

公共交通ネットワーク特別委員会記録
<第2号>

平成28年第6回沖縄県議会（11月定例会）

平成28年12月19日（月曜日）

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28年12月19日 月曜日
開 会 午前10時1分
散 会 午後0時32分

場 所

第5委員会室

議 題

- 1 鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立（鉄軌道の計画案づくりについて）
- 2 陳情第45号の5、第60号、第90号及び第128号
- 3 閉会中継続審査・調査について

出 席 委 員

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

委員 比嘉 瑞己 君
 委員 上原 章 君
 委員 大城 憲幸 君

委員外議員 なし

欠席委員

なし

説明のため出席した者の職・氏名

企画部長 下地 明和 君
 企画振興統括監 稲福 具実 君
 交通政策課長 座安 治 君
 交通政策課公共交通推進室長 武田 真 君
 土木建築部建築都市統括監 豊岡 正広 君

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

本委員会付議事件鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る鉄軌道の計画案づくりについて、陳情第45号の5外3件及び閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、企画部長の出席を求めています。

まず初めに、鉄軌道の計画案づくりについて審査を行います。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

下地明和企画部長。

○下地明和企画部長 本日は、鉄軌道の検討状況の進みぐあいを含めて、現在どんなことを検討しているのかということも含めて説明させていただきたいと

思います。

この鉄軌道につきましては、平成26年10月から構想段階における計画案づくりということでスタートさせていまして、現在、ステップ5段階のうちステップ4の段階に入ってきています。鉄軌道の計画案づくりについては、去る6月議会、9月議会の公共交通ネットワーク特別委員会における陳情を御審査いただく中でも説明させていただいているところですが、少しまとめて全体的な御報告をしていたほうがいいたろうということで、きょう時間を設けさせていただいています。

まず、各ルート案を比較する重要な時期に来ているということもありまして、委員の皆様にも構想段階における鉄軌道の計画案づくりの狙い、導入の目的、構想段階の検討内容、検討体制、検討の進め方と現在の状況について説明するとともに、今後のルート案の選定までの進め方についても説明させていただきます。

交通政策課公共交通推進室長から説明させますのでよろしく申し上げます。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 事前に配付してあります資料2の鉄軌道の計画案づくりで説明したいと思います。

1ページになります。まず鉄軌道の前に、本県の将来ビジョンについて少し御案内させていただければと思います。

県では、上位計画である沖縄21世紀ビジョン及び沖縄21世紀ビジョン基本計画を着実に実施するための総合的な交通体系のビジョンとして、沖縄県総合交通体系基本計画を策定しています。同計画は、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であり、現在、これを踏まえまして、陸・海・空各方面の交通施策が推進されているところです。

続いて2ページになります。2ページでは、沖縄県総合交通体系基本計画の抜粋です。沖縄の将来像として、3次生活圏の核となる那覇市と2次生活圏の圏域中心都市である名護市、宮古、石垣との移動時間を1時間とする圏域構造の構築が位置づけられています。

3ページをごらんください。2ページの基本計画を踏まえて、県では県土の均衡ある発展を支える利便性の高い公共交通ネットワーク構築の観点から、那覇一名護間を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向けて取り組んでいるところです。計画案の検討に当たっては、県民の多様なニーズを把握しながら、県民や地域と連携して、まちづくりと一体的に進める必要があると考えています。このため、県民と情報共有を図りながら、まちづくり及び県土構造の再編の方向性を定め、沖縄鉄軌道導入に向けた計画の策定に向けて取り組むこととしています。

4 ページになります。こちらは鉄軌道導入の目的になります。県土の均衡ある発展、県民及び観光客の移動利便性の向上など6点を整理しています。これらについては、沖縄21世紀ビジョンで示されている県民が望む5つの将来像や、自動車依存型社会、慢性的な交通渋滞などの県内の陸上交通の現状と課題を踏まえたものとして目的を設定しています。これらにつきましては、ステップ2、ステップ3の検討の中で、県民とも情報共有を図りながら確認されたものと考えています。

5 ページをごらんください。こちらは鉄軌道の構想段階から長期的な意味での工事着手、開業までの流れを示しています。現在行っている段階は真ん中の赤枠の部分に該当し、概略的な検討を行う構想段階という位置づけです。構想段階を終えると計画段階でより詳細な検討が行われ、その後、概略設計や環境アセスメント、都市計画決定などの法手続を経て工事着手という流れになると考えています。

6 ページをお願いします。先ほどの5ページの構想段階・計画段階、そういった各段階における計画内容、役割、位置づけについて示しています。先ほど現在構想段階と申しましたが、これを一言で言うと、想定される複数の案から計画段階での詳細な検討を行うための対象を絞り込む段階と考えています。一般的に、よりよい計画を策定するためには、複数の案を設定し、幅広い視点で比較検討を行うことが必要ですが、全ての案を詳細に検討するという事は時間や費用の面で非効率です。そのため、構想段階では幅広く複数の案について概略的な検討を行って、詳細検討を行う計画段階での検討の対象を絞り込むことが役割となっています。そういった意味で、構想段階はおおむねのルート等の概略計画を検討する段階であり、具体的な箇所と現場の状況等を詳細に把握し検討することは困難であることから、複数の案の評価は絶対評価ではなく、同一条件を設定し各案の比較優位性を確認する段階です。構想段階を終えて、次の計画段階では、絞り込まれた案について具体的で詳細なルート、駅位置、駅数、システム等について検討を行い、整備計画を決定し、事業費や費用便益分析等について詳細に検討を行い、その結果を踏まえ、法手続に進むことが適切かどうかを評価する段階になります。

続いて7ページです。現在取り組んでいる構想段階における計画策定の内容となっています。鉄軌道概略計画としては、起終点のおおむねの位置、おおむねのルートなどをまとめることとしています。さらにはフィーダー交通ネットワークのあり方、駅を考慮したまちづくりや公共交通利用転換への取り組みなどについても盛り込むこととしています。

8 ページをお願いします。これは進め方の基本姿勢です。県の計画の検討に

当たっては透明性、客観性、合理性、公平性を確保し、県民等の理解と協力を得ながら、幅広い視点で検討するという考え方を持っています。そのために、4点を基本方針姿勢として定めることとしています。1点目が、県民の理解と協力を得ながら進めること。鉄軌道は本県の振興を図る上で重要なインフラであることから、県民の理解と協力を得ながら検討を進めること。2点目が公平性の確保を図ること。システムやルート等、選定の計画内容について特定の立場に偏らず公平を確保するという観点です。3点目が参加型プロセスの積極的導入。県民等と十分な情報共有を図る参加型プロセスを導入することとしています。4点目が予断なき検討としまして、整備しない場合も含め、予断なき検討を行うということの基本姿勢としています。

9ページをごらんください。先ほどの4つの進め方の基本姿勢を踏まえて、計画案づくりの検討体制となっています。真ん中の黄色い部分で具体的な検討を進める形で、計画検討委員会と技術検討委員会を設置しています。計画検討委員会では交通政策、観光振興、経済振興との総合的観点から検討を行います。技術検討委員会では交通工学、施工性、環境等技術的観点から適切な技術専門的な検討を行います。また、県民や市町村、関係機関等と情報共有を図り、多くの意見をいただくことで、各委員会での県民意見を踏まえた検討を行っているところです。さらに、これらの計画検討が県民との合意形成を図りながら適切に進められているかどうかについて、第三者的にチェックする立場としてプロセス運営委員会を設置しています。各委員会における資料、検討状況の資料も全て公開しているほか、県民等からいただいた意見も全てホームページを通じて公開させていただいています。このような体制、情報の公開により透明性、客観性、公正性、合理性を確保し、幅広い視点で検討を行っているところです。

10ページになります。こちらは検討プロセスです。御承知のことと思いますが、5つのステップに分けて段階的に検討を行っています。このプロセス自体は国が示しているガイドラインに基づくもので、各段階での検討状況を広く県民や関係者と情報共有を図り、理解と確認を得ながら検討を進め、各段階での議論を一旦取りまとめることにより議論の後戻りを防ぐ構造となっています。ステップ1から3までの検討を終え、現在はステップ4として複数のルート案を比較評価する段階となっています。

11ページをお願いします。こちらではステップ1から3までの検討事項、確認事項をまとめたものです。ステップ1では検討の進め方ということで検討に当たっての基本姿勢、検討プロセス、体制等々。ステップ2では、陸上交通の現状と課題、将来の姿の実現に向け対策を講じる必要があること、比較評価項目の設定。ステップ3では将来の姿が共有され、那覇を中心とした圏域内中心

都市の1時間圏内の実現に向けて、鉄軌道の計画案づくりを進めていくこと、7つのルート案の設定、評価項目ごとに物差しとなる評価指標の設定。そういったものが確認され、これらを踏まえて、今後ステップ4の検討に入っていくこととなっています。

12ページ。これはこれまでのコミュニケーション活動の実績です。ニューズレターの全戸配布はもとより、パネル展や県職員を配置したオープンハウスを県内全域で行っています。また、公募した県民に議論してもらう県民会議は、沖縄本島の南部、中部、北部と地域を変えて開催しているほか、市町村会議についても地域別に開催したり、一堂に会して開催したり、また場所を変えて行うなどを行っています。これら会議については全て公開しており、傍聴も可能となっており、各会議において傍聴者もいます。こういった活動により県民からいただいた意見も、当初の3000人から5000人、6000人、9000人と徐々にふえていることが確認できるかと思えます。

13ページになります。これは県議会における本委員会でのこれまでの説明の状況です。平成26年の10月から計画案づくりを進めていて、ステップ1から段階ごとに節目節目でこれまでも説明させていただきました。今後も節目節目でしっかり説明させていただきたいと考えています。

14ページをお願いします。こちらからは、現在または今後の説明になります。まず、ステップ4の進め方についてです。ステップ4では、ステップ3までに設定した複数の案についても比較評価を行うことになっていますが、比較評価に当たっては、ステップ3までに県民意見等を踏まえ設定された比較項目ごとに評価することとなっています。進め方として、まず技術検討委員会一左に白抜きで書かれていますが、そちらで2回に分けて比較評価を行うこととしており、去る10月24日にまず1回目の技術検討委員会を行いました。そこでは環境面や事業性等に関する定性的な評価について検討が行われました。次の技術検討委員会では、利用者数や事業費といった定量的な評価を検討することになっています。その後、計画検討委員会で技術検討委員会での計画内容等について検討を行った上で、その結果を広く県民に情報提供し、意見を求めることとしています。その上で県民から多くの意見をいただけたと思いますが、その意見への対応についても、両委員会で検討を行うこととしています。なお、ステップ4では、ルート案の比較評価以外にも、駅位置の考え方やフィーダー交通ネットワーク構築の考え方、公共交通利用転換への取り組み等々などについても検討を行うこととしています。

