

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 7 回沖縄県議会（11月定例会）

令和 4 年12月20日（火曜日）

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12月20日 火曜日  
開 会 午前10時6分  
散 会 午後0時15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 閉会中継続審査・調査について
- 3 視察・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     | 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

---

### 欠 席 委 員

照 屋 守 之 君

---

### 説明のため出席した者の職・氏名

|  |           |
|--|-----------|
| 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   |
| 土 木 建 築 部 道 路 街 路 課 長                                | 砂 川 勇 二 君 |
| 土 木 建 築 部 都 市 計 画 ・ モ ノ レ ー ル 課<br>都 市 モ ノ レ ー ル 室 長 | 比 嘉 喜 彦 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。

陳情令和2年第54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、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。

初めに7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9について、御説明いたします。

当該陳情の処理方針については、令和2年第188号の5の記2、3、令和3年第84号の5の記1、令和3年第174号の6の記2、と同内容ですので、恐縮ですがこちらでまとめて御説明いたします。

右側の経過・処理方針等を御覧ください。

第一航空株式会社においては、令和4年4月の多良間空港での滑走路逸脱事案後、運用開始に当たって必要となる施設検査等の手続について、国との調整を進め、令和4年12月21日の運航開始を目指していたところであります。

しかし、機体の燃料系統に不具合が生じたことによって、機材繰り等が難しくなり、12月21日の運航を延期することになったと聞いております。

運航開始の時期については、同社にて調整中と聞いており、県としては、安全・安心な運航が第一と考えていることから、引き続き同社に状況確認してまいります。

次に、19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。

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月及び11月に、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、24ページを御覧ください。

令和4年第75号コロナ禍での軽油価格高騰等に伴う公共交通としての深刻化する路線バス事業への緊急支援等について、御説明いたします。

右側の経過・処理方針等の第7段落目を御覧ください。

また、令和4年6月補正予算においては、燃料高騰分の一部への補助として、路線バス事業者に対し約8400万円の補助金を予算計上しております。

加えて、燃料高騰の長期化に伴う追加支援として、令和4年11月補正予算にて約7000万円の補助金を予算計上しております。

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。

大浜一郎委員。

**○大浜一郎委員** よろしく申し上げます。

第一航空の件ですけれども、今把握している段階での状況を確認させていただきます。

**○小浜守善交通政策課副参事** お答えいたします。

第一航空ですね、就航に必要な検査、審査等の手続について、また国との調査を終えまして、12月21日の運航開始を目指しておりましたけれども、整備点検をする中で機体の燃料系統の不具合が生じたことによりまして、運航を延期することになっております。

今回の案件につきましては、4月の滑走路逸脱事案と違いまして、しっかりした整備点検の下に見つかったものでありまして、機材の不具合というのが基本的にあるものということで、大阪航空局も本省の航空局もこの不具合に関して特に問題視はしていないと聞いております。現在、部品を海外から取り寄せてしっかり整備するところがございますと聞いております。

以上です。

○大浜一郎委員 部品が届く—これカナダ製でしょ。だから、部品を取り寄せて設置してと。それだけでやるならば大体の見通しというのが分かってもいいのかなというふうには思うんですけども、だから今現在、その部品が取り寄せられてどういう状況かなというのをちょっと今把握している段階でいいですから。

○小浜守善交通政策課副参事 部品を海外から取り寄せて整備をしているところでございますけれども、この就航時期につきましては、またこの1月から2月に定期的な機体の耐空検査というものがございます。これ航空法に基づくもので、車でいうと車検みたいなものなんですけど、1年に1回はこれを受けないといけないというところで、これが1か月ほどかかることになっております。また60日点検といまして、これは機体のメーカーのマニュアルに基づくものですが、60日飛行したら1週間程度検査を受けるとか、そういうこともございまして、このようなスケジュールを踏まえて現在社内で検討をしているところで、また、地元にも説明、調整が必要かと考えておりまして、現在の状況としてはそのように聞いているところでございます。まだ正確な就航時期というのはちょっとお示しすることができないというところでございます。

○大浜一郎委員 これ実は就航しますと公表して、突然また不具合が起きたというような、少しインフォメーションの取扱いが非常にちょっと雑なのよね。もうやりますと公表して、すぐにこの3日後ぐらいに不具合が起きたというのは、しかもこれ今言うように飛行機の車検みたいなものも控えていたわけでしょう。だからちょっとインフォメーションが雑なので、ちょっと心配はしますよね。だからその辺のところの体制というものとか、要するに物理的な云々だけじゃなくて、今後きちっと、沖縄の非常に重要で期待もされている航空路を任せられるかどうかというちょっと疑問も出てきたりするのよね。それなりに県も補助を出しているわけだし。これ親会社が替わっているでしょう。だから親会社の方針というのもちゃんと確認しているのかなというのもあるんだよね。要するにあくまでもこれは親会社あっての子会社だから、その辺の全体的なガバナンスがしっかりされているかどうかというのも慎重にちょっと確認すべきじゃないかなと思う。ちょっとインフォメーションが雑。その辺はどうなんですか。

○小浜守善交通政策課副参事 インフォメーションにつきましては、実際この

飛行については12月21日に飛ぶ予定だったんですけれども、第一航空本社もまだ実はプレスリリースする前でした。県、市町村についてはその準備もありますので事前に情報を共有しておりましたが、先に地元のほうから情報が出てというところではございましたが、今回の不具合というのは本当に緊急に見つかったというところがございまして、急遽の就航の延期ということになりました。

また、親会社の一実際大きなオーナー会社が今ついているところでございます。同社の社長もそこいらいらして、社長においても何度も意見交換をしたことがございますけれども、離島のためにぜひお役に立ちたいということで申し上げておりました。今後また県としては委員おっしゃるとおり、国と一緒に就航可能な機材を補助しているところでございます。この機材の今有効活用の観点からも第一航空による就航が望ましいと考えておまして、連携して取り組んでいるところでございます。昨年7月には粟国路線が就航しまして、現在波照間、多良間路線の取組が行われているところですが、今後安定的・継続的な運航が図られるよう第一航空、また地元市町村とも連携してまいりたいと考えております。

**○大浜一郎委員** これね、次インフォメーションを出すときにはしっかりと大丈夫だというような状況でしっかりインフォメーションをしてほしいし、多分これ定期便にはならなくてチャーター便になっているでしょう。そうなるとうと支援の仕方もちよっと変わってきますよね。だから定期航路とチャーターでは、これはもう不定期になっちゃうわけだから、その辺のところも含めてちゃんとした運航ができる、それでチャーター便にどういった支援ができるかというパッケージでしっかり取り組んだ上で、きちっとしたインフォメーションを出してもらいたいというふうに思うんですけれども、その辺はどうですか。

**○小浜守善交通政策課副参事** 就航後の支援につきましては、地元3町村、今粟国村、竹富町、多良間村、第一航空、県を含めまして協議会を設置して、就航後の支援の在り方について検討しているところでございます。その協議会の下の作業部会で2回ほど部会も開きまして、先月末には作業部会とは別に3町村の担当課ともウェブで会議を行っているところ、この支援について今詰めているところでございまして、就航した後は継続的な飛行ができるように支援方法を検討しているところでございます。

**○大浜一郎委員** 了解です。

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 同じところの質問でございます。

そもそも、この機種購入とか、県の出費とか、どれだけ国や県のお金が投入されているのでしょうか。

○小浜守善交通政策課副参事 機材の購入に当たっては、現在の機種2機を購入しておりますけれども、国と県を合わせて約20億—国が15億、県が5億というふうになっております。また一時期粟国路線を運航しておりましたが、そのときにも欠損補助として運航費の支援をしているところでございます。

