

新沖繩振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録
＜第2号＞

令和2年第7回沖縄県議会（11月定例会）

令和2年12月16日（水曜日）

沖 縄 県 議 会

新沖縄振興・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2年12月16日 水曜日
開 会 午前10時9分
散 会 午後4時0分

場 所

第4委員会室

議 題

- 1 諮問第1号 軌道敷設に関する線路及び工事方法書に記載した事項の変更
認可申請に伴う意見について
- 2 陳情第54号の5、第113号、第152号、第153号の2、第184号、第188号の
5、第190号及び第205号
- 3 県経済の振興発展及び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（新たな沖縄振興のための
制度提言（中間報告）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	中 川 京 貴 君
副 委 員 長	大 浜 一 郎 君
委 員	下 地 康 教 君
委 員	座 波 一 君
委 員	呉 屋 宏 君
委 員	仲 村 未 央 さん

委員 比嘉京子さん
 委員 島袋恵祐君
 委員 渡久地修君
 委員 翁長雄治君
 委員 國仲昌二君
 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	城間 敦君
企画部 長	宮城 力君
企画調整統括監	金城 敦君
企画調整課 長	喜舎場 健太君
企画調整課副参事	武村 幹夫君
企画調整課副参事	宮城 直人君
交通政策課 長	金城 康司君
交通政策課副参事	大嶺 寛君
交通政策課公共交通推進室長	寺本 美幸さん
商工労働部ものづくり振興課長	古波蔵 寿勝君
文化観光スポーツ部観光振興課長	雉鼻 章郎君
土木建築部建築都市統括監	島袋 登仁雄君
土木建築部道路街路課 長	前川 智宏君
土木建築部道路管理課 長	上原 智泰君
土木建築部都市計画・モノレール課	奥間 正博君
都市モノレール室 長	

○中川京貴委員長 ただいまから、新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会を開会いたします。

諮問第1号軌道敷設に関する線路及び工事方法書に記載した事項の変更認可

申請に伴う意見について、陳情第54号の5外7件、本委員会付議事件県経済の振興発展及び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新たな沖縄振興のための制度提言（中間報告）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、知事公室長、企画部長、商工労働部長、文化観光スポーツ部長及び土木建築部長の出席を求めています。

初めに、諮問第1号軌道敷設に関する線路及び工事方法書に記載した事項の変更認可申請に伴う意見についての審査を行います。

ただいまの諮問について、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 本日は、サイドブックに掲載されております資料1議案説明資料（新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会）及び資料2-1により、御説明いたします。

ただいま通知しました資料1議案説明資料（新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会）をタップし、資料を御覧ください。

それでは、説明資料の1ページを御覧ください。

諮問第1号軌道敷設に関する線路及び工事方法書に記載した事項の変更認可申請に伴う意見について御説明いたします。

本諮問は、沖縄都市モノレール輸送力増強事業に係るもので、軌道法施行令第6条第3項において準用する同令第2条第2項の規定により、県道那覇空港線に関して議会の意見を求めるものであります。

詳細につきましては、担当課長から説明させていただきます。

○上原智泰道路管理課長 諮問第1号軌道敷設に関する線路及び工事方法書に記載した事項の変更認可申請に伴う意見についての概要を御説明いたします。

資料の2-1の1ページを御覧ください。

これは、沖縄都市モノレール株式会社から沖縄県知事経由で提出する国土交通大臣への軌道敷設に関する線路及び工事方法書に記載した事項の変更認可の申請に当たり、軌道法施行令第6条第3項において準用する同令第2条第1項の規定により、沖縄県知事から県道の道路管理者である知事へ意見照会があり、道路管理者である知事は、同条第2項の規定により議会の意見を徴するものであります。

県道上で軌道敷設に関する工事を施行することについて、道路管理上支障は

ないかについて問うものであります。

説明資料の2ページを御覧ください。

上段の平面図に、県道那覇空港線に新設される新車両基地への引込線等を赤塗りで示しており、本諮問の対象区間となります。下段の車両基地のイメージ図に当該対象施設を赤塗りで示しております。

3ページを御覧ください。

軌道法に基づく線路及び工事方法書に記載した事項の変更認可申請に係る手続フローでございます。

本議会から意見を聴取した道路管理者である知事は、申請を受理した知事へ回答することになります。

回答を受けた知事は、その意見を添えて国土交通大臣に送付し、申請内容が適当であると認められた場合には、国土交通大臣が認可することとなります。

以上、諮問第1号の説明を終わります。

○中川京貴委員長 土木建築部建築都市統括監の説明は終わりました。

これより、諮問第1号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。

また、この際、執行部の皆様に申し上げます。

答弁に際しては、要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が図られるよう御協力をお願いいたします。

質疑はありませんか。

大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 お疲れさまです。国道の上に車両基地が来るということで、この写真でイメージは分かるんですけども、スケジュール感としてはどうなっていますか。この車両基地を造る事業の部分と国道の整備の部分というのを、ちょっと概略を説明してもらえますか。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 よろしく申し上げます。この事業は今年度より事業化を進めまして、令和7年度には3両化、車両基地も含めて完成させる予定で進めております。令和7年度ですね。

○大城憲幸委員 国道のスケジュールと併せてちょっと説明してもらえますか。

○前川智宏道路街路課長 国道の事業といたしまして、国におきまして小禄道路の事業が進められておりますが、この事業につきましては、完了時期について国からは明確に提示がないところでございます。

○大城憲幸委員 国道の整備は明確には今答弁できないけれども、7年には完了予定ということですから、この事業と国道とでずれるということはないよという理解はしますけれども、関連して、3両化に伴う今回変更ですけれども、全体の事業費が300億円近くかかるというふうに聞いていますけれども、そのうちのこの車両基地の部分というのはどれぐらいかかるのかというのは、今答弁できますか。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 現在、実施設計を進めておりまして、車両基地でどれぐらいの費用かというのは今現在でまだ精査が終わっていない状況です。

○大城憲幸委員 スケジュール、順番的には、車両基地を整備してから3両化を進めるのか、並行して進めていくのか、その辺の説明はできますか。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 現在、並行しまして3両化の車両のほうはモノレール株式会社のほうで日立との契約は終えております。令和5年度中に2編成を完成させ、次年度に残り2編成ですね、完成させるスケジュールまでは契約は終えております。すみません。令和4年度中に2編成ですね。翌年度の5年度に残り2編成を導入するという、完成させるというスケジュールまでは、一応モノ株社と協議は終えております。

○大城憲幸委員 最後にしますけれども、少し関連になると思うんですけども、これに直接関係ないかもしれませんが、やっぱりこの3両化の必要性は私はそのとおりだと思うし、それに伴うこの同諮問も必要なことだというのは間違いありません。ただやっぱり気になるのは、少し事業費が280億とか、それぐらいの額を聞いたんですけれども、やっぱり非常に大きいなという印象なんです。これまでもやっぱりこのモノレールという車両自体特質性もあるんでしょうけれども、なかなか競争できる世界じゃないものだから、ちょっと言い値になっていないかとかって、そういう関係で事業費が膨らんでいないかというような意見は少し耳にしたことはあるんですけども、その辺やっぱり

事業費を何とか抑える、メーカーさんの言い値にならないような努力というのはやってきたのか。そして、その辺に関してどういう考えを持っているのか、最後をお願いします。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 都市モノレール株式会社においては、既に2両の車両を購入しておりますので、これまでの契約の内容とか、今回出てきました契約の内容を精査した上で、日立製作所さんにどのような内容なのかというのは聞き取りをしながら、製造費の妥当性は確認しているということです。

○大城憲幸委員 今後もそれは努力するぐらいは言わないと。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 もちろんコスト縮減に関しては、公費を使わせていただいているので、我々のほうもコスト縮減に努めるようには日頃から指導しているところです。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 今、大城委員からもございましたように、事業費についてはもう少し精査してもいいのかなというふうには思ったりもします。それとですね、既存の道路整備に関して、整備が遅れているというようなどころも多々あると思うんですね。結局モノレールの延伸、いろんなものに優先的に予算配分がされたおかげで、既存の道路の整備が随分遅れているようなどころもあるから、その辺との兼ね合いはどうなのかなと。それが気になっているんですね。その辺のところはどうなんですか。

○前川智宏道路街路課長 モノレール事業の影響もございましたが、道路事業といたしましても必要額を確保するよう、要請しているところでございます。
以上でございます。

○大浜一郎委員 意味が分からないよ。こんな答弁で意味分からないですよ。遅れているのは現実なんだから、もう少ししっかりした答弁をいただけますか。

○島袋登仁雄建築都市統括監 確かにこの3両化事業というのは経費が大きく

かかる事業でございまして、期間も短期間ということもあるんですけれども、延長事業のときのピーク時に比べればまだ少し、経費も少しは小さいんですが、それでもハード交付金が年々減少しているという中で、そういう県と市町村が執行状況にも配慮してですね、連携しながら、ヒアリング等も通じて、市町村の意向も確認しながら所要額の確保に向けて取り組んでいく所存でございます。

○大浜一郎委員 もろもろの事情でこういうことになってきている。また来年からどういうふうな状況になってくるかということも分からない。再来年になってみればもっと分からない。そういう中で、事業としてはいろいろ進めていかなきゃいけないというのもしっぱいある。いまだ完成していないものもある。そういった中で、しっかりと要請すべきは要請し、そして予算をしっかりと確保する。本当の大事な努力をやっぱりしていかなければいけないと思うし、事業費においてももっともっと精査すべきは精査して、しっかりとしたものを造ってもらいたいと思います。答弁下さい。

○島袋登仁雄建築都市統括監 これまでも年々減少する予算の中で選択と集中による配分を行いまして、効率的、効果的な執行に極力努めてきたところではございますが、このモノレールもあまり突出しないように、事業費の縮減がもっと可能かどうかというのはモノレール株式会社さんとも、それから受託業者さんとも連携をしながら、今後も縮減すべきところは縮減していくということで、必要な予算の所要額というものの確保に向けて頑張ってもらいたいと思います。

○大浜一郎委員 ありがとうございます。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
渡久地修委員。

○渡久地修委員 ちょっと確認ですけど、このもらった表で図があるよね。この図のことをちょっと聞きたいんだけど、三角がずっと並んでいるのは、これは軌道という意味ですか。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 図面のほうをちょっと簡単に説明しますと、下のほうに赤く線が延ばされて、下に串のように下りている絵がござ

いますが、そちらが本線から車両基地に入っていくというか、向かう路線になっております。その上、安次嶺方面というところに横に1本線がございますが、これは両車両基地が道路に分断されていますので、その間を職員等が行き来するための通路となっております。さらに、その上に横に赤い線が斜めに入っておりますが、そこは新車両基地と現在の車両基地の間をモノレールが行き来するための路線となっております。

○渡久地修委員 今、上の図面で説明しているの。要するに、空港から小禄方面に向かう左側の最初の赤いのが引込線、そしてもう一つ、黄色から右側に入るのも引込線。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 ちょっと説明が下手で申し訳ございません。上の図面でいきますと、細く上に入っている赤い線がレールになります。桁ですね。モノレールが走る線となっております。上にごございます黄色い部分は、こちらが新車両基地ということで、小禄トンネルの上にてできる車両基地になります。途中で真横に道路を横断する形で短い線がありますが、そちらは職員等、歩行者ですね。その横断のための歩道橋ということになっています。さらにその上に道路に対して斜めに入っている赤い線がございますが、こちらはモノレールが両方の車両基地を行き来するための路線となっております。

○渡久地修委員 今、諮問されているものは、我々がここで諮問されて判断するのは、この赤いものに関してであるわけね。黄色は我々ではないわけね。どうですか。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 委員おっしゃるとおりで、赤に関してが今回県道部分に係りますので、諮問の対象となっております。黄色に関しましては、国道の管理者、南部国道事務所のほうを経由して国のほうに意見を聞いているところです。

○渡久地修委員 分かりました。

あと、下の写真だけど、国道がトンネルみたいになっているように見えるんだけど、これはこういう国道も大幅な改良工事、トンネルを造るという、今トンネルはたしかないと思うんだけどね。トンネルにするという意味ですか。

○前川智宏道路街路課長 お答えいたします。

この図面にあるトンネルが、先ほど答弁の中で申しあげました国が整備しております小禄道路の一部でございます。

以上でございます。

○渡久地修委員 だから、トンネルを造るの。

○前川智宏道路街路課長 この計画図のとおり、トンネルを国において建設するということになっております。

○渡久地修委員 分かりました。じゃ相当これは大がかりな工事だね。これは3両化に伴って、それとももともとあったのかな。

○前川智宏道路街路課長 この小禄道路につきましては、渋滞対策等といたしまして、はしご道路の一環として国において以前から整備をしているものでございます。

○渡久地修委員 分かりました。

あと、この3両化に伴うものだけど、今後、この後陳情とかもいろいろあるんだけど、3両化が令和4年度だったかな、3両化のスタートが。今回、それに伴う新車両基地とかを造るんだけど、その後、さらに伸ばしてほしいとかという話があるよね。さらには空港も国際線まで伸ばすべきだというのが振興計画の中で議論されたりとかあったり、あるいはモノレールの駅舎も観光客対応のためにいろんな大きなキャリーバッグとかを持って十分使えるように、エレベーターとか、いろんなエスカレーターも替えないといけないよというのは僕も提案して、そういった議論も出ているんだけど、今後、今回の3両化のほかに皆さんが計画しているものがあったら教えてください。なかったら今のところないでいいです。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 既存というか、今営業している区間において、混雑対策として3両化を現在進めているところです。現時点でその先の計画というのは、今時点ではまだ持ち合わせておりません。

○渡久地修委員 じゃ、現時点であるのは3両化。それ以降は、まだ皆さんの計画上には乗っていないということでもいいですか。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 現在営業している区間においては、3両化までが計画の中ということになっております。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
下地康教委員。

○下地康教委員 まず、この平面図ですけれども、既存の車両基地は表記されていますか。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 申し訳ございません。こちらには現在の車両基地はちょっと表示はされておられません。

○下地康教委員 これ、ちゃんと施設の整備計画を説明する場合は、この図面に既存の施設を表記して、計画場所をちゃんと表記すると。そういうやり方をしないと、全然理解できないんですよ。そのあたりはしっかりと説明資料を作成するようにしてください。お願いします。

それと、既存の車両基地があるんですけれども、なぜ新設する車両基地が既存の車両基地と同じ敷地内にできなかったのか。その理由を説明してください。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 モノレールの混雑対策が喫緊の課題でございましたので、まず用地取得がやはり事業に非常に大きな影響を与えたということで、現在国道のトンネルのほうで用地の取得が既に終わっておりますので、こちらのほうから占用許可できませんかということで調整をした結果、使用してもいいということで、用地取得の期間が大分短くなりますので、こちらのほうに選定したということです。

○下地康教委員 基本的な考え方としては、既存の車両基地に新たな基地を整備するというのが効率的であるし、経済的だと思うんですね。それをあえて、あえてですよ、離して今の計画地に計画をしたというのは、経済的、それと機能的、これは有利だったという話になるわけですよ、基本的には。それをちょっと説明してください。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 現在、既に道路用地として国道のほうで敷地を確保してましたので、事業としては用地費がかからないということで、それも含めて経済的という判断をしてこの場所を選定しております。

○下地康教委員　じゃ、まず国道の用地があったと。国道がトンネル方式になった、そういう構造になっていたと。そこで上の敷地が空いているので、そこに新しいモノレールの基地を造ったという考え方でよろしいですか。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長　委員おっしゃるとおりです。