15ページです。こちらは、ステップ3で検討がまとめられた7つのルート案です。ルート案の設定に当たっては、鉄軌道導入の6つの目的を踏まえ、公共

交通に求められる役割として圏域間連携の強化、移動利便性の向上などの5つの項目を設定し、人口であるとか、県民や観光客の移動の状況、自動車交通量、宿泊施設などの客観的データに基づき設定し、県民意見を取り入れた結果、当初4つのルート案から3つを追加し、現在7つのルート案となっています。

16ページをごらんください。先ほど定性的な評価を行うという形で説明させていただきましたが、ステップ4で定性的な評価である環境面での評価であるとか、定量的な評価である概算事業費などの評価を行うためには、まず最初に各ルートごとに構造を想定する必要があります。ただ那覇一名護間を結ぶ鉄軌道というのは60キロメートルから70キロメートルと延長が長く、市街地が形成された中への導入となることから、膨大な事業費を要することが一つ大きな課題となっています。そういったことから、構造の想定に当たってはコスト削減の視点も踏まえた検討を行う必要があります。そのため、市街地部においては、専用用地を確保するために時間もかかるということですので、時間と費用が多くかかることが予想されることから、既存道路の空間を活用することをまず基本として、そこで高架構造で整備した場合と、地下トンネルで整備した場合を比較して安価なものを想定することとして設定しています。また、郊外部については、経済性、速達性の観点から短絡的、直線的に結ぶため専用用地を確保することを基本として、地形等を考慮した上で、山岳部については山岳トンネル、その他平地部等については高架構造を想定することとしています。

その考え方に基づき検討した結果が次の17ページになっています。まず那覇市から宜野湾市間については、国道58号の場合は高架構造と地下トンネル、国道330号では地下トンネルを想定しています。中部圏域では西側の北谷町から読谷村は高架橋、東側の北中城村からうるま市の市街地までは地下トンネル、郊外へは高架橋という形で想定しています。一方、嘉手納飛行場と接する区間は、高架橋の場合、航空法の進入表面に接触することから、この部分は地下トンネルという形で想定しています。また、北部圏域については経済性・速達性の観点から短絡的、直線的に結ぶため、高架橋と山岳トンネルを想定しています。

18ページをごらんください。技術検討委員会で検討された定性的評価の内容について、要約的に説明させていただきます。定性的な評価として、まず表の一番上にある地形的・地盤的課題についてです。この中でA案及びB案、B派生案については、北谷町から嘉手納町にかけて海岸線の一区分について、琉球石灰岩が深部まで存在することが考えられることが確認されています。またC案、C派生案、D案、D派生案については、北谷町からうるま市にかけて天願断層があることから、施工・設計に当たっては配慮が必要となっています。表

の真ん中の自動車交通への影響については、A案、B案、B派生案について道路空間内に高架橋で導入する区間が長いことから、ほかの案に比べると施工中の自動車交通への影響が大きいと考えられます。表の下にある用地の確保については、B案、B派生案、D案、D派生案について北部圏域の東から西へ横断するため、一部米軍基地を通過する可能性があり、そのため米軍との協議が必要となる場合があります、その点に留意が必要かと考えています。

19ページをごらんください。環境にかかる定性的評価になっています。自然環境について、北部圏域の西海岸を通過するA案及びC案、C派生案については、北部圏域の豊かな海と海域との間を縦断することとなるので、海と陸とを移動する生物の移動阻害等が生じる可能性があります。また、北部圏域の東から西へ横断するB案、B派生案、D案、D派生案については、水資源基盤や生物の生息地となっている豊かな森を構造物または街の形成等により分断、または一部消滅する可能性があること。中部圏域の読谷村近辺を通過するA案、B案、B派生案については、自然度の高い樹林地を含むまとまった樹林地がありますので、そちらが分断されたり、一部消滅する可能性があります。今後の具体的な計画検討に当たっては、これらを踏まえて生物に配慮した構造の検討であるとか、開発の規制等の留意が必要になると考えています。その他、表の下にある騒音・振動また景観についても、具体的な計画検討をする計画段階において、防音対策の検討や関連する景観行政団体との協議等の適切な配慮が行われることが必要となると考えています。

20ページをお願いします。こちらはステップ4で行う比較評価の一覧表を簡単にまとめたものとなっています。比較評価は社会面、経済面、環境面との観点から事業に関する効果影響、費用便益など大きく5つの項目について検討を行うこととしています。10月24日に開催した技術検討委員会では、そのうち定性的評価について検討を行っており、次の技術検討委員会では、鉄軌道の利用者数や概算事業費、採算性分析、そういった定量的な評価について行うこととなっています。

最後、21ページになります。こちらはステップ4以降も含めて、ルート案選定までの進め方についての御案内です。ステップ4について、定性的・定量的評価を行った後、ステップ5ではルート案設定の考え方について検討・整理を行った上で、選定の考え方、比較評価結果を踏まえ、客観的にルートを選定していくこととなっています。

説明は以上です。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、鉄軌道の計画案づくりについて質疑を行います。

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

質疑はありませんか。

比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 今、ステップ4ということで評価の段階ということでした。技術検討委員会でいろいろな評価がされていくと思いますが、今7つの案を見て、県民も結構トンネルや高架橋が多いというようなことを新聞報道で心配もされていると思います。この7つの案でそれぞれのトンネルの距離などももう出ているのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 それぞれの距離というのはまだ出されていなくて、これは次の定量的評価の中でデータで示されるのかと。今はこういう考え方のもとに、事業費などを設定するところを示しています。

○比嘉瑞己委員 評価するに当たって、ステップ2か3で決めた5つの項目に基づいて、今、技術検討委員会で詳しくやっているという理解ですが、その中で南北鉄軌道で求められている観光資源としての公共交通一景観というものが入っているので、そこに近いのかと思ったのですが、そこら辺はどういった評価項目なり、検討がされていくのか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 委員がおっしゃるのは、多分車窓からの景観なのかと考えますが、景観は外から見える景観と、中から見える景観があるのかと思っています。今、構造については先ほど冒頭でも説明したとおり、絶対的な評価ではなくて各案の比較優位性を確認する段階ということで、まずその構造の設定に当たっては、事業費の観点であるとか、事業期間の観点からまず設定してみましたという考え方です。今、委員がおっしゃるような景観の部分については、構想段階を終えた計画段階でさまざまな観点からいろいろ議論されるのかと考えています。

○比嘉瑞己委員 景観の視点で見ても、環境への負荷に関してでも、このトンネルや高架橋というのは相当負荷がかかるものですから、いろいろな意見が出てくると思うのです。なるべく早く—70キロメートルにも及ぶ距離で、どれくらいがトンネルでどれくらいが高架橋なのかという案をまず示していただかな

いと、県民もなかなかどれがいいかという議論になっていかないと思うのです。費用に関しては、低いほうをとっていくということが示されたので少し安心はしているのですが、やはりトンネル、高架橋となると相当費用は膨らむのではないですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 先ほど資料でも御案内したとおり、一番経済的で工期も短いというものを今設定しています。そういった考え方で設定していますので、高架橋が安いというのが一般的ではあるのですが、用地補償が絡む場合には、どうしても高架橋が高くなってトンネルが安い場合もあります。そういったものを想定しながら、今、比較評価のための設定としてトンネル、高架橋を設定しているところです。

○比嘉瑞己委員 今、構想段階で、これが終わると計画段階に入っていくと。先ほどの説明で、この構想段階で7つからさらに絞るという話があったと思いますが、どれくらい絞る予定ですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 事務局としては、7つから1つの案に絞りたいと考えています。

○比嘉瑞己委員 では、計画段階になるとそれ行けとなると思うので、この7つのうちどれになるかということが、今、一番県民にとって関心が高いところなので、タイムスケジュールで最終的にこの構想段階はいつまでに終わる予定で先ほど意見もどんどん来ているという話ですが、正直議員の私もどういった段階か詳細にわからないのです。1つに絞るまでには、特に丁寧にやる必要があると思いますが、タイムスケジュールを含めてお願いします。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 今の御指摘のとおりだと思っています。構想段階から計画段階、そこに行ってハレーションが起こらないように、逆にそういう意味で構想段階は今回また意見を求めると、1万件を超えるような意見も出てこようかと思っています。そういった意見に対しても丁寧に対応しながらということからいうと、慎重かつ丁寧に今後も進めていこうと考えています。

○下地明和企画部長 少し補足させていただきますと、実はこの構想段階、これがきちんと手戻りのないような県民合意を得た上での案として、全県民挙げ

て国に要望していくという案になります。ですから、そこは丁寧に皆さんで一致して推せる、合意できるというものを早目に決めて、一丸となって要請行動も含めて要請を行っていかなければ、県民がA案がいい、B案がいいとばらばらになっていたのでは要請行動も起こせませんので、そういったことで丁寧に御説明はしますが、いずれかの時点では一本の案に絞って、全県民で推していくような体制に持っていければと考えています。

○比嘉瑞己委員 そういった意味で、コミュニケーションの活動というのがそういう取り組みになってくると思うのですが、12ページに資料がありますが、特に県民が集まる場となるのは、ここでいうと県民会議や市町村会議になるのですか。何回かやっていますが、それぞれの参加者を教えていただけますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 明確な数字ではなくて、市町村会議については県内市町村がおおむね参加されます。沖縄本島内26市町村のうち、大体一、二市町村が欠席されたりしますが、ほとんどが参加されます。県民会議については、公募された方というのは47名いらっしゃいます。これまで那覇市、名護市、中部地区でやったという形になっていまして、多いときで30名くらい、少ないときだと20名くらいという参加者になっています。土曜日に開催して、2カ月前には周知を図りますが、どうしても仕事の都合であるとか、名護市ですと参加者が少なかったりということも事実ありました。

○比嘉瑞己委員 自治体職員向けだったりするのは進んでいるとして、この県民会議というのが、140万県民でわずか50名にも満たない人たちだけで参加したというようにはならないと思います。これは関心があるので、しっかりと告知していけば皆さん集まると思うのです。それこそ市民会館とか大きなところでやって、県が説明をするべきだと思うのですが、こういった機会を今後持つべきではないですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 県民会議につきましても公募されている方になっていまして、47名については公募された方全て県民会議のメンバーとして今回参加していただいています。業務の都合等々でどうしても参加できない方がいたのは事実ですが、委員がおっしゃるように、県民向けにもう少し広くアピールすべきではないかということについては我々もやっていきたいと思っていますし、来月にもシンポジウムを開催するなどして、機運醸成についてはしっかりやっていきたいと思っています。

○比嘉瑞己委員 第6回技術検討委員会はいつですか。傍聴も可能ということですが、場所など教えてください。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 定量的評価が次の技術検討委員会になりますが、そちらは今回ルートがふえたり、比較評価自体の項目がかなり多岐にわたっているということで、今、作業しているところです。できるだけ早目にやりたいというところではありますが、具体的な日程は決まっているところではありません。

○比嘉瑞己委員 第5回の検討委員会でも環境面ですか、1つのテーマだけ。評価項目は5つ設定していますよね。なので、1回の検討委員会で一つずつやるとなると、あと5回くらい必要なのかと感ずるのですが、この第6回で全部終わるのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 20ページの資料をごらんになっていただくと、それぞれの比較項目の中の一部検討済みであるとか、検討が済んでいるところが記されていると思います。大きく分けると、評価項目については定量的なものと同定性的なものがありまして、定性的なものについては、前回の委員会で一応検討された。次は定量的なものなので、定量的なものを示した上で、検討した上で技術的な検討については終わると考えています。