○比嘉京子委員 その欠損補助はお幾らですか。

○小浜守善交通政策課副参事 直近で運航の停止をする前の平成30年度—これは平成29年の運航分ですが、補助対象欠損額が8150万円ほどでございました。それに対して国がこのときは340万円ほど、県が5200万円、粟国村が920万円。それ以前は、平成28年度の補助対象欠損額が5260万円でございました。それに対して国が770万円、県が2900万円、粟国村が1400万円というような形で、その以前27年度、26年度、25年度、24年度と運航費の補助を行っているところでございます。

○比嘉京子委員 以前にもいろんな機種が運航しては消えているわけなんですけれども、やっぱりその轍を踏まないために様々なことを講じてきたと思いますが、そもそも今現在のRACは何名乗りなのでしょうか。

○小浜守善交通政策課副参事 現在の機材ということでよろしいですか。

○比嘉京子委員 例えば、今欠損したものでもいいし、現在でもいいんですけど。

○小浜守善交通政策課副参事 現在の機材はツインオッターという機材で19名乗りでございます。以前には9名乗りのアイランダーという機材を就航してお

りました。平成24年度から26年度の途中までが9名乗りのアイランダーで、その途中から現在の19名乗りのツインオッターという機材が就航しております。

○比嘉京子委員　そもそもスタートラインから、9名乗りであろうと19名乗りだろうと満席が続いたとしても欠損金は出るということなんではないでしょうか。

○小浜守善交通政策課副参事　満席でシミュレーションをしているわけではないですけれども、基本的には非常にビジネスラインには乗りにくい、赤字が出る路線だというふうに考えております。

○比嘉京子委員　そもそも満席になってもマイナスが出るということについて、今先ほど大浜一郎委員が質問されたんですけども、その運営の在り方そもそもが決着が着いてるのかどうかは私には見えなくて。結局これ機材を購入するとき、私の認識では100%補助ではないですか。

○小浜守善交通政策課副参事　機材購入費の補助については、基本的には国が75%、県が25%ということで、100%の補助、対象経費に対しての補助になっておりますけれども、第一航空につきましては、外国製の航空機でありますので、為替の関係でいわゆる予算措置した範囲内でやるものですから、実際の100%補助にはなっておりません。大体22億円のものに対して20億円の補助をしているというところでございます。

○比嘉京子委員　やっぱり以前のものもそうですけれども、購入するとき100%の補助を出していて、そして満席になっても赤字が出るということが最初からシミュレーションされているのであれば、赤字補填についてはしっかりとスタートラインで機種購入の時点から、そこで話合いの折り合いがついた上でしていつているんでしょうか。

○小浜守善交通政策課副参事　先ほど申し上げましたのは、県と粟国村、多良間村、竹富町、また第一航空で設置している協議会において航空路線就航基本計画というのを策定しております。この中では各者の役割—第一航空の役割、町村の役割、県の役割というものを定めておまして、その中で県と町村の役割としまして、路線収支に損失が生じた場合の運航支援策を検討するとしておまして、県と町村で今その支援策について最後の詰めをしているところでございます。

○比嘉京子委員 やっぱりスタートラインにその詰めがあって、合意をした上で動いているのか、それを一方で進めながら動かすことを優先してきたのかって一先ほどの質問にあるように本当にこのことだけが問題なのかというような裏が何か見え隠れするような、口実に使っていないだろうかというような、そういう憶測といいますか推測をしてしまうような状況を今私も感じております。そういう意味で社との話合いがきちんと一これまでの経験からある意味でもう続けられませんかという、ある日突然のように起こってくるようなことを繰り返しているように私は思っています。ですから、そういうことがないようにするためにどういうことができるのかということやなかなか私たち見えにくいところがあるんですけれども、そういうようなやっぱり収支の面で、金銭的な面でしっかり折り合いについて、じゃあオッケーと、これでいこうよというようなことに本当にスタートラインになっているのかどうか、そこが非常に見えづらいんですが、結論だけおっしゃっていただきたいんですが、そこは合意の上でスタートをしているんだというようなことであれば、そのようにお伝えしていただければと思うんですけど。

○小浜守善交通政策課副参事 先ほど申し上げた基本計画の中で、県、町村として路線収支に損失が生じた場合は、運航支援策を検討するということになっておまして、その内容で第一航空も了解をして現在取り組んでいるところでございます。

○比嘉京子委員 最後になりますけど、私ちょっと部長にお聞きしたいんですけど、これだけ沖縄に離島があるわけですよ。もちろん他府県にもそれなりに離島を抱えているところってあると思うんですけど、JTAにだって今のRACにだって、沖縄県も国もいろんなところに投資しています。沖縄県としてそういう航空会社を持ち続けるというか、持とうとするような議論というのは出たことあるんでしょうか。県が自ら離島航路を運営をしていく。私は以前からそういうことがあっていいんじゃないかと思っているものなんですけれど、いわゆるストップをかけられたり、何やったりって、今のように赤字補填やっているわけですよ、そもそもが。そのことを考えると沖縄県が離島航路の今のような小型機というものを県自らが保有をしていて、そういうライフラインを途切れさせないというような議論が私は必要ではないかとさえ思っているんですが、いかがですかね。

○儀間秀樹企画部長 お答えいたします。

私が来てからそういった議論はまずしたことがないということと、これまで企画部に何年かいますけれども、そういう議論を聞いたこともございません。それで全国の状況ですけれども、ほかの県においてもこういう形で自ら保有してというところはないというふうに聞いております。少しこの辺もちょっと研究してみたいと思っております。

○比嘉京子委員 終わります。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

上里善清委員。

○上里善清委員 同じく陳情54の5です。離島・過疎地域振興に関する要望事項の中の要望事項4ですけど、各離島の役所にお話を聞いたらほぼ赤字だということで、離島航路は離島にとってはなくちゃいけない航路ですので、なくすわけにはいきませんので、この赤字補填は県と市町村はどんなふうになっておりますか。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

まず船についても欠損補助がございまして、国の補助を差し引いた額のうち、県が3分の2、市町村が3分の1という形になっております。

○上里善清委員 小さい離島はその3分の1の負担でもちょっと重いというお話を聞いているんです。全部補助しろとは言わないんですが、もうちょっと補助率を上げないといけないんじゃないかと思うんですけど、その辺の検討はできますか。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

市町村の負担割合なんですけれども、例えばほかの県だと、県2分の1、市町村2分の1というところもあったり、それぞれその地域の実情があって、そういう形になっております。沖縄県も今そういう実情でこういう形になっております。なので、今の形が結局いろいろ調整した結果になっておりますので、まずはこの形なんですけれども、今後いろいろ状況とか研究していくとか、そういうことはあるのかなと思っております。ただ結局、検討した結果今の形になっているものだというふうに理解しております。

○武田真企画振興統括監 市町村の負担が3分の1という形で同意を得た形で進めさせていただいていますが、市町村の負担の8割は特別交付税の措置がされますので、一定のフォローはされているというように考えております。

○上里善清委員 小さい村は負担が非常に重いということで、なるだけ全額補助してくれんかという話なんです、もう赤字が億単位らしいんですけどね。私は伊是名出身なんですけど、伊是名の話を聞くと毎年億単位の赤字が出るということで、非常に今の補助でも厳しいという話を聞くもんですから、厚い補助をしていただくようお願いします。これは要望として。

あとは6番の高速船ですね。この前、伊是名の向かいぐらいに具志川島というのがあって、そこで大規模なホテルの事業が進むという話を聞いているんですけど、離島の船は今1日2便で運航しているんですけど、観光客が主になると思うんですよ、このホテルはね。観光客を運ぶ手段としてこの高速船というのは今から必要になるんじゃないかと。今検討状況はどんななっていますか。

○座波一委員長 休憩いたします。

(休憩中に、上里委員から那覇一本部間の就航船について、今後伊是名、伊平屋の離島まで延長検討しているのかとの補足説明があった。)

