

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1回沖縄県議会（2月定例会）

平成28年3月24日（木曜日）

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3月24日 木曜日
開 会 午前11時2分
散 会 午後0時24分

場 所

第6委員会室

議 題

- 1 陳情平成24年第116号、同第140号の5、同第141号、同第142号、同第197号、陳情平成25年第9号、同第10号、同第29号、同第38号、同第50号の5、同第93号、同第94号、同第104号の5、陳情平成26年第95号、陳情平成27年第46号の5、同第78号及び同第79号の5
- 2 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 |
| 交通政策課長 | 真栄里嘉孝 君 |
| 交通政策課公共交通推進室長 | 武田真 君 |
| 交通政策課班長 | 新城和久 君 |
| 地域・離島課長 | 田中克尚 君 |
| 警察本部交通規制課長 | 與儀淳 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。

陳情平成24年第116号外16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、陳情平成24年第116号外16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。1ページから2ページにかけて陳情は17件となっており、全て継続の陳情であります。

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。

16ページをお開きください。

陳情平成25年第50号の5平成25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御説明いたします。

18ページをお開きください。

8について、「国土交通省は、同社に対する立入検査を実施し、輸送の安全を阻害している事実が認められたことから、平成28年3月4日、事業改善命令を出しております。そのため、現時点においては、同路線の運航再開の見通しが立たない状況であります。」に変更しております。

次に、25ページをお開きください。

陳情平成27年第46号の5平成27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御説明いたします。

26ページをお開きください。

3について、「多良間航路におけるフェリー貨物運賃コストの低減については、平成28年度から多良間島を含め19離島を対象に、小売店へ輸送される食品等の輸送経費等を対象離島市町村と協調して補助する「離島食品・日用品輸送費等補助事業」を実施することとしております。」に変更しております。

次に、28ページをお開きください。

陳情平成27年第79号の5美ぎ島美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情について御説明いたします。

1について、「多良間村などの生活コストの低減については、平成28年度から多良間島を含め19離島を対象に「離島食品・日用品輸送費等補助事業」を実施することとしております。」に変更しております。

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説明いたしました。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○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。

儀間光秀委員。

○**儀間光秀委員** 陳情平成26年第95号バスレーン延長計画実施の見直しに関する陳情について、平成27年2月から段階的に進んでいて、私も事あるごとに質問させていただいているのですが、検証アンケートをいろいろととってあると思うのですが、アンケートの結果と進捗をお願いします。

○**謝花喜一郎企画部長** バスレーン延長の効果検証の状況ですが、延長前後の交通量等の調査結果と現在集計中の県民アンケートの結果を、3月28日に開催予定の沖縄県公共交通活性化推進協議会に報告することとしております。詳細については、現時点ではまだ申し上げられない部分がございますけれども、方法ですが、平成26年11月と平成27年11月の交通量等を比較しております。アンケートの期間は平成28年2月10日から3月末までとしており、現在はまだ集計をしているところです。3月28日の沖縄県公共交通活性化推進協議会では、完了に近い数字を出すことが可能ということですが、現時点では、まだおおよその部分でしか答えられませんけれども、バスレーンの延長については、肯定的な見解が多かったということが1つ。

今回のアンケートの中で、空車タクシーの走行についても意見を求めていますけれども、肯定的な意見が半数はあり、現時点での集計結果を見ますと県民の理解は得られているのかなど。もう少し整理を行って、28日の沖縄県公共交通活性化推進協議会ではきちんとした数値を出したいと思っております。

○**儀間光秀委員** 空車タクシーのバスレーン走行について、どういう質問をしたのか存じ上げていませんが、肯定的という答弁だったのですが、具体的にどういう質問をして、肯定的というのはどういう意味なのか教えてください。

○**真栄里嘉孝交通政策課長** 空車タクシーのバスレーン走行について、理解ができる、ある程度理解できる、どちらとも言えない、余り理解できない、理解できないというような質問をしておりまして、課題として、空車タクシーが第一通行帯—バスレーンを走行できないために急に第一通行帯に入って危ないといった情報提供をして、県民に空車タクシーのバスレーンの走行について理解できますかという聞き方をしています。

○儀間光秀委員 肯定的という答弁の捉え方としては、県民のアンケートでは理解できるという意味ですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 理解できる、ある程度理解できる、理解できないといった意見がございますので、それを比較すると理解できるという方向がかなり多いという状況です。これについては、現在集計中でございます。

○儀間光秀委員 理解できる人が多数を占めたということは、まだ決定ではないと思うのですが、可能性として今後、沖縄県警察本部とも詰めないといけない部分があると思うのですが、県警察としてはその辺の認識や方向性はいかがでしょうか。

○與儀淳交通規制課長 バスレーンの空車タクシーについては、アンケート結果を見てということにしておりますので、来週、正式に受けて、今後検証方法や期間、あるいはどういった検証ができるのかというものも考えていかないとはいけませんので、その辺も含めて検討して、決定していくという形になります。

