

公共交通ネットワーク特別委員会記録
＜第2号＞

平成24年第3回沖縄県議会（6月定例会）

平成24年7月17日（火曜日）

沖 縄 県 議 会

公共交通ネットワーク特別委員会記録<第2号>

開会の日時

年月日 平成24年7月17日 火曜日
開 会 午前10時1分
散 会 午後0時10分

場 所

第6委員会室

議 題

- 1 陳情第116号
- 2 鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関する諸問題の調査及び対策の樹立（沖縄県総合交通体系基本計画について）
- 3 閉会中継続審査・調査について

出 席 委 員

委 員 長	金 城	勉 君
副 委 員 長	新 田 宜	明 君
委 員	砂 川 利	勝 君
委 員	具 志 堅	透 君
委 員	島 袋	大 君
委 員	新 垣 哲	司 君
委 員	高 嶺 善	伸 君
委 員	玉 城	満 君
委 員	瑞 慶 覧	功 君
委 員	渡 久 地	修 君

委員 儀間 光 秀 君
委員 大城 一 馬 君

委員外議員 なし

欠席委員

なし

説明のため出席した者の職・氏名

企画部長 謝花 喜一郎 君
企画振興統括監 下地 明和 君
交通政策課長 玉城 恒美 君

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

陳情第116号、本委員会の付議事件鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る沖縄県総合交通体系基本計画について及び閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、企画部長の出席を求めております。

休憩いたします。

(休憩中に、企画部長自己紹介)

○金城勉委員長 再開いたします。

まず初めに、陳情第116号の審査を行います。

ただいまの陳情について、企画部長の説明を求めます。

謝花喜一郎企画部長。

○謝花喜一郎企画部長 公共交通ネットワーク特別委員会、陳情案件につつま

して、お手元の資料1、陳情に対する説明資料により、処理方針を御説明申し上げます。

表紙をめくっていただきまして、陳情説明資料の目次がございますが、新規の陳情が1件となっております。

1ページをお開きください。

陳情第116号沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業における還付手続の簡素化を求める陳情につきまして、すべて読み上げて御説明いたします。

本事業では、公示運賃の引き下げを行った航空会社に対し、県がその減収相当額を補てんすることで、航空運賃の低減を図ることとしております。本事業の実施に向けて、航空会社は新たな割引運賃を公示運賃として設定する必要がありますが、小児割引と身体障がい者割引運賃を割引し、公示するためには、新運賃設定のためのシステム改修に多額の経費がかかることなどから、結果として新たな公示運賃の設定がなされておられません。そのため県では、小児運賃及び身体障がい者割引運賃を事業の対象とするため、市町村の協力のもとでの還付により、当該制度を運用しているところであります。県としましては、小児運賃及び身体障がい者割引運賃について、利用者が割引後の運賃にて購入できるよう、航空会社へ要望しているところですが、特に身体障がい者割引運賃については、システム改修によらない方法での対応が可能かどうかについて航空会社と調整中でありまして、また、小児運賃についても引き続き要望していきたいと考えております。

以上、公共交通ネットワーク特別委員会、陳情案件につきまして、御説明いたしました。

○金城勉委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより各陳情に対する質疑を行います。

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

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

質疑はありませんか。

高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 本会議でも聞きましたが、公示するためのシステム改修に多額の経費がかかることから設定がされていないということですが、そのいきさつと今後の見通しについてももう少し詳しく教えてください。

○謝花喜一郎企画部長 今回の制度を運用するためには、航空会社が航空運賃として国土交通省に届け出をしなくてははいけません。離島割引運賃については、既に着陸料の軽減などで、3割という設定、システムがあったので、その3割を4割に変更するだけの手続でよく、離島割引運賃の4割はスムーズにできました。しかし、小児運賃割引と身体障がい者割引運賃は全国一律のシステムになっています。この料金を4割ほど下げるためには、全国一律のシステムのうち、沖縄県のみだけ離島の割引運賃の部分だけ変えなくてはいけません。それがいろいろなシステムが複雑に絡みあって、離島割引運賃のみだけをやるためには数千万円の経費がかかるということで、航空会社から説明を受けました。我々は身体障害者、小児運賃の割引をやるのが重要だと考えて、何とかできないかと航空会社と調整をしましたが、なかなか難しいということでした。それではということで、航空会社、石垣市と調整を重ねて、航空会社では正規の料金で支払いをし、後に市町村に出向いていただいて、還付手続をしてもらうという調整がされたので、還付手続によって小児運賃、身体障がい者の割引運賃についてもこの事業を適応することができたという経緯がありました。

○高嶺善伸委員 陳情の趣旨としては、今回のコスト負担軽減事業が最大限に生かされるように簡素化していただきたいということです。それができなかったいきさつはわかります。公示運賃の届け出は6カ月ごとにやりますよね。次の公示は10月ですので、8月1日までに届け出ます。この7月の後半に航空会社と詰める時間があるならば、8月1日の申請に間に合わせて制度改善ができるのではありませんか。これを4月からずっと6カ月もやってきても、なおかつできないのですか、というところに問題点があります。これをやらなかったら来年もできません。ですから改善の見通しはどうか、取り組みをお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 まず身体障がい者割引運賃については、件数が数件と少ないことから、県のほうが航空会社に身体障がい者手帳を示すことで、割引された運賃で購入できる仕組みができないかと調整をしています。これについては、航空会社から預かりたいということで、今、回答を待っています。小児運賃については、システム改修に経費がかかるという回答にとどまっておりますが、4月、5月の実績でいいますと300件余っています。300件全部を航空会社の確認をすることは大変ということで、この事業を運用するために引き続きシステムの改修が必要だということですが、県としては、引き続き小児運賃に

についても実現してほしいと要請をしている状況です。

○高嶺善伸委員 身体障がい者割引運賃の適用は何件ですか。

○謝花喜一郎企画部長 身体障がい者割引運賃は28件です。

○高嶺善伸委員 離島苦解消のための新しい事業ですので、それは事業者に一定のコストが伴うかもしれませんが、こういった制度をシステム改修に経費がかかるからとの理由だけで、先延ばしをしてほしくないということが、この陳情の趣旨です。28件ならば何とか事業者と相談してできるが、数百件に上るものはできないということではなくて。立てかえしたものを窓口で還付する以外にも自動償還払いにするなど、いろいろなお互いの窓口の申し合わせによって、可能なだけ利便性を促進することが必要だと思います。なぜならば、沖縄県がJTAに出資しており、主要な株主として取締役も派遣しており、今、離島振興の新たな事業がスタートしていますので、もっと利便性のいい事業にするためには、どのようにすればいいかという貴重な提言をする機会は幾らでもあります。これは今回の小児運賃と身体障がい者割引運賃だけではなくて、全国中学校体育連盟総合体育大会や中文連、あるいは修学旅行などその他の離島の児童生徒にどのような運賃を適用するかという問題も、未解決の問題がまだまだ山積しています。それについても本会議で指摘したように、今後話し合う場を県がどれだけ積極的に設けるかによって、7月いっぱいまでにできなかつたら、8月1日の国土交通省の申請に間に合わずに、次の6カ月もできません。そこを懸念して、できないではなくて、できるような取り組みをするべきではないかと申し上げています。ぜひやらなくてはいけないという必要性を感じてもらうためにもう一つ言います。小児運賃は12歳未満の子供たちにしか適用されません。ところが、小学校の団体で行く場合は、5年生も、6年生も一緒です。12歳未満ですので、6年生は小児運賃の割引に該当しません。少年野球で行く場合には5年生、6年生が主体です。5年生までは小児割引運賃で行けるが、6年生は該当しません。これについても12歳未満ではなくて、小学生以下あるいは中学生以下とするように年齢幅の引き上げも含めて、これはもっと詰めないといけません。一つ一つを確認すると矛盾があります。それを指摘できるのは、事業者の立場ではなくやはり県民の目線でないとできません。ですから、せっかく地域から出てきた陳情に対してできないだけの説明だけではなくて、やるという姿勢で、どのようにすればできるのかという、取締役を派遣している皆さんの立場での積極的な取り組みを言わないと、離島苦に対して安易に考