○座波一委員長 再開いたします。

山里武宏交通政策課長。

○山里武宏交通政策課長 今、第一マリンのほうでジンベエ・マリンということで泊港から名護漁港を経由して本部までの周遊の高速船というか、船が走っております。結構これで観光客といった方にもつなげようというような形で一応走っているというのは聞いております。今確かにこれが伊是名とか伊平屋の離島までは行ってはいないですけども、一定の効果といいますか、その辺が出てきた際にはそういうことも考えられるのかなと思うんですけども、やっぱりその運営している会社の状況もありますので、その辺の状況を見ながらということになるのかなと。まずは今運航しているジンベエ・マリンの状況とか名護漁港に寄ることによって大分お客様が増えているということは聞いていますので、やはりそういう一つ一つステップステップで上がってやっていくのかなということで理解しております。

○上里善清委員 ぜひ導入に向けて取り組んでいただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

中川京貴委員。

○中川京貴委員 6ページで、ただいま質疑が出ているところで記の5番です。渡嘉敷村及び座間味村で就航している高速船の代替船導入を支援することについて、高速船の買取りに取り組むというこの進捗状況を少し教えていただきたいと思います。

○山里武宏交通政策課長 まずは座間味村の状況ですけれども、令和4年9月30日付で沖縄離島活性化推進事業—内閣府の事業があるんですけれども、交付決定を受けているというふうに聞いております。なので、これで導入する動きに今なっていると。渡嘉敷村については今のところ—ちょっとまだ動いていないんですけれども、この座間味村の動きを見ながらということになるのかというふうに理解しております。

○中川京貴委員 この船の人数、規模はどういった—高速船ですから何名乗って、速度はどれくらい出るんですか。

○山里武宏交通政策課長 クイーンさまみですけれども、大体規模として200名の規模で、168トンとなっております。速度は34ノットです。

○中川京貴委員 先ほどの答弁でもありましたように、これは座間味の高速船を契約されたと、予算化もしたと。内閣府の予算を活用した形で渡嘉敷村においても導入していきたいということでの理解でよろしいんですか。

○山里武宏交通政策課長 これはやはり市町村の事業でして、座間味村がそれで獲得したというお話を聞いています。渡嘉敷村は具体的にこれを使ってというような話まではちょっと聞いていないところなんですけれども、ただ以前に座間味村とのお話の中でもやっぱり渡嘉敷村とその辺は意見交換をしているというのは聞いております。

○中川京貴委員 この高速船には県の支援は全く入っていないということで理解していいんですか。

○山里武宏交通政策課長 県の負担割合というのはいりません。

○中川京貴委員 しかしながら、記の6番目に離島振興の件で那覇及び周辺離島を結ぶ高速船の導入を支援することと、この宮里会長からそういった要請が出ていて、皆さん方の答えは離島航路の維持・確保に努めているところで必要だと、また高速船の導入可能性については検討していきたいとお答えしていますよね。これ検討されているんですか。

○山里武宏交通政策課長 県のフェリーを中心にした買取りとか、あるいは建造とかの補助事業があるんですけれども、候補の中で基本的にはフェリー、あとまだ導入していないところを優先的にどんどんやってきていると、この10年間やってきたところでありまして。基本的にこの高速船について導入していないところがまだあるので、まずはそこを優先的にフェリーとかを買取り支援とか、そこを優先的にやった上で次の計画でまた検討していくというような考えであります。今座間味村については、今自分たちもこのもう一つ国庫補助使えるメニューがあったので、それを活用してやったという状況でございます。

○中川京貴委員 今フェリーは各離島航路にもう走っていると思っています。私はフェリーと高速船のメニューは違うと思っているんですけど、ということはおもうフェリーを終えないと高速船は手をつけないということになるんですけど、いかがでしょうか。

○山里武宏交通政策課長 この県の買取り支援でなぜ原則フェリーとしていたかということ、まずフェリーはやっぱり大型であって悪天候でも運転可能なところが多いとか、あるいは車両も含めて高い輸送能力を有するとか、やっぱり離島地域の生活の安定に不可欠な物資等の輸送なども確保する観点から、まずはフェリーを就航支援をするということで支援したところがございます。路線によっては、例えば高速だけ走っているところもあったりして、高速船がその役割を担っているところもあるんですけれども、そういうところはそこを支援していくというような形を取っております。

○中川京貴委員 確認したいんですが、これまで久米島町から県に高速船導入の要請等があったのか、もしあったとしたら今の状況どうなっているのか、確認したいと思います。

○山里武宏交通政策課長 町からの要請というのは、今のところない状況です。

○中川京貴委員 町以外からは。

○小浜守善交通政策課副参事 過去においては、報道等でジェットフォイルの導入とかいうのが検討がされたというところではございました。それは町の中でもいろいろな経済会、商工会、観光会等も連携していろいろ検討がされたと聞いております。これについて具体的な要請はございませんでしたが、地元の運航する久米商船を含めて検討して、ちょっと今のところそれについて、今県に対してアプローチというのはなかなかなくて。実際久米商船が高速船を運航したりとか、かなり経営的にも厳しい状況で、冬場は運休をしているような運航の形でしたので、那覇の泊一久米島を結ぶ高速船の導入というところは今具体的に話を伺ってはおりません。

○中川京貴委員 これを詳しく言うと、要するに航路の二重補助ができないということで理解していいですか。フェリーに補助金を出していますよね、高速船になると二重になるということで、どちらか選びなさいということで理解していいんですか。

○山里武宏交通政策課長 原則はやっぱりフェリーになります。先ほど言った高速船は例外的に高速船しか走っていない航路が一要はフェリーの役割のように先ほど言ったように、その生活物資とかそういったものを運ぶ役割も高速船が担っているところも一部あって、そういうところは高速船を見ている場合もあります。原則はフェリーに対してというのが県の補助事業では対象……。

○座波一委員長 休憩いたします。

(休憩中に、中川委員から県の補助事業はフェリーか高速船のどちらかを選ぶということかとの確認があった。)

○座波一委員長 再開いたします。

山里武宏交通政策課長。

○山里武宏交通政策課長 要は先ほど言った高速船というのは、フェリーは走っていないので高速船しかない路線というお話です。なので、フェリーと高速船の両方が走っていれば、フェリーが対象になるということになります。

○座波一委員長 休憩いたします。

(休憩中に、中川委員からどちらかにしか出さない方針なのかという確認に対し、執行部から結果的にそうなるとの回答があった。)

○座波一委員長 再開いたします。  
中川京貴委員。

○中川京貴委員 両方に出している自治体はありますか。特例で。

○山里武宏交通政策課長 両方に出している自治体はないです。

○中川京貴委員 先ほど市町村の内閣府の単独のメニューであれば高速船の導入可能ということでありましたけれども、ということは渡嘉敷村も含め座間味村もその内閣府のメニューを活用すれば高速船の導入は可能だということに理解していいんですか。

○山里武宏交通政策課長 座間味村が今回交付決定を受けていますので、この事業は先駆的とか、いろんな条件があったかと思いますが、その辺をクリアすればということになるろうかと思います。

○中川京貴委員 すみません、次、質問を変えます。先ほど離島振興という中で、本島の高速船一那覇から名護、本部に走っている高速船ですね、この件はもう僕は10年前から交通渋滞、道路工事には時間かかるけれども、海のタクシー、高速船の導入を言ってきたこともあって、ただ皆さん方に言いたいのは、今第一マリンさんが走っていますけれども、皆さん方そこに支援していますか。

