

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3回沖縄県議会（6月定例会）

平成29年7月11日（火曜日）

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7月11日 火曜日
開 会 午前10時0分
散 会 午前11時57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、同第7号の2及び同第46号の5
- 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	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 座喜味一幸君

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

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
土木建築部都市計画・モノレール課都市モノレール室長	謝花勉君

○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6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、企画部長の出席を求めています。

休憩いたします。

(休憩中に、企画部長から就任挨拶があった。)

○玉城満委員長 再開いたします。

陳情平成28年第45号の5外6件の審査を行います。

ただいまの陳情について、企画部長の説明を求めます。

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。

川満誠一企画部長。

○川満誠一企画部長 それでは、企画部に対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。

継続の陳情が6件、新規の陳情が1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、1ページからでございます。

陳情平成28年第45号の5、平成28年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情につきまして、処理方針を変更しており、変更した部分を下線で表示しております。

3ページをお開きください。

記4のフェリーニュー久米島の代替船導入を支援することについて、上から2段落目について修正を行っています。

読み上げて、説明いたします。

「県としては、更新支援計画に基づき、全16航路の船舶更新を着実に進めることが重要と考えており、2隻目の支援については、残る8航路の支援を実施していく中で検討したいと考えております。」に修正しております。

次に、12ページをお開きください。

新規の陳情であります。

陳情第46号の5、平成29年度「離島・過疎地域振興に関する要望事項」に関する陳情に係る経過・処理方針等について、読み上げて説明いたします。

記1について。現在、本部町においては、3系統の路線バスのほか、那覇空港から沖縄自動車道を経由してホテル等を結ぶ、高速バス、空港リムジンバス、やんばる急行バスが運行されております。3系統の路線バスについては、利用者数が少ないこと等により欠損額が生じていることから、県、国、本部町、今帰仁村及び名護市は、交通事業者と協議の上、不採算路線の確保・維持に係る支援を行っております。

また、県は、県民及び外国人を含めた観光客の移動利便性向上に資する多言語対応機器等の導入、運賃精算が便利になるIC乗車券システムOKICAの導入等を促進し、公共交通利用者の利便性向上に取り組んでおります。

県としましては、引き続き、国、市町村、交通事業者等と連携し、多様な交

通ニーズを踏まえた地域公共交通の確保・維持・活性化に取り組んでまいります。

続いて、13ページをお開きください。

記2について。栗国一那覇の航空路線については、平成21年5月末までに運航してきた琉球エアークommunicuter株式会社の路線撤退後、平成21年6月から第一航空株式会社により運航しておりましたが、平成27年8月28日に起きた栗国空港での事故の影響により、運航が休止している状況にあります。

現在、第一航空において、大阪航空局の指導のもと操縦士の訓練等を行っており、本年秋ごろの再開を目指しているところです。

県としましては、同路線の運航再開に向け、関係機関と連携して取り組んでまいります。

記3について、石垣一波照間の航空路線については、第一航空が栗国路線を再開した後に、同社が新たな操縦士を確保し、波照間空港を活用した訓練等を行う等運航体制を整備するとともに、関係機関と就航に向けた協議を行っていくこととなります。県としましては、同路線の就航に向け、関係機関と連携して取り組んでまいります。

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。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより各陳情に対する質疑を行います。

質疑に当たっては、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。

平良昭一委員。

○平良昭一委員 2ページ、陳情平成28年第45号の5の伊江島空港の定期便就航に向けてのことですが、以前からの話で、平日に民間利用が原則できないという話がありました。ここに来て、エクセル航空株式会社が参入に乗り出したという話が二、三カ月前からありますが、そういう状況等を踏まえて、現在の交渉の条件等をお話ししていただけますか。

○座安治交通政策課長 伊江島空港の活用につきましては、5月に伊江島に私

どもで伺いまして、村長と意見交換をしましてまいりました。そのとき、村長からエクセル航空からお話があるということと、那覇空港のセカンダリー空港としての活用ができるのではないかというお話がございまして、現在はその可能性について、役場の職員と意見交換をしているところなのですけれども、現場を実際見てまいりまして、確かに滑走路はきれいに整備されておりました、ただ一部ターミナル機能がもう使えない状況といたしますか、老朽化して使えない状況になっていると。あとは消防車両も老朽化しているという課題はありました。ただ、今、土日だけの運航しかできないという状況があります。エクセル航空は本部町にも拠点を持っていらっしゃるしまして、そこから拠点として北部方面にも飛ばしていきたいと。伊江島については土日しか使えないので、何とかしていただきたいという要望は聞いております。ただ、ここら辺はすぐに空港、空域が使えるような状況になるかというところとちょっとそうもいかない状況がありまして、まずは土日だけでも運航ができないかどうか、今ちょっと意見交換を続けている状態です。

○平良昭一委員 今、那覇空港が過密な状態にあるということで、それを補うために固定翼機を飛ばして、ヘリで区間を移動するというような状況の話を聞いております。ただ、そうすると今、土日という制限がありますよね。米軍とのかかわりだと思しますので、具体的に全く平日は利用できないのか。また土日の利用できる時間帯というのはおわかりですか。

○座安治交通政策課長 土曜日と日曜日については、土曜日の12時15分から16時45分まで。日曜日につきましては、9時15分から16時45分までとなっております。平日については利用できないということになっております。

○平良昭一委員 全く平日が利用できないというのであれば、皆さんの定期便就航の条件が整い次第ということでもありますけれども、陳情への対応はね。これは全く平日は米軍との交渉の中でも100%無理だというような状況なのでしょうかね。その中で、県管理の空港を置いているということ自体が、ちょっと私は理解に苦しむなということがありますけれども、いかがでしょうか。

○座安治交通政策課長 施設整備については定期便の条件が整い次第ということで、こちらは土木建築部でお答えになったところなのですけれども、施設の整備について、具体的に航空会社が決まった時点で、ターミナル等の整備を行っていききたいという意味合いと理解しています。その前に路線の誘致というの

ですか、そういう運航してくれる会社を探してくることが先決だということろ
だと思えます。

○平良昭一委員 土日しかできない路線で、果たして採算がとれるという企業
がいるのでしょうかね。そういう面では、平日の時間帯に、少しの時間帯でも
できるというような目安がないとですね、やはり一週間通して土日だけという
のは絶対採算がとれるわけがないと思うのですよ。その面では、県と国との折
衝、米軍との折衝も必要になるかもしれませんが、土日でも時間帯によ
って使えるということであるのであれば、平日の中でも使える時間帯があれば、
これは固定翼機1機、2機ぐらいでも可能性が出てくると思うのですよ。その
辺の交渉をするような考え方は全く、企画部としてはできないのでしょうかね。

○座安治交通政策課長 現在、運用時間についての情報は基地対策課と話し合
ってはいるのですが、現行はまだいきなり平日を外すということをまだ検討し
てございません。今、委員がおっしゃったように土日だけでは採算性が非常に
厳しいというのは当然私たちもそう思っていますので、できる可能性がない
かどうか基地の関係部署等と話をしていきたいと思っています。

○平良昭一委員 エクセル航空自体も、伊江島空港の利用制限の撤廃が大前提
だと言っているわけですから、それに対して皆さんは企画部も知事公室もそう
ですよ。交渉はするべきだと思いますよ。そこがそう言っているわけですから。
その辺はクリアするべきものはかなり難しいかもしれませんが、伊江村
からもそういう要請が出ているのであれば、それなりに動くことも必要な条件
になってくると私は思いますので、その辺は努力していただきたいと思ってい
ます。

それともう一点、新しい陳情の12ページですね。陳情第46号の5の中での本
部町の地域公共交通の件ですけれども、この路線は3路線、かなり昔、大分前
から赤字路線でありまして、補填をかなりやってきているような状況があると
思います。この状況をお話ししていただきたいと思っています。

○座安治交通政策課長 本部町に関しましては、本部半島線というのが一周ぐ
るっと半島を回っている路線がございます。これにつきましては、国庫補助の
対象路線でございまして、国・県・市町村で支えていると。本部半島線は、国
・県補助額が合計で3690万8000円。これは平成28年度ということになっていま
す。そのうち国が1511万1000円。県が1558万7000円。それから市町村分、これ

は名護市、本部町、今帰仁村の3市町村でございませけれども、1029万6000円を支出してございます。

○平良昭一委員 3路線ありますよね。

○座安治交通政策課長 残りの2路線でございませけれども、残りの2路線につきましては、沖縄バス株式会社と株式会社琉球バス交通で共同運行の形態をとっておりまして、まず系統番号70番の備瀬線、それと瀬底線—これは76番ですね、両方あります。両方とも、国の補助はございませないので、県と市町村で支えているということです。備瀬線につきましては、全体の補助額が1063万4000円、これにつきましては県と市町村でそれぞれ531万7000円ずつ負担しております。瀬底線につきましては380万8000円、これにつきましても県181万5000円、県と市町村でほぼ折半して支えているような状況でございませ。

