいのではないかなと思っておりますけれども、どうでしょうか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 我々の今の構想段階で検討した中身を御説明しますと、基本的には都市部については、道路内を利用させていただいております。ただし、道路内を利用する場合に、高架にするか、地下にするかという議論がございます。高架にする場合は、中央分離帯が4メートル程度なければ車線を潰すということになります。そうすると自動車交通への影響も大きいということで、構想段階では基本的に中央分離帯の幅員がない場合は地下、ある場合は基本的には高架ということで、道路の利用を前提に検討させていただいたところがございます。

○新垣光栄委員 また時間がないので、一般質問で。受かるか知らないですけども、当選してきますんでよろしくお願いします。

○渡久地修委員長 玉城満委員。

○玉城満委員 26番のですね、鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業について。ビー・バイ・シーの件は、もう2回も聞きましたのでいいですから。

例えば上下分離方式と、そのビー・バイ・シーだけの指摘を国から受けているのか。それ以外にも指摘があるのかな。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

基本的にはですね、これから具体的な議論の中で様々な課題等が見えてくるかと思いますが、ただ鉄軌道に当たりましては、基本的に、導入するに当たっての一番大きな課題として想定される採算性、やはり便益というものが大きな課題として沖縄鉄軌道に

については残されているということで、国から、やっぱりそういったものをしっかり解決していかないとなかなか具体的な議論には入っていけないだろうということでの指摘を受けているというところでございます。

○玉城満委員　じゃあ、新幹線と同じようなスキームというのは、大方、国とは相談できているんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長　特例制度を我々のほうから毎年度国に対して要望させていただいているところではございますが、ただ、こういった具体的な議論をする前にですね、やはりこういった特例措置をするにしても、基本的に公共事業ということになりますので、そういった観点から見た場合、公共事業性、事業効率性という観点から費用便益比、ビー・バイ・シーでやはり1を超えていくような事業でないと、またそういった見込みがある事業でないとなかなか具体的議論はできないということだと思っております。そこが課題として今、国から示されているものと認識しております。先ほど申し上げましたけれども、構想段階の検討でもビー・バイ・シーが当初は0.4から0.6、国の調査でも今最新でも0.69とかなり下回っているということで、やはりそこをしっかりと解決していくことがまずは重要だろうということで、国から指摘を受けているというところでございます。

○玉城満委員　もし、この計画が国とまとまって、着手して何年後ぐらいにできるという想定をしておりますか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長　今回の検討です、工期も少し見直しをさせていただきましたけれども、基本おおむね着手してから完成までに10年ぐらい要するような大規模事業になります。そこに合わせて、環境アセス等々の手続、また事業認可というのを行っていきますので、最低でも15年から20年ぐらいは必要になるかというふうに考えております。

○玉城満委員　じゃあ、その着手までの間に、今、県の感覚としては、国とまとめる—ここも今年度で絶対まとめていこうという、そういうつもりでもちろんやっているかと思うんだけど、可能性としてはどうでしょうか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長　まずは費用便益比について。こちらについては様々な条件を設定させていただいて、ケースによっては1を超えたというところではございます。この内容につ

いてもこれから国と確認をさせていただくことになるかと思っておりますけれども、ただ、この費用便益比も、我々としましては今現在積み上げられる、今最低限のものを積み上げたというような認識でございます。本来のビー・バイ・シーを検討する段階—これは具体的な事業計画を策定する計画段階ということになりますけれども、その段階では駅の周りの開発計画も含めた形で便益をはじくというのが基本であります。ただ、我々の今の段階だとそういった具体的な計画がございませんので、それを見込まない形での今計算をさせていただいたというところでございます。そういった中で、かなりの大幅な増加が見込まれていますので、そういったものをベースに、しっかりと国と前向きに我々としても一生懸命、調整をしていきたいと考えております。

○玉城満委員　何でこういう話をするかという、鉄軌道の話はもう大分前から出て、すごく進めている事業ですよね。だから、新聞にはよく報道されたりするんだけど、いつ頃から走るのということで、もうかなり夢の世界にまた戻ってしまっているという感じがしているんですね。だからもう少しね、早めに着手できるような、そういうやっぱり勢いというか。例えば今、沖縄県鉄道というもとの軽便のあの免許、廃線届は出していませんよね。そういう条件とか一戦争で当時、この軽便鉄道が全部やられてしまって廃止に追い込まれたという、そういう現状も含めてね、沖縄にはやっぱり鉄軌道が絶対必要なんだよというような話をですね、やっぱり国に訴えていくことも必要ではないかなと僕は思っているんですね。だからもうぜひ頑張ってくださいな。

それともう一つ。先ほど物流の話が出たけど、その鉄軌道に、貨物のね。今、10年ぐらい前の交通渋滞でマイナス経済効果が2000億円ぐらいあると、この混雑ぶりだね。もし、この鉄軌道が稼働すると大体どのぐらいマイナス経済効果が緩和されるかということも一つ、やっぱり含めて考えたほうがいいんじゃないかな。これはやっぱり、沖縄県がよくなることであるということ、いろんな裏づけをですね、やっぱり企画部の中でまとめておく必要があるんじゃないかなと思っているんですね。最近、交通渋滞によるマイナス経済効果というか、損失額というのはあまり算出されていませんよね。これはぜひやってほしいと思うんですよ。

どうですか、部長。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長　ビー・バ

イ・シーをはじくときの便益に、道路の時間短縮便益というのを計上させていただいております。これが貨物も含めた便益になりますが、そこにはですね、短縮された分の時間損失額—それが損失されないでそれだけ速度が上がるということになりますので、それを便益として加えています、そういった経済的な効果というのもちろんと加味してですね、検討させていただいているところでございます。

○玉城満委員 要は、今ほかのトラックであるとか、そういう手段でやっているものが今この2000億円という、10年前にはじき出しているわけですね。それがもう少し緩和できるという話をですね、やっぱりやっていくことも一つ大事ではないかなと思っております。

ちなみに、これ最後になりますけど、時間帯としては何時から何時までを想定しているんですか、この鉄軌道の稼働時間。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 今の段階だと、あくまでも需要予測をはじくというだけの前提になりますが、モノレールと同じぐらいの時間帯を設定して一少し長い形だと思いますが、6時前ぐらいから12時というような形で、需要予測は検討させていただいたというところでございます。具体的なものは当然のことながら次の計画段階で、具体的な採算性を議論する際に運行計画というのも検討されますので、その中で判断されるというふうに考えております。

○玉城満委員 以上です。頑張ってください。

○渡久地修委員長 比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 お願いします。

同じく説明資料13ページから15ページで質問していきます。

最初にSDGsの推進事業について伺いたいと思います。先ほどから質問がありましたので、新年度ではプラットフォームをつくって認知度調査、啓発等をやっていくということなんですけれども、このSDGsというのが今急速に社会に認知されているわけなんですけれども、やっぱり大切なのは目標だと思うんですね。今、普及啓発と言っているんだけど、SDGsが目指すもの、まずそこから説明をお願いします。

○島津典子企画調整課副参事 このSDGsですが、2015年の9月に国連のサミットで採択をされまして、世界の共通目標ということで17のゴール、169のターゲットがございまして。沖縄県では去る11月に沖縄県推進本部を立ち上げまして、その中で沖縄県SDG

s推進方針を決定いたしました。今現在、沖縄21世紀ビジョン基本計画—この10年計画の期間はこの計画の36の基本施策を基にSDGsを推進していくということで、21世紀ビジョン基本計画、実施計画に掲げられている目標の達成を目指して、今、全庁的にSDGsを推進しているところでございます。

○比嘉瑞己委員 もともと21世紀ビジョンに既に組み込んでいて、SDGsは重なる部分がたくさんあるということで、皆さんすり合わせしていくと思うんですけども、この21世紀ビジョンもあともう少しで終わって、次の新しい沖縄振興計画をこれから今準備しているところだと思うんですね。その中で、じゃあSDGsの目標というのが、その具体的な目標、さっきおっしゃった169のターゲット、目標値が必要になってくるわけなんですけれども、この新しい振興計画とこの目標値についての説明をお願いします。

○島津典子企画調整課副参事 県では沖縄21世紀ビジョン基本計画などの成果や課題を検証するため、今年度中に総点検報告書をまとめることとしております。新たな振興計画につきましても、総点検の結果や新沖縄発展戦略を踏まえるとともに、SDGsの理念を盛り込み、次年度に新たな振興計画の骨子案を取りまとめ、市町村や経済団体等から広く御意見を伺うとともに、国と連携を図りながら策定してまいりたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 端的に、目標は設定するんですか。

○島津典子企画調整課副参事 持続可能な開発目標、世界共通の目標でございます。目標設定につきましては、国においても今現在、国の目標ということがございますけれども、この地方版といいまして、新たに地方の課題を解決するために地方が立てる目標ということも視野に入れて、検討をこれから進めてまいるということになっております。

○比嘉瑞己委員 検討はこれからということで。ただですね、私がこだわるのはですね、本会議でCO2のことを一つ例に取り上げてみたんですけども、県もこれまでもいろんな計画をつくるわけなんですけれども、やはりこの目標に対しての—何ていうんですかね、お飾りになっていないか、失礼な言い方かもしれないけど。結局ですね、達成できなくても、また次の計画だ次の企画だと言っているってですね、ちょっと置き去りにされている感があるなあというふうに思いました。なので、このSDGsが今やっとな世界的な目標になっているわけですから、この目標設定というのはやっぱりこだわらないと、それが

あって初めてその進捗管理とかもできると思うんですよね。それぞれの部署が専門部署になると思うんですけれども、皆さん企画部のほうがそれを取りまとめる位置にあるわけですから、やはりこの目標設定をしっかりと各部が持って、その進捗管理についても目を光らせていくという、その姿勢が必要だと思うんですけれども、その考え方はどう思いますか。

○宮城力企画部長 SDGs にはあっては、国のほうも各自治体の基本計画に盛り込むことを推奨していて、今、推進方針の中でもSDGsの取組を21世紀ビジョン基本計画の中に落とし込んでいくということとしております。SDGsの理念を盛り込んだ基本計画をつくった後、実施計画をつくることになろうかと思えます。その実施計画の中には、PDCAをしっかりと回すための成果指標を設定し、かつ成果目標も設定することになろうかと思えます。この取組は企画部のほうで行うこととなります。各水準については、各部のほうで検討はされますけれども、SDGsの理念をより取り込んだ形ですね、数値目標が達成できないか、このあたりも我々のほうとしては注力していきたいというふうに考えます。

○比嘉瑞己委員 ぜひですね、今からしっかりとつくっていくわけなんですけど、プラットフォームをつくって、これがこの県庁だけの目標じゃなくて県民みんなの目標になれるようなですね、そうした推進事業にしていきたいと思えます。

万国津梁会議もその議論をしていて、やはり万国津梁会議は自由にこういった議論をして皆さんの計画に反映させる役割があると思うんですけれども、やはり大変重要な専門家からの意見だなあというふうに思いました。17のゴールなんだけれども、国によっては18番目をつくっていると。沖縄でも18番目というものがあるかもしれないかという委員の指摘がありました。この方が指摘しているのがウチナーグチ。これをゴールの一つにしてもいいんじゃないかということがありました。教育というのが既にあるんですけれども、ただこのウチナーグチというのはやはり沖縄の文化や芸能にもつながっていて、大切な視点じゃないかなと思えました。

この新たなゴールの設定も含めて、これから議論してつくっていくことはできるのか。

○島津典子企画調整課副参事 現在、SDGsに関する万国津梁会議の中で、委員の皆様には活発に御議論をいただいているところです。先ほど委員のおっしゃった18番目でございますけれども、県も含めまして、この委員の中で議論をしていただいて、また、

知事のほうに中間報告なり提言なりをしていただくという形になろうかと思えます。

○比嘉瑞己委員 頑張ってください。

じゃあ次にですね、22の数字がついている沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業についてお聞きしたいと思います。最初にですね、この事業の基本的な目的とこれまでの実績を簡単に説明願います。

○宮城優交通政策課長 離島住民等交通コスト負担軽減事業ですね。離島にお住まいの方々の定住条件の整備を図るためということで、割高な船賃及び航空運賃を低減することを目的とする事業でございます。その船賃については、JR在来線並みの運賃を目指して約3割から最大7割の運賃低減、それから、航空運賃については新幹線並みの運賃を目指して約4割の運賃低減を実施しているところであります。実績として、今手元にあるのが平成30年度のもので申し訳ないんですが、平成30年度、航空路では10路線で事業を実施しておりまして、利用実績が50万3598人、それから航路が24航路で事業を実施しておりまして、利用実績が62万2336人となっております。

○比嘉瑞己委員 当初は離島に住んでいる方たちが対象で始まった事業です。大変好評で、この間補正予算でも追加になったぐらい素晴らしい事業だと思います。一括交付金も活用してですね、なかなか国が減らす中でも沖縄県がこの事業を大切にして、補正予算も組むぐらいの意気込みでやってきたことは評価できると思えます。これ、その事業が離島の皆さんから喜ばれて、追加でいろんな要望が出てきました。交流人口も対象にしてほしいということで、皆さんも応えてきたわけですね。この交流人口についての仕組みをちょっと説明できますか。

