

公共交通ネットワーク特別委員会記録  
＜第2号＞

平成24年第5回沖縄県議会（9月定例会）

平成24年10月10日（水曜日）

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24年10月10日 水曜日  
開 会 午前10時3分  
散 会 午後0時1分

### 場 所

第6委員会室

### 議 題

- 1 諮問第1号 軌道敷設の工事施行認可申請に伴う意見について
- 2 陳情第116号、第140号の5、第141号、第142号、第149号及び第150号
- 3 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する諸問題の調査及び対策の樹立（公共交通活性化に向けた取り組みについて）
- 4 閉会中継続審査・調査について

### 出 席 委 員

委 員 長	金 城	勉 君
副 委 員 長	新 田 宜	明 君
委 員	砂 川 利	勝 君
委 員	具 志 堅	透 君
委 員	島 袋	大 君
委 員	新 垣 哲	司 君
委 員	高 嶺 善	伸 君
委 員	玉 城	満 君
委 員	瑞 慶 覧	功 君

委員 渡久地 修 君  
 委員 儀間 光 秀 君  
 委員 大城 一 馬 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

土木建築部長 當 銘 健一郎 君  
 道路管理課長 東 樹 開 君  
 都市計画・モノレール課長 仲 村 守 君  
 企画部長 謝 花 喜一郎 君

○金城勉委員長 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。

諮問第1号議案、陳情第106号外5件、本委員会の付議事件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公共交通活性化に向けた取り組み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、土木建築部長及び企画部長の出席を求めています。まず初めに、諮問第1号議案鉄道敷設の工事施行認可申請に伴う意見について審査を行います。

ただいまの議案について、土木建築部長の説明を求めます。

當銘健一郎土木建築部長。

○當銘健一郎土木建築部長 お手元の冊子平成24年度第5回沖縄県議会（定例会）議案（その2）」により、御説明申し上げます。

59ページをお開きください。諮問第1号軌道敷設の工事施行認可申請に伴う

意見について御説明申し上げます。

本諮問は、沖縄都市モノレールの延長整備に係るもので、軌道法施行令第5条第2項の規定において準用する同令第2条第2項の規定により議会の意見を求めるものであります。

これから、担当課長から詳細な説明をさせていただきます。

**○東樹開道路管理課長** 諮問第1号軌道敷設の工事施行認可申請に伴う意見についての概要を御説明いたします。

諮問第1号の説明資料の1ページをごらんください。

これは、沖縄都市モノレール株式会社から沖縄県知事経由で提出する国土交通大臣への軌道敷設の工事施行認可の申請に当たり、軌道法施行令第5条第2項において準用する同令第2条第1項の規定により、沖縄県知事から県道の道路管理者である知事へ意見照会があり、道路管理者である知事は、同条第2項の規定により議会の意見を徴するものであります。

県道上で軌道敷設に関する工事を施行することについて、道路管理上支障はないかについて問うものであります。

説明資料の2ページをごらんください。図面に表示した県道浦添西原線、県道宜野湾南風原線が軌道を敷設する県道の区間であります。

3ページをごらんください。軌道法に基づく工事施行認可申請に係る手順フローでございます。本議会から意見を聴取した道路管理者である知事は、申請を受理した知事へ回答することになります。回答を受けた知事は、その意見を添えて、国土交通大臣に送付し、申請内容が適当であると認めた場合には、国土交通大臣が認可することとなります。なお、平成23年第6回沖縄県議会において諮問しました軌道敷設の特許申請に伴う意見については、異存がない旨、答申をいただいております。

以上、諮問第1号の説明を終わります。

御審査のほど、よろしく申し上げます。

**○金城勉委員長** 土木建築部長の説明は終わりました。

これより、諮問第1号議案に対する質疑を行います。

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します。

質疑はありませんか。

渡久地修委員。

○渡久地修委員 実務的なものから、意見、いわゆる同意とかではなくて、意見という場合は、例えばこれまでのいろいろな意見を求めたものについて、ここで言う意見とはどういったことを想定していますか。工事の際には注意してやりなさいとか、あるいは、この路線は別のものがないのではないかなどの意見のことを言っていますか。

○當銘健一郎土木建築部長 具体的にほとんど異議なしの場合が多いので、どういった意見が出たかということは、他府県の例を引かないとわかりません。道路管理課長のほうから説明させます。

○東樹開道路管理課長 道路管理者である知事が意見を求められているので、軌道法施行令第5条第2項により、知事は必ず議会の意見を求めないといけないということが本文です。あくまでも道路管理上で支障があるのか否かというための意見です。

○渡久地修委員 これは、延長が決まりましたよね。この意見が通って、皆さん方がやっている先ほどの図から見ると、いつから工事は始まりますか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 ただいまの予定では、今年度実施設計をしておりますので、来年度、平成25年度には着工したいと考えております。

○渡久地修委員 着工して開通はいつですか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 平成31年の春を予定しております。

○渡久地修委員 敷設する場合には、首里駅から仮称浦西駅まで全部県道ですか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 きょう諮問する区間が県道で、残りは那覇市道石嶺線があります。さらに浦添市道の国際センター線、沢岬石嶺線といった道路があります。お手元の資料の2ページをごらんください。左下に首里駅があります。そこから仮称石嶺駅に向かって、那覇市道石嶺線です。引き続き、本日諮問いたします、県道宜野湾南風原線を越えまして、仮称経塚駅までが浦添市道の沢岬石嶺線及び国際センター線です。さらに仮称前田駅に向かって、浦添市道の国際センター線、残りは県道でございます。

○渡久地修委員 休憩をお願いします。

○金城勉委員長 休憩いたします。

(休憩中に、渡久地委員より再度県道部分についての確認がなされた。)

○金城勉委員長 再開いたします。

○渡久地修委員 この開通は、いわゆる仮称浦西駅まで工事が終わってから開通ですか。途中、仮称石嶺駅とか仮称経塚駅とか、そういった段間的な開通はあり得ますか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 現時点では4駅までの全線開通を目指しております。ただし、委員がおっしゃるように第一駅の仮称石嶺だとかは検討しております。実は、分岐器を設けたりしなくてはいけない、安全上の観点から期間が長くなればいいですが、効果が出ないという予測になっていまして、少し厳しい状況になっています。

○渡久地修委員 以前にも質問したことがあります。石嶺は首里地域の4分の1くらいかな、相当な人口が住んでいます。ですから、経営的にもここまで行くかどうかはとても大きいです。できれば私は4駅全線開通でなくても、一つ一つ開通していくようにできればいいかなと。もちろん分岐器の問題があるので、いろいろ工夫してもなかなか分岐器がないと簡単にできないということもあるので、ぜひ検討していただきたいと思います。また市道について首里駅から横断する県道まではモノレールが通過するということで、最初から道は広げられていますよね。拡幅されていますよね。新たな用地買収はいらないですよ。

○仲村守都市計画・モノレール課長 ここは、平成7年に都市計画が決定されておりまして、25メートルの計画幅員で整備しておりまして、25メートル以上の幅員にする必要はありません。

○渡久地修委員 ぜひ早期開通を目指してやってください。できるならば、仮称石嶺駅をまず早目にということでお願いいたします。

○**當銘健一郎土木建築部長** 私も石嶺駅が一部開通していただけると非常にありがたいと思っております。先ほど、都市計画・モノレール課長からも話がありましたが、安全上の問題、沖縄都市モノレール株式会社の経営上の問題もありますので、今後検討していきますが、仮称浦西駅まで完成した後4駅で開通したいと。平成31年春ごろの計画です。

○**渡久地修委員** 分岐点を設けるとした場合に、仮に仮称石嶺駅を先行で開通させるとなったら、分岐点は仮称石嶺駅を越えたところにつくりますか、手前につくりますか。

○**仲村守都市計画・モノレール課長** 首里駅と仮称石嶺駅の間になります。

○**渡久地修委員** 今の場合、分岐点はどこにありますか。やはり仮称浦西駅の前ですか。

○**仲村守都市計画・モノレール課長** 委員のおっしゃるとおり、仮称浦西駅の手前のほうになります。

○**金城勉委員長** ほかに質疑はありませんか。  
大城一馬委員。

○**大城一馬委員** まずは地形に疎いので、仮称浦西駅はどの辺にありますか。

○**仲村守都市計画・モノレール課長** 位置をお答えしたらよいでしょうか。  
この図のここが首里駅になります。この写真は航空写真で北向きになっています。このあたりが西原インターです。西原町役場に行く県道38号線、浦添西原線という道路、これは東海岸に向かいます。浦添消防署がここに位置します。県道、旧5号線と38号線が交差する交差点がここにあります。株式会社伊藤園の看板がある建物が目印です。その北側、浦西団地との間に挟まれた少し地形的には低くなっています。そこに仮称浦西駅を配置する予定です。ちょうど高速道路と県道との間に挟まれたところにポジションされてます。