○山里武宏交通政策課長 このジンベエ・マリンに対しては、特に支援とかそういうことは行っておりません。

○中川京貴委員 だから思わしくないんですよ。昔、約20年前でしたか、第三セクターで社長が吉元副知事だったと記憶しております。マーリンですね。それを出したときは赤字で、会社は倒産ということで閉めましたけれども、あの当時は私の記憶では沖縄観光が450万人、500万にもっていない時代でした。結果的に県が持ち出しが多くなって、3億、4億と膨れ上がって結果的には一大田県政のときでしたけど。ただ、今現在は観光も1000万過ぎて、そういった意味ではもう交通渋滞—高速道路、国道、県道渋滞緩和は、僕は海のタクシーしかないと何度も提案してきて、皆さん方もいろんな調査したはずであります。例えば那覇から北谷まで15分。今高速船って言っていますけど、先ほど34ノット。前のマーリンは80キロ出たんですよ。ある意味で40ノット走るんですよ。今石垣でも40ノット出る船があるんです。ですからやっぱりスピード性と安全性が確保されないと乗る人がいない、それで提案したのは県が中心になってコンベンションビューローも含めてツーリストと—観光で沖縄に来たら必ずバスに乗りますよね、これを高速船とセットにするような形にして必ずお客さんが乗るんだという仕組みをつくらないと、皆さんは推進はしながらほったらかしたら、会社は持ちませんよ。ある意味で僕は見切り発車だと思っています。船を10隻ぐらい準備して1時間越しに那覇から名護まで運ぶ、北谷まで運ぶ、そういったピストン運航が私が言っている高速船、海のタクシーの提案だったんですが、業者がやるからといって任せて、皆さん推進はするけど支援はしないというのはおかしいと思います。ぜひこれ引き取って、今後この高速船、海のタクシーについてはどうあるべきかということを議論していただきたいけど、これは部長が答えたほうがいいのか。

○儀間秀樹企画部長 お答えいたします。

業者のほうから、これまで支援についての要請などはまだ来ていないところでございまして、ですのでそちらのほうの経営状況、運営状況、収支の状況ですね、その辺をちょっと今手元にその資料がないもんですから、状況についてはちょっと把握していないところでございまして、今後そういうふうな要請等があったら、その際に状況も確認しながら検討してみたいというふうに思っています。

○中川京貴委員 ぜひお願いしたいのは、この高速船の試験的にゴールデンウィーク前に運航したときに私も同席しまして、県の方も来ていました。当時は島尻安伊子先生が大臣だったのかな、スタートしたんですが、ぜひそういった

支援がある場合はですね、県は考えていただきたいと思います。

部長、再度お願いします。

○儀間秀樹企画部長 まず状況について把握をし、先方のほうがそういった要請がもしあれば、その辺はちょっと確認をしながら進めていきたいというふうに思っています。

○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。

平良昭一委員。

○平良昭一委員 19ページ、沖縄自動車道についてですけれども、11月に再度要請したということでありますけれども、どういう状況だったかということをちょっと教えていただきたい。

○山里武宏交通政策課長 県は自動車道の特別割引について、国とか、NEXCO西日本などの関係要路に対して継続的に要請を行っております。8月には知事が町村会副会長の眞宜野座村長と一緒に西銘担当大臣に要請するとともに、副知事のほうで自民党、公明党、あと県選出国會議員等へ要請を行っております。また11月もですね、知事のほうから市長会の副会長の松本市長と町村会の会長の宮里村長と一緒に自民党の小淵沖縄振興調査会会長、あとは岡田沖縄担当大臣へ要請をしております。照屋副知事のほうでNEXCO西日本の本社にも訪問して要請をしたということでございます。

○平良昭一委員 期限が切れるのは、もう来年ですよ。それが切れないというような状況が確認できるのかな。継続できるというのは。

○山里武宏交通政策課長 今この期限が来年の3月末までとなっております。なので、県としては過去NEXCOの配慮で同時割引をしている最長3年間の延長を今要請書としてまとめて求めているところでございます。

○平良昭一委員 もうガソリン税も高騰して、この自動車道路の料金も上がるとなると、かなり厳しくなるというのは目に見えて分かるわけですよ。そういう意味では皆さんも同割引の制度は必要と認識はしているということで交渉

はしてきていると思いますけど、使ってる側からすると自動車専用道路でありながら、必ずどこかで工事をしている。1970年代前半に造られたものでありますので、許田と石川間はですね。この区間も通る度にどこかで必ず工事をしている。1車線規制をされている。それがもう看板も既に1月から4月まで区間を狭めますと、1車線にしますということが貼られて—これ毎年ですよ。そういうふうなこともしていながら値下げもしないというのは、このNEXCO西日本は何かと、利用者側からすると俺は非常に不満でたまらない。その面ではその交渉の中でその辺も皆さんは訴えるべきであって、まずこの施設、いわゆるサービスエリア、パーキングエリアの中での施設もNEXCO西日本さんが本来なら運営していくべきである。この一点、レストランとかそういうのは委託されているのか。どうなんですか。

**○山里武宏交通政策課長** すみません、ちょっと定かではないんですけども、恐らくはNEXCO西日本さんがそういう指定管理なりでの委託で、受託した会社が受託しているという形になっているかと思います。

**○平良昭一委員** この施設の利用もやっぱりこの専用道路の一つだと私は認識しているんですよ。その中で料金は下がらないのに、いわゆるガソリンスタンドも上りも下りもなくなって。そして施設の利用度も時間の制限がかなり厳しくなってきた。トイレの改善等も全くない。特に障害者の専用のトイレ等については改善は何度も私たちの要請等は来ているけど、その辺が全く感じられないし、現在の料金をただ割引していくということだけではもう足りないんじゃないか。はっきり言ってもう施設が古いですよ。この間は必ず工事しているんだからそれなりの対応をしていただきたいというのは交渉の一つの手段に持って行ってやるべきじゃないかなと私は思うけど、どう思いますか。

**○山里武宏交通政策課長** お答えします。

今沖縄県は独自料金として普通の料金よりも3.5割引で運営をしているところでございます。今、実は県とNEXCO西日本さん、あとは国と経済団体会議等々で構成される協議会を今年立ち上げております。この沖縄自動車道の利用促進協議会を立ち上げて、いろいろ今ETCの利用促進も含めて協議していますので、例えば今のような工事のお話とか、そういったこともちょっとこの中で話をしていければなと思っております。

**○平良昭一委員** 非常に大胆な発想になるかもしれないけど、今小禄道路も工

事していて、空港まで直結するようになりますよね。その間、西原ジャンクションまでは無料ですよ。それは形態が違うからそうなるかもしれないけど、使う県民側としたら一体なんですよ。そうであれば、このNEXCOWest日本が管理しているこの料金取れるところが将来的に無料にする方法を考えていけるようなことはないか。こういうの国の中で調整できるような話がそろそろ出てきてもいいんじゃないか。

**○山里武宏交通政策課長** まず自動車道の件なんですけれども、いわゆる沖縄自動車道と今無料になっていると言われていた那覇空港自動車道ですね、そこは共に同じように高規格の幹線道路として位置づけられております。この沖縄自動車道—いわゆる那覇—許田の高速本体のほうは高規格道路の中でも高速自動車国道に位置づけられておまして、管理がNEXCOWest日本さんになります。一方那覇空港自動車道—今言ったようにつなげているほうは高規格道路の中でも一般国道自動車専用道路ということで、ここは管理主体は沖縄総合事務局というふうになっております。つまり、この一般国道のほうは昭和62年5月に高速道路と一体となって、その道路網を構成する計画を策定してこの計画において那覇空港自動車道にも位置づけられたというような経緯がございます。なお、この那覇空港自動車道の南風原道路の区間はサミットの期間中は全線開通しておりますけれども、開催時期に合わせて当時の公団が主に路面舗装費用として約29億円を負担して工事を加速させたという状況があります。開通後その区間が那覇空港自動車道の唯一の有料区間となったんですけれども、予想以上に収益がよかったことから当初の償還予定を30年以上前倒しをして開通後の9年弱の2009年に無料開放に至ったという経緯があって、今無料になっているということでございますので、その辺でちょっと違う状況があるという現状がございます。

