

公共交通ネットワーク特別委員会記録
＜第2号＞

平成29年第6回沖縄県議会（11月定例会）

平成29年12月18日（月曜日）

沖 縄 県 議 会

公共交通ネットワーク特別委員会記録<第2号>

開会の日時

年月日 平成29年12月18日 月曜日
開 会 午前10時1分
散 会 午後0時7分

場 所

第5委員会室

議 題

- 1 陳情平成28年第45号の5、同第60号、同第90号、同第128号、陳情第3号の5、第7号の2、第46号の5、第87号、第94号の5、第125号、第126号の4及び第133号
- 2 閉会中継続審査・調査について

出 席 委 員

委 員 長	玉 城	満 君
副 委 員 長	当 山	勝 利 君
委 員	西 銘	啓 史 郎 君
委 員	座 波	一 君
委 員	座 喜 味	一 幸 君
委 員	翁 長	政 俊 君
委 員	狩 俣	信 子 さん
委 員	大 城	一 馬 君
委 員	平 良	昭 一 君
委 員	玉 城	武 光 君

委員 比嘉瑞己君
委員 上原章君
委員 大城憲幸君

委員外議員 なし

欠席委員

なし

説明のため出席した者の職・氏名

知事公室基地対策課副参事	伊田幸司君
企画部長	川満誠一君
企画振興統括監	嘉数登君
交通政策課長	座安治君
交通政策課公共交通推進室長	宮城優君
交通政策課公共交通推進室主幹	寺本美幸さん
土木建築部建築都市統括監	嘉川陽一君

○玉城満委員長 ただいまから、公共交通ネットワーク特別委員会を開会いたします。

陳情平成28年第45号の5外11件及び閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、企画部長、知事公室長及び土木建築部長の出席を求めております。

陳情平成28年第45号の5外11件の審査を行います。

ただいまの陳情について、企画部長、知事公室基地対策課副参事及び土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

なお、継続の陳情については前定例会以降の新しい事実についてのみ説明をお願いいたします。

初めに、企画部長の説明を求めます。

川満誠一企画部長。

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

表紙をめくっていただきまして、陳情説明資料の一覧表がございます。

企画部関係の陳情は継続が9件、新規が2件となっております。

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

初めに6ページをお開き願います。

陳情平成28年第60号、鉄軌道の導入ルートに関する陳情につきまして、処理方針の変更を行っており、変更した部分を下線で表示しております。複数箇所の変更がございますので、変更のない部分も含め、処理方針全体を読み上げて御説明申し上げます。

鉄軌道の計画案づくりは、県民や市町村等と情報共有を図りながら、5つのステップで段階的に検討を進めております。

計画案づくりは、沖縄21世紀ビジョンで示された沖縄の将来の姿の実現や陸上交通の現状の課題解決の観点から、県土の均衡ある発展、中南部都市圏の公共交通の整備による渋滞緩和、県民・観光客の移動利便性の向上、世界水準の観光リゾート地の形成、低炭素社会の実現、駐留軍用地跡地の活性化を図ることを目的に進めており、計画案づくりに当たっては、沖縄の将来を見据えた大局的な観点から、検討を行うことが重要と考えております。

このため、ルート案の選定に当たっては、事業の目的に照らし社会面、経済面、環境面等さまざまな観点から客観的、総合的に検討を行っていく必要があります。

ステップ5においては、ステップ4で検討した比較評価結果及び県民から寄せられた意見等を踏まえ、さまざまな観点から検討した上で、よりよい案を選定することとしております。

次に、15ページをお開き願います。

新規の陳情でございます。

陳情第125号、旅客船に係る軽油引取税特例措置の延長・恒久化に関する陳情に係る経過・処理方針等について、読み上げて御説明申し上げます。

軽油引取税は、昭和31年に地方税の道路目的税として創設され、道路使用に直接関係しない船舶等については、地方税法の規定に基づく知事の承認により

課税の免除ができることとされております。

平成21年の税制改正において、道路目的税から普通税に変更されたこととあわせて、知事による課税免除措置は3年間の期限つき特例措置となり、これまで3回の延長を経て、現在の特例措置は平成30年3月31日までの期限となっております。

県では、当該特例措置を規定する地方税法附則に基づき、沖縄県税条例に船舶等に対する課税免除措置を規定していることから、当該特例措置のさらなる延長については、国における法改正が必要となります。

現在、国土交通省から総務省に対し、平成30年度税制改正要望の主要項目として、軽油引取税の課税免除の特例措置の延長等が提出されており、今後、国において、当該特例措置の延長の可否が判断されるものと考えます。

続いて、16ページをお開き願います。

新規の陳情でございます。

陳情第133号、高速船代船建造支援に関する陳情につきましては、陳情平成28年第45号の5の記5と同趣旨であります。

このため、処理方針につきましても、同陳情と同じでございます。

以上で、企画部に関する陳情案件の処理方針等の説明を終わります。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

次に、陳情第126号の4の記1について、知事公室基地対策課副参事の説明を求めます。

伊田幸司知事公室基地対策課副参事。

○伊田幸司知事公室基地対策課副参事 知事公室所管に係る陳情につきまして、お手元の説明資料に基づき御説明いたします。

知事公室所管の陳情は、今議会で付託されました新規が1件となっております。

説明資料の17ページをお開きください。

陳情第126号の4、伊江村の振興発展に関する陳情の項目1につきまして、伊江島補助飛行場空域の使用制限の緩和については、具体的な空路の活用の検討状況等も踏まえ、伊江村とともに、国に対し三者で協議する機会を設けるよう求めてまいりたいと考えております。

以上で、知事公室所管の陳情についての説明を終わります。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○玉城満委員長 知事公室基地対策課副参事の説明は終わりました。

次に、陳情第126号の4の記2について、土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

嘉川陽一土木建築部建築都市統括監。

○嘉川陽一土木建築部建築都市統括監 土木建築部所管の陳情につきまして、処理概要を説明いたします。

説明資料の17ページをごらんください。

陳情第126号の4、伊江村長からの伊江村の振興・発展に関する陳情につきまして、記の2、伊江島空港は現在公共の用に供する飛行場として供用しており、基本施設の維持更新及び管理運営を行っているところであります。

ターミナル施設等の整備については、定期便就航の条件が整い次第、取り組みたいと考えております。

以上で、土木建築部所管の陳情についての説明を終わります。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○玉城満委員長 土木建築部建築都市統括監の説明は終わりました。

これより各陳情に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、陳情番号を申し述べてから、重複することがないように簡潔にお願いいたします。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行うようお願いいたします。

質疑はありませんか。

上原章委員。

○上原章委員 陳情処理方針4ページの陳情番号第45号の5。

栗国一那覇間の航空路線について、来年3月までの限定で運航するという報道がありましたけれども、説明いただけませんか。

○座安治交通政策課長 現在、栗国航空路線は休止状態なのですが、先週の金曜日、12月15日に離島航空路維持確保の協議会がございました。県と地元の市町村と航空事業者が参加し、来年度の航空路をどうするかという会議です。その席において、栗国路線の再開について議題となりました。まず平成29年度の変更ということで、平成29年度秋ごろの再開を予定しておりましたけれ

ども、諸事情により一機材の資金繰りとかがありまして、事業者から来月1月の中旬、15日をめどに就航したいという話がありました。それについては国、県、市町村で運航回数も1日3便を予定していたものを1日2便にするということで、1月15日からの再開を合意しました。

それにつきましては、国、県及び地元の栗国村については赤字の支援をしていくということで合意したところであります。

平成30年度につきましては、事業者から赤字の見込み額が提示されているところがございますけれども、県及び村としましては、事業費がかなり大きな額でございましたので、協議が調わなかったということがございます。

○上原章委員 国、県、地元を含めて、再開に当たって具体的にどのような支援を予定していますか。

○座安治交通政策課長 現在の離島航空路線の維持の支援内容につきましては、国及び県、村で航空事業者の赤字の額をそれぞれ分担して協調補助をして支えるということになっています。現在、制度上は国が赤字額の2分の1、残りの2分の1の、3分の2を県が、3分の1を地元の市町村が負担していくというスキームになっています。

○上原章委員 平成30年度以降というのは、これは今の配分でというか、そういうことはできないものなのですか。

○座安治交通政策課長 平成30年度につきましては、赤字の見込み額がかなり多額に上っていて、国補助自体は2分の1と申しましても、標準経費による査定というものがありまして、かなり小さな額になっています。実質的に県と村でかなりの分を負担しなければならないというものがございまして、これについては村も県としても、この路線の維持というのは負担が難しいというところで、協議が調わなかったというところがございます。

○上原章委員 せっかく栗国島に空港があるわけですし、ぜひ一日も早く再開をとということで地元の皆さんはお願いをしてくれているのです。まずは3月いっぱいということで、今回1日2便。ぜひ平成30年度も引き続き。航空会社と少しでも島民の足を一船とかは天候によってはすぐ中止という感じになりますので、平成30年度も何とかできる仕組みを国にも強く求めて、また、県も小規模離島の公共交通というのは、本当に政治の責任で確保しなければいけないと思

