

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7年第1回沖縄県議会（2月定例会）

令和7年3月25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7年3月25日 火曜日  
開 会 午前10時15分  
散 会 午後0時37分

---

場 所

第7委員会室

---

議 題

- 1 参考人からの意見聴取について
- 2 陳情令和6年第52号外15件
- 3 陳情の採決
- 4 閉会中継続審査・調査について

---

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	大 浜 一 郎
委 員	座 波 一
委 員	幸 喜 愛
委 員	山 里 将 雄
委 員	喜 友 名 智 子

委員 糸数 昌洋  
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

総務部参事兼総務私学課長	山内 昌満
企画部長	武田 真
交通政策課長	平良 秀春
交通政策課班長	仲本 盛貴
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
農林水産部流通・加工推進課長	本永 哲
農林水産部畜産課長	真喜志 修
土木建築部土木整備統括監	砂川 勇二
教育庁教育支援課長	大城 司
教育庁県立学校教育課長	屋良 淳

---

### 参考人招致のため出席した者の職・氏名

(陳情第18号について)

(参考人)

金武町長	仲間 一
宜野座村長	當眞 淳

---

○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。

まず初めに、陳情第18号に係る参考人からの意見聴取についてを議題といたします。

ただいまの議題につきましては、去る2月28日の本委員会での決定に基づき、陳情第18号の審査の参考とするため、陳情者を参考人として招致し、説明を求めるものであります。

本日の参考人として、金武町長仲間一氏、宜野座村長當眞淳氏の出席をお願いしております。

参考人におかれましては、本日は御多忙のところ、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

参考人から説明を求める前に、委員会の審査の進め方について、御説明申し上げます。

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

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

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

それでは、陳情第18号沖縄バス系統番号77番（名護東線）減便及びルート変更に係る緊急支援を求める陳情について、提出に至る背景及び目的等について、簡潔に御説明をお願いいたします。

まず、初めに仲間参考人、よろしくをお願いいたします。

○仲間一参考人 おはようございます、金武町の仲間でございます。

本日は、沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会の貴重な時間をいただきまして、本当にありがとうございます。

それでは、沖縄県本島北部東海岸における公共交通の維持、確保並びに地域振興につきましては、格別の御理解と御高配を賜り、衷心より感謝を申し上げます。

旧77番名護東線は、那覇バスターミナルと名護バスターミナルを起点として、那覇市からうるま市安慶名、金武町、宜野座村を経由するルートで1日18便を往復で運行をしており、県内で最も長い路線でありました。3月25日現在は、うるま市の屋慶名バスターミナルから安慶名、金武町、宜野座村を経由して、名護バスターミナルまでの間を平日は12便、土日祝日は10便往復で運行をしている状況であります。運行計画の見直しは教育環境及び福祉の平等性、公平性において大きな影響を与えるもので、特に最終便の2時間繰上げは、高校生の

帰宅手段に大きく影響するものであり不安が生じていることから、令和7年1月15日に沖縄バス系統番号77番（名護東線）減便及びルート変更に伴う緊急支援について、沖縄県知事と沖縄県議会に対し、宜野座村と連名で要請、陳情を行ったところであります。

これまで金武町では朝夕の渋滞解消のため、キャンプ・ハンセンの新ゲートの設置、金武インターチェンジ交差点の改良工事及び国道の4車線化に関する要請を行い、国道329号で日常的に発生していた朝夕の渋滞解消対策に取り組み、渋滞解消による運転手の負担軽減やバス停留所上屋の整備によるバスの利用促進に取り組んできたほか、路線バスを利用する金武中学校の生徒へ定期券の一括購入事業を実施し、路線バス維持に対する支援策を講じて参りました。

このような取組を通して、多くの地域住民や児童・生徒が路線バスを利用している状況であります。また、本町には高等学校が設置されていないため、金武中学校を卒業し高等学校へ進学する生徒は、名護市を中心とした北部地域や宜野座高校、中南部の高等学校へ通学している状況でございます。

また両町村は中部医療圏に属し、自身による移動手段を持たない高齢者等は、公共交通を利用して中部地域の医療機関に通院しておりますが、路線バスのルート変更は乗換えが生じる箇所もあることから、長年利用している住民に混乱を与えることが考えられます。

そのような状況において、令和7年1月19日から沖縄県が臨時便の運行を決定し、夜間の移動手段の確保に迅速に御対応いただいていることに対しては感謝を申し上げます。

このたびのバス路線の変更及びルートの変更がバス運転手の労働環境改善のためであることは理解をしております。1月15日の沖縄県及び沖縄県議会への要請陳情の後、2月7日には77番、名護東線の路線である沖縄本島中北部東海岸地域に係る公共交通の現状と課題の整理並びに課題解決対応策を検討する組織として、沖縄県を事務局として沖縄本島中北部東海岸地域公共交通協議会を立ち上げております。また3月19日の同協議会では、名護東線の減便後の夜間の移動手段が4月以降も確保できるよう1年間の臨時バスの運行方法や、運行に係る費用について、県、市町村の負担を一対一で行うことが決定されました。

しかしながら、路線バスの減便は、教育環境及び福祉の平等性、公平性において大きな影響を与えること、また本町村だけではなく、変更路線が通過する市町村にも影響を与えることに鑑み、沖縄本島東海岸の広域的な地域振興のため、引き続き公共交通網が脆弱な沖縄県本島北部東海岸地域において、公共交通の充実化の実現に向け、沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会におかれましても、特段の御高配を賜りますようお願い申し上げます。

以上です、ありがとうございました。

○**當間盛夫委員長** 仲間一参考人ありがとうございました。

次に、當眞淳参考人。

○**當眞淳参考人** 宜野座村長の當眞でございます。

本日は沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会を開催していただきましてありがとうございます。

また、県議会の皆様におかれましては、平素から県民福祉の向上等、地域活性化のために御尽力いただいております、この場を借りて感謝申し上げたいと思います。

今、金武町長のほうからこれまでの経緯など大枠についてお話がございました。一部重複するところもございますけれども、私のほうからも説明させていただきたいと思います。

沖縄バス系統番号77番（名護東線）減便及びルート変更に係る緊急支援について、1月15日付で金武町とともに陳情をさせていただきましたけれども、この件につきましては、本村を通過する唯一の路線バスであります沖縄バス系統が1月19日から減便及びルート変更となりました。

名護バスターミナル発の最終便が午後5時45分、屋慶名バスターミナル発の最終便が午後6時40分となることから、高校生はじめ多くの生徒の帰宅に大きな影響を与えるものであり、特に部活動を行う生徒にとっては、保護者の送迎などが生じることで大変不安を感じているところでございました。

また本村には宜野座高校がございまして、宜野座高校につきましては沖縄本島東海岸部の最北端の高校となります。

現在、地域としては人口なども増えておりますけれども、高校については生徒数が減っているというような状況でございまして、村を上げて宜野座高校の活性化に取り組んでいるところでございます。塾の運営であったり、また生徒の資格取得のための半額補助、さらには部活動の外部指導者への補助金などを村のほうで工面しまして、高校の支援を行っているところでございます。そういった中で今回の減便について、やはり中学校卒業後の進学する高校の選択肢に宜野座高校が対象外になってしまうのではないかとというような懸念を持っているところでございまして、今回のバスの減便につきましては在校生だけではなくて、通学手段が脆弱であることを理由に当該高等学校が進学先として、繰り返しになりますけれども選択肢から除外され、高校の存続にも影響が及ぶのではないかと懸念しているところでございます。

現在、沖縄県また県議会の皆様の御配慮によりまして、1月20日から臨時便が運行されておりますけれども、最終便の運行から2時間以上の間を空けて運行されるというようなこともございまして、子どもたちの生活リズムに大きな影響を与えることを懸念しているところでございます。

路線バスの減便、ルート変更につきましては教育環境及び福祉の平等性、公平性において大きな影響を与えること、また両町村だけではなくて、変更路線が通過するうるま市、名護市においても影響を与えること、さらには沖縄本島東海岸については、中南部地域に比べて公共交通が脆弱ということもございまして、ぜひ県議会また沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会においても、御高配を賜り、地域公共の充実化に向けて御支援いただきますようよろしくお願いいたします。

以上でございます。

○**當間盛夫委員長** ありがとうございます。

仲間参考人、當眞参考人の説明は終わりました。

これより、陳情第18号に係る参考人に対する質疑を行います。

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

質疑はありませんか。

座波一委員。

○**座波一委員** 陳情の趣旨が非常に重い重要な陳情だなと考えて、今、読んでいたところですが、もうまさにこのような状況というのは、将来のまちづくりには欠かせない路線バスの重要性があるということを訴えていらっしゃるわけですね。この東海岸のみならず、沖縄県のほかの地域でもこのような路線バスの廃線、廃便がありまして、非常に困っているところもあることも間違いありません。お聞きしたいのは、金武町及び宜野座村の中であるいは連携した中で、今現在、地域交通ということでコミュニティーバスを運行していますか。

○**仲間一参考人** 金武町では各公民館、字にマイクロバスがあります。それを利用して高齢者、特に65歳以上の高齢者、交通弱者の方々が町内の役所、病院等々を巡るコミュニティーバスを運行しています。それは町から運転手費用、ガソリン代等を手当しながらやっています。

○**當眞淳参考人** 本村においては、今、一括交付金を活用して、地域公共交通

ということでぎ〜のくんバスというものを運行させていただいております。

ただそれにつきましては、まだ実証運行の段階でありまして、今後、本格的な運行ということになりますけれども、基本的には高齢者や障害を持った方々ということで限定しておりまして、村の状況から見ますと通常のバスということで周回するのではなくて、デマンド型の予約制で御自宅までお迎えに行き、目的地まで運ぶと、あくまでも村内に限定したバスとなっております。

以上です。

**○座波一委員** 実は私の出身である南城市でもNバスということで大々的にやっております。おっしゃるように、この地域交通の中で取り組んでいるのはこの地域内、自治体内の運行しか認められないという制度なんですよ。果たして、その自治体のこの範囲内で市民、町民が生活できるかと、学校も可能か、病院も行けるかとなったらこれが難しいんです。ですので、この地域を跨ぐ広域的な公共交通が必要だということが、今、国においても、沖縄県においてもその解決がなされていないんですね。ここは非常に重要なところで、例えば私たちの南城市でも市内に高校がないんですよ。知念高校は与那原にしかない。あと八重瀬町に三つ、四つ高校があるけれど、そこに行くためには手前で止まるしかないんですね。だから全く同じようなことがあったりして、路線バスがいかに重要かということが出てきていてですね。だからこの路線バスの廃線、廃便というのは、恐らく地域公共交通会議の動向を見て決定しているところもあると思うんですよ。もちろんバス会社の経営の問題もあるけれど、地域の公共交通の状況を見て決めているんじゃないかなと。あるいは事前にそういう調整がなされていたか分からないけれども、恐らく地域公共交通があるから、路線バスはもうなくても何とかできるんじゃないかという節があると思うんですけど。この辺はどうですか。路線バス会社と地域公共交通会議というのがあったと思うんですけど、そういった意見交換はなさいましたか。

