

公共交通ネットワーク特別委員会記録
＜第2号＞

平成27年第2回沖縄県議会（6月定例会）

平成27年7月8日（水曜日）

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27年7月8日 水曜日
開 会 午前10時1分
散 会 午後0時12分

場 所

第6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（沖縄鉄軌道計画案策定に向けた取組状況（ステップ2）について）
- 2 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86号、同第89号、同第91号、同第93号、同第94号、同第104号の5、陳情平成26年第95号、陳情第14号、同第18号及び同第46号の5
- 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	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	功	君	
委	員	渡	久	修	君	
委	員	儀	間	光	秀	君
委	員	大	城	一	馬	君
委	員	比	嘉	瑞	己	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		
地	域	・	離	島	課	長	田	中	克	尚	君		
土	木	建	築	部	空	港	課	長	多	嘉	良	斉	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。

鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る沖縄鉄軌道計画案策定に向けた取組状況（ステップ2）について、陳情平成24年第116号外19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おります。

まず、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沖縄鉄軌道計画案策定に向けた取組状況（ステップ2）についての審査を行います。

休憩いたします。

(休憩中に、プロジェクターのセッティング)

○金城勉委員長 再開いたします。

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 私から、沖縄鉄軌道計画案策定に向けた取組状況ステップ2についての御説明をいたします。お手元に資料を用意しておりますけれども、説明は前方のスクリーンにて行わせていただきたいと思います。本日、御説明させていただく構成ですが、1つ目に鉄軌道計画案づくりについて概略的に説明させていただきます。2つ目に現在、検討を進めておりますステップ2についての取り組み状況について。3つ目に検討内容について、最後に県民との情報共有について御説明させていただきます。

本日の主要テーマでありますステップ2の取り組み状況について御説明する前に、おさらいの意味で鉄軌道計画案づくりについて簡単に御説明させていただきます。

現在進めております鉄軌道計画案づくりは、赤枠の部分に該当いたします。概略的な検討を行うということで、構想段階という位置づけでございます。今年度末までに策定することを目標として、現在、作業を行っているところでございます。計画案策定後は、国と事業化に向けまして、特例制度の創設や整備主体、営業主体の調整を行い、決定し、事業化ということになります。その後、詳細検討を行いまして、環境アセスや都市計画決定、鉄軌道事業法等に係る諸手続を経て工事着手ということになります。今後の計画案には、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、おおむねの駅位置の考え方、平面、高架、地下などの主な構造、さらにフィーダー交通ネットワークのあり方として、駅を中心としたまちづくりや公共交通利用促進など、沿線市町村との役割分担についても盛り込むこととしております。

検討プロセスについて御説明いたします。

鉄軌道計画案策定につきましては、社会面、経済面、環境面など、さまざまな観点から総合的に検討を行う必要があります。県民及び市町村の理解と協力が不可欠であると考えております。こういったことから、透明性の高い計画策定プロセスということで、5つのステップに分けて段階を踏んで検討を行っていくこととしております。昨年10月からステップ1をスタートさせまして、今年1月にステップ1を終了しております。現在、ステップ2の段階となって

おります。

現在のステップ2の取り組み状況について御説明いたします。

ステップ2の検討内容として、陸上交通の現状と課題、また、対策の必要性、評価項目の設定について検討を行っているところでございます。検討の取り組み状況として、専門家による審議をスタートさせており、ことし3月には、技術検討委員会において交通政策や環境など、技術的、専門的観点から、また4月には、計画検討委員会において交通政策や観光、経済振興などの総合的観点から、ステップ2の検討内容について審議を行っていただいております。その後、プロセス運営委員会において、県民への情報提供内容や提供方法等について審議いただきまして、5月10日から6月9日の1カ月間、ステップ2の検討内容について、県民への情報提供及び意見収集を実施したところでございます。

続いて、ステップ2の検討内容について御説明いたします。

まず、陸上交通の現状、課題についてですが、沖縄県の自動車保有台数は、昭和47年から平成23年までの約40年間で5倍の増加となっております。バスの輸送人員は、昭和60年から25年後の平成23年には約7割減少しております。過度な自家用車利用から公共交通利用への転換が課題となっていると認識しています。また、急激な自動車交通の増加に対し、道路整備等が追いつかず、中南部都市圏では慢性的な交通渋滞が発生しております。特に那覇市では混雑時旅行速度が三大都市圏よりも低い状況となっております。

次に、学生の通学状況についてですが、小中高校生の70%以上が自動車で送迎をしてもらっており、これが交通渋滞の要因の一つとなっております。高齢者の事故についてですが、青色のグラフで示しているように、全国が減少している中、沖縄県では増加しています。また、沖縄県では、メタボリックシンドロームの割合が全国平均より高く、特定保健指導が必要とされる人は、人口比でワーストとなっております。

次に、観光についてですが、県外観光客が沖縄に改善を求めるもののうち、交通渋滞及び交通・移動の不便さが上位を占めております。また、沖縄を魅力的にするために必要なものとして、鉄道などの交通機関を求める意見も約3割を占めており、交通の改善が求められております。次に、二酸化炭素排出量についてです。車両の燃費性能が向上しているにもかかわらず、自動車からの排出量は横ばい傾向となっており、排出量全体に対する割合も、他分野に比べ高い割合となっております。

次に、中南部都市圏における大規模な駐留軍用地跡地については、沖縄振興のための貴重な空間として都市構造のゆがみを是正し、県土構造の再編を視野に入れた総合的かつ効率的な有効利用を図り、沖縄県全体の発展に資すること

が求められています。本県の人口については、約8割が中南部都市圏に集中し、北部圏域は1割弱となっております。特に北部では、名護市から北の地域で若年層の流出による過疎化と高齢化が進んでおります。沖縄本島の均衡ある発展のためには、地域の実情に応じた公共交通サービスの確保が課題となっていると考えております。

これをまとめますと、課題は県土の均衡ある発展から駐留軍用地跡地の活性化までの6つに整理されると理解しております。

次に、将来像について御説明いたします。スクリーンに示されている図は、沖縄県総合交通体系基本計画で沖縄の将来像として示されている県土の基本構造となっております。この計画では、3次生活圏の核である那覇市と、2次生活圏の中心都市である名護市、宮古島市、石垣市との移動時間を1時間とする圏域構造の構築が位置づけられております。

次に、沖縄本島の構造としましては、北部圏域については、自然環境の保全と国際的な観光リゾートエリアの構築、産業振興と生活利便性の向上による北部定住圏の確立がうたわれております。中南部都市圏については、那覇市、宜野湾市普天間、沖縄市を中心とした都市サービス30分生活圏の形成、駐留軍用地跡地の活用によるコンパクトな集約型市街地の形成を図ることとしております。あわせて、那覇市と名護市を1時間で結ぶ移動性にすぐれた交通インフラを導入することとしております。先ほど説明しました将来像実現に向けた対策としまして、短・中期的な取り組みとして、公共交通機関の利用を促す交通需要マネジメントの推進、IC乗車券システムの導入などバスの利用環境改善に向けた取り組み、基幹バスの導入など。長期的な取り組みとして、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入とあわせて、LRTやBRTなどの利便性の高いフィーダー交通ネットワークの構築を図っていくこととしております。

次に、長期的対策を考える場合の評価の視点について御説明いたします。

将来の姿を実現するための対策は一つではなく、複数想定されます。複数ある対策の中から、一番適したものを選ぶためには、どの案がどの点ですぐれているか、または劣っているかなどを評価するための評価の視点として、評価項目を設定する必要があります。評価項目については、環境面では、環境影響評価法、社会面、経済面では、国土交通省の「鉄道プロジェクトの評価マニュアル」を基本に、沖縄の現状や課題など、特殊事情を加味して検討を行うこととしております。評価項目としては、一般的には鉄軌道の導入に必要とされている費用対効果、経営採算性、生活・自然環境への影響のほか、事業による効果・影響として、移動の利便性、県民生活、地域活性化、観光振興、まちづくり、地球環境などが考えられます。

次に、フィーダー交通ネットワークの検討についてであります。

計画案検討に当たっては、フィーダー交通ネットワークについても検討を行っていくこととしております。フィーダー交通は、鉄軌道等との結節を考慮しながらネットワークを一体的に検討する必要があることから、対策案として鉄軌道等の基幹軸を設定した後に、各案ごとにルート設定を行っていく必要があると考えております。そのため、フィーダー交通については、鉄軌道の対策案を検討する次のステップ3から検討を行うこととしております。

