

公共交通ネットワーク特別委員会記録
＜第2号＞

平成26年第5回沖縄県議会（9月定例会）

平成26年10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26年10月8日 水曜日
開 会 午前10時3分
散 会 午前10時54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86号、同第89号、同第91号、同第93号、同第94号及び同第104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 | 具志堅 | 透 君 |
| 委 員 | 高 嶺 善 | 伸 君 |
| 委 員 | 玉 城 | 満 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

砂川利勝君
島袋大君
新垣哲司君
瑞慶覧功君

説明のため出席した者の職・氏名

企画部長 謝花喜一郎君
交通政策課長 嘉数登君
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。

陳情平成24年第106号外15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。

陳情平成24年第106号外15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16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略し、変更のある陳情について御説明いたします。

2 ページをお開きください。

美ぎ島美しゃ（先島）圏域の振興発展に関する陳情で、処理方針を変更しております。変更した箇所を見え消しで表示し、変更された内容は下線で表示しております。

まず、1 の総合バスターミナル(仮称)の整備については、全文を変更いたしましたので、読み上げて御説明いたします。

3 ページをお開きください。

総合バスターミナルの整備につきましては、伊良部大橋の供用に伴う航路の廃止により、平良港ターミナルの機能に余力ができることから、宮古島市では、新たなバスターミナルの整備ではなく、そこを待合所として活用するとともに、港湾内にバス事業者3社が相互に乗り入れ可能な停留所を整備することとし、利用者の利便性の向上を図るとのことです。県としましては、引き続き、宮古島市と連携し、路線の確保維持を図るとともに、利用環境の改善に取り組んでまいります。

次に、2 の多良間―石垣間、波照間―石垣間の両路線については、3 段落目を次のように追加及び削除を行いましたので、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。

就航する機材であるツイン・オッターの確保については、県は国と連携し、平成26年度予算で第一航空株式会社に対して機材購入補助を行うための所要額を計上しており、平成27年3月までに納機される予定であります。

次に、3 の波照間空港については、次のように追加及び削除を行いましたので、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。

3、波照間空港の航空路線の再開に向けて、第一航空株式会社や、多良間村、竹富町及び沖縄県で構成する石垣拠点航空路開設検討協議会において運航条件や路線収支、コスト縮減策及び需要喚起策等の検討を行っているところであります。

次の段落は「DHC-6型機」を「ツイン・オッター」に変更しております。

4 ページをお開きください。

5 のJTA機による与那国―石垣間の航空路線の存続については、8行目に次のように追加を行い、16行目からを追加及び削除の変更を行いましたので、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。

そのため、県では路線移管を受けたRACに対し、与那国町の旅客及び貨物需要に対応できる更新機材選定を依頼した結果、RACは座席数74席の機材を旅客需要に対応できる50席を確保した上で、残りの座席スペースを貨物室として拡張した特別仕様機の導入を決定したところであります。RACの新機材導

入により、座席数が現行の39席から50席、貨物室も約2.5倍に拡張することから、同町の旅客需要やカジキ等の貨物需要にも対応できるものと考えております。さらに、与那国路線の旅客並びに貨物輸送需要に対する供給不足等が生じることがないように、ピーク時における増便や、ジェット便の臨時運航などを引き続きJTA、RACに対し働きかけてまいります。

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をお願いいたします。

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

質疑はありませんか。

高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 先月11日、12日に与那国と竹富町の波照間島に視察したときには大変お世話になりました。私たちも国境の港湾、空港の現状、交通政策などについて、現場に行って調査することは大変有意義だと感じました。特に両町とも、町長を初め議長など丁寧な対応をしていただいで、生の声を確認できたのではないかと感じております。そこで、せっかく両町長からの要望もありましたので、それを踏まえて確認の質疑をさせてもらいたいと思います。

まず、3ページの陳情第140号の5、先ほど読み上げた対応の分もありますが、最初にこの処理方針にあるように、石垣拠点航空路就航基本計画（仮称）の策定について進捗状況と策定の見通しについてお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 まず、この協議会は昨年9月に第1回協議会を開催いたしまして、規約の承認等を行いました。そこで、平成27年度中の運航再開に向け関係者が連携して取り組むということを確認したところです。その後、作業部会ということで需要喚起策、コスト縮減策、運航計画、運航支援のあり方などを協議してまいりました。ことしに入りまして、1月24日に第2回作業部会を行いました。同様に需要喚起策、そして運航費の補助スキームなどについても議論を行っております。3月26日には第2回の協議会を行い、運航補助スキームの基本方針として県と地元町村で損失の全額を補填するというので、

