

新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録

< 第 2 号 >

令和 4 年第 6 回沖縄県議会（9 月定例会）

令和 4 年 10 月 14 日（金曜日）

沖 縄 県 議 会

新沖繩振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録〈第2号〉

開会の日時

年月日 令和4年10月14日 金曜日
開 会 午前10時6分
散 会 午後1時57分

場 所

第4委員会室

議 題

- 1 陳情令和2年第54号の5、同第113号、同第153号の2、同第184号、同第188号の5、同第205号、陳情令和3年第68号、同第84号の5、同第99号、同第174号の6、陳情第63号の5及び第75号
- 2 県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立（令和3年度モノレール延伸等に係る調査結果について）
- 3 閉会中継続審査・調査について

出 席 委 員

委 員 長	座 波	一 君
副 委 員 長	上 原	章 君
委 員	下 地 康	教 君
委 員	大 浜 一 郎	君
委 員	中 川 京 貴	君
委 員	照 屋 守 之	君
委 員	上 里 善 清	君
委 員	比 嘉 京 子	さん

委員 島袋 恵祐 君
 委員 渡久地 修 君
 委員 國仲 昌二 君
 委員 平良 昭一 君
 委員 大城 憲幸 君

委員外議員 なし

説明のため出席した者の職・氏名

知事公室基地対策課副参事	長 嶺 元 裕 君
企画部長	儀間 秀樹 君
参事監兼企画調整統括監	金城 敦 君
企画振興統括監	武田 真 君
交通政策課長	山里 武宏 君
交通政策課副参事	小浜 守善 君
交通政策課公共交通推進室長	比嘉 学 君

○座波一委員長 ただいまから、新沖繩振興・公共交通ネットワーク特別委員会を開会いたします。

なお、委員長及び副委員長辞任に伴う委員席の変更につきましては、ただいま御着席のとおりといたしますので、御了承をお願いします。

陳情令和2年第54号の5外11件、本委員会付議事件県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る令和3年度モノレール延伸等に係る調査結果について及び閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、知事公室長、企画部長、文化観光スポーツ部長及び土木建築部長の出席を求めています。

まず初めに、企画部等関係の陳情令和2年第54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。

儀間秀樹企画部長。

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

陳情に対する説明資料の2ページを御覧ください。

企画部関係の陳情は、継続が12件となっております。

このうち、前回の処理方針から変更のある陳情の処理方針を御説明いたします。

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

4ページを御覧ください。

令和2年第54号の5 令和2年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情の記5について、御説明いたします。

6ページを御覧ください。

右側の経過・処理方針等を御覧ください。

座間味村の高速船については、令和4年9月30日付で国の補助事業である沖縄離島活性化推進事業費補助金において交付決定されており、同補助金を活用して高速船の買取りに取り組むこととなりました。

また、渡嘉敷村の高速船については、座間味村の事例を参考に渡嘉敷村と連携しながら取り組んでまいります。

次に、14ページを御覧ください。

令和2年第205号都市モノレール網の拡充整備に関する陳情について御説明いたします。

右側の経過・処理方針等2段落目を御覧ください。

当該検討に資する観点から、平成30年度及び令和3年度において、沖縄都市モノレールの延伸や一部環状化した場合における効果や課題等について、検討を行ったところであります。

次に、18ページを御覧ください。

令和3年第99号新たな沖縄振興計画と制度提言に関する陳情の記2について、御説明いたします。

19ページを御覧ください。

右側の経過・処理方針等の第2段落目を御覧ください。

このため、令和4年8月に、沖縄県、沖縄県市長会、及び沖縄県町村会と連名で、関係要路へ同割引制度の継続を要請したところであります。

次に、20ページを御覧ください。

令和3年第174号の6 令和3年度美ぎ島美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情の記1について、御説明いたします。

右側の経過・処理方針等の第2段落目を御覧ください。

県としましては、離島振興は県政の最重要課題と考えており、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画や次代を拓く持続可能な島づくり計画においても、引き続き市町村と連携し、離島の定住条件整備や産業振興など、さらなる離島振興に取り組むこととしております。

以上で、企画部に関する陳情案件の処理方針等の御説明を終わります。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

○座波一委員長 企画部長等の説明は終わりました。

これより、各陳情に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、委員自らタブレットの発表者となり、陳情番号を申し述べてから、説明資料の該当ページを表示し、重複することがないように簡潔にお願いいたします。

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

また、この際、執行部の皆様に申し上げます。

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

質疑はありませんか。

大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 6ページ。

令和2年54号の5、離島の要望の中で先ほど説明があった座間味村の船の件ですけれどね。フェリーをはじめ離島の船の買換えっていうのはずっと支援してやってきたわけですが、これまでも議論はあったんですけれどね。この辺は県がやっぱり積極的にバックアップするっていうのは最終的な目的としては島の皆さんの、こういう不利性、交通コストの低減っていうようなものも目指してやってきたわけですが、その辺の直近の状況っていうのはどうなっているんですか。そして今回の座間味、渡嘉敷は高速船のほうになってきますけれど、その辺で利便性、あるいはコストの部分がどう変わっていくのか。その辺について簡単に説明を願えますか。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

今、委員がおっしゃった補助事業として離島航路運航安定化支援事業ということでソフト交付金を活用した事業ですけれども、原則フェリーを対象として平成24年度から令和3年度までに13航路、14隻の支援を完了しております。また、航路が唯一の移動手段である離島地域において高速船についても離島住民の生活に不可欠な重要なものと認識しております。

県としては財源である一括交付金の予算状況も勘案して高速船の支援について市町村を交えて、今検討しているところでありますけれども、現在未支援航路としてあと津堅航路とか波照間航路の2航路が残っていて、今そこへの支援を先行的に考えているところであります。

先般この処理概要にあるとおり、座間味村、渡嘉敷村からも高速船のほうへというようなものがあつたんですけれども、座間味村において去る9月30日に内閣府の沖繩離島活性化推進事業で交付決定を受けて、今そちらのほうで購入すると。交付決定額は8.8億円と聞いていますけれども、それを活用してやっていくということのようです。

以上です。

○大城憲幸委員 船の更新が必要なのはそのとおりだし、事業活用はしていきますというのもそのとおり。ただ、今の質問の趣旨はこれはこういう事業を一括交付金—ソフト事業を入れて、ソフト交付金を使って、村の財政が改善されましたとか、この船の部分で負担が軽く減りましたっていうのはいいんですけれども、さっきも言ったように最終的というか本来の目的は負担を下げることですから、その辺についてなかなか見えてこないもんですからね。それについて村とも相談をしながら、やっぱりお互いに努力しながら下げる努力はするべきじゃないんですかっていうのは県から働きかけるべきかなと思ってるんですよ。そういう趣旨で質問していますので、さっき言ったコスト低減、負担の低減っていう意味での直近の状況はどうなっていますかっていうことですが、再度お願いします。

○武田真企画振興統括監 今委員の御指摘は船舶の購入補助をするのであれば、結果的にそれが住民負担の軽減につながるようなところまで行くべきじゃないかっていうふうな御指摘だと思います。御指摘はそのとおりだと思いますが、実際のところはほとんどの航路のほうで赤字補填をしている状況です。船舶の購入補助っていう形で支援はしていますが、離島住民の定住条件の確保っていう意味では非常に効果があると思っています。一方でその料金の低減、そ

ういうところまではまだ及んでいない。経営自体がまだ赤字体質というところがありますので、そこについては引き続き市町村等も含めて意見交換をしていく必要があるかなというように考えております。

○大城憲幸委員 そういう話は聞いています。ただ、これまで様々借金して沖縄県離島海運振興株式会社にお金払いながら運営して非常に厳しいよって声がありました。この一括交付金でほぼ全額を補助して買ってあげる、それはやはり最終的には島民の負担の軽減ってところが目標だったと私は理解しているんですよ。だからそこはなかなか思ったより厳しいねっていう部分はあるかもしれませんが、やっぱり県としてはもっと村とも連携をして最終的な目的、目標は見失わないように継続して取り組んでほしいなというふうに思いますので、これはもう今後の取組の強化を要望いたします。

もう一点だけ。24ページ。

バスの件を少し教えてください。ずっとバス事業者はコロナ前から特にこの路線バスについては厳しいというような話。それがさらにコロナで観光で支えきれなくなったからもう限界ですよという話で、陳情も様々な陳情が出てきました。それに対して県としてもでき得る手だては頑張っていますというような方針ですし、実際やっているんですけども、直近のこのバス会社の経営状況、今コロナから少し回復をしてきたところですけども、その辺を皆さんどう把握してるかをまずお願いいたします。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

沖縄県バス協会によりますと、令和4年4月から7月の乗合バスの10社の減収額は令和元年度比で約5億円—23億円から18億円ですね。減収率は21.6%となっております。新型コロナの影響長期化によってですね、路線バス事業者は経営環境は依然として厳しい状況にあるものと承知しております。

ちなみに令和2年度の減収率が32.9%でした。令和3年度が31.7%と。令和4年度の4月から7月が21.6%という状況となっております。

以上です。

○大城憲幸委員 すみません、数字はよく聞き取れなかったんですけども、細かい数字にこだわるつもりはありません。ここで言いたいのは基本的にはやっぱり路線バスは赤字だけど観光で何とか支えていますよという部分でなくて、県は公共交通としてのこのバスの在り方っていうのはずっと調査研究はしているはずなんですよ。そういう中でやっぱり路線バスとしてしっかり

採算が取れるような仕組みを、このバス会社の皆さんと連携して方向性を出さないといけないと思うんですよ。ただなかなか—このあとのモノレールの議論もありますけれども、鉄軌道の構想がある、モノレールの構想がある、バスをどうするのか、フィーダー交通をどうするのか、そういうような方向性が正直言ってなかなか定まらない中で、このバス業者に対してどう今後5年後、10年後の道筋を県として提案できるのかっていうのがなかなか見えていないかなという気がするんですよ。そういう中で事業者の皆さんも大変だと思うし、私もこれまでもこの三者の再編も含めて県も積極的に関わるべきじゃないんですかっていうようなお話もさせてもらったんですけども、現時点でこの路線バス事業に対しての県の方向性、考え方っていうのはどうなっているんですか。お願いします。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

県ではやはり路線バスについて、赤字補填、欠損補助を行っているところではあるんですけども、一方で公共交通の利用改善事業というのをこの10年間実施してきております。基本的にはバスロケーションシステム等の導入、ノンステップバスの導入、IC乗車券とか、そういったものも導入等を行ってきていて、この10年で大体70億円強の補助等も行いながら利用促進に向けて取り組んできております。

