

公共交通ネットワーク特別委員会記録
＜第2号＞

平成25年第7回沖縄県議会（11月定例会）

平成25年12月17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25年12月17日 火曜日
開 会 午前10時01分
散 会 午前10時55分

場 所

第6委員会室

議 題

- 1 陳情平成24年第116号、同第140号の5、同第141号、同第142号、同第149号、同第150号、同第197号、第9号、第10号、第29号、第38号、第50号の5、第86号、第89号、第91号、第93号、第94号及び第104号の5
- 2 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	具志堅	透 君
委 員	島 袋	大 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

砂 川 利 勝 君
新 垣 哲 司 君

説明のため出席した者の職・氏名

企 画 部 長	謝 花 喜一郎 君
交通政策課副参事	嘉 数 登 君
土木建築部参事	東 樹 開 君
土木建築部空港課長	嘉手納 良 文 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。

陳情平成24年第116号外17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。

まず、陳情平成24年第116号外17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。

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。1ページから2ページにかけて陳情は18件となっており、全て継続の陳情であります。

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

陳情について説明いたします。

3ページをお開きください。

美ぎ島美しや（先島）圏域の振興発展に関する陳情で、処理方針を変更しております。

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。

まず、2の多良間－石垣間、波照間－石垣間の両路線の早期再開に向けた支援について、読み上げて御説明いたします。

平成25年8月14日に沖縄県離島航空路線確保維持協議会を開催し、県内離島航空路線に就航する各航空会社に同路線への参入意向等を確認したところ、現在、那覇－粟国路線で不定期チャーター便を就航させている第一航空株式会社から参入意向が示されたことから、路線再開に向けた運航方策の検討を行うため、平成25年10月29日に県、竹富町、多良間村、第一航空株式会社を構成員とする石垣拠点航空路開設検討協議会を立ち上げたところです。

県としましては、本協議会において運航条件や路線収支、コスト縮減策及び需要喚起策等の検討を行い、平成27年度中の路線の再開を目指し、地元町村及び第一航空株式会社と連携し取り組んでまいります。

次に、3の波照間空港の航空路線については、2行目を「検討協議会を立ち上げたところであり、同協議会において」と表現を一部変更しております。

続きまして、8ページをお開きください。

陳情第149号フェリーの新規造船に関する陳情について読み上げて御説明いたします。

伊是名村船舶については、平成25年10月に、同村船舶の老朽化を勘案し、新船建造支援の位置づけを、同村の意向に沿って平成26年度へ前倒しすることについて、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了承しました。

続きまして、22ページをお開きください。

陳情第86号離島航空運賃の低減を求める陳情については、一番下の段を一部変更しております。

離島航空路の航空機燃料税の軽減措置拡充の要望を行ったところ、平成25年12月12日に与党の平成26年度税制改正大綱において、特例措置が認められました。

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。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○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。

高嶺善伸委員。

○高嶺善伸委員 陳情第140号の5の処理に変更があったようで、それに関連してお伺いしたいと思います。3ページの2と3を関連してお聞きしますが、最初に皆さんに離島航路就航可能性調査報告書というものを出示していただきました。民間独自、民間補助、民間委託、第三セクター補助、いろいろな分析をした結果、石垣拠点あるいは那覇拠点の離島航空路を今後どのように再開するのかということについては、調査結果を踏まえてどのような方針を出しましたか。

○謝花喜一郎企画部長 結論から申し上げますと、石垣を拠点とする波照間、多良間の2路線は不採算との調査結果が出たところです。単年度で申し上げますと、波照間－石垣路線は約1億3000万円、多良間－石垣路線は約1億4000万円の赤字が推計されたということで、路線再開に当たっては、事業採算性や就航可能な航空機の確保及び運航体制の整備など、多くの解決すべき課題があると位置づけたところです。

○高嶺善伸委員 では、再開に向けてどのような仕組みで取り組むことになりましたか。

○謝花喜一郎企画部長 陳情処理方針でも示したとおり、こういった陳情案件を受けて、県では8月14日に沖縄県離島航空路線確保維持協議会を開催しました。その構成メンバーは各地元市町村はもちろんのこと、各航空会社－JTA、全日本空輸株式会社、第一航空株式会社など航空事業者も参入して意見交換を行いました。県から率直に、この陳情案件にも上がっている波照間－石垣、多良間－石垣路線の就航について、就航の希望がないかを確認したところ、第一航空株式会社が就航に名乗りを上げたということです。そういったことから、