その負担割合折半としましては、搭乗率に応じて割合を補正していくということを確認しております。また、路線は石垣一波照間、石垣-多良間路線ともに1日2往復を運航して、搭乗率50%を目標に取り組むということで確認しております。第3回作業部会を8月5日に行いまして、ダイヤや需要喚起策、運航補助スキーム案、波照間空港の整備などを協議して、今年度末までに第3回、第4回の協議会を開く予定でございます。作業部会は随時開くということを検討しております。

○高嶺善伸委員 このツイン・オッターを運航する第一航空株式会社というのはどういう会社ですか。どこに事業所があるのですか。

○嘉数登交通政策課長 第一航空株式会社は、本社が大阪のほうにあり、もともとは航空写真を手がける会社となっております。沖縄に進出したきっかけは、那覇-粟国路線からRACが撤退した後、その那覇-粟国路線において9人乗り機材3機を用いて、不定期ながら毎日、3年程度運航している会社です。

○高嶺善伸委員 この会社の業績というのは……。上場会社ですか。県のあれだけの運航を委託する以上、会社の概要を聞かせてくれませんか。

○嘉数登交通政策課長 今手元に資料がございませんが、たしか資本金規模が3000万円。上場はしておりません。ただし、先ほど申し上げたとおり那覇-粟国路線についてはここ3年ぐらい、不定期ながら毎日3便の運航をしております。粟国住民の空の足として十分役割を果たしていると考えております。

○高嶺善伸委員 パイロットやスチュワーデスという、新しい航空機を購入することによって対応できる人員などはどうですか。

○嘉数登交通政策課長 現在、第一航空株式会社の保有機材はアイランダー9人乗りが3機ございます。社員数が23名、そのうち運航乗務員-パイロットが8名おりまして、その他地上職員が15名ということになっております。今後、波照間路線、多良間路線の2路線を開設していくことになるのですが、それに合わせて運航乗務員を採用し、教育することとしております。

○高嶺善伸委員 先日、粟国に行ってきました。アイランダーに乗りました。機長が荷物の載せおろしもする、乗客の案内もする、操縦もするというので、

ツイン・オッターになるとスチュワーデスや地上のいろいろな係も必要だし、かなりの業務量になると思います。その対応については石垣拠点航空路就航基本計画などできめ細かく役割分担等が決まると思うのですが、その辺についての皆さんの認識はどうですか。

○嘉数登交通政策課長 実際新しい機材が納入されるのが来年の3月、就航までには納入されてから半年、それ以上間があるのですが、その間に新たなパイロットを採用し、訓練するということを考えておりまして、かなり時間がかかるわけですが、先ほど委員がおっしゃった基本計画の中で運航乗務員をどうするかといった部分についても細かく詰めていくということにしております。

○高嶺善伸委員 本当はきちんと実績があって、パイロットの確保やいろいろな対応もやっていたらいいのですが、新しい需要にどう対応できる体力のある企業かわからないので、その辺は十分見きわめながら協議をしてもらいたいと思っています。

それで、ツイン・オッターは1機10億円、2機で20億円ですので、これは第一航空会社の会社の財産になるのか、それとも補助金という形で出すのか、公設民営なのか。その辺の20億円の航空機の財産の管理運用の仕方について教えてもらえませんか。

○嘉数登交通政策課長 購入費の補助という形で支出しますので、財産の所在は第一航空株式会社ということになります。

○高嶺善伸委員 通常、企業会計では、補助金をもらうと収益に上がって、課税の対象になるのです。例えば、県が購入して県の財産としてリースするというものとは企業の収益の計上が違うのですが、その辺については何らかの配慮が必要ではないですか。

○嘉数登交通政策課長 今回、第一航空株式会社の航空機購入に関してどういったスキームを活用しているかといいますと、まず、国がこういった離島航空路線に就航するプロペラ機の購入費に対して、全体の75%を補助しています。その残りを県のほうが協調補助として25%補助するという形をとっております。委員のおっしゃるように、例えば公的な機関が機材を保有してリースするといった場合には、国の75%相当の補助というものが活用できないということになりますので、トータルとしてどれだけ国からの支援が受けられるかという

ことを考えた場合には、やはり国の補助制度を活用しながら航空機を購入してもらったほうが得策であるということで、このスキームを活用していることになります。

今の御質疑は、これだけの収益があった場合に課税がどうなるかという趣旨と理解しておりますが、もともと第一航空株式会社が運航している那覇—粟国路線は赤字を計上しており、実際にはそのために欠損補助をしているということもありますので、今言った20億円の購入補助を受けて会計上の処理がどうなるかということについても、もっと精査していきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 この辺はしっかりと協議をしてください。

