

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8回沖縄県議会（11月定例会）

平成24年12月18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12月18日 火曜日
開 会 午前10時3分
散 会 午後0時3分

場 所

第6委員会室

議 題

- 1 陳情第116号、第140号の5、第141号、第142号、第149号、第150号及び第197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（鉄軌道等に関する平成23年度国調査について）
- 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	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

玉城 満 君

説明のため出席した者の職・氏名

企画部長 謝花 喜一郎 君
企画振興統括監 下地 明和 君
教育庁県立学校教育課長 仲間 靖 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号外6件、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鉄道等に関する平成23年度国調査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。

まず、陳情第116号外6件の審査を行います。

ただいまの陳情について、企画部長の説明を求めます。

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

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、陳情案件につきまして、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、継続

の陳情が6件、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、御説明いたします。

変更した箇所を取り消し線で表示し、変更された内容は下線で表示しております。

下線で表示した変更部分を読み上げて御説明いたします。

県としましては、航空券購入時の負担軽減を図るため、平成24年11月1日から身体障害者が低廉な離島割引運賃を利用した場合も還付の対象としております。また、還付手続緩和のため、空港にて還付申請できるよう石垣市と調整を行ってまいりましたが、同市より「還付申請のため市役所に出向くことが困難な身体障害者から申し出があれば、戸別訪問を行う」との回答があり、11月1日から石垣市において対応しているところであります。

2ページをお開きください。

美ぎ島美しゃ（先島）圏域の振興発展に関する陳情です。

3ページをお開きください。

処理方針を一部変更しております。

まず、2の多良間―石垣路線に係る表現の中で「調査を行うこととしております」を「調査を行っているところであります」に変更し、3の波照間空港に係る表現の中で「実施する」を「実施している」に変更しております。

次に、4ページをお開きください。

変更部分を読み上げて説明します。

宮古―石垣路線については、琉球エアコミューター株式会社―RACが39名乗りのプロペラ機で1日3往復しておりますが、10月28日よりANAが1日1往復で路線を再開させており、現在、RACと合わせて1日4往復の運航となっております。残りの継続審議となっている陳情につきましては、前回の処理方針に変更がございませんので説明を省略いたします。

10ページをお開きください。

新規の陳情ですので全て読み上げて御説明いたします。

陳情第197号日本人船員の確保・育成に向けた実効ある施策を求める陳情について、御説明いたします。

島嶼県である沖縄において、旅客や貨物の輸送など海上交通は、必要不可欠であります。また、水産業も本県の地域振興を図る上で重要な産業であり、海は県民生活に大きくかかわっております。このため、県民に広く、船、海、船員に対する理解を深める海事思想の普及とともに、海運・水産業を支える後継

者の確保・育成は重要であると認識しております。海事思想の普及につきましては、公益社団法人沖縄海事公報協会が海の日などを中心に取り組んでおり、県としても、その活動に賛同し支援しているところであります。また、船員の確保・育成につきましては、沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科にて、商船及び漁船の技術者を養成しており、本県の海運・水産業を支える人材の育成・確保を担っております。なお、国においては、船舶運航事業者が船員としての経験を有していない者を試行雇用した場合の助成に取り組んでいると聞いております。県としましては、今後とも船舶運航事業者、関係機関と連携し、海事思想の普及、船員の確保・育成に努め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。

新垣哲司委員。

○新垣哲司委員 陳情第197号についてお聞きします。この前、沖縄県立沖縄水産高等学校の元機関長が議会に来られて、今の沖縄県立沖縄水産高等学校が有する船について、整備がされないまま、場合によってはそのまま放っておいて廃棄になるおそれがあるということを言われていました。沖縄県立沖縄水産高等学校のいわゆる育成するということは海技に対する一船舶に対する事業もあるわけですから、これは大変だという陳情がありました。そういうことがないように、この船の悪いところ、聞いたら予算も大したことないということを申し上げていました。それを復活していただきたいという要請がありました。これは、沖縄県立沖縄水産高等学校からの正式な陳情ではなかったので、そのくらいにとどめておきたいのですが、もし知っている範囲があればお願いします。

○仲間靖教育庁県立学校教育課長 現在、沖縄県立沖縄水産高等学校には小型船舶が2隻あります。19トンの実習船かりゆしと、3.7トンのやからⅡという

船があります。両方とも今故障しております。学校としましては、まず、年明けの1月からやはり乗船実習がありまして、学校のほうからは小さいほうのやからⅡをそのまま改修して、これは大体、1週間から2週間で直るという形で聞いておりますので、それを優先したいということです。また、かりゆしにつきましては貸与年数を大幅に超えていますので、その辺について今検討しているところです。

○**新垣哲司委員** 専門家がそう言っているわけですから、現在もそのように、場合によってはやっているということですから、しっかりと意見を聞いて、やはり県民の予算ですから、あるという考えではだめだという話でしたので、しっかりその辺の現場のことも聞いて、対処していただきたいと思います。

○**仲間靖教育庁県立学校教育課長** 学校のほうといろいろ調整して対処して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。
渡久地修委員。

○**渡久地修委員** 陳情第197号についてお聞きします。今の実態、現状を教えてください。ここで言っている日本人の船員等の県内の実態について教えてください。

○**謝花喜一郎企画部長** 委員の御質疑は、実際の船員の数かと思います。全国で約3万人、沖縄県においては約700人です。外国人は全国で5万人、沖縄県においては300人いるというデータがあります。

○**渡久地修委員** 漁船などもいわゆる研修という名目で海外から来ていますが、この300人は大体どこの国から来ていますか。

○**謝花喜一郎企画部長** 今、国名までの資料を持っていません。

○**渡久地修委員** ここで言っているように、年々減っているということですが、例えば、700人がもし何年か前—10年前、5年前でも、どれくらい減っていった、どういった傾向にあるかとかわかりますか。

○謝花喜一郎企画部長 これも、手元にデータがありませんので、後ほど確認したいと思います。

○渡久地修委員 漁船などで外国人の研修者が多いのは、結局は低賃金だからだと思います。この船員の皆さんの具体的な待遇—船員が減っていくというのはどういう理由で減っていくのか、やはり給料が安いからなのですか。

○謝花喜一郎企画部長 今のものについても、全日本海員組合にも確認をして、またお答えさせていただきたいと思います。

○渡久地修委員 なかなか実態が把握できていないところがありますので、ぜひ、次回までにはいろいろなデータや実態をもっと明らかにできるようにお願いします。

○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 船員不足でなかなか人材が確保できないということで、国、県に対策を求めています。その中の陳情処理方針の中で、本県の沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科でいろいろな漁船、商船の技術者を養成しているということであり。この沖縄県立沖縄水産高等学校の専攻科の卒業生の進路はどういう状況ですか。

○仲間靖教育庁県立学校教育課長 沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科の進路先は、県内、県外、海運会社、公務員、電気通信系の企業に就職しております。平成17年度以降の就職率はほぼ100%です。また、水産系の国立大学等にも進学しております。

○大城一馬委員 今、県立高等学校の整備編成計画の中で沖縄県立沖縄水産高等学校と沖縄県立南部工業高等学校の統合計画がなされていますよね。これは、あらゆる関係者からの反対の声が、皆さんと直接関係ないと思いますが、沖縄県立沖縄水産高等学校の現場教師を含めて、反対の声が相当数出ています。そういったところで、県の教育庁が進めている統合合併で、沖縄県立沖縄水産高等学校という特殊性がなくなるという懸念がなされています。場合によっては、この専攻科もどうなることかと、本来の水産高校としての特殊性が発揮できな

いのではないかということも指摘されていますね。そういったときに、やはり県としてはあえて陳情処理の中で、沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科の中でしっかりとやっていると、今後も育成、確保に努めていきたいという方針を出しています。そういうところの、教育庁と企画部との統合に向けての調整は整合性はとれるということですか。

