

沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録

<第3号>

令和6年第4回沖縄県議会（11月定例会）

令和6年12月17日（火曜日）

沖 縄 県 議 会

沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録＜第3号＞

開会の日時

年月日 令和6年12月17日 火曜日
開 会 午前10時1分
散 会 午後3時22分

場 所

第7委員会室

議 題

- 1 乙第12号議案 工事請負契約についての議決内容の一部変更について
- 2 陳情第52号外8件
- 3 閉会中継続審査・調査について
- 4 沖縄振興予算の増額確保を求める意見書について（追加議題）
- 5 参考人招致について（追加議題）

出席委員

委 員 長	當 間 盛 夫
副 委 員 長	下 地 康 教
委 員	新 里 匠
委 員	新 垣 淑 豊
委 員	仲 村 家 治
委 員	座 波 一
委 員	大 浜 一 郎
委 員	幸 喜 愛
委 員	山 里 将 雄

委	員	喜友名	智	子
委	員	糸	数	昌
委	員	瀬	長	美佐雄
委	員	瑞慶覧	長	風

欠席委員

なし

説明した者の職・氏名

総務部総務統括監	屋我はづき
企画部長	武田真
交通政策課長	平良秀春
交通政策課公共交通推進室長	佐久本愉
交通政策課副参事	西垣紀子
交通政策課班長	仲本盛貴
交通政策課班長	平良友嗣
情報基盤整備課長	大嶺寛
情報基盤整備課副参事	宮里政規
地域・離島課長	島袋直樹
環境部環境整備課長	與那嶺正人
保健医療介護部薬務生活衛生課長	久高潤
農林水産部農政企画統括監	久保田圭
農林水産部流通・加工推進課長	本永哲
土木建築部建築都市統括監	金城新吾
土木建築部道路街路課長	前武當聡
土木建築部都市計画・モノレール課	砂辺秀樹
都市モノレール室長	
教育庁教育管理統括監	田代寛幸
教育庁教育支援課長	大城司

○**當間盛夫委員長** ただいまから、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、企画部長ほか関係部長等の出席を求めています。

まず初めに、乙第12号議案工事請負契約についての議決内容の一部変更についてを議題といたします。

ただいまの議案について、企画部長の説明を求めます。

武田真企画部長。

○**武田真企画部長** 企画部所管の乙第12号議案について、御説明します。

資料の2ページをお願いいたします。

乙第12号議案は、大東地区情報通信基盤整備工事（第2期・陸上部）の設計の一部変更に伴い、契約金額を変更しようとするものであります。

契約金額28億3910万円を34億2336万3900円に変更するもので、契約の相手方は、西日本電信電話株式会社沖縄支店であります。

以上で、乙第12号議案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。

○**當間盛夫委員長** 企画部長の説明は終わりました。

これより、乙第12号議案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、引用する資料の名称、ページ番号等をあらかじめ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。

山里将雄委員。

○**山里将雄委員** やっぱりこの増額の金額が非常に大きいんですね。下のほうに説明が書いてあるんですけど、もう少し詳しく、これだけ大きく増額になる理由を教えてくださいませんか。

○**大嶺寛情報基盤整備課長** この事業は全体的な整備事業としましては、南北大東間の海底ケーブルを敷設するという事業の一環で進めている工事でございます。

ます。

現在、北大東島の海底から陸上に引き上げる陸揚管路は絵のとおりでございますが、整備している途中でございます。ここを今、特殊な掘削機で地上から海底のほうにドリルとパイプを活用して掘削しているところですが、こちらの地盤のほう石灰岩の地質になってございまして、空隙といいますか、隙間が多いということもありまして、この掘削していく途中で泥水、人工的につくった泥水とかを使って掘っていくことにしているんですが、そういったものが抜け出ているということもございまして、それにセメントを注入して固めていると。

増額の要因としましては、やはり特殊な機械を使ってございますので、この機械の機械損料がかなり高額になっておりまして、1日当たりこの機械を活用するだけでも大体200万から250万ぐらいの機械の損料というのがかかりますと。1回のセメンチングにそれなりの工期を使いますので、人件費もあるというようなところで高額になっているところでございます。

○山里将雄委員 そういう理由だということ分かりましたけれども、当初からこの設計をする段階でその件は分からなかったのですか。今、事業実施しながらの調査でそれが分かったということですか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 もちろん設計の段階で有識者の意見も確認させていただきながら、まず掘削する場所、ポイントを選定していかないといけないという状況ですけれども。まず工事を施工しているNTT西日本株式会社のほうの局舎がございまして、その局舎から近い場所で、急激な大東島の断崖絶壁というところもありますので、これができるだけなだらかなところとか、そういうポイントがございます。そのポイントを選定した上で、次に電気探査、これは地中の空洞とか空隙をできるだけ調査すると。加えてボーリング調査も実施していますが、やはり海底の底のほうになると、この辺の調査もなかなか難しいということもございまして、詳細には捉え切れないという部分があったものということでございます。この辺のことも有識者の意見も聞いて、このような調査がいいのかとか、そういうポイントの設定の仕方でもいいのかというのは、大学の先生の意見も聞いて進めてきたところでございます。

○山里将雄委員 分かりました。

ちなみに工事の工期はいつまでですか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 今回の工事は何回かに分けているんですけども、この工事自体は令和5年7月から開始しまして、令和7年3月31日までの予定となっております。

○山里将雄委員 そうすると、今年度中で一応この工事については終わると。実際の大東島の情報通信基盤整備事業、これは今どこまで、もうこれで最後ですか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 この工事につきましては令和7年7月で終わりますが、今年度から海底ケーブルと通信伝送装置の製作を行っているところでございます。6年度に装置を造った上で7年度に設置する予定として、通信試験が終わった後に令和8年3月頃から供用開始という予定で進めております。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。
座波一委員。

○座波一委員 この情報通信基盤整備事業、政策的な面からちょっと聞きたいんですけども、事業的に離島への海底ケーブルの計画、沖縄県はどのような基準でこの離島を計画的にやっているかという計画ですね。全離島ではないと思いますけれど基準があったと思うんですよね。市町村所在地、あるいは学校とかあったと思うんですけど、その辺ちょっと確認したいです。

○大嶺寛情報基盤整備課長 県としましては、委員おっしゃられたとおり、離島で役場機能があるようなところを中心に久米島地区と先島地区、大東地区、こちらを整備させてループ化ですね。ループも含めまして整備しておりまして、北部のほうの伊是名、伊平屋、あの辺は民間のほうで整備していただいているというところで、その計画でもって広域的に整備をしているところでございます。

○座波一委員 役場が所在する島は全て計画に入っていて、たしか大東が最後だったと思うんですよね。ただ小学校、中学校が所在する島、これも見落としではないということで、役所はないけれども小・中・高がある島があるわけですよ。その辺の対応についても、前向きにやるという方針があったわけですけど、そこは今どうなっていますか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 例えば久高島とか、津堅島とか、そういったところは小学校であったり、診療所であったりというのがあるというのは認識してございますので、今地元の両市のほうとも意見交換させていただきながら、総務省の事業を活用できないかというところで、いろいろ意見交換させていただいております。

○座波一委員 学校のGIGAスクール計画があるわけですから、これ今ははっきり言って、光がないということは非常にもう致命的なんですよ、電波障害が起こってですね。これは地元から相当要望が出ています。

ですのでそういう小学校、中学校があるところは、全て計画に入れるという明確な決定はしていますか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 現時点で明確にそこを整備するという決定はしてございませんが、ただ必要だと、重要だと認識はしていますので。今どのようなスキームで、できるだけ地元の負担がないような形で整備できないかというのを、総務省とも検討させていただきながら進めていきたいと考えているところです。

○座波一委員 まさに久高島と津堅島がそうなんですよ。ここは本島から一番近い島、離島でね。しかも小・中・高があって、往来が非常にあるところで、こういうところも、当初から光ケーブルが当然必要だと思われるところがね、市町村役場が所在する、しないで判断しては非常に問題じゃないかなと思っています。ですので、ぜひそこは沖縄の離島を第一に、ある意味では大切にしていこうということも、これはまさに情報通信網というのは切っては全く考えられない世界ですので、そこをぜひともやってほしい。計画に入れて実行してください。お願いします、部長。

○武田真企画部長 津堅島、久高島の現状について、我々も承知しているところです。通信技術の進歩が速いので、いかに安定的で強靱なシステムをつくるかということも含めて、総務省の皆さんから知恵も借りながら、その整備に向けた取組を進めてまいりたいと考えております。

以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

仲村家治委員。

○仲村家治委員 この議案に関連するんですけれども、特にそのあと海底ケーブルが上がって、島内に、特に南は集落というよりも畑のど真ん中にお家があるということで、全部飛び飛びになっているということで、これをどうやって配線というか、引っ張っていくかと一番、今問題、課題になっていると聞いたんですけれども。できるんだったら電柱じゃなくて地中化してほしいという要望があると思うんですけれど。せつかく、こういった陸揚げしても、その辺の配線とかが今課題になっていると思うんですけれど、企画部として、この辺はどんな考えを持っているんですか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 南北大東島の地下化についても、いろいろ意見交換させていただいているところでございます。総務省のほうでも、このような離島地域はやっぱり遠いというところもありますし、災害ということにも強靱化に向けていろいろ検討しているというところで、地下化をやる場合には、ちょっと補助率のかさ上げもいろいろ検討しているとおっしゃっていましたので、この辺を活用させていただきながら、今民間のほうにもいろいろ意見交換させていただいていますので、そこで進めていきたいと、事業化していきたいと考えているところです。

○仲村家治委員 N T Tさんだと思うんだけど、先島はエリアで管理しているから割としやすいけれど、もう南北だと規模が小さいのでなかなか経費的にも厳しいということで、民間事業者としてはあまり乗り気じゃないという情報も入ってきているんだけど。できるんだったらこれはエリア、逆に言ったらもう先島も全部入れてそういうエリア化してあげて、経費があまりかからないような方向で、調整していただきたいというのが一部そういう声も意見もあったので、トータルでなるべく民間にも負担にならないようにやる方法というのは考えられますか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 委員おっしゃったようなことも含めて、今の新しい動きとしましては、ブロードバンドサービスのユニバーサル制度というのを、今国のほうでもいろいろ検討されているというのを聞いていますので、そういったものが活用できるとですね、単独で通信事業者が1社しかないようなところは、そういった交付金の活用で、維持管理費もユニバーサルの中で活用できるというのも、何かできてきそうな議論が今進んでいるということで聞いておりますので、そういったのも含めて検討していきたいと考えております。

○仲村家治委員 期待しておりますので、これは完成するまで追っかけますので気合いを入れてやってください。

以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。
新垣淑豊委員。

○新垣淑豊委員 ありがとうございます。

ちょっと住民生活というよりも、海底ケーブルの安全保障面について沖縄県としてどう考えているのか。これなぜかというのと、過去、国会でも取り上げられたりしているんですけども、海底ケーブルの切断という事案が結構あると。また離島によっては——離島というか島によっては、非常に透明度が高い海なので海底ケーブルが見えちゃうというようなケースがあるらしくて。もし何らかのアクシデントなのか故意なのか、そういったところでの切断事案というのが、最近もヨーロッパのほうでもあったというふうになっていますけれども。そういったものへの対応とか、今どのように考えているのかという、もしあれば教えていただきたいと思います。

○大嶺寛情報基盤整備課長 この辺のケーブルにつきましては、沖縄県としましては設計から施工に至るところまでは、通信事業者のほうにお任せしているというのはございます。

この通信事業者について、この辺で例えばケーブルを引き上げてくるのが見えないような形であったりとか、そういうのは検討していると。通常ですと陸上側にポールを立てて、この区間、海底ケーブルが通っているというような表示をすることもできるんですが、そこは表示せずにできるだけ分からないように。ただ分からないようにするだけがいいかというのもいろいろありますので、そういうところを通信事業者といろいろ検討させていただきながら、できるだけ損傷しないような対応をしてくださいというところの話し合いというところで、今、お願いしているところです。

○新垣淑豊委員 過去の事例ですけど、事例というか報道の中でも例えば海底ケーブルが盗聴されているんじゃないとか、そういった事案もあるものですから。このケーブルに対しての破損もありますし、例えば故意に切断をするというケースも出てくると思うので、その辺の対応、一応沖縄としてもしっか

りと想定しながらやっていくほうがいいのではないかと考えているんですけれども。ちなみに海底ケーブルの破損とか、例えば事故での切断もしくは先ほど言ったように、故意による切断とかという事例はあるんでしょうか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 1度、海底ケーブルの切断という事故はあったんですけれども、そのときは故意ということは確認できなかったというところでございます。

○新垣淑豊委員 分かりました。

ちょっとこの案件も、いろいろと私ももう少し勉強したいなと思っていました。今後大東地区に関しましては、自衛隊のレーダー基地の設置というのも出てくると思いますので、この辺も見ながら、また今後気になったときには、お話を聞かせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

以上です。

○當間盛夫委員長 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、工事の変更額がちょっと大きいなというふうに思っていて、当初の発注額と変更額の割合というのはどのぐらいですか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 約20%の増額となっております。

○下地康教委員 この20%の割合というのは、例えば増額をした場合の基準というのがありますよね。新たに増額をするのか、それとも別の発注をするのかというようながあると思うんですけれども、この辺りはチェックしていますか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 今回の工事につきましては全体といいますか、この工事、令和4年にプロポーザルで通信事業者を選定させていただいているんですけれども。令和4年のプロポーザルの際に、設計、施工、サービス提供までを一貫して、提案していただいているところと契約しているということもございます。今、この1社のNTT西日本様と契約しているということもございまして、そのまま変更の契約で今回、提案させていただいているというところでございます。

○下地康教委員 増額をする場合は増額をするのか、それとも変更の事業費が、工事費が多ければ別発注にするのかという基準があると思うんですけど、その基準というのはどのぐらいですか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 企画部としては、そこまで規定はないんですけども、土木建築部のほうの基準でいくと、30%を超えると別契約という基準があるのは認識しております。

○下地康教委員 元の工事金額が非常に大きいということで増額自体も5億余りですね。これ十分、1つの工事と捉えられる規模ですよ。今説明があったと思うんですけども、当初の事業費よりはかなり20%以上も増額しているので、非常に注意しながらやっていただきたいなと思っています。それと海底ケーブルの全体事業計画ですか、何年度から始まって何年度で終わると。全体事業費、それで各年度の大まかな発注額、それをちょっとお聞きしたいと思います。

○大嶺寛情報基盤整備課長 この工事につきましては、全体的な事業としましては令和4年度からプロポーザル公募で、令和4年度に調査に着手していると。令和5年度、6年度は債務負担行為も起こしまして、令和5年度、6年度の工事としまして、今回の変更額を加えると約34億円。6年度と7年度の2か年による債務負担の工事ですがこちらで約8億5000万。設計の費用も4億2000万ほどかかっておりますので、トータルとしましては48億3000万ぐらいの事業費を見込んでいるというところでございます。

○下地康教委員 説明がちょっと分かりにくいですね。要は全体の事業費が幾らで、各年度に幾ら発注を計画していると。債務負担行為はどういう形でやっていますという説明をしてもらえますか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 全体の事業費としましては48億3000万です。委託業務、調査設計としまして、令和4年度から令和5年度にかけて4億3000万。続きまして陸上部の整備工事がございまして、陸上部の整備の工事で令和5年から6年度にかけまして34億3000万円。最終年度の令和6年度と7年度に、海底ケーブルの製作と通信設備の製作で据付けまで入れまして8億5000万ということでございます。

○下地康教委員 今の該当する工事の増額も含めてというのは、これは令和5年度から6年度の事業という理解でよろしいですか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 おっしゃるとおりです

○下地康教委員 増額という形ですけれども、これの債務負担はどうなっていますか。行為っていいですか、その手続というか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 工事につきましては、今年度、6年度の予算として計上しているものでございます。

○下地康教委員 私が聞きたいのは増額がこれだけあるということで、当初の債務負担行為の額を超えているのかなと。超えているのであれば、今回の議会においても債務負担行為の申請といいますか、手続があるはずですが。それがあるのか、ないのか。

○武田真企画部長 令和5年、今回は陸上部の整備工事なんですけれども、令和5年度に令和5年度単年度予算と、令和5年度に令和6年度分の債務負担行為を起こして一括で契約しています。

今回は令和6年度に執行が来ていますので、令和6年だけ増額補正をしていただいて、今回新たに契約改定をさせていただいているというところになっています。

○下地康教委員 要は本体の当初の事業費というのが、令和5年度で6年度の債務負担行為を起こしているという理解でいいですか。

○武田真企画部長 債務負担行為はあくまで令和5年度だけです。令和5年度に令和6年度分という形で起こしています。

○下地康教委員 要するに、令和5年度に債務負担行為を起こした工事を今やっていると。それで増額していますよね。債務負担行為の上限額というのはクリアされているのかどうかを確認したいんですよ、どうですか。

○武田真企画部長 債務負担行為を超えたので契約改定をしているというところなんです。9月に補正をさせていただいて、そのお金を今回、契約のほうに回し

ているというところになっています。

○下地康教委員 債務負担行為の金額を超えている部分を今回の補正で予算計上して、契約をしているという理解でいいですか。

○武田真企画部長 そのとおりです。

○下地康教委員 海底ケーブルが令和８年度に完成するということで供用開始はそうなると思うんですけども、そのあとの維持管理、それはどうなっていますか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 維持管理につきましては、民間の通信事業者のほうにＩＲＵ契約を締結しまして、民間のほうで維持管理とサービス提供を行うというところでございます。