それから、その航空機は第一航空株式会社の所有になるわけですが、ただ、台風があったり、天候が不良で運航ができない場合、どこでこの高額な航空機を保管するのですか。物が物だけにいつまでも野ざらしというわけにはいかないだろうということで、格納庫的なものはどうなりますか。

○嘉数登交通政策課長 確かに、野ざらしになりますとせっかく購入した機材の劣化が激しいのではないかということで、第一航空株式会社のほうからは格納庫を整備するための用地がどこかに確保できないかということもありまして、これは石垣が拠点になりますので石垣のほうで確保できるのか、あるいは就航する多良間のほうでできないのかという部分について協議会のほうでいろいろ議論をさせていただいております。

○高嶺善伸委員 具体的には、格納庫をつくるのに県がどうかかわり合うのですか。県がつくるのですか。

○嘉数登交通政策課長 今、第一航空株式会社からは、用地の提供を受けたい、用地の提供を受ければ格納庫は第一航空株式会社自体で整備をしたいという申し出を受けております。

○高嶺善伸委員 わかりました。粟国に飛んでいるアイランダーが発着しているところに格納庫がありますよね。あれはそういう趣旨の格納庫ですか。

○嘉数登交通政策課長 大阪航空局の那覇空港事務所所有の格納庫であると聞いております。

○高嶺善伸委員 この件に関しては最後になります、運航費の補助について、波照間での意見交換のときに県と竹富町が折半することについては竹富町も了解しているということでしたので、わかりました。ただ、法外に運航費の赤字が出た場合、果たしてずっと竹富町で負担できるのかと議長さんが苦言を呈しておりました。搭乗率等によって地元の負担が軽くなる方法や、搭乗率が悪くなって地元負担が重くのしかかることなど、そのようなシミュレーションもした上で、できるだけ竹富町の負担が軽減できるようにやっていますという答弁がありましたが、この辺はどのような仕組みになるのですか。

○嘉数登交通政策課長 この路線を継続的に使用していくために、もちろん採算性の確保という点も重要なのですが、需要喚起策というところが非常に重要になってくると思っております。そのために、今回竹富町に限らず多良間村にも飛びますので、地元においては需要喚起のための協議会というものを結成していただいて、地元の利用、それから島外からの利用というものを積極的に呼びかけていただきたいというお話をしております。今、搭乗率によって負担が大小するという話なのですが、地元の頑張りに対してどういった形で報いることができるかという意味で、地元が頑張っただけで協議会の想定する搭乗率以上の搭乗率があれば、仮に赤字が出た場合の抛出を少なくするというような仕組みを考えております。

○高嶺善伸委員 わかりました。

それから、下半期の路線再開ということでありましたが、たしか波照間での説明のときにはこの9月議会で再開の期日を明確にしたいということでした。冬場は欠航率が高くなるので、安心して島に渡れるかどうかという島民や関係者、また、観光客もエージェンツが商品をつくる場合、いつごろから船以外の飛行機も就航できるかという目安は、就航率を上げるために大変大事な情報提供なのです。もう購入も決まり、運航の大体のスケジュールもできているけれども、今なお再開のめどが秋と言ってみたり、下半期と言ってみたりではいけないので、波照間では9月議会でやりますと言っていましたので、きちんと明示してください。

○嘉数登交通政策課長 確かに、波照間のほうではそう説明させていただいたところですが、航空路の再開というのは第一航空株式会社と県、竹富町、地元の合意があればすぐにできるという話ではなくて、国土交通省のいろいろな手続が必要になりまして、向こうの手続がまだ整っていない段階で地元のほうでい

つ再開ということ断言するのは適当でないということもあり、今回9月議会で再開の時期の答弁は差し控えさせていただきました。ただ、第一航空株式会社も我々もそうなのですが、平成27年度下半期の再開に向けて国土交通省に対してもいろいろ調整を行っており、近いうちにその再開の時期を議会の場で答弁させていただきたいと思っておりますので、その点については御理解いただきたいと思っております。