そういうこともあって、例えば基幹バスの路線であれば7%ぐらい乗車客が伸びているという状況、まあ一部路線ではあるんですけど、そういう部分も出てきてはおります。最近ではコロナ禍で乗客はまた減ったんですけども、それまでは一応下げ止まり、利用率はまだ低い状況ではあるんですけども下げ止まりの状況ではありました。よく調査とかで車離れとかいう話も聞きます。高齢化とかも始まればやはりそういう自動車に頼らない交通というメニューも重要になってきますので、引き続きこの路線バスをはじめ公共交通の利用促進に向けて取り組んでいきたいなと考えております。

以上です。

○大城憲幸委員 私もこれに関しては答えを持ち合わせていませんので、難しい課題であるのはよく理解をしています。そして、さっきも言ったように方向性—県がちょっと柱の部分を早く定めないことには、なかなかバス事業単独で路線バスだけをどうにか根本的に変えられるってことはもう難しいのかなっていうのも理解しているつもりですので、少しその辺も継続的に議会も含めて調査検討をしないといけないのかなと思いますので、お願いします。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 13ページの2番、3番ですね。

石垣一波照間と、多良間-石垣の件ですけどね、前回の処理方針では国との調整中ということであるんですが、今どのような調整の段階にあるのかというのを把握している範囲でよろしいのでお聞かせください。

○小浜守善交通政策課副参事 お答えいたします。

多良間、波照間路線の就航線につきまして、第一航空に確認したところ、また国による審査、検査というのを合格する必要があるとしまして、その調整を続けているところでございます。

具体的に申し上げますと、運航乗務員の機長昇格審査、これ9月30日に行われまして1名が合格しております。この1名が合格したことによってですね、機長の資格を有する者が4名となりまして、栗国路線を含めまして波照間、多良間路線を運行する乗務員の体制が整っています。ほかに施設の検査というものがございます。こちら7月11日から13日に施設の検査を実施しておりまして、運航管理施設—運航管理施設と申しますのは気象情報とかの収集とかに必要な設備があるとか、そういう検査については既に合格待ちの状態です。整備施設については10月末、今月末にまた検査が予定されているというふうに聞いております。またこの機長昇格審査に合格した後にも実務慣熟飛行というものがございまして、いわゆる実際に操縦する機体とか航路、使用する空港ダイヤにおいて実際に何度か飛ぶということがございます。こちらのほうにも大阪航空局の運航審査官が同乗して確認を行う予定ということで聞いております。

県としましても、引き続き国と同社の調整状況を確認するとともに就航に向けて同社と連携を図っていきたいと考えております。

○大浜一郎委員 それで第一航空は今後もやる気はあるというふうに見えていいんですか。

○小浜守善交通政策課副参事 今就航に向けて着実に準備を進めているところでございまして、県としても連携していきたいと考えております。

○大浜一郎委員 この第一航空に関しては機体の購入とかもろもろ、県としてはどれくらいバックアップの体制を今までしてきたんですか。

○小浜守善交通政策課副参事 機体の購入補助につきまして、平成26年度に2機の機体を購入しております。こちら国、県合わせて約20億—国が15億、県が5億円の補助金を出しまして、機体の購入補助を行いました。その後、粟国路線を就航しておりますが、就航している期間内においては離島航空路線の運行の欠損補助を行っていたところでございます。その後事故等ございまして運航がストップしたところですが、昨年度、粟国路線については運航が開始されまして、現在多良間、波照間路線について運航の準備を進めているというところでございます。

○大浜一郎委員 となってくると、今のスケジュールでいくと今後大体いつ頃に具体的なフライトスケジュールが出てくるのかというのが1点。

それと今後ね、この航空路線を維持していくためにはそれなりのランニングコストが必要になってくると。例えばこれはどういう予算組みで今後やっていくのか。例えば振興策の中においてはできるけれども、ある間ではできるけれども、もしこの振興策がある意味いろんな見直し—基本的には自走していかないといけないことだから。そうやってきた場合には、それをバックアップするようなこのランニングコストがなかなか捻出できないとなってくると、また中止という形になってくるし、あれだけの機体を入れてやったんだけど、結局長続きはしないようなイメージも湧かないわけではないわけですよね。その辺のところも含めて、今だったらいつ頃までに就航できるのか、じゃあランニングコストは今後どれくらい想定されるのか、今後自走できるような環境になるためには何が必要なのかというようなこと、その辺をまとめて教えてください。

○小浜守善交通政策課副参事 まず運航に向けていつ頃運航されるかというところですが、具体的な時期については先ほど申し上げたようなまだ国交省との調整が残ってまして、航空会社としてはそこをクリアしないと、なかなかちょっとお示しすることが難しいということで聞いておりますが、ただ運航に向けては着実に進めているところでございます。運航再開後ももちろん継続的に安定的に運航するというのが大切だということも考えておまして、昨年11月に県と地元町村—粟国村、竹富町、多良間村、そして第一航空で構成する協議会を設置しております。この中で就航後についても安定的に運航ができる

ようにどのような対応ができるか、具体的に言いますと欠損が生じた場合の支援策をどうするか、また利用を高めるような利用促進、需要喚起、そういうところについて話し合っているところでございまして、先月9月末にもこの協議会の下の作業部会を開催して今後のことをいろいろ検討しているところでございます。

○大浜一郎委員 ですので、今後自走できるような環境にできるかどうか、そしてそれまでに持ちこたえられるようなサポートができるかどうか。これはとても大事なことですけど、本当に離島圏とかを抱えているところはやっぱりこういったのはずっと続いていくことになるんですよ。例えば船のことにしても何にしてもね。だから今から僕は考えておかないといけないのは5年後にいろんな見直しをするじゃないですか。制度の見直しとかね。いろんな問題があるから。そういうときには特別な制度設計がないと支えられないという問題は多々出てくるんですよ。だから見直しのときにこういう問題は振興策の中だけの話じゃないよと。これをちゃんと外出ししてね、制度設計をしていくというような見通しを立てて新しい制度設計にして一島々に人が安心して住める、そして経済の活性化にも少しでも寄与するというのは、実は特別な制度とかね、特別な策が必要なんです。この振興策という有限なくくりじゃなくて、永遠に続いていくから、ランニング的なものは。だからそういった制度設計が必要なんだということをイメージしながらこの路線をどうしていくのかということを考えていかなければならないのではないかなと思うんですよ。5年の見直しでこういうことをしっかりと沖縄県の実情を制度設計するという大事な時期になってくると思うから、それなりのイメージも持っておいたほうがいいんじゃないかなと思っております。

その辺はどんな考えがありますか。

○儀間秀樹企画部長 お答えいたします。

まず第一航空のですね、現在の那覇―粟国間の搭乗率の関係でいいますと、昨年7月から運航が再開されて搭乗率は4割というところでございます。非常に厳しい状況が続いているということで、先ほど副参事からも答弁ありましたけれども、その欠損が出てきたときにどういうふうな形で支援ができるのかというところがございますので、関係者も含めてですね、その辺については協議をしていきたいということが一つございます。

また、御指摘の5年以内の見直しというのは、計画とかですね、法律自体も5年以内に必要があれば見直すというふうな話でございましたけれども、その

中で県としては3年、3年、4年の実施計画をつくって、まずは3年間の実施計画で取り組んできたものについての検証も3年目に行っていくということで、その中でこの事業につきましても検討して、必要があればですね、その5年の見直しの中で制度提言をするということもあり得るということでございます。

以上でございます。

○大浜一郎委員 ですので、今のようなことっていうのは今後続く可能性がある。だから基本的に普通のビジネスラインには乗らないようなところなんです。じゃあそこはもう終わるかってなってくると、それは離島政策としては、離島を抱える県としてはこれは強くお粗末な話になるので。だからどうするかということはしっかりと考えなきゃいけない。これ特別な制度の下支えが必要であり、どのような離島に対する仕組みをつくって予算をつけていかないと維持ができない、これはもう必要な条件としてどうしても制度設計しないといけないというようなこともね、ロジックを持ってぜひそういった議論の中に入れてもらいたなというふうには思うんですよ。

その辺どうですか、部長。

○儀間秀樹企画部長 委員おっしゃるとおりですね、3年目にこの3年間の取組についての検証を行いますので、その中で必要であるというところであれば制度提言についても検討していく必要があるというふうに思っております。

○大浜一郎委員 以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

平良昭一委員。

○平良昭一委員 新参者でありますので、初めて見る部分もありますので、これまでの委員の皆さん方から聞かれたものがあるかもしれませんが、御了承をお願いします。

伊江島空港の件ですけど、5ページと15ページに重なっていると思いますけど、これは大分前からそういう陳情は受けていたという私も記憶はしておりますけど、まずこの定義について知事公室に聞きたいんですけど、伊江島空港というのは伊江島補助飛行場というのと全く違うようなものですか。

○長嶺元裕基地対策課副参事 伊江島補助飛行場と伊江島空港については別の施設というふうに認識しております。

○平良昭一委員 じゃあ、その違いを説明してください。

○長嶺元裕基地対策課副参事 伊江島補助飛行場については御承知のとおり米軍の施設となっており、米軍がパラシュート降下訓練などを実施している施設となります。伊江島空港については民間の空港ということでその利活用を図ろうということで今陳情が出されているものと承知をしています。

○平良昭一委員 これは以前から使用制限の緩和というものに関して、これは当然日米地位協定の問題がここにあるから、空域が平常時から利用できないというようなことでありますので、これは大分前からそういうことを言われてきているんですけども、皆さんの努力というのはどこに表れてきているの、これ一体。伊江村と連携して取り組んでいきたいと考えていますということだけで済まされてもいいの。何をやってきたの。

○長嶺元裕基地対策課副参事 伊江島補助飛行場の訓練空域の件につきましては、知事公室のスタンスとしまして、まずは地元伊江村と空港を利活用したいという県庁の関係部のほうでどのような利用形態、運用形態にしたいかということを決めていただいた上で、米軍、あるいは日本政府のほうに働きかけを行っていくということで、連携を図っていきたいということで処理概要を書かせていただいております。

○平良昭一委員 陳情が令和2年5月に出されている。以前からそういう共有はしなさいと言われてきているわけですよ。今さら伊江村と具体的な話をするというレベルだと思う。何もしてこなかったということか。大分前からその話はあるんだよ。いまだに伊江村と連携して取り組んでまいりたいという、こんな陳情処理の仕方では納得できない。どうやってきたの今まで。

○長嶺元裕基地対策課副参事 繰り返しになりますけれども、伊江村のほうでどのように伊江島空港を利活用したいのかというところをまずは決めていただくことが必要となるというふうに考えています。

