

# 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 >

令和 5 年第 4 回沖縄県議会（11月定例会）

令和 5 年12月19日（火曜日）

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5年12月19日 火曜日  
開 会 午前10時1分  
散 会 午後0時7分

---

### 場 所

第4委員会室

---

### 議 題

- 1 陳情令和2年第54号の5外15件
- 2 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（沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について）
- 3 陳情の採決
- 4 閉会中継続審査・調査について
- 5 視察・調査について

---

### 出席委員

委 員 長	座 波	一
副 委 員 長	上 原	章
委 員	下 地 康	教
委 員	花 城 大	輔
委 員	中 川 京	貴
委 員	上 里 善	清
委 員	比 嘉 京	子

委員 國 仲 昌 二  
委員 平 良 昭 一  
委員 島 袋 恵 祐  
委員 渡久地 修  
委員 大 城 憲 幸

---

### 欠席委員

委員 大 浜 一 郎

---

### 説明した者の職・氏名

企 画 部 長	金 城 敦
企画部企画振興統括監	谷 合 誠
企画部交通政策課長	大 嶺 寛
企画部交通政策課室長	比 嘉 学
企画部交通政策課副参事	西 垣 紀 子
土木建築部道路街路課班長	與 儀 克 明

---

○座波一委員長 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。

本日の説明員として、企画部長外関係部長等の出席を求めています。

まず初めに、企画部等関係の陳情令和2年第54号の5外15件を議題といたします。

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、前定例会の処理方針等に変更があった部分についてのみ説明をお願いいたします。

金城敦企画部長。

○金城敦企画部長 それでは、企画部に関する陳情案件について御説明いたします。

陳情に対する説明資料の2ページを御覧ください。

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。

このうち、前回の処理方針から変更のある陳情及び新規の陳情の処理方針を御説明いたします。

なお、変更のある陳情については、下線で示している変更箇所を中心に御説明いたします。

初めに4ページを御覧ください。

陳情令和2年第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いて、御説明いたします。

7ページを御覧ください。

記9について、御説明いたします。

当該処理方針については、陳情令和2年第188の5の記2・3、陳情令和3年第84号の5の記1、陳情令和3年第174号の6の記2と同じ趣旨ですので、恐縮ですが、こちらでまとめて御説明いたします。

経過・処理方針等を御覧ください。

石垣―波照間航空路線については、現在、第一航空株式会社において、令和6年1月の再開を目指し、現地で飛行訓練を行っているところであり、安全確認等を経て、就航する予定と聞いております。

次に29ページを御覧ください。

こちらは新規の陳情になります。

陳情第158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、御説明いたします。

経過・処理方針等を御覧ください。

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と併せて、知事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4回の延長を経て、現在の特例措置は令和6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6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

5年12月14日に決定された令和6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。

今後、国において、当該特例措置の延長の可否が判断されるものと考えます。説明は以上でございます。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

**○座波一委員長** 企画部長の説明は終わりました。

これより、陳情に対する質疑を行います。

なお、質疑に際しては、委員自らタブレットの発表者となり、陳情番号を述べた上で該当するページを表示し、質疑を行うよう御協力をよろしくお願いいたします。

また、質疑・答弁に際しては、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** 鉄軌道の陳情も最近出なくなって、令和2年以降出てないんだよねということで8ページ。令和2年陳情第153号の2でお願いします。

最近ニュース記事になってはいたけれども、シンポジウムをやったということで知事のコメント等が報道にありました。少しシンポジウムの経過、議論、そして成果についてまず簡潔に説明してもらえますか。何名くらい集まったのかとか含めて。

**○比嘉学交通政策課室長** お答えします。

シンポジウムですが令和2年度から毎年、鉄軌道の早期導入のPRを兼ねて、シンポジウムあるいは講演会を行っておりまして、今年度は宜野湾市のコンベンションセンターのほうで行いました。

テーマとしましては単に鉄軌道を通すだけではなくて、鉄軌道と駅を連携した開発ですとか、そういったことを図ることで効果が得られる。あとフィーダー交通と結ぶことで、多くの鉄軌道利用者が増えるというようなことをテーマに、毎年実施しております。

今年度は都市計画専門の東工大の名誉教授から基調講演いただきまして、あと神戸市のほうに中高生を派遣しまして、神戸と60キロ離れている姫路市を移

動、またいろんな交通機関を乗り換えるといった体験で、短い時間でいろんなところへ行ける。車の送り迎えなしでいろんなところへ行ける。そういった体験をしてもらいました。それをまとめて講演会の中で発表していただいて、あと県内でお詳しい琉球大学の先生の進行の下で、いろいろ体験の成果を発表したというところになっています。

来場者数ですが、120名余り来場していただいて、行いました。

○大城憲幸委員 知事のコメントが載っていましたが、知事はメッセージを発表しただけですか、どんな感じだったの。

○比嘉学交通政策課室長 講演会の冒頭で、知事のほうからビデオメッセージを行っております。

○大城憲幸委員 これまでも何度も議論してきましたから、あまりしつこくやるつもりはありませんけれども、もう毎年数千万単位の予算をかけて、調査費、そういう県民の意識の醸成というの、そういう部分に力を入れているとは思っているけれども、予算的にも10億以上かけているわけですね。そういう中でどうもなかなかどうしたいのかが見えないところもあって、気になっているところなんですけれども。

ちなみに今年度の予算はどれくらいで、今あるシンポジウム以外にもまだ機関誌も発行する予定ですか、その辺取組状況はどうですか。

○比嘉学交通政策課室長 鉄軌道関連の予算ですが令和5年度は5820万ありまして、この機運醸成のほかに便益を令和元年に1度、1を超えるケースということで積み上げた経緯がございますが、さらに積み増しができないかということで少し幅広に、沖縄独自の便益ということで有識者の検討会を開いて、それでまた新たな向上、便益確認ができましたら、内閣府のほうに提示をしながら、早期導入を求めていくという取組を行っております。

○大城憲幸委員 少し考えを述べて部長の所見いただければと思いますけれども、もうずっと議論してきた。国は国で調査をして、その調査費だけでも10年以上、十数億調査費をかけている。県は県で調査費を含めて、今言ったような部分でも10年以上調査等で十数億、毎年数千万かけて、そういう中でもう県民から熱い思いも一時期はあったんだけど、冒頭に言ったように令和2年以降なかなか陳情も出なくなっているという状況なんですよね。そういう中

でこの対処方針にもあるように令和2年の有識者委員会では、県の考えは論理的だよという評価をいただいていますよとか、去年の5月には新たな沖縄振興の基本方針では、いわゆる新幹線型と言うのか、新たな制度も検討します、と言ってますよぐらいで、なかなか見えてこないわけさ。だから本当にもう今、県内で様々な課題がある。この後の議論もありますけれども、沖縄県全体の公共交通の在り方をどうしようかという中で、粘り強く頑張るのも手なんだけれども、何かここにあるように名護から那覇までの1時間にこだわらないで、別のやり方もあるのか、それとも方向性を変えるのかという議論は、内部でも並行してやらないといけないんじゃないかなと個人的には思っているんですよ。その辺について部長、シンポジウムも含めて考え方、現状について、どういう認識を持っているかお願いします。

**○谷合誠企画振興統括監** お答えいたします。

委員がおっしゃるように、なかなかこの鉄軌道については中長期的な課題もあって、前に進まないという状況も承知しております。

ただ我々としては県民の機運醸成を図る一方で、今年からは内閣府とかなり突っ込んで担当者間のやり取りを始めるなど、どういうところに糸口があるかということを探索しながら進めているところでございます。

また鉄軌道を前提として、フィーダー交通の在り方を圏域の交通の会議の中で議論するなど、鉄軌道を待っているのではなくて、それが敷かれることを前提に、今後の交通体系の在り方も各市町村とも議論を始めているところでございます。

ですので鉄軌道については一步一步進めるべく、内閣府とも議論を重ねながら、その一方で将来鉄軌道が敷かれることを前提とした、中長期的なフィーダー交通の在り方をどう模索するか、それに向けてどういう形であれば現実的に進めるだろうかというところも、市町村と議論しながら着実に進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

