

公共交通ネットワーク特別委員会記録
<第2号>

令和元年第6回沖縄県議会（11月定例会）

令和元年12月17日（火曜日）

沖 縄 県 議 会

公共交通ネットワーク特別委員会記録＜第2号＞

開会の日時

年月日 令和元年12月17日 火曜日
開 会 午前10時0分
散 会 午前11時45分

場 所

第5委員会室

議 題

- 1 陳情平成28年第45号の5、同第60号、同第90号、同第128号、陳情平成29年第3号の5、同第7号の2、同第46号の5、同第87号、同第94号の5、同第126号の4、同第133号、陳情平成30年第44号の5、同第48号の4、同第98号、同第102号の5、同第117号、陳情第15号、第49号の5、第72号及び第88号の5
- 2 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	大 浜	一 郎 君
委 員	座 波	一 君
委 員	中 川	京 貴 君
委 員	座喜味	一 幸 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

説明のため出席した者の職・氏名

知事公室基地対策課副参事	上 原 宏 明 君
企画部長	宮 城 力 君
交通政策課長	宮 城 優 君
交通政策課公共交通推進室長	寺 本 美 幸 さん
交通政策課副参事	大 嶺 寛 君
商工労働部中小企業支援課長	友 利 公 子 さん
文化観光スポーツ部観光振興課副参事	前 本 博 之 君
土木建築部建築都市統括監	島 袋 登仁雄 君
土木建築部空港課長	野 原 良 治 君
土木建築部都市計画・モノレール課都市モノレール室長	仲 嶺 智 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。

陳情平成28年第45号の5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、知事公室長、企画部長、商工労働部長及び土木建築部長の出席を求めています。

まず初めに、陳情平成28年第45号の5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、知事公室基地対策課副参事、商工労働部中小企業支援課長及び土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

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。

初めに、企画部長の説明を求めます。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 委員の皆様おはようございます。

企画部に関する陳情案件について、御説明いたします。

陳情に対する説明資料（処理方針）目次をタップし、資料をごらんください。

企画部関係の陳情は、目次1ページから3ページにありますように、継続が19件となっております。

継続審査となっております陳情については、処理概要の変更はございませんので、説明を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、よろしくをお願いいたします。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

次に、陳情平成29年第126号の4の記の1について、知事公室基地対策課副参事の説明を求めます。

上原宏明知事公室基地対策課副参事。

○上原宏明基地対策課副参事 知事公室所管に係る陳情につきまして御説明いたします。

継続審査となっております陳情1件につきましては、前回の処理概要から変更はございませんので、説明は省略させていただきます。

以上、知事公室所管陳情について、御説明いたしました。

御審査のほど、よろしくをお願いいたします。

○玉城満委員長 知事公室基地対策課副参事の説明は終わりました。

次に、陳情平成29年第126号の4の記の2及び陳情平成30年第98号について、土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

島袋登仁雄土木建築部建築都市統括監。

○島袋登仁雄建築都市統括監 おはようございます。

土木建築部所管の陳情につきまして、処理概要を御説明いたします。

土木建築部関連の陳情は、継続2件となっております。

当該陳情につきましては、処理概要に変更はございませんので、説明は省略

させていただきます。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○玉城満委員長 土木建築部建築都市統括監の説明は終わりました。

次に、陳情第15号の記の3について、商工労働部中小企業支援課長の説明を求めます。

友利公子中小企業支援課長。

○友利公子中小企業支援課長 商工労働部所管に係る陳情処理方針について、御説明申し上げます。

継続審査となっております陳情1件につきましては、処理方針に変更はございませんので、説明を省略させていただきます。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○玉城満委員長 商工労働部中小企業支援課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説明資料の該当ページをタブレットの通知機能により委員みずから通知し、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。

大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 今あった陳情の15号ですね、通知します。

ページでいくと21ページ。

OKICAですけれども、同陳情については3点求めていますよね。那覇空港への払い戻し機の設置、そしてタクシーへの設置、そしてもっと商業分野で活用できるようにお願いしますということですが、まあそれぞれ検討しやすくなってはるんですけど、その後の検討状況というのはどうなんですか。

○宮城優交通政策課長 まずは払い戻し機等々につきましてですね、まあ現在は全国的にも事例が確認されていないということもありまして、なかなか難しい状況ではございます。で、このOKICAさんのこの機能の拡張等々につきましてですね、やはり例えばそのタクシーや離島航路における拡張につい

てもやはり費用対効果の面で課題があるということで、事業者側のほうがかなり慎重なスタンスをお持ちでいらしてですね、今後もこれはさまざまな民間での動きもある中でちょっと慎重な検討が必要という状況は依然として変わっていないところでございます。

○大城憲幸委員 那覇空港の全国的に事例がないというのは、空港の施設についてということですか。もうちょっと中身教えてもらえますか。

○宮城優交通政策課長 基本的に券売機において払い戻しの機能を実施するという形が全国的に事例がないということでございます。

○大城憲幸委員 3つ目の商業利用なんですけれども、これをOKICAで使おうとするともう基本的にシステムからの開発になるんですか。どういうものを想定していて、あるいは現実的に検討できるとしたらどういうものがあるんですか。

○友利公子中小企業支援課長 本年7月の新聞報道なんですけれども、県内の小売店舗等での支払いにOKICAが利用可能となるように、このカードを発行する沖縄ICカード株式会社のほうで来年2020年の10月ごろのサービス開始を目標にしてシステム改修等を進めているというふうなことは承知をしているところでございます。

○大城憲幸委員 じゃあ今承知しているということは、今新聞報道にあるとおり来年の20年度からは商業施設等にもその仕組みは入れられるようになるという理解でいいんですか。そして、それが利用料とかあるいは現実的に進むかどうかというところまで把握しているんですか。お願いします。

○友利公子中小企業支援課長 はい、大変申しわけありませんが、ちょっとうちのほうではこの沖縄ICカードさんですね、株式会社さんがどこまでこのシステム改修等を進めているかどうか進捗状況等については把握をしていないものですから、現実的にこの利用が可能となるのかはちょっと把握をしておりません。

○大城憲幸委員 まあ民間のやることなんでしょうけれども、ただこのOKICAについてはいろいろ議論がある中で大きな支援を、県として大きい支援を

しながら立ち上げた事業なわけですよ。そして今それがちょっと限界に来ている、今後のためには、あるような3つの部分をまずやらなければ今後厳しいという状況にある中で、まあ民間が開発してくれてる。それがどういう状況になるかというのは、私はきちっと把握をして手助けできる場所は手助けするかそういうことも必要なんじゃないのかなと思うんですけども、これはもう今OKICAに関してはそういう部分はもうやらないんですか。お願いします。

○宮城優交通政策課長 現在ですね、OKICA自体がことしの9月末時点で37万2000枚の発行がされておりまして、当初の目標が令和5年までに35万枚という目標値を既に前倒しで達成しているという状況もございましてですね、当然その機能拡張に対する期待というお話もいろんな方から我々も伺ったりしてきている状況がございまして、ちょっとなかなか民間のいろんな何々ペイ等々のそういう制度がいろいろ動いている中でですね、まあ容易ではないとは思いますが、今後も継続してその機能拡張のあり方について事業者さんとは常に情報交換はしていきたいと考えているところです。

○大城憲幸委員 目標は達成しているということですけども、私危惧するのはまあほかのもカードなんかは携帯、QRも含めて非常に便利にどんどんどんどん進化していく中で、一気にしぼむ可能性もあるんじゃないかという危惧はしているわけですね。だからその辺はやっぱり注視するし、県としても把握をして注視する必要があると思います。まあ、ここにどんどん補助金入れるっていう考えは持っていません。それは私も持っていませんけども、やっぱりちょっと今後は非常に同社が、陳情者が心配しているように、非常に今のままで37万枚いったから安泰かというとしてそうじゃないというふうに考えているものですから、その辺は皆さんとしても注視をして助言なりいろんな部分は必要なのかなというふうに思います。