○謝花喜一郎企画部長 今回の我々の陳情処理方針につきましては、当然、教育庁と調整をしながらしております。

○大城一馬委員 残す立場で調整していますか。

○仲間靖教育庁県立学校教育課長 今回出ました編成整備計画、沖縄県立沖縄水産高等学校と沖縄県立南部工業高等学校が統廃合するという形ですが、水産系の学科を置きまして、また工業系の学科を置きまして、これを2つの柱にしてその間に総合学科という形で農業以外のものを生徒に提供できるという形だと伺っております。ですから、水産系の人材育成には変更はないと考えております。

○大城一馬委員 本土の学校統合、科目の廃科などの資料を見ますと、次にはこの中での縮小が始まります。専攻科でも、専攻ではなくて普通のカリキュラムの時間を入れて、専門的な学びができないということがあちこちで生じています。やはり、沖縄県立沖縄水産高等学校側から言いますと、統合したら当然将来的には水産高校の専攻科などの廃科につながるという危機感を持っています。ぜひ、そういったところは、これは教育庁との問題ではありますが、皆さん方の立場でしっかりと資料をそろえて、意見も聞きながら対応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。
新田宜明委員。

○新田宜明委員 陳情第197号についてお聞きします。一番目の記というところがありますが、海事思想教育の普及に向けた具体的な取り組みを進めることと書いてありますが、海事思想とは具体的にどのようなものですか。例えば、海難防止、あるいは海の日にちなんで海岸の清掃をやっていますが、具体的に海事思想教育とはどういうことを指していますか。

○謝花喜一郎企画部長 今、委員がお話しいただいたようなことですが、やはり、日本全体が海に囲まれております。そういった中で、海の重要性、海運の重要性、水産業の重要性などを全般的に普及するという意味合いで、海事という言葉を使っていると思っております。具体的な普及活動といたしましては、海の日、海の月間を設けまして、そこで行事を実施したり、海事関係に従事している方々の表彰を行ったり、また海の絵画コンクールの表彰を行ったりということです。先般行われました全国豊かな海づくり大会も大きな事業の一つだと考えております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。

儀間光秀委員。

○儀間光秀委員 陳情第197号についてお聞きします。船員の確保、育成について、今まではどういった取り組みをしてきましたか。また、今後どういう取り組みを新たにやっていくのか、計画等、案があればお願いします。

○仲間靖教育庁県立学校教育課長 沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科には、漁業科定員10名、機関科定員10名、無線通信科定員15名という形で入学していただいて、養成をしているところです。今後とも、本県の水産業あるいは海洋関連産業を支える人材の育成を図るために、また教員の資質向上、教育内容や施設整備の充実に努めてまいりたいと考えております。

○儀間光秀委員 今、おっしゃいました合計35名をふやす計画、定員の定数をふやす計画はありますか。

○仲間靖教育庁県立学校教育課長 編成整備では、この人数を維持するという形になっております。

○儀間光秀委員 だんだん減ってきているということですね。ちなみに、専攻科のニーズといたしますか、定数以上の希望者の状況はありますか。

○仲間靖教育庁県立学校教育課長 沖縄県立沖縄水産高等学校に係る専攻科ですが、平成24年度は漁業科は8名、機関科9名、無線通信科15名ですが、志願者は定数よりは上回っている状況です。

○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 企画部のみの出席と思っていましたが、教育庁からも出席していますので、一つ二つ聞かせてください。今、高校の合併の話が出ていますが、議会が反対しても多数であればこれはできますか。

○金城勉委員長 これは別途。ここで聞くとちょっと……。

○新垣哲司委員 教育委員会ですか、わかりました。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
瑞慶覧功委員。

○瑞慶覧功委員 陳情第197号についてお聞きします。先ほど、実態について沖縄県は700人とおっしゃっていましたが、この内訳はどうなっていますか。

○謝花喜一郎企画部長 細かいデータにつきましては、次回までに整理して答弁させていただきたいと思います。

○瑞慶覧功委員 漁民なども入っていますか。

○謝花喜一郎企画部長 分類としては船員、海運、水産等のものということで入っておりますので、水産関係も入っているだろうと思います。これは推測ですので、十分に確認してから正式に答弁させていただきたいと思います。

○瑞慶覧功委員 入っているとすれば、すごく少ないと思います。これは足りているのか、減少傾向にあると言っていますが、足りていると見ているのか。それとも将来のビジョン—目標などを持っていますか。

○謝花喜一郎企画部長 先ほど700人と答弁させていただきましたが、実は今回の陳情は全日本海員組合が全国的に一全国一斉に各都道府県自治体に陳情しているということで、そこに問い合わせますと組合員の数となっています。恐らく、委員の御質疑はいわゆる水産業従事者の船員の数かと思えます。そこと

は乖離があるかと思いますが、そこも含めてまた答弁させていただきたいと思います。我々は、この陳情元に確認をした資料をとということで考えていますが、それを外れた全ての水産業、また農林水産部にも問い合わせをしなくてはいけないと思っておりますので、次回に答弁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。

高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 陳情第197号についてお聞きします。企画部が本県の船員等の実態を把握していないということを知って大変驚いております。やはり、雇用の問題で企画部、教育委員会、商工労働部が海事従事者をどうするかということは大事だと思っております。海洋基本法に基づいて海洋基本計画が策定され沖縄県も独自に人材の育成等については、計画をつくって取り組まなくてはなりません。そういう意味で、今回の陳情は県行政の中で日本人の船員の育成について各都道府県に頑張ってもらいたいという要望が入っています。何をどうふやしていくか、どういった課題があるかということをご皆さんがわからなくては、我々は質疑している意味がありません。まず、国においては、船舶運航事業者が船員としての経験を有していない者を試行雇用した場合の助成に取り組んでいるということは、どのような取り組みがありますか。

○謝花喜一郎企画部長 国立の船員養成機関としては、全国で15校あるようです。その船員教育機関がありまして、内航船員を養成しているものが、海技大学校が兵庫県に1校あります。海上技術短期大学校が3校、岩手県、静岡県、愛媛県にあります。海上技術大学校が4校、北海道、千葉県、佐賀県、長崎県にあります。これはいずれも 独立行政法人海技教育機構が運営しております。

○高嶺善伸委員 そこで資格を取って、沖縄県で従事している方は何名いますか。

○謝花喜一郎企画部長 これについてもデータがございませんので、次回までにさせていただきたいと思います。

○高嶺善伸委員 沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科卒業生がほとんどです。県内でそういった育成機関を持っていることは大事だということをもう一度確認したいです。先般の本会議での教育長の答弁は、小型の1級の海技士だけに限

定して説明していますが、船員の資格はそうではありません。そういう意味では、教育庁も見えていますので、お聞きします。小型船舶の1級は、沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科に行かなくても民間の教習所で誰でも1級が取れます。沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科でなければ取れないものがあります。国の機関はない、沖縄県立沖縄水産高等学校しかない、そこで学んで得る知識の中で、小型船舶1級以外の資格はどういったものがありますか。

○**仲間靖教育庁県立学校教育課長** 沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科では、3級海技士がとれます。また、1級無線通信士が取れます。

○**高嶺善伸委員** 近海に操業できる資格は1級の船長免許のほか、3級海技士があれば出漁できるということですか。

○**仲間靖教育庁県立学校教育課長** 3級海技士が非常に大きくて、3級海技士は港内航行、500トン未満の船舶の船長、海外航路500トン未満の船舶の船長、国内航路機関出力6000キロワット以下の機関長の免許です。

○**高嶺善伸委員** 1級小型船舶免許は誰でも取れる、ところが3級海技士は沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科に行かないと取れません。そこで、沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科の中から海技士に合格している方は、毎年、何名くらいいますか。