えていると、誠意がないと受けとめられます。そういったことも含めて、もう一度御説明をお願いします。

○謝花喜一郎企画部長 我々は、決して離島について安易に考えてはおりません。離島振興は県政の最重要課題だという考えで、さまざまな仕組みを考えています。ただ委員の御指摘のとおり、いろいろなことを提案できるのではないかということはおもっと思えます。我々も先ほど言いましたように、身体障がい者割引運賃の窓口のやり方など、それを含めて今、委員から御指摘のありました自動振り込みもとてもいい方法だと思います。いろいろな点を含めて、相手の事業者も事業をしているという部分がありますが、沖縄県の実情、陳情が出ていることも含めて再度航空会社に話をしてまいりたいと思います。これをする場合にはJTA、JALグループだけではなくて、ANAグループも同じような形であるので、同じ土俵で調整をしないではいけません。今、委員のおっしゃったような姿勢を十分に踏まえて調整をしてまいりたいと思います。

○高嶺善伸委員 昨年12月にありました、総務企画委員会で私が質疑したときの答弁では、スカイマーク株式会社が来年の3月7日に、新石垣空港開港と同時に就航すると。そうしますと1日5便ほど飛ぶという話がありました。恐らく安い運賃で運行されるだろうと。そうしますと非公式には一括交付金による軽減事業も石垣一宮古間のように留保される可能性もあると。今、課題になっている運賃的な問題は、事業者間の競争によって解決される可能性もあります。さらに、経営上の問題も出てきます。我々は今この時間を割いて慎重に審議しているのは、行政の努力で改善できることはできないのかと。この辺はもっとしっかりと県が物を言わなくてはいけないのではないのかと責任を感じるので、事業者間の競争だったらできるが、行政の発言では県民の声が届かないということがないように、次の公共交通ネットワーク特別委員会でも同じような形で8月1日の国への要請に対して、国はどのようにかわり合って、何を改善したのかということをお聞きしますので、きちんと努力していただくように要望いたします。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
渡久地修委員。

○渡久地修委員 この制度の基本的なことを教えてください。いつから始まっ

て、運賃についても幾らから幾らに割り引かれているかなどを教えてください。

○下地明和企画振興統括監 交通コスト低減事業は、平成22年10月から平成23年3月まで小規模離島という5地域と久米島を合わせて一久米島だけは離島住民だけ対象ということで、社会実験という形で航空路だけを低減し、社会実験をしてきました。そのときにおおよそ3割を低減するというので社会実験をしてきました。それを踏まえて、今年度4月1日から今までの小規模離島と言われる5地域プラス久米島、石垣島の離島住民を対象にして、航空路で言いますと約4割、船賃で言いますとおおよそ3割から7割を低減すると。この目安は、鉄軌道、JRの普通運賃並みが航路、特急料金を加えたという形が空路という形で設定して事業を進めています。

○渡久地修委員 5小規模の地域と割引額。例えば、片道幾らのものが幾らに割り引いているかについて教えてください。

○下地明和企画振興統括監 まず地域が、北大東島、南大東島、粟国島、久米島、与那国島、多良間島です。今年度から石垣島が加わっております。代表的なものを申し上げますと、例えば、航空運賃ですと北大東島がこれまで離島割引があって、特別往復割引運賃が現行だと1万6150円で、おおよそ4割で9700円ほどです。また、石垣島ですと現行の運賃が1万5600円で、9400円程度で運用されております。

○渡久地修委員 石垣島の現行の1万5600円は一般客ですか。

○下地明和企画振興統括監 これは、一般客なので離島往復割引の運賃設定です。

○渡久地修委員 ここで言います、小児運賃と身体障がい者割引の場合の金額はどうなりますか。

○下地明和企画振興統括監 例えば、小児割引運賃、現行の8100円が4900円になります。例えば、先ほどと同じ比較で言いますと、那覇ー石垣間ですと、現行の1万1500円が6900円ほどになります。

○渡久地修委員 石垣の小児割引運賃が1万5000円が6900円になる。身体障が

い者割引運賃はどうですか。

○下地明和企画振興統括監 現行運賃1万4700円が8800円になります。

○渡久地修委員 先ほどの身体障がい者割引運賃が4月、5月で28件あり、小児割引運賃が300件。一般の数とそれぞれの割り引いた、県の負担額を教えてください。

○玉城恒美交通政策課長 4月、5月で5万4430人の利用となっております。金額については手持ちの資料がありませんので、後で資料をお渡しいたします。

○渡久地修委員 では、平成24年度の想定を出していますよね。何万人で幾らの金額ですか。

○玉城恒美交通政策課長 航空路線についてはおよそ13億円の予算を計上しております。

○渡久地修委員 これは子供の医療費の無料化制度と大体一緒ですよ。一たん病院で支払って、領収書を持って役所に行って申請をするということで、物すごい手間暇がかかって、役所に行けない人もいて、行けないから結局はもらえなかったという人もいます。病院の場合は金額がわずかだからといって、面倒くさがって行かない人もいて、実際はそれがいっぱいあります。今、陳情にあるように、大人の運賃は自動的に割り引いていて、身体障がい者と小児は役所に行って申請をするという煩雑さがあるということです。この2カ月間で、実際に身体障がい者割引運賃の28件、小児割引運賃の300件はすべて役所に申請がきていますか。

○下地明和企画振興統括監 申請した数、統計ですので来た数です。

○渡久地修委員 これは役所に来た数ですよ。来なかった人もいるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 今、申しあげましたものは4月から5月までの2カ月間で市町村へ還付申請があった件数です。

○渡久地修委員 実際に、小児と身体障害者の方で飛行機に搭乗した方はどれ

くらいいますか。

○謝花喜一郎企画部長 この件については航空会社に確認をして、後ほど資料として示したいと思います。

○渡久地修委員 これを調べないと、この制度が本当に有効に活用されているかはわかりませんよね。搭乗した方が、皆さん申請されていたら大いに活用されている。ところが、搭乗した方の半分も申請してなかったら、活用されていないということになります。小児と身体障害者の方がどれくらい搭乗したかをきちんと把握することは、皆さんの制度が活用されているかどうかを調べるためには非常に重要な数字ですので、ぜひお願いします。一番いいのは現物給付ですよ。いわゆる子供の医療費で言うと、現物給付で、窓口で無料にするように、これはシステム改修などがあると言っていました。これも窓口で工夫をすれば可能だと思います。先ほどありました、自動償還払いは子供の医療費でいいますと、県内で実績がたくさんあります。病院と役所側、自治体が本当に協議していけば、難しくないですし、確立されています。皆さん方が本当にやる気になれば、ほかの制度で確立されていることなので、やろうと思えばできないことはないと思います。その辺、この制度を十分に生かすためにも、全力でやっていただきたいと思います。

○謝花喜一郎企画部長 先ほどの高嶺委員の御質疑にも答弁させていただきましたが、こういった仕組みもあるなと気づかされた部分であります。高嶺委員からも強い御意見もありました、我々何とか還付手続も簡素化できるように頑張りたいと思います。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 質疑なしと認めます。

以上で、企画部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。

次に、付議事件鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る沖縄県総合交通体系基本計画について審査を行います。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

謝花喜一郎企画部長。

○謝花喜一郎企画部長 まず、計画の位置づけについて御説明いたします。

本計画は、沖縄21世紀ビジョンを踏まえ、21世紀ビジョン基本計画を上位計画とし、沖縄県における交通政策の基本方向、基本施策を示したものの、つまりビジョンであり、道路や空港、港湾等の各分野別の交通施策を推進する際の指針となるものです。昭和57年の第2次沖縄振興開発計画のもと、最初の沖縄県総合交通体系基本計画が策定され、これまで2度にわたり10年ごとに見直しを行ってまいりました。見直しに当たっては、各種交通政策の進捗状況やその時点での計画全体の点検及び評価、さらには社会情勢の変化を勘案しながら、行ってきております。次に公共交通、道路、航空・海上等の各分野別の交通施策については、交通政策の指針である本計画を上位計画とし、推進されます。本計画の見直し作業は、森地茂政策研究大学院大学特別教授を初めとする学識経験者、陸・海・空の交通事業者や経営者協会などの関係業界団体、市長会などの市町村代表、バリアフリー団体などの利用者代表に、国、県を加えて構成する調査検討委員会により検討をしてまいりました。県庁内では副知事を委員長とし、関係部局長を委員とする策定委員会による検討を行いました。さらには、パブリックコメントの実施により幅広い知見を取り入れながら、2年間にわたり見直し作業を行ったものであります。パブリックコメントは、平成23年12月6日より平成24年1月9日までの約1カ月間実施しております。また、各圏域において説明会も中南部圏域、北部圏域、宮古圏域、八重山圏域とそれぞれ開催をしたところでございます。

