

公共交通ネットワーク特別委員会記録
<第2号>

平成31年第2回沖縄県議会（2月定例会）

平成31年3月22日（金曜日）

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31年3月22日 金曜日
開 会 午前10時32分
散 会 午前11時58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号及び陳情第15号
- 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

欠席委員

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班長	古堅宗一朗君
企画部長	川満誠一君
企画振興統括監	嘉数登君
交通政策課長	長濱為一君
交通政策課公共交通推進室長	宮城優君
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MICE推進課長	加賀谷陽平君
土木建築部建築都市統括監	嘉川陽一君

○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16件及び閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、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。

陳情平成28年第45号の5外16件の審査を行います。

ただいまの陳情について、企画部長、知事公室基地対策課班長、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。

川満誠一企画部長。

○川満誠一企画部長 それでは、企画部に関する陳情案件につきまして、お手元の公共交通ネットワーク特別委員会陳情に対する説明資料により、処理概要を御説明申し上げます。

表紙をめくっていただきまして、陳情説明資料の一覧表がございます。

企画部関係の陳情は、継続が15件、新規が1件となっております。

前回の処理方針に変更のない陳情につきましては説明を省略させていただきまして、変更のある陳情について御説明いたします。

陳情平成28年第45号の5 平成28年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情につきまして、処理方針の一部について変更を行っております。

2ページをお開きください。

記の4のフェリーニュー久米島の代替船導入を支援することについての変更を行っており、下線で表示しております。変更した3段落目について、読み上げて御説明申し上げます。

県としては、今後更新予定の5航路の船舶更新を着実に実施しつつ、本事業における平成31年度の新たな取り組みとして、久米島・渡名喜航路の2隻目のフェリーへの支援を行いたいと考えております。

3ページをお開きください。

記の5の渡嘉敷村及び座間味村で就航している高速船の代替船導入を支援することについて変更を行っており、下線で表示しております。変更した3段落目について、読み上げて御説明申し上げます。

県としては、今後更新予定の5航路の船舶更新を着実に実施しつつ、座間味・渡嘉敷航路の2隻目となる高速フェリーへの支援については、今後の需要動向等を見ながら引き続き検討していきたいと考えております。

次に、新規陳情について御説明いたします。

21ページをお開きください。

陳情第15号交通ICカード「OKICA」の地域マネー化に向けた環境整備についての陳情の記の1及び記の2につきまして、処理方針を読み上げて御説明申し上げます。

記の1について、那覇空港内へのOKICAの発券払戻機を設置することについては、利用者の利便性向上やモノレール那覇空港駅の混雑緩和などに寄与

すると考えております。現在、那覇空港内にはOKICA発券機は設置されておらず、払い戻しについては窓口での手続が必要となっております。県としては、バス・ゆいレール共通一日乗車券等の販売も含めて発券払戻機の空港内への設置について、空港施設管理者、交通事業者等と連携し検討してまいりたいと考えております。

記の2について、平成30年度に県が実施したタクシー事業者への聞き取り調査によると、現在クレジットカード等によるキャッシュレス化が進みつつありますが、OKICA等の交通ICカードに対応した決済端末機器は、費用対効果に課題があるため未導入であることが確認されました。県としては、引き続きタクシー事業者の意向を確認しながら検討してまいりたいと考えております。

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班長の説明を求めます。

古堅宗一朗知事公室基地対策課班長。

○古堅宗一朗知事公室基地対策課班長 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、よろしくお願いいたします。

○玉城満委員長 知事公室基地対策課班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。

嘉川陽一土木建築部建築都市統括監。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 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。

友利公子商工労働部中小企業支援課長。

○友利公子商工労働部中小企業支援課長 商工労働部に関する陳情案件につきまして、お手元の公共交通ネットワーク特別委員会陳情に対する説明資料により、処理方針を御説明いたします。

商工労働部関連は新規の陳情が1件となっております。

説明資料の22ページをお開きください。

陳情第15号交通ICカード「OKICA」の地域マネー化に向けた環境整備についての陳情の記の3につきまして、処理方針を読み上げて御説明申し上げます。

商業小売店舗等における生産性向上や売り上げ拡大の取り組みの一環として、キャッシュレス決済の導入は今後重要になるものと考えております。県としては、交通系ICカードを含めたさまざまな決済手段の普及が図られるよう、今後とも国や商工会等の関係機関と連携して、補助金制度等の周知に努めてまいります。

以上が、商工労働部関連の陳情に係る処理方針であります。

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。

座波一委員。

○座波一委員 陳情に対する説明資料18ページ、陳情平成30年第98号の大型MICE誘致に伴うモノレール延伸の件です。モノレールの延伸がほぼ完了する

時期ですが、完了に伴い既存のバス路線への影響があると思われます。既に要請等の形で出ていると思いますが、それに対する県の対応策について伺います。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 モノレールの延長区間において、一部地域に那覇市中心部へ向かうバス路線があるということですが、並行するバス路線がないことから影響は少ないものと考えております。

○座波一委員 並行する路線がないからということで影響がないと断定しているのか。それは少し単純過ぎませんか。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 モノレールの延長事業については、定時定速の交通サービスが提供されるということで、公共交通の利用促進につながって交通渋滞の緩和が図られるとともに、また、駅周辺の開発が進展し、沿線の利便性の向上による地域の活性化が期待される。よって、バス路線のつけかえ等でモノレールとの役割分担が的確に行われることによって自家用車から公共交通への転換が促進され、バス事業にも寄与するものと考えております。