○儀間光秀委員 ぜひ空車時でもバスレーンが通行可能な方向に……。タクシー乗務員に聞いても、急にお客さんが手を挙げたら、お客さんしか見えない部分も出てきて危険度が高く、運転していて冷やっとする部分があるという話も多数聞いていますので、ぜひ県民の理解が得られているのならば、観光立県でもありますし、観光客にも利用頻度が高くなるように、そういった意味では許可していただければと思います。

○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 陳情平成24年第140号の5美ぎ島美しゃ(先島)圏域の振興発展に関する陳情について、粟国路線の再開のめどが立たないということで、当然粟国路線再開後に、何時間か乗らないと波照間へは飛ばせないということですよ。これは全体的にどう流れていくのですか。

○謝花喜一郎企画部長 まずは今般、国土交通省から、第一航空株式会社に対する事業改善命令が出されています。第一航空としては、当該事業改善命令に

対する措置を講ずることが必要となっています。改善命令では、4月8日までに改善措置を報告することとなっています。その報告を国土交通省による安全運航の確認が行われた時点で、路線再開に向けた機長訓練が行われるということです。そういったことから、4月8日までに出来る改善措置報告に対し、国土交通省が大丈夫だというお墨つきが出るかどうか現時点で見えないので、粟国路線の再開には、その改善措置報告が極めて重要になってくるだろうと理解しています。

○砂川利勝委員 4月8日を待つしかないのはいたし方ないのですが、そこからオーケーが出て、何時間飛行をすれば一波照間や多良間に行く時間、何時間の試験飛行が必要ですか。

○謝花喜一郎企画部長 これも国土交通省の指示がどういう形で出るかによるかと思います。今回の業務改善命令の端緒となったものに、しっかりとした飛行訓練がなされていなかった部分が入っていましたので、それを加味した上でさらなる慎重な訓練を求められることもあり得るかもしれません。通常は機長の訓練におよそ3カ月程度かかるだろうと言われていています。機長を訓練した後に、さらにその方と別の方を養成する形で複数名必要となってきますので、そういったことを考えると半年から1年程度は時間を要するのではないかと思います。

○砂川利勝委員 当初スタートがおくれて、12月には飛ぶという話が事故でおくれて、さらにどんなによくても1年はおくれるということですよ。ルール上、仕方のないことかと思えます。早期の再開を目指して県が努力した中で、こういった結果になったことは残念ですが、見守るしかないのでもいたし方がないかと思えます。早期の再開を求めみんな期待しているので、県に頑張っていたただきたいと思えます。

それと、波照間に関してはフェリーの話もありましたが、フェリーの件はどうなっていますか。

○新城和久交通政策課班長 波照間航路については、有限会社安栄観光が運営主体になっていますが、今年度は建造委員会を2回開催しており、事業者から3案ほど建造の規模について大・中・小と出ています。それに対して、県側としては建造支援の目的が運航安定化を目的としているので、収支等どういう状況なのかという細かいデータを今、求めているところです。

○砂川利勝委員 これは順番も予算も決まっています、通常だったらやっている順番ではないのか。今ごろ収支がどうのという話ではないのではないか。今年度、結果を見てやりますという答弁をしていたと思います。その中で何の見通しも立っていないというのはいかなものか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 離島航路船舶更新計画におきましては、平成28年度から建造に入りまして、こちらは買い取り支援を考えています。私も建造委員会に出て、3案出たのですが、県も協力して行っているところではありますが、想定するよりも大きな船を買おうとしているので、長期的な運航やそれに伴う竹富町の補助も出たりしますので、そういったコミュニケーションを今後も十分にやって、早期に建造できるように県としては連携して取り組んでいきたいと考えているところです。

○砂川利勝委員 早期とはいつなのか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 早期というのは、県が求める資料を彼らが作成して、これについては補助になる可能性もありますので、国に対しても確認が必要で、安栄観光が資料をつくるのを待っている状況です。資料ができれば、それに対応して安栄観光が建造に取りかかっていくのかと……。

○砂川利勝委員 資料待ちとか、2回打ち合わせをしたということは今聞きましたが、そういう中でいろいろ言われていると思います。さっきの話もそうだが飛行機も飛ばないと。ちょっと荒れば欠航しているのです。皆不満で、飛行機もだめ、海もだめ。その状況をわかっていて、早急に業者側と打ち合わせして一つ作るだけでも2年くらいかかるのでしょうか。1年でできるようなものではないのではないか。それが1年先延ばしになって、さらに1年延びて、いつできるのか。業者側、業者側と言わず、皆さんも積極的に一日も早い建造を求めるのが皆さんの仕事ではないのか。