**○大城憲幸委員** 所見を述べて終わりますけれども、今あるようにやっぱりもうこの鉄軌道というのは、沖縄県にどうしても必要なんだと。だから国が認めてくれなくても県はとにかく今できることから、フィーダー交通の部分から投資してやっていきますよという決意も大事かもしれない。

ただ一方で6000億とも7000億ともかかると言われる中で、国が1000兆円も借金抱えて本当にこれができなかつたときには、その投資がどうなるのかという

危惧もあるわけですよ。私も今答えを持ち合わせていませんけれども、そこはもうあらゆる面から、手を下げるというのも検討しながら、じっくりと議論をしてほしいなと思ってますのでちょっと所見を述べて終わります。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。  
國仲昌二委員。

○國仲昌二委員 12ページの波照間、多良間の石垣航空路線。令和6年1月を目指しているということですが、ちょっと状況の説明をお願いします。

○西垣紀子交通政策課副参事 お答えいたします。

現在、石垣一波照間、多良間間の路線再開に向けては、第一航空株式会社において、現地における飛行訓練を今月の8日から開始しております。その訓練を経て、1月の就航再開に向けて取り組んでいるという状況でございます。

○國仲昌二委員 再開に向けていろいろ国の手続等があると思うんですけども、その辺の状況はどういうふうになっていますか。

○西垣紀子交通政策課副参事 就航再開に向けては、まずパイロットの運航検査、審査というのがございます。それにつきましては11月に国の検査を行いまして、その検査に合格をしている状況となっております。その合格を踏まえて現地での訓練を開始しているという状況でございます。

就航に関しては以前に国から就航許可を得ておりますので、その手続は済んでいるという状況でございます。

○國仲昌二委員 国の手続は済んでいるということですが、時間帯とかというのも一応、ある程度決まっているということによろしいですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 現時点の計画ではございますが、石垣一波照間を週3回、石垣-多良間を週2回往復する予定でございます。時間帯としましては午前中に波照間、今予定では9時30分発、これは以前の就航予定の時間帯と一緒にございますが9時半発、30分程度で波照間着で波照間からは11時半発となっております。

多良間に関しましては午後になっておりまして石垣発が14時、多良間に30分

で着いて、多良間発は15時45分発を今計画しているところでございます。

○**國仲昌二委員** 令和6年1月ということですがけれども、1月のいつ頃というのはある程度めどは立っていますか。

○**西垣紀子交通政策課副参事** 現在、訓練の状況を踏まえてというところで、正確な日程はまだ決まっていない状況でございます。

ただやはり訓練状況を見ながら、決まり次第第一航空としては発表させていただきたいという状況と聞いております。

○**國仲昌二委員** 喜ばしい再開なので楽しみにしております。

以上です。

○**座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。

下地康教委員。

○**下地康教委員** 今の質問に関連するんですけども、石垣ー多良間ですね、令和6年1月の再開というふうな話をして、ある程度今内容をお聞きしたんですけども、いろいろな状況によって延びたりする場合がありますよね。

なのでどうも県はこの回答に、いきなりいつまでになりますよとか、そういうアナウンスしかできないと思うんですけども、ただやはり令和6年1月までこの具体的な作業といいますか、大まかなスケジュールの流れをちょっと説明できますか。

○**西垣紀子交通政策課副参事** 第一航空としましては先ほど申し上げたパイロットの飛行訓練、これはパイロットが熟練を重ねるところで、慣熟飛行と一般的に言われておりますが、そういったパイロットの訓練に加えて、これは大阪航空局の審査官も安全体制というところを随時立入検査をして、運航乗務員の体制であったり、整備体制だったりというところを検査といいますか、確認を続けている状況です。そこを全てクリアした段階で運航を再開ということになっております。

やはり現地でのそれぞれの訓練というのは、かなり運航回数というのをこなさないといけないということもありますので、そこを踏まえて1月の再開に向けて今進めているという状況でございます。

○**下地康教委員** 例えばパイロットの訓練の時間が何時間以上しなければならぬというようなものがあつたりすると思うんですけども、そういったものがしっかりとクリアできて順調に進んでいるのかどうか。

例えばいろいろ台風とか自然の状況によってそれが延びるとか、そういったものもやはり詳しく知りたいんですよ。やはり何月まで延びますとか、こうなりますとか、その日程ばかり知らされると、どうも本当にできるのかなというふうな不安もありますので、その辺りもしっかりとお聞きしたいというふうに思っています。このパイロットの訓練状況というのはどうなんですか。

○**西垣紀子交通政策課副参事** 現在のところ順調にこなしているというところではございますが、委員おっしゃるとおり今後、冬場は特に天候の悪化というところも見込まれます。そこを踏まえて第一航空としては現在のところ、一応そこも見据えた期間を設定して、悪天候で訓練をできないというところの日程も踏まえて今、就航に向けて再開時期を模索している状況だと思っておりますが、パイロットの訓練については現在、順調に進んでいるというふうに伺っております。

○**下地康教委員** それとこの経営状態といいますか、実際の経営計画というのがあるんですけども、その辺りはどうなっていますか。自治体の負担も合わせて、それをちょっとお聞かせください。

○**西垣紀子交通政策課副参事** 第一航空が今後就航する予定の石垣一波照間、石垣-多良間間の運航に関しては、やはりある程度の欠損というのは出てくることを見込まれている状況でございます。それにつきましては粟国路線と同様、県と地元市町村において欠損の補助を実施していくというところで、各地元市町村とは協議をして、支援していくという方向で決まっているところでございます。

以上です。

○**下地康教委員** ちなみに石垣-多良間間に関する多良間村の負担というのは、大体予測はされてますか。

○**西垣紀子交通政策課副参事** 11月に来年度の第一航空における就航計画が出されております。その中では今、石垣-多良間間に関しては来年度1年間の金額ではございますが、約6000万程度の欠損が出るのではないかとこのところ

計画が出されている状況です。それに対して各自治体での負担を実施するという状況です。

○**下地康教委員** 今報告を受けたんですけれども、就航してからですね、令和6年になるんですかね、欠損が6000万くらい出るよと。これは自治体の負担というのはどれくらいですか。

○**西垣紀子交通政策課副参事** これまで県と地元市町村というのはそれぞれ各1対1、2分の1ずつ負担をしていたところでございます。

ただ、今県としまして来年度からは地元市町村の負担軽減に向けて、例えば県が2、地元市町村が1というような形で、負担割合を見直す方向で今検討を進めているところでございます。ただちょっと今協議中ですので見直しの方向で動いているというところでございます。

○**下地康教委員** 具体的に多良間村と協議を進めているという理解でよろしいですか。

○**西垣紀子交通政策課副参事** はい、11月に行われた計画に関しては、地元市町村も参加した協議会を開催いたしました。そこにつきましては多良間村もその内容については了解をいただいているところです。

○**下地康教委員** 最後にちょっと確認ですけれども、先ほども答弁していただいたと思うんですけれど、多良間のほうは週2回ということですか。

○**西垣紀子交通政策課副参事** 現在の計画では週2回、これは月曜日と土曜日の運航を計画しているというところで聞いております。

○**下地康教委員** 了解しました。  
以上です。

○**座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○**座波一委員長** 質疑なしと認めます。

以上で企画部等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、補助答弁者の入替え)

○座波一委員長 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沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題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。

金城敦企画部長。

○金城敦企画部長 それでは引き続き本特別委員会の議題、沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題についてを御説明いたします。

本日は、配付しております資料について御説明した後、委員の皆様からの質疑をお受けしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

では、資料の内容については、交通政策課から御説明申し上げます。

○大嶺寛交通政策課長 それでは沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について、御説明させていただきます。

2ページをお願いします。

まずは、路線バスを取り巻く現状について、御説明させていただきます。

お示ししているグラフは、バスとモノレールの輸送人員と自動車保有台数の推移となっております。昭和60年からの値を示しており、自動車保有台数は、約48万台から約120万台へと、約2.5倍に増加しております。

一方、路線バスの利用者は大幅に減ってきているものの、平成15年度の沖縄都市モノレールの開業以降は変化があり、公共交通全体としては、モノレール利用者が新たに加わったため、増加に転じております。平成15年以降の路線バスの利用者は、コロナ前までおおむね維持しておりますが、昭和60年に比較すると、およそ半減となっているところです。