うのですが、いかがですか。

○川満誠一企画部長 県としても、今、委員御指摘のとおり、小規模離島の足という意味では非常に重要だと考えております。これまでのスキームの上で、今第一航空株式会社と村と県の間で精査をして、折り合いがつくところを一生懸命探しているところではありますが、まだ協議が調わないという状況でございます。今しばらく協議を継続したいと考えているところでございます。

○上原章委員 もう一つ、伊江島の路線も今回新規でも出ているのですけれども、定期便就航の条件が整い次第取り組みたいという、この条件の進捗状況はどうですか。

○川満誠一企画部長 伊江島への定期便の就航に当たっては、運用制限の改善一すなわち米軍の訓練空域の運用制限があるということとか、観光の需要予測でありますとか受け入れ体制とか、種々の検討項目が残っておりまして、それらを具体的に検討していったって、定期便就航に向けて取り組んでまいりたいと考えているところでございますが、やはり需要予測が重要であると考えています。それと運用制限もあるので、なかなか難しいところではあります。それを考える際にも参入の意思を有する航空会社の確保というのが、何よりもまず最初に大事でございますので、その辺についても取り組んでまいりたいと考えております。

○上原章委員 米軍のそういった空域の緩和というのは、処理方針に載っている空路の活用の検討状況によって緩和する、しないが決定されると思うので、先ほど部長がおっしゃるように、航空会社がまず検討したいというところからこの取り組みは進むと思うのですけれども、これは県のほうで航空会社と話を持っていたいただいているのですか。

○座安治交通政策課長 伊江島空港の活用に関しましては、定期的にエクセル航空株式会社一現在へりを運航している会社でございますけれども、こちらは今でも伊江島空港に土日で飛んでいるのですけれども、平日も飛ばしたり、あと小型ジェット機についても飛ばしたいという意向があつて、その話は聞いております。ただ、エクセル航空の意向としては土日だけではなく、平日も飛ばせないかという話が来ております。

○上原章委員　こちらもぜひ県がリードして、そして今、積極的に平日も飛ばしたいという話があるわけですから、その需要や予算面を検討し、具体的に前に進めてもらいたいと思うのですが、最後に部長どうですか。

○川満誠一企画部長　就航についての、収支についてのハードルは、土日の限られた時間のみ運航が可能ということが最大のネックとなっているところだと思いますので、これについても可能な限り調整して、運航会社が搭乗してどれくらいの収支ができるかというところも、具体的な事実を持って交渉に臨む必要があると思いますので、それに向けて取り組んでまいりたいと考えます。

○玉城満委員長　ほかに質疑はありませんか。

大城一馬委員。

○大城一馬委員　陳情処理方針の6ページ、陳情平成28年第60号鉄軌道の導入ルートに関する陳情です。

処理方針の中で、県民から寄せられた意見等を踏まえて、さまざまな観点から検討した上でよりよい案を選定すると述べておりますけれども、このステップ4で県民の意見として、具体的にルート案1から7までありますが、このルートが最も適しているといった数値は出ているのか。

○川満誠一企画部長　このたびのアンケートについては、非常に大きい3万8000件、内容としては4万数千件に及ぶ内容でございますが、全体についてのルート案がよいという形では一部はございますが、これを全体として公平に比較するというレベルではありません。というのは、どのルート案が一番望ましいでしょうかという投票行動のようなことをしたわけではないので、全体について、これは定量的に多いほうがすぐれているという価値判断をしないものですから、ただ、南部に延ばしてほしいとか、名護以北にも延ばしてほしいという意見は、本会議でも御答弁申し上げましたが、数百から千数百の規模ではございました。ただ、今回のものは幅広い意見をお伺いして、一番肝心なのは、この鉄軌道について是とする意見が多数を占めたと。反対というのは全体の6%程度だったかと思います。ルートについての優劣を決めるという内容ではございませんでしたので、そのような吟味はいたしておりません。

○大城一馬委員　県民から多様な意見を求めているわけですから、当然ステップ3までルート案が広報によって示されたわけですね。それに対してルート

案が出てこないというのが、ちょっとよく理解できないのですけれども、本当に出てこなかったかどうか—それはそれでいいのですけれども。

そこで3月までにはステップ5、ルート案は決定したいという方針。これは前回も、毎回議論しておりますけれども、各委員から。3月、4月には確定して、ルート案を決定するという理解でよろしいですか。

○川満誠一企画部長 おおむねのルート案でございまして、重視しているのは採算性、事業費、持続的に利用が大きく見込まれるということになるかと思いますが、3月までに決める段にはいずれかの1つに絞って、構想段階における計画案として決定したいと考えているところでございます。

○大城一馬委員 今回の県民の意見の概要を持っておりますけれども、まさに多様な意見があるわけです。例えば、鉄軌道とあわせて必要な取り組みに関する意見で、フィーダー交通の充実という意見も多数あるわけです。要するに、県としてはフィーダー交通はルート案が決定した以降に、フィーダー線の計画案に移行するという理解でよろしいですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 現在我々が検討を行っております構想段階の次に、計画段階への移行ということで、その中で具体的なルート、それから駅の位置等が決まってまいります。その中で、当然我々としましては、公共交通の利用促進に向けて、鉄軌道の導入とあわせてフィーダー交通の充実について、市町村と連携しながら検討を行っていくということにしております。

○大城一馬委員 フィーダー交通の意見、そして次にこの計画段階移行の検討に関する意見という中で、いわゆるシステムに関する意見。モノレールにしてほしいとか、あるいはLRTがよいといった意見も多様に出ているわけです。それに対してはどういう認識を持っていますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 当方の検討の中で、これまでの専門委員会の中におきましても、那覇一名護間を1時間で結ぶためには、時速100キロメートル以上が出る専用軌道を持つシステムである必要があるということが確認されておまして、今後計画段階移行後は、どのようなシステムがよろしいのかということも、その中で決めていくということでございます。

○大城一馬委員 皆さん方が発行した第6号の鉄軌道ニュースというものがあ

りますよね。その中に、いわゆるフィーダー支線は採算が合わないという記事が載っているわけです。これはいろいろな方々に誤解を与えている。フィーダー支線は消えたのじゃないかという声もあるわけです。しかし、こういうフィーダー支線—モノレール、LRTの導入というのは、県民の多様な意見としては結構あるということなのですから、やはりそういったことを骨格軸のルート案を決定した後というよりは、むしろ同時並行してフィーダー支線の計画案もそろそろやっておかないといけないのじゃないかと。このニュースを見た人たちはフィーダー支線は消えた。採算が合わないという表現が載っているものですから、そういったこともあるので、しっかりと計画案に移行すべきではないかと思うのですけれども、部長どうですか。

○川満誠一企画部長 特に南部につきましては、フィーダー交通が非常に重要だということは、委員御指摘のように誤解があれば非常に反省すべきかもしれません。南部については特に人口もふえている地域もございますし、骨格軸全体の延伸・延長という意味では厳しい面もございますが、フィーダーについてはいろいろな手法で人の移動、利便性を高くするということは、維持しているという考えでございます。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 今のことに関連しますけれども、まず話を少し整理したいのですが、先の新聞報道では、南北鉄道の南部方面への延伸については採算性がとれないという話なのですよね。フィーダー系が採算がとれないのじゃなくて、それを確認したいのです。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 座波委員のおっしゃるとおり、前回の委員会で御説明したニューズレターの記事というのは、鉄軌道そのものを南部に延伸した場合の話でございます。

○座波一委員 さっきのアンケートの結果、南部延伸を求める声があるということは明らかです。それを南部方面まで延伸することは、全体の採算性に影響があると結論づけています。これを確認したいのです。なぜ、那覇で駅をつくるのが、南部に延ばすことに対して採算性で有利なのか。南部に延ばすことによって、なぜ全体の採算性が低下するのか。これが非常に疑問なのです。

南部地域の人間がこの鉄軌道を利用する場合に、わざわざ那覇まで一那覇のどこに駅をつくるのかわからないけれども、那覇まで出てきて乗りますか。これだけ、人口も相当ふえてきているのですよ。そういう全県民が利用するという意味から言うと、那覇よりももう少し南に延ばしておいたほうが利用者が高まるのですということを私は強調したいのです。那覇でとまるということは、那覇まで行くこと自体が南部の人間は利用できないのです。今でもモノレールも利用できる状況ではないのです。そういう意味から言うと、もう少し長期的に見たら、南部に延ばすこと自体が採算性が低下すると結論づけているのが非常に不思議ではない。もうありきできているのじゃないかと。7案から選ぶ段階に来ている。ステップ5に入る段階で、もう絞り込みに入っているから、そういった議論はしませんというふうにはしか聞こえないのです。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 鉄軌道の構想段階における計画案づくりにつきましては、沖縄21世紀ビジョンで描く将来の姿の実現等の観点から求められます那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ公共交通軸の構築による圏域間の連携強化など、公共交通の役割を踏まえるとともに、多くの県民から意見が寄せられた公共交通が持続的に役割を果たすために重要となる採算性についても考慮しながら検討を進めているところでございます。