○**仲間靖教育庁県立学校教育課長** 平成23年度実績になりますが、3級海技士の航海に関して6名、3級海技士の機関については3名、1級陸上無線士が4名、2級陸上無線士が16名です。

○**高嶺善伸委員** 今後、離島を含む海運業界はカーフェリーなどの旅客船だけではなく、高速船などの離島を結ぶ船、漁船などの多岐にわたって多様な人材を求めています。そこでの資格者の人材育成という意味で、沖縄県立沖縄水産高等学校が果たしている役割は大きいと思っています。需要と供給の問題ですね。平成17年度から就職率は100%ということですので、時代が要請する人材ということでは需要はどうですか。人材不足ですか、過剰ですか。

○**仲間靖教育庁県立学校教育課長** 平成17年度からほぼ100%という形ですので、需要はあると考えております。

○高嶺善伸委員 県内でも300名くらいの外国人の船員を使って、やっと賄っているということですので、今、若者の仕事をどうするか、職業観をどうするかということで、こういう国民生活に必要な日本人船員の必要性、確保、育成について早急に施策を講じてほしいということと、やはり海事思想教育の普及に向けた具体的な取り組みをしてもらいたいということがあります。これは県教育委員会がやるのか、商工労働部がやるのか、あるいは企画部がやるのかという大きな課題を突きつけられているという感じがします。若い人たちに職業を選択するときには、広大な海を走ろうじゃないかと言って、小中学生に専攻科のある沖縄県立沖縄水産高等学校に進学しなさいと、あるいは定員をもっとふやすと。国の機関がないだけに、これを充実強化していく方向に取り組んでもらいたいということが陳情の本当の趣旨のような気がします。だからこそ、人材育成という面では、まだまだ必要としている分野であれば調べて、ミスマッチが起きないように、若者たちの職業としての誇りとして誘導していかないと。せっかくこれまで沖縄県立沖縄水産高等学校が築いてきたものをわからずに、そのまま縮小という形になっていくことは大変懸念されます。このあたりの考え方として企画部長はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 今般、この陳情が企画部に振られておりますが、委員のおっしゃるように、公共共通ネットワーク特別委員会で審査するべきかどうかの議論もあったと聞いております。船員の雇用条件の話だと経済労働委員会になりますし、沖縄県立沖縄水産高等学校の話になると文教厚生委員会の話にもなると思います。そういった流れの中で全体ということで、今回企画部が所管しております公共共通ネットワーク特別委員会で議論しております。いずれにいたしましても、海に囲まれた我が国、離島県の沖縄県にとっても船員の確保は大変重要だということで、特に企画部では海事思想の普及、啓発の観点を主に業務として取り組んでおります。今後、次回の公共共通ネットワーク特別委員会までには、きょういろいろ御質疑があったものについて関係部局にも問い合わせをしまして、しっかりと御答弁できるように対応したいと考えております。

○高嶺善伸委員 海技免許を取るには、1級の小型船舶程度の船があればというものではありません。遠海から近海まで出て行くので、19トンのかりゆしが果たしてきた役割は大きいです。今後、海技免許を取れるくらいの実習船をどのように確保するかということは県全体の人材育成の大きな課題です。今、皆

さんは船舶建造、運航費の補助について一括交付金を使っていますよね。例えば、市町村が船舶を買うとしたら、95%くらい補助がありますよね、民間事業者が買うにしても70%の補助を出しますよね。片や、沖縄県立沖縄水産高等学校専攻科が困っている船舶をつくってあげられないということでは、人材育成機関をどうするかということで、余りにも縦割り過ぎます。ぜひ、この機会に若者が海技免許を取って、漁業だけではなくて観光船もあります。カーフェリーなど市町村経由のものもありますので、できるだけそれが新たな沖縄の職業になって、つながっていくように取り組んでいただきたいと思います。次回、詳しい資料が出て来次第、議論したいと思います。

もう一つ、陳情第116号についてお聞きします。一部変更がありましたので、一点だけお聞きします。前回の公共交通ネットワーク特別委員会でも聞きましたが、一定の改善の方向が示されたと思っています。前回の答弁された内容と実際のやり方は少し違いました。それでも利便性は大変向上したと思って、評価したいと思います。例えば、小児運賃の補助は一括交付金を使わない場合と、使う場合とで適用の仕方が違いますか。

○謝花喜一郎企画部長 今回、我々がやるこの事業は一括交付金を使わせていただいておりますが、やりたくてもなかなか一般財源には限りがあるので、できなかったということで、今回は国の一括交付金を使って事業をさせていただいております。ですから、財源は異なりますが、額には変更はございません。

委員の御質疑は、これまで小児普通運賃でやっていたものが、離島割引運賃でどれだけ変わったのかという趣旨の御質疑でしょうか。

そうしますと、これまで1万1500円だったものが9400円で購入できるようになっておりますので、2100円安くなっております。

○下地明和企画振興統括監 小児運賃は、普通小児運賃といえますか、石垣一那覇路線ですと1万1500円、これで買った場合の還付については4600円ほどを還付して、還付後の金額は6900円になります。ただ、両方買えるようになっておりますので、離島割引運賃で購入した場合は、9400円で購入して還付額が2500円で、還付後は6900円になります。買ったときの運賃によって還付額が変わってくるということです。

○高嶺善伸委員 最終的には6900円で買えるようになったわけですよね。離島割引を使わなければ、1万1500円で買って割引きの還付請求をして6900円になりますが、その差額分は誰が持ちますか。

○下地明和企画振興統括監 それを一括交付金の事業で補填しております。

○高嶺善伸委員 なぜそのような質疑したかといいますと、小児運賃は公示運賃になりますよね。公示運賃は航空事業者の政策によってみずから経費を負担して安くするわけです。皆さんは、公示運賃には一括交付金は使えないということが当初の計画でした。もし、小児運賃が公示運賃であれば、それをさらに6900円に引き下げるために、一括交付金の助成分を入れましたので、たしか団体割引運賃などのようなものについても、やはり同じように児童・生徒の負担を軽減してあげるということは、同じような理屈から言えばできるわけです。それを前もっての予約が必要、座席の確保が必要、そういった一定の条件は付されるにしてもトータルとして事業者と行政と利用者がお互いに負担し合ったら、公示運賃の中でさらに離島割引運賃相当の一括交付金を入れて、軽減していくことは可能ではないかと。それをずっと言っているわけです。石垣市議会からもそういった要請が来ていますので、ぜひやってくれませんか。

○下地明和企画振興統括監 今の委員からの話ですと、公示運賃に対してはやらないということではなくて、逆に公示運賃を基準にして、公示運賃があるから差額に対して補填をするという形でして、団体割引はあくまでも航空会社とそれを商品としてつくった旅行会社の相対の価格設定ですので、それには我々は入り込めませんという逆のことを申し上げてきたと思っております。ですから、団体割引の難しさは相対の部分がかかなりあると、航空会社と旅行会社の力関係によってもいろいろと違うということも聞いておりますし、なかなか航空会社も公表したがないというところがありまして、公示ではないので、団体割引はなかなか入り込めないということを御説明してきたと思います。

○高嶺善伸委員 では、学校研修割引運賃—S E 運賃も公示運賃ではないわけですか。

○謝花喜一郎企画部長 これは教育庁のほうから本会議で答弁したと思えます。今、委員の御指摘のとおり、学校研修割引運賃の活用を教育庁で考えているようです。私どもも本会議終了後に教育庁が考えている航空会社との調整状況を確認したところ、教育庁はこの学校研修割引運賃の引き下げを航空会社に直接要求しているようです。そうしますと、航空会社のほうから既に、いわゆるこれは公示しているものですから、またシステムの改修が必要になるという