○平良昭一委員 繰り返し繰り返しの話じゃない。これいつの話だから、はっ

きり言って。まだそこまでも詰めていないということは、何も仕事をしていないってことだろ。企画部、土木建築部のもありますけど、定期就航便の条件が整い次第取り組みたい。皆さん責任転換していないか、伊江村に。企画部と土木部は同じだよ一定期就航便の条件が整い次第取り組みたいと考えています。じゃあ、知事公室は何をしてきたの。あなた方知事公室がやらないと企画部も土木部もやらないということの表現じゃないか、これは。そう思わないか。

○長嶺元裕基地対策課副参事 伊江島空港の利活用につきましては、まず日本政府に話の持っていき方としては、ただ単に空域を規制緩和してほしいというような話の進め方ではなかなか向こうも検討の席に着いてもらえないということもありますので、まずは伊江村、あるいは県庁の関係部のほうにおいて、どのような運用にしたいか具体的に決めていただいたく必要があるというふうに考えています。

○平良昭一委員 使用制限の緩和というのは国を通さないといけない、米軍との問題であるからできない。それは分かるよ。しかし、その前の段階で今さら伊江村との意見を聞くなんていうこと、これあり得ないよ。もうちょっと連携取って両者で取り組めるような状況をやっていないということの表れさ、はっきり言って。令和3年3月にも陳情が出ているんだよ。これ以前にも出てきています。全く何もしていないとしか僕は捉えられないけどね、どうですか。

○儀間秀樹企画部長 お答えいたします。

過去に伊江村が中心になって、沖縄防衛局、あるいは伊江村、そして県の三者における意見交換の場が設置された経緯がございます。そのときに、沖縄防衛局のほうから米軍に運用改善について申入れをしたんですけれども、米軍からは活用の具体案を示してほしいという話があったようでございます。そのときに伊江村ではその辺の持ち合わせがないといいますか、具体的に一例えば参入の航空会社があるとかそういったものがあればそういう話をして運用の改善を求めることができたと思うんですけど、その時点でそういう意向を示している航空会社がなかったものですから、それでその話は止まっているような状況でございます。ですから、まずは参入意向を示している航空会社があるかどうか、その辺がまずは第一歩かなというふうに思っているところでございます。

○平良昭一委員 具体案というのは、要は参入する航空会社を提示しなさいということだけではないと思うよ。結局、空域は土日しか使えませんよね、今。

土日しか使えない。それを解除しない限りは参入できるはずがないさ。参入する会社というのは金もうけしないといけないんだから。土日だけでもうけられるような、そんな条件なんていうのはあり得ないよ。だから、交渉のやり方、そこがポイントになってくると思うし。これは伊江村に任すべきものなの。あなた方がやるべきものなの。その連携さえも取れていない感じがする俺は。実際ですね、航空会社—今伊平屋空港が話が出てて希望しているので、それと連携するんだったら可能性があるっていう会社もあるわけですよ。はっきり申し上げれば第一航空さんはそれを参入しようという考え方があります。伊江村だけではもたん。伊平屋ができたら、その連携を取ってやれるということも情報があるわけ。だから、そういう条件を整えてくるのも皆さんの仕事であって、伊江村だけ考えるとそうなるかもしれない、伊江島空港だけとなるとそうだけど。伊平屋空港も話題になってきて今進めようとしてるわけだから、それを連携してできるような航空会社がいるということも頭の中に入れながら作業をしていかないとですね、米軍が具体案を持ってきなさいなんて言って、これ伊江村任せにすることはおかしい。その辺どうですか。

○儀間秀樹企画部長 委員のおっしゃるとおり、いろんな可能性も含めて検討しないといけないということがございます。伊江村のほうとこの件については最近意見交換もあまり行われていないというところもございますので、伊江村の意向も聞いてみてその辺の検討をしてみたいというふうに思っています。

○平良昭一委員 これはもう今回で2年の中で2回も陳情が出てきているわけですから、絶対伊江村はそれを利用したいという考え方がありますので、もうちょっと伊江村の気持ちも考えながら一緒に取り組んでいただきたいと思いますし、とにかく皆さん—知事公室、企画部、土木部が関わっていますので、もっと連携してよ。取り組めるような状況をつくっていただきたいと思いますということは要望します。

あとは19ページ。

沖縄自動車道の件ですけど、今年の8月に延長を求めているということでもありますけれど、結果的にどうなりそうか。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

沖縄自動車道の3年延長ということで要請を続けているところですけども、今1年ということになっております。今回も引き続きまた延長を求めて、3年延長を求めているところです。これについてはですね、沖縄県は今鉄軌道

のない唯一の県ではあるんですけども、高速の基幹的なルートとしてとても大事なものですので、引き続きまた求めていきたいと思っております。

以上です。

○平良昭一委員 今割引していますけれども、具体的にお話ししてもらいたいですけど、割引しなければ幾ら、今の段階割引して幾らか。普通自動車がいいです。

○山里武宏交通政策課長 まず那覇―許田間でいいますと、普通車でしたら普通の料金で1610円になります。それが沖縄道の特別割引ということで3.5割引をして1040円になっております。

○平良昭一委員 これ500円以上変わるわけよね、非常に大きいですよ。一時期、調査ということで無料化したときがありましたよね。利用する人はあのイメージしか頭の中になんかいないんですよ。イメージとしては。それが1600円取られるとなるともうとんでもない話であるし、いえ、それで1040円まで一まあこれは許田―那覇間ではありますけれど、非常に助かっている。この交渉というのは1年単位でやるものじゃないし、3年単位でやるものでもないと思うし、私は今の段階の中での交渉をずっとやるべきだと思う。これが定時の料金だという交渉も私は必要になってくると思うし、私は個人的に非常に使う立場にありますので、使っている側からするとですね、あれは高速じゃない沖縄自動車道ありますので、運転するのも楽ですよ。人が来ないわけですから。そういう安心感がありますけど、ただですね、工事が多すぎる。制限が多すぎて本当にこれが県民のためになっている自動車道かなと感じたりもするし、一車線を工事して橋の欄干の工事とかが多すぎて一もう老朽化しているわけですからそうなるのは当たり前ではありますけれど、あまりにもちょっと制限がされ過ぎているような状況があるもんですから。こんな状況の中であの無料化したときがあつて1040円も払うのかと言われると、大変私は考えるべき問題じゃないかなと思っています。そういう老朽化している路線でありますので、それは工事をせざるを得ない状況がありますから、ただ利便性に関しては非常に困っているところがあるから、テーブルの上でもこの1040円―1000円というのを基本にしながらか交渉を西日本高速道路とやるべきだと私は思いますけど、どうですか。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。県としてもやはり割引というよりも、沖縄道の独自料金といいますか、特別料金というような呼び方にしてですね、

やはり割引ではなくてこれを基本にという考え方の下ですね、一応考えているところでございます。

○平良昭一委員 非常に不快な思いをするかもしれませんが、那覇空港自動車道がありますよね。いわゆる西原ジャンクションから。あそこはお金が出ませんよね。要するに、西日本のものではないから別のものだと、別の路線だと言いますが、県民の中では同じようなものとしてしか考えていないんだよね、乗っているのは。なぜ、中南部の人が利用するのは無料なのに、ヤンバル行く、北部行くときに金が出るのかという基本的な考え方があるんだよ。

だから利用している県民の目線で考えると、一方は金を取って、一方は金を取らないという考えしかないわけ。これは簡単だよ。西日本高速道路じゃないからということかもしれないけれど、県民はそうは思っていないんだよ。その辺も考えながら、片や無料、片や金が出るというようなことを頭に置きながら、交渉もしないといけないだろうなと思っているんだよ。皆さんそう考えたことないでしょ。この辺に住んでいたらそう考えないんだよ。そこを県民目線でどう考えるかというのを交渉にしないといけないし、逆に大変申し訳ないけど、この那覇空港自動車道も県が管理して金を取って、その分を割引すればいいんじゃないかっていうのが俺は平等性があるんじゃないかなと思うよ。俺の考え方おかしいか。逆に今金を取っているのが差別だろ。

○山里武宏交通政策課長 例えば独自料金にするために、今NEXCO西日本さんの経営努力で割り引いたという実態もあります。以前は県が特別調整費でその料金を見ているということで12年間で総額161億円の税金を投入していたという実態もあります。今現在はこれをNEXCO西日本さんの経営努力でそういうふうにもやってもらっているという面もあります。なので、経済効果としては独自料金のために今80億円、逆に言うと制度化して国庫とかになるとその分も支出しないといけないとかそういう部分も見えてくるのかなというのはありますので、そこはそういう面も一方の考えとしてあるのかなと思います。両面を見ながらですね、今後も考えていきたいなと思っております。

以上です。

○平良昭一委員 平等性ということの観点に考えると、いろいろまだ作戦・戦略は出てくると思いますので、ここで終わるわけじゃないけど今後これを課題としながらですね、とにかく割引交渉するというテーブルの中でどういう沖縄の条件を出してくるかということのも大事になりますので、逆に僕は那覇空港自動

車道と連結しているわけですから、その違いを訴えていきながら交渉していくことは大事だと思いますので、初めてのケースですから今後またいろいろ私も情報収集しながら議論していきましょう。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

上里善清委員。

○上里善清委員 14ページですね。

都市モノレール網の拡充整備についての陳情ですが、この県の意向を見るとですね、課題が多くてちょっと今のところは難しいような書き方になっているんですよ。これこの前ちょっと読んだんですが、基本的に沖縄の交通渋滞問題というのは那覇が中心核で外からここにやってくると。最近はここから外に出るのも多いと思いますがね。基本的に鉄軌道がないから渋滞が起こるんですよ。フィーダー交通も先ほど大城委員も言っていたんですが、地域で回す路線バスとか様々考えたらできると思うんですよ。実証実験でいろいろやったことがあるんですが、沖縄バスがやったことで首里からおもろまちに100円バスというのを運行したことがあるんですよ。これは逆にかなり利益が出たんですよ。多く値段を取らなくても、100円ですからみんな利用するわけですよ。だからフィーダー交通もそのように考えたら、駅につなぐ役割として路線バスも十分活用できると思うんですよ。今交通問題というのは悪循環だと私は思っています。結局、あれば利用するけど、ないもんだから利用しないという格好になっていますんでね。ますます車が増えてしまっていると各家庭で今大体2台以上は保有しているという状況ですので、これは地球環境問題からしても解決せんといかんということで、これぜひ実証の中で4ルートありますけどね、この4ルートだけを考えてやるんじゃなくて、中南部も網羅した網をつくって検証したらどうかなと思いますが、どんなでしょうかね。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 お答えします。

ルートの選定のお尋ねでしたが、まずは昨年行いましたモノレールの延伸調査は平成30年に引き続き2回目となっておりますが、課題として少しまだ採算性ですとかっていったところが課題ということで方針にも書いておりますけれども、状況としては利用者、将来の利用者が少ないということがあります。この結果からうかがえるのが、そのルートの沿線—今回5ルートのほうで延伸可能性の調査を行ってますけれども、その沿線で十分な利用者がちょっと見込め