○下地康教委員　国道がなぜそこにトンネルを造るのかということ、一応説明をしていただきたい。この工事は国道の工事でありますけれども、なぜそこをトンネル化したのか。トンネル化することによって副次的に上の土地を利用することができる、可能であるというふうになったわけですね。なので、なぜそこに国道がトンネルを敷設しなければならなかったのかという理由を教えてください。

○前川智宏道路街路課長　お答えをいたします。

このトンネルの区間につきましては、那覇空港自動車道の小禄道路の一環として整備をするものでございまして、地形上、トンネルのほうが有利であるということと、今ありますモノレールの車両基地等の立地も考慮してトンネルになったというふうに聞いております。

○下地康教委員　ちょっと心配なのは、国の工事と皆様が行う新設の車両基地の工事が非常に隣接しているというか、複合しているわけですね。かなり関連性がある状況になっていますので、そのトンネルの構造、それと皆さんの車両基地が乗るその断面図ですね、複合断面図をぜひ提示していただきたい。要するに、構造上安全かどうかですね。それと、使った場合の支障がないのかどうか、供用した場合ですね。それをやはり確認する必要があるというふうに思っておりますので、それをできるかどうかお答えください。

○中川京貴委員長　休憩いたします。

(休憩中に、下地委員が都市計画・モノレール課室長に対し要求資料の確認を行った)

○中川京貴委員長　再開いたします。

奥間正博都市計画・モノレール課室長。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 後ほど、資料を提供させていただきます。

○下地康教委員 最後にですね、国道の計画はかなり前からあったと思うんですね。その国道の計画がかなり前からあったということと、それでこのトンネル方式になるということも分かっていたと思います。そうすると、上のほうに利用できる敷地が発生するということも分かっていたと思うんですけども、なぜそれが今なのか、今皆さん方がその敷地を利用してこの計画を提案してきているのか、それをお答えください。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 3両化事業の以前は、当初こちらは陸上自衛隊のほうで利用されるというお話がありました。3両化事業はやっぱり喫緊の課題ということで調整をさせていただいて、モノレール事業のほうで利用してもいいという同意を得まして、こちらに車両基地が来たということになっております。

○下地康教委員 もっと分かりやすい答弁が欲しいんですけども、要は国の計画というのは大分前からあったはずなんですね。利用できる用地が発生するというのが分かっているはずですけども、それを今なぜ利用しようとしているのか。そのタイミングを私は聞きたいんです。皆様方のタイミングをですよ。

○島袋登仁雄建築都市統括監 当初は現基地の拡張案と西原新基地建設案とで検討を行ってまいりました。2ヘクタールもの土地を確保する必要があることから、現時点で開発がなされていない箇所ということで選定をしておりました。その中で、モノレール3両化の加速化事業ということで、その補助率も少しかさ上げしていただけるということもありまして、早くやるためにはこれから用地買収に当たったりしていると経費もかかるし、時間もかかるので、国道のトンネルの上部はどうかということで、ここで選定をしたところでございます。経緯としてはそういうところでございます。

○下地康教委員 分かりました。要するに事業の早期発現という目的で、今の敷地に至ったということですね。了解です。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 質疑なしと認めます。

よって、諮問第1号に対する質疑を終結いたします。
休憩いたします。

(休憩中に説明員等の入替え)

○中川京貴委員長 再開いたします。

次に、陳情第54号の5外7件の審査を行います。

ただいまの陳情について、知事公室基地対策課副参事、企画部長、商工労働部ものづくり振興課長、文化観光スポーツ部観光振興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、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。

まず初めに、陳情第54号の5外6件について、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 それでは、企画部に関する陳情案件につきまして、御説明いたします。

陳情に対する説明資料(処理方針)の目次をタップし、2ページを御覧ください。

企画部関係の陳情は、継続が3件、新規が4件となっております。

前回の処理方針に変更のない陳情につきましては説明を省略し、変更のある陳情及び新規の陳情について御説明いたします。

ただいま通知しました説明資料の2ページをタップして御覧ください。

陳情第54号の5令和2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、変更した箇所を下線で示しておりますので、読み上げて御説明いたします。

次のページをお開きください。

表の右側、経過・処理方針等欄の項目2の2段落目を御覧ください。

県としては、当該制度の活用促進に取り組むとともに、特例措置の延長等(令

和4年3月31日まで)について、国に要望していたところ、令和2年12月10日に決定された令和3年度与党税制改正大綱の中で、当該特例措置の適用期限を1年間延長することが示されたところであります。

次のページをお開きください。

ここで、大変恐縮ですが、2か所、資料の訂正をさせていただきますようお願いいたします。

項目5の3行目、これまでの「10航路11隻」を「11航路12隻」に、3段落目の2行目、今後更新予定の「4航路」を「3航路」に訂正させていただきます。

この訂正を踏まえまして、項目5について、御説明いたします。

離島航路運航安定化支援事業では、原則フェリーを対象として、平成24年度から令和3年度まで14航路15隻の船舶更新支援計画を策定し、これまでに11航路12隻の船舶更新が完了しております。

渡嘉敷村及び座間味村においては、航路が唯一の移動手段であるため、高速船についても移動手段として重要なものと認識しております。

県としては、高速船の安定運航は重要であると考えていることから、今後更新予定の3航路の船舶更新を着実に実施しつつ、渡嘉敷村及び座間味村で就航している高速船への支援について引き続き検討していきたいと考えております。

次に、同ページの項目7を御覧ください。

那覇・粟国路線の運航再開に向けては、国と連携して、就航意向を示している第一航空株式会社の事業計画等の確認を行っているところであります。

県としては、運航の安全性確保や地元の理解を得ることが重要であると考えており、引き続き国、粟国村、第一航空株式会社と連携して取組を進めてまいります。

次のページをお開きください。

表の右側、項目9を御覧ください。

石垣・波照間路線については、第一航空株式会社が那覇・粟国路線に加え、就航の意向を示しているところであります。

このため、県では、当該路線について国と連携して、まずは同社と就航に向けた課題の整理を行っているところであります。

県としては、できるだけ早期の就航に向けて、運航の安全性を確保しつつ、地元の理解を得ながら、引き続き国、竹富町、第一航空株式会社と連携して取組を進めてまいります。

次のページをお開きください。

陳情第113号公共交通機関における新型コロナウイルス感染症対策に関する陳情

につきまして、変更した箇所を御説明いたします。

表の右側、項目1の2段落目を御覧ください。

ここで下線部のところ、「今般、東京都」とありますが、昨日、宮古島市内のタクシー事業者の国への申請が認可されております。ここで処理方針の「東京都」を「宮古島市」と訂正させていただきます。

今般、宮古島市内のタクシー事業者において、乗客がやむを得ない理由がないにも関わらずマスク着用を拒む場合に乗車を断ることができることと定めた運送約款が申請され、国土交通省により認可された事例があることから、県としては今後の県内事業者の動向を注視してまいります。

次のページをお開きください。

陳情第153号の2令和3年度沖縄振興予算の拡大確保並びに沖縄鉄軌道の早期実現を求める陳情につきまして、変更した箇所を御説明いたします。

表の右側、一番下の段落を御覧ください。

県においては、令和2年11月に新たな沖縄振興のための制度提言（中間報告）を取りまとめ、鉄軌道の整備についても盛り込んだところであり、今後、国との議論を加速させ、その実現に向け取り組んでまいります。

次に、新規の陳情について御説明いたします。

次のページをお開きください。

陳情第184号離島路線バスへの非接触型交通系ICカード等の導入に関する陳情について、処理方針を御説明いたします。

初めに、項目1について御説明いたします。

OKICA等のIC乗車券システムは、バスの運賃に応じて決済額を変動できるような高機能なシステムが必要となり、初期費用のみならず、毎年度のランニングコスト負担もあることから、現時点では、離島等の小規模事業者からの導入要望はありません。

電子決済手段の分野においては、今後、小規模事業者においても導入可能な簡易的な決済手段の技術開発や普及も期待されることから、事業者の負担が少なく効果が得られるような方策についてバス事業者等と意見交換を行ってまいります。

次のページをお開きください。

項目2について御説明いたします。

現在、沖縄ICカード株式会社において、バス停付近の店舗など、車外におけるチャージ機器の設置環境を整える取組を行っていると同っております。これにより、乗車前のチャージが可能となり、利用者の利便性の向上や停車時間の短縮にもつながるものと期待しております。

県としては、引き続き同社の取組状況について情報収集を行うとともに、わたった～バス党を活用した周知広報等を通じてOKICAの利用促進に取り組んでまいります。

次のページをお開きください。

陳情第188号の5美ぎ島美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情について、処理方針を御説明いたします。

初めに、項目1について御説明いたします。

県では、公共交通機関の持続的な感染症防止対策を支援するため、令和2年6月補正予算において奨励金を計上し、離島航路事業者17社に対して、所有船舶の旅客定員に応じて10万円から160万円を支給したところであります。

また、離島住民のライフラインである離島航路を確保・維持するため、航路事業により生じた欠損に対し、国と協調して離島航路運営費補助金を交付しているところであり、感染症対策に係る客席間の仕切り設置等の費用については、同補助金の対象経費として計上可能となっております。

次に、項目2について御説明いたします。

処理方針は陳情令和2年第54号の5の9と同じでございます。

次のページをお開きください。

項目3について御説明いたします。

多良間・石垣間の航空路線については、第一航空株式会社が那覇・粟国路線に加え、就航の意向を示しているところであります。

このため、県では、当該路線について、国と連携して、まずは、同社と就航に向けた課題の整理を行っているところであります。

県としては、できるだけ早期の就航に向けて、運航の安全性を確保しつつ、地元の理解を得ながら、引き続き国、多良間村、第一航空株式会社と連携して取組を進めてまいります。

次のページをお開きください。

陳情第190号旅客船に係る軽油引取税特例措置の延長・恒久化に関する陳情について、処理方針を御説明いたします。

軽油引取税は、昭和31年に地方税の道路目的税として創設され、道路使用に直接関係しない船舶等については、地方税法の規定に基づく知事の承認により課税の免除ができることとされております。

平成21年度の税制改正において、道路目的税から普通税に変更されたことに伴い、知事の承認による課税免除措置は3年間の期限付特例措置となり、これまで3回の延長を経て、現在の特例措置は令和3年3月31日までの期限となっております。

軽油引取税の課税免除措置の廃止は、燃料費の上昇を招き、航路事業者の経営に直接的かつ多大な影響を与え、地域交通網の維持、ひいては地域経済に影響を及ぼすことが懸念されます。

このため、国土交通省においては、総務省に対し、令和3年度税制改正要望事項として、軽油引取税の課税免除措置の延長等を提出していたところ、令和2年12月10日に決定された令和3年度与党税制改正大綱の中で、船舶の動力源に供する軽油の引取りに係る軽油引取税の課税免除の特例措置の適用期限を3年間延長することが示されたところであります。

次のページをお開きください。

陳情第205号都市モノレール網の拡充整備に関する陳情について、処理方針を御説明いたします。

県では、鉄軌道とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて、様々な観点から検討を行っていくこととしております。

当該検討に資する観点から、平成30年度において、沖縄都市モノレールの延伸や一部環状化した場合における効果や課題等について、検討を行ったところであります。

この結果、延伸等により移動時間が短縮され、公共交通全体の利用者数は増加するものの、採算性等に課題があることが確認されたところです。

今後は、沖縄本島の圏域ごとにおける公共交通の充実に向けた取組の中で、市町村と協働で、まちづくり計画等も踏まえながら、最適な地域公共交通ネットワークの在り方について、モノレール等様々なシステムを含めて幅広く検討を行っていくこととしております。

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。

○中川京貴委員長 企画部長の説明は終わりました。

次に、陳情第54号の5外1件について、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 土木建築部所管の陳情は継続1件、新規1件、合わせて2件となっております。

継続の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。

新規陳情につきましては、処理概要を御説明いたします。

18ページを御覧ください。

企画部との共管となっております陳情第188号の5美ぎ島美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情について、御説明いたします。

記の2、滑走路延長については、具体的な就航計画を踏まえ、検討していきたいと考えております。

以上で、土木建築部に係る陳情の処理概要について、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。

○中川京貴委員長 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54号の5について、知事公室基地対策課副参事の説明を求めます。

城間敦知事公室基地対策課副参事。

○城間敦基地対策課副参事 それでは、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。

継続審議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。

○中川京貴委員長 知事公室基地対策課副参事の説明は終わりました。

次に、陳情第184号について、文化観光スポーツ部観光振興課長の説明を求めます。

雉鼻章郎文化観光スポーツ部観光振興課長。

○雉鼻章郎観光振興課長 それでは、文化観光スポーツ部関係の陳情につきまして、その処理方針を御説明いたします。

それでは、説明資料の15ページを御覧ください。

陳情第184号離島路線バスへの非接触型交通系ICカード等の導入に関する陳情（新規）。

3、県では、次年度以降、ウィズコロナ社会における新しい生活様式への対応及びインバウンド需要の回復を見据え、公共交通機関へのコンタクトレス決済システムの導入を検討しているところです。

宮古島ループバスへのコンタクトレス決済システムの導入については、事業の実施主体である宮古島市や運行会社からの要望があれば、その内容を踏まえ

て検討してまいります。

以上が、文化観光スポーツ部関係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。

○中川京貴委員長 文化観光スポーツ部観光振興課長の説明は終わりました。

次に、陳情第152号について、商工労働部ものづくり振興課長の説明を求めます。

古波蔵寿勝商工労働部ものづくり振興課長。

○古波蔵寿勝ものづくり振興課長 商工労働部関係の請願及び陳情につきまして、処理方針を御説明いたします。

商工労働部関係は、継続陳情が1件となっております。

前回から処理方針等に変更がありましたので、変更箇所について御説明いたします。

資料14ページを御覧ください。

陳情第152号沖縄県産酒類に対する酒税の軽減措置の期限延長に関する陳情につきまして、変更した箇所を下線で示しておりますので、読み上げて御説明いたします。

表の右側、経過・処理方針等欄を御覧ください。

1、県では、内閣府、国政与党、県関係国会議員に対し、本陳情の内容が実現するよう求めてまいりました。

令和2年12月10日に国政与党が決定した令和3年度税制改正大綱において、沖縄県産酒類に係る酒税の軽減措置について、1年延長することが示されました。

県としましては、今後の税制改正に対する国会における審議を注視してまいります。

以上で、陳情の処理方針について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。

○中川京貴委員長 商工労働部ものづくり振興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自ら通知し、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。

また、この際、執行部の皆様に申し上げます。

答弁に際しては、要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が図られるよう御協力をお願いいたします。

質疑はありませんか。

島袋恵祐委員。

○島袋恵祐委員 幾つか確認をさせてください。陳情第113号公共交通機関における新型コロナウイルス感染症対策に関する陳情なのですが、処理概要が変わっている中身ですね。東京都のタクシー事業者、そして宮古のタクシー業者からも申請が出されて、国が認めたということなんですけれども、この申請どういったことがされたのか、また具体的に中身を教えていただけますか。

○金城康司交通政策課長 お答えします。

まず、公共交通機関については、特別な事情を除くほか、乗車拒否できないことになっているんですけれども、その約款で乗車拒否できるというふうな事例について—この約款というのは国土交通省が認可するんですけれども、国土交通省に対して、今回宮古島市のタクシー事業者、14事業者のほうから、正当な理由がないのに、例えば病気でもないのにマスクをしない。運転手のほうからマスクをしてくださいというふうなお願いをした際に、それでもまだ拒否される方については乗車拒否できるということで、約款の認可を得ている状況でございます。