**○仲間一参考人** 沖縄県地域公共交通協議会というのがあって、1年余りいろんな議論はされています。その中でも赤字路線も含めて、この協議会の中でいろんな赤字に対する方策を、沖縄バス、琉球バス、東陽バス等々を含めいろんな議論がされています。ただ、僕ら77号線というのもその議論の1つではあったんですけど、なかなか情報がうまく伝わらないというのがあったりして、去年の11月から12月にかけて、最終的に77番の減便ルート変更というのが正式に文書が来て、金武町では不同意、賛成できかねますということで文書をお返しした経緯があります。そういった中で、バス会社も協議会で決まって話合い

もされているということがあって、12月に正式にもう決めたいと、国からの支援を受ける約束も取り付けているということがあって、このルート変更、減便はもうやらざるを得ないというのが来ました。それを受けて1月19日にルート変更、減便がされるということで急遽、1月15日に県知事、県議会に対して陳情を行ったところであります。

今回のルート変更、減便について、もともと琉球バス、沖縄バス幹線の東線の幹線道路として琉球バスも実は運行していたんですけれども、2009年9月に廃止になって18便、今回また18便から12便に6便が減になって、子どもたちの朝の1便が1つなくなる。また帰りの5便がなくなるということがあって、真ん中だけ充実させて、朝と夕方がちょっと減便になるということで、金武町は高校がなくて、隣のうるま市には高校が5校あるんですね。子どもたちのほとんどがそこや宜野座高校に通っているというのがあって、子どもたちが今とても不安を感じているというのがあるものですから、その面を何とか解決しないといけないというのが今現状です。

**○當眞淳参考人** 宜野座村においては村の面積が限られておりますので、路線の延長につきましても今8.2キロという中で、やはり村民が路線バスを多く利用するかというと、やはり時間の問題だとか、距離感からするとあまりないというのが現状ではございますけれども、ただやはり金武町長からありましたとおり、他村から宜野座高校に進学するとか、また名護に行くとか、やっぱりどちらかという学生の利用には大きく影響しているというのが事実です。そういう中で協議会で議論されたかということ、恐らく我々のところに来たのは、昨年の11月に沖縄バスさんがお見えになられて減便となりますというようなお話を受けて、これじゃまずいんじゃないかというような形の中で、急にばたばた動いてきた経緯はございます。やはり地域の交通と、また今言う市町村をまたぐ路線につきましても、やはりもう少し沖縄県のほうがリーダーシップを持って、この会議も含めてですけれども減便なる影響が各市町村でないのかというようなことなどを、ぜひ積極的に動いて対応してほしいということは申し上げてきたところです。

今回、この臨時便の運航につきましても、県のほうも動いていただいて、どうにか1本、屋慶名と名護を1周する形になりますけれども、まずその上でいただいたことには感謝しています。

ただ今後、やはり過疎化が進む地域だとか、そういうところにつきましても、やはり市町村で全て財政を負担しながらバスを維持するののかということになりますと、恐らく、もともと財政規模、財政力が弱い自治体が多い実情から考え

ますと、もう少し沖縄県全体の公共交通の在り方というものについては検討していく必要があるのではないかなと考えているところでございます。

**○座波一委員** 当然、金武町、宜野座村も赤字補填の分は負担金があったと思うんですよ。だから路線バスの運行については、市町村の負担で継続してもらっていたということもあって、やはりその部分もバス会社としては、経営の問題における補填の部分はあるわけだから、赤字垂れ流しじゃないはずだったんですよ。ですので、やはり路線バスの重要さというのは、非常に今言うとおりに非常に重要ですので、この従来からのまちづくり、村づくりも、この路線にあったパターンになっていますよね。バス停があるからそこに集落ができた、あるいは学校ができた、スーパー、昔からの本土でいうと駅みたいなものですから、これをいきなり廃線というのは非常に過酷な条件があって、だからそこら辺は地域の交通という点だけの問題じゃないですよ。このコミュニティーバスと、路線バスとの役割の違いというのをですね、なかなかこれを理解しないで、この地域には公共路線、コミュニティーバスがあるからいいというような判断をバス会社がしてしまったら非常に困るんですよ。そこら辺、沖縄県が主導して、私は前からも言っていますけれど、この公共交通の使命というのは多少赤字でも補填しなければ、経済あるいは人が動かないんだから、それはもう使命なんだという点で路線バスはやっぱり貴重なところは守っていくという方針を取らないといけないんじゃないかなと思っているんですよ。だから、そういう考え方だと思うのですが。

**○仲間一参考人** ありがとうございます。

コミュニティーバスはコミュニティーバスとして町民を対象とした運行の役割がありますので、路線バスもスクールバス的なことになると、どうしても平日、約束した時間帯運行しなければならないというのがあります。路線バスとコミュニティーバスとではまるっきり役割が違うと思うんですね。そこは確認する必要があるんだと思っています。同時に金武町の中学校は、伊芸地区、屋嘉地区が10キロ余り、大分離れていまして、町独自で定期券を令和6年度で1500万、町で購入して生徒に全部配っています。そういった部分で子どもたちの通学の支援をしているというのがあるんですけども、今回の減便において、バス1台に生徒が100名余りいますので、バス1台だと60名、路線バスで60名前後だとせっかく定期券を買ってあげたのに乗れない。帰りももしかしたら乗れないというものが生じてきますので、そこら辺についてとても懸念事項であります。そういう意味では、減便やルート変更は運転手の負担軽減という部分

ではやむを得ないにしても、減便については朝に1便増やす、今、学校近くの1番のバス停が午後の夕方6時半が最終で、減便を6便一気にするのではなくて、やっぱり緩やかに、あるいは生徒の帰宅時間等々も合わせてやってもらいたい。町が沖縄バスの赤字補填のためにせつかく1500万も出して定期券を購入して、親が送り迎えしないように、ちゃんとバスに乗ってくださいということで定期券をあげていますから、そこら辺は御理解いただいた上で、バスの減便をもう一度、再考をお願いしたいところです。

**○當眞淳参考人** 座波一委員のほうから、先ほど市町村が負担をしているんじゃないかというお話がありましたけれども、この路線につきましては、私が首長に就任してからは、沖縄バスさんからその負担について考えてくれないかというようなお話というのはないと思っております。

沖縄県の話によりますと、過去に何度か市町村に補助をお願いしたんですけども、それが断られたということがあるようです。実際、77番につきましては、我々金武町、宜野座村も財政的な負担というのをしているわけではないんですね。そういう中で、今回、急にというような形に我々の認識はあるんですけども、減便ということ、ルート変更ということになりました。

この背景については、2024年のトラックドライバーの働き方改革などの法改正によって休憩時間だとか、やはりそこに制限が入ってきたということが大きいようです。ですから、我々としましては、子どもたちの通学、帰宅の時間帯というところを中心にバスを走らせてほしいと思っているんですけども、現状から言いますと、朝の便を少し遅らせてバスを走らせて、その人たちが働く時間は決まっていますので、あとはカットしているっていうような形らしいんですね。ですからそういう意味では、バス会社のやはり経営のこととかを考えますと理解もできるんですけども、やはり地域としては今の形ではなかなか利用者も増えませんが、今後も赤字というかですね、というのがまたより増していくのではないかなと懸念しているところでございます。

**○座波一委員** もうある意味、赤字の補填ということがなければ、この路線バスの再開とか、また復活はちょっと本当に厳しいんだらうなと思います。この趣旨を生かして、我々も取り組みたいと思います。この地域交通にしても一括交付金で運営しているわけですから、実際のところ赤字状態ですよ。だからこれがまたいつまで続くかという問題もあるし、それがなくなったら本当に何もない地域になってくる可能性がありますので、そこらも含めて、もうぜひとも広域的な取組の動きも、ぜひとも今後やったほうがいいんじゃないかと思

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。

糸数昌洋委員。

○**糸数昌洋委員** どうもこんにちは、今日は大変ありがとうございます。

今の座波一委員の質疑で大体概要はよく理解ができました。実は、私はバス会社の出身なものですから、ちょっと心が痛い状況は本当によく理解できますし、先ほどのかつての名護東線ですかね、21番が廃止されたり、北部支線が名護から先のバスの便が全部なくなったりということで、特にこの北部地域の公共交通のネットワークが、本当にどんどん壊れていく状況というのは私もよく理解している1人です。そういう意味で、ちょっと何点か質問したいんですけども、やっぱりバス事業って許認可事業になっていますので、そういう意味では、今回いろんな協議会、様々県も含めて協議がされてきたと思うんですけども、この中に総合事務局の皆さんとの関わりというのはどういうふうになっているのでしょうか。

○**仲間一参考人** 2月7日に中北部の協議会を立ち上げました。その場所にはオブザーバーとして、沖縄総合事務局の方も参加されております。そこであくまでもオブザーバーということでしたから、意見交換するということにはなかったんですけども、2月7日に初めて参加されておりました。

○**糸数昌洋委員** 具体的に総合事務局のほうから何らかのコミットメントとか、国の支援にかかる部分とかっていうお話は具体的にはないですか。

○**仲間一参考人** そこには最初の協議会には、県の企画部長と4市町村の関係者が集まっているような立ち上げとか、今後どうするのかという協議をしたんですけども、総合事務局のメンバーはあくまでもオブザーバーということで、意見交換の中でも一言、二言ありましたけれども、直接、この負担軽減とかそれに関わるようなお話しはしておりません。

○**當眞淳参考人** 今、町長からお話があったのは沖縄中北部の協議会のお話だと思いますけれども、沖縄県地域公共交通協議会の中には総合事務局の皆さんも委員として入られておまして、今回の減便に伴うルート変更などについて

も、やはり国から補助金をもらえるか、もらえないかというようなところをその協議会で審議して決定していくという流れの中では、御意見などいただいた経緯はあります。

**○糸数昌洋委員** 77番が元どおり復活するのはなかなかハードルが高くなっていくのをちょっと感じていまして。例えばほかのバス会社の参画ということも含めた協議というのはありましたでしょうか。

**○當眞淳参考人** 先ほど申し上げました県の協議会が12月27日に開催されましたけれども、その際に1月19日までの路線、それからは廃止ですというふうな話、減便になりますということでしたので、子どもたちにかなり影響が出ますということでWEB会議でしたけれども、それで意見を申し上げました。

その際に、我々はどうしたらいいんですかというような、逆に我々のほうから投げかけたときに、あるバス会社さんのほうから、タクシーなり、ほかの手段を講じて、やはり当面は、高校など3月の学校の授業が行われている期間は、どうにか考えるべきじゃないかというような意見が出て、それから急遽、臨時便というように話が進んでいった経緯がございます。