○謝花喜一郎企画部長 委員の御指摘のとおりだと思います。航路事業者側からすると、船舶の規模を大きくして、例えば1日2往復したいという話がありますが、地元を代表する委員の方々からは1日1往復でも構わない、規模はそれほど大きくなくてもいいという話がほとんどです。そういったことを踏まえまして、この考えは県の考えと同一ですので、そういった方向で航路事業者に

は早目に着手できるように理解してほしいと説得して、2年ほどかかりますので、この方向性を確定した上で、事業を着手できるように取り組んでいきたいと思っています。

○砂川利勝委員 今回、企画部長は異動ですよ。次回また来る企画部長にもその辺の流れはしっかり説明して、企画部長がかわったからおくれるということは許されないと思います。話が振り出しに戻ると困るので、きょうの議事録もちゃんと残っているのでもししっかりと引き継ぎはやっていただきたい。困っている地域なので、対応はしっかりとやってください。

最後に、23ページの陳情平成25年104号の5美ぎ島美しや(先島)圏域の振興発展に関する陳情の離島の輸送費、日用品の輸送費の件ですが、きょうの地元紙にも出ていました。与那国町の記事が載っていたのですが、大変ありがたいことで、これをやっていただいたということは、離島で、例えば石垣市内と同じくらいの値段でもものが買えるという世界ができたらいねということで取り組んだと思います。本当にありがとうございました。これは全体的な予算はどのくらいつくのですか。

○田中克尚地域・離島課長 県の予算としては1億1800万円余りです。そのうち輸送費補助などに充てる部分は9900万円余りで、これは事業のスキームの中で市町村と協調して折半するということでもありますので、事業規模としてはこの倍かかると捉えていただければと思います。

○砂川利勝委員 これは継続的にやっていくのですか。

○田中克尚地域・離島課長 私たちとしては、少なくとも沖縄振興一括交付金の制度が続く限り続けたいと思っていますが、引き続きこの効果がしっかり発現するかどうかの検証を同時にやっていきたいと思っています。

○金城勉委員長 質疑はありませんか。

新田宜明委員。

○新田宜明委員 陳情平成25年第94号久米島町の航路・空路運賃の軽減に関する陳情で、処理方針は陳情平成25年第50号の5の6と同じでありますとのことです。この陳情の結論の部分、人口1万人未満の島または航空路線が単一航空会社であることを加えて、久米島町を小規模離島に含めるとともに、交流人

口も対象とするよう配慮してもらいたいということについての確認をしたいので、もう一度その処理方針をはっきりさせていただきたい。

○謝花喜一郎企画部長 処理方針は、久米島においては、久米島病院や久米島高等学校があるものの、常時受診可能な診療科目や進学の際に選択できる学科に限りがあることから、入通院や進学のため島外へ出ざるを得ない状況にあり、人口流出による地域の活力低下が課題となっております。

こうした状況に対応するため、久米島一那覇路線について平成27年度から地域の活性化を図る実証実験として、交流人口についても新たに対象としています。平成27年度から交流人口も含めて、1.5割ですけれどももやっているところです。

○新田宜明委員 今後もこれは継続するものとして受けとめていいですか。

○謝花喜一郎企画部長 実証実験という形で財政当局、国との調整を行っていますので、3年程度の実証実験をした上で、効果があると認めていただけるのであれば、そういった形で継続したいと考えています。

○新田宜明委員 航路について、今後安定かつ継続的な事業実施の観点も含めて検討する必要があると考えていますという内容について、詳しく説明してください。

○謝花喜一郎企画部長 航路につきましては、小規模離島も含めてですけれども、交流人口は対象としていません。その背景ですが、航空路と比べて運賃がそれほど高額ではないこと等から、交流人口は支援の対象にはしない。仮に航路も含めるとなると予算を大幅に増額しないといけなくなりますので、交通コスト低減事業、地元住民の定住状況の整備という趣旨から考えた場合には、安定的な、継続的な事業の実施のためには、航路について交流人口を含めることは今の時点では適当ではないという趣旨です。

○新田宜明委員 陳情平成25年第94号は、交流人口、航空路線の件も触れていますが、航路についてもコスト負担の軽減をやってほしいという趣旨も入っていると思うのですよ。予算の規模が大き過ぎるという話ですが、これを航路まで含めるとどの程度の予算規模になるのですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 航路を追加した場合、新たに約11億円程度の追加予算が必要となります。現在の予算が、平成26年度実績でいきますと2億6000万円で、これに交流人口を加えることにより約11億円程度の予算がふえるということなのです。

○新田宜明委員 これは検討課題にしておくだけではなく、離島の活性化を含め定住条件を整備するためにぜひ必要である。予算の規模が膨らんで、財政的に厳しいという観点で離島振興を見てもらっては困ると思う。離島の今後の活性化を含めて、沖縄の場合、有人の小規模離島が余りにも多いわけですから、この辺に対する根本的な施策を講じないと、離島はますます過疎化すると思う。財政の問題にこだわって航路の部分は取り残すようなことがあってはならないと思うので、引き続き前向きに検討していただきたい。

