

公共交通ネットワーク特別委員会記録  
＜第2号＞

平成25年第1回沖縄県議会（2月定例会）

平成25年3月27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25年3月27日 水曜日  
開 会 午前10時29分  
散 会 午後2時26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149号、同第150号、同第197号、第9号及び第10号
- 2 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する諸問題の調査及び対策の樹立（鉄軌道等に関する平成24年度県調査について）
- 3 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する諸問題の調査及び対策の樹立（沖縄県の鉄軌道の導入について）
- 4 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 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

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
企画振興統括監	下地 明和 君
参考人	
一般社団法人トラムで未来をつくる会会長	富本 実 君
補助者	
一般社団法人トラムで未来をつくる会相談役	石田 穰一 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8件、本委員会の付議事件鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る鉄軌道等に関する平成24年度県調査について、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県の鉄軌道の導入について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、陳情平成24年第116号外8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、お手元の資料1 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が、継続の陳情が7件、新規の陳情が2件となっております。

なお、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いたします。

3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、処理方針を一部変更しております。

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、4の宮古－石垣間のJ T A及びA N A機による航空路線再開については、幾つか変更箇所がありますので、見え消しの箇所を除き、全て読み上げて説明いたします。

宮古－石垣路線については、R A Cが39名乗りのプロペラ機で1日3往復しておりましたが、平成24年10月28日よりA N Aが1日1往復で路線を再開させております。

A N Aによるジェット便就航に伴い、R A Cが平成25年1月8日より1往復減便し、同路線はA N Aが1日1往復、R A Cが1日2往復の計3往復の運航となっております。

4ページをお開きください。

5のJ T A機による与那国－石垣間の航空路線の存続についてです。

4と同様幾つか変更箇所がありますので、見え消しの箇所を除き、全て読み上げて説明いたします。

J T Aの与那国－石垣路線については、平成25年1月8日よりR A Cへの機材振りかえ等による路線再編が行われ、このことについて、与那国町からは住民生活や地元の経済振興を図る観点から懸念が示され、県に対しても要請がなされております。

県としては、離島地域における航空路線の確保、維持は、住民生活の安定向上のみならず、離島における産業振興を図る上でも重要であると認識しており

ます。

与那国発着路線の旅客並びに貨物輸送需要への供給不足等が生じることがないよう、利用実績等の推移に注視し、需要に応じた供給体制の確保、維持について引き続きJTA、RACに対し申し入れてまいりたいと考えております。

12ページをお開きください。

新規の陳情です。

陳情第9号日本人船員の確保・育成に向けた実効ある施策を求める陳情について、全て読み上げて御説明いたします。

島嶼県である沖縄において、旅客や貨物の輸送など海上交通は、必要不可欠であります。また、水産業も本県の地域振興を図る上で重要な産業であり、海は県民生活に大きくかかわっております。

このため、県民に広く、船、海、船員に対する理解を深める海事思想の普及とともに、海運・水産業を支える後継者の確保・育成は重要であると認識しております。

海事思想の普及につきましては、公益社団法人沖縄海事広報協会が「海の日」などを中心に取り組んでおり、県としても、その活動に賛同し支援しているところであります。

また、船員の確保・育成につきましては、県立沖縄水産高等学校専攻科において、商船及び漁船の技術者を養成しており、本県の海運・水産業を支える人材の育成・確保を担っております。

なお、沖縄水産高校と南部工業高校の統合につきましては、計画を見直すこととしており、専攻科についても現状のまま維持することとしております。

一方、国においては、船舶運航事業者が船員としての経験を有していない者を試行雇用した場合の助成に取り組んでいると聞いております。

県としましては、今後とも船舶運航事業者、関係機関と連携し、海事思想の普及、船員の確保・育成に努めていきたいと考えております。

14ページをお開きください。

同じく新規の陳情です。

陳情第10号道路偏重政策に断固反対し、フェリー・旅客船の維持・存続を求める陳情について、全て読み上げて御説明いたします。

島嶼県である沖縄において、旅客や貨物の輸送など海上交通は、県民生活、県内産業を支える重要な役割を担っていると考えております。

このため、県では、離島航路の確保・維持のため、国及び市町村と協調しながら、運航に伴い生じた欠損の補助に取り組んでいるところであります。

また、県内のフェリー、旅客船航路は、高速道路網と競合しておりませんが、

県が管理する港湾の岸壁、物揚げ場及び栈橋使用料について、旅客定期航路船舶の料金は、条例に基づき、その他船舶の半額の料金設定となっております。

軽油引取税の免税制度に関しまして、当該制度が廃止された場合、旅客船等の運航経費に占める燃油費の割合が高くなり、航路事業者への負担が大きくなることから、県としましては、九州知事会等を通じ国への要望を検討しております。

本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法の制定につきましては、国において、調査検討の上、取り組むべきことと考えております。

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。

休憩いたします。

(休憩中に、前回の委員会で求められた陳情平成24年第197号に関連する船員数等の資料の配付があった。)

○金城勉委員長 再開いたします。

謝花喜一郎企画部長。

○謝花喜一郎企画部長 船員関係の統計資料で日本人の船員関係の推移ですが、平成23年度だけ申し上げます。外航船員数が2408名、内航船員数が2万7251名、漁船船員数が2万1749名、その他引き船が1万5757名で、合計6万7165名となっております。この資料は国土交通省が出している資料をもとに整理したものでございます。

2番目に外国人船員数について、これも平成23年度だけ申し上げますと、9589名となっております。

次に、沖縄県内船員数の推移ですが、外航船員数はずっとゼロになっております。汽船については、平成19年度の786名から平成20年は650名、平成21年度は509名、平成22年度は724名、平成23年度は683名となっております。以上、こちらに書いてあるとおりの推移となっております。累計で見ますと、平成19年度は1682名、平成20年度は1584名、平成21年度は1415名、平成22年度は1634名、平成23年度は1658名となっております。

沖縄県内の外国人船員について、船員数が293名、職種は漁船のみ—マグロ船で、国籍はインドネシア90%、フィリピン10%、就業理由としては漁業研修、労働となっております。

5番目に、平成23年度の船員の平均給料、6番目に最低賃金、7番目に県内の船員職業紹介実績、8番目に平成23年度全国海技免許所有者数のデータを入れております。9番目に平成23年度の県内海技免許所有者数の整理をしております。以上でございます。

**○金城勉委員長** 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。

高嶺善伸委員。

**○高嶺善伸委員** 継続陳情第116号の、手続の簡素化を求める陳情のその後の改善状況について、御説明いただけますか。

**○謝花喜一郎企画部長** 小児運賃と身体障害者割引運賃について、還付手続の省略化につきましては、新たなスキームとして、離島の割引利用ができるようにして、還付手続の煩雑化を省略させていただいたところです。

**○高嶺善伸委員** 小児運賃制度ですが、小学校6年生は該当しないのです。ですから、例えば小学生の団体で行く場合、あるいは少年野球とかのスポーツ大会に行く場合、同じチームの中で、同じ小学生ですが、小児運賃の割引が受けられない子供が年齢によって出てくる。そこは12歳という年齢の捉え方なのですが、県からそういう児童生徒という意味では、小学生というくくりを助言し、改善していくような取り組みをしてもらえませんか。

**○謝花喜一郎企画部長** 2000年2月に航空法が改正されまして、航空運賃は認可制から届け出制になっております。その際に、年齢についても自由に航空会社が設定できるようになっております。委員御指摘のように、国際航空運賃が12歳未満を小児として取り扱っていることから、航空会社として航空事業のグローバル化に対応するため、国際航空運賃に準拠して、国内でも12歳未満—11

歳ということで年齢を設定しているようですが、委員からのお話がございます。確かに我が国では小学生は6年生で12歳がいますから、これにつきましては我々も航空会社に、委員会からこういった意見があったので対応できないかと問いかけをしてみたいと思います。また次回の委員会で、その状況について御報告させていただければと思います。

**○高嶺善伸委員** よろしくお願ひします。離島住民の交通コスト負担軽減事業も、対前年度比で45%の伸びを占めるなど、大変大きな効果があります。これは要望ですが、こういう離島住民の航空運賃を低減したことによって、どのような離島振興への経済的な効果を及ぼすのか。このことを続けることによって、沖縄県ならではの沖縄振興一括交付金活用の事業だというような、成果につながるような試算もぜひやっていきながら、次回以降の委員会でお聞きしますので、経済効果の考え方について検討しておいてもらいたいと思います。

少し関連するのであわせてお聞きしますが、例えば県の負担軽減事業ではなく、市町村単位で派遣費の助成をして、大変効果が出ています。離島市町村の子供たちの遠征費です。ただ、沖縄振興一括交付金の使い方一例えば3月26日までの実績報告のあったものまでしか、派遣費の助成はできません、沖縄振興一括交付金は使えませんということがあるのです。ところが、26日以降31日までの間の派遣というものは結構多いのです。同じ年度内ですが、沖縄振興一括交付金の最終申請月日を過ぎるために派遣費の補助はできませんと言うには、我々は平成24年度の予算として考えているし、市町村もそうあるべきだと思っていますので、年度ぎりぎりの派遣費の補助、あるいは年度をまたがる派遣の実績などを考えたときに、もう少し市町村や離島の実情に応じた沖縄振興一括交付金が使えるように、繰り越しなり、いろいろな手続面で沖縄振興一括交付金の年度際の実績について改善できないでしょうか。

**○謝花喜一郎企画部長** 今のそういった実態があるということを私は初めて聞きましたので、詳細についてはこれから調べさせていただきたいと思います。一般論としまして、会計年度は4月1日から3月31日までとなっております。事業実績というものは3月31日までの事業実績ということになっておりますので、3月31日までの実績に基づいて補助金を交付することは、予算的にも可能だとは思っております。後は事務処理の関係だと思っておりますが、いずれにしても基本は3月31日までの会計年度に、需要があるものについてはきちんと対応できるようにすることが必要ではないかと私自身は思っておりますので、実態を確認して対応していきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 実態がそうなっておりますので、沖縄振興一括交付金が年度間際もスムーズにできるように一初めてですから市町村も戸惑いがあるかもしれませんが、御指導をお願いします。その辺は先日、内閣府の沖縄担当の馬場参事官が講演をしておられて、できるだけ沖縄ならではのと思えることについても容認していきたいと言っていましたので、県が市町村の窓口となっておりますので、指導をお願いしたいと要望しておきます。

継続陳情で、今回下線を引いて変更のありました陳情第140号の5について、与那国路線の存続問題は、皆さんは利用実績等の推移に注視し、という表現でまとめておりますが、旅客輸送及び貨物輸送について、現状はどうなっていると把握しておられますか。

○謝花喜一郎企画部長 石垣ー与那国はRACが飛んでおりますが、提供座席数は5816席ありますが、旅客数が4675名で、搭乗率が80.4%となっております。それから、与那国ー那覇の直行便ですが、提供座席数2028席に対して、旅客数が1453名で、搭乗率が71.6%となっていると聞いております。あわせて、今回路線の関係で議論になりましたのが、カジキ輸送に支障がないのかということです。これについて問い合わせ確認したところ、いわゆる滞貨一運べなかったという事態は、今の時点では起こっていないということです。ただ、いずれにしても利用者の実績などの推移を引き続き注視して、またカジキの滞貨があるかないかを含めて、JTA、RACに対して聞き取りを行って、必要に応じて、その実績に応じた対応を求めていきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 その滞貨がないかどうかという実情については、どこに説明を求めたのですか。

○謝花喜一郎企画部長 RACで運航しているわけですが、実際に外回りといえますか、荷物を運んだりするのはJTAの職員が委託を受けてやっていると聞いております。この聞き取りはJTAに行つての御報告であります。