次のページをお願いします。

左のグラフは、過去の中南部都市圏パーソントリップ調査の結果を示しております。

一番下にあります、昭和52年のパーソントリップ調査によると、県民の移動は、バスが13.9%、徒歩が45.2%となっております。

一方、直近となる平成18年の同じ調査では、バスが3.4%、徒歩が20.5%となっており、どちらの移動手段も低下し、代わりに自動車利用が倍増しております。

次に、右のグラフは、免許保有者の推移を示しております。下のほうですが、県内の公共交通の担い手となります二種免許保有者は、平成15年からの20年間で約35%減少しております。

一方、一般ドライバーである一種免許保有者は約27%増加しております。

次のページをお願いします。

こちらは、路線バスの乗客数とバスの走行キロを示しております。昭和60年から令和4年までの38年間でバスの乗客数は約72%減少しましたが、バスの走行キロは36%減少にとどまっているところがございます。

次のページをお願いします。

左のグラフは、那覇市と3大都市圏の平日混雑時旅行速度を示しております。

那覇市の平日混雑時旅行速度は時速10.8キロメートルとなっており、東京23区などの3大都市圏よりも低い速度となっております。このことは慢性的な交通渋滞の一端を示しているものと考えております。

右の表に移りまして、交通渋滞が路線バスに与える影響を整理してみました。朝のピーク時間帯とそれ以外のオフピーク時間帯において、路線バスの所要時間を比較しております。バスの系統によっては、朝は約30分、余分に時間を要する運行状態となっております。

次のページをお願いします。

こちらは路線バスを取り巻く現状を整理したイメージ図となっております。

左図のほうで説明しますが、県民の①のほうですけれども、これまでの説明の中から自家用車利用の増加から、中南部都市圏を中心とした交通渋滞の発生につながって、同じ道路を利用する路線バスは、これらの交通渋滞の影響を受けて定時性が確保できず、③サービスレベルの低下に陥ってしまい、④のバス利用者の減少、それに伴う運賃収入の減少へとつながっているのではないかと推測しております。

また、バス事業者の収入減少が待遇など、さらなる運転手の減少、行政の補助金の増加というところにつながり、負のスパイラルに陥っているのではないかとこのところを考えております。

そこで、沖縄県としては、負のスパイラルを好循環に転換させていくために、過度な自動車利用から適度な公共交通利用へのさらなる転換が必要と考えて、様々な施策に取り組んできているところです。

次のページをお願いします。

まず、①の自家用車利用の増加を、車利用が増えていますので、これをいかに減少させていくかというところで、公共交通の利用を促進する取組が必要というところで、わたた〜バス党を通じた広報活動を行い、県民の意識に訴えかける取組を行っております。

児童や学生に対しては、公共交通の利用がSDGsや環境問題への貢献につながることをアピールし、高齢者に対しては、免許返納後の割引や健康増進につながることをアピールし、バス利用につなげたいと考えております。

次のページをお願いします。

バスサービスレベルの低下を向上させていく取組を行っていると。基幹バスの導入や利用環境改善に取り組んでおります。

基幹バスシステムの導入については、バスレーンの延長を行うとともに、コザと那覇バスターミナル間において、早く目的地に到着するため、停車するバス停を限定した基幹急行バスを、主要バス4社の協力の下運行しているところでございます。

また、待合環境であるバス停上屋やベンチ等の整備、乗降性に優れたノンステップバスやIC乗車券のOKICA、バスロケーションシステム等を導入して利便性の向上に努めてきております。

次のページをお願いします。

こちらは④のバス利用者数や収入の減少をいかに増加させていくかというところ、持続可能な運行に向けた取組としまして、路線バスの運行に必要な運転手を確保、これを支援するという取組もスタートさせてございます。どうしても必要な路線の維持・確保に向けては、補助金を活用しておりますが、補助金も年々増加しておりますので、こちらを持続可能な運行に変えていって、いかに減らしていくかというところも、取り組んでいく必要があると考えております。

次のページをお願いします。

これまでのまとめとなりますが、左のこの図に示してありますように、県においては、過度な自家用車の利用から適度な公共交通利用に転換するために、公共交通の利用を促進する取組とか、バスサービスレベル向上に向けた取組、持続可能な運行に向けた取組、こういったことを実施することで、右図にありますように、①のほうでまず自家用車利用を減少させていきたいと。公共交通利用者を増やすことで、交通渋滞の緩和につなげていきたいと。その緩和からバスの定時性、そういうふうなサービスレベルを向上させていくことで、バス利用者を増やしていくと。これがまた、バス事業者の収入増加、運転手の増加、そういったところにつながるような好循環にシフトしていきたいと考えております。

す。

以上が大まかな流れですけれども、最後のスライドに参考として、トピック的に載っている資料でございますが、左図のほうは本島内の路線バスの系統の経路を示しております。茶色のところになります。それを確認すると、バスの経路上には本島内の市町村の役場とか、役所があることが確認できます。

一方で右のグラフなんですけれども、本島内の市町村職員の通勤手当の認定割合を示しております。公共交通で通勤している職員は約13%となっており、残りの約87%は自家用車利用となっております。

自家用車利用を減少させるには、毎日、役場・役所に通勤する職員の皆様が、公共交通利用に転換していただくことで、地域の公共交通を育て、バス事業者への赤字補助金ではなくて、バス通勤の手当を支給することも、持続可能なバス運行への取組の1つになるのではないかとこのところ、今後これについては市町村と意見交換していきながら、こういう議論をさせていただきたいと考えております。

説明は以上となります。

○座波一委員長 企画部長等の説明は終わりました。

これより、沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について質疑を行います。

質疑はありませんか。

島袋恵祐委員。

○島袋恵祐委員 よろしく申し上げます。

説明をお伺いしてちょっと幾つか質問させてください。

路線バスを取り巻く現状というのが今、厳しいものだというのを説明で理解しているんですけれども、この路線バス自体が減便をしている状況があると思うのですが、この一番多かったピークのときから、どのくらいまで減便しているのかというのが分かれば教えていただけますか。

○大嶺寛交通政策課長 資料の4ページのほうで説明させていただきますと、バスの乗客数が72%減少しておりますが、便数ではございませんが走行距離としては、こちらの資料に示しております約36%の走行距離が減少しているというふうな状況でございます。

○島袋恵祐委員 近年でもコロナとかで運転手が確保できないというような状

況の中で、バスが減便して1時間にこれまで6本、7本あったのが半分になっているとか、そういったことが報道等でもあると思うんですけども、その背景ですよ。減便せざるを得ない、運転手も確保できない状況というのは、主にどういった原因があるのかというの、また新たに詳しく教えてください。

**○大嶺寛交通政策課長** 路線バスについてはコロナ前から高齢化が進んでおりまして、運転手が不足気味であったというふうなところに加えて、コロナが来ましたというところ。あとは労働環境も路線が長かったりすることもございます。加えまして2024年の問題もございまして、なかなか運転手が確保できないというところで減便のほうに。どうしても現在いる運転手の数で回していくというところになってございますが、ただ減便につきましても、できるだけ利用者に影響がないような時間帯であったり、路線だったり、そういうところの事業者の創意工夫でもって、今のところサービスを提供しているというところがございます。

**○島袋恵祐委員** 今の説明があるようにコロナの影響もあるんですけど、その前からやはりこういったバス運転手が不足するというような傾向というのがある中で、事業者の皆さんもいろいろ経営努力等をされてきた。皆さんも支援をやってきたと思うんですけども、それがやっぱりこの負のスパイラルと先ほど説明があったように、この公共交通の利用がなかなか不便になっている状況で、やっぱり自家用車に頼らざるを得ない状況というのが続いていると思うんですけども、やはり皆さん支援等、取組等されていると思うんですけども、大体どのくらいの財政規模とか、そういったのでやっているのか教えてくださいいただけますか。

**○大嶺寛交通政策課長** 今現在、運転手の二種免許取得のほうでは、今年度1500万程度の予算を計上させていただきまして、そちらのほうで支援させていただいているところでございます。

路線の維持確保に向けては国、市町村等含めて協調しながら、この路線の維持に補助金を支給しているところですが、約6.3億円の補助金というふうなところになってございます。