なかったっていうのが1つ結果として出ています。こちらはどういうふうな見込みでやるかと申しますと、将来このルートが通ったときに、利用するかどうかといった調査をベースにしてこのモノレールを利用する人の割合と、あと将来の推計人口等で掛け合わせて需要を見込むんですけれども、それが少し少ないということがあります。課題として見えてくるのがルートの沿線の人口の集積ですとか、あとは商業施設ですとか、あとは集合住宅、そういった開発等も併せた形ですとか、先ほど委員からもありましたように駅と結ぶフィーダー交通のネットワークの再編ですとか、そういったことも課題として、そういった需要を増やしながらかということの方針のほうにも書かせていただいていますけれども、この結果を受けて、関係する市町村のまちづくりとまたセットになって、連携して議論を進めていきたいというように考えています。

○上里善清委員 ちょっとよく聞こえないんで分からないんですけども、これは公共団体とはお話ししているだろうけど、フィーダー交通としてバス業者とかタクシー関係の業者ともお話しはしておりますか。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 この推計試算の中で、将来の人口を見込む際に市町村が進めている開発事業、土地区画とかですね、そういったことで何人人口が増えますというようなことも反映させて調査をしております。その中には公的に進めている事業ですとか、民間が進めている事業も含まれております。

○上里善清委員 もういいです、聞こえないですから。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。
照屋守之委員。

○照屋守之委員 おはようございます。

18ページの陳情令和3年第99号の新たな沖縄振興計画と制度提言に関する陳情の件で、これは陳情者は持続発展に関する支援策を計画に位置づけることということですが、当然これは予算をつけてやってもらいたいという思いですけれども、この新たな沖縄振興計画をつくって、それを具体的にしていく予算づけはどういうふうに進取組をしていますか。

○儀間秀樹企画部長 お答えいたします。

新たな振興計画を5月に策定したわけですが、この策定に際しては予算の裏づけとかそういった形のものではなくて、いかに将来像を実現するか、どういった施策を展開すればその将来像の実現に近づいていくかと、そういう視点で様々な施策を計画に盛り込んだところでございまして、それを受けて各年度で次年度必要なその取組にかかる予算について総務財政当局と交渉を進めて予算を獲得すると、そういうことでございます。

○照屋守之委員 この新たな沖縄振興計画というのは、日本全体の行政の中で沖縄県だけです。新たな法律をつくって沖振の特別法律をつくって、それに基づいて計画をつくり、法律が制定されているのでそこは当然予算が伴いますねということで。ですから、全国にないことを我々沖縄は求めていって、それを国は認めたわけですよ。当たり前のような全国の仕組みじゃない。そうするとこの計画については実行できるようなものをもちろんやらないといけないし、それに伴う財源の確保をしないといけないわけですよ。ただ、計画だけつくって、それは年度ごとに予算を要求していきますでは、このレベルでは話にならないと思いますよ。どうなんですか。

○儀間秀樹企画部長 実際の予算の措置については、そういう形でその予算を措置するような、総務部と各部局との調整の中で、最終的には知事が判断して予算をつけるということでございます。

一方で沖縄振興予算については、コロナ禍前の沖縄の経済状況を見たときに、非常に県民1人当たりの県民所得とかそういった経済が非常に好調でございまして、県民所得も徐々に増えていくような状況があって、それはあのとき沖縄振興予算が3000億円であったということが非常に大きな要因だったというふうに思っております、そういったその状況に持っていくということで、せんだって3000億円台、その計画期間中の予算3000億円台について国に要請をしてきたというところでございます。ですから、沖縄振興予算については3000億円台をぜひともということで国に要請をしてきているというところでございます。

○照屋守之委員 この3000億円台といってもですね、これを県はどうやって3000億円が実現したって分かっているでしょう。国のこの沖縄振興の責任は30年で格差是正をするといって終わりかけたんですよ。あと10年延ばしたのは、稲嶺県政のときに自立できるような仕組みをつくってくれということで大学院大学とかにいろんな要求して10年間延長したんですよ。で、40年終わったんで

すよ。これ、その前の振興計画は沖縄県独自でつくったんでしょ、21世紀ビジョンを基にして。それをまた国に対して予算を要求してきた。それが3000億円を歴代の知事はやってきた。それを今、後継ぐ知事が前3000億もらったから、3000億下さい。これ通ってないでしょう。だってその根拠、根本的になる考え方そのもの自体は違うんですよ。仲井眞知事がつくった新たな振興計画と今の知事のもの違うんでしょ。継続しているって言って21世紀ビジョンって言いながら、SDGsがどうあるとかいろんなものを網羅した形で計画をつくっていますよ。全く違いますよ。だからその中でどう実現をしていくかっていうことになっていくと当然それは財源の措置。それは県が責任を持ってやらないといけない。見てください持続的発展に関する支援策を計画に位置づけることっていうのを。これ当然、知事がつくったそういう新たな計画の中にそういうものが入っていて、計画して予算をつけてくださいっていう、こういう切望ですよ。ですから、今計画をつくりました。予算をつくります。そこの責任は県は自覚して持っているんですか。どうですか。

○儀間秀樹企画部長 必要な所要額の確保というのは非常に重要だと思っております。総務部長からも話がありましたけれども、やはり市町村と連携をして国に要請に当たるといところが予算を獲得する形かなというふうに思っております。

○照屋守之委員 今回の12月に決まる概算要求が2790億ですか。今概算要求でこれだけ出され、2800億に足りませんでしたよね。これ12月に令和5年度の予算が決まりますね。これ元になる一皆様方が国に提示した金額は幾らでしたか。3200億でしたか。この振興予算について、幾ら出したんですか。

○武田真企画振興統括監 総務部のほうから内閣府に説明した資料では三千二、三百億円が積み上がっていたというふうに記憶をしています。今ちょっと資料がございませんので確認できませんが、それぐらいの数字が積み上がっていたというふうに記憶しております。

○照屋守之委員 その前の年に3600億を要求してね。予算が決定したのが2680億ですよ。920億ですよ。今回も3200億で2800億。既にもう400億落ちているんですよ。概算要求で400億落ちこちているんですよ。これ新たな沖縄振興計画というのは全国にないものを沖縄だけ特別なもので振興予算という形でやるから新たな振興計画なんですよ。それに伴う予算を要求するわけですよ。

こんな予算の要求の仕方がありますか。920億減った。今回3200億出して既に2800億になった。この時点で400億ないわけですよ。これ最終的に12月25、26日に決まりますよ。幾らになるんですか、これ。ですから、この振興計画はつくってそれをどうやって予算化していくっていうのはこれ県の責任でやらないと、いくら市町村がって言っても市町村がつくったんですかこの計画は。これまで沖縄県やっていますよ、ずっと。30年間は国がつくって、10年、10年はほぼこれは県がつくった計画ですよ。それに沿ってその当時の県知事をはじめ県執行部は予算を取ってきたんですよ。勝ち取ってきたんですよ。だから、それぐらいの意気込みがないといくら計画はつくっても、今のようなやり方をしているとですね。予算は向こうからもらうものじゃないですよ。勝ち取っていくんですよ。どうなんですか。今年度末の予算の獲得というのは。

○儀間秀樹企画部長 委員おっしゃる予算の獲得については、一義的には総務部のほうで対応していると一国庫要請とかその辺は総務部でやっておりますので、企画部はちょっと所管外ということで、総務部については私のほうから発言するのはちょっと適切ではないのかなというふうに思っております。

○照屋守之委員 いや、もう終わりますけれども、いずれにしても企画部長がそういうことを言っただけではいけませんよ。これは当然ですね、振興計画をつくりましたと。それを実現していくためには、これは企画部だけじゃない、総務部だけじゃない、知事を挙げて予算獲得をしていく。どのような状況があってもこれはやっていくという、そういうふうなことを示していかなきゃとですね、総務部だから企画部だからどうのこうのと、このレベルの話をしているんじゃないんですよ。県民はですね、これだけの沖縄の振興計画をつくったんだから、これに基づいてやっぱりそれは実現できると。実現できるというのは41市町村なんかは、もう予算をもらえと思っていますからね。それを期待しているんですよ。ですから、そういうことですからぜひ頑張ってください。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

中川京貴委員。

○中川京貴委員 6ページお願いします。

先ほど大城委員が質問した件なんですけど、確認だけさせてください。

座間味島の高速船の件なんですけど、令和4年9月30日に国の補助事業が交付

決定したということでありましたけれども、これ県民、村民、観光客が利用できるのはいつ頃予定ですかね、この高速船の利用。もう設計に入っているのか、これの進捗状況をちょっと教えてください。

○山里武宏交通政策課長 この高速船につきましては、現行今リースでやっているものを買い取るという経緯になっています。なのでもう……。

○中川京貴委員 もうやっていると。すみません、分かりました。

それからその渡嘉敷村の高速船についても座間味村の事例を参考にとありますけれども、今渡嘉敷にも高速船は走っているんですか。

○山里武宏交通政策課長 はい、走っております。

○中川京貴委員 これは先ほどの説明で一括交付金を活用した離島予算だったということですが、もしそうであるならば、ほかの離島からもそういった高速船の必要性があった場合には、県は対応していただけるんでしょうか。

○山里武宏交通政策課長 先ほど説明した一括交付金の事業なんですけれども、これについては原則フェリーのほうを対象にしている事業でして、24年度から離島の路線ですね、13路線に今そういった買取りとか、あるいは建造とかの補助を一応してきたところでありまして。基本その路線でフェリーが走っていて、プラス高速船というところではちょっと対象外になっていて、なので今その辺をどうするのかということでもいろいろ検討していた中で、座間味村はもともも持っていた一リースでやっていたんですけれども、このリース料金というのがやはりかなり村の財政が結構きつという事で買い取る方向にしたという、その買い取る料金で今回のこの別のメニューである沖縄離島活性化推進事業を活用してやったということになっております。

渡嘉敷村も今同じような悩みがあるということですので、やはり今座間味村がこういう事例ができたので、今それを参考にどのような手法でできるのかということも含めて検討していくと、その辺もちろん県も一緒になって考えていくということです。

○中川京貴委員 以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

下地康教委員。

○下地康教委員 4ページですね。

離島航空路線の運賃の低減及び離島航空路整備法の制定に努めることとあるんですけども、今現在、我々離島の県議は離島割というので非常に助かっているんですね。そういう意味では通常料金よりは約半分近く、離島割という形で運賃が安くなっています。まずお聞きしたいのは安くなっている原資というんですか、その正規の運賃に対して航空会社にいろいろな補助があって、今の離島割引の運賃があるというふうに理解しているんですけども、これの原資というのをちょっと確認したいんですけども、これ内容どうなっていますか。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