○比嘉瑞己委員 きょうの資料は議会用ですごくわかりやすいのですが、もう少し詳細に私たちも調べないといけないと思っていますので、この技術検討委員会で検討済みであるというこの評価結果を、この委員会にも後日届けていただけよう要望して終わります。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 今の話で、構想段階でステップ4の段階で7案から1案に絞っていくという議論があったと思います。タイムスケジュールの部分では明確に出なかったのですが、現時点ではいつごろというのはどう考えているのか、再度お願いします。

○**下地明和企画部長** 当初の計画では今年度中にと考えていましたが、先ほどの説明のとおり、4案から7案にふえたという作業量もあって、できるだけ年度明けの早い時期までに決められたらという考えです。

○**大城憲幸委員** 15ページのところで距離があるわけですが、これまで大前提として、那覇から名護まで1時間以内という部分があるのですが、差し支えなければ、これは現時点で何分くらいかかるというものは公表できるのですか。

○**武田真交通政策課公共交通推進室長** そこについても、技術検討委員会で検討される形になっていまして、まだ具体的な時間というものはお示しはできないのですが、おおむね1時間というのがどのルートもあるのかと思っています。

○**大城憲幸委員** 大前提で1時間というものがあるから、少し気になったのが60キロメートルから約70キロメートルまであるものですから、本当にこれは1時間で届くのかと。それも承知しての案だと思うのですが、その辺が気になったものですから。それはそういう考えでもいいですよ。これに載っているということは、1時間以内では着くという前提、認識でいいですよ。

○**下地明和企画部長** きっちり1時間ではありませんが、1時間にプラスマイナス5分くらいの範囲だと考えていただければと。

○**大城憲幸委員** 今、非常に一番難しいところなのかという気がしています。やはり陳情も出ていますが、地域のまちづくりを考えた場合には、皆ぜひとなります。ただ、やはり県全体のことを考えると、コストの部分、今言った1時間の部分、いろいろあると。それを全て丁寧に説明をして、先ほど企画部長が言った県民の心をつにすという大事なところですので、大変だと思いますが、よろしく願います。

○**玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。
翁長政俊委員。

○**翁長政俊委員** 今、これを見て説明を聞かせていただきましたが、いよいよ平成28年度中で構想段階を出て、平成29年度に計画段階に入ると。若干おくれぎみではあるけれども構想段階は終わると。いよいよこうなってくると、計画

段階に入っていくのですが、この計画段階でのタイムスケジュールも教えてもらえませんか。平成29年度当初で構想段階は脱するという説明でしたが、この計画段階はどれくらいの時間を要するのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 構想段階を終えれば、速やかに計画段階に移行したいとは考えていますが、先ほど企画部長からもお話がありましたとおり、構想段階の計画案について次の計画段階へ移行するためにも、県民と情報共有を図りながら、慎重かつ丁寧に進めていくというのが今の考え方になっています。

○翁長政俊委員 こういった大きなプロジェクトを進める以上、皆さん方はきちんと説明はしているけれども、タイムスケジュールも含めて行程の中に入れていかないと、構想段階が終わる間、終わった後からタイムスケジュールを考えますということでは話にならない。せめて計画段階での時間的なスケジュールは、こういうものをおおむね持っていますよと。おおむねでいい。何もきちんとやれという話ではないので、おおむねこれだけ持っている、事業着手が大体いつごろになるという、こういった大まかな説明というものを県民の頭の中に入れていかないと、私たちには何がどう進んでいるのかさっぱりわからない。そこは皆さん方が持っているタイムスケジュールというものがあるのではないですか。あってしかるべきだと私は思っていますから。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 委員がおっしゃるとおり、タイムスケジュールは非常に重要だと思っています。目標としては、2020年着工を目標にした形で作業を進めていきたいと考えています。

○翁長政俊委員 2020年に向けて進めることになりましたけれども、県の案は大体この構想でわかりました。国はどう考えているのですか。いわゆる国の進捗、国の計画は皆さん方と並行してどんな形でいるのか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 国においては、特に内閣府で今、調査検討事業が行われています。国においても、その調査の中で採算性であるとか、費用対便益だとか、そういったものについて課題があるということが示されていて、そういう意味で、需要の喚起やさらにはコストのカット、そういったものについて検討されているというところです。片一方で、県にもそういったものが課題だという形が来ていますので、課題に対して県として考えるもの

についても丁寧に対応しながら、国に対して要請を重ねていきたいと考えています。

○翁長政俊委員 国の中身というものは、皆さん方は当然内閣府と詰めているはずですが。詰めていると思うのですが、ここの中身もある程度この委員会で皆さん方が説明をしていただかないと、私たちが国がどう考えているのかと。これはほとんど国の事業ですよ。直轄部分で国がインフラを全部やるという話ですから、これは莫大なお金ですよ。ほとんど国に頼って工事を進めるということになると、国が主体的にどう考えて、本当に沖縄振興のためにどこまで踏み込んできちんと予算の手当てを含めてやっていくという、この腹づもりのようなものが見えないと、これが具体的に動いていくのかいかないのかもさっぱりわからない。国は何と言っているのですか。大変厳しい財政事情の中で、これは4000億円、1兆円か、これはトータル……。

○下地明和企画部長 今、国の試算だと大体6300億円くらいの想定をしています。その中で委員がおっしゃるように、特に下の部分については国直轄事業と同じくらいのレベルのバックアップをしてほしいと。上物は運営者が異なるという形で、整備新幹線並みのという考え方の特殊法令をつくらせる。特例をつくらせる大きな作業があります。そういう中で今、整備新幹線が国3分の2、自治体3分の1ですので、その割合からするとかなり大きな部分を国にお願いしていくこととなります。したがって、今、国は特にビー・バイ・シーのところの懸念をしまして、ルートやそういった構想案をつくるのと並行して、我々もビー・バイ・シーに係る、できるだけ費用対便益を1に持つて行くためにはどういったことをしたらいいかということも含めて、国と調整しながら進めているところです。

○翁長政俊委員 今の皆さん方の説明では、沖縄は鉄軌道がないから、いわゆる本土並みに鉄軌道をやるという方向で沖縄の鉄軌道を考えていただきたい。これは沖縄県側の希望だよな、まだ希望の段階。国がこれをよしとするのか、了とするのか。これがひとえにビー・バイ・シーにかかっていると言っても過言ではないという説明だったと思うが、採算に乗る乗らないというのが当然長期的な計画の中においては大事になってくる。ただ、私が非常に心配しているのが、財政事情も含めてそうだけれども、沖縄振興計画や沖縄の復帰に伴う特別措置に関する法律―復帰特別措置法の折り返し地点に来ている。いわゆる2020年の着工ということになってくると、ちょうどその改定時期にぶつか

ってくる。半世紀近く我々はその特別な措置のもとで沖縄県は牽引されてきたけれども、こことぶつかる段階になって、そういう計画が実際国側とどう詰められていくのだろうということになると、復帰特別措置法そのものも半世紀近くやっているからいいのではないかという議論が今出てきたりしていますから、非常に微妙な計画の進め方になるだろうと私自身は考えています。皆さん方が国とどう折り合いをつけて、予算を確保し、国に直轄で3分の2の予算を持たせるということについて、理論づけも含めてしっかりとした体系をつくっていかないと、その一つが県民合意という大きなことだろうと思いますが、その部分は企画部長、どう考えているのですか。これは大事な議論ですよ。

○下地明和企画部長 確かに委員がおっしゃるように、沖縄振興特別措置法、平成33年度末ということではちょうど1年くらいですか、目指している着工ということで、非常に微妙な時期に当たるかと思います。そうしますと、沖縄振興特別措置法をどう延長していくのか、あるいはどの部分を延長していくのか。せっかく10年前にこの鉄軌道については入れ込んでいただいた部分なので、今後は沖縄振興特別措置法のあり方を議論しながら、ぜひともこの部分については当然延長しないと支援が得られませんので、そういったものを一つ一つ丁寧に拾いながら、次の沖縄振興特別措置法につなげていくという作業が必要だろうと考えています。

○翁長政俊委員 県の計画は今聞かせていただきましたが、その部分と、国との協議を経ながら事業が進んでいくようなステップをきちっと確保していかなければいけないと思っていますので、そこは企画部を中心として事務方がしっかりすることが大事だろうと思っていますので、丁寧にやってください。これは希望です。

○下地明和企画部長 今までどういうルートがいいかという客観的な作業を長くしていました。今後は取り上げてもらう、あるいは採択といいますか、取り上げてもらうためには、今後の進め方を含めて、より濃密に連携をとってやっていきたいと考えています。

○翁長政俊委員 事業採択に至るまでの努力はとても重要だと思っていますので、国にしっかりと事業採択してもらって、国が直轄としてやっていくということにつなげていく努力は、県三役がしっかりと政治的な動きもしながらやっていかないとうまく進まないだろうと思っていますので、そこは申し添えておき

ます。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
座波一委員。

○座波一委員 今のお話を聞いていまして、大変大きな事業でありながら大きな課題が出てくるという感じで聞いています。まず、比較評価検討項目は出ていますが、この7案というルート案も出ていながら、まだ比較検討項目に当てはめた7案の検討というのはしていないのですか、しているのですか。ある程度はしていると思うのですが。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 20ページに示している項目については、7案ごとに全て出すということで考えています。

○座波一委員 だから、今やっているのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 20ページに書いてある比較項目のうちの定性的なものについては、概略的に説明すると18ページ、19ページのような形で、環境面とか事業性の部分で定性的なものについて評価を行いました。今後、定量的な部分について7案ごとにお示しをするというのは、次の技術検討委員会で検討されるという流れになっています。

○座波一委員 今、18ページ、19ページのそういった評価の内容では、我々には全く理解できないのです。実際こういったものでは、比較検討とはいっても案がどうなのかというのはさっぱりわからない。まるでそういったものもない中での、各地域の誘致合戦が始まったりする可能性—既に始まっていますが、そういう状況にはまっていくのではないかと思っています。この鉄道の事業というのは、まちづくりに影響するというのは当然ですが、さきの代表質問でも出しましたが、答弁の中には内閣府も需要の喚起が必要であると。これが非常に気になります。需要の喚起というのが、まさにフィーダー系と結びついてくるのではないかと。今、南北、那覇市から名護市に通すことが第一目標のような形になってしまって、本当の意味での需要というものを把握しようとしていないと私は思います。というのは、中南部圏域、特に那覇市等南部圏域に人口が集中していると言いながら、そこら辺をフィーダー系でどうカバーしていくのか。全体の費用対便益に非常にこれは影響するのですよ。そこら辺も全く見