以上です。

○島袋恵祐委員 きちんと一方的じゃなくて、お客さんと運転手さんとの間できちんとその辺の確認とか、そういったのは徹底されるという理解でよろしいですか。

○金城康司交通政策課長 今回、約款の改正に当たっては、やはり運転手側が一方的に拒否することはできませんので、その辺につきましてはきちんと運転手とお客様の間で話し合われて、それでもなおかつマスクをしていただけないお客様については、病気ならしよがないんですけれども、病気でないにもかかわらずマスクをお断りなされるお客様については、拒否できるというふうな内容になっております。

○島袋恵祐委員 やはり運転手の皆さんも不安ですし、また次に乗る人に対しても影響が出ないかという心配というのはすごくあると思うんですけども、そういったコロナ禍の中でも、やっぱりどうしてもマスクをつけるのが難しいとか、そういった人たちがいると思うんですよ。特に話を聞くと発達障害を持っている方々というのは、このマスクが顔に少し触れるだけでもすごく嫌な思いで生活に影響が出るとか、そういった人たちもいるんですよ。なので、やっぱりそういったきちんと話をして理解をしてもらう努力が必要と同時に、やむを得ずマスクをつけられない人たちがいるということも、やっぱりタクシーとかバスの公共交通事業者のところで周知を徹底するのと、また広く県民にも徹底していく必要があるのかなと思うんですけども、そういった取組をぜひやってほしいと思うんですが、どうですか。

○金城康司交通政策課長 今のお話ですね、発達障害のお子さんとかの方々が、やっぱりどうしてもマスクできないような事情があるというのは当然あると思いますので、その件につきましては、そういった事例につきましてまたこちらのほうからタクシー協会等と意見交換して、そういうことがないように話し合っていきたいと思います。

○島袋恵祐委員 発達障害は子供に限らず大人の発達障害もありますので、やっぱり大人の方々にもきちんと理解してもらう必要があると思うので、その取組をよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 これはみんな関連するんですけど、陳情54号の5の栗国、那覇とか、多良間、波照間の航空路線の件なんですけど、やっと具体的に、今までは就航意欲を示している航空会社というような処理概要から、明確に第一航空株式会社というふうな名前が出てきてですね、具体的になっているかなというふうには処理概要から見受けられるわけですけども、これはもうその方向で行くと考えていいわけですよ。協議を、確認を行っているところということだけれども、これはその方向で行くというふうに、かなり実現が高くなったと考えていいわけですよ。どうですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 県としましては、運航の安全性確保、あと地元の理解というのが重要だと考えていますので、その辺を重視しながら、国、地元の町村の方々、第一航空と連携して取組を進めてまいりたいと考えております。

○大浜一郎委員 いや、地元の理解というよりも、地元は要望しているわけですから。地元はずっと要望しているから、興味がある航空会社というのが今までの処理概要ですよ。ここでやっと第一航空というのが出てきたんだから、地元の理解は進んでいるというか、要望しているんだから、安全確保の問題とか、そういった問題が担保できているからこういった具体的な名前が出ているんでしょうというふうな、だからこれはかなり具現性が高いんですよということをお聞きしているんですよ。

○大嶺寛交通政策課副参事 今、国と連携しまして、この具体的な事業計画の内容とかその辺を、当然安全性を中心に、重点的に点検して進めていく方向で今進めております。

○大浜一郎委員 ちょっとよく分かりにくい説明かな。安全確保なんか、航空会社がやるのは当たり前じゃないですか。当たりの話なんですよ。これは当然やるとして、この事業計画の確認を行っている、何の事業計画の確認を行っているんですか。いついつから云々こうするかということをお事業計画として確認しているのか、それとも安全点検ができる能力があるのかというのを確認しているのか。これちょっとちぐはぐじゃないですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 事業計画書の中には、どの空港を拠点にしてどこに就航するかとか、機材は何を使って、ちゃんと機材は確保されているのか。当然その安全性、実効性が担保されるような運航管理、機材整備、こういったものが適切なのかというものが記入されることとなっております、さらに運航規程、あるいは整備規程、そういうふうなパイロットの確保も含めて、そういうふうなものが運航再開までの間にいろいろ準備することになっておりますので、今その辺のことをスケジュールも含めて、国と連携して確認しているところでございます。

○大浜一郎委員 確認の進み具合はどうなんですか。作業はどの程度まで進んでいますか。どこまでどういうふうに進んでいるんですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 確認につきましては、ある程度事業計画書が作成されておりますので、そこについて今、大阪航空局と一緒に確認しているんですけども、その辺の具体的な運用のところにつきましては、今事業者と国土交通省のほうで詰めている状況というふうに聞いております。

○大浜一郎委員 一度はこの第一航空は取りあえず運航をしていた実績があった。アクシデントがあってできなくなった。それで、もう一回飛ばすようにというふうに県からも強い要望が出た、命令が出た。それで再開するという形に、基本的な流れとしてはそうですね。そうなってくると、以前はやっていたことの再確認を、もう一度あなたたちできますかみたいな再確認をしているというようなことですか。今言うのでは全然スケジュール感が分からないけど。

○大嶺寛交通政策課副参事 第一航空につきましては、一度飛ばしてはいたんですけども、撤退しまして事業計画自体が一度廃止になっておりますので、今回は新規の申請というような扱いと聞いております。

○大浜一郎委員 新規の扱いであろうと、同じ航空会社が就航するような処理概要になっているわけですから、これはずっと継続して陳情されている案件でもありますし、具体的にどういうふうに持っていくかということに関しては、これは相当詰め詰めで話をしていく必要があると思うし、特に運航安全に関してはこれでミステイクしているわけですから、きっちりやらないといけないと思うんだけど、基本的には第一航空の経営状況というのがよく分からないので、今の経営状況というのは十分それに耐え得るような経営状況になっているというふうに皆さんは判断されているのか。どうなんですか、その辺は。体制、システム、乗員、パイロット。

○大嶺寛交通政策課副参事 経営状況につきましては、昨年8月にそのグループ会社である、いわゆる親会社のほうに変更されておまして、このグループ全体で経営も含めていろいろ検討されるというふうなことを聞いております。今後は、やはり人材の確保というところは重要になってまいりますので、パイロットとか地上で従事される職員の方たちを今、訓練も含めて育てているような状況というふうに伺っております。

○大浜一郎委員 それではかなりまだ時間がかかるというふうな見立てでいいんですかね。まだ全然先は見えませんよというけど、取りあえず第一航空さん

がやりたいと言っているようなことだから、処理概要としてこういうふうな第一航空株式会社という名前が出てきたんですか。その辺はどうですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 今のところ事業計画を作成して、既に国と認可に向けたいろいろやり取り、手続が始まっておりますので、県としましてはこれがスムーズに進むように、できるだけ早期に再開できるように、国と連携しながら取組を進めていきたいと考えております。

○大浜一郎委員 ぜひですね、処理概要で第一航空が事業計画の確認を行っているというような処理概要になっていきますから、できるだけこれはずっと同じような陳情が出てきているわけですから、ぜひ取り組んでもらいたいのが1つと、もう一つの問題は、この運航費の補助。運航費の補助がやはり十分に確保ができない限りにおいては、これは継続が難しいというふうに基本的になっていくんだらうと思うんですよね。ですので、その辺のところの見通し、これは補助金の額を算定するよう国へ要望しているところでもありますということで、ずっとその処理概要になっておりますけど、実質の補填、損失額の補助金の額に関して、今後の見通しとしてはどういう見通しを今持っておりますか。

○大嶺寛交通政策課副参事 今、第一航空の事業計画の中では、早期に就航させたいということもございまして、当初はちょっとチャーター方式で運航を再開していったって、徐々に軌道に乗っていけば、そのまま定期的に運航できるような体制に持っていききたいというふうな計画になってございまして、当面チャーターの間は補助金とかは受けずに、自前で運航するというふうな方向で今調整させていただいているんですけれども、将来的には定期的な運航を目指して、運航費の補助金についての議論も出てくると思いますので、そのときには国と地元の自治体と調整するとともに、その補助対象路線を選定します沖縄県離島航空路線確保維持協議会というのがございまして、その中においてもいろいろ議論させていただきたいと考えております。

○大浜一郎委員 地元から要望が出ているわけですから、定期便に持っていく前にはチャーターフライトから始めるということはよくあることなんです。海外路線もそうです。まずチャーターフライトで様子を見て、需要喚起をして、それから定期化に持っていくというのは、これはずっと航空機を運用するときによくやるパターンです。ですから、チャーターフライトでもいいんですよ。でも、チャーターフライトだけれども、とにかくチャーターフライトがうまく

いくようなバックアップ体制を取っておかないと、うまくいくものもいかなくなっちゃうので、その辺のところも今、運航して、そこに需要喚起を起こすようなものに持っていくためにはそういうことをやらないと、これが定期化になっていくという話には僕はつながっていかないだろうというふうに思います。ですので、その辺のところもしっかりと見据えて、まずチャーターフライトで需要に応じて季節便とかいろんなものをちょっとテストフライトしてみる。それから本番の可能性があるかどうかというのを、もう一回きちんと思極めていく。そこでどういうふうな欠損額が実際に出てくるのか。何%までの搭乗率だったらいいのか。何%までは補助できるかどうか。その辺のところの細かいやり方ってあると思うんですよ。僕も海外のチャーターフライトに関しては経験しましたから、そのような形でできると思いますから、その辺の取組も少し答弁いただけませんか。

○大嶺寛交通政策課副参事 持続可能に安定して飛ばすということにつきましては、やはりまず固定費を削減していくということと、やっぱり一番は収入を増やしていくということが一番重要だと思いますので、こちらにつきましては地元自治体と一緒にあって、いろんなイベントとかも含めまして、観光需要も含めまして、収入が増やせるような政策が取れないかどうかというのを一緒にあって検討しながら、支援していきたいと考えております。

○大浜一郎委員 了解です。ありがとうございます。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 今の関連で引き続き4ページ、54号の5の7と9の件でお願いします。今の議論でもあったように、これまで残念ながら事故を起こしてしまって、その後ずっと止まってしまったと。そして、その後結局地域ともなかなか信頼関係が結ばなかった。そして、県とも訴訟になってしまったというような経過があります。なかなか進めなかったわけですね。ただここに来て、先ほどの中にもありましたけれども、オーナーさんが変わったわけですよ。それで我々がやりたいというところが変わった。そういう意味では大きく動けるチャンスだし、そしてそのオーナーさんがこの訴訟に関してももう今なくなった、取り下げたわけですから、やっぱり今大きく進めないといけないと思うんですけども、相変わらず陳情内容が、処理方針が同じなものですから、今議論が

あったように進んでいるように見えないんですよ。ここにある皆さんが強調しているように、やっぱり安全性と地域との信頼関係というのは、これまでの経過からいって何よりも大事なはそのとおりだと思います。ただ、今言ったオーナーも変わって訴訟も取り下げたということは、ここはもう飛躍的に前に進めると思っているんですよ。今ある計画なんかはきちんと国の審査もありますから時間はかかるにしても、私はこれまでの経過からいくと県が率先して援助をしてあげて、一日でも早くこの陳情に応えられるようなものに一步踏み出すべきだと思うんですけども、その辺の状況と今後についてお願いします。

○大嶺寛交通政策課副参事 第一航空とは、去る10月、11月にそれぞれ1回、国交省も交えましていろいろ意見交換を実施させていただいておりますし、現在は随時、国と連携して第一航空がいろいろ事業計画をつくっていく中、あるいは整備規程を整備していく中で、いろいろ御相談があったりとか、そういうふうな場合には、その都度いろいろ対応させていただいているような状況ですので、引き続き国と連携して、そういう方向で就航に向けて進めていきたいと考えております。

○大城憲幸委員 答弁は分かりますけれども、もう一步欲しいんですよ。ちょっと確認しますけれども、我々は公費で飛行機2機買って、それがもうずっと寝ている状態なんですよ。それちょっと現状、再度確認します。2機幾らで買って、何年修理等を含めて倉庫に寝ているんですか、飛んでいないんですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 航空機の金額ですけれども、2機合わせて約22億円というところになってございます。そのうち国が約15億円で、県が5億円弱というふうになっております。

○大城憲幸委員 何年飛んでいないの。

○大嶺寛交通政策課副参事 事故を起こしたのが平成27年8月なんですけれども、そのとき8月の約1か月ぐらいは飛んでおまして、その後運休しまして、平成30年の1月から再開して3月の途中まで飛んでいるということで、飛んでいる期間のほうが短いんですけども、飛んでいない期間は約3年ぐらいうふうになります。

○大城憲幸委員 私が言いたいのは、先ほどからの答弁は意味は分かりますけ

れども、我々は22億の公費を使って、この離島の皆さんのために飛行機を買っておいて、そして今あったいろんな不幸な事故も含めて事情はあったけれども、5年まともに飛んでいないわけですよ。やっぱりそういう意味では、県の担当部局としてやっぱりもっと自分事とするような答弁が欲しいんですよ。国の事情もある、安全審査のためにも時間がかかるというのはそのとおり。ただやっぱりこれは一日でも早く飛ばす、あるいはスケジュール感についても何とか年度内で飛ばす、そういうような思いというのがなかなか答弁から伝わってこないものですから、そこは私大事だと思いますよ。その辺についてどうですか。今後の目標も含めて持っていないですか、皆さんは。

○宮城力企画部長 特に粟国路線については、事故を起こしてしまったという、その経緯から運休されて撤退した。そして訴訟も起こされて、いろいろ考え方に相違があって、まあこれが取り下げられて、また再度飛びたいという話合いが今の現状でございます。何よりもこの安全性がちゃんと担保されるかというところに、まずは主眼を置かないといけないと考えております。もちろん県としても周辺環境のサポートはしていきたいと考えておるんですが、まず安全性がちゃんと十分に担保された運航計画が策定できるか、これ次第だと考えていまして、したがっていましてスケジュールでいついつまでというのは軽々に申し上げられないんですが、でき得る限り早めに再度飛べるように国とも連携を図っていきたくと思っています。もちろん我々はただ傍観しているだけではなくて、この間いろんな航空会社ともいろいろ意見交換をしてきたところがございます。今一番現実的に近いところにあるのが第一航空さんで、先ほど副参事からも答弁ありましたように、国も交えた意見交換もしております。一刻も早くこの離島住民の皆様の期待が、非常に期待感が高まっているというのも承知しておりますので、できるだけ早めに再び飛べるように、しっかり取り組んでいきたいというふうに考えます。

○大城憲幸委員 安全性を否定するつもりもないし、手続に慎重になるというのはそれはそのとおりだと思います。さっきも言ったように、やっぱりそれは県の主体性というのが見えないから一応強く言わせてもらいましたけれども、私の認識では非常に力のある、誠意のあるオーナーさんになってくれたのかなというふうに個人的に期待している部分もあるものですから、やっぱりこれまでの経過からしても、県がもっと思いを込めて、お願いを含めて間に立って頑張っていただきたいと思います。

次の幾つかあるものですから簡潔になるようにしますけれども、13ページ、

陳情205号、モノレールの要請が今度新規で出ておりますけれども、これについてお願いします。平成30年に、延伸とか一部環状化について調査をしましたよということです。それで課題もありますけれども、今後も検討していきますということではあるんですけども、ちょっと概略というか、私の認識ではやっぱり非常に採算性が厳しいのかなという部分は前から議論がありました。そういう意味で、少しおさらいで、これまではこの陳情文にもあるように17キロぐらい整備されていますけれども、1キロ100億と言われた整備費が、最終的にこれまでの整備の分が17キロで幾らぐらい、概算でこれぐらいでしたよと。今後概算でさらなる延伸、環状化した場合には、同じように1キロこれぐらいかかりますよと。そういうようなものを少しおさらいさせてもらえますか。