**○糸数昌洋委員** やっぱり今、通学する生徒のこと、それから町村外に通院等で通われる方の福祉的な問題とか、その辺の何とか救済措置という観点の、もう当然そこは大事なんですけどもね。例えばそのこの要素に加えて、いわゆる北部観光というものがこれからいろいろジャングリアも含めて焦点が当たっていく。やっぱり東海岸からのルートの公共交通というのが、いろんな意味で見直しをされていく状況も出てくると思うんですよ。そういう意味では総合事務局も含めて、また他社のバス会社も含めて、その辺のこの問題解決プラスアルファの部分で、バスが進出する可能性というものを1つは探るということは非常に大事なかなという感じはしますけれども。この辺はちょっとそういう議論も含めて、何かありましたでしょうか。

**○仲間一参考人** 今回の4月以降の臨時便は実証運行ということで、この1年間はこういった形で運行していくのかということで4市町村と県で負担をしながらではあるんですけども。そういった中でこの実証運行を見据えた上で、改めて4市町村、この新たな中北部の協議会の中で、県は国のほうに要請することも必要なかなと思っています。そういった部分でこの減便というのが、やっぱり地域東海岸の幹線路線をこういうふうに交通を脆弱にしていくという

ことはまちづくりの支援と子どもたちの進路にも大きく影響することがありますので、そこに影響がないようにこの1年の実証運行を見ながら、国への要請行動を含めて議論する必要があるんだろうと思っています。

○**系数昌洋委員** この1年間の実証事業が協議会で決まったということですが、これも、これは今年度やってきた事業と年度末までの事業がありますね。夜間の1往復という、それと全く内容は一緒ですか。

○**仲間一参考人** 1月20日から3月19日まで運行していた運行時間帯も全く一緒で、名護をスタートして、安慶名を折り返して名護に戻るという1便が増便、これを4月以降も続けるということです。

○**系数昌洋委員** その部分についても、2時間待ちとかちょっと課題ありますよね。この辺の皆さんが出している要望の部分で、4月からの運行分の改善というのはどうなんでしょう、この辺の話合いというのは。

○**當眞淳参考人** 基本的には1月20日から3月19日にまた延びましたけれども、そこにつきましては県の負担で行われておりまして、4月以降のものにつきましては、同じ時間で市町村がまた半分負担するというようなことになっております。名護から出て、安慶名十字路を通過して、また戻るといってのものでございますので、お互いに行き来するわけじゃないんですね。そうすると名護を出る時間からすると、やはり名護に戻ってくる時間が遅くなるということになりますので、やはりそういったところは大きな課題としてまだ残っております。

○**系数昌洋委員** 分かりました。

この辺、何とか1年続けるのであれば改善ができるように、我々もしっかり委員会として働きかけていきたいなと思います。あわせて、先ほどの他社の可能性、それから総合事務局のもう少し積極的な関与ということも含めて、要望していきたいなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

終わります。

○**當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。

山里将雄委員。

○**山里将雄委員** 仲間町長、當眞村長、本当に今日はお忙しい中ありがとうございます

ざいます。

少しだけ私のほうからも確認をさせていただきたいと思います。

まずこの減便が始まった1月19日でしたか、減便が始まって今まで3月の末までの現状をお伺いしますけれど、どうでしょうか。どんな影響が実際に出ていますか。

**○仲間一参考人** 12月にルート変更、減便が起きて、僕ら金武町議会のほうでも沖縄バスに対して、議会として、議会の総意でルート変更減便はしないで元に戻してくれという要請は、陳情は出しております。

ただ、やっぱり子どもたちも親もとても不安があって、役場への問合せはもちろん、これまた親が送り迎えするをいう状況が生まれてきていますので、最終便から2時間待って名護を7時50分に出発して、安慶名折り返しで名護に着くのが11時前なんですね。だから逆に2時間待って、例えば金武町だと9時20分、9時半に着くという、9時50分に金武町を通過するということになりますので、その時間帯にうるま市から乗る人達が果たしているのかということも含めて、今、逆に送り迎えしている親が結構、多くいるということが現状だというふうに思っています。

**○當眞淳参考人** 同じような内容になりますけれども、宜野座高校の前でお話させていただければ、那覇向け、金武町向けのほうですね、通常のバスの最終が18時19分なんですね。その臨時便が通るのが20時29分、ですから2時間10分間が空くというようなことになります。部活をやっている子たちにつきましては、臨時便でどうにか間に合うかなという感じですがけれども、通常の子どもたちは少し放課後に学校の活動とかすると、バスはもうぎりぎりというような状況になっております。また逆に名護向けに関しましては、通常の時間でいえば最終が19時54分なんですね。ただ臨時便が通るのがもう22時9分です。その時間に子どもたちが乗るかということ、やはりそういうことではないんですけれども、この2時間の差というのはかなり影響が出ているかなと感じております。このことについては金武町、宜野座村だけではなくて、名護の久辺3区辺りもこの路線しかございませんので同じような現状は出ていると思っております。

以上です。

**○山里将雄委員** まだ僅か2か月ぐらいの間で、やっぱりかなりの影響が出るんだろうなというふうに思っています。

この件については、1月にその話が出て新聞載って、私もまだ詳しくちゃん

と確認等もしていない中ではあるんですけども、やっぱり相当影響は大きいなというふうに感じています。それで一般質問等々でも取り上げていたんですけども、いわゆるヤンバルの、北部の公共交通の充実といいますかね、公共交通をしっかりとつくっていくということは、これまでのヤンバルの北部全体の大きな課題だったというふうに理解をしています。その辺では、皆さんはいわゆる北部市町村会の中でそういった協議もといいますかね、その課題についての取組等々もこれまで行ってきたと思うんですけども、その辺については今、北部の中での検討というのは、どのようになっていますか。

**○當眞淳参考人** 北部の市町村会長もしておりますので、私のほうからお話したいと思いますが、北部全体で路線バスの維持というものについては細かく議論したことはございません。やはりバス会社のほうから相談があった場合に費用負担をするのかという部分につきましては市町村に委ねられていて、お互いが連携してというような協議はしたことはございません。

ただやはり今後も減便、また廃線などが予想される中で、やはりそこをどう維持するかということにつきましては、我々市町村の単位ではなくて、やはり県も含めて全体的な中で、誰もが生活していく中で環境を整えていくということは、また沖縄県の大きな役割ではないかなというふうに思っておりますので、その辺りにつきましてもまた委員各位から、そういった充実化に向けて御支援いただければなと思っております。

**○山里将雄委員** まさしくそうなんです。やはりヤンバルとして北部として、いわゆる足を確保するという、住民の足を確保して高齢化も進みますので、やっぱり公共交通の必要性というのは大きな課題になりますのでね、北部全体としての取組をぜひ進めていただきたいと思っております。それとは別にやはり県も含めた、いわゆる沖縄県の公共交通ネットワークの議論の中で、ヤンバルの公共交通をどうするかという議論はどうしても必要になってくると思います。

我々も県議会議員として、ぜひその辺のことをしっかりと取り組んでいきたいなというふうに思っております。

先ほど、座波委員からコミュニティーバスについてもいろいろと質問があったんですけども、非常にいい御指摘もあったと思うんですけどね。いわゆるそれぞれのコミュニティーバスを持っていらっしゃる、実証実験もしていらっしゃるという話だったんですけど、例えば名護市でもなご丸という、今コミュニティーバスが実際に稼働をしております。そういった市町村同士のコミュ

ニティーバスのネットワークといいますかね、例えば名護市のなご丸を金武、宜野座まで延ばすとか、そういったこともいい取組として、非常に有効ではないかなと思っていますので、その辺の取組についてもぜひ取り組んでもらいたいかなと思っています。その辺はどうでしょうか。

**○仲間一参考人** 今回のこのルート変更、減便というのは運転手の負担軽減というのが1つあります。

ただ、運転手不足というのももちろんこの中にあるんですけども、この運転手不足の原因を直接バス会社は言わないんですけども。運転手不足の原因というのは観光バスのほうに運転手が全部移動してしまっていて、路線バスに今、運転手が来ないというのがあるようです。そういった意味で、沖縄のインバウンドを含めた観光客が、コロナ以降戻って来たというのはとてもいいことではあるんですけども、その延長線上で何が起きてるかっていうのは、路線バスの運転手の成り手がいない、ほとんどが運転手がいないじゃなくて、運転手は観光バスに勤務先を変えたという現状があるようでございます。そういった意味でこの路線バスに係る負担軽減はもちろんですけども、沖縄県全体でもう一度見直し、あるいはどういった形で公共バスと言われる路線バスを維持していくのかという議論は、さらに深めていく必要があるだろうと思っています。

**○當眞淳参考人** コミュニティーバスのお互いの市町村での連携というお話がありましたけれども、住民にとっては多分そういった連携ができればよりいいんだろうとは思いますが、やはり地域の経済という視点で見ますと、我が村の場合は人口6600名ぐらいですので、お隣の金武町に買物に行こうかということ、名護市に行こうかというようなことがどんどん広がっていきますと、宜野座のマチャグワーはどうするのかとか、やはりそういった話にもつながってくるんですね。ですからどこまで広げるかってところは、やはりそういった地域の経済、商工会とか、観光関係事業所、そういうところにも十分配慮しないと逆に流出してしまって、地域の経済が疲弊していくということになりかねない部分もあると思っています。ですから、その辺バランス、特に金武町とお互いで連携を取ったらどうかって話は正式な場ではないんですけど、以前そういう話もしたことあるんですけども、やはりその辺り、地元の関係者から言うと、いろいろと問題が出ないかというような話はやはり懸念事項としてあります。

○山里将雄委員 いろんな取組といますか、いろんな観点から、やっぱりその課題解決に向けていかなければいけないのかなと思っています。この東線については、前からやっぱりいろんな話が出ていましたよね。先ほど、補助はまだ出してないというお話があったんですけども、今までの路線は恐らく那覇までつなぐという唯一の路線でありますけれども、いわゆる黒字の部分と赤字の部分が混在していますので、全体で言うと黒字になっていたということで、恐らく地域の公共交通協議会ですか、この中でも取り上げられて、要するに補助の対象になっていなかったのかなと僕は思っているんですけども。これが今回、その2つに分けられたということで、当然そういう議論も出てくると思います。今そういう話にはなっていないのですか。

○仲間一参考人 安慶名バス停だけを話してみますと、安慶名から名護向けは18便から12便に減りました。

しかしながら、沖縄バスの話ですと安慶名バス停留所を起点にしながら、中南部へは140便あるそうです。路線は国道58号に行ったり、329号に行ったり、真ん中を通っていたりということではあるんですけども、140便あるということで乗換えには支障がないんじゃないですか、みたいな感じでバス会社のほうはおっしゃっていました。僕らの場合は医療圏として中部なものですから、どうしても車を持たない方々はバスに乗って病院とか行くときに、安慶名でまた降りて乗換えて行くという、これまでの生活をまた一変させなくちゃいけないということがあったので、そこら辺についてはルート変更はしないでくださいということであったんですけども、運転手の負担軽減、運転手不足というのを鑑みた場合は、どうしてもルート変更は認めざるを得ないでしょうということであるんですけども。ただ18便から12便に減った、これが全部子どもたちにしわ寄せがいつているというのが一番の今懸念材料なんですね。そこは実はやっぱり今おっしゃったように、黒字部分というのほうはうるま市中部から那覇向けのほうが140便あるということで、沖縄バスだけじゃなくて琉球バス、ほかのバスも含めて140便あるってことは、やっぱりその面で黒字化しているのかなという印象は持っています。