次に、ステップ2の県民との情報共有について御説明いたします。

県民への情報提供に当たっては、沖縄鉄軌道ニュース第3号を県内約55万世帯へ全戸配布しております。市町村役場や商業施設など44カ所でのパネル展示を開催するとともに、説明員を配置したオープンハウスを県内10カ所で実施しました。そのほか、ステップ2から新たに、県民会議、市町村会議、関係機関等意見交換会を設置し、意見交換を行っております。これらP I活動の結果、5167人の県民の方々から意見が寄せられております。左は沖縄鉄軌道ニュース第3号、右はパネル展示の状況の写真となっております。

続いて、オープンハウスの実施状況の写真となっております。県民との対話を通じて情報共有を図りました。第1回県民会議は、応募のあった本島内在住の一般県民32名に参加いただき、ステップ2の検討内容について、グループに分かれて意見・討議していただきました。市町村会議については、北部、中部、南部の各地域で開催し、本島26市町村の担当課長と意見交換を行いました。関係者等意見交換会では、道路管理者や交通事業者、経済・観光団体等と意見交換を行っております。なお、P Iで県民や関係者等から寄せられた意見については、分類・整理を行った後、次回の技術検討委員会及び計画検討委員会へ報告することとしております。

説明は以上です。

○金城勉委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、沖縄鉄軌道計画案策定に向けた取組状況（ステップ2）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。

大城一馬委員。

○大城一馬委員 鉄軌道の計画がステップ2に移行しているということなので

すけれども、このフィーダー交通のネットワークのあり方ですが、鉄軌道が那覇市から名護市まで完成した時にフィーダー交通の検討に入るといふ考えなのか、それとも並行して行ふのですか。

○謝花喜一郎企画部長 資料5ページをごらんいただきたいと思いますが、結論から申しますと、フィーダー交通のあり方についてはステップ3以降でと思っております。今現在、ステップ2で現状・課題や、あるべき姿の共有、対策の必要性などの確認、評価項目の設定などについて幅広く意見交換を行っているところです。ステップ3で評価方法の設定、対策案の設定を行いますけれども、この段階以降でフィーダー交通についての議論を行います。しかし、委員から御指摘のあったフィーダー交通のあり方、フィーダーというのは支線という意味ですので、基幹軸があって支線のあり方が出ますので、おおよそステップ3以降、評価方法設定などの段階でさまざまな評価項目が出てくると思いますけれども、その中で基幹軸のあり方が、おおよそどこどこを起点としましょうという議論が出てまいります。その後で支線としてのフィーダーのあり方などが議論されるものと考えております。

○大城一馬委員 議論はいいのですが、鉄軌道の工事に着手して名護市まで完成するのは何年後ですか。

○謝花喜一郎企画部長 工事の期間は、こういった構造になるかによっても変わってまいりますので、今の時点で何年後というのは、まだ断定的なお話ではできないのですが、私はこれまで、20年はかかるであろうという答弁はさせていただいたところでございます。

○大城一馬委員 そうすると、名護市まで鉄道が完成した時点でフィーダー交通の設置が始まるという考えですか。

○謝花喜一郎企画部長 事業効果を確実に得るためには、整備をしやすい箇所から行ふので、事業の全体計画を立てるのが大事だと思っております。一方で全体の事業計画を立てた後で効果の高いところから施工する、施工しやすい箇所から先行して行ふことは可能だと思いますので、フィーダー交通は必ず基幹軸ができた後で着手するという事にはならないと思います。

○大城一馬委員 国が交通白書を初めて出しています。報告書を読んでみます

と、全国の地域の鉄道輸送人員が1990年の5億1000万人から平成13年度には4億人に減少しています。これはある意味、人の移動という鉄道の原点から結果的に極めて輸送人員が減少したと。国はこれからの鉄道というものは、まちづくりと一体となった交通ネットワークづくりを進めると。いわゆるL R Tの導入を進めて人がどんどん町に出る。高齢者や社会的弱者が町に出るといったことで地域の活性化、まちづくりを推進しようという方針を出しておりますけれども、那覇市から名護市、名護市から北部の過疎地域の活性化もやらないといけませんけれども、私は並行しながら、例えば南部からフィーダー交通を検討するとか、できる地域、各市町村、連合体がL R Tを導入しようという動きが出ています。まちづくりの観点からすると、このようなL R Tの導入も実際に実現する方向に向けて検討すべきだと思うのですが、どうでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 資料4ページにも計画の策定内容ということで、沿線市町村の役割の中で、駅を考慮したまちづくり計画の検討などが書かれております。委員の御指摘は私もよく理解できますし、L R Tを導入したまちづくりはこれまでも国内では富山市、函館市など市が主体となって広域的にいろいろ取り組まれたと承知しております。まちづくりの観点からL R Tのあり方はいろいろな市町村で議論されているということも承知しております。こういった意見も踏まえて、ステップ3で今後の鉄軌道のあり方について議論していくということでございまして、決して今の時点でL R Tを排除するという考えは持っておりませんので、その点は御理解いただきたいと思えます。

○大城一馬委員 早期に導入する方向でぜひ検討に入っていただきたいと思えます。御承知のように、アバウトですが鉄軌道の1キロメートル当たりの工事費が200億円から300億円です。L R Tはその10分の1で20億円から30億円です。そういった試算も過去に出ています。何よりも高齢者の交通事故の推移が全国に比べて沖縄県が増加傾向にあるということで、やはり高齢者が車で移動しなければならぬ今の沖縄県の現状も解消するために、高齢者がL R Tに乗って車を使わなくても町に出て行く、買い物しに行くとか、そういったことも踏まえると、L R Tの導入は極めて早期にやるべきことではないのかなと思えますが、再度答弁をお願いいたします。

○謝花喜一郎企画部長 高齢化社会に向かうに当たって、L R Tを整備してはどうかということについては、そういった御意見はある意味ごもっともな意見だと思います。一方でL R Tの場合には、軌道運転規則がございまして、車両

編成が30メートル、最高速度が時速40キロメートルと制限されております。これは輸送力がバスと同程度となります。所要時間から計算した速度は時速10キロメートルから15キロメートルです。他県の路面電車もそうですが、他県では道路幅員が一定程度ある中、道路幅員が限定されている沖縄県でLRTを導入する場合には、既存の道路を占有しなければなりません。ある意味、バス専用レーンと同じような趣旨になるかと考えています。こういったことも含めて、バスではなくLRTを導入するといった判断を、地元市町村の方々がまちづくりの観点から必要だということであれば、県としてもしっかりと意見を聞いた上でLRTについて取り組むということになります。道路拡張した場合には物件補償なども出て、1キロメートル当たり30億円と安くはなりますけれども課題が一方で出てまいりますので、そういったものも含めて、いろいろな意見を踏まえて結論を出す必要があるだろうと考えております。

○大城一馬委員 道路の利用のあり方については、工夫があれば私は可能性のあるところが沖縄県内にも各地域、自治体にあると思うのです。これは工夫の問題であって、例えば那覇市、南風原町、与那原町も3首長が話し合っています。ぜひ一緒にやろうというような協議も始まっています。MICEが来ました。与那原町と言わず南城市とか西原町、あるいはまた北中城村、沖縄市までというような壮大な計画もあるようですが、そういったことも踏まえると、今、自治体が熱心に動いている状況の中で、県としてもしっかりと連携しながらできる方向で行ったほうがいいのではないかと思います。鉄軌道に特化して進めると、まちづくりの視点からすると少しLRTの取り組みについて消極的ではないかという気がするのです。交通政策課長も地域の勉強会に参加して率直な意見も聞いていると思いますが、各地域でそういう動きが出ているのです。今後の課題でありますけれども、検討に入るべきではないかと思います。

○謝花喜一郎企画部長 県は客観性、透明性を確保するということでステップを5つに分けて議論を行っております。現在、県民意見、技術検討委員会、プロセス運営委員会と踏まえて次のステップへ進むという手順を踏んでおりますので、結果を総合的に受けて県としてどうするかということがとても大事だろうと思っております。しかし委員の御指摘のある各市町村が広域的に意見交換を始めているということにつきましても、当然に市町村の会議もございまして、その中で意見として出されると思います。それらを踏まえて技術検討委員会の中で議論いただき、全体としての県の計画の中でどのように入れるかということになるだろうと思っておりますので、県が主体的にこの部分をとってまいりましょ

うという発言は差し控えたいと思います。今はこの段階ではないだろうと思っております。そういった幅広い意見があったものについては、全て取り上げて各委員に差し上げて、最終的に知事が計画案を決定するところです。