○下地康教委員 民間というのはどういう会社ですか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 今回、契約しているＮＴＴ西日本株式会社になってございます。

○下地康教委員 このＮＴＴですかね。関連会社と工事の契約をして、さらにその会社と委託管理契約をしていくという理解でよろしいですか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 そのとおりでございます。

○下地康教委員 それで例えば今回、海底ケーブル通信関係の事業ということですけども。例えばこのケーブルが完成した後に、ＮＴＴ以外の会社が使用したいという話になると、これは使用料金というんですか、使用权というんですか、その辺りは県とはどういう関わりがありますか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 そこにつきましては、ＩＲＵ契約で全てメンテナンスも含めてお願いしているところですので、ほかの通信会社が使いたいとなったときには、民間同士の協議の中で決定されていくということでございます。

○下地康教委員 例えばＮＴＴ以外、関連会社以外の会社がこれを利用したい

という話になった場合、利用したい会社とN T Tの関連会社、委託業務を受けている会社とのやり取りで、その使い勝手が決まるという理解でよろしいですか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 おっしゃるとおりです。

○下地康教委員 この事業というのは、県、国も含めて、これ公共の原資というのはどのぐらい入っているんですか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 整備につきましてはソフト交付金を活用させていただいておりますので、8割は国の補助が入っているところでございます。

○下地康教委員 県の補助は入っていませんか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 残りの2割は県の補助、県の単費でございます。

○下地康教委員 というと工事費は国が8割、県が2割。つまり全て公共で発注されているということですよ。それを民間の会社が受注をして、整備をして、そのあとに同じ会社が委託管理していくということですが、例えばN T Tの関連会社が、ほかの会社が海底ケーブルを利用したいと言った場合、賃貸料とか利用料とか取ることができるんですか。

○宮里政規情報基盤整備課副参事 お答えします。

今回、整備する海底光ケーブルにつきましては、I R U契約でN T Tに維持管理を持っていただくと。その代わり、こちらは使用料を取らないという形でのI R U契約を行うことになっております。その中で構築する光ケーブルの心線というのは、光ケーブル自体が高額なものですから、予備も含めて、最低限の心線を設定して構築しております。その中で心線貸しということは基本的に行わないと、できないというところで波長貸しとか、そこら辺ではN T Tさんとほかの通信事業者さんが、その契約の中でこれが可能であれば波長貸し等、あとはサービスを提供してもらおうというところでの利用が可能となっております。

以上です。

○下地康教委員 委託料を県が取らないと。要するに管理費はN T Tの関連会

社がしっかりやるよというところだと思うんですけども。ちなみに県のほうは、その管理費を幾らぐらいというふうな予測といいますか、報告は受けているんでしょうか。

○宮里政規情報基盤整備課副参事 お答えします。

今、大東地区に関しましても、離島における海底ケーブル等ですね、I R U 契約の中では、不採算地域というところでケーブルを無償で貸し出す。ただし、維持管理はN T Tさんで行っていただくというI R U契約の内容ですので、それに関しては、それが前提の中で幾らかかっているかという維持管理に関しましては、特段内容を求めているものではありません。あとそこで収益についても、内部の状況については特に出せるものではないということなので、そこら辺も求めているところではありません。

以上です。

○下地康教委員 これ事例があるんですよ。宮古島において民間がケーブルを利用したいというところ、非常に高額な利用料金というのが提示されていると。要はもう48億円余りの施設が国の、また公共の事業費でできている。それをサービスを提供して維持管理をしているのはN T T関連会社だということですけども。維持管理費がどれぐらいあるのかというのがよく分からない。つまりN T Tの関連会社が提示した金額というのが、あまり高額であるというふうに捉えられていますので、その辺りを県はやはりこれだけの公共施設を整備しているわけですから。N T Tの関連会社が、年間どのぐらいの維持管理費がかかっているというところはしっかりと捉えて、それである会社が、もしN T Tさんに対して維持管理費が膨らむようであれば、維持管理費を負担していただくというような、公共の施設をしっかりと利用できるような、特定の会社しかできないという話ではなくて、利用できるような仕組みづくりというのをしっかりと考えていただきたいと思います。要するに、県はやっぱり資本金を出しているわけですから、もともと公共の施設であるわけですよ。それを利用できるのであれば、どういう形で利用できるかというようなことも、しっかり指導できるような仕組みづくりは僕は必要だと思うので、考えていただきたいと思います。部長どうですか。

○武田真企画部長 大東地区の光ケーブル、これ今回初めて南北を結ぶことによって初めて冗長化というか、強靱化につながるというところで。我々としてはそういう住民サービスをするために全ての離島、先ほど津堅とか久高とかと

お話がございましたが、基本的には離島も含めてケーブルを敷設して、できれば冗長化も図っていききたいというそれが1つの大きな目標になっていて、それに基づく光ファイバーの今後の整備。それを今後、維持管理に含めてIRU契約を結ぶ形で、住民に対して丁寧な形でサービスを提供していききたいというような趣旨でもってこういう取組をしております。既存の光ケーブルについても、基本的に同じようなスキームでIRU契約を結んで、NTTさんに維持管理をしてもらうという形になっております。

一番大切なのは委員がおっしゃる、ほかに使わせて、使用料を取るような形というのはいかがなものかという御指摘も踏まえつつ、一番大切なやっぱり住民サービスを丁寧な形でやっていききたいと。そういう意味で、この事業を取り組んでいるという考え方を持っております。

○下地康教委員 もちろん住民サービスは大事です。

ただし、公共以外の例えば住民サービスといっても、いろいろなサービスがあります。なので基本的なサービス以外のサービスを、またその地域の方々の生活が向上するために、豊かにするために民間が入ってくるというのは十分考えられるわけですよ。そうした場合の取組、入りやすさ、また地域における利便性、それをしっかりとやはり公共の場である県が1枚も2枚もかんで、しっかりと指導していただきたいと思いますと思っております。

最後に、この施設の所有者はどこになりますか。

○大嶺寛情報基盤整備課長 施設は沖縄県が所有しているということでございます。

○下地康教委員 やはり県が所有しているということですので、幾ら民間の業者とNTTさんの関連会社と契約を結んだからといって、果たしてその契約そのものが地域にしっかりと貢献できる契約なのかどうか、独占のような形になるのかどうか、それはちょっと見極める必要があると思います。契約もしっかりその変更をするようなことがあれば、十分検討していただきたいと思いますと思って終わります。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○當間盛夫委員長 質疑なしと認めます。

以上で、乙第12号議案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)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

次に、沖縄県の振興発展に関することに係る陳情第72号の5外3件を議題といたします。

ただいまの陳情について、企画部長ほか関係部長等の説明を求めます。

初めに、企画部長の説明を求めます。

武田真企画部長。

○武田真企画部長 それでは、企画部関係の陳情処理概要について、御説明いたします。

説明資料の2ページ、陳情一覧表を御覧ください。

企画部関係の陳情は、新規陳情が2件となっております。いずれも総務企画委員会からの付託替えでございます。

それでは、御説明いたします。

初めに、5ページをお願いいたします。

陳情第72号の5令和6年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情の記2について、御説明いたします。

処理概要の欄の16行目を御覧ください。

離島の旅館業に係る税制特例措置については、離島の持つ地理的、自然条件等の不利性などから生じる本島との格差や若年層の島外流出、高齢化の進行による地域活力の低下等の課題を解消するため、旅館業等の立地を促進することにより就労の場を創出し、産業の振興を図ることを目的としております。

県としては、引き続き当該制度の活用促進に取り組むとともに、特例措置の延長について、国に要望してまいります。

次に記3について御説明いたします。

処理概要の欄の26行目を御覧ください。

現在、津堅島では、無線によりインターネットが利用できる環境にありますが、通信速度や容量に制限があることから、より高速で大容量の通信が可能となる光ファイバー網（F T T H）の環境整備は重要と考えます。

一方、光ファイバー網の整備には、本島と津堅島を結ぶ海底光ケーブルの敷

設が必要となることから、整備費用や長期的な保守費用など、その負担の在り方も含めて、より効果的な事業スキームを検討する必要があると考えております。

このため県では、通信技術の進展を踏まえながら、引き続き国やうるま市、民間通信事業者等と意見交換し、連携を密にしながら整備に向けて取り組んでまいります。

次に6ページをお開きください。

記4について御説明いたします。

処理概要の欄の2行目を御覧ください。

県では、定住条件の整備を図る上で、離島住民の交通コストの負担を軽減することは重要と考えております。

このため県では、沖縄県離島住民等交通コスト負担軽減事業において、航路では3割から7割、航空路では約4割の運賃低減を図っております。

本事業の支援拡充については、必要となる予算規模等を勘案しながら、検討を進めていく必要があると考えております。

また、離島の物流コスト低減に向けて、沖縄本島から県内離島に輸送される石油製品の輸送費補助等に取り組んでいるところです。

離島の生活コスト低減に係る補助につきましても、平成30年度まで離島食品・日用品輸送費等補助事業を実施しておりましたが、各離島により生活物資に係る状況が異なることから、有識者等による検討委員会の提言に基づき、平成31年度以降は各市町村が主体となって、事業展開していくこととなったところです。

このため、県では、市町村が円滑に事業展開できるよう沖縄本島の食品・日用品の価格等についての調査及び情報提供を行っているところであり、引き続き市町村と連携して生活コスト低減に取り組んでまいります。

次に記6について御説明いたします。

処理概要の欄の29行目を御覧ください。

南北大東エリアにおける超高速ブロードバンド環境の整備については、防災など強靱化の観点から、地下埋設による光ファイバー網の整備に効果がある一方で、多額の整備費用や通信サービスの提供開始までにある程度の期間を要することから、現在県において、より効果的な整備手法について、民間通信事業者と意見交換しているところです。

引き続き南大東村、北大東村とも連携を図りながら、早期整備に向けて取り組んでまいります。

次に7ページをお開きください。

記 8 について御説明いたします。

処理概要の欄の 2 行目を御覧ください。

現在、久高島では、無線によりインターネットが利用できる環境にありますが、通信速度や容量に制限があることから、より高速で大容量の通信が可能となる光ファイバー網（F T T H）の環境整備は重要と考えております。

一方、光ファイバー網の整備には、本島と久高島を結ぶ海底光ケーブルの敷設が必要となることから、整備費用や長期的な保守費用など、その負担の在り方も含めて、より効果的な事業スキームを検討する必要があると考えております。

このため県では、通信技術の進展を踏まえながら、引き続き国や南城市、民間通信事業者等と意見交換し、連携を密にしながら整備に向けて取り組んでまいります。

次に記 9 について御説明いたします。

処理概要の欄の 17 行目を御覧ください。

県では、揮発油税等の軽減措置を前提に課税する石油価格調整税を実質的な財源として石油製品輸送等補助事業を実施しており、同事業において、沖縄本島から県内離島へ輸送される石油製品の輸送経費の実費相当額を補助し、離島における石油製品の価格の安定と円滑な供給を図っております。

現在、補助対象外となっているタンクローリー、計量器等の法定検査費等については、令和 5 年度に調査を実施したところであり、同調査の結果を踏まえ、補助対象経費の拡充について検討してまいります。

次に 8 ページをお開きください。

陳情第 136 号の 5 令和 6 年美ぎ島美しや（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情の記 1 について、御説明いたします

処理概要の欄の 19 行目を御覧ください。

揮発油税等の軽減措置について、国政与党が示した令和 6 年度税制改正大綱では、「本措置の趣旨、地球温暖化対策の観点、県内離島のガソリン価格への対応及び「強い沖縄経済」の実現に向けた沖縄振興策との関係などを踏まえ、そのあり方について検討する。」と記載されております。

国においても県内離島のガソリン価格を課題として捉えており、県としては、次回税制改正に向けて、国とも連携を図りながら、離島における石油製品価格の低減に向け、補助制度の在り方を含め検討してまいりたいと考えております。

また、現在、補助対象外となっているタンクローリー、計量器等の法定検査費等については、令和 5 年度に調査を実施したところであり、同調査の結果を踏まえ、補助対象経費の拡充について検討してまいります。

次に9ページをお開きください。

記4について御説明いたします。

処理概要の欄の2行目をお願いいたします。

石油情報センターが公表している資料では、宮古・八重山等の離島家庭用LPガスの小売価格は、沖縄本島と差は見られない状況であります。一部のLPガス販売事業者に聞き取りを行ったところ、特に小規模離島において沖縄本島より小売価格が高いなど、価格差が生じております。

県としては、各離島における小売価格や輸送費の負担状況等が十分に把握できていないことから、引き続き実態の把握をするとともに、必要な支援を検討してまいります。

企画部関係の説明は以上でございます。

よろしくをお願いいたします

○**當間盛夫委員長** 企画部長の説明は終わりました。

次に、総務統括監等の説明を求めます。

屋我はづき総務統括監。

○**屋我はづき総務統括監** それでは、総務部関係の新規陳情1件について御説明いたします。

11ページ5行目を御覧ください。

陳情第72号の5令和6年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情。

17行目を御覧ください。

当該陳情事項7については、離島出身で高校卒業後に大学、専門学校への進学を希望している学生の学費及び住居費を支援することを求めるものです。

当該陳情事項7については、総務部及び教育委員会の共管となっております。まず、総務部より御説明いたします。

右側に移りまして、令和2年度から高等教育の修学支援新制度が開始され、低所得世帯の者であっても、社会で自立し、活躍することができる人材を育成する大学、専門学校等への修学を支援することを目的に、授業料及び入学金の減免並びに住居費が勘案された給付型奨学金の支給が併せて行われております。

本制度の対象校種は、大学及び専門学校等で、対象者は、住民税非課税世帯及びこれに準ずる世帯となっており、令和6年度からは子育て支援等の観点から、支援対象が多子世帯の中間層等にも拡充されたところです。

県としましては、本制度を適正に運用することで、離島出身者を含む支援対象者の高等教育への進学に伴う経済的負担の軽減を図るとともに、支援対象の拡大、給付額の引上げ、運用方法の弾力化などの制度の拡充を、全国知事会を通して国に要請しているところであります。

次に、教育委員会に説明を求めたいと思います。

○田代寛幸教育管理統括監 続きまして、教育委員会から処理概要について御説明いたします。

教育委員会に係る処理概要としましては、記の7について高校未設置離島を有する市町村においては、島を出て進学する高校生の居住費等を支援するため、離島高校生修学支援事業を実施しており、国が市町村に対し2分の1、県が4分の1の補助を行っているところであります。

当事業は、初等中等教育の円滑な実施を目的とするものであり、高校生が対象となっております。

以上、教育委員会の説明を終わります。

○當間盛夫委員長 総務部総務統括監等の説明は終わりました。

次に、環境部環境整備課長の説明を求めます。

與那嶺正人環境部環境整備課長。

○與那嶺正人環境整備課長 環境部所管の陳情、新規1件について御説明いたします。

表示画面の14ページを御覧ください。

陳情第72号の5令和6年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情につきまして、処理方針を説明いたします。

処理方針概要の19行目を御覧ください。

県では、平成25年度から27年度にかけて複数の離島市町村が連携して一般廃棄物の処理を行うごみ処理広域化に関する調査を行ったところ、処理体制の効率化や処理経費の低減化につながるといった結果が得られたことから、関係市町村等にごみ処理の広域化について提言したところです。

また、平成29年度から令和3年度にかけて離島廃棄物適正処理促進事業において、離島市町村から要望があった処理が困難な廃棄物について、輸送コスト低減の可能性がある廃棄物処理業者の情報をとりまとめ、離島市町村に提供するとともに、産業廃棄物と一般廃棄物を合わせて処理するあわせ処理に係る実証試験において処理コストの低減が確認できたことから、県においては、ごみ

処理広域化やあわせ処理を離島市町村に推進しているところです。

また、離島における産業廃棄物の適正処理に資するため、産業廃棄物税を活用した沖縄県産業廃棄物発生抑制・リサイクル等推進事業費補助金において、令和4年度より、離島における産業廃棄物の施設設備の整備を行う事業を補助対象事業に追加したところです。

今後も離島における廃棄物の適正処理の推進に向けて取り組んでまいります。

以上でございます。

○當間盛夫委員長 環境部長の説明は終わりました。

次に、保健医療介護部薬務生活衛生課長の説明を求めます。

久高潤保健医療介護部薬務生活衛生課長。

○久高潤薬務生活衛生課長 続いて、17ページをお願いいたします。

同じく陳情第72号の5 令和6年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情の記12、離島・過疎地域の全市町村における水道事業広域化を早急に図ることにつきまして、保健医療介護部の処理概要について御説明いたします。

県では、水道のユニバーサルサービスの向上を図るため、当面の取組として、本島周辺離島8村の水道広域化に取り組んでおります。

今後の水道広域化については、県内各水道事業体等で構成される沖縄県水道事業広域連携検討会において沖縄県水道広域化推進プランに沿った検討が行われているところであり、県としましては、引き続き地域の実情に応じた広域化を推進していきたいと考えております。