○平良昭一委員 半島一周線の件に関しては、これは国・県・地元の市町村というのは本部町、今帰仁村、名護市ということですか。その3市町村ということですか。

○座安治交通政策課長 本部半島線は、それぞれ国・県と名護市、本部町、今帰仁村で負担しております。

○平良昭一委員 3市町村の負担割合というのは決められているのですかね。

○座安治交通政策課長 これは協議して決めておりまして、これは路線長に基づく割合で分担しております。

○平良昭一委員 本題に入っていきたいのですけれども、陳情の思いは運行形態やルートの検討を行いということでもありますから、当然企業の皆様方とも地域はお話をしていると思います。その中で、その要請が出てくるということは、県が何らかの努力をしなければいけないものがあるのでしょうか。

○座安治交通政策課長 北部圏域のバス路線につきましては、本部町だけではなく、北部圏域で再編の案というものをつくっています。これは北部地域交通体系基本計画というものを、北部広域市町村圏事務組合が平成26年に策定しております。それに基づいて、北部地域全体のバス路線のあり方を検討していっ

て、その計画ができて、それに基づいて、取り組んでいこうということで、平成27年、平成28年、いろいろ動いていたようではございますけれども、実際に実証実験に移ろうというところで今、計画が頓挫しているというふうに聞いております。理由として、現在、バスの需要が非常にきついと。運転手についても、車両についてもきついで、事業者が実証実験に応じられないという事情があると伺っております。

○平良昭一委員 これは北部地域全体のことに言えると思いますけれども、かなり交通弱者の立場の皆様方はバスに頼っているのですよね。しかし、なかなか利用できるような状況ではないというのは、路線の変更、あるいは運行の形態についても、かなりの努力が必要になってくる。改善が必要になってくるということでの趣旨だと思います。その反面、皆さんよく御存じのとおり、那覇空港からの高速バスがありますよね。ホテル等と結びついているもの。今帰仁村から出ているものがありますが、かなり利用率がいいのですよ。いつも外国人を中心にしながら、ほぼ満杯に近づいているような状態で運行しているということで、同じ地域のバスにしても、なぜこれだけの開きがあるのかなと非常に疑問にも思っているのですよ。そういう面では、運行の仕方、要するにサービスの低下があるのじゃないかなと若干思ったりもするのですけれども、その辺はどうですか。

○座安治交通政策課長 委員がおっしゃるやんばる急行バス、沖縄中央観光が運行している路線でございますけれども、1日9便走っております、確かにほとんど満車状態だと聞いています。それで、好調なところを見まして、ほかのバス会社も今度7月1日から空港から本部町のホテルオリオンまで、従来の急行バスを延ばしまして、そこまで行くような高速バスを一部路線変更して運行を開始したところでございます。片道2500円程度で行くと伺っております。現在、7月1日から運行なので、まだ実績等にははっきりしないのですけれども、そこら辺の参入も出てきているところかなと思っております。

○平良昭一委員 とにかく、交通弱者の立場での路線の維持、いろいろ国・県あるいは市町村の負担分は若干あるかもしれませんが、やはり最後の足ですので、タクシー等も少ない地域でございますし、バスに頼るのも本当に大きなウェートを占めてくると思いますので、そういう面では交通弱者の立場の中でのこれからの対応をぜひお願いしたいと思います。

最後に、県内で不採算路線というのは幾つくらいあるのですか。

○座安治交通政策課長 現在、国・県・市町村で補助して支えている線は40路線ございます。ただ、ほかの路線につきましても補助を受けていない会社がございまして、そこについては我々も路線の赤字の状況というのは、経営状況を見せてもらえないものですから、わからないような状況です。ただ、赤字もあると伺っております。路線ごとにですね。補助を受けていない事業者であっても。それは複数の路線を運行しているというところでもございまして、バス事業者は乗り合いバスだけではなくて貸切バス、あるいはその他の事業もやっていらっしゃる場所が多いので、そこら辺で収支をとっていると聞いております。

○平良昭一委員 僕が聞きたいのはそれじゃない。要するに、県内で不採算路線というのはかなりあるのですか。地域的にあるのですかということなのですよ。

○座安治交通政策課長 今、私たちがはっきりつかんでいる40路線ということでございます。

○平良昭一委員 国の補助が少なくなるという話が過去から結構耳にしているのですよ。実際そういうことがこれまでありましたか。今後そういう可能性もありますか。

○座安治交通政策課長 実は今年度、バスの路線補助制度の一部を国が改正するのじゃないかという話がありました。その動向は県のほうも注視していたのですけれども、特に改正はなしということで決着したという状況でございます。

○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 まず、新しい陳情、13ページをお願いいたします。

陳情第46号の5の栗国一那覇の路線についての陳情なのですけれども、この中で信頼の置ける透明性の高い会社にとということがありますよね。それで、今もこの中でもあるように第一航空にいろいろ体制を改めてもらって、そこでというふうに進めているわけなのですけれども、栗国の地域からすると、そこに対する不信感というものが多々あったと思うのですよね。その辺の払拭なり、地域

と会社との状況というのはどうなっていますか。

○座安治交通政策課長 粟国路線につきましては、再開に向けて説明会を3回地元で行いました。第1回目は大阪航空局の主催で、安全性の確保についてということで説明がまず国から。それから第一航空から訓練の進捗状況等について説明を行ったということです。3回とも私どもの立ち会いのもとに説明会をやったところですが、当然第1回は第一航空はいなくて国からの説明だったのですが、第2回が第一航空から謝罪の言葉とともに運航の状況、安全性をしっかりと担保している状況をつくりましたという報告がありました。地元からかなり厳しい意見がございました。二度と起こさない体制を本当に約束できるのか、あるいはいつ飛べるのかと。それと、飛んでももう乗らないのではないかとさまざまな意見がございました。厳しい意見がかなりあったのでございますけれども、第2回目というのは4月にあったのですけれども、去る4月では安全性が一究明がある程度進んできたというところも受けてですね、訓練の再開がいつごろできるのですかと。これは、はっきり言えない段階なのですが、そういう質問とか、一部再開を待っているというところもございまして、少しずつ理解が進んでいる状況なのかなということです。

○大城憲幸委員 当初、会社が地域説明会をしたいと言っても地元は拒否したみたいな話も聞こえたものですからね。今の話からすると、県あるいは国が間に入ることによって、その辺は払拭されたと考えていいのですか。それとあわせて、今後の体制についても、この3回の説明会の中で、県としても任せられる会社という判断をしたということによろしいですか。

○座安治交通政策課長 説明会は、就航前にあと1回はあると思っておりますけれども、国と県で一応立ち会って、第一航空、今の取り組み状況等を精査して話をしてきています。安全面については、国が当然責任をもって体制をチェックした上での再開ということですので、それは国にお任せしておりますけれども、そこら辺の支援とかも、残念ながら第一航空以外に再開できる事業者が今のところ見当たらないという状況もございまして、これで再開できるのではないかとということで、国と一緒にあって再開を目指して取り組んでいるところです。

○大城憲幸委員 開始時期なのでございますけれども、今年の秋ごろの再開を目指すということなのでございますけれども、ある意味で平成27年8月28日ですから、もうすぐ

満2年になるわけですね、とまってから。この2年というのは少し、はじめと
いうか、そうだなと思ったのですけれども、その辺秋ごろといっても広いので
すけれども、現時点ではできるだけ早目に、あるいはさっきやった安心・安全
というものを担保できないと再開できないものもあるのですけれども、現時点
で2年を越えて、何月ごろになりそうというのはあるのですか。

○座安治交通政策課長 今、秋ごろとなっておりますのは、訓練は順調に進ん
でいるのでございますけれども、今から台風シーズンが到来するというので、
ツイオッター—機材ですけれども、プロペラ機で、有視界飛行といって視界が
開けていないと飛べない。夜は飛ばませんし、天候が悪いと飛べないような飛
行機なので、台風以外でも風が強かったり雨が強いときも訓練ができないよう
な状況になっています。それがあって、はっきりした期日というものはまだ
言えないところ。ただもう少し進んでいけば、もちろん切符は前売りしていき
ます。そこら辺を見ながら、具体的な日付というのは決まってくるというふう
に見ています。