今回の計画の特徴について御説明いたします。

まず1つ目に、今回の計画は、県が初めて策定した長期構想である沖縄21世紀ビジョンの実現に寄与する計画であります。

2つ目に、県民の関心が高い鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組方針を明記しております。

3つ目に、国際航空物流ハブ等を活用した物流拠点機能の強化を明記しております。

4つ目に、定住条件整備の観点から、離島の交通体系を整理しております。

次に沖縄県総合交通体系基本計画の構成について御説明いたします。

本計画は全体で6つの章で構成されており、第1章計画の策定に当たって、第2章交通の現状と課題、第3章沖縄の将来像、第4章計画の目標、第5章計画の体系と施策、第6章計画の推進としております。

各章ごとの項目について御説明いたします。

第1章の計画の策定に当たってにおきまして、1の策定の背景では、沖縄21世紀ビジョンの策定を踏まえ、その実現に寄与することを目的に当計画を策定するとしております。2の計画の意義では、沖縄21世紀ビジョンの実現のためには交通施策の総合的、体系的な展開が重要であることを明記しております。3の計画の性格及び役割では、当計画が交通政策の基本方向、基本施策を示すものであることを明記しております。4の計画の期間では、本計画の期間を平成24年度から平成43年度までの20年間としております。

次に、第2章の交通の現状と課題におきまして、1の陸上交通に関する課題では、交通渋滞緩和に向けた道路整備や、骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた基幹的な公共交通システムの導入が必要であるとともに、公共交通への転換を促すための県民への啓発活動をあわせて実施する公共交通利用促進も重要であることなどを、課題として上げております。

2の離島交通に関する課題では、離島に住み続けることができる定住条件の整備が求められている現状を踏まえ、航路、航空路の確保・維持・改善や交通コストの低減を、課題として掲げております。

3の国内及び国際の旅客・貨物に関する課題では、観光産業、物流産業のさらなる振興のためには、那覇空港の機能強化が最も重要であるとともに、航路、航空路ネットワークの拡充が必要であることなどを課題として上げております。

第3章の沖縄の将来像におきまして、1の県土の基本構造では、北部、中南部、宮古、八重山の4つの圏域に分け、圏域中心都市から那覇まで1時間で移動でき、各圏域内においても、周辺離島から圏域中心都市まで1時間で移動できる県土構造を目指すこととしております。

2の沖縄本島の構造では、北部圏域においては、国際的な観光リゾートエリアの構築、定住圏の確立に資する交通体系の構築や中南部圏域の都市機能を享受できる移動性にすぐれた交通軸を拡充することとしております。中南部圏域においては、那覇・普天間・沖縄を南北都市軸とする道路及び公共交通を整備し、特に公共交通については、移動性にすぐれたシステムを整備するとともに、周辺地域においても面的なサービスの提供が可能となる交通体系を構築することとしております。また、国際交流拠点にふさわしい空港、港湾の機能強化を図ることとしております。

3の離島地域の構造では、定住条件整備の観点から、すべての離島の空港、港湾から那覇への移動について、おおむね3時間での移動を確立することとしております。

第4章の計画の目標におきまして、21世紀ビジョン基本計画の2つの基軸を

踏まえて、当計画の目標として1 強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立、2 沖縄らしい優しい社会の構築を支える交通体系の確立を掲げております。

第5章の計画の体系と施策におきまして、計画の目標等を踏まえ、5つの分野からなる施策体系を構築しております。まず1 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系、2 沖縄の産業振興を支える交通体系、3 人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系、4 離島地域の生活を支える交通体系、5 災害に強く、安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系の5つの施策分野を設けております。

第6章の計画の推進におきまして、複数の施策分野にまたがり、喫緊の課題として総合的に取り組む必要がある施策パッケージを重点的に推進することとしており、その取組方針などについて明記しております。

第4章以降について、御説明いたします。

本計画では、1 強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立、2 沖縄らしい優しい社会の構築を支える交通体系の確立の2つの計画の目標のもと、下の枠にありますように（1）国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系、（2）沖縄の産業振興を支える交通体系、（3）人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系、（4）離島地域の生活を支える交通体系、（5）災害に強く、安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系の5つの施策分野を掲げて、その実現に向けて重点的に取り組む施策を示しております。

続きまして、第5章の計画の体系と施策について御説明いたします。

先ほどの5つの施策分野のうち、1 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系につきましては、観光振興の観点から、空港・港湾機能、アクセス交通網、交通結節機能の強化などについて明記しております。主な施策としまして、滑走路増設やターミナルビルの拡充といったハード施策と、公租公課の減免といった各種ソフト施策を推進する那覇空港の機能強化、那覇空港を補完するサブゲートウェイとしての宮古空港・下地島空港、新石垣空港の国際拠点機能強化、那覇港の機能強化としては、国際交流拠点の形成に向け、大型クルーズ船バース及びターミナルビルの整備を推進することとしております。4 航空ネットワーク、クルーズネットワークの拡充、観光拠点へのアクセス交通網の強化として、アクセス道路の整備、鉄軌道を含む新たな公共システムの導入などを掲げております。

こちらは施策展開後のイメージです。

上の図は、那覇空港の滑走路増設後のイメージ、下の図は、那覇港泊ふ頭若狭地区におけるクルーズ船専用バースの整備イメージになっております。

この図は、航路・航空路ネットワークの、上が現状、下が将来のイメージを示した図となっております。施策展開により、ネットワークが拡充するイメージを示したものとなっております。将来図の欧州、北米については、より長期の展開イメージとなることから、破線としています。

2 沖縄の産業振興を支える交通体系につきましては、物流関係を中心に産業振興に資する交通網の強化等について明記しております。

主な施策としまして、拠点都市、各産業拠点の相互連携を図る道路などの骨格幹線交通網の拡充、国際航空物流ハブを最大限に活用するため、滑走路増設や、国際物流拠点産業集積地域の活用やロジスティクスセンター整備等を推進する那覇空港の機能強化、海上物流ハブの機能強化に向け、ガントリークレーンの増設、国際コンテナターミナルの整備を推進する那覇港の機能強化、東海岸地域の活性化を図り、産業支援港湾としての整備を推進する中城湾港の機能強化、那覇空港と那覇港が連携する物流ネットワークの展開などの施策を盛り込んでおります。

施策展開後のイメージです。

産業振興を支援する骨格幹線道路網を示したもので、沖縄自動車道、国道58号、国道329号を南北軸とし、東西方向の連絡道路で構成されるハシゴ道路をイメージしたものとなっております。

続いて、3人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系につきましては、低炭素社会の実現等の観点から、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通の利用を促すソフト施策の推進などについて明記しております。

主な施策としまして、沖縄本島を縦断し、広域移動を支える鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入、沖縄自動車道までのモノレールの延長、IC乗車券システムの導入など、移動利便性を高めるバス交通サービスの拡充、公共交通の利用を促すTDM施策、モビリティ・マネジメントの推進などの施策を盛り込んでおります。ここで、TDMとは、交通需要マネジメント（トランスポーションデマンドマネジメント）の頭文字をとったもので、車利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法であります。また、モビリティ・マネジメントとは、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促すもので、多様な交通施策とあわせて実施すると効果的な取り組みであります。

施策展開後のイメージです。

公共交通ネットワークについて、左から、現況、短・中期、長期のイメージを示したものです。計画の中では、短・中期はおおむね10年以内、長期は10年

以降を想定しております。現況から短・中期、長期にかけて、公共交通ネットワークが拡充していくイメージを示しており、長期においては、骨格軸として、鉄軌道を含む新たな公共交通システムを導入し、その拠点駅から、LRTやバスなどの支線交通が形成されているイメージを示しております。

続いて、4 離島地域の生活を支える交通体系につきましては、定住条件整備の観点から、離島交通ネットワークの充実、空港・港湾の整備、交通コストの低減等について明記しております。主な施策としまして、新石垣空港、伊平屋空港等の離島空港の整備、平良港、石垣港等の離島港湾の整備、航空路の定期化や航路の確保・維持・改善等を推進する本島離島間交通ネットワークの充実、航空路、航路の運賃を低減する交通コストの低減、購入補助制度を拡充する船舶、航空機の購入支援などの施策を盛り込んでおります。