以上で保健医療介護部所管の陳情処理概要の説明を終わります。

○當間盛夫委員長 薬務生活衛生課長の説明は終わりました。

次に、農林水産部農政企画統括監の説明を求めます。

久保田圭農政企画統括監。

○久保田圭農政企画統括監 農林水産部関係の処理方針について説明いたします。

農林水産部関係の陳情案件は、新規4件で、そのうち、経済労働委員会からの付託替えが3件となっております。

19ページを御覧ください。

陳情第72号の5 令和6年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情につきまして、処理方針を読み上げて説明いたします。

記の11につきましては、令和4年度から実施している農林水産物条件不利性解消事業における北部・離島地域振興対策は、令和8年度まで北部・離島市町村における農林水産物等に係る域外出荷コストを補助するものとなっております。

飼料・肥料等の農林漁業資材に関する移入コストの負担軽減につきましては、生産振興の観点も含め、令和9年度以降の事業の在り方に関する国との協議等に向けて、全国における類似の制度等を参照しつつ、関係市町村で構成する協議会等において意見交換等を進めてまいります。

次に、20ページを御覧ください。

陳情第114号の2 和牛繁殖農家支援に関する陳情につきまして、処理方針を読み上げて説明いたします。

記の1につきましては、本県の離島においては、配合飼料等が割高となっており、畜産農家の負担になっていることは認識しております。

県では、畜産農家の経営安定を図るため、令和4年度より配合飼料購入費の一部補助を実施しておりますが、離島・本島間の輸送費は、補助の対象となっております。

そのため、令和6年8月に、離島地域の実情に則した生産コスト低減に資する対策について、関係団体と共に、国へ要請を行ったところであります。

令和6年10月には、島嶼県である本県の畜産業支援について、国へ要望を行ったところであり、今後も国に対して要望してまいります。

県としましては、離島地域における経営分析や、生産者との意見交換等を行い、畜産農家の経営安定に向け、取り組んでまいります。

次に、22ページを御覧ください。

陳情第136号の5 令和6年度美ざ島美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情につきまして、処理方針を読み上げて説明いたします。

記の5につきましては、令和4年度からの農林水産物条件不利性解消事業では、補助対象品目を拡充するとともに、北部・離島市町村への補助事業を新設し、離島・本島間の出荷コストの負担軽減さらには農林水産物や一次加工品の県内外へのお荷補助を実施しております。

加えて、コールドチェーン構築に向けた実証事業への補助や、出荷団体等へのアドバイザー派遣を併せて実施しております。

本事業の今後の見通しについては、事業の進捗状況を踏まえつつ、引き続き生産者団体や物流事業者、北部・離島市町村との意見交換に努め、地域の実情

を踏まえた、よりよい事業として継続・発展できるよう、国や関係市町村と意見交換等を行ってまいります。

次に、23ページを御覧ください。

陳情第202号の2サトウキビ価格・政策確立に関する陳情につきまして、処理方針を読み上げて説明いたします。

記の1（1）につきましては、含蜜糖は、サトウキビ以外の農作物の代替性に乏しく、条件不利性を抱える8つの小規模離島で製造されており、サトウキビの生産及び製糖業が地域経済・社会を支える基幹産業となっております。

当該離島においては、含蜜糖の振興が重要であることから、県では一括交付金を活用した含蜜糖振興対策事業費により含蜜糖企業の経営安定対策を実施するとともに、沖縄黒糖販路拡大推進事業により沖縄黒糖の販路拡大に取り組んでおります。引き続き本事業の所要額の確保に努めてまいります。

農林水産部関係の陳情に係る説明は、以上でございます。

○當間盛夫委員長 農政企画統括監の説明は終わりました。

次に、土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

金城新吾建築都市統括監。

○金城新吾建築都市統括監 土木建築部関係の陳情処理概要について、御説明いたします。

新規陳情が2件となっております。

26ページをお開きください。

陳情第72号の5令和6年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情の記17の（1）について、御説明いたします。

処理概要の欄を御覧ください。

離島・過疎地域における定住環境の整備は、地域振興を促進するため重要と考えております。

伊平屋・伊是名架橋の整備については、多くの課題が明らかとなっていることから、現在、調査・研究に取り組み、事業化の可能性を検討しているところであります。

検討結果については、伊平屋村、伊是名村に対して説明し、意見交換を行う予定であります。

次に記18の（1）について御説明いたします。

伊平屋空港については、これまでの検討から、航空需要や就航する航空会社の確保などの課題が明らかとなっております。

今後も、伊平屋村、伊是名村と連携しながら需要の確保、航空会社の就航意向取付けなどの課題解決に取り組み、早期事業化を図っていきたいと考えております。

土木建築部関係の説明は以上でございます。

よろしくお願いいたします。

○**當間盛夫委員長** 建築都市統括監の説明は終わりました。

次に、教育管理統括監の説明を求めます。

田代寛幸教育管理統括監。

○**田代寛幸教育管理統括監** 教育委員会所管に係る陳情の処理方針について御説明申し上げます。

教育委員会関係については、陳情について、先に御説明しました共管の陳情と合わせて新規2件となっております。

28ページを御覧ください。

陳情第72号の5令和6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、処理概要を読み上げいたします。

記の13について、離島高校生修学支援事業については、国が市町村に対し2分の1の補助を行っており、県も単独事業として4分の1の補助を行っているところであります。

補助率の引上げ及び補助対象経費の拡充については、九州地方及び全国都道府県教育長協議会等を通じて国に要望しております。

県教育委員会としましては、保護者の負担軽減に向け、引き続き関係市町村と意見交換を行ってまいります。

記の14について、沖縄県離島児童生徒支援センターの新入生の入寮については、例年、定員を上回る応募があります。

令和3年度からは、空室への特例入舎も含め公募したところ、進路変更等による辞退者を除き、最終的に入寮を希望する全ての生徒を受け入れております。当センターの運営については、引き続き関係市町村と連携を図りながら、円滑な入寮の在り方について検討してまいります。

29ページを御覧ください。

記の15について、県教育委員会としましては、離島から本島への県大会や九州大会及び全国大会に参加する生徒に対し、県中体連、県高体連、県特体連、県中文連及び県高文連を通して派遣費を助成しており、令和元年度からは、離島から本島への派遣費を増額したところです。

部活動派遣費支援の充実を図るため、令和6年度から新たに、クラウドファンディング型ふるさと納税を実施しております。

今後とも、派遣費の補助を継続し、離島地域の生徒の負担軽減が図られるよう努めてまいります。

30ページを御覧ください。

陳情第136号の5 令和6年度美ざ島美しや（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情について、処理概要を読み上げいたします。

記の6について、こちらは、陳情第72号の5の記の15に同じ、としております。

以上で教育委員会関係の陳情に係る説明を終わります。

○當間盛夫委員長 教育管理統括監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。

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。

○糸数昌洋委員 よろしくお願ひします。

ちょっと多岐にわたっていますけれど、全部やると大変です。何点かちょっと確認をさせてください。

5 ページです。陳情第72号の5の離島・過疎地域の振興に関する事項の2番目ですけれども、この離島の旅館業に係る税制特例措置。ちょっと内容を教えてもらえますか。今どういう特例措置が行われているのか。

○島袋直樹地域・離島課長 お答えいたします。

沖縄振興特別措置法では、離島の一定額以上の旅館業、施設、旅館、ホテル、簡易宿泊所を新設、増設または改修した場合、国税だとか、地方税の不動産取得税、固定資産税の課税免除等を受けることができる特例措置を設けているところがございます。

○糸数昌洋委員 この特例措置についてはいつから適用されておりますか。

○島袋直樹地域・離島課長 平成4年からとなっております。

○糸数昌洋委員 旅館業ということで、対象がある程度限定はされていく宿泊施設になるかと思うんですけど。これの特例措置を活用された実績というのが分かれば教えてください。

○島袋直樹地域・離島課長 平成24年度以降、国税ですが令和4年度まで11年間で13件。また平成24年度以降、令和5年度まで地方税は1140件となっております。

○糸数昌洋委員 令和7年度の税制改正要望で、既に要望されていると思いますが、この令和9年までの2年間の適用期限の延長。これについては見通しはどんな、回答は既にやられていますか。

○武田真企画部長 この税制についても2年間の延長を要望させていただいているところです。近日中に、与党の税制大綱等でその成否について示されるというふうに考えております。

○糸数昌洋委員 続いて6ページの4番目、離島を支える通勤者の渡航費及び物品などの運搬費に対しての補助ですけど。離島住民等交通コスト負担軽減事業で、特に航空路が約4割の運賃低減を図っているということで、近年、航空運賃がちょっと上昇傾向がある中で、この4割負担軽減、運賃低減についてはどういう状況にあるのか。要するに、航空費が上がる中で、そこの部分もその4割という補助になっているのか、ちょっと教えてもらえますか。

○西垣紀子交通政策課副参事 交通コスト事業につきまして、航空運賃に関しては約4割というところの提言を行っている状況となっております。

委員おっしゃるとおり近年といいますか、航空事業者に対しては航空運賃の値上げというところも実施されている状況にあります。

ただし、その中においても、県のほうで従来の離島負担を維持する形で県の負担を大きくして、離島住民の負担が新たに発生しないように、現在、抑える形で低減措置を行っている状況となっております。

以上です。

○糸数昌洋委員 ありがとうございます。

その状況をちょっと教えてほしいんですけど。例えば令和5年度、6年度と、負担の割合が住民負担をそのままにして、県のほうで負担割合を増やしているという状況については、どのぐらいの負担増になっているのか教えてもらえますか。

○西垣紀子交通政策課副参事 直近でいきますと、今年度、今年の10月に値上げを実施しております。それに関して、県の負担が約2億8000万というところで増額をして対応していきたいと。ここにつきましては、2月補正のほうで対応させていただければと考えているところです。

以上です。

○系数昌洋委員 航空運賃については、今後もちっとまだ高くなっていくようなことも想定されていますので、ここはもう県の負担もある程度かさむと思いますけれど、しっかり継続して離島住民を支えていただきたいということを要望したいと思います。

それと併せて、7ページの石油製品価格低減のための輸送等の補助事業なんですが、運送費を補助していただけることで大分助かってはいるんですけども、現実問題、やはり離島に行くとどうしても輸送コストが軽減されているにもかかわらず、実際、やはりガソリンというのはずっと高止まりできているという、この辺の実態というのは調査されていますかね。

○島袋直樹地域・離島課長 離島における石油価格の令和5年度の平均で申しますと、レギュラーガソリンが194.8円となっています。本島との価格差が25.4円となっているところでございます。

○系数昌洋委員 この主な要因というのは何でしょうか。

○島袋直樹地域・離島課長 特に小規模離島ですと、販売するボリュームが限られているだとか、本島に比べて薄利多売できないだとか、あとはどうしてもガソリンの価格に人件費とかを上乗せしないといけないという状況がございますので、どうしても高くなるという状況にございます。

○系数昌洋委員 それでここの答弁のほうに入っている、このタンクローリー、計量器等の法定検査費等についての調査を実施したとありますけれども、この辺の拡充の検討、状況というのはどうでしょうか。

○島袋直樹地域・離島課長 石油販売事業に係る必要な法定検査として、計量法に基づく計量器の検査だとか、消防法に基づく地下タンクの検査だとか、フォークリフトやタンクローリーの車検などございます。

それについて1SS当たりの年間所要額とかを調査しまして、対象離島をどうするか、どこまでを支援するかというのを検討しているところで、次年度に向けて今検討しているところでございます。

○糸数昌洋委員 ぜひ前向きに進めていただきたいと思います。

あとすみません、11ページ、ちょっと飛びますけれども総務部、教育委員会の学費及び住居費の支援。特に住居費の支援のところで教育庁教育支援課の回答なんです、これ28ページと一緒にですか。

○大城司教育支援課長 一緒になると思います。

○糸数昌洋委員 離島高校生修学支援事業なんですけれども、国2分の1、県4分の1補助ということで、そのさらなる拡充というところの要望なんです、これ国への要望、ずっと行っているとありますけれども。県として、ちょっと拡充していくという方向性というのは、いかがなんでしょうか。

○大城司教育支援課長 当該事業につきましては、国庫補助事業で行っておりまして、年額上限24万以内という形で今、実施しているところでございます。国に対しても補助率の引上げと、あと補助対象経費の控除引上げ等について要求しているところでございます。

これに関して、毎年、市町村と意見交換を行っているところでございます。市町村と意見交換を行う中で、やはり昨今の物価高騰等で、一部市町村については引上げをしたいという市町村もございますし、あとやはり市町村の負担が大きくなるので、補助率の引上げがあれば、引上げを検討したいというところもございますので、この辺については、しっかり市町村と意見交換を今後も引き続き行っていきたいと考えております。

○糸数昌洋委員 ぜひ住居費高騰の状況はずっと続いておりますので、ぜひ県のほうの、その辺の補助率の引上げを含めた検討をよろしくお願いしたいと思います。

以上で終わります。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 先ほども質問が出ましたけれども、ページ8の136号の5、石油製品の輸送費補助の事業の件でありますけれども。私も石油製品を扱っている者として、非常にこれは重要な支援だというふうに思っております。価格差の問題についていろいろと問合せがありますけれど、ガソリントankの量がまるで違うというのもこれありますね。人件費が実は沖縄よりちょっと高いかもしれない。今、1200円ぐらいいっているんじゃないかな、平均で実態はですね。いろいろ様々なコストが上がってくるんですけど、そこでちょっとお聞きしたいんですけどね。

今の3党合意の中でこの暫定税率、トリガー条項ということで暫定税率が撤廃されるということになってくると、単純に行くと25円が差引きになるであろうということであります。今、実はガソリン価格に関しては、本税と暫定税率プラス消費税というふうに業界で二重課税と言っているんですが、もう税金、税金、税金の中での販売単価になっているんですよ。これ軽油とはちょっと違う。なのでそうなってくると、どういうふうにして本税に消費税がかかってくるかというのは、まだこれからの議論なんでしょうけれども。これがあと2年の延長がありますよね。そうなってくると輸送補助という形にこれ1回、トリガー条項を外したらすぐまた戻す。過去、民主党政権がやったんですけど、大混乱が起きましたよね。そういう中で暫定税率の廃止が起きた場合に、この輸送費補助というものが継続できるかどうか。今7円の軽減措置があって、それに1.5円、県が課税しているわけですよ。要は、県は1円も基本的にはお金を出さずに予算が確保できているわけですよ、県税を使わずにね。なので、それが維持できるかどうか。この25円というものの暫定税率が下がっただけでこれ維持できるかどうか。

それともう一点は、地方税として、主要税として県に入ってきますよね。これは全国知事会でも、実は暫定税率の廃止には反対意見があって、これ地方税収の問題との兼ね合いがあるんですが、これが撤廃された場合に県の収入としてはどれぐらいの減になるという見通しを立てているのか。その辺、1点ですね。そして仮に暫定税率を継続するのであれば、今、本税から7円の軽減措置をしていると思っていますけれど、その確認をちょっとしたいと思います。それが継続ができるかどうかも含めて、よろしいですか。

○島袋直樹地域・離島課長 まず石油価格調整税、トリガー条項が出て発動されたときに継続されるかという質問があったと思います。石油価格調整税はトリガー条項と関係なく1.5円課税されますので、離島石油輸送補助の財源というのは確保できているので、引き続き確保できる見通しですので、毎年10億円規模の税収が入ってきますが、それが継続してできるというふうに考えております。

あと、実際7円軽減されているという件についてですが、ちょっとまず本則のほうで少し整理したいんですが、地方揮発油税1リットル当たりの税率は本則で28.7円。当分の間、特例税制で先ほど申しました25.1円が上乗せされて、全部で53.8円かかっております。それで沖縄県の場合は、復帰特別措置法に基づく軽減措置で、1リットル当たりの軽減は46.8円となって、全国と比べて7円安くなっております。これがトリガー条項が発動された場合、沖縄県の税率も変動することになっています。その場合、1リットル当たりの税率が24.9円の減になって、21.9円減額されることになっております。別に減額されるんですけど、石油価格調整税はそれにまた1.5円課税しますので、特に石油輸送補助については影響がないという状況です。

○大浜一郎委員 多分、今だから本税と暫定税率に消費税がかかっているの、その取扱いはどうなっているか。今情報は入っておりますか。

○島袋直樹地域・離島課長 石油減税について内閣府にも先日、情報があつたときに相談したんですが、まだ回答が得られていなくて、ちょっと回答待ちという状況になっております。

○大浜一郎委員 それだけでも多分、見た目に随分変わってくるんだろうと思いますが、例えばこの石油製品の軽減措置をする際に、一つこの補助の必要性ということで、N I A C——南西地域産業活性化センター等々が輸送費がなくなった場合、そして今継続した場合は諸物価に対する影響はどうかと。例えば流通価格、スーパーでの食品の価格、生鮮食品の価格、そういったものに対する様々な比較対照を行ったと思うわけですよ。

今後、あと2年延長するけれども、これを継続するに当たって軽減措置が行われています。本税のほうから7円の軽減措置がある。そうなってくると離島の例えば物流、もしくは市場でのエネルギーコスト、この軽減措置をすることによって、もたらされる影響度というようなものについては、今後検討しなきゃいけないというふうに、新たに調査しなきゃいけないと思うんですけど。

その辺のところは、今どういうふうに考えていますか。

○島袋直樹地域・離島課長 今年度も、引き続き石油価格の調査というのはやっております。内容としましてはＳＳの経営実態調査とか、離島一本島間の輸送経費に係る調査だとか、価格差の要因分析だとかということと、あと今後、今やっている輸送費補助に限らず、どういう方法があるのかというメリット、デメリットも含めていろいろ整理していきたいと考えております。