そこで、モノレールの10カードの導入の議論が前にもありましたけれども、あの件は今順調に進んでいるんですか。スケジュール的なものを、状況についてお願いします。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 モノレールにおける10カードの導入なんですけれども、10カードの導入は令和2年春を予定しているところがございます。

○大城憲幸委員 令和2年春というともうすぐなんですけれども、これは当初

の予定どおりの、何ていうのかな、補助事業の活用とか事業の負担配分とか。その辺でちょっと概略を、総事業費が幾らかかってどこどこが負担してっていうのをちょっとおさらいの上で簡単に説明してもらえますか。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 導入にかかる費用なんですけれども、改札機や既存サーバー等の機器回収とサーバー等の新設備で約7億4000万円を見込んでいます。

○大城憲幸委員 費用負担等どんなだったですか。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 済みません。補助に関して具体的なちょっと資料を今、持ち合わせてないものですから、後ほど回答してよろしいでしょうか。

○大城憲幸委員 後でお願いします。

ここで言いたいのは本当に10カードの、特にS u i c aとかっていうのはもう非常に全国的にも広がっているし、県内のコンビニでももう全部このS u i c aカードなんか使えるわけですよ。だから一気にこのモノレールの決済については便利になるのかな、S u i c aなんか広がっていくのかなというような気はしているわけですね。だからそういう意味でこのバスとモノレールの連結、連携という意味では非常にまたそこが課題になってくるのかなというふうに思うものですから、そこはやっぱりね、きちっとチェックしながら施策として進めないといけないと思うんですよ。

確認ですけれども、令和2年春というのは一春も少し幅がありますけれども、基本的にはもう4月からのスタートという感覚ですか。その辺はどう考えていますか。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 はい、3月、4月あたりということを知っているところでございます。

○大城憲幸委員 わかりました。

次をお願いをいたします。23ページの49号の5です。

もうずっと議論している栗国一那覇線ですけれども、これいろいろ陳情が出る中で再開に向けてはいろんな課題があるんですけれども、ここは国との補助の拡充を求める陳情ではあるんですけれどもね、国との話あるいは今、この第

一航空との話等々さまざまあると思うんですけども、ちょっと直近の状況というのを教えてもらえますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 お答えします。

訴状の直近の状況ですけども、5月に訴状一訴えがありまして、それから6月に一済みません。休憩お願いします。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、交通政策課副参事から答弁内容の訂正の申し出があり、委員長がこれを許可した。)

○玉城満委員長 再開いたします。

大嶺寛交通政策課副参事。

○大嶺寛交通政策課副参事 離島航空路線の再開の状況ですけども、今の一現在関心を示しているこの航空会社、まあ幾つかございますので、県ではこれらの会社と県の離島航空路線確保維持協議会の検討部会の中でいろいろ議論させていただいている検討内容を踏まえまして、いろいろ意見交換をさせていただいているところでございます。その各社におきましても就航に向けてその持続可能性についていろいろこの検討を行っているところでございまして、今引き続きこれらといろいろ意見交換をさせていただいている状況でございます。

○大城憲幸委員 なかなか栗国一那覇間についてはいろいろありましたけれども、この陳情では実績損失額に対する補助を国に要望することになっているわけですね。だからそういうような補助が、国が充実・拡充させてくれれば今興味示しているところも積極的に入ってくるのか、その辺の状況というのは今興味を示していただいている会社さんも含めて、あるいは国に対するこの議論になっている拡充の要望について、その辺との関係というのはどうですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 今現在国についてはですね、全国で組織しています航空システム協議会というのがございまして、そちらを通してその補助金のこの考え方といいましょうか、今実際標準の損失見込み額と、実施設計による損失見込み額の低いほうということになっていきますので、そちらを実績のその見込み額を採用していただけないかというふうなところ、そこを拡充していた

だけないかというようなまあ協議会を通して要望させていただいているところでございます。

この就航に関心を示している航空会社につきましては、そういったものも含めましてもろもろ意見交換をさせていただいておりますけれども、やっぱり離島の航空路線ではその固定費にかかる部分がまあ今後重要になってくるというふうなところもございますので、この辺の維持管理コストをいかに下げることができるのか。例えばその航空機の整備を効率よくするための手法とか、そういったものをいろいろ議論させていただいているところでございます。

○大城憲幸委員 その辺の見通しというのはずっといろんな議論を皆さんも努力はしてきていると思うんですけども、ずっと同じような議論を繰り返してるんですけどもね。国との話し合いのめど、あるいは興味を示している航空会社さんとのめどというか見通しというか、その辺というのはなかなか一いつぐらいにはつきそうですとか、今そんな状況にはないのか。その辺、状況どうですか。

○宮城力企画部長 先ほどの国庫補助の拡充の話がありましたけれども、国庫補助の場合は見込み額でまず算定をして補助をするということがありますので、実際の損失額が大きい場合には県・市町村の持ち出しが大きくなるわけです。ですからこの陳情者が今、協議会の会長である与那国町長なんですけれども、地元の負担が重いので適正に国庫補助を補充してくださいということになっておりますので、事業者さんの参入の意思決定に余り影響が出てこないのかなとは思いますが、あといつごろ参入をされるのか、航路再開ができるのかというお話ですけども、今収支が相整わない、償わないというところもありまして、なかなかその決断をしかねているという状況にあるようなんですけども、県としましては一例えば栗国であれば需要をもっと喚起できないか、エージェントさんですね、旅行代理店の方々とどういうツアーが企画できないか等々、その掘り起こしについてもちょっと議論を深めたいなと思っております。興味を示しておって、参入したいんだけどもう少し見きわめたいというところですので、その時期については今明言することはできないんですが、県としては一日も早くその後押しをしていきたいというふうに考えているところでございます。

○大城憲幸委員 もう一点は、冒頭少し触れた第一航空さんとのその後の話し合いの状況というのはどうですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 6月に第1回の口頭弁論が行われまして、その後8月、10月、11月と県と第一航空様といろいろ主張、その反論を繰り返しております。今、裁判所のほうですね、この辺の争点を今ちょっと絞り込みを行っているような状況ですので、今後その辺が絞り込まれていくのかなというふうなところでございます。

○大城憲幸委員 なかなか進展がないですね。はい、わかりました。

ちょっともう一点。次の陳情、24ページです。

これちょっと細かいのじゃなくて大きな方針というか気になっているところなんですけれども、この陳情者も言っているようにモノレールがもう17キロ実現しましたよと。ただそういう中で大きな成果は上げてるけれども県全体としては、中南部としては交通渋滞の解消が道半ばだし、さまざまなMICE含めてさまざまな施設も出てくるし。だからもっとモノレールの整備を延伸してくれというような陳情になっています。それも含めて議会の中でも西原までの延長あるいは豊見城までの延長、延伸というような議論もされているわけなんですけれども、ちょっと県のこの公共交通の政策としてはやっぱりちょっと気になるのは、この方針にもあるようにもう30年5月に鉄軌道の構想、計画書は出しましたよと。それに基づいていろいろ検討しているけれども、モノレールの延伸については採算性に課題があるねとか、競合するほかの公共交通に影響があるねとかってというような話も含めて、さまざまな幅広く検討を行っていくという方針なんですけれども。ただやっぱりこの鉄軌道の構想が出て以降、鉄軌道についても足踏み状態が続いている。そしてバスについてはどんどんどんどん人手不足も手伝ってなかなか方向性が見出せないところにある。そしてモノレールについてはまだどこに着いたから延伸をお願いしますという部分が出る。どうもやっぱりちぐはぐな感じがするんですね。ここからは私の持論で、やっぱり県全体のことを考えると公共交通ですぐできるのは、費用対効果も含めてやっぱりバスだろうというような思いがあるんですね。だからそういうものも含めて一なかなかこれもう現時点で公共交通、モノレールの延伸はこれ以上しませんとかって言い切ることもしないでしよ、鉄軌道についても国の案、県の案、計画等々ある中で方向性が今出るものではないというのはわかるんですけれども、ちょっとこのちぐはぐ感が続くというのは非常に危惧されるんですけれども、その辺について部長、どのように考えていますか。ちょっと難しい質疑だと思うんですが。