○座波一委員 全体的な地域の動き、発展には寄与するという事は理解しております。ただ、バス会社は既に影響する路線を想定しています。例えば、古島駅からてだこ浦西駅の路線とか、あるいは古島駅から前田駅、あるいは儀保駅から石嶺駅という形で影響を予想しているわけです。そういうものも既存の路線バスですので、そこら辺は丁寧に、しっかり対応して協議していかないといけないのではないかということがこの質疑の趣旨です。ただ影響がないからというだけではないのかなと思います。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 今後は利用者のニーズに合わせて、モノレールとバスの役割分担をしっかりとした上でサービス向上を行うことで、公共交通全体の利用促進を図っていくことが必要と考えております。公共交通サービスの向上のためには何ができるかということになりますと、モノレールとバスが共存できる方策をバス会社とともに検討しながら一緒に協力していきたいと考えております。

○座波一委員 バス協会からの陳情等がありますか。これを土木建築部では見えていないのか。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 一般社団法人沖縄県バス協会の会長から、モノレールの延伸に伴うバス路線への再編計画については未定であるということと、このモノレールの延長によるバス路線の影響について、影響があるとなればその対策はどのように考えているのかを御教示いただきたいというような文書は来ております。

○座波一委員 それに回答はしましたか。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 まだ文書で正式にお答えしていませんが、先ほど来、御説明いたしているところですが、モノレールの延伸後、モノレールとバス会社の結節あるいは乗り継ぎの割引などのサービス向上による公共交通の利用促進を図っていくことが必要であると考えております。このため、沖縄都市モノレール株式会社及びバス事業者とも連携して取り組む必要があると考えているところでございます。

○座波一委員 モノレールが運用開始してからその数字を見て回答をするという考えかもしれませんが、もう既に路線も決定しているし、十分危惧する声があるからこそ、そういう文書が出ているわけであり、その回答を求められておりますから、しっかりとバス路線に与える影響を踏まえて、対応策も含めてやってほしいと思います。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 我々も、沖縄都市モノレール株式会社及びバス事業者と連携して、より一層の公共交通の利用促進を図っていきたいと考えております。

○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 陳情に対する説明資料13ページ、陳情平成29年第87号。もう3回目ぐらいの質疑になりますが、石垣—多良間間の件です。その後、琉球エア—コミューター—RACとの交渉はあったと思っておりますが、何か進展していますか。それと、見通し等々についてお伺いします。

○長濱為一交通政策課長 RACは今現在、同一機種を5機所有していて、県内10路線、それから県外2路線を運航している状況でございます。多良間空港

については滑走路が1500メートルということで、今の機材で就航は可能ではありますが、新たな路線の運航のためには、現在の路線から場合によると減便することも検討しなければならないということで、年間トータルでの需要を含め検討が必要であると考えているということで聞いております。

○大浜一郎委員 前回、チャーターの件もお話をしたと思います。このチャーター、前回の需要の搭乗率が悪かったのは大分前の話で、時代も変わってきたのでその辺のところを勘案しても、需要がある際に関してはトライアルベースでもいいからどうでしょうかというお話はあったかと思いますが、その辺はどうですか。

○長濱為一交通政策課長 前回の委員会の際にも、チャーターについてはRACも検討の可能性があるということは私も聞いておりましたので、そのようにお答えしたかと思います。例えば多良間で八月踊りであるとかそういった機会のことを指していると私は認識しております。現状、その後情報収集したところでは、多良間御出身の方が船をチャーターして石垣から多良間へ行かれていますということは聞いております。古い情報かわかりませんが、近年では飛行機については、RACとしてもそういったチャーターのリクエストは特に受けてはいないと聞いております。

○大浜一郎委員 実はRACの社長と少しお話をしました。多良間村の方々とRACとの認識の違いが若干あるかと思いますが、多良間村は定期就航的なニュアンスをかなり強く持っておられるようであり、村としては就航するということが定期化になっていくだろうという強い御希望があるようです。今現在は運休しているわけですから、我々としては、何か就航する一つのきっかけをつくるということでトライアルベースでもいいから、需要期においては運航が可能ではないかと。それは検討に値をするというお話を聞いているので、これは一度、村とRACとの意見調整をされたほうがいいかなと思います。まずはトライアルベースでやってみて、需要がどれぐらいかということを見て、この需要を満たすためにどのような取り組みがお互いに必要なかということをしつかりと調整する必要があると思います。

先島地域には小さな空港を含めて6つの空港があります。今後はこれをどのように利用していくかということは、総体に必要なことです。先島地域の入域観光客数は宮古が約100万人、石垣が約140万人であり、この数値はまだ伸び代がありますから。この機材をどう運航していくのかということは非常に大事な

視点かもしれません。ですので、運休しているのであればまずトライアルベースで何ができるかということから突破口を見つけないとなかなか難しい。ですので、県も多良間村も事業者もこの辺の再開に向けてのロードマップみたいなものを定期的にしっかりと調整をしていかないとなかなかうまくいかないのではないかと思います。その点についてはどうですか。

○長濱為一交通政策課長 委員の御提案は貴重な意見として承りたいと思います。多良間村の考えももちろんあると思いますが、実際に利用される可能性がある石垣に在住されている多良間御出身の家族の方とかといった方々も含めて、RACも含めて、もちろん多良間村も含めての意見交換や実際にどういう形であれば利用できるのかという具体的な話は確かに今までされていないと思いますので、しっかりと多良間村にもお話を伝えて、前向きに考えたいと思います。