○大浜一郎委員 僕が言っているのはそれだけじゃないわけですよ。制度の運用の問題ではなくて、基本的にそういうふうに25円のトリガー条項が外れる。そして本税から7円の軽減措置を受けて、見た目に消費税の取扱いは分からないけれど安価になっていく。そのときに継続するという前提で、今はもう決まっているからやりはするけれども、これ2年後にどうなるのかなという問題がありますよね。要するに何か一筆——前みたいな変な一筆を入れてないけれど、取りあえず考えましようねみたいなことになっているから、今のところは取扱いが……。

そのときに僕が言っているのは、離島の市場。生活物資、あらゆるものに与える影響というものは、どのような調査を今後していくのでしょうかねと聞いているわけ。この支援策をやるときには、南西地域産業活性化センターがしっかりと市場調査をして、その影響度を比較して制度の意味合いを証明したわけですよ。だから、そういった調査もしっかりやらなきゃいけないんだろかなと僕は思うんだけど。それはやるんでしょうねということと見通し。これ部長のほうがいいかな。部長、ちょっとお答えできますか。

○武田真企画部長 処理概要のほうにも書かせていただいておりますが、今回この揮発油税が3年延長された際には、与党の税制大綱のほうでも、本措置の趣旨、地球温暖化対策の観点、それからやはり県内離島のガソリン価格への対応点が明記されております。ひいては強い沖縄経済の実現に向けた沖縄振興策との関係、そういったものも踏まえて今後検討するとなっておりますので、揮発油税の軽減措置のありようについては、県内経済の影響も含めて検討されると考えております。

○大浜一郎委員 今後、このような制度が変わることによって、いろんな影響が出てくるので、ちょっと広角な目でその影響度、補助する意味合いというものをしっかりと理論武装しておかないと、相手は財務省ですからね。面倒くさ

い連中ですから、とにかく頑張ってもらいたいなと思っています。

それと、これは陳情第136号の4のL Pガスの件です。これ実際に非常に困っていたらしくて、処理概要の中で小売価格や輸送費の負担状況が十分に把握できないことから、引き続き実態の把握と必要な支援を検討してまいりますということなんだけれども。この実態調査というのは、今までやったことがなかったのかな。

○島袋直樹地域・離島課長 L Pガスについては石油と違いまして、本土から石油を運んでくるときに、石油の場合は沖縄本島に1回来てから、そこからまた宮古、石垣、久米島とかに運ばれるんですが、L Pガスの場合は、直接本土から宮古島に行ったり、石垣島に行ったり、沖縄本島に、久米島に行くということでは存じておりました。そこから先の話、八重山ですと石垣周辺だとか、本島ですと本島周辺の価格がどうなのかという調査までやったことがなかったと思います。

○大浜一郎委員 これは前々から話があったというふうに思いますよ。なので、これ調査をしていなかったっていうのは非常に——このエネルギーをどういうふうに供給していくかという、県の何ていうのかな。仕事の仕方としてはやっぱりちょっと問題があるかなと、やはり思います。それと、これはもうずっと続いていて困っていた話なので、これどういう対策をするかということを、ちょっと聞きたいんだけど。今、例えば交通コスト対策事業だとか、農林水産物の軽減事業とかいうものは今ソフト交付金の中でやっていたけれども、あれが今基本的に外に出ているわけです。これ非常にいいことなんだけれど、外に出ている。そうなってくると、ソフト交付金の中でこういった問題が対応できるかどうか。ソフト交付金が、その分みんなでどれぐらいになるかな。それが、ごっそりソフト交付金の活用の配分の中で抜けているわけです。であるならばソフト交付金の中で、そういった問題を対処できるような予算の使い方ってあると思う。今から実態把握すると言ったって、統計を見れば分かりますよ。統計を見れば明らかに分かる。コストが高くなっているということは分かっているはずなので、すぐにでもこれは対処できると思う。今から動向を見るというのは遅い。過去のデータがあるから、それを見れば分かるだけの話。だからソフト交付金の中で、何かそういった支援策ができると僕も考えるんだけど、その辺はどうなんですか。

○島袋直樹地域・離島課長 この陳情が出てきたときに、国の委託を受けてや

っている石油情報センターの調査を見ると、本島より逆に宮古、石垣のほうが安いという状況がございました。本当かなということで、今議会前に、離島も本島もL Pガスを取り扱っている県内大手の事業者聞いたところ、確かに宮古島、石垣島、久米島は本島と同じだと。だけど、やっぱりそこから先の離島については、どうしてもちょっと輸送費をオンしないといけないという状況があるということでございました。それで大手の2事業者しかヒアリングしてなかったんですが、全体でいくと、沖縄県全体では200か所以上のL Pガス販売事業者があって、いろいろ小売価格とか、輸送費の負担状況とか本当に十分把握できていない状況です。そこで令和7年度に入って、委託調査を行って、実際現状はどうなのかというのをまず押さえてから、県としてどんな取組ができるか対応を検討していきたいと思います。

○大浜一郎委員 最後になりますけれど、私も代表質問で説明したけれども、さらっと流された答弁になって、んっと思ったんだけど。要するに離島から離島の物流、沖縄本島、宮古多良間。沖縄本島、石垣竹富の各島々、与那国島となってくると片荷の小ロット。だからワンウエーなんです、ワンウエーのもう小ロット。帰りは空、こっちから持っていくときは満載。沖縄の物流は大体そうなんですけれどね、片荷なんだけれど。だからそういったものがあって、しかも内航運賃だから高い。そういった問題はもうずっと続いてきているわけです。これが生活物資だとか、建築資材だとか、農業資材だとか、そういったものにもうどんどんどんどん上乗せされていって、今もう坪単価、お家を造ると190万以上にもなるような環境になるわけです。農家だって困る、生活物資だって困る。とにかく物流が、みんなそういったものに影響を受けている。そういった離島の先の離島ですよ。

だから、僕はこの特別委員会をぜひ設置したいというのは、離島にもっとフォーカスするために付託替えでもしてやらなければ、離島の問題がどうにも浸透していかないという思いがあったから、この特別委員会をぜひやってほしいと思っているわけです。なので、そこにしっかりフォーカスをして、どういうふうな対応ができるかということを、しっかり立案して予算の要請もどうしたらいいのかということを、今後の振興策の見直しの中でやらないといけないんですよ。だからそういったことをしっかり、これ過去からある話だからね。しっかりとどういうことで定住安定が図られるかというような問題、そのためにどういう新しい施策が必要か。従来のものをどういうふうにアップデートしていくか。というようなこともしっかり対応してもらわないと、何のための振興策なのかというのが意味がないじゃないですか。できるだけそれはまた離島

政策として、外出しの政策にしていくと、別枠にしていくというようなことをしていかないといけないと思うんですよ。それで部長はどう思っていますか。

○武田真企画部長 L P ガス、それ以外にも様々な生活物資、それから農業資材、そういった様々な本島とは違う高騰の要因もあろうかと思っております。一つ一つ、今回 L P ガスについて、実際にその事業者に聞き取りをして、離島の先のほうの離島ではやっぱり高いというのが今回判明したわけです。やっぱり担当課のレクを聞くと、やっぱり輸送費がどうしてもかかっている。それから島における一定の採算性というんですか、維持をするための採算性。そういったところも踏まえて、どうしても高くなってしまう。そういったところも少し洗い出しをして、島によってまた価格も全く違うんですね。その辺りを共通部分でどうしても高くせざるを得ないところ、そういったものを引き出しながらなるべく広域的な形で、どういった形で公平性を持った形で支援できるかというのを、今後、検討してまいりたいと考えております。

○大浜一郎委員 最後だけ、すみません。軽油引取税。あれも昔は県道を造る財源だったけれども、あれはもう一般財源になっていますので、今後は船が免税業者から外れる恐れがあるとなってくると、軽油引取税がそのまま上乗せされてしまう。トリガー条項とかそういうのは減るかもしれないけれど、軽油の場合は一般財源だから、道路を造る財源じゃないから。それがそのままもう上乗せされてきたら、例えば採石場だとか、特に船にはもうダイレクトに引っかかってくるということもあるので、物流の問題はそういうことから見てほしいと思います。船はほとんどガソリンで走っていません。重油か軽油です。ですので、そこも含めて物流の対策というものを見ていったほうがいいと思います。そこはぜひ検討してください。

以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

喜友名智子委員。

○喜友名智子委員 14ページの離島でのごみ処理の取組について、お伺いをいたします。この中で30行目ですか、29から30行目、産業廃棄物と一般廃棄物をあわせ処理する実証実験で処理コストの低減が確認できたということですが、内容をお聞かせいただけますか。

○與那嶺正人環境整備課長 多良間村で行った実証実験となっておりまして、農業用廃プラスチック、産業廃棄物に分類されるんですけども。その処理が困っているということがありましたので、県のほうで設備の導入と支援を行いまして、それを村が引き取って、一般廃棄物と混ぜながら、産業廃棄物を処理するという事で、全体的にコストの軽減が図られたというような結果の実証試験となっております。

以上です。

○喜友名智子委員 金額的なことも情報ありますか。

○與那嶺正人環境整備課長 お答えいたします。

多良間村の実験では年間122万7000円、削減効果が得られたという結果となっております。

○喜友名智子委員 この実証実験の結果を受けて、ごみ処理の広域化、それからあわせ処理を離島市町村で推進しているということなんですが、今実際に、推進されている市町村はどれくらいあるのでしょうか。

○與那嶺正人環境整備課長 離島市町村の広域化の実績としましては、座間味村と栗国島が那覇、南風原の処理施設に運搬しているという事例があります。沖縄本島内でも、中城と北中城村が浦添市と統合する形で広域化するとか、そういったことで幾つか事例がある状況となっております。

以上です。

○喜友名智子委員 この中にあわせ処理の推進も含まれていますか。あわせ処理がどの程度、推進されているかも併せて確認させてください。

○與那嶺正人環境整備課長 あわせ処理につきまして多良間村の事例もありますが、同じように久米島町でも農業用廃プラスチックの処理の実証試験を行って、あわせ処理を行っているところとなっております。

また宮古島のほうで、産業廃棄物の処理業者の破砕施設が一時滞って、島内でちょっとプラスチックの処理が滞ったときがありまして、そのときに宮古島市があわせ処理ということで、一時的に行った事例などあります。

以上です。

○喜友名智子委員 あわせ処理は久米島も実際に経験があるということで、南部の小規模離島にも広げてほしいなと考えています。今までこの処理を行って、対応できる市町村といまだ推進が難しいという離島で、何か状況や予算それから課題については、県でどういうふうに今、分析しているんでしょうか。

○與那嶺正人環境整備課長 あわせ処理につきましては、産業廃棄物をあわせ処理するということで、産業廃棄物につきましては事業者の処理責任がありますので、各市町村の考え方としましては、まずは事業者が自ら処理するというのを念頭に置いているということを考えております。その中で島内で処理が滞ったときに、市町村が助け船を出すというような形で、合わせて処理するという形になりますので、全ての離島がそれを採用するということではないというふうに考えております。

○喜友名智子委員 分かりました。ちょっとあわせ処理と広域化の話を一緒にして聞いてしまったんですけども。離島でのごみの処理についてはどうしても市町村では予算が取り切れない、確保できないということはどこも抱えている問題だと思います。消費するまではみんな積極的にやるけれども、その後の廃棄物というのは、やっぱり離島にとっては物すごく負担です。小規模離島の考え方はあるでしょうけれども、目の前にたまっているごみを見ると、もう市町村も途方に暮れているという部分がやっぱりあるんじゃないかなと思いますので、ぜひ進められるようなところは進めていただきたいと思います。

同じ処理方針の中で38、39行目、産業廃棄物の施設設備の整備を行う事業を追加しているとありますけれども、令和4年度から今年度までの利用実績を確認させてください。

○與那嶺正人環境整備課長 離島廃棄物の処理施設に補助を行った実績は2件となっております。令和4年度に宮古島市内の小型焼却炉の補助を行ったということと、令和6年度は宮古島市内の破碎施設に補助を行っております。この2件というふうになっております。

○喜友名智子委員 令和7年度以降で、この補助事業を活用したいという離島の市町村はありますか。

○與那嶺正人環境整備課長 今のところは、具体的には聞いていない状況となっております。

○喜友名智子委員 分かりました、ありがとうございます。

次が19ページとあと20ページもですかね。輸送費の中でも、県外に移出する補助とはほかに農業資材の移入、県外から県内、そして沖縄県内での離島間のやり取りも恐らく含めてじゃないかと思えますけれども、移入に係る輸送費の補助ですね。これまで県のほうでは、沖縄県内から外に売る、販売するという部分については積極的に補助を行ってきたと。

しかし、今やはり物価高の中で、県内に移入する部分の輸送費も含めてほしいというところは、特にここ数年で新しく出てきた要因だと思います。まだ処理方針を見ますと、19ページでは令和9年度、事業の在り方に関する国との協議に向けて調査をするということですが、今の時点でもどういう方向性で調査をしようとしているのか、県の姿勢や方向性があるのだしたらお聞かせください。

○本永哲流通・加工推進課長 お答えします。

まず、委員おっしゃるとおり、この事業につきましては令和4年度に改正をさせていただきまして、海外県外向けの流通コストについての補助をさせていただいているところです。移入コスト、令和4年度の新制度をつくる際に、移入コストについても国と議論をさせていただいたところですが、その中で国からの調整の中では、県内で消費される農林水産物も含まれるということで認められなかったという経緯がございます。なので農林漁業資材等の移入コストについては、生産にかかるコストという側面もありますので、今後とも市町村とか、あと生産団体と関係者と、意見交換を行いながら検討していく必要があると考えております。

○喜友名智子委員 こちらも先ほどの環境問題、ごみ処理の観点とも関わるんですけれども。消費ということだけにちょっと注目すると、なかなか生産力のところに予算が回りづらいというところがあると思います。

沖縄県は循環型の経済をつくろうということで、今回、振興策にも取り組んでいると思いますので、これは県内の農業、それから水産業も含めて、ぜひ生産という視点、県内の方たちの生産力を高めるという視点で国とも、今後やり取りしていただきたいと思います。調査の方向については、また随時お尋ねをしていきたいと思います。ありがとうございました。

以上です。

○**當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。
座波一委員。

○**座波一委員** 先ほども陳情第72号の5、光ケーブルの質問を企画部にやったわけですが、久高島、津堅島のケーブルの計画ですね。概算は捉えていると思うんですよね、どれぐらいかかるのか。それはつかんでいますか。

○**大嶺寛情報基盤整備課長** 津堅島、久高島の両島とも、大体11億から12億円ぐらいの概算として、今、捉えているところでございます。

○**座波一委員** 当然、総務省ともその敷設に関する協議はして、要請なりやっていると思いますけれど。その辺はどのような進行状況ですか。

○**大嶺寛情報基盤整備課長** 総務省のほうも、どんどん全国的に海底ケーブル光ファイバーの整備率が上がっていく中で、そういうふうな離島、そういったところはもう取り残さずに整備していこうということでございますので、こういうふうな離島地域について、新たな制度の拡充も含めて、いろいろ検討しているということで意見交換させていただいているところでございます。

○**座波一委員** 沖縄県も一時、久高、津堅も敷設を視野に入れてやるというような発表もあったわけですが、それが今、まだ具体化のめどが立っていないという状況なんでしょうか。

○**大嶺寛情報基盤整備課長** この辺につきましては、民間事業者様のほうでいろいろ整備していただくということになってきますので、この辺は採算性も含めて、いろいろ意見交換させていただいているところでございますが、最終的には、今検討をいろいろされていますブロードバンドのユニバーサルサービスという制度が出てきていますので、そういったものの活用を含めて、民設民営を目指して、今一生懸命、意見交換しているところではございます。

○**座波一委員** なぜ、この地域の2か所だけ民設民営なんですか。

○**大嶺寛情報基盤整備課長** 今、申し上げた民設民営というのは、間接補助として民間にやっていただくということで、県と地元市町村のほうで支援をさせていただきたいというところではございますが、そういった方向で進めてい

るところです。

○座波一委員 当然、国の支援も入るわけでしょ。

○大嶺寛情報基盤整備課長 おっしゃるとおりです。

○座波一委員 子どもたちに、今本当に支障が出ているという状況なんです。小、中において、非常に大きな課題です。ぜひ取り組んでほしい。

それともう一点は、沖縄本島南部の東側に面している南東地域から中部のうるま辺りにかけて、テレビの電波障害地域というのも沖縄県はまだあるんですよね、テレビの電波障害。要するに豊見城のNHKのほうから出てくる電波がなかなか山間部に邪魔されて、直接電波が取れないというところも多々あるんですね。これは共同アンテナ方式という形で、今やっているんですけど。私は久高島とか津堅島というのは、逆にそういうところから電波を拾って、この島から本島に、逆に電波を光でまた持っていくという方法もあると思っています、あるんですよ。だからそういう意味では、離島の通信障害だけをクリアする、そういったものではなくて、逆に離島という場所を生かして、本島の電波障害対策にもなり得るんじゃないかなと思っています。