施策展開後のイメージです。

航路・航空路の整備により、離島から圏域中心都市、例えば波照間から石垣島まで1時間、さらにすべての市町村や離島から那覇まで、例えば波照間から石垣を経由して那覇までおおむね3時間以内での移動が実現します。

上の図は、平良港の整備後のイメージ、左下は沖縄本島、離島間の航路・航空路の将来ネットワーク、右下は、伊平屋空港整備後のイメージとなっております。

続いて、5 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系につきましては、交通安全、災害への対応等の観点から、交通サービスの拡充、交通事故抑止、災害に強い交通体系の整備などについて明記しております。

主な施策としまして、高齢者・障害者・要介護者等に対応した車に頼らず移動できる交通システムの拡充、あらゆる交通機関や交通施設におけるバリアフリー化の推進、歩行者や自転車が安心して移動できる道路構造の導入や交通規制の実施を行う生活道路等における安全対策の推進、橋梁等の計画的な予防保全措置による交通基盤の長寿命化対策の推進、防災拠点、避難施設、広域交通拠点等と連携した緊急輸送道路ネットワークの整備、歩行者空間の確保や台風対策のための無電柱化の推進などの施策を盛り込んでおります。

施策展開後のイメージです。

災害に強い交通基盤、構造物の長寿命化についてイメージ化した図となっております。右上の図は、歩道や公共交通施設のバリアフリー化をイメージ化したもので、左下の図は、地区内の通過交通を減らす段階構成が図られた体系的な道路網をイメージした図となっております。

ここからは、第6章計画の推進について御説明いたします。

施策実現に向けての段階的な取組方針では、本計画で示す施策は極めて多く、

広範囲に及ぶことから、ここでは施策分野別に計画の目標時期である短・中期—おおむね10年以内と、長期—おおむね10年以降における段階的な方向性を示しております。段階的な取組方針としましては、1 海上・航空交通関連施策は、可能な限り集中的かつ戦略的に推進する、2 道路関連施策は、着実に推進しつつ骨格的な施策は特に重点的に推進する、3 陸上公共交通関連施策は、可能なものから積極的に推進する、4 関連施策は上記施策との連携を重視しつつ早期に推進するとしております。さきに設定した基本計画の目標、5つの施策分野と施策群、段階的な取組方針などを踏まえ、図の右側に示してありますように、国内外との交流、観光、産業振興を支える航空・海上ネットワークの拡充、移動の円滑化や安全、安心、快適な暮らしを支える多様な利用目的に応じた道路網の整備、県土の均衡ある発展を支える利便性の高い陸上公共交通ネットワークの構築を重点的に取り組む施策パッケージとして抽出しております。重点的に取り組む施策パッケージの具体的進め方については、第1の航空・海上ネットワークの拡充では、(1) 国内外との交流を支える空港・港湾機能強化に向けた総合的な取り組み、(2) 物流ハブ機能を支える空港・港湾機能強化に向けた総合的な取り組み、(3) 本島離島間の交通ネットワークの確保に向けた取り組みを行う必要があるとしております。

それぞれの取り組みを段階的に時間軸で示したものが、こちらの図です。

これは(1) 国内外との交流を支える空港・港湾機能強化に向けた総合的な取り組みを示したもので、ここでは那覇空港の機能強化などの既存ストックの活用、LCCの誘致、公租公課の減免などの関連ソフト施策をパッケージとして、戦略的に展開してまいります。

(2) 物流ハブ機能を支える空港・港湾機能強化に向けた総合的な取り組みについてです。短・中期的な物流ハブ機能強化に向けて、ロジスティクスセンターの整備推進などの既存ストック活用、臨空・臨港型産業の集積促進などの関連ソフト施策をパッケージとして、戦略的に展開してまいります。

(3) 本島離島間の交通ネットワークの確保に向けた取り組みについてです。利用しやすく、かつ安定的な交通ネットワークを確保するため、交通条件の不利な離島空港の整備、さらには既存空港、港湾等のストックを活用しながら、各種ソフト施策を早期から継続的に展開してまいります。

次に、重点的に取り組む施策パッケージ第2の多用な利用目的に応じた道路網の整備では、(1) 那覇空港や那覇港と規格の高い道路との連結、(2) ハシゴ道路ネットワーク、2環状7放射道路等の構築、(3) 安全で快適な生活を支える歩行者空間の整備、(4) 交通基盤の長寿命化と災害に強い交通ネットワークの構築、(5) 駐留軍用地返還跡地等の街づくり計画と連携した幹線道路網の

構築を行う必要があるとしております。

それぞれの取り組みを段階的に時間軸で示したものがこちらの図です。

(1) 那覇空港や那覇港と規格の高い道路との連結については、那覇空港自動車道等の早期供用に向けた整備を重点的に取り組んでまいります。

(2) ハシゴ道路ネットワーク、2環状7放射道路等の構築については、本島南北軸・東西軸を有機的に結ぶ道路等の整備に取り組んでまいります。

(3) 安全で快適な生活を支える歩行者空間の整備については、すべての人が安心して暮らせるまちづくりを支えるバリアフリー化の推進に取り組んでまいります。

(4) 交通基盤の長寿命化と災害に強い交通ネットワークの構築については、交通基盤の長寿命化、災害に強い交通基盤整備、緊急輸送道路などの整備に取り組んでまいります。

(5) 駐留軍用地返還跡地等の街づくり計画と連携した幹線道路網の構築については、駐留軍用地返還跡地利用計画等の動向を踏まえ、街づくり計画と連携した幹線道路の整備に取り組んでまいります。

次に、重点的に取り組む施策パッケージ第3の県土の均衡ある発展を支える利便性の高い陸上公共交通ネットワークの構築では、(1) まずは既存ストックを有効活用することから取り組む、(2) 地域での持続可能性を前提に取り組む、(3) 街づくりなどさまざまな関連する動向を踏まえて取り組む、(4) 鉄軌道を含む新たな公共交通システムと連携した地域交通計画への取り組みを行う必要があるとしております。

それぞれの取り組みを段階的に時間軸で示したものがこちらの図です。

(1) まずは既存ストックを有効活用することから取り組むについては、当面はバスレーン拡充やIC乗車券システムの導入による既存バスの高度化等の既存ストックの活用により公共交通の利便性を高めつつ、基幹バスシステムの導入等について取り組んでまいります。

(2) 地域での持続可能性を前提に取り組むについては、地域で持続可能なシステムとするため、需要規模等に適した新たな公共交通システム機能や必要となる新たな制度等の検討に取り組んでまいります。

(3) 街づくりなどさまざまな関連する動向を踏まえて取り組むについては、駐留軍用地返還跡地利用計画や公共交通に関する新たな技術開発などの動向を十分踏まえた取り組みを図ってまいります。

(4) 鉄軌道を含む新たな公共交通システムと連携した地域交通計画への取り組みについては、フィーダーバス、地域道路網などの各種計画検討について、地域の特性に合った検討、取り組みを促進してまいります。

今後は、本計画を指針として公共交通、道路、航空・海上などの各分野別の交通施策について、関連する施策同士で連携を図りつつ整備がなされます。なお、説明の中でありました各種専門用語につきましては、本編計画の冊子の末尾に用語集をつけておりますので、参考にいただければと思います。

以上で説明を終わります。

○金城勉委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、沖縄県総合交通体系基本計画について質疑を行います。

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

質疑はありませんか。

島袋大委員。

○島袋大委員 大変素晴らしい内容をお疲れさまです。これから4年間こういった形で委員会に説明して議論していくと思います。大まかに3つ、航空海上ネットワークの拡充と多様な利用目的に応じた道路網の整備と、均衡ある発展の交通ネットワークの3つの部門があると思います。モデル地域的な面はありますか。これをつくるに当たって、いろいろと議論して、こういった地域を参考にしたと思いますが、どの地域をモデル地域にしましたか。

○謝花喜一郎企画部長 交通体系基本計画は昭和57年から10年ごとに見直しをしております。積み重ねでもって今現在の新しい交通体系基本計画を策定しております。ですから行政的には実務を積み上げながら、重ねながらやってきました。また一方で沖縄21世紀ビジョンで県民が望む将来像ということで、鉄軌道などの話がありましたので、そういった話を盛り込んでつくりました。今御質疑のありましたモデル地域をもとにつくったということではありません。