県としては10月29日に竹富町、多良間村、第一航空株式会社を構成員とした石垣拠点航空路開設検討協議会を立ち上げました。その中で議論になったのは、やはり1番目に需要喚起策、これは取り組み主体である地元住民の利用促進が大事だろうと。それから観光需要の創出、県内交通の整備、石垣島、宮古島の入域観光客の誘導、そういったものが第一前提になされるべきだろうという方向性が出ております。また、運航コストの縮減についても重要なポイントで、取り組み主体である第一航空株式会社においては、航空カウンターの利用方法や整備、ハンドリングをどうするか、石垣拠点事務所の設置、チケットの販売方法等の検討を要するだろうという方向性が出ました。そういった中で、採算性の向上をいかに図るかという議論の中で、赤字が発生した場合の運航支援—これは県と町村においてどのような支援体制が必要かということが論点として上がったということです。

○高嶺善伸委員 そうすると、経営パターンから見ると、民間の就航を支援する民間補助という形で、路線の再開をする方針になったということでしょうか。

○謝花喜一郎企画部長 冒頭で申し上げました採算性の調査によると大変な赤字が出ております。ただ、それを全面的に補填するとなると、また同じようなことの繰り返しになることも懸念されますので、先ほども申し上げましたが、需要喚起策、運航コスト縮減策、そういった中で採算性の向上をいかにやるかということを当然十分議論した上で、それでもなおかつ赤字が出た場合には運航支援をします。その場合の支援というものは県と町でしっかり議論を行うということです。

○高嶺善伸委員 継続的な安定運航という意味で、第三セクター方式ということについては、県の考え方はどういう結論になりましたか。

○謝花喜一郎企画部長 これについては、過去の経緯から見て、第三セクターというものはなかなかうまくいっていないということを経験則的に承知しておりますので、まずは民間みずからが就航する会社を立ち上げたほうが、最短で就航が可能になるだろうという観点から、第一航空株式会社に名乗りを上げていただいたところに、路線再開の活路を見出したということです。

○高嶺善伸委員 路線に絞ってお聞きしますが、石垣一波照間間は、船も少し

しけると欠航するのです。そういう意味では、航空路線再開に対する期待は大きいのです。早期にぜひ再開してもらいたいという希望があります。既に協議会を立ち上げていろいろな話をしているということですが、路線再開に向けての課題などをお聞かせください。

○謝花喜一郎企画部長 ただいま申し上げましたように、地元においては需要喚起策を十分議論していただかないといけないだろうと考えております。再度申し上げますと、地元住民に使っていただく必要があるということで、地元の住民の利用促進策をどのように考えるかです。それから島内交通の整備、島々から空港までの足をどのようにするか。それから石垣空港が白保に移りまして、バス運賃が割高になる懸念があります。それをどのように考えるか。そういったもろもろの需要喚起策を地元で御議論いただかないと、せっかく飛行機が飛んでも、船舶のほうが便利だから船に乗ろうという形では、やはり採算性に課題が出てくるだろうと思いますので、その辺を十分議論していこうと考えております。

○高嶺善伸委員 課題はたくさんあるようですが、早期再開に向けての陳情ですので、いつごろに再開するという、ある程度のスケジュールを念頭に置いて協議すべきではないですか。

○謝花喜一郎企画部長 おっしゃるとおりです。まず、先ほど申し上げました3つの課題です。作業部会での課題抽出を行いました。今後、旅客確保需要喚起策、路線収支コスト縮減策、県・町村の支援のあり方、運航ダイヤ、波照間空港ターミナルビルの老朽化対策調査、そういったもろもろの課題を議論して、平成26年6月には方向性を出したいと思っております。そして平成27年3月には第4回協議会を開催し、平成27年度中の路線再開に向けて取り組んでいきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 早期再開が平成26年ではなくて、平成27年度ですか。

○謝花喜一郎企画部長 第一航空株式会社においては、現在、国土交通省に予算要求をして一県も当然要求をしておりますが、2機新たな機材を要求しております。それには1年半から2年ぐらいかかると言われておりますので、その間に今言ったさまざまな課題を整理するということです。

○高嶺善伸委員 第一航空株式会社の機材購入の補助というものは具体的にどういう内容ですか。

○謝花喜一郎企画部長 国庫補助制度です。国が75%、県が25%で全額補填するという制度です。

○高嶺善伸委員 この航空機の補助というものは、事業者には負担がかからないので就航しやすい、路線を再開しやすいことになるのですが、航空機の補助を取りつけて購入するのに1年半ぐらいかかるわけですか。