○**金城勉委員長** ほかに質疑はありませんか。

島袋大委員。

○**島袋大委員** 資料5ページのプロセスの件で、今はステップ2ですがステップ5までの日時—スケジュール決定はどうなっていますか。

○**謝花喜一郎企画部長** 本会議等で平成27年度末までにと答弁させていただいております。

○**島袋大委員** 各市町村の首長が先週もL R Tの視察に行っていると聞いていますが、市町村会議もあるようですが、これは県の計画に反映できるような形で視察に行っているのですか。広域を含めて、我々がやりたいからということで独自で視察しているのですか。

○**謝花喜一郎企画部長** 県が行った県民会議というものは、北部、中部、南部の県民から38名を選定してことしの5月30日に開催しております。各交通政策の担当課長で構成される市町村会議を5月25日から27日に南部、中部、北部と分けて意見交換を行ったということです。また、関係者等の意見交換会、これは交通事業者ですとか、経済・観光団体の関係者が入って5月28日に会議を行っております。県が主催したのはこういった会議でございまして、委員からの御指摘の各市町村の視察は、各市町村の主体的、自主的な判断によるものと理解しております。

○**島袋大委員** 先月、自由民主党会派はシンガポールへ行かせていただきましたが、車の保有台数の登録の規制があるわけです。渋滞がないわけです。国民はオートバイも登録ですから、バスと地下鉄を利用するわけです。我々としてもこういった鉄軌道もろもろ含めてL R Tの議論に入っていますが、今の渋滞の緩和を含めて道路行政の整備も必要なのだけれども、一家に四、五台を県民は保有している中でそういったものも並行して議論をしないと、規制をかけるという意味ではありませんが、県民が認識を持たないといけないと思います。アンケートもろもろ含めて同時並行でそういった議論をして、環境に優しいも

ろもろ含めて行うのいいのではないかと、現地を視察してきて思いましたが、部長はどうお考えですか。

○謝花喜一郎企画部長 全く同感です。自家用車に過度に依存している県民が鉄軌道ができたらずぐに乗るかという議論もあります。こういったことで短・中期的には、自家用車から公共交通へということで、バスの利用環境改善という事業をさまざま取り組んでいるところです。将来的には那覇市から沖縄市まで定時・定速・多頻度の基幹バス構想も掲げているところです。その先に長期的な視点の中で、鉄軌道というものが議論されるわけですが、その中にあるのは先ほどのフィーダー交通やストラスブールの話も過去にもしたことがあります。自家用車の規制も行いながら鉄軌道中心のまちづくりということも行っておりますので、そういった議論も当然出てくるかと思えます。委員の中からは鉄軌道を行うに当たって本当に県民が必要だと感じているのか、導入した場合に乗るのか、覚悟はあるのかというような意見も出されております。我々もそういった意見も県民に公表しまして、さまざまな意見を踏まえて委員会にフィードバックし、沖縄県にふさわしい鉄軌道のあり方を議論いただこうという作業をしているところでございます。

○島袋大委員 シンガポールでヤマト運輸にも行きましたが、登録台数が決められているから宅急便の車はリースしているのです。新車を買うために1500万円かかる、オートバイでも250ccで250万円かかると言っていました。それだけ保有台数が決まっているから税率も高いだろうと思っておりますけれども、そういうふうに四苦八苦しなからやっている中で、委員の中から鉄軌道をつくったとしても利用者はいるのか、維持管理含めてどうなのかとかありますが、沖縄県の交通事情の位置づけは現状はこうだともっとアピールしてもらって、バスもモノレールも活用されていると思っておりますけれども、現状を踏まえて鉄軌道、LRTが必要だという形にもっていかないと利用者はふえてこないと思えます。その辺はお互い議論していきたいと思っておりますので、ぜひともステップ5の終了を早目にできるように頑張ってくださいと思います。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。

玉城満委員。

○玉城満委員 公共交通ネットワークの一環で、OKICAが導入されましたよね。苦情の電話は来ませんか。

○謝花喜一郎企画部長 議会でも答弁いたしましたけれども、今のところ苦情の電話はありません。利用者、運転手の方からも、つり銭の手間暇がなくなったということで乗りおりが早くなっているという話は聞いております。

○玉城満委員 前は定期券や回数券だと割引があったと思うのですが、全く割引感がない気がします。そういう声がいろいろなところで上がっているのです。こういう問い合わせはないですか。

○謝花喜一郎企画部長 今の時点で我々のところに直接そういった問い合わせはありませんが、OKICA導入に当たって割引率、特に回数券が廃止されてこれまでの割引率より低い割引率になっていると理解しています。例えば1万円以下の市内線の回数券を買っていた方からすると一、二ポイントしかないということで少し低いのではないかと。ただ一方で、中・長距離になると逆に回数券の15%の割引よりも高いポイントの付与になったりしておりまして、バス事業者ともこの辺のところの意見交換は行ったのですが、今まで回数券利用者ではなかった方もOKICAに変更した場合に、幅広い形でポイントを付与することになるとバス事業者は懸念していて、まずスタートはこの段階でさせてもらいたい。最初はもっと低い割引率でしたが、何度かやりとりをして今の時点に落ちついております。1年間は実証してみて実態がどうなのかということが確認された暁には、もう少し割引率について検討しましょうという調整をさせていただいているところです。

○玉城満委員 去る土曜日に、LRTの勉強会をしたのですが、素朴な疑問が出て、例えば富山県のバスですと30キロメートルが240円です。沖縄県のバスに乗ると、30キロメートルというと沖縄市から那覇市まで830円かかります。往復1660円、最低でも通っている人たちは20日間以上ですから3万円余りになります。その値段ですと、誰もバスに乗りかえないというのが現実としてあるわけです。そのあたりの料金がなぜここまで高いのかということも考えないといけないと思います。車をやめてバスに乗ってくださいと言われても、どこがどのようにして交通費を負担するのですかという話がか返ってくるのです。このあたりはどう思いますか。

○謝花喜一郎企画部長 現状・課題のPIの中で県民からもこういった意見が出ております。沖縄県のバス料金が高いのではないかという意見がありまして、

我々もこれについては懸念していますが、県が具体的にバス料金低減についてどういった施策ができるかということについて、はっきりする答えは持ち合わせておりません。しかし、さまざまな利用改善事業、ノンステップバスの導入などの事業を図った結果、初めて下降傾向から増加に転じております。それも事実ですので、利用者の増加によって収益をいかに県民へ還元してもらうかが大事なポイントだと思っております。この辺は一定程度、実証を重ねた結果でOKICAのポイント還元もそうですが、バス事業者と意見交換する必要があると考えております。

○玉城満委員 タクシーの皆さんは、バスに対して予算を投入していることにとても怒っている部分があるわけです。バス会社はかなり県の予算がつき込まれていると。OKICA端末の導入にしても、予算を導入してなおかつ料金が下がらないというのは、私は少しおかしいのではないかと思います。県民が「おかしいんじゃないの」ということになると思うのですよ。本来ならば自分たちで準備しないとイケない端末であったりサービスであったり、自分たちの会社をよくしていくためのサービスを、これだけ国や県の予算を使っているわけですから、そのあたりを強気に料金のことに関しては突っ込んで話をしてもらわないと、誰もバスに乗りかえるという人は出てきませんよ。

○謝花喜一郎企画部長 我々がバスにさまざまな施策を展開している理由ですが、これは過度の自家用車依存によって交通渋滞が激しい、ワーストだというような議論。それから高齢者社会の対応など、さまざまなものがあって行っています。これだけ公費を投入して公共交通の費用を負担している県民の気持ちも理解しているつもりです。この辺については、バス事業者に対してもしっかりと県がこれだけやっていることについて御理解いただいて、11月ごろに考えておりますが、ある程度のバスの利用状況のデータをベースに、バス事業者とOKICAのポイント付与を含めて意見交換をしていきたいと考えております。委員がおっしゃった高いバス料金についての不満は、今回のPIでも十分承知できましたので、この分についてはしっかり対応させていただ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。
比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 ステップ2の期間と役割、どういった段階なのかを説明して

ください。

○謝花喜一郎企画部長 ステップ2は、ことしの1月から移行しておりまして当初はステップ2は6月までに終わる予定でした。しかし、県民へのP Iについてチェックしていただくプロセス運営委員会の委員から、P Iのあり方もしっかりと行うようにと、いろいろな注文などをいただいて、そういったものも踏まえて次の計画検討委員会、技術検討委員会、3月と4月に一度行ったのですが、もう一度委員の方々にいろいろ議論したP Iを諮るということで、当初2回目の計画検討委員会、技術検討委員会の開催を予定していたものがそれぞれ7月末から8月に移動しております。この時点で2カ月ほどおくれておりますけれども、我々はスケジュールをただ追いかけて拙速にステップを踏めばいいということではなく、委員の方々にいろいろな意見をいただいております。それを丁寧に反映させて、P Iを行って、それをまた委員の方々に諮ってということで、丁寧に作業を行うことが一番大事だろうと思っております。P Iの作業も1カ月はしっかりとって作業をさせていただきます。ここは時間的な話でございます。