そういうふうにすれば、この光ケーブルによって本島、離島の電波障害、1つの形、相互の方式ということでできる可能性も非常に高いと私は思っていますので、そこら辺少し研究してくれないかなと思っています。このあたりを継続して伺っていかうと思っていますけれど。そういうこともあるということを経験して分かってほしい。電波障害対策にもなるのではないかと、本島のね。その考えに対して答弁を求めます。

○大嶺寛情報基盤整備課長 その辺につきましては電波障害の件も含めて、地元の市町村と意見交換させていただきながら、そのような効果も含めて、総務省の意見も聞きながら、検討させていただければと思います。

○座波一委員 伊是名、伊平屋架橋の件ですけど。この件は、土木環境委員会においても長いこと議論されているわけですね。今、どのような状況なんでしょうか。

○前武當聡道路街路課長 お答えします。

処理概要のほうにも記載させていただいているんですが、当該架橋の整備に

つきましてはこれまで多くの課題が明らかとなっておりまして、建設工事費の縮減等について調査・研究に取り組んできたところでございます。これまでの環境調査、建設工事の精度向上を目的に、過年度までに深淺測量、土質調査等を行ってまいりました。

今年度、それらの調査結果を基に、今事業化の可能性を検討しているというところでございまして、その取りまとめ作業を行っているという状況でございます。

以上です。

○座波一委員 事業化に向けて進んでいるということではありますが、課題が明らかになっているということは、建設に関する技術的な課題、あるいは金額的な課題、どのあたりにあるのかなと。

○前武當聡道路街路課長 まず、環境への課題等もございます。あと橋梁の高さをどうするかというところ、あと海域の深さがどうなのかというところは技術的な課題になるかと思います。やはり一番の課題としましては、建設工事費が結構かかるだろうと、今、試算しているところでございます。その建設工事費が事業評価につながるビー・バイ・シー——費用便益比につながってきますので、そこの精度向上を過年度から今取り組んできているという状況でございます。

以上です。

○座波一委員 ビー・バイ・シーをクリアするというのは、非常に大きな課題ではありますけれども。これはもう伊平屋、伊是名が本島との架橋はまず無理だろうという話の中で、この両島がつながることが非常に持続的な発展につながるという構想でありますので、そこはビー・バイ・シーに収まらないというような話ではなくて、ぜひ離島の活性のためにも、もっともっと加速して取り組むべきだろうなと思っております。

以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

新垣淑豊委員。

○新垣淑豊委員 ありがとうございます。

ちょっとお聞きしたいんですけども6ページですね。この離島を支える通

勤者の交通費用及び物品などの運搬費に対して補助を行うこととあるんですが、具体的に離島を支える通勤者というのは、どういう人を想定しているのかというのをちょっと教えていただけませんか。

○西垣紀子交通政策課副参事 離島を支えるというところでちょっと考えているところが、八重山地域とかですと、例えば石垣に住みながら各島々、ホテル業とかに通勤されている方もいらっしゃいます。そういった方々を今想定しているというところがございます。

○新垣淑豊委員 この点に関しては、実際に陳情を上げてきたところからの聴取というのはされているのか、いないのか。

○西垣紀子交通政策課副参事 内容については、航路、船の内容となっておりますが、県としてはその市町村と航路に関しては分科会というのがございます。その中では意見交換はしてきております。

以上です。

○新垣淑豊委員 那覇から近い小規模離島なんですけれど、例えば福祉事業所というのなかなか人材の確保が難しいと。特に資格職の方が必要な場合ですね。そういった方々がなかなかその島にいない。なので、那覇から近隣の離島に渡るとかそういったこともあります。多分、今おっしゃったように、宮古や石垣からそれぞれ竹富に行ったりとか、多良間に行ったりとか、近隣の離島のほうにも渡るケースがあると思うんですね。

ただ、多分御承知のとおり、そういった例えば福祉事業に関していうと、払われる額というのはほぼほぼ決まっているわけですね。いろんなサービスを受けて報酬を受けたりすると。そこででちょっと費用がかさんでしまうと、なかなかそこで利益が出ないというケースもあるというふうに聞いておりますので、ぜひそこはちょっと県のほうとしても、離島の生活を守るという意味で、何かしらサポートしてあげていただきたいなと思っております。

その点について、もし考えとかあれば、お聞かせいただきたいんですけど。

○西垣紀子交通政策課副参事 こちらで記載しております通勤者。委員おっしゃるとおり、有資格者が必要な福祉の分野であったりというところで、そもそもその通勤者をどのように定義するのかというところ。例えば週3日であってもそれを通勤者とみなすのかとか、そういったところはやはり地元の市町村と

いろいろ意見交換をしながら、検討を進めてまいりたいと思っております。
以上です。

○新垣淑豊委員 そうですね、毎日通勤されるのか。例えば離島に宿泊するスペースがあるとか、施設の中に当直するところがあるとか、そういった方も多分いらっしゃると思うので、そこはぜひ丁寧に聞き取りをしていただきたいと思います。

もう一点ですけれども、28ページの沖縄県立離島児童生徒支援センター、ここなんですけれども、ちょっとこれ確認をしたいんですけれども。例えばこういったところに入寮する子どもたちとか、沖縄本島に出てくるとか、高校のある離島に小規模離島から通う、入学をする子どもたちというのは、基本的には親の住所の下にいるのか。それとも住民の登録はどこでやるべきなのかというのは、ちょっと見解を教えてくださいませんか。

○大城司教育支援課長 すみません、これちょっと今、寮とかに入っている子が親の住居は、基本的にはこちらにあるんですけれども、住所というかその辺は親のところにあるのかなというふうには思っているんですが。すみません、具体的にちょっとこれを調べたことがないので、申し訳ありません。

○新垣淑豊委員 多分、親元の住所のままでいる方もいれば、引っ越しをしている。それで引っ越し先の市町村に登録をしているという方もいると思います。

なぜこの話になるかというと、通い先の学校の近くに住所を移してしまうと離島割が使えないという話があります。特に、今も例えば私の選挙区であります大東ですね、南北大東。航空会社の燃料費が上がったとか、こういった中で運賃も上がっているんですね。もちろん離島割の場合は、ある程度、補助が入って据置きとなっていますけれども、その離島割が使えなくなったときに、やっぱりなかなか帰省ができないんですよというふうなお話も伺っています。例えばお父さんは島で働いている。お母さんと子どもたちはここで別で生活をしているというケースもあるものですから。そうすると島に戻って、何かの行事に参加するとか、そういったときに非常に大きな負担になってしまって、その地域の行事自体が衰退してしまう可能性もありますし、なかなか戻る機会というのが減ってしまうのではないかというふうなお話もあるものですから。これもどこで線を引くかというのはちょっと難しいところなんですけれども。やはり離島の子たちが学業として出てくる、就職として出てくるという形もありますけれども。何かしらやはり離島に対して、また戻る機会というのをつくって

いかなければ、離島自体の人口も減ってしまうのではないかなというようにお話を、実は昨日、その出身の、彼は今でも島で働いていて那覇と行き来をしているんですけれども。そういう方からちょっとありましたので、ぜひこういったところも、やはり島の生活を守るという意味で、何かしら制度的なものをつくっていただけたらありがたいなと。これは伝えてほしいということでありましたので、ぜひ御検討いただきたいと思いますけれども。もし答弁いただけるのであれば、お願いしたいと思います。

○大城司教育支援課長 処理方針の場合、離島高校生修学支援事業になりますが、一応、基本的にはこちらに住む住居費もあるんですけれども、この事業で本島から出身の離島に帰る費用も、一応この事業で充てることは可能ですので。

ただ先ほどのお話なんですけれども、物価高騰で家賃とかも上がっていますので、なかなかそこに割けるものは厳しいとは思いますが、一応、この事業でも充てることは可能ですので、これを使って出身地のほうにまた戻るということも子どもたちのほうには伝えております。

○新垣淑豊委員 あと離島割の件、これがどういうふうになっていくのかというのも教えてください。

○西垣紀子交通政策課副参事 先ほどから出ております交通コスト事業において、例えばここは大東も含めて、小規模離島に限定はしておりますが、その島に高校がない島で、本島に出てきている高校生に対しては、還付制度というのがございまして、一旦高校生は正式な運賃を払いますが、市町村を通じて還付制度という形で高校生の割引を実施しております。ここは今現在、約5割程度の低減を行っておりますので、まだまだ周知が足りない部分がございましたら、そこは市町村を通じて、再度周知を徹底してまいりたいと思っております。

以上です。

○新垣淑豊委員 これは、例えば沖縄本島に住所があっても活用できる制度ということでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 おっしゃるとおりです。

○新垣淑豊委員 では今高校生だけではなくて、一緒に例えばお子さんについてくるお母さんが結構いらっしゃるんだよね。そういう方の御利用というのは

できるもんなんでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 先ほど申し上げた、高校生を対象として低減を行っている要件としましては、両親のどちらかが離島に住んでいるというところがまず条件となっております。ですので例えば両親お二人とも沖縄本島であれば、そこは対象にはならないというところになりますが、1人でも離島にいらっしゃるのであれば、ここはやはり高校生が対象となりますお住まいの離島に住んでいる両親の分は、離島割引で対応させていただいているという状況となっております。

以上です。

○新垣淑豊委員 例えば沖縄本島にお住まいの、どちらか片方の親御さんの部分は対象外ということで理解しました。ありがとうございました。

ぜひこの件は周知をしっかりといただいて、島に帰りやすい環境。また島で今後、将来的な生活とか、また島が盛り上がるような環境をつくっていただきたいと思っております。よろしくお願いします。

あと最後に要望なんですけれども、今回、航空運賃が上がりました。これはどうしてもやっぱり経営状況が厳しいということもあって、上げざるを得ないと言われておりますけれども、やっぱりその島に人が渡ってお金を運んでいかないといけないわけですよね。観光であつたりとか、そこに見に行かなくても、単純に滞在するだけでやっぱりお金を使ってくれるというところもあるので。この辺をやっぱりしっかり考えていただく上では、今でも多少補助は出ていると思いますけれども。今後もやっぱり補助に関して、しっかりと強化をやっていただきたいなと思っておりますので、これは要望としてお願いしたいと思います。

以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○當間盛夫委員長 質疑なしと認めます。

先ほど、糸数委員の質疑に対する答弁で、交通政策課副参事から答弁の訂正をしたいという申し出がありましたので発言を許可します。

○西垣紀子交通政策課副参事　すみません、先ほど糸数委員のほうから、コスト事業に関わる値上げに対しての県負担額について御質問がありまして、約2億8000万とお答えいたしましたでしたが、正しくは2億3000万の間違いでした。おわびして訂正申し上げます。

以上です。

○當間盛夫委員長

以上で、沖縄県の振興発展に関することに係る陳情に対する質疑を終結いたします。

休憩いたします。

午後0時14分休憩

午後1時25分再開

○當間盛夫委員長　再開いたします。

次に、鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充に関することに係る陳情第52号外6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。

武田真企画部長。

○武田真企画部長　それでは、企画部関係の陳情処理概要について、御説明いたします。

説明資料の2ページ、陳情一覧表を御覧ください。

新規陳情が7件となっておりますが、1番から6番までは総務企画委員会からの付託替え、7番が新規となっております。

それでは御説明いたします。

初めに、3ページをお願いいたします。

陳情第52号沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業の補助拡充を求める陳情について、御説明いたします。

なお、当該処理方針については、陳情第54号、陳情第69号と同じ趣旨ですので、こちらでまとめて御説明させていただきます。

処理概要の欄の7行目を御覧ください。

県では、定住条件の整備を図る上で、離島住民の交通コストの負担を軽減することは重要と考えております。

このため県では、沖縄県離島住民等交通コスト負担軽減事業において、航路

では3割から7割、航空路では約4割の運賃低減を図っております。

本事業の支援拡充については、必要となる予算規模等を勘案しながら、検討を進めていく必要があると考えております。

次に5ページをお開きください。

陳情第64号県内公共交通機関の充実を求める陳情の記1について、御説明いたします。

処理概要の欄の7行目を御覧ください。

県では、国、県関係部局、市町村、交通事業者及び公共交通利用者等で構成する沖縄県地域公共交通協議会での協議を経て、沖縄県地域公共交通計画を策定し、基幹バスシステムの導入促進、生活バス路線への欠損補助、ノンステップバスの導入及びバス停整備、運転手確保のための支援等の取組を実施しております。

さらなる利便性の高い公共交通の環境整備に向けては、様々な意見を踏まえながら、同協議会において幅広く検討してまいります。

次に記2について御説明いたします。

処理概要の欄の18行目を御覧ください。

県では、圏域ごとに、地域の実情を踏まえた公共交通の在り方について、市町村及び交通事業者等で構成する圏域別市町村連携交通会議において検討することとしております。市町村のコミュニティーバスとの連携については、同会議において検討を進めてまいります。

次に記3について御説明いたします。

処理概要の欄の25行目を御覧ください。

県では、公共交通の骨格軸となる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。

骨格軸となる鉄軌道の導入に向けては、構想段階の計画から事業化判断を行う計画段階へ移行させるため、国が課題としている費用便益比等のさらなる向上に向けた調査・検討を行っているところです。

一方、国においても、費用便益比等の調査を継続して行っていることから、県としては鉄軌道の導入に向けて、引き続き国への提案や意見交換を行うなど取組を進めてまいります。

LRT等のフィーダー交通については、導入可能性の調査等を踏まえながら圏域別市町村連携交通会議において検討してまいります。

次に7ページをお開きください

陳情第72号の5令和6年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関す

る陳情の記1について、御説明いたします。

処理概要の欄の18行目を御覧ください。

県では、離島住民が住み慣れた島で安心して暮らし続けることができるよう、割高な交通コストを低減し、離島住民の負担軽減を図るため、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を実施し、航空路では約4割の運賃低減を行っております。

県としては、本事業を安定的かつ継続的に実施することが重要であると考えており、引き続き離島住民等交通コスト負担軽減に取り組んでまいります。

また、離島航空路の維持・確保を図るため、運航費及び航空機購入費用に係る財政支援や航空機燃料税等の公租公課の軽減措置が実施されておりますが、これらの内容をより確実なものとするため、地域航空に関わる都道府県等で構成される全国地域航空システム協議会を通して、新たな法制の整備について、国に対し要望を行ってきたところであります。

県としては、引き続き関係都道府県等と連携して、その実現に取り組んでまいります。

次に8ページをお願いいたします。

記5について御説明いたします。

処理概要の欄の2行目を御覧ください。

離島航路の確保・維持のため、県は、国、市町村及び航路事業者との協議で決定した沖縄県離島航路確保維持計画に基づき、国及び市町村と協調して運航に伴い生じた欠損額を補助しております。

県としては、離島住民の生活に不可欠な離島航路の確保・維持のためには、今後とも国、県及び市町村と連携して支援していくことが重要であると考えております。

次に記10について御説明いたします。

処理概要の欄の12行目を御覧ください。

県では、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を実施し、航路においては約3割から7割の運賃低減を図っております。

県としては、当事業を安定的かつ継続的に実施するとともに、竹富町が実施する高速船向けの竹富町民等船賃負担軽減事業と連携して、離島住民の交通コスト低減に取り組んでまいります。

また、燃料サーチャージ料金への支援については、町の既存事業を含めて竹富町と意見交換をしてまいります。

次に9ページをお開きください。

陳情第136号の5令和6年美ぎ島美しや（宮古・八重山）圏域の振興発展に

関する陳情の記2について、御説明いたします。

処理概要の欄の20行目を御覧ください。

県では、離島住民の定住条件の整備を図るため、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を実施し、離島住民等を対象に船賃や航空運賃の負担軽減を実施しております。

当事業は、令和7年度の内閣府概算要求において新たに国庫補助事業として計上されており、県としては、事業の安定化や継続につながるものと考えております。

そのため、県としましては、引き続き国と連携し、離島住民の負担軽減に取り組んでまいります。

また、燃料サーチャージへの支援については、町の既存事業を含めて竹富町と意見交換をしてまいります。

次に10ページをお開き下さい。

記3について御説明いたします。

処理概要の欄の2行目を御覧ください。

沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業においては、航空会社の運賃体系に沿った形で運用を行っているため、同じ小学校6年生であっても12歳は大人運賃、12歳未満は小児運賃を適用していることから、負担額に差が生じているところであります。

そのため、令和7年1月より還付制度を活用し、12歳となった小学校6年生も実質的に小児運賃の適用となるよう取り組んでまいります。

次に11ページをお開きください。

陳情第198号都市モノレール網の拡充整備に関する陳情について、御説明いたします

処理概要の欄の7行目を御覧ください。

県では、総合的な交通体系のビジョンである沖縄県総合交通体系基本計画において、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構築に取り組むこととしており、それに基づいて、モノレールを含むフィーダー交通の充実に向けた検討を進めております。

平成30年度及び令和3年度には、沖縄都市モノレールの延伸について沖縄本島南部や東海岸方面など5ルートの可能性調査を行いました。費用便益比及び採算性について課題があることが確認されたところです。

また、令和6年度は、新たに古島駅やてだこ浦西駅から普天間方面への導入可能性調査を実施しているところです。

県としては、引き続きフィーダー交通導入可能性調査を進めるとともに、市

町村及び交通事業者等で構成する圏域別市町村連携交通会議等において、地域の実情に応じた最適な公共交通ネットワークを幅広く検討していくこととしております。

企画部関係の説明は以上でございます。

よろしくお願いいたします

○**當間盛夫委員長** 企画部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。

質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○**大浜一郎委員** 陳情第54号、4ページですかね。離島コスト事業ですけど。これは御説明があったように、今回ソフト事業の枠内での対応から、国庫補助事業への付け替えがあったということでもありますけれども、今提示されている金額は幾らでしたか。