○高嶺善伸委員 与那国町とか漁業協同組合などにはなぜ一受益者で最も要望の多いところだけに、JTAよりもむしろ利用者に現状を確認すべきではないですか。

○謝花喜一郎企画部長 与那国町にも確認したところ、JTAと同様な御報告

があったということです。

**○高嶺善伸委員** 私どもが実情を聞いているのと違いますね。カジキを熊本まで持っていくのに大変支障を来している。この先も改善の見込みがなければ漁業振興、離島振興に大きな影響があるということが1つ。それから漁獲というものは日にちによって増減があるので、そういう滞貨がないという説明については納得できないというのが現場の声でした。それから旅客については、搭乗率だけではわからないのは、ほとんど予約がとれない、キャンセル待ちでしか乗れない。それから発着便もずっとおくれぎみ。以前の小型ジェット機が飛んでいたのに比べて、乗れない飛行機という印象が非常に強くなって、不便を来している。県はどうしているのかというのが住民の生の声なのです。搭乗率だけではわからない利用客の不便さが出ているという気がします。そこで、取締役会に出席する県の実情把握と改善については我々の委員会で説明する以上にもっと実態を調査していただいて、JTAのジェット機—小型ジェット便の復活といいますか就航について、もう少し積極的な発言をすべきだと思いますが、どうですか。

**○下地明和企画振興統括監** 実は昨日もRACの第262回の実情把握と改善の取締役会がありました。機材の大型化ということについてはまでは言及しませんでした。今委員のおっしゃるような、便がおくれがちであるということで、その改善も話題になりました。それについては機齢が少し古くなってきているので、整備にかなり時間がかかるといっても含めて、これから努力はしますということ—そういう現状であるのでさらに努力していくと。2年後には機材を更新していくことも考えていると。一気に全部ではないのですが、順次機材を導入していくということも含めて、話をしているところでございます。

**○高嶺善伸委員** 今、与那国町もホテルを再開して、団体受け入れをしながら、国境離島自立ビジョンに合わせて、何とか地域を活性化していきたい。そういうやさきに、プロペラ機しか就航しないという逆戻りの交通政策になってしまったと。非常に与那国町としては残念がっているし、この辺の交通政策については引き続き調査して、きちんと対応してもらいたいと思います。改善の見通しについて1つだけ確認しておきたいのですが、なぜRACへの機材の振りかえをせざるを得なかったのか。なぜボーイング737小型ジェット機は撤退しなかったのか。この辺の本当の理由はどこにあるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 J T Aによりますと、L C Cですとか新規航空会社の路線参入によって—J A Lグループですので、J T Aも含めて競争が激化していると。そういった中で機材の更新も必要になって、厳しい経営企画の中で、J T Aとしては構造改革として、向こうの職員の給与の削減、人員の整理、組織の見直しなども大胆に行って効率化を図ったと。その一環として保有機数を16機から12機まで減らさなければいけなかったと。その中で、与那国路線についてジェット便を一飛行機を減らした結果、飛べなくなってしまったという説明を我々は受けています。

○高嶺善伸委員 R A Cへの機材の振りかえは、日本航空株式会社の経営の合理化による16機から12機への機材の減少、売却というのが大きな理由です。これまで就航していたジェット機をもう一度回復できるのかということ、親会社の日本航空株式会社がうんと言わない。そういうことで、R A Cへの機材振りかえしかない。そうなってくると、事情聴取といいますか、状況報告をしても、何とか機材をやりくりしながら対応していきますという答えしか出ないのです。小型ジェット機をもう一度就航させますという話が出ない。こういう構造的な問題があって、非常に離島振興上大きな問題があります。そこで、ぜひ株主でもあり取締役を派遣している沖縄県として、これは久米島町にも今後波及していきますので、ぜひ離島の交通政策、公共交通機関としての意味がありますので、果たしてこのような状況でいいのか。何のために与那国空港は2000メートル滑走路に増設したのかということを見ると、国境離島を切り捨てていくような、追い詰めていくような方向になってはいけなくて、ぜひ長い目で見て、2000メートルの滑走路を生かした小型ジェット機の就航を含めて、何らかの対策を講じることができないのかどうか。この辺について、交通政策課として事後承認的な対応だけではなく、先が読めるような離島政策を打ち出さないといけないのではないかと思います。どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 高嶺委員の御指摘に私も全く同じような気持ちです。やはり一方で彼らも民間企業として採算性というものを持たないといけない中で、需要をいかに伸ばすかということが重要かと考えております。先ほど委員からございました与那国町のアイランドホテル与那国一休止して、需要が落ちたということが一つの引き金にもなったのですが、今回、再開しております。ただ、再開している割には伸びがまいちだという感じがします。この要因の一つとして、ツアーがまだ十分組みきれて—まだ再開されていないという部分があるようです。何を申し上げたいかといいますと、島の需要をふやすために

は外からもっと観光客を入れるという発想も重要かと考えておりました、交通政策—企画部だけでこれをやるのではなく、観光の部局とも連携しまして、いかに島々の観光客をふやすか。それによって航空需要をふやすということも、一つの大きな要因かと思っております。こういった需要があれば、民間航空会社も採算性の壁がクリアできますので、そういった中で機材のやりくり—これはJAL全体で考えてもらって、JTAの保有機をふやしていただく。そういったことも可能ではないかということなど、いろいろな面で我々からJTAに申し上げたいと。それから先ほど下地企画振興統括監からRACについて、数年後には機材の変更がという話がありました。そのときに、今は39名乗りのものをもう少し大型化できないかとか、いろいろなものを我々から提案して、島々の活性化につなげられるような交通政策を図っていきたいと考えているところであります。

○高嶺善伸委員 最後に、新規陳情第9号、第10号関連で、人材育成との兼ね合いをお聞きしておきたいと思っております。有村産業株式会社が倒産してから、その大量の乗組員の、今後の処遇問題が大きな課題でありました。また、合資会社波照間海運が路線廃止等々で、その乗組員の問題等々もありました。県内の船員の数が限られているだけに、今の厳しい雇用状況で、業界の動向によって解雇になったり雇いどめになった場合にどう対応するか、どう対応したか。この2社についてお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 有村産業株式会社については全体的な雇用の関係で、商工労働部のこともあるのですが、平成20年度の話で、私の手元にはどういったことをやったかという資料はないわけですが、合資会社波照間海運につきましては、我々航路補助者として、いろいろ心配いたしました。有限会社安栄観光との競合で合資会社波照間海運は廃業に追い込まれたということもあったので、船員の一部は有限会社安栄観光に就職をあっせんしてきたと。それから一部については沖縄本島も含めて、他の船舶会社に就職されたと聞いております。

○高嶺善伸委員 海運業界というものはどこも厳しいのです。ですから、海技免許を持っておられる方をどのように育てるかという大事な要素があります。そういう意味では、今後この2業者の廃業に伴う雇用がどうであったかについて、交通政策課としても、企画部としても、きちんと情報を把握しておいたほうがいいと思っておりますので、ぜひ次回までに資料をつくって報告してください。このことは私も他の海運会社に、やはり宮古・石垣への旅客航路というものは

復活すべきではないかと、そういう意味では人材確保が可能だとすれば、あと公設民営という方法もあるので、沖縄振興一括交付金を利用した海運事業者に対する支援は、いろいろな形で指定航路にすることによって可能性はあるので、引き続き検討してほしいということもずっと意見交換してきているのですが、なかなか難しい。こういうときだからこそフェリー、旅客航路の復活も含めて、皆さんは調査しているという答弁をずっと繰り返してきているのです。最後に、その調査の結果、宮古・石垣への旅客航路が復活する可能性をどのように見ているのか。取り組みについてお聞かせください。

**○謝花喜一郎企画部長** 最終的な調査がまだまとまっておりませんが、調査の対象航路—那覇—宮古や那覇—石垣などでやっております。その調査内容ですが、船舶旅客需要の推移—推計です。それから船舶の確保の方法、取得費用の調査。どういったコストがかかるか。あわせてランニングコストを抑制して、採算性をいかにとるか。あと、航路再開に当たっての採算性以外の課題の抽出。こういったものを今調査しております。もう少し、我々自身もしっかり分析しないと行けません、ある程度めどが立たないと、再開ということはなかなか、引き受けても出てこないかと思いますが、次回にはこの部分について調査のものを含めて、我々としての見解を御報告させ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。  
渡久地修委員。

**○渡久地修委員** 継続陳情第197号と新規陳情第9号について。先ほどお配りした資料で、県内の漁船の船員数は356名とあるのですが、この漁船というものは、いわゆるウミンチュというのがありますね。漁業をやっている人たち。1人で乗っている人もいますし—何名からここでいう漁船にはカウントされているのでしょうか。

**○謝花喜一郎企画部長** この資料の上のほうに、1、日本人船員数の推移というものがあります。その下に資料出所、国土交通省とありまして、船舶所有者に雇用されている船員と書いてありますので、1人で自営業的に漁業を営んでいる方は船員としてカウントされていない可能性があります。

**○渡久地修委員** 2人乗って、1人は雇われていたら、それはカウントされているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 そのような雇用形態であれば、そうです。

○渡久地修委員 そうすると、沖縄県内の外国人船員について、汽船683名のうち、外国人船員は、4番の資料を見るといないのですか。その他の引き船もないのですか。

○謝花喜一郎企画部長 4番目の外国人船員数293名は、上の3番の漁船356名の中に含まれております。

○渡久地修委員 汽船はいないのですね。

○謝花喜一郎企画部長 そのとおりでございます。

○渡久地修委員 漁船のうち、日本人は何名になるのですか。

○謝花喜一郎企画部長 63名になります。

○渡久地修委員 マグロ船で63名が日本人—沖縄の人で、293名が外国人ということですね。

○謝花喜一郎企画部長 この資料によりますと、そうなります。

○渡久地修委員 その理由は何ですか。

○謝花喜一郎企画部長 これについて分析された資料はまだいただいておりませんので、あくまでも推測ですが、4番目の資料に書いてありますように、外国人293名の就業理由として、漁業研修の名目で就業しているということからしますと、いわゆる人件費の要素があるという感はしております。

○渡久地修委員 人件費に格段の差があるからだと思うのです。それで、この陳情は日本人船員の確保、人材育成という陳情ですよ。これがTPPに参加したら労働市場も自由化されますよね。真っ先に被害を受けるのはここではないですか。建設業も医療の現場もありますが、どうなりますか。

○謝花喜一郎企画部長 TPPについて、どういったことになるかということ、まだ私も詳細な情報を持ち合わせておりませんが、労働市場が自由化されれば、可能性として出てくることもあり得ると思います。ただ、一方で、それを日本政府としてそのまま放置できるかということ、決してそういうことにはならないと思いますので、それはやはり日本人船員の確保のためにどうするのかということは、政府として措置をとると。もし仮に流動が自由になった場合にどうするかということ、対応が検討される必要がある事案かと考えております。

○渡久地修委員 TPPで例えば全ての非関税障壁が撤廃される。そこで自由化されるでしょう。もし自由化されたときに、それを守る制度を政府がつくったら、ISD条項でしたか、そういったもので禁止されるわけです。だから守れないわけです。政府調達の分離分割発注というものも禁止されるのです。要するに、労働市場で自由化されたものを守るということは多分あり得ないと思うのですが、その辺はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 ISD条項については承知しておりますが、これをどのような形で、ISD条項に抵触しないような形で政策をとるかということは、これからの課題だと思います。

○渡久地修委員 いずれにしても、TPPで労働市場がやられたら、この陳情にあるような沖縄県内の漁船だけではなく、1658名、こういったものにもろに影響するおそれは十分にあるということは共通認識できますよね。

○謝花喜一郎企画部長 TPPの状況によっては、可能性は否定できないと思っております。

○渡久地修委員 それと先ほど休憩中に少し聞いたのですが、カボタージュ制度というものがありますよね。カボタージュ制度というものは簡単に言ってどのような制度なのですか。

○謝花喜一郎企画部長 簡単に言うと、外国船舶が内航も自由に航行できるようにする仕組みです。

○渡久地修委員 TPPになると、こういった規制の障壁も撤廃対象なのです。

全部なので。そうなったら、いわゆるカボタージュ制度というのが全面自由化になったら、沖縄の汽船、海運業というものはどうなるのでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 カボタージュ制度まで緩和するかということについては、私は情報として持ち合わせておりません。カボタージュ制度がなぜ一話はそれるかもしれませんが、我々は新たな制度要望の中で、沖縄県内に限定したカボタージュというものの緩和を求めた経緯がありますが、物すごく労働者の方々から反発が来まして、結局実現しなかったということがあります。我々もいろいろ調べてみましたが、港湾労働者の組織力は大変強いものがございます。これは我が国だけではなく、他の国々も同様な傾向がありまして、そういった観点から果たして、委員御指摘の、T P P 交渉によってカボタージュの規制緩和まで盛り込まれるかどうかについては、引き続き注視する必要があるかとは考えております。