○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。

モノレールの今の延長区間までの事業費について、ちょっと当方のほうでは把握していませんけれども、平成30年度におきましてモノレールをてだこ浦西駅から延伸した場合の導入効果と、またどれぐらいの費用がかかって採算がどうなるかというようなことを検討させていただきました。その際に検討したルートといたしましては、那覇から豊見城を通りまして糸満。または那覇のほうから329号を通りまして首里駅まで接続する環状の部分。また、那覇のほうから南風原を通して与那原まで行くルート。また、てだこ浦西のほうから西原、M I C Eのほうまで。M I C E施設が建設予定されている地域まで結んだ場合。また、てだこ浦西のほうから琉大向けという形で、5つの方面について検討させていただきました。その際の事業費なんですけれども、一番延長距離が短いもので、琉大向けが400億円ぐらい、延伸部分に関しまして。最も大きかったのが、与那原方面までのものが1110億円、委員が先ほどおっしゃったような形でキロ当たり100から120億ぐらいかかるような計算になっております。これら検討した際になんですが、あくまでも入ってくる収入と実際のランニングコスト、建設費にかかる費用ではなくて、ランニング、日々の修繕、また運行に係る費用のみで収支を計算いたしました。その結果、年間マイナス5億円ぐらいから7億円ぐらいの赤字が出るというのが、各ルートごとに結果が示されたというところでございます。

○大城憲幸委員 なかなか大きな数字が出て厳しいなという議論は前からあります。それは踏まえて鉄軌道の議論をさせてください。

7ページ、陳情153号の2、これ継続ですけれども、鉄軌道の導入についての陳情があります。ずっと県としては公設民営、上下分離方式と。これを国に

求めながら、特別な制度を求めていくということではあるんですけども、ちょっと本会議での議論も含めてですね、あそこで言ったものも踏まえて議論を前に進めたいんですけども、やっぱりこの処理方針の中にもあるように、いや、我々はもうケースによっては1を超えていますよと。学識経験者も科学的で論理的であると言っていますよと。だから国に求めていくんだと。それを踏まえて中間報告、制度提言にも載せましたよということではあるんですけども、本気で国がやっている調査と、国の主張と沖縄県の考えというのをすり合わせる努力をしないと、県民向けには我々一生懸命やっているんだよというアピールはいいんですけども、どうも見ていて、これを実現するためにどう国と考え方を少しでも近づけるかという努力がなかなか見えてこないんですよ。その辺について取組状況どうですか。最後お願いします。

○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、国それぞれにおきまして、鉄軌道については調査を進めてきたところでございます。国のほうから鉄軌道に関しましては、費用便益費が1を下回っていて事業可能性が低いということ、また事業採算性が一般的な整備スキームでやった場合には非常に厳しいというような御指摘がございました。これを踏まえて沖縄県としては、どういった方法であれば鉄軌道を沖縄に導入できるかという観点で検討を進めてきたところでございます。その結果、先ほど委員がおっしゃったような形でビー・バイ・シーについても何とか1を超えるような結果を得たと。また、採算性に関しましては、どうしても沖縄の場合は他県の鉄道とは異なりまして、戦後すぐに復興されたわけではございません。今もう既に既成の市街地が、過密な市街地が形成された中への導入となります。非常に事業費が膨大にかかるような整備になります。そういったことを踏まえた場合、やはり特例制度というようなものですね。全国のほうでは、御存じのとおり旧国鉄が全国の鉄道ネットワークを整備してきた。戦後復興もしながら新たな整備もしてきたということ。また、新幹線に関しましても、国鉄からJRに変わった後も、国のほうで新幹線整備という形で国主体による整備が全国的になされてきたと。こういう中で、沖縄にだけ今鉄道がない状況でございます。我々としましては、こういった歴史的背景等々も含めまして、やはりこういった沖縄に鉄軌道を入れる場合には、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設は不可欠だというふうに考えております。これをもって今後、国と制度提言の議論の中で行っていくこととなりますけれども、我々としましては沖縄振興特別措置法第91条第2項に基づいて調査検討を行っておりますが、その法の第3条の2に基づきます沖縄振興基本方針の中におきましては、沖縄本島内に

おける交通の状況に鑑み、鉄道、軌道その他の公共交通機関の整備の在り方についての調査及び検討を進めて、その結果を踏まえて一定の方向を取りまとめ、所要の措置を講ずると記載されております。我々としましては、やはり国、県、それぞれ調査を行ってきたところがございますので、そういった議論の中でしっかり我々の取り組んできた検討結果を国のほうにお示ししながら、説明しながら、何とか今の沖振法に掲げている鉄軌道に関する調査検討のほうから一歩でも前に進めるような議論を進めていきたいというふうに考えております。

○大城憲幸委員 まさに今最後に言った沖振法の根拠のところがみそで、県としては歴史的な背景とかいろんなものも含めて特例措置を要求していきますという思いは分かるけれども、それは冒頭言ったとおり、県民に対してはそれで我々頑張っていますよでいいんだけど、やっぱり大事なものは、この沖振法に基づいてそれぞれで調査した、それぞれの調査の前提も違えば数字も全然違う。ただ、もう今それを具体的にすり合わせるべき時期じゃないんですかという私の主張。なかなかこれ以上議論してもちょっと平行線になりそうだから、もう結論のほうに行きますけれども、部長、MICEも県民一丸となってこれを実現するって頑張ってきた。しかし、現状はこうなっている。J1サッカースタジアムも、申し訳ないけど似たような状況。県民に対しても、県民の要望を全面的に受け入れて我々実現するんだってずっと言い続けているけれども、見通しが立たない。鉄軌道についても、今の議論も本会議での議論もそう。やっぱり今まさに沖振法を変える時期に来て、更新する時期に来て、今どう実現するかというところがなかなか見えてこないんですよ。部長が言った、やっぱり県民の機運が盛り上がらないと実現しないんだというのも、それも現実でしょう。大事なことでしょう。だけれども、やっぱりもうちょっと必死で汗をかかないと、なかなか今までどおりの取組にしか見えないものですからね。やっぱりさっきあったモノレールもこれだけ数千億もかかるけれども、県民に対しては、まあ検討しますよみたいな感じでやっている。その辺が国から見たら、もしかしたらめり張りが無いというふうに見えないかなと。やっぱりもう本当にこれから厳しい中では、選択と集中、やめるものはやめる。そして、やるものはやる。その代わりこれだけはどうしても取るんだという、やっぱり沖縄からの熱い思いが伝わらないと、この厳しい時代の中で今後こういう大型事業というのは実現しないのかなというふうに感じているものですから、簡潔に最後、その辺についてどうですか。

○宮城力企画部長 那覇と名護を1時間で結ぶ、これは沖縄の将来にとっても

大きなポイントになると思っています。今せっかく沖縄振興特別措置法の中で調査検討する、あるいは沖縄振興基本方針の中で必要な措置を講ずるということが規定されておりますので、来たる沖縄振興計画にあっても、これよりも少し踏み込んだ形でぜひ継続させていきたいと考えています。おっしゃるとおり国と県では調査の前提がちょっと違って、ビー・バイ・シー等についても数字に開きがありますけれども、県のビー・バイ・シーの精緻化を図った結果については国に御説明したところで、これを基に今後議論を進めていこうということで今方向性は一致しておりますので、この制度提言以降ですね、さらに処理方針にありますとおり、国との議論を加速させ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。

○中川京貴委員長 休憩いたします。

午前11時53分休憩

午後1時33分再開

○中川京貴委員長 再開いたします。

午前に引き続き、質疑を行います。

質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 陳情第153号の2。この陳情要旨に、鉄軌道の中南部都市圏への先行導入とあるわけですね。今計画としては、那覇一名護間を結ぶということに徹していますが、私もこの件につきましては、このままでは一気に名護－那覇を目指すとしても時間的なものが困難だろうと思ってですね、本当に需要のあるところから進めるような事業に変えていくほうがいいんじゃないかという考えもちょっと持っていたものですから、その件についてはどうか、この要旨に対する考え方。

○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。

我々のほうでは那覇一名護間1時間、圏域構造を変えるということで、構想段階におきましても県民と情報共有を図りながら、鉄軌道の那覇一名護を1時間で結ぶ鉄軌道の計画案づくりに取り組んできたところでございます。この那覇一名護間というのは、やはり長距離になります。そういったものの課題としまして、ビー・バイ・シーが低い、また採算性に課題があるということが指摘

されておりましたけれども、今回ビー・バイ・シーについては何とか1を超えるケースも確認できたというところですので、まず我々としては国とは今後、その那覇一名護間を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向けてしっかり取り組んでいきたいと思っております。ただ、委員がおっしゃるとおり、鉄軌道の整備には長期を要します。その整備の在り方については、今後具体的な議論は計画段階以降において、どういった整備手法をやっていくかというのは恐らく検討されるかと思っておりますが、我々としましては那覇一名護間を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向けて、しっかり国と議論を進めていきたいと考えております。

○座波一委員 全体の計画としては那覇一名護間というのは分かりますので、ただこれを実施するに当たり、やっぱり現実的な事業計画という点ではそういった需要の高いところから、採算性の高いところから始めていってもいいのではないかと考えております。那覇一名護間の肝腎なところ、那覇はですね、那覇の端っこからなのか、それとも空港からなのか、イメージ的な部分でいいですからどう考えていますか。

○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。

構想段階における計画案づくりでもどこから結ぶかという議論がございましたけれども、基本的に構想段階におきましては、通る地域を決定したというところがございます。ですので、まず那覇市を通ることが決定したというふうに御理解いただければと思います。ただ実際、那覇市のどこから結んでいくかということに関しましてなんですが、当然空港からという声も構想段階の検討では多く寄せられました。その際に、空港から鉄道を結んだ場合どういった影響があるかということで、検討させていただきました。その際に、モノレールと並走するような区間が発生した場合はモノレールにも影響があるという課題が確認されておりますので、今後どういった形で鉄道のルートを決めていくのか、具体的な線ですね。その際にモノレールと競合しないような線の在り方も含め検討しつつ、どこからスタートをさせていくかということは計画段階において議論がなされるものと考えております。

○座波一委員 モノレールと競合するようなものじゃないと思いますけどね。那覇一名護間1時間の構想の乗り物だと、これはモノレールの駅とか全く競合しないと思いますが、いずれにしても、那覇をしっかり横断、縦断することによって収益性は全然変わってくると思いますから、そこは当然のように入るものだと思います。そしてまた全体の費用便益を高める、あるいは収

益性を高める意味においても、フィーダー系との連携が必要だということを私はずっと申し上げてきました。地域のフィーダー構想、これはまた別の陳情の部分で、205号との連携となりますけれどもね。そういう意味でのこの取組、そこには鉄軌道にこだわらずバス路線というのものもあるわけですが、やはりこれも県の構想としては、南北縦貫鉄道を1つに絞って公共事業を議論するのではなく、このフィーダー系を地域でどうそれと連結させていくかということをやっぱり県民に示しながら、あるいはこれが地域を盛り上げることになると思うんです。ですので、そこら辺が足りない。需要を喚起することと内閣府から言われていますよね。そこが足りないと思う。いかがでしょうか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 鉄軌道を導入する際には、当然のことながら委員がおっしゃりますようにしっかり地域と結んで、地域を盛り上げていくということが重要になるものと考えております。鉄軌道は長期を要する計画ではございますが、その取組と併せて、今県におきましては公共交通の充実に向けた取組ということで、北、中、南部の各圏域ごとに市町村と議論の場を設けて、こういった形で将来、鉄道が来た場合にそのネットワークを結んでいくのかということの一つ一つ検討していきたいということで、今そういったスタートをさせていただいたというところでございます。その中ではバスの再編だったり、または新たなシステムの導入だったり、その地域の意見を聞きながら、地域の課題やニーズを踏まえつつ市町村と協働で検討を進めていくこととしております。

○座波一委員 地域の公共交通会議も今頻繁に行われていると思いますけど、本当に今まさに地域の公共交通が非常に課題となっていますので、それとこのフィーダー系というのを一緒になって考えないと、そうじゃないと県の一体的な方策は取れないと思いますよ。そういう意味で、ぜひこの鉄軌道あるいはフィーダー系、そしてまたバス路線も含めて、路線の見直し、これはもう本当に一体的に進めてほしいと思います。この件については大丈夫ですか。一体的にできるんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 鉄軌道の取組と併せて、もう既に公共交通の充実につきましては市町村と進め方について確認されたところから、市町村とともに検討を開始したところでございます。委員のおっしゃるとおり、しっかり連携して取り組んでいけるよう頑張りたいと思います。

○座波一委員 最後に都市モノレールの延長についてなんですけれども、何ルートか検討してみたということでもあります。しかしながら、先ほど予算的な面で不可能じゃないかというような結論めいたものが出ておりますけれども、この問題は県民からの要望として、鉄軌道の導入というのは非常に要望があるんですね。例えば与那原－那覇間の軽便鉄道のあったところの復活の問題、要望書も出ているはずなんですよ、県にはですね。そういうことからいうと、地域によって今の延伸の部分と、西原まで来ている部分と、この昔から根強く要望のあるところとの連結可能なものは本当に検討していいんじゃないかと。そこにはMICEの予定地もあるわけですので、非常に合理性があるんですよ。どうしてそこをこの費用問題で一都市モノレールの計画というのは、割と国は、ある意味では予算は持っていると思いますよ。そういうことからいうと、先ほど費用においての問題を前面に出しましたけれども、これは結論を今出すような問題ですかね。それとも検討するということになっていきますか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 モノレールの延伸に関する調査は平成30年度に実施しておりますけれども、その際にはあくまでも今の街の状況を踏まえて検討させていただきました。その結果、実際の運賃収入とランニングコスト、建設費は除いたランニングコストだけを見た場合におきましても、なかなかちょっと採算的には厳しいという結果が得られております。建設費に関しましては国が補填するとか、県が見るとか、いろんな手法があるかと思いますが、ランニングに関しましては、やはり赤字ということになりますと行政が負担をしていかなきゃいけない部分も出てこようかと思っております。その赤字にならないように、どういった形でまちづくりをしながらモノレールの延伸の実現をしていくかということで、今後市町村と協働で、そういった検討をしたいという市町村が当然いますので、そういったところと連携しながら、どういったまちづくりの在り方があるのか、持続性の観点からしっかり検討していく必要があるかと考えております。これについては、公共交通の充実に向けた取組の中で、関係する市町村と実際そういった取組をしようということで検討体制を構築した上で、しっかり検討していきたいと考えております。