ことで、困難だと言われたということが本会議での答弁につながったと考えております。

○高嶺善伸委員 小児割引運賃も、障害者割引運賃も公示運賃であるが、一括交付金で軽減をしてあげようということで、皆さんはその改善を実現したわけですから、学校研修割引運賃が公示運賃であっても、その引き下げのために一括交付金を使用しようと思えばできるわけです。そのことを教育委員会だけに任せるのではなく、交通政策という意味で大人運賃よりも子供たちが高い費用で乗らなくてはならないことを是正するために、一括交付金を使うことが趣旨からしていいのではないかと申し上げています。同じ公示運賃だから、交渉によって6カ月置きに公示は変わるわけですから、できるわけです。

○謝花喜一郎企画部長 実は我々も航空会社に直接、学校研修割引運賃をやることはいろいろ先方のシステムの話ですとか、経営の話があるので、大変ハードルが高いと思っております。むしろ、我々が既にやっているように、我々が希望している運賃まで引き下げていただいて、その分を一括交付金を活用してその差額分を補填するという仕組みがいいのではないかと申すことで、調整してはどうかということをお話しているところです。

○高嶺善伸委員 いいアドバイスだと思います。どの旅行社と団体割引運賃あるいは学校研修割引運賃を交渉しても、大体路線当たり、例えば、石垣一那覇間でしたら1万2000円、1万1500円、そのあたりになります。大体それが補助事業も適用されることもありますので、そういう意味では、学校研修割引運賃から幾らは一括交付金で離島の児童・生徒の負担軽減だということで、皆さんのほうが教育委員会にゴーサインを出したら、教育委員会も航空事業者と相談ができます。今は、担保がないから教育委員会だけで交渉してもなかなか前に進まないという実態があったと思います。ですからぜひ、教育庁とも相談してどれくらい一括交付金で補填できるのか、次のシステムの見直しまでにはやっていきたいという答弁もありましたので、知事もそういった実態であれば少し検討してみようという話もしていました。ぜひこれを機会に一括交付金等について、教育委員会でのこの事業をうまくセッティングして、離島住民の交通コスト負担低減事業は子供にも大人にも行き渡ったと評価されるように、障害者割引運賃も小児割引運賃もそのようにだんだん使い勝手がよくなってきましたので、ぜひ実現してください。最後に企画部長から聞いて終わります。

○謝花喜一郎企画部長 委員のおっしゃるように、本会議でいろいろ教育長の答弁、また知事の答弁もいろいろありましたことも踏まえまして、企画部としては早速教育庁と調整させていただいております。既に、いろいろ情報交換をしておりますので、連携して学校研修割引運賃の補填も実現できるように取り組んでまいり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)

○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、本委員会付議事件鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る鉄軌道等に関する平成23年度国調査について、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 これより内閣府が平成23年度に実施し、6月に公表されました沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入可能性検討に向けた基礎調査の概要について、前方のスクリーンにより御説明いたします。

お手元にも、同じ内容の資料と報告書一式を御用意しております。

説明時間は約23分を予定しています。

初めに、調査の目的として、沖縄には広域的な大量輸送を担う鉄軌道がなく、自動車に過度に依存した交通体系のため、交通渋滞などによる社会経済的な問題が顕在化しており、また生活圏は中南部都市圏への人口集中など北部圏域との地域間の格差が大きくなっていると、このような背景を踏まえ、糸満市から名護市までのモデルルートを中心に、ルートとシステムの組み合わせによるモデルケースを設定し、事業採算性等のシミュレーションを行い期待される整備効果等も踏まえて、沖縄における新たな公共交通システム導入にかかわる課題の整理を行うことを目的とするとしております。

調査内容として、(1)モデルルート等の設定、(2)路線計画と概算事業費の検討、(3)需要の見直し検討(4)事業採算性の検討、(5)整備効果の検討、(6)検討結果と課題の整理の6項目について検討、整理を行ってお

ります。

モデルルート等の設定について御説明します。

図と凡例をごらんください。モデルルートとして幹線骨格軸、幹線骨格代替軸、支線を設定しております。

紫色は幹線骨格軸を示しており、そのルートは那覇市や沖縄市など赤の楕円形で示す人口10万人以上の市、糸満市や名護市など5万から10万人未満の市を結んだものとなっています。

青色は幹線骨格代替軸を示しており、宜野湾市から北谷町、嘉手納町、読谷村を經由するルートとなっています。観光施設・資源が連なり新たな市街地を形成しつつあるルートを結んだものとなっています。

交通システムは骨格軸、代替軸とも速達性・大量輸送・長距離運行に対応可能な鉄道とトラムトレインを設定しています。支線①は名護市から本部町の美ら海水族館の区間で、観光需要への対応として中長距離の速達性に配慮した鉄道とトラムトレインが設定されています。支線②は那覇市旭橋から南城市佐敷、支線③は旭橋から八重瀬町東風平区間を結んでおり、交通システムは乗り降りがしやすい、移動利便性に配慮したLRTとしています。また空港接続線として、県庁から那覇空港区間を設定しており、幹線骨格軸等との連続性を考慮し、鉄道またはトラムトレインとしています。概算事業費などを算出するため、モデルケースを5つ設定しています。骨格軸は糸満市から名護市を基本とし、うるま市経由、読谷村経由の2ルートを想定しています。うるま市経由はさらにパイプラインルートと国道330号ルートの2ルートが設定されています。調査においては人口密度が高く需要確保の面で有利なパイプラインルートを基本的なモデルルートとしてケース1としています。国道330号を通り、うるま市経由で名護市に至るルートをケース2としています。パイプラインを通り、読谷村を經由し名護市に至るルートをケース3としています。パイプラインを通り、うるま市経由ルートのケース1に、3つの支線を合わせて整備した場合をケース4、ケース1に空港接続線を合わせて整備した場合をケース5としています。

対象とするモデルシステムについて御説明します。

表のとおり鉄道、トラムトレイン、LRTを想定しており、それぞれ概念、外観、特徴を整理しております。鉄道は鉄輪を有し専用空間内のレール上を走行する交通システムで、広域的な都市間の連絡に最適、高速運転に最適で速達性、定時性が高い、建設費は比較的高いなどの特徴を有しています。LRTは先進的なデザインの車両やまちづくりと連携した路面電車を高度化した交通システムであり、都市内の移動に最適、まち中の道路上では自動車や歩行者と一体的に走行する区間が多いと定時制が低くなる、建設費は比較的安価などの特

徴を有しています。トラムトレインは鉄道とLRTの中間的なシステムで、LRTのようにまち中では道路上を走行し郊外では鉄道として専用レールを走行する形態の交通システムであり、都市間の連絡や都市内の移動に対応可能、低速から高速の広い範囲の運転が可能で速達性確保にも対応可能、長距離運行にも対応可能で建設費は比較的安価などの特徴を有しています。

この表ではケースごとの延長、駅の数などが整理されています。

糸満市からうるま市経由で名護市に至るケース1、ケース2の場合の延長は約77キロメートルで、駅の数に鉄道で30、トラムトレインで41としています。読谷村経由で名護市に至るケース3の場合は延長は約73キロメートル、駅の数に鉄道で30、トラムトレインで36としています。ケース1からケース3の平均駅間距離は、鉄道は2.5から2.7キロメートル、トラムトレインは1.9から2.3キロメートルとしています。ケース4の支線①の名護市から美ら海水族館の延長は約16キロメートル、駅の数に鉄道で3、トラムトレインで6、駅間平均距離は鉄道で7.9キロメートル、LRTの支線②の旭橋から佐敷の延長は約15キロメートルで、駅の数に23、平均駅間距離は0.7キロメートル、同じくLRTで支線③の旭橋から東風平の延長は約10キロメートルで駅の数に13、平均駅間距離は0.8キロメートルとしています。ケース5の空港接続線の県庁から那覇空港までの延長は3.7キロメートルとし、駅の数に鉄道で2、トラムトレインで4としています。この図は概算事業費などのシミュレーションを行うためにモデル的に設定したルートと線路構造を示した路線計画図であり、鉄道の場合を示しています。図の左が糸満市、右が中部方面までの区間の骨格軸及び代替軸のルート、支線のルートをあらわしています。赤い点は駅の位置をあらわしています。右下に凡例がありますが、赤は高架、黄色は盛土、青色は地下を示しています。例えば那覇市街地は青色の地下、普天間飛行場あたりは赤色の高架構造としています。支線のLRTは道路の上にレールが敷設させる緑色の地平としています。上や下にある図は線路の地表面との位置関係を示す縦断図が表示されています。