○謝花喜一郎企画部長 そのように言われております。

○高嶺善伸委員 できるだけ国土交通省とも相談をして、前倒しで早目に予算の取りつけと航空機の購入ができるように、県としても支援をお願いしたいと思います。その後の運航費の補助ですが、県単で運航費を支援する以外にありません。願わくば搭乗率を上げて、需要喚起も必要だと思いますが、新規に就航するには採算性の不透明さということもあります。運航費の補助という意味では、今後のこともありますので、今はJR運賃並みの航空運賃などを目指しているいろいろな支援していますので、路線が維持できるために沖縄振興一括交付金を利用して、沖縄の離島航空路を独自の支援方式で一つまり、余り事業者に負担させない、あるいは離島の市町村にも負担させない、そういう沖縄振興一括交付金を利用した運航費の補助システムというものを並行して検討できないですか。

○謝花喜一郎企画部長 何度も申し上げて恐縮ですが、第1に需要喚起策、第2に運航コスト縮減策—これは航空会社に、そういったことを踏まえて採算性の向上という方向性を出していただいて、ある程度の計算式も数字も示していただいた上で、どの程度の赤字補填策といたしますか、そういったものを出せばいいのかということ、この両者を見ながらやりたいと思っております。決して県はやらないということではないのですが、先ほども申し上げましたが、結局赤字が膨れ上がって後は行き詰まるということにならないように、しっかりと需要喚起策と運航コスト縮減策に基づいた採算性の向上の方向性を出していただいて、その上で県と市町村で応分の負担をしていきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 県単の運航費の補助スキームはどうなっていましたか。

○嘉数登交通政策課副参事 県単制度ですと、県が3分の1、町村が3分の1、残りを航空会社が負担するというスキームになっておりました。

○高嶺善伸委員 検討協議会あたりで、3分の1の市町村の負担、あるいは3分の1の事業者の負担について軽減をする方向で話をしていないと、離島というものは、これまで撤退してきたいきさつも含めるとなかなか早期再開というものは難しいのではないかと思っているのです。県単の運航費の助成を一できたら離島のような脆弱な財政の市町村の負担をなくしてあげる。場合によっては事業者のリスクを軽くしてあげる。そういうために、これまでには使えなかった沖縄振興一括交付金を使うことによって、スキームを変えて、きちんと各離島路線を支援していくという体制を構築すべきだと思うのですが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 これまでの県、地元町村、航空事業者の3分の1のスキームでは、過去の事例から見た場合には、やはり成り立たなくなるだろうと。これが一つの路線撤退の要因にもなったのだろうと私自身は認識しております。そういった中で、スキームの見直しも当然に視野にありますが、需要喚起策、コスト削減策を徹底して議論を行って、安定した採算性ができるめどをつけた上で、なおかつ赤字が出る場合についての補填のあり方を十分議論すべきだろうと考えております。

○高嶺善伸委員 ぜひ制度の再構築も含めて、再開に向けて早期に実現できるようにお願いしたいと思います。今の答弁では平成27年度という説明ですが、もう一つの課題は、滑走路は800メートルしかないので、800メートルで離着陸ができる航空機の購入が前提になるかと思いますが、そういう航空機の確保は大丈夫ですか。

○謝花喜一郎企画部長 現在県が考えているものは19名乗りの、800メートルの滑走路にも対応可能な飛行機を考えております。

○高嶺善伸委員 今度は旅客ターミナルです。現在定期路線がなくても2000万円近くの維持管理費をずっと予算計上して、波照間空港というものは維持されてきているのですが、建物は大変老朽化して、果たしてみんなが鳴り物入りで再開を期待しているのに、これで対応できるのかという声もあります。私も見

てきたら、これはまずいなという気がするのです。その辺についての認識はどうですか。

○嘉手納良文空港課長 委員のおっしゃったように、現在の波照間空港のターミナルは昭和51年に建設されており、大分老朽化が進んでおります。具体的にはコンクリートの剥離とか鉄筋のむき出しとか、そういう状況にあります。それで、今年度老朽化の調査を行っており、その結果を見ながら補強をするのか、建てかえるのかの判断をしたいと考えているのですが、現状を見た限りでは、補強ではなく建てかえになると考えております。具体的なその後の取り組みですが、来年度ターミナルの実施設計に着手し、平成27年度には工事ができるように取り組んでいきたいと考えております。当然、これについては航空会社の就航に向けた動きも見ながら、可能な限り就航に間に合わせるような形で取り組んでいきたいと考えております。