○**平良秀春交通政策課長** お答えいたします。

内閣府の概算要求では、事業費としては38億円規模の事業となっています。国の予算としては31億円という予算要求となっております。

○**大浜一郎委員** ということは、これはこういうふうになってほしいなと私もずっと思っていたんですけど、一步踏み込んでくれてよかったと思っていますけれども。将来的にも、これについてはある程度、継続していく見通しに、スタートラインに立ったなという感触で皆さん見ているし、また今後このような交渉をしていくつもりですか、どうですか。

○**平良秀春交通政策課長** 今回、内閣府直轄の補助事業に事業が切り替わったというところがございますけれども。基本的に内閣府の沖縄振興事業につきましても、沖縄振興基本方針に基づきまして展開されていると考えておりまして、その方針の中でも、離島の役割というのは排他的経済水域の保全等、記載をされております。

そういったところも鑑みまして、離島の定住条件の整備という重要性を国のほうも重々認識いただいていて、今回、こういった離島住民コスト軽減事業、これが直轄化されたものと思っております。

当然、この基本方針に基づきまして、国も推進いただけるものと認識してお

りますし、我々も内閣府と連携しながら、しっかり地元の負担軽減に取り組んでいきたいと考えております。

○大浜一郎委員 これはやめられないんですよ。いや、笑いごとじゃないよ。これは今さら止められないんですよ。定住条件の安定化の中で、もうこれ本第一丁目一番地ぐらいの問題ですね。これはもうやめられない、やめてはいけない政策なものですから。だから見直しが再来年か。再来年の間に、これが別枠になった事業をしっかりと充実したものにしなければいけないと思いますが、これは今の価格高騰などに対応するような、柔軟性を持っているようなものになっていますか。

○平良秀春交通政策課長 まずこのコスト低減事業ですけれども、実は本年度予算の事業規模としましては、実は28億円規模の事業となっています。午前中の委員会の質疑の中でもちょっとありましたけれども、離島航空路の値上げ等の傾向もございますし、コロナ禍から明けて、離島住民の方々も含めて、非常に行動も活発になっていることもあって、離島航空路の利用者も増えてきております。これ航路も一緒でございますけれども。そういった需要の伸びと、あと価格高騰の観点も含めまして、内閣府のほうとも意見交換しながら、今回の概算要求においては、非常に大きな増額をしていただいた上で概算要求いただいたと。この辺は午前中の話にも少しありましたけれども、今年度の県の事業のソフト事業で行っている部分につきましても、秋の航空料金の値上げ等にも御配慮いただいて、増額分が離島の住民の負担にならないように、こういった御配慮もいただきつつ、来年度の概算要求にもつなげていただいたとそういう経緯がございます。

当然、こういった観点も含めて、この制度がしっかりと継続されるように取り組んでいただけるものだと思っておりますし、我々もしっかりとそこは内閣府とも意見交換、もしくは考え方を共有しながら進めていきたいと考えております。

○大浜一郎委員 まずそういった形で、今後もこれは充実させていかなければいけないけれども、地元からの要求としては、今の割引の率に関して、さらにちょっと踏み込んだ形での制度を望む声がやっぱり多いわけですよ。ですのでそれも含めて、この見直しがされるまでも地域の要求というのはこういうことがあるんですよ。割引率をあと少しでも軽減できるような予算措置をすることによって、やはり定住人口を下支えする政策として、充実させたほうがいい

というのはもう当然のことなので、その辺のところをしっかりと今言わなきゃいけないと思っているんですが。特にこの率。今の率より、もう少しさらに踏み込んだ率にするような考えを提示していく考えはありますか。

○平良秀春交通政策課長 この割引率の話もございますし、実はいろいろな地元の市町村の皆様からも、制度の拡充についてはこれまでも要望いただいているところでございます。こういったいろんな要望があることにつきましては、内閣府とも情報共有しながら意見交換しているところでございます。今、概算要求31億円、国庫の補助金として概算要求いただいているということであるんですが、ちょうど今、予算折衝中で非常に厳しい。毎年、毎年厳しい予算折衝を重ねて予算額を確保いただいているところもございまして、そういう意味ではどこまでできるのかということは、我々のほうからも地元の要望を伝えながら、内閣府と引き続き議論していつて、できるところからやっていきたいなと考えているところでございます。

○大浜一郎委員 ぜひ、それは前向きに取り組んでほしいし、できる限り割引率が上がってよかったなと思えるようなものにしてほしいと思うし、これをもう継続的に、これはもう別建ての政策として存続しなければならないと思っているので、その点はしっかりと対応していただきたいと思います。

それと陳情第72号の5の8ページになりますか。これサーチャージの件なんですけれど、同じようなのが9ページにありますね。これは引き続き既存事業を含めて、竹富町と意見交換をしていくということなんだけども。このサーチャージの問題も、基本的に離島交通コスト対策等事業の中で、持ってもらっているんですけれども、サーチャージの問題は多分、市町村の一括交付金の中でのものを使っているはずなんですよね。なのでサーチャージの問題、どういう意見交換をして、具体的にどういう見通しを持っているのかなというのをちょっと聞きたいんですけれど。

○仲本盛貴交通政策課班長 お答えします。

竹富地区の航路におきましては、航路事業者によってサーチャージが導入されているところです。町からの意見としましては住民負担を軽減するために、このサーチャージ分の補助をしてほしいという要望をいただいているところです。県のほうも町と意見交換しまして、今、町のほうではソフト交付金を活用して、そのサーチャージ分の第一段階分を支援して、事務負担を軽減しているというのは聞いているところです。

あと一方、県のほうも交通コストの事業で航路や航空路の負担軽減をやっているところですし、この辺では県と町が連携して、住民負担の軽減に取り組んでいっているところと認識しているところです。

県のほうでやはり町の御意見であるところの、サーチャージ分の支援がまた難しいところとしましては、1つはサーチャージが燃料油価格コストの増減分を、船賃とは別建てで運賃として設定しているところもありまして、その交通コスト事業で対応するのが難しいというところがまたございます。

また、通常、ほかの路線航路でしたら、こういった燃料高騰分については価格転嫁せずに、欠損補助という形で補助しておりますので、こういったところについては県とか町村とかで支援できるんですが、竹富の場合は事業者が競合しているという事情もあって、そういうのもできないというところで、そういう現行制度で対応し難いという事情があるところです。

今、竹富町のほうで、ソフト交付金を活用して事業化していただいているところもありますので、県としては県のできるのところ、竹富町もやっていただけたところを、その辺またすり合わせしながら、住民の負担軽減に努めていきたいと考えております。

○大浜一郎委員 ちょっと工夫したほうがいいね。現行制度、云々というよりもこれは工夫すべきですよ。だから午前中も言ったけれども、今後、軽油引取税が一般財源になっている以上、船に関しても、免税業者、免税扱いがされなくなってしまうということは当然あるわけですよ。橋がかかっていない以上、生活移動の交通網はもう船しかないわけですよ。そうなってくると、この引取税分が丸々かかってくるというふうになると、もう明らかにコスト高になってくるわけですよ。あるいは引取税は3年延長したけれど、また今度、今年ぐらい延長が来るのかは分からないけれど。これオールジャパンの話だから、何も沖縄だけの問題じゃないのでね。引取税がなくなってきましたよとなってくるとこれが新たになってくる。新たなコストになってくる、それ目に見えているわけですよ。だから今のような対処の状況では、非常に難しいのじゃないかなと僕は思う。これ内閣府に、しっかりこういう見通した状況のお話はしているんですか。

○平良秀春交通政策課長 お答えいたします。

こういった状況につきましても、内閣府と情報共有をさせていただいているところでございます。

燃料サーチャージは——基本運賃、これが実は要綱上の対象経費とさせてい

ただいているんですけど、基本運賃とは別に割増料金として徴収する制度になっておりまして、今燃料サーチャージということでございますけれど、サーチャージ自体も実はいろんな種類が御承知のとおりございまして、年間通じて、サーチャージの料金も非常に変動があったりするものですから、なかなか補助対象として取り扱うところが難しいというところもございます。あと交通事業者さんによっては、実は県内でもサーチャージ、航空路でございますけれど取っていたりするところもございますけれど、これ補助対象にしていだかないほうが助かると。そういった事業者によっても取扱いの方針が違っていて、そういう意味で公平な支援の仕方ということで、今のような取扱いをさせていたでいるところもございます。

一方で、燃料高騰分につきまして、運賃に反映させた形で運用していただくということであれば、これは仮の話でございますけれども、ということであれば、当然、価格の上昇分というのは、離島住民の負担が増えないように、この事業の中で支援することも可能かなと思っております。そういう意味では運賃体系の在り方等も含めまして、町のほうと意見交換、町とあと航路事業者さんとも意見交換しているという状況でございます。この辺、引き続き考え方も共有しながら、また状況を国とも協議しながら対応していければと思っております。

○大浜一郎委員 しっかり内容と今の仕組みを話をしてもらって、結局、離島住民にしてみれば仕組み云々というよりも、今、じゃ自分はどれくらいの料金で来たかということと、前の価格との比較でしか住民は分からないからね。あとは仕組みを何とかしてやっていくのが、我々の仕事じゃないですか。だから、その辺のところをもう少し工夫したらいいし、農林水産物と離島交通コストの負担は、今ソフト交付金が出ちゃっているから。その中で何かね、仕組みがきちっとできるまで何かするとか、その辺はちょっと自由度が効くでしょう。だからその辺のところを含めて、ちょっとしっかり対応してもらいたいと思うんですけど、その辺はどうですか。

○平良秀春交通政策課長 御意見を踏まえまして、実情を踏まえながら竹富町とも意見交換しながらですね、また関係部局とも情報共有しながら対応していきたいと思っております。

○大浜一郎委員 次に小学生の件ですけど、これも以前お話したこともあります。10ページの3番。6年生になって途中で誕生日が来てしまったから、対

象から外れるから何とかしてほしいというのは、これ以前からあった話で。これ本年度、次呂久議員かな——の答弁で何とか前向きにやるというんだけど。これ確実に前にもう進んで決定事項だと理解していいですか、確認です。

○西垣紀子交通政策課副参事 小学6年生の12歳問題というのは、具体的には去年からずっと要請を受けている状況となっております。

県としてはずっと検討を進めてまいりまして、内閣府とももちろんこの件につきましては協議を行ってきております。

内容としましては、事前協議を終えて、内閣府も承諾を得ております。今、手続上、変更申請を出しておりまして、その回答を待っている状況となっております。それを待った上で正式に運用開始というところで、令和7年1月1日から開始したいと考えているところです。

以上です。

○大浜一郎委員 じゃもう一日かな、できるというふうに考えていいよね。その確認をしたわけよ。

○西垣紀子交通政策課副参事 内閣府とは、事前協議としては承諾を得ている状況ですので、あと手続を待っているという状況で進められると考えております。

以上です。

○大浜一郎委員 やりますと言えいいのに。もう決まったような話です。

最後ですけど、陳情第198号。モノレールの件ですけどね、一番最後の11ページ。公共交通の中でモノレールの件は出るけれど、最近、鉄軌道の話はなかなか出てこないんだけど。このモノレールのビー・バイ・シーがなかなか難しくて延伸がもうできませんよという中で、もうこれより先、駅が増える可能性は基本的にゼロということで考えていいですか。

○佐久本愉交通政策課公共交通推進室長 お答えします。

モノレールの延伸につきましては、県としましては引き続き導入可能性の検討調査を行っているという段階でございまして、いろいろなルートについて引き続き可能性調査は進めていくというスタンスでございます。

以上です。

○大浜一郎委員 処理方針の中でそう書いてあるから。一応、可能性を探っているけれどもなかなか難しいんじゃないかな。また会社があればD E Sを行い、何とか財務体制は立ち直らせたけれど、また新たなD E Sが発生しそうな雰囲気もなきにしもあらずですよ。また運賃、毎日モノレールを使っているから、これまた高くなるんだなと。もうやはり往復500円以上はかかるわけですよ。だからまた高くなったらどうなのかなと思ったりもするんだけど。要するに今、単純に考えてビー・バイ・シーで、今のモノレールを分析した場合にどうなのか。

○佐久本愉交通政策課公共交通推進室長 今現状の路線について、ビー・バイ・シーがどうかという数字をちょっと把握しておりませんが、大ざっぱな認識としましてはコロナ禍で単年度赤字が出ていた状況なんですけれども、徐々に経営状況は改善しているというふうには認識しております。

○砂辺秀樹都市計画・モノレール課都市モノレール室長 ビー・バイ・シーについては、ちょっと我々のほうも理解をしてはございませんが、経営状況につきまして答弁させていただきます。

モノレールにつきましては、新型コロナウイルス感染症の影響によりまして、令和2年度から4期連続の債務超過というふうになってございます。

以上です。

○大浜一郎委員 やはりB Sは傷みますよね。P Lは単年度黒はあったかもしれないけれど、B Sだもんね。だからB Sのほうで悪くなってくると、また債務超過だから、金融機関が警戒する運営主体になってしまうわけですよ。1回、だからD E Sを実施して財務を整えたようにしたけれども、新たなD E Sが必要になるかなと思ったりもするわけですよ。これだけ債務超過になってくるとね。そうなってくるとビー・バイ・シーが整っているって、やっぱり言えないんだけど。だから、もしかして財務体制を整えないと。だって追加の真水入れられないわけだから。その点はどうなんですか。

○砂辺秀樹都市計画・モノレール課都市モノレール室長 そのような状況もございまして、沖縄都市モノレール株式会社においては、次年度から運賃改定を行って、経営状況を立て直すというふうな今考えでおります。

○大浜一郎委員 運賃は20円か30円上げるのかな。これでどれぐらい改善する

んですか。

○砂辺秀樹都市計画・モノレール課都市モノレール室長 今運賃のほうは、各区間20円の運賃改定となります。今モノレール社の試算によりますと、このまま続けば令和10年ごろに債務超過のほうは解消される見込みではあると聞いてございます。

○大浜一郎委員 3両編成するにしてもなかなか難しいと言ったけれども、これも3両編成が何とか正常のジャッジもあってできるようになったと。やはりだからこれはもうやめるわけにいかない。いくら何だかんだ言ったって、これやめるわけにはいかないの、もう取りあえず継続していくしかないんですよ、公共交通として。問題はその先ですよ。ここから何をどうやってつなげていくかというのでバスという話もあるけれど、なかなかバスも、ちょっと目に見えてそうだねというふうなプランが出てきているわけじゃない。特にMICEをやるところの交通網の問題を含めてくると、やはり公共交通はモノレールとか、空港とか、いろんなところとのアクセスの問題というのは、もうしっかりやっておかないとこれはなかなか難しい話なんだけれども。モノレールは基本的に今の状況を聞くと延伸はなかなか、調査をするとなかなか難しい。なので、そこからもう先のことも考えていかなければいけないんだけれども、それもバスではなかなか難しい。あと道路の整備の問題もある。いろいろなところに、いろんな整備の課題があるかと思うんですけれども。今、皆さんの中でモノレールというのは、公共交通の中でどういう役割を果たして、どういうふうな将来性を持っているかと。いろんなことも附属してですよ、どういう位置づけに持っていきたいと思っていますか。

○砂辺秀樹都市計画・モノレール課都市モノレール室長 モノレールの役割としましては、まず定時定速とバスよりも大量輸送が若干はできるということで、公共交通としては区間のほうは短いですが、重要な役割を果たしているというふうに考えてございます。

○大浜一郎委員 分かります。だからもうちょっとこれを企画、確認して、どういうふうに持っていくのかというイメージづくりもどんどんしていったほうがいいんじゃないかなと僕は思ったので。

○平良秀春交通政策課長 今、都市モノレール課のほうからお話があったと

おり、定時制、大量輸送、ここは特徴になっております。御承知のとおり、高架で運行しますので、道路の交通渋滞等に巻き込まれない。そこが大きなメリットかなと思っています。御承知のように、中南部の交通渋滞は非常に厳しい状況もございまして、既存の道路を使った公共交通というのは、今、基本的にはバスが中心になっておりますけれども。もう一つ、渋滞緩和の一つの手法として高架を使った移動手段というのは、非常に重要な視点じゃないかなと思っています。

ただ、御指摘のとおり、造った後に非常に経営が厳しくなる。これは誰も望んでいない状況でございまして、国のほうもこういった事業認可等につきましては、当然こういった費用便益比というのは重視するだろうと。そういう意味で、まず検討の入口としてはしっかりそういった調査をした上で、将来的な負債というか、負の遺産みたいなものにならないようなことも踏まえた上で、しっかりと公共交通を充実させていくと。そういう観点で交通政策課のほうは取り組んでいるところでございます。

○大浜一郎委員 これは要望ですけどね。朝、県庁まで毎日乗って来ているんですけど。朝、2両編成じゃなくて、3両編成にちょっと増やしてくれないかなと。あのね、2回ぐらいパンパンで乗れないのよね。もう少し県庁に行く便は、午前中、特に8時台は全く乗れないからね。僕は2回乗れずに駅で待っていたことがあったけれど。朝はちょっと時間帯によって、ちょっとダイヤを変えたほうがいいのかもしれないと思う。今、荷物持って乗る人、結構多くてね。東京並みですよ、今ぎゅうぎゅう詰めで。朝のダイヤの改定というのは少し考えてみたらどうかなと。僕はこれは個人的な要望ですけど、答えてくれますか。