ステップ2の役割ですが、資料の5ページにもありますように沖縄県の陸上交通の現状と課題、あるべき姿をまずしっかり議論いただく。対策の必要性をしっかりと県民の方々に確認していただく必要があるだろうと。こういったものを作って、さらに評価項目というものはこういった形がいいのか、先ほどの環境施設の話ですが、国土交通省の基準の話をしりましたけれども、それ以外にも、県民が考える評価項目はどういったものでしょうかということも問い合わせ御意見をいただいております。その作業を現在行っております。

○比嘉瑞己委員 丁寧に進める姿勢は大切ですが、全体の計画にも影響する話ですので、きょうの報告にはきちんとやるべきだったのではないかと思います。資料5ページの説明をいただきましたが、4ページがステップ2で議論されている内容かなという理解でしたが、それは違うのですか。

○謝花喜一郎企画部長 4ページにありますのは、最終的に沖縄県の現状や課題、将来の展望などを議論した上で、どういった形で鉄軌道の起終点とするのか、ルートをどうするのかといった最終形態でございます。ステップ2は、ここに行く前にそもそも沖縄県の現状はどうか、鉄軌道は本当に必要なのか、将来どういう姿であるべきと考えるのかといった議論をした上で、最終的に4ページにあるような形に持っていきたいというのが県の考えでございます。

○比嘉瑞己委員 4ページには、概略計画という形になっていて、きちんとしたものではなく、まさに概略になると思うのですが、概略計画をつくるのが県の最終的な段階でいいのでしょうか。ステップ5では、基本計画というふうにしっかりとした計画になっているものだという理解だったのですが、そうではないのですか。

○謝花喜一郎企画部長 ステップ5で出すのは概略計画となっております。

○比嘉瑞己委員 今回、ステップ2で県民との共有の部分では、アンケートもかなり多く返っていてかなり進んでいるかなと思いましたが、計画検討委員会の議論はどういったものがあったのですか。技術検討委員会が出された意見というものは、常々議論し尽くしている感があるのですよね。そういったものを踏まえて、検討委員会で概略計画にかかわるような議論がされたのではないかと期待したのですが。

○謝花喜一郎企画部長 ステップごとに今の時点でどういったことを議論いただきたいかを各委員に御説明した上で、それぞれ時間をとって御意見いただいておりますので、いきなり最終的なものを各委員に議論いただいたということは、これまでございません。

○比嘉瑞己委員 今年度も7月に入って、ペースが心配になってくるのですが丁寧に進めないと、急いでもうまくいかない話だと思います。フィーダー交通がこれだけ関心もあって、むしろフィーダー交通を先行させたほうが全体の事業も早く進むのではないかという意見もあります。その点についても一度見解をお願いします。

○謝花喜一郎企画部長 そういったさまざまな意見があることも、私どもも承知しております。ただ、やはり沖縄県の現状、課題、将来の展望、そういったもろもろの意見を聞いた上で、評価項目、どういった形で比較評価するのかという作業を行った暁に、フィーダー交通のあり方も最終的にステップ5で出てくるものと考えておりますので、それをしっかり県民から意見をいただき、各委員にも御議論いただいて案を出していただきたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 アンケート結果はどのような形で県民に知らせていくのです

か。

○真栄里嘉孝交通政策課長 県民意見につきましては、次回の技術検討委員会もしくは計画検討委員会でも議論したことは申し上げますし、ニュースレターをつくりまして県民に幅広く情報を提供していく予定としております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
渡久地修委員。

○渡久地修委員 先ほど、平成27年度中にステップ5までと聞きましたが計画案の決定はいつの予定ですか。

○謝花喜一郎企画部長 平成27年度末と考えております。

○渡久地修委員 来年の3月末ですね。この特別委員会も4年間で大まかな方向性を出そうということで設置しており、我々としても何らかの最終的な判断をしないとイケません。これは今、順調に進んでいるのか、おくられているのか、それとも早まるのか。

○謝花喜一郎企画部長 当初ステップ2は、6月までに終了ということを考えていましたが、現在、8月上旬に2回目のプロセス運営委員会を行う予定です。プロセス運営委員会で、最終的にステップ2をよしとしてステップ3に進めるかどうか議論いただきますので、プロセス運営委員会の成り行き次第では、さらにPIをやるようにといった意見も出るかもしれません。今の時点で6月から8月ということで、2カ月おくられていますがさらにこれがおくれる可能性は今のところ否めないと考えております。

○渡久地修委員 計画案決定の中身は、例えば軌道の基幹軸のルートがどこからどこまでとか、フィーダーがどこからどこまでかということが出てくるわけですね。

○謝花喜一郎企画部長 資料4ページにあるように、起・終点、おおむねのルート、システム、駅位置、どこを通るか、主な構造、平面、地下か高架か、こういうものが議論されます。

○渡久地修委員　そこまでには市町村の合意も得ているということで理解してよろしいですか。

○謝花喜一郎企画部長　県民会議や市町村の会議で集約を図っていく必要があるだろうと考えております。

○渡久地修委員　大変な作業ですが、みんなが期待していますのでぜひ頑張ってください。部長はゼロベースで考える。ないこともあり得ると言っていましたが、鉄軌道導入というのは県民の長年の願いでもありますので、最終的な決定では、今の方向からいくとルートなどを選定していくということなので、当然、導入する方向での決定になりますよね。

○謝花喜一郎企画部長　決定は我々も気持ちとしてはルートも含めた決定という形を考えていますが、今回のアンケートの中でも、わずかですが費用が高いことや車のほうが便利ではないかという意見もあります。そういった方々の少数意見もどうするのかと、高齢者社会や観光客のニーズなどもどうするのかという意見交換を行わなければならないと思っております。そういうことも踏まえて全体として課題があるものについても、これでやれば可能だという理解を得ながら作業を進めていく。技術検討委員会や計画検討委員会で判断いただいて、最終的には知事が決定しますが、姿勢としてはさまざまな少数意見もしっかり聞いて議論を行って、よりよい結論を出すためにどうしたらいいのかということを行うことによってステップを進めていきたいと思っております。

○渡久地修委員　ぜひ頑張ってください。資料23ページにイメージ図がありますが短期・中期の真ん中の赤い線、那覇市から沖縄市を通過して走っていますが、これはLRTを走らせて長期的にそれが基幹軸の鉄軌道にかわっていくのですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長　イメージとしましては、長期的には鉄道が入った体系的な公共交通ネットワークが構築されるのですが、それまでに時間が限られていますので、そのために短・中期的な目標として既存ストックを活用して、その公共交通ネットワークの利便性向上を図ろうということでございます。縦に走っている赤いラインは、現在、基幹バスの検討をしておりますので基幹バスのイメージでございます。基幹バスはBRTも含むと考えていますが、LRTも計画上は否定はしていないということでございます。

○渡久地修委員 皆さんの計画イメージの中には、那覇市から沖縄市までLRTをまず走らせる案も入っているのですか。那覇市から沖縄市まではバスですか。ここではLRTと書いてあるものですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 この計画につきましては沖縄21世紀ビジョン基本計画を踏まえて作成しております。総合交通体系基本計画を策定するときも、関係する市町村や県民の意見も踏まえて作成しております。県としましては、着実にしているのは基幹バスですので、県の事務局としましては、基幹バスをイメージしたものが赤いラインとなっておりますが、県民意見や沖縄21世紀ビジョンを踏まえて基幹バス、BRT、LRTの記述を併記しているところでございます。

○渡久地修委員 わかりにくいので明確にしてほしいのですが。

○謝花喜一郎企画部長 我々が考えているのは那覇市から沖縄市まで定時・定速・多頻度の基幹バス構想を考えております。ただ、平成24年6月に作成したのですが、ここではLRTやBRTも否定しないという意味でイメージとして入れ込んだということです。県が施策として取り組んでいるものは基幹バス構想ということで御理解いただければと思います。

○渡久地修委員 那覇市から沖縄市までとりあえずLRTを引いて、名護市までの鉄道にかかわることではなく、あくまでも基幹バスということですか。これは誤解のないように……。