**○島袋恵祐委員** 皆さんがこれも取組されて頑張っていることは理解するんですけども、やっぱりこういう今厳しい状況で、運転手もどんどん離れていく状況を食い止める。本当にもう事業者の自助努力では限界に来ているような状

況だと思っんですよね。そういったことを考えるとやっぱり県なり、そして国がしっかりとそういった事業者、運転手のそういう待遇とか、そういったものを守るということで抜本的な強化が必要だと思っんですけれども、どうですか。

**○大嶺寛交通政策課長** 先ほど運転手の支援と補助金の支給も申し上げましたが、それ以外にもやはり県民の——やっぱり公共交通を利用するという意識に変えていきたいという、そこに強く訴えて、自動車の利用からまずはバスに乗ってみて、バスも便利ですというところも強く訴えていくような広報活動も展開しておりますし、基幹バスといったところもOKICAを活用して利便性を上げていたりとか、できるだけ時間を短くするような取組とか、そういったものも活用させていただきながら、ここら辺、県も支援させていただきながらバス事業者と一緒に、まずはサービスレベルを上げて行って、意識に訴えかけながら公共交通の利用を促していくと。そこにまず強く取り組んでいきたいというふうなところでございます。

**○島袋恵祐委員** やはり沖縄は車の利用者が多いという状況の中で、公共交通を利用させるための取組というの併せて今やっているということも理解しています。そういった状況で今、県政も中高生のバス通学の無料化を進めて、全学生にきちんと導入するというのも必要なことだと思いますし、あとこのICカードとかそういったもので、例えばそれを利用することでポイントがたまって、それで何かに還元されるものにするとか、そういう公共交通機関をもっと利用しやすく、楽しくというか、そういった取組も工夫も必要だと思っんですけれども、どうですか。

**○大嶺寛交通政策課長** 学生向けの支援については教育庁と一緒に、いろいろ支援メニュー——そこにOKICAも活用しながら、OKICAのポイントについても現時点では、交通料金のほうにはポイントで還元できるような仕組みもございますが、OKICAのほうとしては商業展開も現在行っていますので、そういった各ポイント還元というのも含めて、この辺は沖縄ICカード様のほうと意見交換をしていきたいというふうなところでございます。

**○島袋恵祐委員** 先ほど最後、参考の資料ということで、要するに市町村職員の皆さんのバス利用の手当等もやっているということも今後、やっぱりこういった民間とかそういったところにも普及させていくという取組も、僕は必要だなと思っております。そういった会社に対して、例えば県とかがそこに言えば

何か支援をするとか、そういったものも含めて、今後やっぱり広げていくということも必要だと思うんですけどもどうですか。

**○大嶺寛交通政策課長** この民間企業の皆様について、わった～バス党の中で法人党员というものを設けまして、毎年毎年加入していただきながら、この公共交通を利用する企業の皆さんもいっぱい入っていただいております。

そういったところで今年度もトライアルキャンペーンということでOKICAを配って、公共交通を体験していただくということも、企業の皆さんと連携しながらやっておりますので、民間企業も巻き込みながら、公共交通を盛り上げていきたいというところでございます。

**○島袋恵祐委員** 最後にちょっと部長に答えていただきたいんですけども、この路線バス事業者、路線バスを取り巻く本当に深刻な状況で、今手を打たなければ本当に取り返しがつかない。ましてや県民のそういった交通権さえも侵害されるような、支障が出るような状況がもう既に発生している状況の中で、さらにそれが深刻になる瀬戸際に来ていると私は認識をしています。

そういったところで、やはり皆さんが事業者のそういった営業をしっかり守る観点と、あとやっぱり県民の足をしっかりと守るところで、この自動車から公共交通機関への転換ということ、それは環境問題にもいいように行くわけですね。やっぱりそういったところも全庁的にしっかりと取り組むことも必要だと思うし、皆さんとしても抜本的にそういった対策を今以上に強化をして、しっかりと成果を出すような取組が必要だと思うんですけども、最後に部長お願いします。

**○谷合誠企画振興統括監** お答えいたします。

今委員がおっしゃるように、この公共交通というのは地域の活性化を維持するであるとか、そういった意味で重要だと考えておりますので、我々としては公共交通を効率的に運用する中で、特に地域の足として確保する努力を続けているところでございます。

そうおっしゃる中で、やはりこのバス会社において雇用の維持であるとか、あるいは待遇の改善という問題もありますので、この辺りに関しましては我々としましても補助金を県として用意する形で、何とか待遇改善あるいは二種免許の取得環境が、より円滑に進むような形の補助金も用意しているところでございます。

そういった取組をする中でバス事業者とも話をしながら、何をすればこの地

域の公共交通が維持できるかというところを協議会もそうですし、協議会以外の場でも綿密に話をしながら、何とか地域の公共交通を維持できるように努めてまいりたいと思います。

また委員から御提案のあります全庁的というお話についても、教育庁もありますし、環境の要素もあります。あるいは道路の要素もあります。いろんな要素がございますので、この辺りも庁内横断的に取組を進めてまいりたいと考えてます。

以上でございます。

○島袋恵祐委員 頑張ってください。終わります。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

上里善清委員。

○上里善清委員 バスを利用する方は、時間の問題があると思うんですよ。私もバスを運転していたから分かるんですけどね。大体30分くらい遅れるということ朝の便を今減便されているみたいですけど、利用するとしたら出勤ですよ、出勤退勤になると思うんですよ。朝の便を増やす、夕方の便を増やす、1つの方法だと思うんですけど、はっきり言うと昼間利用するというのはそんなにないです。だから昼間幾ら運行しても空バスばかり、皆さん見て分かると思いますけれど、これはもう費用対効果からするともうマイナスだと。この朝夕の定時運行をさせるためには、特に中部以南のほうが渋滞が激しいので、バスレーンの延長を考えたらどうかというふうに思います。

あと地域でやっぱり利用するとしたら、コミュニティーバスとの接点も重要だと思うんですよ。ちょっと奥地に入ったところは、バスはもちろん通らないですよ。だから地域のコミュニティーバスへ支援と、その接続点をつくるということにすればますます量が増えると思うんですよ。

今僕は西原からここまで来たら570円払うんですよ、1日利用したら1000円余るわけですよ、1140円。これ25日で計算するとやっぱり3万近くはいくわけですよ。そうすると自家用車がいいんじゃないかという判断になるわけですよ。定時運行もしないバスよりは自分の車のほうがいいと。当然そのような考えになるわけですよ。

だからこれを解決する方法としてバスの定時運行、あとは朝夕の便を増やす。地域のコミュニティーバスとの接点を何とかすると。それが一番重要ではないかと思うんですけどどうですか。

○大嶺寛交通政策課長 いろいろ貴重な御意見ありがとうございます。

今おっしゃるとおり、このバスレーンの延長で、できるだけ定時性を確保していきたいというところは、検討しているところでございます。今国道58号を中心に伊佐のほうまで、バスレーンは朝夕させていただいているんですけども、そこからコザ方面に伊佐から普天間経由で上っていくというふうなところで想定してございますが、ただやっぱりこれにつきましては、2車線のところの1車線がバスレーンになるところもございます。ですので車を利用されている方たちの意見や、その地域に住んでいる方たちの合意とか、規制する県警側の立場もいろいろございますので、その辺は意見交換させていただきながら今、進めさせていただいているところでございます。

○上里善清委員 地域コミュニティーバスとの連携というのはどう考えていますか。

○大嶺寛交通政策課長 コミュニティーバスにつきましては、その地域、市町村単位だったりとか、この市町村単位で地域公共交通会議みたいなのを開催する機会がありますので、その中に地元の方、バス事業者、そういうふうな形でいて、路線バスとどこで結節するかというふうなところも議論させていただいていますし、ちょっと広域的にも広げて、南部、中部、北部の圏域でもいろいろ意見交換させていただきながら、やっぱりコミュニティーバスの運行につきましてもバスの運転手が必要になってきますので、そういうところも含めバス事業者も交えて今、持続可能な結節のいいコミュニティーバスというふうなところを、意見交換させていただいているところでございます。

○上里善清委員 ポイントポイントをつくって、例えばこの地区はこことここを接続できるようにするとか、そういったことも可能だと思うんですよ。

コミュニティーバスは首里からおもろまちまで1度実証をして、100円バスをつくったんですよ。地域コミュニティーバスはそんなに料金は取りませんので利用者が多いと思うんですよ。実際に100円でやったら毎日満杯だったんですよ。そういった結果もありますので、料金が今高いというのもあります。