○渡久地修委員 いずれにしても、T P P になったら全ての非関税障壁は含まれるのではないかと言うが、企画部長はこれが入っているか入っていないかわからないわけですよ。だから否定はできないですよ。どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 交渉はこれからですので、否定はできないということはそのとおりです。

○渡久地修委員 もし今私が懸念するような事態になったら、それは陳情の日本人船員の確保にしても、沖縄の海運業にしても、大打撃を受けますね。

○謝花喜一郎企画部長 仮定の話ですが、そういったことになれば大きな問題だと思います。

○渡久地修委員 企画部長はT P P 担当—この前企画部でも質問しましたが、農業だけではなくて、建設業も医療も保険も、今聞いたら海運業界まで、ありとあらゆるものが大打撃を受けるという点で、このT P P というものはやはり参加表明の撤回を求めていくしかないと思うのですが、企画部長、どうですか。県として撤回を求めていかないと大変になるのではないですか。

○謝花喜一郎企画部長 県としてのスタンスは、きちんとした情報の提供、開示、国民合意の形成、聖域を守るという話をしておりますので、聖域が守れな

いような状態であれば、撤退も辞さないということを強く申し出るということが県のスタンスです。

○**渡久地修委員** この前の衆議院議員総選挙で、沖縄から当選した議員は全員TPP参加反対表明、あるいは公約にも掲げていたし、そういう意味ではそれを求めていくべきだということを指摘して終わります。

○**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。

次に、本委員会付議事件鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る鉄軌道等に関する平成24年度県調査について審査を行います。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

謝花喜一郎企画部長。

○**謝花喜一郎企画部長** お手元に鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進検討業務についてということで、平成24年度に県が行った調査事業について説明したいと思います。資料2をごらんください。時間は大体20分から25分ぐらいをいただければと思います。

初めに、調査の視点でございます。

沖縄県では、本県の総合的な交通体系のビジョンを示した沖縄県総合交通体系基本計画を昨年6月に策定いたしました。

その計画では、利便性の高い公共交通ネットワークの構築として、沖縄本島を縦断し、広域移動を支える鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入が示されており、これを踏まえて、導入に向けた取り組みを進めているところであります。

また、国においては、内閣府が平成22年度から平成23年度にかけて、沖縄における鉄軌道を初めとする新たな公共交通システム導入可能性検討に向けた基礎調査を実施しております。当該調査では、膨大な事業費や厳しい収支採算性等の予測結果が示されておりますが、ただいまから説明いたします調査では、その結果に対しての県としての見解を整理するといった目的の調査でございます。

す。

鉄軌道の導入検討に当たっては、沖縄県の特殊事情を考慮する必要があると考えております。

沖縄県は基幹的公共交通システムである鉄道を有していない唯一の県であります。戦後、本土では戦禍をこうむった鉄道の復旧が進められましたが、米軍統治下にあった沖縄では、沖縄戦で壊滅した県営鉄道の復旧は行われなかったという実態があります。

また、本土から遠隔にあって、他地域からは独立した島であるという地理的事情もあります。

そういったことを考慮しながら、本調査では実現の可能性を検討するという位置づけではなく、どのようにすれば早期に鉄軌道等の導入が実現するのかという視点で調査を行ってまいりました。

次に、調査の構成であります。

まず、上位計画における目標等を踏まえて、鉄軌道に求められる機能・効果の検討。2番目に、事業性の検討として、求められる機能を備えた鉄軌道システムのルート、概算事業費の試算を実施。

次に、制度面からは、国調査で示された膨大な事業費や厳しい事業採算性を考慮して、地方自治体及び運行会社の負担を軽減し持続的な運営を可能にする特例的な制度の検討。また、導入実現化に向けてはコストの縮減も重要な課題となることから、今後の技術開発の動向も見据えたコスト縮減策の検討。合意形成を図る観点からシンポジウム等の開催。今後の合意形成の取り組みに向け、県民等に整備イメージをわかりやすく伝えられるよう、イメージ作成の検討などを実施したところであります。

次に、整備の意義・必要性についてであります。

県土構造の骨格となる鉄軌道を含む新たな公共交通システムの整備は、単に交通分野での課題に対応するだけではないと考えております。県土構造の構築、産業・経済の振興、総合交通体系の整備、千年悠久の人間に優しいまちづくり等にも大いに寄与するものであると考えております。沖縄本島を縦断する高速の鉄軌道システムの導入は、沖縄県の振興という大きなミッションのもとで意義・必要性は高く、その実現に向けた取り組みは重要であると考えております。

次に、これまでに示した調査の視点や導入の意義・必要性を踏まえ、導入に向けての基本方針として、次の3点を掲げています。

まず、現状の問題を解決するだけでなく、50年後の沖縄のために必要なことを考える、未来志向型の取り組みとすることを基本姿勢としています。既存制度にとらわれずに、新しい沖縄モデルを実現するという方針で取り組みます。

2つ目は、事業性を向上させること、導入の効果を高めることを考え、各種施策のパッケージ化による推進を考えてまいります。骨格となる鉄軌道の整備にあわせて、拠点となる駅から周辺地域への移動をカバーするLRTや路線バス等のフィーダー交通網の整備やまちづくり、観光施策等、さまざまな施策のパッケージ化を検討していきます。

3つ目は新技術の積極的な採用です。既存の技術のみでなく、近い将来実現しそうな新しい技術も積極的に取り入れ、沖縄が世界に向けて先進性をアピールできるようなシステムを検討していきたいと考えております。

次に、平成24年度の調査結果の概要を御説明いたします。平成23年度の内閣府調査と比較しながら御説明いたします。表の左は県の平成24年度調査、右は内閣府の平成23年度調査でございます。想定したルートは、県調査は那覇空港から名護市まで、内閣府調査は糸満市からうるま市経由、名護市までとなっております。需要については、パーソントリップ調査結果等によって、既存の都市間流動や公共交通利用の流動等を把握して、想定した鉄軌道ルート沿線で、現在路線バスなどの公共交通を利用している約3万人が鉄軌道に転換した場合を基本の数値としております。これに加えまして、普天間飛行場の跡地利用や観光需要等も考慮すると、約3万2000人から4万3000人程度の需要が見込まれると予測されました。内閣府の調査結果よりは需要は小さいという結果となっております。想定するシステムは、時速100キロメートル以上で走行可能でドライバーレス運転などの新技術を採用した、次世代型の高速小型鉄道をイメージしております。

整備コストは、小型の鉄道システムを採用することによって、内閣府調査に比べると延長当たりの工事費で約3割程度のコスト縮減が可能ではないかという調査結果となっております。

事業採算性ですが、特例的な制度の創設が前提となっております。レールや高架橋、トンネル、駅舎等の下物と呼ばれるインフラ部分を国の負担で整備し、運行事業者は上物に当たる運行等を行うという、公設民営型の上下分離方式の適用が必要と考えております。

このような制度の適用によって、運行事業者の採算性としては、4万人程度の需要があれば、運行に必要な車両を、仮にみずから購入したとしても開業後数年で黒字転換が可能となるとの結果が出ております。

内閣府の調査では、運行事業者が施設の整備から運行まで全て行う上下一体の整備方式という既存の制度を前提としているため、毎年150億円以上の赤字、開業40年後には6000億円以上の累積赤字となるとの結果が出ております。

事業の採算性は、前提とする事業制度により大きく異なる結果となります。

県としてはこのような特例的な制度の導入に向けて、さらに検討を進めていきたいと考えております。

次に、各項目の調査内容について御説明いたします。

まず、導入検討の際の前提となる、沖縄県総合交通体系基本計画での鉄軌道等の位置づけについて御説明いたします。

左の図は、沖縄本島の圏域構造を示すもので、沖縄本島においては、広域交流拠点となる那覇市と、2次生活圏の圏域中心都市である名護市までの移動時間を1時間とする圏域構造の構築を目標としております。

那覇一名護間の距離を考えれば、速達性にすぐれた基幹となる交通システムの整備がなければ、移動時間を1時間とするこの目標の達成は難しいものと考えております。

右の図は、沖縄本島における利便性の高い公共交通ネットワークの構築のイメージを示してあります。

沖縄本島を縦断する南北の骨格軸を基本として、鉄軌道等による県土の骨格を形成する基幹的な公共交通システムと、各拠点からのLRTやバスなどによるフィーダー交通サービスや都市モノレールと連携した高速バスシステム等の階層的な公共交通ネットワークの構築によって、それぞれの交通システムが得意とする領域でその機能を発揮することで、利便性の高い公共交通ネットワークが形成されると考えております。

次に、都市軸に求められる交通システムについてです。沖縄県総合交通体系基本計画での目標を踏まえて、改めて、沖縄本島を構成する主要な都市軸を明確にし、その軸にどのような機能の交通システムが求められるかを整理しております。

まずは、具体的な交通システムを考える上で最も重要な交通機能の指標は、速度・速達性と輸送力の2つであります。

左の図は、既存の公共交通システムの速度と輸送力の関係を整理したもので、速度と輸送力には相関的な関係があることがわかります。横軸が速度、縦軸が輸送力となっております。

左下の低速で少量輸送の路線バスから、右上に行くに従って、より高速で輸送力の大きいシステムである新交通システムや普通鉄道へと移っていくことが見てとれます。

それぞれの軸に求められる交通システムの分類としては、高速・大量、中速・中量、低速・少量の3分類であり、右の図の赤い軸、これは那覇空港から浦添市ー沖縄市ーうるま市を經由し、名護市に連絡する沖縄本島を縦断する軸となりますが、この軸が南北の骨格をなす軸であり、ここに高速・大量の輸送シ

システムが必要であるということが改めて整理されたところであります。

次に、沖縄本島を縦断する南北骨格軸に求められる具体的な交通システムの検討結果を御説明いたします。

検討対象としたシステムは、この写真に示すような既存の鉄軌道やLRT、BRTなどのシステムです。

第一段階としては、幅広い交通システムを検討対象として、各システムの特徴が、南北骨格軸に求められる要件と適合するかを検討することで、絞り込みを行いました。

この図は、横軸に速度、縦軸に輸送力をとり、現在国内で営業されているさまざまな交通システムがどのような領域に対応しているかを示したものであります。

左下の路線バスから普通鉄道まで、おおむね右肩上がりであり、これは、既存の交通システムでは、たくさんの乗客を運べるシステムほど速度も速いということを示しております。

沖縄の鉄軌道システムでは、現在の都市間の交通流動を考慮すると、普通鉄道で運ぶほどの大きな需要は想定されず、どちらかといえば、小型鉄道や新交通システム—ゆりかもめのようなものですが、その程度の輸送力が適していると考えられます。

しかし、先ほどの説明のとおり、那覇—名護間を1時間で連絡するという県土構造の目標があることから、最高速度が時速100キロメートルを超えるような高速のシステムが必要となります。

このように、南北骨格軸に求められる交通システムは、現在の国内の営業路線では対応していない、新たな領域の交通システムであると言えます。

次に、求められる需要に適している小型鉄道や新交通システムは、国内の営業路線では、最高速度が時速70キロメートルから80キロメートル程度の実績となっております。

しかしながら小型鉄道については、海外では写真に示すようなシステムで、小型車輪の採用とリニアモーターによる駆動で、時速100キロメートルを超える運行を実現しており、技術的には十分に高速走行が可能なシステムとなっております。

次に、コスト縮減に有効な小型鉄道についての御説明をさせていただきます。

既存のシステムでいうと、普通鉄道を小型車輪等によって小型化したシステムや、小型車輪とリニアモーターの採用により小型化したシステム、LRT車両を使い専用の軌道を走行させるトラムトレインなどが該当します。

導入に当たっては、市街地を中心に、一部区間は地下空間への導入が必要と

考えており、コスト縮減策としてはトンネル断面や駅断面の縮小が効果的であります。

そのため、普通鉄道に対して車両の大きさが小さく、構造物の断面を縮小できるとともに、急曲線や急勾配にも対応可能な小型鉄道は、コスト縮減に有効なシステムであると考えております。