○宮城力企画部長 鉄軌道の構想をつくった原点が、那覇と名護を1時間で結ぶ、県土の均衡ある発展の、県土構築を図っていくということになっておいて、その課題についても大きく2つ国から示されております。委員がおっしゃったように採算性の問題、それから費用対効果の問題、2つあります。で、採算性の問題は新幹線を整備する手法であれば採算性は十分とれるだろうと。沖縄県の場合は陸続きでないので、新幹線の整備は果たされない。そういう意味からもぜひこの制度が活用できないかというところを今、申し上げようとしているところです。で、費用対効果についても年末をめどにまた再算定をしてですね、国に働きかけるということの本会議でも答弁しましたけれども、今この再算定については最終的な精査を行っているところです。これらの課題がクリアできれば、まあ前進していく道が開けるのかなというふうに考えているところです。ただし鉄道については数十年かかるということになりますので、委員がおっしゃるように即効性のある、まずバス路線ですね。これの再編を図る必要があるだろうということで、去る10月から基幹バスを導入されたところですがけれども。あとはその支線ですね、フィーダー。バス事業者さんとのもちろん協議も必要になってきますし、支点となるターミナル的な機能を持つ箇所を幾つか設けないといけないというところもありますので、そのあたりの課題について今、整理、バス事業者さんとも協議して整理しようと考えているところでございます。長期的には鉄軌道、その前にまずバス網を整備したいというところが県の考え方でございます。

○大城憲幸委員 質疑は終わりますけどね。やっぱり今言ったように、どうも鉄軌道があってそのフィーダー交通網の整備の議論がここであって、またモノレールの議論があって、バスをどうするかという議論があって、だから本当にそれぞれでやることによって何かどんどん悪くなっていかないかなという危惧があります。バス会社の部分も基幹バスの話はありますけれども、自分は今もう前から言っているようにやっぱり運営主体の体力つけないと人の問題も含めて根本的な解決にならないといけないと一ならないと思いますので、その辺はちょっとまた今後議論させてください。

以上です。

○宮城力企画部長 基幹バスの話もしましたけれども、もう中期的にはもちろんフィーダー交通は広域的な連携が必要になってきますので、どのような交通システムが可能かどうかですね、それぞれ南部、中部圏域の市町村の皆さんの御意見も参考にしながら、県も協働してフィーダー交通のあり方について議論

をしていくこととしております。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 先ほどの10カードに関する、導入に関する補助なんですけれども、こちらのほうは国のほうから3分の1補助があります。で、県や両市のほうからは補助はありません。

以上です。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 大城委員のものとも少しかぶるかもしれませんが、総じてちょっとお伺いしたいことがあります。離島航空路線に関しては各陳情の中にちりばめられております。で、処理方針に関しても今お答えを聞く限りにおいてはですね、やっぱりよくわからない。本当に関心を示す航空会社が存在するのかなというようなところ。そしてやっぱりビジネスって考えるとこれコストの問題はどうしようもない重い問題に一だって採算性がとれるかという議論はもうそこで行き詰まってしまう可能性がありますよ。で、実際運航しようとするのですね、既存の路線の参入が、参入競合して参入していくかどうか。それを認めるかどうか。そういった問題も多分に出てくると思うんですよ。で、多分に処理方針が全然変わってないというのは多分その辺のところでの話が全然煮詰まっていないんだらうと。本当にこの関心示している航空会社がいるのかなと思ったりもします。これは実は総じて、次期振興計画の中で離島の、離島振興というのを政策と一大事な政策にするという知事の答弁がありますし、まさしくそうしなければいけない。で、実はここの委員会と別ですけども、離島へのケーブル。電源ケーブルを入れるにおいても、県は今まで、あれは電力がやるものだということと言い切ってきた。しかしながら、これでは前に進まないから国が今回予算の中でケーブルの予算をつけた。そしてこれは単年度で終わるわけじゃないですから、継続してやるんでしょう。多分だからそういった問題が実際に起きてるわけですよ。で、この次期振興計画の中で要するに離島に住む住民の定住安定だとか、まあ地域の活性化だとかそういったものをするためにはこの航空路線というものは非常に大事な県の、県政の政策の僕は大きな柱だと思うんですね。ですので、ビジネスライクだけでこの問題を解決できるかどうかというのは非常に疑問なんです。ですので僕は以前から申し上げているように、RACの使命は何かと。RACの使命は何かということをもう少し掘り下げて、そこをどう活用するかというふうに考えていかないと僕はこ

これは解決できる問題じゃないというふうに思うんですね。で、そこに補助金をどういうふうに入れるのか。この路線を拡充するためにどういうふうに国が支援をしていくのか。もしくは県が支援をしていくのか。そういった問題を解決しないと、単にビジネスライクだと一今、既存の久米島とか宮古とかいろんなところの一例例えば石垣、与那国とかそういった既存路線にも入らないと全然競争にならないですよ。多分にビジネスとしては成り立たない。これはもうわかっている。だからこそこの問題に対して従来の処理方針では非常に厳しいと思っているわけですね。だからその辺のところをしっかりと考えて、次期振興計画の中でどういう位置づけにして、どういうふうな処理方針が必要なのかというのを今やらないと、今やっていかないと僕は間に合わないと思うんですよ。国ともしょっちゅうそういう話を僕はすべきだと思うし。例えばいろいろな整備方法、要望しているところもありますよね、陳情の中で。航空路線の。離島航空路線政策の提起もされているようですけど。これをね、ぜひね、今のうちに処理方針としてどう掘り下げて、どのような形で持っていくかということ僕は今考える重要な時期だと思うんですけど、どうですか。

○宮城力企画部長 最初に次期振計についてのこの位置づけなんですけれども、再三申し上げているように離島振興は県政の最重要課題というふうに認識しておりますし、交通手段を適正に確保するという面でも県の役割は重いというふうに認識しております。今、確かにその航空会社があるのかという御質疑なんですけれども、実際に事業を展開している航空会社さんです。これが沖縄関係にもというところになるかと思うんですけども、そのあたりでまだ、先ほど来申し上げているようにもう少し時間がかかりそうだとこのところなんです。で、この次期沖縄振興計画のあり方について今検証作業を進めているところなんですけれども、それを踏まえて新たな振興計画が来年策定作業に入っていきます。さらに、航空路線のあり方についてもそのあたりはしっかりと検討していきたいというふうに考えます。

○大浜一郎委員 ですのでね、しっかりとこれを具現化していくためのプロセスとロードマップというのかな、非常に見てわかりやすい一要するに陳情者が毎回毎回同じような陳情をちりばめてくるわけですよ。ですので、それに対して同じような処理方針だけこの委員会にやっても何の意味も実はないんですよ。ですので、いついつまでにこういった状況で、こういった対策をとってこういうようなロードマップになっているというような、見れるような処理方針に少し変えていく必要が僕は大きいにあると思いますよ。今お答えできない部

分も多々あるというふうに思います。しかしながらこれはぜひ必要なことですから、ぜひその方向で少し深掘りし、そして具体的にロードマップとして示す処理方法—処理方針というのが出てくることを期待をしていますがどうでしょうか。