要するに、バス利用するよりは自家用車で行ったほうが安上がりだと。だったらやっぱりみんな自家用車に変えますよね。これ本当に負のスパイラルになってしまっているんですよ。このバスの運行が定時で目的地まで行けるということであれば、間違いなくこれはバスを利用すると思うんですよ。中部の方

が那覇に出勤して、夕方ドゥシンチャーと酒飲みして、バスシケラーリークトゥ大丈夫ヤンドーといったことになった場合、利用する人は多いと思うんですよ。定時運行しないものだからこうなってしまうわけよ、料金も下げられる。

あと運転手の待遇はもう本当に重要だと思うんですよ、これはバス会社の責任だと思うんですが、運転手の待遇がちょっと悪すぎます。それで集まらないんですよということで取組めるのであればやってください。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

花城大輔委員。

○花城大輔委員 私はバスの運転手に悪い人はいないと思っている側なんですけれど、先日 X で沖縄を観光した車椅子の方が30分バスを待って乗ろうとしたら、このバスは乗れませんと言われたらしいんですよ。今ノンステップバスとかいろいろ補助していますが、今の時点で車椅子が乗れないバスはあるんですか。

○大嶺寛交通政策課長 県としてはこのノンステップバスの支援もさせていただいているところですけども、まだこのステップがあるバスがあります。今ノンステップバスは大体73%くらいの普及ということになってございます。

○花城大輔委員 私勝手にそんなバスはありませんと言ってしまったので、実はバスの運転手って結構すごいなと思ったのが、車椅子の方が来ると、止めた後に真ん中のドアを開けて、スロープを自分でつけて、押してあげて固定させて、降りるときはその逆順でやるんですよ。おかげで遅刻していたこともありますけれども、この断られた人のことを考えたら早めにやったほうがいいのかな。

また30分も待ったバスなので多分田舎だったと思うんですけども、また定時運行はこっちの県庁北口で10分待つときもありますからね。もう一発目に止まるバス停で10分遅れているというのもありますから、交通事情なので琉球新報の前で大分固まっているので大変だと思うんですけど、改善してほしいなということと、あとやっぱり前もお話しましたが、楽天とかソフトバンクとか儲からせるより、OKICAを普及させる方法、OKICAが使える場所を増やす方法、これ急ぎでやらないとどんどんどんどん遅れてしまうのかなと。

やっぱりOKICA持っていたら乗りますよ。タクシーが来ないなって、ああOKICA持っているからバスに乗ろうかな、なんていうこともあると思うので、ぜひ期待したいと思います。

**○大嶺寛交通政策課長** OKICAにつきましては、沖縄ICカードといろいろな意見交換させていただく中で、最近からは郵便局のほうにも設置していくというふうなところもございますので、徐々にその商業展開も含めて、チャージ機の数も増えていくのかなというところで考えております。

以上です。

**○座波一委員長** ほかに質疑ありませんか。

大城憲幸委員。

**○大城憲幸委員** 9ページの補助金の話が先ほどからありましたけれども、分かりやすく、国、市町村と協調して、赤字を補助していますよということで右肩上がりになっているわけですね。

この令和2年、3年、直近は目に見えて上がっているわけですがけれども、今後はこの調子で上がっていくの。それともコロナが落ち着いてきたら4年、5年は少しは維持、あるいは減少の見込みもあるのですか。この辺の補助金の負担状況というのでお願いします。

**○大嶺寛交通政策課長** 直近の情報としましては今コロナ禍明けといいますか、行動制限が解除されて観光客が増えてきて、今バスの乗客が増えてきていることもありまして、売上げも回復しているというところもございまして、直近では下がる見込みというところになってございます。

**○大城憲幸委員** ただこの隣にあるように2024年問題がある。先ほど来あるようになかなか運転手の確保も難しい中で、便数は減っているという県民の生活者からすると、サービスはマイナスになってるイメージなんですよ。

だからコミュニティーバスの話もありますけれども、あれも補助金があるから成り立って、だからどこに支援するかという話になるとは思うんですけども、そういう意味で私は7ページの広報活動頑張ってますよとか、8ページのバスレーンの延長とか、バス停のグレードアップとか、様々なものを行っているのは評価はします。

ただこの大きな流れの中でなかなか皆さんが言う、負のスパイラルを好循環

に、逆に回すというのが見えてこないんですよ。その辺というのは今後、何かこれをやればというのがあるのか。この補助金がどんどん増えていく中で、国、県の財政も厳しく、市町村も財政が厳しくなっていく中で何か打開策というのはあるのですか、お願いします。

**○大嶺寛交通政策課長** この辺につきましては、繰り返しになってしまうかもしれないけれども、やはり利用者をどうしても増やしていきたいというふうなところで、今後やっぱり自治体向けにもいろいろ意見交換させていただきながら、自治体職員の公共交通の利活用とか、あとは民間の企業の皆様にもお願いしながら、公共交通の利用を促進していくところから、この辺から力強く始めていきたいというところがございます。

**○谷合誠企画振興統括監** 今、国のほうでリデザインという検討会を始めてまして、これが沖縄でも始まっております。これは私も委員なんですけれども、この発想としましては市町村、県、国だけではなく経済界も参加しますし、電力会社も参加しますし、そういう形で全体で意識をどう変えていきながら、意識調査と合わせて実施することで、どの部分が変わればこの公共交通にシフトできるんだろうかということを中心に、今議論をしているところがございます。この議論にも積極的に参加しながら、場合によってはその結果出てきたモデル事業とかも、我々としても積極的に実施しながら、意識の改革と合わせて実際の路線をどう変えるか、あるいは利便性が上がるにはどうしたらいいかというところの解を探りながら、県民運動として盛り上げてまいりたいと考えております。

**○大城憲幸委員** 今言ったところはしっかりやらないといけないと思います。

ただやっぱり長い目で見ても、もう日本という国が高齢化する中で、観光地としても車がないと観光できない地域というのは、非常に厳しくなるところもある。だからやっぱりこの沖縄においてこのバスをどうするのか、県民生活として県民所得が低い中で、公共交通をどうするのかというのも常に議論もしてきたし、そういう中でも毎年皆さんも赤字補助も数億出しながら、さらにいろんな支援策も数億単位で出しながらも根本的なものが見えてこないわけですね。

最後にこれまでも少し議論がありましたけれども、このバス会社の再編ですよ、主要4社がいてそれぞれで頑張ってくれてはいるんですけども、やっぱり前は法律での規制があったけれども、今はこういうバス会社の再編なんかも

独禁法とか、そういうようなものも規制も緩くなってきて、ほかの県ではバス会社を再編して、県と一体となって取り組むというような事例も増えているというふうに聞こえてきているんですけども、その辺については皆さんは議論してるの。

今後はこのバス会社の再編をして、もっと県民が分かりやすい系統にする、あるいはもっと県が連携をして、支援の在り方なり施策を充実させるというようなものも、今後考えるんですか、お願いします。

**○大嶺寛交通政策課長** この辺につきましてはバス協会のほうと、いろいろ意見交換は何回もさせていただいているところでございますが、現時点で特に再編というふうな要望とかの話はございませんが、今後はそういったのも含めてやっていきたいというところは考えてます。

ただ基幹バスについては4社が共同で運行するという取組もございますので、そういったのも含めてどのような協力がお互いできるかというところを、引き続き意見交換していきたいというところでございます。

**○大城憲幸委員** 以上です。

**○座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。

比嘉京子委員。

**○比嘉京子委員** 10ページのまとめのほうの負のスパイラルというところですけど、鉄軌道がない、地下鉄がない中において、自家用車から公共交通に変えるというようなインセンティブといいますか、なかなか厳しいというふうに見ています。よっぽどのことをしない限りなかなか厳しい。