同じく鉄道の場合の中部から北部の区間の路線計画です。

紫色は山岳のトンネル区間です。恩納村や本部町区間は山岳のトンネルが多い設定となっています。名護市街地は青色で示される地下となっています。こちらはトラムトレインの中南部区間の路線計画です。鉄道との違いは、市街地ではLRTとしての機能を生かすため、那覇市や沖縄市の市街地では道路上にレールを敷設する地平となっています。その他の区間や支線については、おおむね鉄道の場合と同様な設定となっています。トラムトレインの中部から北部方面の路線計画です。名護市街地はLRT機能を生かす地平となっています。

その他の区間や支線については、おおむね鉄道の場合と同様な設定となっています。この表は各交通システムの最高速度とケースごとの表定速度を整理したものです。鉄道の最高速度はつくばエクスプレス並みの時速130キロメートルと設定しています。トラムトレインの最高速度は郊外部の専用軌道の場合で、アメリカのヒューストン並みの車両を想定して時速100キロメートル、市街地は道路上への導入を前提として軌道運転規則から時速40キロメートルと設定しています。L R Tの最高速度は道路上の走行ということで軌道運転規則から時速40キロメートルとしています。表の右端の表定速度とは、駅での停車時間も含めた、ある一定区間における平均走行速度のことで、区間距離を所要時間で割ったものです。例えばケース1の場合、糸満市から石川間で鉄道快速で時速61キロメートル、トラムトレインで時速30キロメートル、石川から名護市間で鉄道快速で時速91キロメートル、トラムトレインでは時速65キロメートルとなっています。なお快速の場合の駅の数、糸満市から名護市で13駅が設定されています。L R Tでは旭橋から佐敷方面、旭橋から東風平方面のいずれの支線も時速18キロメートルとなっています。

ケースごとの駅間の所要時間について御説明します。

ケース1の糸満市から名護市間は鉄道快速で66分、トラムトレインでは各駅で停車を想定して122分となっています。ケース3の読谷村経由の場合、鉄道快速で60分、トラムトレインで109分となっています。支線①の名護市から美ら海水族館では鉄道快速で11分、トラムトレインで18分、支線②の旭橋から佐敷間はL R Tで50分、支線③の旭橋から東風平間ではL R Tで33分となっています。ケース1の旭橋から普天間飛行場の間は鉄道快速で13分、トラムトレインで29分、ケース3の旭橋からムーンビーチで鉄道快速で32分、トラムトレインで59分となっています。このグラフはケースごとの概算事業費を示したものとなっています。上は全体の概算事業費、下は1キロメートル当たりの概算事業費となっています。例えば、うるま市経由のケース1では、鉄道は8500億円、トラムトレインは5500億円となっています。ケース3の読谷村経由の場合、鉄道は7300億円、トラムトレインは4900億円としています。1キロメートル当たりでは、例えばケース1で鉄道は109億円、トラムトレインは70億円としています。概算事業費の比較でトラムトレインのほうが3割程度安くなるのは、トラムトレインは市街地は地平構造としていること、トンネルの大きさを3割程度小さくできることなどによります。なお、消費税は含まない数字となっています。

需要予測について、御説明します。

うるま市経由のケース1では、鉄道で1日当たり9万5700人、トラムトレイ

ンで8万8400人としています。読谷村経由のケース3では、鉄道で1日当たり8万3400人、トラムトレインで7万5700人となっています。うるま市経由の骨格幹線軸に支線①から③までを合わせて整備した場合のケース4では、鉄道で1日当たり12万5600人、トラムトレインで11万4100人となっています。鉄道のほうがトラムトレインに比べ、全体需要で5%から10%程度、観光需要で約3から4割程度需要が多く見込まれ、図の緑色で示されており観光需要は、いずれのケースも全体需要の1割程度となっています。

事業採算性の検討について御説明します。

現行の整備スキームを前提とし、第三セクターの運行会社がレールや駅舎などの施設の建設、車両を保有、運行する上下一体方式の独立採算制で検討がされています。補助のメニューとしては、都市鉄道等利便増進事業などがあると整理しています。上下一体方式での鉄道の損益収支が整理されています。縦軸は累積赤字額、横軸は開業からの年次をあらわしています。需要予測に基づく運賃収入、人件費や経費などにより損益収支のシミュレーションを実施しており、鉄道はいずれのケースでも毎年の赤字額は約150億円前後としています。国土交通省の鉄道事業許可の目安は、累積損益収支の赤字解消年は開業40年以内が目安としていますが、開業40年後には累積赤字額が6000億円以上になると試算しています。トラムトレインの場合の損益収支が整理されています。トラムトレインは毎年の赤字額は約80億円前後で、鉄道と比べておおむね半分程度であり、開業40年後には累積赤字額が2900億円から4000億円になると試算しています。事業が成立するための必要な需要の検討がされています。上の表が鉄道、下の表がトラムトレインの場合ですが、鉄道の場合、ケース1では1日当たり需要予測9万5700人が2.7倍の25万4000人であれば採算性がとれるとしております。トラムトレインでは1日当たり8万8400人の需要予測に対し、16万9000人であれば採算性がとれるとし、鉄道は需要予測の2倍以上、トラムトレインは2倍程度の輸送需要が必要としています。事業成立の要件として、上下一体方式ではなく、鉄道整備を行う施設保有主体と鉄道事業者の運行主体を分離する上下分離方式での検討がされています。国と地方公共団体が3分の1ずつを補助し、残りの3分の1を鉄道運輸機構などの施設保有主体が資金調達して施設の整備を行います。運行主体の鉄道事業は、車両のみを保有し、レールや駅舎などの施設は施設保有主体に建設してもらい、施設保有主体に利益に応じた受益相当額を施設使用料として支払い、施設を借り受ける方式です。

運行主体の上下分離方式の場合の損益収支について、御説明します。

運行主体の損益収支は、上の表の鉄道では、ケース1で年間3億円、ケース2で1億円、ケース4で10億円とわずかながら利益に応じた施設使用料を支払

うことができますが、ケース3では4億円、ケース5では5億円の運行会社への赤字補填が必要となっています。下の表のトラムトレインでは、いずれのケースも年間16から23億円程度の施設使用料を支払える状況となっています。一方で、上下分離方式の場合の施設保有主体の損益収支が検討されています。上の表は鉄道、下の表はトラムトレインを示しています。開業40年後の累積損益は、運行主体からの施設使用料収入があっても、表の右に示されているように、鉄道で約6000億円以上、トラムトレインで約3000億円以上と施設保有主体の事業採算性も困難としています。