○宮城力企画部長 委員の御指摘を受けて、そのプロセスあるいはロードマップ的なものが処理方針の中に書き込めるか一県が事業主体であればそれは十分見込み、想定はできるんですけども、相手がある話の場合はですね、そのあたり非常に難しいところもあると思いますが、そのあたりについては処理方針の記載の仕方ですね、工夫できる余地がないのか検討していきたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 同じく栗国路線でお聞きいたします。陳情でいうと45号。
栗国路線の話は先ほどのお二人の委員からも状況はわかりました。ちょっと確認で、今複数の会社と協議をしているという話で、もうちょっと確認でその協議が一番課題となっているのはどういった点が挙げられるんですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 やっぱり課題となつてございますのは固定費が、ちっちゃい路線でありますけれども、ある程度の固定費があるんですけども、やっぱりそれを上回る収入、収支のほうがなかなか難しいというふうなことで、収支構造のバランスがですね、バランスをとるのがちょっと課題があるというふうな御意見をいただいているところでございます。

○比嘉瑞己委員 当然だと思うんですね。で、その問題を考えるときに今、まあ係争中でもありますけど第一航空との例の航空機の件が、見通しが無いとですね、この新しい協議の中でも重要な話になってくると思うんです。で、この第一航空との国、県も補助して購入したこの航空機については今現状はどうなっていますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 今現在係争中のその訴訟とですね、その訴訟については運航費補助に関連した内容になってございまして、航空機補助については別の話ですので、これはそれぞれ平行して、別々に進めさせていただいているところでございます。今県としては、この第一航空のほうの財産であります、

この航空機がですね、この栗国一那覇路線のほうに就航してない状況ですので、その当該機材を他の航空会社へ譲渡すること等によって運航再開とか、その機体の有効活用を検討してきたところなんですけれども、先ほどから申し上げてますように関心を示す航空会社においてその機材の譲渡を含めた事業計画の作成というので時間を要してございますので、今年度中に機材の有効活用が困難な状況なのかなというふうになってきております。ですので、県としましては第一航空に対してですね、今年度中に補助金の返還を求めることを前提としまして、その考え方とか手順等について、国とですね調整、連携しながら調整を行っているところでございます。

○比嘉瑞己委員 この航空機を譲渡してもらったほうが新規の航空会社にとってもプラスになるだろうと。だけどその交渉が今できないわけですよ。だからこの問題を早くめどをつければこの新しい就航会社にもですね、すごい前向きな協議ができていくと思うんですよ。で、今確認で訴訟とも関係なくこの話はできているということなので、しっかり進めていただきたいと思います。

で、これ第一航空にとっても悪い話ではないと思うんですよ。補助金の返還となると相当な額になるだろうし。しかしこの機材含めてその譲渡というのであればですね、また双方にとってももしかしたら和解とかいろんな形になれるんじゃないかなと思います。だからこの航空機の第一航空との議論をもうちょっと前に進める必要があるんじゃないかなと思います。もう既に、もう1年半以上過ぎているわけですから、この航空機問題についてその期限を切った目標を持っていくべきだと思いますがいかがですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 機材につきましてはこの処分制限期間が来年の3月末となつてございますので、それまでの間にこの返還の一補助金の返還を前提としまして、その考え方とか手順等を国も含めまして一緒に調整を行っていきたく。引き続き調整を行っていきたくと考えております。

○比嘉瑞己委員 来年3月ということで、もう数カ月なのでぜひこの話が前に進める一進んでいくように期待したいと思います。

それで、ちょっと話変わりますが、先ほど大浜委員からもあったように新規就航会社が決まったとしてもですね、今後の運航についても島民は不安を持つと思うんです。また会社にとっても。で、この間委員会としても勉強会とかも開いてきてこの栗国問題について研究してきたんですけれども、ちょっと振り返ると1978年に路線が開設されて、J T AやR A Cがやってきたわけですよ。

で、それが2009年に第一航空がかわってやった。で、その間の違いを見てみると、第一航空が就航する前まではJ T A、R A Cまでは定期航空一定期便として、しかも今は9人乗りだけどその前は19人乗りですか、一定程度の輸送ができたわけですね、定期便で。ですが今、その9人乗りの不定期便ということもあって、なかなか天候にも左右されるし安定的な収入にもつながらなかったのかなというふうに考えました。で、そういった意味では、その新規の会社も本当に経営成り立つのかなというところで不安もあると思うんですよ。だから先ほどからいろんな委員からもあるように、その補助金のあり方だったり県の主体的なかかわり方っていう点っていうのはやっぱり今、特に新しい振計が始まる中でしっかりと議論する必要は僕もあると思います。いま一度、この考え方について、部長のほうがいいですかね、どう思っているのかお聞かせいただけますか。

○宮城力企画部長 はい、委員おっしゃるように一日も早い再開をということで取り組んではおりますけれども、もう少し工夫ができないのか、コスト面とかについて協議を続けているところです。もちろん次期振計についてもしっかり位置づけた上で離島の空の足の確保に向けてですね、議論を深めたいと思います。先ほど需要の喚起も掘り起こしていきたいということを申し上げましたけれども、ほかに何かできることがないかですね、そのあたりも協議していきたいと考えます。

○比嘉瑞己委員 需要を喚起していくためにも安定した持続可能な就航だと思います。そこで定期便と不定期便、私も今勉強し始めているところなんですけど、この定期便と不定期便の違い、もし説明できるならお願いできますか。法的にどういった違いがありますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 今手元に資料は持っておりませんが、一般的に定期はダイヤを定めまして、これ一般に公開した上でそれで定期的に飛んでいるというところをごさいますして、それ以外で飛んでいる飛行機のことを不定期というふうにしてます。定義されているようでございます。

○比嘉瑞己委員 まあそれは字を読めばわかるんですけども、航空法の中ではですね、その求められる基準だったり体制というものがあると思います。それをクリアするためには、確かに会社にとってはすごくハードル高くなるとは思いますが、やっぱり島民のライフライン確保っていう意味では、ど

うしてもやっぱり僕、定期便っていうのは県が目指すべき方向性だと思います。それで今、新規事業者との協議が進んでいると思うんですけども、いきなり定期便が難しくてもですね、不定期から始まって将来的には定期便を目指すっていうような、こうした方向性を持って協議に挑んでいただきたいと思いますと思うんですけどもその点はどうか。

○大嶺寛交通政策課副参事 今ですね、就航に関心を示しているこの航空会社におきましても定期航空便を運航している会社でございますので、そちらともいろいろ意見交換をさせていく中ではやっぱり定期として飛んでいただくということを前提にですね、その辺のコストを含めて検討していて、時間を要しているところもでございますので、そういったのも含めてしっかりですね、この辺は検討させていただきたいなと考えております。

○比嘉瑞己委員 聞いて安心しました。やっぱり離島格差をなくしていくという意味では定期便就航というのは大きなテーマだと思いますので、引き続き頑張ってくださいと思います。

次に、陳情60号の鉄軌道についてお伺いします。今回ですね、ちょっとライダー交通に限ってお話を聞かせていただきたいと思いますと思います。先ほど部長の答弁でもその広域化ということは大きなテーマだったという話でした。今モノレールだったりモノレールの延伸だったり、バスの検討とかもやっていますが、一方で那覇市がLR Tを網計画をつくりました。で、その那覇市のこの網計画というものを私も見させていただいたんですけども、この那覇市の路面電車がどこ走るかというところの県庁周辺の市街地から寄宮、新都心とあるわけですけど、そのもう2つが真玉橋。で、南風原の沖縄県立南部医療センター・こども医療センターのところですね。どれも豊見城と南風原っていうふうに隣の市町村との隣接しているところがまあ終点というか、そこになっているわけです。それで、那覇市の計画見てもですね、この今後の取り組みの方向性の中で広域的な公共交通ネットワークの連携が一つ大きなテーマになっています。那覇市が整備進めば、もちろん豊見城や南風原もですね、じゃあその路面電車伸ばそうかっていう議論も出てくると思うんですよ。けどその話を那覇市が勝手に進めるわけにもいかないし、ここで県のかかわり方が問われてくると思うんですね。で、この那覇市が網計画を策定するとき、これまで沖縄県はどういったかかわり方をしてきましたか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