鉄軌道の那覇以南への延伸につきましては、前回の委員会でも御説明さしあげましたとおり、特にフィーダーの需要が大きそうだとこの糸満方面、与那原方面について分析を行ったところ、それぞれ7億円、8億円の赤字となるということで、骨格軸の採算性の低下を招くとの試算結果が得られたところから、専門委員会におきまして那覇一名護間を起終点として検討を進めることが確認されたところでございます。

ただ、今後公共交通の利用環境改善等による利用促進が図られまして、県民のライフスタイルが変化し、公共交通の需要が増加することも考えられますので、将来的には鉄軌道の延伸等について、公共交通の利用状況、地域のニーズ等も踏まえながら検討していくことはあろうかと考えているところでございます。

○座波一委員 先ほども話がありましたように、全県を網羅する公共交通問題を唱えるのであれば、この骨格軸と同時並行に進めるような計画を示さないと納得できません。北部、本部案もそういった話が出ていますよね。本部まで延ばしてくれと。そういったことも含めて言えば、この骨格軸の採算性を上げるためにも、フィーダー系が必要であると結論づけて取り組まないといけないわ

けでしょう。そこら辺が全然見えてこないから、非常にありきで来ているような感じがしてね。南北を1時間で結ぶ、それだけだと。その後の採算性の問題が非常に心配されているのです。

○川満誠一企画部長 骨格軸の採算性と申しますのは、先ほども少し申し上げました時速100キロメートル程度で高速移動できる非常にスペックの高い鉄道のことを指しております。南部につきましては、例えばLRTとか路面電車のようなハイスペックのものでなければ、充分採算にのる可能性もあると考えております。同時に進めればよいというお考えもあると思いますが、まず一番の肝のところを定めた上で、全体として展開してまいりたいというのが考えてございましたので、決して人口の集積のある南部地区を、今後そこに敷かないと決めるということではございません。先々また利用者の、県民の皆様の公共交通の利用の行動様式が鉄軌道、フィーダーを有利にするような行動様式に動いていくように利用環境改善もやってまいりたいと考えております。繰り返になりますが、決して南部に何も敷かないと、考えていないということではございません。与那原方面、糸満方面には何らかの公共交通のシステムが必要だろうということは承知しているところでございます。

○座波一委員 MICEの問題も今混沌としていますけれども、そこで指摘されている周辺環境整備の一環に、この南部のフィーダー支線を整備するという構想は入っているのですか。LRTとは言っていない。周辺環境整備の一環として、交通網の整備は考えているのですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 企画部におきましては、9月に文化観光スポーツ部から提供されましたMICE施設供用等に伴う将来の交通量推計結果に基づきまして、現況の公共交通ネットワークの対応の可否について確認するとともに、対策案の検討と短期的、中長期的な取り組みの整理等を行うほか、特に需要の大きい区間につきましては、LRTやBRTなどの新たな公共交通システムを導入した場合の影響や課題を整理することとしております。

○座波一委員 MICEの誘致計画、あるいはMICEの計画にあったとおり、MICEは大幅な集客が期待できる施設であるから、沖縄県経済にとっては必要であり、MICE事業の意義があるということに結論が出ているわけですよ。であれば、集客はできるわけですから、フィーダー系等をLRT含めた検討をしても、これは当然の話なのです。そこを南部周辺の交通ネットワークその

もの自体で、南部が不採算の一因に挙げられるというのは、とてもおかしな話なのです。そこは切り離して考えていくということでもいいのですか。

○嘉数登企画振興統括監 ただいまMICEに関連して御質疑があったことについて、補足的に御説明しますと、MICEですので催事ごとに一例えば土日に開催する催事ですとか、あるいはある一定期間開催する催事、いろいろございます。それに伴って、当然お客さんもどのくらい来るのかということもあります。今我々が検討しているのは、公共交通としてどれを分担しなければいけないかというところの数字を受けまして、それが果たして現行の路線バスで間に合うのかどうかというところを検討しているのです。当然催事ごとにシャトルバスと言いまして、催事を開催する事業者がバスを確保して空港からということも考えられますし、それからマイカーで行く人も当然考えられます。それから、路線バス等の公共交通を使ってということも考えられますので、最大公共交通機関として担うべき人数がどれくらいかということと、現況の道路、公共機関の運べるスペック、輸送量等々を比較しながら、どういうシステムが必要かということを検討している段階ですので、我々としては全くそういう新たな公共交通機関が必要ないということで結論づけて検討しているわけではございません。当然規模によってふさわしい公共交通機関があるはずですので、そういう部分を検討しているという状況でございます。

○座波一委員 南部に、MICE計画予定地域に、LRTも含めて検討しているというふうに考えておきますので、よろしくお願ひします。

内閣府の調査では、上下一体方式ではもう成り立たないと。上下分離方式で成り立つかどうかというのは、内閣府はどう見えていますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 国におきましては、当初から鉄軌道導入にあたり、どのような課題があるのかという観点から調査・検討を進めてきておりまして、事業採算性とか費用便益の課題というところが出てきているわけですけれども、それを踏まえて、現在はコスト縮減方策とか、特例制度等の研究調査を行っていただいておりますので、今後も情報交換をしながら取り組みたいと考えております。

○座波一委員 ですから、県は上下分離方式なら成り立つルート案というのが4案あると言っていますよね。国は上下分離方式に対してはどう見ているのですか。最近の国の意向は調べていないのですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 基本的に鉄道の一般的な整備の方式というのは上下一体方式でございますが、これまでの調査検討の中でもそのような上下分離方式の特例制度等については、研究を行っていらっしゃると思います。

○座波一委員 国も上下分離方式を検討しているということですか。

○嘉数登企画振興統括監 国も平成22年から調査をやっておりますけれども、今の特例制度に関しましても一失礼しました。特例制度ということではなく、委員御指摘の上下分離方式についても平成23年に研究をしてみたということは伺っております。

○座波一委員 我々には、上下分離方式によって採算がとれると国が認識しているところはまだ見えないのですよ。これは県の独自の判断ですから。この南北鉄軌道案も県民が期待しているところはあるのですが、財源問題から言いますと、M I C Eと同じような状況になるのじゃないかと非常に心配されます。本当にこの財源が大丈夫なのか。むしろ財源が確定的になってからルート案を決定しないと、ルートを決めた後に地元の期待感をまた裏切ることになったら大変なことになります。大丈夫ですか。ステップ5になって、1案に絞ってルートを決めて、財源がふいになったらどうなりますか。

○川満誠一企画部長 ルート案は先ほども申し上げましたとおり、最も合理的と申しますか、実現可能性の高いところに定まってくると考えておりますが、今、上下一体方式、分離方式の議論はビー・バイ・シーを、費用対効果をどのように成立させるかという、県としてはそのような考えがあります。国との違いは、これは公にそういう整理でやっているわけではございませんが、資金調達の基本の国債の利回り等についての基本的な考え方とか、そういうものも関係してまいります。ただ、国として全体は国債利回りも低い状況で、新たな投資についての充実も図るような動きもあるやに聞いております。上下分離方式じゃないと恐らく成立しないと思いますから、そちらのほうでどうやったら成立するかということ而努力してまいりたいと考えます。

○座波一委員 県としては上下分離方式で国の同意を求めて、財源の確保に努めるという考えですね。わかりました。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

平良昭一委員。

○平良昭一委員 陳情処理方針1ページ、伊江島空港の件です。

運用制限等という話はこれまでの質疑の中でもありました。再度確認しますが、週末と言っていましたけれども、どういう状況の中での制限がかかっているのかお尋ねします。

○座安治交通政策課長 伊江島空港の運用時間は、土曜日の12時15分から16時45分、日曜日の9時15分から16時45分の間となっております。

○平良昭一委員 そこで17ページの陳情第126号の4に行くのですが、処理方針の中の「具体的な空路の活用の検討状況を踏まえ」というのは、当然この制限空域をどう緩和していくかということになると思うのですが、そうじゃないですか。

○伊田幸司知事公室基地対策課副参事 具体的にどのように空路を活用するかによるかと思いますが、使用制限の緩和に向けて協議する機会を設けるよう求めたいと考えております。

○平良昭一委員 エクセル航空会社が参入したいという話があって、伊江村自体もそれを有効活用したいということでの話し合いをしてきているわけですよ。どうしても、土曜日の12時15分から16時45分、日曜日の9時15分から16時45分。月曜日から金曜日までは飛ばせないということですよ。そういう理解をしていいですか。

○伊田幸司知事公室基地対策課副参事 伊江島補助飛行場につきましては、月曜日から金曜日の6時から23時まで使用制限がかかっているという状況にあります。

○平良昭一委員 こういう制限がかかっているところに、本当に民間の航空会社は来ますか。どう考えますか。

○座安治交通政策課長 以前、沖縄国際海洋博覧会の開催期間中につきまして

は、南西航空株式会社と全日本空輸株式会社—ANAがYS11を使用して就航していたところでございます。その後、先ほどお伝えしましたアイラス航空株式会社が不定期でヘリを飛ばしているということは伺っております。