整備効果の整理項目について、御説明します。

新たな公共交通システム導入に伴う整備効果に関しては、利用者利便性、住民生活、観光振興、環境的側面などについて、想定される効果が検討されています。移動時間短縮、移動の定時性向上、街のにぎわいの創出、道路混雑度の改善などが効果として整理されています。鉄軌道等の整備なしの現況と鉄軌道等が整備された場合の旭橋までの移動時間短縮が検討されています。上の図は整備なしの場合、下の図はうるま市経由のケース1が整備された場合をあらわしています。鉄軌道等が整備された場合、旭橋まで30分以内に到達できる赤色や黄色の範囲が糸満市や宜野湾市まで広がるとともに、うるま市や名護市からの所要時間は青色表示の範囲が広がり、30分以上短縮されるなど生活圏域が大幅に拡大しています。うるま市経由の名護市から那覇市間の所要時間の比較がされています。朝8時から9時のラッシュ時の所要時間は鉄道快速で55分、トラムトレインで98分となっており、鉄道快速は高速バスと比較して、最大40分程度の短縮となっています。また、運賃はゆいレールの運賃を参考に名護市から那覇市間で890円と設定しており、バス、自動車と比較して大幅に安くなっています。鉄軌道等が整備された場合の那覇中心部から30分圏域の夜間人口の比較がされています。那覇中心部から最寄り駅まで30分以内に到達できる圏域の夜間人口は、整備なしの約11万3000人からケース1の鉄道の場合は約38万人となり、夜間人口カバー率は31%になります。各ケースとも、トラムトレインよりも鉄道のほうが30分圏域人口は多く見込まれる結果となっています。なお夜間人口は、駅からの距離が1.2キロメートル、徒歩15分の範囲としています。費用対効果として便益（B）を費用（C）で除した費用便益比C分のBが算出されています。鉄道で、いずれのケースも約0.4、トラムトレインでは約0.5となっています。総費用Cが事業費と一致しないのは、将来支出される建設費や維持管理費を現在価値に割り戻す計算方法によるためです。検討結果のまとめとして、（1）では現行の整備スキームを前提とした場合、交通事業として成立させるには多くの課題があるとし、（2）の整備効果としては、①定時・速

達性など移動の信頼性の確保が図られる、②南北に広がる沖縄本島の広域モビリティ向上につながる、③日常生活圏も含めた都市構造の再編誘導などが期待されるとしています。(3)として支線軸も含めた整備は事業採算性の悪化が見込まれるが、公共交通全体のネットワーク効果による需要増、地域振興などの社会的効果も見込まれるとし、(4)で社会的効果や経済発展への寄与が最大限に発揮される、新たな公共交通システムのミッションは何かを明確にしていくことが重要であるとしています。最後に課題の整理として、(1)事業費縮減にかかわる課題として、①検討ルート、システム等の精査、②施設の簡略化、(2)需要喚起、確保にかかわる課題として、①他の交通手段との連携、②まちづくりとの連携、③県民の意識醸成、(3)財源確保にかかわる課題として、①新たな整備制度の適用可能性、②新たな整備財源の確保、(4)プロジェクト評価にかかわる課題として、①多様な効果の計測、②沖縄県独自の総合的な評価手法の確立を上げています。

以上で、鉄軌道等に関する平成23年度国調査の説明を終わります。

○金城勉委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、鉄軌道等に関する平成23年度国調査について、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。

新垣哲司委員。

○新垣哲司委員 戦後一貫して、沖縄県民には鉄軌道の恩恵がない。そうですね。このように政府がまとめたといいますが、まとめることはいいですが、余り納得いきません。国が責任を持って、しっかり財源もということが県民の願いではないかと思います。その辺の検討はなされませんでしたか。お聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 今回の調査はあくまでも国の調査であります。県の調査はこれを前提として、いかに早期導入が可能だということを別途検討をしているところであります。

○新垣哲司委員 政治的ないろいろな背景も出てくると思います。本県は、去る第二次世界大戦で地上戦が行われ、県民が非常に犠牲をこうむった地域であるし、私はこの際ですからオール沖縄の気持ちで、政治も一つになって国にシ

システムがこのように行くのであればそれなりのことを、知事を先頭にし、各国会議員、各市町村議員、首長そろって国に陳情をするということが大事かと思います。企画部長には少しハードルが高いかという気もしますが、こういった話は全くありませんか。

○謝花喜一郎企画部長 恐らく委員の御懸念は、この事業採算性を見て、ある意味できないようなことが示されているのではないかという危惧かと思えます。実は我々は特例的な制度を検討しております。

資料を準備しておりますが、お配りしてもよいでしょうか。

○金城勉委員長 よろしいですね。

休憩いたします。

(休憩中に、説明資料配付)

○金城勉委員長 再開いたします。

○謝花喜一郎企画部長 今、お手元に配付いたしましたが、いかに財源をある意味、地元の負担を少なくして、鉄軌道を実現するかという観点から、沖縄県が検討して、国にもこのスキームを投げていますが、それについて御説明いたします。

先ほど、この上下分離方式という説明があったかと思いますが、財源スキームが真ん中にありまして、下のほうに全国新幹線鉄道整備法における財源スキームがあります。これに基づいて、先ほどの事業採算などについて運営主体のほうの財源スキームが議論されております。まずは、既存のスキームについて御説明いたしますと、特徴としては施設の整備、保有する団体と車両の保有、運営する団体を分けることが上下分離方式と御理解ください。国のほうから独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構—鉄道運輸機構に補助金を流して、施設整備—例えば、トンネルや線路、橋梁、高架線、架線そういった施設整備をします。施設の保有は鉄道運輸機構が行います。一方でJRに車両をつくっていただき、保有してもらおう。それから営業、運営もJRにやってもらおう。鉄道運輸機構が施設の貸し付けをJRに行いまして、JRはその貸付料を鉄道運輸機構に払うということが、上下分離方式です。沖縄県が考えております新たな沖縄幹線鉄道整備法（仮称）における財源スキームは一国からの補助金の中には自治体の負担も入っておりますが、我々が今考えているのは、全額国の

補助金で賄っていただくということです。そこで施設の整備、車両保有などは車両も含めて鉄道運輸機構にしてもらおうということです。運行会社はあくまでも運行と運営のみをやると。車両の製造、保有はせず、あくまでも運行だけを行って、運行会社は施設と車両を貸し付けていただいて、貸付料のみを払うということです。このスキームでやりますと、いわゆる地元負担もはるかに少なくなるということが、我々のスキームです。

○新垣哲司委員 そうしますと、土地についても皆さんの考えは鉄道を通すまでは、全額国の負担でやっていくという考えに基づく導入ですか。

○謝花喜一郎企画部長 今の時点ではそのように考えています。

○新垣哲司委員 そうであれば非常にいい考えだと思います。当然、他の都道府県と沖縄県は違ふと。今日まで何も恩恵を受けていないと。先ほどの説明と今の説明は大分、今の説明はわかりやすい。先ほどの説明では、6000億円も、7000億円もかかって、将来は40年かかって払わなくてはいけないという仕組みのような話だったので、とんでもないと思いました。今、説明があった沖縄幹線鉄道整備法（仮称）の財源スキームの中で、今の説明は間違いはないですか。

○謝花喜一郎企画部長 これはあくまでも私どもが国に対して要望しているものです。この要望は平成22年度、平成23年度の制度要望として出したわけですが、鉄道については国はまだ今年の段階では方向性を出していないので、これについては十分に議論はされていません。ですから、これについてはこれからであります。

○新垣哲司委員 新たにこういった特別委員会を設置したので、今の時点でこれを審査するようなところまで来るのかと、私はどうかと思います。その辺はどうでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 本会議でも答弁させていただきましたが、我々は平成27年度までには、県としての案を県民にお示しできるようにしたいと思っております。まだ、いろいろなルート、課題など整理するべきものが多々あると思っておりますので、そういったものが一定程度できた暁には制度要望なども並行して国に対して行うことが得策かと今の時点では思っております。

