

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1回沖縄県議会（2月定例会）

平成29年3月24日（金曜日）

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3月24日 金曜日
開 会 午前10時41分
散 会 午後0時5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及び第7号の2
- 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 下地明和君
交通政策課長 座安治君
交通政策課公共交通推進室長 武田真君

○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5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。

陳情平成28年第45号の5外5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。

下地明和企画部長。

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

表紙をめくっていただきまして、陳情説明資料の一覧表がございます。

継続の陳情が4件、新規の陳情が2件となっております。

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

1 ページからの離島・過疎地域振興に関する要望事項の陳情について、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。

2 ページをお開きください。

記4の3段落目以降において修正を行っています。

読み上げて御説明いたします。

本事業では、離島地域の中でも特に定住条件の厳しい「小規模離島」の赤字航路を対象としております。

久米島―渡名喜―那覇航路は、「那覇―久米島」及び「那覇―渡名喜島」の2航路で構成されており、「那覇―渡名喜島」の航路を対象として、平成26年度にフェリーの購入支援を行ったものであります。

他方、久米島は、島内に高校や中核病院があることから、小規模離島ではなく、要件に該当しないため、「那覇―久米島」の航路について支援対象とすることは困難であります。

なお、久米島―渡名喜―那覇航路において欠損が生じた場合には、国・県・市町村協調の運営費補助により支援することとなりますに修正しております。

続きまして、記5の3段落目において修正を行っています。

変更がない部分もあわせて読み上げ、御説明いたします。

県としましては、当該計画に基づき、残りの8航路の船舶更新を着実に進めていくことが重要と考えておりますが、沖縄県離島航路確保維持改善協議会で決定された船舶更新を確実に行った上で、代替手段としての航空路がない航路における高速船の買い取り支援については、予算の確保や事業の進捗状況を確認の上、検討したいと考えておりますに修正しております。

4 ページをお開きください。

記6の4段落目において修正を行っています。

読み上げて御説明いたします。

今後、実証実験における成果を踏まえ、久米島町の活性化を図る新たな取り組みなどについて検討する必要があると考えておりますに修正しております。

続きまして、記7において修正を行っています。

読み上げて御説明いたします。

久米島と那覇間の航路は、平成16年度まで久米商船株式会社が高速船を運航しておりました。

当該区間の距離は約100キロメートルに及ぶことから、運航は天候に大きく左右され、久米商船株式会社が高速船を運航していた間においても、冬場は海

上のしけにより運航が困難なため運休する一方、夏場は台風等の影響で就航率が低い状況となっており、結果として採算がとれず、撤退しております。

県としましては、過去の経緯や当該区間の実情等を踏まえると、高速船の導入は非常に困難と考えておりますに修正しております。

次に、10ページをお開きください。

新規の陳情であります。

陳情第3号の5平成28年度久米島町の振興施策に関する陳情に係る経過・処理方針等については、記1が陳情平成28年第45号の5の記6、記2が同陳情の記4及び記7と同じであります。

次に、11ページをお開きください。

新規の陳情であります。

陳情第7号の2沖退連2016年度医療・介護制度及び地域公共交通機関に関する陳情に係る経過・処理方針等について、読み上げて御説明いたします。

記1(1)及び(2)について。県は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、平成19年8月、関係市と共同して交通事業者、公安委員会、道路管理者、利用者等の代表による沖縄県公共交通活性化推進協議会を設置し、平成21年3月に那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画を策定の上、国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの区間に、定時・速達性が高く、多頻度で運行する基幹バスシステムの導入に向けた取り組みを推進しております。

また、那覇市、沖縄市等においては、地域公共交通網形成計画の策定に向けた取り組みを行っていることから、県は、引き続き、これらの取り組みを支援し、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に取り組んでまいります。

記1(3)について。県は、これまで、関係機関連携のもと、高齢者や障害者など交通弱者を含む全ての利用者の乗降性にすぐれるノンステップバスや運賃精算が便利になるIC乗車券OKICAの導入等、公共交通利用者の利便性向上に取り組んでまいりました。

また、バス停上屋や大型バス停標識等バス停のグレードアップ、乗合バス相互及びモノレールとの円滑な乗り継ぎを図る那覇バスターミナルの整備など、バリアフリーに対応した施設整備への補助等を行い、人に優しい公共交通環境の整備に取り組んでおります。

県としましては、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等、公共交通の利用環境改善に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。

質疑はありますか。

比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 2 ページ、陳情平成28年第45号の5の説明でお願いします。

記4の陳情処理方針の中で、この船舶の建造や購入費を補助する新事業を実施していると。その計画というのが、平成24年度から平成33年度までの計画になっているということでした。今、計画どおりに更新は進んでいるのですけれども、この財源について内訳をまず教えていただけますか。

○座安治交通政策課長 財源については沖縄振興一括交付金—一括交付金を活用した事業でございまして、補助率を公営航路と民営航路の2つに分けております。まず市町村が経営する公営航路は、県が一括交付金を活用いたしまして建造費の90%、地元の市町村で10%負担するというスキームになっております。民営航路の場合は県が国庫を含んで72%、市町村が8%、事業者が20%の負担という補助のスキームになっております。

○比嘉瑞己委員 一括交付金を活用しているということでした。これはすばらしいことだと思うのですが、当初計画をつくった平成24年度の前、計画策定時は一括交付金制度はなかったわけですよ。なので、今、一括交付金があるのであれば、この計画の終わりが平成33年度になっていますけれども、これをどんどん前倒しして一括交付金をもっと活用して、単年度で更新する船をふやすことが可能ではないかと思うのですが、その点は検討したことはありますか。