○大浜一郎委員 これは石垣市と多良間村だけの交流ということではないと思いますよ。宮古島市から多良間村に来て多良間村からまた行くというプログラムのなものをもっと含めて、観光需要も含めての話です。そういったところも含めて話をしないと小さい範囲の話で終わってしまいますから、もう少し膨らみを持って話をしてもいいと思いますが、その辺はどうですか。

○長濱為一交通政策課長 基本的に交通政策課としては、県民の移動利便性の向上ということを取り組んでいますので、それももちろんベースにあって、委員御提案のお話は最近先島への観光客がかなりふえているということも背景にした観光需要も含めたお話だと受けとめております。観光の担当部署も交えながら、しっかりと進めていきたいと考えております。

○大浜一郎委員 陳情に対する説明資料21ページ、新規の陳情第15号のOKICAの件です。事業者としてはこれを国際観光イノベーション特区に位置づけてほしいというお話であります。OKICAは今31万枚発行されているということですが、2次交通へのアクセスの問題とか商業施設で利用できないとかということも含めて、トータル的に国際観光イノベーション特区に位置づけてほしいということと、あとはいろいろな支援がほしいということで細かな資料をいただいています。OKICAが国際観光イノベーション特区に位置づけられるという可能性はありますか。

○長濱為一交通政策課長 陳情の前文でもありますように、この国際観光イノベーション特区のお話が出てきている関係としては、資金決済に関する法律という、こういうICカードを含めたプリペイドカード的な機能を持ったカード類に関しての制約が法律上あるということ。この趣旨としては、前払い式支払い手段に関するサービスを提供する場合には、利用者保護の観点から、適切な実施を確保するためのある程度縛りがあると。それは、実際にこのICカード社がタクシーへの利用とか、それ以上に拡大をしていくと、バス、モノレールにとどまらずというときには、利用者保護の観点から資産保全等の必要な措置が必要と。具体的に言うと、純資産額1億円以上が必要。実はこれは満たしております。あと、加盟店の支払いを適切に行うような体制整備、人員の増強も含めて、そういった体制整備。あるいは、今の制度だと半年に1度、未利用残高が1000万円を超えるときには、その2分の1以上の額を供託する必要があるというような制約があるそうです。

実は、御提案されている国際観光イノベーション特区というお話ではないですが、熊本県が構造改革特区で緩和を求めたというお話があったそうです。しかし、金融庁からは利用者保護のほうが重要だということで、この時点で構造改革特区としては認められていないということがあるそうです。ですので、国際観光イノベーション特区がどうかということは確実に申し上げられないのですが、そういった状況にはあるので、そんなにハードルは低くはないと考えております。

○大浜一郎委員 資金決済に関する法律については、私も内容を確認しました。これはあくまでも事業者がやる範囲内のことでありますし、また、外部機関によるシステムの監査の実施ということで、人員の増員やコールセンター等の外部委託に伴う体制整備費用負担が新たに発生することが予想されるというような等々で。今現在としては、これらは基本的に最低限事業者がやらなければいけないことでありますが、いろいろな払い戻し機の設置等々に関して、概算でどれぐらいの費用が必要とされていることなのですか。

○長濱為一交通政策課長 実は平成30年度に、我々交通政策課でOKICAの利用を拡張するために、タクシーとか離島の船とかに拡張できないかという調査をしております。その際に、導入コストがざっくり言うと7億円ぐらいかかるのではないかと試算が出ておまして、導入するほうにも負担を求めるところは、それに見合った利用者増に関してなかなか現実的には厳しいところがあるという結果は出ております。

○大浜一郎委員 今、31万枚が発行されているということですが、どれぐらいのペースで発行枚数がふえているとかの統計みたいなものはありますか。平成30年の12月末現在で発行枚数は31万枚、流通枚数は28万9000枚らしいです。

○長濱為一交通政策課長 OKICAの発行枚数がふえるタイミングは年度の初めが多く、万単位でふえていくということは聞いておりました、比較的順調に伸びてきています。導入の当初に県として立てた目標値としては、平成35年度までに35万枚ということでしたので、比較的順調に來ていると考えております。

○大浜一郎委員 発行枚数が頭打ちになっているとか伸び代がどれぐらいあるかなということを確認したりとか。忘れてしまったりするので僕もOKICAカードを3枚持っていますからね。伸び代があるかどうかということを含めて、この決済をどうするかということで、Suicaをどうするかとか、端末決済をするかとかという導入の件で6億円程度というお話があつて、ここでも議論したと思います。OKICAの沖縄ICカード株式会社の皆さんともその辺のところをもう少し深く議論されたほうがいいかもしれません。今後、国際観光イノベーション特区のところと2次交通への対策ができるかどうかという可能性、そして、タクシーで利用する際の端末の普及に関するコストの問題、いろいろなことを考えていかなければいけない問題も多分にあるかと思ひます。いずれにせよ、OKICAを使つての実証実験でひとり親家庭のサポート事業、沖縄総合事務局による高校生向けの路線バスの利用促進実施事業を実証実験するなど、多くの実証実験で協力していただいたり、イベント来場者へのポイントの付与をやってみるとか、いろいろと沖縄県内のカードだからうまく提供できるサービスにも貢献しているカードであることは事実でありますから、ぜひこの辺について前向きに、深い議論をされて、どういう方向性ができるか、早目にイメージをつくられたほうがいいかなと思ひますが、その辺についてはどうでしょうか。

○長濱為一交通政策課長 県民の利便性を高めるため、バスに乗るときの時間の短縮とかといった効果も含めて導入した県民のためのカードであると認識しておりますので、今後ともしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありますか。