○新垣哲司委員　たくさんの委員がいますので、本当は突っ込んで聞きたいのですが、その辺で終わります。要望ですが、やはりこれは知事を先頭にしてオール沖縄で国会議員もいろいろな専門の教授なども入れて、沖縄が諮問機関をつくる、これは大事なところですよ。今、中身がこうだとできない場合には問題もありますし、40年後には誰も生きていません、こういうことを審査するのは余りにも早いのではないかと思います。骨格もしっかり決まってからだだと思いますが、その辺はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長　先ほども申し上げましたが、国のほうでも平成23年度、平成24年度と調査しております。我々も国の調査を受けて、いかに早期導入できるかという観点から調査しております。やはりこういった委員会の場で議論していただくことは、大変有意義なことだと思っております。これを先延ばしにしても、ものが改善するかと言ってもそうでもありませんので、今の時点で各委員の皆様にもいろいろと問題意識を持っていただき、執行部に対して提言いただくことは大変ありがたいことだと思っております。実は、那覇空港のほうも、大分長くなっていますが、期成会をつくり上げて来年の着工に向けて国も動き出しております。鉄軌道につきましては、いろいろと本会議でも期成会の話がありましたが、平成26年、平成27年をめどにある程度県民に対して形を示した上で、期成会も立ち上げることができるような形にしたいと。それくらいのスケジュール感で企画部として取り組んでいきたいと思っております。

○新垣哲司委員　那覇空港と鉄軌道は全然中身が違います。那覇空港はわかります。あれだけの観光客が来て、いろいろと危険だと。それは早急にやらなくてはいけないということはみんな一致しています。鉄軌道は全くありません。なぜ沖縄県だけはないのですかと、掘り下げてやるべきです。沖縄県に負担をさせてはいけないということです。政府が責任を持ってやるべきだと。そういうことは当然のことです。できなければどうするかという話になりますので、しっかりとその辺も皆さんに努力していただきたいと思います。そういう気持ちですから、よろしくお願いします。

○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　やはりこの国の調査報告書を見る、聞くにはどうも入り口から事業採算性で、ある意味ブロックしているという気がなきにしもあらずです。

鉄軌道は戦後処理の一つとして、しっかりと位置づけてやるべきだと思います。皆さん方がインフラは国の全額負担と明示しているのです、これはぜひそういう形でやるのが当たり前で、それがイコール戦後処理だと思っています。また、いろいろと各鉄軌道、あるいはトレムトレイン、LRTなどの建設費等が3種類に分類されて、建設費等を検討するべきことでもあろうかと思っています。私は、絶えず言っていますが、まずなぜ鉄軌道、LRTが必要なのか。これを県民にいかに周知させることができるかだと思います。かつて、沖縄にも鉄軌道があります。これはまだ廃止されていません。那覇—嘉手納線、那覇—与那原線、那覇—糸満線。あれは戦争の空襲でやられたわけであって、廃止ではありません。まだ鉄軌道制度は沖縄にあるわけです。それを復興だと私は言っています。ですから、戦後復興の一環として、沖縄に鉄軌道を含む幹線軌道をつくるということについてしっかりとした目標を立てれば、国は当然これはあるべきことであると思っています。確かに糸満市から名護市まで南北縦貫鉄道をたどると結構な調査費、調査、期間も相当数かかるのではないかと思います。私は、先ほど申し上げましたように、なぜ必要なのか、今CO₂の問題。例えば、沖縄は飲酒運転ワーストワンの問題等々、経済効果の問題、交通渋滞の問題を解消するためにはどうしたらいいかということで、まずはLRTをどこかの地域に走らせてみようではないかと、最大2キロメートル、1.5キロメートルなど。こういったモデルケースをぜひ早期にできることをまずやってみたらどうかと考えています。企画部長、どうでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 まず、軌道型の交通機関が必要だという理由は、戦後の話もありましたが、やはり県民、観光客も含めて移動の利便性の向上、交通渋滞の緩和、CO₂の削減などいろいろな効果があると思っています。本土におかれては、戦後の復興5カ年計画ということで、戦後直ちに鉄軌道が整備されたが沖縄県はそういったこともなかったということで、ある意味、歴史的な経緯も踏まえて、今ようやく鉄軌道がここまで来ているのかという感じはします。今、委員からの御意見がありました、LRTをできるところからということについては、やはりさまざまな御意見、御主張があると思いますので、県といたしましては全体的な考えも示しながら、より実現可能性の観点からどれが一番いいのかという面で、いろいろな県民の意見をお聞きした上で、判断すべきものだと考えております。

○大城一馬委員 それは膨大な事業計画ですから、大変ではあろうかと思いません。国は調査報告をこれまで平成22年度、平成23年度にやっており、また、平

成24年度もやっていますが、あとどれくらい続きますか。

○謝花喜一郎企画部長 国の説明によりますと、平成24年度から平成26年度の3カ年間継続したいということです。

○大城一馬委員 ある程度の調査費の予算もそれなりに確保する前提だと思っておりますが、最後の調査まで費用はどれくらいかかりますか。

○謝花喜一郎企画部長 今年度1億円の予算がついております。次年度は3億円を要望しているということです。また翌々年度については、まだ国から示されておられません。

○大城一馬委員 相当数の調査期間があつて、それなりの調査費用が捻出されていますから、まさか国としては途中で沖縄への軌道導入は極めて厳しいという状況にはなりませんよね。

○謝花喜一郎企画部長 今般の国の沖縄振興計画のもとにある基本方針は、鉄軌道についての表記が—これは我々は国に対して強く働きかけたわけですが、表示がなされています。基本計画にも書かれております。書かれておりますので、国がそれをなおざりにするということはないだろうと考えております。

○大城一馬委員 先ほどのモデルケースですが、県のほうも平成27年度には県案を示していきたいと計画を持っておりますが、今、いろいろな動きがありまして、まず軌道導入は広域市町村単位でいろいろな導入検討の軸にしてはどうかという意見が出ていますが、その件についてはいかがですか。

○謝花喜一郎企画部長 市町村からいろいろな意見があるということは、我々も承知しております。県に直接いろいろな話を聞きたいということで、我々も説明をしています。基本的には沖縄全体、先ほどからなぜ鉄軌道が必要かと申し上げていますが、県民の利便性、観光客の利便性、交通渋滞の緩和など、いろいろと課題がある中で整理する、また戦後処理の一環としての面もあるという話をしました。やはり、県のほうで全体的なものを早目に示すほうが先ではないのかと。当然、それをつくる過程の中では、それぞれの市町村の意向も踏まえることは必要であるし、重要だと思います。そういったことも踏まえて、まず県が考え方をお示しして、それからいろいろな県民の意見を聞いて、最終

的に県案として、当然、過程の中では有識者の意見も踏まえることも必要ですが、県案としてまとめるという形になろうかと思えます。

○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 この調査はコンサルタントに委託していると思いますが、このコンサルタントはどこですか。

○謝花喜一郎企画部長 パシフィックコンサルタンツ株式会社に委託していると聞いております。

○渡久地修委員 総事業費ですが、パシフィックコンサルタンツ株式会社が言うことをうのみにしていいのかどうなのか。このコンサルタントは聞くところによると、いろいろ地下鉄を掘ったり、ゼネコン関係と結びつきが強いところとか、特に鉄道関係ということがあります。そういう意味では、事業費がどんどん膨らんでいくとか、あるいは必要ではないところにトンネルを通そうとするなどという話を一般的に聞きますが、県としての検証はどうなっていますか。

○謝花喜一郎企画部長 先ほどのパシフィックコンサルタンツ株式会社は、それなりに我が国における鉄軌道について専門的に扱っている企業だと聞いております。また、コンサルタントは基礎的なデータなどは調べますが、有識者、県内の琉球大学、本土の土木工学専門の教授、東京大学の工学系の研究の方々が入った上で、コンサルタントが出したデータについて、調査、検討、議論を行った上で、示されておりますので、委員のおっしゃるようなありきの調査結果ではないだろうと考えております。