○島袋大委員 昭和57年から計画がスタートしてウン十年たっていますが、やったときのメリット、デメリット的な面は計画は10年スパンでいろいろと変わっている部分もあると思いますが、総括的なものはしましたか。

○謝花喜一郎企画部長 点検といいますか、これまでの計画の効果について御説明させていただきます。平成14年に見直しを行いました前計画では、交通渋滞対策のソフト施策でありますTDM施策が位置づけられておりました。それを踏まえまして、今回は重点施策としてバスレーンの延長や基幹バスの導入、

IC乗車券システムの導入を今計画に盛り込みました。こういった形で、過去の計画を踏まえた上で、作業を実際に進めてまいりまして、これを将来的にどのような形で進めていくかということを示したものが、この計画になっていると御理解いただきたいと思います。

○島袋大委員 非常に素晴らしい計画ですので、この委員会で審査する。要するに我々がこれはいい、これはだめだという議論ではなくて、今現在までの計画で過去でやってきたものを我々が現場をまずは確認して、これから沖縄県はどういった展開をしていくという計画のもと、場所も含めて、国際物流の那覇港、那覇空港もろもろ、うるま市も含めて現場を見てからキャッチボールの質疑をしたほうがいいのかどうか。現場も見ないまま、計画の案を見て議論をしたほうがいいのか、どちらがいいのか確認をしたいです。スタートするとき、現場も全部見て議論をしたほうがいいのか、議論して現場を見たほうがいいのか、どちらがいいのですか。せっかく素晴らしい計画ですので、密度の濃い形でこの特別委員会をつくったので、どのような形で進めたほうがいいのかという思いがあると思いますので、その辺について、企画部長よりお願いいたします。

○謝花喜一郎企画部長 大変貴重な御提言だと思っています。やはりまずは現場を見て、状況を見た上で議論をしていただいたほうがよろしいかと思っています。この公共交通ネットワーク特別委員会の御判断だと思いますが、もしこの公共交通ネットワーク特別委員会で現地の視察希望であれば、我々執行部としては御相談をさせていただきながら、御案内をさせていただきたいと思います。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
新垣哲司委員。

○新垣哲司委員 復帰して40周年、多くの予算を沖縄に投じていただいて、10年ごとの見直し、第5次計画に係る発展は言うまでもなく、大変発展してまいりました。この計画の見直しや離島や本島との、後で離島の方は離島の質疑があると思います。私は本島ですので、本島の交通体系、鉄軌道の、イメージ的に資料2の17ページがありますよね。森地茂政策研究大学院大学特別教授を中心にして、委員の方がやって、こういった策定をしたという報告がありました。本島を1時間以内に定時定速の鉄道にすると。これは我々の提言としてこのようにやっていただきたいということはできますか。全くできませんか。

○謝花喜一郎企画部長 鉄軌道の推進については、本会議でも多くの議員から御質問いただいております。私どもは、この計画の早い段階で、実現に向けた計画を県が示せるようにということを答弁させていただいております。そのためにはこの公共交通ネットワーク特別委員会において委員の皆様からいろいろな御提言をいただけましたら、我々もそれを参考にして進めることができますので、ぜひ活発なる御提言をいただければ幸いです。

○新垣哲司委員 公平公正から見た場合に、那覇市は一極集中ですので、那覇市から離れているところから便利をつくるのが、本来のシステムではないかと思いますが、企画部長がいかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 おっしゃることはよく理解できます。一方で、鉄軌道については、そもそもなぜ鉄軌道導入の議論が出たかについては、那覇市を中心とした地域が大変渋滞が激しいところであり、全国でも6本の指に入るくらい那覇市近郊、中南部地域は渋滞が激しいところであり、これをいかに解決するかというところから、沖縄県では十分に公共交通が根づいていないのではないかという背景がありました。または低炭素社会の実現、観光客への利便性の向上などもろもろ考えたときに、公共交通システムとして鉄軌道の提案がなされたということが、これまでの沖縄21世紀ビジョンから計画策定までの議論です。ただ新垣委員がおっしゃっていましたが、本当に不便なところから議論をするべきではないかということが御意見としてあることは、十分に承知しております。その際にやはりネックとなるのは、事業の採算性だと思っています。そういったものを踏まえて、ただルートはどこにするかということが決定された場合には、次には着工はどこからするかということは、別の議論になるかと思っておりますので、その辺については、公共交通ネットワーク特別委員会初めいろいろなところで御意見を賜りながら、実際の作業がされていくと考えております。

○新垣哲司委員 渋滞問題は、確かに一部の問題だと思います。なぜ日本は日本国有鉄道の恩恵を受けながら、沖縄県は何も受けられないのかという発想から始まっているという認識でいます。ただ、ルートがこの地域を通る、通らないとでは、皆さん各地域の代表で来ている議員は、半端ではないと思います。ですから、委員の皆さんの意見をしっかりと聞いてくれるのかと言ったのはこれです。例えば、沖縄県が120キロメートルあるとします。東コースから行っ

て、次は西コースから行くというように、沖縄全部を張りめぐらせるくらいの計画がありますか。ただ採算性の問題だけではだめだと思います。

○謝花喜一郎企画部長 実は県もそうですが、国におかれましても平成22年度から新たな公共交通システムとして、沖縄本島の南部から北部までの仮定のモデルルートを設定して、需要予測の条件整備や、ニーズの把握、採算性を議論しております。本年度は、モデルルートを基本にしながらもシステムとの組み合わせを設定した需要予測、事業費、事業採算性などさまざまなシミュレーションを行うこととしております。今の時点でどういったルートになるかについては、県においてもお答えはできません。やはりニーズがあるということは、重要なポイントだと思っておりますので、委員の皆様のお意見もニーズの反映の一つという面もあると思っておりますので、しっかりと御意見を拝聴させていただければと思います。

○新垣哲司委員 今の高速道路は、那覇市から名護市まで1時間以内で行きます。場合によっては、糸満市から高速道路に乗るまでの時間は同じくらいかかります。ですから鉄軌道が来るか否かでは雲泥の差が出ます。これは地域の代表として沖縄県議会議員を出しているのに、うちには通らないのではないかという議論が、これから始まると思います。私もそれを頭に入れながら、皆さんとも議論し、協力するところは協力し、しっかりやっていきたいと思っております。先日の新聞報道に仮のルートがありました。いつごろからルートの選定が始まりますか。

○謝花喜一郎企画部長 国においては、平成24年度から3年間かけて、いろいろな課題を出していきたいと言っています。一方で県は、課題だけではなくて、いかに早期に実現できるかという観点から調査をしたいと思っております。繰り返しますが、知事が本会議でも答弁いたしましたように、21世紀ビジョン基本計画の中ごろまでには、県としてのルートも含めた事業計画を出せるように取り組む姿勢ですので、ぜひ委員の皆さんの御意見をいただければと思います。

○新垣哲司委員 調査委員会は発足しました。各市町村の意見は、十分に聞いてやっていただきたいと思っております。沖縄県を網羅した取り組みをやっていただきたいと要望いたします。

○謝花喜一郎企画部長 この件についても本会議で御質問があったかと思いま

すが、やはり各市町村の御意向は、各市町村のまちづくりとも大変関連しますので、市町村の意見も踏まえながらルートの設定、さまざまな課題について議論していきたいと思えます。

○**金城勉委員長** ほかに質疑はありませんか。

大城一馬委員。

○**大城一馬委員** たしか四、五年前に那覇市で低床バス等を含めて、いろいろな新しい公共交通を取り入れようということで、公共交通協議会が立ち上がりました。それが途中からそれぞれの事業所等の思惑があつて、これがたち切れになったという経緯があります。当時の公共交通協議会の立ち上げは那覇市ですか、県ですか。この件について概要の説明をお願いします。

○**謝花喜一郎企画部長** 那覇市の協議会については承知しておりませんが、バスの公共交通活性化協議会を県でつくっております。メンバーは那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市です。趣旨としては、沖縄県の激しい交通渋滞をいかに解消するかという観点からは、やはり自動車中心から公共交通へ移行させる必要があるだろうという議論がありました。その中に定時制、定速性が重要だということがありました。そういった議論の中、でバスレーンの設置延長の議論がありました。ただ、バスレーンの設置延長については、一方で交通管理者からさまざまな意見がありました。また道路管理者からも意見があり、そういった流れの中で県は引き続き平成22年度、平成23年度とさまざまな議論を行った結果、先ほど申し上げました低床バス、IC乗車券の提案をし、さらにバスレーンの延長についてもこの協議会で議論を重ねて、一定の方向性を示させていただきました。