これは沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業ということで一括交付金の事業で導入して実施しております。

○下地康教委員 この割引になっている原資というのは、一括交付金で割引になっているという理解でよろしいですね。

○山里武宏交通政策課長 はい。

○下地康教委員 つまりここで言う離島航路の安定的な確保をするためには、例えば燃料税とか、そういったものが表記されているんですけども、もう離島割というのは純粋に一括交付金による原資というふうに理解でよろしいですね。確認です。

○山里武宏交通政策課長 はい、そのとおりでございます。

○下地康教委員 そこで問題といいますか、要望といいますかというのがあったらいいんですけども、というのは我々、例えば私は宮古島なんですけれども、宮古島に住居があるときは宮古から離島に移動するときに離島運賃が適用されるんですけども、例えば沖縄本島の方が宮古に来たりとか、それとか石垣に行ったりとかになると離島運賃が適用されていないんですね、適用外なんです。しかし、やはり離島、特に先島の離島の住民というのは本島にその親戚であるとか、身内であるとか、そういったいろいろな方がいて、沖縄本島に住んでいる、先島をふるさとに持つ方々が離島に渡る場合ですね、これ運賃が適用されないと。

適用してほしいという要望が非常にあるんですね。その辺り皆さんどう考えているのかちょっとお聞きしたいと思います。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

今委員がおっしゃったのは、例えば小規模離島であればですね、その交流人口とって、まさに外の人その割引の適用があるんですけども、宮古島とか石垣島とかでは、やはりそういうものは対象にしていけないという状況があります。

よく今言っている、例えば交通コストにおいて離島出身者とかそういった方も正規ではないのかとかいうような意見は確かに伺っているんですけども、離島出身者の範囲はどこまで取るのかっていうのも、また課題があって、例えば郷友会とかになってきますとそういう人も対象にする場合というのは一まあ任意団体ではあるので、例えばどういうふうにその人を証明するかとかそういったものにちょっと課題があるのかなというように、ちょっと問題があるのかなということもあります。

もう一方で、例えば前に聞いたのが沖縄本島から宮古島に行くんだけど、この人が八重山に行くときには対象にならないと。けど、宮古の人がいて宮古に行くなら対象だけど、八重山に行くのは対象にならないとか、それは何とかならないかなということもあったんですけども、それも同じような理由でやはり技術的に一例えばこれ生活路線を確保をするための目的ということでやっている事業なんですけれども、それをやるとその目的がそれに沿うものなのかどうなのかというのもまた課題があると、そういうものも抽出するものも課題というのが一つあります。

あと何よりもやはり限られた財源の中でやっているということもあって、やはり財源の面でもこれを新たにやる場合はさらに追加で56億ぐらい必要になってくるというような面もあります。なので、もろもろなやっぱり課題があるのかなということがあります。

以上です。

○下地康教委員 まずはどういう制限といいますか、それをどういうふうにして拡張したらいいのかというその問題もあるんですけども、基本的にやはり島に帰るといのは、やっぱり島民出身者なんですよね。つまり、例えば宮古であればその戸籍を持っているとかですね、要するに宮古で生まれたという方が例えば島外に出て暮らしていて、沖縄本島辺りでもう住民票も持っているんですけども、例えばいろいろな行事、また両親が宮古にいてどうしても介護

や見舞いで帰りたいという場合は、やはりそういった運賃も適用されるべきじゃないかなというふうに思います。なので、やっぱり一括交付金もそういったものに幅を広げてですね、これはある意味定住化を図るということも重要なんですよ。つまり自分の親とか親戚が島に残っているわけですからね。だからそういう意味ではやはり制限を拡充をする検討をしっかりとさせていただきたい。その制限を大幅に広げるとかいうのではなくて、どうしても必要という、その必要性、重要性をしっかりと理由をつけてその制限の幅を大きくしていく、広げていくという議論がやっぱり必要だというふうに思いますので、これぜひ皆さん方のほうでその議論をしていただきたい。また、なんとか知恵を絞ってそういう方々を支援していただきたいというふうに思って、私の質疑は終わります。

○儀間秀樹企画部長 基本的にこの離島住民の交通コストの低減というのは、離島の定住条件を整備してその離島住民の方々の負担を軽くしようというのがまず基本的な考え方あって、ですからそこを出発点にさらにプラスアルファでどういうふうな拡充ができるかと。例えば小規模離島であれば、病院がない、高校がない小規模離島については、交流人口が来ることによって島が活性化するとかそういった理由で交流人口一要素に地元の方以外もそういうふうな対象にしているということもございます。けれども、なかなか本島にいらっしゃる方々について離島に行ったときというのは、例えば郷友会の話がありますがけれども、郷友会に属していればいいのかということもあって、例えば郷友会でも本籍とか出身でない方もファンであればその郷友会に入れるというふうなところもあるようでございますので、そういう線引きがなかなか厳しいというのがございますので、それも込み込みで議論は必要かなというふうに思っております。

○下地康教委員 それはいろいろと理由はあるとは思いますが、まあ一つ一つ段階を踏んで、そういう条件をちょっと緩めていくというような作業はぜひお願いしたいと思います。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

比嘉京子委員。

○比嘉京子委員 今の4ページ、下地委員がおっしゃったような考え方に少し

関連してですけど、私も出身は石垣でございますので割引に該当しない者でございます。まずですね、今この制度設計が一括交付金の中で離島住民の定住条件ということ安定化するためっていう制度設計そのものにやっぱり今の御意見はかなり厳しい面をはらんでいるのかなということ、私も思います。ただそもそも論として、この割引が生じてきたそもそもの原点は何かっていうとですね、沖縄は離島県であると、そのために皆さんが船料金を設定するときにJR料金を基準にしているわけなんですけれども、船料金はJR料金にして、航空運賃は新幹線を基準にしているわけですね。例えば新幹線を基準にして、石垣なら新幹線で行くと何キロ類似のキロで換算していただいたこともあるんですけど、そのことに照らし合わせて離島県の不利益を解消するために新幹線料金を全部に適用させると、全離島にですよ。そうするとですね、全国的な異論は出ないんじゃないかと私は思うんです。そこはいかがですかね。

今、我々沖縄県の中においての一括交付金の使い方として、沖縄県の離島住民に対して医療的な面も高校もっていう不利益をカバーするために今これをつくっているんですが、そもそもの原点に戻って、観光客であろうと離島住民であろうとそれがどの人であろうと、この基本の新幹線料金に見合った金額でまず査定してみて、国と交渉するっていうのは検討したことおありですかね。

○儀間秀樹企画部長 この件について国と検討したことはございませんけれども、やはりそもそも離島の住民の方々の負担を軽減しようというのがまず原点なんですよね。ですから、それに加えて先ほど申し上げましたとおり、小規模離島で高校も病院もないというところについては、やはり配慮しないといけないうところ、非常に予算が多くかかるというのがちょっとあって、ですから予算の話もそうですし、そもそもの離島住民の方々の負担を軽減するという出発点から見るとなかなか厳しいのかなというふうに思っております。

○比嘉京子委員 今の制度の問題、そこにこの話を乗っけるのではなくて、今の制度は置いて、そもそものところでそのスタートラインに全国民が一いつわゆる税金を納めている者として益を全国民が平等に受けるという考え方になると、これは観光客であろうと離島に籍があろうとなかろうと、という人たちのために国が考えるべき金額ではないかと私は思うんですよ。沖縄県が考えることではなくて。離島を持っているところが離島を網羅するためにいろんな制度設計をして国に要請をするのではなくて、沖縄県が考えるのではなくて、国と交渉するとき、国が離島に—これは何も沖縄の離島だけではなくて、ほか

の長崎の離島であろうと、どこの離島であろうと、同じ考え方で航空運賃を航空業界と設定金額に差異があったら国が見るということにしないと、島国としてはなかなかやれないのではないかと。

そもそも論、だから今の一括の制度設計のお話と全く違うことを言っているんですよ。ですから、そういう交渉の在り方というものをやっぱり考え方として上げていかないと、今のお話もどのお話もですね、私は観光客にも益があっていいと思うんですよ。ですから、そういう意味でいうと離島県の不利益解消という、そこにまた県がプラスアルファをしてもっと手厚くする人々、例えば医療を受けるために、放射線治療を受けるために離島から本島に来なければいけないというそういう人のためには、もっともっと利用しやすい料金にすればいいわけです。だから今いっぱいいいことをやっているわけです、沖縄県は。すごく努力して子供たちの派遣費も一生懸命やっているわけですよ。それを県自体が持つのではなくてっていう意味です。県自体がいただいた交付金から出すのではなくて考え方をそもそもの原点にもう一度話を一頭をちょっと切り替えてやらないとこの問題は解決しないのではないかと。なぜかっていうと全国民は鉄軌道があって、新幹線があって、そして公共交通の恩恵を受けているわけですよ。受けていない地域における考え方として、船賃はJR料金で、航空運賃は新幹線の料金でっていうことで、両者との差額が出たものについては国が持ちましようというような、テーブルに乗っけていかないと。私は沖縄の不利益っていうのは、他の不利益もそうですけど、そういうところにいくと益を受ける人と受けない人が明確になっていると。そういうような考え方を沖縄県自体が持つべきではないかと、何回か私はトライしているんですけど、そういうことも私はこの考えだけに固執しないでやってみたらどうでしょうかねっていう提案です。

○金城敦参事監兼企画調整統括監 私は10年ほど前にですね、この離島の交通コストの低減の制度の設計に関わった者として、ちょっと経験を申し上げます。

やっぱり離島で非常に高校がなくて、また病院がないというところで、非常に離島の交通コストが住民に負担があるということで国と交渉しました。この交渉が非常に難しい交渉で、内閣府を通して財務省主計局と1年間交渉して、それでも難しく、そこで県は最初の事業は特別調整費で小規模離島航空路活性化事業ということで一とにかく2年間だけ実証事業をさせてほしいということで、財務省の了解を約1年かかって取って実施しました。実施したら、大変地元で好評で県議会の皆様からも大変評価を受けまして、内閣府にこれを伝えたところ財務省にも伝わって、じゃあ船でもやろうということになりました。

それで新幹線並み、あと在来線並みということで船、飛行機というふうを実施した経過があります。この交渉は非常に大変難しくて、財務省としてはこの財源はどうするんだ。つまり2年やったら、やめられなくなるんじゃないかっていうことがありました。我々は、いや、とにかく2年させてくれと一実証した結果どうするか判断してくれということで、かなり粘って認めていただきました。その後一括交付金ことができましたのでこれは一括交付金でやりたいと、財源を示して認められた経緯があります。だから、限られた財源の中で今認められておりますので、これを拡充とか変えるということを持ち出したときに、また違う議論になるおそれがあります。だから、非常に委員がおっしゃるのはごもつともだと思っておりますが、まずは安定して今の離島住民の負担を軽減するというをまず第一に捉えて、それでいて交渉していかなければこの問題は非常に難しくなるというふうに感じております。