○山里将雄委員 そうですね、県の今回のこういうことに至った理由については、やはりいわゆる2024年までの運転手不足、それがいわゆる理由であると説明されたというふうになっているんですね。やっぱりそこもいわゆる人手不足、運転手の不足というのも非常に大きな課題となっているように思っています。その部分も含めてやはり総合的な対策を取らないとこういう問題は解決しない

のかなと思っています。

我々先ほども言いましたけれど、県議会としても、ぜひその辺を含めて、沖縄振興公共・交通ネットワーク特別委員会で議論を深めて、ぜひ地域の足の確保については一緒に取り組んでいきたいなと思っています。今聞いてみますと、やはり沖縄県が今年度、4月以降も続けていることは決定はしていますけれども、これもあくまでも一時的なものなので、やっぱり根本的な解決をしないとなかなか地域の課題は解決できないとなってきましたので、ぜひ力を合わせて一緒に取り組んでいければと思っていますので、今後とも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** どうも仲間町長、當眞村長、今日は参考人ということでお疲れさまです。

今回の窮状ということでありましてけれども、まず私、公共交通の1つの大きな役割というのは特に過疎地というか、人口流出等の問題を抱えているところは、やはり医療、やっぱり通院は車を持たない方々、それと通学、教育ですね、もちろん生徒たちは車、なかなか持っていない部分がありますから、そういった人達をしっかりと支える。それがやはり過疎地というか、人口問題を抱える地域における公共交通の大事さと思っています。その辺りをやはり通院、通学そういったものの窮状といいますか、今回の問題に対する支障をというのをしっかりとお聞きをしたいと思っておりますけれども。

○**仲間一参考人** 課題は先ほども述べたとおりではあるんですけれども、東海岸に唯一、幹線道路329号を通るバスというのは、公共交通はこの手段しかないということがあります。北部へ行くにしても中南部にしても、これまで那覇まで一本でこれたのがもう今は具志川で切れてしまう、乗換えしないと行けないというものと、この6便が減便されたことによる子どもたちのほうへの大きな影響があるということをととても懸念しています。そういった部分で親の負担が、もう仕事をしながら子育て中のお父さん、お母さんにとっては仕事は早めに切り上げて、逆に送り迎えをせざるを得ない状況が4月以降生まれるのかなと思っています。またバスに乗るにしても、沖縄バスの最終便を逃がしたときに臨時便に乗らざるを得ない、バス停で2時間も待つことになるという状況というのは、ちょっと異常な状況が生まれてくるのかなと思います。この時間

帯については、今後実証運行しながらそこでいろんな話ができると思うんですけども、そこら辺についても公共交通路線バスというものについては、もっと深く沖縄県で議論してもらえればと思っているところです。

**○下地康教委員** 陳情の中では、今町長がおっしゃられたような内容が盛り込まれていると思うんですけども、ただやはり具体的にこういったものに支障があるというようなことはつきりその条件といいますか、状況を挙げていただければ非常に議論しやすいというふうに思うんですね。できれば機会を設けて捉えて細かい資料といいますか、数字的なものを挙げてもらえば非常に議論をしやすいと思っておりますので、やはり人口減少等々を抱える地域においては、やはり医療、それと教育、これが非常にネックになってくると思いますので、それをしっかりと我々のほうにも本当に苦しんでいるんだなど、大変なんだなどということを数字をもって訴えていただければ非常に分かりやすいと思っております。

以上です。

**○仲間一参考人** どうもありがとうございます。

十二、三年前ですか、先ほど僕、琉球バスの運行が廃止になったということを行いましたけれども、その琉球バスの運行時間帯に子どもたちが学校を通う時間帯、7時、7時半、8時前という3便があったんですけども、途中の7時半前後も琉球バス運行だったんですね、それが抜けて7時の早い時間と7時の後半の時間、沖縄バス運行がそのままやっていたというのがあって、私たちは十二、三年前に沖縄バス本社に行きまして、琉球バスが午前中通っていた時間帯に1便を増やしてくれというお願いをした経緯があります。その点については、沖縄バスさんから金武町内のバス停の上屋をきれいに造って、乗車客の天候に左右されない負担軽減のためのものを整備してくれませんか、それやりますという条件で1便増やしてもらった経緯があります。そういった1便を増やしてもらって、子どもたちの朝の通学には本当に支障なくなったんですけども、今回の減便でその部分がまたカットされているというのが出てきました。そういった一番大事な時間帯の7時半、15分バス乗って学校に到着するというこの部分がなくなってしまったというのがあって、今、乗ろうと思ったら朝7時前のバスか、8時前のバスに乗らざるを得ない、学校遅刻するか1便早い時間に来ると、朝6時前に起床して準備してやらないといけないと、子どもだけではなくて各家庭にもいろんな大きな問題が出てくるってのは、夕方まるっきり同じ状況で、この減便によって子どもたちの生活が一変するというのが出て

きているのが今の現状で、減便というのが大きな課題になっているところです。

○**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** 今日はお2人の町長、村長ありがとうございます。

重ならないように幾つか質疑をさせていただきます。

まず、先ほど、これまで町や村としては特に財政負担をして、公共交通の事業はやっていなかったというようなお話がございましたけれども、これまで金武町と宜野座村で交通問題、それから交通事業について過去に行ってきた事業がありましたら教えてください。

○**仲間一参考人** 宜野座村長のほうから先ほどお話ありました、金武町は公共バスのほうに負担金を出していた時期があります。これ大分前になるんですけど、記憶の中で700万か、800万ぐらいのお金をバス会社に払っていたというのが過去にあります。ただ今回は、例えば交通弱者と言われる方々、免許を返納した方々、あるいは役所で証明書を取るのにタクシーを乗ってしか来れない方々、特にお年寄りの方々のために、地域にあるマイクロバスをぜひ運行して協力してくださいというのをお願いして、運転手の日当は町が出すということで役場に来る、あるいは町内にあるクリニックに通ったりするっていうものを一旦予約制で、日程とバス停はこの各字に決めてもらって、そういった運行は今現在もやっている状況です。

○**當眞淳参考人** 地域の公共交通に関して言えば、先ほど申し上げましたけれども、今一括交付金を活用しながらデマンド型の各予約制で月曜日から土曜日まで8時から夕方5時ですか、午後5時までということで運行して、高齢者そして障害を持った方々と、あとは特別な許可を与えたものをという形で運行しているところでございます。あと令和4年に関してはコロナの影響がございましたので、沖縄バスさんには20万程度ですけれども支援金を出したということもございます。あとバスの上屋のお話とか、そういったものもやはり利用者のためのということで整備を続けているところでございまして、新年度も2か所ほどそういったものを整備する予定にしております。

○**喜友名智子委員** 私は那覇に住んでいるので、北部の交通事情はやっぱりなかなか分からないところがあります。

今回のこの路線の件で、改めてこのバスが子どもたちの通学に非常に大きな影響を与えているということを知った次第です。

ただ、かつて北部は毎年数十億の北部振興策というものがありました。個人的にはそういった巨額な予算があるときに、本来はこういう交通的なインフラ部分もしっかりやるべきであったんだろうなと思ってはいます。公共交通というものが、公共という言葉が使われ始めたのも実は最近の議論で、こういう交通網というのはやはりバス会社、それからタクシー、民間の事業者任せになってきてどうしても利益が出ないというか、赤字路線は維持が難しいというところが今、出てきているんだろうと思っています。

今後、どういうふうに対応したらいいのかということを考えるのが、また今日の機会だと思えますけれども、先ほどからお話を伺っていると、まずは子どもたちの通学、そして交通弱者の方たちへの対応、まずはこれがメインだと思っています。そのときに子どもたちへの通学については臨時便で対応がしにくい、使い勝手が悪いという時間帯が朝と夕方になっていると、このときに路線バスにその補助を通じて続けるほうがいいのか、それとも学校のマイクロバスで定期便を出して、例えば運転手を複数名雇って定時で運行するほうがいいのか、金武町と宜野座村としては、こういうやり方というものどちらが今いいかなというふうな感触はありますか。

**○仲間一参考人** スクールバス的な運行ができれば理想だと思っています。北部振興予算について、北部振興というもともとの目的があって、それで中南部との格差是正といういろんな要素をはらんでいるのがあります。そこら辺については将来的に議論は必要だと思っているんですけども、ただ路線バスを赤字補填、赤字をなくす路線にして、学生も地域の一般の方々も路線バスを維持するために利用していただくというのも、また実はあるんですね。スクールバスを運行することによって、バス会社の赤字がどんどんまた膨らんでいくという、逆の方向に行く形になるだろうと思っています。逆に地域でもこういった状況があるのであれば、スクールバスを導入したらどうかということ、これまた子どもだけに視点を当てた地域から、子育て中の方々からはそういう意見も出てきます。ただ、そうなると路線バスの廃止になりかねないという大きな懸念も実は持っているんですね。このバスを例えば沖縄バスですけども、沖縄バスの路線を維持するために、学生も一般の方々も乗ってもらう、利用してもらうという必要があるんだろうと思っています。そのために町で子どもたちの送り迎えということではなくて、もちろん町の一般財源で定期券を購入して、子どもたちにあげているということも、今そこら辺の心配材料もあってやって

います。

**○當眞淳参考人** 北部振興事業のお話がありましたけれども、北部振興事業につきましては、基本的に市町村がそれぞれハードを、また公共、非公共ございますけれども、市町村単位で事業が行われているというのが大方でございます。

今バスの運行などについて、そういった全体で協議というのは行っていない現状もございますけれども、基本的に北部振興事業につきましては補助金でありまして交付金ではないんですね、そういう意味からいきますと、基本的には費用対効果というものが求められる事業になっております。ですから私のあくまでの認識、国とのやり取りまではしておりませんので、私の認識で申し上げれば、今の赤字路線の運行に対して北部振興事業が使えるかというところと少し合致しないんじゃないかなと思っております。

やはり地域の定住条件の整備、また雇用などいろいろございますので、その辺は今御指摘の部分というのは、実際それが可能なのかということは提案をしてみたいなと思っておりますけれども、ただやはりどうしても枠がある中で、各市町村、また北部全体の観光振興の取組などのソフトの部分につきましては、やはり財源の問題もございますので、その辺りは市町村において、公共交通の確保というところの認識の度合いという差がありますから、これ全体でできるかというのは少し難しいところもあるかなと思っておりますが提案をしてみたいと思えます。