○**大城一馬委員** 大体は理解しておりますが、仮称浦西駅から乗る需要予測といますか、これはどういった算定をしていますか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 ごらんいただいておりますのが、左側から既存の15駅分です、右側が4つの駅です。仮称浦西駅は乗客数で1681名を予測しております。

○大城一馬委員 どの棒線グラフですか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 これです。詳しく説明いたしますと、平成15年に開業しました15の駅の1日当たりの平均の乗客数を棒グラフにしております。もちろん県庁前駅が一番大きいです。首里駅が3000名くらい、残りの4つの駅、第一駅、第二駅、第三駅、第四駅を薄い水色で表示しております。仮称石嶺駅は約2183名、仮称経塚駅が1600名余り、仮称前田駅が1300名余り、仮称浦添駅が1680名余りを予測しております。平成31年の春の開業の段階です。

○大城一馬委員 最終年度ですか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 開業時です。

○大城一馬委員 仮称浦西駅への集客の範囲といたしますか、例えば、今の段階ではあの一带はそこまで人口密集地でもないと理解していますが、今後どういった圏域で乗客を拡大しますか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 今、ごらんいただいた棒グラフで簡単に説明しますと、1600名の内訳は沿線需要、駅周辺からの需要を約500名くらい見込んでいます。パーク・アンド・ライドという駐車場を設けて、高速道路を介しながら、あるいは周辺から自家用車利用のお客様に一時駐車していただいて、モノレールに乗りかえて、那覇市など都心に向かってもらうという需要を1200名見込んでいます。合わせて1681名になります。この考え方は、現時点では、この図のここが仮称浦西駅です。そして、面整備が図られている周辺の様子を図面で御説明しますと、お手元のパンフレットにもありますように、浦西団地が広がっています、また西原の団地も広がっています。さらに前田の公務員宿舎や現在整備を進めている、西原西地区の区画整理があります。駅を中心としますと、大体駅勢圏といわれているのが、半径1キロメートルになります。駅勢圏の人口が平成32年には1万人くらいに達するだろうと見込んでいます。この周辺からのお客様を見込む必要がありますが、現時点ではこれだけの人口



に達していないということもあって、需要予測としてはかための需要予測が必要だということで、先ほど話をしました沿線に居住するお客様の数は、将来の人口に見合わないですが約500名くらい。あと行政側で設置予定しているパーク・アンド・ライド駐車場の需要予測だけを捉えています。実際には、もう少し数はふえるはずです。あわせて、浦添市は駅周辺—ここは現時点では市街化調整区域になっていますが、市街化区域に編入し、浦添市のほうで面整備を図り、商業業務地域を中心に人口も張りつけたいと計画しておりますので、ここから見込める需要も十分に予想できると考えています。

**○大城一馬委員** 仮称石嶺駅までは想定できますが、例えば、仮称経塚駅、仮称前田駅、仮称浦西駅、将来的に交通アクセスなどの道路の整備も予定されていますか。

**○仲村守都市計画・モノレール課長** 第二駅の仮称経塚駅の御紹介をいたします。現地に行かれると少し驚くかもしれませんが、周辺は墓地です。ところが、ここは浦添南第一地区という区画整理の中、端っこのほうにありここには、4車線の国際センター線が既に一部供用しています。さらに同じく4車線の25メートルの沢岬石嶺線という道路を建設中です。既にサンエー経塚シティーという町もできつつありますし、近くには、浦添グリーンハイツなど既に完成された住宅地もあります。道路計画は今大きいものは2本ですが、区画整理の整理の中で16メートル、あるいは8メートルといった区画道路が整備される予定です。さらに第三駅仮称前田駅は、はしご道路ネットワークの横の幹線に位置づけられている浦添西原線という道路です。ここは浦添市の牧港から西原の埋め立て地まで横断する道路です。これは同じく4車線の基本幅が30メートルの4車線で既に整備を始めています。したがって、第三駅が位置する仮称前田駅は、この4車線の34メートル幅員の道路の上に位置し、その前後が東西を結ぶ幹線道路になる計画になっています。

**○大城一馬委員** これまでもマスコミ等で目にしておりますが、今でも赤字経営といわれているゆいレールですが4駅の設置による費用対効果、費用の歳出は、どのような方向性になりますか。

**○仲村守都市計画・モノレール課長** 沖縄都市モノレール株式会社の経営の観点からお答えいたします。報道されておりますのは、毎年6月末の株主総会で累積赤字が幾ら、債務超過が幾らというものです。平成23年度決算で見ますと、

123億円の累積赤字、51億円余りの債務超過に至っています。これは何度も報道がされていますように、設備投資がかなり大きかったので、その減価償却といったものを帳簿上計上していくといった方法をとらないと一企業会計上の手続がありますので、そういった形で赤字は膨らんでいきます。この図の真ん中から下は、仮に延長しない場合の収支を棒グラフにしております。横軸は時間軸で、平成23年から平成52年、向こう約30年間の時間軸です。延長しない場合の累積赤字の額が、先ほど言いましたように、約130億円近く、123億円で、延長しないと累積赤字がどんどん膨らんでいきます。平成28年くらいに最も大きい累積赤字を迎えます。資本金は75億円ですので、この差額が債務超過になります。このままですと、だらだらというようなくあいでも債務超過が解消するのは平成43年くらいと見込まれます。一方、平成31年に4キロメートル区間を開業しまして、4万人だったお客様が、4つの駅—あれだけのお客様がふえると約1万人ふえます。足し算すると、5500人くらいにしかありませんが、向こう側で乗ったお客様が5500人、よそで必ず5500人は必ず乗りますので、つまり行って来るという感じで、したがって、1万人のお客様がふえると見込んでいます。そのお客様をふやしたおかげで、営業収入がふえていくという収支計算ができます。したがって、累積赤字は一時的に設備投資がかかかりますので、150億円近くまで同じ時期に膨れ上がりますが、その後の減り方を見てもらうと、お客様がふえる分収入が上がりますので、こういった形の累積赤字の解消になります。これは運賃の値上げももちろん見込んでいます。8年ごとに1回ずつの運賃値上げを見込んでいますが、この場合は8年ごとの運賃値上げを2回見込んで、累積債務が解消されたらその駅も好転するという予測になりますので、運賃の値上げをしないという内容の収支計算になります。したがって、延長することによってお客様がふえて、その分で営業収入をふやし—もちろん延長しない場合でもだらだらとかなり長い期間をかけながら累積債務を解消していきませんが、延長することによって加速度を増しながら累積債務が解消されます。

○大城一馬委員 平成何年ですか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 平成48年には累積債務がゼロになります。債務超過は平成36年に解消する予定です。

○大城一馬委員 赤字にならないように頑張ってください。次は鉄軌道ですから。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。  
高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 手続について教えてください。延伸部分の設置許可、特許許可をとったときに、既に路線については認可されていたのではないですか。今回、改めて道路管理者の許可について、意見を求めて議会の議決というのはどういった流れですか。

○當銘健一郎土木建築部長 前回、議会の意見を求めましたのは、特許の認可ということですので、これは運輸事業を営もうとする者が国土交通大臣から特許を受けるときに、議会の意見が必要だということです。これは経営の許可のようなものです。今回は、工事の施工認可ということですので、いよいよ経営を開始するために工事の施工をしたいということで、道路管理者の支障があるかないかという意見をお願いしています。

○高嶺善伸委員 前回、延長部分の許可をとったときに延伸ルートとか、そういったものについて含めて意見は求められて、許可をとられたのではないのですか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 特許申請の際には、きょう提示しましたルート図も添えて意見をいただいております。補足しますと、特許申請は道路敷に軌道を敷設して運輸収入を得る、いわゆる商売をしていいかという特別な許可になります。今回の施工認可は、既に認可申請書の中にこういった支柱、こういった桁という構造物の絵が描かれています。それを道路敷地に置いてよろしいかという許可申請になります。