○宮城優交通政策課長 病院や高校がない小規模離島につきましては、観光客等への交流人口の航空運賃を約3割低減しているというところでございます。それから、久米島については約1.5割、地元の町負担の0.5割を合わせて2割の交流人口の運賃低減も図っているというところでございます。

○比嘉瑞己委員 今説明があったように、小規模離島の皆さんについてはその交流人口もやっている。久米島は最初なかったんですね。ただ声に応えて、実証実験して、本格的にまた始めて、町も協力してやっているという形です。ですが、やはり久米島の皆さんですね、小規模離島並みにしてほしい。今、久米島は2割になっているのかな。交流人口は、小規模は3割で、久米島は今2割というところで、せめて他の離島並みに3割にしてほしいという声が

根強くあります。今説明のあった小規模離島という概念は、どこがつくっているのか。なぜ、それで久米島が外れてしまうのか。もう一度説明をお願いします。

○宮城優交通政策課長 小規模離島の定義そのものは平成24年度に事業がスタートするに当たってですね、我々のほうでそういう整理をさせていただき形で定義づけしたものでございます。

○比嘉瑞己委員 部長にお聞きしたいんですけど、この当初事業もですね、離島に住む人たちが対象で始まったところが、今皆さんが一生懸命幅を広げて大変喜ばれています。この小規模離島というものも、その制度当初のときにつくった概念で、久米島は高校があるから、病院があるから小規模離島ではないという、そういった整理だったと思うんですけども、確かに病院も学校もあるけれども、それでもやはり十分とは言えないと思うんですね。これまで皆さん実証実験して、本格運行して、町も協力していますけれども、やはりこの声をですね、もっとちゃんと受け止めるべきじゃないかなと思います。これは一括交付金制度を利用していますので、あと数年ですが、やはりこの間の皆さんの取組を踏まえてですね、新しく、これはもちろん継続すべき事業だと思うんですけども、やはりこの中身を検討してですね、やっぱり久米島の皆さんの期待に応えるべきじゃないかなと思います。やはり人口減、定住が進まないという意味では、同じ離島として悩みを抱えていると思いますので、この制度の拡充をですね、しっかりと検討すべきだと思いますが、部長の見解をお聞かせください。

○宮城力企画部長 委員おっしゃるように、この事業を始めたことによって、離島住民の意識調査アンケート調査でも、島を出る際の交通コストが、出やすくなった、交通コストが安くなったという声を聞いております。非常に評価が高い事業というのは承知しております。

久米島の交流人口の拡充の件ですけれども、先ほど課長から答弁ありましたように、まず本来は離島の住民の方々の移動の利便性の向上を図るのがまず主目的でございます。ただ、一部例外的に、より小さい離島にあっては、航空路の移動コストも支援しようということなんです。今、予算規模でいいますと、今回補正を入れて25億円を超える水準まで行きました。従前は十数億円の時代もございました。やはり持続的にこの制度を維持するためには、一定の対象を維持するというのも必要と考えておりま

すので、久米島の皆様の久米島は特に町のほうからの御要望があるというのは承知しておりますけれども、本来の趣旨というところで事業を執行しているということについては、ぜひ御理解いただきたいと思います。

○比嘉瑞己委員 その中にもあってもですね、将来的に島の人口を増やして、島民が増えるという意味では、やはりもっと柔軟な発想が必要じゃないかなと思いますので、引き続き検討をお願いしたいと思います。

最後にちょっと、ここのほうに載っていないんですが、久米島の海洋深層水の予算についてお聞きしたいと思います。新年度、何か動きがあるのか、その点からまず説明願います。

○糸数勝地域・離島課長 特に予算ということでは計上しておりませんが、今ですね、我々企画部、農林水産部、商工労働部で連携して久米島町に協力する形で様々な意見交換を行っておりますけれども、昨年8月にプロジェクト推進会議という町主催の会議に出席しまして、この問題に関する様々な課題等を議論してまいりました。またですね、来る3月13日、今週の金曜日ですね、2回目のプロジェクト推進会議が開かれますので、明らかになった課題を久米島町と進捗状況を確認しながら、じゃあ今後どうしていくのかということ意見を交換していけたらなということで、現在の決まっている状況はこういう感じです。

○比嘉瑞己委員 少しずつ進んでいるとは思いますが、やはりこの課題を整理して、説得力持てるようなその根拠があればですね、もっと進みが早くなると思います。

その一つでですね、今、海洋深層水がどれだけ島の産業に発展しているかということを確認したいと思います。クルマエビや海ブドウが有名ですが、それ以外にも様々な産業に活用されていますが、この海洋深層水全体の売上高だったり、あるいは雇用効果、その点は分かっていますか。

○糸数勝地域・離島課長 この点についてですね、29年の9月に総合事務局のほうで調査報告書を出しております。それによりますと、久米島町の海洋深層水はクルマエビ、海ブドウ、化粧品、ミネラルウォーター、泡盛、塩、温浴施設等に利用されているということで、これらを含めた海洋深層水関連の産業については、平成27年度ですけれども、年間売上高で24億8000万円、関連雇用者数は140名というふうになっております。

以上です。

○比嘉瑞己委員 24億8000万円の生産額になっています。久米島の農業の全体で大体20億円、水産業だと23億円と言われているが、それに匹敵するぐらいの久米島を代表する産業になっていると思います。部長、これですね、最初、この海洋深層水も、国や県が最初は実証実験みたいな形で始まって、研究開発という形でずっと応援してきたわけですよね。その皆さんの目的、目標が今達成されつつあって、いよいよ大きな産業に発展していきたい、需要もあるということまで来ていると思うんです。その中で、やはりこの取水施設を、ずっと要望があるんですけども、なかなか今まだ課題整理の段階というところでは、スピードが遅いんじゃないかなと思います。事業主体はもちろん久米島がなるべきだとは私も思うんですけども、やはり県がもっと積極的に、せめてインフラ整備をですね、もっと応援するべきじゃないかなと思います。いかがですか。

○宮城力企画部長 この久米島の取組を応援するというので、関係部が久米島町に関わってですね、課題を整理するという流れになっております。近々また2回目の会議を開きます。ある程度方向性が見えてくると思います。

ただ、一番最初の需要量というんですか、ニーズの把握というところですね、少し整理が必要かなとも思っておりますので、そのあたりも含めて久米島町に寄り添ってですね、しっかり対応していきたいというふうに考えます。

○比嘉瑞己委員 3月に結果がまとまるということで、具体的な数字を見るとですね、すごく説得力も出てくると思いますので、しっかり進めていただきたいと思います。最初SDGsの話をしてしまったけれども、久米島の役場の担当の方たちと話すそうですね、この海洋深層水というのはまさにクリーンエネルギーで、県の政策とも一致するはずだと。久米島がこれで盛り上がるのがですね、離島のすばらしいSDGsのモデル自治体になると思うんですよ。そういった意味ではですね、もっと、私は本格的に応援すべきだと思います。頑張ってください。

○渡久地修委員長 休憩いたします。

午前11時51分休憩

午後1時16分再開

○渡久地修委員長 再開いたします。

午前に引き続き、質疑を行います。

上原章委員。

○上原章委員 よろしく申し上げます。

午前中、多くの委員からも質問がありましたけど、私も新規事業SDGsの推進事業についてお尋ねしたいと思います。

まずこのプラットフォームの構築ということなんですが、もう一度ちょっと御説明お願いできますか。

○島津典子企画調整課副参事 お答えします。

プラットフォームは県をはじめ、市町村や大学、企業、団体等が連携し、様々なSDGsの取組を広げていくためのネットワークであります。

○上原章委員 これは国連が15年かけて2030年まで持続可能な開発目標だということを、非常に大事な取組になると思うんですが、このプラットフォームの産官学含めた地域、それから学校現場、いろんな関係機関とも本当今後、県民の大きな一つの目標になっていくものだと思うんですけどもね。このプラットフォームの中に、この地域、地域、市町村が入っていましたけど、そういった各団体、経済界、商店街、自治会いろんな幅広い層の方々も私は入ることが大事かなと思うんですが、いかがですか。

○島津典子企画調整課副参事 委員御指摘のとおりだと思います。経済団体、民間企業のみならずですね、NPO、NGO、組合、広域法人など、様々な団体とプラットフォームを形成していくことが重要であると考えております。

○上原章委員 それで先ほど比嘉瑞己委員からもありましたけれども、今後残り10年一県は目指してやるこの目標値っていうのはやっぱりつくらないとですね、非常にアバウトになっていく気がするんですね。ですから今、各部署がそれぞれのこの169のターゲットを目指して頑張ろうということだと思わんですが、具体的な目標値というのをやっぱりつくる必要があると思うんですが、いかがですか。

○島津典子企画調整課副参事 委員の御指摘は大変重要な視点であると考えております。県では昨年11月に沖縄県SDGs推進本部を設置いたしました。この推進本部は、知事を本部長とし、全部局長で構成されておりますけれども、企画部がその事務局を担っております。ですので、このSDGsを推進するに当たり全庁で進めておりますので、企画部においてですね、各部局と連携をして取り組んでまいりたいと考えております。

○上原章委員 ぜひ、主導で頑張りたいと思います。次に、当初予算の3の1の説明資料の13ページの21番、路線バス運転手確保。

先ほどの答弁で、この取組は当初、夜間高校の子供のバスが、運転手が不足するというので路線が

見直しがあって、そういう解消のための事業だと僕は聞いてたんですけど。

事業の本来目指していたのは、そういった子供たちの環境をしっかり確保するということだったと思うんですが、先ほど、この事業の効果を見て、また御報告しますということだったんですけど、これは、バス協会との申合せでそこをしっかりとやるということからスタートはしてないんですか。

○宮城優交通政策課長 バス運転手確保緊急支援事業はですね—高校の生徒さんたちの帰りのバスの便がというのは、その象徴的な一つの事例であって、3月、4月、6月、7月と連続で減便が発生している状況は当時ございました。我々が減便された便数をざっと手計算で拾ってくるだけでも、その週当たり400便を超えるような事態が生じていて、彼らにヒアリングを行ったところがやはり運転手が不足している状況が—ですね、働き方改革等々との絡みもあって、やりくりが非常にちょっと厳しい状況だ—というお話があったところです。実際に、もともと貸切りバスに運転手が流れているということも聞いておりましたので、これはもうただならぬ事態であろうということで9月補正を計上させていただいたという状況でございます。

○上原章委員 こういう公共の路線バスの支援、これ以外の予算というのもあるんですか。

○宮城優交通政策課長 バス路線については、今の運転手確保の緊急支援事業以外に、今お手元の資料3の1の13ページに、20番がそのバス運転手の確保、それから21番のバス路線の補助事業がありまして、これは赤字路線の欠損の補助を行っている事業でございまして、基本的にはこの2つでございます。

○上原章委員 1億6000万円ですか、この補助事業。公共交通の中で、タクシー等も県内で非常に重要な交通手段だと思うんですけど、現在、このタクシー協会等への県の支援というの—はあるんですか。

○宮城優交通政策課長 ハイヤー・タクシー協会のほうからは、近年の乗務員不足を受けた運転手確保の支援のお話がやはりあります。それから、国際通りとか那覇市松山の周辺において、タクシー専用の乗降場等の整備の要望等も聞いています。運転手不足につきましては、タクシー運転手もやっぱり年齢構成が現在のままで推移していくと、高齢化がより一層進むということで人手不足が当然懸念されると。県としましては、その乗務員の確保に向けまして、利用者の需要に対しどの程度供給が不足してるのかということで、必要となるその情報

をタクシー協会のほうに求めているところでありまして、タクシー協会と協議を重ねながら効果的な取組を検討していきたいと思っているところでもあります。

○上原章委員 過去にはそういった支援はありましたか。

○宮城優交通政策課長 これまでタクシー関連でいいますと、空車時のバスレーン走行を可能にするために、いろいろ我々のほうが積極的に協議したりとかもそうですし、スマートフォンを活用した配車アプリ、その広報ポスターをつくったりとかもありましたし、それからタクシー事業者が新たに女性とか若年者を雇用したいということで、それについても二種免許取得の費用を補助したことがございます。

○上原章委員 分かりました。

ぜひ今、ハイヤー・タクシー協会のほうからもですね、正式に要望が出ておりますので、この今の現状、県が何ができるか、非常に私自身できることがあると思うんで、ぜひ意見交換して進めてほしいな—と思います。

次に25ページなんですけど、25番目ですね。那覇空港整備促進事業費、約5000万円余り増えていますけど、この1億4600万円の中身を教えてください。

○大嶺寛交通政策課副参事 那覇空港整備促進事業費は、那覇空港の機能強化に係る課題の整理、調整などの取組を国と連携して推進するものでありまして、具体的には、将来の那覇空港の機能拡張に関する調査検討業務、第2滑走路増設に関連して那覇市が実施する船だまり整備事業への補助、国への要請活動等、そういったものを行っております。