○高嶺善伸委員 適切な調査に着手していただいて、大変ありがたいと思っています。竹富町からも、老朽化して狭隘で、この日本最南端の空港をきちんと運用してもらいたいという要望は強いのです。ぜひツイン・オッターが19名乗せて乗りおりする快適な空港になるように、旅客ターミナルはその就航に間に合わせて改築したほうがいいと。だから並行して実施設計で建築予算の確保をスピードアップして、ぜひ土木建築部と企画部で連携してやってもらいたいと思うのです。企画部長、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 ぜひ企画部としても土木建築部と連携しながら、地元の要望実現に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

○高嶺善伸委員 もう一点だけ聞かせてください。与那国路線の再開ですが、カジキなどの特産品のスムーズな出荷、あるいは日本最西端の与那国町に行って癒やされたい。そういう方の中には海底遺跡を見たいというダイビングの需要等もあるわけです。それから団体で修学旅行やツアー等もありますが、今の琉球エアーカーゴの飛行機では、この先、集客、商品販売ができない。与那国町の振興に大きな支障があると。ぜひ以前のようなJTAの小型ジェット機を就航してもらいたいという声が強いです。これについては、これまで再三働きかけていきますという答弁をいただいているのですが、現状はどうなっていますか。

○謝花喜一郎企画部長 大変心苦しいのですが、現状においても以前と変わっておりません。

○高嶺善伸委員 皆さんが県民の翼のJ T Aの株主でもあるし経営者でもあるので、これは採算性の問題ではなく、離島振興なのです。そういう意味で、なぜ今まで飛べた小型ジェット機が飛べないのか。再開する方向で、強力な行政指導をして、経営方針をきちんと立てていかないと、今後似たような路線の撤退なども含めて、出てくる可能性があるのです。恒常的なスキームがないだけに、航空会社の都合によってプロペラ機に変わったり、撤退ということがないようにするためにも、まず手始めに与那国町への小型ジェット機の就航に全力を挙げて取り組んでもらいたいのですが、どうですか。

○謝花喜一郎企画部長 再三高嶺委員からこの件について御意見いただきました。私自身もしっかりこれを肝に銘じて、事あるたびにJ T A、R A Cの社長を呼んで意見交換をしております。ただ、これまでも御説明しているように、先方としては構造改革の一環として、どうしてもジェット機を配置することができなくなったということで、なかなかジェット便の再開には応じていただけなかったという現状となっております。ただ、一方で生活物資がどうなっているかということについては、例えば今あったカジキの本数や、観光客のダイビングの酸素ボンベ等の機材が送れなかったということが極力ないような形で対応はすると言質もいただいておりますので、ぜひそのような形でやっていただきたいと。それから、地元で大きなイベントがある場合には、チャーター便の就航もあわせてやるのだということも確約していただいて、県としてはこれですと断るわけにはいかないのですが、地元からの要望が強い、こういった県議会での陳情も上がっているということを十分に踏まえて、積極的に対応していただきたいということを強く申し入れしているところです。

○高嶺善伸委員 やはり離島を抱えた沖縄県ならではの政策が必要だと思いますので、J T Aに対してもR A Cに対しても、企業の論理ではなく住民の移動権を確保するという観点から、発言力を沖縄県が持つために、出資の構成や発言力の増大という形で、思い切った手を打たないと、押し切られていくのではないかという気がするのです。これから沖縄振興一括交付金を利用して10年の間に、どのような離島航空体制を確立するのかということが問われていますので、その辺の航空政策に対する沖縄県の関与の仕方について、思い切って踏み込んだ改革を予定していないですか。

○謝花喜一郎企画部長 今の時点でJ T Aの株式は12%ありますが、先方から増資の要望がないことが1点です。それから県としても、先方からそういったものがない中で増資を行うという説明を、今の時点では見つけることが困難ですので、現時点で増資は考えておりません。ただ、何らかの発言力を増すべきではないかという高嶺委員の御発言の趣旨は、私自身もある意味じくじたる思いで感じております。J T Aも県民の翼として自認しているわけですので、何らかの形で沖縄県の要望を積極的に受けたいという気持ちは、社長等と意見交換をする中ではひしひしと伝わるものがあるわけです。彼らも精いっぱい構造改革の中で、従業員の給与削減などをやりながら、何とか航路を維持することに精力を注いでいる段階だと。今、親会社であるJ A Lの経営改善の流れの中で少し明るさが出ているけれども、いわゆる格安航空会社の台頭などによって、まだ十分県の要望に応えられない部分はあるのだと。しかし、しっかりと県民の翼としての認識は持っているので御理解賜りたいというような話を、私は再三再四社長から受けておりますので、その言葉を今は信頼して、県としてしっかり発言すべきところは発言してまいりたいと考えているところです。