**○座波一委員長** 休憩いたします。

(休憩中に、平良委員から那覇空港自動車道は以前有料だったのかとの確認があり、執行部から一時的に南風原南の出口にボックスを設置して100円を入れる形で運営していたとの説明があった。)

**○座波一委員長** 再開いたします。

平良昭一委員。

○平良昭一委員 この管理主体がそれぞれ違うからそういう発想になっているかもしれないけれど、今那覇空港自動車道はサミットのために造ったと言うのであれば、この許田－石川間は目的は海洋博のために造ったものさ。であれば、なぜここだけが料金が反映できないからそのまま残っているというのは、俺は全然県民としては納得しないよ。だから、発想はもうそろそろ転換して沖縄自動車道と那覇空港自動車道を一つにして、それを無料にするような形の中での交渉も一鉄軌道がないからできるんじゃない。そういう発想があってもいいんじゃないかということですよ。

○武田真企画振興統括監 もともと一般論で申しますと、高規格道路は道路予算で造る、高速道路は今で言うところとNEXCOさんが整備をしてそこを管理するという形になっています。そうすると道路予算は血税ですので、税金で回していくと。高速道路をNEXCOさんが整備するってなってくると、どうしてもNEXCOさんは資金を手当てして、それで道路を整備して、料金を取って、それで改修して回していくと。同じ道路なんですけれども、道路は一つに見えるんですけれども、道路を造る財源としては違う形になっているかと思っております。先ほどから議論になっている料金を値下げする話と、さっきトイレのお話もありましたけど、料金を下げる話は今NEXCO西日本さんの御尽力をもってさせていただいてます。一方で先ほどのトイレみたいな話というのはちょっと利用率の向上みたいな感じで、またNEXCOさんに少し意見を提言できるのであれば、そういう形にさせていただきたいと考えています。

○平良昭一委員 これ今すぐ結論を出しなさいということではないけど、沖縄県としたら真ん中を通る自動車専用道路さ。もう僕はこの沖縄自動車道と那覇空港自動車道は財源が違うかもしれないけれど、一緒にもう考えて運営していくべきだよということを言っているだけの話であって、その辺は今後の交渉もあってもいいんじゃないかなということの提言ですので、これはまた今後検討の課題としていただきたいと思います。

それとサービスエリアとパーキングエリアの中の問題は、いろいろと上がってくるときには丁寧に対応していただいたほうがいいと思いますので、その辺は了解していただきたいと思います。

次、15と16ページ、伊江島空港の問題ですけど、前回の陳情処理から何も変わってないけど、あれ以降何も変わらないのかな。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

伊江島空港の利活用については、伊江村が今年度内閣府の北部振興予算を活用して米軍の訓練空域の空港に生じるその制約の整理、あとは旅客需要の予測、民間航空会社の就航可能性など、空港利活用の実現可能性について調査検討を行うというふうに聞いております。11月から事業調査を今実施しているというふうに聞いております。

○平良昭一委員　いわゆる使用制限の緩和ですよね。それに対して伊江村独自で動いているということで理解していいのか。

○山里武宏交通政策課長　今のは伊江村の調査の動きです。県も11月に県内の離島航路を運営している航空会社に対して、伊江島空港の就航可能性等についてアンケート調査を実施しました。ただその結果なんですけれども、需要が見込めないとか、あるいはちょっと新たな路線開設を行う余力が今ないとか、そういった等々の意見があって、県としてはこれらの状況、伊江村が実施するその調査事業の結果などを踏まえて、地元伊江村の意向等を聞きながら、県内路線就航の実現性等について意見交換をしたいというふうに考えているところでございます。

○平良昭一委員　これ伊江村との調整が非常に必要になってきますので、使用制限の緩和っていうのはかなり難しいものだと思うけど、やっぱりそれをクリアしないことには航空会社は来ませんよ。土日だけじゃ絶対に来ない。そういう意味ではヘリコプターということもありかもしれませんけど、やっぱり旅客機が必要だということでの伊江島の方々の話でありますけど、その辺はまた今後しっかり取り組んでいただきたい。

あと、5ページの記3ね。伊江島と本部の架橋の話はあんまり出たことがないんですけど、これ現実的に地域の声として上がっているんですか。これ半分半分なんだよ、やるなというところもあるんだよ。

○砂川勇二道路街路課長　村のほうからとか、そういう具体的な要請というのは現時点でないという状況でございます。

○平良昭一委員　これ非常に慎重になったほうがいいなと思っていますので、賛否両論あるんですよ。意外に伊江村だけではなくて周りの本島のほうから架けたほうがいいのかという話が先に出てしまって、伊江村の方々がいないがしろにされながらこれだけが独り歩きしているような感じが見受けられるものです。

から、この辺よく地元との意見交換も非常に大事にしていきたいなど。伊是名、伊平屋の問題があるもんだから、伊江島だという話になるとまた別問題だと思いますので、意外にそれにただ乗っけているだけじゃないかなという話も聞こえたりするもんですから。非常に莫大な金もかかるし、実現性があるんだったら、またそれは伊江村の皆さん方と共有しないといけない話ですので、ちょっとこの辺、この陳情に関しても処理の段階でこういう意見交換をさせていただきたいなと思いますけど、最後に教えてください。

○砂川勇二道路街路課長 伊江島架橋につきましては、過去の概略の検討で水深が60メートルぐらいある区間が1.2キロぐらいあるとか、膨大な事業費というのはやはり課題になっております。あと、船が本土航路とかクルーズ船も通りますので、航路としてもかなり上げないといけない。約60メートル近く桁を上げないといけないとか、いろんな課題が明らかになっております。今後、今委員おっしゃるとおり、伊平屋・伊是名架橋は調査研究中でございますので、伊江島については地元等とも意見交換をしながら、今後どうしていくのかというのは今後の課題として意見交換していきたいと思っております。

○平良昭一委員 橋にこだわらないでトンネルという話もありますので、その辺も頭に入れて考えてください。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

下地康教委員。

○下地康教委員 21ページ、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業というふうにありますけれども、我々宮古地区においては航空運賃の低減という形になっています。この航空運賃の低減においては対象者が離島住民、それと離島出身高校生、それと交流人口というのがあるんですね。この交流人口が対象となっているのが久米島一那覇間で、これが県が1.5割、久米島町が0.5割、合わせて2割の運賃の低減が行われているとあるんですけれども、まずこの交流人口というものの考え方をちょっと聞かせてください。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

本事業の趣旨は離島住民のその割高な交通コストの負担を軽減することにあります。しかしながら、人口減少が著しいことに加えて中核病院、あるいは高

等学校がなくて進学や通院のため、島を出ざるを得ない小規模離島において例外的にその交流人口を対象にすることで、観光客とか、あるいは島内消費を増加させて経済波及の増大による定住状況の改善を図ることとしております。

**○下地康教委員** 久米島は離島住民とそれと交流人口が対象者となっておりますね。それで交流人口の説明を今受けたんですけれども、高校や中核病院がない小規模離島で、それと今交流人口って言っているこの定義、それがどう関わることなのかというのがよく分からないんですね。それはどういう、その関わりがあるんですかね。

**○山里武宏交通政策課長** 小規模離島は3割低減ですけれども、久米島は今2割一割のほうで1.5割、町のほうで0.5割ということで運賃の低減の負担をしているというところがございます。

久米島のほうは実証実験を行いまして、その結果一定の効果が認められたということから始まっております。そのため、久米島町については交流人口一少し小さいですけど、2割という形ではあるんですけれども、やっているという状況がございます。

**○下地康教委員** 交流人口の定義というのは、その地域に訪れる人、または交流をする人というふうになっていて、それがおおむね観光客であったり、通勤、通学、スポーツ、レジャーなど、そういうのが交流人口と言われているはずなんですけれども、それと中核病院とか高校がないということと、どういう関わりがあるのかちょっと分からないんですね。それを教えてください。