大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 今の件ですが、前回の委員会で沖縄都市モノレール株式会社からの声なんかも議論をしましたよね。今回議論があるように、県民のためということでOKICAを地域の企業で育てていきたいという議論は前回もしましたし、そこを大事にしているのはそのとおりだと思います。一方で、沖縄都市モノレール株式会社からあるように、県外、海外からのお客さんがこれだけ急増する中で、やはり全国で使える、あるいは海外でも使えるようなQRコード決済のようなものを早急に取り入れないともう根本的な解決にならないと。それを早急に何とかしてほしいというような声もありますし、私もそのとおりだと思います。これを両立することはなかなか難しいと思っているのですが、このモノレールの共通カードの使用への支援のその後の状況とOKICAとどのように両立していくか。その辺の考え方を教えていただけますか。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 今現在、沖縄都市モノレール株式会社が全国で導入されている10カードについての検討を進めているというところでございますが、その導入後にOKICAへの影響がないかということについては、沖縄都市モノレール株式会社によると、10カードについては現在ポイントサービスを行わない予定だと聞いております。OKICAは県内バスでも使用できるなどの強みがあり、また、ポイントがつくということがあるので、両者のすみ分けはなされているので影響は出ないのではないかと考えていると聞いております。

○大城憲幸委員 沖縄都市モノレール株式会社が導入する10カードの機械等について、若干は億単位で投資もかかるのでしょうが、その機械にかえたとしても、OKICAもこれまでどおり使えるという前提で進めていくのですか、その辺はどうですか。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 そのとおりでございます。

○大城憲幸委員 そのこの部分は一括交付金でやるのか別の事業でやるかの議論もあったと思うのですが、県はその取り組みにはどのように支援していく予定ですか。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 沖縄都市モノレール株式会社からは、

現在想定している国土交通省所管の訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業による3分の1補助とあわせて、県、那覇市、浦添市で按分した協調補助を実施してもらいたいという要請がございました。関係機関と調整しているところですが、車両購入等を優先し、10カードへの財政支援等は今回見送ることになっております。

○大城憲幸委員 財政的な支援はしないという方針ですが、沖縄都市モノレール株式会社も調子はいいといっても財政的には厳しいはずです。3分の2の負担でも沖縄都市モノレール株式会社は導入に踏み切るといような判断ですか。その辺は聞いていますか。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 沖縄都市モノレールは特に那覇空港駅で観光客の乗車が多いということで、ひどい場合には連絡通路を越えて列をつくることがあるということがございます。やはり、観光客に対する利便性の向上を優先して、自分たちの3分の2の負担があつたとしてもこの導入の効果は大きいと考えていると聞いております。

○大城憲幸委員 それは沖縄都市モノレール株式会社としての判断でいいのですが、ただやはり冒頭の議論にもなるのです。このOKICAを育ててきた、育てていくという思いはわかりますし、この陳情についてもわからないでもないのですが、ただやはり今後長い目を見たとき、沖縄の観光客についてももう海外の観光客が300万人から、最終的には600万人、700万人という推計値も出る中で、県外からいらっしゃる皆さんに対するサービスを沖縄都市モノレール株式会社だけに任せていいのか、バスやタクシーとどう連結させていくのかという意味では、今後も見据えた方針が必要なのかなと。今、那覇空港駅前の混雑があるから、それにも、国交省の補助だけであとは沖縄都市モノレール株式会社でどうぞやってくださいだけでいいのかなと非常に疑問が残るのです。その辺について、長い目を見たとき今後県として、カードの整理も含めて、観光客へのサービスの向上も含めての議論というものはどこが主導してどういう議論になっているのですか。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 沖縄都市モノレール株式会社は、現在も約133億円の累積赤字を抱えているということで、経営健全化にはまだまだ厳しい状況があります。今回の10カード導入に関しては、会社とも連携しながら、我々のほうでどういうことができるのかということを含めて今後しっかり

と取り組んでいきたいと考えております。

○大城憲幸委員 沖縄都市モノレール株式会社との部分については当然取り組まないといけないのですが、私が聞いていることはずっとOKICAだけでやっていくのですかということです。今言ったような10カード導入もバスやタクシー等に広げていくということも見据えて動かないといけないのではないですかということです、その辺はどうですか。

○嘉数登企画振興統括監 外国人観光客等の増加に対応した決済手段の多様化については、OKICAを導入した当時と状況も変わっていく可能性もありますので、その辺についてはそういった環境変化に対応できるように検討してまいりたいと考えております。

○大城憲幸委員 これまでも議論はあったのです。やはり県として難しい判断であり、議論はしていると思うのですが、やはりなかなかその方針が我々に見えてこないものですから、こういう陳情も出てきて、思いもわかるのです。しかし、この全国の共通の10カードをどう扱うかというものも、バス会社も厳しい、沖縄都市モノレール株式会社も厳しい、それぞれの事業者が厳しい中でどうするかという議論がなかなか進んでいないような気がするものですから、その辺についてはどこかが主導してやらないといけないと思います。その辺について再度、どこが主導して県内の決済システムについて取り組んでいくのかについて、答弁をしてください。

○嘉数登企画振興統括監 今後、多様な決済手段ということを検討するのであれば、関係部局—土木建築部でありますとか商工労働部とかも含めて検討してまいりたいと考えております。