○上原章委員 いよいよ3月26日供用開始ということで、第2滑走路が今後本当に大きな県政発展につながるものだと思うんですけど、この第2滑走路が供用開始する中でですね、今の那覇空港の機能というのが、それぞれ今使っている第2滑走路—国内では非常に距離も十分離れてるということで非常に期待できるとも聞いていますけども、この将来設計の中で現ターミナルをそのまま、今後もそのターミナルで推進していくのか。それとも、新たなターミナルの将来像というの—はあるんですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 現在、第2滑走路が供用開始するということもございまして、国のほうですね、24万回飛べるようになるというふうなお話もございまして、今年度国のほうでも、24万回飛べるようになったときのための規模の見直し作業を進めているんですけども、県としましても平成29年度

から今年度にかけていろいろ基礎的な調査をさせていただいております。そのような中で現在でもですね、今後、第2滑走路が供用開始した後の需要がかなり伸びていくだろうというふうに想定しているところですので、短期的なところではこのスポットがどれぐらい増えていくだろうとか、今後必要であろうとか、ターミナルの規模についても調査、検討しているところでございます。

○上原章委員 今のスポットの件なんですけど、今ある分では到底、私は対応できないと思っているんですけど。例えば、そのスポットが海側に大きく展開できるようなことも少し聞いたことがあるんですけどね。県ではそういう具体的な、今後の空港の充実に向けたそういう議論はないんですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 需要はですね、調査、予測した中で旅客数から割り算していきますと、やっぱり今の現状では55スポットある中で、これが将来的には80ぐらいのスポットが必要になっていくだろうとか、ターミナルの規模についても、この1.6倍ぐらいの大きさが必要だというふうな検討はしておりますが、この具体的にどこにどう配置するかというのは一国の管理空港でございますので、その辺のどこに配置するかというのは、今後国のほうとも意見交換させていただきながら、いろいろ議論させていただければと考えております。

○上原章委員 分かりました。ありがとうございます。

次に32、次のページの、ちょっと今、この時期の等々、取組もつながると思うんですけど、この沖縄感染症研究成果活用促進事業の中身を教えてくださいませんか。

○屋比久義科学技術振興課長 お答えいたします。

沖縄県ではこれまで、ライフサイエンス系の研究支援に努めてきたところでございますが、これまでの研究の積み重ねの中で、例えば琉球大学さんであるとか、大学等研究機関における感染症分野の研究成果というものがかなり積み上がってきております。私どもとしては、そのような研究成果を活用した産業展開へのポテンシャルが高まっているこの時期に、さらに研究開発のてこ入れをすることで、産業促進、沖縄振興への寄与を図っていきたいということで取り組んでいる事業でございますが、その一つとして大学等発のベンチャー企業が実施する感染症分野への研究を支援しているものでございます。具体的に申し上げますと、途上国、特に熱帯系の途上国のほうで感染が広まっておりますデング熱ウイルス等の

感染を判別するキットの研究開発であったり、空気中に漂っているような感染症病原体をモニタリング、監視しそれを捕らえることで、どういった病原体が環境中にはいるんだというようなことを判別できるような装置の研究開発を今支援しているところでございます。

企画部におきましては、大学等における研究成果の実用化に取り組む大学発ベンチャーの研究開発を支援することで、大学等における研究の高度化、あるいは事業化とともに、関連する研究開発型企業の集積につなげまして、知的・産業クラスターの形成を図っていききたいという事業でございます。

○上原章委員 デング熱ということですけども、今、新型コロナウイルスがこれだけ世界規模で感染されるというそういった中で、皆さんがこういう研究等の支援というか活用する、琉球大学というお話がありましたけど、県内でそういった新型ウイルスに対する研究というか、対策ができる機関というのはあるんですか。

○屋比久義科学技術振興課長 新型コロナウイルスそのものの研究であるとか、対策ということは承知しておりませんが、例えば今申し上げた、今現状支援をしている企業、大学発ベンチャーさんのところでは、ウイルスに感染しているかどうかというキット、簡易診断の装置を開発しているわけですので、当該技術を応用して、例えば新型コロナウイルスまではできないと思うんですけども、どういったウイルスに感染してるというものを早期に診断できるような取組は可能だと聞いております。また、この研究成果ではなくて、また事業そのものではないんですけども、今一般的に新型コロナウイルスの感染が疑われますと、それなりの機関のほうで新型コロナウイルスに感染してるかどうかという、RNAのチェックをするわけですけども、当該企業がそういったことも可能であるということで、今、保健衛生当局のほうと民間委託での検査に向けた詰め作業をしていると聞いております。

○上原章委員 今、国もこの研究開発、ワクチン等のスピーディーな取組が必要だということでやっています。またそういう研究員の確保も含めてやっていると聞いていますけど、これは我々、都道府県でもしっかり取り込むことも今回のことを通してですね、非常に重要なのかなと思っております。ぜひ御検討いただければと思います。

最後に、前回もちょっと確認させていただきましたが、小さな拠点づくりの支援事業、この取組状

況を教えてくださいませんか。

○糸数勝地域・離島課長 お答えします。

県では、離島や過疎地域において住民の生活に必要なサービス機能を維持しまして、住み慣れた地域に住み続けたいという住民の生活を支えるために、生活圏内の機能、サービスを集約した中核機能を担う小さな拠点づくりを支援しております。これまでの取組としましては、移動販売車の導入や、古民家を改修して地域の特産品を使ったカフェや、野菜直売場の改築による特産品販売施設の整備を行いました。効果としましては、高齢者の多い地域などにおける買い物環境の改善や、あるいは地元農産物の地産地消の推進、交流拠点の形成等、地域の活性化につながっていると考えております。

○上原章委員 今回、当初予算が2倍以上になっていますけど、令和2年度はどういった取組を予定していますか。

○糸数勝地域・離島課長 実は今年度から、この事業のスキームを変えました。前の事業では単年度で補助していましたが、今回2年連続であります。1年目はですね、まずこの地域がどういった将来像を描いてどういうビジョンを持つのかということで、まずそれを住民を含めて話し合いをします。そのビジョンができましたらそれに基づいて、具体化、実現するための様々な車両であったり、いろんな備品であったり、そういったのを購入するのを2年目にやるということで、具体的に言いますと今年度は国頭村と本部町で実施しました。

国頭村については3区—これは辺戸区、宜名真区、宇嘉区の3区ですね、連携して取り組むということで、まずは地域特産品を販売していこうと。これは大石林山という観光施設がありますから、そこでパインジュースを売っていこう。それと野菜等をですね、この大石林山のレストランに野菜を出荷しよう。それと集落ツアー、星空ツアーというのをつくっていこうということが国頭村の取組であります。

本部町の取組は、こちらはやっぱり買い物環境が厳しいということで、移動販売車を導入します。現在、豆腐屋さんのほうが豆腐を配達することをやっていますが、さらに一般の食品、日用雑貨等を含めて、幅広く取り組んでいくということで考えております。

以上であります。

○上原章委員 今のは、令和2年の事業ということですか。それとも令和元年の。

○糸数勝地域・離島課長 ビジョンは今年度つくっ

ておりまして、来年度この車両を購入したり、具体的な出荷をしたり、ツアーを造成したりということをやっていきます。

○上原章委員 特に離島も含めてですけど、やっぱり買い物がなかなかもう難しい地域が増えています。高齢者の方も非常に、移動販売車というのは本当に必要なところが沖縄県内相当あるんじゃないかなと私は思っております。

ぜひ、地域地域の市町村と連携してですね、毎年積み上げていくものも大事ですけど、一度全県をもう一度調査してですね、こういった買い物に、本当に不自由しているところがないのか、それに対して手を打てないのか、これちょっとぜひやっていただきたいんですが、最後をお願いします。

○糸数勝地域・離島課長 これ前年度事業ございまして、2回目の3年間の事業になりますけど、また次の3年間の計画のとき、事前調査をしっかりとやってですね、希望する市町村があれば、この計画にのっけていくということが大事ですので、そういったことに取り組んでいきます。

○上原章委員 よろしくをお願いします。終わります。

○渡久地修委員長 當間盛夫委員。

○當間盛夫委員 よろしくをお願いします。

それでじゃあまず、概要のほうからちょっと抜粋しながらやっていきたいんですが、新たな振興計画の策定ということで、振興推進事業費で1億2700万円ということであるんですが、部長、新たな振興計画を求める理由、何ね。

○宮城力企画部長 今、沖縄21世紀ビジョンを策定しております。これは2030年の沖縄の目指すべき将来像、これが掲げられていて、その実現のために今、沖縄21世紀ビジョン基本計画が策定されていると。残る—これは2022年までですね、その後期の10年間もビジョンの将来像の実現に向けて沖縄振興計画を策定し、将来像の実現に向かっていろんな取組を推進していくということでございます。

○當間盛夫委員 じゃあ考え方は、この2030年がもう最終目標ということで、この2030年以降はこの振興計画、振興策というのは沖縄は求めないという考えでいいんですか。2030年か。

○宮城力企画部長 2030年を目標としておりますけれども、その時々いろんな社会情勢の変化等もあると思います。

目指すべきものがそれで終了するかと言われると、それを目指して頑張っていきますけれども、その時々々の社会ニーズに応じていくためのいろんな取組を

また中長期的に策定していくということになるかと思えます。

○當間盛夫委員 2030年となると、復帰ということであんまりもう使う部分でもないのかもしれないんですけど、この特殊事情ということで3つの部分がありますよね。この歴史的、地理的、社会的という部分。この状況というのは皆さんどう見られていますか、どう認識していますか。

○宮城力企画部長 長く米国民政府の統治下にあったという歴史的事情、これについてはその分社会的なインフラの整備が立ち後れましたので、大分是正された部分がある一方で、いまだ全国と比べるとまだまだ整備が足りていない部分もあるかと思えます。それから社会的事情、いまだにこの狭隘な土地に米軍基地が存在しているという社会的事情。それから、東西1000キロですね、南北400キロ、広大な海域に島が散在しているという地理的事情。これらについては、まだまだそれに起因する沖縄固有の課題があるものと認識しております。

○當間盛夫委員 歴史的な事情で一もう50年という中で、沖縄はずっとこの振興開発計画だとか、振興計画ということでやってきた。いまだに、他地域と、と言うんですけど、ほかの地域よりももうインフラ整備進んでいるんじゃないかという国の皆さんの指摘もあったりするわけよね。

地理的要因も、皆さん21世紀ビジョンでアジアに向かうんでしょと。もう再三、私、そういう議論をしているんですけど、地理的要因は皆さんのそういった面では、メリットになっているんじゃないかという言われ方がある。

もう一つ掲げると、社会的要因という部分での、やっぱり基地問題ということが一番大きいんだよねという形の、国のそういう皆さんが考えている—沖縄にはもう社会的事情、その基地問題だけしかないんじゃないかというような国の官僚たちが考えてるものを、どう論破されていきますか。

○宮城力企画部長 先ほどは沖縄が置かれている負の事情ということで申し上げましたけれども、委員おっしゃるように、逆に地理的事情がですね、東アジアの中心に位置するという優位性も発揮し得る。それらを活用して、逆に日本経済を牽引していくというパイロット的な役割も、一方で求められている部分もあると思っております。社会的な事情のみならずですね、その地理的不利性ということもまたございますので、基地問題だけではないということも、丁寧に説明していきたいというふうに考えます。

○當間盛夫委員 僕らを説得し切れないぐらいで、国は説得し切れないと思うわけさ。部長がね、さっき午前中のもので、次なるものも一括交付金も求めるというようなお話がありました。一括交付金も求める、高率補助も求める、そういうことで次の振興策も臨んでいくという考えでいいんですか。

○宮城力企画部長 再三申し上げておりますように、制度については国がつくるもので、県のほうとしては今後の必要性について訴えていくことになるかと思えます。高率補助なかりせば、あるいは一括交付金がなくなればということではなくてですね、あくまでもこの有利な制度を活用して、いろいろ施策展開に活用していきたい。そうすることによって推進力がより高まっていくというふうに考えます。

○當間盛夫委員 僕は、皆さん今ね、国を甘く見ているよ。MICEでもね、その分でのMICE事業でも予算取れない、先ほどの鉄軌道の話もね、ビー・パイ・シーが1になったと言うけれど、本当に国を説得し切れるかというようなものは、僕はもうその分では今の国と沖縄県の在り方っていうのは、そう簡単ではないと思っているんです。それから考えると、皆さんこのね、高率補助だとか、一括交付金だとか求めても、これができないということになったらどういうふうな形を取るのかなと思うわけさ。それからすると、あのね、我々もう一歩ちょっと先に進んだほうがいいんじゃないかと思うわけさ。我々は自立型ということをやってきた。それからすると、私は一般質問でもやったんですけど、連携中枢都市圏ということが他府県はもうやってきていると。沖縄がそれを先んじて他府県にはないような形の、その都市圏構想ということ、今回の皆さんの新たな振興策の中には、この市町村の在り方ということ、逆に沖縄県から提案をして、我々はそういう行政形態、広域化でそういう行政形態を含めて、次なる振興に臨んでいくというような発想の転換も必要だと思うんですけど、どうですか。