○大城憲幸委員 釈迦に説法なのですけれども、安心・安全を確保するという
のも最優先、ただやはり何十億円もの国民の税金を使って補助をしながら2年
間もとまっているということは異常な状況ですので、国と一緒にバック
アップして、早急な再開をお願いします。

次、3ページをお願いいたします。平成28年陳情第45号の5ですね。この中
で、処理方針が変わりました。基本的には一緒なのでしょうけれども、最近、
非常に、この2隻目の補助、あるいは高速艇の補助を求める声が多いのですけ
れども、久米島のみではなくて。その辺については、あるようにとりあえず計
画の残る8路線を早急にやってから進める、というのは基本ではあるのは間違
いないのですけれども、ただこれが一段落ついてからまた考えるということでは、
なかなか今の離島の皆さんからの声には応え切れないなと思うのです。も
うちょっと早くしてくれと言う声が非常に多いと思うのですが、その辺につ
いて、総括をしながら、費用対効果というか、この前半に導入した部分の効果を
きちっと早急に検証しながら、並行して2隻目の導入についてというようなも
のも必要だと思うのですけれども、その辺の状況はどうなっているのですか。

○川満誠一企画部長 県としては委員の御指摘のとおり、全ての計画を終えて
後に検討するというのではなくて、今後また日程をとりながら小規模離島を
中心に残り8隻ございますので、これを進めて行く中で—これは最初に計画を

全当事者が集まってつくったものですから、さらに計画を変更するということになりますので、全ての計画に行き渡ることの見通しが立った段階で、計画の見直しをして、全員の意見をお伺いして、そのときの予算の状況等々も確認して、スキームについても同じでいいのか、守るもの、検討する項目があるかどうかと思いますので、その中で検討していくということでございます。

○大城憲幸委員 総括という意味で、これはうちの会派の當間議員がよくやっていると思うのですけれども、これだけ何十億円もかけて税金で船を買ってあげたのに本当に運賃が下がっているのかという部分では、県としてもきちっとそういう効果が出ないと次に進めませんよ、みたいな議論もあってもいいのかなと思うんです。その辺について、実際下がっているのですか、どう県として考えているのですか。

○座安治交通政策課長 この運賃の話、まず離島航路運航安定化支援事業で船舶を支援している対象が、小規模離島の赤字航路という位置づけでございます。もともと赤字を出している、それで運航費の支援をしているところなので、建造支援をしたからすぐに黒字化するというのは非常に難しいところであります。中には累積の赤字を抱えているところもございます、なかなかそういうところは、運賃の改定には至らないというところで、また現在この運航安定化で支援した航路について、値下げというところ、運賃の改定があるというのはないのですけれども、それは資本の蓄積、離島航路運航安定化支援事業で船の負担、リース料が軽くなった分、それをどう内部で留保して、その運賃に返していけるのかというところは、経営の判断のところがございます、なかなか今そういうところまで至っていないという状況です。

○大城憲幸委員 その辺は多分これまでも議論されてきたことですから、余りたくさんは言わないですけれどもね。やはり感じているのは、今の話はわかりますけれども、やはり単にこの船会社一村営、町営も多いのですけれども、その赤字補填になってしまっていないかというところだと、やはり次に、前向きに、次のステップになかなか進みにくいのですよね。それはやはり、これをやったから観光客がふえたよ、島の皆さんの暮らしがよくなったよというのをきちっと出していかないと、2隻目の部分というのもなかなか進みにくい部分もあると思いますので、そこは県として、この市町村なり会社なりにもっともっと強く言ってもいいんじゃないかなという気がしておりますので、検討をお願いいたします。

○座安治交通政策課長 実は運航安定化支援事業については、国と一緒に主催する補助事業の説明会の中でも、県の運航安定化支援事業を紹介する際には、将来的に航路収支が好転した場合には運賃に反映させるということをパンフレットの形式の文書の中でお願いしているというところでございます。

○大城憲幸委員 その方向ということではあるのですが、やはりもっとスピード感を持ってやってほしいと思います。

最後に1点だけ確認ですが、今なかなか県が方針を出すのを待てないから、すぐにでも必要という声があるわけですよね。そういう意味では、例えば沖縄県離島海運振興株式会社一離海振でしたか、そういうような制度を使って先に船はつくっておいて、後で補助を充てていくというようなことも可能と考えていいですか。それとも先に発注しているものは補助の対象にならないとかいう議論もあるのですか。その辺はどう考えていますか。

○座安治交通政策課長 まだ詳細な検討はされていないのですが、従来スキームで、離海振を活用してリースしていただくと、船はもう老朽化しているわけですから、当然それで更新していただくと。それで2隻目の支援ができるということで、これはかなり一今の航路をやった上で、場合には形としては買い取り支援という形になるのかなと思います。

○大城憲幸委員 今言ったような形で、どうしても待てないという声も聞こえるものですから、そういう皆さんにも対応できるような仕組みができればいいと思いますので、ぜひ検討をお願いしたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
狩俣信子委員。

○狩俣信子委員 11ページお願いいたします。

陳情第7号の2、沖縄県退職者連合会から出されたものなのですが、やはり公共交通の充実として、高齢者や障害者の皆様にも優しい交通機関の整備というのですか、路線の整備とかが必要だと思うのですね。ここで上げてあります答弁の中で、ノンステップバスに取り組んでいるとのことなのですが、近年でどれくらいがノンステップバスになっているのでしょうか。

○座安治交通政策課長 沖縄県では、平成28年3月末の数字でございますけれども、ノンステップバスは202両ございます。総車両数が734両あります。ノンステップバスとしないといけないというか、その適合車両というものがありまして、ノンステップバスが導入できない路線とか、道路の形状とか、そういうところも一部ございますので、100%とはいかないのですけれども、それを除きまして一ノンステップができないところとか、新しい車両はノンステップにすることができるのですけれども、古い車両はまだ減価償却期間内で使っているものはこの導入比率の対象外となっております。そのノンステップバスの対象とするバスのうち、沖縄県でノンステップ化されているのは55%というような状況です。

○狩俣信子委員 やはり私も歳をとってくるとバスの高さが、県議会のバスでも高いのですよ。ああいうのを考えると、やはり一般の乗り合いバスが高齢化に伴って、ノンステップバスというものが55%とおっしゃったけれども、これをもっと進めるために県としての取り組みはありますか。

○座安治交通政策課長 県ではノンステップ化が一御存じのように沖縄県は随分前にバス会社はかなり経営が厳しいところがあって、全然導入されておらず、全国最下位だったと思います。それが今だと11位まで上がってきております。普及率に関しては。これは国の沖縄振興一括交付金一一括交付金を活用して、県で基幹路線を中心にですけれども、そこにノンステップバスの導入費補助をしてきたということが1点あります。今年度も引き続き車両の購入補助を行っている状況でございますから、それを活用していただいて促していくということと、バス事業者が新規に買っていただくということは、ノンステップバスを買わないといけないという義務づけもございますので、そこら辺は着実に進んでいくと理解しています。

○狩俣信子委員 要するにある程度県もそれに補助を出しているということですね。1台につきどのくらい出ているのですか。

○座安治交通政策課長 1台当たり1500万円を支援しております。それと、事業者のバスの車両が大体2500万円くらいしますので、事業者負担が1000万円くらいです。それと補助実績ですけれども、平成28年度までで191台の車両に対して支援しているという状況です。

○狩俣信子委員 同じページなのですが、皆さん処理方針の中で下から3行目、県としては引き続き関係機関と連携し、ユニバーサルデザインの推進と公共交通の利用環境改善に取り組んでいくと書かれているのですが、今これはどういう状況なのですか。計画的に何かなされているのでしょうか。

○座安治交通政策課長 ユニバーサル化の推進は、福祉の関係と観光客の誘客のためにも必要な施策として、誰にでもわかりやすいデザイン、表示をするという意味合いでございます。今現在、具体的にわかりやすいバスということで、少しずつ取り組んでいる状況でございますけれども、障害者の方々のためにノンステップバスの導入とか、あるいは行き先表示別にカラーリングですね。バスの行き先で赤とか青とかそういう色分けをするというふうな推進と、それからバスの脇にも行き先が表示できるようなものを行っています。車内においても、サイネージを設置しまして、4カ国語対応のバスの行き先、「次はどこです」という表示がされるように現在ほとんどなっている状況です。それとバス停の表示につきましても、まだなかなか実現できていないのですが、初めての方にわかりやすいバス停の表示ができないかということで、いろいろな研究をしているのですが、なかなか沖縄の場合は同じところに名前の違うバス停が複数ある場合が、那覇市内は特にございますので、それを何とかできないかということで今いろいろと検討はしているところでございますが、なかなかうまい解決策がないような状況です。