○座安治交通政策課長 支援計画をつくるのに更新支援計画を立てていくわけですが、これは一堂に国・県・市町村、事業者の方々、あるいは利用者代表の方々に御参集いただきまして、もちろん下協議は個別にそれぞれやっているわけですが、年次的に船舶の更新をしていくということにしております。それにつきましては、各航路の船の船齢というものがあります。船を建造

してからの経過年数ですね。その古い順から行っていくということになっておりまして、総じて船齢の古いほうからということで伊是名、伊平屋、こういったところが先になり、建造支援が終わったというところでございます。船の建造でございますので、中には多少計画が延びたり、あるいはドックの空きぐあいもございます。船の建造に関しましては地元の市町村で建造の計画委員会を立ち上げて、どのくらいの船にするか、あるいはドックがあいているかどうかということの詳細に詰めていきます。その計画で最終的な船の形が決まるまでも1年以上の時間がかかるということがございまして、この更新表に沿って更新計画も各航路ごとに立てていくということがありますので、年次的にやっているということです。もちろん予算の都合がついて、仮に前倒しの希望があれば、その協議会の中で協議してできるものは先にやっていくということにはしております。

○比嘉瑞己委員　ドックの空き状況や設計等、もろもろの条件をクリアできれば県としては前倒しするという事は検討に値するという事でいいですか。

○座安治交通政策課長　県だけではなく協議会の席で決定していくということでございますので、その席で決定されれば進めていくことができると考えています。

○比嘉瑞己委員　部長にお聞きしたいのですけれども、この市町村から声が上がれば協議会で議論するという話なのですが、せっかくこの一括交付金があるうちに前倒ししたほうがいいのじゃないかということは、県から協議会の中で市町村に投げかけてみる。それで検討する市町村は出てくると思うのですよ。これだけ陳情も出てくるくらいですから。そうした県の主体性も必要だと思いますが、協議会でそのことを発言していただきたいのですが、いかがですか。

○下地明和企画部長　今、交通政策課長から説明がありましたように船の船齢、規模、そういったものを十分に検討して代替船を建造していくという作業になるわけですが、当然ほとんどが赤字航路という中において、そういうことで支援をするわけですから、船の建造において過大な規模だとか、いろいろなものを含めて、その中には当然後々支援をしていく国も検討委員会の中に入って一緒にやっております。そういう中でどうしても早めたいとか、あるいはその協議も十分に調う環境が見られれば早めるという事例もこれまでもありますし、今後ともそれができればあとは予算の関係を十分に考慮しながらという

ことで今までも取り組んでおりますし、今後もそれでやっていきたいと考えております。

○比嘉瑞己委員 ぜひ積極的に、待ちにならずに県としては離島の皆さんを支援したいという、その財源があって、可能であれば前倒しもできるのだということをはっきりと発信していただきたいと思います。これは要望にとどめておきます。

続いて4ページですが、久米島町から高速船の導入の提起がありますが、処理方針としては非常に困難という結論になっています。その理由としては、過去の平成16年度の高速船の運航がうまくいかなかったということが挙げられているのですが、私が島に行ってお話を聞くと当時はおっしゃるとおりに課題がたくさんあったと。少しの波が立つだけで休航になってしまっただけで使い物にならなかったと。走っても揺れて島の人たちも乗り心地が悪かったという話も聞きました。ですが、あれから10年以上もたち高速船の機能もかなり向上していると。それであれば十分採算性もとれるというお話も聞いてきました。ここでいう非常に困難という結論なのですが、こうした高速船の機能が改善されていて、島がちゃんと採算性をとれる計画をつくったのであれば検討する余地はあるのか、その点を聞かせてください。

○座安治交通政策課長 私どもは久米島の高速船につきましては、陳情を出されております事業者と意見交換を行ったところでございます。その意見を踏まえての回答なのですけれども、先ほど申しました船の性能が上がっているという、当然船はだんだんよくなっていくのですけれども、波の抗波性といいますか、波に対する船の抗力ですけれども、これにつきましてはフェリーや最近スタビライザーなどが発達してしまっただけで、かなり静穏度も低くなって揺れないようになっています。ただ高速艇の場合はフェリーの倍以上のスピードで航行することがありまして、御存じのように石垣市と竹富町の間を運航する高速船でございまして、3年前にも骨折事故があったということがあります。あそこも船は頻繁に入れかえているのですけれども、まだまだ高速艇に関しては天候に左右されるところが大きいというところでございまして。そういったことでこういう回答をさせていただいているのですけれども、久米島町でも高速船に関しては独自で調査を行っているというところでございまして。平成27年度、可能性の調査を行っています。久米島町としては住民のアンケート等をもって就航の可能性について検討しているというところでございまして、まだ結論は出ていないところと聞いています。平成28年度も引き続き調査するということ

だったのですけれども、現在まだ進んでいないと聞いております。

○比嘉瑞己委員 ぜひ町もしっかり調査も行っていますので、皆さんもいろいろな情報を提供しながら、可能であれば検討していただきたいと思います。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。
座喜味一幸委員。

○座喜味一幸委員 具体的な話になりますが、多良間の航路は公営ですか、民営ですか。

○座安治交通政策課長 多良間島と宮古島間につきましては、合資会社多良間海運が運航しておりまして、これは第3セクターで設立した会社であります。社長は多良間村長がやっていると聞いております。

○座喜味一幸委員 一括交付金の対象にはなりますか。

○座安治交通政策課長 多良間航路につきましても、建造支援の中に位置づけられておりまして、平成32年度から33年度にかけて建造の予定でございます。

○座喜味一幸委員 多良間は割と運賃が高いという問題がありますが、ちなみに今、一括交付金で建造した航路とその他の航路において、生活物資あるいは運賃の低減化というのは具体的になされているのか。その検証はどうなっているのかお聞かせください。