○座波一委員 以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
渡久地修委員。

○渡久地修委員 まず今との関連で、153号、7ページ、鉄軌道のやつなんだけど、これはちょっと時間がないから考え方だけ部長に聞きたいんだけど、今までの議論で1つ、これは皆さん上下分離方式、JR会社法と言っているよね。僕はやっぱり戦後復興の立場から、これは国鉄がね、国がずっとやってきたということからしたら、やっぱり国の責任で僕はやるべきだというふうに思います。これが1つ。そしてもう一つは、議論が便益でやっているよね。これも大事だけど、単体の赤字か黒字かだけの議論にしたら僕は駄目だと思う。僕は那覇市議会にもいたけれども、モノレールも赤字、黒字でいろんな議論があって大変だという話はあったけど、これだけで議論したら駄目だよと。単体が赤字だから駄目ということじゃなくて、周辺のまちづくり、沖縄の発展、いろんな経済とか総合的に判断しないと駄目だよと言ったわけ。だから、沖縄のこの鉄軌道の話も、沖縄全体の均衡ある発展、それから経済の発展、そして周辺の発展とかという大きな立場からの議論に持っていかないと、鉄道が赤字か黒字かというだけの議論にすると議論が狭くなるんじゃないですかという立場から、もっと全体的な立場で僕は議論する必要があると思います。そして、僕ら前回総務委員会でドイツとかイタリア、フランスとかに行ってきたけれども、向こうでは公共交通、電車とかというのは無料なのよ。自治体がお金を出している。それは何かといたら、交通権、移動の権利というのを自治体が保障しているわけさ。これがヨーロッパでは普通なんだよね。だから、そういう立場からも議論したほうがいいんじゃないかと思うんだけど、もうこの問題はそういうふうに考えているけどどうかというだけに今日はとどめて、時間もないので。どんなね、この3つ、部長。

○宮城力企画部長 委員おっしゃるように、単に鉄道を整備して、その持続的な運営が可能かという視点ももちろん大事ですけども、それ以外に、おっしゃるようにまず那覇と名護を1時間で結ぶ。そのことによって県土の均衡ある発展が図れる。そこをまず目的としております。その他、利便性の向上、交通渋滞の緩和、もろもろありますけれども、そういう大きな視点で事業に取り組む。ただし、いわゆる国の事業実施の前提には、ビー・バイ・シーの観点からかかる費用よりも便益のほうが上回るということが大前提になります。これはまさしく鉄道事業の採算性だけではなくて、鉄道が敷設されることによって周りの交通環境がどのように、社会的な便益がどのように高まるかという視点でも算定いたしますので、その鉄道に係る部分については大きな視点で、このビー・バイ・シーの中でその要素が反映されているということでございます。そ

れから、ヨーロッパの各国では移動権が保障されていて無料ということもありましたけれども、一方で、一部かかる税負担もあるというのも聞いております。そのあたりのバランスの取り方が日本と欧州ではちょっと違うという観点もありますが、他県では新幹線の恩恵を受けている。ただし、沖縄の場合は新幹線どころか鉄道の整備もされていない。戦災後の復興に当たって鉄道が整備されて、交通網が充実されてきた本土と比べて、沖縄は基地がない部分に規制地があって、道路網でしか整備されなかったという部分もありますので、地域振興を図るという観点からも、新幹線鉄道整備法並みの上下分離方式による負担、その整備の在り方を国に求めていきたいというふうに考えています。

○渡久地修委員 僕はそういったところをしっかりと柱に据えないと、とにかくビー・バイ・シーだけの議論になってくると駄目なので、もっと沖縄の今後50年、100年後の発展、戦後の戦後復興が、鉄道が破壊されてこれが再建されなかった問題とか含めて、やっぱり大きな視点でこの問題を捉えてやるということ、そしてこれは政治の力というのも大きいから、やっぱり国会議員、そして県議会、この辺は自民党の委員長がいるから、彼らの責任は大きいから、ぜひやっぱりそういうのも総合的にこれはみんなでやっていくということが大事だということを言っておきます。

あと、この153号と次205号、これは13ページ。先ほども議論があったけど、今この皆さんのところに、県では、鉄軌道とフィーダー交通が連携する利便性の高いネットワーク構築に向けて様々な検討をやっていると。市町村との中でもやっていくというふうに書いているけどさ、鉄軌道をバンと、イメージ的に真ん中に走るよね。で、各フィーダーがあるよね。このフィーダーとの関係を、僕は同時にしっかりと進めていかなければならないと思う。同時に、今逆に那覇市はこっちよりさらに進んでいる。これは今度の那覇市の市民の友だけど、全部配られたんだけど、路面電車、もう具体的に進んでいるわけよ。これ皆さん知っていますか。

○金城康司交通政策課長 那覇市の公共交通関係の会議がありまして、これは私も構成員として参加しております。その中で今那覇市が構想をつくらうとしているんですけども、この構想の中の一つでL R Tの導入ということについて掲げようというふうなお話は聞いております。

○渡久地修委員 それで先ほども質問があったけど、那覇市はもう既に27年か29年度で調査をして、計画もつくった。もうバス事業者との調整が一番大事だ

ということで、今年度バス事業者と調整しているらしい。一番困難なのはバスとのあれらしい、編成でね。これも進めていると。来年度、調査費を計上してやりたいということで、結構夢のある話になって、新都心から真和志に行って、真和志から国場、あの辺までつなぐ。それから真和志から旭橋とかということで、結構路線もやられて、もう調査に入るわけさ。だからここをしっかりと、もう図面も書かれているんだけどね。僕はこれはさっきあったように県もできれば、まあ県が参加できるかどうかは別だけど、例えば県議会でも我々も言ってきたけど、那覇から与那原というのをやったらどうかというのは比嘉瑞己議員、毎回取り上げてやっていたよね。路面電車やったらどうですかとかいうのがあったわけよ。だから、この那覇市の構想と与那原までの構想とか、あるいは糸満までの路面電車の構想とか、あるいは浦添の構想もあるかもしれないよね。その辺も那覇市なんかで始まっているわけよ。だからいろんな市町村で始まっているかもしれない。それに県の鉄軌道とフィーダー交通のものがしっかりとみ合っているかどうかよ。その辺はどんなですか。

○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。

那覇市が今、LRTの整備計画策定に向けて取り組んでいることは承知しております。那覇市さんのほうでは、そのLRTの整備計画を検討するに当たって、やはり広域的な観点からも検討する必要があるだろうということで、今現在、南部広域のほうにおきまして、与那原町さん等々を含めた南部広域全体として、南部一帯の交通の在り方について今年度から検討を進めていくというふうに聞いております。その中で、南部の在り方が一定程度方向性が確認されれば、その後に我々も一緒になって、どういった形でそれを具体化していくかということと一緒に鉄軌道のフィーダー交通として、検討を進めていくこととしております。

○渡久地修委員 那覇市に聞いたら、例えば与那原とかいろんな広域でやると。そうなってくるとまたかなり時間もかかるから、那覇市で進められるものは進めたほうがいいんじゃないのと。そして後から加わったらそこもつなげられるように、まず進めるところは進めたほうがいいんじゃないかとかという議論もあるみたい。いずれにしても、那覇市のこの構想を見ると、与那原までのものも念頭には置いているわけよ。浦添も念頭に置いている。いろんなものも念頭に置いているけれども、もう既にこういった構想が、フィーダーのやつが始まっているわけよ。だからある意味では、県がまだ追いついていないということになるのかな。これが先行でも僕はいいと思う。これが先行でもいいと思うし、

だからこれに合わせて鉄軌道もしっかりと据えていくということで、僕は県もしっかりどんな絡み方がこれにできるかどうかはあったとしてもね、県もこの問題はしっかりとつかんで、あるいはこれに県も何らかの形で参加するのかわということで、どんどん進めるのは進めていったほうがいいんじゃないかと思うんだけどね。僕はこっちに1回那覇市の担当も呼んでどんな構想かというのも聞きたいぐらいなんだけど、これは後でこっちで相談することなんだけど、その辺どんなですか。県も絡んで、やっぱりこれをやると鉄軌道もどんどん逆に促進されるんじゃないかね。部長、どんなね。

○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。

委員がおっしゃるとおり那覇市が今取組を進めていますので、そこをしっかりと先行して、できるものはしっかりとやっていただくということは当然重要だと思っています。那覇市さんが今、交通の総合戦略のほうを策定に向けて取り組んでいます。その中には県の交通政策課長も入って、一緒に助言をしながら検討を進めていくということになっています。またあわせて、来年度から那覇市さんのほうではLRTの整備計画をつくっていくということになっておりまして、その関係で今バス事業者と調整を進めているところでございます。那覇市さんはその中でやはり広域的な議論も必要ということで、今南部広域の中でしっかりと議論を進めていますので、まずその考え方が整理された時点で我々も入って行って、共にできるところから我々もやっていきたいと思っていますので、その中でしっかりと市町村と連携して議論を進めていきたいというふうに考えております。

○渡久地修委員 もう締めますけど、次年度、この整備計画の策定に向けて調査をやると。その際、今国と調整して事業費も来年度要求しているらしいんだけど、その際には県の協力も必要だと言っているわけよね、国との関係でね。これはしっかりとやってくださいね。そして、令和4年度から6年度に事業化に向けて取り組むと言っている。取り組みたいということなのよ、4年から6年度。だから、テンポは結構早いわけさ。だからある意味では、これが進むと大体目に見えてイメージも分かりやすくなって、そこに県の鉄軌道もしっかり据えるということになっていくともっと進むと思うんだよね。だからその辺は僕はぜひ、南部広域がどうのこうのじゃなくて、県はどの程度絡めるのか、どういう参加の仕方があるのか、あるいは今は見守っておくのがあれなのか、その辺を含めてしっかりと那覇市とも連携してこれも進めて行ってほしいと思うんですけど、その辺どうですか。

○金城康司交通政策課長 地域の公共交通の在り方、那覇市のLRTもそうなんですけれども、最終的に今県のほうはフィーダー交通の充実ということで、北、中、南部で会議を開いていまして意見交換を行っているんですけども、南部は南部で那覇も交えてそういった意見交換を行っておりますが、まだ南部の広域圏の話合いの中で、具体的に那覇市のLRT導入についてというのはまだ議論しているという話は私ども聞いておりませんので、今後、那覇市、それから南部広域圏事務組合とまた意見交換していきたいと考えております。

○渡久地修委員 この問題、いずれにしても積極的に、これいいことだから、鉄軌道のあれにもとてもいい影響を与えると思うので、ぜひこれはやってください。

それと113号、6ページ、いわゆる公共交通のコロナ対策なんだけど、ここで言っているモノレール、路線バス、タクシーのコロナ対策、具体的に今どんなことをやられているかというのは御存じですか。

○金城康司交通政策課長 お答えします。

まず公共交通、今お話のあったモノレールですとかバスの感染防止対策なんですけれども、まずバスの前面にマスクをしましょうとか、手洗いをしましょうとかですね。バスの中でもきちんとマスクをしましょうという広報に努めるとともに、それから、バスが例えば営業所到着後は、きちんと手すりですとか手指とかを消毒するというふうな感染防止対策を取っております。

○渡久地修委員 モノレールは。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 沖縄都市モノレール株式会社においては、国土交通省鉄道局の協力を得て、鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策ガイドラインに基づき実施しております。具体的な内容としましては、利用者に関する対策として、密閉対策としまして換気の励行、密集対策としまして混雑の緩和ということでテレワークの呼びかけ、密接対策としましてマスク着用の呼びかけや、駅の構内において、窓口においてビニールカーテンの設置、あとは消毒等を実施しております。

以上です。

○渡久地修委員 コロナで今県も呼びかけているけど、3蜜を避けるとかいろ

いろ言っているけど、マスクは当然あれよね。あとここにもあるけど、アルコール消毒とかというのはいろんなところで公共施設とかは置いているけど、モノレールとバスというのは乗り降りの際に消毒というのはされているんですか。

○金城康司交通政策課長 ちょっと企画部のほうではバスしか答えられないんですけども、バスにおいては、全部のバスではないんですけども、路線によってはアルコールを置いて消毒を徹底しているというふうに聞いております。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 モノレールにおきましては、駅の改札付近に消毒液を設置して、どなたでも使えるような形で設置しております。

○渡久地修委員 あと、県としてコロナ対策でモノレールとバス、タクシーに一これには支援していくとあるんだけど、感染予防策の定着を支援していくというのがあるんだけど、県は具体的にどんな支援をしているのか。

○金城康司交通政策課長 県としましては、公共交通機関における感染防止対策の定着を図るために、6月補正予算でバス、タクシー、それから離島船舶、離島航路において感染防止対策の奨励金を支給したところでございます。

○渡久地修委員 奨励金で具体的に何やっているんですかね。

○金城康司交通政策課長 奨励金ですので、補助金と違いますので、具体的な使途は定めていないのですが、各事業者において感染防止対策に関わる、例えばマスクの購入ですとか消毒液の購入、それからバスによっては運転手横にビニールシートをつけているバスもありますので、そういった感染防止対策に使われているというふうに考えております。

○渡久地修委員 ぜひみんなバス、モノレール、一番密になるといって、とても不安になっている人いっぱいいるわけよね。一度非常事態宣言とかやったときには、もうモノレール出勤やめた、バス出勤やめたという人も結構いたわけよ。これがまた元に戻ってきているという点で、とても不安がっている人たちがいる。だから、モノレールは確かに駅の中に置いているはず。しかし、改札を通る人みんなやるということにはなっていないはず。バスは先ほどあると言

うけど、僕が聞いた範囲ではないというのがある。あるところもあるかもしれないけれども。だから、できればモノレールであれば改札、バスであれば乗るときにこの消毒をね、いちいち押したらあれだから、最近自動のがあるよね。自動のものがつけられないかとか、それについて県が幾らか助成するとかね。そういうものとかというのは、僕は積極的にやったほうが一番不安解消になるんじゃないかなと思うんですよ。モノレールの件も言っていたけど、モノレールはお客様各位とって、感染防止対策というチラシを出しているわけよ。そこでは手指消毒液の設置とか、定期的な改札機、手すり等の消毒とか、いろいろなものを全従業員にマスク、検温を徹底していますとかあってあるけどね。県としてやっぱりもっと消毒、あるいは定期的な手すりとかの消毒というの、どれぐらいやっているかというのをしっかりとチェックをして、毎回来るたびにやっているのか、1日1回なのかどうなのかというのはしっかりとチェックをして、やっぱり安心できるように僕はやったほうがいいと思うんだけど、その辺はいかがですか、モノレールとバス。

○金城康司交通政策課長 バスについては、今委員おっしゃったようなことについて、やっぱり感染防止対策の徹底という観点から再度バス事業者と意見交換してまいりたいと考えております。

○奥間正博都市計画・モノレール課室長 モノレールにおきましては、一応車両は週に1回、また駅においては毎日、先ほど委員がおっしゃったとおりに券売機、改札、また手すり等は消毒していると聞いております。

○渡久地修委員 バスとモノレールいずれにしても、一昨日かな、知事が呼びかけをして、政府も28日からG o T oが一旦停止するよね、全国的に。そういう意味でやっぱり県民、国民の意識も高めないといけないので、やっぱりバスに乗るときに消毒液が全部ある、モノレールも改札口を通るときにみんなで消毒するとなると、意識も全然違ってくるわけよ。だからここはしっかりとやれるようにしてほしいと思います。その際に、やっぱりあれだけの数となると金額も結構なると思うので、その辺の助成が可能なのかも含めて検討していただきたい。そして、定期的な拭き取りの消毒なんかも含めて、それはしっかりとチェックしていただきたいと思います。

最後になりますけど、モノレールは多分閉まっているから大丈夫と思うんだけど、バスの運転手さんよ。運転手さんで不安を抱えている人いっぱいいるというんだよね、運転手1人だから。相当の人が乗ったり一だから、さっきビニ

ールの話があったけれども、お金のやり取りをやるところもある。だから陳情には非接触型のあれでやってくださいというのも、しっかり皆さん運転手さんからも意見を聞いて、何が不安なのか。陳情者は運転手の後ろと左側は座らないようにしてくださいとか、この人言っているみたいだけど、そういったものも含めて運転手さんの要望も聞いて、やっぱり不安解消のためにやるというのはとても大事だと思うんだけど、みんな不安の中で仕事をしているというのはあまり大変だから、その辺どんなですか、聞いてほしいんだけど。