○狩俣信子委員 要するに交通弱者がふえる中で、乗りやすい乗り合いバスというのはとても大事だし、利用環境改善というのはこれからもずっとやっていかなければいけない問題だと思っているのですね。その1つに、例えばバス停で雨が降ったり太陽が照ったりすると。バス停の屋根というのですか、上屋みたいな何かをつくっているのですかね。それはどういう状況ですか。

○座安治交通政策課長 バス停の環境、バス待ち環境の改善というのですが、県では基幹路線を中心にやっているのですが、バス停、最近国道58号で見かける白い大きなホワイトボードくらいある大きなバス停ですね。あれを設置してわかりやすいように、認識しやすいようなバス停。それと同時にバス停の上屋も雨を防ぐ、日光を防ぐための上屋も整備しているところでございます。ただ、ここら辺は県だけではなくて、那覇市においては那覇市が最近白いバス停、御存じだと思うのですが、屋根がガラス製ですね。そういうところに取り組んでいる状況でございます、それぞれ市町村及びバス協会で

も一部設置しているものがございますし、県においても道路改良時にはできるだけ更新していただきたいということで、土木建築部と協議してバス停の上屋の設置については、依頼して積極的に進めているところでございます。

○狩俣信子委員 要するに各市町村と連携しながら、そういう事業を進めているわけですね。じゃあ各市町村がこれからますます前進しますように、県からの話しかけとかそういうものも必要だと思いますので、高齢者のためにも頑張ってください。

○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 1つは離島からの要請がありました、陳情平成28年第45号の5の離島空路整備法に関する要請が上がっております。沖縄県は離島県であるだけに、沖縄本島・離島含めて、航空燃料税を含めた、公租公課を下げていくかというのは大変重要。さらには小さな離島を抱えておりますから、これを暫定法ではなくして、恒久法として交通の利便性を図っていくというのは大変重要なことだと思っております。県としてもそれなりの要望活動等をやっておられるようですが、どういうスキームで、今後どういう展開を図ろうとして、これを確かなものにしていこうとしているのか、その辺の話をください。

○川満誠一企画部長 国への要望につきましては、離島航空路線を有する6道県—北海道、新潟県、島根県、長崎県、鹿児島県、沖縄県で、離島航空路問題協議会というものを設置してございまして、会長は鹿児島県知事でございますけれども、この6道県が連携しまして、運航費及び航空機の購入費用に係る財政支援でありますとか、委員御指摘の航空機燃料税の軽減措置等の支援措置をより確かなものとするために国土交通省に要請を継続して行っているところでございます。

○座喜味一幸委員 クリアすべきことは大変大きいと思うのだけれども、どうなのでしょう。こういう動きというものは、確かなものにしていくためには、それ相当の、我々の要望を含めたいろいろな意思が伝わっていかないといけないと思うのだけれども、今後の確かなものにしていくために、県はどのようなさらなる努力をしていこうとしているのか。その考え方を。

○川満誠一企画部長 御指摘の離島航空路に関する新たな法律につきましては、今現在、存在している離島航路整備法と同様に、国の全国的な支援措置が確実にされるような根拠法としての立法が望ましいと考えておりますので、沖縄県としましては、共通の課題を抱える関係道県と連携して、さらには例えば全国知事会でありますとか、そういうところに御理解を求めて取り組んでまいりたいと考えております。

○座喜味一幸委員 大変大事なことなのでね、沖縄の観光振興、沖縄がここまで伸びてきているというのは、少なくとも航空行政においては、燃料税の軽減、その他含めて沖縄県の離島振興法というのか、新離島振興法に定められた部分というのが大きい。さらにこれを継続的にしていくというのが、今後の投資を含めて大変重要なことでもありますので、ぜひとも努力をしていただきたいということを希望します。

それからもう一点は、陳情平成28年第46号の5関連で多良間、波照間、粟国等を含めた第一航空の問題なのですが、客観的に見ていて問題点の整理が余りにもひどい。第一航空に問題があるのかどうかですね。ちょっと細かい話になりますが、飛行機を買ってもう2年にもなっていると思うのだけれども、この飛行機の財産、もしくは購入してからいまだに動いていない財産の取り扱い、これに関する経費等はどういう形で今やっているのか。その辺は金額も含めて、実態はどうなっているのか。財産の取り扱い、そして今の管理とどういう形でやっているのか。

○座安治交通政策課長 第一航空にツインオッター2機を補助をしたと。これは国と県で、それぞれ75%と25%という負担割合で補助をしたのですけれども、これはあくまで第一航空が購入した機体に対して補助金を出したというスキームになっておりますので、所有権は第一航空、第一航空の持ち物として購入時からずっと現在まで、会社として管理しているというところでございます。

○座喜味一幸委員 飛行機の利用状況というのは、そのまま格納庫において遊んでいるのか、どうなっていますか。財産も行政財産だったはずだけれども補助は出したというのなら向こうの財産だった。しかし、これが2年間も新規の新品の飛行機がある。それからトラブルは起こしたけれども、そのとき故障した飛行機に関しては第一航空で全部直せというのか、それともまたこれから再開に向けてこの補修費等がかかるのか、それに関して行政としてどうフォローするのか。そういう形が見えないと、多分また力がありません、修理費があり

ませんというようなこと等、細かいことになるとまだ問題があるような気がします。

○座安治交通政策課長 今、第一航空では、機体を2機購入したわけですがけれども、初めのうち少しだけ飛んでいて、それから事故を起こしてストップしていると。ストップしている間の状況、事故を起こした機体は修理をしないといけませんので、カナダに送って、修理が終わって、大阪まで今来ていると聞いております。検査があって、いろいろと検査した上で沖縄に来るということです。残りのもう一機ですがけれども、これについては、今回事故を起こしてパイロット養成強化から始めたという経緯がございまして、その訓練のために使用していると。その間、ずっとメンテナンスが当然かかるわけですがけれども、第一航空は航空会社で整備士も抱えていらっしゃるし、そこでずっと整備は行っていると聞いています。それから、修繕に係る機体に関しては保険がありましたので、それで補填したと聞いております。

○座喜味一幸委員 1機は下地島空港でパイロットの訓練をしたら、またそこでも事故を起こしたのだよね。だから、財産が完全に第一航空にいつているという、100%補助で、第一航空の財産になっている。ある意味では我々からの、県の金を支出している側からすると、もう少し力のあるような会社に、例えば地元の翼もあるわけだし、そういうこともトータルで考えて、フレキシブルに行かないと、本当に待ちに待っている多良間、波照間、栗国。本当にうまくいくのかというような思いがあってね、それに関しては明確なわかりやすい手を打たないといけないのかなと思っているのですが、どうなのですかね、部長。

○座安治交通政策課長 栗国路線で事故が起きて、路線がストップして、県としては第一航空に限らず就航できる可能性はいろいろと当たってきたところがございます。当然地元の翼のところもいろいろとかなり強い要請はやってきたのですがけれども、なかなか彼らとしてもすぐに飛べる状況にないですよ。RAC、JTAに関しても新機材が今導入されて、更新しているところがございます。それだけでも手いっぱいだということも言われております。できるだけということで、今探して最後に残っているのが第一航空ということがございます。

○座喜味一幸委員 いずれにしても、待ちに待っている地域があるわけだから、速やかな対応をお願いしたいと思います。

それともう一点は、交通政策そのものが、非常に我々の離島の中でバス路線の赤字、飛行機運賃の低減化、物流の輸送費、離島コスト低減化等々、ちなみに交通政策課として抱えているそういう交通政策に係るトータルとしての予算は、アバウトでどれくらいありますか。特に一括交付金絡みで。

○座安治交通政策課長 済みません、今手元に資料がないため大変アバウトでございますが、交通コストで約20億円、船舶更新の安定化支援事業がことしは少ないのですが来年は5億円程度、それからほかには大きなものではございません。ほとんど調査費とか。