利用する側が1番目に変えてほしいことは何だという理解をしておられるのかということ、利用者側の声としては、皆さん何を考えておられるのですか。

**○大嶺寛交通政策課長** 利用者にアンケートを取ると、やはり路線バスに求めるところとしては定時・定速であったり、あとはやっぱり運賃が安いほうがいいというふうなところでございます。

**○比嘉京子委員** 私もそう思っています。それでアピールしたり環境問題を訴えたりということでは、なかなか大きな転換にはならないと今思います。負のスパイラルにも完全に入ってるんだろうと思うんですけども、そこをどうや

って巻き返していくかというときに、まず経費をかけなくてもできることは何かということから、やっぱりバスレーンの時間帯をどうやるのかということが1つ。それから皆さんにお示ししていただいた8ページの基幹急行です。

結局、一つ一つの細かいところに止まるものと、いわゆる本土の電車と言えば快速ですね、モノレールでも。そこをポンポンポンと目的地に直行するものと、それからこの間、間に止まるものとの連携をどうするか。快速で直接にコザから那覇に行きたいという人からすると、その間に北谷に1回、どこに1回くらいで3、4回で那覇に行けるのか、ずっと止まるのかということの選択の見直しというのは考えておられるのでしょうか。

**○大嶺寛交通政策課長** 現時点でそこまでの議論というのはバス事業者とやっておりますが、今後このような意見交換というのは可能かと考えております。

**○比嘉京子委員** 車に乗ってる人がバスに転じたほうがお得感があると、どういってお得感を実行できるかということが、非常にポイントではないかと思うんです。時間的なお得感、それと経費的なお得感。この2つをどう解決するか。

今どこかに補助金を出しているものをどうやって——例えば75歳以上の高齢者は100円ですとか、そういう何かしらのインセンティブを——どこでお金が使えるかということを含めて、私はドライバーからどうやって車ではなく、特にバスにしたほうがお得だなと思うのかということがまず1つ、提案です。

もう一つは、例えばアメリカはもう路線が長いからというものもあるんですけど、ロスとかで高速道路を通っていると、いわゆるこの車線は複数人乗っている人しか通れませんというように、路線が選べるわけなんです。1人で運転している人はここですというような感じで、いわゆる複数乗せることでスイスイ行くところの路線を使えるというような、そういうことも含めて様々な車を置かせる理由と言うんですか、車から乗り換えさせる理由ということを、もし路線の長いところであれば考えていくということも一つ、一応提案です。

それからやっぱり本土を見ていると、例えば先ほど言った高速に乗って途中で降りても、また新たに金額が一から発生しないという方法をどう取るか。

例えばコザからここまでは高速に乗って、一旦降りて自分は次々の細かい駅で降りたいという人が乗り換えたときに、目的地の金額だったら次発生しないように。例えば地下鉄なんかは発生しないですよ、1つ乗ったら同じ駅内で乗換えをすると発生しないという、こういうような工夫をしないと、なかなか私は今言うような好循環のスパイラルに簡単に行かないんじゃないかと。だから何から大々的に手をかけるかということ、全部平均的に一様にやろうとい

う考えではなく、何を強調してやるか、時間をやるか、金額をやるか、何か1つに特化して大きく取り組んでいくことが、私は必要ではないかというふうに思うんですがいかがでしょうか。

**○大嶺寛交通政策課長** 今おっしゃっているようなところにつきましては、個別個別でバス事業者を含めまして、いろいろ意見交換はさせていただいているところでございます。

ただこのバス事業者も様々ございますので、その辺をいかにお互いが効果的になるかというふうなところを今、ちょっと意見交換させていただいてるところですので、乗り継ぎも含めて、この辺で今後いろいろ提案のあった話も進めていきたいと考えております。

**○比嘉京子委員** 最後ですけど、やっぱり朝、高校生の送り迎えをしている親たちが多いんですね。結局はバス代が高いので、時間を無理してでも送っていくということがかなり見られます。

そのことも含めて渋滞化しているということと、もう一つ私の提言としては渋滞によって、どれだけ私たちが経済的なロスをしているかということはもちろん出ていると思うんですけども、交通渋滞による沖縄県の経済的損失みたいなものは、どれくらい出ているのでしょうか。

**○大嶺寛交通政策課長** 今手元にある資料で確認しますと国土交通省の平成18年度、ちょっと古くなりますが公表資料によると、全国の渋滞による損失、これ全国ですけども年間12兆円、1人当たり年間30時間の時間損失。これを基に沖縄県の経済損失を推計すると年間約1800億円、損失時間は1人当たり年間平均47時間となるというところでございます。

**○比嘉京子委員** 平成18年というのもっと新しいのがあれば、ちょっと今の車の保有率からするともっとではないかなと。

**○大嶺寛交通政策課長** 今手元にございませんので、確認した上で提出ということでもよろしいでしょうか。

**○座波一委員長** 休憩いたします。

(休憩中に、執行部から時間だけであればデータがあるとの申出があっ

た。)

○座波一委員長 再開いたします。

○與儀克明道路街路課班長 沖縄県の渋滞に関する資料としまして、令和5年度沖縄総合事務局の資料におきましては、人口1人当たり約55時間という時間が算出されております。

以上です。

○比嘉京子委員 今時間でちょっと私がやってみたら2000億を超えると、2100億というように、いわゆる47時間で1800億。そうすると55時間で2106億というふうに一応算出してみました。単純ではないかもしれませんが、その損失から考えますと、本当に沖縄県の交通渋滞における我々の負というものを直視しなければいけない。これはもちろん単に渋滞がどこから起こっているかという起因の問題もありますけれども、やはりもっと本気になって、いわゆる時間がお金になっているんだというタイムイズマネーと言いますけれども、そこら辺の認識をもう少しバス会社と行政の皆さんが確認をした上で、どうやって利便性で、そして一番大事なことは車を持っている人が置いたほうが得策だなというところに、何を持っていけるかということのを常に念頭に置かれて、政策を重点的に考えていくということを提案して終わりたいと思います。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

上原章委員。

○上原章委員 先ほど来いろいろこの改善、課題等あるということなんですが、この公共交通の利用促進を進めるための協議会みたいなものがもしあれば、どういった構成で、どのぐらいの頻度でそれをやっているのか、まず聞かせてもらえませんか。

○大嶺寛交通政策課長 公共交通を促進する協議会でございますが、沖縄県としましては地域公共交通協議会というのを設置してございまして、それとはまた別に基幹バスを優先的に進めていく活性化協議会、いろいろ立ち上げてございます。

構成メンバーにつきましては、沖縄県であったり、沖縄総合事務局、国の職員、市町村、バス事業者。最近では地域の方、福祉の方であったり、観光の方面

とか、そういうふうなまちづくりという視点も交えて、メンバーに加わっていただいで協議をしていると。

沖縄県以外にも各市町村単位で地域の公共交通を活性化させるための協議会、それぞれの市町村が立ち上げて地域の方たちを交えて、同じような構成メンバーで、いろいろ道路運送法に基づく議論とか、公共活性化推進法に基づく議論とか、そういったものも含めて協議会を設置しているところでございます。

**○上原章委員** もし今の基幹バスの活性化というテーマに絞った場合、実際そういった関係者の人たちが議論をして改善したケースはあるのですか。

**○大嶺寛交通政策課長** この資料で言うと8ページのところになってございますが、例えばバスレーンの延長であったり、利用環境の改善、バス停の上屋を整備したりとかというところで、いろいろ検討して進めているところでございます。

**○上原章委員** 1点だけ上屋の件なんですけれど、これは非常に県内で相当要望があると思うんですよ。私も実は那覇市内で幾つか地域の関係者から、自治会や福祉の関係者から、暑い中で屋根がなくて本当に厳しい。また特別支援学校の生徒さんが通学するとき、その学校のバスもありますけれど、通常の定期バスを利用するときに、もう雨の中、いろんな天候が悪い中でもバス停で立っているという、大至急屋根をつけてほしいという、これはもう3年言い続けても、なかなか前に進まない現状が実はあるんですね。

そういったことや国内外から多くの観光客が来る中で、また地元の沖縄の人にバスを使ってもらう中で、どうしてこの屋根を改善することができないのかなど。

年間どのくらいこの屋根の補修とか、改善、設置にかかっているかという直近の数字がありますか。

**○大嶺寛交通政策課長** バス停の上屋につきましては、それぞれ設置主体が異なっているということもございまして、手元に数値というのはございませんが、国道、県道、市道は、例えば自治体の人たちが整備するケースもあります。

一義的にはバス事業者が整備するということになっておりまして、年間にバス停全体の大体2割くらいを改修していると。バス停が4000か所あって、そのうち上屋があるのが約900か所というデータがございまして、改修状況につきましては、今申し訳ございませんが手元にその情報はありません。