**○金城敦参事監兼企画調整統括監** お答えします。

この事業は最初に制度設計するときに関わったんですけど、これ小規模離島航空路活性化事業ということで、かなり小さな島を対象に航空路に補助をするというスキームで国と交渉しました。そのときにこの小さい島だけを対象にすると経済効果が出ないんじゃないかということで、久米島でこの交流人口も見てはどうかと。交渉の中で、これを県としては突破口にして離島の交通コスト低減につなげていきたかったものですから、最初の糸口として穴を開けるためにこの小規模離島航空路活性化事業ということで病院も高校もない島に限ってやろうと。ただこれだけでは経済効果が出ない、つまりアンケートをしたときに経済効果が発揮できないんじゃないかということで、当時の参事官と調整して交流人口も見てほしいと一交流人口を少し入れるだけで経済効果が出るもん

ですから。それをきっかけに今の離島の交通コストの低減事業につなげています。だからそのときの名残でこれが残っているというのが実態でございます。

**○下地康教委員** その理由といいますか経緯は分かるんですけども、じゃあ今実際その離島の割引が動いているんですよ。しかしその交流人口—経済効果を上げるという話ですけども、これ久米島だけにそれを適用してありますよね。ほかの離島に適用しなかったというのはどういうことなんですか。

**○金城敦参事監兼企画調整統括監** やっぱり経済効果を出すために、ある程度の島で交流人口のある島という、その当時久米島がこの条件の中では一番適地であったんですね。それで久米島で交流人口というのを設定しました。

以上でございます。

**○下地康教委員** よく分からないね。

交流人口というのは極端に言えば観光が目的の人が多分多いと思うんですけども、そういったものが久米島だけに採用されたというのがちょっと疑問であるということですね。要は私が今最終的に申し上げたいのは、つまりは離島住民においても離島をふるさとに持つという人たちの行き来が交流人口に比べて小さいかもしれないんですけども、かなりあるんですね。そういった人たちを何とかうまく支援ができるような制度をつくっていただけないかということなんです。要するにこの久米島で皆さん方一生懸命その制度を考えてつくったわけですから、その辺りもしっかり皆さん方考えていただいて4割減とかそういうものではなくて、今久米島のほうで2割減というふうになっていますけれども、例えば県のほうの1割であるとか、そういったものがあれば非常にありがたいんですね。そういったものもぜひ検討して考えていただきたいというふうに思っております。それでその対象者はどういうふうに絞っていくかというのも問題でありますけれども、私から言わせるとその対象者をしっかり検討して理由づけをするのが皆様方の仕事だと思いますよ、これは。そういう意味ではその考え方を皆さん方が絞り出して、そういった人たちの便宜を図っていただきたいというふうに思っております。これは要望です。

**○金城敦参事監兼企画調整統括監** 10年前をちょっと思い出していただきたいと思うんですけど、この離島の交通コストというものの低減事業というのは全然議論の俎上にも上がっていませんでした。その中でどうにかこれを国と交渉して何とか事業化するというところで1年近く交渉にかかっています。それを何

とかそこをきっかけに空だけじゃなくて船にも展開しようというのが県の戦略としてあったんですね。その最初の穴を開ける事業が小規模離島航空路活性化事業でした。だから交流人口が明確に説明ができないとかそういうことはあるとは思いますが、ただその交渉の過程ではすごい難しい交渉をしていて何とか事業に結びつけたということですので、ぜひともこの離島の交通コスト事業、今は当たり前前のようになっていますが、ここにはかなりの労力を割いて交渉をしています。今後これをどうにかしようというのはまた課題だと思いますので、この辺は重く受け止めて、また調整をしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

**○下地康教委員** 分かりますよ、それはね。しかし10年前の話ですよ、今はね。十年一昔と言いますよ。その10年前の方々の努力というのは非常にありがたいことですよ。しかし10年たってその制度が当たり前になってきたかもしれないけれども、その制度の中でやはりそういった要望が上がってくるというのがやっぱり世の中の常ですから、それは10年前の努力というのは非常にありがたい、今はその暮らしができてきているというのはありがたいと思っております。しかし10年たてばいろいろな要望が出ますので、その辺りもまた耳を傾けていただいて検討していただきたいということでもありますので、私の要望です。

**○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** 交通政策のちょっと方針を確認したくて、2点お願いをします。9ページ、陳情153の2、鉄軌道お願いします。

2年前に出された陳情で、いわゆる鉄軌道もうなかなか動かないからやり方変えたらというような趣旨だと私は理解しております。中南部から先にやったらということですが、それに対してやっぱり相変わらず令和2年の学識者の会議で県の主張は正しいんだよとか、振興の基本方針で新幹線並みの特措法の調査検討が盛り込まれたんだよとかということで、なかなかやっぱり見えてこないんですけれども、取りあえず今年度の幾ら予算組んで何をやったのか、次年度の予算ももう今決まる方向ですけれども、次年度どれぐらいの予算を組んで何をするのか、その辺について答弁をまずお願いします。

**○比嘉学交通政策課公共交通推進室長** お答えします。

令和4年度の予算と取組についてですが、予算は5081万1000円、うち、主に

委託料のほうで4051万1000円となっています。事業の内容なんですけれども、機運醸成の事業として50周年を記念したイベント、これはイオンライカムのほうで行いました。あと学生向けのイベント、これは次代を担う若者に県外に行って、実際に乗車体験、効果を体験していただく事業となっています。あとフィーダー交通の充実に向けた圏域別の検討、そういった事業に取り組んでおります。次年度についてはこういったことを継続する方向で今調整を進めているところでございます。

**○大城憲幸委員** イベントを中心に5000万ぐらい組んだと。次年度も、じゃあ予算規模として大体同じぐらいのイメージで今手続をしているんですか。

**○比嘉学交通政策課公共交通推進室長** その方向で調整を進めているところでございます。

**○大城憲幸委員** 14ページの205号、モノレールです。

このモノレールももう2年前に出された陳情です。モノレールの延伸を明確に位置づけてしっかり前に進めてくれというようなものについて、平成30年、令和3年に調査検討したけれども、採算性に課題があるよというような前段はありますけれども、たださらにいろいろ要望があるので、市村町と協働しながら地域にふさわしい交通ネットワークの在り方について検討を行ってまいりますというような方針になっています。同じように今年度と次年度の予算の考え方をお願いします。

**○比嘉学交通政策課公共交通推進室長** モノレールの延伸の調査につきましては、昨年度令和3年度に調査を実施したところです。それ以降はまだいろいろ条件ですとか、そういったものが変わる状況にありませんので、当面は調査を行う計画はございません。フィーダー交通の充実につきましては、先ほどの今年度の予算の説明のところで御説明いたしましたけれども、圏域別の会議を設けてそれぞれフィーダー交通の充実に向けて議論を進めているというところでございます。

**○大城憲幸委員** 部長、私今これをこうなさいという答えは持ち合わせていませんけれども、前から少し議論していますけれども、バスを含めたフィーダー交通の在り方とか—この後の陳情にも今日は触れませんが、今バス会社も観光で支えた路線バスが非常に厳しいというような中で、この鉄軌道の部

分が方向性が固まらないと、在り方というのもやっぱり固まってこないわけですよね。そういう意味でも10年以上もずっと鉄軌道の調査研究をしています。モノレールについても今は充実してきましたけれども、さらにそれを延伸を求める声もあるし、それはまた検討しますという方向になってくると、なかなか背骨の部分がどうするのかというのが固まらないと、いつまでもこれからまた独自の計画で調査研究だけで方向性が終わりましたので、この振興策の。そういう意味ではまた十余年ずっと調査研究を進めるのかという話になってしまって、ちょっと県民としても半分諦めている人もいるし、取りあえず政治家は選挙のときには鉄軌道だと言わないといけないみたいなことを繰り返しているような気がするんです。冒頭に言ったとおりですので、鉄軌道とモノレールに関して現時点での方針というのはどうなんですか。