○謝花喜一郎企画部長 確かに誤解を与えるような表記だと思っておりますが、先ほどから申し上げているように基幹バスということで作業に取り組んでおります。

○渡久地修委員 資料4ページの起・終点のおおむねの位置ですが、那覇市が起点とするならばどこを想定されますか。

○謝花喜一郎企画部長 今、まさしくその部分を議論しているところで、今の時点ですべての場所というのは答弁できかねます。

○渡久地修委員 これは今年度の末には決まるわけですね。

○謝花喜一郎企画部長 ステップ5を踏んだ後に知事が最終的に決定するということをございます。

○渡久地修委員 先ほど20年から30年かかると聞きましたが、起点が決まれば与那原町や南部のフィーダー交通はおのずとそこを起点にして動き出すと思うのです。そこがとても大事だと思うのです。名護市への基幹軸構想とは別に動いていくと思いますがどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 全体をつくるということがとても大事だと思います。全体ができた暁には施工がやりやすい箇所、ある程度環境が整っているところから作業をするという意味合いで、基幹軸を起点としたフィーダー交通のあり方の作業というのはおっしゃるとおり可能だと考えております。

○渡久地修委員 那覇市から名護市までの鉄軌道、フィーダー交通をLRTとしたならば両方とも建設主体と運営主体は県となるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 資料3ページですが、今回の検討対象としてある程度計画案を県がつくれます。その後に事業化に向けた調整ということで、特例制度の創設や整備主体、営業主体の決定とありますが、これは国との調整が必要になってきます。我々はあくまでも上下分離方式ということで整備は国において、運営は民間でと今の時点では考えておりますが、それも含めて議論してまいりたいと考えております。

○渡久地修委員 鉄道もLRTも同じ手法ですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 LRTにつきましては、軌道法という別の法律になりますが通常の道路管理者が行うものとなります。

○渡久地修委員 例えば本土に行くと市営がありますよね。市営や広域あるいは第三セクターでの運営もあると。もし仮に与那原町や南城市などが広域連合をつくって自分たちがやりますと言ったら県はこれにノーと言うのですか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 現在の計画につきましては、段階的ステップを踏

まえて検討しているところでございます。鉄道、LRTにつきましても現状を県民の皆さんに十分理解していただいて、その次のステップに鉄道、LRTの必要性を十分認識していただいて、関係市町村も同様な情報共有を図っていきたいと。この中で特にLRTにつきましては、まちづくりと一体となるものですので、その辺の議論も踏まえて検討していくものなのかと思っております。

○渡久地修委員 例えば那覇市から名護市までの鉄道構想がないとします。ないとしても与那原町や南城市などはやりたいと言っているわけです。別個に考えたらどうなりますか。

○謝花喜一郎企画部長 富山県や函館市などは、市が主体となって取り組んでおります。広域で議論をして市町村が主体となってやるということについては、それはそれで市町村の考え方だと思いますが、沖縄県全体の新たな公共交通体系をつくろうと考えていますので、この分についてはいろいろな御意見をいただきながら、全体としての絵の中でそれぞれ役割分担を決めてやっていただくことが重要かと思えます。全体としての計画ができた暁に、まちづくりの観点もありますので自分たちで主体的にさせてくれということであれば、それはそれで議論の中で判断されることだと理解しております。

○渡久地修委員 皆さんがやっている県全体の鉄軌道とフィーダー交通と、与那原町などが言っているものは全く矛盾していないのです。同じことを言っているわけです。ところが向こうが言っているのは、これが早目にやりたい。こっちは、いやいや待て待て南北が走ってからだ。この違いだと思うわけで結果は一緒なのです。起点のところまでつないでその後に鉄道が走るのか、鉄道が走って与那原町まで続くのか、結果的には同じだと思うのです。しかし、供用開始は皆さんが言っているものと向こうが言っている与那原路線は全然違うのです。20年後の話なのか、5年後、10年後の話なのかで全然違ってきます。

○謝花喜一郎企画部長 私も結論は同じだと思っております。全く否定するわけではございません。まずは全体の絵の中で整合をとっていくのが大事だと。それができた暁にはフィーダー交通から先にやるというのはこれも否定しているわけではございません。その結果、距離からしてもフィーダー交通のほうが先にできるだろうと考えておりました、委員のおっしゃることは私も理解しているつもりでございます。交通政策課長が市町村と意見交換をしていますので

答弁をよろしいでしょうか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 今回の計画づくりに関しまして、一般の県民に対しましては段階的に情報を共有しながら、鉄道の役割とLRTの役割もございまして、その辺を理解して進めているところでございます。一方で前年度、与那原町や那覇市がLRTを勉強したいという話もございまして、それはそれでまた別途勉強をしているところでございまして、昨日も情報交換は行っているところでございます。

○渡久地修委員 県として沖縄県全体を考えるのは当たり前ですが、当該市町村は自分たちの圏域のまちづくりと交通をどうするのかと……。個々が名護市のことを考えなさいというのはやっつけはいけないと思います。個々が先行して行う。しかしその際、県としては全県的な市町村も考慮してくださいよ、起点はここにしてくださいよ、起点が違ったらできた暁にはとんでもないことになりますよ、という調整は当然必要です。いずれにしても、今年度の末には決まるわけですから、あとは事業主体をどうするのかということが調整できれば、向こうが先行して進むということは当然あり得るし、もしそういうのがあれば県は喜んで進めていくということになりませんか。

○謝花喜一郎企画部長 先ほどから答弁させていただいておりますように、全体ができた暁には、しかもLRTについては市町村がまちづくりの観点から主体的に行うという形で、道路管理者等と調整がついているということであれば可能性は大いにあると思っております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
瑞慶覧功委員。

○瑞慶覧功委員 内閣府が6月29日に2014年の調査結果を公表していますが、公共事業を実施する目安の基準に届いていないということでした。目安と基準というのを教えてください。

○謝花喜一郎企画部長 社会的な観点から事業効率を評価するビー・バイ・シーは、1を下回ってはならないという基本があります。そういった中で鉄道は平成24年、25年でしたか、内閣府で行ったものでは0.58、トラムトレインが0.83という結果でした。先般公表されたものは、構造形式を見直すことによっ

て、例えば地下から高架にする等により、どれだけビー・バイ・シーが上がるかというものを試算したものでございます。鉄道ですと0.02上昇して0.60、トラムトレインも0.01上昇して0.84になったという報告でございます。

○瑞慶覧功委員 内閣府は2015年度調査としていろいろ行うようですが、公表はいつごろになりますか。

○真栄里嘉孝交通政策課長 今年度の調査は今から発注する予定と聞いております。

○瑞慶覧功委員 来年の今ごろ出るのですか。そうすると県は来年3月までに策定するとしていますが、国との整合性はどうなりますか。

○謝花喜一郎企画部長 国はこれまでいかにビー・バイ・シーを上げるかという視点で平成26年度も調査を行っております。県と国との調査の抜本的な違いは、国は上下一体方式で試算を行っております。我々はいかにして実現可能か、導入可能かということで上下分離方式で話をしております。上下分離方式であれば黒字転換は可能だと平成22年、23年の調査で試算が出ております。国はまだ特例制度の創設についての調査検討は深化されておられませんので、平成27年度調査において精度を深めて調査を行いたいという意向も伺っております。そうしますと国の調査結果が出た暁には、県の計画案を持って国と特例制度の議論を行うということで、ちょうど国にも一定程度、特例制度についての考え方がまとまっている中で事業主体なども決定していくという次のステップに進むことができると思っておりますので、決してそこがあるとは理解しておりません。

○瑞慶覧功委員 国の案と県の案は基本的に違うのですか。

○謝花喜一郎企画部長 国は事業採算性を行うためにモデルとして考えていまして、県は、多くの県民の方々、専門の方々から意見を聞いて県としてこういう形での鉄軌道をつくってもらいたいと示すために行っています。国としては県がこれだけ作業を行っていることを承知しておりますので、本当にビー・バイ・シーは大丈夫なのかということをお懸念なされて、これまで調査を行っているところです。

○瑞慶覧功委員 新聞にああいうふうに出ると、こういう案で進んでいると受け取ってしまう県民は多いと思うのです。以上です。

○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 1時間内で那覇市、北部地域、そして宮古・八重山地域も結ぶという基本的な考え方もいいのですが、コスト的に考えると那覇市から名護市まで高速バスで約2000円ですよね。他の都道府県のバス料金と比較して沖縄県は割高ではないかという話もあって、乗車率を上げるという意味でも課題ですし、鉄軌道ができたときにどのぐらいの運賃を想定して乗車率を確保していくかという課題などもあるような気がします。陸続きであれば、鉄軌道に関連してフィーダー交通でまちづくりとか、弱者の交通手段の議論もできるのですが、並行して離島はどうあるべきなのかということもやっていかないと……。フィーダー交通もある程度鉄軌道ができてからという議論が聞こえていますが、離島はさらにそれも終わった後での検討とされるといけないなと感じましたので、1時間内の移動条件整備という意味で、県土の均衡ある発展、そういうところから基本的な県の考え方をお聞きしたい。