以上でございます。

○比嘉京子委員 大変な御苦勞があつて今があるということも十分理解ができました。やっぱり離島の不利益というものを声に出して、実現していくということにこれだけの労力と時間がかかったということから考えますと、この一括交付金の今の拡充問題は置いといていいと思うんです。ただ私たち、これだけではないということをごどこかに持つとかなないといけないと。これは何も沖縄県だけの問題ではなく、ある意味で風穴を開けたわけですよ、離島住民の不利益。私たち学生の頃にその益は一切受けておりません。幾ら那覇と往復しても受けておりません。それと同時にですね、那覇から与那国に行く、那覇まで本土まで来るんですよ、子供たち。でも那覇から与那国に行こうとするときに往復料金が幾らかお分かりですか。5万円超えるんですよ、那覇往復で。こういうことを考えると、那覇ー東京間で二、三万でさえも買えるような時代にですよ、同じ離島から離島に行くのに、そういうような状況がまだ残されているということも踏まえた上で、ここに必死になって今維持をするだけでもいいですよ。だけど違う考え方で次の展開を考えていって、温めていって、ほかの離島県も含めて、ほかの離島を抱えている県も含めて、もっと新しい展開でそういう苦勞がなくてもいいように、フラットになるように次の展開を沖縄県だけではなくて、長崎とも東北とも結びついて、もっとそういうことを考えていくという視点をぜひ持っていただければと思うんです。そうすると観光客はもっと増えますし、安売りを買わなくてもいいんでしょうし、直空港に行っても同じ料金だったら、なおいいし、そういうようなことを考えると今沖縄だけで一生懸命やってきたことを踏まえて、ぜひ新たな発想というのをどこかに持ちな

がら、温めてそういう次の展開をぜひ考えていただければなというふうに希望して、提案して終わりたいと思います。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 質疑なしと認めます。

以上で、企画部等関係の陳情に対する質疑を終結いたします。
休憩いたします。

(休憩中に、補助答弁者の入替え)

○座波一委員長 再開いたします。

次に、本委員会付議事件県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る令和3年度モノレール延伸等に係る調査結果についてを議題といたします。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

儀間秀樹企画部長。

○儀間秀樹企画部長 それでは、先ほどの陳情番号の令和2年第205号都市モノレール網の拡充整備に関する陳情とも関連します、令和3年度に実施したフィーダー交通としてのモノレール延伸効果・課題等調査について、概要を御説明いたします。

1 ページを御覧ください。

県では、鉄軌道とフィーダー交通が連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向け、様々な観点から検討を進めております。

沖縄鉄軌道導入に係るフィーダー交通の需要検討の一つとして、平成30年度に、モノレール延伸による効果や課題等について調査を実施いたしました。

令和3年度は、平成30年度調査における課題を踏まえ、利用促進策を講じた場合の需要増加や便益向上の効果について、調査・分析を行ったものであります。

2 ページを御覧ください。平成30年度の調査結果を記載しております。

表の赤枠で囲まれた①の箇所を御覧ください。

平成30年度調査では、検討対象とした全てのルートで延伸による利用者の増

加が見込まれ、最大で1日当たり6.3万人の需要予測となる一方で、②の採算性は全てのルートで赤字となり、③の費用便益費、いわゆるビー・バイ・シーが低く、課題が存在することが確認されました。

これらの結果を踏まえ、令和3年度調査においては、これらの課題への対応の観点から、どのような利用促進策を講じることにより、将来的にどれだけの効果発現があるか、検討を行うことといたしました。

3ページを御覧ください。令和3年度の調査分析に当たり、まずは、平成30年度に設定した前提条件について整理いたしました。

具体的には、沖縄鉄軌道費用便益分析検証委員会で設定した前提条件を踏襲し、てだこ浦西駅周辺やマリンタウン地区等における将来開発プロジェクトを加味したほか、2030年入域観光客数等を更新しております。

表を御覧ください。

表の上段の数値は平成30年度調査の数値を、下段は前提条件を更新した数値を記載しております。

各項目の下段の数値をベースとして、利用促進策を加味した場合の効果について、次のページから検討を進めてまいりました。

4ページを御覧ください。ここからは、利用促進策による追加便益について検討を行っております。

検討の1つ目は、市町村ヒアリングを基とした検討でございます。

表の左側の赤枠に記載した市町村へのヒアリングから把握できた、将来的な計画・構想等を右側の赤枠に記載しております。この将来的な計画等について、新たな需要として便益に加味することといたしました。

なお、黄色の枠内にも記載しておりますが、通常、費用便益費におけるまちづくり効果は、確定した事業計画等に基づき便益に算入するもので、事業計画の前段階にある構想等は加味しないこととされております。

今回の調査では、将来的に生じると仮定して、今後の計画や構想に基づく需要増加見込みを便益に追加した場合の効果を検証しております。

5ページを御覧ください。

同様の観点から、他県事例調査を参考として、将来的に生じる追加便益を検討いたしました。

沖縄では実施されていないものの、他県で効果のあった事例として確認できた利用促進策について、表の赤枠で示しております。

以上の市町村ヒアリング及び他県事例調査から得られた結果を基に、2の3に記載しているとおり利用促進策として①今後想定される開発計画、②乗り継ぎ利便性の向上、③通学定期割引率拡大の3つを設定し、施策を実施した場

合の需要増加や便益向上への効果がどれほどあるのか、次のページから検証を行っております。

6 ページを御覧ください。ここからが令和3年度の調査結果となります。

まず、先ほど説明した3つの利用促進策を実施した場合の輸送需要予測について、説明いたします。

表の赤枠で囲まれた箇所を御覧ください。

この数値については、先ほどのページまでに設定した、3つの利用促進策を全て実施した場合の、那覇空港駅からそれぞれの終着地点までの利用者数を示しております。

利用促進策の実施により、将来的に1日当たり2000人から4000人の利用者増が見込まれ、最大のケースでは、1日当たり7.9万人の需要予測となりました。

7 ページを御覧ください。

持続的な運営の可否を検証するための採算性分析の結果でございます。

表の赤枠で囲まれた箇所を御覧ください。

3つの利用促進策効果の全てを加味した場合、1年間で0.2億円から1.8億円の収入増が確認されました。

最も収入増が大きかったDルートでは、赤字は2.5億円まで縮減される見込みとなりました。

その他のルートでも収入増が確認できましたが、全てのルートで収支はマイナスとなっており、採算性に課題が残る結果となっております。

8 ページを御覧ください。

費用便益比、いわゆるビー・バイ・シーの分析について御説明いたします。

ビー・バイ・シーは、公共事業の効果を貨幣換算して、その妥当性を評価するための指標となっており、一般的にその値が1以上あることが、事業採択の目安とされております。

表の赤枠で囲まれた箇所を御覧ください。

3つの利用促進策効果の全てを加味した場合、最大0.18の増加が確認され、一番高いケースでビー・バイ・シーは0.45まで向上する見込みとなりました。

また、その他、全てのルートでビー・バイ・シーの向上が確認できたものの、現時点では1を下回る結果となっております。

9 ページを御覧ください。

4の1、令和3年度調査の総括として、利用促進策による効果の追加により、全てのルートで需要が増加し、採算性及びビー・バイ・シーの向上が確認できた一方で、現時点では採算性に課題があり、ビー・バイ・シーも事業採択の目安となる1を下回る結果となっております。以上を踏まえて、今後の方策を記

載しております。

新たな交通システムの導入については、地元市町村のまちづくり計画を考慮しながら、公共交通の利用促進をはじめ、持続的な運行の観点から需要や採算性、沿線市町村の財政負担の在り方など、様々な課題について十分に検討を行うことが重要であります。

そのため県では、各圏域に議論の場を設けるなどして、フィーダー交通の充実に係る広域的な課題に対応するため、市町村と協働で取組を始めているところでございます。

今後、沿線市町村等の政策を考慮しながら、BRTやLRT等を含め、地域にふさわしい新たな交通システムについて幅広く検討を進めてまいります。

以上、令和3年度調査結果の概要説明でございました。

○座波一委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、令和3年度モノレール延伸等に係る調査結果について質疑を行います。

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

質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 これは3両編成も加味しているものですか。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 今回の試算ではモノレールは現行の2両編成で試算をしております。

○大浜一郎委員 今3両編成のモノレールの駅全部改装しているじゃないですか。そうなってくると数字が変わって一そこまで変わるかなと思うけど、まあ3両編成にするとどれくらいの予測に、ちょっとプラスアルファの数字が出るかもしれないけど、どれくらい予想できますか。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 3両編成にして利用の需要の増が見込めないかというちょっと議論があるかと思いますが、この将来需要なんですけれども、まずパーソントリップ調査を過去行った中で、このモノレール延伸すればどれだけ乗りますかというようなそういったニーズ調査があるんですね。そこで利用する分担率っていうのが出てくるんですが、そちらと将来の人口、

あと開発による人口増、あと観光客の将来の予測値、これらを掛け合わせてこの指標だけで最大値の需要を見込むこととしております。今2両編成の前提で設定しますけれども、こちらが3両になったっていうことでこの需要が増えるっていう計算にはならないところです。逆にですね、この結果が2両で足りないっていうことの結果は出てくる場所であります。

説明を補足しますと、モノレールの需要を最大を見込むんですけれども、そこで今の2両のキャパがもし足りないってことであれば、足りないっていう結果が出るんですけれども一言いたいことは既に最大値で見込んでいますという説明です。