スクールバスの件につきましては、今町長がおっしゃられたとおり、それを導入することで通常の路線バスを利用しなくなるというものを助長することにもなりますので、その辺りは注意が必要かなということで、またバスの路線がなくなれば市町村間の移動という部分に大きな影響が出ます。ですからその辺りも検討した上で対応しないといけないと考えています。

**○喜友名智子委員** ありがとうございます。

従来から特に北部地域、沖縄全島ではありますけれども、東海岸と西海岸の都市開発、まちづくりの格差、今回もジャングリアの話がありましたけれども、やっぱり西側のほうに人の移動が寄って、東側のほうはまだ厳しいという状況がある中で、ニーズがやはり見込めている学校に特化してのマイクロバスの運営もなかなか厳しいと、この政策的な交通問題への介入については、こういった面も含めて、県としての支援を考えていく必要があるなと認識をいたしました。ありがとうございます。

以上です。

○**當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。  
新垣淑豊委員。

○**新垣淑豊委員** 先ほど直接バス事業に対しての町村からの支援というのはないですよというお話されていたかと思うんですけども、例えば定期券の購入とか、こういったものへの支援というのはされているのかという話があったと思います。それが大体、予算的に幾らぐらいなのかとちょっと改めてお聞かせいただきたいです。

○**仲間一参考人** 今、中学校へ通う子どもたちの通学支援として、令和6年だと1500万前後です。今回の臨時便にプラス臨時便が今度4月以降も走りますので、県と市町村で半分、1対1の案分をしていくと金武町だと327万プラス、だから今回、1800万余りを負担しなければならないということになっています。

○**當眞淳参考人** うちの村のほうではこの定期券とかそういったものはやっていなくて、今村内の行き来ということに関しては、あまり路線バスというのは限定的な利用者だというふうに思っておりますけれども。

ただ先ほども申しあげましたけれど、やはり宜野座高校の存続とか、やはり村としてやっぱりやっていかないといけないものがいろいろございますので、そういう意味では、この路線バスを確保していただきたいという話、今回、臨時便運行に関しては、我が村のほうは200万ほどの持ち出しが出るというような状況になります。

○**當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。  
新里匠委員。

○**新里匠委員** 細かいのをいっぱい聞きたかったんですけど、ちょっと時間がないので、例えばバスの継続をするための最善策というか、例えば国の役割、県の役割、そして公共交通としての役割、あとは地域社会形成維持等々について、やはりこれはもう町、村だけの問題ではないというようなことがあると思うんですけども、これについてそれぞれ町長と村長の、これはもう国も県もしっかりとやるべきだっていう部分の担保する考え方をですね、ちょっとお聞かせいただきたいなと思います。それを聞いてから、私たちも県の行政のほうに、これこういう考えもあるんだよというところを訴えたいなと思っているの

で、ぜひお願いします。

**○仲間一参考人** 全て答えられるか分からないんですけども、地域間格差というものが大きく影響しているのかなと思ったりしています。例えば金武町あるいは恩納村以北、北部と言われる場所がどういう状況なのか、恩納村の場合は国立公園があって年間300万人余りの観光客が宿泊しているっていう状況はあるんですけども、東海岸、金武町から名護方面へ向かって行くというのは町、例えば金武町ですと55%が米軍基地、また北部を全体的に見ると沖縄本島に国が管理するダムが9つあるんですね。世界自然遺産にも認定された国頭3村の山林も抱えているんですけども、東海岸と西海岸の移動ができない。米軍基地があってダムがあって、これ東西間の移動ができない今の地理的な条件の中で、過疎化が進んでいく要素、定住条件を満たさないのが現状だと思っております。

そこら辺について地勢的な状況を考えた場合に、どうしても国の支援、県の支援で対応すべきところがあるんじゃないかと。地元の負担はもちろん必要だと思うんですけども、地政学的な部分から地域が抱えている問題を考えた場合に、国、県の支援がなければ、なかなかこの公共交通というのはいまうまくいかないのではないかとこのように思っています。

**○當眞淳参考人** 今回、ルート変更をすることで少しプラスの部分があるのかなと思っている点が1つありまして、実は那覇から名護までの路線は3時間以上かかるんですね。やはりそういった路線ですのでなかなかバスが定時に来ない、沖縄のバスっていうのはそうだという話はよくありますけれど、すごく遅れたりすることですね。やはり利用する側からすると影響が出ていたというふうに思います。ですから、その分は生徒の利用とか、特に本村においてはどんどん減って行って、あとは親が送迎するというような形になってきましたけれども、距離が短くなることで少しは時間のロスが縮まるんじゃないかというところは期待していて、そういう意味ではまたバスの利用も増えていけばいいなというふうには思っています。やはり懸念していることについては、先ほどもございましたが過疎地域であったり、離島のバスの運行でもそうなのかなと思ったりしますけれども。どんどん人口が減る、利用者が減る、さらに公共交通もやはり赤字ですから、結局それを維持するためどうするかというと、市町村に負担を委ねることがどんどんどんどんこれが続いていくとなると、自治体にとっても一部特別交付税で返ってくるということはあるんですけども、やはり負担というのはどんどん増えていくということは事実でございます

ので、その辺りにつきましては私の考え方で言えば、やはり県のほうでももう少しフォローしていただいて、ぜひこの公共交通の充実化に向けて支援をいただきたいなと思います。特に北部地域は路線も少ないですし、利用者も少ないということで、今後どんどん廃線になっていくのではないかなということが懸念される状況でございますから、やはりその辺りの維持については、県のリーダーシップの下で市町村でそれぞれ話をしなさいということではなくて、やはりこういった問題が地域にあるんだっていうところをピックアップしながらどうフォローするか、充実化に向け取り組むかというところについては、ぜひ取りまとめ役として頑張っていただきたいなというふうなことを思っています。また国のほうは、それに対する財政的な支援という形でやっていただければ思っております。

**○新里匠委員** 今、両首長さんから意見聞いて、先ほどダムの話も米軍の話もあって、地勢的に、これはもうある意味、国、県、県民を守るために、こういう不都合というか、これを両町村が負っているというような部分については、私たちもしっかりと声を届けていきたいなと思っておりますし、この議論中ですね、いろいろどうやったらいいのかなとか考えれば考えるほど、結構厳しいなと思うのがあると思うので、これは採算ベースではなくて、やっぱり地域を守る、人を残すという意味合いでやっていかないといけないのかなと思うので、しっかりと声を届けていきたいと思っております。

以上です。

**○當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。

(「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、陳情第18号に係る参考人に対する質疑を終結いたします。

この際、仲間参考人、當眞参考人、委員会を代表して一言お礼を申し上げます。

本日はお忙しいにもかかわらず、貴重な御説明をいただき心から感謝申し上げます。

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

参考人の皆様、本日は誠にありがとうございました。

休憩いたします。

(休憩中に、参考人退席)

○**當間盛夫委員長** 再開します。

次に、鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備のことに係る陳情令和6年第52号外7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。

企画部関係の陳情は、継続陳情が7件、新規陳情が1件となっております。

継続陳情のうち方針に変更のあった箇所及び新規陳情について御説明させていただきます。

初めに、10ページをお願いいたします。

陳情令和6年第136号の5令和6年美ざ島美しゃ（宮古・八重山圏域の振興発展に関する陳情の記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たところであります。

そのため、令和7年1月1日から還付制度を活用し、12歳となった小学校6年生も実質的に小児運賃を適用しております。

次に新規陳情について御説明いたします。

12ページをお願いいたします。

陳情第18号沖縄バス系統番号77番（名護東線）減便及びルート変更に係る緊急支援を求める陳情について、御説明いたします。

13ページをお願いいたします。

記1について御説明いたします。

なお、当陳情は、教育庁との共管となります。

まず、企画部から御説明いたします。

処理概要の欄の18行目を御覧ください。

県では、沖縄バス系統番号77番（名護東線）の減便等に対する緊急的な支援対策として、うるま市の安慶名バス停から東海岸地域を經由し、名護バスターミナルを結ぶルートにおいて、平日の夜間1往復、バスの運行を令和7年3月末まで行うこととしております。

次に教育庁の説明をお願いいたします。

**○屋良淳県立学校教育課長** 教育委員会所管に係る処理方針について、読み上げいたします。

記事項1について、沖縄バス系統番号77番（名護東線）の減便等に伴い、近隣高校に通う一部の生徒において、課外活動後の帰宅に影響が生じております。

県教育委員会としましては、高校生の交通手段の確保について、引き続き学校や保護者、関係部局等と連携し取り組んでまいりますとしております。

教育委員会の説明は、以上でございます。

**○武田真企画部長** 続きまして、14ページをお願いいたします。

記2、3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。

県では、本島中北部東海岸地域の公共交通に係る課題解決に向け、県、名護市、うるま市、金武町、宜野座村で構成する沖縄本島中北部東海岸地域公共交通協議会を令和7年2月7日に設置しました。

令和7年3月19日に開催した同協議会において、令和7年4月以降の平日夜間のバス運行については、県及び4市町村が連携し、道路運送法に基づく実証事業として実施することが決定されたところです。

県としては、同協議会の下、市町村と連携しながら、地域公共交通の維持・確保及び充実化に向けて取り組んでまいります。

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** 企画部長等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。

仲村家治委員。

**○仲村家治委員** 陳情第18号、名護東線のバスの件です。先ほど金武町長と宜野座村長から参考人で意見を聞いたんですけれども、特に朝夕の子どもたちの

通学で大変支障を来しているというお話を伺って、また4月以降のほうは今部長からもありましたように、協議会で1年間の実証実験を事業ですというお話なんですけれども。

先ほどお話を聞いていると、夜間の1便に関しては1台で運用していて、8時台はまだいいにしても、10時ぐらいに金武とか宜野座を通って行くという話があったんですが、これもう本当に子どもたちの通学時間帯と全然違うので、部活をやってもぎりぎり8時台はいいけれど10時なんて子どもが、高校生が深夜徘徊になっちゃうじゃないですか。この辺は実際の運用として僕は課題があると思うんだけど、4月から運用するに当たって、その辺の配慮っていうのは考えていらっしゃるでしょうか。

**○平良秀春交通政策課長** 2月に協議会を立ち上げまして、名護市、うるま市、金武町、宜野座村4市町村とその前から臨時バスを動かすに当たっても水面下で協議しながら進めてきたところでございます。この臨時バスの際も、例えば上りと下りでバスを2本同時に動かすとスムーズに行く、こういったアイデアもございましたけれども、今回、沖縄バスではなくて、琉球バスさんに委託運行という形をお願いしておりますが、やはりそちらのほうも運転手不足っていうのは同様な形でございます、やはりこのところで同方向で2人割いた形で動かすのはやっぱりちょっと難しいというところもありまして、1台でループで動かすという形に落ち着いたところでございます。

時間帯につきましては、また名護市、うるま市さんの意見もございまして、どういった時間帯でどういうふうに動かすかっていうところは4市町村の意見も聞きながら、地域のニーズも聞きながら、適宜、実証実験の中で見直していきたいと思っております。