○大城憲幸委員 最後にしますが、今言うように、いろいろなところがかかわるものですから、ただ、えてしてそれぞれで課題を抱えているが、なかなかまとめ役がいなくて、物事が、議論が具体的に進まないということが起こり得るものです。だから、そこはきちんと所管を決めて、リーダーシップをとれるところを決めて進めてもらいたいと思います。

もう一点、陳情に対する説明資料2ページ、陳情平成28年第45号の5。先ほど説明がありました離島航路の件です。説明があったように、平成33年度までに残る航路をしっかりとやりながら、平成31年度は久米島・渡名喜航路の2隻

目の支援をするということで、これは我々もお願いしたところがあります。議会としてもぜひという話もしてきたと思いますので歓迎するところです。この平成33年までのもともとあった計画の進捗状況と、そして、今度久米島の2隻目を支援するわけですが、それ以外の部分、高速艇の話もあります。その辺、新たに平成31年度から始めた2隻目の補助の今後の進め方について、まず概略をお願いします。

○長濱為一交通政策課長 10年計画でスタートした船舶更新について9航路が終わってしまっていて、今残っているものが、栗国航路、多良間航路、それから本島の津堅航路、宮古圏域の大神航路、それから買い取り支援で伊江航路の5隻となっております。栗国航路については、平成30年度から着手をして進めているところでございます。御指摘の久米島・渡名喜航路に次ぐ2隻目をどのように考えているかということについて、要望としては座間味航路及び渡嘉敷航路から高速船の2隻目というお話があるところです。我々としてはかつてあった定期航空路線がなくなって、今は船であるという必要性の高さも国へ要望するときにしっかりと主張し、今後の需要動向を見ながら、次年度以降も検討していきたいと考えております。

○大城憲幸委員 平成33年度までのもともとの計画である分の5隻は、順調に、予定どおりやりますというところ。そして、久米島・渡名喜航路については今回2隻目をやりましたが、今後新たにやる部分については、今ある渡嘉敷航路及び座間味航路の高速船についても検討をしていくということですか。言いたいことは、これまで1航路につき1度のフェリーの更新支援という原則があるわけです。それを今度、久米島・渡名喜航路に2隻目をやりました。そして、高速艇についても平成33年の間に検討して、実施に向けてやりたいという理解でいいですか。

○長濱為一交通政策課長 所管課としては、これらの座間味航路及び渡嘉敷航路についても2隻目の必要性は十分にあると考えておるところでございますので、しっかりと主張してまいりたい。ただ、一括交付金事業でありますので、その辺の調整をしっかりとやっていきたいと考えております。

○大城憲幸委員 原則1航路で1度のフェリーのみを支援というところから、今回それを拡大して充実させるわけですが、その辺については、今後は新たに今言う座間味航路及び渡嘉敷航路以外にも検討するところが出てくるのです

か。その辺はどうですか。もう久米島・渡名喜航路、渡嘉敷航路及び座間味航路だけですか。

○嘉数登企画振興統括監 久米島・渡名喜航路、それから渡嘉敷航路及び座間味航路というお話であったのですが、それはもともとあった1航路1隻という原則があって、それでは間に合わない、特殊な事情があるということで検討しています。いずれにしても、その特殊性があるかどうかというところが検討のポイントだと思っております。

○大城憲幸委員 そういう特殊性が今これらの航路についてはあるから、久米島・渡名喜航路は実施したし、渡嘉敷航路及び座間味航路も今、前向きに検討しているということですが、こういう検討をしないといけない事例はほかにも出てくるのですか。皆さんはどう把握しているのですかということですか。

○嘉数登企画振興統括監 現時点ではそこまでは把握しておりません。

○大城憲幸委員 最後ですが、これを充実させることは上等だし、頑張っていたただきたい。そして、担当課長には前にも何度もお話ししているのですが、やはり島の運賃、船賃を下げるということが最終的な目的だと思うのです。これだけこれまで借金して買っていた、あるいは借りていた船を、国民の税金を使ってつくって提供してあげても、なかなか肝心の船運賃が下がらないという部分については、これまでも何度か説明を受けているが、できない理由を並べているだけで、何か現実的に下げるという努力をもっとすべきではないかということとは常に疑問に感じているのですが、その辺についてお願いします。

○川満誠一企画部長 基本的には運賃は安いほうが良いとは思いますが、この事業のもともとの始まりは、なかなか財務状況が厳しい離島航路について、最初の初期投資を大きく持つことによって、経営をまず安定化させて、適正な料金で持続的に航路が運用されていくことを一番の主眼に置いております。その上で財務状態がさらによくなって、内部留保を除いても還元ができる状況になることが一番望ましいと思っております。前途を見渡して利用者に喜んでもらえることを相談しながら目指してまいりたいと考えているところです。

○大城憲幸委員 なかなかそれ以上が出ないのですよね。前にも話したと思うのですが、これをやることによって離島の財政赤字が減ったとか、そういうこ

ともいいと思います。そして、皆さんも航路の赤字補助金なんかが減ったとかということもあるのですが、そこは本来の我々が見ている目的ではなくて、やはりこれだけ何十億円もかけているわけですから、そこはもう少し早く島の皆さんに還元できないのかなど。人と物の流通も含めて今これだけ経済が動いていく中で、船運賃を下げることによっていい循環に持っていける。それが根本的な解決になる。今言うように、赤字だからそこに税金入れてまず立て直すということもわからないではないのですが、それを先にやっていると、どうもなかなか経済が落ちた肝心なときにまた赤字に陥ってしまうような状況にならないかという危惧があるものです。その辺は申しわけないですが、ここでは時間がかかりますので、後でまたゆっくり勉強しながら議論を深めたいと思います。言いたいことは今言ったところですので、ぜひ取り組みの強化をお願いします。