このような小型鉄道の導入により、整備コストは、内閣府調査に比べると延長当たりの工事費で約3割程度のコスト縮減が可能ではないかという調査結果になったところであります。

また、リニアモーターによる小型鉄道では、ドライバーレス化など、ランニングコストの低減も可能な技術が開発されております。高速性能とあわせて、沖縄で導入を目指す交通システムは、先進的な技術を取り込んだ、次世代型の小型鉄道であろうと考えております。

次に、需要の想定について御説明いたします。

先に設定した都市軸に対し、途中の経由地点や駅の配置等を考慮して図に示す経路を設定し、需要を想定しております。これは沖縄市からうるま市を経由して名護市に至る経路であります。

今回の調査は、予測モデルを用いた需要予測ではありませんが、パーソントリップ調査の圏域間の現況流動量を基準に積み上げた、かたい数字であると我々は考えております。

圏域間の現況の公共交通による流動量約3万トリップをベースに、普天間飛行場の返還跡地利用による交通流動の増加、中南部都市圏に比べ極端に低い北部圏域の公共交通分担率の向上、鉄軌道がないことによって特に都市間流動が停滞していると考えられる、沖縄市以北の都市間流動の増加、現在公共交通及びレンタカーを主体に利用して、宿泊地が駅勢圏内となっている観光客の鉄軌道への転換などを考慮した結果、需要は約3万2000人から4万3000人と試算したところであります。

次に、事業採算性の前提条件となる事業制度及び採算性について御説明いたします。

需要の想定の結果に基づけば、鉄軌道導入に当たっては、一般的な整備手法である、鉄道事業者が単独で資金を確保しながら全ての施設整備を行って、運賃収入で借入金を償還できるほどの高い事業性は期待できない結果となります。

しかし、意義・必要性のところで述べましたように、南北の骨格軸を形成する鉄軌道の整備は、沖縄の振興に必要な公共交通ネットワークと考えております。

そのため、沖縄の特殊性等を鑑み、特例的な制度の適用による整備を検討してまいります。

需要の想定の結果に基づけば、沖縄の鉄軌道導入に当たっては、民間鉄道事業者が単独で資金を確保しながら全ての施設整備を行い、運賃収入で借入金を償還できるほどの高い事業性は期待できない結果となります。

整備方式、資金調達、運輸連合の観点から、この克服に向けた我々の見解を御説明いたします。

まず、整備方式は公設民営型の上下分離方式を想定しております。

また、運行事業者との契約により、運営に対しても一定の行政投資が必要になることも想定しております。

ただし、全額赤字補填のような考えではモラルハザードに陥るため、運行事業者も一定のリスクを負うことを前提とした仕組みづくりが必要と考えております。

収支採算性の結果によれば、運行事業者は運行経費のみ、または車両の保有までを想定した場合でも、4万人程度の需要が確保できれば黒字化が可能となる結果となっております。

つまり、トンネルや高架橋を整備するための有償資金の借り入れに対する償還や減価償却費、固定資産税の負担がなければ、黒字運営が可能ということがあります。

以上により、そのようなインフラ部分は、公的な主体が整備し、運行事業者に安価で貸し付けるというイメージとなります。

次に、資金調達としては、インフラ整備費用の全額を公共負担可能な補助制度や、国鉄の分割民営化の際にJR北海道、JR四国、JR九州のJR三島に対して創設された経営安定化基金のような基金の創設を国に働きかけることが重要と考えております。

また、新たな公共交通の導入により、モノレール、既存のバス事業者等それぞれが役割を分担しながら、全体として沖縄に最適な公共交通ネットワークを形成することが重要であります。

各交通事業者と競合関係ではなく協調関係を築けるように、沖縄版の運輸連合の構築を目指すことも視野に入れて、検討を進めたいと考えております。

次に、特例的な制度の適用によって、一定の採算性確保が想定される場所ではありますが、事業に当たっては、需要変動や自然災害等のリスクも考慮する必要があります。そのリスクに備えて事業性向上を図る必要があります。

そのためには、さまざまな施策の連携・パッケージ化が必要であると考えております。

路線整備の意義・必要性で述べたように、鉄軌道ネットワークが、県民及び観光客の移動利便性の向上、県土の均衡ある発展、自家用車に過度に依存しない公共交通ネットワークの構築等に寄与するよう、以下に示すような取り組み等を関係者の協力のもとに進めていくことが極めて重要であると言えます。

まず1つ目は、まちづくりとの連携です。

駐留軍用地返還跡地等の新たな都市開発・拠点開発に合わせて、駅を中心とした拠点の形成や交通結節点を整備する、公共交通指向型のまちづくりの実践により需要を確保するとともに、車に頼らず誰もが安全・安心に生活できるコンパクトなまちづくりの実現を目指すことが重要であると考えております。

2つ目は、端末交通との連携による総合交通体系の構築です。

骨格軸は高速の鉄軌道で結び、地域内は地域特性に適した、端末の基幹となるLRTや路線バスなどの公共交通や、コミュニティーバス、パーク・アンド・ライド、徒歩や自転車等、その役割に応じた組み合わせによる階層的な交通ネットワークを形成することが、都市圏の総合交通体系の構築に当たって重要な要素であります。

このような交通体系の構築によって、骨格となる鉄軌道の役割が改めて明確になるとともに、需要の獲得にもつながるものと考えております。

さらに、沖縄の主要な産業である観光との連携も必須と考えております。

沖縄の観光における移動手段として、レンタカーは不可欠な手段です。駅周辺へのレンタカーデポの配置など、鉄軌道利用とうまく連携することで、移動時間の短縮、長時間運転からの解放、時間に正確な移動、北部方面への観光行動範囲の拡大の可能性等が期待できます。

ホテル宿泊者にとってのホテルアクセス交通との連携も需要の拡大につながるものと期待しております。

また、鉄道からの眺望を生かしたイベント列車の運行など、鉄道自体の観光資源化も全国で取り組まれているところであります。

県民の利用促進を考えれば、経済的な運賃の導入など、思い切って運賃の低廉化を図る、政策的運賃の導入も考える必要があると考えております。

これは一概に事業性向上につながるとは言えない面もありますが、やはり県民にとって乗りやすい公共交通となり、利用促進を図ることが、まちづくりや交流の促進等、大きな社会的効果を生み出すものと考えております。

このように、事業性の向上には、鉄軌道の整備に合わせた関係者の連携、創意工夫による取り組みが不可欠と考えております。

さらに、コスト縮減を図るための抜本的なコスト縮減策について、簡単に御説明いたします。

まず、信用乗車方式の導入による抜本的なコスト縮減です。

信用乗車方式の導入によって改札口がなくなり、駅施設の大幅な簡素化が図られます。また、運営費の削減も図られます。

国内では、本格的な導入事例はありませんが、コスト縮減に貢献できることから、沖縄が先進的に取り組む意味があるものと考えております。

信用乗車方式について具体的に説明いたします。

信用乗車方式とは、欧米の鉄道や路面電車では一般的な乗車方式となっております。

利用者は事前に券売機で乗車券を購入し、ホームや車両で、チケットキャンセルと呼ばれる機械により自分で乗車券に刻印することで、お金を払って乗車したことを証明します。

このような簡易なシステムですので、駅には大がかりな自動改札機等は必要ありません。

この方式ですと改札機がないため、乗車券を購入しなくとも乗降が可能となりますが、チケットの確認を行う係員が巡回しており、もし係員の確認を受けた際に刻印された乗車券を持っていないと、欧米では運賃の20倍といった大きな金額を無条件に支払わなければいけない仕組みとなっております。

ちなみに、我が国では法令により正規運賃の2倍以内の金額しか請求することができません。

写真は、フランス、ストラスブールの事例です。駅や車内のチケットキャンセルで乗車券に刻印をしております。

次に、駅施設の簡素化について御説明いたします。

国内の鉄道や新交通システムなどでは、改札を通過し、コンコース階からその上のホーム階に移動するというのが一般的です。

信用乗車方式を導入しますと、駅に自動改札が不要となって、改札を通過してコンコースに入るといった考えは不要になります。

この図は、簡素化された高架構造の駅のイメージ図です。

図のように駅施設の簡素化が図られ、高架を低くすることができ、上下移動も少なくなります。

電車に乗るというよりは、高架上を走るバスに乗るような感覚で乗ることができるようになります。

また、駅員が不要になること、維持管理費の低廉化が図られることによって、運営費のコストも縮減されます。

これは、信用乗車方式を採用した地下駅の整備イメージです。

道路下の空間を活用して整備を行ったイメージとなっております。

電車をおりるとそこはもう駅の外の空間となります。改札口はありません。改札口のあるコンコースのフロアを整備する必要がないので、駅を浅くつくることができます。

このイメージ図のように開放的な駅前空間を持った地下駅の整備が可能になります。

これは高架駅のイメージです。道路両側の建物からデッキにより接続して乗降ができるイメージです。

このような抜本的なコスト削減策は現在の制度では実現が難しい面もありますが、まちづくり等の効果が期待できるとともに、コスト削減、収支採算性の向上にも効果があると考えられるため、実現に向けて検討を深めていきたいと考えております。

今年度調査の取りまとめを最後にさせていただきます。

導入を想定するシステムとしては、那覇一名護間をおおむね1時間で結ぶ、高速性と輸送力を備えた、高速の小型鉄道が有力であります。

事業性については、公設民営型の上下分離方式の特例的な制度の適用により、事業採算性の確保が可能であるとの結果となりました。

安定的に事業を維持するためには、まちづくり、バス等の公共交通、観光産業との連携による事業性向上が重要であると整理しております。

また、さらなるコスト削減に向けて、信用乗車方式など国内では事例のない仕組みについても検討が必要となっております。

次に、平成25年度の取り組みですが、路線計画、システム、事業スキーム・制度の検討深度化を図るとともに、整備効果の発現や事業性向上に向けて、公共交通の再編やまちづくりとの連携の検討を進めてまいります。

また、合意形成に関する取り組みを継続的に進めてまいります。

平成25年度には、新たな鉄軌道の導入について、県としての方向性を取りまとめたいと考えております。

以上で、説明を終わります。

○金城勉委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、鉄軌道等に関する平成24年度県調査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。

新垣哲司委員。

○新垣哲司委員 今、国の方針と県の方針の説明を受けたのですが、県と国とはなぜそんなに違うのですか。

○謝花喜一郎企画部長 コストに関する御質疑だと思いますが、ただいま説明しましたように、沖縄県では上下分離方式ということで、インフラ整備は公の部分でやるということでやっております。運行会社は運行のみ、もしくはせめて車両だけの保有という形になりますが、内閣府の調査は、既存の制度をベースにやっておりますので、これでやりますとそういった事業費の差が出てまいります。それから我々は高速小型化という形で考えておりますので、これは現在、国内で運行しているものはありませんが、これをやることによって、地下を掘るにしても薄くできます。それから信用乗車方式にしますと浅くできるということで、この部分も経費の差が出た結果かと思えます。

○新垣哲司委員 理解できないのは、同じシステムを、方法は違っていてもなぜこんなに一国は将来これだけの赤字が出ると、県は黒字になると、全くわけがわからないわけです。どのように県民にこういうことをはっきりさせるのかと。どの方法をとるかということも大事なことです。そして、一番大事なことはルートです。那覇市から名護市というのですが、具志堅委員がちょうど本部町ですが、簡単にそのような説明をしているのです。皆さんの考え方というものはどこまでか。那覇市と言いますが、我々は糸満市ですから、糸満市から結ばせたいということもあるのです。島尻は島尻からも全部持っているのです、いろいろな形で。行き帰りは東西で選ぶかと、いろいろな方法があると思うのですが、その辺の工夫は検討されているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 それぞれの選出の議員が、それぞれの地区にいろいろ気持ちを持っているのは、我々も十分承知しております。我々は全く排斥しているものではなく、まず基点となる那覇市、名護市をベースとした場合に本当にできるかどうか。冒頭で御説明しましたように、実現可能かどうかではなく、早期導入するためにはどうしたらいいかという視点でやっております。それをベースにして、我々は大丈夫だろうという方向性を、今回の調査で出していただいております。糸満市と結ぶ場合はどういったルートがいいのか、本部町までやるにはどうしたらいいのか、これは当然視野に入れて、今後も引き続き検討するということです。当然、与那原町も含めてどのような形にするかということはこれからの話ですが、少なくとも鉄軌道の導入は実現可能なのだということを、まず県民、県議の皆様にご承知いただく。県の考えとして知って