那覇市のほうではですね、現在LRT等をまちづくりと連携した基幹公共交通軸として位置づけて、既存の公共交通の活用も合わせた公共交通ネットワークの構築を目的とする交通網形成計画に向けて、取り組みを進めております。その検討に当たりまして那覇市においてですね、那覇市都市交通協議会というのを設置しておりまして、そこに県も国も委員として参画しまして、我々県の立場からしますと、県の交通政策の観点、また広域的な観点からさまざまな意見を述べさせていただいているという形で助言をしながらですね、一緒に検討を進めているというところでございます。

○比嘉瑞己委員 これまでは那覇市の協議会の中に県が入っていったという話なんですけれど、だけどこの広域化っていうテーマの一応えていくためには、那覇市だけじゃなくてその隣接する島尻南部の市町村が入らないとなかなかこの広域化の議論って進まないと思うんですね。だからこの網計画が決定していくとその話も進んでいくのかなと思うんですけど—これまではそうだったけれども、今後はどういったふうにしてこの広域化のテーマを県としてかかわっていけるのかお聞かせください。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

那覇市においては先ほど委員がおっしゃられたようにですね、取り組みの方向性としまして、市内だけではなく周辺地域との広域的な連携を図ることとして、今後那覇市においては関係市町村との連携のあり方等について検討を進めていくというふうに言われております。また一方ですね、与那原町を含めた南部圏域の一部の市町村で構成される島尻地域振興開発推進協議会というのがございまして、こちらにおいてもですね、平成28年度より南部地域が目指すまちづくりの実現に向けて各市町村におけるまちづくり計画、または交通計画について情報共有を行いながら、南部地域の新たな公共交通のあり方—わかりやすく言いますと、那覇から与那原、那覇から糸満ぐらいまでの軸ですかね、そういった軸のあり方について検討を行っているところでございます。この中でですね、しっかりと南部地域としてどういった軸のあり方を求めていくかということを検討を進めるというふう聞いております。で、こちらでの検討結果がまとまりましたら、その取り組みを南部広域の市町村圏事務組合のほうにこの取り組みを移行するということが確認されたと聞いております。その中で具体的に広域的な観点から検討が進められると思っております。県としましてはこれまで申し上げてたとおりにですね、北中南部の圏域ごとに公共交通の充実に向けた取り組みを推進していくということで申し上げてますので、この南部広

域のほうでですね、具体的な取り組みがなされる際には県も一緒になって共同で取り組みを行ってまいりたいと考えております。

○比嘉瑞己委員　まあ今のお話聞いて、那覇市の協議会から島尻の協議会、で今後は南部広域事務組合というふうにだんだんレベルが上がって行って、進んでいることが確認できました。この間宮城室長時代から機運を高めるっていう話があって、もどかしく思ってたんですけどもちゃんと進んでいることを聞いて安心しました。で、こういった議論が始まるとですね、やっぱり市町村もじゃあそのまちづくりどうしようかっていうような、もっと具体的な話になっていくと思います。だからきょうはちょっと議論しませんが、那覇ー与那原間、今県がバスの増便で対応という方針あるけれども、この路面電車の議論を進めていくとですね、やっぱりそのまちづくりが、計画ができて、需要予測も変わっていくと思うんですよ。なので今後の大きなまちづくりの本当に骨になる部分ですから、拙速な議論はやめて、ちゃんと路面電車についても協議会の場に県も参加して広域化の議論をしっかりと進めていただきたいと思います。この点最後に部長、答弁お願いします。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長　市町村の皆さんと連携してですね、1つのシステムでも何でもいいんですけども、取り組みを進めていくということが確認されましたら、県も当然のことながらともに一共同で具体的な検討を進めてまいりたいと考えております。その中で委員がおっしゃったような形でどういったまちづくりが必要なのか。まちづくりをやることによって需要の確保というのもやりやすくなります。そういった必要な開発のあり方も含めて幅広く市町村としっかり検討をしていくような体制をつくってまいりたいと考えております。

以上です。

○比嘉瑞己委員　最後に。何でもいいじゃ困るので、私、路面電車こだわって頑張りたいと思います。続きは2月議会で。どうもありがとうございました。

○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、ちょうど南部のL R T等の話がありますので、それにまず続けたいと思いますが、今県の話聞いてますと、地域の計画が、あるいは協

議会があってこそそれをつなぎ合わせていくのが県の役目というような考え方、これが基本にあると思いますね。確かに地域は必死になってやっているところもあればですね、なかなかその地域計画をつくりきれないところもあるわけですよ。例えば、南城市はバスを中心にですね、再編を始めました。Nバスを導入してやっているわけですが、かなり住民もいい悪いがありましてね、かなり行政側も苦勞しているところではあります。それぐらい苦勞して再編をしてきているわけですので一と同時にですね、今のLRTの問題、与那原、南風原、八重瀬、あるいは糸満もそうですが、非常に切望している地域もあるわけですよ。交通というものがですね、地域の問題じゃないわけですね。交通というのはもう沖縄県、あるいは全てを網羅するような世界ですから、県のね基本的な構想というものをある程度この地域交通の中に入れ込まないといけないんじゃないかなという気がするんですね。だから県はこう考えているからその地域はこういうふうに持っていきたいと。LRTに関しても、那覇がこう思っているからじゃあ与那原、あるいは南風原はこういうふうにしてつなげたいというふうな橋渡しの役割をするためにも、構想というものが必要だと思うんですよ。そこら辺はどうですかね。県の姿勢がもう少し足りないかなという気がしますね。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 県としましては、基本的にはネットワークとしてのあり方という形では総合交通体系基本計画、また鉄軌道の計画書の中でもですね、地域と地域をどういうふうに結んでいくかというようなあり方はお示しさせていただいてます。ただ、その具体的なシステムにつきましては、その地域のほうで求めるものが異なるかと思っております。地域の現状ですね、交通の一実際の市民の移動状態とかまちづくり計画、またどういったものを求めるかということを含めて市町村とやはり議論しながら決めていくことが重要だと思っております。こういったシステムになりますと、新たなシステムとなりますと基本的には誰が運行するのかと、またどういった採算性が確保できるのか、それに見合った開発計画、公共交通への利用促進策、さまざまなことを地域の皆さんとしっかり決めた上でどういったシステムだということになるかと思っておりますので、こちらについてはまあネットワークとしての考え方は総合交通体系基本計画の中で示させていただいておりますが、具体的なシステムについては、先ほどから申し上げている公共交通充実に向けた圏域ごとの取り組みの中で、市町村とともに意見交換しながら協働で検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

○座波一委員 全体のネットワークとね、地域のシステムを別に考えているところがあってね、ここは少しどうかと思いますよ。ネットワークとシステムをある程度構想で結びつけないとね、ちょっとこれどうかと思いますね。だからぜひですね、地域がどう考えているというのも含めて、県が大きな1つの基幹をつくるという話もあるわけですから。鉄軌道。と同時に、都市モノレールを中心に那覇がこういう構想を持っている、今度南部はこういう構想を持って一持つようにというふうな、ある程度ね、こういうふうには持っていけないといけないと思いますよ。ぜひそこも含めて考えてほしいと思っております。