○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 陳情に対する説明資料4ページ、陳情平成28年第45号の5です。陳情の8番の粟国―那覇間の航空路線についてです。前回の委員会では、大城憲幸委員やほかの委員からもお話があったと思います。今、検討部会が開かれて今後の定期運航に向けての協議がされていると聞きましたが、その後の様子はどうなっていますか。

○長濱為一交通政策課長 小規模離島の航空路線の再開ということで、この委員会でも何度かお話ししてございますように、関係者、県、市町村、それから航空事業者から成る協議会の下部の検討部会で検討を重ねているところでございます。その検討に加えて、粟国を初めとした路線の確保につきましては、実は幾つか航空事業者も関心を示しているところがございまして、調整等も行っているところではあります。実際に事業計画等の検討もやっているところもあるのですが、まだ現時点で実際に就航までとなると具体的な動きとまでは言えないのかなど考えているところでございます。我々、その検討部会でまとめた内容等も含めて、しっかりと関係者と調整をしてやってまいりたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 複数の航空会社が検討しているということはいいことではあるのですが、ただ粟国の皆さんの立場に立てば一日も早い再開というところが

求められていると思います。この会社の皆さんが今、検討の課題として上げていることはどういった点なのか詳しく教えてください。

○長濱為一交通政策課長 端的に申し上げると、やはり収支の点で厳しいところがあるということでございます。

○比嘉瑞己委員 これまで第一航空株式会社が担っていて、その機材については県の予算も投じて購入してもらった。この第一航空株式会社が所有している航空機についての行方がこの委員会でも議論になっていますが、それはどのように検討されているのですか。

○長濱為一交通政策課長 第一航空株式会社に対しては、国と協調して補助金を出して航空機の購入をサポートしたということがございます。先ほどの複数の航空事業者との調整の中でも、補助金の返還を先に進めてしまうと、使えるかもしれない第一航空株式会社が保有している機材の活用の可能性がかなり低くなるのではないかとということも考えております。当然、第一航空株式会社に対しても補助金は返還を求められる状態にあるということはもう伝えてはおりますが、実際の機材の有効活用ということも、我々としては非常に大事だと考えている関係で、今両方を勘案しながら進めているところでございます。

○比嘉瑞己委員 そうした状況がかなり長く続いていて懸念されるのですが、今回のこの栗国空路だけではなくて、この間の議論では多良間や波照間の路線も再開を目指しているという話がありました。この3つの空路再開がセットとなって今、会社側には打診をしているのか。

○長濱為一交通政策課長 ちょうど1年前までは第一航空株式会社が飛んでいましたので、栗国航路をまず優先と考えているところですが、お話としては、多良間あるいは波照間の路線についても考えてほしいというようなお話をしているところでございます。

○比嘉瑞己委員 今回の検討している複数の会社の中には、第一航空株式会社も入っていますか。

○長濱為一交通政策課長 関心を示している航空会社の具体的な社名については、各社が競合関係にあるとか、あるいはまだ正式な意思表示がされていない

とかという状況なので、現時点では控えさせていただきたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 ナーバスな問題ではありますが、これまでの経緯を見ると第一航空株式会社の責任というものは極めて重いものがあると思います。機材も持っているわけです。その機材が実際次を担う航空会社が使用できるということであれば、また競合している会社にとっても条件が全然変わってくるわけですから、その辺の整理を県が示せないとその議論もなかなか進まないと思うのです。この点については部長はどのようにお考えですか。

○川満誠一企画部長 補助金については国庫支出金、県の大事な財政支出をしたということもあるので、現存する機材を社会的に有効利用ということも考えております。ただ、相手方との交渉は全部を逐次つまびらかにすることは難しいです。今年度は当面、1年先ぐらいまでにある程度の具体的な結論を得たいという目標を持って取り組んでいるところではございます。

○比嘉瑞己委員 目標を持つことが大切だと思います。特に粟国航空路線の再開はいつまでにやるという目標はあるのですか。

○長濱為一交通政策課長 第一航空株式会社が持っている機材が使えるか使えないかでも条件が変わってまいります。我々としてはできるだけ速やかにということ考えております。

○比嘉瑞己委員 鋭意頑張ってもらいたいと思います。

次に、陳情に対する説明資料21ページ、陳情第15号のOKICAについてですが、これはいろいろと幾つかの要望があって、設備を導入するだけでも数億円単位の投資になるということでした。私はOKICAを応援しております。実際、利用もしていますし、これがぜひもっと普及してほしいと思っています。ですが、ただ、OKICAを所管する沖縄ICカード株式会社からのこの陳情は、優先順位が県民の立場に立っていないのではないかなと思います。最初の導入の際も、このバスの乗り継ぎの際の割引ができるかもしれないということで期待をされて、皆さんも応援したと思うのです。そうした乗り継ぎ割引があれば、もっともっと私は普及すると思います。しかし、そういったことをやらずにこういった要望を一どれも大切な要望ですが、基本的なところを整備して初めてカードのさらなる拡充になると思うのです。そういったところで少し疑問を持っています。この陳情者の沖縄ICカード株式会社ですが、設立の経緯

について詳しく知らないのです。これは今ある民間バス会社が共同して設立した会社なのか。また、県はその株を保有しているのか。そこの仕組みを説明してください。

○嘉数登企画振興統括監 まず、出資会社ですが、バス会社、それから沖縄都市モノレール株式会社、それからシステム開発会社、さらには沖縄の地銀3行、合計が7800万円の出資額となっております、質疑にありましたような県からの出資は行っておりません。