いただくためにこの調査は実施しております。それを御理解いただきたいと思います。

○**新垣哲司委員** 今の説明でよくわかりました。ただ、導入するに当たっても、こういう形でいくということを県民、市民が一目瞭然でわかるようにしっかりやらないといけないと思うのです。漠然と、黒字になるところと赤字になるところが一わけのわからない話ではいけないと思います。これからだと思いますが、しっかりその辺も踏まえて頑張ってくださいと要望して終わります。

○**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** 本会議の一般質問でも、毎回似たような質問をさせていただいているのですが、地域広域圏と各市町村のまちづくりをどのようにしたいとか、そういう要望を持っているところがあるわけです。毎回そのように各市町村、広域圏との話し合いはされているのかどうか。余り出てきていないような感じがするのですが、この辺はいかがですか。

○**謝花喜一郎企画部長** 個別の御相談には当然我々もいろいろ意見交換を行っているところですが、各市町村との本格的な調整を行っているかという、実は、まだでございます。なぜかと申しますと、県としての考えというのが今は調査の段階で、御説明できるほどのものはないわけです。内閣府の調査はあります。ただ、内閣府はこのような感じですよという話はできます。県としての考えをしっかりと取りまとめるということは、今御報告したとおりです。平成25年度はさらに深めると。それをベースにして、平成26年、平成27年と、市町村の皆さん、有識者の方に入ってください、検討委員会を開こうと思っています。この中で平成25年度に県としての基本的な考え方を議論していただいて、その中で、市町村の皆さんは当然いろいろな意見があると思います。各界各層の意見も聞きながら、こういった形が沖縄県の目指す鉄軌道の計画なのかということも議論する必要があると思いますので、これは引き続き平成25年度の事業もやりながら、必要に応じて市町村の意見を聞きますが、本格的な市町村との意見交換は、平成26年、平成27年が重要になるかと思っています。

○**玉城満委員** きょうの午後、参考人の皆さんが見えるわけです。意外と県以上に研究が進んでいるNPOであるとか、そういう勉強会の皆さんがたくさん

んいるわけです。そういう人たちの話を聞いて、県の姿勢を固めていくという姿勢も、私は一方で必要ではないかと思っているのです。県の考えだけを先行して、後々彼らを入れて検討するという考え方も、確かに県の姿勢としていいかもしれないが、先行している場所があるわけです。与那原のラインであるとか、いろいろ先行しているところがあるので、市町村との密な検討をしていって基本構想に結びつけていかないといけないと思うのです。どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 玉城委員のおっしゃることは、私もよく理解しています。一方で、我々が今考えているのは一内閣府の調査はできるのかどうかという話がありますので、我々は、いかにしたらできるかという観点から調査をしております。一方で、いろいろなところで考えを持っている方々があります。その方々の意見を聞くことは重要だというお話はそのとおりでと思います。実は鉄道軌道懇話会というものを立ち上げまして、その中にはフリーアナウンサーとか、沖縄県商工会連合会の方とか、ゆたかはじめさんとか、そういった鉄道についてある程度見識の高い方々との意見交換なども、過去に何回かやっております。そういった方々の意見も踏まえて、我々県の考え方の説明もしながら、この調査はやっております。先ほどの繰り返しになりますが、本格的な世論喚起といいますか、それは平成26年、平成27年に向けてやろうと思っております。その間全く他を排斥するわけではなく、少なくとも平成24年、平成25年にしっかり県の考えも示して議論する。その間に当然いろいろな方々の意見も聞いて、反映できるものは反映する。そういった事業の進め方を考えております。

○玉城満委員 内閣府の調査では8500億円と出ているわけですね。県内の土木関係者に言わせると、やはり専門的なコンサルタントが全部独占してしまうのではないかという危惧もあるわけです。というのは、やはり鉄道もつくったことのない地元業者の皆さんにとっては全然わからないことですので。毎回私も提言しているつもりなのですが、やはり県内の土木関係業者に一この8500億円というものは大変な金額ですね。そこに参画できるような教育制度を今のうちに準備しておかないと、気がついたらまた9割方本土にUターンしていったということにならないかということが、県内のそういう人たちの声になっているわけです。単にそれだけに予算をつけました、事業を進めますということでは県民は喜んでいるのですが、気がついたら全て本土業者が持っていったらしいという話にならないような対策をぜひとっていただきたいと思うのです。いかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 そういった御懸念は私も十分承知しておりますので、そういったことも制度要望をする中で、こういったことも念頭に置きながら、県内企業にはどういった事業ができるのか—まだ設計も何もないので、当然、委員からの御指摘もありますので、同時にこういったものも対応できるように、調査研究していきたいと思えます。

○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 県が本格的に事業化に向けて取り組んでいます。これは評価します。ただ、このLRTを含む鉄軌道につきましては、それぞれ市町村単位でも積極的な取り組みもここ数年前からやっております。ここまで県がそういった事業を進めるということで、積極的な立場をとっている中で、今は市町村単位で単発的にいろいろな要請やシンポジウムをやっていますが、これは先ほど玉城委員からの話もありましたよね。広域的な協議会—公共交通協議会の立ち上げをさせるべきではないかと。県が案を—いろいろな計画案もつくっておりますが、やはりこういう地域の協議会を早期に立ち上げるべきではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 先ほども答弁させていただいたのですが、市町村とかいろいろな団体の皆さんとやったときに、本当にできるのかから始まって、どう考えているのかということをお県は求められると思えます。そういった答えもまだないまま協議会をやっても、では何を指針としてやるかという話になりますので、そういったことを考えながら、こういった調査を平成24年に実施しているところです。一方で玉城委員、大城委員からもありましたように、それぞれの市町村が持っているイメージもあります。これをどのような形で県の考えを—今のお二人の委員の御質疑、懸念というものは、余りにも県が先行してどんどんやってしまうと、各市町村の考えを入れられないのではないかと懸念からだと思えます。私どもが今やっているものは、鉄軌道の導入の実現が可能なのだと、いかにすればできるかということをお調査しているわけです。それを示して、さらにその上で—今は那覇市と名護市の1本の基幹でやっていますが、当然その後には南部との関係、ほかの北部との関係というものは議論してまいりますので、県が考えているイメージ、ネットワーク、採算性、そういったものをしっかり平成25年度も引き続き深掘りをして、平成26年、平成27年から本格的に各市町村との意見交換などを実施することが必要かと考えておりま

す。ただ、先ほど来申し上げましたように、全く市町村の皆さんとの意見交換をしない、協議会を開かないということではありません。必要に応じて、県の考えなどの説明会を実施するなどして、県民の世論喚起などもやってまいりたいと思います。3月19日に、沖縄における新たな交通システムとまちづくりに向けてということで、いろいろパネリストも呼んで、意見交換などもしております。こういった中で、平日ではあったのですが100名ほどの方に来ていただいています。こういったものも、我々はしっかり公共交通システムの必要性、意義についても説明しながら、市町村の方々との意見交換も深めていきたいと考えているところです。

**○大城一馬委員** これはぜひ早目に協議会を設置すべきと思っております。そして、これはどういうお考えなのかよくわかりませんが、区画的な鉄軌道—今は那覇市から名護市までという形で鉄軌道の導入、さらにまたLRT、市町村、地域との連結のこともありますね。この事業を進めるに当たっては、どういった構想を持っているのか。すなわち、区画的な鉄軌道—那覇市から名護市までを通して初めて、その次の段階が地域との連結線という事業計画なのか、どうでしょうか。

**○謝花喜一郎企画部長** 沖縄県総合交通体系というものを、我々は21世紀ビジョンの中につくりましたが、その中にあるべき県土構造として、那覇市と名護市を1時間で結ぶということが示されております。それをやるためには高速で大容量の動くものが必要だと。それはやはり、いろいろ調べましたが鉄軌道がふさわしいだろうということになっております。一方で、それ以外の部分はどうかというと、まちづくりも関連しながら、フィーダー交通としてのLRTなどによってまちづくりも行いながら、基幹軸である鉄軌道と結ばせることによって、沖縄全体としての振興を図ることが重要ではないかと考えているところです。これがベースとなっております。

**○大城一馬委員** そうしますと、この区画鉄軌道の事業化も進めながら、さらに支線のことでも進め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** おっしゃるとおりだと思います。そういったことをやりながら、支線としてのLRTも当然に我々は視野に入れて、先ほど新垣委員からもありましたが、糸満市をどうする、与那原町をどうする、沖縄美ら海水族館から本部町をどうする、そういったことも視野に入れて考えるということ

であります。

○大城一馬委員 次に、こういう新たな公共交通を導入するときには、バス会社の理解は非常に大事だと思うのです。以前に那覇市で協議会をつくったが、結局はバス会社から事業はできないということで解散したということもありますね。こういったバス会社との協議は随時なされているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 実は昨日も社団法人沖縄県バス協会を含めた沖縄県公共交通活性化推進協議会というものを開催いたしました。これは既に16回開催しているわけですが、我々が考えているのは平成29年度までに基幹交通をつくらうと、基幹バス構想を持っております。それをベースにして一近中期的には平成29年度までに基幹バス構想。鉄軌道というものは長期構想になりますので、この間に基幹バス構想の中でしっかりと沖縄県民一自動車に過度に依存している沖縄県民を公共交通であるバスに移動すると。それができた暁に、大容量である鉄軌道に県民はスムーズに移行できると思っております。では、できた基幹バスはどうするかということですが、これはフィーダー交通としての役割を今後また果たしていただくということで、この辺の全体的なシナリオについては当然社団法人沖縄県バス協会の方々も承知の上で議論は行っているところで

○大城一馬委員 知事が昨年5月でしたか、5年以内に事業化するということで、既に1年が過ぎますね。本当に5年以内に事業化できるか、極めて懸念されるようなこともあります。鉄軌道が完成するまでの期間は何年を目標にしているのですか。

○謝花喜一郎企画部長 今県が考えているのは、平成27年までには県としての考え方を示します。これを国に、これが県の案ですということで計画案を示します。国において、いろいろクリアしなければならないことがいっぱいありますが、特例的な制度とかいろいろなことを議論してもらいます。こういったことを考えた上で、さらに最終的なルートについても決まるということです。ちなみに申し上げますと、モノレールの延長がございしますが、首里からどういったルートでやるかということで、このルートを決めるのに3年かかっております。つくばエクスプレスとかも、構想から工事着手まで10年、工事期間として10年で、合計20年要しているということです。そういったことから考えますと、例えば平成27年に県の計画案を出したと。そのときにルートをどうするのだと

いうことをいろいろな面で考えて、最短で3年。もしかしたらもう少しかかるかもしれません。こういった中で事業着手をするということですから、20年から25年ぐらいに着手ということになるのではないかと考えております。

済みません、訂正いたします。工事着手まで10年から15年ということです

○大城一馬委員 そうしますと、名護市までの開通、供用開始までは。

○謝花喜一郎企画部長 開始までが25年です。

○大城一馬委員 結構大変な、広大な、遠大な計画ですが、やはり必要性は県民全てが感じていると思います。それで、これだけの長期スパンの計画ですから、国の平成23年度の導入可能性基礎調査の中で、国は平成22年度の調査結果を踏まえて、モデルシステムとモデルルート—やはり私ども県民は、本土に行って乗ってはみるのですが、実際に沖縄県に走ることが理解、周知できていないわけです。そういうことで、例えばL R T支線を前倒し的にモデルルートをやる必要があるのではないか。やはりこれを見て、ぜひともこれは必要だという効果が相当出てくると思うのです。こういったことはどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 私もこれは一つの考えとしてあり得るかと思っております。ただ、いずれにしても全体の事業計画をやって、後はどこから着手するかというお話だと思いますので、そのように理解しております。

○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、鉄軌道等に関する平成24年度県調査について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。  
休憩いたします。

休憩 午後0時10分

再開 午後1時24分

○金城勉委員長 再開いたします。

次に、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県の鉄軌道の導入についてを議題といたします。

ただいまの議題につきましては、3月8日の本委員会において、関係者を参考人として招致することが決定しております。

本日の参考人として、一般社団法人トラムで未来をつくる会会長富本実氏に出席をお願いしております。

休憩いたします。

(休憩中に参考人着席)