○座喜味一幸委員 そういうものをもろもろ含めて、離島の生活安定のためのコスト低減、農林水産物の不利性解消、離島の航空運賃赤字、船の赤字路線の話とかとすると、これは相当な仕事になっているわけですよ。それで非常に気になるのですけれども、来年あたりの予算編成で、M I C Eの話が出てきて、520億円というような総事業費という話がちらほらしたときに、平成30年、平成31年、平成32年というような形で一括交付金等々を活用したM I C Eという事業が進んだときに、県の沖縄振興特別推進交付金—ソフト交付金、おおむね500億円と言っておきましょう。この500億円の中から今いっているところの、各部の離島物流交通コストに係る経費等を安定的に確保するといったときに、県の一括交付金というものが本当に成り立つのか。来年度の予算要求というものがもういよいよ始まっているはずなのだけれども、そういう意味で、トータルとして、大型M I C Eと我々のこの離島を含む生活の足を確保するという意味で、これは本気で議論しないと予算の確保というのがおぼつかないのではないかな。もし今、さまざまな委員からも話があった、そのニーズに対して、県の交通行政というものが確保されるや否や。大変な問題だと思うのですよ。これは早目に議論して、早目に方向性を示さなければ、これは大変ではないのか。特に我々、離島から出ている者としては、子供等の派遣費を含め、交通コストの飛行機賃の話を初めとするとね。そういう意味では、大変これは大きな問題が内在しているのではないかな。これはいよいよ企画部としても、トータルとしての県の支障のない予算というものはどうあるべきかという議論が大事になってくると思うのだけれども、その辺はいかがでしょう。

○川満誠一企画部長 もともと一括交付金というものは、既存の、それまでの全国一律の補助制度ではできない、及ばない、沖縄においては特に離島振興であるとか子育て支援とかもろもろの、特に社会政策についてのところに非常に

効果を発揮していると思います。御指摘のものについては、一括交付金のもとの由来からして、沖縄の抱える政策課題に充当していくのが基本でございますので、いろいろと経済政策のところの大きな事業についての影響は、予算編成上はあるかもしれませんが、我々交通政策を預かる者としては、そこに遺漏のないように取り組んでまいりたいと考えます。

○座喜味一幸委員 担当部署としては頑張りますと言わざるを得ないのだけれども、そういうことを言って、減らされて、どうしても短期集中的に大型な投資をするとパイが減っちゃう。そのときには、もうやむを得ずどこかになたを振るわないといけないという厳しい状況がもう目の前にあるということだけは、そういう部分だけは、現場を預かる部長としては、いい仕事をしているわけだから、その辺はしっかりと対応していただきたいなというのを希望します。

最後になりますが、実は那覇空港をよく使うのですけれども、モノレールの入り口がエスカレーターの途中まで混雑している。ピーク時になると、もう外国のお客さん、国内のお客さんで圧倒的にあふれていて、モノレールそのものももう満杯。2便くらい待たないといけないような状況もあるのだけれども、この玄関口としてのモノレールの現場の把握、それからどう対策をしていこうとしているのかということ。要請にはないのですけれども、もう起きている現実、もう一月、二月くらいずっと見ているので、その辺の対策、考え方をお願いします。

○謝花勉土木建築部都市計画・モノレール課都市モノレール室長 那覇空港の改札口のほうの件だと思いますけれども、沖縄都市モノレール株式会社でもその辺は今把握しておりまして、改札口が少し少ないということで、対応策については少し検討したいという話は聞いています。けれども、具体的にどういうふうにするということまではまだ伺っておりません。それから、乗客の混雑の話なのですけれども、これにつきましては、この間マスコミにも公開されておりますけれども、8月1日からダイヤの改正を予定しております。今現在、平日それから休日の2つのダイヤ構成なのですけれども、8月1日から、平日、金曜日、土曜日、もしくは休日、4つのダイヤ改正を今予定しております。それぞれ増便分としまして、平日は12便増便、金曜日が32便の増便、土曜日が34便の増便、日曜日が14便の増便というような対応を考えています。これによって混雑ぐあいが少し改善されるのではないかと伺っております。

○座喜味一幸委員 臨時便も出すという話も向こうの社員とも話をしてみたのだけれども、根本的な改札の増設等も要るのではないか、その辺も私は非常に感じたので質疑しておきますので、1000万人を超える目標を立てたわけだから、受け入れ体制をスピード感を持って整備することを希望して終わります。

○玉城満委員長 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 13ページの陳情第46号の5、第一航空の件なのですけれども、まず実態として、県としてC A B一国土交通省航空局が第一航空に出した業務改善の文書、内容は把握されていますか。去年の3月に出されている文書だと思えるのですけれども。

○座安治交通政策課長 平成28年3月4日に大阪航空局長から、第一航空に送られた事業改善命令の内容は承知しております。1点目は運航乗務員への不適切な訓練、それから不適切な形態による着陸が指摘されていて、講ずべき措置として、運航乗務員への訓練体制の抜本的見直しと、安全意識の徹底、コンプライアンス教育の実施と安全カリキュラムの再構築を指摘されております。

○西銘啓史郎委員 それを見てどのように感じますか、県として。

○座安治交通政策課長 着陸のときの事故を惹起させた、その前提といいますか、訓練の記録の改ざんというのがあったのははっきり言ってゆゆしきこと、あってはならないことです。その当時も、事実が出たときに県としてはこんなことがあってはおかしいのではないかと、これを徹底的に改善するように要望したところがございます。

○西銘啓史郎委員 先ほどからのいろいろな答弁を聞いていると、県が余りにも真剣に考えていないのではないかなという感じがするのですよ。要は、C A Bが指摘をして、今訓練にも入っています。秋ごろには路線も復活する予定ですよというように聞こえるのですけれども、何ら県の意味というか強い思いというのが私は感じられないです。さっきの答弁を聞いていて。25%のお金を出したという、20億円ぐらいでしたっけ忘れちゃけれども。お金を出して口を出さない、経営に関与しないというのは、民間業者はうれしいことなのですけれども、しかし安全に関することですよ。僕は何度も言いますけれども、この指摘事項

を見たらとっても不安なのです。この会社自体が。だから今回の要請で、今までと変わっているのは、信頼のおける透明性の高い会社をお願いしたいという要請になっているじゃないですか。大城委員からあったように。要は、安全というものを本当に徹底的に県が意識してもらわないと、島民も不安ですし、沖縄本島に帰る人間も不安になると思います。ですから、僕の手元にありますけれども、この文書を見たときは愕然としましたね。これだけのことを指摘されるということは相当なことですよ。もう後には戻れませんけれども、第一航空を選んだ段階で、どれだけの事故があったのか、どういった訓練をしているのか、多分県として把握していなかったかもしれません。選択肢としてそんなになかったというような話も聞いていますし、ただ、選択した以上は、これは本当に何かあったら大変なことですよ。県が余りにも淡々と説明することをさっきから聞いていて、すごい不安なのです。修理をきっちりやった結果、運航再開まで一秋と言っていますけれども、いつになるかわかりませんが、これはきっちりやらないと、事が起こってからでは大変なことになりますので、これはきっちりお願いしたいと思います。第一航空自体はホームページによるとセスナ4人乗り、6人乗りを持っているようですけれども、飛んでいる路線はどれだけあるのですか。

○座安治交通政策課長 第一航空は、事故以前から栗国路線のみ、不定期路線ではありますけれども。

○西銘啓史郎委員 ということはセスナを全部で10機くらい持っているようですけれども、このDC2機を除いてですね。それは不定期で飛んでいて、定期は今回初めてという理解でいいですか。

○座安治交通政策課長 今、栗国路線自体も不定期航路でございまして、これはセスナとかで今まで主力でやっていたのは航空写真とか、地図作成というところをやっていたと聞いております。

○西銘啓史郎委員 くどいようですけれども、ぜひ安全性については、もちろん主たる責任はCABにあるとは思いますが、県としてもきっちりこの辺のフォローをお願いしたいと思います。

あともう一点、今モノレールの話も出ましたけれども、今、土木建築部から、12便でしたか。増便したりいろいろするというのをやりましたけれども、これも私も気になるのは、住民の足としてのモノレールと観光客の足としてのモノ

ノルール、2つの利用実態があると思うのですけれども、これがさらに延伸されて浦西駅から来るときに、住民の利用、簡単に言うと今の時間帯というか、増便だけで大丈夫なのかどうか。シミュレーションしてどれくらい混雑率が緩和されるかわかりませんが、一番困ると思うのは、本来生活に使おうと思った住民が使えなくて、またこれが観光客にしわ寄せが行くと。とにかく、このマイナスの形になることはぜひ避けてほしいので、このまま公共交通としての使命としてこの辺のシミュレーションもきっちりしてもらいたいと思います。