○金城勉委員長 ほかに質疑はありませんか。
具志堅透委員。

○具志堅透委員 8ページをお願いします。フェリーの新規造船に関してですが、処理方針に書いてあるとおり平成26年度決定ということでよろしいですか。

○謝花喜一郎企画部長 処理方針のとおり決定いたしました。

○具志堅透委員 伊平屋、伊是名両村が新規造船ということになりました。この件に関しては非常にありがたく、お礼を申し上げたいと思います。その中で、私は一般質問でも取り上げたのですが、船の公共交通という意味でも、安定的な経営といいますか運航をするために、台風時、悪天候時の避難時における陸電施設—一般質問では土木建築部が答弁をしていたのですが、答弁の中では受益者負担のようなことを言っていたのです。財政力の弱いところに自分たちでつくれなどと言うのも、ある意味無責任な言い方だという思いも感じながら、ただ、先ほども言ったのですが、安定的な公共交通ネットワークを構築するために企画部での検討ができないのか、その辺はどうですか。

○謝花喜一郎企画部長 受益者負担というものに、交通政策の観点から企画部として何らかの関与ができないかという御質疑ですが、今の時点で私どもは十分に土木建築部と意見交換をしておりません。幾らぐらいの経費がかかるのか、こういった内容のものなのかとか。恐縮ですが、この委員会が終わりまして、土木建築部と意見交換をさせていただきまして、次の機会に答弁させていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

○具志堅透委員 受益者負担ということもわからなくもないのですが、伊是名村、伊平屋村側は受益者負担でつくってあるのです。これは避難するときの運天港側なのです。それが両村で年間60日ぐらいあると。そして300万円ぐらいのコスト軽減が図れるということですので、ぜひ安定的な経営を図る—今両村とも船舶の運航に関しては赤字を抱えて、非常に厳しいものがある。今回の新造船で船も大型化になってくるだろうと思うので、避難の間ずっとエンジンをかけて電気をとると。陸電設備があるとそういったコスト軽減も図れるということですので、土木建築部の施設整備ということではなく、公共交通のネットワーク構築という意味で、企画部でも十分検討の余地があると思います。ぜひともそのことを要望して、今回はそれで終わります。

○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 16ページの第29号、モノレールの整備に関する陳情ですが、石嶺駅の先行開業は12月に結論を出すと言っていました、どうなったのでしょうか。

○東樹開土木建築部参事 石嶺駅については、議会でも土木建築部長から答弁がありました。今一生懸命やっているのですが、いろいろと課題がありまして、今のところ12月に出すことは難しい。今年度いっぱい—土木建築部長もそのようにお答えしたのですが、勉強会がずっと続いておりまして、課題等が大分あり、それを整理して、その解決、方向性を見つけるのがあと二、三カ月かかるという方向です。

○渡久地修委員 ぜひ先行開業を、僕もずっと要望してきたので、前向きにできる方向で勉強会でも詰めていってもらいたいと思います。改めてお聞きしますが、今度の延長の駅舎の数と支柱の本数を教えてください。

○東樹開土木建築部参事 延長部分は4.1キロメートルですが、その中に4駅です。支柱の数は約150本です。

○渡久地修委員 今の段階でまだ約なのですか。本数は決まっているのでしょうか。

○東樹開土木建築部参事 支柱は全部で133本です。

○渡久地修委員 分離分割発注というものが、沖縄県の公共工事の発注の重要な部分なのですが、4駅、133本の支柱、桁—大きいものはそういったものでしょうか。幾つに分離するのか、分割は幾つ計画しているのか教えてください。

○東樹開土木建築部参事 きれいに計画の中で分けるという形ではなくて、設計金額によって分けていきます。ですから、まずは支柱を立てないと上の桁は発注できない。今は用地買収をしている最中です。首里駅側から大分用地買収が終わっていますので、そこから支柱を幾つか発注していくのです。支柱は深さなどいろいろな物によって変わりますが、大体1本2000万円ぐらいです。これはあくまでもPCのものです。少し長くなると一なぜ長くなる場所が出てくるかといいますと、十字路のところをまたぎますので、十字路はどうしても長くなっていくのです。そういうところは鋼製になります。鋼製になると鉄の支柱ですので、また別です。そういう形でそれぞれを分けて発注していきます。それはもちろん分割でやりますが、値段に応じてAランクや特Aランクに発注していきます。そのような形になりますので、どこをどうして分けるかということは、これから発注するときに決まっていくという状態です。