○宮城力企画部長 連携中枢都市圏に求められるものも役割があるかと思えます。その場合、中核となるのは、沖縄県の場合で申し上げますと、中核市である那覇市ということになるかと思えます。その中核市を中心とした、都市機能を強化させる、拡充させる、あるいは維持させるという意味での取組になるかと思えます。今、中南部地域にあつては、まだ人口減少には至っておりませんが、先ほどの社人研の予測では2030年をピークに減少することも見込まれておりますので、それに向けた取

組の一つとしてですね、これを視野に置きながら、検討を進めることは重要というふうに認識します。

○當間盛夫委員 確かに今、沖縄のこの連携中枢のものでは、国のものからすると、那覇市が中核都市ですので、那覇市をとというのがあるんですけど、まだそういった部分での形成がなされていないという。僕はね、これをやれということではないんですよ。こういった部分が他府県では進んでいるというものから考えると、これ以上のものが沖縄ではできるんじゃないですかと。新たな振興策ということを皆さんが考えるのであれば。もうその分での、今の41市町村という在り方ではなくて、北部、中部、南部、宮古、八重山という5つの分け方の中での行政の在り方、広域の在り方という形の進め方もあっていいんじゃないかと、次なる振興策にはということをして、これはもう提言で、皆さん答えることできないはずでしょうから、これはもうこれでいいです。

次に、交通体系。先ほど、いろいろと鉄軌道の部分もあったんですけど、皆さんの事業概要の13ページですか、路線バスのバス運転手で路線バス補助事業ということであるんですけど、今度、路線バス補助事業で1億6000万円。ずっとバスの補助もやっているんですけど、これももう全体的に何台ぐらい補助してあげたのか、路線バスは。あと何割やらないといけないのか。

○宮城優交通政策課長 これ毎年度、その赤字欠損の路線に補助を行っているということで、38路線。これはもう復帰直後からずっとやってきていることでありまして、その何台のバス、バス単位ということではなくて、路線に対してする。

○當間盛夫委員 路線バス補助事業の、路線バスの運行及び車両購入等の補助に要する経費ということで1億6000万円って書いてあるのに。

○宮城優交通政策課長 バス路線の補助を行っているのと同時にですね、車両購入についても補助をやっておりまして、その国協調路線の運行を行う乗合バス事業者に対しては、その車両購入に係る減価償却費及び借入金金の合計額の2分の1について補助を行っているところでありまして、また、県単の補助路線の運行を行う市町村または乗合バス事業者に対して補助を行う市町村に対して、当該路線の運行車両の購入費用を補助しておりまして、実購入額または450万円の比較で、いずれか低いほうの2分の1を補助しているという事業であります。基本的には、この事業のメインはその路線バスの欠損補助がメインというところではあるんですけど、その路線の維持

確保に必要であれば、これは継続して実施していく必要があると考えているところであります。

○當間盛夫委員 ちなみに、今路線バスの状況はどういうふうに展開されていますか。好転しているのか。

○宮城優交通政策課長 近年の路線バス事業の収支状況一社名まではちょっと我々のほうで情報は持っておりませんが、4社の状況がですね、例えば28年度以降でいいますと、黒字2社、赤字2社。それから29年度は黒字2社、赤字2社。30年度は黒字1社、赤字3社という状況でございます。

○當間盛夫委員 以前から私は、この今、独占禁止法、いろんな分で国も地方の在り方ということで、路線バスの統合というようなお話をさせてもらっております。バス事業者、路線バスの事業者の方から聞くと、廃線をしたりだとか、時間帯のものを削った部分で、以前よりはその収支的なものは好転してきているというような話もあります。30分に1本走らせていたものが、1時間に1本にしたから、運転手の部分もあるし、いろんなもので好転しているという事情があるんですけど。これはね、利用者にとっては全く不便な公共交通になってしまっているということが一方にはあると思うんですよ。この辺は皆さんも路線バスの在り方—ただ補助してあげるんじゃないなくて、今後の在り方というのをどう持つべきかということをして、もうそろそろ議論すべきじゃないかということをして、ずっと言ってきているんですけど、その辺はどうですか。

○宮城優交通政策課長 以前より當間委員から、そのような御提案をいただいていたところでございます。現在、国が検討をしている独占禁止法の特例法案ですね、路線バス事業合併等またはその共同経営を認める内容の案ですけども、3月3日、先週ですが、閣議決定がされたという状況でございます。基本的には、まずもちろんバス事業者自らの経営判断が必要であると考えているところではあります、当然それを今後の共同経営とか合併等についてはですね、我々もバス事業者と意見交換を行ってきたいというふうには考えております。

○當間盛夫委員 部長ね、この交通体系のもので皆さん協議会—私がもらっている分の中で協議会という部分、会議だとかいう部分で9つもあるわけさ。これはね、この交通体系の部分のもので、こんなにいろんな会議をやって、というような指摘もあるわけですよ。

その辺は、僕はね、本当は協議会なり会議なりと

というのはある程度整理すべきだと思うんですけど、その辺はどうでしょうか。

○宮城優交通政策課長 公共交通に関しましては、基幹バスを中心としたバス網再構築等について検討協議を行う、沖縄県公共交通活性化推進協議会、それから国が主催する沖縄地方渋滞対策推進協議会など、多くの会議が存在しているところであります。また、市町村におきましては、利用者の代表とか、交通事業者が参画する地域公共交通会議というのが各地で行われておまして、委員おっしゃるとおり市町村固有の課題というところの切り口ではあるんですけども、かなりの数であると。ただ、その内容や地域がやっぱり異なっているということもありましてですね、整理とかがなかなか難しい部分があるというふうに考えているところです。

我々、今その鉄軌道との絡みでですね、フィーダー交通の将来の在り方も含めた公共交通の将来について、その現況の課題の共有等の観点から、沖縄本島の北部、中部、南部で議論を進めている状況にありまして、この中で当然その地域の中で課題を共有しながら、例えば会合についても、北部は北部だけの会議でみんなで議論をしていくとか、そういう形が将来的にはつながっていくことも可能かなというふうには思っているところです。

○當間盛夫委員 だから整理しなさいって。フィーダー交通はフィーダー交通、鉄軌道は鉄軌道、タクシーはタクシー、バスはバスって言って、お互い公共交通と言いながら、会議は全部ばらばらでやっていくということになると、何のための交通体系の機能の強化となっているのかという指摘をされるのが僕は当然だと思っておりますので、その辺は整理すべきだというふうに思っておりますので、よろしく願いをいたします。

次に、離島の定住促進の分で離島航路の部分—離島航路安定化支援事業で今回も船舶のものがあるんですけど、渡嘉敷だとか座間味は高速船持っているんですけど、これはどう進んでいるのでしょうか。

○宮城優交通政策課長 現在の安定化支援事業における支援計画の中では、最後の5航路は粟国それから多良間、伊江、大神、津堅の航路に対しての船舶の更新支援を行っていくということでありまして、ただ、この事業—コスト事業とかもそうですが、やっぱり離島の皆様から大変好評でありまして、21世紀ビジョンの総点検作業や、新沖縄発展戦略も踏まえてですね、今後の計画について議論してまいり

たいと考えているところであります。

○當間盛夫委員 違う、何で、2隻目はやることになっているんでしょう。

○宮城優交通政策課長 現行の計画の中では、ないです。

○當間盛夫委員 何でじゃあ久米島は2隻目をやったの。

○宮城優交通政策課長 久米島の2隻目についてはですね、その計画がスタートして途中の時点で、2隻でピストン運航をしていて、物資の運搬も含めてですね、やはり地元にとってこの2隻目の支援が必要だということで、協議会の中で議論した結果が認められたということで、久米島についての2隻目もこの計画の中に入れ込んだと。途中で入ったということでございます。

○當間盛夫委員 途中でであろうが2隻はできるということだから、2隻持っているところは。フェリーと高速船を持っているところはそれができるという認識で僕ら思っていますので。我々の認識は、部長、この海路というのは、よく離島の皆さんも言われるんですけど、我々でいう道路だよと、海路というのは。やっぱり道路を造ってあげるのは普通は公共工事です。やるわけですから、こういった部分で船を購入するということは、当然にこれは県がやる、国がやるという事業であって当然だというふうに思っていますので、ぜひ皆さんもそういう認識でね、船舶の購入というのは、海路というのは道路だよということを、ぜひその認識を持ってやっていただければというふうにも思っております。

最後になりますけど、特定駐留軍用地の部分、大規模駐留軍用地跡地利用の部分になるんですけど、この将来的なものは皆さんこれだけ特定の用地跡地取得を駐留でやるんですけど、将来的に皆さんこれをどうしていきたいの。利用等を含めて。

○宮平尚企画部参事 お答えいたします。

今後返還が予定されている嘉手納飛行場の南の駐留軍用地につきましては、沖縄の新たな振興発展のための貴重な空間であり、その跡地利用は中南部都市圏の都市構造のひずみを是正し、県土構造の再編にもつながる大きなインパクトを持っているというふうに考えております。そのため県では関係市町村と連携・協力しまして、広域的観点からの跡地利用の方向性を示した中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想を平成25年1月に策定しております。県としましては、広域構想を踏まえた関係市町村の作成する跡地利用計画、これに向けて意見交換をするな

ど課題の把握や情報提供、アドバイス、助言を行い引き続き密接な連携を図っていくこととしております。

以上です。

○當間盛夫委員 ちなみに、今、跡地取得しているところはどこどこですか。

○宮平尚企画部参事 県が取得をしているのは普天間飛行場だけでございまして、あと市町村におきましては、宜野湾市、沖縄市、北中城村、北谷町、浦添市が先行取得をしております。

○當間盛夫委員 これだけSACO合意で返還される軍用地跡地利用が出てくるということになってくると、今度の国会で提示されているスーパーシティ構想というのがあるわけですね。それに対しては、皆さんどう考えられていますか。

○宮平尚企画部参事 スーパーシティ構想につきましては、まだこれから検討するところでございますが、市町村が策定する跡地利用計画、この策定の中でですね、県も一緒になって情報共有をしまして検討を進めてまいりたいと、検討の一つにしていきたいというふうに考えております。

○當間盛夫委員 僕はね部長、新たな振興策を最初にいろいろとやってきたんですけど、やっぱりこういう軍用地の跡地利用に関しても、国がこういうスーパーシティ構想だとか、次なる未来の2030年までにこういうものをつくりたいということをやするわけですから、こういった部分もさ、ぜひ次なる振興計画の中には組み込んで、沖縄が先行してこのことがあるということをおね、ぜひ10年後にはそれ期待するような次の振興策にやってほしいんだよね。トヨタさんがさ、あれだけコマーシャルで御殿場にそういうものを造りますということをやって、それが国が後追いのような形で、もうトヨタがやるスーパーシティ構想という部分をやるわけですから、沖縄がそのことを基地の跡地利用という観点の中でこのスーパーシティ構想、スーパーリゾートシティ構想でもいいですよ、そういった大きなものを、皆さん目標持ってやらないと。皆さん言っていることがさ、もう何か夢も何もないわけ。想像も働かないわけさ、そのことは。だからもう少し県民にも分かりやすいような形で、ぜひ皆さんいろんな意味で提案を、提示をしてください。以上です。

○宮城力企画部長 スーパーシティ構想は、AIあるいはSociety 5.0などに関する最先端の技術を活用した未来都市に関する構想だというふうに承知しております。跡地利用という新たに創設された

空間に対する構想だけではなくてですね、既成の都市にあってもいろいろ活用が可能だと考えております。ただ事業主体は市町村になっておりますので、県としましては情報収集に努めてどのような展開が可能か、できるか、そのあたりをですね、深掘りしていきたいというふうに考えます。

○當間盛夫委員 市町村と、企業がないとな。ありがとうございます。

○渡久地修委員長 花城大輔委員。

○花城大輔委員 よろしくお願ひします。

私も資料3の1から質問をさせていただきたいと思いますが、13ページですね、20番。今日ちょっとバスの質問多くて申し訳ないなと思うんですけど。まずですね、バスの運転手が確保しづらかった要因ってどんなところにあったんでしょうか。

○宮城優交通政策課長 路線バスの運転手不足につきましては、近年の沖縄観光の好調を受けまして、貸切バス事業者が新規参入して、路線バスの運転手が貸切りバス事業者へ転籍すること。それから、大型二種免許の受験資格要件が21歳以上かつ経験年数3年以上となっております。高卒新卒者への採用活動が難しいことなどが主な要因であると考えております。