○儀間秀樹企画部長 お答えいたします。

圏域ごとに意見交換の場を設けておりまして、その中でそれぞれの圏域について、その公共交通についての課題であるとかフィーダー交通についていろいろ課題を抽出して、それについて議論をしているところでございます。これは鉄軌道の導入を前提とした議論として、それぞれの地域におけるフィーダー交通の検討について圏域ごとにそういう意見交換をしているところでございます。一方、鉄軌道につきましては、平成24年度から取り組んできておりまして、段階的に整理をしてきたと。最初はいかに鉄軌道を導入することができるのかの可能性について、まず2年間ぐらい調査をしたと。その中で上下分離方式を採用すれば何とか黒字になるのではないかとということで、そこの黒字転換の確認をしつつ、平成26年度から構想段階の計画づくりについてやってきて、それから構想段階における計画書を策定したと。その後、精緻化をしてビー・バイ・シーの部分についても整理をして、今回国のほうでも全国新幹線鉄道整備法を参考にした特例制度についても調査検討をするということで、徐々にではありますがありますけれども、時間もかかってはおりますけれども、一歩ずつ前には進んでいると思っております。今年度、国のほうでこの特例制度も含めて調査検討をするというのでございますので、そこは国とも意見交換をしながら、その調査結果も含めて、あとは国のほうでは糸満のほうまでのルートで検討しているんですけれども、やはりなかなか採算性とか、ビー・バイ・シーの関係で那覇から名護までのルートについても検討してくれというふうな話もしておりますので、そういったものも含めて一特に今回は特例制度の調査検討に期待しているところでございまして、そこでまた一歩ずつ進むものではないかというふうに思っているところでございます。

○大城憲幸委員 最後に言いたいこと言って終わりますけれども、冒頭あった9ページの153号の2で言っている、これはもう中南部都市圏への先行導入を検討いただきたいということですが、私はもうこれ2年前の陳情ですから、同じやり方でももう進まないんじゃないのと、やり方変えたらというような趣旨だと理解しているんですね。だからそういう意味で、今部長が言ったように全く進んでいないとは言いませんけれども、10年かけて一步ずつ進んでもちょっと今の国の財政状況や様々な内外の状況等を考えると、本当に名護から那覇まで1時間、6000億とも7000億とも言われている部分で現実可能かということ、なかなか見えてこないのはもう県民のほとんどがそう考えているんじゃないかなと思います。やり方を変えるのか、期限を決めて集中的にやるのか、そういう部分を検討しないといけない時期になっていると私は個人的に思っていますので、少し私もこれまで改めてしっかり振り返って数字もチェックをして議論をしたいと思いますので、取組をお願いをします。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

上原章委員。

○上原章委員 すみません、私は1つ。24ページの路線バスに対する燃料高騰の補助金について、今回補正予算で7000万—これは路線バス22社ですかね、その数と、あと上限—一番高い補助と低い補助をちょっと教えてもらえますか。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

今回の補正につきましては、6月補正でやりました燃料高騰の追加支援ということで下半期の分を計上させてもらっております。事業者は路線バスにつきましては22社、台数としては841台で積算しております。

まず燃料高騰の低かったときから高騰率を1台当たりの使用量に掛けて、それで1台当たりの単価を出して算出して、下半期分で基準額として今の金額—1台当たり8万4000円ですが、これに掛ける台数でその事業者ごとに支給するというような流れになります。

○座波一委員長 休憩いたします。

(休憩中に、上原委員から1社ごとの一番高い金額と低い金額を教えて

ほしいと再度説明があった。)

○座波一委員長 再開いたします。

山里武宏交通政策課長。

○山里武宏交通政策課長 1台当たりが今8万4000円なんですけれども、ちょっと今手元にないんですけれども、多い事業者で大体300台とかあるので、これに掛ける300で多い事業者はそれぐらいになるのかなと。

○上原章委員 分かりました。ありがとうございます。

それで6月補正で8400万、今回7000万、これは原油高騰ということで。これは通常の原油高騰だと4月、5月、6月とか、7月、8月、9月とか、そういう月締めで先ほどの積算になるのかなと思うんですが、これはこの2度の補正予算で組んだというのは、何月から何月というようなそういう計算になるんですか。

○山里武宏交通政策課長 これは今国が燃油高騰の支援をしていますけれども、それに県で上乗せ補助みたいなイメージを持っていて、最初6月の頃は一応国の期限が9月末だったものですから、それに合わせて9月まででした。今回また国のほうから追加の補正の話があって、それに合わせる形で追加したということで今回分かれてございます。

○上原章委員 今団体バスもちょっと大変なんですけど、これ路線バスの原油高騰の負担分というのは非常に大変な中で頑張っていると思うんですけど、国の支援と県のその上積みの分でほぼこの燃料高騰の分はクリアしたということですか。

○山里武宏交通政策課長 今聞き取りでは、例えばバス路線の減収状況は令和4年4月から9月の間では、令和元年度の収入よりもまだ2割減というふうに聞いております。なので、令和3年度は3割減ということで一定の効果というか、あるのかもしれないんですけれども、まだそういう減収の状況はあるというように理解しております。

○上原章委員 私が聞いたのは、減収はもう当然この数年大変な中で頑張っているんですけれども、この燃料高騰に対する支援は、この燃料高騰がここまで

今上がっている分はこの国と県の補助事業でしっかりクリアしているのか、それとも高騰分の半分ぐらいが今回の補助で対応していると見ているのか、それちょっと聞かせてもらえますか。

**○山里武宏交通政策課長** 先ほど言った1台当たり8万4000円というのは、算定基準額であるとともに上限額にもやっばりなっていると、こちらの一応予算があつて、やっばり上限をちょっと決めなきゃいけないということもあつて、その上限額で今設定させてもらっています。現在4月から9月の確定作業が始まっていますが、それを見ていると結構上限額に達している部分が多い状況もありますので、やはり本来だったらもっとかかっているのかもしれないです。だけどやっばりその上限額で払うというような状況もございます。

**○上原章委員** 分かりました。

ありがとうございます。

今後、この高騰がどこまで続くか、これは国もしっかり注視してやるとは思いますが、県は県で地元の路線バスが先ほど話がありましたように、収益そのものが相当この数年落ちている。それに対する支援も要請があると思うので、燃料高騰についてはしっかり対応をお願いしたいと思います。

終わります。

**○座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。

渡久地修委員。

**○渡久地修委員** 御苦労さんです。

14ページ、モノレールですけど、この要望の中で3両化の予定は来年だったかな、その進行状況をお願いします。

**○比嘉喜彦都市計画・モノレール課都市モノレール室長** モノレールの3両化の進捗状況でございますけれども、今現在来年1月末から2月にかけて今新造車両を1、2車両分を搬入いたしまして、その運行につきましてはおおむね来年度、令和5年度中にその2車両の運行に向けて今整備に取り組んでいるところでございます。

**○渡久地修委員** 令和5年度—具体的には来年度の何月何日から走るというものは今表明できますか。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課都市モノレール室長 具体的な何月というところまで、今具体的な運行開始の時期というものはちょっと明言できないような状況です。実際に搬入した段階でそこから保安検査とか、実際に走らせて、運転手の習熟運転とか、そういったものの進捗状況を確認したうえで日程が決まりますので、今の段階で何月というところの明言まではできない状況でございます。

○渡久地修委員 令和5年度だということを今言っているけれども、これは計画どおり進んでいるんですか。それともちょっと遅れているのか。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課都市モノレール室長 計画どおり、5年度に1、2車両については運行するという、当初の計画どおり今進んでおります。