○謝花喜一郎企画部長 県土の均衡ある発展は、我々にとっても重要で、特に離島県である本県は離島の振興は最重要課題だと認識しております。そのために離島振興についても、これまでさまざまな施策を展開しているところですが、離島住民からこれまでの振興計画で議論があり、なかなか手をつけることができなかった移動コストの低減については、移動コスト低減事業などもさせていただいております。それから一旦通っていた石垣島を拠点とした多良間島、波照間島路線が休止になったということについても、地元からの強い要望を受けて路線再開に向けて取り組むという形で、船についてもコスト低減事業などを行っています。こういう形で離島住民の移動コスト低減については、我々は極めて重要な課題だと認識しておりまして、鉄軌道とは別にさまざまな施策を行ってきたつもりではございますが、御意見をいただいた上で必要な施策を今後展開していきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 検討委員会の言葉が何度か出ましたけれども、ステップ2でも技術検討委員会の役割と計画検討委員会の役割というものがありますが、どういうメンバー、どういう成果を期待された委員会なのか教えてください。

これは非公開なのか、議事録は我々も見ることができるのかも含めて説明願います。

○謝花喜一郎企画部長 技術検討委員会は各ステップの検討に必要な技術的・専門的判断を提供するというので、交通計画、都市計画、環境などの学識経験者で構成されております。メンバーとしましては、交通計画については、東京海洋大学の兵藤教授、システムについては東京大学大学院の古関教授、鉄道計画については日本大学の金子准教授、まちづくり・景観については琉球大学の清水教授、植物から動物を含めて10名の委員で構成されております。計画検討委員会ですが、計画内容について総合的な観点から検討を行うということで、交通政策、観光振興、経済振興などの総合的観点から適切な計画検討を行う目的でできております。国土交通政策として東京大学の森地茂名誉教授は、我が国の鉄軌道について発言力、権威のある方です。交通計画としては琉球大学の上間教授、国土交通計画として京都大学大学院の藤井教授がいらっしゃいます。まちづくり・観光等、8名で構成されております。各委員会はフルオープンですので、マスコミの取材も可能ですし議事録についても全て原則公表、公開しております。ホームページでも閲覧することは可能となっております。

○高嶺善伸委員 両検討委員会は、お互いに協議をしたり情報を共有する機会はあるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 これまでも2回ほど開催されていますが、さまざまな意見と宿題も出されます。その都度、事務局が場合によってはそれぞれ先生のところへ出向いて話をしたり、意見についてもメール等でやりとりを行っておりますので、意思の共有化については、委員から注文を受けながら大事だと思っておりますので諮って委員会の運営を行っております。

○高嶺善伸委員 年度末までに県計画案を策定するというので、かなりのスピードアップも必要ですし、委員会の運営の仕方も逆にわかりにくいという気がします。普通だったら計画委員会をつくって、部会のように専門的・技術的な検討委員会、または、まちづくりで集約できるような委員会の設置のほうが共有化して計画を形にする上では一番まとまりはいいのではないかと考えているのですが、皆さんは両検討委員会を走らせながら年度末までの計画策定は大丈夫ですか。

○謝花喜一郎企画部長 技術検討委員会は専門的な視野から、まさしく部会的な形で意見を賜って、計画検討委員会で最終的に交通政策、経済政策などのいろいろな観点から沖縄県における鉄軌道のあり方について御意見いただくという仕組みになっております。技術的な観点からの部会だという位置づけも可能だと思っておりますけれども、両方の委員会を行うことは作業的にも大変ですが、それぞれ委員会でしっかり御議論いただいて最終的には計画案に結びつきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 公平性を保つためにも、利害関係がないほうがいいということで検討委員もお願いをしていると思うのですが、県計画案を決めるために市町村であるとか地域性も反映された計画ができるのかどうか、検討委員の中に地元関係者がどれだけいるかということも、地域性を熟慮した計画になるかどうかだと思います。その辺は沖縄県から大学の先生がおのおの1人ずつということで、こんな形で県計画案を決める検討委員としては十分なのでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 技術検討委員会では、琉球大学の教授が5名おります。沖縄国際大学の先生が植物関係で1名の合計6名でございます。計画検討委員会では、交通計画の上間名誉教授と、まちづくりの観点から池田名誉教授、地域経済ということで名嘉座教授の3名に入っております。

○高嶺善伸委員 資料3ページの計画案が決まってから事業化の段階で特例制度の調整に入るということですが、計画検討委員会も含めて果たして特例制度までを想定した議論ができるのか、国の関与がなければ全く担保のない計画をつくってもしようがないので、専門委員の皆さんは沖縄型の特例制度の上下分離方式ができるのかどうか、こういった見通しも含めて議論していかないと責任が持てないと思うのです。その辺はどうでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 特例制度については、今回のプロセスの中では議論はございません。3ページの一番下に米印で「なお、財源及び整備主体については、別途国において特例制度について検討がなされていることから、本検討対象には含めない。」と記載しておりますけれども、この部分については国においても平成27年度に調査を行うということですので、県と国とにおいてしっかり特例制度の議論は必要だろうと思っております。特例制度を実現するに当たっては、県民一丸となった取り組みが必要ですので、県の計画ができた暁には、各界各層を網羅した県民会議などを立ち上げて、国に対して要望活動も必要に

なるだろうと考えております。

○高嶺善伸委員 本当はこれが一番大事な気がします。県計画ができた後に、ステップ5まで終わった後に、事業化という意味で別途検討がされるということですので、少し不安ではありますが、そういう計画であればそれはよしとして話を進めますが、通常は国庫補助事業などが芽出しするときは、国に調査費がつけばそれがつながってくるということで、いかに国の調査費を計上するかが大事なポイントだと聞いたことがあります。これまで調査費を計上して国独自の調査をしてきていますけれども、国が調査費を計上しているということは、国も鉄軌道の導入をするという前提で調査費を組んでそれを執行していると考えてよろしいですか。

○謝花喜一郎企画部長 平成24年度の改正の時に、沖縄振興特別措置法の第91条に鉄軌道についての記述を行っていただきました。第91条の第2項ですが「国及び地方公共団体は、沖縄における新たな鉄道、軌道その他の公共交通機関に関し、その整備の在り方についての調査及び検討を行うよう努めるものとする。」、沖縄振興基本方針は、沖縄振興計画をつくるに当たっての国の基本方針を定めたものですが、その中にも記述がございまして、「沖縄島内における交通の状況に鑑み、鉄道、軌道その他の公共交通機関の整備の在り方についての調査及び検討を進め、その結果を踏まえて一定の方向をとりまとめ、所要の措置を講ずる。」と記載されております。法律よりも基本方針で一步踏み込んでおります。国においても平成27年度も2億円の予算を計上して調査を行っていただいています。我々は国においても沖縄振興特別措置法の規定、基本方針に書かれた趣旨を踏まえてしっかり取り組んでいただく必要があると思えます。そのためにも、県が県民の総意を網羅した計画をしっかりとすることが何よりも大事だと思っておりますので、今時点では、現時点の作業をしっかりと取り組む必要があると考えております。

○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 資料10ページからの陸上交通の現状・課題、自動車依存型社会の形成、慢性的な交通渋滞、学生の通学状況、安全・安心、健康増進があり、19ページに課題整理あるいは課題が出てきているのですが、鉄軌道ができればこの課題は全て解決できるという認識でよろしいでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長　ここら辺も議論だと思います。全てにおいてそうですが、大きなプロジェクトをやるからには、現状認識・課題を整理した上で、対策として何が必要かという議論になってまいります。そのときに結論がどう転ぶかということで、まさしく今、議論をいただくことだと思うのですが、例えば今回の比較評価についての議論も、こういったものを解決するためにどういった評価をやって対応策を考えればいいですかということになると思います。これによって必要性、必要とした場合に鉄道なのかLRTなのか、起・終点はどうなるのかといったもろもろのものがどんどん集約されて最終的な県の計画としてまとめるといったイメージを持っているところです。