なお、富本実参考人から、一般社団法人トラムで未来をつくる会相談役石田穰一氏を補助者として陪席をさせたいとの申し出がありますが、申し出のとおり取り計らってよいかどうか休憩中に御協議をお願いいたします。

(休憩中に補助者の陪席について協議した結果、申し出のとおり陪席を認めることで意見の一致を見た。)

○金城勉委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

参考人から申し出のあった補助者の出席につきましては、休憩中に協議したとおり取り計らう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。

休憩いたします。

(休憩中に補助者着席)

○金城勉委員長 再開いたします。

参考人及び補助者の皆様、本日は御多忙のところ御出席いただきましてまことにありがとうございます。

この際、委員会の審査の進め方について御説明申し上げます。

まず、参考人から御説明をいただいた後、委員から参考人に対し質疑を行うことにしております。

参考人等が発言しようとするときは、あらかじめ委員長の許可を得なければならず、発言は、議題の趣旨の範囲内で行うこととなっております。

また、本日は委員会が参考人等の意見を聞く場でありますので、参考人等が委員に対して質疑することはできませんので、御承知おきください。

それでは、富本実参考人から、沖縄県の鉄軌道の導入について簡潔に御説明をお願いいたします。

**○富本実参考人** トラムで未来をつくる会の会長をやっております富本といいます。きょうはよろしく願いいたします。まず、資料の確認からお願いしたいと思います。緑の字で最初に出ているのが、タイトルのような、まとめのようなものです。次に、青い、官民連携のもとで我が国鉄道システムの海外展開をというものがあります。次に、沖縄県の考え方と題しまして、鉄道需要9万から15万人と書いてあります。3番目に、環境にやさしい交通システムの提案のためのシミュレーターというものがあります。最後に、2つの論壇ですが、玉栄章宏さんという方とゆたかはじめ先生の論壇がありますので、これは今回は説明いたしません。後ほど資料として御参考にしていただければと思います。

まず、初めの緑の文字であります、沖縄のLRT路線網から始まる日本鉄道のインフラ輸出戦略としてあります。考え方としては、沖縄の広域市町村連合によるLRT鉄道網の展開は、地理的優位性—東南アジアに近いということと、その整備規模から、ソフトからハードまで日本鉄道の技術の粋を集めることで、国の鉄道インフラ輸出戦略に大いに資するものになるという、一番肝心なところを書いてありますが、もちろんこれは県民のための鉄道を敷くことで、その形が生まれるということの意味しています。まず、国の戦略ですが、官民連携のもとで我が国鉄道システムの海外展開を積極的に推進とありますが、国土交通省は2011年からはっきりと鉄道インフラ輸出の戦略的な動きを始めております。そういう意味で、これから新幹線を初めとする日本の鉄道技術を海外に輸出展開する場合、沖縄においてLRT鉄道網をつくるということが、大いなる価値と可能性を持ってくると思います。と申しますのは、沖縄のLRT線路を軌道敷設する場合、直轄国道においては95%の基礎工事補助がございます。他府県のどの地域よりも、沖縄のLRT導入は優遇されております。そしてコストが安いです。実際に、1キロメートル25億円前後で線路を展開できますので、今回、沖縄県の鉄道提案は、西海岸と中央部に鉄道が集中してしまっていて、東海

岸側の線路展開がございません。しかし、L R Tを基幹、または支線として考えた場合、東海岸の線路もつくることができます。それは実際に平成13年の県の報告書に書かれていることです。

それから、最初の資料の2ページ目をごらんください。L R T導入事例紹介、普及促進懇話会、2012年2月29日とございますが、これは100名ぐらいの方が参加したのですが、60名近くは日本の鉄道車両メーカー—広島電鉄株式会社の社長さんや、日本の鉄道研究機関—公益財団法人鉄道総合技術研究所や独立行政法人交通安全環境研究所の皆さんもいらっしやいまして、沖縄側が40名ぐらい—市町村や県の職員の方は2名でしたが参加して、沖縄のL R T普及促進は可能性があるということの説明をいただいたわけです。その後、夜には公益財団法人鉄道総合技術研究所と独立行政法人交通安全環境研究所が懇談会を持って、いろいろと意見交換をしております。要するに、国としては沖縄のL R T戦略には可能性があると考えていると、私は思っています。その中で、この二、三年、沖縄県で発表されています鉄道のあり方です。2011年6月29日、鉄道需要9万から15万人、路面系5万人から9万人という書き方ですが、少し補足しますと、読んでみるとL R Tでは沖縄の需要をカバーできないととらわれがちな報道だったと思います。広島電鉄株式会社という会社がございまして、100万都市広島市で走っていますが、市内は路面電車として走らせて、市外の16キロメートルは鉄道として走らせています。そして1日に16万人を運んでいます。これはホームページでも発表されていることなので、ぜひ機会があったらごらんいただきたいと思います。

そういう状況の中で、沖縄県が去年の12月20日に、鉄軌道インフラ国負担で、県案規定整備費全額要望へという形が出てきました。この中で、建設費用は全額国が補助、一方、運行会社は機構の施設や車両を運行・運営し、利益に応じた貸付料を機構に払うという形で、新たな鉄道事業者を引っ張ってくるという発想です。これは要するに、沖縄に既にある既存の交通事業者のことは関係なしに、もう一つ交通事業者をつくろうと。しかもそれは、ただでできるから、第三セクターだとしても国と県と民間ということになりますが、この場合は1キロメートル100億円なので、特定の人々—本土の大手資本、大手鉄道会社等々、要するに沖縄とはある意味で関係のない方たちが事業性のみを発想して、沖縄に鉄道を展開します。1キロメートル100億円の鉄道を敷設しようという発想です。それから事業主体が曖昧なまま、この人たちに任せようというようにも捉えられかねません。しかし、L R Tは市町村が既存の交通事業者や市民と相談して交通計画を立てて、国土交通省に直接申請することができます。今でもL R Tの場合は、市町村と国土交通省の間で話がまとめられるような状況

にはなっています。しかし、沖縄県案にはそれがございません。これまでの情報を見ると、輸送力が弱い、スピードが弱いという形で情報が提供されていますが、実は3番目の、沖縄の鉄軌道についての一考察というものがあります。これは参議院のシンクタンクが沖縄の鉄道に関連して出した独自のレポートです。その中に、サインペンで括弧したところがあります。LRTの導入空間については、余裕のある展開があつてよいとしています。そして本土の3大都市圏の私鉄で、最初は路面電車や小型鉄道から始めて、後に大型、高速化した事例も挙げております。要するに、LRTで十分にできますという調査報告です。

その中で、3番目の資料、環境にやさしい交通システムの提案のためのシミュレーターというものがあります。これは独立行政法人交通安全環境研究所という団体がシミュレーターを使って、沖縄の鉄軌道の導入提案を一つ出したものです。ページをめくると、都市交通シミュレーターを用いた検討例がございます。これは、沖縄県の旭橋から宜野湾市を、国道を使ってLRTを走らせたらどうなるか。旭橋から那覇市内は路面電車として走らせて、市外は鉄道として走らせた場合どうなるかということが書いてあります。要するに、LRTを入れることによって交通渋滞が緩和されるということが説明されています。最初の鉄道需要9万から15万人と書かれた資料の中で、LRTではなく普通の鉄道がよいように書かれたのは、ある意味で輸送力も速達性もLRTはカバーできるということを証明していると思います。

最初の緑の文字にぜひ着目していただきたいと思います。沖縄は既に既存幹線国道に中心市街地が形成されています。その中心市街地の形を無視した鉄道案は、ある意味では地域経済に大きな被害を及ぼすものだと思います。それはなぜかという、新たな新設展開した場合、鉄道的にやる場合は市内を通らないで高架や地下というのが県の案にはありますが、鉄道というものは沿線開発を伴います。そのことを考えた場合、県案にある西海岸側の線や浦添パイプラインなどの線に、ある意味で資本力のある人たちが新たな町をつくることのできるという状況が生まれます。そういう意味で、今、国が現行法で、市町村が鉄道展開ができるLRTを進めていることを考えて、単なる交通問題だけではなく、国のこれからの鉄道インフラ輸出に大いに貢献することになる沖縄の鉄道のあり方を、国土交通省や、先ほど説明しました公益財団法人鉄道総合技術研究所や、独立行政法人交通安全環境研究所という公的な最先端の研究機関と意見を交換して、沖縄の鉄道のあり方を検討すべきだと思います。

以上で、私の説明を終わります。

○金城勉委員長 富本参考人からの御説明は終わりました。

これより参考人等に対する質疑を行います。

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。

玉城満委員。

**○玉城満委員** 午前中に県の考え方を委員の皆さんで聞いたのですが、その中で小型鉄道という方針で説明されておりました。その理由としては、時速100キロメートルというものはLRTには出せないという説明でしたが、今の次世代LRTだと時速100キロメートル以上は出ないのですか。

**○富本実参考人** 昨年2月に、近畿車輛株式会社の技術者の南井さんという方と、富山市の森市長を沖縄にお招きして、沖縄県立博物館・美術館で鉄道の説明をしましたが、そのときに近畿車輛株式会社がおっしゃっていたのは、アメリカに約600両輸出しているそうです。そして、車両によっては時速105キロメートル出るそうです。向こうでは、町の中では路面電車、郊外に出たら鉄道として活用することができるようになっているそうです。そして、実は川崎重工業株式会社、近畿車輛株式会社、JR東日本等々は、蓄電して、充電して10キロメートルから40キロメートルまで走る車両まで展開しています。

**○玉城満委員** ということは、スピード的には問題ないと。工事に関しても、約100億円と言われているのが、1キロメートル25億円ぐらいでできると。4分の1となるとかなり試算の差があるわけですが、しかけてして、前、私も勉強会に出させていただいたのですが、いろいろな法的手続があるではないですか。LRTのときは許可をとらないといけない。LRTの線路の工事をするときに許可をとる最短一申請を出したり、いろいろな法的根拠がありますよね。最短で何年ぐらいですか。

**○富本実参考人** つくったことがないので少し弱いですが、LRTというものは、最も建設が早いです。ですから、建設にはそんなに時間はかかりません。10キロメートルでしたら相当早くできると思います。1年そこらでできると—これは人から聞いた話なのですが、そういうことを、ぜひ独立行政法人交通安全環境研究所や公益財団法人鉄道総合技術研究所と意見交換していただきたいと思います。鉄道を敷くにおいて最も大切なのは3点あります。予算、線路空間、地域のコンセンサスです。ある意味で今、最もおくられているのが地域のコ

ンセンサスではないかと思えます。

○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 以前にも豊見城市で、富本参考人のお話を聞かせていただきました。LRTの話でございます。このメモはゆたかはじめさんのメモなのですが、それについても伺ってよろしいですか。沖縄の風土にふさわしいLRTということで、沖縄にどんな鉄道をつくるのか、県の構想、幹線に高速鉄道、支線にLRTと。先ほど午前の企画部長の話の中では、那覇一名護間を1時間で走る基幹鉄道をつくるという県の構想のお話を聞かせていただいたのですが、ゆたかはじめ先生のレジュメの中には、高速鉄道についてはスピードを競う高速鉄道が本当に必要かと。建設費、環境破壊、地下トンネル、工事難航、利用者が限られる、一極集中、渋滞解消に無力、そういう論点を整理されておりますが、この見解からすると、今県が構想している基幹高速鉄道—高速とは言わないかもしれないですね、時速100キロメートルと言っていましたので。それに対する問題提起をなさっているかと思うのですが、もう少しこの内容について、沖縄の風土に合った軌道系のあり方について御説明をしていただきたいと思えます。