えない。だから県民世論は盛り上がらないと思います。どうですか、それについては。フィーダー系を交えた県民世論を形成するという点では。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 今、委員がおっしゃるとおり、基幹軸だけを整備しても一部だけになってくるので、フィーダーをきっちり結ぶことによってネットワークをつくるということが大変重要なことだと思っています。鉄軌道の構想段階においては、まず地域と骨格軸をどういう形で結べば一番効率的かという観点から、ステップ3では検討を行いました。あくまで構想段階ですので、今後はフィーダー交通ネットワークのあり方について、考え方についてステップ4でも検討していく形で考えています。具体的には、計画段階で駅位置がある程度見えてくると、地域と駅をどういう形で結んでいくのかということが、まちづくりを含めて議論されてこようかと思っています。そういったところでさまざまなサービスエリアも含めて議論されていくのかと。もっと具体的な話で議論されていく、我々も検討していくという形になってくるのかと考えています。

○座波一委員 沖縄の県土のまちづくりというのが車型社会により形成されていますから、本土のような駅集約型ではないのですよ。それと根本的に違うわけです、沖縄県の町並みというのは。そこをそういうもので計画していくということが大変まちづくりに影響するというのは、そこだと思います。だからフィーダー系の構想と綿密に結びついていくと思うのです。今のルート案は、人口は全く関係ないような、7つの案一関係ないとは言いませんが、そう見える部分もあります。そこを指摘したいというのが先ほどからの話ですが、まちづくりがこの中で、例えば南部地域のM I C Eと那覇市を結びつけるL R Tを主張しているわけですが、そういうフィーダー系の中でまずそこを優先的にやる、あるいはどこを優先的にやる、そういう議論はまだ起こらないのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 南部地域全体の話であるとか、さまざまなフィーダー交通を充実しないといけないというのは当然であろうかと考えています。今、委員がおっしゃるように自動車社会というところがあって、今後まちづくりの中でパーク・アンド・ライドも絡ませながら、フィーダーも含めて議論されてくるのかと思っています。今言ったM I C Eについては、少しそこは切り離れた形で、大規模な施設ができるということで、そこに関する人をどういう形で運ぶかというのは新たな交通需要も発生してきますので、そこをどういう形で結ぶかということは、また別の次元で考えていかなければなら

ないかと思っています。そのためにまず最初に現況を調査し、さらに新たな交通需要というものはどういった形で発生するのか、そこを公共交通と道路整備も含めてどういう形で人を運ぶのかというのは、別の視点で考えなければいけないのかと考えています。

○座波一委員 南北鉄道とそこをとりあえず切り離して考えるというのが、どうも公共交通ネットワーク全体ということから考えるといかがなものかと思っています。切り離すとはいっても、ではその部分というのはどのように動いていくのですか。このM I C Eに関する道路交通網というのは、どの位置で議論するのですか。

○下地明和企画部長 現在、公共交通推進室長から切り離すという言葉があったので少し妥当ではないなと思うのですが、切り離すというのは、あくまでもこの鉄軌道、基幹軸がスタートするのは時間もかかる話なので。そうかといっても、M I C Eは待っていないと。マリンタウン方向への交通網は整備しないといけないという考え方がありますので、今年度急いで、今入ろうとしていますが、まず公共交通の走行性調査をやりつつ、次年度以降どういった交通システム体系をつくったほうが一番需要に見合う交通体系ができるのか。さらに国際的なM I C E施設でありますけれども、県内イベントも数多くそこで開催される可能性もありますので、今度はその東側に北側から入ってくる交通体系も含めながら、早急に検討しなければいけないと思っています。検討する中で交通手段、いわゆるL R TなのかB R Tなのか、あるいは別のものがあるのかも含めて、早急に検討を進めていきたいと考えています。

○座波一委員 県民の世論が盛り上がらないというのが、この辺にあるのではないかと思っています。県民会議や市町村会議をやったということですが、それも全市町村、少なくとも本島の市町村ではないのですよね。26市町村となっていますが。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 本島内の市町村だけが対象になっています。

○座波一委員 ぜひこの那覇市等南部地域に集中する人口を考えた上での全体の鉄軌道計画にしないと、これは本当に県民世論としても盛り上がらないし、採算性、行く行くの採算性でいってもかなり厳しくなるのではないかと思って

いますので、ぜひそこをしっかりと検証してほしいと思っています。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
西銘啓史郎委員。

○西銘啓史郎委員 県民会議の公募した47名は、これからずっとこの方々が県民会議に参加するのか、それとも途中でメンバーが入れかわることがあるのかを教えてください。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 県民会議は昨年設置しまして、2度ほど公募した段階で今、47名の方に参加していただいています。議論の継続がどうしてもありまして、さらにふやすというのは今のところ考えていません。

○西銘啓史郎委員 ふやすのではなくて、47名が不変、もう変わらないですと委員として会議に出るのかということです。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 ステップ5までの構想段階については、同じメンバーでと考えています。

○西銘啓史郎委員 先ほどの1時間プラスマイナス5分という企画部長の答弁がありました。六十何キロメートルも、駅の数にもよりますが、時速60キロメートル以上で走らないと多分厳しいですよ。ですから、本当に1時間という時間の問題と、駅の乗りおりの場所によっても違うと思いますので、そこも非常に気になるので、検討段階でいろいろやるとは思いますが、ぜひ実現に向けて頑張ってもらいたいことが1つ。

それからもう一つ単純な質疑ですが、このニューズレターの第5号以降は出ていますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 第5号が最新号になります。

○西銘啓史郎委員 20ページで一番気になるのが、ビー・バイ・シーもそうですが、採算性分析のところで運営する会社が黒字になるか、何年後に黒字化するかということで、この運営する会社というのは今、民間のイメージで考えていますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 ステップ4の段階で上下分離するのか、上下一体、どちらの場合でも採算性はどうなるのかというのを出したいと思っています。

○西銘啓史郎委員 7000億円近くのいろいろな事業ですから、県民にとってももちろんあったほうがいいのか、いろいろな意見もあると思いますが、最後はその負担が県民に来るということも考えると、武田交通政策課公共交通推進室長が軽く触れたので少し気になったのですが、先ほどの説明のときに、予断なき検討のところで「整備しないことも含め」とおっしゃったと思うのです。ということは、いろいろな検討の結果、整備しないこともあり得るという理解でよろしいですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 そこも含めて、整備しなかった場合どうなるのかも含めて、データとして出せればと思っています。

○西銘啓史郎委員 私も議員になってまだ半年なので、過去の歴史を全部調べ切れていませんが、世の中の全てで、あったらいいなというものと、なければ困るものと、絶対なければ困るものがあると思うのです。もちろん北部地域の方々の思いがあったり、南部地域の方々のいろいろな思いがあったりと。とにかく最後にこれが事業として成り立つかどうかということも考えてやらなければならないですし、それが需要の喚起といっても県民140万人ですし、観光客がどれだけ使うか、レンタカー関係もろもろ、いろいろな意味でこの辺も今後の中で検討していただければと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
大城一馬委員。

○大城一馬委員 まず7つのルート案が出ていますが、この7つのルート案には全てこのトンネルとか、高架橋が包含されることになるのかどうか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 17ページに部分部分を区切った形で各構造を示していますが、どのルートを通っても一部分が地下トンネルであったり、一部分が高架橋になる、そういった構造になることを想定しています。

○大城一馬委員 いろいろとトンネルや高架橋については、県民の多様な意見

もあります。自然環境の問題等々です。確かに今、県で作業を進めている那覇市一名護市間の1時間距離ということも大事ではあると思いますが、こういう鉄軌道を導入する場合にはまずまちづくり、これは駅をつくって、その町がどう活性化するかということが、本来の公共交通の導入のあり方ではないかと思うのです。そうしますと、このトンネルや高架橋となると、地域によってはほとんどまちづくりの効果が出ないということにもなりかねないのですが、そういった懸念材料というのはどう捉えていますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 まちづくりは大変重要だと思っています。構想段階においても、鉄軌道を導入するだけが目的ではなくて、まちづくりも一体的にやるということも含めて、あり方等については考え方をステップ4で検討することになっています。そのあたりについては、市町村ともこれまでの市町村会議でも情報共有が図られてきたと考えています。今後も委員がおっしゃるように、まちづくりが非常に重要だということは市町村及び関係機関も含めて情報共有も図りながら、進めていきたいと思っています。

○大城一馬委員 いわゆる費用対効果の問題でという話もありますけれども、やはりこの公共交通、いわゆる鉄軌道を導入するからにはしっかりとしたまちづくり、どうやったら地域が活性化するか、そういった方針でやらなければ、ただ単なる人の移動手段になったらまさに財政の問題が極めて厳しいだろうと思っています。人がこの駅を中心としてにぎわうと、移動距離も定時・定速で気軽に行けるというようなことを考えると、なるべくトンネルとか高架橋というのは避けてほしいと思っています。

もう一つ、フィーダーの件ですが、先ほども話がありました。この17ページを見ていますが、各地区は7つのルート案全てが中部地区から西側ですね。うるま市に行きますと東側もありますが、その間の南風原町、西原町、南城市等々含めて、中城村、北中城村までのルートになると、フィーダー支線というのは極めて重要な位置にあるのではないかと考えています。この間の西原町での大型MICE施設の住民説明会の中で、たしか11月7日だったと思いますが、その中に町民意見として、東側—西原町、中城村、北中城村という意見だろうと思っていますけれども、そこも鉄軌道を通すべきではないかということがありましたが、やはり一般質問でも申し上げましたが、与那原町、西原町に大型MICE施設が建設されると確定しています。今まではずっと那覇市—与那原町間で実験ルート、実証ルートでLRTはどうかという御提案をさせていただきましたけれども、この間の一般質問の中では軌道修正しまして、与那原町—那覇市

間だというお話もさせてもらいましたが、この那覇市を結ぶフィーダー、南部圏域のまちづくり、そして東側の中部圏域のまちづくり、村づくりからしますと、大型MICE施設の周辺の土地には交通ターミナルという土地も確保されているわけです。ですから、骨格軸も大事であると認識はしていますが、同時並行でフィーダー支線の導入も極めて重大ではないか、必要性はあるのではないかと考えています。そこで手前みそになりますが、大型MICEを起点にして南城市や八重瀬町、糸満市、豊見城市、そして中城村、北中城村、うるま市までこういった支線の一支線と言っているのか、私はLRTというのは逆に骨格軸という考えを持っていますが、そういった構想もこれからしっかりとやるべきではないかと思うのです。これは話は別になりますが、せんだって中城湾港新港地区で大型クルーズ船のキャンセルが相当出ている。17隻の予定が、9つくらいがキャンセルだということがあって、その理由はわからない。担当部署に聞いても理由がまだわからないと。一般質問でもその件についてはまだわからないとなっていていますが、せっかく大型クルーズ船の寄港地として中城湾港新港地区に整備したにもかかわらず、予約した大型クルーズ船が入ってこない。それは何かといろいろ考えてみますと、この移動ルートにも影響はあるのではないかと考えています。ですから今、東海岸は御承知のように、うるま市まで行くのに国道1本だけなのです。与那原町、西原町、中城村、北中城村を通っても1本だけで、やはりこれは将来的にも近いうちに大型MICEが供用開始されると、当然ルートというものに結構な渋滞、交通量の大幅増が出てくると思う。そして中城湾港新港地区の大型クルーズ船の寄港地としての利活用にも私は大きく影響してくると思う。例えば、中城湾港新港地区に大型クルーズ船が寄港して、移動がなかなかスムーズにいかないと、那覇市までの距離、交通ルート、中部圏域までの交通ルート等々含めてそういったことも懸念されるわけですが……（委員長から「そろそろ質疑をしてください」との指摘あり）