○座安治交通政策課長 今、建造支援が始まった平成24年度以降でございますけれども、建造支援をした航路8航路ございます。これについて運賃が低減されたということはございません。これにつきましては、建造支援の対象路線自体が赤字航路に対する支援ということになっていまして、もともと赤字で、建造した場合はリース料はかからなくなるのですけれども、事業者さんに関しては2割ほどの減価償却が発生します。その分もありまして、黒字化した路線もあるにはあるのですけれども、なかなか赤字体質から抜け出せないというところでありまして、運賃を下げるまでには至っていないというところでございます。

○座喜味一幸委員 船をリースで運航してきたというのがこれまでなのだけけれども、一括交付金はリースではなくて国庫90%、地元10%の建造になるわけで、その辺は根本的に減価償却費というのはいないはずなのです。それが運賃あるいは輸送費の低減に直接つながらない。なおかつ赤字補填もしなければならないということはあってはいけないことである。船だけ購入したとしても、その運営管理がありますから、それでも赤字が出ればその補填ということもあるのだけけれども、事実上はこの一括交付金を使って新規造船してそれが住民の生活にどう効果が出ているかということが明確でないとなんだという話になると思うのですよ。これを早目に確認し、計画の段階からやっていないといけなただけけれども、これは平成24年から入れているわけで、明確に物価あるいは償還の村からの持ち出し、それが明確に低減化されていて赤字補填が明確に減ってくるという形でないと9割補助の船を使って償還、リース料もなくて、明確に生活に目に見える形で下がらないということは常識では考えられないですがどうなのですかね。

○下地明和企画部長 詳細な数字については後で課長から答えさせますが、この支援をした効果としましては、まず運航費補助がこれまでと比べ格段に減りました。それからこの支援をすることによって、これまでよりも仕様の高い船を建造することができて、就航率が上がって、島民の利便性の向上につながっているという2つの側面があります。具体的な数字と運航費補助がどれくらい下がっているか説明します。

○座安治交通政策課長 今、部長からありました建造支援をした影響としまして、赤字航路の補助額が大分少なくなっています。平成24年度8億1000万円余り補助をしていたのですが、平成28年度については4億7000万円、半分になっています。欠損額の補助内訳は国・県・市町村それぞれで行うのですけれども、県の場合は平成24年度の場合2億7000万円負担しておりました。それが平成28年度に関しましては9000万円になっております。市町村につきましては、平成24年度1億3600万円だったんですけれども、平成28年度は4500万円になっております。

○座喜味一幸委員 これは目に見えて欠損額の負担が落ちたということも明確にわかるのだけけれども、役所側が運営側が負担が下がるということ、持ち出しが減ったというのはいいのだけけれども、行政サイドは負担が軽くなったのは結構だけれども、住民のコストが下がらずに行政側だけ効果が出たということがあ

ってはないと私は思っているのですよ。であれば、この欠損額そのもののバランスというのは、地域住民の物価の安定というものと、これはきれいなトータルとしての物事の判断というのを一つはしなければならない。そういう検証はしていませんか。

○座安治交通政策課長 先ほど言った航路別の赤字の欠損額だけではなくてですね、負担軽減につきましてはそれぞれ事業者ではリースから先ほど言った減価償却費になっていると。ただ減価償却につきましては、負担した分といいますか、例えば事業者だと2割自己負担しますので、8割の補助が出て、その2割だけを減価償却するというところでございますので、大分負担が下がっていくというところでございます。それと先ほど申したコストというのですか、住民の交通コストの問題ですけれども、これは離島住民の交通コストの低減は別途事業を行っているところでございまして、この建造支援につきましても将来的には赤字が解消し、安定的な運航が見込めるところになっていけば運賃にも反映させられるということで、補助の計画の段階でも、協議会の席でも、常々県から働きかけているところでございます。ただ運賃に関しまして、航路の安定化ができる、オーケーが出るというのは国からの認可も必要でございますので、それとの兼ね合いがあるというところでございます。

○座喜味一幸委員 今言っていた一括交付金を使って新建造する場合は、購入ですよ。リースではないですよ。今の答弁からすると、少しリースの部分と一括交付金で買い上げという形の部分があって、リースがあるからというような言いわけをするのは説明と違うのではないですか。

○座安治交通政策課長 言葉足らずで済みません。リースの場合は建造にかかった費用をそれぞれ船の船齢であったり、減価償却が11年くらいでございしますので、それを11等分して毎年その分がかかるというところでございます。その分がここの支援で活用することによってリース料が全部なくなるかわりに、残り2割の自己負担分だけを減価償却しているということで負担減になっているというところです。

○座喜味一幸委員 ちなみに8航路整備してありますが、残り何航路でいつまでにやるのですか。

○座安治交通政策課長 全部で16航路ございまして、今、8航路終わって残り

8 航路の建造予定でございます。

○座喜味一幸委員 先ほども早目に前倒ししたらどうかという話がありましたが、今、県としても一生懸命、離島の物価を低減化するために一括交付金を使った物価安定、コスト低減のための補助を出していただいていますよね。これは総額幾らくらいですか。

○下地明和企画部長 今年度から各市町村も応分の負担ということで、県と市町村で負担することになっていますが、県の負担はたしか1億円ちょっとだったと思います。

○座喜味一幸委員 要するに一括交付金で船を買いました。減価償却引当金というものはあるけれども、リース料はなくなりました。これはあり得ないよね。船を買ってあげるというのはね。ある意味ではね。こういう優遇の措置があります。片や物価、コスト低減のための沖縄振興特別推進交付金—ソフト交付金を使っています。運ぶ物も不足分も両方から応援してあげて支援していて、これが地元の生活に具体的にどれくらい反映しているかというトータルとしての検証をしないとせっかくの皆様方の事業の効果が目に見えて人々に伝わらない。島に住む人々に、船を買ってあげて厳しい物価を下げるために努力しましたよ。皆さん那覇から3割、4割高かったのはまさにもう1割くらいだけしか高くないでしょう。離島のことを大事にしているでしょうという明確な数字を出さないと、これ縦割りで最も悪いパターンになってしまいますよ。部長これはちゃんとしたほうがいいですよ。企画部の課題でしょう。