○平良昭一委員 伊江村が今回の陳情を出しているというのは、明らかにこの制限空域を緩和してくれという話ですよ、絶対。皆さんはそう受け取れませんか。そうであるからこそ、知事公室も来ているわけですから、今後三者の協議会をつくってくれと言っていますけれども、皆さんはどのような形で進めていこうとしているのですか。

○伊田幸司知事公室基地対策課副参事 目的が伊江島空港の有効活用ということになっておりますので、具体的にどういった有効活用が行われるか。それを把握した上で、私どもも協議する機会を設けるよう求めていきたいと考えております。

○平良昭一委員 陳情が出てきたら、その辺は伊江村とダイレクトに話をしてもいいものじゃないですか。明らかにこれまでの流れからすると、前回の議会の中でもそれを指摘したはずですよ。制限空域がネックになっているのだと。そういう中で何も作業を進めてこなかったというのもおかしいですよ。パラシュートの訓練も伊江島に持っていきました。現在、基地内は大がかりな改修も始まっています。逆に制限空域が厳しくなるような要素もあるのじゃないかと心配しているのですけれども、その辺の情報はないですか。

○伊田幸司知事公室基地対策課副参事 現在、伊江島補助飛行場内でLHDデッキの改良工事を行っているということでございます。これは着陸訓練機能の改修を行うということでありまして、来年の11月、あるいはそれ以降に完成するという情報を得ております。

○平良昭一委員 こういう話がある中で、制限空域を緩和しようということで動かないというのはおかしいですよ。伊江村は、恐らくこの制限空域を緩和してほしい、せめて平日にも飛ばせるような状況をつくってほしいということなのです。そこを踏まえながら、今基地が強化されている中で、何も動かないというのはおかしい。この三者の協議をぜひやってくれということは、伊江村は突破口を開きたいわけですよ。国と県と村とで。その意向を踏まえて動かないといけません。今空路はないわけですから。過去に2年間だけはありま

したよね。聞きますけれども、そのときには空域制限はかかっていなかったのですか。

○座安治交通政策課長 以前も制限空域の許された土日に運航しております。

○平良昭一委員 これは本当に思いを酌んでほしい。伊江島は非常に活性化してきていますよ。民泊の件もありまして。どうしても船だけに頼るのでは足りなくなる。一般の観光客は飛行機でも来させたいという。ジェット機も乗り入れたいというくらいの気持ちがある会社がいるのですよ。そうであれば、踏まえてこれから三者で協議する機会を設けるように求めたいじゃなくて、積極的に絡んで来てほしい。そうじゃないと、この目的は達成できませんよ。いかがですか。

○伊田幸司知事公室基地対策課副参事 この点につきまして、伊江村、関係部局とも相談しながら対応してまいりたいと考えております。

○平良昭一委員 窓口は知事公室にあるのですか。どの部署が担当するのですか。この辺をはっきりさせないと進まないですよ。

○伊田幸司知事公室基地対策課副参事 具体的な空路の活用の検討に関しましては、関係部局一企画部あるいは土木建築部かと思いますが、具体的な検討状況を踏まえて、三者で協議する機会を国に対して求めるというのは知事公室になるかと思えます。

○平良昭一委員 これは知事公室が中心になって、ぜひ三者の協議会を求めて、もうちょっと伊江島との連携もとっていただきたい。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 先ほどあった陳情平成28年第45号の5の記8。

報道も含めて、認識では赤字の定義とか、あるいはその金額の負担とか、その辺でなかなか議論が調わないということだと思っておりますけれども、今回はとりあえず早急に飛ばすと。ただ、4月以降はめどが立たないという議論だったので、その辺に至った経緯というのはほかに何か動きもあったので

すか。

○座安治交通政策課長 大きな動きというか、秋の再開ということでいろいろ取り組んできたところでございますけれども、地元の説明会とかで、やはり地元としては事故を起こした機体で飛んでもらいたくないという住民からの要望もありまして、事故を起こしていない機材、1機で運用できる1日2便で再開しようということになっています。その航空機につきましては、今耐空検査の予定がありまして、なかなか12月から1月中旬まで飛ばすのは難しいという話がありましたので、1月中旬以降の再開ということになったところでございます。

○大城憲幸委員 1月から3月まではもう再開が決まっているわけですが、赤字の補填については先ほどの割合でやると思うのですが、1月から3月の赤字はどれくらいの額になるのですか。

○座安治交通政策課長 平成29年度、損失見込み額は約1億700万円になります。これは、国、県、市町村を合計した額で補填していくと。ただ、これにつきましては、あくまでも現在の見込み額でございますので、実際には運航が終わった後にかかった経費を精査して、ということになります。

○大城憲幸委員 1億円のうちの半分5000万円を国が持っても、あとの3分の1は村が持つわけですよ。県もきついと思うのですが、栗国村の財政規模で、3カ月飛ばして数千万円単位で赤字補填をなさいと言うのは非常にきついと思うのですよ。ちなみに、あわせて4月以降までめどが立っていないのですが、その大きな要因というのは、どういう項目をこの経費に入れているのか。あるいは、村が本当に負担できるのかというところだと思うのですが、平成30年度の赤字見込みというのはどれくらいあるのですか。

○座安治交通政策課長 言葉足らずでございましたけれども、今回平成29年度、村としては上限額というものを設定しておりまして、栗国村が負担できる額としましては900万円の予定です。

それと、平成30年度の赤字見込みでございますけれども、1年間で2億6000万円の損失見込みということが出ました。

○大城憲幸委員 村の運営等からすると、非常にかげ離れていると思うのです

よ。それから、一時期どこで聞いたのか忘れたのですけれども、例えば事故を起こした後の研修費とかもろもろの経費もこの赤字の中に入っているから、そこは除くべきじゃないかというような議論があったと思うのですけれども、平成29年度で1億円余り、平成30年度で2億6000万円。この赤字に入れる経費、あるいはこの根拠となる部分で、やはり整理ができていないという面も大きいのですか。

○座安治交通政策課長 補助につきましては、当然飛んでいる間の経費と収入を差し引いて赤字額、その赤字額に対する支援でございます。ですから、経費というのは当然就航している期間だけでございます。ただ、一部機体を購入した場合、あるいはその新規の訓練にかかる経費、これについては事業者で単年度で処理するのが大変ですので、普通は減価償却で数年にわたって償却していくというのが通例でございます。その償却額が補助対象期間内の分については経費としては認められるものですから、その分が入っているということで、飛ぶ前の経費、純然たる経費がそのまま補助対象となるものではございません。

○大城憲幸委員 2億6000万円の半分を国が出すにしても、そのうちの3分の1、数千万円を今後飛ばす間ずっと粟国村に持ちなさいと言うのは非常に厳しいと思うのですけれども、この経費の圧縮について、あるいはもう少しプラス材料を探してくるものについては第一航空任せなのですか。それとも県として、やはりどうしてもこれは村民のために必要なものだから、これをもう少し赤字幅が小さくなるように、ほかの航路と組み合わせて提案するとか、そういうような提案もするべきじゃないかとか、もっと県の主体性も必要なんじゃないかと。そばで見ていて、こんな長い間議論しているものですから、感じるのですけれども、その辺についてはどうですか。

○座安治交通政策課長 平成30年度につきましてはまだ協議が調っていないというのは、国庫補助は2分の1ということになっているのですけれども、対象額の打ち切りで査定がありますので、実際この2億6000万円の場、内訳の負担が国は2000万円です。県が1億6000万円、村が8000万円になります。そういう制度上のものがあって、村としても負担できないし県としてもかなり過大な額だと考えていて、合意に至らなかったというところでございます。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、大城憲幸委員から赤字額の縮小に対して県はどういった努力をしているのかという趣旨の質疑であるという指摘があった。)

○玉城満委員長 再開いたします。

座安治交通政策課長。

○座安治交通政策課長 当然ながら県もいろいろと事業者とは意見交換をしているところでございます。金額については見たのも最近で、前からわかっていたわけじゃないのですけれども、当然赤字路線はなるべく小さくしていただきたいということがありますので、それにつきましては航空運賃の適正化とか、乗客を乗せるために村当局もいろいろなイベントとかを打って協力していく、あるいは県も—これはこの路線のためだけではありませんけれども、交通コスト負担軽減等で、運賃も住民が乗りやすいような制度を設けているというところも行っているところでございまして、具体的にこちらから経営に口を出すようなことはできませんけれども、運航回数についてもできるだけ利便性が高い運航をしてほしいというところで、いろいろ御相談しているところでございます。

○大城憲幸委員 どうも今言った取り組みでは全くめどがつかないかと。1月から再開するというので、1歩2歩前進しているのではないかと期待はしたのですけれども、なかなか厳しい状況だと思っております。今言った努力は当然ですけれども、それ以外にももう少し—これだけ国民の税金で粟国村のために、離島の足のために何十億円出して買った飛行機ですから、それをどう活用するかというのを、余りにも時間がかかり過ぎるし、もっと県が主体的にもっと強めに出られないのか。あるいはさまざまな案を提案できないのかというのを非常に感じるものですから、その辺の取り組みの強化はお願いしたいと思っておりますが、部長、どうですか。