陳情平成27年第46号の5平成27年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情の処理方針の一部内容が変更されていまして、かなり前進していると思うのですが、25ページの2、離島航路補助事業費の拡充を図ること、これも先ほどの問題と共通の陳情の趣旨だと理解してもよろしいですか。

○謝花喜一郎企画部長 陳情処理方針は、4ページの6になります。

先ほどの交通コスト低減事業とは別で、欠損事業補助、赤字になった場合の欠損補助の話ですので、先ほどの処理方針とは別のものとなっています。

○新田宜明委員 もう一度、その処理方針の中身をお願いします。

○謝花喜一郎企画部長 離島航路の確保・維持のため、県は、国、市町村及び航路事業者との協議で決定した沖縄県離島航路確保維持計画に基づき、国及び市町村と協調して運航に伴い生じた欠損額を補助しております。県としましては、離島住民の生活に不可欠な離島航路の確保・維持のためには、今後とも国、県及び市町村が適切な役割分担のもとで、連携して支援していくことが重要であると考えております。なお、市町村補助の8割について、特別交付税による補填がなされております。

○新田宜明委員 後でまたこの問題について、委員同士で相談したいことがあって質疑しました。

○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 陳情平成25年第29号都市モノレールの整備に関する陳情の中で都市モノレール網の整備について、宜野湾市、西原町への延伸という趣旨の陳情が出されていますが、浦西まではモノレールの延伸が決定し、工事が着々と進んでいるわけですが、西原町への延伸についてお聞きしたい。浦西の幹線道路一県道の拡幅工事も整備事業がなされると思いますが、学園都市、西原町、与那原町の中で大型M I C Eが2万平米から4万平米に決定され、交通インフラ整備が非常に重要な事業になるのではないかと思います。西原までの延長について、ここは勾配差がありL R Tは極めて厳しいと認識していますが、高架橋の一高架軌道の検討・導入の必要性は非常に高まってきていると思います。そのところの認識はどうお持ちですか。

○武田真交通政策課室長 委員の質疑の趣旨は、西原のマリントウンにM I C Eができることもあり、浦西のほうから延伸するモノレールについてもどう考えるかという趣旨でよろしいでしょうか。企画部の所管している鉄軌道の計画の中では、基幹軸にあわせてフィーダー交通についても検討するという形になっています。基幹軸に結びつけるフィーダー交通は計画の全体の中でやっていますので、その中でモノレールの延伸なのか、そのシステムについて今、何とも申し上げにくいのですが、基幹軸と結ぶという形での、面としてどのような形でやっていくのかを議論していくと考えています。

○大城一馬委員 最初、浦西になる前に西原町が手を挙げて、県も西原でどうかということがあったわけですね。幸地あたりかな、案があったのです。いろいろな事情でそれは立ち消えになって、駅が一延伸する地域が浦西になったと。さっき言ったように必要性、いろいろ状況は変化しているわけだ。M I C Eが来る。年間86万人の施設利用者が出る。そういうことからすると、今の西原の現状では交通インフラ整備というのは極めて一交通の混雑、渋滞がふえてくるのではないかと思う。ただ、フィーダー支線いろいろありますが、モノレールのほうがむしろ浦西から西原までの高低差を考えると、高架軌道がいいのではないかと思うのですが、そういった検討は優先課題としてできるのでしょうか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 現在、鉄軌道のルートとフィーダー交通の検討をしまして、3月から4月の検討委員会にかけて検討して、ルートは示して

いこうと思っています。モノレールについては、役割分担としましてはモノレールの浦添のルートまでは土木建築部の所管、それ以降の延伸については企画部が検討することになっていますが、課題としましては、既存モノレールの延伸になると、これまでの株の案分とか費用負担が地元に出てきますので、別途総合的に事業者も踏まえて検討する必要があると。