○大浜一郎委員 よく分からないな。

2両で足りないから、3両にしましょうという話で、今3両にして輸送力を上げようとしているわけでしょ。最初はできないって言っていたのができるようになったのよ。であるならば、そこを少し—これビー・バイ・シーだったら、これ明らかに延伸はできませんよと、不可能ですねと説明しているのと一緒ですよ。誰がこれやるの。やらないですよこれ。だったら3両にして輸送力を上げようというので、3両化今やって活性化しようとしているし、モノレール会社だって負債をDESして会社も立て直ししたんだから、だからそういうふうにして今やろうとしているわけでしょう。そこを加味してやらないと—これはいろんな陳情にもあるけど、これ延伸できない理由を明確に述べている話ですよ、これ。そこはそうかもしれないですけど、これPFIで誰もやる人もいないし、国もこれにお金出す人もいないって僕は思うな。これ無理ですってやめなさいって言われている。もう公言しているのと一緒。だからそこをなんとかしないとイケないけれども、じゃあ代わりに何かあるのという提案もちょっと出さないとね、厳しいでしょ。やっどこき皆さんはビー・バイ・シーで電車は1に近くなってるって言うけど、だからモノレールの延伸は無理だけど、電車だったら1に近いから、鉄軌道のほうに議論行きましょうよというよな、ちょっとアリバイづくりのようにも見えなくもない。しかしながら、今のこの延伸のいろんな要望があって、南部のところなんてその要求があるけれども、これはどんどん1どころか大変なことになっている。だから最初に言ったように、じゃあ増強することによって、この車両を増やすことによって、どれくらいの需要をもう少し加味していくか、いろんな要素を含めた上で、じゃあどこぐらいまでなら何とかイケるか。やっぱり今のように最大が0.45でしょう。駄目なんですよ。これ話にならない話なんですよ。だからこれ0.8とかね、0.9ぐらいまで持ってイケるようなつくり込みができるかですよ、説得材

料としてね。その辺のところどうなんですか。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 車両について先ほどちょっと説明したんですけれども、需要についてはそういった将来の人口と、モノレールを利用する割合、分担率で推計しまして、そこに車両の数、何両にするかっていうところはこの試算では使用しないと、使うものではないというところなんです。30年にモノレールの1回目の調査を行いまして、採算性、ビー・バイ・シーに課題があったところで、今回追加便益、設備ごとの説明でしたような追加便益について可能性についても含めて、どれだけ向上するかというところを見てきたところなんですけれども、あくまでもちょっと現時点においては需要に対しては、モノレールの延伸っていうのが少し過大な状況となっています。ビー・バイ・シーについても、やはり整備に要する費用が1キロ当たり100億ほどの多額な費用がかかるものですから、なかなかそれに見合うような利用者まで増やしていかないといけない、その辺は沿線の周辺の開発とかそういった市町村とのまちづくり等の議論が大事になってきますので方針のほうにも書いていますとおり、本島の各圏域に設置しています市町村との議論の場を通じて、その辺を連携をしていくこととしております。現時点ではちょっとモノレールはっていうところなんですけれども、ほかのシステムを、また市町村の意見も伺いながらこれから進めていこうというところでございます。

○大浜一郎委員 だからね、当初からモノレールの採算性については大変な議論がありながらもスタートをした。それで短期的に観光客が増えたり、需要者が増えたから、じゃあ3両にしようという話になってきた。それで多額な赤字を抱えていた運営会社は、何とか財務体質を改善するためにいろんな手法を使って、取りあえず体裁を整えた。さてまちづくり一住民にとってはじゃあ今後3両編成になってどうなるのかっていう中での延伸はどうするんだという話は当然出てくる話。もともとやっぱり駅ができて、まちが開発されたというような開発ではなくて、後づけの開発だからやっぱりこれはそういうのがついてくるのはよく分かるんですよ。しかしながら、今の状況ではもう本当にどうしていくのかというよりも、これはもう断念しますというような理屈づけにしかないわけ。それを覆す問題提起をこの中に含まないと、何かもう議論が堂々巡りになるだけの話じゃないかなと僕は思いますけどね。じゃあLRTをどうしていくのか、BRTをどうしていくのかという話になっていくのかどうか。鉄軌道との関連はどうしていくのかという問題も、これは総括的な公共交通としての理屈づけをしていかないとなかなか難しい問題じゃないかなと僕は思い

ますけどね。そうしないとこの議論前に行かないですよ。今の現状では。これからどういう出口を見つけてくるのかちょっとよく分かんない。今我々に見えるだけではこの事業は無理ですという証明書にしかならないと僕は思いますけどね。部長、これはどうなんですか。

○儀間秀樹企画部長 お答えいたします。

いずれにいたしましても、利便性の高い公共交通ネットワークをどう構築していくかっていうのが最終的な目的かと思います。各圏域別に市町村の皆さんと議論を深めているところでございまして、市町村それぞれの課題がございまして。フィーダー交通の充実にかかる広域的な課題に対応するためにいろんな議論を交わしているところでございまして、今回の調査結果につきましてには既に市町村のほうにも説明をしているところでございまして、引き続き市町村の方々とも意見交換しながら広域的な課題等についても進めていきたいというふうに思っております。

○大浜一郎委員 ですので、今部長おっしゃったように、今こういう結果だけれども、こういうことによって延伸と同じような効果ができるかもしれない。3両編成の一もう少し加味して、ちょっと数字をつくり込んでみていいのではないかという作業も同時にやっていかないといけないし、じゃあ4両までいけるとかというような話も出てくるかもしれない。そういったことを考えていっての一例え、今1キロ当たり100億ぐらいかかるコストをどう減らすような工法があるかどうかというの、同時に考えないといけないわけだから、その辺も含めた理屈づけを、少しもう一度練り直してみるほうが議論としては前に行くのではないかなと思ったりもしますので、その辺は要望としてお願いをしたいと思います。

以上です。

○座波一委員長 休憩いたします。

午後0時5分休憩

午後1時24分再開

○座波一委員長 再開いたします。

午前に引き続き、令和3年度モノレール延伸等に係る調査結果についての質疑を続けます。

質疑はありませんか。

下地康教委員。

○下地康教委員 1ページ、最初のページですけれども、チェックの2番目ですね。鉄軌道の導入に係るフィーダー交通の需要検討というふうになっていますけれども、この中身の調査、データっていうのはこの鉄軌道を含んだ調査という理解でいいんですか。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 鉄軌道も導入したという前提で設定しております。

○下地康教委員 今の鉄軌道のルート、何をどこまでというのはもう決まっているんですか。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 あくまでも構想段階での概略ルートということで、那覇から名護までを推奨ルートとして設定しています。

○下地康教委員 この構想というのはどこまで実現性というか、調査の熟度というのは上がっているんですか。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 まずは開業に向けて、開業の前に県のほうで構想を設定しまして、その後計画段階という形に移行するんですけれども、今はその計画の段階の移行に向けて国のほうに要請をしているという段階でございます。

○下地康教委員 その鉄軌道のビー・バイ・シーは今どうなっていますか。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 県のほうでビー・バイ・シーについて精緻化を行いまして、1を超えるケースがあることを一応確認したところです。

○下地康教委員 いや、ビー・バイ・シーは基本的に1以上というふうに考えるところなんですけれども、この構想段階でビー・バイ・シーは1以上にはなっているんですか。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 県の構想の後にビー・バイ・シーの精

緻化を行いまして、県の調査においては1を超えるケースがあるということは確認したというところでございます。

○**下地康教委員** これ県の調査ってことですが、これ国との協議といたしますか、話合いの中では1以上という話はもう納得済みというか、認識はされているんですかね。

○**比嘉学交通政策課公共交通推進室長** 国のほうでも鉄軌道導入に向けての調査を行っておりますが、国の調査では少し慎重に調査がなされていまして、国のほうではまだ1を超えていない一課題が残っているという状況でございます。

○**下地康教委員** この資料の中では鉄軌道導入に係るフィーダー交通という捉え方をしていますよね。つまり鉄軌道が幹線だということですね。それでフィーダー、要するに支線ですよね。つまりこの資料を見る限り、支線だけの検討がされているというふうに思われるんですけれども、一つやっぱり私が非常に気になるのは、鉄軌道、つまり幹線そのものがまだできていないんですよね。だから幹線そのものをしっかりと計画を立てて、実現性の高いものだという認識を持ったこのフィーダー交通っていうのがあるのではないのかなと思うんですね。だから幹線と支線との関連をしっかりと関連づけてこのフィーダー交通の需要の検討が本当に行われているかどうかというのがですね、それはどうなんでしょうか。

○**比嘉学交通政策課公共交通推進室長** 県の総合交通計画の中では基幹軸と連結したフィーダー交通の充実っていうことで取組を進めています。前後関係といたしますか、基幹軸が固まった後でフィーダー交通を議論するというのではなくて、あくまでも基幹軸にどういうふうにフィーダーをつないでいくのかということを先行してちょっと議論していく必要もありますので、そこは先にそういったフィーダー交通のほうを充実させるっていう考え方も持てますので、そういった意味でも、今回まずモノレールでどうかということ調査を行ったところでもあります。

○**下地康教委員** それこそ沖縄の特殊性だと思うんです。つまり、沖縄以外の地域だと、要するに鉄軌道が整備されていますので、それが基幹軸として現存するわけです。そこで初めてフィーダー交通という考え方があって、それぞれ

の都市、つながる地域、エリアをどういうふうにして全体的に交通体系を整えていくかっていうのがフィーダー交通の考え方だと思うんですね。けど沖縄の場合は特殊なんです。つまり基線がないんですね。基線がないにもかかわらずフィーダー交通という考え方を持ってきているので、その辺りが、フィーダー交通自体が本当に予測ができる数値になっているのか、それが私は非常に疑問なんです。だからやはり、基線をどういうふうにして捉えて、しっかり県としてこういう整備をするんだとそういったことがあって初めてフィーダー交通という考え方—要するに基本的な数字があるものに乗りにかかってくるのがフィーダー交通ですから。今、その基線がないんですよ。それが非常に沖縄の場合は難しいところではあるんですけども、その辺りのそのつながりの考え方をしっかり示さないと、フィーダー交通ってというのは言葉ばかりでその地域地域で限定された交通機関であるというふうにしかな理解できなくなるんですよ。その辺りをしっかりとそのつながりをですね、数字を持ってしっかり示していただきたいというふうに思います。どうですか部長。

○儀間秀樹企画部長 先ほども答弁ありましたけれども、まず鉄軌道については今年度、国のほうで特例制度の創設に向けて調査検討をするということで、初めてそういうふうな取組がなされています。

一方でこのフィーダー交通の関係、先ほどもありましたけれども、鉄軌道と並行して地域の方々、圏域別にいろんな意見を聞いて広域的な課題がどういうところにあるのか、その辺についてフィーダー交通を整備するに際して今の段階から課題に向けた取組をいろいろと議論していくということは大切だと思っていますので、引き続き市町村の方々と圏域ごとに意見交換などをしてまいりたいと思っています。

○下地康教委員 今提示されている資料を僕が見る限りでは、これフィーダー交通という感覚ではなくて、要するに南部広域のその交通機能の検討というふうにしかな見られないというような、そういう考え方もできるんですよ。だからその辺りを沖縄の鉄軌道導入に関するとうたっているわけですから、しっかりと数字を持って関連づけをしてフィーダー交通をしっかりと議論していただきたいなというふうに思います。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