○川満誠一企画部長 やはり飛んでほしいではあるのですが、特に粟国村の耐え得る財政負担というのは限度がございますので、それが1番ではないかと。県と粟国村でやるのは、就航依頼をして、赤字については耐え得る可能な金額の範囲でしかやはりできないものですから、相手に飛ぶように要請はしますけれども、グリップを強くして、指図めいたことを申し上げられないもので、経営についても—金額についてはいろいろやりとりはしているのです。ですけれども、やはり協議が調わないと。残念でありますけれども、このような状況で

あります。

○大城憲幸委員 どうも協議、話し合いという前提よりもっと前の段階のもののような気がします。今の金額からすると。やはりそこは既成概念というか、これまでの流れ以外に何かが必要なんじゃないかと感じますのでお願いします。

新規の陳情に移ります。陳情処理方針15ページ、陳情番号第125号。

これまで3回にわたって延長されてきて、平成21年度からやっているということですから、どうしても必要な制度じゃないかと思うのです。けれども、県の処理方針を見ると、今後国が延長の可否を判断するのじゃないかみたいな印象しか受けられないのですよ。これは県として重要なもの、必要なものと考えているのですか。

○川満誠一企画部長 御指摘のとおりだと思います。沖縄県は言うまでもなく、全国でも有数な島嶼県でありますし、離島航路は住民の皆様の生活、産業を支える必要不可欠な、極めて重要なライフラインだと考えておりますので、処理方針ではこのように書いておりますが、ぜひ継続してほしいという意思で考えております。

○大城憲幸委員 国には当然お願いというか、どうしても必要なものなのだと要望もするし、我々議員に対しても県民に対しても、常にこういう制度というのは、県としてはどうしても持ちたいのだという強い思いを持たないと、国が判断しますよという処理方針というのは余り褒められたものではないですので、その辺は指摘をしておきます。

最後に、陳情番号第133号について。

処理方針は陳情平成28年第45号の5の記5と一緒にということで、前から言っている平成33年度までの計画に基づいてやっていますと。それ以外についてはそれが終わってからということではあるのですが、やはりなかなか一隻だけでは厳しいという声が渡嘉敷島だけではなくほかの島からもあるわけです。高速船の要望なんかは年々強くなっていくような気がするのです。その辺については、これまでの処理方針と全く変わらないのですか。それとも、とりあえずは具体的に待ったがきかない—この渡嘉敷島なんかもう17年になって、エンジンも故障して大変だという、待ったがきかない状況のところに対しては、どういう話になっていますか。簡潔でいいです。

○座安治交通政策課長 後年度いろいろと粟国島の船とか伊江島の船とか、大きな船もあって、それを着実に進めた上で高速船は判断していきたいと考えています。

○大城憲幸委員 それはこれまでどおりなのですけれども、やはりこれだけ観光が盛んでいろいろな島を回りたいというニーズがあるのに、相変わらず「高速船は」とか、「天気が悪いときは出られないから」という話から抜け出せないかと思うのです。ジェットフォイルの話も出てくるのですけれども、今県外でも通常の高速船と違って波に強いものとか、もっと早いものとか、そういう技術開発も進んでいるし、就航しているという話も聞くわけです。だから何かこれまでの考えから脱却して、島々を回れるような新たなルートをつくるとか、こういう声にも応えながら、観光資源にもなるような議論とか、そういう取り組みというのは全く今なされていないのですか。

○座安治交通政策課長 今回、渡嘉敷村や座間味村からの高速船の話につきましては、高速船そのものは計画にかかっていますので、従来からのスキームで沖縄県離島海運振興株式会社を通じてリースで調達していくというところでございます。それと周辺の離島を結ぶという話でございますけれども、御存じだと思いますが、県では今年度、那覇と北部を結ぶ高速船について検討しているところでございます。南部の離島につきましては、今久米島町でいろいろ検討を進めているとお話を聞いていまして、そこも踏まえながらあわせて高速船の活用について検討していきたいと考えています。

○大城憲幸委員 いいと思いますけれども、今あったようにもう待たがきかないところについては後でも補助できるような支援、あるいは国との確認というのはもうやっていると思いますけれども、きちっとお願いしたいと思うし、もう今までみたいに「3隻じゃないとだめ」とか、「高速船はない」とかいうことから脱却しないといけないときだと思いますので、今はその辺もしっかり観光部門と連携をとって強化してやっていただきたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 南北鉄軌道の陳情3件についてお聞きしたいと思います。
皆さんがこれまで取り組んできて、やっとな県民の機運も徐々に高まってきて

いると思います。パブリックコメントも大変盛況だと聞いておりますが、その分、私たちにも県民からいろいろ声をいただいております。

最初に確認したいのですが、今示されている7ルート案は全て高架構造あるいは地下トンネル、山岳トンネル、この3種類の道になるという理解でよろしいですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 基本的には市街地におきましては地下トンネル、郊外につきましては高架橋と山岳トンネルということになっております。

○比嘉瑞己委員 今、県民の中ではルートに注目が集まりがちだと思うのですが、どうしても、どういった鉄軌道になるかというところではまだ議論が不足しているのではないかと感じました。県民の皆さんは、路面電車のような鉄軌道が走るといったイメージを持たれている方が多いのです。私もそこに期待をしているところなのですが、このステップ4に来るまでに、道路への敷設一路面電車を含めた、こういった計画というのは比較されたことはあるのでしょうか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 先ほど答弁させていただいたところではございますが、基本的に現在我々の検討の専門委員会においては、那覇一名護間を1時間で結ぶためには時速100キロメートル以上が出る専用軌道を持つシステムが必要であるということを確認されているところであります。

○比嘉瑞己委員 その前提はわかるのですけれども、そういった目的、テーマがあって、その中で路面電車ではできないのか。道路に線路をつくってやる方法という検討はされていないのですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 現在の軌道法等におきましては、路面電車、つまり道路との並走については、時速40キロメートル以下に制限されている等々がございます。いずれにしましても、鉄軌道計画で導入するシステムそのものは、次の計画段階の中で決定していくということでございますので、御承知おきをお願いしたいと思います。

○比嘉瑞己委員 でもこのルートが決まると、もう高架橋かトンネルかとなって、道路に線路を引くことがなくなっていくわけですよ。路面電車というのは

実際断ち切れになるのじゃないですか。

○川満誠一企画部長 結論から申せばそういう形になろうかと思いますが、やはり那覇一名護間を1時間で結ぶという最初の命題がございますので、路面電車になるとどうしても軌道上、車両等と接近してしまいますので、専用軌道でなければ高速が出せないという状況がございますので、路面電車というのはやむなく入ってこないと考えます。

○比嘉瑞己委員 先ほど軌道法の絡みでお話をされましたが、もう一つ鉄道事業法という法でも検討は可能と聞いておりますが、その検討はされましたか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 先ほどから申し上げておりますように、本県で今鉄軌道の計画案づくりを進めておりますけれども、その中では那覇一名護間を1時間という形にやっっていこうとなった場合には、時速100キロメートル以上のシステムが必要になります。そういった高速性能を持ったシステムを導入する場合は、基本的には自動車交通との並走はだめだというのが鉄道事業法でもうたわれております。やはり人が通るような、車が通るようなところに時速100キロメートル以上のものが並走して通るということは、安全上問題があるということから基本的にはだめだと。道路に鉄道をもし地平で入れようとした場合は、基本的には道路との立体交差を行うべきとあります。基本的には交差点の部分で信号があります。そこに鉄道が来た場合にかかなりのスピードで来ますので、その大分手前から信号を気にしてとめていかなきゃいけない。そういうことは安全上問題があるということで、基本的には立体交差ということになっています。道路を上上げるか下に下げるか、または鉄道を上に上げるか下に下げるかということで、基本的に立体交差というのは原則になっていますので、沖縄の今の市街地部を見ていただければわかるかと思っておりますけれども、交差点部が非常に多いです。国道58号などを見ていただくと、そういったところを手前から上げる、下げるということをした場合は結果としてずっと地下か高架という形で、結局は道路と並走する形での走行は難しいということになっております。

○比嘉瑞己委員 軌道法だとスピードが出ない、鉄道事業法だと交差点が課題にあったということで理解したいと思っております。それは私も理解できる場所はあるのですが、ただ、那覇一名護間の全てがそれになるのかというところでは、前回も指摘しましたが、特に中部以北でなぜそれができないのかというところ

はすごく疑問です。そういった意味で、そういった全ての案件を比較評価するのがこのステップ4だと思うのです。ですが、今県民に出されているのは全て高架橋かトンネルか、地下トンネルかという中から選べというものですから、いろんな質問が寄せられているところなのです。ちょっとこの議論は長くなりそうなので、一つ角度を変えますが、この上下分離方式を想定されていますが、実際できた後、運営主体は皆さんはどこを想定されていますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 現時点においては運営主体は決まっておりませんで、計画段階以降ということになります。