○石田穰一補助者 本名は石田穰一、ゆたかはじめでございます。私は鉄道の専門家でも何でもありませんが、日本中の全ての鉄道に、隅から隅まで乗った経験を持っております。世界の鉄道についても多少の知識を持っております。それだけのことなのですが、鉄道というものは人や物をただ運ぶだけの道具ではない。また、土木建設の技術でもない。やはり風土の中に根差して、地域の暮らしの中に生かされるものでないと、いい鉄道はできていないということを、身をもって肌で感じております。そういうことを考えたときに、県はなかなか今まで腰が重くて前向きな姿勢を見せませんでした。最近ようやく今御指摘のような那覇一名護間を高速鉄道で結び、それ以外の枝網に当たる部分を ترامと呼ばれている路面電車を走らせることによって、LRTというシステムをつくり上げる。こういうところまでやってまいりました。これは大変すばらしいことだと思うのですが、名護市と那覇市間の高速鉄道を時速100キロメートルで1時間で結ぶという発想は、私も今から15年前はまさにそれが必要だと思っておりました。ただ、この15年間ずっと見てまいりまして、果たして沖縄にそんなスピードを出せる鉄道を那覇市と名護市間に結んでも、どういう人

が一体どれだけ利用できるだろうかということを考えるようになってまいりました。それと同時に町がどんどん形成されていきます。どうしても町の中心に高速鉄道を乗り入れるには、モノレールよりも大がかりな高架鉄道にするか、あるいは手軽な地下鉄ということで地下に潜るしか方法がないわけです。地下鉄というものは乗っていて大変つまらない。また、実際に乗りおりの上下の関係が大変複雑で、外に出てきたときに方向感覚もはっきりしないといったような、鉄道としては優しい乗り物ではなく、また便利な乗り物でもないということ、私は肌で感じて知っております。こういう真っ暗な鉄道が、那覇市や浦添市あたりをずっと走ることが、本当に沖縄のためにいいのかどうかということと、そういうことになればやはり町を分断するような工事をしたり、山を削ったり、トンネルを掘るということになりますと、これは相当先のことになります。ですから、20年先、30年先にそういうものをつくろうと言うのだったら、それはそれなりにいいと思いますが、今、県民が望んでいるものは、毎日渋滞に悩まされ、買い物や病院に行くのにも困っている、これを何とかしたいという切実な希望も片一方にはあります。鉄道にはやはり目的、機能がありますので、高速鉄道を使うと、駅と駅の間が離れてしまいますと、地域住民の利用には余り役に立たない。使える人はいいのですが、使えない人にとっては無用の長物ということになります。それは本土でも、新幹線とか高速鉄道とか、あるいは郊外に伸ばした地下鉄が決して喜ばれていないという実情を私は知っているから、沖縄にこんなものをつくりたくはない。その15年の間にLRTというものの技術が物すごく世界中で進みました。LRTは道路の上に線路を引くわけですから、町の中も工事は比較的楽です。用地買収も不要です。そして郊外に出れば、専用軌道を使えるところは時速100キロメートルを超えるスピードも出せる機能を持っております。そういうものをトラムトレインという言葉でこのごろ呼んだりしておりますが、そういうものを使って、新しい形のトラムトレインということで、この小さな島をもっと便利な乗り物で、地域住民の役に立つ乗り物をつくるほうが早くできるのではないかと。最初から南北縦貫ということにこだわらずに、地域ごとに計画をし、つくっていけば、線路の幅や車両の大きさなどの規格を統一しておきさえすれば将来1本のレールでつなぐこともできる。それは西海岸を走らせようと東海岸を走らせようと、高速鉄道よりもお金がかかりませんから何本でもつくることのできる。そういうことのほうが、この小さい島沖縄にとっては、県民の皆さんの役に立つのではないだろうか。そういうことを考えるようになって、高速鉄道というものは果たして本当に必要かどうか、もう一度考えていただく必要があるのではないかと。実際にどのような鉄道を県民が欲しがっているかということを見ると、南北縦貫

鉄道よりも、町の渋滞を避けて通勤ができる一名護市から那覇市まで通勤するような人はたくさんいないわけですから、そういうことよりもっと現実味を帯びた鉄道をつくれば、これは早くできる。そして県民に早くそれを提供することができる。これが今一番、沖縄には求められているのではないかということから、高速鉄道は沖縄にはいかがであろうかという気持ちになった次第です。

○新田宜明委員 富本さんからお願いします。

○富本実参考人 那覇一名護間は60キロメートルです。北谷町から那覇市が大体20キロメートルぐらいです。そういうことを考えますと、広島電鉄株式会社のように一部を路面電車、一部を鉄道という体系で切りかえることができるわけです。LRTの強みは、まず建設コストである。そして今、市町村が線路をつくって貸す事業も認められています。そういうことを考えると、高速性だけを根拠にして那覇一名護間をいたずらに1時間で結ぶことだけを大目的にしてやるよりは、中南部に113万人ぐらい住んでおり、その人たちが沖縄県の8割ですから、その人たちの交通の便を高めつつも、那覇一名護間を1時間で結ぶ鉄道の方向に持っていくという戦略がLRTではとれるわけです。一番の問題点は、縦貫鉄道だったら1時間、高速鉄道だったら1時間という発想ではなく、地下高架をつくることでしかそれができないようなすり込みとといいますか、勘違いが多くの中にあるのです。国道58号は鉄道空間として活用してもよいということは、平成13年の県の調査報告書の中でも書かれています。今、嘉手納ロータリーからみゆきビーチ近くまで大型のバイパス道路ができています。やりようによっては、本当に少しだけお金を一盛り土する形で鉄道化することもできるはずですが、地下鉄や高架鉄道やトンネルが本当に必要でしょうか。そして、各駅停車もあり、高速鉄道もありという方法論はあります。そういう細部に細かいことを考えた場合、今はとにかく大切な話は高速鉄道で、しかも地下高架で金をかけて、それが大事なのだという発想だけでは私はもったいないと思います。ぜひ沖縄の戦略と国の戦略を合致させるような勉強会を何度も開いていただければと思います。

○新田宜明委員 大変参考になりました。私どもは十分そういった知識は一きょう初めてこの場でお話を聞かせていただいたので、私も去年の6月に県議会議員になったばかりで、全くこの辺の知識はなくて、きょうはいろいろとお話を聞かせていただきまして、大変参考になりました。ありがとうございました。

○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 今の話はとても参考になりました。宜野湾市から那覇市に、朝オスプレイの抗議集会に参加して来るときに、バスレーンをいつも通るのですが、バスレーンを走りながら、このバスレーンがLRTだったら非常にいいのになという感じがしたのです。そういう発想でいいのですよね。今のバスレーンに皆さん方はLRTを走らせて、これが名護市まで行くのですか。そういう発想でよろしいのでしょうか。

○富本実参考人 そういう発想でよろしいと思います。LRTというものは輸送力が、普通の鉄道とバスの間ぐらいの輸送力だという形になってはいますが、近畿車輛株式会社のLRTは長さ30メートルぐらいですが、人が多いときは90メートルまで3つ車両をくっつけて走らせています。そういう対応もできますので、いたずらに地下や高架をつくらなくても60キロメートル間をスムーズに運べる方法は生まれてくると思います。

○渡久地修委員 県の一番最初の計画書を見たときに、余りにも地下が多いものだから、このコンサルタントはどこがやったのだろうと見たら、本土の大手のコンサルタントがやっていたが、これはまた、いわゆる土木工事のための鉄道になるのではないかと思いました。地下が余りにも多いものだから、地下というものは1メートル何億円とかかかるはずですから、これでいいのかなという疑問は持ったのですが、きょうはとても参考になりました。LRTをもしやるとしたら、実施主体は市町村になるのですか。

○富本実参考人 実施主体は、県も市町村も広域連合をつくってやるという戦略展開をするべきだと思います。実はそのほうが、これから日本が海外に輸出していく場合に、沖縄に鉄道を走らせる場合、沖縄に来たら日本の鉄道の技術の全てを見ることができますよと。ハードからソフトまで、運行システムから各種の車両まで。例えば今、新幹線が輸出財として注目されていますが、これから普通の鉄道も輸出されていきます。実際、最近ではJR北海道がつくっている、バスで鉄道といいますか、レールを走って途中で外に出てバスになるのです。日本にはたくさんの車両メーカーがありますが、新幹線から路面電車や、このような交通体系、またリニアモーターカーまで、ある意味で世界的な技術を持った国家です。鉄道王国です。2万7000キロメートルの中には相当数の車

両や、得がたいほどの運行技術等がございます。それを沖縄のLRT路線網をつくった後に、沖縄という島は日本鉄道のアンテナアイランドであるという位置づけをするわけです。そうすることによって、これがもう一つの沖縄の島を自立させる資源になっていくわけです。ぜひ詰めていっていただきたいと思います。

○石田穰一補助者 少し補足させていただきたいのですが。お話がありました地下鉄というものは、300万、400万人の大都会は仕方がないからつくっているわけです。県が今考えている小型の高速鉄道というものも、大都市で用地ができない、地価を少しでも安くしなければいけないということで、やっとう無理やりつくっている鉄道なのであって、決して本来的な鉄道ではない。それを沖縄は島は小さいからといって、単にこれを持ってくるということでは、本当を言うと情けない話なのであって、それよりももっと新しい形でもって島の足を確保する。そのために島全体をネットワークで、LRTという日本の鉄道の世界最高水準を行く鉄道の技術をLRTに踏襲させて、ここでその模範的なキングダムをつくってみたらどうだろうか。そういうことをすると、例えば東南アジアや中国というものは高速鉄道や地下鉄ばかりに頭が行っていて、全くまだ地域住民の役に立つLRTというものに頭が行っていない。そういうところに、これから非常に需要もふえてくると思います。そうなったときに、まちづくりをLRTというものによってやることによって、お年寄りやベビーカーや、あるいはキャスターを引いた観光客や、みんながエレベーターのように乗りおりのできるLRTというもので、この島で模範的なものをつくり上げれば一本土などのLRTはとても古臭くて、とても模範にできません。そんなものでない、もっとすぐれた技術をこの沖縄に結集させて、中南部も含め、将来は北部と結ぶということも含めて考えるというような、もっと大きな構想を持って、沖縄の交通問題を考えていただきたいと思います。

○渡久地修委員 もう一度イメージでお聞かせ願いたいのですが、皆さん方のイメージで、先ほど言った国道58号の旭橋からというのがありますね。今バスレーンが、朝は一番端っこを走っています。帰りも端っこを北上するのですが、皆さん方の言うLRTを国道58号に走らせるといった場合に、片側3車線の内側を走るのですか、外側を走るのですか。それはずっとLRTだけの路線なのか、あるいは車も走るのか。その辺のイメージを教えてください。

○石田穰一補助者 道路に線路を敷くわけですが、これは道路の状況と場所に

よって、真ん中に敷く場合と端に敷く場合がございます。それから車の数が少ないところでは、路面電車はレールの高さが道路と同じ高さですから、電車の来ないときは自動車も平気で走ることができます。これが車社会と共存できるという本来の鉄道にはないよさです。ただ、それを町の真ん中までやってしまうと、車の渋滞に巻き込まれて電車は動けなくなりますから、そこで町の中だけは知恵を絞ろうと。例えばの話、信号機をLRT優先にするとか、あるいは車の進入をある一定部分だけは一切やめるとか、あるいは一切やめないが路面電車のレールの下に芝生を敷いて—例えば日本でも鹿児島県でやっておりますし、外国ではどこでもやっておりますが、芝生を敷いて車が入りにくくなるようにする。そういう知恵、工夫をすることによって、都心部の電車は定時を確保する。郊外に行けば、例えばの話、ずっと先のうるま市の先のほうなどは車の数も少ないですから、電車が来ないときは車は自由に通れます。ここがLRTのよさであると思います。

○富本実参考人 LRTの軌道を走る場合、日本の路面電車はLRTで使われるLRVという低床車両が入り始めています。それは、事業性の高いところはほとんど線路を専有化しています。ですから沖縄の場合も、先ほど国の調査にあったように、緩急自在に使い分ければ済むことであります。それから線路設計なのですが、平成13年からこれまで公に出されていた線路を見ると、市町村の声がほとんど反映されていないのです。はっきり言って、国土交通省の鉄道戦略は交通渋滞緩和、環境の保護、交通弱者に対する対応、中心市街地の再生です。この4点の趣旨を沖縄の鉄道はなぜか踏まえないで今調査が繰り返されてきました。しかし、これを踏まえて、速達性もあり輸送力もあり、これからの沖縄の未来戦略としてもかなりおもしろい展開ができるものを、もっと取り組んで発想し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。