○比嘉瑞己委員 OKICAの開発までには相当税金も投入されたと思うのですが、その間OKICAにかかった費用は幾らぐらいですか。

○長濱為一交通政策課長 平成25年11月の沖縄ICカード株式会社設立に際して、OKICAの導入について、沖縄県は補助額20億6000万円を交付しております。

○比嘉瑞己委員 概算で結構ですが、今回この陳情にある3つの項目について、実際整備するとしたら幾らぐらい必要ですか。

○長濱為一交通政策課長 陳情にある発券払い戻し機等についてはまだ仕様が固まっていない関係で、我々としても額を算定しかねるところです。しかし、先ほど申し上げたのですが、今年度の調査でタクシー、離島船舶への拡張可能性というものを算定したときに、おおむね7億円程度が必要になるという結果が出ております。

○比嘉瑞己委員 今のはタクシーの導入だけでも7億円と。これは商業店舗においてもOKICAが利用できる環境を整備するとなると、相当な予算が必要だと思います。導入だけで既に20億円も税金を投入して、今後もこういった設備費用には県の支援も必要ということであれば、もっとOKICAのあり方について県がイニシアチブを発揮すべきではないかなと思います。先ほどの粟国空路における機材への税金の投入のあり方のお話でも何か通じるものがあると思います。やはり県はお金を出すだけでなく、きちんと県民の立場に立って県民の声を届けるという役割が公共交通では必要ではないかと思うのです。今回、協議会の議論があると聞いていますので、そこで沖縄県としての意見を反映させる仕組みをつくる必要があると思うのですが、皆さんはどのようにお考

えですか。

○嘉数登企画振興統括監 交通系のICカードということでスタートしたのですが、将来商業展開というところもいろいろ検討しているようですので、協議会での議論も同様に、利用者の適切な関係といった部分についても検討してまいりたいと思っております。

○比嘉瑞己委員 ぜひその方向で、県も主張するところは主張するというところで頑張ってもらいたいと思います。

最後に、ずっと研究しているので絞って言わせてもらいますが、乗り継ぎ割引について県はどのように考えていて、その協議会では今どういった議論になっているのかを教えてください。

○長濱為一交通政策課長 OKICAを使った乗り継ぎ割引は利用者にとっては非常に利便性が高くなることであると我々としても認識はしているところでございます。ただ、特にバス事業者からは乗り継ぎ割引をした際に減収になるのではないかとお話が来ているところではございます。我々としてはモノレールも含めて、乗り継ぎ割引については引き続き関係者と意見交換しながら取り組んでまいりたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 最後ですので、部長に聞きたいと思えます。先ほど、全国共通の10カードの導入も沖縄都市モノレール株式会社では検討していると。しかし、OKICAはポイントの付与とかもあって、県民のためになるカードということで、みんなで応援したい気持ちがあると思えます。一番のポイントは、乗り継ぎ割引ができることで、だったらOKICAを使おうよというようになると思うので、部長が去る際に、後任の部長にもぜひしっかりとそれを引き継いでいただきたいと思えますが、最後に部長の見解をお願いします。

○川満誠一企画部長 御指摘のとおり、県民の皆様の利便性向上が持続的に、より進化もできるような形で進められるようにしてまいりたいということはお伝えをしたいと思います。それから、乗り継ぎ割引につきましては、各会社の経営上の判断とは不離一体でございますが、これに乗る人がふえることによって吸収できるような方向になると望ましいと思えますので、そちらの議論もあわせて続けていくようにしたいと考えております。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

中川京貴委員。

○中川京貴委員 陳情に対する説明資料18ページをお願いします。陳情平成30年98号。これは大型M I C E施設誘致に伴うモノレールの延伸及び宿泊施設確保に関する陳情として自治会連合会の会長から出されております。モノレールのM I C E施設までの延伸は必要だと、自治会連合会からも出されておりますが、こういったインフラ整備が整わなく、国が費用対効果の面でM I C E施設は厳しいという判断になったのか。

○加賀谷陽平M I C E推進課長 大型M I C E施設の整備につきましては、一括交付金を活用して整備をしていきたい。そのために内閣府にたび重なる説明を行ってまいりました。内閣府から示されていた課題が、需要収支の見込み、それから周辺受け入れ環境整備の見込みが整理されていることが基本設計着手の前提条件だということをございました。私どもはそれらについて根拠ある資料を整理して説明をしてきたところをございます。周辺受け入れ環境整備につきまして、我々は2点の柱を立てて説明をしております。

1点目は、宿泊施設、商業施設の集積が今マリンタウンのM I C Eエリアないと。ではその見込みはどうなのかということの御提示。それから、2点目は大型M I C E施設に対する交通アクセスはどうなるのかと。この2点について、内閣府に説明をしてきたというところをございます。この2点ですが、宿泊施設、商業施設につきましては、マリンタウンM I C Eエリアまちづくりビジョンということで、まちづくりの方針ですとかゾーニングとかの整理をしまして、それをもとに開発事業者の説明を行い、個別に対話をしながらその関心の度合いを確認してきたというところをございます。実際にはその説明会には40社、対話には19社が参加しまして、開発の意欲という部分の確認ができたことを国にも御説明をさせていただきました。ただ一方で、国からは関心があると言っても具体的な事業計画まで行っていないでしょうといった指摘があったというところをございます。もう一方、交通アクセスにつきましては、供用開始までに国道のバイパスですとか、県道とか、モノレールの延伸とかといった部分の事業計画が着実に進んでいくといった状況の御説明をするとともに、大型の催事開催時には時間とか、経路とか、手段とかといった部分を分散する手法等のソフト的な対策を主催者とともに連携しながらやるということで、供用開始時点で交通アクセスの確保は可能だというような御説明をさせていただ