○比嘉瑞己委員 資料等を見ると、JRなどというような文言も見られるのです。沖縄に今はないわけですから、そういったJRにお願いしたいという発想もわかるのですけれども、やはり本土と違って全長65キロメートルの鉄道を運営するのであれば、沖縄でできるのじゃないかと。むしろ沖縄が主体性を持ってやっていく中で、黒字の計画もできるのじゃないかと思っています。そういった意味で、今の計画の事業予算を見ると、5000億円から6000億円というかなり莫大な予算です。そうした中で黒字化という計画もC案が1年後にやっと黒字で、あとはなかなか難しいという結論になっています。だけれども、こういった高架橋をたくさん立てて、トンネルをたくさん掘ってやるから五、六千億円という額になるのですけれども、路面電車にすると安価にできると思うのです。皆さんはこれまで何億円というお金で調査もかけていますが、このLRT、路面電車による事業の概算というのは幾らくらいか答えられますか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室主幹 県では那覇一名護間をLRTを入れた場合という計算はしておりませんが、内閣府で市街地部でできるだけ密に駅を配置するところは路面電車、それ以外の郊外部につきましてはできるだけ専用軌道を設けてスピードは出すというようなトラムトレインという形式でもって検討されています。それは2000億円から3000億円程度の予算だと認識しております。

○比嘉瑞己委員 国の調査でもそれくらいでおさまると。そういったランニングコストも県民に広く声を聞くべきじゃないかと思えます。高架橋をたくさん立てて、実際に何十年とやっていきますので老朽化していく中で、これをまたメンテナンスする費用というのも大変だと思うのです。そうした中で、もっと路面電車を含めた検討が私は今必要だと思います。ステップ4は計画では来年

の3月末には結論を出す予定になっていますが、実際この7ルート案から絞れそうですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 絞れそうですかというところでの答えになっているかどうかわかりませんが、年度末までにはさまざまな観点を踏まえてよりよい案を選定していきたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 パブリックコメントが大変多く寄せられているみたいですが、その中で私と似たような路面電車の案に対する要望の声はどれくらいありますか。

○川満誠一企画部長 これは自由に意見を伺ったものですから、意見を述べた方だけがLRTを考えているという関係ではないと思いますけれども、今把握している件数の中には、90件くらい出ております。

○比嘉瑞己委員 提案の仕方が最初から路面電車は検討に上っていない見せ方というのも原因だと思うのです。そうした幅広い選択肢の中から、県民も参加していく進め方をぜひやるべきだと思います。皆さんが長年ずっとやってきただけに、私も応援したいのですが、やはり今後の沖縄の将来図を決める大変大きな事業ですので、ぜひ焦ることなくじっくり議論をしていただきたいと思います。先ほどほかの委員からも出ていたフィーダーの機能のことを考えても、路面電車のほうがある意味結節点としてつくりやすいと思うのです。その議論がステップ4でまだまだ足りないような気がしますので、今からでも遅くありませんので、ぜひ県民に参加してもらえ議論を求めたいと思います。最後に部長の決意をお願いします。

○川満誠一企画部長 公共交通全体につきましては、締め切りがいつということではございませんので、いつでも意見を拝聴してよりよい案にしていきたいと考えております。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
翁長政俊委員。

○翁長政俊委員 陳情平成第60号、同第128号、鉄軌道についてです。
いろんな意見が出ていますが、ステップ4が年度末までに終わって、ステッ

プ5に移行していく。ステップ5は計画案づくりに入るという認識でよろしいですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 ステップ4が年内に終わって、ステップ5は年度内になるのですけれども、基本的には構想段階の計画案づくりの作業でございます。

○翁長政俊委員 計画案に移るのはいつですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 我々が行っている構想段階の検討は、年度末までに計画案を策定するというところでございます。

○翁長政俊委員 私の認識では、構想と計画とは違うと思っていて、計画に入ってくると具体的に各論に入っていくって、いわゆる上下分離方式をどうするか、予算の確保をどうするか、こういった次元まで計画ということになったら移行していく。それでは、平成30年から振興計画のある平成34年、この間には皆さん方のこの鉄軌道での取り組み、取り組み方法。このいわゆる計画案みたいなものはどうなっていますか。どこまで進むのですか。この振興計画内で。

○川満誠一企画部長 今年度内に構想段階としての沖縄県の計画案を策定・決定いたしますが、その後はかねてより申し上げておりますとおり、国に対して実際に実現するための計画案にのせていこうという要望を開始するということになります。これは当然非常に時間がかかる事業ではありますが、次年度より今の沖縄21世紀ビジョン基本計画の総点検に着手して、現在の課題をさらに洗って、次の計画策定の準備を始めますので、その中でより具体的な要請の内容でありますとか、物が入ってくるであろうと今は想定しているところでございます。

○翁長政俊委員 県案については、新聞等含めていろいろ報道機関が報道していますし、先ほどからあるように県民の期待値というのはかなり上がっている。しかしながら、これが具体的に計画となって着手というところまで物事が積み上がっていくかどうか。これについては全く国との調整によってしか決まらないということだろうと。事業の性格上そうなりますよ。平成30年度の予算については、皆さん何か新たに予算要求というのはどうやっているのですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 当方の予算としまして、次年度は期成会等をつくって、国に要請していくような費用を積算しているところでございます。

○翁長政俊委員 幾ら要求しているのですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 おおむね1億円弱でございます。

○翁長政俊委員 私が大変懸念するのは、いわゆる国との調整をどこまで水面下で進めているか。ここの部分を私たちがわかるように、議員がわかるように、どういう感触でどういう動きになっているというのは、あらあらは皆さん方がわかるのであれば、もっと丁寧に説明してくれないですか。正直これが、海のものとも山のものともさっぱりわからないのだよ。本当にこれは実現できるのかどうなのか。期待はあります。私たちもぜひ必要だと思っている。国が方向としてはどう考えているのか。調査費程度で国はお茶を濁しているのか。ここの感触というのは、交渉相手の皆さん方しかわからないのだよ。私たちが交渉しているわけじゃないから、ここの部分をしっかり伝えていって、行政の分野、政治の分野で、国にどうアプローチしていくかというのは大変重要なことです。だからこの部分がこの委員会の中でしっかり伝わってこないことには、私どもも動きようがない。部長、実際どうなのですか。

○川満誠一企画部長 今現在は、沖縄県内における構想段階の計画案づくりに力を注いでいるところでございまして、次年度いよいよ国との話を始めるに際しましては、今、委員御指摘のような状況も御相談をしながら取り組みを強めてまいりたいと考えております。今現在県の行っているものは可能な限り外に向かって県民全体に発信しておりますし、国のほうも恐らく我々が発信している内容については、詳細なところまで把握をされていると思いますので、国に対して直接やりとりはまだ県案が定まっていない段階でございますのでいたしておりますが、次年度からは委員の御指摘のとおり取り組みを進めてまいりたいと考えております。

○翁長政俊委員 この種の事業については、県案が定まっていないから国との調整、方向性がまだしっかりつかめないという後先の問題じゃないと思うのだよ。この事業については県がどうしても必要だ、だから県益も含めて—これから国がやっているいわゆるビジット・ジャパンも含めて、インバウンドを入れ

ていくという、そういった問題、大きな構想、県が抱えているアジアの活力を取り入れる戦略構想も含めて、こういった大きな枠組みの中でこれを捉えて動くということになると、せめてこれはやろうとか、将来これはあるべきだという議論はしっかりできている中で、この問題が進んでいかないことには、計画はつくった方がいいが、これから詰めていってビー・バイ・シーが足りなかったからやりませんという話にはならないと思うのですよ。だからこの部分は、しっかり議論をして、ある程度の感触みたいなものは確認しながら皆さん方は進めているのですか。これは精神論じゃないですよ。事業を進めていく手法、手続論として、こういうものをしっかりやっていかないことには、この事業自体が大きな力を持って推進力として前に進まないのじゃないのかという不安を持っているわけです。

○川満誠一企画部長 この鉄軌道に関する取り組みは、現在の基本計画のスタート時点から明記もされておりますし、国でも調査されておりますし、相当程度沖縄県が熱望しているということは届いているとは思いますが、この間も事務のレベルではいろいろ調査、詳細については担当同士でも丁寧にやってきておりますので、次の流れについては、よどみなく進んでいくと考えております。

○翁長政俊委員 よどみなくぜひ進めるようにしてください。私どもはまだ浅い情報の中では、4000億円とも5000億円ともかかるこの事業については、政治決定をしていかないことには前に進まないという認識を情報として入ってきますので、これが簡単に事業化できる代物ではないという認識は常に持って、私どももこの問題には接していますので、ぜひ頑張って県民のためにも実現をやらんといかんと思っています。

上下分離方式の具体的内容の方向性みたいなものは定まっているのですか。前の説明では国が95%、県が5%程度持つと。これは市町村も持つのですか。都道府県のみですか。この具体的な上下分離方式でどんな形で進めようと考えているのか。概要の説明をお願いします。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 答弁になっているかどうかわかりませんが、そういう細かい分担についてはまだ決めておりません。

○翁長政俊委員 それはまだ決まらないでしょう。けれども方向性みたいなものはあるのでしょうか。こんな形で進めたいとか。皆さん方は上下分離方式を出す以上はその裏づけとなる論理の構築みたいなものはしっかりやってから出て