○下地明和企画部長 御指摘のとおりだと思います。これまではその事業をつくり、スキームをつくって実施するということまで必死でございましたので、なかなか検証というところまでは手が回らなかったのが実態でございます。やはりわかってもらうためには調査をして具体的に数字を出してというのが必要になってくるだろうと思いますので、どういう形で検証ができるのか検討させていただきたいと思います。

○座喜味一幸委員 これは一括交付金の費用対効果も含めて、国の一括交付金を内閣府から見ると本当に一括交付金は生きた使い方をされているのですか。地域住民の福祉向上につながっているのですかという視点、産業振興につながっているのですかという視点、こういうものの見方をするわけであって、私が

内閣府の親分であれば、今のような話、船も買ってあげて9割補助で国は出して、交通コストも物価安定のためのコストも出して、それで効果というものは何なのだというのを、県がきれいにメッセージとして伝えないと、費用対効果の検証という一生懸命この分厚いものがあるのだけれども、こんなのは僕らには見えないのだよ。離島の大事な足と物価高という大きな問題を解決するための大きなツールでありますから、ぜひともこの辺に対しては明確な整理と効果を整理しておいてください。いい事業だからあえて言うておきます。

もう一つ、6ページになりますけれど、先島航路の話であります。基本的に航空便の利便性が向上した、そして離島航空路のコスト低減化が進んで空路のほうが主体となっているけれども、本当の意味での島の利便性というかコスト低減という意味からすると、こんな簡単に処理方針に書いてあるような、赤字がありそうで受け入れる会社がありませんというようなことで片づけていいのか。多分5万人以上の人に住んでいて、二、三百キロメートル離れた島にあなたたちは飛行機を生活の足にしなさいというような考え方は乱暴ではないのか。これは少々の財政的な負担があっても、この海路の件に関しては、もっと真剣に取り組むべきではないのかと思っております。船をもし離島航路の今の先島航路まで一括交付金の対象になるのであれば、ここは引き受ける民間企業者というのはあると思うのだけれど、一括交付金の対象にはなりませんか。

○座安治交通政策課長 一括交付金の対象とした、建造支援の補助のスキームでございますけれども、これは現行生活路線として認定されている航路に限っておりますので、仮に先島航路が開通してそれが赤字だということになって、生活路線になるかということは国と相談してあります。国からの回答としては、航路について、物資を運んでいる船は既に別の船があるということと旅客のみであるということでは対象とはならないという回答を得ています。それと今、住民の足を中心というのはやはり航空機だろうという意見も出されておりました。国庫の補助の対象とするのは難しいと。生活路線として認定するのは難しいという話を聞いています。もし建造支援をしたら、県及び地元市町村でということになると思います。

○座喜味一幸委員 地元もそんな軽々に、先島と沖縄本島間の離島航路を再開してくれという要請はしない。県も国が言ったからではなく、離島県として先島圏域における海路が本当に要るか要らないかという、私は本気になって議論し検討する必要があると思いますよ。国に相談申し上げたら、大分航空便がしっかり飛んでいて、船を使う人はいないだろうという感覚ではいけないと。県

として、本当に先島圏に船が要るのか要らないのか、調査もなく把握もなく、なぜ、先島から美ぎ島美しやがしょっちゅう来ているのだけれども、なぜそれを本気で議論してみないのですか。やっているのですか。

○座安治交通政策課長 石垣市と宮古島市とは意見交換をしております。2年前に先島航路の収支状況の調査に関しては両市とも承知していて、現実的に航路を引くかというところがあります。どのくらいの規模だったら現実性があるのか、あるいは地元の皆さんの就航に対する要望等がどうなっているのかという意見交換をしたところでございます。宮古島市からは航路は必要だと感じていると聞きました。ただ、採算性の課題があるということはおっしゃってまして、そこは協議していきたいと考えています。実際今、一部先島航路をやっているという事業者さんがいらっしゃいますので、そこでの意見交換で今、運航回数の問題等でいろいろなことを聞いております。それをもとに実際に幾らかかるのか、どういう課題をクリアしないといけないのかということをもとめておりまして、それをまた取りまとめて両市と具体的に航路の可能性について意見交換したいと考えております。

○座喜味一幸委員 嫌みじゃないけれども、この意見交換したいというのも4年近くなっているのですよ。そういう一括交付金で船というものは買えるのですか、部長。高等学校がないところしかできないと言っているけれど、県から内閣府に対して、ぜひ必要なので1万トンの旅客船は要らないけれども適正な数千トンのフェリーでもいいじゃないかと、それを一括交付金の対象にしてくれないかと。一括交付金で9割の補助が出るのであれば、ほかに受ける会社があるかもしれないという条件の一つ一つをクリアしなければいけないと思うのです。どうなのですか。これは対象になりますか。本気で県は内閣府に議論したことはありますか。

○座安治交通政策課長 現行の補助のスキームであつたり、生活路線というのが対象でございますのと、小規模離島に係るという条件がついています。このスキームでは建造支援というのはいけないというところがございますので、かなり難しいというところがございます。

○座喜味一幸委員 終わりますけれども、離島振興法が大分改正になってきたし、国土交通省あたりは介護の世界まで入り込んで、そういう人たちの交通の便だったり低コスト化という動きもあるし、そういうように時代が変わってい