○高嶺善伸委員 特許許可申請をとるときに、必ずしも道路管理者の同意を添付する必要はなかったということもあって、今回新たな同意許可をもらうということですか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 いずれも道路管理者の意見を問うております。

○高嶺善伸委員 那覇市と浦添市が管理する道路もありますが、両市の議会の議決状況など、県道の諮問との整合性はどのようになっていますか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 那覇市ですが、建設委員会の同意をいただいたのは平成24年9月19日だと聞いております。議会から道路管理者への回答は平成24年9月26日です。管理者からは、平成24年10月4日の見込みと聞いております。同意という回答をいただいております。浦添市の場合ですと、建設委員会の同意を平成24年9月25日にいただきまして、議会から浦添市の道路管理者への回答が平成24年10月9日の見込みと聞いております。

○高嶺善伸委員 敷設する道路区間の県道浦添西原線前田3丁目1582番の1までですか。仮称浦西駅までの間の県道浦添西原線は、一部地下トンネル構造になっていて、これは全線浦添西原線の1241メートルということになりますか。

○仲村守都市計画・モノレール課長 トンネル区間、地下区間は600メートルありまして、そのうちの400メートルはボックス構造のトンネル区間になります。それは全て1241メートルの浦添西原線の区間になり、その中に入ります。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 質疑なしと認めます。

よって、諮問第1号議案に対する質疑を終結いたします。  
休憩いたします。

(休憩中に執行部の入れかえ)

○金城勉委員長 再開いたします。

次に、陳情第116号外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。

謝花喜一郎企画部長。

○謝花喜一郎企画部長 公共交通ネットワーク特別委員会、陳情案件につきまして、お手元の資料1陳情に対する説明資料により処理方針を御説明申し上げます。

ます。

表紙をめくっていただきまして、陳情説明資料の目次がございますが、継続の陳情が1件、新規の陳情が5件となっております。

1 ページをお開きください。

陳情第116号沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業における還付手続の簡素化を求める陳情につきまして御説明いたします。

変更した箇所を見え消しで表示し、変更された内容は下線で表示しております。

下線で表示した変更部分を読み上げて御説明いたします。

県としましては、航空券購入時の負担軽減や還付手続の緩和のため、身体障害者が低廉な離島割引運賃を利用した場合も還付の対象とするほか、小児運賃も含めて空港で還付申請できるよう、現在、市町村に協力を求めているところです。なお、航空会社に対しては、小児運賃、身体障害者割引運賃を新たな公示運賃として設定するよう、引き続き要望していきたいと考えております。

2 ページをお開きください。

2 ページからは全て新規の陳情ですので全て読み上げて御説明いたします。

陳情第140号の5美ぎ島美しゃ（先島）圏域の振興発展に関する陳情について御説明いたします。

1 宮古島市の路線バスについては、相互の接続が図られておらず、利用者の利便性確保のための対策が必要なことから、市が地域公共交通協議会を立ち上げ、路線再編等について検討を行っているところであります。バスターミナルの整備については、まずは、国、県、市とバス事業者及び利用者代表等を構成員とする同協議会において、設置場所、機能、規模等につき議論をした上で、市が中心となって地域の実情に沿った計画を取りまとめることとなっております。県としては、当該計画を踏まえ、バスターミナルの整備の必要性及び支援のあり方について検討していきたいと考えております。

2 多良間－石垣路線については就航機材の退役や搭乗者数の減少による収益悪化により、平成18年4月に路線の運航が廃止されております。また、波照間－石垣路線については、平成8年に高速船が就航したことに伴い利用者が減少したことなどにより、平成19年2月に路線の運航が廃止されております。県としては、離島の航空路線については、住民生活の安定という観点のみならず、離島振興を図る上でも重要であると認識しております。そのため、今年度は、現在運航されていない路線を対象に、その採算性や路線開設に係る課題を把握し、就航の可能性について検討するための調査を行うこととしております。県としては、本調査結果や関係市町村及び航空路事業者の意向を踏まえ、離島航

空路再開の可能性の有無について検討していきたいと考えております。

3 波照間空港の航空路線については、今年度実施する県の調査結果や関係市町村及び航空路事業者の意向を踏まえ、現空港での航空路再開の可能性の有無について検討していきたいと考えております。空港の拡張整備については、将来需要の見込みや費用対効果など計画面の課題のほか、自然環境に与える影響、厳しい財政状況の中での事業費の確保及び航空会社の就航意向取りつけなど解決すべき課題が多いことから、竹富町と連携しながら総合的に検討を進める必要があると考えております。

4 宮古－石垣路線は、現在RACが39名乗りのプロペラ機で1日3往復運航しています。ANAは宮古－石垣間に1日1往復のジェット便の運航を10月28日より再開させるとしており、同日以降はRACとあわせて4往復の運航計画となっております。

5 県としては、離島地域における航空路線の確保、維持は住民生活の安定向上のみならず、離島における産業振興を図る上でも重要であると認識しております。現在、JTAの与那国－石垣路線については、RACへの機材振りかえ等による路線再編が計画され、このことについて、与那国町からは住民生活や地元の経済振興を図る観点から懸念が示され、県に対しても要請がなされております。県は、JTAに対し、機会あるごとに航空路線の存続を強く申し入れてきました。しかしながら、JTAからは、去る10月5日に、RACへの機材振替等による運航ダイヤの変更届出を国土交通省へ提出したとの報告を受けたところです。県としては、離島における航空路線の重要性に鑑み、地元の意向も踏まえ、JTAに対し、旅客並びに貨物輸送への影響が最小限となるよう、引き続き働きかけていきたいと考えております。

6 離島航路の確保・維持のため、県は、国、市町村及び航路事業者との協議で決定した沖縄県離島航路確保維持計画に基づき、国及び市町村と協調して運航に伴い生じた欠損額を補助しております。県としましては、離島住民の生活に不可欠な離島航路の確保・維持のためには、今後とも、国、県及び市町村が適切な役割分担のもとで連携して支援していくことが重要であると考えております。なお、市町村補助の8割について、特別地方交付税による補填がされております。

5 ページをお開きください。

陳情第141号日本トランスオーシャン航空（JTA）与那国－石垣間路線の存続を求める陳情について御説明いたします。

同陳情の処理方針は陳情第140号の5の5と同じであります。

7 ページをお開きください。

陳情第142号日本トランスオーシャン航空（J T A）与那国－石垣間路線の存続を求める陳情について御説明いたします。

同陳情につきましても、処理方針は陳情平成24年第140号の5の5と同じであります。

8ページをお開きください。

陳情第149号フェリーの新規建造に関する陳情について御説明いたします。

沖縄振興特別推進交付金事業を活用した離島航路の船舶更新に係る支援については、今年度、沖縄21世紀ビジョン基本計画の期間である平成24年度から平成33年度までの各年次において、更新対象となる船舶を位置づけた計画を策定し、順次対応することとしております。船舶更新年次の優先順位は、第1にリース船舶の買い取り支援、第2に船齢が古い船舶の代替建造とし、各航路事業者には計画案の事前説明を行った上で、去る9月19日、国、県、市町村及び航路事業者を交えた沖縄県離島航路確保維持改善協議会において、全会一致で計画の了承を得たところであります。同計画では、比較的船齢の若い同村フェリーについては、平成27年度から平成28年度での支援を予定しておりますが、全体計画の進捗状況を勘案し、平成26年度の設計も視野に入れております。県としては、沖縄県離島航路船舶更新支援計画を踏まえ、対象船舶の年次的更新を支援し、離島航路ネットワークの充実やバリアフリー対応など利用環境の改善に努めていきたいと考えております。