以上でございます。

**○仲村家治委員** 多分1日に乗降する人の数がある程度、バス会社が把握していて、例えば日中の時間を省いて、減便して、それを夕方の便に当てるとか、その辺のやりくりっていうのはバス会社さんはできないんですかね。

**○平良秀春交通政策課長** そういったバスの運転手の運用等も含めて、県側からも宜野座村、金武町からもお話されていると思いますけれども、県側からもバス事業者さんのほうと意見交換をしましてまいりましたけれども、これに関してはちょっと今現状では厳しいという回答をいただいているところでございます。

○仲村家治委員 1年間の実証であるので、1年後はどうか分からないという意味では不安定なんですよね。あと運転手の問題にしても、かつて多分採用したらという事業をやっていたと思うんですけども、この辺、逆に言ったら、もうこういった過疎地域の路線バスっていうのも本当に生活の糧というか、生活路線なので守っていかないといけない部分があるんですけども、逆に運転手を採用したらどうこうという事業も同時にやっていかないと、多分埋まっていかなと思うんですけど、この辺はどう考えていますか。

○平良秀春交通政策課長 雇用のインセンティブとして給与っていう手法も、当然、委員おっしゃるとおりあると思います。バス事業者さんの雇用の継続性等も含めながら、そこはバス事業者さんとどういった形がいいのかというのは、これからも密に議論していきたいと思います。バス運転手の不足っていうのは非常に深刻な状況でございまして、今年度までは御承知のとおり、バス事業者さんの求人広告等の支援とか、あと二種免許を持っていない方々の取得支援、こういったことをやってまいりました。いわゆるこういった対策は、県内での雇用、需要に対する求人に対する支援、促進という形になりますけれども、やはりこれだとなかなか届かない部分があると。そういう意味でこれから来年度にかけて新たな人手不足対策として、県外からバス事業者さんが二種免許を持っている即戦力等も連れてくると、雇用すると、そういったところの渡航費とか、また県内に来てもまた研修が必要ですので、研修にかかる人件費等の支援とか、そういったところは新たに始めて、人手不足対策というのは県としても強化していきたいと考えているところでございます。

○仲村家治委員 最後にそういう事業を考えているんだったら、特にこの今の東線の件に関しては、ドライバーを追加するんだったら支援しますよっていうのは個別の路線にできないかもしれないけれど、そこまでやってあげないとなかなか会社自体が、全体が人手不足というの分かっているんですけど、でも観光バスに行っているだけで人がいないわけじゃないんだろ。だからこの辺の部分をぜひやりくりやっていただければ、県としても支援しますよってことをやっていかないと、なかなか解消できないと思うんですよ。だからドライバーの解消ができたらしめるとこの夕方の便、双方向から運行できる可能性も1便だからさ、できる可能性は十分あると思うので、この辺部長にぜひやってもらわないとなかなか難しいので、ぜひ答弁をお願いします。

○武田真企画部長 運転手不足だったり、2024問題を契機にして今回77便とい

う形のルートの変更だったり、減便という現象が実際に起こったという形だと思っております。運転手不足については先ほど課長からもございましたとおり、免許取得だったり、広報事業だったり、また来年度は県外から人も引っ張って来るみたいな取組を新たに行うこととしております。

先ほど両首長からちょっとそういったコメントもあったんですけど、やはり運転手不足も含め、やっぱり県民がバスに乗らないとバスは維持できないっていうのもまた1つの大きな要因だと思っております。そのために、我々としてはリ・デザインみたいな形で公共交通に転換させるという取組を併せて行っております。そういうことによってバスの事業者自体が収益を改善する、それによって運転手の待遇が改善される、そういうことによって路線バスが維持、確保される、そういうサイクルというか、こういうスパイラルをなるべく正のほうに転換できるような視点で頑張っていきたいと考えております。

**○仲村家治委員** あと学校教育の面で部活の時間が制限されて、どうしても最終便に乗れないっていう問題があって、やっぱり高校生は部活って大変重要な教育の一環だと僕は思っているんですけども、教育マターからするとどういうふうに取り組んでいけるのか、ちょっと意見を聞かせてください。

**○屋良淳県立学校教育課長** 減便によりまして、部活で遅い時間帯に帰宅する生徒にかなり影響が出たということは聞いておりますが、一方で各課外活動で希望している子たちが家庭の協力も得ながらやっているところもありますので、そういった親御さんの送迎であるとか、そういったところに対応しているということも聞いております。

教育委員会としましても、もちろん臨時バスを運行していただいていることには非常に感謝しておりまして、その後の対応についても保護者の送迎の協力依頼、これも含めてあと乗り合わせであるとか、そういったいろんな工夫をしながら学校としては運営していると、対応しているというところでございます。

**○仲村家治委員** 最後になりますけれど、教育委員会で部活をやっている生徒の数と、結局、バスの運行によって影響を受けている親御さんの数のアンケートを取って、実際にどのぐらいの人たちがこの影響を受けているとか実数を調べないと、なかなか現場で苦労している御家庭がどれだけいるのか分からないので、その辺アンケート調査していただけないでしょうか。

**○屋良淳県立学校教育課長** アンケートにつきましては、今回の減便に伴いま

して県のほうで行っていただいていると聞いております。

学校としても新入生が入ったときにどのような影響が出るか、引き続き教育委員会としても調査が必要であると考えております。

以上です。

○仲村家治委員 よろしく申し上げます。

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 ちょっとお聞かせいただきたいのが、今回、この77番というところにあるんですけども、路線バスの運転手さんたちというのは、今どれぐらいこの沖縄県内で不足をしているのか。

今回、77番が1例なんですけれども、今後こういったことも出てくるのではないかとということも考えられるのではないかと考えているんですけど、その点はいかがでしょうか。

○平良秀春交通政策課長 まず路線バスの運転手でございますけれども約800人程度、全体でいらっしゃるということでございます。コロナ禍前の水準から比較すると、そこから約100名程度減っていると理解しております。

ただ減便等もございますので、不足数というのはさらに精査が必要で、ヒアリング等では50人程度というふうな話を聞いているところでございます。

○新垣淑豊委員 ありがとうございます。

ちょっと先ほど学校の話があったんですけども、7時58分の便に乗ると遅刻するかもしれないという話がありました。この辺、一番いいのはこの時間をずらすことだと思うんですけども、例えば学校でどうしてもこれできないよって言ったときに、その辺のある意味、緩和措置みたいなのができるんですか。

○屋良淳県立学校教育課長 これは各学校でその状況によりますけれども、例えばもう一律に、どんな理由があっても遅刻にするとかそういったことは対応しておりませんので、各学校で柔軟な対応は可能だと思います。

○新垣淑豊委員 分かりました、ありがとうございます。

先ほど今、50名足りない、ただ減便をしているからそのレベルでとどまっていると、地域に行くとそのほかの公共交通、いわゆるタクシーですね、那覇市内だとモノレールもありますけれども、こういったものがもうもろもろ不足している中で、例えば過疎地に関してのライドシェアとかってというのは、沖縄県としても、今後やはり検討していかざるを得ないのかという方針について少しお聞かせいただきたい。

○平良秀春交通政策課長 ありがとうございます。

まさに離島も含めてですけど、離島過疎地で公共交通のサービス水準が低い、もしくはなかなかないというところの対応ってというのは非常に重要と考えております。実は、これについては沖縄県内だけではなくて、全国的に同じ課題が生じております。地域によっては路線バスがなくなってコミュニティーバスが週1回しか走らないとか、そういった非常に厳しいところも他県のほうではあると聞いております。

沖縄県内でやはりこういった離島過疎地の公共交通をしっかりと支えて、そういった手法の中で路線バスっていうのも1つ手法としてございます。当然コミュニティーバスっていうのもございます。

委員おっしゃるとおり、新たに公共ライドシェア、タクシーがやっている一般的な日本版ライドシェアと別にNPO法人とか、地域の住民で料金を取って、共助の形で有料でありますけれども交通の足をつくっていく、こういった公共ライドシェアっていうのも新たな制度改正の中で出てきております。これは国のほうで、こういう交通空白地帯の解消という大きな政策目標に、特に来年度から大きく動くことになっておりまして、当然、県としましてもこういった公共ライドシェアの活用も含めて、国のこの交通空白の解消、こういった対策を市町村と積極的に活用しながら対策していきたいと。

一方で交通空白解消のいろいろなメニューがこれから出てきますけれども、おおむね市町村が補助対象となっているそういった事実もありますから、県外でもそういった地域の足っていうのは市町村が中心になって動いている、そういう実態を踏まえたものだと思っておりますけれども、県としましては市町村でやっていただきたいということではなくて、我々も一緒になって離島を過疎地域の市町村と連携してどうやって足を確保していくか、こういったことをしっかり取り組んでいきたいと考えております。

○新垣淑豊委員 ありがとうございます。

やはり、いろいろと変わっていかねばいけないという中で、先ほどの参

考人のお話にもあったように、市町村をまたげないというところとか、こういうのも出てくるかと思imasので、そこにはやはり県の関与が必要になってくると思うので、ぜひ取組を強めていただければ、このライドシェアするしないというのはまた別の話ですけれどね。どうやってこの移動自由というのを担保していくかというのはしっかりお願いしたいと思imas。

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** この路線が減便、ルート変更になるというその決定において、バス会社からの相談というか報告というか、それはあったのでしょうか。

○**平良秀春交通政策課長** 事前に県に情報提供もありましたし、県からもバス会社に対しては関係する市町村に情報提供するよというお話もさせていただいています。これについて総合事務局の運輸部のほうで許認可はやってますけれども、そちらのほうからも市町村に丁寧に情報提供するよというお話はしていると聞いております。

○**座波一委員** 時間的な経過ですね、いつ頃この相談があつて、いつ市町村に言つて、そして廃便決定というのはいつですか。

○**平良秀春交通政策課長** ちょっと詳細は手元にないのであれですけど、10月頃に県のほうには情報提供があつたと記憶しております。市町村には11月頃に情報提供があつたと聞いております。総合事務局、国の許認可の決定は12月だったと記憶しております。

県としましては、やはりもう少し早めに情報提供をしていただけないかというのには県の地域公共交通協議会等でも、公共交通事業者各社にお願いをしたりしているところでございまして、引き続きそういった働きかけをしていきたいと思つております。

○**座波一委員** 県の対応は早かつたわけですよ、臨時便対応ね。それはそれでいいんですけど、それはあくまでも臨時対応だから、根本的な解決にはなっていない。だからそこら辺が問題です、この公共交通問題についてのバス路線に対する維持については、負担している市町村もあればないところもあ

るわけですね。先ほどないと言っていました。だから臨時便対応したということは、沖縄県は非常に重要な利用者が多いと判断したからやったわけですね。

**○平良秀春交通政策課長** 夜間のバスのところでございますけれども、ここの利用者数っていうのは、実は多かったというデータはバス事業者さんからいただいていません。3便足しても1日当たり30名以下ぐらいだという話は聞いております。ただ、やはり金武町長、宜野座村長からもあったとおり、非常に多くの高校を結んでいる重要なバス路線でございますし、東海岸を通過して名護から中部を結ぶ唯一の幹線的な路線でございますので、そういう意味で路線の重要性っていうのを鑑みて、あと高校生の帰宅への影響っていうのを鑑みて、今回のまず臨時、影響がないように臨時便ということで対応したところでございます。