○大城一馬委員 ぜひ、しっかりと検討してもらいたい。これは提案しておきたいと思います。

次に、陳情平成25年第38号超低床路面電車（トラム）導入の早期実現を求める陳情について、ほぼ毎回のようこの問題を取り上げていますが、私も県議会議員初当選から軽便鉄道の復活を始めて一新垣哲司委員も同期でやっていますが、軽便鉄道の復活から始まりまして、今、ぜひLRT導入ということで那覇市一与那原町間、何としても実現をしてもらいたいということで、機会があるたびに質問、提案をさせてもらっています。幸いにして、12月の公共交通ネットワーク特別委員会の中で企画部長から可能性の件について答弁があって、先行導入も可能性があるという非常に前向きな答弁をいただいております。そこで、2月の定例会の一般質問等でも何名かの議員からLRT導入、那覇市一与那原町間の導入も提言がありました。やはり、県議会の中でも路線の早期導入に非常に関心が出てきて、ぜひやるべきだと、必要性が出てきていると。これはまたMICEとの関連で交通インフラ整備のことはしっかりやらないといけないだろうと、それぞれの議員の認識にもあると思っています。これも絶えずお話ししてきたわけですが、地方創生を支える地域公共交通の再構築ということで、国土交通省が初めて交通白書を出しました。その中にもLRT導入が柱として位置づけられています。コンパクトな地域交通ネットワークの再編ということですね。また各地域における創意工夫あふれる取り組みが進み、その取り組みの効果が十分発揮されるよう、地方運輸局等を活用しつつ一層の支援充実を図ると。要するに、国もLRTの地方での導入についてはしっかり支援するという方針も示されています。国がこういう形で交通白書で指針を出すということは初めてなのですよ。そういうことや、必要性も含めまして、まずは先行導入という形で、那覇市一マリンタウン地区まで、大型MICE施設も踏まえると、しっかり実現すべきではないかと思っていますが、12月の委員会よりも、さらなる一步踏み込んだ答弁をいただければと思います。

○謝花喜一郎企画部長 今現在、前回の年末の計画検討委員会におきまして、骨格軸として那覇市一名護市間を1時間で結ぶというものは決められていま

す。今月末には骨格軸のおおむねのルートの検討ということで、複数案の議論がいよいよ出てまいります。その複数案の議論の後にまたさらに、先ほど室長からもありましたように複数案と結ぶフィーダー交通網についても検討すると。これが7月までのステップ3の中で議論されます。そういったことを踏まえて、我々は評価指標一物差しと俗に言いますが、それに基づいてルートなどを固めて年内に県としての案を提出すると。その後、国との調整、特例制度ですとかさまざまな法令についての議論、それから環境アセスなどを行って、最短で平成31年着工というような流れをイメージしているところです。事業化された暁には、全体的な観点から見て効率的に事業を行いやすいところから事業を行っていくことは当然なことです。そういった観点からフィーダー交通網からの整備も理論上はあり得るということです。

○大城一馬委員 7月までには決定したい、構想をつくりたいということですから、私はこの実現までは勇退できませんので、ぜひ7月まで見届けていきたいと思っています。ぜひ頑張ってください。

○謝花喜一郎企画部長 第3ステップが7月までということで、計画案自体は年内にとということです。

○大城一馬委員 企画部長も異動で知事公室長になるわけですが、引き続き知事公室長の立場で質問させていただきますので、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。
高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 陳情平成25年第50号の5平成25年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情、先島圏域と沖縄本島間を結ぶ船舶航路の再開についてですが、地元航路事業者が興味を示していることから、今後、就航可能性について調整していくこととしておりますということですが、その後の経緯をお聞かせください。

○真栄里嘉孝交通政策課長 先島航路の再開に向けまして、地元業者と意見交換をしているところです。現在は、地元の興味を示している業者が申しますには、旅客は少ないだろう、貨物である程度収入のめどを立てないといけないという話がありますので、現在、まずは事業者が単独で先行して貨物で実験をや

ろうとしています。今、その会社に聞きますと、その事業費を沿海仕様から近海仕様にする、船の外海で運航する距離が多くなりますので、そういった見積もりをしているということと、どこに停泊するかという検討をしている状況です。県としましては、連携して早期に先島航路に向けた実証試験ができるようにお手伝いしていきたいと考えているところです。

○高嶺善伸委員 平成24年度の可能性調査のときには、幾つかのパターンを想定して、採算性はいずれにしても厳しいということがありましたよね。その概略だけを簡単に説明してください。

○新城和久交通政策課班長 平成24年度の可能性調査で、おおむね船舶の確保方法ということで4パターン検討しています。貨客船を新たにつくる場合と旅客船を新たにつくる場合、3番目に貨物船を旅客船に改造する、4番目に貨物船を貨客船、フェリー等に改造するというので4パターンの方法を検討しましたが、それぞれ貨客船の新造は約60億円、旅客船の新造は約35億円、貨物船を旅客船に改造が約9億円、貨物船を貨客船に改造が約4億円という試算になっています。

○高嶺善伸委員 直営、委託、リース、いろいろな方式を考えても採算がとれるのは難しいと。二、三十億円赤字の話もありますが、今の意欲を示している事業者というのはこのパターンの運用ですか。それとも新たな方法なのですか。

○新城和久交通政策課班長 現在、県と調整している事業者は、先島航路にフェリーを運航している会社です。フェリーですので実際、下には荷物も積める、上には旅客も乗せられるという形ですので、新たにつくるということではなく、現船を利用するパターンですので、今回の試算は前回の試算とは全く違うパターンであります。