○花城大輔委員 そんな状況の中で昨年補正予算を通して、70名採用されたという答弁が先ほどありましたけど、どのような方法でですね、この厳しい環境の中で採用が実現したんでしょうか。

○宮城優交通政策課長 70名というその数字につきましては、路線バスの4社が年平均で毎年70名ほど採用してきているという実績がまずあってですね、我々は今回の9月補正でそれにプラスして、20名の確保を図りたいということで取り組んでいる状況でありまして、まだ現在進行中でございます。

○花城大輔委員 今報告できるような数字は出ていますか。20名目標で動いて、今、進捗というか。

○宮城優交通政策課長 今、現在まさにその採用の作業をやっている最中でございますので、数字についてはまだ申し上げられないところでございます。

○花城大輔委員 最近バスの後ろにですね、バスの乗務員になりませんかみたいな、わった〜バス党のカラーの広告も出ていますけれども、あれもそのうちのひとつなんだろうと思って見ていました。ただ私が思うのはですね、せっかく採用してもまた一今ちょっと環境が変わっていてそのとおりににはならないのかもしれないけれども、せっかく採用してもまた貸切りバスのところにとられてしまったりとか

ですね、そういったことがあったらまた元に戻るような気もしています。もし採用が成功した後にですね、定着率を大きく図るために何か準備しているものとかはあるのでしょうか。

○宮城優交通政策課長 先ほどまず申し上げた貸切りバスへの転籍が多いということについてはですね、それにプラスして今後その3年間で約300名の定年退職が見込まれているという状況もございます。ですので運転手確保をしっかりと図ってですね、大型二種免許そのものを持っているその運転手、絶対数がまず足りなくなるという状況をまず避けなければならないというふうに考えているところであります。当然これによってですね、バス事業者自身がこれまで採用してきた人数に県が支援してプラスアルファで作業していくことでですね、その不足数をしっかりと埋めていきたいというふうに考えております。

○花城大輔委員 今後300名の退職者が見込まれている中で、ちょっと先行きが非常に、さらに厳しくなるのかなというふうに今感じたわけでありましてけれども、この事業はこれからどれぐらい続くというふうに見えていますか。

○宮城優交通政策課長 まだ数年は続けたいというふうに申し上げるところで、御容赦ください。

○花城大輔委員 同じくバス関係で同じページの21番なんですけれども、これ先ほどちょっと分かりづらかったのもう一回回答弁お願いしたいんですが、この赤字路線の補助とですね、車両購入費の補助というふうにありましたけど、それぞれ幾らになっていきますか。

○宮城優交通政策課長 次年度の当初予算で計上しているものの中でいいますと、欠損補助の分が5383万8000円。それから、バスの車両購入に係る費用が2145万9000円でございます。

○花城大輔委員 この赤字路線の補助は、5683万円では足りてないんですか。

○宮城優交通政策課長 すみません、先ほどの答弁で訂正させていただきたいと思います。国との協調補助が5383万8000円。それから県単の補助が1億504万5000円で、合わせまして1億5888万3000円を計上しているところです。

○花城大輔委員 改めて質問し直しますけれども、この1億5883万円余りの補助では赤字の補填は足りていないんですか。

○宮城優交通政策課長 次年度は38路線についてですね、この金額で協調補助をしていけると考えているところでございます。

○花城大輔委員 なぜ今のような質問をしたかというところですね、赤字路線の補助をしているにもかかわらず路線が減少されていって、マスコミでも報道されているわけじゃないですか。そういう意味で聞いているんですよね。要は、赤字の路線の補助をしているのに路線が減少されるということは、これは悪い言い方をするつもりはないんですが、一般的に見てですね、赤字の路線を補助していなくて、一般管理費に溶けてしまっているんじゃないかという見方は、僕は普通にあると思うんですよ。なので、1億5800万円余りの補助は赤字の補填にはなっていないですかと聞いているんです。

○宮城優交通政策課長 運転手不足で減便が発生しているのは先ほど申し上げたところではありますが、このバス路線の補助事業についてはですね、輸送料や運行回数の少ない離島や過疎地等の生活バス路線についてその欠損分を補助対象としているところでありまして、この路線については補助による確保維持が図られた結果、減便は発生しておりませんので、本事業は地域住民の足の確保に寄与しているものと認識しているところであります。

○花城大輔委員 ちょっとかみ合っていない感じもありますけれども。ちなみにこの事業もですね、今後の見通しというか、いつまでこれ続けるという見通しでしょうか。

○宮城優交通政策課長 国との協調補助、それから県単の補助に両方ともですね、終期設定等はされておりません。いずれの補助事業におきましても、国は地方公共団体が路線バスの維持、運行などに要する経費に対して地方負担分額の8割を交付税措置することとなっております。県としましては、引き続き地域住民の生活に必要なバス路線の確保維持に係る支援を行ってまいりたいと考えております。

○花城大輔委員 これ、以前にどなたかの質問の中でありましたけれども、タクシー会社に比べてバスは非常に手厚くされているんじゃないかというお話がありました。最近、私の住み暮らす中部のほうでもですね、非常に若いタクシーの運転手が増えていて、二種免許の取得の支援とかですね、そういったことで女性も増えているというふうに聞いています。バスにこれだけ手厚く支援をかけて、それでなおかつ報道でなされるような問題が出てきている中でですね、非常に自助努力という観点からどうなんだろうというふうには私は思うわけではありますけれども、県としてはどのように捉えていますか。

○宮城優交通政策課長 運輸部門全てにおける状況

ではあるんですが、今後、運転手の不足等々については避けられない事態だと考えております。また、タクシーの運転手につきましてもですね、午前中の答弁でちょっと申し上げましたが、やはり高齢化の課題が彼らのほうでも各社持っているということで、我々のほうにも要望がございます。ですので、タクシーについても支援を検討するべくですね、どれだけ供給不足が生じているのかというその数字等々についてもいただきながら、一緒に議論をしていきたいというふうに考えているところであります。

○花城大輔委員 加えて先ほど、路線バスから貸切りバスにドライバーが移っているという話もありましたけれども、貸切りバスからタクシーにまた流れているという話も最近何度か耳にしたんですが、その辺は県として把握していますでしょうか。

○宮城優交通政策課長 そのようなお話は、我々のほうでは把握していないところです。

ただ、近年貸切りバスに一旦流れた運転手さんですね、やはり勤務環境が非常に固定的であるということが好ましいということなのか、路線バス事業者に戻ってこられる方もいらっしゃるというのも聞いてですね、そのあたりの動きは今後ちょっと注視しながら支援を考えていきたいというところです。

○花城大輔委員 あとですね、ちょっと質問変わりますけれども、長らく空車のタクシーがバスレーンを走れないという状況がありました。それで総務委員会でも何度かそういう質問が出ていましたけれども、今、空車のタクシーはバスレーンを走れるようであるというふうに聞いていますけど、いつから走れるようになったんですか。

○宮城優交通政策課長 すみません、ちょっと手元に今確認できる資料がございませんので、後ほど御報告いたします。

○花城大輔委員 次にですね、鉄軌道に移りたいと思います。

14ページの26番ですね。「てつ軌道」という人と、「てつ軌道」という人がいますけど、どっちがいいんだろうと思っておりますが。

これまず毎年ですね、同じような額が計上されていますけれども、これまでですね、どれぐらいの額を使ってそれで得られた成果といいますか、どんなことをやってきたのか少し説明をお願いします。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

県においては、平成24年度から鉄軌道の事業を開始させていただいております。24年度から30年度ま

での7年間において、あくまでもこれ調査費になりますけれども、決算ベースで約3億9100万円をかけて鉄軌道導入に係る調査を行ってきたというところでございます。

その成果としまして平成24年度から25年度にかけては、その前に国のほうからですね、通常の事業スキームでやった場合に事業採算性等々について課題があるということが示されたことを踏まえまして、どのようにすれば鉄軌道の導入が可能になるかという観点から、検討を行ってまいりました。その上で、その検討の中で全国新幹線鉄道整備法を参考とした上下分離方式の採用により、採算性が取れることを確認したというのが25年度までの調査の成果になります。その後はですね、26年度から29年度にかけては、上下分離方式を前提に構想段階における計画案づくりに着手しまして、県民と情報共有を図りながら、沖縄鉄軌道の構想段階における計画書を策定したというところでございます。30年度からは国から課題として示されている費用便益について検討を行ってまいりまして、令和元年度においても約6000万円ぐらいの調査費を計上しまして、現状で考える合意的な手法について検討を行ってきたところでございます。

その結果、便益についても、ケースによっては1を超えることを確認したというところでございます。

以上です。

○花城大輔委員 これまで何度か内閣府を訪れて、この鉄軌道の実現性についての懇談会のようなものを催してきましたけれども、いつまでたっても、ピー・バイ・シーが1にならない、30年たっても黒字にならないというふうに、けんもほろろな状態でありました。

そんな中、昨年やっと1を超える額で、非常に進歩したんであろうというふうに思うわけですがけれども、これは国の受け止め方は今どのような状況ですかね。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 まず国に対してはですね、基本的にはこれまで我々が検討してきたこの便益についての検討経過について、概要的なものを御説明させていただいたところがございます。ただこの内容につきましては、これからやはり、国と詳細に確認していく必要があるということで、今後、共同で検討を行っていく、確認を行っていくということを確認したところでございます。

○花城大輔委員 私が内閣府の方とお話しした中で、一番印象に残ってるのはですね、1兆円近くの予算

が多分使われるんであろうと。そんな中、沖縄県民の意識はどうかという質問でありました。残念ながら、何年か前の部長はですね、私が、沖縄県民はマイカーを手放すまたは自粛する、または混雑時には動かさない、そのような覚悟がありますかというふうに問われていますよって聞いたところ、部長はですね、沖縄県民はマイカーを手放さないと考えますって答えたんですよ。これ、がっかりして質問やめましたけど。この辺は今、やっとビー・バイ・シーが1を超えた、そこまで努力をした、今の企画部のチームとしてはどのように捉えていますか。

○宮城力企画部長 事業の採算性の可否の判断の大きな指標である費用便益比が、ケースによっては1を超えるというケースがございます。先ほど来、答弁しておりますけれども、これは国と確認しながら、加えて学識経験者による委員会を開催して、専門的な観点から検証を行っていくこととしております。この数値を固めることによってですね、次の事業採算性をいかにしてクリアしていくか。いわゆる新幹線整備法並みの特例措置ができるかどうかということが焦点になってくるかと思っておりますので、まずは前に進んできた。これまでは費用便益が1を超えないことには全く話にならないという状況でしたので、小さいですけれども、中身としては大きな一歩になれているのかなというふうに感じております。

○花城大輔委員 午前中の質問でもありましたけれども、次年度で決めにいくぐらいのですね、気持ちで国と接していただきたいなと思っております。また、あわせて先ほどもお話ししましたように、この鉄軌道で移動するときの空間で得られる利益とかですね、その間、一般の県道、国道の渋滞が緩和されるような、そういう考え方とかですね、あわせて今のうちから県民に伝えていくような努力も期待をしたいというふうに思っています。

そしてもう一つですね、これはこれからの話にはなと思うんですけども、この鉄軌道を導入したときに、今までのルート案が幾つかある中で、どこに駅が造られるというようなことが、もう県民にはイメージとして残っていると思います。この辺についてはですね、まちづくりとしての観点は今持っていますでしょうか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 我々が検討してきました構想段階におきましては、あくまでも通る地域を決定させていただいたところがございます。那覇市から北谷町まで通って、沖縄市、うるま市を通って恩納村、名護市というような市町

村を経由するということが決まっただけで、基本的に駅の位置について決定したというわけではございません。

ただ、我々の今回の需要予測等々やる際には、当然我々の持っている情報でもってですね、しっかり駅位置も我々なりに想定して検討させていただいたところですが、駅というのは、そのまちづくりにとって重要な施設になります。当然その施設の位置を決定する際には、市町村と計画段階においては具体的に議論をしながら、そこに対してどういったまちづくりをしていくのかということも併せてですね、その段階で地域の方々と議論をしていくということを想定しております。

○花城大輔委員 今後になりますけれども、今現在ではできるかできないかも分からない。また、できるとしても15年とか20年とかっていう話になりそうですけれども、でも、実際動かすことができればですね、非常に沖縄県にとって面白いことがいっぱい展開できるのではないかなというように期待をしたいんで、ぜひ頑張っていただきたいなというふうに思っています。

次にですね、同じく15ページの推進交付金、ソフトのですね。これ今、今回も減額という結果にはなっておりますけれども、今この状況に併せてですね、どのような影響が出ているのかお願いします。

○金城康司市町村課副参事 お答えします。

減額によってですね、市町村においても事業に一定の影響があると思われまます。市町村においては、事業計画の見直しですとか、予算の範囲内で事業の取捨選択を行った上で、市町村分の減額に対応しております。