○高嶺善伸委員 土木建築部の空港課も見えているようですので、土木の話に移りたいと思っております。

確かに、旧波照間空港の旅客ターミナルは周辺農地からの土砂流入があつて、いろいろな被害を繰り返してきました。現場説明のときに見ると、流水面積は一全て空港のほうに排水がたまるような構図になっていますよね。したがって、農道から流れ出てくる雨水を、まず空港施設の入り口に大きな暗渠をつくった上にグレーチングを置き、そこで一旦受けてからターミナルの敷地内に入らないようにする必要がある気がしました。それから、その受けたものをどこに処理するかということもやらないといけないのですが、皆さんの旅客ターミナルの予算は、その辺の外構工事も全て賄えるような予算になっているのですか。

○多嘉良斉空港課長 この前の現地視察に行かれていない委員の方もいらっしゃると思いますので、簡単にその概況も御説明させていただきます。

波照間空港は周辺の圃場より標高が低く、大雨時には農道を通して空港に集まるような形状になっています。空港の周辺には側溝がありますが、空港ゲートの入り口だけは車両の走行性を勘案して側溝がないということで、大雨時にはそのゲートを通してターミナルまで雨水が行き、冠水状態になるという現状があります。その抜本的な対策については、今議会の一般質問の中で砂川委員から御指摘がありまして、それについては農林水産部長が竹富町と連携しながら抜本的な対策、空港の周辺にため池等をつくっていききたいという答弁をいただいたところです。ただ、その抜本的な対策には時間がかかるだろうと考えており、それまでに軽減する必要がありますので、今高嶺委員がおっしゃったように入り口のほうに側溝をつくる、あるいは農道の縦断がきつくなる手前で対策をとるなどいろいろな方法があるだろうということで、対策を検討しなさいと現地に指示をしております。予算についても、ターミナルビルの建設予算の中には入っていませんが、何とか予算措置をして供用に対応できるような形で対策していききたいと考えています。

○高嶺善伸委員 私も旅客ターミナルの設計及び予算措置のときにはその外構工事までは検討されていない気がしたので、今、竹富町の建設課も交えて現地でいろいろな協議をしながら設計に入ります。そこで、予想以上に大量の水量になることが考えられるのです。ですから、その終末処理も含めて、果たして農道で受けて、これをどこに持っていくかということになると、農林水産部のため池というのはまだ数年先なのです。ところが、開港は来年度です。そういう意味では、受けた水をどこで処理するかということについて土木建築部の中で考えないといけないのではないかとなくなってくると、予算が果たして間に合うのかどうかという懸念がありますので、あえてきょうお聞きしているのです。

○多嘉良斉空港課長 先ほども答弁しましたが、空港周辺には側溝がありますので、その側溝に導くような形で対応できないかと考えております。空港から先は海岸に向かって岩のような形の地形になっていまして、何とかそこまで流末を持っていければ、抜本的な対策はできませんが軽減できるような対策につながるのではないかと考えております。

○高嶺善伸委員 ぜひそのようにやってもらいたいと思います。

済みませんが、与那国については質疑させてください。与那国漁業協同組合長によると、カジキは特産品でもあるが運搬で積み残しが出ており、鮮度が落ちて700万円ぐらいの損失が生じていると。そういう意味では、小型ジェット機からRACに変わって、このプロペラ機では特産品の輸送だけではなく観光客の減少などにもつながっているということで、抜本的な解決はジェット機就航ではないかという要望であったように受けとめております。そこで、今回のRACの機種変更によって与那国町及び与那国漁業協同組合の要望などが解消できるのかどうか、その辺の見通しについてお聞かせください。

○嘉数登交通政策課長 せんだっての与那国町でのお話を受けまして、改めて与那国漁業協同組合におけるカジキの漁獲量について、平成25年度の調査を確認いたしました。年間1110本漁獲されております。そのうち、航空機で702本、割合にして63%。船舶が23本で2%。残りの385本、35%が島内消費ということになっております。最もとれた日が2月25日で、25本カジキが揚がったということになっておりまして、全て150キログラム以下です。この150キログラム以下と言いますと、RACのボックスに1本丸々入るという計算になります。その25本のうち23本を空輸、2本を島内消費したという報告がありました。この空輸した23本ですけれども、当日が17本で10箱、翌日が6本で3箱というこ