きているのでしょうか。

○川満誠一企画部長 これは当然具体的に決まっているわけではございませんが、上下分離方式というのは、念のため申し上げますと、下のほう、基礎のところを国にやっていただけるということであれば、これまでの沖縄特例に倣って、国直轄でやっていただくということを想定すると、沖縄県の負担分は沖振法の特例措置によって5%程度ではないかということが一応考えられるわけですが、まだ決まったわけではございませんけれども、そういうざっくりとした考えを持っております。

○翁長政俊委員 5%ということになると、総事業費はわからないけれども、4000億円となったらどれくらいですか。

○川満誠一企画部長 200億円程度かと。

○翁長政俊委員 これは一括交付金を活用するのですか。県単でやるのですか。そういう構想もちょっと聞かせてちょうだい。何も皆さんの頭の中で物事を描くのではなくて、まだ構想の段階でもいいですから、私たちもそういう流れやそういう構想や、まだ案の段階だけれどもこんな形でみたいなのがわかっていないと、私たちも外に向けてしゃべれないのだよ。

○川満誠一企画部長 御指摘のとおり、このような巨大な事業については負担といえますか、財政的な相場感というものも必要だと思いますが、5%といえど4000億円であれば200億円、5000億円であれば250億円という莫大な金額になりますので、内容については一県民の皆さんの御負担になるわけですから、軽いほうがいいとは考えますけれども、そのためには沖縄特例を維持してやっていきたいと考えているところです。まだ決まったわけではございませんが、この辺のことを考えているところでございます。

○翁長政俊委員 いずれにしろ沖縄特例をつくるということになると、次の振計かという感じはします。その中で新しく法律をつくって入れていくということになるのかと思いますが、いずれにしろ実現に向けては頑張っていただきたいと思っています。

次に処理方針15ページ、陳情番号第125号、軽油引取税です。

先ほども指摘があったのだけれども、皆さん方の処理方針を見ると、余りに

も他人任せです。沖縄県が特例としてもらう税制であるのに処理方針に皆さん方の熱意も何も全く感じられないのだよ。国土交通省でやっているからどうぞ国土交通省任せですと。皆さん方は何をやっているの。

○川満誠一企画部長 この処理方針は先ほど申し上げましたが、沖縄県としては軽油引取税の免除延長が必要だと、重要なことだと考えておりますけれども、沖縄特例ではないのです。全国的なベースのものなので、ただこれも軽々に申し上げられませんけれども、延長についての動きが強まっているということも聞いておりますので、このような書きぶりにとどめたということでございます。

○翁長政俊委員 陳情者は特例措置として1リットル当たり32円10銭の課税が免除されていると。ついては下記事項について配慮されたしと。いわゆる特例措置を延長するように、延長するとともに恒久化してくれという要求なのでしよう。これは沖縄特例じゃないのですか。

○座安治交通政策課長 船舶に係る軽油引取税の課税免除の特例措置の適応というのは全国的なもので、税制改正の中で、地方税のものの特例として位置づけられたもので、沖縄県以外でも適用されております。

○翁長政俊委員 軽油引取税については、沖縄県でいわゆる特例措置をもらっている軽油のあれはどうなっているのですか。揮発油税か。これとのかかわりはどうですか。全く別次元の税制ですか。

○座安治交通政策課長 それとは違う取り扱いでございまして、軽油引取税は道路目的税として創設された経緯がございましてけれども、それで道路使用に関係しない船舶については免除するというので、この課税免除の特例ができていますと聞いています。

○翁長政俊委員 ここで聞いていいかわかりませんが、今議会でも出ていたのですが、座間味村の船舶に係る給油の問題で、いわゆる給油施設を移す移さないという話がありましたよね。座間味港の施設の中に、施設を移してほしいという要求が座間味村を含めて関係者から出ていて、調整の中で、県は港湾施設にいわゆる民間の施設が来るのはだめだと言って断ったと。しかしながら、調整の結果、前向きに考えるという方向だったのかどうなのか。今議会でそういう報告があったのですけれども、土木建築部港湾課の所管だったかな。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、企画部長から座間味港内への軽油備蓄タンクの設置についての概略説明があり、委員長から翁長委員に議題の範囲を超えないよう指示があった。)

○玉城満委員長 再開いたします。

ほかに質疑はありませんか。

西銘啓史郎委員。

○西銘啓史郎委員 処理方針11ページ、陳情番号第46号の5、1番です。

処理方針の中で、OKICAの件でいろいろな利便性向上と聞いていますけれども、実は僕はOKICAの会社の方々とも意見交換をしてきましたけれども、今、汎用性を広げるとかいろいろあると思うのですけれども、まずOKICAの発行枚数というのは把握していますか。

○座安治交通政策課長 平成29年度9月末現在で、約22万6000枚でございます。

○西銘啓史郎委員 あと汎用性を高めるということで、モノレール、バス、さらに離島の船舶だったりタクシーとかということも聞いていますけれども、その辺のシステムの改修はどのようになっているか教えてください。

○座安治交通政策課長 今、船舶及びタクシーでも使えるようにということで検討を進めているところでございます。県としましては昨年度、ただ使えるだけではなく付加価値—多言語表示ができるとか、サイネージを使って外国人も一目でわかるようなとか、そういう御提案をいろいろしたところです。事業者も検討しているのですけれども、なかなか開発経費等がかかるということで、今調整をしているところだと聞いております。

○西銘啓史郎委員 今の開発について企画部で予算化しているというものも聞こえてくるのですけれども、ではまだ予算化されていないということですか。開発も済んでいないと。

○座安治交通政策課長 開発に対する支援はまだ予算化されておられません。今、

開発にかかる経費をどのような形にするのかという事業者の考えと県の考えとをまだ協議しているところをごさいます、開発についてもまたクリアしなければいけない課題がございますので、それ以降になるというところをごさいます。

○西銘啓史郎委員 私自身がOKICAを持っていないので余り大きなことは言えませんが、恐らく利便性がどんどん広がらないと一情報によると、発行枚数もだんだん頭打ちになってきていると聞いています。鶏と卵かもしれませんが、処理方針に書いているように利便性を向上するために使用の範囲を広げたりもろもろするのは、ある意味必要かもしれませんが、もちろん民間でやっていることなのでどこまで支援するかというのはあるかと思いますが、ぜひ今後の検討として企画部を中心に進めてほしいというのが1点です。次、同じ陳情番号第46号の5、2番です。

先ほどの処理方針4ページ、陳情平成28年第45号の5の8番と内容は一緒なのですが、この要請の内容に「今年度は信頼のおける透明性の高い会社により早急に運航を再開すること」と書いていますが、第一航空については私も以前からずっと言っておりました。パイロットの技術の問題もろもろ、再開においても慎重にしてほしいということで、先ほどの1月から3月までの再開はある程度理解するのですが、やはりこれは信頼性や透明性という意味では、県は第一航空をどのように見えていますか。

○座安治交通政策課長 安全性の確認については、国土交通省大阪航空局でいろいろと指導なりあったと聞いておりますので、安全運航に関しては、そこを私たちも信頼しているというところがございます。会社についての信頼性という話でございますけれども、当方といたしましては航空事業者としてちゃんと措置がとられているかとか、そういうところをきちんと精査していくというところがございます。もちろん仮にいろんな問題が上がったとしても、それはきっちり対応していきたいと考えております。

○西銘啓史郎委員 今の2番の処理方針の中で、平成21年5月に琉球エアコミューター株式会社—RACが撤退したとありますけれども、撤退したのにはどんな経緯があったのでしょうか。赤字だからでしたか。その辺の説明をお願いします。

○座安治交通政策課長 RACで9人乗りの航空機、アイランダーを運航して

いたのですが、この機材もかなり老朽化していて、新機材を導入するという
ことで、現在飛んでおりますダッシュエイトと、Q400、Q300、そういう航空機
に切りかわっていくので、栗国空港では着陸が難しいというのがありまして、
滑走路も長くなければできないというところがあって撤退したというところ
があります。

○西銘啓史郎委員 撤退した理由が今いろいろ聞いてわかったのですけれど
も、確かに航空会社からするといろんな機種を持つというのも大変ですし、乗
員の養成、それから整備、パーツ、いろいろあると思うのですけれども、栗国
の問題を解決するのにRACと何か交渉をしたことはありますか。第一航空は
3月までは飛ぶけれども4月以降は飛ばないとなっていますよね。機材をどう
するかはあるのですけれども、JAL・JTAグループとこの辺の話はしたこと
があるのか。