○儀間光秀委員　個人的なイメージですが、鉄軌道は部長の答弁では20年、もしくは30年かかるだろうと。一方では観光という視点から見ると、1000万人を目指して第2滑走路もできてくるわけですから、交通政策全体を早急に考える必要があると思うのです。鉄軌道は将来的に20年、30年後でもいいのですが、例えばBRT、基幹バスをバスレーンも規制しながら、延長しながら行っています。BRTの強化ということで、将来的にはこれを鉄軌道含めたものだと思うのですが、今、既に交通政策の中ではバスレーンの延長を含めて、BRT強化、わったーバス党なども活用して県民に告知しながら自動車依存からバスに転換していこうという施策を展開しているのですが、BRT、基幹バスといっても、例えば高齢者が主要なバス停まで行くということがなかなかできないと思います。そういった意味ではさらに基幹バスが走る路線から、さらにバスをフィーダーする。地域に入っていく。そういう施策も必要ではないかと思いますがいかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長　全く同感です。高齢者社会に入った場合にはそこまで踏み込んだ発想は必要になってくると思います。鉄軌道ができた暁の既存のバス事業者の役割は考えないといけないと思っていますが、そういったことも含めて、新しい将来の沖縄の公共交通のあり方を考える必要があると思っています。そこら辺も我々は視野に入れていくところです。

○儀間光秀委員　高齢者の話があったのですが、県民全てに言えることだと思います。同時に観光客もレンタカーがかなり台数もふえて、別の視点から見ると、沖縄の経済のマイナスの部分に与える影響も出てきていると思います。観光客も基幹バスあるいはモノレール含めた公共交通を使って観光地へ行く。値

段の設定等にも影響してくると思います。鉄軌道ができるまでの間の交通政策もしっかり計画していかないと、沖縄県の経済あるいは、メタボリックシンドロームがふえているため健康長寿県を復活させるというさまざまな政策にも影響してくると思いますので頑張って取り組んで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。

(「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、沖縄鉄軌道計画案策定に向けた取組状況（ステップ2）について質疑を終結いたします。

次に、陳情平成24年第116号外19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。継続の陳情が19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説明いたします。

2ページからの美ぎ島美しゃ（先島）圏域の振興発展に関する陳情で、処理方針を変更しております。

3ページをお開きください。

変更した箇所を見え消しで表示し、追加した内容は下線で表示しております。

読み上げて御説明いたします。2の3段落目の3行目、「補助を行うための所要額を計上し、平成27年3月に納機されました。平成27年3月に開催した本協議会において、県、地元町村及び第一航空株式会社の役割やスケジュールを明確化した石垣拠点航空路就航基本計画を策定したことから、平成27年10月の路線再開に取り組んでまいります。」に追加・削除しております。

次に、12ページをお開きください。

道路偏重政策に断固反対し、フェリー・旅客船の維持・存続を求める陳情で、処理方針を変更しております。追加及び削除がありますので、読み上げて御説

明いたします。12ページ最後の段落、「平成27年度税制改正において、「船舶」に対する軽油引取税の課税免除の特例措置の適用期限を3年間延長することが閣議決定され、平成27年4月1日から課税免除の特例措置が延長されております。」に追加・削除しております。

次に、16ページからの平成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、処理方針を変更しております。18ページの10については、全部修正を行っておりますので、修正箇所を読み上げて御説明いたします

19ページをお開きください。

県では、平成24年度に、先島航路の再開の可能性を検討するため、航路就航可能性調査を実施しました。同調査によりますと、同区間において、航空会社の新規参入による航空運賃の低減や就航便数の増加による利便性の向上等により航路の旅客需要が縮小すると推計される一方、航路再開に際しては、新たな旅客船の確保や、船員増が必要となるなど、多額の費用が発生し、事業採算性や費用対効果が低いという結果となっております。また、平成25年度に航路事業者に対し先島航路への参入意向を確認したところ、旅客需要が限定されることや採算性等から参入については厳しいとの意見があったところです。

次に21ページをお開きください。

離島航空運賃の低減を求める陳情で、処理方針を一部変更しております。二段落目の文末ですが、「平成27年4月1日より本事業を適用する予定であります」を「本事業を適用しております。」に表現を一部変更しております。

次に、28ページをお開きください。

南ぬ島石垣空港と那覇空港を結ぶ航空路線に沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業適用を求める陳情で、処理方針を一部変更しております。

文末ですが、ただいま御説明いたしました内容と同じく、「平成27年4月1日より本事業を適用する予定であります」を「本事業を適用しております。」に表現を一部変更しております。

次に、30ページをお開きください。

新規の陳情であります。陳情第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、読み上げて御説明いたします。

1、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業では、航空会社間の公正かつ自由な競争を制限することのないよう、航空運賃の競争状態や、県が想定する新幹線並み運賃が実現するか否かについて、航空会社の運賃届出の状況を見きわめた上で、事業適用の判断をすることとしております。那覇と宮古・石垣を結ぶ航空路線については、離島住民が当日購入可能な運賃が競争状態ではなくなるなど、事業実施の環境が整ったことから、平成27年4月1日より本事業を適

用しております。

2、処理方針は陳情平成24年第140号の5の6と同じであります。

3、小規模離島へ輸送される生活必需品等の輸送費を補助する離島生活コスト低減事業を平成27年度から実施しており、多良間島など対象離島の拡大を含めた事業展開について、離島市町村等の関係者と調整を行うこととしております。

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御説明いたしました。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○**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。

砂川利勝委員。

○**砂川利勝委員** 陳情平成24年第141号、日本トランスオーシャン航空(J T A)与那国ー石垣間路線の存続を求める陳情ですが、R A Cが新規機材を購入するというので、J T Aのジェット化はないと考えてよろしいですか。

○**謝花喜一郎企画部長** 地元与那国町からカジキの搬入が可能な仕様にしてほしいという希望がございましたので、R A Cが既存の39名乗りから74名仕様に変更し、後ろの客室を貨物室にして貨物も約2倍の仕様にしております。J T Aのジェット就航については、J T A側からは大きなイベント等があった場合には、チャーターの要請はしっかり対応はしたいという話を受けておりますので、そういうことで対応は可能であると考えております。

○**砂川利勝委員** 自衛隊の配備が決定して工事も着実に進んでいます。人口増加は間違いなく見込まれるのですが、その辺のシミュレーション、R A Cの新機種を入れた中での対応はどうなりますか。

○**謝花喜一郎企画部長** シミュレーションは、我々もR A Cもやっていないと

思います。民間事業者ですので、将来需要が見込まれるのであれば事業者においてもそれを踏まえた対応は可能かと考えておりますし、県においても要望等があればしっかり航空事業者へ伝えることは可能だと考えております。

○砂川利勝委員 支障が出た場合には、ジェット化させるという考え方でいいですか。

○謝花喜一郎企画部長 今、J T Aは16機から12機ですが、その中で沖縄の翼ですが県外に就航している路線もございます。問題なのは民間事業者ですので、一定程度の利益を上げないといけないという形でJ A Lとの連携でこういった運航になっていると思います。一定程度収益が可能であるならば、地元優先は当然の視点だと思いますので要望は行ってしかるべきだと思います。

○砂川利勝委員 J T Aは決して赤字ではなかったと聞いておりますが。

○謝花喜一郎企画部長 赤字ではないわけですが、決して楽観できるような状況ではないのです。株主ですので、各半期ごとに収支等報告を受けておりますが、コスト競争がきいて旅客上は伸びているが、それに見合ったような収入が入っていないとのことです。J T Aにおいてはさまざまな工夫を行うことによって、例えば新規に事業をとったり等トータルで会社として収益を上げているという状態です。彼らについても努力すべきところは努力していただいて、一方で県民の翼を自称している会社でございますので、県民の利益に合うような就航をお願いするということが県の基本的なスタンスです。

○砂川利勝委員 新機種がいつごろから飛ぶのかわかりませんが、基本的に今の便数は3便飛んでいます。乗客がふえてきた場合、いつから飛んでどうしていこうという考え方はありますか。

○謝花喜一郎企画部長 2機を国土交通省の補助で購入予定ですが、1号機が来年4月、2号機が8月となっております。R A Cにおきましては、与那国島以外にも県内各離島に就航しておりますので、便数がふえるかということについては、そういった報告は受けておりません。

○砂川利勝委員 搭乗客は若干ふえると思うのですが、機材の購入というのはいくらかもう少し行わないといけないのではないかと思うのですが予定はありますか。

○謝花喜一郎企画部長 今回の機材更新は、耐用年数の観点から更新していると承知しております。今の時点でRACからトータルで5機の機材を更新すると聞いておりますが、それ以上の更新については県に情報は入っておりません。

○砂川利勝委員 陳情第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」に関する陳情ですが、小規模離島の輸送費について離島生活コスト低減事業を2年間実施しましたよね。その結果を踏まえて他の離島に対して考えていきたいという答弁ですが、実現可能な年度について県はどのように考えていますか。