○砂辺秀樹都市計画・モノレール課都市モノレール室長 委員御指摘のとおり、非常に朝混雑している状況でございます。おかげさまでありがとうございます。

今3両化車輛も4編成を一応、朝夕のピーク時には運行している状況でして、間隔のほうも朝のピークの時間帯は4分間隔で、一応回している状況でございます。なので、もうこれ以上ちょっと厳しいと思いますが、便によっては首里折り返しもあったりするものですから、それだとまだちょっと混雑してないとかというのもございますので、そこら辺いろいろ調べてもらって乗っていただければ助かります。

○大浜一郎委員 ありがとうございます。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

新垣淑豊委員。

○新垣淑豊委員 11ページですね、モノレールの件なんですけれども。先ほど年明けからかな、値上げしますというお話がございました。既にもうたしかバスも値上げをしている状況です。先ほど大浜委員からありましたように、会社、それぞれの企業の収支ということを考えたときには、値上げは致し方ないのかなと思うんですけれども。

ただ一方、利用する側からすれば、ひょっとしたら1日往復で40円という金額かもしれませんが、その金額の増というのがどういうふうに映るのかと。これまでも、例えばバスの利用に関してもずっとこう言い続けられていて、ただ利用者が少ないから値上がりするというような悪循環に陥っていたのではないかと思っています。その解消のためなのか、せんだって沖縄県としても、水曜日、日曜日の無料の実証実験をされたんですけれども。そのときの効果も踏まえて、公共交通の金額が下がれば、もしくは無償となった際にどういった効果が出て、例えば今沖縄県では、これはたしか総合事務局が行った調査では年間1400億円の損失があると。時間的なものとその単価を掛け合わせたらそれぐらいありますよと。時間的にも非常に大きいものがあるんじゃないかということなんですけれども。例えばまさに公共ということを考えたときに、沖縄県がさらにモノレールであったりとか、バスというところに対しての支援をすることが必要ではないかと私は思っているんですね。この点についてはどう考えていらっしゃるのか、教えていただけませんか。先ほどの実証実験の実例も併せて、ちょっと教えていただきたいと思います。

○平良友嗣交通政策課班長 お答えします。

今年9月に実施したバス運賃の無料事業ですけれども、水曜日、日曜日に8日間実施させていただきました。今、委員御案内の値上げについても、近年バス会社が約13%値上げをしているところなんですけれども、学生の定期券とかは逆に割引率を増やすとか、そういった配慮もしていただいているところでございます。

今回、バスの運賃を無料にすることで、水曜日の乗客数は本会議でも答弁させていただきましたが、有料と無料を比べて1.3倍に増加。日曜日の無料の日と有料の日を比べたら3.1倍増加といったところから、運賃に対する抵抗がやはり一定程度あるのかなと考えております。現状、この事業につきまして、路

線バスの利用者実績ですとか、渋滞緩和の効果、ある経済波及効果とか、あと県民アンケート分析、そういったものも実施しているところですし、今後の展開について引き続き検討したいと考えています。

○新垣淑豊委員 ということでは平日は1.3倍、日曜日で3.1倍という話です。確かに普段、車を運転されていない方とかも、ひょっとしたら無料だからちょっと遠くまで行こうかという話もあったかと思います。

ただ今、もう本当、全国でも最悪と言っていいほどの渋滞状況の緩和のために、じゃもう公共交通をやりましょうというのであれば、私も腹くくっていいんじゃないかなと思っているんですね、正直。だから、これをやるためにはどれぐらいの費用がかかるのかとか、ちなみに何か算出がされているのかというのは、シミュレーションされているかというのを教えていただけませんか。

○平良秀春交通政策課長 お答えします。

まずは今回、実証実験を踏まえて、こういった形で次の展開を考えるか、ここが重要でございまして、その形がないとなかなかどれぐらいの話というのは、ちょっとなかなか難しいかなとは思っております。

今回は8日間無料にするということで、事業としては2億ぐらいの大きな規模の事業になっております。これは通年でどういう形で、どういう条件で、こういったことをやっていくか。これもう一つ、実証実験的なことが必要かなと認識しておりますけれども、ここは具体的には効果検証等を踏まえながら、検討していこうと思っているところがございます。特に1400億の経済損失の話もございました。今ちょうど交通渋滞の影響というのを効果検証の中でもやることになっております。ちょっと交通渋滞の基礎データが基本的に2か月後に出ると。こういうちょっと道路管理者側のルールがございまして、ようやくデータがそろい始める頃かなと思っております。こういった交通渋滞に対してどう効果があったのか。そこからまた経済損失額がどれだけ抑えられる見込みなのか。こういったところも踏まえながら、また全て無料にするというところが現実的な話なのか、持続可能な話なのかも含めて、どういう条件で実証実験をやって、こういった姿につなげていくか、恐縮ですがここは今検討中というところがございます。引き続きまた検討状況を御説明させていただきながら、次の展開に進めていきたいと考えております。

○新垣淑豊委員 これですね、例えば県外に出たときもそうなんですけれど、公共交通の値段ってめちゃくちゃ安いと僕は思うんですね。例えば関東に行っ

て少し近隣まで行くときにも、こんな金額でここまで来れるんだと。そういったものを活用するときって、結構また歩くじゃないですか。沖縄県民は歩かないというのもあるので、公共交通を活用することで、やっぱりそういった我々の生活というのも変わってくると思うんです。なので、ぜひそこは取組をしていただきたいなと思っておりますし、必ずしも無料ではなくていいんですね。例えば近隣で言えば、もう台湾なんかもしかかもめちゃくちゃ安いですよ、地下鉄なんか。だからああいった形でどうすればいいのかということ、今幾つか先ほどおっしゃったように、実証的な実験なりをどんどんやっていただくというのは、これは我々いわゆる県民だけじゃなくて、やはりこれから観光でお越しになる方々の移動も含めて、いろんな取組ができると思っております。

先ほど大浜委員もおっしゃっていましたが、私もよくモノレールを使ったりバスを使ったりしています。特に飲みに行くときなんかはもう必ずバスで出てくるとかですね、そういうふうにはしていますけれども。その際に、おっしゃったようにスーツケースですね。これも本来であれば、公共の物に関してはできるだけスペースを置く。もしくは大型のスーツケースを持って乗れないとか、こういったルール決めることも、やっぱり僕は大事なのかなと思ってしますので、ぜひこの辺もしっかり海外の事例も含めて研究をしていただきたいなと思っていますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

○平良秀春交通政策課長 公共交通に乗りやすい環境をつくろうというのは、当然、委員の御意見も踏まえてしっかりやっていこうと。もう一つ、最近加えてやっているのが、今の若者の中心になります大学生、高校生を、学校単位ですけれども公共交通を活用する重要性というのをワークショップ形式で、学生さん主体で考えていただく、そういった機会も今積極的につくっております。特に高校の通学の送迎に伴う渋滞への影響、こういったところもよくお話にあたりしますので、そういった学校現場での理解というのを促進していこうと思っているところでございます。あとスーツケース等につきましては、モノレールが先行してやっているところでございます。那覇空港でスーツケースを預けて、直接ホテルに送っていただいて、公共交通に乗る際にはフリーで乗っていただく。そういった実証実験も始まっていると聞いておりますので、こういった横展開も含めながら、よりよい活用環境をつくれるようにと頑張っていきたいと思っております。ありがとうございます。

○新垣淑豊委員 お願いします。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 5ページの県内公共交通の陳情ですね。今沖縄県は、やはり先ほどから話がありますとおり、公共交通という点ではもう最悪の悪循環を繰り返している状況だと思うんですよね。その中でも、さらにバス路線が減便に減便を重ね、バスに変わるタクシーが満遍なく拾えるかと言ったら、またそれも都市部と地方の格差もあり、さらに人材不足という点でももう本当に県民の足というものが非常に厳しい。当然、そうなるともうマイカーしかないから、マイカーはもう年々増えていく状況で混雑が起こると。この混雑も平均時間当たり16キロというもう最悪の状況がなかなか脱し切れない。これは私も前期から公共交通の特別委員会でやってきて、なかなかその改善策という決め手がいつまでたってもないんです。計画の中ではフィーダー交通、あるいは鉄軌道を中心としたそういう公共交通を絡めていくというようなことを打ち出してはいるものの、肝腎であるこの軸となる鉄軌道も進まないし、これでは長期構想にし過ぎなくて、当面の改善計画には全くなっていないんです。

それをどうするかというバス路線の再編の問題。あるいはタクシーの適正配置の問題もね、公共性があるとはいっても、タクシーは人がいるところにしか行かないから、今の状況だったらもう地方なんか行っていられません。こういう最悪の状態が続いているのをどのように解決しようと。現状をまず分かっているかと思うんですよね。そこら辺どうですか。今の沖縄県の公共交通の状況というのは。

○平良秀春交通政策課長 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、値上げ等も含めて、あと減便等も含めて非常に県民の皆さんに負担が生じるような状況が続いて、これ重々承知をしているところでございます。特に最近、大きな傾向としましては、やっぱり人手不足によるバスの運転手とタクシーの運転手、これで輸送力を確保できていない。ここが大きな課題になっているかなと思っております。

議会でも何度か御説明させていただいているところでありますが、タクシー事業者さん、もしくはバス事業者さんと連携しながら二種免許の取得支援、もしくは募集の支援等を行っているところでございますけれども、これ全国共通の課題となっていておりまして、どこもバスの運転手、タクシー運転手に対して引き合いがあるところでございます。交通事業者にかかわらず、人手不足は

非常に深刻な状況となっております。

そういった意味では、よりこういった取組を強化していかないといけないなと思っているとこでございまして、ここは今後しっかりと検討して対応していきたいなと考えております。

もう一つ、フィーダー系の話。例えばコミュニティーバスも含めて、民間バスと市町村のバスの連携の話でございすけれども、こういったところについても全国的に同じような課題が生じておりまして、国のほうもこういったバスの支援ということについてはメニューが多様化しつつあります。

去る議会の中でも、県外の事例等も御紹介いただいて、我々もそういったことを踏まえながら研究しているところでございますけれども。そういった国の大きな動き、例えば交通空白における公共ライドシェアとか、あと県内の市町村でもオンデマンドタクシー等の活用等も含めて、いろんな移動手段の提供、こういったのが市町村で検討されております。今、我々の交通圏域別の交通会議等でもこういった情報を共有しながら、国の制度の活用も視野に入れながら、市町村と県と連携しながら公共交通網を維持していくと。もしくはしっかりと充実していくと。そういった形で対応していきたいと考えているところでございます。

○座波一委員 私が申し上げたいのは、今本当にやるべきことは、短期的に効果を出すにはやっぱりバスですよ、バス。今、経営状況の問題で減便が続く、それは理屈的に分かるけれど。しかし、我々、前期に先進地等々いろいろ見てきたわけですがけれども。やはり、先進地と言われる公共バスをしっかりと守っていこうと、やっていこうとしている地域においては、ある程度、公共交通に対して財政を入れるのはもうこれは覚悟しなければいけないと。赤字であってもそれを続けさせる、赤字を埋めなければいけないと。これはどうしてもやっぱり経済的に言うとね、人の流れがやっぱり一番経済効果を生むわけだから。それは公共の役割だろうという認識に立って、交通政策をやっているということも結構、突っ込んだ考えを持っているんですよね。沖縄ももう一度、立ち返るべきだと思う。公共交通の鉄軌道は、もう今すぐは期待できないんだから、まずはバス路線をしっかりと満遍なく、減便になったところも本当はこのまま減便にしていいいのかと思うようなところがいっぱいありますよ。むしろ復活させるべきだと思っています。そういうふうな取組をしないと、本当に交通手段がもうないですよ。地域の公共交通会議に、今任せているところもあるんですけど、それも地域といっても、市町村単位だと相互の移動ができないものだから乗り入れできないでしょう。だから変な現象が起こっているわけ。今まで、

例えば私のところから知念高校とか、その高校が遠いものだから、1本で行けたのが今はもう行けない。病院も大きい総合病院が少ない地域だから、年寄りももうバスでは行けなくなった。地域のバスがあるからということで、Nバスとかね、なんじいバスとかそういうのが行くんだけど。それもどこかで必ず降りて乗り継ぎしないとイケないし、便数も少なくとても不便になっているわけよ。だから、思い起こせば何で路線バスがなくなったのかということになってくるわけ。そこら辺も、もう一回見直すべきじゃないかな。地域交通といっても市町村に任せて、地域交通の体系をつくれといったって、これ相互乗り入れができないとうまくいかないですよ。そこら辺、県はどう考えているのかね。

○平良秀春交通政策課長 おっしゃるとおり、今交通会議の中でも、まずコミュニティーバスの在り方とか広域的な展開という観点もございますけれども、やはり乗りやすい環境をつくる意味でも、各地域でちゃんと交通結節点をつくるべきだという議論もあります。各市町村の中でも、このエリアの中でどうやって民間バスとコミュニティーバス、もしくは民間バス同士がうまく結節するような乗りやすい拠点をつくるべきか。そこにまたにぎわいをつくっていくとか、こういった議論も進めているところでございますけれども、基本的に令和3年、4年頃の法改正の中で、国の補助事業も広域的な幹線バスについては都道府県もしくは複数の市町村で計画をつくること。あとはエリア内のそこに接続するフィーダー系のバス、これがよくコミュニティーバスという位置づけになっていますけれども、市町村の地域の協議会のほうで計画をつくって実施すること。その立てつけの中で国がそれぞれ市町村に対して補助する、県に対して補助をする。そういう枠組みがここ数年できてきていて、そういう意味でちょうど今市町村がこういった制度を使いながら、各エリアでのコミュニティーバス、もしくは交通の形、先ほど御指摘いただいている南城市ともそういった事業を使って展開しているところでございます。

ただ委員御指摘のとおり、市町村単位だけだとどうしてもエリアの中での移動の話になってしまいますので、そう意味では、我々のほうと各市町村が一緒に対話をしながらどうやってつないでいくか。どこで結節をしていくかというところを、今議論が活発に始まっているところでございます。ここはもう少し議論を深めていきながら、具体的な事例等を早めに出していければと思っているところでございます。

今の現状としてはそういったところでございます。

○座波一委員 コミュニティーバスにも経営という大きな課題が出てきますか

らね。これもうはつきり言って、ほとんど今、コミュニティーバスを導入している市町村、先行きは全く見通せないですよ。絶対経営できない。だからコミュニティーバスの役割と路線バスの役割、しっかりこれを見極めて、路線バスを支えるためのコミュニティーバスなんだというふうにしないと、今あたかも移動手段をコミュニティーに委ねているような考え方になってくると、これは全く必要のない移動のルートになってくるわけ。全く無駄なルートがたくさんある、非常にもったいないんですよ。もう空気ばかり運んでいるようなコミュニティーバスですよ。非常にこれをどうにか改めないといけないだろうなと思って、いつも感じているわけですけど。だから、従来の路線バスの本来の意味での見直しをもっとしっかり——だって、もともとから電車みたいな線路みたいに、沖縄県はバス路線に沿ってまちづくりができてきたわけでしょう。それを簡単に路線バスがなくなったら非常に戸惑いますよ。そこら辺も絶対大きな影響が出ているなと今思っていますね。だから沖縄県がその地域だけに任す、あるいは経営者だけに判断させる、バス会社に判断させるんじゃないで、生活路線という意味では、しっかり確保すべきものは守っていかないとはいえないんじゃないかなというのが私の趣旨です。

○平良秀春交通政策課長 委員の御指摘、おっしゃるとおりだと思います。しっかり民間のバス路線、生活路線は非常に重要な路線でございますので、そこは我々もしっかりと公的資金を投入するという覚悟を持って、支えていきたいと考えております。

○座波一委員 それとタクシーですよ。タクシーもこの地域にたくさんタクシー会社がある割には、本当にタクシーが拾えないんですよ。ほとんど都市部に集中、デジタル化しているから効率性を求めていくわけですよ。地方にはタクシーはいくら待っていても来ない。こういったこともタクシー会社は公共性を持っていると言っているわけだから。であれば、この地域にどれだけのタクシーが必要かという、そういうふうな滞在する義務を負わせるとか、そういう工夫もしないといけないのかなと思っているわけよ。沖縄県はタクシー会社にも支援しているでしょう。であれば公共性を持たせるんだったら、地域からある程度、何ていうかな、出て行かないでそこを何時間も回すというような制度を入れるとかね。そういうふうなことをしないと、本当に地方の夜の移動なんて大変ですよ、バス路線もないしね。代行といっても代行も大変。代行も高い。代行の会社も従業員の確保や社会保障とか、社会保険を入れたら成り立たないといって、代行の廃業も相次いでいるわけ。そういう意味では、沖縄の県民の

足というのは本当に今最悪ですよ。どうなんですか。

○平良秀春交通政策課長 タクシーは委員おっしゃるとおり、公共交通の手段の一つでございます。やはり県民の足として、非常に役割は果たしていただいているとは思いますが、なかなか捕まらないエリア、もしくは捕まりにくい時間帯があるのは重々承知しておりますので、タクシー協会という形になると思いますが、ちょっと業界の皆さんともこういった地域の意見もあるということも含めて、意見交換しながらより効果的な運行をしていただけるような、そういった意見交換をしていければと思っております。