とになっておりますので、今委員がおっしゃったように機材が、RAC便のダッシュ8がQ100やQ300になった場合、確かに翌日の配送というところに回っている部分はありません。ただ、今般ダッシュ8のQ400のEC一貨物室を約2.5倍に拡張した特別仕様機によると、この最大25本については午前中の便で十分輸送できると予想しておりまして、この部分については漁協や町に対して十分説明を行っていきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 せっかくの1機30億円近い機材ですので、それによってカジキの積み残しなどが無いような改善がなされることを期待しております。ぜひ地元の漁業協同組合ともよく相談をして、組合長がおっしゃるには、本来ならばまだ周囲の海はたくさんとれるので1000本と言わず2000本もとれるかもしれない。ですから、漁民に増産を促すためにも輸送能力の改善が不可欠だと話しておりましたので、ぜひ事業実施までの間に、そういう輸送形態に改善できるか相談の上で、与那国の自立支援のために効果のある行政ができるようお願いしたいと思っています。

それから、カジキ釣り大会のときには出場者だけではなく家族や応援団など、いろいろな方が与那国に行きたいと言うが飛行機に乗れないらしいのです。それで大会のプラスアルファとしての相乗効果が確保できないということで、やはり39名乗りが50名になっただけではイベント等の臨時の需要には追いつかないのではないかという気がします。そういう意味での抜本的な解決として、滑走路が2000メートルありますので、1便は小型ジェット機のボーイング737を飛ばす体制を常時考えられるような取り組みが必要だと思うのですが、その辺はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 本来ならばジェット便の再開ということがベストの選択だったと思いますが、JTAの構造改革で機材を16機から12機に減らしたということで、我々もやむなくRACに再考を促して、今の特別仕様機の選定に至ったわけでございます。ただ、我々もこれで全てよしと考えているわけではありません。例えば、与那国マラソンや春休みの需要対応策、また今のカジキの大会といった需要が見込まれるものについては、JTA等に臨時便の働きかけを一私はJTAの取締役でもありますので、ぜひ働きかけてまいりたいと考えております。

○高嶺善伸委員 私がこれまで予算特別委員会や決算特別委員会の際に指摘してきたことは、我々は離島の翼ということでJTA及びRACの運航を継続

するために運航費の補助あるいは機材購入の補助というものをやってきたわけです。ところが、親会社の日本航空は利益追求ということを至上にしている、むしろ関連会社や子会社には営業利益を上げろという方向になるのです。そういうことで果たして路線の継続ができるのか、先行きがまだまだ不透明なところがありますので、取締役会での県の発言力をきちんとキープしてもらいたいと思っています。企業会計というのは連結決算をしており、最終的にJ T AやR A Cの株主に対する配当はないのです。むしろ日本航空で勘定を連結して集計し、その中から利益額が出て未処分利益の剰余金の計算書が出てくるわけです。そのときに我々がR A Cに補助した航空機の補助金、例えば2機で60億円でしたら、60億円は連結財務書表のその他の雑収入に入ってくるわけです。私はこれについて、路線ごとに見ると、路線ごとの赤字であったり路線ごとの機材購入補助ではあるけれども、先々の連結後の利益処分のことを考えたら、日本航空には離島航空に対する責任感を持って使命を果たしてもらいたいという思いがあるのです。ぜひその辺も念頭に置いて、小型ジェット機の機材確保、あるいはR A Cの運航している路線にそういう小型ジェット機を投入する責任があるのだという形で取締役会では発言してもらいたいし、その辺の見通しをきちんと立てて離島の積み残しや、団体客が受け入れられないために観光客が減っていくということがないように取り組んでももらいたいと思いますが、最後に部長の見解を聞いておきたいと思っています。

○謝花喜一郎企画部長 高嶺委員の御指摘はごもっともな御意見だと思えます。我々も一取締役ではありますが、交通政策を担う立場でこの取締役会に非常勤として入っていると認識しております。その中で、県のほうから何度も申し上げておりますのは、離島住民の足としての役割をしっかりとっていただきたいということが1点。それはJ T AやR A Cに対してだけではなく、親会社であるJ A Lに対しても一J A LからJ T Aに出向している役員もいらっしゃいますので、その方々を前にしてグループ全体として沖縄の翼、離島住民のための翼としての認識を持っていただきたいということを取締役に出席するたびに何度も申し上げているところです。今後も離島住民の足として十分に役割を果たしていただけるよう、これからもしっかりと主張していきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