○嘉数登企画振興統括監 今現在、詳細に交渉とか打ち合わせをしたという事
実はございません。

○西銘啓史郎委員 非公式ですけれどもJTAの役員とこの間話をしたとき
に、もちろんいろいろなハードルはあると思うのですけれども、僕のほうから
話したのは、第一航空がこのまま運航できなくなると島民にいろいろな影響
が出てくる。多良間もいろいろを含めて。ですから、JAL・JTAグループ
として県民の翼として、県からの出資も受けている関係もあって、その辺の交
渉にのる余地はないのかと言うと、「いや、検討しないことはありません」と
いう話だったのです。ですから、第一航空が4月以降どうなるかにもよります
けれども、同じ費用負担、同じ補助をするにしても、やはり地元企業にお金
が落ちるような仕組みも再考すべきではないかと個人的に思っているのです。
確かにハードルは高いとは思いますが、これもぜひ1度何かの機会に部長
中心になってでもいいです、何かプロジェクトをつくり上げてでもいいです
から、このまま「おしまいです」とならないように、信頼性、透明性の高い会社
という要請が来ていますので、JAL・JTAグループも含めて1度交渉の場
を持ってもらえればと。これは要請です。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 今の第一航空の関連で、ポイントだけ聞かせてもらいたいものだけでも、機材も購入して、ある意味では財産の譲与もするし、決算期の補填も国、県、地元とやるという条件の中で、何か地元の配慮というよりも、第一航空に振り回されているというイメージがあります。もう少し毅然として運航を早めること、管理もしっかりとやってもらうような必要があると思うのですが、多分JTAグループには県は株主として経営に参画していると思うものだけでも、第一航空についても何らかの形で行政が運営に入って地元の声を反映させていく必要があるが、現状はどうなっているか。

○嘉数登企画振興統括監 第一航空に関しては、資本参加しているという事実はございません。ただし、先週金曜日を開いた協議会—これは路線をどうするかという協議会ですけれども、その協議会の役割について報告させてもらいますと、この協議会は参入とか撤退を決める協議会ではなく、あくまでも補助金措置に係る路線を選定する協議会ということになりますので、それで平成29年度1月から3月の運航については、条件つきで合意をいたしました。この条件というのが、栗国村長からも出ましたけれども、やはりその住民の不安が十分に払拭されていないということもありまして、その辺を十分に踏まえてやることという条件つきで、3カ月分には合意したいということがございました。

ただ、平成30年度以降の分については余りにも大きな赤字ということもありまして、赤字については従来から国と県と市町村で分担して補助しておりますけれども、実際国は標準経費でしか補助しませんので、かなり地元から言うと少ない。結果として、栗国村が非常に大きな負担をするということもありまして、栗国村の財政規模からするととても負担できるものではないということもありまして、そこは合意に至らなかったということがございます。

○座喜味一幸委員 もう一度確認しますが、第一航空には資本参加をしているのですか。

○嘉数登企画振興統括監 出資等の資本参加はしておりません。

○座喜味一幸委員 県としては、やはり資本参加もして、そこでの民営、会社そのものへの運営管理に関して、県としての立場を主張する必要があると思うものだけでも、今後そういう議論をしていく必要はありませんか。

○嘉数登企画振興統括監 先週金曜日の協議会で、少なくとも平成29年度の対

応、平成30年度の対応というのが出てまいりまして、それを受けて第一航空が今後栗国路線をどうするのかということを検討するかと思っておりますので、その推移を見ながら考えることになろうと思っております。

○座喜味一幸委員 どうしても離島の航空というのは経済性から見ても厳しい面があって、それで行政におんぶにだっこの部分もあるし、自助努力の部分もあると思うのだけれども、これはぜひとも一特に離島の航空会社に関しては、しっかりと資本参加もして、しっかりと持続性を持った運航をしていくべきだと思うので、これを提言としておきます。

もう一点は、今船舶等に関する特例措置の話ですが、軽油の取引に関して、その特例措置は、現場での手続等で何か大変なものがあるのですか。

○座安治交通政策課長 特に煩雑な手続はございませんで、免税証交付を受けるという手続はございます。

○座喜味一幸委員 軽油引取税そのものは、消費者にダイレクトに軽減された価格で購入されるという理解でいいのですか。

○座安治交通政策課長 発行された免税証の提示をすれば、その割引価格で買えるというところです。

○座喜味一幸委員 揮発油税のほうは、この揮発油税の一部が航空輸送の一部に充填されているのですか。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、企画部長から、揮発油税とは別に県条例で税を徴収しており、その年間約10億円の収入を財源として離島地域への輸送費補助を実施しているとの説明があり、委員長から座喜味委員に、議題の範囲を超えないよう指示があった。)

○玉城満委員長 再開いたします。

座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 この10億円はどのような使い方をしているのですか。

○川満誠一企画部長 揮発油税に関するものについては、10億円の行方は輸送費の補助をしております。

○座喜味一幸委員 離島の輸送費の話でしたね、わかりました。

それで、この特例措置そのものというのは、離島から航空路線等の運賃の低減化、離島空路整備法の話が出ています。こういう離島の大きな問題なので、離島空路整備法にして、永久法にしていかなければならないということは、離島にとっては大変重要な課題だと思っているのだけれども、その要請に対して、県としてどういう議論をして、どういうところに対してアプローチしているのか。その辺を教えてくださいませんか。

○川満誠一企画部長 全体の状況としては、延長の方向に動いているという情報もあるわけですが、直近では平成28年10月25日に国土交通省に要請を行っております。ちょっとまた引き戻しますが、離島航空路線を有する6道県が協調して国土交通省に要請しております。それで、恒久法については、基本的には税の特例というのは外部環境の変化を強く受けるものですから、しかも恒久法ということになると、訓示規定みたいな形になり、財源を伴ったり税の特例を設けたりするというのは内容としても入ってこなくなってくる可能性が高いので、税の特例を定める法律については5年等の時限立法であるのが通例でありまして、恒久法でやるというのは、未来永劫この立法目的を実現しないという話になりかねないものですから、時限をもって外部環境の変化等を確認して、継続を要請するというのが望ましいかと考えます。

○座喜味一幸委員 恒久法としては厳しいものがあるという理解でいるのですが、もう一つは、離島住民等交通コスト負担軽減化事業は大変いろいろな面で大きな事業だと思っているのですが、ソフト交付金が一律にこの2年間削られてきて、農林水産物流通条件不利性解消事業等のように5年かけて低減化していくというような部局も出てきていて、この交通コスト負担軽減事業に関して、企画部としてしっかりとした継続をするのだというような方向性を示さないと、観光その他含めて、大変影響のある事業だと思うのです。同じように自立化に向けてとか何か理由をつけて、この事業までコスト低減に行くのじゃないかと。各部に対して、一律大体20%くらい削減の方向で動いているような気がするのだけれども、この事業に関して企画部としてはどうですか。低減の方向にあるのですか。議論をしているのですか。

○川満誠一企画部長 沖縄県においては、県内の移動についてやりやすくするというのは非常に重視しておりまして、交通コストの低減についても維持していきたいという考えであります。

○座喜味一幸委員 この事業はぜひとも継続していかないと、いろんな面への波及が大きいのでぜひとも頑張ってもらいたい。

最後に、離島の先島圏域からの離島航路の再開についての陳情が出ておりますが、今後就航可能性について関係機関を含め調整していくこととしておりますという処理方針がしばらくそのままなのだけれども、どのくらい議論が進んでいるのか、教えてください。

○座安治交通政策課長 事業者と折に触れて意見交換をやっているところなのですが、前にあった課題についていろいろとやりとりを重ねていって、どう解決できるかとやってきたところでございますが、最近また現在の状況が厳しいというお話もございまして、なかなか前に進んでいない状況にあります。県としましては、またほかの事業者もということ、ほかの船会社とも意見交換をやっているところです。

○座喜味一幸委員 何かそういう別の企業からの話があって、その話を進めているという理解でいいですか。

○座安治交通政策課長 いえ、県からいろいろと船会社を訪ねていって、セールスではないのですけれども、可能性とかないですかというところを今探って、アプローチしているところです。

○座喜味一幸委員 宮古・八重山地域で5万人以上の人たちが、10万人を超える人たちが住んでいて、船がないということが非常に全国的にもまれなので、いろんな状況を分析しながらアプローチして、ぜひこの辺も前向きな検討をしていただきたいと思うのですけれども、部長の決意を聞いて終わります。

○川満誠一企画部長 沖縄21世紀ビジョン基本計画の基本的な考えも、離島一本島間の移動利便性を向上・維持するということでもありますので、全体の総合的な観点から、前向きに検討してまいりたいと考えます。

○玉城満委員長 休憩いたします。

(休憩中に、座波委員から沖縄鉄軌道構想について、沖縄総合事務局と勉強会を持ってはどうかとの発言があり、その取り扱いについては委員長に一任することを確認した。)

○玉城満委員長 再開いたします。

ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 質疑なしと認めます。

以上で、企画部等関係の陳情に対する質疑を終結いたします。
休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○玉城満委員長 再開いたします。

陳情の質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。
休憩いたします。

(休憩中に、陳情等の取り扱いについて議案等採決区分表により協議)

○玉城満委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

陳情については、休憩中に御協議いたしました議案等採決区分表のとおり決することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、閉会中継続審査・調査事件の申し出の件についてお諮りいたします。

先ほど、閉会中継続審査・調査すべきものとして決定した陳情12件と、お手元に配付してあります本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件とし

て、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された陳情の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦労さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員長 玉城 満