て、ある意味で我々は先行した沖縄が、離島の航路に対して全国が動いているのに、ちょっと対応、動きが満足し切っているのではないかという思いがあって、ぜひとも先島航路の便も含めて、もっときめ細やかな要請をしてもらいたいなど。もっと県独自の色を出して、可能性をいろいろと探っていただきたいなど思っております。最後に部長の決意を聞いて終わります。

○**下地明和企画部長** 県としてもそれまで何もやってこなかったわけではなくてですね、可能性を追求するために旅客船を入れた場合の収支シミュレーション、調査も随分やってきました。ただ、どうしても例えば建造支援ができたとしても運航の段階でかなりの赤字がどうしても出るというシミュレーションになっているということもありまして、手を挙げる事業者がなかなかないというのが現状でございます。ただ、実際問題として、これまで船が運航していた平成19年度までの旅客数というのは、石垣あるいは宮古地域を含めて2万人足らずだったという状況もあって、そこに今後どういう旅客増加が見込めるかということも含めて、シミュレーションを向上させる環境が生まれてきているかも含め、また新しい調査も入れながら検討させていただきたいと。新しい船の建造支援だけではなかなか経営上はうまくいかないというのはわかっていますので、それプラスアルファで何ができるのかも含めて検討していきたいと思えます。

○**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** ただいまの離島航路船舶更新支援計画についてですが、残りの8隻を平成33年度までに予定しているということですが、その航路と予想され得る費用をお願いします。

○**座安治交通政策課長** 船舶更新支援計画の中に位置づけられております、これから建造する船の航路でございますけれども、まず久高航路、粟国航路、多良間航路、船浮航路、津堅航路、大神航路の6つとなっております。久高航路につきましては平成29年度から平成30年度にかけて、粟国につきましては平成30年度から平成31年度にかけて、多良間、船浮、津堅、大神に関しましては平成32年度から平成33年度で建造する予定でございます。建造費用といたしましては、約60億円となっております。

○座波一委員 6 航路で 8 隻ということですか。

○座安治交通政策課長 済みません、建造支援が 6 航路でございまして、買い取り支援が 2 航路でございます。買い取り支援の航路名を抜かしておりました。買い取り支援としましては、波照間航路と伊江航路を予定しております。それで計 8 航路 8 隻というところでございます。

○座波一委員 その買い取りする航路は、航路としては廃路ということですか。

○座安治交通政策課長 説明をもう一度いたします。建造支援というのが 6 隻ございますけれど、これは今ある船の代替のために新しく建造して、それに対して支援をするというところでございます。買い取り支援につきましては、現行ある船の買い取りということで、リースしてある船を買い取って、それから購入費用を支援するというスキームでございます。波照間航路と伊江航路に関しましては建造するというよりは中古船の活用であったり、現在ある船を買い取るというていでしております。

○座波一委員 まず平成33年度までの60億円が見込まれるということで、これはソフト交付金の適用だと思います。今、予算でも最大の課題になったかと思えますけれども、M I C E との予算の関連があります。M I C E 事業の債務負担行為で500億円の予定であるという中で、平成29年度、平成30年度からは現年度化して行って、一括交付金を充てていきますよという予定ですね。そういう予定なのですよ。その中で、市町村に対する分が減る可能性が大いにあるということなのです。一括交付金の部分がですね。この造船補助に影響が及んでこないかという予測は立ちませんか。

○座安治交通政策課長 この計画につきましては、平成23年度に策定しています。先ほど言った前倒しをしたりもありますけれど、毎年見直しているのですけれど、その都度財政当局とも相談して、将来的に平成33年度まではこの程度かかるということで、相談していますので、その辺の財源は一応ちゃんと見ているというところであります。

○座波一委員 これこそ離島の振興、あるいは離島の足を確保するという点では沖縄県の最重要課題の一つでもありますので、予算の面におきましても、この部分は確保するという、最優先に持ってくる事項ではないかと思うのですよ。

ですから、そのMICEとの関連でいろいろ今後の市町村との予算の駆け引きが出てきますけれども、これをしっかり予定しているところについては間違いなくこれを措置するという考え方を持ってほしいのですがいかがですか。

○下地明和企画部長 実はこの計画は平成23年度につくったということでもおわかりのとおり、まだ一括交付金制度が創設される前から特別調整費一特調費を活用するという形で計画を立てました。なので、特調費を含めて、これまでの経常補助金と言われるものも含めて一括交付金という形で今回平成24年度からのスタートになりましたので、我々としてはそれができる前からの計画を進めているということもありまして、このことに関しては予算の確保を図りながらぜひとも離島振興のために頑張っていきたいと考えております。

○座波一委員 続きまして、鉄軌道関連の陳情平成28年第60号、第90号、第128号、この3つの陳情をまとめてお願いします。今ですね、そのルート案が7案と示されているいろいろと検討し検証に入っているということでもあります。その検討がかなり進んでいると思いますが、当初の5案から7案にふえたわけですね。通常絞り込んでいくべきなのだろうけれどもふえるということは、何が原因でふえたのか、それと今後もふえる可能性があるのかですね。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 当初専門家の検討委員会で示されたものについては、4つのルート案でした。これは沖縄21世紀ビジョンであったり、沖縄県の公共交通の現状から見た場合に求められる公共交通の役割から整理をして、さらに人口であったり人の移動や交通量などさまざまな客観的データに基づき設定した4つのルートという形が最初に示されました。その4つのルートを県民に示したところ、さらに、具体的には国道58号の北谷のほうを通るようなルート、さらには恩納村のリゾート施設のあるところを通るようなルート、そういった県民の要望が示されて、それはまた客観的データに基づくとそういったものも公共交通に求められる役割、趣旨に沿うということで7つのルート案になったと聞いています。今のところ7つのルート案以外に大きな意見はないと認識しています。