○金城康司交通政策課長 この感染防止対策に関する運転手の不安とかというのは、以前バス協会の会長さんともお話しさせていただいたんですけども、やはりそういった不安というものはあるということで、そういった場合について、例えばビニールシートをつけたりとか、運転手横、後ろの席を空けたりというふうな手法を取って、感染防止に努めているという話は聞いております。

○渡久地修委員 ぜひ消毒液の設置、定期的な消毒、拭き取り消毒もさらに増やすとか、県がしっかり掌握をするということで、特に消毒液、これは乗り降りするときにしっかりと、できれば全車両にね。あるいは、モノレールであれば改札口にしっかりと全員がやれるようにするというような、駅の中には置いているはず。ところが通る人はみんなそこまで行かないはずだから、改札口に置いたりすると全員やるということになるから、その辺も含めてぜひ進めていただきたいと。終わります。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
呉屋宏委員。

○呉屋宏委員 じゃ、もう本当に短時間で終わりますから。今の議論をずっと聞いていたんですけども、具体的に153号の2、これについて少し話をさせていただきたいと思うんですけど、部長、名護一那覇間の1時間だとかという話をしているんですけども、僕はどうもね、これは平成16年だったか、私はこの鉄軌道について随分執着してやってきたんですけども、北海道から鹿児島まで鉄道があるけど沖縄はないからとか、そんな状況で鉄軌道を入れるのかな。名護と那覇を1時間で結ぶために鉄軌道を入れるのかな。全体的な沖縄の1年半後に振興計画が新しくなる、しなければいけないという中心は何なのかというのが僕はよく見えないんだけど、今のやり取りを聞いていて。どうなんですか。10年後、11年後にはこうなっているという部分が部長の頭の中にはあるの。

そこをちょっと聞きたいんだけど。

○宮城力企画部長 鉄軌道の整備には、整備だけで10年かかると言われていて、その前の環境影響評価等も含めるとさらに期間を要すると思われれます。そのためには、まずは制度を導入する。新たな仕組みをつくる。そうするとまたスケジュールが見えてくるというところがございます。11年後に多分鉄道は開通、開業していないはずですけども、でき得る限り早く整備できるような制度をぜひ創設していきたいという心構えでございます。

○呉屋宏委員 何が言いたいかといいますと、鉄軌道というのは、人口の分散化も恐らく頭の中にはあるんだと思うんだけど、経済圏を恐らく名護まで広げるんだという部分はあると思うんだけど、実際にこれまでの5次振計の中でそういうことをずっと挙げてきたんだけど結局できなかった。僕は単体でやる鉄軌道というのが一僕は軌道系は賛成ですよ。これは鉄でいいのかなというのはずっと考えていて、もう思い切りバス軌道に方向転換したらどうかと。つまり医療系、救急病院と軌道系をどう結ぶかとか、消防が一元化したときに全島にどこにでも行けるんだというようなものを一緒にこの軌道系でやるんだということであれば、広範囲な導入ができると思う。鉄道って、鉄道の上から救急車は通らないわけだから、軌道系で、バス軌道であればそのままタイヤで行けるわけだからさ。そこからそのまま中部病院に結ぶ、北部に結ぶ、南部に結ぶということであれば、救急車でどこにでも入っていけるんだよ。それは軌道系だから当然、例えば消防と救急車と人を運ぶバスぐらいしかない。2連結にしたバスが軌道系と何が違うのかと考えたときに、それは軌道系だからそこから外れることはない。ほかから入ってくることもない。しかし、救急車とかそういうものは入っていけるということ考えたときに、我々沖縄県というのはただ人を運ぶということだけではなくて、広域にもっと使える範囲を広げるべきではないのか。だって、ここから鉄道を引いたからといって鹿児島に行けるわけがないんだから。ということは、県内でどうやってほかのものと合算すればいいのかなということは、僕はもう少し考えるべきなんじゃないのかなということを考えていたんですね、ずっと。

それと、振興策をやるわけだから、なぜ沖縄振興計画がなければいけないのか。子供の貧困はどうやって片づけるのか。鉄道とどう結びつけるのかとか、LRTとどう病院を結びつけるのかとか、そういうものが複合的に絡まって初めて振興策じゃないのかなという感じがするんだけど、どうも今各論ばかりが走っているような感じがするんです。総論があまり見えない、この振興計画の中

に。僕は今日はもう質問しないでおこうと思っていたんだけど、聞いていてちょっと違うなと思ってですね。どうなんですか、そこらあたりは。

○宮城力企画部長 子供の貧困であれば、子供のステージ、成長していくステージに応じたサポートが必要になるでしょうし、親御さんの就労支援という側面もあるかと思います。加えて雇用の質の問題も出てくると思います。こういう総合的な取組をしているつもりでございます。鉄軌道を整備することによって、その周辺地域の活性化も図れますし、県の構造も全然変わってくると思います。総合的な取組として、今沖繩振興計画を策定して、今後も新たな計画を策定するつもりではございます。委員おっしゃった救急車等々のお話であれば、道路網の整備ということにつながるかと思います。もちろん道路ネットワークの充実も必要だというふうに考えておりますけれども、鉄軌道の高速性、定時制はもちろんなんですけれども、大量輸送という側面がですね、人の移動をスムーズにさせるという意味にあってすごい優位性は高いものというふうに認識しているところでございます。

○呉屋宏委員 それは僕はイメージからいえば、新橋から出ているゆりかもめなんかも話じゃないわけじゃない。だからバスだって2連結、3連結はできるんですよ。何も鉄じゃなくてもできる。だけど、僕が何を言いたいかというと、僕はずっと福祉関係だとか医療関係、教育関係も結構見てきたんだけど、今の貧困家庭も含めてそうなんだけど、今九州全体で福岡よりも集合住宅に住んでいる人たちが一番多いのはこの沖繩県なんです。そこは集合住宅から来る表に出てこない虐待、DVの問題、そういうのはありますよ。例えば沖繩県というのは集合住宅率は53%ぐらい。だけど、九州各県は30%行かないんだよ。26%とか28%なんだよ、集合住宅率がだよ。だから、それは鉄軌道を入れることによって、一戸建ての住宅が宜野座だとか金武だとか、そこからでも通えるということは話は分かる。そういう形で集落、地域性、そこをしっかりとまとめていくんだと。今はどうも都会に住んでいる人たちが隣に誰がいるかも分からないような状況だけれども、一戸建てというものをもう少し広げていくんだということであれば、子供たちが落ち着いたり、地域との関連性が出てきたり、DVが起こりにくい社会をつくるか、そういうようなものに結んでいってほしいんだよね。だけど、それが見えない、今のこの鉄軌道の中には。だから、ここをどうするのかというのは、やっぱり地方と、名護と宜野座と金武と恩納とどういうふうにつくっていくのかというところは、政策が連携していないといけないと思うんだよ。ところが今、鉄道だけが先に走ってしまっている。そ

ういうことで本当にいいのかなというのを感じていますし、どうもこの那覇への一極集中、これは振興策がつくってきた部分じゃないのかなと思っているんです。だからもっと地域に、中部は何をしてほしいのか、北部は何をしてほしいのか、那覇、南部は何をしてほしいのかという部分が、どういうまちづくり、どういう沖縄県づくりをやるのかというのが見えづらい。そういう感じがしてなりません。僕は意見だけ言って終わります。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

比嘉京子委員。

○比嘉京子委員 お疲れさまです。まず2ページの54号の5、それから関連して10ページの188号の5の関連で、離島の航空路について質問したいと思えます。特に粟国は少し事故がスタートラインにあったということでちょっと違うので、石垣－波照間間について少し特化して質問をしたいんですけども、まず5ページの処理概要のところですけども、9ですね。そこからまず質問したいんですが、第一航空さんが意向を示しているということがありますが、第一航空で決めていて、そこと意見をすり合わせているという理解で、そこはもう決まっているんだと。その航空会社が担うんだということでよろしいでしょうか。

○大嶺寛交通政策課副参事 現在、第一航空のほうで就航したいという意向を示されておりますので、今その粟国が先行しているところがございしますが、多良間、波照間の路線につきましても、就航するに当たってどのような課題があるのかというのを、国と連携して整理させていただいているところで、就航に向けて一緒に取り組んでいるところでございます。

○比嘉京子委員 このタイムスケジュールを少しお聞きしたいんですけども、今課題の解決に向けて同社と整理を行っているところというふうに処理に書いてあるんですけども、その中身について教えていただければと思います。

○大嶺寛交通政策課副参事 今、第一航空のほうで多良間、波照間就航するまでには、例えば国に対して運送事業の許可の手续とか、運賃の届出とか、その運航規程であったり、整備規程であったり、そういうふうなものも出てきますし、運航拠点の確保、あとはパイロットの訓練。あとは波照間空港の場合です

と、例えば今の気象観測がどのようになっているかというふうなものの整理とか、そういうふうなところの課題がありますので、そういったのを今一緒になって整理しているところでございます。

○比嘉京子委員 スケジュール感がなかなか見えないのでお聞きしているんですけども、その課題解決に向けてどれぐらいの時間的な必要性があって、いつ頃を目安にその解決ができそうですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 実際、粟国路線については既に就航していたという実績があって、そこがちょっと先行しているんですけども、今その辺も含めて同時に進めているところもあって、再開の時期というのは具体的にスケジュールを今申し上げるのはなかなか難しいところではありますけど、できるだけ早く就航するようにということで調整させていただいているところです。

○比嘉京子委員 第一航空ではなかったかもしれませんが、なかったと覚えているんですけど、かつて石垣―波照間間は就航していたわけですよね。そこで就航が止まった経緯というのがあるはずなんですよ。ですから今、一からの調査ではないのではないかと私は思いますが、例えば今気象のお話もされるので、かつての就航のときの参考になる資料、またはなぜ就航が中断されたのかという経緯も含めて、私はたくさんの参考があるのではないかと思うんですけど、一からやるという今スタイルをちょっと感じているんですけど、かつての就航時の経過、または経験というの生かされているんでしょうか。

○大嶺寛交通政策課副参事 かつて波照間―石垣間を飛んでいた航空会社につきましては、琉球エアコミューターさんのほうで飛んでいたという経緯がございまして、会社が違うということもあって、当時飛んでいたノウハウとか、そういうふうなのが機種、機材の大きさも違うということですので、そういうふうなこともございまして、飛行機が違えば運航規程とか整備規程とか、全て異なってまいりますので、そういったものも含めて一から、最初からのスタートというような状況になってございます。

○比嘉京子委員 かつての琉球エアコミューターは何人乗りで、今の機種は何人乗りなんですか。

○大嶺寛交通政策課副参事 琉球エアコミューターさんが運航していたのは、

通称アイランダーと呼ばれている9人乗りの小型の飛行機でして、今現在、第一航空のほうで所有している機材については、19人乗りの通称ツインオッターと呼ばれている機材になっております。

○比嘉京子委員 機種が違うのでということは理解をいたしますけれども、何分にもやっぱりライフラインなんですよ。私がずっと思っているのは、波照間―石垣間というものいわゆる海路ですね。海路の時間帯と、それからその海流の激しさというのは、どれだけ県として認識されているんだろうかと。それぐらい、少しでも海が荒れているときには通れないし、しかもその海流は非常に激しいと。ですから、お年寄りで骨折する者もいるというぐらいの航路なんですよ、かつては。ですから、時間だけの問題ではなくて、病人、高齢者、それから妊婦、様々な方々が海路を頼りにしているわけですよ。そのことの負担を考えると、私は離島の定住条件というのはなかなか厳しい現状にあるのではないかと思うんですね。だから非常に悠長な感じがして、どうも動きがあまりにもなかなか中身が見えないのでちょっと厳しい言い方をしているわけですが、どこまで気持ち的な急ぎがあるのかなというのが1つと、それから今19人乗りということで、9人乗りとどういう点で手間がかかっているのか、そこをもう少し教えてください。

○大嶺寛交通政策課副参事 今、この手間の件ですけれども、9名乗り、19名乗りに限らず、飛行機におきましてはその機材ごとに全てパイロットの免許が異なっておりまして、ですので、飛行機が異なるとなると一からのスタートになるというふうなところで違いがございます。運航の時期につきましては、やっぱり地元にとってですね、生活、その産業も含めて重要だと認識しておりますので、できるだけ早期に再開に向けて取り組んでいきたいと考えております。

○比嘉京子委員 めどとしていつ頃に就航スタートさせたいというお考えは、部長、おありでしょうか。

○宮城力企画部長 先ほど来申し上げているように、粟国にあっては事業計画が今提出されていて、あと運航開始までの必要な手続等々を整備することになっています。まず安全性を担保するという点が大事です。波照間、それから多良間路線については、まだ課題の整理をするという段階ですので、もうしばらく時間がかかると考えておりますけれども、先ほどおっしゃったように高齢者の皆様とか、妊婦の皆様とか、非常に不自由を来しているというお話がござい

ますので、その点を踏まえた上で第一航空株式会社とも協議を続けていきたいと思えます。

○比嘉京子委員 最後ですけれど、9名乗りで採算性が合わないというたしか撤退だったと思うんですよ。19人乗りで採算性が合うのかというと、合わないんだと思うんですよ。しかし、機材を購入するときに公的なお金が入っているわけですよ。ですから、恒久財産的な、それから公共性という、足という意味でですね、空路という意味で、私はやっぱり一企業の所有ではなく、沖縄県の足として購入をしていただいで運航してもらわなければならないわけですよ。ですから、2ページにあるように、まず交通コストの負担軽減を図るために、空路としては新幹線並みだという料金設定からすると、満席になってもあの9名乗りは採算は取れなかったはずなんです、毎日が満席でも。それは当初から分かっている、やっけて途中で退散するというのはいかがなものかなと私は思っています。ですから、そのような経緯にならないように、今運航費であるとか、機器の購入を含めてですけれども、様々な支援体制をやった上で、9名から19名になったということで早々の退散にならないように、しっかりと公共財としての認識とすり合わせと、そしてその足の確保、そこら辺の意識をかなり私は埋める必要があるのではないかと考えているんですが、いかがでしょうか、部長。

○宮城力企画部長 19人乗りの飛行機にあつては、粟国を飛んで、加えて波照間も多良間も回るというローテーションで活用するという前提で2機を購入して、それに対して支援を行ったというところがございます。航空機の安定的な運航が可能となるように、協議会を通してではあるんですけども、協議した上で一定割合支援するという仕組みもあつて、以前、波照間は県単の補助の対象になっておりましたので、その観点も踏まえた上でまた検討していきたいというふうに考えております。

○比嘉京子委員 できるだけ時期を明確にできるように、よろしくお願ひしたいと思えます。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
上原章委員。

○上原章委員 短めに終わります。2ページの第54号の5、離島住民の交通コスト負担軽減。今、処理方針では令和4年度以降も安定かつ継続的に実施して

いきたいと。今回の新振興計画の中間報告にぜひこれも入っていればなと思ったんですけど、県としては振興計画の中でもしっかりこれは引き続きやるということで受け止めていいんでしょうか。

○**金城康司交通政策課長** 新しい振計の中の、新しい制度提言の中で、今の離島住民のコスト負担軽減事業に代わるような制度を今、中間報告の中に盛り込んでいるところでございます。