9ページをお開きください。

陳情第150号フェリー代替船の建造計画に関するについて御説明いたします。

同陳情の処理方針は陳情第149号と同じであります。

以上、公共交通ネットワーク特別委員会、陳情案件につきまして御説明いたしました。

○金城勉委員長 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。

儀間光秀委員。

○儀間光秀委員 陳情第149号についてお聞きします。平成24年度から平成33

年度まで、各年次において計画を策定したと、沖縄県離島航路確保維持改善協議会で全会一致で計画の了承を得たとありますが、この計画の資料を提出できますか。

○謝花喜一郎企画部長 今、企画部内の決済手続中ですが、決済手続終了後にお示しいたします。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。  
高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 陳情処理方針3ページ、陳情第140号の5についてお聞きします。宮古、石垣間の航空路再開についてですが、当初J T Aはお客様が少なく、搭乗率も低い、ジェット機を廃止してプロペラ機のダッシュエイト、つまり琉球エアークommューターに運行を振りかえるということでした。この間、琉球エアークommューターになってから、団体客の移動とか、いろいろな意味で不便を来し、観光協会あたりからも何度も再開の要請があったが、なかなか琉球エアークommューターからJ T Aにはならなかったわけです。今度、全日空がジェット機を就航させたことは画期的なことだと思っています。J T Aが搭乗率が悪くてジェット便を廃止するという動きの中で、全日空が今度はジェット機を就航するといういきさつについて、県はどのように認識していますか。

○謝花喜一郎企画部長 今、委員がおっしゃるように、これまで39名乗りの琉球エアークommューターが1日3往復していました。これに対して、全日空が1日1往復ですが、ジェット便を10月28日から再開させるということで、琉球エアークommューターとあわせると4往復の運行が可能になったということです。全日空は120名乗りのジェット便になるので、これによりまして宮古、石垣を利用した観光客の増にもつながるのかと。石垣から宮古、宮古から石垣という形で観光客がふえることが期待されます。また離島住民の移動も大変便利になるのかということで、歓迎しております。

○高嶺善伸委員 沖縄県はJ T Aの株主であり、取締役の派遣をしておりますので、県民の翼として期待されていたJ T Aはジェット機を飛ばさずに、全日空がそこにジェット機を飛ばしてくれるということで、県の施策の矛盾を感じます。そういう意味で、このように離島航空路に参入して積極的に路線の拡充に協力的な全日空に対して、皆さんは今後とも直接出資はしていなくても、協



議するなり継続的な話し合いの場を持ちながら、JTAとだけではなく、全日空とも路線の拡充について話をしていく必要があるのではないかという感じを今受けました。そういう意味では、与那国島についても陳情処理方針の4ページを見ていますと、10月5日に国土交通省にジェット便の廃止、琉球エアークommューターへの振りかえを届け出たということでした。これは残念です。きょうの公共交通ネットワーク特別委員会が、文字どおり県議会として、離島の航空路線も含めて公共交通ネットワークをどうするかという重要な委員会です。これは議会に対して、大変失礼だと思います。このような機会を通して、県民の翼が果たすべき役割、与那国島への対応をどうであったかということも含めて説明して、その後どうしようもないということであれば別の話し合いもできますが、皆さんは取締役でもありながら、大事な公共交通ネットワーク特別委員会を控えて、10月5日に廃止の届けを出したということはどういうことですか。

**○謝花喜一郎企画部長** 委員のおっしゃる気持ちと私も全く同じ気持ちで、大変遺憾に思っております。ただ、先方は1月8日にやるためには、3カ月前までには国土交通省に対して届け出を出さないといけないということで、10月5日に行ったという説明がありました。私もその場で大変遺憾の意を表したところです。先方には、本会議中にも高嶺委員から御質問がありました—9月28日だったと思いますが、その日のお昼の休憩時間にも佐藤社長に来ていただいて、高嶺委員からの強い御指摘について、本会議でのやりとりの状況なども伝えて、何とか存続をと強く求めたところです。しかしながら、10月5日に届けがなされたという報告を受けたことは、県としても遺憾の意を表せざるを得ないという状況です。

**○高嶺善伸委員** ぜひ地元の行政や観光協会、漁協、商工会とも連携を密にして、1月8日後、どういった問題が起きるのか、離島振興に逆行しないように取締役の立場も十分に生かしながらやって、場合によっては全日空ともどうだろうと、沖縄県の抱えている離島航空路線について判断を仰ぎながら、1社でできなければ石垣—宮古間のジェット機就航の実績も予定していますし、そういう意味では、幅広い離島振興ができるように取り組んでもらいたいと要望にとどめておきます。

次に陳情第116号についてお聞きします。いただきましたスキームの資料、これもせっかく資料をもらいましたので、今後新たなスキームとして、空港窓口で還付請求ができるようになったという改善の効果について御説明をお願い

いたします。

**○謝花喜一郎企画部長** まずお手元に資料をお配りしております。2枚つづりになっております。1ページ目が身体障害者の割引運賃のスキームの現行と新たなスキーム。2ページ目が小児運賃のスキームとなっております。まず、身体障害者の割引運賃のスキームですが、現行は身体障害者割引運賃を公示されていないので、身体障害者の方には大変申しわけないのですが1万4700円を払っていただいて、搭乗後に石垣市役所に行きまして、還付請求をして還付後の8800円。還付金5900円をいただいて、還付後の金額が8800円になるようなスキームでした。身体障害者には、離島割引運賃は適用しておりませんでした。と申しますのも、理由がございまして、身体障害者の方はいろいろと介助が必要な場合があります、そういった障害者の割引運賃ですと、航空会社のほうに、介助が必要だということが優先搭乗などでわかりますが、なかなかそうではない場合にどうなのだろうかという懸念がありました。ただいろいろと議論もありましたので、身体障害者の方にもまずは、離島割引運賃での対応を可能にすることとあわせて、身体障害者割引運賃も適用するようにしました。その場合でも、離島割引運賃でやった後でも、身体障害者割引運賃にできるようにするために還付を600円、還付後は8800円の障害者割引運賃で適応できると。身体障害者割引運賃で購入した方も5900円の還付金があり、8800円に還付されると。その場合の窓口をこれまでは、わざわざ石垣市役所まで出向いていただかないといけなかったわけですが、実は石垣空港に県から委託金を出して、市町村の委託職員を2名配置していただきます。空港の窓口で口座振り込みができる申請をしてもらいます。わざわざ石垣市役所に行かなくても済むようにしました。ただ、中にはどうしても口座がないという方がおられる場合もありますので、その場合には申しわけありませんが、石垣市役所に行ってくださいと。次のページは小児運賃です。これも小児運賃は非公示ですので、1万1500円を払っていただいて、後ほど4600円の還付金をいただいて、還付後6900円の小児運賃になっています。小児運賃でも離島割引運賃ができるように、両方でもできるようにいたしまして、いずれも下の新たなスキームでは、空港の窓口で口座振り込みの手続きができるようにすると。口座がない場合には石垣市役所に行ってやっていただく。これらの手続は石垣市役所と調整中でして、11月から実施される見込みだと聞いております。

**○高嶺善伸委員** 公示運賃でも皆さんが改善のために、いろいろと取り組まれたということについて感謝申し上げます。あと一歩ですね。私がうれしいこと

は、身体障害者割引運賃はこれまで公示運賃だから変更ができないということでしたが、新たなスキームでは離島割引運賃でも買えると。1万4700円で買ってから、後で還付を受けるのが9400円となるということで、還付を受けられることになりました。小児運賃も同じように、小児運賃、つまり12歳未満の小児であっても離島割引運賃で買っていいということになりました。これは公示運賃はあくまでも事業者の負担です。離島割引運賃となると一括交付金が入ります。そういう意味では、一括交付金を導入できる運賃体系を年度途中でもできたということは、大変いいことだと思っております。これだけのスキームを改善してきましたので、空港窓口での口座届出までこぎつけることができるとしたら、市町村に改めて行かなくても、搭乗した後に還付ができるということですので、これについてぜひ11月に混乱がないように、できるだけ利用者にも周知して恩恵が受けられて、離島割引運賃が小児も身体障害者も含めてスムーズに適用できるようにお願いしたいと思っておりますが、企画部長いかがでしょうか。

**○謝花喜一郎企画部長** おっしゃるとおりでございます。我々は新たなスキームについて還付漏れがないように、しっかりと周知を図ってまいりたいと思っております。下の吹き出しにありますように、還付申請の周知という文言をあえて入れておりますが、それをしっかりとやってまいりたいと思っております。その手法については、いろいろなアイデアを職員間で議論しておりますので、これは徹底してやりたいと思っております。

**○高嶺善伸委員** 石垣市議会が、全会一致で陳情するために意見書を決議しているのですが、このように一つ一つ答えを出しながら対応していくということは、とても大事なことだと思いますので、今後とも事業者に絡むことであっても、県が積極的な施策を講ずることが離島振興に大事だと思います。