○座波一委員 これは決定に至るまで絞り込んでいく方法をとるのか、次のステージでもう決まるのか、これはどういうやり方をするのですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 御承知だと思いますけれども、7つの

ルート案について比較評価をするステップ4という段階に入っています。この比較評価結果について県民にお示しをして、また意見をいただくことにしています。その上でステップ5に入ると、その選定の考え方をまとめた上で選定の作業になってくるといふ考え方を今しております。

○座波一委員 この選定は、その時点でもう決めるのか、それとも絞り込んでいくのか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 選定の考え方を示す形で、結果的に絞り込まれていくという考え方を持っております。

○座波一委員 では、第5ステップではまだ一案に決まらないということですかね。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 ステップ5で選定になりますので、一つの案に絞られてくるものと考えています。

○座波一委員 問題は前の委員会でも、国の懸念事項があつて、需要喚起が必要であろうということなのですね。これは本来、非常に基本的なことなのですが、その需要喚起についての県の取り組みの方法はどうしているのか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 前回12月定例会の委員会で委員からも御指摘があつて、広く県民に利用促進をする取り組みが必要ではないかという御指摘だと思っております。もちろん、鉄軌道だけをやっても余り需要喚起ということにはつながらない、県民の方々が利用するためには枝もしっかり張った大きなネットワークでもって多くの方に利用してもらふということは大変重要だと思っております。それとあわせて、地域におけるまちづくりも重要ですし、利用しやすいような環境整備も必要だと思っております。そういったところから、県において1月にシンポジウムを開催したりという形で機運醸成について取り組んでいるところです。こういった取り組みについても今後も引き続きやっていくことが重要なのかなと考えています。

○座波一委員 そういう需要の喚起というのは、県民の関心度も含めて高めていかないといけないと。関心度及び期待度という点ではまだまだ高まっていないというのが現実です。同時に、この南北、那覇一名護間という部分において

のルートですから、何度も議論がありますとおり、この横系統あるいは南部方面、北部方面に対するフィーダー系整備という点ももっと突っ込んで県が示さない限りは県民的な期待度は高まりませんよ。需要の喚起にならないと私は思っています。いろいろな面で公共交通というのは県民最大の関心事ですので、県民が南北鉄道を活用できると、もしかしたらフィーダー系を利用すれば我々も普通に利用できるのだなという県民目線の話を持っていかない限りは、今のやり方だと何度シンポジウムをやっても関心は高まらないと思いますよ。その中で、例えば与那原町においては東浜に国道329号です、そこはM I C E がめどが立ったから早目にL R Tでも何でもやろうと。あるいは横の線においてははしご道路計画もありますよね。土木建築部においては。はしご道路計画、パーク・アンド・ライド計画、それも見据えれば、そういうフィーダー系との接合ができてくるわけですから、この辺を横断的にまとめて県の公共交通網というのを示せば、県民の関心度が高まらないかなと思うのですがどうですか。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 委員のおっしゃるネットワークというのは非常に重要な視点だと思っています、今の鉄軌道計画においてはまだステップ3で、軸と枝をどういう形で結ぶかという方向性を示したところなのですが、ステップ4では今言ったような御指摘も踏まえて我々も考慮しておりますので、まずまちづくりの観点とか、あとは他県の事例を持ってきてどういう形で枝を張っているのかということも含めて、広く県民にお示ししていきたいと思っています。確かに県民の関心度という意味で、まだ爆発的とは考えていませんけれども、県民意見の数から考えるとじわじわと関心度は高まっているのかなと思っていますので、そういった需要喚起も含めまして県民の関心が高まるような取り組みについて今後も引き続きやっていきたいと思っています。

○座波一委員 例えば南城市の場合は市庁舎移転建設が始まっています、その隣に、これも一括交付金の特別枠でやったのですが、2000台の駐車場を確保する計画が進んでいます。用地も確保しています。これは災害対策といろいろな意味での活性化、南部観光に資するという点で了解をもらってやっているわけですが、そういうパーク・アンド・ライド構想というのは各地域にあるはずなのです。沖縄の交通体系というのは、やっぱり車はどうしても今後絡めていかなければいけない。バス、車は絡めていかなければいけませんから、その構想を各市町村あるいは各地域につくってもらってですね、そういったものと南北系の鉄軌道をつなぐというふうになれば、目に見えてくると思うものですから、その提案をさせていただいているということです。そういう方向で

ぜひ進めていただきたい。

もう一つは、最後の新規の陳情ですね。医療・介護制度及び公共交通機関。先日、南城市で内閣府の自動走行実証実験がありました。これは県としてはどのような対応で、県には相談ありましたか。

○座安治交通政策課長 今自動運転バス、3月20日に出発式ということで私も行って試乗してまいりました。自動運転に関しましては、今内閣府で大臣が主導して沖縄の交通渋滞の緩和にということで、先進的な施策の一環として自動運転を沖縄でまず実験してみようということで始まったものであります。

○座波一委員 交通弱者対策ということで、全国的にあるいは全県的にこの問題は大きな問題なのですが、この自動走行も確かにこれがシステム化されると、そういった問題も解決に向けて取り組めるのじゃないかなという期待を持てるというわけですね。ただ、実験段階だからたまたま南城市でやったかもしれないけれども、こういったものを今のパーク・アンド・ライド、あるいはBRTあたりにつなげていくという構想の中で、自動走行もぜひ進めていってほしいというのがあります。県としても、自動走行についての期待や考えというものは持っているのですか。できればこういうふうにしてほしいとかあるのですかね。

○下地明和企画部長 自動走行の実験につきましては、当初都市部でもという話もありましたが、まだ開発レベルがそこまではというのもあって、離島や走行環境のいいところでということで決まりました。もちろん、自動走行が十分に開発されて検証もされてできるようになれば、今後の交通環境の整備という意味では大きな役割を担うものと考えておりますので、今後どのような推移で行くかというのを内閣府とも一緒に検証していきながら、沖縄にどういった導入ができるかも含めて、一緒に検討していきたいと考えております。