で、もう一つ公共交通全般に絡む問題としてですね、レンタカーの問題ですが一まあ問題というか一は、所管はどこですか。レンタカー。レンタカーにつきましては確かに観光に寄与している部分も多くあると思います。これまでに行かなかったところも観光客が行って地域の活性化につながっているという利点もあるかと思いますがね。しかしながらこのままふえ続けると、かなり交通量の増加にもつながるし、渋滞にもつながる。あるいは外国人の運転とか、県外からのこの運転によって危険性が多いという欠点もあるわけですね。そういう中でですね、いつまでもこのレンタカーをそのまま野放しにしていくのかという、大きな問題が出てくるんじゃないかなと。反面、バスやタクシーは本当にならなくなってしまった。で、タクシーも非常に全体的な量が少なくなってきて、効率化—デジタル化による効率化が進んできたために、タクシーなんてね、地方に行かないんですよ、呼ばれても。実は、恥ずかしながら我々の地域にはね、夜タクシー来ないですよ、幾ら呼んでも。そういう地域たくさんあるんですね。だからそういうことも含めてタクシーももっと活性化するように、あるいは同時に観光客がね、どこにでもタクシー一本で行ける、あるいは先ほどの議論からありましたとおり、タクシー、バスも利用するというふうな環境をつくるためには、レンタカーをそのままレンタカー頼りにした観光システムになっていいのかという、そこも考えなければいけないと思っておりますけど、この辺はレンタカー担当にはそりゃあそういう酷な質疑かもしれないけど、どうですかね。

○前本博之観光振興課副参事 観光振興課としましては、レンタカーの利用から公共交通への利用促進を図る意図でオープンデータバスとかモノレールとかのデータをオープンデータ化しまして、Googleサイト等のサイトで検索エンジンですね、この利用の案内とかを検索、観光客が検索できるようなシステムを開発しているところでございます。これによりまして、まあ特に沖縄の公共交通の仕組みがよく観光客にはわかりにくいというところがありま

すので、観光客の皆様がそれを活用することによってスムーズに県内の移動が図られるものと考えております。

○座波一委員 質疑の趣旨を理解していないようですので、部長どうですかね。そういうふうなレンタカーがね、ある意味多過ぎるといふ懸念はないですか。総量を規制する必要があるんじゃないかと。

○宮城力企画部長 まあ県民の足であるバス、モノレール、タクシーですね。で、これに加えてまた今レンタカーが交通渋滞の要因になっているのではないかというお話ですけれども、移動利便性の問題、観光客の満足度も含めてなんですけれども、そのあたりと公共交通をいかにしてバランスよくするかというのは非常に難しい問題だと認識しております。これは観光の所管になるとは思いますが、こういうお話があったということはお伝えしたいと思います。総量規制については済みません、私のほうではちょっと今コメントする立場にはないというふうに考えます。

○座波一委員 私そういうことを言ったらレンタカー業界から総スカン食らうという覚悟で言っていますからね。しかしながら、現実タクシーあるいはバスがじり貧状態の中でそこを生かすためには観光のシステムをね、レンタカー中心から変えるしかないですよ、昔みたいに。もう少しそれを真剣に考えないといけないと思いますよ。

次にですね、先ほどからの航空路線の件ですが、航空労組からの提言が県にもあったかと思えますね。提言が3つされてます。それについて、1つ目に、質の高い航空会社を選定する必要があると。もう一つは、沖縄県の行政一航空行政をしっかりと構築してほしいという提言。そしてもう一つは、航空費の補助についてスキームを構築する必要があると、3つ提言されてますね。これについてどう思いますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 県のほうにもですね、9月に航空労組連絡会議長名で提言書が提出されているところがございます。中身については恐らく同じになっていると思いますが、県としましても委員おっしゃるように安定的な就航能力を有する航空会社による運航が望ましいというふうにして考えておまして、またその運航費とかこの航空機購入費の補助スキーム、まあそういうものも有効に活用して引き続きこの就航に関心を示す航空会社と、そういったところと意見交換しながら安定的な離島航空路線の確保維持、そういったところ

に取り組んでいきたいなと考えております。

○座波一委員 先ほどから議論がありましたとおりですね、その中から考えていってもこの提言は、非常に本質をついているような気がするんですね。で、そこが非常に問題のあるところだなという感じがしております。だからといって私なりにどういうことが必要かということは持ち合わせてはないんですけども、ただですね、やはり航空システム、航空行政システムという点においてはもう少し強化すべきだなというのは確かに実感しています。と同時にですね、沖縄県がもっと航空行政にかかわるという点においては航空会社にもっと、何ていうかな、資本的にもかかわりを強くするべきだと考えます。それはですね、今回の議会で土木のほうに出ている都市モノレールの現物出資の提案がありますね。貸付金を資本金にかえるという、13億。これはDESというらしいんですが、そういったことで沖縄県が50—何%だったかな、38%か。大株主になるんですね。今でも大株主ですが。そういうふうに積極的に公共交通、県民の足にかかわっていくという姿勢を見せる。これ航空行政も全く一緒だと思うんですよ。だから、昔はね、南西航空時代には県民の翼、離島の翼ということでそういうふうな合い言葉のもとで、南西航空のもとでまたこの離島への便をふやしてきたわけですね。これが今系列化されていってかなり経営の中で厳しい状況に追い込まれていくというこの状況が来ているわけですよ。だからここで沖縄県がどうかかわるかなんですよ。だから栗国の問題はそれは確かに一つの、一面にしか過ぎないんです、これは。だからそういう問題から発覚していった航空行政のあり方にね、ましてやまたMROも沖縄につくるわけですからコスト削減につながるでしょ、確実に。あれが沖縄で、航空機が整備されるわけだから。そういうものも視野に入れて航空行政をしっかり確立していくという考え方についてはどうでしょうか。

○宮城力企画部長 JTAにもRACにも県は出資者としての立場から事業のありようについて株主として意見を言っております。出資についてのお話なんですけれども、さらなる出資については先方さんとのお話もありますが、先ほど申し上げたモノレールのDES化ですね、これについては債務超過状態を解消するために貸付金を資本に転換したということですので、そのものとはちょっと切り分けて考える必要があるのかなと思います。追加の出資については御意見として承らせていただきたいと思います。

○座波一委員 確かにさっきのDESはね、趣旨が違うと思いますが、そうい

うところも含めてやはり航空行政にどうかかわれるかという点においてぜひ検討すべきことだと思いますから、ぜひお願いします。

以上です。

○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 同じところで恐縮ですけど、45号の5、陳情ですね。粟国と那覇間の定期路線。幾つか確認なんですけど、まず800メートルのこの滑走路の現状では20名以下のこの、対応できないという現状。延長という一時期そういう議論もあったと思うんですけど、まあ私有地が多いということで断念したと聞いたんですけど、これはもう全く考えてないということでもいいんでしょうか。

○野原良治空港課長 現在、粟国空港は定期便が就航しておりませんで、通常の航空会社のチャーターのヘリですとか、あと個人機などが利用されておまして、この辺の今後定期便の、就航の飛行機の大きさとかですね、そういったことが固まれ一決まりましたら、滑走路の延長等についても検討していきたいと考えております。