○上原章委員 バス事業者がやるべきこと、それぞれの様々な役割があるというのは理解できます。ただ県はしっかりそれぞれでやります、やっておりますというようなことではなくて、しっかりこの現状を県が掌握しないと、じゃどこがやるのかということに私はなると思うんですよ。

実はベンチもない——全部にしっかりこれをやりなさいということではなくて、毎年これを上げているところがあるんですよ、実際。それをどう手当てしていただいているのかとなったときに、これは私どもの担当ではありませんなんていうことになると、前に進まない。

さっき言った3年かかってもなかなか行けないというのは、予算がないのか、予算がなければそれをどうするかという議論が前に進むわけですよ。ですからまず実態把握をしっかりしていただきたい。今言った4000に全部をつけようということじゃなくて、当然予算も限りがあるわけですから。

今本当に必要なところがどこかということ、1度県がやっぱりリードして総点検をしていただいて、各関係機関と連携を取って、県が全部チェックすることは無理ですから、特にバス事業者ともやって、ここは絶対必要だなというのが実はあるんですよ、大至急やってほしいというのが。それをしっかり整理して、ではこれの予算配分をどうするかとか、どこが対応するかとか、そういうことをぜひチェックしないと、沖縄の場合、長い夏の間もしくは天候が悪いそういったいろんなケースがある中で、特に通学を余儀なくされる児童生徒や、福祉関係の皆さんも含めて——私どもが全国の視察をしたり海外も見ると、こういったバス停の環境整備というのは、特に先進的なところは進んでいるんだなと思いました。

ですからその辺、このバスの上屋と、その屋根のチェックと、それから時刻表も実はもう都市部から少し離れると、バスが何時に来るか分からないようなところが多くて、本当に一つ一つ課題が多い中で、沖縄県は年々課題を改善しているんだなということを見せていかないと、ただもう促進促進と言っても、本当にむしろ課題が今、目の前にあることをぜひ御理解いただいて、対応していただきたいと思います。部長どうでしょうか。

○谷合誠企画振興統括監 今委員おっしゃいますように、やはり現状把握をまずしっかりすることが重要だと思いますので、手法を含め検討して、バス事業者あるいは道路管理者と連携して、まず現状把握をした上でどのような対応ができるか検討してまいりたいと考えております。

○上原章委員 以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。  
渡久地修委員。

○渡久地修委員 どうも御苦労さんです。

最初に3ページの左の調査がありますね、徒歩が45%から半減して20%になっていると。この理由は何でしょうか。いわゆる通勤・通学圏の拡大で徒歩ではできなくなったから車やほかのものに変えたのか、それとも距離は一緒だけれど意識の変化なのか、その辺どうなんでしょう。

○大嶺寛交通政策課長 申し訳ありません、手元に細かく分析した調査結果というのがなくて大変恐縮でございますが、ただやっぱりこのモータリゼーションの進展というか、車社会、車の活用が増えていったということが背景にあるのではないかとこのところで、考えて推測しているところでございます。

○渡久地修委員 僕が聞きたいのは車の利用が増えたというのはいいんだけど、以前は歩いて行っていた距離も車に変えるようになったのですかということと、それ以前は通勤とかは那覇市内でほとんどだったのが、中部とかいろんなところに広域に広がったから、徒歩から車などに変わっていったのですかということと、全然対策が違うさね。

○大嶺寛交通政策課長 想定としては今委員がおっしゃったように、距離が長いところを車で移動するというところと、短い距離でも今まで歩いてたところを送迎とかで、車を活用したというところも入ってくるのかなというところですか。

○渡久地修委員 この45%から20%というのは非常に象徴的な数字だと思うわけ。沖縄県民は日本一歩かない県民という指摘もどこかでされたことあるよね。

だからこれが原因だったら、県民の意識に働きかける対策を取らないといけないと思うんですよ。そうじゃなくてももう徒歩では通勤、通学が難しいといった場合に車で走っている。これをバスに変えられませんかということで、対策の取り方が違ってくると思うんだよ。だから45%から20%というのをやっぱりしっかりと調査して、その中で短い距離だけれど車で移動しているというのが、数字が分かるんだったら、これはみんなですべてやっぱり考えないといけないんじゃない

ないですか、という県民の意識啓発、その対策を取らないといけないと思うんですよ。そこをしっかりとやったほうがいいんじゃないか、どうですか。

**○大嶺寛交通政策課長** 今のこの同じ資料の一番上のところで令和5年度調査中というふうにして、今現在パーソントリップの調査をしているところですが、委員おっしゃったような送迎の調査については、この項目の中に取り込んで調査をしているところでございます。

**○渡久地修委員** ぜひこれはやってください。

それと先ほども出たけれど、夏休み期間中と学校が開いているときは車の量が、僕から見たら倍くらい違うと思うんだけど、僕がいつもいる交差点では。その辺は皆さん調査されていますか。

**○大嶺寛交通政策課長** 今細かい調査結果は手元にはございませんが、感覚的にいきますと、信号待ちの車の距離が3分の1程度減るといふような調査結果があります。夏休み期間中の信号待ちの自動車の渋滞の距離、これが3分の1減りますというふうな調査結果が出ていると。

**○渡久地修委員** だから学校が開校中と休み中では交通状態が全く違うというのを僕なんか肌で感じているわけ。それは多分さっきあった子供の送り迎えなのか、学校の先生方なのか、何なのか、それも通学に歩いて行ける圏内を利用しているのか、あるいはもうとてもとても歩いては行けない距離なのかという、そこまで調べないといけないんじゃないかね。

とにかく夏休みになったら交通渋滞が結構緩和されるんだよ。その対策もちょっとやる必要があると思うので、いかがですか。

**○大嶺寛交通政策課長** この辺につきましても今現在、パーソントリップ調査は行っておりますので、この辺の結果も踏まえながら、どのようなことができるかということは検討させていただきたいと思います。

**○渡久地修委員** ぜひ頑張ってください。

それとあと、わった～バス党、みんなバス利用しなさい。それと10ページ、負のスパイラルと好循環ということで、結局自家用車に乗らないでバスを利用するようになれば、結構交通渋滞も緩和するし、補助金も減るし、バスの利用者も増える、そのほうがいいですよという図ですよ、どうですか。

○大嶺寛交通政策課長 はい、そのようなイメージで描いてる図でございます。

○渡久地修委員 僕県議会に来てから全国でやっている高齢者のバス賃、モノレールの運賃の無料化というのをずっと提案してきたわけ。これはもうお金が相当かかりますからできませんと言って、ずっとできません、できませんでしたたわけ。僕もこれは高齢者の福祉という視点から、ずっと今まで提案していたんだけど、今日聞いていて、さっき言った負のスパイラルから抜けて好循環に移っていく上で、これは1つのいいあれじゃないかなと今思っているんです。

例えば、まず高齢者の福祉の問題、家に引き籠もることをなくしていくという問題、それと今全国でも高齢者はなるべく免許返上してください、事故を減らしましょうということもやっているよね。それと交通渋滞とかそういったのがあるから、例えば75歳以上なりあるいは70歳か75歳か80歳なりに、高齢者のバス賃を無料にする。無料って全県全部無料というわけにはいかない。

例えば那覇市内、市町村と協力して那覇市内無料にする、あるいは南部圏域は無料にする、これ全国でいろんなやり方あるんだけどね。これをやったとすると高齢者は、自家用車を持たなくて済むようになるんじゃないかということね。買物にも行けるようになる。そうするとバスの利用者は増える、補助金は減る、減った分をまたこの無料の分の補助に回す。いろんな好循環のものにつながるのかな、バスの利用者が増えると。

今まではこれを提案したらもうできませんと言っていたけれど、これちょっと試算してみる必要はないかなという感じがしているんですよ。本当に県内の75歳なら75歳に全県でというのは難しいけれど、例えば那覇市内あるいは宜野湾市、中部圏内、沖縄市とか、いろんなところで高齢者に絞ってやると。いわゆる高齢者の福祉という視点だけじゃなくて、今皆さんが捉えている好循環というものの視点も加えてみると、全然視点が違ってくるなと思うんですけど、その辺いかがですか部長。