○座波一委員 この公共交通の整備というのはハード的な意味合いからの整備という事業目的ではなく、県民全体の福祉、そこに入っています。ですから交通弱者の問題は田舎、南部地域あるいは北部地域、離島地域ではもう悲惨なものですよね。ですからそこを既定のバス路線をどういうふうに変えるかという問題も含めてなかなか難しいのですよね。非常に難しい。けれども、県が打ち出す交通ネットワークを柱にどのように組み立てていくか。パーク・アンド・ライド構想を含めて、市町村が独自の交通網を確立しなければいけない。そ

ういった先導をしていかなければいけない時期に来たのではないかなと思って
いますので、そこまで及ぶ公共交通に対する取り組み、さらに福祉という点で
もこれは全県的な取り組みだということで、推進する考えを最後にお願いま
す。

○**下地明和企画部長** 先ほど来鉄軌道との関連で公共交通推進室長が少し話を
しておりますが、当然鉄軌道の路線が決まれば、構想段階ではありますけれど
も沖縄県の役割として次にどういうブロックをつくるかというのがこれからの
課題です。そのブロックごとのフィーダー網を連携するような形での公共交
通のあり方も含めて、それをつくる必要があると考えております。特に南部地
域は広いですし、中北部地域に行くと先ほど委員がおっしゃっていたはしご道
路の問題等も含めて、どういう圏域をつくっていくかということによって、
その圏域ごとから、次は市町村におろすという形の交通網を整備するよう
な形での提案を、それぞれのブロックで協議会でもつくってまた議論を
しながらやっていけるような形をつくっていきたいと考えています。

○**座波一委員** このようにフィーダー網と鉄軌道の絡みをしっかりとや
っていくという方針で、時間はかかると思いますが、ぜひその方向性を示
していただければこの交通網に対して県民が非常に関心が高まると思
いますので、よろしくお願います。

○**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** 最初の1ページ目から入りますけれども、離島航空路の運
賃の低減に対して、経過・処理方針の沖縄離島住民交通コスト負担軽減事
業という中で、平成28年度の当初予算と今年度の当初予算の総額を教
えてもらっていいですか。

○**座安治交通政策課長** 平成28年度の当初予算が19億556万5000円、
平成29年度の当初予算が20億8988万3000円でございます。比較いた
しまして、1億8431万8000円の増となっております。

○**西銘啓史郎委員** その増の中身、何が変わったというのがあるの
でしたら簡単に説明願います。

○座安治交通政策課長 平成28年度につきましては、19億円余り計上していたのですが、2月補正です、ある程度旅客がふえてきたというところがあります。これは特に宮古路線なのです。乗客が伸びたというところがございまして、結果的に今年度の予算が2月補正後で20億7000万円余りになりました。そのため平成29年度も平成28年度末の状況を見て、20億円余り、20億8900万円計上したところでございます。

○西銘啓史郎委員 次、3ページ目なのですが、先ほど8航路の路線と費用が60億円くらいと、平成29年度から平成33年度の5年間ほどで60億円の費用を使ってやるという話でした。単純に割ると年間12億円くらいのイメージなのですが、今年度の予算は幾ら計上していますか。離島航路運航安定化支援事業ということで。

○座安治交通政策課長 離島航路運航安定化支援事業といたしまして、平成29年度は1億8402万5000円でございます。

○西銘啓史郎委員 前年度はたしか4億3400万円だと思うのですが、これは年間12億円使わなければならないのを当初予定している新年度1億8400万円だけで予定どおり大丈夫なのでしょうか。

○座安治交通政策課長 船舶の更新につきましては年次ごとに計画を平成24年度から平成33年度の計画を立てておりまして、大体1隻2カ年かけて建造いたします。今回、平成29年度建造にかかるのが久高海運合名会社の久高路線となっております。これが平成29年度から平成30年度にかけて建造いたします。この1航路だけとなっております。昨年度は座間味村と水納島が建造だったため2航路ありましたが、ことしは1航路ということで予算が半減しております。

○西銘啓史郎委員 先ほど8航路で60億円という話だったので、要は1航路に対して12億円くらい年間使わないと5年間で消化できないのじゃないかなと思っていましたので、今年度で20億円や30億円という負担が出てくるということですかね。平成29、30、31、32、33年度、そういう理解でよろしいですか。

○座安治交通政策課長 先ほど申しましたのは平成29年度から平成33年度にか

けてのトータルでございまして、毎年船の大きさによっても当然建造費は大分違ってまいりまして、久高海運の場合、建造費は3億4000万円くらいを見込んでいるところでございます。

○西銘啓史郎委員 次4ページ目ですけれども、要請としては球美の島交流促進事業における割引率を拡充することと書いています。県の処理方針では平成27年5月から交流人口も新たな対象とした約1.5割の運賃低減を図ったとありますけれども、この実績と費用はどのようになっているか教えてください。

○座安治交通政策課長 久米島の実証実験でございますけれども、平成27年度の決算額では5016万円となっております。人数にいたしましては3万6110人が利用したということでございます。

○西銘啓史郎委員 これも実証実験を踏まえて今後どうするか検討とありますけれども、多分地元の人たちの要請というのは、島民割引はいいけれども、本島に住んでいる人たちのいろいろな負担を軽減してくれというのが声だと思うのですよね。ですから、仮に久米島で1万人近くの出身者がいらっしゃると言いますけれども、仮に3000円負担したとしても3000万円ですよ。そういったところも含めて予算のあり方と地元が求めている声との一地元は交流人口の人まで値引きしてくれとは言っていないと思うのですよね。ですから、県としては恐らく地元のためには観光客も割引したほうがいいということもあると思いますし、今年度から始まった島あっちい事業は1億8000万円の予算で、次年度見ると2億円にふえていますけれども、この数字も今何千名か答えられますか。3月末までの島あっちい事業。