○**上原章委員** 飛行機、あと船、これまでの割引が後退するという事はないということによろしいんですか。

○**金城康司交通政策課長** このコスト負担軽減事業自体、もともとは飛行機については新幹線並み、それから船についてはJR在来線並みというふうなことで設定しておりますので、今後も同じような考えを引き継いでいきたいと考えております。

○**上原章委員** よろしくお願ひします。各地域から非常に次期振計にこれがしっかり担保されるかというような問合せも結構ありますので、よろしくお願ひしたいと。

もう一点、高速道路、これはちょっと陳情とは違うんですけども、今の沖縄道特別割引、これも来年3月末で終わると。毎回2年とか更新しているんですけども、今後これは沖縄県民にとっては非常に重要な制度だと思うんですけど、これの見通しはどうなっていますかね。

○**金城康司交通政策課長** まさしく沖縄自動車道の割引制度というのは、県民のみならず、観光ということで北部を利用する方々にとって非常に大事なもので、あと北部地域にとっても発展を支える上で非常に大事なものであるということで、昨年、来年3月に期限が切れるわけなんですけど、県のほうからも知事が国土交通省へ要望するとともに、9月には宮城部長のほうにNEXCO西日本のほうに要請しに行っております。それから、11月には経済界のほうに国のほうにも要請しております。今後とも引き続き、来年4月以降も同制度が継続できるように要請してまいりたいと考えております。

○**上原章委員** 前回、結構ぎりぎりまで本当にこれができるのか、相当、経済界もそうですけれども、知事がなかなか今の政府に対して、最終的な結論が私

の記憶ではぎりぎりだったのを覚えているんですけどね。ぜひ早め早めの形で、国としっかりした、まあ今の西日本のところとしっかりやってほしいなと思います。

最後に7ページの鉄軌道に関してなんですけれども、私も再三議会で取り上げていますが、先ほどの費用対効果、あと皆さん中間報告で公設民営型上下分離方式ということで、県は県のそういった鉄軌道の実現に向けてこれまで相当積み上げてきた内容、ここと国との違いがどうしてもすり合わせが今日までできていないというのを我々非常に見て感じるんですけど、中間報告、あと1年ちょっとで新振計がスタートする中で、この2つの違いというか、国と県の一先ほど1を超えるという専門家会議で、これはあくまでも沖縄県の立場の1を超えるという一方で、国は超えていないという、この認識の違い。それから、この上下分離方式、これも国はなかなかそれに対しての評価も厳しいというふうに受け止めていますけど、この違いは新振計の中ではしっかりすり合わせができるということによろしいんですか。

○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。

国とビー・バイ・シーにつきましては設定している観光客数だったり、また便益につきましては、県のほうにおきましては貨物車に係ります道路の時間短縮便益を見込んでいるということ、またその道路の時間短縮便益を見込む際にピーク時を考慮しているということで、国の調査と少し違うような手法を活用させていただいております。ただ、これも我々としましてはしっかり専門家の意見を聞きながら、やはり合理的な手法であるというような評価もいただいておりますので、こういった結果を基に国としっかりと議論を進めていきたいと考えております。また特例制度、先ほど渡久地委員からもございましたけど、沖縄の歴史的背景もそうですが、また沖縄の今後の発展、北部を含めた地域振興、経済振興を含めたときに、様々な効果が期待できるということももちろん国のほうにお伝えしながら、沖縄の発展のためにこういったシステムを入れつつ、またフィーダー交通も充実させながら沖縄の交通をしっかりと変えていくというようなことを国と議論しながら、しっかり次に進めるような形で取り組んでまいりたいと考えております。

○上原章委員 ですからそれは分かるんですけど、国と実際その乖離部分を埋めることは、もう見通しはできているということでもいいんですか。

○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。

国とはこういった我々のこれまでやってきた結果、また国がこれまで調査した結果を含めた具体的な議論は、制度提言、今回中間報告しましたけれども、これについて今後国と議論する中で、こういったものも併せて議論をお互いでやっていきたいと思いますということになっていますので、その中で我々がやってきた成果も含めつつ、しっかり説明をしながら調整をしていきたいと思っております。

○上原章委員 最後に部長、今の上下分離方式、これ皆さん中間報告で明記しているわけですが、これは内閣府と間違いなくこの方向性で行けるということで我々は受け止めていいのでしょうか。

○宮城力企画部長 内閣府のビー・バイ・シーとの算定にあっては、上下一体方式で今既存のスキームの中での試算になっているところ、沖縄にあってはいかにして持続可能な鉄道が整備できるかという視点で、新幹線の整備並みの制度が必要だという認識です。先ほど室長からもあったように、国は県の考え方を聞いて、これまでの調査結果や国の総点検の結果を踏まえて、今後の方向性について県と判断していく考えというところがございます。ただ、我々この制度がなかりせば鉄道整備は成り立たないという認識でありますので、この制度の創設は強く働きかけていきたいという考えでございます。

○上原章委員 分かりました。今の2つは、特に国との大きな違いを非常に感じているので、これが県が求める鉄軌道の実現に大きな壁というか、バーになっていると思うので、ぜひしっかり、特に国とは一国も沖縄県のために何ができるかという方向性は一緒だと思うので、その辺しっかり協議を深めて、ぜひ県の思いを理解してもらえるように頑張りたいと思います。終わります。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 質疑なしと認めます。

以上で、知事公室、企画部、商工労働部、文化観光スポーツ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。

休憩いたします。

(休憩中に説明員等の入替え)

○中川京貴委員長 再開いたします。

次に、本委員会付議事件県経済の振興発展及び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新たな沖縄振興のための制度提言（中間報告）についてを議題といたします。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 去る11月10日に新たな沖縄振興のための制度提言（中間報告）を取りまとめ、公表いたしました。本日は、そのうち、全体総括的な部分及び企画部が所管する制度について、その概要を御説明いたします。

目次を御覧ください。

中間報告において取りまとめた制度は、再掲を除き、118制度ございます。そのうち企画部の所管は14制度であり、目次中において、赤色のアンダーラインで表示していますので、御確認ください。

続きまして、ページの右下に表示するページ番号で、9ページをお開きください。

沖縄振興計画に基づく事業を推進する高率補助制度、一括交付金制度、沖縄関係税制及び政策金融などの特別措置について、その根拠となる沖縄振興特別措置法が令和4年3月末に期限を迎えます。

令和4年度以降の本県の振興を進める上で、同法を延長し、同法に基づく特別措置を継続する必要がある一方で、沖縄を取り巻く社会経済の変化や県民ニーズの多様化、技術の革新などを捉え、より効果的に事業を推進する制度とすることが求められています。

このため、沖縄21世紀ビジョン基本計画等の総点検の結果や新沖縄発展戦略、沖縄らしいSDGsを踏まえた検討を行い、拡充または創設が必要な157制度、再掲を除くと118制度、を取りまとめ公表したところです。

13ページをお開きください。

今回、取りまとめた中間報告はホームページ上で公表し、県民意見を募集するとともに、県内の経済団体及び市町村、並びに国の関係省庁とも幅広く意見を交わし、国へ提言する内容の充実を図っていくこととしています。

また、現時点で掲載されていない制度についても、今後の議論等を踏まえ幅広く検討を進めていくこととしております。

令和3年4月にはこれらの検討結果を踏まえ、新たな沖縄振興に必要な制度提言として取りまとめ、国へ提言してまいります。

なお、市町村長の皆様とは、11月24日から12月10日までの間、WEB会議による意見交換を行ったところです。

ソフト交付金や高率補助制度の継続の提言、貧困家庭や独り親世帯への自立支援の継続、それから再生可能エネルギーの活用の促進など、300件近い意見をいただいたところです。

18ページをお開きください。

以降のページは、企画部が所管する個別の制度について掲載しております。

初めに、沖縄らしいSDGs推進特区について説明いたします。制度概要を御覧ください。

沖縄の置かれた特殊な諸事情に起因する政策課題への対応と、ESGを意識した企業活動のマッチングを推進し、官民が一体となった持続可能な沖縄振興の仕組みを構築するため、特区制度を創設して税・財政上の特例措置を講じる提言となっています。

19ページを御覧ください。

離島住民等交通コスト負担軽減制度は、現在、一括交付金を活用して対応しておりますが、航路・航空路の運賃の低減化による住民負担の軽減や地方路線の維持について、安定的かつ継続的に実施するため、恒久的な制度の創設を提言するものです。

20ページをお開きください。

離島の旅館業に係る特例措置の拡充は、離島地域において宿泊施設の立地を促進するため、既存制度を延長するとともに、小規模な旅館等への適用を可能とするための取得価格条件の引下げ、それから既存施設の改修を対象とする拡充を提言するものです。

21ページを御覧ください。

小規模離島地域の情報通信基盤の強靱化推進制度は、小規模離島地域において、光ファイバー等の地下埋設を推進し、情報通信基盤の強靱化を図るため、財政特例の創設を提言するものです。

22ページをお開きください。

情報通信基盤高度化促進制度は、離島等における情報格差の是正に向けて、5Gをはじめとした次世代の情報通信基盤の整備を安定的、計画的に進めるため、財政特例の創設を提言するものです。

23ページを御覧ください。

自治体デジタルトランスフォーメーション（DX）推進体制の形成は、オン

ラインを活用した県及び市町村による行政サービス提供体制の構築に向けた、財政特例の拡充及び創設を提言するものです。

24ページをお開きください。

路線バス及び離島航路・航空路の安定的な運営推進制度は、ウィズコロナに対応するとともに、住民生活に欠くことができない路線バスや離島航路・航空路の運航について、新たな交付金制度の創設や、補助基準の要件緩和及び補助対象経費の算定方法の見直し等を提言するものです。

25ページを御覧ください。

シームレスな乗り継ぎ環境構築制度は、公共交通の乗り継ぎ環境を整えるため、乗り継ぎ料金の低減や複数事業者の共同運行化等を可能とする規制緩和や、ノンステップバスの導入を促進するなど、財政特例の創設を提言するものです。

26ページをお開きください。

沖縄鉄軌道の整備は、本県において持続的な鉄軌道の運営が可能となるよう、公設民営型上下分離方式の適用を提言するものです。

28ページをお開きください。

イノベーションパーク特別地区は、本県において世界中のスタートアップ企業や外国人を含めた起業家を誘致し、OISTを核とした国際的なイノベーション・エコシステムを構築するため、新たに特別地区制度の創設を提言するものです。

30ページをお開きください。

科学技術振興基金の創設は、戦略的な研究開発の支援や、起業や事業化をサポートする組織の運営支援のため、基金造成に対する財政特例を提言するものです。

31ページを御覧ください。

経済金融活性化特別地区は、既存制度を延長するとともに、対象業種や対象資産の追加及び高度外国人材の受入れ等を想定した所要の拡充を提言するものです。

33ページをお開きください。

跡地利用推進法の延長及び改正は、跡地利用推進法の延長と同法に基づく既存制度を延長するとともに、土壌汚染等の支障除去措置の拡充や、拠点返還地に係る指定要件の緩和及び給付金の上限額廃止を提言するものです。

35ページをお開きください。

沖縄振興開発金融公庫の存続でございます。資料には今記載していないんですが、沖縄公庫については、平成24年に公布された沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律、この附則の中で、行政改革推進法が改正されて、その中で沖

沖縄振興特別措置法に規定する平成24年度を初年度とする10か年の期間が経過した後、つまり令和4年度の後において、新政策金融機関に統合することが規定されています。公庫は、令和4年度の後、新政策金融機関に統合するということが今規定されている。そこで35ページに戻りますけれども、したがって公庫の存続は、沖縄における政策金融を一元的・総合的に行う同公庫の現行の組織及びその機能を、令和4年度以降も存続させることを提言するものです。説明は以上でございます。

○中川京貴委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、新たな沖縄振興のための制度提言（中間報告）についての質疑を行います。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行い、重複することがないように簡潔にお願いいたします。

質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 それではお願いします。この沖縄公庫の件ですけど、これは令和4年、要するに振興開発計画が終われば日本公庫に統合するということがありますけれども、今回コロナ禍において、この公庫の迅速な対応、それと政策にのっとった迅速なきめ細かな対応を見てみるとですね、はるかに民間より早く手当てをしてくれたという印象が、特に離島地域では多かったと思います。それと、この公庫がないと、特に小規模離島なんかに行くと、土地の評価とか担保評価、民間では担保評価がつけられないようなところでも一律の金利で制度融資が使えると。そこで長期的にベーシックになる、投資のベースになる資金は、公庫が手当てをしているから、その上に民間と協調融資が乗ってうまくいっているという、これは非常に沖縄振興のためにはなくてはならない救護法だと思うんですよ。そういった意味で、私も一般質問の中で、2月ですかね、この金融公庫の必要性、大事性、重要性というものをしっかりと明記すべきだというお話をさせていただきました。そういった意味において、この令和4年で沖縄だけの政府系の金融機関なんですよ。沖縄のための政策にのっとった政策金融機関ということになりますから、これがなくなると離島地域は非常に困るし、沖縄県全体としても大変困ると思います。これまでの融資残高とか、特に融資残高、ちょっともう一度確認したいんですが、特にコロナ禍における制度、緊急融資に関しての実績等々が、把握できている範囲でよろしいので、教えてください。

○喜舎場健太企画調整課長 沖縄公庫における新型コロナウイルス感染症関連の融資の実績でございます。10月末現在で融資決定した数が1万1753件、1万1000件ですね。参考までに、昨年度の同様なセーフティーネットについては99件と、本当にこの新型コロナウイルス1万1000件ということで、大幅に融資決定をしていただいているというところでございます。

○大浜一郎委員 特にコロナ禍において、どれぐらいの要するに手当てをした残高があるか分かりますか。

○喜舎場健太企画調整課長 先ほど件数でございました。金額で申しますと、2412億円の決定をしていると。新型コロナウイルス関連の融資の申込みと決定がございましたが、決定額としては2412億円でございます。

○大浜一郎委員 この額を見ても、やっぱり物すごい額を、しかも短期集中的に手当てをしていただいたと。私の感覚からしましても、公庫から大丈夫ですかというような問いかけがあり、それで精査して、すぐに手当てをしてくれたと。そういった事業所が多いんですよ。その後に民間が来たというようなことが私の印象としてはあります。これは公庫に今まで行ったことがない人たちが、もうわらをもつかむ思いで公庫の門をたたいて、それで救われたというのが今実情なんですよ。特に離島なんか、まさしくそれが実情。だからこれは、どんなことがあっても統合させるべきじゃないと思います。令和4年度以降もきちんと次の沖振計の政策に沿った政策金融機関として存続しないと、これは経済がおかしくなりますよ、はっきり言って。この辺のところをもっと強いメッセージとしてこの振興策をつくる際に位置づけないと、僕は大変なことになると思うように思いますが、その辺どうですか。

○喜舎場健太企画調整課長 委員おっしゃるとおり、今回の新型コロナウイルス対応については、今融資額のほうをお伝えしたところですが、公庫については1月に既に相談窓口を早期に開設し、職員体制、実は休日営業ということで、3月の下旬から5月6日までずっと休日も公庫を開けて、全職員体制で融資の相談に当たったというような、非常に地域に密着した取組をしていただいたというふうに理解しておりますので、我々としても公庫の存続については全力を挙げて取り組んでいきたいと思っております。

○大浜一郎委員 ですからもう一度申し上げますけど、これは本当に沖縄だけに、沖縄の政策に沿った政策金融機関ということの位置づけ、これを失ったら大変なことになるということ肝に銘じて、強いメッセージを発してください。そのメッセージを発するという思いをちょっと聞かせてほしい。