○上原章委員 部長、何で聞いたかというとなんだ航空会社を今選定しなくちゃいけないというところですね、限られた滑走路ではもう本当限られた航空会社で一まあ先ほどいろいろ費用対効果もありましたけども、もう少し幅を持つ意味では延長という可能性もあるのかなと思うんですけど、この問題は4年間、3カ月間は再稼働した時期もある一ほとんど4年間とまった状態で島の人たちにとってはもうこの間に相当の人口も減っているという報告も受けているんですよ。で、そういう意味ではいつまでこれを皆さんとしてはめどを立てるというところはもう出しておかないと、なかなかこの問題、相手があることとかですね、いろいろ収支の問題が一乗り越え切れないとかは重々わかるんですけども、一つの目標としてはこのめどに頑張っていくというぐらいはやっぱり示していかないと、島にとってもですね、毎日の交通のこの那覇、本島に来る、どうしても必要な人たちが、医療とかいろいろあるわけですよ。その辺どうですかね。

○宮城力企画部長 離島の皆さんが非常に不便を来しているというのは重々承知しております。繰り返しになるんですけど、一日も早い航空路線の再開に向け

てですね、ほかにどういう、検討ができないかどうかも含めて対応していきたいと思います。

○上原章委員 直近で、5年間で70名の方がもう人口減少しているということを考えるとですね、本当に大変なことなんだなと思うんですよ。まあ我々は本島にいるんでね、島の今の思いというのがなかなかわかり得ないところもあって、本当に何とかできないものなのかなと。まあ第一航空の問題もありますけど、早目に、今の滑走路でしっかり対応できる方法があるのか。もう一步進んで幾つかの航空—非常に関心を示しているところとのいろんなキャッチボールでですね、何とか突破してほしいなと思います。

もう一点済みません。陳情第72号のモノレールなんですけども、去る10月に延長がされて非常に喜んでるんですが、このモノレールの次のステップということで幾つか要望が出てるんですけど、県のこの30年5月に出している沖縄鉄軌道の構想段階における計画書というのが策定されておるんですけどね、これにはもう一切今、次のモノレールのステップというのはもう入ってないんじゃないか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

鉄軌道の構想段階の計画書におきましては、鉄軌道をどういった地域を經由してルートとして設定するかという考え方、あとフィーダー交通という形で、システムではないんですが、鉄軌道と地域とをどういったネットワークで結んでいくかということなどを取りまとめたことになってますので、基本的には具体的なフィーダーのシステム等々について明言しているわけではございません。

○上原章委員 県の言うこの公共交通ネットの計画の中に、新たな次のモノレールのステップとかというの何か策定の中にあるんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

県のほうの交通政策をとりまとめた—考え方をとりまとめた沖縄県総合交通体系基本計画というのがございます。こちらはですね、基本的に具体的なシステムを記載しているというよりか、まあ決まっているような、考え方がまとまっているもののシステムの具体的な取り組みは書かれてますが、それ以外につきましては基本的にネットワークという形でこういったネットワークが将来的には必要だよなという考え方を示させていただいております。ネットワークを

ベースにですね、今後は先ほど申し上げた市町村との共同による公共交通充実に向けた取り組みの中で、具体的にどういったシステムが各市町村において望まれるのか、必要なのか、そういったことをいろいろ議論していった中でどういったシステムがいいかということが決まってくるかと思っております。そういったものが具体化していく中で計画に反映するなりですね、見えてくるのかなというふうに考えております。

○上原章委員 この陳情第72号のこの要旨の中にですね、中南部都市圏における陸上交通の現状というのが非常にこの格差があるということで、それに対して皆さんの処理方針では、公共交通全体の利用者数に合わせて競合による他の公共交通への影響、採算性等の課題があるというふうなこの処理方針になっているんですけど、モノレールまあ確かに先ほど来、いろいろな公共交通のこの、バス、タクシー、レンタカー、またモノレールという競合の中でどうバランスとっていくかという、非常に重要だと思んですけども、今後モノレールの延伸というのはまず今後の議論の中で必要性が出てくる、もしくはなかなかそういう段階ではないという議論が積み重ねられていくということではないですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

県では昨年度ですね、モノレールを延伸した場合の課題等々について検討させていただきました。その結果、今委員がおっしゃったような形でやっぱり採算性等について課題があることが確認されてます。ただこれはあくまでも現状の、今のまちづくりの状況でもって試算した結果になってます。ただこれについてですね、市町村の中にやはり延伸したいというところもございます。そういったところと公共交通充実に向けた取り組みの中で、どういったまちづくりをすればそういった需要確保ができるかということも含めてですね、幅広く検討してまいりたいと考えておりますので、そういった中で具体的な議論がされていくものと考えております。

○上原章委員 最後に、3両編成もこの実現というのが非常に求められているんですけど、具体的なタイムスケジュールとかあれば教えてください。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 3両化については3両編成車両の新造を4編成進め、その後現在の2両編成を3両編成とする改造を5編成行うこととしており、9編成の3両化車両を導入する計画となっております。令和2年度の事業に着手し、令和4年度中に3両化車両の2編成を完成

させる工程で進めることとしております。

○上原章委員 頑張ってください。

終わります。

○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 まず1ページお願いします。

離島過疎地域振興に関する要望事項というのが出てますね。その中で1、離島航空路線の運賃の低減、いろいろやってほしいということが出てはいるんですが、まあ県の努力もわかりますよ。離島住民等のね、交通コスト負担軽減事業、そういうものを通して軽減しているというのはわかるんですが、実はもうぼったり私はちょっと一スーパーで買い物していたらある方が近寄ってきてですね、毎回毎回法事のたびに帰らなくちゃいけないと。そしたらそのたびに航空運賃、どうにかもっと安くできないのかなと思うという話をしました。それで、もう皆さんは新たな法制の整備についての要望を国に行っているということですが、これ大体内容はどのようなものですか。それからあと1つ、引き続き関係道県と連携していろいろやってる、取り組んでるというんですがどういう取り組みが今なされているんですか。具体的に。

○宮城優交通政策課長 平成7年にですね、離島航空路線を有する6道県、北海道、新潟、島根、それから長崎、鹿児島、沖縄の6道県で構成する離島航空路線問題協議会というものをつくりまして、運航費とか航空機購入費用にかかる財政支援、それから航空機燃料税の軽減措置などの支援措置をですね、より確実なものにするということで国土交通省に要請を行ってきているところであります。例えば、平成29年度は11月下旬にこの各6団体で国土交通省に行ってその要望書等を提出。まあ30年度も7月中旬に行ったということで、毎年のように一緒になってですね、国に対して要請行動をとって一要するにさまざまな支援制度をですね一船のほうは法律等でもともとあるんですけども、それを航空路に関してもそのような形で法律で、継続して実施していただけることを一形づくりをしてほしいという要請をしてきたところでございます。

○狩俣信子委員 じゃあそのあたりの財政支援とかそういうのも含めて、何か見通しとしてはどうなんですか、国はその支援について。法制の整備等も含め

てお願いします。

○宮城優交通政策課長 平成29年度あたりですね、特定有人国境離島の法律ができてですね、国内各地の離島の航空路、航路、それから移動コストに関しても、そういう法律ができたということもあって。まあ我々のこの今、これまで要請してきたことに関してはですね、一旦はちょっと動きがなかなか一次のステップに動くことがちょっと難しい状況にあるのかなとは考えているところではございます。

○狩俣信子委員 もうちょっと。じゃあこれは時間がかかるということなんですね。

じゃああと1つ伺います。4ページの栗国の航空路線についてなんですけど、さっき座波委員も言っていました。航空労組からいろいろ説明があったと。で、その中でね労組のほうは一旦県のほうに投げかけたそうです、これ。けども県のほうからは何の反応もないんだけどどうなってますかと言われたんですね。これは一度そういう話はあったんですか、航空労組から。