○**大城一馬委員** その実効性はどのようになっていますか。

○**謝花喜一郎企画部長** この実効性については、交通管理者、道路管理者とも意見を踏まえた上で、幹事会や協議会を踏まえて方針が決定されております。交通管理者はバスレーンの設置によって、さらなる交通渋滞を招かないかというさらなる懸念を示しながらも、この方向で協議会としては合意がなされたということで理解しております。

○**大城一馬委員** 私も一日も早い鉄軌道、あるいはLRT等を非常に望んでい

ます。その前に、定時定速の、あるいは低床バスの導入をしっかりと立ち上げてやるべきだと思います。そうしないと例えば、この路線で鉄軌道を導入します、路面電車を導入しますとしても、肝心のところでしっかりと回していかないと連結ができないということもあるので、そういったところの実効性がなかなか進まない。バス会社も低床バスの導入には費用がかかるので、乗ってこないということがあって、乗り気ではありません。やはりバスについても何とかしながら、鉄軌道に結びつけるという計画を早目に打ち出して、実行していかないと前に進まないと思いますが、いかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 委員のおっしゃるとおりです。我々もまずは、県民の意識改革のために、公共交通機関としてのバスに乗っていただくということで、基幹バス構想を出しております。その際にやはりバス会社からは、委員の御指摘がありましたように、低床バスの御意見もありました。そのために県では、平成24年から平成28年までの5年間でおおむね半分程度の、215台のバスを低床バス化したいと考えております。年間にしますと43台ずつ低床バス化を図りたいと考えております。

○大城一馬委員 ぜひバス交通のさらなる拡充も取り組んでいただきたいと、それなりに県も計画を持っているようですので、ぜひ実現の方向性で、実効性のあるものをしていただきたいと思います。鉄軌道ですが、どうも私どもからすると、国がこれまでに3回ほど調査していますが、採算性だけが全面に出ていて、全路線赤字だと、最大累積で開業40年後に7100億円という数字も歩き出している、やはりまずは、採算性というよりも私ども沖縄県民からすると、ある意味では戦後処理だと認識しております。なぜならば、1914年に県営の鉄道が導入されました。那覇—南風原、与那原間。糸満線があって、そして、那覇から嘉手納線がありました。当時の資料を調べてみますと、採算性の効果が出ています。例えば、那覇—与那原間では年間450万人の利用者がいたという記録もあります。そういった面からすると、やはりあの大战で破壊されてしまった、ですからこれはやはり戦後処理だということで、鉄軌道並びにトラムトレインについては、戦後処理という位置づけでしっかりと取り組んで、採算性が合わないから厳しいのではないかと、この数字が歩き出すと、やはり県内でこれだけの金がかかって厳しいのかというとらえ方をされても仕方ないような国の調査結果報告になっています。やはり国はここはしっかりと責任を持って、全額国でやるくらいの方角を実証してもらいたいと思いますが、いかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 確かに新聞報道等によりますと、赤字になることが目立っております。国から示されたものには、効果についても示されております。例えば、那覇一名護間では高速バスと比較して40分程度短縮します。高速バスで那覇から名護まで95分であったのが、鉄軌道だと55分だとか、料金についても半額程度になるという効果も示されています。一方で、確かに委員のおっしゃるように、採算性の問題で6000億円から7000億円ほどの赤字が出るという報道が、県民に対しては、難しいのではないかという印象を与えてしまっていることも十分に承知しております。そういったことから、県としては昨年度から鉄道の整備を国に求めると同時に、国に対して制度要望をしております。こういった制度要望かと申し上げますと、背景にはさきの大戦であった鉄軌道がすべて破壊されてしまい、本土において、戦後復興という中で鉄軌道をいち早く復活させたが、沖縄県では米軍の施政権下にあって取り残されてしまい、今の状況になっていることを背景とした場合に、多額の経費がかかるインフラ整備については、国の責任において何らかの整備、運営がなされるべきではないかということをお求めしております。平成24年度の制度要望の中では、鉄軌道がどのようなかまだ定かではない段階では、この制度を検討する段階ではないということで、実現はしておりません。我々としては、鉄軌道の事業計画を提出するに当たっては、その設置においていかに県の負担を少なくするか、また運営についても、可能な限り国の責務で運営していただけるかという制度要望をしていきたいと考えております。この辺についてはまた委員の皆様、県民の皆様のお力もかりながら実現してまいりたいと思います。

○大城一馬委員 可能な限りとは言わずに、現実にするというくらいの取り組みをやっていただきたいと思います。鉄軌道あるいはL R Tの効果はおっしゃるように社会構造的な、将来性も含めて、いろいろな面でいい面で展開すると。といいますのは、私どもはL R Tで復興したという富山市にも何度か行ってまいりました。やはり沖縄県に鉄軌道が導入されることにより、社会全体がうまく回っていくわけです。まず交通渋滞の解消、これによる経済波及効果、CO₂の削減、運転免許を持たない方が、鉄軌道を利用してどんどん外に出ていくということがあり、非常に波及効果が大きく出てきます。これから迎える高齢化社会も含めて、やはりお年寄りが外に出て元気になり、まちが活性化して人がにぎわうことも、当然皆さんの図にあると思います。県政の最重要課題として基地問題がありますが、やはり鉄軌道導入について、しっかりと取り組んでいただきたいと思います。やはりまずはどこかでモデルケースとして魅力を県民

に理解させる、見せていくことをやるべきだと思います。それが地域的なことになると、かつての県営鉄道第一号の那覇—南風原、与那原間、これは意外に可能性が出てきております。今は南風原、与那原バイパスが那覇市真地から新川を通過して、マリントウンのところまで、平成28年ごろに供用開始になるという予測です。そうしますと、現在の国道329号線の交通渋滞が解消すると。今までは国道329号から中部のほうに移動しておりましたが、そういったいろいろなことを踏まえて、まずは沖縄県内に、モデルケースとしてLRT導入の方向性を検討してやるべきだと思います。ほかにいいところがあるならばいいですが、やはりこれが一番だと思います。しかし、これはある意味、現実性があるということがあらゆる専門家からも言われておりますが、いかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 ترامの会という会合の中で、こういった提言があったということは受けております。やはり地域によって、LRTも含めた軌道系交通については、大変な夢を抱いていることは我々も十分に承知しております。県民が抱く夢を我々は十分に承知しながらも、やはり行政として着実に実現することを念頭に置きながら、その際にもやはり、各市町村のまちづくりとの兼ね合いも十分に踏まえながらルートなどについて議論してまいりたいと思います。委員のおっしゃっております各地域の夢、希望は我々は十分に踏まえながら作業をしてまいりたいと思いますので、御理解していただきたいと思います。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
砂川利勝委員。

○砂川利勝委員 今回の計画に離島の定住条件を整備していきたいという提案があり、大変すばらしい提案だと思っています。私ども石垣島は、鉄軌道が敷ける地域ではありません。空路、海路しかありませんので、我々は高速道路もない中で、まず海路について質疑したいと思います。今まで2社の海運会社でしたが、今は1社ということでかなり独占的な対応がされているし、輸送費もかなり高騰しており、いろいろな業界から苦情が出ております。そういった中で、県はそういった整備をしていきたいということですが、私はスピーディーさが求められると思います。1社しかない中で、有村産業株式会社が撤退した中でそれにかわる貨客船—今は飛行機しか乗れませんので、緊急時の対応として数名を乗せられるような是正はされましたが、貨客船がないということで、貨客船を含めた海路のもう1社ないし2社、そういったことが実現できないのか。または実現してほしいと思いますが、そういった取り組みはどのよう

になっていますか。

○謝花喜一郎企画部長 島航路の再開に向けて陳情も上がっていたと記憶しております。県もこの間、この事業者と意見交換を水面下でさせていただいております。やはり事業者側からしますと、事業の採算性の話がありました。ただ一方では、県のほうで予算を補てんしてできないかという話もありました。いろいろと意見交換をしましたが、航路事業者の意向がかたくて、再開に至っていないことが今の段階です。やはり公共交通ネットワークは人流だけではなくて、物流の観点からも重要だと考えておまして、それも公共交通ネットワークの中に入っています。本年度、廃止になった先島航路について、採算性や事業者が撤退した経緯、旅客需要について検証して就航可能性の有無を調査しようということで、予算措置をしております。そういったことも踏まえて、県としては航路の再開に向けて引き続き取り組んでまいりたいと思います。