○宮城力企画部長 この公庫の存続については誰も異論がないと考えております。我々としても、公庫はこれまでの振興策を進める上で政策金融で資金を調達する、それも低利で調達する。いわゆる車でいうと両輪だというふうに考えているところで、この存続について幅広く県民の皆様のお力も借りながら、令和4年度以降も現行の組織のまま維持させていく、継続させていくという取組を強く図っていきたいと思っております。

○大浜一郎委員 公庫が当たり前の存在過ぎて、このありがたさに非常に薄い気持ちで取り組んではいけないと思っていたので、あえてちょっとしつこく聞いたわけでありまして、これはとても大事なことなので、ぜひそういった強い意志でお願いしたいと思えます。

以上です。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 私は沖縄振興全般においての件から聞いてまいりたいと思えます。まず内閣府の沖縄振興審議会総合部会等々で、やはり沖縄の今後、新たな振興計画を目前にして、やはり沖縄の産業構造、製造業があまりにも育っていないという指摘があるんですよね。私たちも勉強会を何度かやってきた中で、それを得々と説明を受けてきました。製造業の中で沖縄は、建設業を除くと4.5%なんです。全国的にいうと二十何%とかですので、やっぱり平均の5分の1ほど、これだけの開きがあるということ。だから、沖縄のこの制度提言とかいろいろありますが、この究極の目的はやはり自立経済の確立なんですね。自立経済の確立なしでは、そういう沖縄の本当の意味での振興策がないと。そのための制度提言だと思っていますから、基本的なところで、私は本会議でも富川さんとの議論も踏まえましたが、どうしても付加価値の高い、あるいは高付加価値の産業とか、そういうものに非常にこだわっているということなんです。だから、そういうこれまでの制度を使ってきて、付加価値の高い高付加価値の産業をある程度は持ってきたわけですが、このペースでは本当に心配な

んですね。この製造業には様々ある。沖縄県内で消費されるべき日用品、物を作るとか、そういうものをするために高付加価値にあまりこだわって今やる必要も私はないんじゃないかと。必要な物を作る、そういったものだって、今海外に進出していつている日本企業が政情不安によってまた戻ってきたりしているところもあるわけですから、そういうものへの誘致、育成などは考えていないんですかね。

○武村幹夫企画調整課副参事 今御指摘の製造業、どういった製造業を次の新しい振計で取り組むかということにつきましては、大変議論をしっかりとしていないといけない部分だと思っております。現時点では、県といたしましては、副知事もおっしゃる付加価値の高い産業を誘致していくという方針で製造業については考えてございます。

○座波一委員 部長は。

○宮城力企画部長 ざる経済とは何ぞやというところでいろいろ議論になったと思うんですけれども、経済循環を高めていく取組が必要ということで、これについては県内で産出されるものとかサービスは県内で購入、消費する。加えて、県内で物を作るという視点もやはりあるわけです。いわゆる供給側の視点になるかと思えます。ただし、沖縄県の場合、製造業が育っていない一番の理由としては、いわゆるコストが高い、高コスト、地理的な要因もあるかと思えますけれども、コスト的な部分があって、全ての製造業が競争力があるかと言われるとなかなか難しい点がある。したがって供給側、県内で物を供給しようという取組をしようとした場合、やはり何らかの優位性を持っているものに特化して、これを促進していく必要があるだろうということが県としての考えでございます。

○座波一委員 優位性という点においては、これからのアジアの展開においては沖縄は優位性と言っています。地理的に優位性がある。しかし、今度は産業あるいは製造業を育成する意味では不利であると。一体何がそう違うんですか。

○金城敦企画調整統括監 これまでの振興計画、1次から5次までやっている中では、当初はそういう中城湾港のような埋立てをして、産業団地を造って部品産業、全国にあるような産業構造を目指すというような開発を出してきました。しかし、沖縄では一番地理的な不利性というのは、物流コストですね。物

流コストがかかり過ぎるものですから、産業の誘致がうまくいかない。そういうところで発想を転換して、今の地理的な不利性を何とか転換させる政策として、観光産業とか、あと情報通信産業というものに取り組んできました。じゃほかに製造業はできないのかという話がありまして、この物流コストを超える付加価値を持った産業ならば、その物流コストを、その不利性を超えるだけの高付加価値、そういう産業ならば立地するんじゃないかということで誘致をしたところ、そういう政策誘導で資金を投下して賃貸工場などをつくって誘致したことによって、産業が幾つか、国際物流もそうですけど、立地してきています。だから今、そういうふうな5次に至る間に政策が変わってきたということでございます。この間、日銀の桑原支店長もおっしゃっていたんですが、沖縄は不得意なものを頑張るんじゃなくて、得意なものをもっと頑張ったほうがいい。そこでもっと収益を上げたほうがいいとおっしゃっていました。先ほど委員がおっしゃった国の振興審議会の専門部会、私も一緒に出ているんですが、そこで公庫の川上理事長もおっしゃっていたんですが、観光産業、こういうものを振興してきて、つまり産業を転換してきて、誘致の方向を変えてきて、もう少しのところまで来た。あと少しでそういうものが見えてくるころまで来たんだけど、運悪くコロナがあって、ただその方向性は間違っていなかったとおっしゃっていました。だから今、その全国一様にあるような産業構造を目指すのは、ちょっと沖縄ではその地理的不利性が影響するというふうな県のほうでは考えております。

○座波一委員 そういう経緯というのは、ある程度理解できます。だから付加価値の高い産業を誘致する、あるいは育成するというのを否定はしていませんが、今の現状から見て、この産業構造のいびつさは簡単に改変できるものじゃない。だからいつまでも財政依存というふうな体質になってきているわけです。民間企業も財政依存なんですね。だから、民間企業が率先して沖縄に来られる環境、これをつくるべきだと。ほっておいても来ますよ、インフラを整備したらね。あるいは条件をつけたら、来るなど言っても企業は来るんですよ。そういう魅力のあるところをまだ発信していないんじゃないかと思います。同時に、具体的に言うと西海岸に比較して均衡発展が遅い東側の、私は本会議でも言いましたがサンライズ構想とか、そういうところの中で、工業用水だって問題があるわけです。西原までしか実際に企業は一ある意味では要望に応えた供給ができるのは西原までです。与那原から以南、糸満にかけては水は使えないんですよ。そういう問題も、全然この県の大きな課題として共有認識ができていないということなんです。そこをどう考えていますか。私は企業局にそれを聞いて

たら、計画はありませんと。企業局は採算重視ですので、計画はありませんと。今の状態は続くはずですよ。全くそれは議論されていないと言っていました。こんなんでそういうものが、沖縄の全般的な振興発展が本当にできるんですかということです。その中で付加価値の高いものといって、そうすると地域の差別化じゃないですか。

○宮城力企画部長 工業用水道の整備状況、すみません。どこまで今整備されていて、どのような計画になっているかという具体は承知しておらないんですけども、今後の企業の集積の在り方、仕方、それから企業局としての採算性、いろんな観点から検討がなされるものと思っております。今委員がおっしゃった点については少し持ち帰って、商工、それから企業局といろいろ話を聞いてみたいと思います。

○座波一委員 糸満の工業団地も、あるいは八重瀬も含めて、工業用水がもう新たな供給が難しいというところまで来ています。これは西原浄水場までがある意味では給水併用型の配管が径が大きい規模で来ているものですから、これから使えるわけですね。それ以南がもうないからという意味です。そういう意味で、ぜひ取り組んでもらいたいと。

そしてあと1点。提言書の中に沖縄の資源の活用の部分が、沖縄海底資源等々は入っていますかね。ちょっと全部見ていないんですけど、水溶性天然ガスの利活用は入っていますか。

○宮城直人企画調整課副参事 お答えします。

今118の制度の中には水溶性天然ガスの制度はございませんが、せんだって市町村長とこの制度に関する意見交換をした中では、こういったものを検討してくださいという意見もございました。それで、担当部局のほうでそういった意見があったということをお伝えしているところであります。

○座波一委員 水溶性天然ガスの埋蔵量等も把握して、有望性も県は十分認識していると思います。既に本土においては実用化されていて、その水溶性天然ガスに含まれているヨウ素も非常に貴重であると。世界的にも貴重であるということ言われている非常に有望な資源なのに、なぜ沖縄の次の振興発展のためにこれを使わないのか、全く理解できませんね。しかも企業は既に西原に井戸を3か所かな、掘っているんですね。そういう有利になるような資源は埋蔵しているのに、そういったことに触れないで高付加価値をと、全く共有で

きていないんじゃないですか、これ。

○宮城直人企画調整課副参事 本件については、今商工労働部のほうに意見があったということをお伝えしておりますので、商工労働部のほうとどういった検討ができるかというのをやっていきたいと考えております。

○座波一委員 もう次の振興計画を語る上では、そういう総合的にいろんなものを加味した中で方向性を持っていかないと、ちょっとそこを非常に物足りなく思いますね。ぜひこの資源の問題も含めて、せっかくこれは何年か前に沖縄県は巨額を投じて調査しているんですよ。この結果、データも出ている。それを利活用できていない。市町村任せにしてしまっているんですよ。市町村ができるはずないよ。それを県が誘導して、本当の意味での自立経済に本当に有益であるという視点を持っているはずなんだけど、どうしてできないのかなと、いつも疑問に思っています。ぜひ部長、最後をお願いします。

○宮城力企画部長 すみません。詳細については担当部局でしか把握していないはずですけども、委員おっしゃるように総合的にというお話がありましたので、新たな振興計画の策定に当たってはいろんな取組を重層的に、複合的にできるように努めていきたいというふうに考えます。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
渡久地修委員。

○渡久地修委員 35ページ、公庫について、これはいろんな制度提言を皆さんやっているけど、先ほど部長は車の両輪と言っていたけど、僕はこれは沖縄の振興計画の一つの物すごい大きな柱だと思っているわけよ。これはほかの制度と同列に扱えない、2本柱の1つ。これが欠けたら沖縄の振興計画は成り立たないというぐらい、とても大事な制度だと思っているわけ。そういう位置づけで一今日皆さんが出したのは、企画部関係ね、16の制度というのは。企画部の制度の中の一つではないと思う。これは全体の沖縄県の今回の振興計画、それと同じぐらいの大きな柱、別格で位置づけないといけないと思うんだけど、どんなですか。

○宮城力企画部長 先ほど両輪と申し上げたのは、沖縄振興制度、それから政策金融ということで、制度の中に公庫が入っているわけではないというところ

です。今、国に制度として提言するに当たって、公庫だけ最初別枠で1枚紙にしていたんですけれども、なかなか議論が深まらないところもあってですね、これも含めた上で全体を議論したいという意味で今回盛り込んだところですよ。知事がたしか7月に沖縄振興の必要性についてということで、沖縄担当大臣はじめ、関係要路に最初に説明しました。これまで沖縄振興の在り方についてというトーンだったんですが、沖縄振興特別措置法の延長、拡充と継続、それから跡地利用推進法の拡充、延長、加えて3点目に沖縄振興開発金融公庫の現行の組織の維持、継続という、この3点について知事から関係要路に御説明したところで、まさしく大きな柱だというふうに認識しております。

○渡久地修委員 この金融公庫はこれまで何度も廃止の危機に瀕してきたわけよね。何度もかな。とにかく、直近は今から10年前かな。いずれにしてもこれがなくなるよということで、当時、もっと前にもあったと思うんだけど、僕は那覇市議会的时候に超党派で決議も意見書も上げて、超党派で上京して官邸とか参議院、衆議院を回って、当時の綿貫議長まで会ったんだよ。参議院議長まで直接会って、要請もしてきたわけさ。あのときは沖縄の経済界もそろってみんな行ったんだよ。僕らも官邸で鉢合わせしたわけよ。だからこれはもう超党派で、経済界もみんな一緒になって存続させないといけないぐらいのとても大事な問題だと思う。それで、皆さん方のこのスケジュール表があるよね。これは県議会でも、これは議会で話し合うべきことなんだけど、沖縄振興開発金融公庫の存続を求める意見書というのも独自に上げないといけないと思うんだけど、これからすると、めどというのは今度の議会がぎりぎりなのか、あるいは2月とか6月で間に合うのかという点では、部長の意見はどう。

○宮城力企画部長 沖振法の改正の議論は今後本格化していくことになります。公庫の存続に向けての提言、どのタイミングが一番効果的かどうかですね。このあたりはいろいろまた御相談させていただければと思います。

○渡久地修委員 ということは、今度の議会で我々が今さあ大変だということでも上げなくても、まだもうちょっと来年ということでも理解していいですか。

○宮城力企画部長 委員おっしゃるとおりです。

○渡久地修委員 それで我々は、これは部長が、はい、お願いしますという問題じゃないから、我々議会で話し合って超党派で動いたほうがいいと僕は思う

んだけど、みんなそう思っていると思うんだけど、皆さん方がやるべきは、県庁は当然やるよね。それから経済界、いろんな各種団体を含めて、公庫の存続に関しては非常に危機感を持ってみんなで取り組んでいくという、その先頭に立ってやってほしいんだけど、どうですか。

○宮城力企画部長 おっしゃるように公庫の存続を望んでいくという声では一致していると思いますが、その来年に迫っているという点を危機感を共有したいというふうに考えていて、今いろんな団体に向けてもこれを発信して、共有しているところでございます。

○渡久地修委員 ぜひこれは私たち議会で話し合いますが、とにかく超党派、そして経済界、そして福祉団体、みんな含めてこれはやっていかないとけないと思うので、そのために頑張っていきましょう。ほかにもあるけれども、これで終わります。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。
仲村未央委員。

○仲村未央委員 同じことではありますけれども、この政策金融の統合に向けて、これは10年前も当たり前じゃないよということでもかなりあって、たまたまあの当時の民主党政権との絡みもあって、財務省からも県民がどう思っているのかというようなことを具体的にヒアリングもあったんですよ。だから今、大浜さんも渡久地さんもまさにおっしゃるように、当たり前ではないという前提も含めて、ただ本当にこのコロナ禍においてその重要性というのは非常に今回また確認されたということもありますので、県民挙げての総動員した要請の在り方ということについては、ぜひ旗振りを、本当に知事を先頭にやらないといけないというふうに強く思いましたので、そこをお願いというか、要望を申し上げておきます。また議会のことは、今あるようにこちらで話が出ると思います。

○中川京貴委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○中川京貴委員長 質疑なしと認めます。

以上で、新たな沖縄振興のための制度提言（中間報告）についての質疑を終結いたします。

休憩いたします。

（休憩中に執行部退席）

○中川京貴委員長 再開いたします。

諮問及び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、諮問及び陳情の採決の順序等について協議）

○中川京貴委員長 再開いたします。

これより、諮問及び陳情の採決を行います。

まず、諮問第1号軌道敷設に関する線路及び工事方法書に記載した事項の変更認可申請に伴う意見についてに対する答申については、軌道法施行令第6条第3項において準用する同令第2条第2項の規定に基づき、沖縄県知事が指定した日（令和2年12月28日）までに県知事に対して、議会から答申を行う必要があります。

答申案といたしましては、本件は、異議がない旨決定すると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）

○中川京貴委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決しました。

次に、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した結果、）

○中川京貴委員長 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)

○中川京貴委員長 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7件及び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)

○中川京貴委員長 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。

ただいま議決しました諮問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)

○中川京貴委員長 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、制度提言(中間報告)の個別制度に係る閉会中継続審査について協議し、中間報告の内容を各自確認し、必要であれば委員会を開催するかどうかを委員長が各会派長と調整することに決定した。)

○中川京貴委員長 再開いたします。

以上で、本委員会に付託された諮問及び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 中川京貴