それで今、私の話、委員長からこれは叱責ですか、それとも何か……。これまでいろいろ説明しましたが、それでLRTの導入。与那原マリンタウン地区を起点とした南部圏域一帯への支線の、あるいは中部圏域東側への支線のあり方等についても、そろそろ検討すべきではないかという思いですが、企画部長、どうですか。

○下地明和企画部長 先ほどもお話をさせていただきましたが、大型MICE施設が建設されるということもありまして、交通需要量が格段に変わってくるだろうと考えています。したがって、これまで基幹軸をつくって、基幹軸の駅が決まってからフィーダー網というネットワークをと考えていましたが、それ

では間に合わないということもあるので、まず今年度は緊急に公共交通の走行性調査、それを国道329号でやることにしています。次年度以降、MICE施設へどういった公共交通導入がいいのか、これは那覇市から与那原町向け、さらにはホテル等が多い中部圏域の海岸線、そこからの交通網はどうなるのか。あるいは県内イベントも多く開催されると予想されますので、北側からの交通アクセスはどうなるのか。あるいは南部地域ですね、そういったことも含めて検討する必要があるだろうと今考えています。委員からありましたLRTの件ですが、LRTがいいのかほかの交通手段がいいのかも含めて、トータルとしてどういう形がいいのか。特にLRTについては、専用軌道のLRTだと非常に走行性もいいのですが、路上に入れるとなると路上の自動車をブロックしてしまう。そうすると自動車活用の面から非常に運送量、それから旅行速度も落ちますので、LRTは路上を走るときは40キロメートル以下という制限もありますし、表定速度という意味ではバスよりも遅い、大体15キロメートルから16キロメートルしかありませんので、それらの機能もみんな含めてどういったものがあるのかを早急に検討したいと考えています。

○大城一馬委員 最後に、いろいろな手法があるということも重々理解しています。今までの答弁がずっとそうでしたから。そこを一步踏み込んで、早目に調査、検討を導入に向けてぜひやってもらおうと。LRTが先かBRTが先かではなくて、私はLRTが先なのです。そこに連結しながらBRTをつなぐ。先進地域に行くと、うまく自動車もバスもLRTに連結している。世界の先進地も、あるいは本土の先進地も見てきています。皆さん方も見てきていると思いますが、ぜひ御検討を早目をお願いします。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 基本的なことだけ伺いたいのですが、県の鉄軌道に係る予算と内閣府、国が持っている予算は大体わかりますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 県は平成28年度予算でいうと1億二、三千万円くらいで、国はたしか1億5000万円だったと思います。

○座喜味一幸委員 国の専門委員会らしき組織ができていていると思いますが、そこと沖縄県の専門会議―検討委員会か、それとの人との連携といったつながり

はどうなっていますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 国の調査の内容については、事前に我々も情報交換もいただいたりして、調査結果も含めていろいろ我々が活用するという形をさせてもらっています。我々の検討の内容については、各委員会を行う前に事前に資料の説明をしに行ったりするような形で、連携をとる形で今進めています。

○座喜味一幸委員 基本的に今までのアプローチの仕方を見ていると、最終的に事業着工までの費用対便益、採算性分析、事業主体等々、これは県が今検討しているこのステップの踏み方と、国が検討しているステップの踏み方というのは同じことをしているのではないかと私は思っています。なぜ県がこのような国と一鉄軌道のノウハウ、実績等々は国が持っている、基本的な鉄軌道に係るこの評価の仕方、事業へのアプローチの仕方というものは国にお任せして、この幹線となる鉄軌道と連携して県はフィーダー交通のあり方をどう連携するのか。北部圏域のまちづくり、人の動きをどうするのか。南部圏域の人の動きをどう吸収していくかというような事業の仕分けをしてやるべきことが大事で、1億二、三千万円のお金をいただいても、国は国で、県は県独自の意見をつくれるならそれはわかるのだけれども、この専門的な部分は国にお任せして、地域の声、地域の経済のありよう、総合の交通システムというものにウエートを置いて、この波及性というものを検討していくという事業の仕分けをしていかなないと、国の先生方も県の先生方も同じ議論をしているような気がしているのです。時間がない、2020年と決まっているのであれば、その合同専門部会にしてしまって、県は県としてのこの調査のメニューの仕分けをするべきではないかと思う。そもそも見ている同じことをしていると思うのだが、企画部長どうですか。

○下地明和企画部長 確かに進めるという決定をしている段階であれば、それができらるだろうと思いますが、今は県としてこれから求めていく、その求めていくのに県民でオーソライズをし、県民一丸となってこのルートでお願いしますという前の段階ということで、確かに決まりましたら座喜味委員がおっしゃるようにまちづくりもありますし、フィーダー網もありますので、今度は県の仕事としてはそういうところにシフトしていくと考えています。

○座喜味一幸委員 これは今後のいろいろな政治的な動きも必要だと思います

が、基本的に私は逆に言うと、内閣府に基本的な皆さんのノウハウでぜひ費用対効果まで前向きに出してくださいと言うくらい、国に主たる検討をお願いする。県は県として、それが必要だという今のフィーダー交通から始まった、まちづくりから始まった将来の観光の、北部圏域を含めた全県の人の動きをどうしていくという部分で費用対効果が出ていくような議論をしていく、シミュレーションをしていくという形がよくて、少しその辺のノウハウは皆さんがお持ちですから、ぜひとも前向きで結果が出るように、ひとつ専門部会を検討してくださいというのも手ではないのか。県が計画をつくって一生懸命にやっても、あなた方甘いのではないのと一発で……。その辺の距離があり過ぎている気がして、県の計画が甘いはずいのではないか。もう少し国にウエートを持ってもらう。そういう動きというものが大事なような気がする。

○下地明和企画部長 確かに遠回りをしているという部分がありますのは、実は内閣府も専門ではないという中で、今、内閣府が対応しているわけです。本来ならば、早くまとまった意見でもって、内閣府も県もまとまった意見でもって国土交通省に早くアプローチしないといけない段階に来ていますので、それができるようになればもう少し見えてくるのかと考えています。調査の仕方について、連携については公共交通推進室長から……。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 先ほど御説明しましたとおり、内閣府と県の間ではいろいろ情報交換もし、彼らの成果についても活用させてもらっています。その上で内閣府からは採算性であるとか、そういった指摘も受けました。そういったところで県はそれを打破するために、上下分離方式といった形で宿題をお返しするような形で進めています。今後も内閣府からいろいろ宿題が来ると思っています。それに対して丁寧に対応するということが、県の事務局の立場ということで考えています。

○座喜味一幸委員 これは知事のやる気、政府との折衝力、交渉力。本気だというような、この事業は沖縄県にとって重要だという熱意を持って、ぜひ国に対してお願いしますというような、ある意味で前向きで物事を検討するのか、全く中立で評価するのか、必要だという前提で物事を進めれば結果が違ってくる。その辺は言うまでもないから、ここはもう少し県として必要性、重要性というものを知事そのものが決意をして、政府にあるいは内閣府に向かい合わないと話になりませんよ。今から制度のつくり方、事業主体のつくりから、採算性やどの企業が受けるかという大きな山があるでしょう。採算面が合わないか

らそれでいいという問題ではない。少々の赤字が出ても、国の力をかりながらも沖縄の振興を図らなければいけないというような政治的な判断も必要だと思いますので、その辺は意見として申し上げておきます。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

狩俣信子委員。

○狩俣信子委員 ここまで計画を進めてくるのも本当に大変だったと思います。7つのルート案ができていますが、18ページを見ると一部米軍基地を通過する可能性ありと出ているのですが、それは何カ所くらいで米軍基地にかかってくるのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 18ページの資料をごらんのとおり、B案、B派生案、D案、D派生案については、北部圏域の宜野座村から名護市に抜けるところで米軍基地にひっかかる可能性があるという形で示しています。

○狩俣信子委員 今のところ、7案の中では4カ所かかるということですね。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 7案のうち4案がそういう可能性があるとして示しています。

○狩俣信子委員 米軍基地とのかかわりが出てくると、交渉の仕方もいろいろ大変なものが出てくるのかと危惧しているわけです。そこらあたりについてはどうなのでしょう、大丈夫ですか。

○下地明和企画部長 東から西、西から東というルートにかかるとは思いますが、そこは山の部分ですのでトンネルになるかもしれませんし、どういうルートになるのか、具体的にルートを引いてみないとどれくらいかかるかというのはなかなかわからない。今はその可能性があるという段階ですので、それはこれからと考えています。

○狩俣信子委員 そこらあたりはやはり沖縄県民の公共交通のあり方ですから、しっかりと交渉もして、沖縄県民に寄り添うようなルートをぜひつくっていただきたいと思います。

あと1つ。この7つの案が出てくると、それぞれの地域の皆さんで自分のと

ころにという誘致合戦が出てきて大変だと思います。そういう中で気になったのは、7つの案の中で人口密度というものはどのようになっているのか。どこが一番人が多いのか気になったのですが、そこらあたりはどうなっていますか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 今、委員がおっしゃるのは利用者数の話だと思いますが、それについても定量的な評価の中で、各案ごとにどれくらい利用者数があるかというものが示されることになっています。これは今からです。

○狩俣信子委員 そこらあたりが出ていたら早目に提示をしていただいて、私たちもどの案がいいかというのが今ちょっとわからないわけです。人口密度も含めた検討が必要になってくるかと思っています。でき次第、それは提示をお願いしたいと思います。

あとは、フィーダー交通との関連でいろいろ地域の中であると思いますが、そこらあたりと連携した話し合い、それについての委員会というのはまだですよ。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 フィーダーという形で、結局市町村とのまちづくりの関係も絡んできます。そういった意味で、市町村会議の場で検討状況についても情報共有を図っているという取り組みの状況になっています。構想段階から計画段階に行って具体的に駅などが見えてくると、そことどういった形で結んでいって、そこから見た形でどういったまちづくりをするかというのは、市町村も含めて検討されることになると思っていますので、県においても一緒になって連携しながら、今後もし組んでいくのかと考えています。

○狩俣信子委員 県はこれから求めていく段階だと企画部長はおっしゃったのです。いろいろな方から費用対効果の面はどうなのかという話も出てくるし、国との連携はどうなのかという話も出てくるものですから、その上、私は予断なき検討というのがすごくひっかかかっていまして、本当にできるかどうか含めて心配しています。企画部長、さらに国との連携をしっかりと密にやっていただきたいと思います。知事のやる気の話が出てきましたけれども、知事についてはここらあたりはどうなのか。ちゃんと情報は行っていますよね。