**○座波一委員** ですから重要だったんですよ。だから判断が早かった。そういったところというのは事前に相談があるという、もっともっと早めの段階でやり方、維持の仕方という、これも検討すべきじゃなかったかなと思う。

バス会社は2024年問題をはじめ、いろいろな面で経営統合、再編、加速化していきますよね。今後ともこういうところが出てくる可能性があります。だからそこを市町村にすぐ通達するんじゃないくて、沖縄県が公共交通の確保という点で、事前にいかにして維持ができるかというところ、何回も申し上げますけれど、沖縄県は今のところバスしかないんですよ。南北鉄軌道とか、あるいはモノレールとかって言っていますけれど、これはまだまだ見えない。だからバスを再編してでもいいから、バスをしっかりと確保するのがまずは当面の課題だろうという大命題からいったら、こんな問題は起こるべきじゃないですよ。そこら辺はどう考えますか。

**○平良秀春交通政策課長** 委員おっしゃるとおりでございますして、今回、非常にいいモデルケースにもなったと私のほうは考えております。日頃から、どんな路線が重要で、もしこれが減便になったりとか、運行に変更があったりとかしたらどうなるのかというそういう住民への影響というのは、常日頃からバス事業者さんからも情報共有したり、市町村の皆さんとも在り方について議論していくとこういうことは重要だと思っております。

今後、しっかりと市町村、交通事業者さんと連携しながら、やはりバスの路線を維持していく、今回77番についてもこれが仮に廃線になったりすると非常に大きな影響がございます。やはりしっかりと維持していくところをま

ず、今4市町村で連携しながら協議しているところがございますけれども、ほかの路線についても、関係する各市町村とも連携しながらしっかり維持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** ここ数年来ですね、減便、廃線が続いている地域があります。そこら辺から不満の声が相当ありますから、そこら辺を拾い上げて、こういったところをどうすべきかということをもう一回、県は認識しないといけないということを提言して終わります。

**○當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。  
大浜一郎委員。

**○大浜一郎委員** 4ページの離島住民割引運賃の件でありますけれども、これ今回、予算措置が変わったんですね。立てつけが変わったので、今県がどれぐらいの関与の度合いとして、何が前年度と今年度で変わって来るのか、少しかいつまんだ内容をちょっとお願いします。

**○仲本盛貴交通政策課班長** お答えいたします。

これまではソフト交付金を活用させていただきまして、県が実施主体となって交通コストの負担軽減事業に取り組んできたところでございます。

令和7年度から内閣府のほうに補助金のほうを立てていただいて、その後、県のほうに交付してやっていくという形で、ちょっと補助金の流れが変わっております。実際の事業スキーム、県と航路事業者さん、県と航空路の事業者さんとの間で事務とか、スキームとかについては変更ございません。住民等もこれまでどおり同じスキームで事業が使えるようになっております。

以上です。

**○大浜一郎委員** 今の航空運賃の値上げとか、特にRACなんかの問題に関してはかなりコストアップしている状況で、この負担率でいいのかどうなのかという問題等々、ちゃんと県がキャッチアップできるんですね、この辺のところは大丈夫ですね。

**○平良秀春交通政策課長** 基本的には内閣府の補助金になりましたので、非常に内閣府の政策判断というか、制度設計の判断というのは以前よりは強くなってくると思いますけれども、やはり事業主体としては県という形になりますの

で、地域のニーズ、もしくは影響等をしっかり把握した上で内閣府に情報提供、もしくは意見交換をしながら、しっかりと制度を維持できるように取り組んでいきたいと考えているところでございます。

**○大浜一郎委員** これ関連することなんですけれどね、5月から内閣府の聞き取り調査がありますよね。7月、8月ぐらいで大体、骨格をつくるじゃないですか。そのときにぜひお願いしたいのは社会実験の中で、ソフト交付金の中でもいいから、離島と離島のね、要するに物流、これがものすごく住民の生活を圧迫しているところがあって、これが農業資材であったり、建築資材であったり、例えばこれが全部家を建てる時には坪単価にはね返ってきたりとかね、いろんな問題があるわけですよ。これは宮古、多良間もあるでしょう。石垣、与那国、竹富町の島々、要するに沖縄本島から来てまた運ばないといけない。これ社会実験として位置づけて、5月の内閣府の何か新しい離島振興メニューとしてちょっと考えてもらいたいなと思っているんですよ。ぜひその点、部長どういうふうに思いますか。これ非常に声がとにかく強い。

**○武田真企画部長** 離島の離島のところがかなりコストが上昇している。先ほど農業資材のお話とかありましたけれど、農業資材に限らず建築資材も含め、様々なものが本島に比べると相当な格差が今広がっていると我々も承知しております。そういった様々な生活コストについて、どういった手当ができるかっていうところについては財源の話もありますけれど、内閣府さんともいろいろ意見交換してまいりたいと思っております。

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** 私も沖縄バスの77番系統の陳情に関連して幾つか聞かせてください。バスの運転手が減っているという背景について働き方改革があるというお話がありました。今回のこの77番系統については、具体的にどういう影響があったんでしょうか。ちょっと紐づけ、背景がまだよく分からないので、原因とおぼしきものがありましたら聞かせてください。

**○平良秀春交通政策課長** ちょっとこれなるべく簡潔に、まず那覇から名護というルートで走っていたという前提でいきますと、この運転手の管理というの

は各営業所単位で管理しています。那覇の営業所が入りますので非常に多くの人員で運用していたと、たしか全体で20名弱で運用していたと記憶しております。これが屋慶名から名護のバスターミナルにルートが変わったということで屋慶名営業所、名護との人員で運用するという形になると、結果としてこの路線に割ける人員が3分の1程度に減ったと、全体として数が少ないのでそうなったと。その運用をする中で、先ほど金武町長、宜野座村長からありましたけれども、午前中の通学時間帯のところについても影響はあることはあるんですが、やはり通勤・通学時間帯にしっかりとダイヤを回すという路線を組むと、残業ができない等の働き方改革とか、法規制上の問題があって、やはり夜の便が運行できなくなったという状況でございます。

**○喜友名智子委員** 一方で観光バスにリソースが優先されて、地元の生活路線に影響があるというのは、インフラの在り方としてやはり順番が逆じゃないかと思うんですね。どこまで広域的な交通網をつくるかというところもありますけれども、バス会社への雇用のインセンティブも含めて、政策介入の在り方はもう少し補助以外にも考えてもいいかと思うんですけれども、この77番系統に関しては、運転手の確保など県で行うというようなことは可能なんではないでしょうか。

**○平良秀春交通政策課長** 基本的にはこの77番だけということではなくて、バス路線各地でも人手不足で非常に厳しい状況でございますので、全体の運転手確保の中で沖縄バスさんとも協議しながら、こういった形で対応していくかっのを進めていきたいと。これからのことでございますけれども、そういった御意見も含めてしっかり対応していきたいと考えております。

**○喜友名智子委員** 全体を見てとなるとやはりニーズというか、乗客が少ないところはどうしても後回しになってしまって、それがゆえに今回の事態になっているかと思えます。何ていうんでしょう、利益が出せるところと、決してそうではないところは区別をしてですね、県の補助の在り方も考えていいのではないかと思います。

あとすみません、もう一点、運転手の件ではないんですけれども、観光関連を含めて、バスガイドさんについても足りない部分は県外から呼んでいるという事業ありますけれども、これも交通政策課になりますか、これ別ですか。

**○平良秀春交通政策課長** 観光になります。

○喜友名智子委員 分かりました。  
ありがとうございました。

○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。

説明員の入替えをお願いいたします。

(休憩中に、説明員の入替え)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

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。

次に、沖縄県の振興発展に関することに係る陳情令和6年第72号の5外9件を議題といたします。

ただいまの陳情について、企画部長外関係部長等の説明を求めます。

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。

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ページを御覧ください。

企画部関係の陳情は、継続陳情が2件となっております。

継続陳情のうち、処理方針に変更がある箇所を中心に御説明させていただきます。

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24行目を御覧ください。

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きたところ、令和6年12月に閣議決定された令和7年度税制改正の大綱において、当該特例措置の適用期限を2年間延長することが決定されております。

次に7ページをお願いいたします。

記9について御説明いたします。

処理概要の欄の23行目を御覧ください。

また、石油製品の販売に関する法定検査費や設備の補修費、備品の購入費については、小規模離島を対象とした新たな補助として、離島のガソリンスタンド等支援事業を令和7年度から実施することとしております。

次に8ページをお開きください。

陳情令和6年第136号の5 令和6年美ぎ島美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情の処理概要の30行目を御覧ください。

こちらは先ほどの陳情第72号の5の内容と同じ内容ですので、説明は割愛させていただきます。

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、総務部参事兼総務私学課長等の説明を求めます。

山内昌満総務部参事兼総務私学課長。

**○山内昌満参事兼総務私学課長** それでは、総務部関係の継続陳情1件について御説明いたします。

修正のある箇所は、赤字、取消し線及び下線により表記しております。

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の記7については教育委員会との共管となっております。

処理概要の28行目を御覧ください。

下線で示したとおり変更しておりますので、変更箇所について読上げて御説明いたします。

本制度の支援対象は、制度開始時の住民税非課税世帯及びこれに準ずる世帯であったところ、令和6年度に子育て支援等の観点から多子世帯の中間層等も対象とされ、令和7年度からは多子世帯においては所得制限なく支援を受けられるよう拡充が図られてきているところです。

以上、総務部関係の陳情に係る処理概要について御説明いたしました。  
よろしくお願いたします。

○**當間盛夫委員長** 総務部参事兼総務私学課長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。

○**與那嶺正人環境部環境整備課長** 環境部関係の陳情につきまして、表示画面の14ページを御覧ください。  
環境部関係の陳情は、継続陳情1件となっており、新規陳情はございません。  
また、継続陳情については、経過・処理方針等に変更はございません。  
説明は以上でございます。

○**當間盛夫委員長** 環境部環境整備課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。

○**久高潤保健医療介護部薬務生活衛生課長** 続きまして、保健医療介護部所管の陳情について、御説明いたします。  
17ページを御覧ください。  
保健医療介護部関係では、水道広域化に関する陳情が継続1件となっております。  
処理方針に変更はありませんので、説明を省略させていただきます。  
以上で、保健医療介護部関係の陳情に係る説明を終わります。

○**當間盛夫委員長** 保健医療介護部薬務生活衛生課長の説明は終わりました。  
次に、農林水産部流通・加工推進課長の説明を求めます。  
本永哲農林水産部流通・加工推進課長。

○**本永哲農林水産部流通・加工推進課長** 18ページをお願いいたします。  
農林水産部関係の処理方針は、18ページから24ページまでとなっておりますが、今回、修正はありません。  
説明は、以上でございます。