以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。
喜友名智子委員。

○喜友名智子委員 まず11ページの陳情の第198号です。都市モノレール網の拡張整備についてなんですが。陳情者の要旨の中では、17行目で軌道系公共交通の整備が適切であるとモノレールを位置づけています。

一方で県の処理概要を見ますと、8行目で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構築とあって、11行目ではモノレールもフィーダー交通に含めているのかなという話なんですが、陳情者の軌道系公共交通としてモノレールを延伸してくださいという話と、県の処理概要でモノレールはフィーダー交通ですと言っている部分が、ちょっと整合性が取れているのかなと今受け止めているんですが、少し詳しく説明をお願いしますか。

○佐久本愉交通政策課公共交通推進室長 お答えします。

陳情者のモノレールの要望につきましては、陳情者から提出されております資料等を拝見いたしますと、中南部圏域で縦貫するルートとそれから環状で整備するルートを要望していると認識しています。

一方、鉄軌道のほうは、那覇一名護間を縦貫するより長距離のルートを想定しておりますので、また両者は別の話だろうというふうに認識しています

以上です。

○喜友名智子委員 県の総合交通体系基本計画では、鉄軌道とモノレールの機能分担はどういうふうに位置づけているんでしょうか。

○佐久本愉交通政策課公共交通推進室長 モノレールにつきましては、鉄軌道からのフィーダーということで整理しております。

○喜友名智子委員 これとは別に那覇市では今年の夏ぐらいですか、L R Tを導入したいという計画が突如新聞で出て、ちょっとこういう議論が進んでいるんだと那覇市民ながら驚いた記憶があるんですけども。同じく県の総合交通体系の基本計画では、L R Tはどんなふうに位置づけられているでしょう。

○佐久本愉交通政策課公共交通推進室長 L R Tにつきましても、モノレールあるいはB R Tと一緒にフィーダーとして位置づけておりまして、検討を進めると書かせていただいております。

以上です。

○喜友名智子委員 今までのお話を聞くとやはり鉄軌道の導入が費用便益、要は利益が出ないということで議論が進まない中、各交通事業者が既に造られている自分たちのインフラを何とか広げようと、新規に建設しようという動きが散発的にとといいますか、ばらばらで提案されているように見えるんですね。

ただ積極的な議論が出てくるというのはいいことで、皆さんそれぞれで交通問題を考えているんだと、それを取りまとめてほしいと、県に非常に期待を寄せているというふうに理解をしています。このときにいつも私もそうなんです、バス会社それからタクシー会社、民間の事業者も含めて公共交通といたり、ちょっと言葉の定義が公共交通なのか、単なる民間事業者なのかよく分からないというか、グレーでぼかしたまま議論をしているのは、今後気をつけないといけないなと思っています。

県では公共交通の定義、それから民間事業者が一部公共的な役割を担っているとしても、県の予算が本格的にまだは入っていない中で、公共交通と民間事業者というものはどういうふうに区別しているんでしょうか。

○平良友嗣交通政策課班長 お答えします。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律というのがございまして、その第2条の定義を少し読み上げます。第1項第1号では地域公共交通は、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。」とされておりますので、公共交通機関ではこの法令に定められるものというふうに認識しています。

○喜友名智子委員 すみません、もう一度、後半の部分いいですか。何か公共交通は公共交通機関ですと言っているように聞こえてしまう。

○平良友嗣交通政策課班長 先ほど同じ法律の中の定義のところ、併せて公共交通事業者等というものが定義づけられておりまして、その中では道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業、これはバスですね——及び同法による一般乗用旅客自動車運送事業者についても、公共交通事業者等という定めでありますので、乗用旅客とはタクシーのことになりますので、バスとタクシーにつきましては公共交通事業者等と定められていると理解しています。

○喜友名智子委員 民間事業者だけれども、多くの人が使っているから公共ですよということですよ。そうすると、先ほどほかの委員も言っていたように、赤字で人の確保も非常に難しいというバス。それからひょっとしたらバスも行けないような地域については、タクシーも県あるいは国庫を使ってでもお金を入れないといけない。そうしなければ人の移動の権利を保障できないという時代になっていると思います。だから、そうするとやっぱり今までは公共交通なんだけれども、民間の事業者だから経営努力してねという節で議論をしていたようにも思うんですけども。やっぱりこういったところにも県の予算をしっかりと入れて足を確保していくというところは、一步踏み込んだ政策が必要なのかなと思っています。

そのときに私が考えるに一番ハードルが高いのは、もう車社会に慣れてしまった県民の意識とライフスタイルだと思うんですね。本来であれば、遠方で個別の利用をする人が自動車を使って、ほかは公共交通を使ってくださいというほうがスムーズに整理できると思いますけれども、那覇市民の私も車でやはり議会に来てしまっていますし、そういった個別の便利さを考えると、県民の生活を変えるというところが一番ハードルが高い。各地域に住んでいると皆さんそれぞれ要望があるから、あっちの地域を切ってこっちを便利にしますというの言いにくい。優先順位をしっかりとつけていかないといけないのが、この議論がなかなか進まない要因にもなっているのかなと思います。

そのときにやっぱり一つ県が結びつける必要があるのは沖縄での都市計画だと思うんです。例えば西海岸は国道58号で車社会が出来上がってしまったと。ただし東海岸は今から開発をしていこう、M I C Eをつくろうという計画もある中で、こういう大きい都市計画がある場合には、やはりここを大きな予算をかけて、鉄軌道だか、軌道だかを整備していくというのは、県民に向けて議論

を理解を求める1つの考え方ではないかと思います。それからもう一つは、必ず人の大量の移動が発生するのは通勤とあと大学と病院だと思います。けれど県内の大学で鉄軌道あるいは軌道で通学できるところないですよ。何かこういう必ず人が大量に移動する、ほぼ大学が移転しなければ永続的にニーズがあるであろうという部分を、しっかりと交通政策に反映していくことが必要じゃないかと思いますけれども。これまで都市計画と交通という部分に関しては、県のほうではどういう方針の下で交通網の整備を考えてきたのでしょうか。

○佐久本愉交通政策課公共交通推進室長 委員御指摘のように、都市計画と交通というのは密接な関わりがあると認識しております。交通の調査とかニーズとかを考える際に、当然企画部といたしましても、例えば端的には土木部がやっておりますパーソントリップ調査のデータを必ず参照して考えるですとか、都市計画のマスタプラン等を参照して、最適なルートを検討する際の一助にするとかというふうに連携は取ってきているところでございます。

以上です。

○喜友名智子委員 公共交通の議論をするとどうしてもやっぱり自分たちのところを便利にしたいという部分で、非常に議論が難しいと思いますけれども、やはり一番必要な議論というか、みんなが恐らく最大公約数で納得できるというのはやはり都市計画、まちづくり、そこの移動をどう結びつけるかというところだと思います。公共施設と交通をしっかりと結びつけるというところが肝になるかと思うので、今回モノレールの陳情ではありますけれども、こういったところも整理をしていただきたいなと思います。

そして次がちょっと後戻りになって恐縮ですが、5ページの第64号です。すみません、先ほどのモノレール網の整備の陳情と全く逆の視点での質疑になって恐縮ですが、最近、交通問題を議論する中で、女性それからジェンダーの視点を取り入れてくれという議論が活発になってきています。先ほど、都市計画だったり、まちづくりという大きな視点で交通を考えてほしいということを申し上げましたが、この陳情では、逆に女性の移動手段の実態をしっかりと今後の交通政策に生かしてほしいという特定の集団のといいますか、今の交通問題では取り残されてきた視点を入れてほしいという利便性の陳情だと思っています。この調査の一部を見ると、自動車が便利で使っているというよりは、親御さん、それから結婚している方だと義理の御両親の介護や病院の付添い。お子さんの送り迎え、日々の買物、もうとてもじゃないけれど公共交通では生活できないという人たちの声なんです。こういうことを考えると、本当に誰でも使

える公共交通というものは、特に女性、家事等を担っている女性にとっては公共交通は非常に不便なんですよね。1回外出すると複数の用事を済ませていく。こういうことを考えると、交通渋滞を当然避けた時間帯で利用している方もいますけれども、どうしても働いている女性だと通勤と重なってしまう時間帯になる。こういうときに、交通渋滞を解消しようかということを経済の視点からシンプルに言うと、家事や介護をしていない男性は車を使わないでくださいというほうが本当は一番楽だと思います。通勤だけで生きている人は公共交通を使ってくれという政策も私はありだと思うんですね。すごくシンプルで分かりやすい。これは今の新しい交通網を整備するときはもちろんのこと、今の交通手段がどうしても使いにくいという人たちへの配慮を、ぜひ今の交通体系の中でやってほしいと理解をしていますけれども。

交通政策課としては、女性目線での車の利用というか交通の利用について、今どういった議論それから評価、分析をしているのか、やったことはありますか。

○平良友嗣交通政策課班長 お答えいたします。

今、沖縄リ・デザイン公共交通推進会議とか、そういったリ・デザインという観点での動きが県内でも起こっています。これは総合事務局の運輸部とあと県、経済界等も含め入っている中で、やはりいろんな利用者の意見も聞きながら、公共交通の在り方というのを議論していく必要があるという話があります。

総合事務局の運用部のほうでも動きがございますけれども、我々のほうもこういった動きと連携して交通弱者、例えば経済的にちょっと課題を持っていらっしゃるひとり親家庭の方とか、そういったところも視野に入れながら、やっぱりいろいろな意見を聞きながら、集約しながら在り方を検討していこうと。これちょうど始まったばかりのところでございますけれども、そういった枠組みの中でいろんな意見集約をしながらよりよい環境をつくっていききたい。これ官民で取り組んでいこうというところでございますので、今後こういった動きと連動して進めていききたいと考えております。

○喜友名智子委員 こういった視点が、今県の中にあるということではとしました。従来からある話だと、車椅子を使っている方にもっと利用しやすい整備をしてくれとか、あとはベビーカーですよね。ベビーカーを使っている親御さんにももっと配慮してほしいとか、恐らくこういった延長の話だと思うんです。このユニバーサルデザインは、言うは易し行うは難しでつくると気づかなかった視点というのは必ず出てくると思います。

しかし障害をお持ちの方、それから子育て中の方、高齢者、それに含めて女性それからジェンダーの視点が入ってきた。こういうふうに今捉えているので、ぜひ総合事務局それから市民団体等も含めて、議論を進めていただきたいと思います。私の質疑は以上です。

ありがとうございます。

○**當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。

下地康教委員。

○**下地康教委員** この9ページですかね、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業。これは今まで一括交付金の中だと思うんですけども、それが別付けで予算をつけると。それをちょっと具体的に事業名であつたりとか、何か分かるような説明ができますか。

○**平良友嗣交通政策課班長** 今、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業ということでございますけれども、来年度から国の直轄事業になりますが、一応事業名と基本的な事業の仕組みは変わらない方向で、今進めさせていただいているところです。

○**下地康教委員** 事業名と私申し上げたんですけれども。要するにこれ一括交付金の中から取り出してという考え方でいいですか、どうなんですか。

○**平良友嗣交通政策課班長** 国のほうではちょっと直轄化されたので、どういう考え方で整理したか分かりません。客観的に見てそういう形になっているというふうに理解いただいて結構かなと。

○**下地康教委員** 要は一括交付金の大きな風呂敷の中に詰まっていたものが、要するにちゃんとした事業目的で取り出されて、予算化されるよという理解でよろしいですか。

○**平良友嗣交通政策課班長** おっしゃるとおりでございます。

○**下地康教委員** これ、やはりある意味、県民の安心度というんですかね。今まで大きな風呂敷の中に入っていてどうなるか分からない。要するに、将来においてなくなるかもしれないというような話もあつたんですけれども、それが

しっかりと項目立てて、予算が組まれるということは非常に安心であると。特に離島はそういうふうにして考えています。

それともう一つ、5 ページの中の3、要望ですか、路面電車等と鉄軌道の導入を検討することとあるんですけども、路面電車と鉄軌道は大分違うと思うんですけども。どういうふうにして皆さん、違いといいますか、この機能をどう捉えていますか、説明してもらえますか。

○佐久本愉交通政策課公共交通推進室長 路面電車につきましては分かりやすいところと言えば、都市内の道路路面上を低速で走るようなイメージ。那覇市さんが今お考えになられているLRTも、ある意味それに近いのかなと考えております。

鉄軌道につきましては、私どもの計画案でいきますと那覇一名護間を1時間で結ぶ。高速のスピードがあるシステムというふうに、全くスピードを一つ取っても違うものかなと理解しております。

○下地康教委員 要は路面電車、多分低速といいますか。ある程度の速度を保ちながら、高速ではない移動と理解をしているんですけども。それと路面電車、システムをつくるときに、事業費という意味では路面電車と鉄軌道って大分違うと思うんですけども、もちろんモノレールも含めてですよ。

その辺り県はどう交通政策の中で位置づけて、どのシステムを推進しようというふうに思っているのか、それをちょっと聞きたいと思います。

○佐久本愉交通政策課公共交通推進室長 まず県といたしましては、那覇一名護間を1時間で結ぶ鉄軌道ですね。鉄軌道を含む交通システム、これを骨格軸というふうにまず大きな背骨として位置づけまして、そこからLRTなりモノレールなりBRTなりバスなり、いろいろ考えられるとは思いますが、そこからフィーダーを延ばすと。各地方との間を結ぶというふうな構想を持っております。

路面電車につきましては、これはルートにもよると思いますけれども、はっきりとは確定的に申し上げられないところもございますけれども、フィーダー的な役割を果たす機能を持つことになるかと想定されると考えております。

○下地康教委員 要するに、沖縄の交通渋滞の問題というのはそういったフィーダー、それと基本的な交通機関、それをしっかりと総合的に県民に理解をしてもらうというのが大事だと思うんですね。

ただ、今のところ県は県、市は市、それが全く別のよう説明されているようなところがありますので、少なくとも県はやはり上部の地方公共団体でありますから那覇市の考え方。要するにそれも含めて、やはり県の交通体系を説明するときは、それも含めて説明する必要があると思うんですけど、どうでしょうか。

○佐久本愉交通政策課公共交通推進室長　那覇市さんにおかれましては、都市交通協議会という組織を持たれておりまして、その中でL R Tの構想についていろいろ検討されているところでございます。その協議会の中には、県からも企画部長と関係部長のほか、委員として参加しておりまして、いろいろ意見を言わせていただいております。

県といたしましては、那覇市さんの構想等も順次、具体的なものになっていくというスケジュールの中で、連携を取りながらいろいろ御意見等言いながら、交通網の構築に努めていきたいと考えております。

以上です。

○下地康教委員　しっかりと連携を取って進めていただきたいと思います。

以上です。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑はありませんか。

（「質疑なし」と呼ぶ者あり）

○當間盛夫委員長　質疑なしと認めます。

以上で、鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充に関することに係る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、執行部退席）

○當間盛夫委員長　再開いたします。

議案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、議案等の採決の順序等について協議)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

乙第12号議案工事請負契約についての議決内容の一部変更についてを採決いたします。

お諮りいたします。

ただいまの議案は、可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)

○當間盛夫委員長 御異議なしと認めます。

よって、乙第12号議案は可決されました。

○當間盛夫委員長 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)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

先ほど、閉会中継続審査・調査すべきものとして決定した陳情9件と、ただいま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)

○當間盛夫委員長 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議案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)

○當間盛夫委員長 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、沖縄振興予算の増額確保を求める意見書及び同決議の提出についてを議題に追加することについて協議した結果、議題に追加することで意見の一致を見た。)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

沖縄振興予算の増額確保を求める意見書及び同決議の提出については、休憩中に御協議いたしましたとおり、議題に追加し、直ちに審査を行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)

○當間盛夫委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

沖縄振興予算の増額確保を求める意見書及び同決議についてを議題といたします。

議員提出議案として意見書及び決議を提出するかどうかについて、休憩中に御協議をお願いいたします。

休憩いたします。

(休憩中に、意見書及び決議提出の可否、文案及び提出方法について協議した結果、意見書のみを提出すること、提出者は本委員会の全委員とすること、提案理由説明者は委員長とすること、要請方法は文書送付とすることで意見の一致を見た。)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

沖縄振興予算の増額確保を求める意見書を議員提出議案として提出することとし、提出方法等については、休憩中に御協議いたしました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)

○當間盛夫委員長 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、参考人招致についてを議題に追加することについて協議した結果、議題に追加することで意見の一致をみた。)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

陳情第198号に係る参考人招致につきましては、休憩中に御協議いたしましたとおり、議題に追加し、直ちに審査を行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)

○當間盛夫委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

これより、陳情第198号に係る参考人招致についてを議題といたします。

休憩いたします。

(休憩中に、陳情者を参考人として出席を求めることについて協議した結果、参考人招致を行うこととし、日程等詳細については委員長に一任することで意見の一致を見た。)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

陳情第198号に係る審査のため、本委員会に陳情者を参考人として出席を求め意見を聞くことについては、休憩中に御協議いたしましたとおり決することとし、その日程等の詳細につい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)

○當間盛夫委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された議案及び陳情の処理は、全て終了いたしました。

委員の皆さん、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 當 間 盛 夫