○下地明和企画部長 節目節目できちんと、今どういった状況なのかというの

は御説明申し上げていまして、まだ具体的なところまで一ルートもそうですし、そういうところがまだ決まっていない段階ではありますが、8月の国庫要請のときには、鉄軌道も含めた実現に向けての要請をしているというところです。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

当山勝利委員。

○当山勝利委員 1点だけ伺います。先ほど鉄軌道とまちづくりについて各市町村と話し合いをされるということでしたが、その話し合いの結論をもってコースにも影響するというのでしょうか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 今、どういったまちづくりが必要であるという考え方や他府県の例を出して、今後鉄軌道ができるというまちづくりをしなければいけないとか、一緒にやっていくのだという情報共有を図っているところで、市町村会議の場でもってルートをどうこうというところではないです。

○当山勝利委員 まちづくりというのは、10年、20年かかると思うのです。それこそ土地開発も含めると、区画整理事業でやるのか、どういうやり方でやるのかいろいろ出てくると思うのです。それは各市町村の体力にもよりますし、そこら辺の調整ぐあいによってルートにも影響するのですかということですか。

○下地明和企画部長 基本的にルートの決定については、利用者数も採算性も含めてもろもろ入れ込んでやりますので、それ1つだけで影響するというところではないかと思えます。

○当山勝利委員 1つだけで影響することはないと。採算性もあると思いますし、人口の移動も重要な点ですので。ただ、そのまちづくりということは、人がふえるとか活性化するとかいうことですから、それも人口の移動に組み込まれていくわけですから、そこら辺も含めてやるわけですから、各市町村がある程度体力がないとまちづくりもできないではないですか。そこら辺も含めてやっていくのですねという確認です。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 今の段階では、ルートについても帯とか、太い形でのどういったところを経由するぐらいのそういったルート案

になってきます。委員がおっしゃるのは、計画段階の後で市町村がどういったまちづくりを計画していて、糸のような線を引いたときにそういったまちづくりというものは相当影響されると思っています。それは計画段階以降で、市町村のまちづくりや、実際先ほど体力の話もありましたけれども、市町村のやりたい、人の集積をどのようにしていくのかも含めて、細かい具体的なルート案については検討されていくかと考えています。

○**当山勝利委員** 計画段階でというのは、計画段階ではもう一本に設定されるので、どの市町村を通るかは決まっているはずですよ。そこら辺の前段階である程度の詰めは必要ではないですかということです。

○**武田真交通政策課公共交通推進室長** そういう意味でいうと、現段階で市町村が考えているまちづくりについては情報をいただいた上で、市町村が考えている大規模開発もありますので、それも踏まえた形でルートについては検討されています。

○**玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。
上原章委員。

○**上原章委員** 2020年の着工を目指すということで、企画部長、これはイメージとしては公設民営ですか。

○**武田真交通政策課公共交通推進室長** 今、県で要望しているのは公設民営です。

○**上原章委員** 先ほど整備新幹線が一つのモデルと。総工費は国の試算が6300億円。3分の2が国で、3分の1が地元という説明でしたが……。

○**下地明和企画部長** 先ほど説明したのは、現行の整備新幹線が国3分の2、地元自治体3分の1となっています。沖縄の今の状況ではそれだけを担える体力はないと考えていますので、今、道路等に適用しているような、高率補助に見合う負担をしていただく特例を設けさせていただく必要があると考えているということです。

○**上原章委員** 要するに、皆さんが当初求めていた特例制度を創設してもらう

ということがその意味ですか。

○下地明和企画部長 そのとおりです。

○上原章委員 ということは、地元自治体としての負担は、例えば先ほどの考えでいくと全くないということはないと思うので、ある程度のこの辺までだったら耐えようというものが県にはあるのですか。

○下地明和企画部長 現行では空港もそうなのですが、沖縄の場合は5%負担となっています。それと同レベルをお願いしようと考えています。

○上原章委員 先ほど各委員からも、これは全く国が本気で一当然、地元沖縄県の要望がどこまで届くかということが、皆さんが今描いている事業計画につながっていくと思いますので、まずは沖縄県の意見集約をと言うのはわかりませんが、それを出して、国に全く皆さんの思いが届かないとなると、ここまで積み上げてきた作業が……。国は国で調査をしているわけですから、私はある程度手続の持っていき方があるとは思いますが、同時並行で、水面下で事務方レベルはしっかりやっていかないと、沖縄県が今どう考えているかというのは常に情報を発信しないと、ここまで皆さんが県民の思いを集約する作業は当然ですが、本当に実をとるという作業をやっておかないと、とんでもないことになるのではないかという心配もありますので、企画部長……。

○下地明和企画部長 確かに大変厳しい状況でありますし、国にとっても相当の財政負担を覚悟しなければいけないということもありまして、厳しい状況でもあります。我々のできる段階はどんどんやりながら、ルートが決まって全県民一丸となるという場合には、また議員の皆さんの力もおかりして、ぜひ何とか着工に向けて進めればと考えています。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 質疑なしと認めます。

以上で、鉄軌道の計画案づくりについて質疑を終結いたします。

次に、陳情第45号の5外3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。

下地明和企画部長。

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

表紙をめくっていただきまして、陳情説明資料の一覧表がございます。

継続の陳情が3件、新規の陳情が1件となっております。

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

まず1ページからの平成28年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情について、処理方針を変更しており、変更した部分を下線で表示しております。

2ページをお開きください。

4の2段落目の4行目と5行目において修正を行っています。

変更がない部分もあわせて読み上げて御説明いたします。

「沖縄県離島航路船舶更新支援計画を策定し、平成28年度までに8航路の船舶更新が完了しております。」に修正しております。

3ページをお開きください。

前ページに引き続き修正があります。段落を読んで説明します。

「県としましては、当該計画に基づき、残りの8航路の船舶更新を着実に進めていくことが重要と考えており、」ということで修正しています。

次に、5の2段落目の5行目において修正を行っています。

変更がない部分もあわせて読み上げさせていただきますが、

「座間味航路については、平成27年度から平成28年度にかけて、フェリーの建造支援を行ったところであります。

県としましては、当該計画に基づき、残りの8航路の船舶更新を着実に進めていくことが重要と考えており、」ということで修正しています。

次に、4ページをお開きください。

7の3段落目の1行目において修正を行っています。

変更がない部分もあわせて読み上げさせていただきますと、「県としましては、当該計画に基づき、残りの8航路の船舶更新を着実に進めていくことが重要」と修正しております。

8ページをお開きください。

これは新規の陳情であります。陳情第128号沖縄鉄軌道構想の「ルート案」決定に関する陳情に係る経過・処理方針等については、陳情第60号と同じでありますので、説明は省略させていただきます。

以上で、企画部に関する陳情案件の処理方針等の説明を終わります。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより各陳情に対する質疑を行います。

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

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

質疑はありませんか。

上原章委員。

○上原章委員 陳情第45号の5平成28年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情の中で、5ページの渡名喜村における離島航路運営費等補助事業による低減対象を入域者全てに拡大してほしいという陳情ですが、処理方針では、航空運賃に関しては3割、例外的に交流人口に対してやっている。なかなか航路については運賃が低いということで、そんなに効果がないというような処理方針になっていますが、島の皆さんにとっては離島の定住条件というのは本当に非常に大きな問題で、とにかく島に出入りする人をもっと多くしていただきたいという切実な思いでこの陳情が出ています。飛行機はできて船はできないというのは、私はどうなのかと思っておりますがいかがですか。

○座安治交通政策課長 航空路はやっていて航路はやっていないということで陳情にも書いてありますが、航空路の場合、交流人口を観光客と想定して、観光客を呼び込むことで小規模離島の産業の活性化を図るという観点で導入されているものです。船賃に関しては、もともと航空路に比べて普通運賃自体がさほど高くはないということがありまして、観光客、もちろんリピーターで何回も足を運ぶ方もいらっしゃいますが、まずは呼び込むということが目的なので、それに関して沖縄に来た場合に1000円、2000円、それくらいの船賃でちゅうちょするかというのがありまして、そこら辺は効果的な施策として航空運賃を厚くしたほうがいいだろうということで、航空路に入れていきます。

○上原章委員 観光客を精力的に呼び込みたいという島にとっては大きな効果があると思いますが、渡嘉敷村とかは航空機がない。そういった島々にとっては、視点がちょっと違うのです。島の皆さんは、常に船で那覇とか一子供たちも含めて病院や教育機関がない中で、島を離れるしかないような決断をするケースもあるのです。そういう意味では、ぜひある意味では船でしか生活できない、定住のそういう地域については、この陳情にもあるように入域者全てに少しでもこういった負担軽減につながれば、島の大きな振興につながるのではないかと思いますがいかがですか。

○下地明和企画部長 確かに安くすればある程度ふえることは見込めるとは思います、渡嘉敷村、座間味村、波照間島のように10万人近く、あるいは座間味村、渡嘉敷村だともっと行っているようなところで軽減となると余りにも膨大な財源がかかるということと、この事業でやっているのは島民が二次生活圏に気軽に移動できるように、できるだけ島民の負担を少なくすることがこの事業の一番の目的なので、この事業では余りにも高額な航空機だけです。しかも人口も非常に小規模で、観光客の少ないところだけは何とか財源も含めて頑張ったのですが、それ以外の観光客が10万人も20万人も行ったり来たりしているようなルートに設定すると一渡名喜村に設定すると全部設定しなければいけないものですから、そういったこともあって、なかなか今、政策目的も含めて厳しいということです。

○上原章委員 全ての島にというのは確かに大変な財源になると思うので、この辺はもう少し丁寧に分析して、今飛行機があるところは飛行機が主の島、特に石垣島や宮古島はそういう島で、私が言うのは南部周辺離島でも船しかないという中で、できればどのくらいの財源が必要なのか、具体的に数字で検証しながら今後分析したいのですが、せめて島から出ていった方々を対象にするとか、その辺は戦略的に絞り込んでいってもいいのかと。先ほども処理方針で飛行機の3割の補助をやっていますという答えをしていますので、これはあくまでも観光客を取り込もうということだったと思うので、定住のための支援というものも含めて、僕も結構島々は幾つか行ったのですよ。やはりどうしても足の部分で、何かあると那覇に出てこないといけない、もしくは島に帰らないといけないという方々にとっては、切実に家族そのものが島から大きな都会に出るしかないというようなこともありまして、ぜひ少しでもそういう負担軽減の手当てができればという思いで一島は今やってもらっています、喜ばれていま