○砂川利勝委員 国内、国外も視野に入れながら、参入業者の参加をぜひ調べていただきたいと思います。先ほど申し上げましたように、石垣島には高速道路もありませんので、物流コストの低減は、いろいろな方が要請要望していると思いますので、対応をお願いします。次に空路ですが、空路の問題は昭和57年から調査してきた中で、後退しているところがありますよね。例えば、波照間島の空港が休止状態です。せっかくつくった空港が休止していることを見逃ごすのかということになると思います。いま一度、新たな観光資源を含めて取り組む必要があると思います。また先日も質問しましたが、与那国島のJTAの撤退問題です。やはり事業者が少しでも赤字になれば撤退をすると、先ほど県からもJTAに役員を入れているという話がありました。役員の中にいながら、なぜこういったことがまかり通るのか、何を指導しているのかと言いたいです。与那国島についても、ジェット機を飛ばすための空港で2000メートルにしています。あれがプロペラ機しか飛ばないということは、どうやって費用対効果を含めて説明をするのか、甚だ疑問です。そういった中で、つくったものはやはり有効的に利用していくことも、離島に定住化していく中で一つの大きな役割を担っていると思います。ぜひその辺の考え方をお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 波照間航路については、県のほうも何とか再開をということでしたが、やはり採算性の議論がありました。これも先ほど申し上げました調査において、いかに採算性がとれるかということを検証してまいりたいと思います。引き続きこれについても琉球エアコミューター株式会社に働きか

けたいと思います。J T Aの与那国島航路の機種の変更になりますが、新聞報道がありました平成24年7月3日に早速J T Aに連絡し、意見交換をしております。その日に合わせて与那国町長に電話をし、与那国町長の率直な感想も受けました。そのときの御意見では、週1便だったものが、週3便になることは住民からは、石垣島に日帰りができるということで、ある意味いいことではないかということでした。ただその一方で、カジキマグロが琉球エアコミューター株式会社では運べないのではないかとということがあり、それが懸念されるということでした。そういった実情も与那国町長の御意向もJ T Aの方に話しました。その後J T Aは平成24年7月9日に再度、与那国町長に説明に行ったようです。その後の対応ですが、私どもが聞いた話では、J T Aは1日3往復へ増便しますが、与那国—那覇路線について1日1往復体制の増便については、引き続き検討していくという回答をいただいたようです。またイベントの際には、与那国町役場と情報交換を行っていきながら琉球エアコミューター株式会社の増便、大型機材での対応、チャーター便での対応も考えるという話も出たようです。カジキマグロの件については、1匹丸ごととはいきませんが、ある程度切断することで対応は可能ではないかという話をしたと聞いています。いずれにしても、与那国島の航空便は人だけではなく、物も運んでいるという実情を十分に踏まえてJ T A、琉球エアコミューター株式会社には県民の翼としてしっかりと責任ある対応をしていただきたいと、私もJ T Aの取締役の一員ですし、企画振興統括監も琉球エアコミューター株式会社の取締役ですので、これについては職責をしっかりと果たしていきたいと思います。

○砂川利勝委員 私は平成24年7月13日に与那国島に行きましたが、やはり与那国町長からは、どうしてもJ T Aを飛ばしてほしいと。そうでないと、年間2000本余りのカジキマグロを輸送しています。切断してどうのこうのということとはあり得ないと。基本的には鮮度が優先ですので、なかなかそれができないと。また、ある程度長尺物になると絶対に積めないと言うのです。琉球エアコミューターの席を外して、後ろに積むことは可能ですが、ただにおいがひどくて一般のお客さまに迷惑がかかるということをしていました。また、カジキマグロだけではありません。与那国島は冬場のダイビングが盛んです。ダイビング機材がほとんど積めないということで、やはり飛行機は人が優先であって、物が優先ではないので、そういった流れになると。どうしてもJ T Aを飛ばしていただきたいという強い要望がありましたので、県のほうで何らかの対策を立てていただきたいと思います。一つの産業だけではなくて、ダイビングや人、観光客、基本的には厳しい状況になるのではないかとということです。離島

の定住化というすばらしい文言がありましたので、そういった意味でも来週あたりに要請があるかと思いますが、ぜひ対応をお願いします。

○謝花喜一郎企画部長 今回の砂川委員の御意見を踏まえまして、あす、早速担当職員を与那国島、あわせて波照間島まで行かせまして、しっかりと地元の御意向を聞いてまいりたいと思います。その上で琉球エアコミューター株式会社、J T Aに県としての申し入れをしていきたいと考えております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
渡久地修委員。

○渡久地修委員 きょうは最初なので、総合交通体系基本計画のあらましの説明を受けました。この公共交通ネットワーク特別委員会をつくったいきさつは、沖縄県議会事務局と執行部のほうでもやりとりをやったと思いますし、議会運営委員会でも公共交通ネットワーク特別委員会をつくるとなった話し合いのときにも、皆さんの担当も参加しておりました。この主な目的を承知していると思うのですが、その辺はいかがですか。委員長にもお願いがあります。きょうは最初なので、この4年間どういった議論をしていくかは非常に重要だと思います。大まかに説明を受けましたが、物すごく膨大です。議会運営委員会で議論したことは、最初は沖縄振興と那覇空港に鉄軌道を加えて議論することになりました。しかしこれは大きすぎると、沖縄振興も那覇空港についても4年間議論してきたと。今、大事な鉄軌道、公共交通の問題に特化してやろうということで、公共交通ネットワーク特別委員会が発足しました。そのときに離島はどうするかとなりましたが、離島も公共交通ネットワーク特別委員会で一緒に議論をしようということで、この資料2で言いますと17ページと19ページ。そういったところに特化して議論しようとなったと承知しています。これからの進め方として、きょうは最初なので国際物流拠点から中国、世界にまで話が広がるとこの4年間で議論するには大き過ぎます。私の理解ではこの4年間で鉄軌道の問題はきちんとめどをつけると。鉄軌道を含めてバス路線やL R T、離島まで含めてある程度この4年間でめどをつけようということでできたのが、この公共交通ネットワーク特別委員会だと思います。そういう意味だと理解しているので、その辺はぜひ整理をしていただきたいと思います。委員長に要望します。次に鉄軌道、私はいろいろな県民から沖縄県に鉄軌道できるかと聞かれたら、できますと、計画していますとお答えしていますが、鉄軌道はできますか。

○謝花喜一郎企画部長 早期実現に向けて県は取り組むと、本会議でも答弁させていただいております。

○渡久地修委員 いろいろな県民、小学生や子供たちに鉄道できるかと聞かれて、できると答えるのはまだ早いですか。

○謝花喜一郎企画部長 沖縄21世紀ビジョンは、県民が描く将来像ということで、いろいろな意見を聞いた中でつくってまいりました。その中には、公共交通体系ということで、鉄軌道という文言も入っています。我々は、基本計画の中にもしっかりと盛り込んでおります。いろいろな箇所に鉄軌道という文言が入っています。新しい法律にも鉄軌道という文言が盛り込まれました。まだつくるという文言はなく、検討するという段階ですが、過去の4回の法律ではなかった文言が入ったという背景があります。この機を逃しては二度とできないと思っていますので、そのくらいの気概と覚悟で取り組んでまいります。

○渡久地修委員 鉄軌道の調査がありますよね。いろいろとやっていますが、例えば、今から最短で順調にいったら、いつごろに完成しますか。

○謝花喜一郎企画部長 構想から10年、完成まで10年で合計20年かかると見ています。

○渡久地修委員 沖縄都市モノレールも本当にできるのかと思いましたが、今では立派にできて、非常に喜ばれています。当初、沖縄都市モノレールも採算性の問題がありましたが、今では苦労はしておりますが、県民にとってプラスになったと思います。延伸の問題、改善の余地も大いにあります。そういう意味では、この公共交通ネットワーク特別委員会でこの4年間できちんと議論して、ここで一定程度目鼻をつけると。できたらルートまでつけるなどをやろうと、そして基幹バス、バスのフィーダーバスはどうやって結んでいくのかということも含めてやろうということが、この公共交通ネットワーク特別委員会だと思うので、ぜひ委員長とも相談しようと思いますので、その立場から次回からはもっと具体的な、路線などが出てくると糸満市や与那原町のいろいろなものが出てくると思いますが、それは大いに議論する場にしてほしいと思いますが、企画部長の意気込みを聞きたいと思います。