最後に1点だけ、あと2次交通としてのかかわり、公共交通機関として、もう一つ2次交通の観光バスやレンタカー、代表質問でもしましたけれども、観光立県沖縄として1200万人も迎えるときに、今のいろいろな課題、レンタカー、観光バス、待機場、いろいろな問題、これを横断的に協議していかないと。レンタカーは文化観光スポーツ部で調査しました。ある程度の実態がわかりました、観光バスの待機場は那覇市と沖縄総合事務局が調査しました。あとタクシーも含めて那覇空港の状態がどうなっているかということですね。恐らく那覇空港のタクシーやタクシー乗り場の人たちは、既存のスペースが欲しいので要求します。でも実態はどうなっているかという、いろいろな要素が絡まってくるから、要は1事業者だけとの対話ではなくて、私が申し上げたいのは横断的にタクシー、ハイヤー、バス、レンタカー、もろもろこういった課題をトータルで考えて、行司役を企画部がやるのか、文化観光スポーツ部かわかりませんが、とにかく公共交通、2次交通も含めてきっちり整理をさせていただいて、観光立県沖縄として1200万人を迎えられるように、ぜひお願いしたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

座波一委員。

○座波一委員 陳情平成28年第60号、第90号、第128号、これは共通して鉄軌道の問題ですが、現在ステップ4の段階まで来ているということでもあります。毎回、鉄軌道の件につきましては、いろいろ計画そのものの実現性が取り沙汰されてきていますが、根本的にこの運営主体がまだはっきり示されていないと思いますけれども、もう一度それを確認します。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 現在県におきましては、構想段階における計画案づくりというものに取り組んでおりますけれども、その次に具体的

な計画段階、こちらは国で主体的に行っていただきたいと考えておりまして、その中で具体的な、詳細なルートと駅の位置、数、また交通事業者等々が決定していくというところでございますので、それ以降の作業になるかと思っております。

○座波一委員 国が計画主体になるようにという考えですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 県で行っている構想段階の計画案づくりというのは、おおむねの起終点、おおむねのルート、おおむねの駅の位置、フィーダー交通のあり方等々を一例えばルートに関しましても、線ではなくて帯で考えていると。そして、県の考え方を県民一体となってこのルート案でお願いしたいというところで、それをその先に、計画段階におきましては、国で事業主体として新たな特例制度の創設、詳細なルート等々の計画を策定していただきたいと考えております。

○座波一委員 現段階ではまだまだ国との考え方の整合もとれていないどころか、事業に対する理解度というのですか、まだまだ合致していないと思うのですよ。すなわち、推進力もまだまだ弱いなというのが現実なのですけれども、これは県民の期待と裏腹に国との認識の違い、あるいは事業の採算性も含めて、その辺があらわになってくると、この事業そのものが本当にできるのかという疑問が出てくるわけですよ。これはまさにMICEの問題も根幹的には似ていて、国の考え、県の考え、いろいろなそもそもがあるわけですけれども、この鉄軌道に関しましては、本当に国の運営主体でいくという考えならば、やはりもっともっと国の考え方、あるいは事業計画そのものも介入してもらおうという、そういう考えは持っていないですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 委員御指摘のとおり、国におきましても平成22年度あたりから調査・検討を進めておりまして、その中では当然、採算性の問題とか、費用便益の問題という課題が取り上げられております。我々との関連としましても、その都度国からも情報提供をしていただきながら、県も委員会を行う場合には、あちらに情報提供してやってきているところです。ただ昨年、国庫要請等の中で、要請をした段階におきましても同様の課題というのは示されてきておりました。ここは今後、いろいろな宿題は国からもいただくことになると思うのですけれども、一つ一つ丁寧に対応して、求めてまいりたいと考えております。

○座波一委員 ルート案が7案出て、それからほぼ決定の運びにまで行くと思いますけれども、これはルートが決まるともう後戻りはできないというか、地元等沿線が決定したところは、もうそれに向けてまちづくりが始まっていきますからね。これは非常に慎重にかつ現実的な決定をしないと大変なことになると思います。総事業費の問題、あるいは効率の問題、1時間以内で名護一那覇間を結ぶという点から言いますと、あるいは事業費の問題から言いますと、かなり絞られてきていると思うのですよね。どうですか、作業ぐあいは。絞られてきていますか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 現在、先ほど委員もおっしゃったとおり、ステップ4の段階でございます。次回の委員会が、今月の末から来月にかけて行う予定にしておりますけれども、その中では定量的評価、つまりルートごとの利用者数とか、概算事業費とか、それをルートごとに検討するという作業を予定しております、その中で明らかになってまいります。

○座波一委員 いつごろ決定する予定ですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 前回の委員会から、評価項目は多岐にわたることとルート案が4つから7つにふえたということもありまして、我々の検討作業に、データの分析等々に時間を要してしまいましたけれども、次回のステップ4の後半の委員会以降、早急に慎重かつ丁寧という作業は今後ずっとスタンスは一緒ですけれども、よりスピーディーにステップ5までの作業を進めてまいりたいと考えております。

○座波一委員 その時期、いつごろ決定の予定か。

○嘉数登企画振興統括監 委員御指摘の点は、計画案の選定、策定というお尻の部分だと思いますが、今ステップ4の段階、全て決まるとステップ5まで行きますので、今年度中の策定というものを目指して鋭意取り組んでいきたいと考えております。

○座波一委員 先ほどから議論がありますとおり公共交通としての社会的な役割の中でも、例えば弱者支援、あるいは観光対策、あるいは通常の産業としての道ですね、そういうものをひっくるめて、総合的にやはりルートというところ

ろで絡み合ってくるわけですから、そういう受け入れが本当に可能である、そういうルートにふさわしいというのが必要になってくると思うのですけれどもね。とにかく、これを横断的に、県の中で、企画部がまとめてくると思うのですけれども、私も土木環境委員ではあるのですが、なかなかそういう議論がないようなのです。既存事業の取り組みがメインであるという考えであって、例えばM I C Eに関連する道路整備、あるいは今の鉄軌道の問題も含めた道路計画とか、あるいは地域の公共交通網の再編等々もなかなか土木関連からはそういう議論まではまだ入っていないということですが、企画部としてはどう考えますか、そういう全庁的な取り組みに関しては。これは本来、企画部が主体となってやるべきところだと思うのですよ。

○嘉数登企画振興統括監 今現在、鉄軌道の導入に向けて、企画部を中心に動いておりますけれども、それでその幹線が出来ますとフィーダーという言葉が出てまいります。また、フィーダーの議論をしますと、まちづくりというところまで及んでいきますので、当然その段階においては企画部だけではなく土木建築部、それから関係する部局で十分調整をやっていきたくて考えておりますし、さらにその鉄軌道の計画策定に当たっても、当然行政だけで進めているわけではなくて、市町村会議ですとか、あるいは住民、県民に対するP I活動というところも十分やっているつもりでございますので、もろもろの意見を結集しながらこの計画案に反映させていきたいと考えております。

○座波一委員 どうしてそのような話をしているかというのと、やはり盛り上がりには欠けるといって一市町村が我が町に関連するものかどうかというのに大きな関心があるということと、関連づけるような交通政策、フィーダー系ということも含めて、もっともっと見えるように議論をするような機会をやっていかなければ、これは計画が本当にまだまだ具体化できるのかと疑問を感じざるを得ないというのが現状です。

○嘉数登企画振興統括監 鉄軌道導入に向けた県民の盛り上がりというところだと思いますけれども、今その計画策定に向けて5段階に分けて段階ごとに検討を進めております。各段階においても、P Iということで住民の意見を聞くということをやっておりますして、当初3000件とか5000件とかいう意見でしたけれども、これが6000件、直近では9000件と、かなり県民の関心も高まってきております。もちろん9000件あればいいという話ではなく、もっともっと意見はあるかと思っておりますので、そういった意見を取り入れながら、あるいはもっと喚

起しながらベストなものをつくっ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。

比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 私も関連して。同じ問題意識を持っているものですから。今年度中に計画案の策定を考えているというのですが、もちろんスピード感は大切なのですが、今後の沖縄の形を変えるくらい大きな計画なので、慎重さも重要だと思うのです。特にルート案決定という一番大事なこのステップ4の段階で、拙速にはいけないと思うのですよ。当初、ステップ4でのルート案決定はいつを目指していて、さっきおこなっている話はあったのですが、いつまでにステップ4のお尻は決めようとしていますか。

○嘉数登企画振興統括監 計画策定自体、昨年度末という目標を持っておりました。先ほど来説明しておりますように、ルートが当初の4つから、3つの案が追加されまして、その作業に時間を費やしているということで、ステップ5まで終えて、最終的な計画策定というところは、今年度末を目標に鋭意取り組んでいきたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 これは決して行政の怠慢ではないと思うのです。皆さんが真剣に県民の声を聞こうとした結果、ルートだって4から7にふえたわけで、そうした声をしっかり反映できるようなしっかりとした計画をつくるというのが一番の大切なところですので、拙速過ぎないということを口酸っぱく言っているのです。仮にこのステップ4で決まったルート案は、もうステップ5では動かさない、こういう理解でいいのですか。