それから県としてですね、そういった不足分に備えるためにですね、年度途中でですね、例えばある市町村で不用が出る予定の市町村があれば、不足する市町村に流用するというふうなですね、市町村間流用で市町村への事業への影響が最小限となるようにこれまでも支援してきたところでございます。

○花城大輔委員 ぜひ、一番多いときから相当な額が減額されている中で、市町村も困っていると思います。ぜひですね、その声を拾いながら工夫してやっていただければなというふうに思います。

委員長、質問終わります。

○渡久地修委員長 又吉清義委員。

○又吉清義委員 よろしく申し上げます。

せっかく会計管理者がお見えになっているかと思っておりますので、早速それから始めたいと思います。出

番がないと、皆さん大変だと思いますので。

まず1点目ですね、予算を執行するのに当たり、県はどのような条例規則にのっとって予算が執行されていくのか、これについてまずお答えください。

○比嘉千乃出納事務局会計課長 お答えします。

会計課が予算を執行する際は、執行機関のほうから支出命令がありまして、それを地方自治法またその施行令、また沖縄県財務規則等に違反していないかどうかということを審査して、支払いしているところでございます。

○又吉清義委員 多分、予算執行は例えば支出命令書であり、規則、条例ですね、それにのっとって行われるのが筋かと思いますが、これに間違いはないですか。

○比嘉千乃出納事務局会計課長 規則、法令等に基づいて支払いするというところでございます。

○又吉清義委員 そうすると、例えば予算執行した分に関して、例えば違法性があつたとかですね、このようなものは皆さん、もう払ったものはそれによしとするのか、会計管理者としてはどのような対応をいたしますか。

○比嘉千乃出納事務局会計課長 支払ったものに違法があるというのであれば、これは返還になるのかと考えております。

○又吉清義委員 私も返還が筋かと思えます。例えば返還させる場合において、例えば事業期間内で、行政手続がちょっとうるさいからそのまま払っとけということも、県として例がありますか。

○比嘉千乃出納事務局会計課長 そのようなことは聞いたことはございません。

○又吉清義委員 会計管理者には非常に感謝いたします。これが筋かと思えます。

しかし、今回の万国津梁会議のですね、この監査請求に明確にどのように書かれているか御存じでしょうか。

○伊川秀樹会計管理者 先ほどの違法性のあるものの支出に関して、少し追加して答弁したいと思いますけれども。

審査の時点において、違法性のあるものについては、こちら出納事務局会計課としては、支出は対応いたしません。これは先ほど課長が説明したとおり、地方自治法施行令、財務規則等、違法性はあるかないかを含めて出納事務局で審査しておりますので、そのあたりは改めてよろしくお願ひしたいと思えます。

あと監査委員の今回の意見ということなんですけ

れども、合議が整わないということでこちらとしては確認をしております、ただ、その中におきましては、一方では厳しい意見、一方では適切に支出されたものということでの意見があることは確認しております。

○又吉清義委員 確かに最後には会計管理者のおっしゃるとおりですが、前段のときは3人の監査委員、全く一緒ですよ。返還を求めるまでに至らない、委員の意見で共通してるというのがですね、「第2回目及び第3回目の支出が不当であったとは認めるもの」ですよ。不当は認めてるんですよ。そしてなにかつ、次どのように書かれているかといいますと、「令和元年9月4日時点では過大な支払いであったとしても、既に相当額が事業執行の費用として与えられたと考えられる。」ですよ。臆測ですよ、憶測。そして、なお私はね、これ非常に不思議だなと思うのがですね、「当該支出額を一旦返還させた後に再度進捗度合いに応じた額を概算払いすることは、業務執行上合理的でない。」皆さん、予算の出したり入れたり、たとえ間違えてでも、この業務執行上の合理的で判断するんですかと。これは業務執行上、合利的云々はなしだと思いますよ。これが報告書ですよ。ですから皆さん先ほど予算の執行、拠出、歳出は、条例、法律、規則にのっとってやると。間違えていたら返してもらおう。そしてまた予算かかるんでしたら、また手続をして出す。これが筋だと思いますが、皆さん業務を簡素化するために、一旦出したのは、もういいよ、取っとけと。そういったもの、じゃあ今まで前例はなかったと言うんですが、これはどちらなんですか。どちらが正しいですか。

○伊川秀樹会計管理者 そういう意見があるということは確認をしておりますけれども、ただ、それには前提がございましてですね。この意見の前提としましては、今回の概算払いの最終的な手続としまして、事業が終了後ですね、精算という手続がございまして、それを含めて現段階で事業の進捗を一事業の中途の段階でございまして、その段階で、一度精算ないし返還ないし手続をするよりは、制度として事業の終了段階での精算という手続がございまして、行政の手続、継続性、安定性という、一般的な行政法の観点から見た場合ですね、後ほど精算したほうが妥当であるということの意見だと考えております。

以上です。

○又吉清義委員 今管理者がおっしゃったこういう意見も、私はちょっと、うーんって。100歩譲ります

けど、一番いい例がですね、皆さん、公共工事の受入事業です。工事費が高くて、皆さん、合わなくて補正予算組みますよね。今の考えであれば、1億円かかるところ最初から2億円充てたほうがいいですよ、最後に精算してもらえばいいんですから、そういう理論になりますよ。業務上も簡素化する、終わったときに精算する、こんなことですよ。委託業務と請負払いで、同じ業務執行でこんなことしたら駄目ですよ。こんな言い分、通らないと思いますよ。やはり皆さん、あるべき姿であるべきものでやっていただきたいと。そして先ほど言いました、支出に関してはやはり条例、規則、これにのっとってやると。3名の監査委員とも不当であったとは認めるものものですから、認めてるんですよ。認めているのであれば、しっかり皆さん業務を頑張っていたきたいと思います。

ちなみにですね、逆の質問いたしますが、今の質問からいたしますと、この監査報告を見てみるとですね、当初、3掛ける2の6が12まで伸ばすと。6の業者で2400万円なんですけど、12まで伸ばしたら皆さん、単価も安くなるわ、下手すると補正組まないといけないんですよ。これ補正組む要素はないんですけど、その辺は情報として御存じですか。2倍に増えるんですよ、この監査報告からすると。

○伊川秀樹会計管理者 大変申し訳ありませんけれども、事業執行機関、知事部のほう一今回、観光ですけれども、そこにおける補正の必要性ないし事業の執行状況ですね。出納機関としてはあくまでも予算が、総務部財政課に出されて、そちらで調定、調整して、議会で議決を得て、得られた予算の執行の段階でうちとしては法令等に遵守しているかどうかを審査して支出するものでして、今回のように、その事業の中途の段階で補正が必要かどうか、予算の進捗がどうかというのは、これ事業機関での対応でございますので、こちらとしては把握はしておりません。

○又吉清義委員 何はともあれですね、当初の仕様書、3カテゴリー掛ける2で予算執行をすると契約書にあるんですから、その契約書の中身もそれに沿ってやるべきであるし、たくさん払ったからということで、6部門じゃなくて12まで増やす、こんなことをやっちゃいけないですよ皆さん。ちゃんと契約書どおり、仕様書どおりするのが筋だと思います。時と場合によってころころ変わるような予算執行ではいかげなもんかなと思いますよ。

じゃあ次に移ります。特定駐留軍用地等内土地取

得事業、14ページについてなんですけど、この取得事業におきまして、縦断道路、横断道路、これの用地取得の進捗率は何%までいっているのでしょうか。

○宮平尚企画部参事 普天間飛行場内の先行取得の件でございますね。道路用地につきましては、県のほうで先行取得をしてございます。確かに縦断道路と横断道路、これのトータルで約17ヘクタールの取得を目指しているところでございます。平成25年から取得を実施しておりまして、令和元年度末までの取得予定面積が、約64%に当たる約10.9ヘクタールを取得する見込みとなっております。

以上です。

○又吉清義委員 ぜひですね、やはりこういうのは一日も早くすることによって、先ほど當間委員からもありましたスーパーシティ構想、そういった新たな計画に私は入ることができるかと思えます。ちなみに、元年の予算ではかなり執行残がございましたが、今年の執行目標はどのような目標を持っておられますか。

○宮平尚企画部参事 令和2年度につきましては、1.3ヘクタールを予定してございます。

○又吉清義委員 ですからこの事業執行、面積じゃなくてですね、執行率です。去年の執行率は予算に対して約半分以下でしたよね。

○宮平尚企画部参事 令和元年度の土地取得はですね、当初見込みを下回ったために減額補正を行っております。

令和2年度の予算につきましては、これまでの実績ですね、これを基に算定をしております、1.3ヘクタールを目標としているところでございます。

土地取得が少し低調ではございますが、現在、平成30年度からはですね、この制度の周知を図るために戸別訪問をしてございます。実際は、その戸別訪問を受けての申出というものも実績として上がってきておりますので、引き続きこの戸別訪問を実施しまして制度の周知を図って、その取得に向かって取り組んでいきたいというふうに考えております。

○又吉清義委員 ぜひ、目標に向かって進んでいただきたい決意は、本当に感謝申し上げます。ですから、去年なぜ同じように戸別訪問をして、この予算執行が約半分ぐらいであったのか。今年はなぜこれが半分以上クリアできるのか。どこをどう改善したものなのか、その辺の反省等について、こうすることによって前年度以上に取得ができるという、その計画性はどちらにありますか。

○宮平尚企画部参事 確かに昨年度も目標に届かな

くて補正というふうになってございますが、この制度はあくまでも地権者からの申出を受けて取得するという事業になってございますので、令和2年度につきましても、これまでの実績を踏まえて申出があるであろうというようなことも目標に置きましてですね、これまでの実績を踏まえて1.3ヘクタールの目標を立てているところでございます。先ほど申しましたように、戸別訪問を行って少しずつではございますが実績も上がってきてございますので、引き続きそこに力を入れて取得に取り組んでいきたいというふうに考えております。

○又吉清義委員 ぜひですね、積極的に進めていただいて、期待しておりますので、ぜひ頑張ってください。

そして、先ほど大規模駐留軍用地跡地利用推進費の中で、當間盛夫委員からもございました。私もこのスーパーシティ構想、これ大賛成なんですよ。皆さんとして、このような構想については、この推進費の中で調査検討に要する経費は一切まだ入っていないと理解してよろしいでしょうか。

○宮平尚企画部参事 スーパーシティ構想というふうに限定した費用は盛り込まれてございません。ただ、跡地利用を検討する中で、いろんな時代の流れ、時代の先を読んでのいろんな計画を検討してまいりますので、当然、この先行的に行われているような施策については、検討の中に入ってくるものと考えております。

○又吉清義委員 参事、このスーパーシティ構想に限定というのがちょっと私、今、理解できないんですが。スーパーシティ構想とは、ちなみにどのようなものと理解しておられますか。

○宮城力企画部長 スーパーシティ構想はA Iなど、Society 5.0に関する最先端の技術を活用した未来都市に関する構想で、交通、物流、支払い、行政、医療、介護、これら複数の分野において、これら先端技術を駆使して、これまでにないような産業振興、それから住民サービス、これの提供を目指すというものと理解しております。様々な規制緩和が多分必要になると思います。ビッグデータ等のデータ基盤の構築を行うことが考えられるというふうに理解しております。

○又吉清義委員 ですから、まさしく、それは跡地利用そのものではないですかと、まちづくりですね。今までは道路を整備する、建物を造る、そして都市計画を決定する、その中でそういったもろもろの—今、部長がおっしゃったことをするのがスーパーシ

ティ構想だと思っているものですから、やはりこの推進事業ですね、これもまさしく、今からのまちづくり、皆さんがどういう視点を置くかによって大事なことだと思います。ぜひですね、そういった未来に向かっていくまちづくりというものに関しても、ぜひ調査研究していただきたいということを、ぜひお願いしたいんですが。

○宮城力企画部長 先ほど申し上げたように、これは市町村が事業主体になります。県としましては、どういう先進的な事例があるのか情報収集に努めて、新たな沖縄振興計画の中でもですね、これを深掘りしていきたいというふうに考えております。

○又吉清義委員 ぜひ、これが今、実現に向けて進もうかとしております。ですから480ヘクタール、普天間だけじゃなくてですね、浦添にも360ヘクタール出てきます。そうするとかなり世界に誇れる物流であり、観光でありですね、いろいろな目玉商品であり、これから人材不足になります。介護であり、超高齢化社会になります。そういうのをクリアする意味でもですね、ぜひ皆様には頑張ってもらいたいと思うことを提言して、まだ時間ありますが、一応これで終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○渡久地修委員長 中川京貴委員。

○中川京貴委員 今、県が持っている軍用地の面積とですね、この地料、幾らありますか。

○渡久地修委員長 休憩いたします。

(休憩中に、中川委員から県が取得した軍用地について売却等により減った事例はあるかと確認があり、執行部から、企画部で所有している限りではないとの答弁があった。)