○渡久地修委員 5年度の、例えば前半とか後半とかね、その大まかなものも明らかにできませんか。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課都市モノレール室長 前向きな答弁になるかどうかはちょっと分からないんですけど、5年度後半早めに、後半といっても早めに、末にはいかない形で何とか一月でも二月でも早く運行開始できるような形で整備を進めていきたいと考えております。

○渡久地修委員 後半の早めというのは10月ぐらいかね。もうこれ以上聞かないでおこうね。ぜひ早めにやってください。

それとこのモノレール—延伸なんだけど、浦添まで延伸したんだけど、下の道路と駅前広場のあの辺の整備はまだ終わっていないのよね。その辺の県道、市道、それぞれあると思うんですけど、進捗状況は分かりますか。

○砂川勇二道路街路課長 すみません、申し訳ないんですけども、市道の分に関してはちょっと今手元に資料がございませんので、延伸部分の城間—前田線という県でやっている街路事業になりますけれども、令和3年度末の事業費ベースで申しますと約92%でございます。

○渡久地修委員 事業費じゃなくて、道路の延長からすると何%ですか。

○砂川勇二道路街路課長 完成断面になってというのはちょっと今手元に資料ございませんが、おおむね道路の形としては概成してはしまして、あと歩道部分に電線共同溝ですとか、中央分離帯とか、一部まだ未整備の箇所がございますので、この路線がハード交付金で事業を行ってまして、非常に厳しい状況というのはございますが、なるべく早めに完成形に持っていけるように今鋭意進めているところでございます。

○渡久地修委員 汀良から浦添に伸びているよね。石嶺の区間の道路というのは、あれは市道ですか、県道ですか。

○砂川勇二道路街路課長 あの部分は那覇市道になっております。

○渡久地修委員 じゃあ県道、市道、これ国道は多分ないよね。県道、市道の進捗状況を、あの駅前広場も含めてぜひ調べておいてください。できたら、後でまた資料を下さい。よろしくお願いします。

それでこの延伸の完了というものの考え方としては、上のモノレールが走ったので完了したことになるのか、この道路も含めて全部終わって完了したことになるのか。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課都市モノレール室長 モノレールの完了というものについてもこの運行を開始をされたときをもって、こちらはモノレール事業としてはもう完了という形になります。交通広場も含めてになります。

○渡久地修委員 浦添まではもう完了したと。あとはもう街路事業としてまだ残っているということで理解していいですね。

ぜひ3両化、早めに5年度の後半の前半と言っていたけど、ぜひ早めにみんな待望していますから、よろしくお願いします。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

島袋恵祐委員。

○島袋恵祐委員 1点だけですが、24ページの陳情75号ですが、コロナ禍での路線バスの支援の件なんですけれども、もう物価高騰で今本当にバス会社も大変だということで先ほどから議論もあるんですけれども、今県が進めているバ

ス通学の無料化、今段階的に拡充をしていると思うんですけれども、このバス通学無料化を中高生全員にきちんと対象になれば、それはもうこの路線バスへのそういった物価高騰に苦しんでいる路線バス会社とかへの支援に僕はつながるんじゃないかなと思うんですけれども、見解をお願いします。

○武田真企画振興統括監 今ここの陳情で書かれているのは、あくまでバスを運行する上で燃料代が上がっているのもその高騰部分についての支援ということになっています。今先ほど委員がおっしゃったのは無償化の話だと思うんですけれども、あれは教育庁のほうで今やっていますので、それについてちょっと企画部のほうでちょっとコメントできる立場にございません。

○島袋恵祐委員 要するになかなかやっぱりバスの通学代も家庭にかかるということで、自ら親が送迎しているとかそういった実態もあるということで調査があったと思うんですけれども、このバス通学無料化が実現できれば、バス通学をしていいよというような声もあるわけですよ。そのことによってバスを利用する人たちが増えることで、バス会社への利益にもつながると思うんですよ。そういうのをちょっと教育庁と一物価高騰だけじゃなくて、やっぱり路線バスを継続して維持していく上でも僕は必要じゃないかなと思うので、その辺をちょっと、ぜひ検討していただけたらなと思うんですけど。

○武田真企画振興統括監 繰り返しになるかもしれないんですけど、この支援はあくまでその燃油高騰に着目した支援ということで。先ほど委員がおっしゃっているのは利用者の増大という観点で述べられていると思うんですが、そこら辺については教育庁のほうで検討されていると思いますので、我々としてはそのバスの利用が増えるということ自体については我々も大いに賛同しておりますので、そういったものについては注視していきたいと思っています。

○山里武宏交通政策課長 今統括監が言うように、教育庁所管の事業であるんですけれども、もう一方で、我々も例えば小学生向けにそういうバスの乗り方教室とか、そういうふうに一結局学校に送ることで渋滞がひどいとか、そういうことも確かにございます。中南部ではやはり全国上位の渋滞とか言われて、その要因もやはりそういう学校の送り迎えということも言われていることでもありますので、まさに今のバス利用を促進するということはどうしても必要だと思いますので、交通政策課のほうでもそういうふうには取り組んでおりますので、バスの利用促進に向けて引き続き取り組んでいきたいと思っています。

○島袋恵祐委員 ぜひ全庁的に検討してください。よろしくお願いします。  
以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。  
國仲昌二委員。

○國仲昌二委員 私も1点、4ページのほうですね。先ほども出ましたけれども、離島住民の交通コスト負担軽減事業、4ページの処理方針では新たな法制の整備について要望を国に行ってきたということになってはいますが、その辺の状況についてちょっと教えてください。

○山里武宏交通政策課長 これは今離島航路航空路整備法という仮称なんですけれども、これはまだできていない法律ですけれども、これをほかの都道府県と一緒にまとめているということでございます。これは何かと言いますと、船のほうがあるんですけれども、これ離島航路は既に離島航路整備法というのが制定されていて、国が離島航路の維持を助成するための補助金とかを交付することができる旨を法制化されているものがあるんですけれども、それを飛行機版でもということの求めでございまして。

○國仲昌二委員 この制度、我々離島住民にとってはものすごく助かっている事業なんです。この事業がなくなるというのはかなり離島住民にとっては影響が大きいということで、この処理方針にもあるように、より確実なものとするためということでの法整備の要望をしていると思うんですけれども、その辺についての県の考えをちょっと教えていただけますか。

○山里武宏交通政策課長 離島航空路に関するその新たな法律については、先ほど言った船の既に制定されている離島航路整備法同様に国によるその全国的な支援措置がより確実に実施されるための根拠法として制定されることが望ましいという考えから、県としても離島航空路に関する共通課題を抱えるほかの都道府県と連携して要請しているというのが今の内容になっております。

○國仲昌二委員 繰り返しになりますけれども、この事業というのは離島住民にとっては本当に助かっている事業なんです。今一括交付金でやっているということで、これがもしかして事業が縮小されたりという心配もあるので、ぜ

ひ法整備に向けて県のほうでしっかり国のほうに要望していただきたいということをお願いして終わります。

○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、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、陳情第75号を採択とし、その他については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11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。

次に、お諮りいたします。

ただいま採択しました陳情に対する委員会審査報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○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、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視察・調査についてを議題といたします。

休憩いたします。

(休憩中に、調査事項及び日程等について協議した結果、伊江村に伊江島空港の現状及び活用促進に向けた課題について、視察・調査を行うことで意見の一致を見た。)

○座波一委員長 再開いたします。

お諮りいたします。

視察・調査につきましては、休憩中に御協議いたしましたとおり決することとし、議長に対し委員派遣承認要求をしたいと存じますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

なお、委員派遣の日程、場所、目的及び経費等の詳細な事項及びその手続につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本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、大変御苦労さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員長 座 波 一