○嘉数登企画振興統括監 検討をステップ1からステップ5ということで段階的に進めておりますのは、後戻りがないような形で慎重に進めていこうということで段階的に検討を進めておまして、基本的にステップ4を経ましてステップ5に行きますと、後戻りはない。ですから、比嘉委員が御指摘のように慎重かつ丁寧な作業ということが今後とも求められていると考えております。

○比嘉瑞己委員 なおさら今のステップ4がどれだけ重要かというのがよくわかると思うのですけれども、そうした中で座波委員もおっしゃっていましたが、フィーターの関係だったり、あるいは市町村にとってはまちづくり全

体にかかわる問題なのですよね。私たち議会としても、どういう案が一番いいのかという議論に参加をしたいのですが、なかなか今回の審査でも進捗状況は見えません。以前は進捗状況、始まる前に学習会的にやっていただいたのですが、あぁいったものも委員会としてもっと頻繁にやるべきじゃないかなと考えています。皆さんは専門の皆さんを交えて、かなり詳細な角度から検討しているのですが、そうした判断材料が、私たち議員はもとより、県民になかなか届いていないと思うのですよ。私は、9000件の意見というのは140万人の県民からしては決して十分な数だとは思いません。だから、ステップ4で終わって決まったあと、公表したときに、いろいろな意見が殺到すると思うのですよ。やはり、その議論を今この時期に、丁寧にやる仕組みというのが大切だと思います。これまでの委員会でももっと県民参加型にしてくれと。もちろん国の意見も大切ですが、県民がどう考えているかという意見を聞かずに国と意見交換はできないと思うのですよね。やはりそういった意味で、こういった形で県民を巻き込んだ計画にしていくのか。皆さんは今もやっていると思うのですが、本当に地域のおじいちゃんから子供たちをひっくるめた、もっと幅広い県民参加型という視点が必要だと思うのですが、そこら辺はどうお考えですか。

○嘉数登企画振興統括監 まず議会への報告ですが、9月議会、次回の議会において、これまでの取り組み状況も踏まえて詳細な報告をしたいと考えています。それとステップ4で決めたこととはという話がありますけれども、当然そのステップ4で議論している内容についてもP Iという住民の意見を聞くという機会も設けてまいりますので、その委員会だけで決めるというよりも、県民の意見を聞きながら評価項目に沿って決めていくという手順を、繰り返しになりますが、慎重かつ丁寧に進めていきたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 繰り返しになりますが、そのパブコメとかですね、一県民はなかなか参加できないと思いますよ。普通の主婦だったり、それこそ高校生だったり、本当に県民みんなの声が反映できるような仕組みというのがちょっと弱いような気がしますのでね。そうした意味で、私たち議会も説明責任を問われてきますので、広く情報が行き渡るような一テレビの番組1つ買い取って今の進捗状況を説明するだけでも反響は大きいと思いますよ。いろいろな意見広告の形もあると思いますので、その工夫も必要だと思います。最後に部長から答弁をお願いします。

○川満誠一企画部長 御指摘のとおり構想段階とはいえ、計画案を定めるに際しては、抜かりないように手順を踏んでやってまいっておりますが、御指摘のとおり収れんしていくためには、正当な、丁寧かつ慎重な手順が必要ということでございますので、今後とも一般の県民の皆様になるべく可能な限りできるだけ一生懸命情報が届くように、ニューズレターであったり、テレビ、ラジオ、公共放送機関もございまして、県民会議等の今持っているチャンネルを全部駆使して、県民の皆様のお意見を拝聴するように全力で取り組んでまいり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28年第45号の5の4番ですけれども、久米島のフェリーの代替については、これは皆様方の資料を読んでいると、要するにこれはできないとしか読めないのですよ。やれない。全16航路を更新した後にやると。残りは8航路あると。8航路については、平成33年までに皆さん方は整備する予定だと理解しておりますけれども、財政的な問題も含めて、どれくらいのボリュームが必要なのですか。

○座安治交通政策課長 現在、残り8航路の建造の支援をしていかなければいけないわけですが、久米島町から求められているところ、久米島町の船は大体25億円くらいかかります。県の補助額はスキームでいうと十五、六億円になると思います。残りの8航路については、全8航路をまとめても現在のところ30億円から40億円程度。今後設計していかないと詳しいことはわかりませんが、その程度になっておまして、かなり大きいところがございます。予算の財政的な措置の面というのはまた考慮していかないとイケませんので、この8航路のめどが立って検討していきたいと思っております。

○翁長政俊委員 そういうことですから、財政的処置ができないと。簡単に言えばね。8航路やった後に、財政的に可能であればやると。問題なのはですね、沖縄振興計画を含めて、一括交付金、平成33年で切れるのですよ。皆さん方は、当初この計画をつくった段階で、この10年間の一括交付金があるうちに、これを入れていこうというようなものが、多分皆様方の計画の主眼だったと思えますよ。しかし、この平成33年以降のいわゆる沖縄振興特別措置法—沖振法も含めて、一括交付金も含めて、正直なところどうなるかわからない。延長ができ

るのかどうなのか。これは沖振法もある意味ではもう50年、半世紀やることになりますから、大きな政治決断が求められていく。ですから、この間にやれるものはきちっと財政的処置も含めてやっておかないことには、これは何の担保も持ち得ないと私自身は考えているのですよ。ですから、やれる分は私はやっていただきたいと思っているのですけれども、実際かさ上げしてやることは可能ですか。

○川満誠一企画部長 金額の問題も重要ですが、この事業を進める上で予算というのは伸縮というか、思いのほかかからなかったとか、いろいろなこともございますので、全体を考え合わせて進めてまいりたいと。先々のことは軽々には申し上げられないのは承知しているのですが、一括交付金と次の沖振法が時限立法ですから切れて、特例的財政措置の行方というのは非常に気になる場所ですけれども、その制度は非常に重要で必要だと私らは思いますけれども、政策課題というのは、離島の振興というのは、ずっと続くこととございますので、これは政策課題としては把握してですね、どのくらいの財政措置が必要ということは常に丁寧に繰り越しておく必要があるのかと思いますので、お金があるからやる、ないからやらないということではなくてですね、お金を工面する努力をしながら必要性についても検討して、それで冒頭申し上げましたとおり、当事者が全員集まっての計画でございますので、変更についても全員集まって計画を変更して、可能な限り進めるように努力してまいりたいということで一担保があるかと言われればなかなか苦しいところもございますが、例えば補助率をここまでしか工面できないのであれば、いろいろな相談をしながら進めてまいりたいということも、これは決まったことではありませんけれども、考えとしては持って進めてまいりたいと考えているわけでございます。

○翁長政俊委員 そうとしか答えようがないだろうと思うのですが、ただ、政策課題として、これは消えることは私はないだろうと思っています。島の交通状況がそういう状況ですから、島民の皆さん方が安定して定住できるような環境をつくっていくという政策課題はずっと続いていくし、それに向けてまた努力をしていかなければいけないというのはわかります。しかし、それをしっかりとサポートするということになる、財政的裏づけがあつて初めて可能なことであつて、今、部長の言われるように、沖振法を含めて、何ていうのかな、さらなる時限立法の延長が必要だというお話をされておりましたけれども、ただ、翁長県政のおかしなところは政策参与に池宮城さんという方がつきました

よね、今度。この方の持論は、沖振法なんて要らないと。一括交付金なんて。これは地方交付税の延長のようなものだから、こんなことなくたって、沖縄の自立は可能だという持論を持っている人でしょう。こういうことをとうとうと公でしゃべる方を参与に迎えて、沖縄の財政基盤をつくっていくということになると、これは皆さん方が今やっている、与えられた範囲の中でのいわゆる沖振法という、さらには高率補助や一括交付金という財政運用の中で、全く逆行したような持論を持った人に財政提言を沖縄県が求めていくという。これはどうということなのかな。こんな形で本当に物事が前に進んでいくのかととても不安を持っています。ですから、この離島の皆さん方が望んでおられる離島苦の解消を含めてですね、財政的な裏づけも含めてですよ。これはしっかり皆さん方がやっていくという強い決意、特に知事三役にはそれが求められるだろうと思っておりますので、これは提言として私から強く申し述べておきますので、頑張ってくださいと思っています。

それと継続の陳情、鉄軌道の関連なのですけれども、先ほどから出ていますが、中・北部地域に向けての公共交通のあり方として、この事業が導入されると思いますけれども、これにひっかけて聞くしかなくてですね、例の北部地域に向けての高速船の話が出ていましたよね。内閣府においては5月16日に、本部港に向けていわゆる高速船の検討に入っています。沖縄県としては北部地域全体の交通、要するに総合交通、公共交通という意味においては、高速船の導入というのはどう捉えているのですか。