○大嶺寛交通政策課副参事 先ほども申し上げましたが、去る9月に航空路—航空組合連絡会議長名で沖縄県知事宛てにですね、早期に那覇—栗国路線の再開を実現するための提言ということで受け取ってございます。その中身については3つほどございまして、質の高い就航能力を有する航空会社を選定すること。安全・安定した航空輸送能力を遂行する沖縄県の行政スキームを構築すること。石垣—波照間・多良間間の安定運航を維持するための運航費補助するスキームを構築することとなっております。県としましても安定的な就航能力を有する航空会社による運航が望ましいと考えておりますので、この辺の—またですね、運航費、航空機購入費補助のスキーム、そういったものを有効に活用して、就航に関心を示しています航空会社といろいろな意見交換をさせていただきながら、安定的な離島航空路線の確保・維持に取り組んでいきたいと考えてございます。

○狩俣信子委員 その航空労組のほうからはですね、県には一応投げかけたけど県から何ともないと。改善をする気持ちがあるのかどうかというそのあたりもあると思うんですが、そこはどうなんでしょうか。

○大嶺寛交通政策課副参事 今、内部のほうでですね、庁内のほうでいろいろ

検討をしている状況ですので、それがまとめ次第御本人のほうには回答をさせていただきたいと考えております。

○狩俣信子委員 以上です。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
玉城武光委員。

○玉城武光委員 陳情の第72号に関してですね—ページは24ページです。
先ほど上原委員からも3両化の編成の問題で質疑があったと思いますが、この3両化あるいは4両化の計画はですね—3両編成になった経緯をちょっと説明してください。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 お答えします。
近年やはりモノレールにおいて乗り残し等が見られるものですから、昨年からはじゃあ輸送力を増強するためにどういうふうに対策をしていこうかということで輸送力一済みません。沖縄都市モノレール中長期輸送力増強検討会議というのを開催して、そこで検討してきました。で、その中でことしの4月に入ってやはり需要予測として2030年において7万5000人の需要が見込まれるということがありましたものですから、そこでやはり2両化—そのままでいくか、3両化、4両化を比較・検討しまして、3両化に決まったというところでございます。

○玉城武光委員 この乗客がふえたということで3両化した。で、将来ですねこの乗客がふえれば4両編成もあり得るんですか。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 可能性としては需要がまた見込まれるようであれば4両化という可能性もありますけれども、目安としてはやはり10万人以上が4両化かなと考えているところでございます。

○玉城武光委員 この車両の問題ですが、この3両化した場合に、今の2両化の車両をですね、再利用することなんですか。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 3両化に関しましては、新造をですね、新しい車両を4編成購入しようと考えておりまして、あと

5編成に関しましては、現在ある車両を改造をしようということで考えております。

○玉城武光委員 当初は新しく購入する。で、その後に今の2両化の車両を使うということですね。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 はい、おっしゃるとおり最初は新造を初めに導入して、新造ができたあと改造に取り組もうと考えております。

○玉城武光委員 今の車両のですね、耐用年数はどれくらいですか。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 30年というところになっております。

○玉城武光委員 この3両編成の車両の発注はですね、どのような方法—入札、競争入札なの。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 契約等に関しましては都市モノレール株式会社のほうがする—実施することになっておりまして、ちょっとモノレール株式会社のほうになるんですけども、ただ今、車両を製造できるメーカーが1社しかないということもありまして、その場合の契約となると見込んでおります。

○玉城武光委員 ここにいろいろ問題があると—また後ほど……。今の車両は、今の車両をつくっている会社はこのレールはこのレールしか使うことができないということがあるらしいですよ。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 はい、今の沖縄都市モノレールの形式は跨座型といいまして—あと垂れ下がっている形もあるんですけども、今のモノレールは跨座型。その跨座型の車両をつくっているところは日本国内では1社だということでございます。

○玉城武光委員 この車両編成に伴う予算は幾らですか。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 今、3両化に伴いまして280億—概算なんですけど280億を予定しているところでございます。

○玉城武光委員 最後にですね、いろいろモノレールを今採算の問題でね、いろいろまあ問題がまだね、解決されてないという話があったんですが、経費節減の検討をやっていると思うんですが、例えばですね、この動力源の電力が今完全自由化されておりますよね。その沖縄電力以外からの購入も検討しているということがありますか。

○仲嶺智都市計画・モノレール課都市モノレール室長 済みません。そこら辺に関しましては、都市モノレール株式会社のほうからは確認はちょっととれていないところでございます。

○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 1点だけね。モノレールのOKICAの関連でね。

モノレール社では今、キャッシュレスに向けた取り組み、おおむね8億かけてシステム開発をしているというように聞いているんですが一先ほどの数字7億4000万ね。それで非常に気になるんですけども、これから全国的にそのICカードの導入、キャッシュレス化というのは著しく進んでいく中で今回のシステム開発、結構大きな金をかけるんだけれども、全国的な連携の問題、それから商業分野との決済の連携、そういう時代を迎えている。まあ沖縄非常に外国人—外国からのインバウンドも多いわけで、そういうモノレールに始まるこのキャッシュレスというのは少なくとも沖縄県にあっては商業分野との連携、汎用化というのが求められているのではないか。そういう意味では、モノレール社単独でそのシステムを開発していくことに関して、県として商業分野も含めて民間の動きも含めてどういう取り組みの中で、その手戻りのないというか、汎用性があるシステムをつくっていくかということが非常に気になっているんですよ。そういうのは一人一人、モノレール社単独でやっていくべきものなのか。それと—それじゃなくして僕は県がもう少し民間の専門分野、民間の動き等々を含めてモノレール利用のみならず商業分野の決済との連携をとっていく時代がもう目の前に来ている。特に我々沖縄県にあっては。その辺のコントロール案というか統括というか、この横串を誰が刺してるのかというのが非常に気になっていて、それを私は企画のほうに期待したい。商工の部分もあ

るんだけれども、その辺をどうしていくのかという課題があつて、ぜひとも8億かけるんだつたら、余り急ぐのもいいんだけれども、しっかりと将来を見据えたシステムを組んでいただきたいと思つていて、非常に気にしているんですけども、その辺についてはどうでしょうか。

○宮城力企画部長 10カードをモノ社が導入するというところで先ほど答弁がありました。どういう決済機能を持つほうがいいのか等々も含めて、土木建築部のほうでいろいろ検討進められたと思つています。企画部にあつてはどのような連携ができるのか、どのような一俯瞰してですね、連携が図れるかどうか、土木部のほうとも協議していきたいと一今後の展開についてですね、思つています。

○座喜味一幸委員 細かいことを言うつもりはないんだけれども、多分土木のほうもそのシステム等に関してはある意味でモノ社に任せっきりの部分もあるのかもしれないけれども、これね、あの2次交通も含めていろんな商業分野等の決済等も含めていくと、僕は今こそ県が横の連携をとりながらキャッシュレス化に向けてウチナービケーションの非常に汎用性のあるきめ細やかなシステム、あるいは金融機関との連携と、広範囲な適用のできるような、こういうね、検討会とでもいうのか、しっかりとやって一今取り組まないとそれぞれの分野でいくとこの社では金かけてこれをつくった、この事業ではこのシステムでこれをつくっていったというようなことでね、どの部門でもその話というのが非常に重要になってきていて、観光という立場から考えてもこれをね、しっかりと今議論していかないとロスが多いしその連携というのか、いい仕組みづくりができないんじゃないか。それはね、どうしてもね今大事なテーマなんで、これはちょっとしっかりとね商工さんだとか今言っている土木さんだとかね、その辺を横串を刺していくのは、ちょっと構築していくのは企画しかないな、ないんじゃないかな。それ検討の必要性、どう思つています。

○宮城力企画部長 汎用性のあり方等についても課題が出てくるだろうという御指摘ですので、既存の会議等も含めてですね、この課題について少し検討してみたいと思つています。

○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、知事公室、企画部、商工労働部及び土木建築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。

陳情に対する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。

休憩いたします。

(休憩中に、陳情の取り扱いについて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20件と、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