○渡久地修委員長 再開いたします。

中川京貴委員。

○中川京貴委員 部長、なぜそんな質問したかということですね、令和2年度当初予算説明資料企画部抜粋版の中の2ページを見ていただきたいんですが。昨日も少し総務で聞いたのは、これ新聞にも載っておりました。これまでですね、県は7500億円の、もうマックスの予算を組んだと。その要因については、消費税が10%になったということと、県税が1393億4514万5000円—これまでにない県税の収入があったということ、総務で説明しておりました。その中ですね、地方交付税も約2098億円ぐらいになっております。そして国庫支出金が1952億円、そのうちの企画の分においては309億円のありますけども、こ

の支出金の300億円の根拠は何ですか。企画に入ってきた根拠、300億円の収入。いろいろまたがっていると思うんですけどね。

○宮城力企画部長 309億円の国庫支出金の主なものは、沖縄振興特別推進交付金、市町村分の230億円。これに加えて、県分としての290億円のうちの企画部分ですね。これらが主で、あるいは後は、統計調査費に係る委託金。これについては、特に委託の場合は見込み値で計算しております。次年度以降に、またこれは精算をすることになるかと思えます。沖縄振興予算に係る国庫支出金にあっては、国の内示額。それ以外については、内示が見込める額ということで計上をしているところでございます。

○中川京貴委員 休憩をお願いします。

○渡久地修委員長 休憩いたします。

(休憩中に、中川委員から県が取得した軍用地の面積は増えているにもかかわらず普通交付税措置における傾斜配分が減らされているのはなぜかとの確認があり、執行部から総務部の所管であるとの答弁があった。)

○渡久地修委員長 再開いたします。

中川京貴委員。

○中川京貴委員 次はですね、この当初予算説明資料のですね、14ページをお願いします。

鉄軌道のほうなんですけど、先ほど午前中から鉄軌道、いろいろ質疑が出ておりましたけれども、答弁の中でですね、工事が始まって約10年をめぐにということでありましたけれども、そもそもこの鉄軌道の企画ができてから、もう何年になるんですか。それと、今までに使った費用は幾らぐらいかかっていますか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

沖縄県のほうで鉄軌道導入に向けた事業を開始したのは、平成24年度からになります。24年度から調査を開始したというところでございます。

24年度から30年度までの一あくまでも調査費に係る予算ですが、決算ベースで3億9100万円というふうになっております。

○中川京貴委員 これは令和元年も令和2年もですね、8000万円計上されておりますが、これの主な要因は何ですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

令和2年度につきましては8100万円程度ですね、予算要求させていただいております。そのうち、委

託料として6600万円ぐらいを計上させていただいておりますが、主なものとしましては、先ほどから御説明しております費用便益費についてケースによって1を超えることを確認したところなんですけど、それについて今後専門家による検証委員会を開催してしっかり検証していくというための費用と、併せまして、今後県民の皆さんのほうに今回いろいろ検討しました導入効果一時間短縮効果も含めまして、具体的な効果というものをしっかり県民のほうに情報提供していく必要があることから、そういった県民への情報提供をするためのニューズレターの配布、または機運醸成に係る費用としてシンポジウムの開催と、そういったものの費用で残り4300万円ぐらいを計上させていただいているというところでございます。

○中川京貴委員 シンポジウムの開催も、また、もう図面も案もできて国に答申をかけている中で、毎年委託に6000万円かけるんですか。今年も委託に6000万円、去年も委託にかけたんですか。もう図面はできてるでしょ。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

ずっと調査をしているというわけではございませんで、来年度は検証というものにお金をかけますけれども、主なものとしてはですね、やはり県民の皆さんを含めて、県民一丸となってですね、機運醸成を図りながら働きかけていくということが必要になると思っていますので、来年度は県民の皆さんに、導入効果等をしっかり情報提供するためのニューズレターの配布、あとシンポジウムの開催を含めて、こういった周知広報活動、県民一丸となった取組をするための費用として、約4300万円を計上させていただいております。

ただ、今年度に関しましては、導入効果、この費用便益費について相当な検討をさせていただきました。時間削減便益ということで、貨物も入れるような検討をするというのは、やっぱり数千万円の費用を要しましたので、今年度の調査費に関してましては、一定の費用、五、六千万円要したところではございますが、来年度は調査というよりも、そういった周知広報に取り組みでまいりたいというふうと考えております。

○中川京貴委員 確認しますが、この8000万円は一般財源ですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 はい、一般財源です。

○中川京貴委員 ちょっと申し上げますが、鉄軌道はですね、今日午前中に玉城満委員からもありましたとおり、これ県民の願いでね、昔、軽便鉄道が走っていたと。私も県議会に当選して以来、ずっと南部から嘉手納まであった軽便鉄道を復活させるということについて、一般質問、代表質問で取り上げてきました。これはもう、県民が望んでいることなんです。今頃、県民に必要なか、必要じゃないかって聞くというのではなくてですね、いかに政府を説得するか。いろんな方々からいろんな意見が出ていたのですが、この採算性の問題をクリアしなければ、幾ら県民が望んでもできないと思っています。そういった意味ではですね、やはり国を説得をして、採算性をつくって理論武装をしてですね、予算措置をする仕組みが大切だと思っていますが、いかがでしょうか。これ、部長が答えたほうがいいと思います。

○宮城力企画部長 採算性で一番にネックになるのは、初期投資を誰が負担するかという部分になります。現行のルールですと、事業者さんのインシャルコストが非常に高く、これを鉄道事業ではペイできない、賄えない。そうすると、事業への参入がまず不可能。一方で、鉄道を例にとると、国、地方公共団体がほとんどの初期投資を負担する。鉄道運行事業者は、基本的には車両のみを整備することで足りるということになります。その特例措置が適用されれば、事業の採算性も十分高まるというのが確認・検証されておりますので、この特例制度をいかにして創設していただけるかというのが今後の大きな鍵になると思っていますので、県民の機運醸成を盛り上げた上でですね、鉄軌道の必要性に向けて、県民の意見を盛り上げていきたいというふうに考えているところです。

○中川京貴委員 部長も東京行ったときに、よく肌で感じたと思っていますが、やっぱり国はしたたかで、全国的な財政措置をしないといけない中ですね、沖縄に本当に必要だよということを理論武装せんと、私は実現化しないと思っています。なぜ必要なのか、これはもう島嶼県の沖縄がですね、復帰後、もう何十年たっても県民所得が上がらないという、いろんな理屈を超えてですね、そのために那覇空港の滑走路の整備だと思っています。あの那覇空港の滑走路もですね、今月完成しますけれども、あの理屈をつくったようにですね、なぜ必要なのかというのは鉄軌道も一緒。その結果、鉄軌道もあと10年、15年かかるという中で、今頃からスタートしないとですね、調査であと5年も10年もたったら、あと20年たっ

ても造れないと思っています。そうしているうちに、国道、県道は渋滞します。後で少し質問しますけれども、だから早めのできる2次交通としての高速船も私は提案してきました。そういった意味では、いろんな知恵を出してですね、県職員の知恵を出して、一つ一つ予算措置をして、国に対して取り組む必要があると思いますが、いかがでしょうか。

○宮城力企画部長 委員おっしゃるように、長期的な計画と、短期、中期で考えるべき事項は分けて考えないといけないと思っています。那覇空港の2次交通はじめ、特に中南部地域の交通渋滞が深刻化しておりますので、少しでも解消できるようにですね、いろんな取組を検討して、国と連携してやっていきたいというふうに考えております。

○中川京貴委員 ぜひ鉄軌道についてはですね、職員の知恵を出してですね、モチベーションを上げて実現できるように全力で取り組んで。これ要望申し上げます。

13ページですね、25、那覇空港整備促進事業について伺います。

これは御承知のとおり、滑走路がもう一本できることによって、空いている空間ですね、経済界からそこにあと1本のタワーを造ったらどうかといういろいろありますが、今、県としてはどういう方向性で事業を進めていますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 経済界から出されている要望につきましては、具体的な提案であるというふうにして、受け止めております。県としましてもですね、第2滑走路が供用開始した後は、さらなる航空需要の増大が見込まれているということで那覇空港の機能拡張が必要であると考えております。現在、その調査検討をしているところなんですけれども、短期的には駐機スポットの整備、地上ハンドリング体制の確保、旅客ターミナルの利便性向上、そういったものを促進して、中長期的には、この那覇空港の将来の在り方について、各方面の方々から意見を伺ってですね、空港エリアの拡張による機能強化など、新沖縄発展戦略でも世界水準の拠点空港として位置づけておりますので、そういったものを目指していきたいと考えております。

○中川京貴委員 部長、ぜひですね、これまでは沖縄県は目標が1000万人観光立県、1兆円観光産業と進んできたのがですね、今日の答弁でも、もう1350万人から1400万人にまで引き上げると。もう1兆円観光も過ぎました。間違いなく、那覇空港のあの滑走路の整備によって沖縄県は変わってくるとしてい

ます。そういった意味では経済界の要望もありました、このもう一つのタワーとですね、未来に投資ができるような仕組みをですね、今からつくらなければ、大型事業がほとんどもう計画性が今、県には見えません。そういった意味ではぜひ進めていただきたいと思います。

○宮城力企画部長 先ほど答弁ありましたように、新沖縄発展戦略では世界水準の拠点空港を目指すということを位置づけております。

次期、新たな沖縄振興計画の中でも大きな柱になるというふうに考えています。その中でも触れているんですけども、手戻りがないようにしっかり計画してですね、いろいろな皆様の御意見も賜りながら、検討をしていきたいというふうに考えます。

○中川京貴委員 質問しますけれども、やはりですね、これだけ整備されると、間違いなく交通渋滞が発生します。私がずっと提案している高速船ですね。やはりこれ今、高速船がスタートしていますが、空港から那覇の港に来てですね、そこで乗り降りをして、北谷のほうにと。当初は、名護まで行っていましたけど今、北谷で止まっております。やはり県と一緒に知恵を出してですね、内閣府とやるべきだと。今、みんな企業任せだと思いますが、県は何か支援しているんですか。

○宮城優交通政策課長 第一マリンサービスさんが4月から定期運航をスタートさせてですね、現在、その那覇－恩納－本部間は4月から11月中旬までの運航。それから那覇－北谷間は、当初は同様でしたが、途中から12月から3月までを含めて通年で運航するというところで事業展開が変わりつつあります。また、来年7月からはですね、大型かつ高速の船舶を彼らが調達して導入するというような状況もありまして、現時点で県は、広報宣伝について様々な協力等々をやってきたところではありますけれども、その事業者の中でも経営判断の上でどんどん事業展開を拡大しつつありますので、まずはその事業者の展開を見守りながらですね、我々も協力できるところはやっていきたいというふうに考えております。

○中川京貴委員 部長、実はですね、これもうずっと僕もこれを取り上げてきて、もう七、八年になるんですが、今が大切な時期だと思っています。船が二、三隻走ったからといって、人は乗るもんじゃないんです。

僕は、海のタクシーと。タクシー代わりなイメージで、中北部の皆さん方が那覇に行きやすいような環境をつくる。まずもって高速船という意味も皆さ

ん知っていないと思うんですよ。高速船という定義分かりますか。もし課長、高速船は何キロから高速船というんですか。

○宮城優交通政策課長 すみません、ちょっと手元に資料がございませんので確認ができません。

○中川京貴委員 やはりですね、県民に対して利便性がないと、人は乗りません。ただ、海には信号機がないので、やっぱり高速船でですね、海は大体40ノット、50ノットとってですねノットでやるんですが、大体80キロぐらいの時速で出たら北谷まで20分で来るんです。また、名護まではですね、1時間以内に来るという利便性がないと、県民の意識が上がってこないだろうと、モチベーションも。そして、タクシーのようにピストン運動をさせる。やっぱりこれは、県と内閣府が一緒にならないと、企業任せではですね、企業はもう赤字になったら、もう取りやめる可能性があるんです。やめたときに、取り返しがつかないと私は思っています。ですから、今からでもこの企業に対する支援策をですね、燃料の補助をするとか、例えば御承知のとおり、北部、国頭は過疎地域に指定されていますから、離島と同じような補助率をやるとかですね、離島振興で燃料や、いろんな支援をしていると思いますが、そこも適用できるような仕組みをつくれませんか。

○宮城優交通政策課長 当該事業者というか、全ての航路事業者に言えることですが、やはり最大の課題というのは、まずは就航率を上げること。冬場を中心にですね、やはり風の影響をすごく受けやすいのが航路事業でございますので、ですので彼らとしては、大型の船舶を購入してですね、7月から導入をするんだと。それで就航率を上げることにつながりますので、これで様々な広報の作業とリンクした手が、また次に打てるのではないかというような気もしております。ですので我々としては、まずはその事業者のですね、当該事業者はバスやタクシーの事業も行っているグループでございますので、それらのリンクのし具合とか、そういうことも見ながらですね、我々も支援できることを考えていきたいという状況でございます。