○高嶺善伸委員 フェリーに新たに旅客部門となってくると、何名くらい乗れると想定していますか。

○新城和久交通政策課班長 細かく言いますと業者が固定されますが、今のフェリーの乗客が約300名くらい乗れると聞いていますが、距離が長くなり、8時間就航になりますので、通常の椅子というよりも1人当たりのスペースの確保が必要ということで、約3倍必要と聞いていますので、100名程度は乗れる

のではないかという事業者の話です。

○高嶺善伸委員 ぜひ実現できるように、今後とも詰めてもらいたいと思います。つまるところ旅客部門は、採算は難しいのですよ。前から言っていた既存の国の航路補助、運航補助を貨物部門と切り離して、旅客部門はこういう支援もできるというスキームを含めて研究してはどうですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 現在のスキームになりますと、貨物、主に生活物資を運ぶところが補助対象路線になるので、今回につきましては同じ貨物で競合する船会社が複数ありますので、現在の国の補助スキームでは補助はできない。そうしますと、方法としましては、県と地元が連携して新しい補助スキームを検討することも考えられるということです。

○高嶺善伸委員 おおむねどういうスケジュール感ですか。平成28年度、平成29年度とか、そういう目標を持って可能性調査については詰めてもらえないですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 具体的なスケジュール感というものまでは整理はしていませんけれども、現在、どこに停泊するかというものをお互い勉強しているところですので、先ほどの近海仕様にするということも整理して、なるべく早くスケジュールを立てる方向で次年度検討していきたいと考えています。

○高嶺善伸委員 近海仕様までできたら、近くに台湾などもあるし、いろいろな意味で、クルーズ船は来ているが、定期航路などでも自由に安く来て宿泊もできるとなれば、空と海両方からのインバウンドも期待できるし、こちらから逆に海外旅行もできるということですので、その辺の航路の可能性はぜひ行政も一いつまでも5万人、5万人で10万人の有人離島圏域に旅客船がないということは解消してもらおうように、最後に要望はしておきたいと思います。そこで、最近外航運賃と比べて本土と沖縄を結ぶ国内航路の運賃、沖縄と離島を結ぶ運賃、この格差が大き過ぎて運賃が高過ぎると。これでどのように一括交付金を利用して支援しようとしても、もとが高ければ沖縄の離島振興というのは無理ではないかという話もある。空については、LCCがどんどん入ってかなり利便性もよくなったし、運賃も安くなった。船はそうはいかない。そういうことで生産資材とか、いろいろな関連輸送にかかわってくるので、果たして今、

沖縄関係の航路の運賃がどういう実態にあるかをちゃんと調査をして、課題を洗い直してみたほうがいいと思うのですが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 委員から言われた外航航路と比べて高いというものについて、私も十分に認識していません。現状をまずしっかり把握する必要はあると思いますので、調査してみたいと思っています。

○高嶺善伸委員 この旅客部門の導入を目指す事業者の意向と、今の競争状態はどうなのかと。運賃はちょっと割高ではないかということで、皆さんも調整をして、今言った実態調査、可能性の調査という意味で、空のほうもコスト低減ができてきたので船のほうももう少し大幅にやらないと、特産品の開発と6次産業化、あるいはそれ以前の農林水産部門、生活産業全ての輸送を船に頼るところが、高値がついて、高いコストがついて今、採算がとれないという話もある。宅配便も不利性解消事業が導入できたから、逆に言ったら、競争が半分なくなって元の値段に戻って高くなっていると。だから輸送費補助をもらわない業者は以前より高がついているという話もあって、流通というものは難しい問題だなと思っていますので、空のほうもチェックしながら海路のほうも取り組んでいただくように要望しておきたい。

同じ陳情平成25年第50号の5平成25年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情ですが、栗国、多良間、波照間路線の事業改善命令について、国から航空事業者が改善命令を受けるということは重大な違反があったからだろうと思っているのですが、この重大な法律違反というものは、4月8日の報告いかんによっては取り消しとか、そういう事態も想定されるほど厳しい事故状況だったのか、簡単に説明していただけませんか。

○謝花喜一郎企画部長 国土交通省からの業務改善命令でとるべき措置事項について、簡単に説明します。まず運航乗務員への訓練体制の抜本的見直しということです。運航乗務員に対する訓練の計画を適切に策定し、その計画に基づき確実に実施するとともに、新実施状況を十分に管理できるよう訓練体制を抜本的に見直すこと。これが1点目です。2点目に、安全意識の徹底及びコンプライアンス教育の実施、社員に対し安全運航意識の徹底及び法令・規程等の遵守の重要性を徹底させるための教育を行うこと。3点目に、安全管理体制の再構築、安全運航を最優先する安全方針を社内に浸透させ、当該方針の達成に向かって社員一丸となって取り組むとともに、安全に影響のある事案が発生した場合には安全統括管理者に適切に報告され、それをもとに原因究明・必要な対