○謝花喜一郎企画部長 まず、本日は大きな交通体系から御説明させていただきましたが、後ほど事務局と意見交換させていただきます。目先のものとしてまずは短、中期的な話として、いかに以前のような鉄軌道をつくるかということで、基幹バス構想があります。また離島の議論もあり、その先に鉄軌道の議論があります。順序はいろいろとありますが、仮に鉄軌道の話がありましたが、平成23年度に国が行った調査、県が行った調査についてもまだ十分に説明をさせていただいていないと思っています。鉄軌道がテーマになるようであれば、次回は、国の調査、県の調査の概要説明をさせていただく手もあるかと思えます。また一方で、公共交通の活性化協議会、これはバスレーンなどを設置することも含まれていまして、極めて県民の足に影響する取り組みとなっています。これについても、まだ議論がなされていないと感じております。その辺については逆に、ある意味世論喚起のためにも新しいバスレーンの議論なども、こういった場で議論していただくことも重要だと思っていますので、できるならば鉄軌道以外になりますが、そういったことも議論いただくことも重要だと思っています。いずれにしても、公共交通は冒頭で申し上げましたように、県民が描く将来像を実現するための交通分野の中で、極めて重要な分野だと思っていますので、委員の皆様から活発な御意見をいただけることが重要だと思っています。

○渡久地修委員 公共交通ネットワーク、括弧して鉄軌道を含むとわざわざあります。鉄軌道だけではありません。4年間でおおむねめどをつけようという意気込みで我々はやろうということで、公共交通ネットワーク特別委員会は設置されたと理解していますので、我々はこの4年間の中で今、企画部長がおっしゃったことも含めて、精力的にやっていきたいという意気込みですので、ぜひその意気込み以上によりしくお願いしたいと思います。

○謝花喜一郎企画部長 あと5年の間には、実現のための実施計画をつくりたいと思っています。この4年間で委員の御意見をしっかりといただいて、そういった事業計画の中に反映させていきたいと思っています。しっかりと取り組んでまいりたいと思います。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
玉城満委員。

○玉城満委員 鉄軌道のワークショップをしている人たちの一番の意見は、広

域連合をつくって、鉄軌道の問題は話し合うべきだということです。県が主導して、このようにしたいと思いますがと後から地域の方に声をかけるのは、いかがなものかと。先ほども言いましたように、この公共交通ネットワーク特別委員会でも市町村会の3名だけですよね。なぜ国道329号沿いの市町村も、国道58号沿いの市町村も全部含めた上で、話し合いをしていかないのか不思議です。その点についていかがですか。

○謝花喜一郎企画部長 鉄軌道について本格的に議論するときには、やはり各市町村の意見を十分に踏まえることが重要だと思いますので、広域連合がどういった分野になるかは今の時点でお示しできませんが、玉城委員のおっしゃっている趣旨は事業計画を策定する中で、そういったものの立ち上げも必要になってくるであろうと考えています。

○玉城満委員 各市町村が順番待ちではなくて、私たちはこうしたいということを、計画を進めたいとなったときには、国と相談します、国道の場合は。例えば、国と相談したときには、県の役割はどのような役割ですか。

○謝花喜一郎企画部長 市町村が国と相談したいというときには、県は国に対して、市町村がこういった内容で話をしたいと言っていると、ある意味ではつなぐといえますか、案内をする、国と市町村との仲介役としての役割を担っています。

○玉城満委員 今、どこから始めるとか、このルートにしますとしても他の市町村、ここにはずれた市町村は、私たちはできないという聞こえ方になっています。今の話だとこの市町村が、この市は、この町はこのようにしたいとなったら、それぞれがスタートを切ることができるということですよね。国とそれぞれが相談できるわけです。向こうから先にしましようという話ではありませんよね。補助率も一緒ですし、そういったことですよね。

○謝花喜一郎企画部長 最初の玉城委員の話がルートの御相談ではなくて、一般的な話だと聞いたので、あっせんというように話しました。やはりルートなどになると、国は全体的な計画を持ってくると思います。その中で、個別にルートを要望することは、それぞれの市町村の判断だと思いますが、これイコール予算化などではないと思います。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 この計画を初めて見ました。今回の見直しした計画の期間が20年間で、こういった大事な長期計画を、議会に対する説明がないということが大変、本来ならば、沖縄21世紀ビジョン基本計画も我々は議決事件にするべきで、議会と共有するべきだという考え方を持っていました。今回も既に案ができており、沖縄県総合交通体系基本計画の90ページを見ても、基本計画に議会は何ら関与する機会やそういった権限も持っていないと、単なる追認機関に対する計画の説明ということに終始している気がします。沖縄県総合交通体系基本計画の議会に対する皆さんの考え方はどのようになっていますか。

○謝花喜一郎企画部長 冒頭で申し上げましたように、沖縄県総合交通体系基本計画は沖縄21世紀ビジョン基本計画の交通体系の基本的な施策、方向性を示したものとなっています。これを策定するに当たっては、県民、各市町村とも意見交換を行ったところであります。今、高嶺委員より議会の関与がない計画ではないかということでしたが、沖縄県総合交通体系基本計画にあるものは、ある意味、これまでの行政の引き継ぎ、継続的なもの、一方で市町村、県民から多くの意見を踏まえたものになっていると思います。この計画に議会が関与できなかったことについては、申しわけないと思います。これはあくまでも方向性を示したものですので、これを実現するためには、具体的な施策をいかに実施するかということにかかると思います。それは予算や場合によっては、いろいろな条例等にも関与してくる部分があると思いますので、その中で十二分に、委員の皆さまの御意見を反映させることができると考えておりますので、御理解をいただけたらと思います。

○高嶺善伸委員 中身を見ますと、第6章の計画の推進の施策の具体的な実現、段階的な取り組み方針などすべて示されていて、議会をないがしろにする計画だと非常に残念に思います。全体的な計画の中で、大事な要素があったもの、鉄軌道の問題は、2011年の国の全路線調査を資料として委員に配付してください。

○謝花喜一郎企画部長 承りました。

○高嶺善伸委員 採算性だけを重視した報告で、このとおりでとなかなか盛り

上がりませんので、これについて勉強したいと思いますので、資料提供をお願いいたします。もう一つの資料提供ですが、出資している船会社もですが、航空会社。出資しておりながら、日本航空株式会社の経営改善計画が、事前に示されていません。なぜ、このような問題が出てくるかと言いますと、経営改善のために保有機数を減らす、今就航している便数を減らす、赤字路線を廃止する、これが計画に出ています。皆さんはこの計画について、反対できない立場にあります。ところが、ここではやると言っています。与那国島も久米島も同じです。ボーイング737の小型機を琉球エアコミューターに展開していくと示されています。議会に対して説明が不十分です。J T A、琉球エアコミューター株式会社から示されている経営改善計画の保有機数の廃棄、便数の減便、路線の廃止について、当面示されている分を資料として出していただけますか。

○謝花喜一郎企画部長 J A Lについては県は持ち株がありません。J T Aについては12%です。J A Lは70数%持っています。圧倒的に会社の運営経営では、J A Lの意向が優先されているという感じはあります。今、高嶺委員からの御要望のありました資料について、J T Aにも確認して可能な限り提供できるように対応したいと考えております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○謝花喜一郎企画部長 質疑なしと認めます。

以上で、沖縄県総合交通体系基本計画について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)

○金城勉委員長 再開いたします。

陳情等の質疑についてはすべて終結し、採決を残すのみとなっております。

これより陳情等の採決を行います。

陳情等の採決に入ります前に、その取り扱いについて御協議をお願いいたします。

休憩いたします。

(休憩中に、議案等採決区分表により協議)

○金城勉委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

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

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、閉会中継続審査・調査事件の申し出の件についてお諮りいたします。

先ほど、閉会中継続審査・調査すべきものとして決定した陳情1件と、お手元に配付してあります付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

休憩いたします。

(休憩中に、今後の視察について協議が行われ、今後、委員長、副委員長で検討することで意見の一致を見た。)

○金城勉委員長 再開いたします。

以上で、本委員会に付託された陳情等の処理はすべて終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦勞さまでした。

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 金城 勉