上里善清委員。

○上里善清委員 午前中ちょっと前後してしまいましたが、この鉄軌道という自体は、沖縄に鉄軌道が戦後なくなったわけですよね。出発点は鉄軌道がないのに、僕らは税金を払っているというのが私の意見なんですけどね。国鉄の赤字を僕らもある程度負担してきたという意味からしても、沖縄の鉄軌道はぜひ国の責任でやっていただきたいという気持ちがありましてね。それで最後の9ページにちょっとあるんですが、地元市町村の財政負担ということが書かれておりますけれど、仮の話になりますけどこの鉄軌道やったとしたらこの財源というのは国はどれぐらい負担していただけるのか。まあ私は全額負担していただきたいんですが、この地元の負担がある限りは地元としてはこれ導入も不可能なんです。ほとんど財政がいいわけじゃありませんのでね。裕福なところだったら負担できますが、例えば西原町であれば財政負担しなさいと言われてもほぼ100%無理です。ということはこれできないという話になりますから、この辺財政の問題というのはどうなんでしょうかね。

○武田真企画振興統括監 現状のモノレールの財政負担という観点で御説明させていただきます。那覇市と浦添市さんのほうにそれぞれ今ルートがありますので。基本的には、それぞれの道路の延長一県道、那覇市道、浦添市道、その延長に応じてそれぞれ財政負担をしているという現状はございます。例えばインフラ部分については道路事業という形でモノレールは基本的に整備していますので、そこについては道路事業といった形で高率補助が入ってきます。例えば9割の道路事業という形で入りますと、残りの1割を県道であれば県が負担する、市道であれば市町村が負担すると。ランニングの部分についても、そこは国庫が入りませんので、走っているモノレールの延長に応じて市町村道、県道、それぞれの案分に応じて負担し合うというのが今のルールになっています。

先ほど西原町が負担がなかなか厳しいというお話もちょっとあったんですけど、実際に今那覇市さん、浦添市さんはそういう形の負担をしていますので、そこが出发点になって県と市町村の負担の割合というのは議論されて一もし必要であればそういう話になるのではないかとというのが想定されます。

○上里善清委員 財政負担として、例えばモノレールを今造っている部分、9割は国が持っているのか、残りが市町村が持っているのかですよ、この辺の割合というのはどんなですか。

○武田真企画振興統括監 整備する種別に応じて補助率が違いますので、仮に

その道路事業であれば9割の国庫補助が入ってくる、道路事業という形で整備できるようになってくると1割が地元負担になってくるとい形になってくるといいます。メニューに応じて、ものによって8割だったりという場合もありますので、もしやるとしたら一番最適な高い補助率のものをできるだけいろいろ採択をお願いするとい形になろうかといふうに考えています。

○上里善清委員 前後しますけど、さっきのビー・バイ・シーの話でもあったんですが、私はこれ鶏と卵の世界じゃないかと思うんですよ。

整備が進んだら自然とそこのまちづくりも変わってくると思うんですよね。だから、仮に東海岸がちょっと土地利用のほうでいびつな部分があるんでね、M I C Eができて、モノレールが通った場合、まちの在り方も相当変わってくると思うんですよ。この辺がこのビー・バイ・シーに加味されているのか何なのかちょっと分からないもので、この辺はどんなですかね。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 本日の資料の3ページを御覧いただきたいのですが、上の部分で将来開発プロジェクトという箇所がありまして、そこでマリンタウン等の土地区画整理事業、そういった計画のほうも盛り込んだ上で試算を行っております。

○武田真企画振興統括監 補足させてください。

今回調査した内容っていうのは、平成30年度にまずいわゆる交通事業として自然体でビー・バイ・シー、輸送量とかを調査したのが平成30年度の調査です。そこにある意味禁止手であるような構想前段階の事業もやったら、どれぐらい人が増えるんだろうか、ビー・バイ・シーは改善するんだろうか、収益は改善するんだろうかっていうある意味禁止手も盛り盛り入れ込んで、どれぐらい需要が上がるんだっていうことをまず頭の整理として今回調査してみたっていうものになっています。そういう意味では、先ほど委員がおっしゃっているような様々なまちづくりという、今考え得るようなまちづくりに関連して人がモノレールを利用するということも盛り込んだということになっています。ただ、それでもまだビー・バイ・シーが0.5にも満たないような状況ですので、やはり我々実際モノレールに限らずバスも含めて公共交通をもっと使うような取組をやっぱりやることによって、このビー・バイ・シーももっと上がってくるっていうことにはつながってくるかなというように考えています。

○上里善清委員 もういいです。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

大城憲幸委員。

○大城憲幸委員 お願いします。

7ページ、8ページからお願いしましょうね。

まず7ページの、このビー・バイ・シーの前提条件のところちょっと教えてほしいんですけども、Aルートでやりましょうね。12億1000万というのが経費に入ってますけれども、経費っていうのはどういうものが入っているんですか。大ざっぱに。

ごめんなさい委員長、質問を変えます。

言いたいのはAルートだと約9キロですよ、8.9キロ。今までの話だと建設費としては1キロ100億円くらいかかっていると。だからそこはもう上下分離方式ということで工事費はビー・バイ・シーのこの経費の中には入っていないのか、ここはもう運行経費のみで工事は国がやるからいいっていう前提なのか、その辺ちょっと考え方をお願いします。

○武田真企画振興統括監 今現状のモノレールで考えていただければいいと思うんですけど、今現在はインフラ部とインフラ外部—まあ駅舎みたいのがインフラ外部っていうような形で考えて、桁みたいなものは全部インフラです、ピアも含めてですね。そういったものは道路事業で整備するんですが、駅舎のところは基本的にインフラ外部という形で、基本的にモノ社が整備しています。ですから今回ここに入ってくるコストっていうのはあくまでモノ社が負担するものなので、駅舎にかかる費用、減価償却とかありますけれど、主に人件費、それから一番大きいのは電気代とか、そういったものが経費として計上されています。

○大城憲幸委員 そうなんだろうなと思って見ているんですよ。だから、そういう意味では、考え方としては先ほど来いろんなお話があつて、県民からとってもビー・バイ・シーどうなんだっていった場合には、そういう工事費も全部は入っているという前提で見ると、いやいや、それはそうじゃないんだっていうところがあるから、その辺ははっきりさせたほうがいいと思うんですよ。まず1点目。

それから私はやっぱりこの調査事業を見たときにフィーダー交通としてのモノレール延伸効果っていう部分は、さっき言った1キロ100億っていう意味で

はフィーダーとしては非常にコストがかかりすぎる。本当にこれをフィーダーと呼べるのかなど、だからどっちかというともう鉄軌道とモノレールと両方、費用的な面からいったらもう幹線ぐらいのレベルなんですよね。だからそういう位置づけっていうのが少し分かりにくいというか、方向性をはっきりさせないとあれもこれもっていうことで国と交渉ができるのかなっていう疑問になるわけですよね。だからその辺についての考え方っていうのを今後整理する必要があるかと思うんですけども、その辺どうですか。

ごめんなさい、ちょっと分かりにくい質問になりましたけど、考え方ありますか。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 フィーダーにどういった交通システムを活用するかっていうことかと思いますが、それぞれ輸送力ですとか、そういうような違いがありますので整備費もそうですけれども。例えば中部、あと南部に見合うふさわしいシステムが何かっていうのは、例えば今基幹バスの整備を進めていますけれども、それからBRTとか一バスを中心に活用した、高速化したシステムですけれども、あとはLRTとか、そういったフィーダーに該当するようなシステムがありますので、そういった需要に対してその地域にふさわしいシステムをこれからまた市町村と一緒に議論を進めていくというところがございます。その中で、今回フィーダーとして一応モノレールのほうも位置づけておまして、そのフィーダーの位置づけで今調査を行ったというところがございます。

○大城憲幸委員 なかなかかみ合わないから、ちょっと数字だけ確認して言いたいこと言って終わりたいと思いますけれども、ちなみにこの調査事業をしているわけですが、工事費なんかも出てるの。想定としては今までの既存のモノレールの仕組みを想定しているということですが、やっぱり例えばAルートで豊見城、糸満ルートであれば約9キロで、1キロ100億ぐらいというような経費はやっぱりかかるんですか。

○武田真企画振興統括監 こういう調査ってまだ概略的なものなので、ミリミリに、その調査をするっていうわけにはいきませんが、既存のモノレールの延伸区間といった既設の区間でキロ当たりの経費を差し出して、仮の数値として、今算定しているところです。

実際に使ったお金で言いますと105億円ほどかかっているという実績がございます。

○大城憲幸委員 あと30年の調査、今回令和3年の調査、この調査費っていうのはどれぐらいかかっているんですか。

○比嘉学交通政策課公共交通推進室長 令和3年度の2回目の調査費のほうは793万1000円で行っております。

すみません、平成30年の調査費のほうは今ちょっと手元に持ち合わせておりません。

○大城憲幸委員 後で教えていただければ、ありがたいと思います。

最後にちょっと言いたいこと言って終わりますけれども、先ほど下地委員からもあったように、やっぱりあくまでも幹線があって支線があるっていう意味では、まず国としっかりと交渉をしないといけない、主張しないといけない、認めてもらわないといけないのは、鉄軌道のはずなんですよね。だからやっぱりその部分をやりながら一部長は先ほど並行してフィーダーも議論しないといけないっていうのは分かる。それは分かるけれども、どうもこういう感じが出てくるとどっちを重視するんだっていうような、結果として分かりにくい部分になってくるので、その辺は順番をはっきりさせたほうがいいのかなっていうのが私の感覚です。それが1点。

2点目は、先ほど言ったようにやっぱりフィーダーとしてモノレールを位置づけるにはあんまりにも事業費が大きすぎると思うんですね。その辺はやっぱり誰が考えてもフィーダーっていうのは、バスとか、LRTとかっていうようなイメージを私見ているもんですから、これはもう鉄軌道のフィーダーでモノレールっていう前提で出てきたもんですから、やっぱりそこも気になる部分ですので、そこはまた少ししっかり部の中でも整理をして進めていっていただきたいなというふうに思っております。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 質疑なしと認めます。

以上で、令和3年度モノレール延伸等に係る調査結果についての質疑を終結いたします。

休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○座波一委員長 再開いたします。

陳情等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、その取扱いについて御協議をお願いいたします。
休憩いたします。

(休憩中に、議案等採決区分表により協議)

○座波一委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

陳情については、休憩中に御協議いたしましたとおり、全て継続審査とすることに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

次に、閉会中継続審査・調査事件の申出の件についてお諮りいたします。

先ほど、閉会中継続審査・調査すべきものとして決定した陳情12件と、本委員会付議事件を閉会中継続審査及び調査事件として議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本委員会に付託された陳情等の処理は全て終了いたしました。

委員の皆さん、大変御苦勞さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員 長 座 波 一