今度、与那国のジェット便の廃止の届け出をしたということがありました。公示運賃は、届け出のタイムリミットがあります。4月から9月までの公示運賃は2月までの届け出でした。10月から来年の3月までは8月までの届け出です。したがって、新しい公示運賃には今からは間に合いません。今度は例えば、児童生徒の団体割引運賃なども、結果的に事業者の負担でやって、一括交付金が利用できないということもありました。これも同じように石垣市議会から陳情が来ていますが、今回は、付託の期限がずれて付託されておられません。私としては公示運賃の届け出のある間に、こういったものは早目早目に事業者と相談しないとイケないと思っております。研修割引の運賃制度—SE運賃でできるだけの配慮をしていきたいということでしたが、次年度の公示運賃に間に合

わせて、届け出は2カ月前までですので、児童生徒の団体割引運賃等も一括交付金で何とか支援ができるように、スキームを今のうちから協議をしていくべきだという考えを持っていますが、その辺はいかがですか。

○謝花喜一郎企画部長 委員の御指摘のものは、例えば、中学校体育連盟—中体連やそういったスポーツ大会なども公示運賃にできるようにと。公示ではなくして、そういった既に研修割引の運賃制度のスキームがありますので、これにそういったスポーツ大会も入れることができるようにということで、今、教育庁から航空会社に対して申し出がされています。さらに聞いたところによりますと、教育庁はこれが実際にスタートした場合に備えて、予算要求もしていると聞いておりますので、委員の御指摘のようにスムーズに対応できるように、我々企画部におきましても、教育委員会と連携しながら取り組んでまいりたいと思います。

○高嶺善伸委員 よろしくお願ひします。皆さんのこれまでの答弁を総合して考えますと、来年3月7日には、いよいよ新石垣空港が開港します。それと同時に、新たな格安航空会社も参入するという答弁もありました。そうしますと、宮古も一括交付金は保留状態です。そういう意味では、石垣間の航空運賃もどのようになるかわかりませんが、総合的に考えますと、離島の持続的な発展という意味では安定した路線の確保、維持が必要です。そういうことを念頭に置いて、せっかく創設した一括交付金を利用した、航空運賃の事業は画期的だと思っております。そういう意味では、継続的な離島航空路線の維持を念頭に置いて、事業者でできるものは、事業者でやってもらう。しかし、行政があくまでも、離島振興の立場から取り組まなくてはいけないものも想定した上で協議をしていかないと、いざ年度中に一括交付金による離島割引運賃が保留になってくると混乱します。今、改善しようとしている運賃のSE運賃との関係もありますし、ぜひ離島にあっては新石垣空港の開港を控えていますので、事業者とはANA、JTAも含めて、また新しく参入するスカイマークも含めて、ぜひ混乱がないように交通政策を充実していただきたいと思ひます。最後に企画部長の答弁をお願いいたします。

○謝花喜一郎企画部長 沖縄21世紀ビジョンで固有課題を出しました。その中にはやはり離島振興が固有課題として残っているということがございまして、それを基本計画、実施計画に引き継いで、離島振興のためにどうあるべきかということで、定住条件の維持のためにどうあるべきかということで、移動コス

トの低減事業を提案させていただいております。これは平成23年度からの特別調整費を使った実証実験を踏まえて上で、当初5町村だけでしたが、この一括交付金を活用して石垣市まで拡充して行っております。4割ほど伸びているということもありますので、ぜひ住民の移動コスト低減事業は中断なくできるように取り組んでまいりたいと考えております。また引き続き、委員各位の御支援のほどよろしく申し上げます。

○**金城勉委員長** ほかに質疑はありませんか。

新垣哲司委員。

○**新垣哲司委員** 陳情第116号についてお聞きします。一括交付金で、離島への航空運賃が大幅に軽減されるということは非常に大事なことだと思います。しかも、身体障害者、体の弱い皆さんに対して低減することはもったもなことで、かえって遅かったなど。同時にできなかったのかなという思いです。今、石垣市、与那国町、竹富町から出されていますが、ほかの離島はどのようになっていますか。

○**謝花喜一郎企画部長** 今のところは、出されている陳情のところからのみ要請があります。陳情が出されているところということで、真っ先に取り組んでおります。同じような対応を今後、各離島地域にも広げてまいりたいと考えております。

○**新垣哲司委員** こうして委員がいるからとか、いないからとかではなくて、陳情が出たから、出ないからではなくて、やはり県が、問題について積極的にやるということは大事なことです。それによって地域が潤います。そういうこともあって、今、企画部長から大変立派な答弁をいただいてありがたく思っています。スカイマークですが、最初は宮古島でやって、石垣島はうらやましいと、なかなか一向に進まないなど。非常に多くなりましたよね。そういった事例も生まれるとのことですので、これからも離島が弱い立場にいるということについて、しっかりと取り組んでいきたいと。これは各離島同じようなことですね。それを確認したいのですが、いかがですか。

○**謝花喜一郎企画部長** 先ほども申し上げましたが、各離島にも拡充していきたいと考えております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。

砂川利勝委員。

○砂川利勝委員 J T Aの件ですが、再三再四与那国町から、美ぎ島美しや含めて存続を求めてきたにもかかわらず、J T Aの一方的な対応に対して県はそのまま承認をしたと。本当にこの行政運営のあり方、結局は離島のジェット化された飛行場が、例えば多良間島でもなくなりましたよね。久米島も多分なくなるということを聞いています。与那国島もこのままジェット化ができないと。何のために整備してきたのかということが、相当問われると思います。片やA N Aは宮古一石垣を飛ばすと。聞き捨てならないことをJ T Aが言っていますが、では与那国島にも飛ばしたほうがいいのではないですかと言ったら、いいのではないですかという程度の軽い気持ちです。このような対応で県は株を持っている中で、本当にどういうことなのかと。まさに離島軽視、採算重視でしかも日本航空、親会社が黒字になって株式上場したと。結局は自分たちありきの、会社ありきの運営ではないかということが取り沙汰されています。会見の中では、国民のために頑張りたいという社長の話もありましたが、国民のために頑張りたいと言うならば、存続もやるべきだと。しかも、黒字だったのに、採算割れしていないのに撤退すること自体、本当にこのままでいいのかと疑問にかられます。やはり少しでも撤退の期間を延ばすとか、ある程度の努力が必要だと思いますが、いかがでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 砂川委員と全く同じようなことを、私もJ T Aの社長には何度も県庁に来ていただきまして、激しいやりとりをいたしました。本当に県民の翼として自覚があるのかと、そういったことまで申し上げました。一方で、J T Aはこの構造改革という中で職員の解雇、賃金の低減などによって会社が訴えられる事態にまで入っていて、厳しい状況だという説明とそういった中において離島の路線を何とか維持するというので、J T Aと琉球エアークommューターとのネットワークをうまく組み合わせて、可能な限り与那国島にも影響がないようにということを再三私に説明しておりました。ただ、私のほうから申し上げたのは、データを示して2月が旅客者数がふえています。時期的な要因がいろいろとあると思います。そういった場合に、J T Aが琉球エアークommューターに移管した場合の提供座席数を上回る旅客実績が出てくるのではないかとということがありまして、これをお見せしました。こういった状況もあるので、せめて3月、4月までは維持することはできないのかということを実は強く申し入れをしました。その結果、J T Aのほうから新たな申し入

れが先週ありました。これは平成25年2月から3月の利用実績の多い金曜日と日曜日に限って、現行ダイヤと同様にJ T Aのジェット便を就航させたいということでした。ただ私から、これは県で決めることではないと。地元に行って、地元の説明してきてほしいと。地元がこれについてどういった反応をするのか、それを踏まえた上で考えてほしいと。我々の要望はあくまでも存続ですと言いました。彼らは10月5日に届け出を出したということです。今、残された道はジェット便について地元がこれでよしということであれば、乗れない方がいることを避ける意味でもぜひ実現してもらいたいということが、私どもの気持ちです。

**○砂川利勝委員** そういった対応で少なからずとも、ある程度の期間を延ばして対応することも一つの手だと思っています。やはり琉球エアークommuterの小型機ですが、それよりも大きな飛行機。例えば、私は札幌に行きましたら、地方では90名乗りの飛行機が飛んでいました。それに切りかえていけば、ジェット機が飛ばなくてもそれなりのカジキは運べると思います。座席数を減らせばそれだけスペースがあきますので、そういった考え方、将来的にそうなるのかならないのか、どういった考えがあるのかお聞かせください。