策を講じる体制を検討し、それぞれの部門に十分な知識・能力を有する者を配置するなど安全管理体制を再構築すること。これらがとるべき措置事項となっています。

○高嶺善伸委員 これだけの指摘を受けるぐらいの違反・事故を起こした航空会社ですので、これだけの多額の航空機を補助してあげていますので、今後運航できる体制になるためには、まずこの改善命令をクリアすること。これは可能なのか心配。仮定の話で申しわけないけれども、この後の展開をするのに非常に重大な法律違反だったということがちょっと懸念されるものだから、皆さんもそのときになってみなければわからないではなく、この改善命令の重大性、そこに至るまでの違反・事故については県の認識は深刻ですか。どのように受けとめているのか。

○謝花喜一郎企画部長 第一航空は、那覇一栗国、将来的には石垣拠点の波照間、多良間を結ぶ路線として、多くの地元の方々と意見交換もしながら、路線再開等に向けて取り組んできたところですので、今回の島嶼県のライフラインである航空の安全を軽視したような取り組みがあったことで、業務改善命令を受けたということについては、私自身、強い憤りも感じておりますし、これまでの数度にわたる意見交換をしてきた者としても、信頼を裏切られたという気持ちです。

○高嶺善伸委員 当初は9名パイロットも準備されていたらしい。機長の資格を持っている方もいたけれども、この方の資格も取り消されたという話を聞いている。そうすると、改善命令に対する4月8日の報告にどれだけの陣容で改善するという数字を出せるのか。この後、この所要の9名のパイロットの確保及び資格、免許等の見通しはどのように持っていますか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 国土交通省の文書を読み上げますと、「貴社においては運航乗務員の訓練体制が適切に構築、機能していないとともに、航空運送事業者が担うべき安全確保の責任、自覚や法令遵守の意識が著しく欠如しており、適切な安全管理体制が構築されていない。」ということを前提に、先ほど部長が説明していましたように、運航乗務員の訓練体制の抜本的な見直し、安全意識の徹底及びコンプライアンス教育の実施、安全管理体制の再構築が4月8日に求められているところです。今後のスケジュール等につきましては、コンプライアンス違反もやっていますので、総合的に国土交通省が審査して、

その後じゃないと県としてもどのようなスケジュールで、粟国路線の再開に向けて実施されるかは見通しが見つからない状況です。

○高嶺善伸委員 最後に、この離島航空路線を再開するのに、あるいは就航するのに何名のパイロットが必要で、それについて同社はその社員を保有しているのかどうか、現状と見通しまで聞かせてください。

○新城和久交通政策課班長 粟国路線の再開につきましては、4名の機長が必要ですが、4名については現在いますので、国土交通省から了解をもらって、訓練を再開して3カ月ほど訓練すれば、粟国路線については飛べる体制ができると思います。石垣拠点路線については、複数名やめたという話も聞いていますので、新たに確保してその方のレベル等を見ながら訓練をやるので、どれくらいかかるかというのは、石垣拠点路線については明確に述べることはできない—粟国路線と石垣拠点路線の2路線とを就航すると、副操縦士も合わせて16名必要です。

○高嶺善伸委員 現在いるパイロット以外に、10名新たに採用して訓練していかなければ、波照間路線の就航はできないということになるのですか。

○新城和久交通政策課班長 当初14名ほどいましたが、4名ほどやめています。今、副操縦士と合わせて10名ぐらいいますので、新たに追加するのは残り6名ぐらいになってくると思います。

○高嶺善伸委員 その採用の見通しとか、業務改善命令の中で提出されることになりますか。

○新城和久交通政策課班長 新たな確保については、今回の国土交通省から求められたものではありませんので、まずは4月8日に向けて国土交通省に報告することになっています。

○高嶺善伸委員 空港課長がターミナル改築に頑張って、ターミナルはできた。いつ飛ぶのかとみんな言っているのです。今のパイロットの訓練状況から、粟国の再開は4月8日の国の対応いかんによっては目鼻がつかいましたが、波照間、多良間はまだ見通しが立たないというのは不安ですので、ぜひ早目に就航できるように指導してください。これだけ1機10億円もする航空機ですので、いつ

までも運航しないままというのは、またいろいろな問題も起きてくると思いますので、お願いしたい。

最後に、この波照間―石垣間の離島航路というのは、間に黒潮が通っていて船舶の欠航率も高い。それから揺れも大きい。そういう高い波、荒い波に強い構造でなければならない。その大きさを考えると、需要とか、適正な規模とか採算性もあるが、それに加えて特別な航路を乗り切るだけの安全性を確保できるのは、事業者もかなり懸念して検討していると思う。そういう意味では、先ほど企画部長は適正な規模できちんと指導して、早く計画を出させるようにしますと言ったけれども、こういう高飛車ではなくて、安全で安心できる船の大きさとか構造を優先することも大事ではないかと思います。この辺はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 当然のことながら、安全というものがまず第一です。私も波照間航路は昔よく乗ってわかりますが、大変波の高いところだと。スタビライザーの装備、これからの時代はバリアフリーというものも必要ですので、そういったものを踏まえて安全性もやりながら、安定、継続的な運航が可能な規模というのは当然あるだろうという観点から、事業者に対しては意見交換をしたいということです。