○下地明和企画部長 数字はアバウトなのですが、2800名くらいだったと思います。

○西銘啓史郎委員 これは事務担当者といろいろな意見交換をしましたけれども、モニターという形で8割負担しますよね。仮に5万円なら4万円負担して参加者は1万円ですよ。大事なことはモニターで行った方々が今度自費で本当にツアーに行くかどうか。8割負担だから行った。次年度2億3000万円ほどの予算計上していますけれども、これは変に麻薬にならなければいいなと思っているのですよ。8割負担したら行くけれども、自分で行かなければこの体験事業が生きないと思っています。はっきり言うと、僕はこういったものに8割

も負担することはナンセンスだと思うのです。個人の意見で済みません。要は、次年度の予算計上しているのです、今年度の反省と何が悪かった、よかった、そこを必ず生かしてほしいのです。事業を実施する場合には、今年度10月から始めて、締め切りはたしか9月末で、9月末の段階で3月までのツアーの申し込みでしたよね。これは無理ですよ。日程も変わりますし、キャンセルも出ます。ですから、当初もらった11月現在で2605名だったのが、最終的に3000名いかないということは、この仕組み、申し込みの期限、もろもろを含めて今年度の反省を踏まえて次年度生きた予算にしてもらいたいと思います。

それともう一つ、5ページ目。これは栗国の定期路線の件ですが、県としては11月定例会から何も答弁は変わっていませんけれども、その後いろいろな動きがあったと思います。2月に住民説明会をして、訓練も始まり、その中でタイヤがパンクするということもありました。それで県にお尋ねしますけれども、大阪航空局がつくったチーム栗国の設置についてはどれくらい把握していますか。内容と実態について。

○座安治交通政策課長 大阪航空局では次長をヘッドといたしまして、第一航空株式会社の安全運航体制の再構築、路線再開を支援しているという状況でございます。県も当然ながら大阪航空局と一緒に住民説明会に参加いたしますし、今後安全に運航できるためにどういったことが必要かという課題も共有して話し合っているところでございます。現在、大阪航空局には毎月のように指示出し、チェックをしているような状況でございます、それぞれ密に連絡をとりながら再開に向けた準備をしているところでございます。

○西銘啓史郎委員 こういった地元説明会で上がった地元の声があります。新聞にもありますけれども、機体の修理がいつ終わったかわかりませんが、そういったもろもろ、11月の定例会から今日までいろいろな動きがあるわけです。それはどういった事実がある、こうなっているというのが経過・処理方針等の中に入っていないと何ら動いていないとしか見えないわけです。県が動いていること、航空局が動いていること、第一航空が訓練していること、それが実際にパンクし、機材の問題ではなくテクニカルな問題だとすると私はとっても不安なのです。機材の問題ではなくてパイロットの力量であったり、社内のコンプライアンスの問題であったり、これを再開するのは8月ですと。村長も不安なままでは再開してほしくないということは言っていますよね。ですから県はもっと責任を持って航空会社を選定をした、航空機代も負担をした、その安全性に本当にこだわってほしいのです。私は機材の問題や修理の問題なら

いいのですけれど、力量の問題とか中の問題というのは簡単には改善できないと思いますので、航空局、県、しっかり精査をして島民、県民に絶対に影響が出ないように。起こってからでは遅いですよ。これは厳しくチェックをしていただいて、対応してもらいたいと思います。

それから、7ページにある鉄軌道の話がいろいろありました。先ほどシンポジウムも開催したとありました。私もそのチラシをもらったりしました。シンポジウムの内容は県はどのように把握されていますか。県が主体で行ったと思うのですけれども。

○武田真交通政策課公共交通推進室長 シンポジウムを1月の下旬に那覇市内で開催しました。約200名余りの方に集まっていただきました。今回鉄軌道の導入ということなのですが、駅を中心としたまちづくりというテーマを設定しまして、専門家の方も呼びまして議論していただきました。その中でも主な議論としては鉄軌道をつくるだけではなくて、あわせてまちづくりを進めるということが地域にとっても沖縄全体にとってもいい効果が出てくるとか、あと利用者をふやすための取り組みについては今からでも議論したほうがいいとか、そういったさまざまな御意見をいただいたところです。

○西銘啓史郎委員 実はたまたま私の知り合いが参加してしましてね。私も資料をもらったりテーマなど見ていると、参加した方の意見というか感じたことをそのまま伝えますが、県としてやめたいという意思があるのではないかという捉え方をされていたのですよ。済みません、これは受けとめ方ですから。要は、鉄軌道を本当に積極的に推進しようではなくて、いろいろな課題があると。これは私も認識しています。もともと鉄道を敷いて利用者がいなかったら赤字になる、運営が大変になるというのはわかるので、県としては恐らくこういった課題がありますよ、維持困難ではないけれども鉄道利用者数の回復策とか言って、課題を事前に県民にも提示をして、だから皆さんちゃんと利用してくださいねということを言いたかったと思うのですけれど、受けた方からすると県の鉄軌道に対する思いが伝わらなかったということだったのですね。これは個人の意見ですし、私も出ていないので何とも言えませんけれども、いろいろな課題があることをきっちり一つ一つ解決することと、先ほど座波委員からあったように、本当にこれが地域づくりまちづくり、県民が参加をして、これに思いが乗らないと大変なことになると思うので、これもあわせて提言させていただいて質疑は終わります。

○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、下地明和企画部長から退任挨拶があった。その後、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願います。
休憩いたします。

(休憩中に、議案等採決区分表により協議)

○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6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