**○謝花喜一郎企画部長** 私どもは、今回のJ T Aから琉球エアークommuterへの切りかえについて懸念した一つの中に、旅客もありますが、カジキの本数が運べるのかという懸念がありました。そういった中でJ T Aはいろいろと検証して、1日2本、最大3本、積み込み方によっては3本は運べるということも言っていました。ただやはりもう少し中には、ダイビングでいらっしゃる方もおられるので、そういった方とちか合ったときに、なかなか搬送できないことも想定されないわけではないので、琉球エアークommuterの機材変更のときに、今39名乗りですが、ボンバルディアのQ400という機種があります。これは80名乗りです。ただこのときに荷物がどれだけ入れられるかということ、それほど今の琉球エアークommuterの39名乗りと変わらないということがありました。今の時点でしか言えない話ですが、今の時点で琉球エアークommuterに切りかえとなりましたので、琉球エアークommuterへの切りかえが決まった段階で琉球エアークommuterの機材を、先ほど委員がおっしゃってましたように、若干人数を減らしてでも荷物のスペースをふやすことができないかということがあります。我々、実は内々ではこういったことも検討しております。いろいろ専門的な意見を聞きますと、そういったことも可能だということがございますので、今後カジキや荷物類について与那国島から石垣島に送る、

また与那国島から沖縄本島に送るときに、漏れがないようなやり方をこれから研究してまいりたいと考えております。このことにつきましては、早急にJ T Aや琉球エアークommューターと連携をして取り組んでまいりたいと考えております。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。  
渡久地修委員。

○渡久地修委員 陳情第140号の5についてお聞きします。陳情処理方針4ページの6、多良間一宮古間のフェリー運行経費に係る国・県補助の拡大を図ることについての陳情ですが、これは皆さんの処理方針では、これまで国及び市町村と強調して運行に伴い生じた欠損額を補助しておりますとあります。一番直近の欠損額は幾らで、国、県、市の補助した額を教えてください。

○謝花喜一郎企画部長 平成22年10月1日から平成23年9月30日までの実績で申し上げます。実質欠損額1億3400万円ほどで、それに対して国庫が7000万円、県が6000万円、残りは市町村が2000万円ほどです。この市町村のうちの2000万円の8割、約1600万円は特別交付税で補填されています。ですから実質は400万円の負担になります。

○渡久地修委員 1億3000万円は多良間一宮古間のフェリー。県がそういった制度を活用しているのは何航路ありますか。その全体額は幾らですか。

○謝花喜一郎企画部長 全部で14航路ありまして、トータルで8億1800万円です。

○渡久地修委員 ここでの陳情は、国、県補助の拡大を図ってほしいということですが、処理方針を見ますと、結局は皆さん方の処理方針は現行のままでいきますと。拡大は考えていないということですか。

○謝花喜一郎企画部長 委員のおっしゃるとおりです。

○渡久地修委員 陳情してきたのは拡大してほしいということですが、市町村にとっては宮古一多良間で2000万円、特別交付税で補填されていますが、それでも厳しいから補助してほしいということだと思います。実情はどうでしょう



か。

○謝花喜一郎企画部長 先ほど14航路と言いましたが、関係市町村はそのスキームで、国、県、市町村といろいろと話をし、こういったスキームでやるということで了解を得ていると理解しています。しかも、市町村負担分についても8割は特別交付税で補填されているということで、応分の負担ということでやむを得ないのかなと考えています。

○渡久地修委員 次に陳情第149号についてお聞きします。陳情要旨を見ますと14年たっていると。主軸の摩耗、プロペラのひずみ、安全面からも早急な建造が望まれるということです。フェリーの耐用年数は通常は何年ですか。

○謝花喜一郎企画部長 16年と言われております。訂正いたします。耐用年数は14年ですが、我々のものは14年から16年間に更新をするということです。

○渡久地修委員 ではこのフェリーの14年というのは、いわゆる安全運行に支障があるということで理解していいのですよね。

○謝花喜一郎企画部長 職員もその現物を見て、確認しているところです。実際にはいろいろとドックに入れて、整備が行われております。その結果、航行には安全性には問題がないということを確認しております。

○渡久地修委員 陳情要旨は、沖縄振興特別交付金の県事業分としてやってほしいということです。今までの、現行の建造をする場合、このクラスのフェリーで大まかに幾らくらいかかって、費用負担はどのような割合になるか教えてください。

○謝花喜一郎企画部長 おおよそ平均しますと、大小によりますが16億円くらいかかります。今までのスキームを離島海運振興株式会社ということで、公的な性質を有する株式会社がありまして、そこが離島市町村からの要請を受けて船舶を建造いたします。フェリーはそこの所有物になります。その船舶を市町村にリースします。リース料金でこの離島海運振興株式会社は運営を行うというスキームになっております。リース料金が市町村の財政を毎年毎年払うので圧迫するということで、我々は新しいスキームとして、船舶の購入を県の一括交付金を活用してやろうということを今回作り出したということです。

○渡久地修委員 リースといいますと、今までは県は1円も出していないということですか。

○謝花喜一郎企画部長 建造についてそうです。

○渡久地修委員 今度は県事業分としてやってほしいと。皆さんも今度からそうやるという感じですか。いわゆる16億円かかる。リースにしろ、返すのは16億円ですよ。この16億円の県が持つ分、国もあるのか、市町村が持つ分は幾らですか。

○謝花喜一郎企画部長 このスキームですが、一括交付金を活用しておりますので、国の8割、県は1割の負担があります。残りの10%を市町村が負担します。16億円で計算しますと、国が12億8000万、県と市町村が1億6000万です。

○渡久地修委員 県と市町村は半分ずつですか。

○謝花喜一郎企画部長 そのとおりです。追加して申し上げますと、市町村分の8割は辺地債で戻るということです。

○渡久地修委員 この陳情は平成25年度新規事業でやってほしいという要望ですが、これには難しいが県事業分として実施するよという点では、この陳情要旨におおむね沿うということだと思います。

○謝花喜一郎企画部長 おっしゃるとおりでございます。

○渡久地修委員 ちなみに、今年度から順次やっていく新規建造を教えてください。

○謝花喜一郎企画部長 まず今年度から平成25年度にかけて行いますのは、与那国島と伊平屋島、南北大東島、次年度に渡嘉敷島です。その次は、実は波照間島がありますが、波照間島の場合には、赤字になった場合の建造支援がありますので、これがどういった形になるか見えないところがありますので、場合によっては、波照間島の場合で伊是名島が平成26年度に前倒しになる可能性があるということだと思います。

○渡久地修委員 ぜひ離島の生活も重要ですので、頑張ってください。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 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。

次に、本委員会付議事件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公共交通活性化に向けた取り組みについて審査を行います。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

謝花喜一郎企画部長。

○謝花喜一郎企画部長 公共交通の活性化に向けた取り組みについて、前方のスクリーンを中心に説明します。

説明時間は約30分を予定しております。

初めに、公共交通を取り巻く状況として、国内で唯一鉄道を有さない本県は、公共交通の骨格を定時速達性の低いバスに依存してきたため、全国の中でも極めて高い自動車依存型社会が形成され、その結果、自動車保有台数の伸び率は全国一高い状況にある反面、バス利用者は約20年前の半以下に減少しています。また、沖縄本島の路線バスの走行距離は横ばいの状況であるものの、路線バスの利用者数は減少の一途をたどっており、このままでは路線バスの運行維持が困難となる可能性があります。この図は、旅客輸送に係る交通機関分担率を示したグラフですが、公共交通の利用率は全国平均が約30%であるのに対し、沖縄県はわずか4%にとどまっており、県民のほとんどが移動を自家用車に頼る生活をしていることが明らかです。このような状況の中、中南部都市圏におけるバス交通については、長く複雑な路線で利用者にとってわかりづらく、定時速達性、効率的な運行が課題となっています。これらの課題解決に向け、バス交通を県民のための魅力ある交通システムに再構築するための方向性を示すものとして、平成18年3月にバス網再構築計画の素案を作成しました。

素案では、国道58号を中心とした那覇市から沖縄市までのルート、国道330号を中心とした那覇市から沖縄市までのルート、国道329号を中心とした那覇市から与那原町までのルートの、都市圏の骨格的な交通軸3方向に、高い輸送