○座安治交通政策課長 北部地域と南部地域を結ぶ高速船の導入に関しては、現在、県の交通政策課で需要、あるいは想定する船の種類、採算性、必要な施設等を調査するというところで、8月一来月に発注するというところで準備を進めているところであります。

○翁長政俊委員 余り意味がわからなかったけれども。もう少しわかるように説明してよ。

○川満誠一企画部長 失礼いたしました。北部地域についての公共交通、沖縄本島内の公共交通も本会議でも答弁させていただきましたが、かなり交通流量が拡大して観光客も非常にふえてきて、レンタカーも今3万数千台と聞いております。陸上交通は自動車道も非常に渋滞を来す状況もよくあるということで、渋滞を解消するという決め手というのはなかなか難しいかもしれませんが、那覇市から北部地域に、特に本部町方面にどのような交通手段があれば実際の観

光客の中心となろうか、ニーズに応えられるかということ調査をしたいということでございまして、県民一般の方が船に乗ってゆっくり移動するということもあろうかと思えますけれど、目下のところは観光客の方々が乗って運べる容量であるとか金額であるとか、そういうことを調査したいということでございます。

○翁長政俊委員 これは観光目的というよりも、これだけ陸路の交通が混雑を来して大変だという時代、時間的な問題も含めて、こういったことを考えたときに、県民の足としてのいわゆる高速船の使い方、これは近隣離島がそういう形で使っておりますけれども、観光客、地元の県民も含めてそれを活用できるシステムをあなた方の構想の中で持って、しっかり組み立てていくということを一今、国がやろうと考えているのに、県がどういうスタンスでこの問題を捉えて、あれは国が主体じゃないでしょう。沖縄県が主体ですよ、やる以上は。やるという決定が、内閣府がやるという決定はないだろうけれども、仮にやるとしても、沖縄県が受け皿になってやるという話になるはずですから、そこはしっかりとしたビジョンやそういったものを確立する必要があるのではないですか。これは何も本部町だけに行くのじゃなくて、北谷町に来て、名護市に行って、名護市から本部町に行くという。これは幾つかのルートが考えられている。沖縄総合事務局では、那覇北谷航路というのはあるのじゃないかという検討があるようにも聞いているのですが、実際あるのですか。情報は持っていますか。

○座安治交通政策課長 今、内閣府でやっているのは交通網の多様化ということで、北部地域や離島地域を周遊する新たな交通事業にどういうアイデアがあるかを事業者を中心に募っているという段階と聞いておりまして、そのいろいろなアイデアを期待しているというところであると思えます。

○翁長政俊委員 ですから、関心のある企業や自治体がどういう形でやるのか。国は公募すると言っているのですよね。公募して、アイデアを募りたいと。県も国に呼応して、いわゆる海上交通網のあり方というのは、僕は真剣に考えるべきだと思っていますよ。大田県政の時代に1回失敗はしましたけれども、あ那时的ニーズと今とでは随分社会環境も違っていますし、今であれば十分採算がとれるのじゃないかという発想がベースにありますので、ここは部長、県の政策としてきちっと格上げして、真剣に調査費をつけてやるくらいの腹はないのですか。

○嘉数登企画振興統括監 市町村への説明の状況について説明させていただきます。各市町村からピックアップして申し上げますけれども、検討の進め方に関して、情報公開をしつつ、各市町村、県民の意見を聞きながら公平・公正に決めていくことは大切であって、県民の大多数に理解してもらえるよう進めてほしいということですね。定時・速達性のあるバスの確保、快適なバス停の整備、多様な交通手段の組み合わせによるネットワークの整備等を総合的に進めていくことが必要だというような御意見がありました。

○上原章委員 年度内に7つのルート案を1つに絞り込んで、いよいよ国とまた折衝していくと思いますけれども、非常に大事なところに来ているかと思うので、特に市町村、陳情も出ている中で多くの県民が理解できる案をつくってほしいなと思っています。

それで、今回の鉄軌道、皆さんが構想案の中で、具体的にその方法、公設民営というような話も聞くのですけれども、ある程度モデルになる鉄軌道、その辺の調査の段階で具体的にちょっと教えていただければありがたいのですが、現場でもこれだけ大型なプロジェクトが本当にできるのかなと、具体的にどういう鉄軌道の導入を考えているのか。いろいろ我々にも問い合わせがあつてですね、ここ数年調査をして現地にも行ったりしていると思いますけれども、この辺の説明をちょっといただけませんか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 これまでほぼ同規模ということで、つくばエクスプレス等の視察とか、そういうものを参考事例として情報もいろいろいただきながらやってきているところではございます。ただ、上下分離方式というインフラ整備は国で行っていただいて、事業者側が車両を持ってきて運行を行うという特例制度の創設については、負担の割合等々も含めて、我々としては特例制度として考えておりますので、他の鉄道とそのあたりの仕掛けというものが若干違うのかなと思っています。

○上原章委員 全国に多くの鉄軌道があるのですけれども、今おっしゃるような沖縄県のこれまでの歴史で鉄道がないというのは一戦前はそういう時代があったと聞きますけれども、今、全国でこういった特例制度を設けてやるような事例はあるのですか。

○宮城優交通政策課公共交通推進室長 他県においてはそのような動きはありません。

○上原章委員 海に囲まれた島ということもあって、非常に他県の状況とは大分違うとは思いますが、県民の悲願ではあるのですよね。具体的に今言った上下分離方式、これはありますよね、国内に。これはどこですか。

○嘉数登企画振興統括監 沖縄県がモデルとしているのが、今言った整備新幹線の整備方式なのですけれども、整備新幹線は上下分離方式ですね。ですけれども、ほかにも上下分離で運営しているのは、ちょっと今手元に資料はないのですが、そういった運営形態をとっているところはございます。

○上原章委員 国は国で今調査費をつけて、具体的に沖縄県に鉄軌道をつくっていけるのか、県は県で独自に調査を積み上げてきているのですけれども、本会議で両方のこれまでの費用、どのくらいかけて導入の取り組みに入っているか、質問させてもらった。国と県で10億円を超える予算をつけて今まで調査をしてきているというわけなのですけれども、ステップ4、今年度内で構想案ができる中で、私は水面下で皆さんが国との共有の環境をどう整えるかというのは非常に重要だと思っていますのです。県が、「はい、できました。ぜひこれでよろしくお願ひします。」と「はい。わかりました。」ということにならないと思うのですよ。国とのその辺の意見交換、キャッチボールはどうなっていますか。

○嘉数登企画振興統括監 調査自体はおのおのでやっているのですが、当然その調査をやるに当たっては調査内容、調査結果がどうなっているかというような意見交換もさせてもらっておりますし、今後とも連携、意見交換をしながら進めていきたいと思っています。

それから、県では委員御指摘のように、もうステップ4の段階に来て、今後ルート案を選定していくという重要な時期に来ておりますけれども、当然そのルート案選定の際にはいろいろな、事業採算性の問題、費用便益等の問題が出てまいりますので、そこはきちんと国にも説明して理解いただけるように取り組んでいきたいと思っています。

○上原章委員 先ほど他の委員からもありましたが、事業主体、これはもう国がしっかりやってもらわないと到底できない構想、プロジェクトだと思うのですけれども、先ほどの特例制度の創設も含めて、今の段階でいいですので、国がしっかりやるというようなところは皆さんのほうで、その方向で動くということで我々議会は認識していいのでしょうか。

○嘉数登企画振興統括監 国においても調査は進めておりますけれども、いまだそのビー・バイ・シーというのですか、そういったところに課題があるということもおっしゃっておりますので、まだまだ詰めていかなければいけないところはあるかなとは思っています。

○上原章委員 再度聞きますけれども、国もしっかりやるという方向で県と共有しているという受けとめかたでいいでしょうか。

○嘉数登企画振興統括監 もちろん我々はそういう方向で進めていきますけれども、我々の一番の根拠といたしますか、沖振法、それから基本方針にあるとおり、国がそういった沖縄の鉄道・軌道のために検討するという部分がありますので、そこを根拠として、足がかりとして議論をやっていきたいと思っております。

○上原章委員 本当に大事な取り組みですので、よろしくお願いします。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○玉城満委員長 質疑なしと認めます。

以上で、企画部関係の陳情に対する質疑を終結いたします。

説明員の皆さん、大変御苦労さまでした。

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。

これより陳情の採決を行います。

陳情の採決に入ります前に、その取り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、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7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