○**當間盛夫委員長** 農林水産部流通・加工推進課長の説明は終わりました。

次に、土木建築部土木整備統括監の説明を求めます。

砂川勇二土木建築部土木整備統括監。

○砂川勇二土木建築部土木整備統括監 それでは、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。

土木建築部関係の陳情は、継続2件、新規6件となっております。

初めに、継続審査となっております陳情について、処理概要の変更が1件ございますので、御説明いたします。

26ページを御覧ください。

陳情令和6年第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。

伊平屋・伊是名架橋の整備については、平成27年度から検討に着手し、令和5年度までに現地調査を終え、令和6年度に調査・検討結果の取りまとめを行っております。

その結果、水深の深い区間が長いこと、基礎支持層が深いことなどに伴い事業費が高額となることから、費用便益比が低く、事業化の可能性は厳しい状況となっております。

県は、令和7年2月に伊平屋村、伊是名村に対して調査・検討結果の説明、意見交換を行っており、検討結果に対する一定の理解は得られたものと認識しております。

今後は、便益向上に資する両村の取組や、社会情勢の変化等に注視していく必要があると考えておりますに変更しております。

次に、新規に付託された陳情について御説明いたします。

28ページを御覧ください。

陳情第2号伊平屋空港の整備に関する陳情について、御説明いたします。

陳情令和6年第72号の5記18の(1)に同じであります。

29ページを御覧ください。

陳情第3号伊平屋空港の整備に関する陳情について、御説明いたします。

陳情令和6年第72号の5記18の(1)に同じであります。

30ページを御覧ください。

陳情第4号伊平屋空港の整備に関する陳情について、御説明いたします。

陳情令和6年第72号の5記18の(1)に同じであります。

31ページを御覧ください。

陳情第5号伊平屋・伊是名架橋の早期実現を求める陳情について、御説明い

たします。

陳情令和6年第72号の5記17の(1)と同じであります。

32ページを御覧ください。

陳情第6号伊平屋・伊是名架橋の早期事業化を求める陳情について、御説明いたします。

陳情令和6年第72号の5記17の(1)と同じであります。

33ページを御覧ください。

陳情第7号伊平屋・伊是名架橋の早期事業化を求める陳情について、御説明いたします。

陳情令和6年第72号の5記17の(1)と同じであります。

土木建築部関係の説明は以上でございます。

よろしく願いいたします。

○**當間盛夫委員長** 土木建築部土木整備統括監の説明は終わりました。

次に、教育庁教育支援課長の説明を求めます。

大城司教育庁教育支援課長。

○**大城司教育庁教育支援課長** 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。

教育委員会関係の陳情について、継続2件となっております。

なお、前回から処理方針の変更はございません。

以上で、教育委員会関係の説明を終わります。

○**當間盛夫委員長** 教育庁教育支援課長の説明は終わりました。

これより、各陳情に対する質疑を行います。

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。

大浜一郎委員。

○**大浜一郎委員** 14ページ、陳情第72号の5ですけれどね、これ竹富町のごみの問題です。漂着ごみとか産業廃棄物、最近ではもう半年に1回は処理せない

かん問題なっているパレットの問題等々があります。

今この処理方針、そのままになっているんですけども、これがうまくできているのかどうか、竹富町からもコスト負担をしなければならない状況にあるというところで、農林水産部も、環境部も、土建部も、これ3つの部が連携してやらなきゃいけない問題であるんですよ。特に世界自然遺産に登録された窓口がものすごく汚れている、そして海岸線に漂着物がものすごく漂流している、当然、島で処理できない産業廃棄物が出る中でのこの処理の費用というのは、非常にこれは大きな課題なんですよ。

これを抜本的に解決するというのも、これ真剣に考えなければいけないわけですけど、それについて答弁を求めたいと思います。

**○與那嶺正人環境部環境整備課長** お答えいたします。

竹富町の海岸漂着物対策につきましては、他の市町村と比べても漂着量が多い状況になっておりますので、かなり大変な状況ということで認識しております。令和6年度と比較して、令和7年度予算の要望については、竹富町と調整しまして、要望額を引き上げてもらったところです。それについて、国の査定として満額がつくかどうかは分からないところではあるんですけども、漂着量が多いということを考慮して、多く配分できるように配慮していきたいと考えております。

またパレットの問題につきましても二次離島といいますか、小さな島を抱えている竹富町につきましては、このパレットが港に放置されてしまうという問題、陳情でも出ていますけれども、これについて対策を取っていくということで、県庁内の港湾課も含めて関係課と協議するとともに、八重山保健所のほうには、この船の運搬業者にも何が問題かっていうところを今、聞き取りを行いながら整理を行っているところです。

その辺整理がつかましたら、竹富町とも協議しながら解決策について検討していきたいと考えております。

以上です。

**○大浜一郎委員** 分かりました。より具体的なことが目に見える形で、令和7年度はちょっと進めてもらいたいなと思います。特にパレットの問題とか、入り口がもうとにかく汚い、本当にもう全然よくない。そこをとにかくきれいにするのも非常に大事なので、より具体的にまあきれいになったなと実感できるような政策を望みたいというふうに思いますので、環境部長でも企画部長でもいい、誰か責任がある人から答弁をもらいたい。

○與那嶺正人環境部環境整備課長 先ほど答えましたとおり、大きな問題を抱えてるというのは認識しておりますので、部としてでもしっかりと取り組んでいきたいというところで、関係課とも連携してしっかりと取り組んでいきます。  
以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。  
糸数昌洋委員。

○糸数昌洋委員 1点だけ、農林水産部ですけれども20ページですね。和牛繁殖農家支援に関する陳情なんですけど、ちょっと子牛価格の低迷からこういう支援ということになっていきますけれども、ちょっとこここのところ競り価格が上昇してきているという話を聞いておまして、ちょっと状況が関連しますので教えてほしいんですけれども。先週ですかね、ちょっと久米島の競りで平均35万から46万まで上がったということで、全体的に上昇の傾向があるのかなと思っていきますけれど、そのちょっと状況とそれから今回上昇している要因ですね、今後どういう見通しなのか、そのことをちょっと教えてください。

○真喜志修畜産課長 お答えします。

県内の子牛競りの価格については、今回、2月、3月に上昇しておまして、3月においてはおおむね10万近くから5万、県全体の平均でいうと七、八万ほど上昇しているところです。その要因としては、JA等から聞いているところでは、県外の肥育農家の方々の肥育した牛が国の消費拡大事業等により出荷が進んで、空いている牛舎にまた導入を進めているという話とか、あと経営がやっぱり厳しい状況の中で和牛繁殖農家もちょっと減少しているということで、子牛を確保するために購買者が購入している状況もあるのかなっていう話は伺っているところです。

今後も競り価格については、注視しながら繁殖牛農家の支援に努めていきたいと思えます。

以上です。

○糸数昌洋委員 分かりました。  
終わります。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

瀬長美佐雄委員。

○瀬長美佐雄委員 1点だけ、11ページ。今年度の状況と新年度にさらに拡充するという方向性について、単純に今年度の現状と新年度、さらに拡充するという意味で、どういうふうな状況になるのかを伺います。

○山内昌満参事兼総務私学課長 こちらに多子世帯への支援の拡充について、陳情の処理方針で今回修正しております。

今回の令和6年度につきましては、中間所得層に対する支援対象として、給付型奨学金及び授業料減免について拡充が図られたという内容で、具体的には中間所得層について世帯年収800万までの多子世帯、扶養する子どもが3人以上の世帯につきましては、定める上限額の4分の1の支援ということで、今回新たに支援がされているものです。

令和7年度からの多子世帯のさらなる支援の拡充につきましては、これは所得制限にかかわらず、授業料等全て上限まで支援するということで拡大が図られるということになっておりまして、令和7年度予算につきましても、それを前提に予算を計上しているところです。

以上です。

○瀬長美佐雄委員 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。

座波一委員。

○座波一委員 22ページ的美ぎ島美しゃのところで、農林水産物条件不利性解消事業の件があります。これは令和8年度に終了ということなんですけれど、その後、県はこの事業をどのように予定をしていますか。

○本永哲農林水産部流通・加工推進課長 お答えします。

令和7年度からはまず事業名を変更しまして、おきなわ農林水産物県外出荷促進事業という事業名にしております。

それから財源が変わります。これまでは一括交付金の中で実施をしておりましたが、財源につきましては内閣府の新設する補助金の中で実施をしていくということになります。あわせて変更点でございますけれども、これまで船舶輸送比率に応じて統一、単一の単価、基準価格で実施をしてきたところでありま

すが、令和7年度からは航空単価と船舶単価を分けて、基準単価の設定をして実施をしていくということになっております。

以上です。

**○座波一委員** 財源も事業名も変わるということで、この6次振興計画の中で5年単位の見直し期間が迫っていますよね。そういった位置づけの中で、どうなっているかということも聞きたかったんですけど。

**○本永哲農林水産部流通・加工推進課長** お答えします。

先ほど申し上げましたとおり、内閣府の新設の補助金ということで実施をしてまいります。終期につきましては、振興計画と同じ令和13年度を予定しております。

以上です。

**○座波一委員** これ沖縄の農業の、もう本当に基本中の基本の大事なところだと思っていますので、これは我々としては年限のある制度では困ると、それぐらい制度を徹底して、振興計画の中でも恒久的な制度をとというぐらいのものにしてほしいという要望があります。これはしっかりと沖縄の振興の中の柱として位置づけてほしい。離島一本島間あるいは離島ー離島間という問題もそうですけれど、やっぱり沖縄本島からの県外出荷についても、当然その辺の不利性解消事業的なものは該当してくるのですか。

**○本永哲農林水産部流通・加工推進課長** お答えします。

事業の取組の内容については3つございます。

1つは県外出荷促進事業といいまして、これは県が主体となって事業者への補助をしております、輸送費補助になります。主に沖縄本島から県外出荷向けの輸送費補助ということになります。

2つ目が北部離島地域振興事業という事業がございます。

そちらは離島市町村のほう为主体となって事業をしております、こちらは離島から県外へはもちろんでございますが、離島から本島向けについても輸送費補助を実施しているところでございます。

あと3つ目、流通環境整備事業という事業を実施しております。

こちらについてはコールドチェーンの構築であるとか、モーダルシフトの推進というところで、実証事業等を通してそれを進めていきたいということで、補助を実施していくという予定になっております。

以上です。

○武田真企画部長 委員の御指摘は、制度の充実と併せて制度の安定化だというふうに受け止めております。今後5年見直しだったりというところもございませので、その制度の安定化に向けた提言についても検討してまいりたいと考えております。

○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、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。

(休憩中に、執行部退席)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

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。

陳情の採決に入ります前に、採決の順序及び方法などの取扱いについて、御協議をお願いします。

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。

お諮りいたします。

休憩中に御協議いたしましたとおり、陳情令和6年第52号外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)

○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、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。

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