○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 陳情平成25年第29号都市モノレールの整備に関する陳情ですが、平成28年度内を目標に鉄軌道の計画案の策定ということですが、当初の予定ではいつでしたか。

○武田真交通政策課室長 当初の予定は、平成27年度内の予定でした。

○渡久地修委員 この公共交通ネットワーク特別委員会が設置された理由も、今期でこの南北縦貫鉄道の問題はおおむね議会としても大きな方針を出そうと、この特別委員会が設置されたと認識している。それで私たちのこの任期中に間に合わなかったというのは大変残念ですが、この事業の規模、県民のコンセンサスを得る上では仕方ないことかもしれない。平成27年度中に無理してやったからといってうまくいくことでもなかったのだけれども、それについての企画部長の認識を教えてください。

○謝花喜一郎企画部長 委員の任期中にできなかったというのは、大変申しわけなく思います。渡久地委員からもお話ししていただきましたように、この問題については、県民との意見交換、合意形成を図りながら丁寧にやらなければならない事業だと思っています。これから我々、平成28年内にということをしつかり意識して、今後また職員にはしっかりと県民の意見、多くの方と意見を交換しながら、鉄軌道の計画案を示せるように取り組んでいけるようにしていきたい。

○渡久地修委員 それでこの4カ年間、南北縦貫鉄道、いろいろな意見がありながらも、これをどうしても導入しようということが大方の議会の意見だと思うけれども、それで皆さんがここまで頑張ってきたという点では評価するのだけれども、去年、企画部長がいろいろな計画策定の中で、ゼロオプションも検討の中に入っている一導入する、こういうルートもあるし、あるいは導入しないこともあり得ると言ったというのも気になっているので、この委員会はきょうで最後になるから、我々が公共交通ネットワーク特別委員会をやって、どうしても最後に確認しないとしないのは、ここにある起・終点のおおむねの位置、これはまだ決まっていなくても、おおむねといえば、那覇市一名護市間は鉄道を導入すると、こういう方針は県としては確定ということをここで確認していいのか。

○武田真交通政策課室長 まず鉄軌道計画というものの中で、我々としてはこの計画を進めるに当たって、考え方をまとめるに当たって、今後、将来の姿の実現に向けて求められる公共交通の役割として、まず最初に圏域間の連携強化というものを第一に挙げて、圏域間の連携強化の中に那覇市一名護市間を骨格性、速達性、定時性を備えた公共交通軸の構築をして結ぶ。そのような公共交通の役割を踏まえた上で検討しましょうということを県民に問いました。それを先月までのパブリックインボルブメント—P Iの中で問いました。多くの県民からいただいた意見については、そこについて否定的な意見はほとんどなかったというように認識しています。そういう意味においては、それを軸にして今後検討を進めていくと考えています。

○渡久地修委員 ここにいろいろな起・終点のおおむねの位置、おおむねのルート、想定するシステム、駅の位置など、課題は残されている。残されているけれども、那覇市一名護市間は鉄道はもう導入するということを我々一委員会

でも確認して、県としてもこれは必ずやるという立場で確認できるかということです。

○謝花喜一郎企画部長 おおむね極めて大きな反対というものは出ませんので、我々としてはそういったものを踏まえて、さきの計画検討委員会において那覇市一名護市間を1時間で結ぶということについて、委員の意見を聞きましたところ、それについて了承されたということです。一度固めたものは戻りません。これをベースに今後、骨格軸を中心とした複数案のルート、そしてフィーダー交通、これを最終的には骨格軸の起終点の設定を行って、最終的に案をつくりますので、これからも前進あるのみです。

○渡久地修委員 くどいようだけれども、前回言った、ゼロなんとかかというのはもうなしね。必ず那覇市一名護市間は導入するという方針で、県はこれから臨んでいくと。

○謝花喜一郎企画部長 那覇市一名護市間を1時間で結ぶというのは固まったことです。

○渡久地修委員 我々、この公共交通ネットワーク特別委員会はまだ任期はあるけれども、こういう会議は締めなので、きょうの企画部長の答弁で我々の4カ年間で議論してきたものもまた大いに反映させて、ぜひ早期実現できるように頑張ってください。

○新城和久交通政策課班長 先ほどの高嶺委員に対しての答弁で訂正があります。先島航路について、何人くらい乗れるのかという質疑があって、定員が300名とお答えしたところですが、120名です。約3分の1くらいになると、40名から50名くらいが乗れるのかと考えています。おわびして訂正いたします。

○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。

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。

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。

次に、お諮りいたします。

ただいま議決しました陳情に対する委員会審査報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○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