○渡久地修委員 例えば、識名トンネル工事では40何億円が20何億円に安くなることもありましたが、技術の進歩を含めて。例えば、地表を走ると地下を走るのは整備費は全然違います。その辺は向こうが専門家だからということもいいですが、県としてもその辺は、きちんと検証しなくてははいけませんということです。今の段階で金がどうのこうのという段階ではないと思いますが、その辺は頭に入れておかななくてははいけませんということです。例えば、那覇市を全て地下でやったら膨大な金がかかることははっきりしています。その辺は県としても十分に検証してほしいと思えます。

○謝花喜一郎企画部長 おっしゃるとおりで、県はこれを全くうのみにする気は毛頭ございません。先ほど来申し上げております、いかに早期導入が可能かという観点から見ると、それは当然コストも含めての話です。例えば、ルートでは那覇市―浦添市の方面は地下に潜っていますが、ほかに空間はないのかとなると、キャンプキンザーなどがあるとか、いろいろなことが想定されます。では国道58号線を通した場合どうなるのか、地表を通したらどうなるのか。また、北部では名護市から本部町まで、トンネルなどがありますが、トンネルを通す必要があるのかという議論もあると思います。いろいろな観点から話ができる。地下の場合でもトラムトレインの場合は小さくできるという報告もありました。いろいろな観点から事業コストの縮減ということは大きなネックになると思います。幾ら国にやっていただくとしても、我々なりの検証を出して案として示したいと考えています。

○渡久地修委員 皆さんが出された特例的な制度、これを求めていくということ。沖縄県に鉄軌道という点で何度も議論されてきましたが、いわゆる国が全額負担で整備してほしいとありますが、それを求めていくためには、理論的に要請する根拠をきちんと整理しなくてははいけませんよね。今のところどのような、求めるための理論的な根拠がありますか。戦後処理などいろいろありましたが、项目的に上げてください。

○謝花喜一郎企画部長 理論的な根拠はまだですが、やはり歴史的経緯が大きいと思います。先ほども少し申し上げましたが、本土では戦後まもなく鉄道復興5カ年計画がなされて、戦後復興の大きな柱として策定され、国鉄ということで全国津々浦々、鉄軌道で結んで復興がなされていきました。沖縄県は逆にアメリカの占領下の5カ年間は放置されたような歴史もあって、結局は復帰して道路ができて、市街地が密集していたという状況で、そもそもスタート地点から違ってきます。今、ここまできてようやく鉄軌道の気運も高まっておりますし、その背景も先ほど来申し上げています中南部の渋滞緩和、利便性向上などいろいろありますが、そういったときに我々が考えなくてはいけないことは、戦後まもなく出された戦後復興策、また国鉄からJRに移行した場合の国からの支援策、そういったものを踏まえた場合に、こういった特例制度が果たして破天荒な要望なのかどうか、そういったことが重要かと考えています。

○渡久地修委員 これをぜひ国もそうですが、県民もみんなが納得できるよう

なものをきちんと整理して、今もありましたが、一つは戦争で鉄道が破壊されていることがあります。ですから、戦後処理の一環。もう一つは、国鉄の恩恵を受けていないのは沖縄県だけです。それをあの当時にやっていたら、我々もきちんと恩恵を受けられたはずだと、ですから国鉄の恩恵を受けていないということ。全国で唯一鉄道がない県、最近の人権、国民の移動する権利—移動権があります。移動権は憲法で保障されています。それを国や地方自治体はきちんと権利を保障しなくては行けないと。特に交通弱者を含めて、それを整備するためにも鉄道は必要だということを含めて、もっとわかりやすく理論的にまとめて、だから当然国がやるべきだと強く主張できるようなものを。これまでも議論は相当されているので、きちんとまとめてやってほしいと思いますが、いかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 我々も当然にそれは必要だと思っておりますので、内部で勉強をしていきたいと思っております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
新田宜明委員。

○新田宜明委員 1点だけ、お伺いしたいと思います。この調査報告書は不可能という形で、可能性がないという検討結果ではないと受けとめております。課題もきちんと整理されていると思っております。今後、具体的に県が検討結果、調査報告書に基づいてどうクリアするのかという具体的な組織機構も含めて、どのように考えているのかが一番大事だと思います。既に問題は整理されています。その辺をお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 私も委員のおっしゃることと全く同感です。内閣府の調査は否定するものではなくて、課題を上げながらも一方では事業効果もしっかりと検討がなされています。それを含めて我々はいかにすれば導入の実現性、可能性を高めることができるかということを含めて県は独自で調査を行う必要があると思っております。国に対しても当然、国の調査検討委員会には我々も出席して、どのような意見があるかも勉強しております。ぜひこういったことが一つの議論のたたき台だと思っておりますので、それを踏まえて県として実現可能性、導入可能性を高める新たな制度創設も含めて、国に対して示していきたいと考えています。

○新田宜明委員 そうであるならば、企画部の中でどのような組織、受け皿をつくって対応しようと考えていますか。

○謝花喜一郎企画部長 今、企画部のほうで交通体系の班がありまして、そこでやっております。やっている業務は基本的には、本日お示ししたような国の調査の精査、検討。県がいかにかどういった形で今後鉄軌道の導入に向けて作業を行うか、どのような調査が必要かということ、交通政策課長を入れますと4名ほどで対応しております。そういったことをどんどん熟度が増した段階で、組織体制の強化も総務部に求めていきたいと思っております。

○新田宜明委員 4名、5名体制では当然不可能ではないかと危惧をしております。こういった大きなプロジェクトですので、少なくともあと5年くらいでは方向性を示さなくてはいけないですし、知事もそのように見解を述べています。早急に課題整理のために何らかの強力なプロジェクトチームを立ち上げてほしいと要望して終わります。

○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 国の報告書の中にBバイC—B/Cだけの指標では十分ではないと。そういうことで、沖縄的な評価項目を今後検討しなくてはならないということになっておりますので、期待したいと思っております。国としては次年度も含めて予算措置もしております。具体的に、例えば、沖縄県の平成24年度の予算はどれだけ措置してやっているのか、平成25年度に向けてどのようなことを考えているのか、沖縄県側の予算の取り組みを御説明ください。

○謝花喜一郎企画部長 今、平成24年度も既に調査に入っておりますが、これまでの国の調査結果を踏まえまして、平成24年度に5000万円、平成25年度も5000万円の予算を要求しております。

○高嶺善伸委員 平成24年度の予算措置した5000万円の事業実績や議会に報告できるような報告書はまだまとまっていないですか。

○謝花喜一郎企画部長 今、国のほうでは県全体の鉄軌道に求められる役割、整備効果の検討とコスト縮減、特例的な制度の創出も勉強しておりますが、新

たな合意形政促進を支持するための方策、世論の形成です。そういったものの経費として5000万円を措置しております。具体的は成果は年度末の3月をめぐりに出していきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 ぜひ年度末の報告書を見せていただいて議論したいと思えます。国は国で平成26年度までは基礎調査、可能性調査をやっていくということを行っていますので、県も独自に組んだ調査で、沿線可能性のある市町村、県民のいろいろな意見を聞きながら、国は国の調査はするだろうけれども、やはり沖縄の地域性を反映した、どういった事業可能性があるのかということ沖縄県の独自の調査の中でもう少し突っ込んで、市町村と話し合いをやっていただければいいと思えます。その辺の来年以降の見通しも含めてお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 平成24年度、平成25年度と2カ年かけて県としての考え方を取りまとめて、平成26年度から平成27年度にかけて、本会議でも御説明したつもりですが、関係者間でオーソライズするステップとして学識経験者、国、市町村、交通事業者、道路管理者、交通管理者などで構成する検討委員会を立ち上げまして、2年ほどかけて最適案の決定と事業化の意思決定をしていきたいと思えます。そういう中で、県民全体の気運を盛り上げていきたいと、大まかですが工程を考えています。

○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、鉄軌道等に関する平成23年度国調査について、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全て終結し、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する)

○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7件とお手元に配付してあります本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○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。

以上で、本委員会に付託された議案等の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦勞さまでした。

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