力や定時速達性を備えた基幹バスを導入し、周辺地域には基幹バスと連絡する支線バスを配置することで、サービス圏域の拡大を図ることとしています。その中でも数多くの系統が重複し、かつ自動車交通量が多い国道58号は、バス交通の活性化及び再生に対する必要性が最も高いと考えられることから、当面は、国道58号沿線地域を中心としたバス網再構築を推進することとしました。

平成19年10月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行されました。この法律は、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、観光等の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から、公共交通の活性化に関する、地域における主体的な取り組みを総合的、一体的かつ効率的に推進することを目的としています。この法律に基づき、地域の関係者が総力を挙げて総合的かつ一体的に取り組むために、学識経験者や県民の代表を初め、経済界を代表して商工会議所連合会や財団法人沖縄観光コンベンションビューローのほか、交通事業者として沖縄都市モノレール株式会社及び県内主要バス4社、関係行政機関として沖縄県警本部、内閣府沖縄総合事務局、県、那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市により構成する沖縄県公共交通活性化推進協議会を組織し、国道58号を中心とする、那覇市から沖縄市の区間に基幹バスの導入を図ることを目的とした那覇市・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しました。

平成21年3月に連携計画は策定したものの、バスレーン延長に対する県民理解が得られていないとの交通管理者の慎重意見や、基幹バスの実証実験実施に伴う、バス事業者やバス利用者の負担が大きいことなど、関係者との協議が整わなかったため、バスレーン延長や基幹バス導入に関する事業実施には至りませんでした。そこで平成22年度に、バスレーンの延長等公共交通の活性化に関する情報を提供した上で、広く県民から意見を募集するパブリックインボルブメントを実施したところ、4000人余りの方からアンケートを回収することができました。

その結果、国道58号において実施している朝と夕方のバスレーンを延長することについては、理解できると回答した方は3割を超え、ある程度理解できるとした回答者と合わせると、6割以上の方が肯定的な意見であることを確認できました。なお、下の図は、その際に提示した具体的な延長区間を示したものです。また、今後力を入れるべき公共交通活性化への取り組みについてお聞きしたところ、最も多かったのがバスの定時運行を求めるものでした。その他の意見では、路線の案内情報やバス停の待合環境について改善を望む意見も数多く寄せられました。これらの結果を踏まえ、平成24年3月に開催した第13回沖縄県公共交通活性化推進協議会において、連携計画の見直しが了承され、バス

レーンの段階的な延長やIC乗車券の導入など、基幹バス導入に向けて各実施主体が取り組む事業スケジュールが定められました。

連携計画の目標は次のとおりです。

まず、基幹バスの導入によって、わかりやすいバス網や利用しやすいダイヤを実現することで、バスの利用促進を図ります。そして、バス網の再構築により、無駄のない効率的なバス運行を図り、公共交通事業の健全化を図ります。現在のバス路線は、系統が複雑かつ長距離運行で、利用者にとってわかりにくく、また、運行頻度にはばらつきがあり、定時速達性も低い状況にあります。

特に国道58号を通過するバス路線は、14系統と多岐にわたり、1日の運行本数は400往復以上を数えますが、そのほとんどの区間で系統が重複するため、非常に効率の悪い運行となっています。バス網再編によって、那覇市から沖縄市までの区間に定時速達性の高い多頻度運行の基幹バスを導入します。そして、その沿線上の主要な交通結節点において、その他の地域と連絡する支線バスとネットワークを構築することにより、シンプルでわかりやすいバス路線を目指します。

現在、沖縄市から那覇市久茂地間は約80分を要していますが、バスレーンの連続性を確保することで、基幹バスの急行運行により最大25分の時間短縮が期待できます。連携計画の目標として、さらに、バスレーンの延長拡充によって、バスの確実な走行性を確保して、公共交通に対する信頼回復を図ります。また、基幹バスの導入によって、新たに支線バスとの乗り継ぎが生じる場合があることから、その際にストレスを感じることをないシームレスな乗り継ぎを確保します。そして、過度な自家用車利用を抑制して、公共交通利用への転換を促進します。基幹バスの定時速達性を向上させるためには、バスレーンの延長・拡充が必須となります。あわせて、バス停における待合環境の改善及び案内情報のユニバーサルデザイン化を行うとともに、乗り継ぎ抵抗を低減するIC乗車券システムや乗降性のすぐれるノンステップバスの導入など、各種の取り組みを一体的に実施することによって基幹バス導入を実現したいと考えております。

続いて、今回の連携計画の見直しによって、位置づけられた目標達成に向けた事業スケジュールについて、基幹バス導入に向けた取り組みにおけるハード事業とソフト事業、公共交通利用促進策の3つに分割して説明します。

まず、ソフト事業を中心とする基幹バス導入に向けた取り組みについてですが、基幹バスの実施を平成29年度と定め、これに向けて平成25年度にバスレーンの一部区間を延長し、その効果検証を踏まえながら段階的にさらなる延長を実施することとしています。また、段階的な延長のタイミングに合わせて、バ

スレーン延長に関する広報活動を重点的に実施してまいります。それでは、国道58号の那覇市久茂地から宜野湾市伊佐までの区間におけるバスレーンの延長計画について詳しく説明します。ごらんの図は、左側が久茂地、右側が伊佐を示しておりますが、現在のバスレーンは緑色で表示した区間となっており、朝の久茂地向けについては伊佐から久茂地までの断続的な区間が、夕方の伊佐向けについては久茂地から天久までの区間が指定されております。

第1段階として平成25年度中に延長を実施する箇所は、道路構造的に大規模な改修が伴わない桃色で示した区間を計画しており、朝のバスレーンについては浦添市牧港、仲西及び勢理客の一部区間を、夕方のバスレーンについては、那覇市天久から浦添市勢理客までの区間及び浦添市仲西から牧港までの区間を追加します。周辺道路の整備状況やバスレーン延長の効果検証を踏まえ、第2段階の平成27年度には、バスレーン実施区間において、平日のその他時間帯に、現在の規制よりも比較的緩いバス優先レーンを実施し、第3段階の平成29年度には、久茂地から伊佐までの連続した区間において終日バスレーンを実施することを想定しています。なお、第2段階以降のバスレーン延長については、周辺道路の整備状況が大きく関係してきます。平成26年度中には、臨港道路浦添線や浦添北道路の暫定供用が予定されており、これによって、国道58号と平行した片側1車線の道路が新たに発生することになります。そのため、現況の国道58号における伊佐から久茂地の区間については、大幅な渋滞解消が期待できることから、外側車線を終日バスレーンとすることが物理的には可能となります。今後は、交通管理者及び道路管理者と調整するとともに、県民の理解を得ながら、バスレーンの段階的な延長に取り組んでまいります。

次に、ハード事業を中心とする基幹バス導入に向けた取り組みにおいては、交通管理者及び道路管理者が実施するバスレーン延長に関する事業スケジュールが定められており、第1段階における延長箇所については、道路管理者はバスレーンのカラー舗装等を、交通管理者は規制標識の設置及び変更を平成25年度中に完了する計画となっております。また、バス停のグレードアップについては今年度から具体的な検討を行ってまいります。現況のバス停は、上屋が整備されていない、時刻表の位置が見にくい、待合空間が確保されていない、路線図が車道側にあるといった箇所が数多く存在します。また、上屋とベンチが設置されていたとしても、待合空間が歩道と共用しているなど、バス利用者にとって快適な環境であるとはいえない状況です。右側に示したのは他府県での事例ですが、このように上屋やベンチを設置するとともに、歩道とは独立した待合空間を確保し、時刻表等の案内情報を見やすくするなどして、ユニバーサルデザインに配慮したバス停の利用環境改善に取り組めます。

次に、その他の公共交通利用促進策について説明します。

まず、系統別カラーリングについてですが、現在のバス停標識に表示されている複雑で文字が小さい系統図と、系統番号と目的地が記載されているだけのバスの方向幕では、利用者が安心してバスを利用できる環境にないと考えられることから、バスの系統図をカラーごとに整理するとともに、バスの車体に系統図と整合させた色を表示する系統別カラーリングの導入を短期的な施策として検討しております。これについては今年度詳細検討を行い、来年度以降の導入を計画しています。また、1枚のカードで複数の交通機関が利用でき、バス相互やモノレールとの乗り継ぎ時の複雑な運賃精算を可能にするIC乗車券システムについては、今年度で概略検討を行い、次年度からシステム開発に移り、平成27年度からの運用開始を目指しております。さらに、沖縄本島共通のバスロケーションシステム等については、今年度中に導入し、来年度からの運用開始を予定しています。