○谷合誠企画振興統括監 お答えいたします。

先ほど来委員の皆様から、補助金の有効活用というところで御提案もでございます。同じ話でほかの政策と合わせてやることで、この交通問題も解決しないかというふうな委員の御提案だと思います。

これまでの補助金の仕組みは公共交通の維持ということで、国と市町村協調でやっていく仕組みがある中で、我々としてはこの補助金をこうやっているんですけども、今委員の御提案の部分については、この補助金では対応できな

いけれども別の補助金が使えるかとか、そういった検証も必要になってくると思います。補助金を全体額として我々の意図で配分できれば、そういうことも可能な部分もあるかもしれないんですけども、なかなかそういった意図で一使える意図が限定されている補助金もございますので、委員御提案の趣旨を踏まえて、ほかの部局とも意見交換しながら、どういうやり方があるかというのを少し研究してみたいと思います。

**○渡久地修委員** 11ページに、皆さんは市町村職員のバス利用状況、市町村職員がバス利用したらこう変わりますよ、やってくださいということの資料よね。

だからある意味では市町村職員の皆さんに1つの的を絞った。僕が言ったのは高齢者に的を絞ったものでできないかとかね。あるいは通学の児童生徒に的を絞ったものがないかということをいろいろ組み合わせて、ぜひやってみてください。

特に高齢者の問題を僕自身も今日勉強して、やっぱり視点を沖縄の渋滞問題解決、公共交通の1つの施策として、そういう視点までやると全然違って来るなというのを感じたものだから、ちょっと試算できるかどうかぜひやってみてください。

よろしくをお願いします。

**○座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。

下地康教委員。

**○下地康教委員** 3ページにパーソントリップ調査というのが載っていますけれども、今までこの資料見る限り3回行われていると。それで実施の間隔が長すぎるんじゃないかなというふうに思っています。何で10年以上もその実施間隔が長いのか、それちょっと伺ってみたいと思います。

**○與儀克明道路街路課班長** お答えします。

パーソントリップにつきましては交通の変化等、様々な施策の展開をその進捗を踏まえて開始の時期を判断していたり、今回コロナの影響があったりということで、現状のスパンになっているというふうに理解しております。

以上でございます。

**○下地康教委員** コロナの話は置いておいて、今まで昭和52年から3回行われていますよね、これ10年以上間隔があります。

私が考えるには、要するに十年一昔、計画というのは大体10年区切り、5年、10年、それと30年というふうに考え方があると思うんですけれども。少なくともやっぱりパーソントリップは十年一昔と言うわけですから、10年に1回はやらなきゃならないんじゃないですか、どうですか。

**○與儀克明道路街路課班長** 委員の御提案大変恐縮なんですけれども、例えば長期的な道路の計画におきましては20年、30年というのが一般的なスパンだと考えております。かなり大規模な調査になることも踏まえて、現状こういったスパンで計画されているものと理解しております。

以上でございます。

**○下地康教委員** それとパーソントリップ調査の説明の3ページの一番下のほうに書いてあるんですけれども、一定の調査区域内での人の動きというふうに説明されているんですけれども、これは具体的にどのような調査になりますか。

**○與儀克明道路街路課班長** 申しわけありません、手元に詳細な資料を持ち合わせておりませんので、現時点でお答えできません。

**○下地康教委員** 委員の中からも、なぜ徒歩の数が減ったのかという話がありましたよね。これパーソントリップ調査で分かるんじゃないですか。どこからどこまで歩いて、要するに徒歩というのがありますからね。人の動きというのは分かるはずなんですけれど、それを分析して最終的には徒歩の人数がこれだけ減りましたよ、という話になると思うんですけれど。ただやっぱり分析をするその中身ですね、これはしっかりと調査が上がっているはずなので、それはそれなりに分析をしておく必要があるのかなというふうに思っております。

それと1ページ、このモノレールとバスの利用人数等というのがあるんですけれども、思ったよりモノレールの利用がバスに比べて少ないなど。もう令和4年度はほとんど半々くらいになってきているというような数字も上がっているんですけれども、逆にこういう定時制の交通機関、モノレールですね、これが逆転するぐらいのモノレールの運行の仕方というのが、僕は工夫が必要だと思うんですね。

例えば今、モノレール2両編成ですけれども、3両編成が今年の8月頃ですか、始まったと思うんですけれども。私も離島ですから、空港に行くときによくモノレールを使います。だけど3両編成に乗ったことがないんですよ。つまり3両編成の稼働率が少ない。つまり乗降者を運ぶキャパ、枠が少な過ぎるん

じゃないかなと。要するに運行回数も含めて、モノレールの採算性も考えられると思うんですけども、その辺りの工夫も必要だというふうに私は考えています。

それとやはりヨーロッパあたりでは、市街地に入る車の混雑をどういうふうにして少なくするかというような研究、またいろいろな歴史の中で工夫がなされております。パリのほうではトンネルを造っているんですね、市街地を通過する場合はトンネルを使うと。要するに地上から通過しないと。地上の混雑を避けるというような工夫もされています。

今DXですよ、つまりデジタルフォーメーションで、要するに市街地に入る車をカメラで判断をして、その市街地から出ていく車に対してはそれなりの課金をするとか、そういった研究も必要じゃないかなと。

つまり市街地を通過するだけの交通であるならば、ほかの交通機関を使ってくださいよと。やはり市街地の中で目的を達成するようなものであれば、市街地に入ってもいいですよというような考え方というのを、どんどんどんどんイノベーションといいますか、つくっていく必要があるのかなというふうに思います。

それとやはりモノレールとバスの連携ですよ。つまり鉄道が敷かれている社会の場合は、バス利用というのは鉄道を基本に連結区間といいますか、要するに鉄道を中心として駅からバスに乗って、また行くというような考え方が確立されているんですけども、今沖縄においてはモノレールとバスの連結というのがよく分からない、見られない、そういうふうになっています。これまでの沖縄県の交通利用体系の何て言うんですか、昔ながらの考え方というふうになっていると思うんですけども、その辺りを変えていかなければ、やはりそのバスに関する交通渋滞というのは、解消できないんじゃないかなというふうに思っています。

それとやはり一番大事なのは平日の混雑時、旅行速度ですね、これ東京よりも遅いと。これまでもってもう何してるんだという話です。それはやっぱり真剣に考えていかなきゃいけないなと。何らかの打開策、先ほども言いましたデジタルフォーメーションを利用した考え方、そういったのもしっかりやっていく必要があるのかなというふうに思っています。

これは私の考えを言ったまでですので、私の考えについて答弁をお願いいたします。

○谷合誠企画振興統括監 御提言ありがとうございます。

今日の議論を総括すると、やはり補助金の有効活用というところと、もう一

つその協力を得ていくための合意形成というところをどう取っていくかというところが大きかったと思います。その中で今おっしゃったデータをどう取って、例えば流入制限をするにしてもバスレーンをつくるにしても、やはりそこを利用している人たちの合意形成をどう取っていくかという観点が重要でございまして、その辺りと併せて考えなければいけないというふうに、我々としても認知しているところでございます。

委員御提言の部分については、今後ドラスティックなことも含めて、どういうことが実施できるかということを検証する必要がありますので、関係部局とも連携しながら、我々としても検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 質疑なしと認めます。

以上で、沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題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)

○座波一委員長 再開いたします。

陳情に対する質疑及び付議事件の審査については全て終結し、採決を残すのみとなっております。

陳情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)

○座波一委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

陳情令和2年第54号の5外15件を継続審査とすることに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 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・調査事件についてを議題といたします。

先ほど、閉会中継続審査・調査すべきものとして決定した陳情16件と、お示ししました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)

○座波一委員長 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、視察・調査についてを議題といたします。

休憩いたします。

(休憩中に、視察・調査事項及び日程等について協議)

○座波一委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

視察・調査につきましては、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等に係る調査のため、名古屋市及び小山市を視察先とし、議長に対し委員派遣承認要求をしたいと存じますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

なお、委員派遣の日程、場所、目的及び経費等の詳細な事項及びその手続につきましては、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)

○座波一委員長 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、本日の日程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 座 波 一