○中川京貴委員 やはりですね部長、これから5年、10年を展望したときですね、間違いなく渋滞は起こります。そこでね、モノレールも大切でしょう。それとまた、西湾岸道路も大切、国道、県道も高速道路も整備しなきゃいけない。そこでやはりすぐにできるのが、この一括交付金があるうちに、2次交通であるやっぱり高速船だと思っております。これを

企画部の中でも専門チームをつくって高速船を内閣府と詰めるべきだと、ずっと言っていますが、なぜそのチームをつくれなんでしょうか、部長。

○宮城力企画部長 今、第一交通さんが、この航路事業を展開しておりますけれども、国、県の実証事業の結果を踏まえて事業参入したものと認識しております。去年のたしか4月から運航開始しております、まだ1年たっていない状況で、実際に、その北谷あるいは恩納、本部、それぞれの航路の影響といますか、効果、このあたりもまず見極めないといけないというふうに考えております。まず今、那覇空港に着いてからの乗り継ぎというんですか、このあたりが課題だと考えておまして、今、那覇空港に設置しておりますバスサイネージ、それから大手検索サイトを利用したバス路線の検索、これらによって既存路線バスの利用促進を図ってですね、乗り継ぎがスムーズにいくようにしないといかんというふうに考えておりますし、今後はシャトルバス、これらの運行の可能性についてですね、まずはそれを検討していきたいというふうに考えているところです。

○中川京貴委員 ぜひですね、本土はね、空港内に港を造って、この空港内から出さない。そういったところも、関西空港もあります。ぜひ視察していただいいてですね、直接乗り継ぎするんじゃなくて、空港からモノレール乗って行く人、高速に乗る人、レンタカーに乗る人、また高速船に空港から乗れるような仕組みをつくるべきだと思っています。

○宮城力企画部長 今後の那覇空港については、キーワードはそのストレスフリーであったり、あるいはシームレスということも加わるかもしれません。そのあたりも含めてですね、検討をしてまいりたいと思います。

○中川京貴委員 すみません、15ページの沖縄離島体験交流促進事業について、本年度予算が減額されている理由について伺います。

○糸数勝地域・離島課長 お答えします。

本事業の次年度における当初予算額は2億2777万8000円としておまして、前年度と比較しまして約3300万円減額となっております。次年度の減額理由としましては、本事業で児童の受入れを行っております離島側の民宿民泊の受入れ可能数に限りがあることに加えまして—これは非常にいいことではあるんですが、近年、県外からの修学旅行の受入れ等を民泊で、島自体がですね、自走化しているという島もございまして、非常に受入れ体制が厳しい状況が

あります。このため、各離島の状況を勘案しまして、受入れ可能人数に応じて予算を減額したところがあります。

以上であります。

○中川京貴委員 これはたしか、平成22年か23年からスタートした事業でですね、当初の予算はたしか3000万円ぐらいで、4校ぐらいしか行ってなかったと思っています。しかしながら、これ島チャビと違ったメニューで、離島のすばらしさやよさ、またいろんな苦勞を子供たちが体験できるすばらしい事業だと思っています。御承知のとおり、今回コロナウイルスの関係で、離島も沖縄県も大変厳しいような状況になると思いますが、ぜひですね、この離島の振興も含めて、これをずっと続けていただきたいのと、応募数と、実際漏れた学校、何件あるんですか。

○糸数勝地域・離島課長 次年度の応募学校が91校に対しまして、採択が41校ということで、43.2%の採択率になっております。

○中川京貴委員 部長、ちょっと提案なんですけどね。恐らくこのコロナウイルスの関係で、いろんな形で修学旅行やいろんな団体がキャンセルになってきていると思っています、今年の夏もですね。そういった意味では補正予算を組んででも、残り90校のうちの半分でも、離島に行けるような仕組みをつくっていただけませんか。

○宮城力企画部長 昨日ですか、新型コロナウイルス感染症等に対する緊急対策ということで知事のほうからメッセージを発出いたしました。短期的な取組に加えて、今後の県内経済観光等の需要回復に向けた中長期的対応として、離島周遊を促進するための支援等々も含まれております。それらを踏まえてですね、これら総合的な対策についても、補正も含めた予算措置による万全な対策を講ずるとしておりますので、またコロナウイルスが、感染症がある程度収束するというに向けて、どのような取組が取れるのか十分に検討してですね、しっかり対応していきたいというふうに考えます。

○渡久地修委員長 仲田弘毅委員。

○仲田弘毅委員 まずはですね、資料3の1に基づいて13ページ、ソフト事業19番の大東地区についてであります。大東地区の通信基盤の整備事業に関してですね。

前年度から大幅な増額になっているんですが、まずその要因、理由は何でしょうか。

○砂川健総合情報政策課長 お答えいたします。

大東地区情報通信基盤整備推進事業は、大東地区

における高度な情報通信技術の利活用環境を形成するため、沖縄振興特別推進交付金を活用し、沖縄本島と北大東島を結ぶ海底光ケーブルを整備する事業であります。令和元年度は調査設計を行い、令和2年度から海底光ケーブルの整備事業に着手することから、前年度に比べ約14億8000万円の増額となっております。

○仲田弘毅委員 この事業は、昨年度からの事業ということでよろしいですか。

○砂川健総合情報政策課長 今年度調査設計を行った事業というふうに御理解いただきたいと思えます。

○仲田弘毅委員 これは、これからの事業ということで理解してよろしいでしょうか。

○砂川健総合情報政策課長 今年度調査設計を行いまして、令和2年度から令和3年度にかけて海底ケーブルを敷設する事業となっております。

○仲田弘毅委員 我々は、各委員みんなそうですが、特に総務は各離島振興含めてですね、各地域離島を回って、離島振興なくして沖縄県の発展はあり得ない、こういった気持ちで各離島回りをやっているわけですが、こういった大海原の孤島と言われる南北大東の北大東にこういうふうな基盤整備ができるというのはですね、地域の皆さんにとっては大いに誇りに思うと同時に、そこに生きる喜びも生まれてくると思うんですよ。この事業を含めてですね、県全体の離島過疎地域も含めてなんですけど、その地域の情報通信に関する基盤整備は、大体どの程度、県としては完備されてると、あるいは設置されてるといふふうに認識していらっしゃいますか。

○砂川健総合情報政策課長 離島における基盤整備につきましては、28年度までに先島地区、それから久米島地区の整備を終えておりまして、今、海底ケーブルがまだ接続されていない小規模離島等につきましては、県内で10市町村、16地区となっております。

○仲田弘毅委員 その中でうるま市、私の地元になりますが、そこは従来、5つの離島がありました。今もう、本来の離島から僻地は4島になりましたけれども、純然たる離島はもう1か所しかありません。その津堅島がですね、ブロードバンドを含めて光通信回線がまだされてない。そういった面で、自治会と学校関係は十分ある程度の容量で頑張られていますけれども、それ以外で随分苦戦しているという情報がありますが、それは掌握していらっしゃいますでしょうか。

○砂川健総合情報政策課長 津堅島につきましては、昨年の8月に、うるま市の担当職員と光サービス提

供の前提となる海底ケーブルの敷設に関する財源の確保ですとか、それから島内で光ファイバーを整備した場合の維持管理コストの問題というのがやっぱりありますので、その辺については意見交換を行いまして、今後も引き続き課題解消に向け取り組んでいるところでございます。

○仲田弘毅委員 今、国がテレワークするのも、別に新型コロナウイルス云々じゃなくてですね、働き方改革の中でテレワークを推奨したんですよ。まさに今、離島並びに過疎地域においてですね、本土あるいは本島から移住をして、そこで東京との仕事をテレワークで一緒にやっている、しっかり頑張っている方々もいらっしゃるわけですよ。そういった意味合いにおいてですね、そのIT、ICT、ネットワークがしっかりつながらないとですね、後に出てくる15ページの移住定住促進事業、そのことも含めて大変厳しいと思うんですね。文明の利器はみんな都市地域だけに集中して、田舎に行けば行くほど仕事もない、技術も必要としないというような状況になるとですね、この定住、移住を一生懸命促進している県の職員の皆さんもですね、片手落ちという考え方も生まれてくる可能性も十分あると思うんですね。なぜそういったお話をやるかということですね、津堅島ではさすがにいらっしゃいませんけれども、伊計島、宮城島、平安座島にはですね、101名以上の移住者がいらっしゃるんですよ。本土と本島から。しかも、インターネットでもって東京と仕事をしている。まさに県が目指している、私たちが地域で目指してる大きな事業だと思うんですね。

ですからそういった意味合いにおいても、ぜひこの事業、北大東も含めて宮古、八重山も久米島も、そして、こういったうるま市の与勝地域の唯一の離島である津堅島もですね、頑張っていただきたいなと思います。

同じ13ページ、これもうほとんどの委員がもう質問を行いましたけれども、バス路線の補助、それからバス運転手確保緊急支援事業等を含めてですね、委員の皆さんたくさん質問しましたが、1つだけお聞かせ願いたいんですが、これはもう実際、バスの路線が中止になったおかげで実害が出ています。中部農林高等学校の定時制13名のうち8名はもう間違いなく実害がある。あと残りの方は、家族で運転手がいて送り迎えしているようではありますが、あとの8名は何の手だてもない。こういった実害が出ている方々に関しては、企画部と県教育委員会との調整はどうなっているのか、まずはお聞かせ願いたいので

ですが。

○宮城優交通政策課長 この問題につきましても、基本的に教育庁と情報共有を当時からやっていてですね、まずは現場ですぐに対応できることと、我々はバス会社に対してヒアリングもやりながら、どういう支援ができるのかというところを確認していったという状況がありまして、段階的に教育庁と情報共有を図ってきたところでございます。

○仲田弘毅委員 ぜひ、しっかり横の連携も取ってですね、子供たちが被害を被る一間違いないこの子供たちは将来の沖縄県を背負っていく子供たち。ましてや家庭に事情があって、全日ではなくて夜しか学習ができないという、ある意味では弱い立場の子供たちですから、ぜひ見守っていただきたいなと思います。

それと離島航路運航安定化支援事業で、これももちろん答弁がありましたけど、その中で津堅という名前が出てきたと思うんですが、この事業の中で、津堅航路に関して一津堅は今フェリーも高速艇も走っているわけですね。これは船舶の購入費とか、そういったものの事業費ですよ。もう一度御答弁をお願いできますか。

○宮城優交通政策課長 まず、事業が2つありまして、離島航路の補助事業、それから離島航路運航安定化支援事業という船舶更新の支援事業というのがあります。どちらも津堅航路が、今日の午前中からの答弁で申し上げたところであります。まず、離島航路補助事業についてちょっと申し上げますと、令和2年度は前年度と比較しまして2億5000万円ほど予算が増額になっておりまして、その増加の主な理由が、補助対象である赤字欠損が出る路線が前年度は13航路だったんですが、それが2航路増加して15航路となったこと及び伊江航路、渡名喜・久米航路、津堅航路においてですね、新しい船が就航したことによって船舶リース料が毎年度経費に入ってきますので、その分収支が悪化したということで、補助対象の金額が増えておりますということ、まず一つ申し上げたところです。

それから、離島航路運航安定化支援事業につきましては、令和3年度までの補助の計画がありまして、新しい船舶を造る際の造船の支援計画がありまして、津堅航路におきましてはそのフェリーが令和3年度に補助の対象になっておりますということでございます。

○仲田弘毅委員 離島住民等交通コスト負担軽減事業、これは島の人たちがですね、玉城区長をはじめ、

島民の皆さん、島の皆さんが大変感謝している事業であります。普通の料金が1200円、島の人は往復で400円。3分の2が免除されて、島の人たちはそのことで子供たちを島から県立与勝高等学校に通学をさせることもできる。このことが、また県立学校の計らいでもって子供たちは交通費無料化ということもできております。

感謝して質問を終わります。

以上です。

○宮城優交通政策課長 ちょっと答弁の修正をさせていただきたいと思います。花城委員からの御質問で、バスの今年度の運行費補助の補助額についてですね、申し上げた金額一ちょっと手元で計算機で慌ててやったんですけど間違っておりました。国協調補助が3912万9000円、県単の補助が1億504万5000円で、合わせまして1億4417万4000円が正しい数字でございます。

それから、バスレーンにタクシーが入れるようになった、空車タクシーが入れるようになったのが、2018年の1月からでございます。

○渡久地修委員長 以上で、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関係予算議案に対する質疑を終結いたします。

説明の皆さん、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。要調査事項及び特記事項についての提案はないことを確認した。)

○渡久地修委員長 再開いたします。

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)

○渡久地修委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

なお、予算調査報告書は、3月13日 金曜日 正午までに予算特別委員に配付するとともに、タブレットに格納することになっております。

また、予算特別委員が調査報告書に関して常任委員長に対し質疑を行う場合には、13日の午後3時までに政務調査課に通告することになっております。

予算特別委員におかれましては、常任委員長に対し質疑を行う場合には3月13日 金曜日は登庁され、質疑発言通告を提出するよう、よろしく願いいた

します。

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 水曜日 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。

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 渡久地 修