○田中克尚地域・離島課長 県としては今年度、未実施地域との調整をして、予算の折衝次第だということもありますが、来年度から拡充できるように進めたいと思います。

○砂川利勝委員 今回の答弁は、今行っている以外の他の離島にも対応していくという答弁でよろしいですか。

○田中克尚地域・離島課長 平成24年度から平成26年度で実証という形でやらせていただきまして、その中で一定の事業効果があるということを外部有識者検討委員会でも結論をいただいたことを踏まえて、今年度実証を行っていた以外の島について検討していく予定です。

○砂川利勝委員 全ての離島にこういう事業が実施できることを期待しますし、予算の確保をしっかりと努めていただいて、均衡ある発展に全力を挙げ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 28ページの継続陳情の件ですが、スカイマークの就航再開の情報はどうなっていますか。

○謝花喜一郎企画部長 スカイマークの再開は、社長、会長から夏ごろには再開したいというお話がございました。しかし新聞等で見ますと再建に向けて名

乗りを上げている県内の大手航空会社、外国資本のエアバスを運航している会社がそれぞれ名乗りを上げていまして、それぞれにおいて債権者への説明などを行っていると聞いております。それ以上に情報がまだない状況でして、私どもは、社長、会長からそういったお話もいただいておりますので、7月、8月ごろまでには一定の方向性が出て再開を実現していただきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 引き続き再開できるように県からの働きかけをお願いしたいと思っております。次に陳情平成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」に関する陳情の中で、19ページの事業者による先島航路の参入意向ですが、これの処理方針を見ると旅客需要が限定されることや採算性等から参入については厳しいとの意見があったとあります。宮古圏域でも5万人、八重山圏域でも5万人、10万人が住む離島から移動するためには飛行機しかないのです。住民の移動権という意味では大変不安がつきまとう気がします。そういう意味で、県の交通政策として航路事業者、航路の確保という意味で県の考え方をお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 平成24年度に先島航路の再開ということで基礎調査を実施いたしました。陳情処理方針に書いてあるように、厳しいデータが出てまいりました。いろいろなシミュレーションも行っておりますが、例えば新しく船をつくる、または既存の船を改修するという形でも最大で50億円、最少で26億円の赤字が出てしまうというデータが出ました。そういう中で、議会からは、しっかりと航路事業者と意見交換を行うべきではないかということでした。そのため、平成25年度に航路事業者とも直接お会いして意見交換もしたところ、航路再開については、各事業者とも船で移動ですから1日を要するということで、果たして旅客がいるのか、また、旅客対応にするためには一定程度船員を確保しなければならない等もろもろを考えたときに、どうしても事業の採算性が成り立たないということが強く出されました。採算性がない赤字航路はほかにもあるわけですが、赤字航路の補填は県と国と一定条件のもとに行うわけですが、先島航路については国の赤字補填の要件が合致しないということがございます。もし行くとすれば、20億円ないし30億円の赤字補填を毎年県が地元市町村と連携して行わないといけないわけです。そういうことを踏まえると、今の時点ではまだまだ航路再開は厳しいのではないかと判断しているところでございます。

○高嶺善伸委員 航路就航可能性調査をしたとのことですが、例えば既存の業者だけではなく本土の航路を持っている事業者や、あるいはそれ以外のことも含めて、もっと情報を公開して旅客航路の就航について公募をしたり、いろいろな情報を提供しながら可能性を検討する必要があるのではないですか。今回、航路就航可能性調査にはそういうことまで入っていますか。

○謝花喜一郎企画部長 一番大事なことは旅客需要だと考えておりました。需要調査を行いました。那覇、宮古、石垣経由で行いました。平成18年のころは2万9212名おりましたが、平成24年度は2万5000人と13%低下しております。飛行機のコスト低減が実現している今の時点では、移動に1日かかるということ考えた場合には、観光客を含めてなかなか旅客の需要は事業採算に見合ったようなものが見込めないのではないかと考えております。意向調査は最初に運航していました琉球海運とマリエフェリーの2社に行っておりますが、県外の船会社には行っていません。

○高嶺善伸委員 提言をしたいのですが、かつて有村産業が就航していて、5000トンが2隻就航して利便性も大変よかったです。輸送運賃にも競争が働いていました。1社が撤退したことによって非常に運賃が割高になっている、利便性が後退しているという話もあるのですが、その辺を過去の運賃体系と現在と比較してどうなのかということ进行调查したことはありますか。

○謝花喜一郎企画部長 調査を行ったかどうかについては、手元にございませんで確認をしないと確定的なことは申し上げられません。

○高嶺善伸委員 運賃の負担は離島の宿命なので、今後とも公共交通体系という意味では課題があると思いますので、実態調査をきちんとして引き続き就航の可能性について検討してもらいたいと要望しておきます。

県外で那覇市まで来ているフェリーもあるのです。調べてみたら、宮古・八重山まで運航することは可能であるという話を聞いたこともあります。そこで新規に造船をして運航すると何十億円とかかるわけです。それよりは宮古島、石垣島への航路の旅客に係る赤字が出た場合、航路補助をしましょうということになるとそんなにお金はかからないわけです。新規造船をしてほしいということではなく、県外の船籍の船でも宮古・八重山に就航する旅客需要が低迷しているというのは想定済みで、赤字が出るかもしれませんが、輸送能力は人員も貨物も含めてふえるわけです。そういう意味では、可能性としてはいろいろ

な選択肢があってもいいのではないかと思います。航路補助の適用も含めて今後、全く海からの輸送の交通機関がないということは改善していく方向で検討してみたいと思いますか。

○謝花喜一郎企画部長 県外の船会社の就航の意向などを含めて、また赤字が出た場合の補填の仕方、国の補助はないと確定しておりますので、県、場合によっては地元市町村の一定の負担も求めないといけないと思いますが、シミュレーションを含めて調査したいと思います。

○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 処理方針の3ページ、陳情2の多良間－石垣間、波照間－石垣間の両路線の処理概要についてですが、昨年、公共交通ネットワーク特別委員会で波照間空港を視察調査いたしました。公民館で竹富町の町長を含めて地域出身の議員、区長とも意見交換会を行いました。その時に、需要喚起策についての議論をして、きちんと採算がとれるような路線にしたいというお話を地域の区長や議員の方がおっしゃっていました。そこで石垣拠点航空路就航基本計画の概要と、10月に路線は確実に就航するのですか。

○謝花喜一郎企画部長 3月に石垣拠点航空路開設検討協議会で方向性を基本計画として取りまとめました。マスコミにも公表しておりますけれども、基本的なものは運賃の目安として離島住民は4400円、観光客は7300円を想定しています。喚起策の話ですが、それぞれしっかり行っていただくことを確認しまして、10月に運航を再開することを計画の中に盛り込んだところでございます。

○新田宜明委員 空港ターミナルなどはきちんと整備されているのですか。土地改良のところからの赤土の流出などいろいろな問題があるとおっしゃっていましたが。

○多嘉良斉空港課長 工事につきましては、地元特Aの丸尾建設株式会社が受注しまして、今、鋭意工事に取り組んでいるところでございます。7月4日に棟上げまで工期は進んでおります。しかし全体的に進捗は一、二週間程度おくれがみであります。台風等を前提として工期は作成していますが、6月18日か

らきょうまで約20日間のうち15日が全便欠航、さらに1便だけ運航という日が3日ありまして、約18日ほど運航できない状況が続いております。そういった中、フェリーが就航しておりますけれども、1日1往復、9時に出港し12時に到着し午後2時に離島から出て行きますが、それに乗り込むために6時半から皆さん乗船待ちをしているという状況で、予約もできないため、なかなか人夫も送れないという状況がございまして約2週間ほどおいております。工期は、当初工事が完成した後にセキュリティーの検査がございまして、その後、第一航空の機材の搬入なども考慮して、9月15日の完成を目途に取り組んでいたのですが、今回また台風9号が来ますので、これで1週間ほど現場着手できないということを見込んでおりまして、今のところ9月末完成を目途に取り組んでいるという状況でございます。

○**新田宜明委員** なぜこの質問をしたかと申しますと、波照間島へ行くと南十字星が見えるということで、また、豊見城市にも波照間島出身の方がいらっしゃいまして、空港が利用できることを非常に期待しているので、いつ飛行機が飛ぶのかという問い合わせがあるのです。そういう意味で早目に就航できるように頑張っていただきたいということで質問を終わります。

○**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。

休憩いたします。

説明員の皆さん、大変御苦労さまでした。

どうぞ御退席ください。

(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。

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17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)

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。

ただいま採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。

休憩いたします。

(休憩中に、委員長から各委員に対し本委員会所管事務調査事項に係る視察調査に関し、9月定例会での協議に向けた検討依頼があった。)

○金城勉委員長 再開いたします。

以上で、本委員会に付託された陳情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 金城 勉