すよ。島に行く人たちも、特に島出身の人たちにもできないかという声がありました。

○下地明和企画部長 気持ちとしてはやまやまなのですが、1カ所やると公平性の観点もあります。それをいろいろ考えますと、我々がやっている事業と政策目的が違うのかと。その政策スキームもそうですし、どういう仕組みづくりができるのか、制度設計的な部分です。それも両方あります。例えば一番遠いところだと与那国町、本会議でも答弁させていただきましたが、彼らも家族ごと帰るのは大変なのです。彼らから言わせれば、近い離島はまだ近いだろうという論にもなっていく中で、どう制度設計していくかというのはかなり厳しいものだと思います。制度といいますか、政策目的が若干違うと思いますので、これについてはもう少し市町村ごとに考えていただくような何かができないかというのが、例えば、沖縄振興一括交付金—一括交付金—が使えるかどうかは検討はしていませんが、そういったものも含めて、市町村ごとであれば制度あるいは政策目的として合うのかもしれないとは思っているところです。

○上原章委員 前提に皆さんが今やっている軽減措置、これはとても喜ばれていますので、より充実させていただきたいと思います。これは私も検証していきたいと思います。

もう一点だけ、本会議でも取り上げましたが、久米島の球美の島交流促進事業、これも非常に評価されていますが、3年間の実証事業ということで平成27年度から平成29年度までと聞いていますが、周辺離島の軽減措置と比べると若干高いらしいですよ。ぜひ周辺離島の今の低減措置の割引まで持って行ってほしいと。皆さん、3年後の検証を見てから判断しますという表現になっていましたが、スタートして今、2年目に入って、島の人がせめて周辺離島の軽減の割合に落としてほしいと言っているのです、3年の事業で予算は組むのでしょうか。できれば最後の3年目に周辺離島のこういう割引と同じようにして、むしろまた検証ができるのではないかと思いますがいかがですか。

○下地明和企画部長 久米島の観光客の流れをデータ的に見ると、平成23年からこの5年間、ずっと上がってきています。数字に間違いがなければですが、平成27年度の数字は10万3000人くらいで過去最高になっているかと思います。どれが効果作用があるのかどうかという部分は、全体的に上がっていますのでその効果かどうか、あるいは運賃の効果かも含めてこれから分析をしなければいけないと思っていますし、もう一つは、日本トランスオーシャン航空—JT

Aと琉球エアークommューター—RACで何週間前割引などのいろいろな努力をしている部分があります。それを同じように3割引きを実行すると、ほとんどそれをやらなくてよくなるわけです。そうすると、航空会社の営業や誘客パワーにも影響しかねないところもあるのかと。いろいろ分析、検討しなければならぬところはたくさんあるかと思っています。

○上原章委員 処理方針で、実証実験の成果を踏まえて、継続の必要性及び割引率の検討をするということはある程度理解はしますが、島の皆さんからは、せめて小規模離島並みにしてほしいと。せっかくこういった実証実験をしている、現実には島の人たちが今感じている声ですので、これでまた企画部内で検証して議論してほしいと思っています。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 離島空路整備法制化の話についてですが、大変重要なことで、これは離島の交通コストの低減化を永続的なものにして法整備してほしいという趣旨ですので、県としてもその趣旨をよくわかって要望しているようですが、イメージとしてどういう法整備を、どの部分を法制度化していく予定か。場合によっては、県としての条例化の可能性も含めて……。

○座安治交通政策課長 今、関係道県で考えている法整備ですが、離島航路と同様な法整備をお願いしています。離島航空路の安定的な確保や利便性の向上を目的に、運航費、運賃や航空機の購入費用に係る財政支援、航空機燃料税等の公租公課の軽減措置、それぞれが確実に実施されるようにということで、これを法律として制定できないかと。個別に要請して実現されている、あるいは予算措置で実現されているものの法制化を求めているということです。

○座喜味一幸委員 これは沖縄振興特別措置法を中心に変えるということですか。全国的な中での考えですか。

○座安治交通政策課長 今、要請の中では、離島航空路整備法という新しい法律一仮称ですが、制定していただきたいということです。

○座喜味一幸委員 それと連携して我々沖縄の低減化の話、公租公課の低減等

の実施というのは非常にありがたいのですが、今、全国の中で離島振興法、これが大幅に改正されて、各地域で介護支援の交通費の話まで支援できるようなところまで、きめ細やかな離島における航路の改正というものができていると思う。全国の離島振興法の中で。そういう中で、我々の離島の問題で取りこぼしているものはないかと自分でも勉強しようと思っていたのだけれども、その辺を含めて本気で整理をしてみて、今の離島航空路整備法というようなものと、全国の離島振興法の中でこれを永続的なものにしていく。そのことによって観光客がふえるし、場合によっては観光客が来やすい条件になっているのかもしれない、交流人口をふやすという意味で。ぜひこれについてはもう一回総点検をして、これが永久化していくことによって、投資もふえる、交流人口もふえるという大事なことなので、これはひとつ整理をして勉強していただけないか。

○**下地明和企画部長** 早急に点検に入りたいと思います。といいますのは、沖縄振興特別措置法が適用されていることから、沖縄には離島振興法が適用されていない。早急に点検して、落ちこぼれがないのかも含めて点検もした上で、場合によっては離島振興法の適用も含めて、働きかけが必要であればやっていく必要があるのかと思っています。

○**座喜味一幸委員** 現状の補助率あたりはどうなっていますか。

○**下地明和企画部長** 事業補助という部分での補助率、それについては圧倒的に沖縄振興特別措置法が補助率は高いです。

○**稲福具実企画振興統括監** 私が記憶している例を1つ申し上げますと、道路関係で一般の道路補助が10分の5ですが、離島振興法の場合は0.5上乗せして10分の5.5。沖縄の場合は幹線で、沖縄全体で離島も含めて8割までです。

○**座喜味一幸委員** 補助率もこのトータルの予算を落とされるという議論もあったけれども、本会議で企画部長が高率補助の緩い低減化のような話をしたとき。この高率補助という話は我々市町村財政にとって、事業も起こせないくらいダメージがあることだから、これに関して少し真剣になってください。

次に、平成28年度で8航路の船舶更新が計画されました。これについて年度ごと、島ごと、航路ごとに教えてください。

○下地明和企画部長 16航路の実績プラス次年度以降の計画についてお答えいたします。まず船の建造については、平成24年度から平成25年度にまたがりまして与那国町と伊平屋村が終わっています。同じ平成24年度に南北大東島は沖縄県離島海運振興株式会社からのリースを買い取りという形になっています。渡嘉敷村は、平成25年度に同じように沖縄県離島海運振興株式会社からのリースを買い取りをしています。平成26年度から平成27年度にわたって伊是名村が建造しています。渡名喜一久米航路の船舶を平成26年度に買い取り支援をしています。平成27年度から平成28年度、今年度に向けて座間味村、本部町の水納島の建造を支援しています。来年度以降の予定としては、平成29年度、平成30年度で久高島、平成30年度、平成31年度で粟国島、平成32年度、平成33年度で多良間島、船浮、津堅島、大神島と計画をしているところです。現在は、波照間島と伊江島をどうするかと検討中です。

○座喜味一幸委員 できるだけ前倒しも含めて、特に僕は地元だから多良間島のこととも言えるのだけれども、多良間島の更新をもう少し前倒ししないと、多良間島のフェリー代は物すごく高いということは皆さん調整してわかっていると思うので、その辺の貨物料と運賃等の連携も見ながら、ぜひともにこの計画の中に含めて検討してもらいたいと思います。特に高い地域がなぜ高いのか、そこを更新してあげるとどれくらいの運賃になるのかまで見てあげて、検討していただきたいのですが……。

○下地明和企画部長 多良間島のフェリーについては、始めたころに船歴が5年と非常に浅くて、それを買い取ったほうがいいのか、あるいは年度終盤に新たに建造したほうがいいのかという判断になりまして、選択として後半での建造を選択した流れもありまして、後半になっています。それでも平成32年度段階で船歴がまだ十四、五年ですので、船歴としては古くはないのですが、昨今は船の機能も含めてだんだん向上して、快適性を求めた船での旅というものもあると思います。平成32年度、平成33年度の計画をしていますので、平成30年度の後半からは建造委員会をつくっていただいて、そこで検討してもらいながら建造していくことになるかと思っています。

○座喜味一幸委員 それともう一つは、生活物資低減化事業をやっていて、離島のコストを那覇並みに、あるいは那覇に近づけるためにという生活物資のコスト低減をやっているけれども、そういう生活物資を安くするために、フェリー一等の充当の仕方と生活物資のコスト低減の事業と、こういうものをセッティ

ングしながら離島の足をふやす、コストを下げていくことを、僕はこの船の建造計画とセットだと思っているのです。その辺も含めて、少し検討をお願いしたいと思います。

○**下地明和企画部長** 私どももそれは非常に大きな狙いではありますが、離島航路はなかなか経営も厳しくて、こういった建造支援をしても輸送コストまではまだ回っていないのが現状です。市町村あるいは第三セクター会社の赤字といますか、その負担を減らすことがやっとなかなか物資輸送あるいは人の運賃まで手が回っていませんが、こういう負担がもう少しなくなればそういった方向へと動くと思いますので、一緒になって取り組みたいと思っています。

○**玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。
大城憲幸委員。

○**大城憲幸委員** 今の関連でちょうどよかったのですが、平成33年度までに16隻、いわゆる船を買ってあげるわけですね。今、企画部長が言ったとおり、離島航路は経営が厳しいものだから、人の運賃値下げまでいかないという話です。先ほど渡名喜村からの陳情の話もありましたが、我々の理解ではこの莫大なお金で船を買って、離島の皆さんがずっと地域で行き来できるようにという目的でやったのですが、半分終わったところでなかなか離島の運賃が下がっていないという話が聞こえるのです。その辺については、例えば離島航路確保維持改善協議会で順位や目的なども議論されているはずですが、そこできちんとこれくらいは離島の皆さんの船運賃を下げるという議論はなかったのですか。その辺の状況も含めて簡単をお願いします。

○**下地明和企画部長** 究極の目的としてはありますけれども、それに至る前はかなり各市町村、毎年毎年抛出して負担してきたと。それが村財政にかなり負担を軽減したというのは如実に出ていますので、そういう面では、トータルとしての貢献は十分にやっているのではないかと考えます。

○**大城憲幸委員** この平成24年度から平成33年度までの16隻、概算でいいのですが事業費はどれくらいですか。

○**座安治交通政策課長** まだ半分しかやっていないのですが、当初の見込みで130億円程度かかるのではないかと思います。

○大城憲幸委員 これまでもなかなか下げられないという件は議論されてきたと思います。今言うように130億円かけて、目的としては離島の皆さんのそこが目的なのです。企画部長が言ったいろいろ厳しいといった事情はわからないでもないのですが、結果として単に役場の財政対策になってしまったと。やはりそれでは一括交付金の目的として、あるいは我々国民の税金を使わせてもらう目的として、なかなか説明がつかない部分もありますから、これはそこも認めますが、きちんと協議会などである程度一島々でいろいろな事情も違うのでしょうが、やはり運賃を下げるといふ議論はもっと必要ではないかと考えるのですが、今後の考え方を最後をお願いします。

○下地明和企画部長 今、大変厳しい御意見がありました。先ほど説明したように、なかなかそういうことに至っていない一村財政に対する好影響は確認できているけれども、船賃の引き下げまでには至っていないというところはあります。ただ、もう一点は財政支援を決めたことによって、船のサイズを含め非常によくなっていることから、欠航率も下がって村民からはそういった部分でも喜ばれていますので、トータルで判断していただくしか今のところないのかと感じています。