○高嶺善伸委員 よろしくお願ひします。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。

大城一馬委員。

○大城一馬委員 陳情第38号に関連して、以前新聞報道で大見出しで地方路線バスに国出資、いわゆる鉄軌道あるいはバス事業者に対して国土交通省が新しい制度を創出して、来年から資金援助をするということで、その中でLRTの装備も事業者に支援して、地方での導入の活性化に向けてやる制度だというような報道がありましたけれども、この制度というのは県としても研究に入っているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 まず、今の新聞報道であったことも承知しておりますが、これは国土交通省総合制作局の公共交通制作部というところが平成27年度の予算概算要求の中で要求したものと承知しております。まずスキームですけれども、交通政策基本法というものが平成25年12月4日に公布、施行されております。交通の果たす機能として、国民の自立した生活の確保や活発な地域間交流、国際交流、物資の円滑な交流といったものをしっかり交通が果たさなければならないという基本的認識をベースにして、改正地域公共交通活性化再生法—活性化再生法が平成26年5月に成立しております。実は今回の報道は、この活性化再生法に基づくものです。理念としては、交通政策基本法の基本理念に基づきまして、日常生活に必要不可欠な交通手段の確保、まちづくりの観点からの交通施策の促進、関係者相互間の連携と協同の促進という3つにしっかり取り組んでいきたいということで、補助メニューとしては、地方自治体が地域公共交通再編実施計画を策定して、国の認定を受けるとこの補助事業が受けられるということです。その中において、ノンステップバスの導入やICカードの導入、船舶建造費等も、それから、今委員からありましたようにLRTの整備等についても幅広くできるようにになります。ただ、計画にしっかり盛り込まなければならないということでございます。総事業費ですが、今予算要求ベースでは全国で363億円となっているようです。予算がどの程度認められるかというのは未知数ですけれども、もう1点、補助率等がまだ公表されておられません。そういった中において、県はノンステップバスの導入やICカードの導入、船舶建造といったものには既に一括交付金を活用してやっております。また、我々の感心事である鉄軌道についてはどの程度の支援が受けられるかというものがありますが、補助率等をしっかり注視しながら、一方で県は特例制度というものを求めておりますので、ある意味、それとどちらが県にとって有利なのかということも見きわめた上で、この制度の活用を考えていきたいと思っております。

○大城一馬委員 いろいろなそういう制度を駆使して、どちらが有利かで判断したいということで、それはそのとおりでしょう。そこで、もしこの制度が導入された場合に少し気になることがこの記事の中にあるのですが、中規模以下の都市を主な対象にするということで、この中規模以下の都市という基準はどうなっているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 国土交通省が出した資料の中でも、地方公共団体が対象なのか……。こういった交通網形成計画に—この地方公共団体というのは都道府県と市町村も含むと理解しておりますけれども、その中規模という定義が見当たらないものですから、この辺については今後検討させていただければと思います。

○大城一馬委員 新しく次年度からいろいろな制度の財源規模の詳細が決まってくるということですから、期待をしておきたいと思います。

そこで、この制度というのが離島への高速船導入にも使えると、これは非常にいいことではないかと思っているのですが、そういったことも県としてはやっていこうということなのですか。

○謝花喜一郎企画部長 県としては船舶の購入支援というものをやっており、今我々がやっているのは貨物やフェリーを対象にしています。これが離島住民の生活に密着しているということで、高速船は対象とはしておりません。しかしながら、地元町村からは高速船についても補助の対象にできないかという要請があるのも事実でございます。現在どのような形で我々が出した支援計画の中にこの高速船というものを位置づけることができるかということについて、その当該町村と調整を行っているところです。もし仮に、我々のスキームではなく、この新しくできたスキームでやったほうが有利で、その当該町村もこれでも構わないということであれば、それはそれで切り離してやることも可能だと思いますが、先ほど来申し上げておりますように、全体的な事業計画をつくらないといけないということがございます。それから枠が全国ベースで360億円余りということですので、人口割りにしますと3億円程度になります。この予算額の配分もありますので、そういったことも含めて我々は既に調整を行っている作業をしながら、今回の補助スキームについては注視していきたいと考えております。

○大城一馬委員 最後に、私どもも離島に行くと、この高速船の話がよく出ます。非常に希望しているということは事実ですので、せっかく国の支援でそういったことも可能性が出てきたということですから、しっかり取り組んでいただきたいということで、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」と呼ぶ声あり)

○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。

説明員の皆さん、大変御苦勞さまでした。

どうぞ御退席ください。休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○金城勉委員長 再開いたします。

陳情等の質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。

陳情等の採決に入ります前に、その取り扱いについて御協議をお願いいたします。

休憩いたします。

(休憩中に、議案等採決区分表により協議)

○金城勉委員長 再開いたします。

これより、陳情等の採決を行います。

お諮りいたします。

陳情等については、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16件と、お手元に配付してあります本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、お諮りいたします。

ただいまの陳情等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議案等の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦勞さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員長 金城 勉