大城一馬委員。

○大城一馬委員 午前中にもいろいろと県の考え方について質疑をさせていただきましたが、富本さんもゆたかはじめさんも、よくいろいろな論壇とかあるいはまた各地域でのシンポジウム、講演会と、私も与那原町の出身でございます、絶えず機会あるたびにLRT導入について質疑をさせてもらっております。午前中の県の考え方、いわゆる那覇市から名護市までの骨格鉄軌道という形で構想を進めていこうという考え方が示されております。これは供用開始まであ

と何年かかるかと聞きましたら20年から25年という話がありまして、そういう中で、やはり今の ترامトレイン—LR Tの導入、まずはそれを早期にやるべきではないかと。その後、名護までどんどん結んでいけば十分カバーできる、そして単価も安くかかるということで、そしてまた、いろいろな市町村の沿線といいますか、広域的な沿線の回し方も非常にスムーズに行くのではないかと、いう考えなのです。このLR T—ゆたかさんのメモの中にも、早期に実験路線—要はモデル路線をつくって県民に見せると。全く同感でございまして、やはりまず全体的な構想を—これは行政が考えることですが、まずは県民にLR Tとはこういうものだという形を見せるのが私は先決ではないかという提言も午前中もやりました。富本さんから話がありますように国道とか、沖縄ではそういった道路を使ったLR Tの走行は極めて可能なところがあるのです。そういったことを考えますと、やはり早期に実験路線の計画を積極的に提言してもらいたいのですが、せつかく県もやる気になっていますから、高い評価をしているのです。たとえ那覇市から名護市という骨格鉄道であっても、高い評価をしていると。しかし、まずは実験路線という考え方につきまして、もう少し詳しくお話を聞かせてもらえればと思います。

○石田穰一補助者 県民は鉄道の種類をよく知らないのです。モノレールしか見たことがないし、モノレールも余り乗ってないという状況で、一体どういう種類があるのか、どういう利点があるのか、あるいはどういう問題点があるのか。そういったことを県民の方が知らないで、ただ鉄道が欲しい、欲しいと言っているのでは、ちょうど今から十何年も前、一昔前に南北の縦貫鉄道が一番大事だと言っていた時代とちっとも変わらないわけです。そういうことではなしに、鉄道というものがもうここまで来ていますということを見せるということが必要です。そのためには、LR Tの場合には市町村ごとに計画、地域ごとに計画ができますので、どこか一番盛り上がっているところととにかく実験路線を敷いてみる。実験路線を敷くためには、やはりある程度の気持ち盛り上がってこないといけません。私どもが受けとめておりますのは、鉄道の発祥の地である那覇市と与那原町を結ぶ国道329号を、これがバイパスもできますので、ここに実験路線を敷くというのが、非常に一番敷きやすい場所だと思います。そのほかにも考えるとすれば、例えばトランジットモールが日曜日の午後だけでできております国際通りと新都心を結ぶ線を考えてみるとか、あるいはパイプラインを考えてみるとか、あるいは縦の線ばかり考えないで横の線—例えば沖縄市から北谷町を結ぶ、あるいは宜野湾市を横に結ぶといったところ、盛り上がりの高いところに早く1本ととにかく敷いてみて、県民の皆さんに実際に

LRTというものはこのようなものだ、今の鉄道はここまできているのだということを知っていただくことが非常に大事だと思います。賛同していただくことは大変うれしいことですので、これを私どもはもっと進めていかなければいけないと思っております。

○富本実参考人 実験路線という意味では、与那原－那覇間が最も有望だと思います。というのはバイパス交通が一道路ができることによって鉄道空間というものがあくわけですから、用地買収費用もかけないで、既存の国道329号に引けるわけです。それに、与那原町と那覇市は一生懸命勉強しています。那覇市は既にかんりのところまで勉強していると思います。実際に市役所が一般のイベントの中でLRT展示をやっていることも過去にございます。また、与那原町は町政60周年記念で、富山市の森市長をお招きして鉄道講演もやっております。それに私たちが実際に積算してみますと、大体与那原－那覇間で196億円ぐらい、200億円前後ということになります。そこに沿線規模を見ると一人口を見ると30万人近くはいると思いますので、かなり事業性があるのではないかと考えています。実際、与那原－那覇線を－6年前にうまんちゅ鉄道という会社を立ち上げて調査をして、記者会見をして発表したところ、沖縄振興開発金融公庫の貸付係の方に呼ばれまして、富本さん、私は可能性が相当あると思うと。ただ、やはり行政とか商工会等が動かないとどうしようもないから、一遍那覇市の商工会を動かしてみませんかということだったのですが、市長はこれまでに公約として挙げてはいるのですが、商工会が全く動かないという状況だったので、どうしたらいいかとくすぶっていた状態なのですが、今回の内閣府の予算で、4億円近くの予算が調査に投下されるわけですから、今回やる調査は現実性を帯びたものでなければ絶対いけないと思います。幸い、去年の5月1日に知事が、5年で事業化目指すものを一安くでできるものを考えたいということを新聞で発表しています。そういうことを考えると、まず与那原－那覇間だろうと。それともう一つ、実はこれまでに勉強会をやってきた自治体は、那覇市が2回やっております。この間は北谷町で議員の皆さんと意見交換会をやりました。その中で北谷町が、ことしの1月に中部循環線を発想したいということもおっしゃっていますので、いろいろとこれから起こってくると思います。県ばかりが負担する必要はないと思います。市町村が自分の町の線路部分に対応するという状況も考えながら発想していただきたいと思います。

○大城一馬委員 地域エゴでもないのですが、私もそれなりに、今いう那覇－南風原－与那原間の件について同感でございまして、やはり今、国道バイパス

はあと2カ年ぐらいで供用開始になるのです。そうすると完全に国道329号が相当な交通量が減っていくのが目に見えて出てくるわけです。これを真ん中から流せば、非常に経費もかからないし、実現性としてもまずはそういったモデルケースをつくっていくのが、全県に広がる大きな要素ではないかと思っています。それと今いう那覇市の国際通りですね。そういったところを皆さん方は結構研究して、地域ともいろいろなコミュニケーションをとっていると思います。まずどこかでモデルケースということ、全県的なそういう声の中で取り上げていけば、もっと前に進むのではないかと思っております。

**○石田穰一補助者** LRTのもう一つの特色は、本土ではいろいろな法律の制約がありまして、車両の大きさとかスピードとか、あるいは切符をどうやって売り買いするかとか、そういったことについて制約があって、うまくできないことがあります。幸い沖縄の場合には島ですから、本土にはないような新しい規格とか運賃徴収方式とか、そういったものを持ち込むことも、特区として非常にやりやすい土地柄である。それからもう一つは採算が心配されますが、夜、静かなときには貨物を運ぶということも考えられる。これは、たまたまここへ持ってきておりますが、ドイツのドレスデンという町で、私もこの町に行ったことはありますが、ここはフォルクスワーゲンの工場のある町です。工場の製品、部品、完成品を全部路面電車で運んでいるのです。カーゴトラムという名前です。これをほかにスイスのチューリッヒでは、ごみの収集に路面電車を使っている。それから日本の京都ではクロネコヤマトの宅配便を、路面電車を使ってあるところまで運んだ上で、細かいところを配達するようなことをしております。これはやはり考えようによっては新しい貨物の流通の中心としての空港と結ぶということもやはり考慮に入れますと、LRTというのが非常に生きてくるのではないか。こういうものになりますと、地下鉄ではどうもよくありませんし、実際に大阪や東京の小型の地下鉄に乗りますと、狭いところで暗いところへ入りますと圧迫感を感じまして、乗っていて決して気持ちのいい乗り物ではございません。そういうことを考えると、実際に乗ってごらんになったときの感じを、県の皆さんが十分まだ感じとっていないのではないかと感じます。一言それだけつけ加えさせてもらいます。

**○富本実参考人** これは昨年8月の日経ビジネスで特集された、沖縄経済圏構想です。ハブ空港化をにらんで、本土の大手企業たちがこれから沖縄を東南アジアの海外戦略として有効に活用していこうという動きが出てきております。そういう点を考えますと、第1次、第2次産品をLRTで夜間に輸送して

アジアに輸出するという発想は、これからとても役に立つ戦略の一つになると思います。

**○大城一馬委員** 皆さん方は世界中あちこち視察していると思います。本土も含めて、先進地域の視察をしていると思いますが、私どももせっかく特別委員会を設置しておりますので、乗車体験をやらないと、一体どういったまちづくりができているか、あるいはまたどういった波及効果があるのか—私は富山に行きましたが、今一番、我が特別委員会がこういうところを本土で—海外は予算的に無理だと思うのですが、本土でどこをまず見ればいいのかという推薦がありましたら、お願いします。

**○石田穰一補助者** 今、日本では富山市が盛んに取り沙汰されております。これはLRTでまちづくりを始めた第一歩の、一番最初のもので、それまでこぎつけた市長の熱意というものには物すごく頭が下がりますし、参考になります。私どもから見ますと、富山市はまだまだ手がけた第一歩にしか過ぎません。それからほかのところは、まだまだまちづくりにトラムを生かしている町はないので、日本の町を手本にするという発想では、とてもとてもいいものはできません。ただ、路面電車というものがいかに便利で、市民に愛され、車も遠慮しながら町の中で共存しているところを見たいということであれば、原爆の両都市、広島市と長崎市の2つでございます。これはごらんいただいても参考になると思います。ただ、そこにはLRTの本当の姿を見ることはできません。路面電車というものが、地下鉄とか高架鉄道に比べていかに便利なものであるか、市民に愛されているか。公共交通というものは、住民が考え、住民がつくり、住民が育てていかなければいけないものなので、お役所がつくって、それでいいというものではないので。どうも日本の鉄道は新幹線を初めとして、お役所がつくってこれでいいと、新幹線のおかげで小さな町はみんな寂れて、嘆いております。そしてローカル線がみんなないがしろにされております。そういった、今の日本のスピードばかりを競う鉄道のあり方というのが本当にいいのかどうかというと、利用者の気持ちからすると非常に問題があると思いますので、ぜひ御視察いただくとすれば、私は広島市、長崎市の両市をお薦めいたします。

**○富本実参考人** 私は欲張りなので、やはり富山市もごらんいただきたいと思います。というのは、富山市のLRTと都市交通整備のまちづくりへの効果というのが、今インターネット上で国土交通省から発表されています。その中に、

LRTを敷いたらどうなったかという評価のまとめが出ております。それを見ますと、LRT化したら利用者が増加した。高齢者が町にあふれてきた。沿線に人口が増加し始めたという、まちづくりの利点が発表されているわけです。そういう意味で、長崎市、広島市は今一番、利用頻度の高い鉄道です。実際、広島市は16キロメートルを鉄道として利用して、残りを路面電車として走らせておりまして、広島駅から宮島口というところ—これは約21.4キロメートルございます。どのぐらいの距離かという、那覇市おもろまちの古島駅から沖縄県立中部病院ぐらいまでが22キロメートルです。大体そのあたりの距離だと思ってください。その距離が270円で運行されているわけです。沖縄県は車社会だと言われていますが、車社会を強いられている。もっと詳しく言うと、自家用車への極端な依存社会です。そういう意味で、公共交通を整備することは、今負担している県民の移動負担が下がってきて、暮らしを助ける効果が出てくると思います。それからことしの1月に発表された沖縄タイムスの特集です。日本の路面電車を初め、燃料電池車、ハイブリッド車等々、たくさんの車両が発表されました。今、世界は日本の鉄道の動きに非常に注目しています。そういう意味で、たくさんのネットワークをつくっていきながら、いい方向性のある鉄道を考えていただきたいと思います。

○大城一馬委員 委員長、ぜひ取り計らいをお願いします。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、参考人等に対する質疑を終結いたします。

この際、参考人及び補助者各位に対し、委員会を代表して一言お礼を申し上げます。

本日はお忙しい中にもかかわらず、長時間にわたり貴重な御意見をいただき心から感謝いたします。

本日拝聴いたしました内容等につきましては、今後の委員会審査に十分生かしてまいりたいと思います。

富本参考人、石田補助者ありがとうございました。

休憩いたします。

(休憩中に、参考人等退室)

○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。

これより陳情等の採決を行います。

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。

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9件と、お手元に配付してあります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。

ただいま採決しました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