○大城憲幸委員 今の答弁でなかなか、はい、そうですかとは言えないですが、私もいろいろ勉強して、もう少し赤字対策は赤字対策でまた国の制度もあるわけですから、そういう制度もありながら、今回一括交付金でこれだけ入れる意義というものが現時点で個人的には見えてこないものですから、今後とも議論させていただきたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
西銘啓史郎委員。

○西銘啓史郎委員 まず航空路の補助を出している路線数と、平成27年度の補助額を教えてください。

○座安治交通政策課長 沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業の航空路が、5事業社で11路線です。航路については18事業社、24航路。航空路についての負担金は、平成27年度の決算額ですが15億1853万4000円。航路については2億8686万7000円です。

○西銘啓史郎委員 資料1 ページで航空路が新幹線並みということで、前回の委員会でも議論しましたが、ちなみにこれはローカル線並みにした場合は費用がどれくらいふえますか。もう一つは、新幹線並みなのかローカル線並みなのかの決定権は、国にあるのか沖縄県にあるのかを教えてください。

○下地明和企画部長 決定権というよりも、私どもがこの沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を実施するに当たって、いかに沖縄県民が鉄道もなく、遠い離島にしながら相当高い運賃を払って、なかなか移動ができない状況にあるかということ国を説得してわかってもらうために、船はJRローカル線並み、エアは新幹線並みの料金くらいは実現しないとなかなか移動できませんよということで、ある意味必死につくった理屈です。

○西銘啓史郎委員 では、県の意思でローカル線並みに航空路もやろうと思えばできるという理解でよろしいですか。

○下地明和企画部長 今すぐはどういう理屈になっていくか思いつきませんが、それを船賃とどのように差をつけていくかという部分については、いろいろと考え方を整理しないといけないかと思っています。

○西銘啓史郎委員 先ほどいろいろな答弁を聞いていて感じることは、皆さんももちろん離島のことを思っているのだらうと思いますが、本当に離島のことを思っているとは僕は感じないのです。これは知事も一緒だと思いますが、本当に知事が離島のことを思うのであれば、何度も言いますが、離島にも足を運ぶことと離島の島民の声を聞く。僕ら那覇市選出の議員団で久米島に行ってきましたが、航空運賃や船賃やいろいろな切実なる思いがある中で、例えばこの予算が幾らふえるかわかりませんが、この予算の拡充の仕方、内閣府から予算を交渉してとってくる力もろもろで、もう少し企画部長も含め、スタッフの皆さんに一踏ん張り二踏ん張りくらい頑張ってもらえないかというのが1つ。

次の質疑にいけますが、第一航空株式会社の件です。その後の説明をもう一度お願いします。事故原因の究明と、航空局からどのような説明があったのか。

○座安治交通政策課長 第一航空に関しては、先週、事故原因の報告書が出て、これについて大阪航空局として詳しく事故分析された資料が発表されました。新聞にも掲載されているところですが、私のほうで概要をかいつまんで御説明

します。12月15日の報告書です。着陸の際に前輪が偏向していた、右に傾いていたということで、接地後に右方向にずれていったのですが、この接地の際にリバースと車輪ブレーキを両方かけるということでしたが、急に偏向したためにパイロットも慌てて、そこでリバースとかが速やかに行われなかったということ。あるいは、その前に着陸前の車輪が真っすぐかどうかの確認がなされていなかったということが主な原因です。なぜチェックがなされていなかったのかというのが、パイロットも座学訓練等の時間が不足してということ、ここら辺が徹底されていなかったのではないかとということ。あとは教官としてパイロットが乗り込んでいたのですが、このパイロットもこの副操縦士がある程度経験したベテランだということ、対応がおくれ気味になってパイロットの指示もおくれたということがあって、この事故を引き起こしたというところ。結論としては、地上訓練や飛行訓練の状況が正確に把握されていなかったということと、訓練が適切に行われていなかったところがあって、それを改善するようという報告書が出ています。それから、その旨の説明を大阪航空局が栗国村に説明会を開いています。12月7日の午後から栗国村のふれあいセンターで、沖縄県の職員も同席しました。そこで事故の原因と、第一航空がどのように安全の体制をつくったか、国の指導をどのようにしたということについて説明がありまして、栗国村の方々にはある程度は理解が得られたと聞いています。

○西銘啓史郎委員 事業の改善命令が航空局—C A Bから3月4日に第一航空に出ていたり、いろいろな運行体制の再構築というものが文書で出ていると思いますが、私が一番気になるのは第一航空のあり方、業務改善命令でも指摘されているように、この文書によると不適切な訓練をしていたということは非常に大きいと思います。再開するに当たって来年の秋に再開、2年くらい運休になります。県としては20億円近いお金をかけて航空機を2機買って、栗国島と波照間島もまだ飛んでいない。この損害は非常に大きいと思います。前にも聞きましたが、この辺についての損害賠償は県として契約の中でありましたか。一切そういうものはないのですでしたか。再度お願いします。

○座安治交通政策課長 特に損害賠償の予定とか、そういうものは定められていません。

○西銘啓史郎委員 20億円をかけた2機が2年間全く稼働していないということは、非常に重たいことだと思います。島民にとっても県民にとっても。それだけの国と県の予算をかけてやっているわけですから。再開に当たっても、新

聞等でしか見ていませんが、栗国村長が反対しているとか安全性の危惧があるということも含めて、県としても第一航空を選定した理由もろもろを含めて、二度とこういったことが起きないようにきちんと検証していただくようお願いしたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
翁長政俊委員。

○翁長政俊委員 陳情第60号鉄軌道の導入ルートに関する陳情ですが、県の処理方針の中の県土の均衡ある発展、中南部都市圏の公共交通の整備による渋滞の緩和、バス路線のことを聞くのはここでしか聞けませんので聞かせてください。旭橋再開発事業は順調に進んでいますか。

○豊岡正広土木建築部建築都市統括監 旭橋再開発事業については、今年度に入って旧軽便鉄道の停車場であったということから、転車台等の文化財が出てきて一時工事がストップしていましたが、今は再開をして、その後は順調に工事は進んでいます。

○翁長政俊委員 予算が厳しくて、私の情報では知事が一企画部長も同席したのか、自民党本部で二階幹事長に補助金の増額を要請したと聞いていますが、これは事実ですか。

○下地明和企画部長 事実関係を申し上げれば、要請したときには私は同行していませんが、ある程度増額ができるという回答がその前にあって、お礼を言っていたことは記憶しています。

○翁長政俊委員 中身はどういう補助金ですか。内容を詳細に教えてください。

○豊岡正広土木建築部建築都市統括監 バスターミナルの整備については、社会資本整備総合交付金という補助金を充てています。

○翁長政俊委員 ちょっと内容を詳しく教えてくださいませんか。資金が足りなくなって要請をしたということなのか、経過をつまびらかに説明してくれないか。どういう目的で要請をしたのか、内容がわからないから聞きたい。

○座安治交通政策課長 社会資本整備総合交付金については、旭橋再開発事業の中で基幹事業と効果促進事業の二つがありまして、バスターミナルについては効果促進事業と位置づけられています。社会資本整備総合交付金については、沖縄県だけではなくて国全体の配分で決まるので、国全体もなかなか満額が各都道府県にあげられないということで、今回一部分、効果促進事業は内示が要望額どおり出なかったということがあって、それについて何とか希望額をつけていただけないかと知事が要請に行って……。

○翁長政俊委員 これは資金ショートを起こしているから必要で要請したのか。私どもが聞いているのは、バスターミナルの旭橋再開発事業が建設過程の中で資金的なものが厳しくて、今言う内示をもらった予算をさらに拡大して、増額を求めて要請をしたやに聞いているのだが、その経緯が実際どうなのかをもう少しつまびらかに説明してもらわないと私たちが理解できない。理解できるように説明してください。

○座安治交通政策課長 旭橋再開発事業全体で資金が詰まったということではなくて、あくまでもバスターミナルの整備事業分、これは交通政策課が出しているのですが、そこについて予算上、国庫の充てられる分と一般、これは2分の1事業です。その国庫分が満額認められなかったということで、県としてはそれを一般財源で出すことになってしまうので、そうならないように国庫を満額でお願いできないかということで……。

○翁長政俊委員 これは幾ら要請したのですか。

○座安治交通政策課長 済みません、私の手元に数字を持っていないので、後でお答えしたいと……。

○下地明和企画部長 アバウトですが、八、九千万円ぐらいだったと思います。

○翁長政俊委員 この回答は得られたのですか。今年度の年度末までの補正で上げるという話ですか。

○座安治交通政策課長 予算は既に当初予算で組まれていますので、財源が入ってきたということで特に予算のあれはありません。

○翁長政俊委員 増額要請したのでしょうか。

○下地明和企画部長 増額要請ではなくて、当初予定していた財源が入ってこないの、ぜひそれを出してくださいということをお願いしたということで、当初からその財源は予定として入れられていたということです。

○翁長政俊委員 内示分があつて、それに届かない金額が入ってきた。これは理由があつて届かなかったのですか。

○座安治交通政策課長 これは社会資本整備総合交付金自体の全体の枠で見て配分したということで、基幹事業から優先的に配分する方針があつたらしく、その分、バスターミナル分が一部少なかったということです。

○翁長政俊委員 いずれにしろ、事業に支障が出ることになるかと困る話ですから、幹事長から了解はもらったのですか。

○座安治交通政策課長 国土交通省とまだ協議中ですが、ことし予定した分は満額いただけるということです。

○翁長政俊委員 国土交通省とは事前に協議をした中で、幹事長に上げていったのか。

○座安治交通政策課長 もちろん社会資本整備総合交付金自体は、バスターミナルでいろいろな事業に充当されているものですから、旭橋再開発事業の住宅とか、それについては当然ながら国とやりとりをしながらやっている。土木建築部でもやっているのですが、それについてはいろいろ協議をしながら、難しいとあつたので要請しました。

○翁長政俊委員 最後ですが、私はトップダウンだと聞いています。トップダウンのようなやり方をしていると長続きはしませんよ。あなた方は事務方だから承知のはずだけれども、事務レベルで積み上げていったもので、それを後でにっちもさっちもいなくて政治を使うというならわかるが、いきなり政治からおろしていくというやり方はいかなものかと思います。そこは指摘をしておきます。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 質疑なしと認めます。

以上で、企画部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。
説明員の皆さん、大変御苦労さまでした。
休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○玉城満委員長 再開いたします。

陳情の質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。
これより陳情の採決を行います。
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。

(休憩中に、議案等採決区分表により協議)

○玉城満委員長 再開いたします。

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

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。
次に、閉会中継続審査・調査事件の申し出の件についてお諮りいたします。
先ほど、閉会中継続審査・調査すべきものとして決定した陳情4件とお手元に配付してあります本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された陳情の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦労さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員 長 玉 城 満