いて、それについては特段の指摘はない状況でございました。

○中川京貴委員 御承知のとおり、仲井眞県政のころからM I C E施設のことが出まして、当時は糸満市、豊見城市、浦添市、宜野湾市、那覇市も含めて誘致合戦をして、やはり与那原町、西原町、中城湾港等の東側のほうが西側よりも少し観光的にもおけているということで、M I C E誘致をすることによってまちづくりに起爆剤を与えたいというような陳情等もあって、我々も大変喜んでいたところでした。我々自民党会派としても、一日も早くM I C E誘致をして沖縄観光立県にプラスになればなと思っていましたが、翁長県政で場所は決定しました。今答弁がありましたとおり、国から指摘されているモノレールの延伸とか、そういった交通渋滞に対する緩和とか、この可能性は示していますが実効性がない。もうあと二、三年で一括交付金も切れる中、モノレールの予算は一括交付金のハードではないのですか。これからモノレールの延伸等をするときには、県は単費でやる予定なのでしょうか。このモノレールの東海岸に向かう延伸の予定について聞かせてください。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 大型M I C E施設整備に伴うモノレールの延伸の可能性等については、これまでの委員会でも答弁させていただいたとおり、導入した場合の課題の洗い出しのような作業を行っている状況にありまして、今年度はモノレールや次世代型路面電車—L R Tを導入した場合の道路交通への影響等について定量的な分析を行っているという状況で、その予算等々については、まだその段階には至っていない状況でございます。

○中川京貴委員 交通アクセスとかモノレールや県道の拡張とか、交通渋滞を緩和しなければM I C Eはうまくいかないという最初の課題があったと思っております。そして、ここの陳情書に書かれているとおり、M I C Eまでのモノレールの延伸は絶対必要だと。これをなくしてM I C E誘致した場合、地元が大変だというような意見等もありました。そういった意味では、県の処理方針はさまざまな観点から十分検討が必要であると考えております。考えているだけでは事業は実施できないと思っております。その最後のほう、都市計画は市町村が将来のまちづくりを見据えとありますが、そこで、市町村からの要望や相談に対して適切に対応したいと。現在、与那原町、西原町からの要望とか相談とかは何があるのですか。処理概要に書かれていることを答えてください。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 西原町、そして中城村も市街化調整区

域を抱えている町村でございます。市街化調整区域においては、さまざまな建築物の建築制限がかかってきますので、このM I C E施設の導入に向けてそれぞれの市町村が将来のまちづくりをどうしていくのかということについて、今さまざまな議論をしているということは承知しています。我々も将来の東海岸の発展に向けてまちづくりはどうあるべきか、都市計画はどうあるべきなのかということについては今後とも地元としっかり連携をしながら考えていきたいと思っています。

○中川京貴委員 やはりまちづくりは市町村と県が連携しながら進めるべきだと思っておりますし、そういった与那原町、西原町の都市計画、市街化調整区域も含めた開発は県と一緒に進めながらM I C E施設建設をするべきだと思っています。そういった与那原町、西原町と市街化調整区域の要望等も調整する前にM I C Eの土地を購入したということですか。

○加賀谷陽平M I C E推進課長 土地の購入と計画との前後関係のお話になってこようかと思いますが、このあたりは並行して進んできたというところがございませう。土地の購入は平成28年度だったと記憶をしておりますが、それと並行して県ではマリンタウンのM I C Eエリアのまちづくりビジョンの検討をしまして、その中で土地利用のあり方とかゾーニング等も整理をしてきたというような経緯がございませう。その後、それに基づきまして地元の西原町、与那原町でも都市計画マスタープランの改定の作業が今、進められているというところでございませう。

○中川京貴委員 公共交通ネットワーク特別委員会ですが、あえて質疑します。まちづくりはどの事業に対しても市町村と連携をとって都市計画決定をして、地域の皆さんに告知をして、そして事業化、予算化をして土地購入ということが普通のあり方だと思っています。都市計画決定もしない、事業化の説明もなし、いきなり土地を買ってやりますよと言ったら、政府が何だこれはと思うことは当然だと思っています。そういった意味では少し乱暴ではなかったかなと思っていますが、いかがでしょうか。

○加賀谷陽平M I C E推進課長 進め方に関しての評価についてはいろいろな御意見等があると考えております。ただ我々は地元ともきちんと話し合いをしながらビジョンを策定したり、デザインコンセプト整理をしたり、また港湾計画の変更手続をしたり、関連部局とも連携をしながら進めさせていただいてい

るところでございます。

○中川京貴委員 これまでM I C Eの設計委託、誘致に向けて取り組んできた経緯があります。僕は評価をします。ただ、これまでの県が出した経費、どれぐらいかかっておりますか。

○加賀谷陽平M I C E推進課長 これまで実施をしてきました大型M I C E施設の整備に向けた執行額は、合計で約72億円となっております。そのうち土地の有償所管換のほうは約69億円ということで、それ以外の調査事業等で約3億円を執行しております。

○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。

陳情の質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。

これより、陳情の採決を行います。

陳情の採決に入ります前に、その取り扱いについて御協議願います。

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17件と、お手元に配付してあります本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○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