ここからは、一括交付金を活用した県の具体的な取り組みについて説明します。

平成29年度の基幹バス導入に向けて、今年度より公共交通利用環境改善事業を予算化し、連携計画に位置づけられた各種事業に取り組んでいきます。バス事業者の負担額も含めた今年度の総事業費は13億7500万円を予定しています。

まず、沖縄本島共通のIC乗車券システムの導入について説明します。

IC乗車券として採用する非接触型のICカードには、エディやワオンといった流通系ICカードと、スイカやパスモといった交通系ICカードの2種類に大きく分けられます。両者ともプリペイド式で、その都度カードへ入金し電子マネーとして利用することができますが、交通系のICカードの特徴は、乗車時と降車時にそれぞれカードをタッチすることで利用区間に応じた運賃を精算することができます。また、現在の紙の定期券もICカードに搭載することが可能となります。IC乗車券導入のメリットとしては、運賃支払時に両替や小銭の準備等、現金を扱う煩わしさがなく、子供や高齢者も簡単に利用できることや、定期券紛失時も再発行が可能であること、定期券を利用した乗り越し精算が容易であること、乗降時間の短縮によるバスの定時速達性の向上などが上げられます。今年度、沖縄都市モノレール、沖縄本島内主要バス4社、沖縄県バス協会及び県の関係機関で構成する検討委員会を立ち上げました。一般的にIC乗車券は、他地域との連携の有無や精算方式、拡張サービスの展開等、その導入する仕様によって、初期導入費用及び維持管理費用が大きく異なります。これら各種検討事項について、本検討委員会において議論を重ね、沖縄本島に導入するIC乗車券の仕様を定めた基本計画を策定する予定です。次年度

以降は、この基本計画に基づき、具体的なシステム開発及び機器導入に移行しますが、これに係る事業者負担の8割を補助します。

続いて、沖縄本島共通のバスロケーションシステムの導入について説明します。バスロケーションシステムとは、車両にGPS通信端末装置を搭載して、バスの位置情報を収集することにより、パソコンのウェブサイトや携帯電話のモバイルサイトを用いて、バスの接近や到着予測時刻等について情報提供するものです。これによって、利用者は待ち時間の大体の目安がわかり、時間を有効に利用することができます。これはその一例ですが、パソコン上で検索すると、乗りたいバスの現在位置が地図上に表示されます。携帯画面ではこのような表示となります。その他の機能として、最寄りのバス停からQRコードを読み込むことで、バス接近メールの設定や位置情報の確認が容易に行えます。接近メールの配信を設定すると、このように乗りたいバスがまもなく到着することをメールでお知らせしてくれます。またウェブサイトでは、バス停ごとの時刻表が検索でき、便ごとのバス停通過予定時刻をこのように確認することができます。さらに、出発地と目的地を入力するだけで、バスを利用した経路検索も可能です。現在、那覇バスと琉球バス交通がそれぞれバスロケーションシステムのサービスを提供していますが、今年度中に県内バス4社共通のシステムを構築し、来年度から運用を開始する予定です。これにより、バス会社にとらわれることなく、沖縄本島内全ての路線バスの乗りかえ検索や時刻表検索を行うことが可能となります。バスロケーションシステムについても、システム開発及び機器導入に係る事業者負担の8割を補助します。また、日本語、英語、中国語、韓国語に対応した多言語公共交通検索システムについても今年度導入し、来年度からの運用開始を予定しております。これは、地図画面を使いながら、利用者がバスやモノレール、航路など最適な公共交通機関のルートを検索できるウェブサイトとなっており、出発地の時刻に応じた交通機関、運賃、乗車時間、乗換場所、バス停留所の位置など、旅客が知りたいと思っている内容を瞬時に検索することができるものです。なお、多言語公共交通検索システムについては、事業者の負担は求めず一括交付金にて全額を補助します。そのほか、基幹バスルートを中心とする路線を対象にノンステップバスを導入する事業を実施します。県内において運行している路線バスは、本土からの中古車両がほとんどであり、乗降口には2段または1段の段差があります。ノンステップバスは、乗降口と車両の床に段差のない構造となっており、高齢者や障害者における移動の利便性が向上するとともに、基幹バス導入によって新たに発生する乗り継ぎ抵抗の低減に資するものです。また、新車ですので、利用者に対するイメージアップとすぐれた環境性能によるCO<sub>2</sub>排出量の削減に寄与します。



事業者負担は上限額を定めた8割補助としており、今回の事業によって、年間約43台、5カ年で約215台のノンステップバスを沖縄県内に導入する予定です。

ここまで、バスの利用環境改善に資する取り組みについて説明してきましたが、公共交通への転換は、自家用車に頼りすぎている県民の行動変容を促さない限り、実現できるものではありません。終わりに、公共交通利用促進の啓発活動に向けて、県民に訴えかけていきたいポイントについて説明します。

まず、安心・安全の視点からです。

高齢者がみずから起こす交通事故は年々増加の一途をたどり、歩行者が巻き込まれるケースも多々発生しています。今後も高齢者の人口割合は増加が見込まれ、高齢者がいつでも気兼ねなく、安心して移動できる交通手段を確保する必要があります。

次に、健康増進の視点です。

公共交通の利用率が高い本土の人に比べ、県民はドア・ツー・ドアの自家用車利用に依存しており、そのおかげか県内の成人におけるメタボ率は男女とも全国平均を上回っています。長寿県と言われてきた本県の平均寿命も、男性については既に全国平均を下回り、女性についても首位から転落するのは時間の問題と思われまます。公共交通を利用すると必然的に歩く距離が伸びるため、歩くことを習慣づけることでメタボリックシンドロームの解消につながることを期待しております。

次に、CO<sub>2</sub>削減の視点です。

沖縄県は、自動車のCO<sub>2</sub>排出量が平成2年から平成18年のわずか16年で34%も上昇しています。

人間1人が1キロメートルを移動することにより排出されるCO<sub>2</sub>を、移動手段で比較した場合、自家用車は排出量の最も高い輸送手段であることから、自動車保有台数の伸びと相まってこのような状況にあると考えられます。後世によりよい環境を残すためには、CO<sub>2</sub>削減と省エネを実現する公共交通を中心とした生活にシフトする必要があります。

そして、渋滞緩和の視点です。

独自の調査では、マイカーで通勤する人の92%が1人で乗車しています。

これは極端な例かもしれませんが、3車線を埋め尽くすマイカー利用者がバスに転換すると、道路に必要とされる面積はバス1台分とごくわずかとなります。また、自家用車による児童生徒の送迎がない夏休み期間中は、大幅に渋滞が緩和されるのを、委員の皆様も経験したことがあると思います。一人一人が自家用車の利用を見つめ直すことによって、交通渋滞の緩和につながります。

そのほか、通勤時間の有効活用や自家用車保有に係る高いトータルコストな

ど、公共交通を利用することによるさまざまなメリットが考えられます。これらの視点をもとに、今年度より公共交通利用促進に向けた啓発活動やバスレーン延長に関する広報活動を積極的に実施していきます。

以上で、公共交通活性化に向けた取り組みについての説明を終わります。

○金城勉委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、公共交通活性化に向けた取り組み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。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 質疑なしと認めます。

以上で、公共交通活性化に向けた取り組みについて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)

○金城勉委員長 再開いたします。

議案及び陳情等の質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。

休憩いたします。

(休憩中に、議案等の採決順序及び採決方法について協議)

○金城勉委員長 再開いたします。

これより議案及び陳情等の採決を行います。

まず諮問第1号議案鉄軌道敷設の工事施工認可申請に伴う意見についてに対する答申については、鉄軌道法施行令第5条第2項において準用する同令第2条第2項の規定に基づき沖縄県知事が指定した日、平成24年10月22日までに県知事に対して議会から答申を行う必要があります。

答申案といたしましては、本件は異議がない旨決定するというところで、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○金城勉委員長 御異議なしと認めます。

よってさよう決定いたします。

次に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、議案等採決区分表により協議)

○金城勉委員長 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)

○金城勉委員長 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。

お手元に配付してあります本委員会所管事務調査事項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)

○金城勉委員長 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。

ただいま採決しました議案等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)

○金城勉委員長 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議案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 金城 勉