○渡久地修委員 分割は主に支柱などの数というよりも、金額をベースにして分割していくということでしょうか。

○東樹開土木建築部参事 そのとおりです。

○渡久地修委員 分離は何と何ですか。支柱、桁、駅舎があるでしょう。支柱と駅舎が一体では多分ないはずですが。駅舎は駅舎で発注する、分離するのでしょうか。その分離は大体幾つに分かれますか。

○東樹開土木建築部参事 先ほどから言いますように、まずは支柱を立てないと上の桁はできないのです。ですから、まずは支柱を首里駅側から全部立てていき、次にその上物の桁を発注していきます。駅舎の底といいますか、支柱と底だけを発注して、上物は別で発注する。そういう形の分離になっていきます。ですから支柱と上の桁を発注することはほとんどありません。ただし、鋼製の場合は、支柱も鋼製、上の桁も鋼製になる場合がありますので、そのときは一緒になる可能性はありますが、支柱は支柱のみ、桁は桁で発注する状態の分離になります。

○渡久地修委員 桁と支柱は分離される、駅も分離されるわけですね。基本的には3つに分離されるわけです。そして駅もまた、電気や水道などに細かく分離されると思いますが、基本的にはこの3つ。そして、道路整備はモノレールとは別物ですか。

○東樹開土木建築部参事 本来、道路整備は道路街路課がやるものですが、今のモノレールがあるところに関しては、モノレールと一緒にやったほうがよりベターですので、都市モノレール建設現場事務所が道路まで発注する状態です。道路は道路で歩道、車道をつくりますので、またそれは分離になっていきます。先ほど委員がおっしゃったように、3つの分離が基本です。

○渡久地修委員 3つの分離、あるいはこれから分割をしていきますね。その際の地元企業優先発注という点では、3つの部分はどうなりますか。地元でほとんどできるのかどうか。

○東樹開土木建築部参事 いろいろな企業を調査しましたら、コンクリートの支柱に関しては全て地元業者で大丈夫です。桁に関しては、P C桁は地元業者プラス本土業者で、鋼材の場合は県内業者では少し無理があり、本土業者と地元業者を含めたJ Vを組んで、鋼材も全て発注する予定で考えています。

○渡久地修委員 桁は地元と本土業者のJ Vで、鋼材もJ Vを組むけれども、鋼材は親会社のほとんどは本土業者になりますね。桁も大体本土業者が親会社になりますか。

○東樹開土木建築部参事 鋼材については今おっしゃったように、親会社は本土業者になります。P Cに関しては沖縄に1社ありますので、そこが親会社に

なったり、本土の業者が親会社になったりという形になると思います。

○渡久地修委員 まだ発注もやっていないからわからないけれども、おおむね地元発注率というは何%ぐらいですか。

○東樹開土木建築部参事 まだそこまでは出しておりません。

○渡久地修委員 ぜひ地元企業優先発注、分離分割発注というものは徹底してもらいたいと思います。

○東樹開土木建築部参事 一般社団法人沖縄県建設業協会の浦添西原支部、那覇支部からもそのような要請を受けていますので、土木建築部長もその方針でやっていくという形で考えております。

○渡久地修委員 とにかく地元企業優先、分離分割発注というものは大方針ですから、ぜひ徹底してください。

それと、分離分割発注がありますが、延長部分で市道、県道、国道との関係で、国、県、市という部分が出てきますよね。沖縄都市モノレール株式会社がやる部分と。この辺の区分けはどうなりますか。

○東樹開土木建築部参事 まず市道に関してはそれぞれ那覇市、浦添市が予算を持っていますので、全てそこがやるということです。国道はありませんので、国は関与しておりません。ただし、全て都市モノレール建設現場事務所一都市計画・モノレール課の事務所がありますので、そこに両市の職員も入り、そこに一括して分任をしていただいて、そこが一括して発注するような状態になっております。

○渡久地修委員 市の予算を県の事務所が集めて、支柱も桁も駅舎も一括して発注するという方式ですか。

○東樹開土木建築部参事 そのとおりです。

○渡久地修委員 新しい車両の発注は予定していますか。

○東樹開土木建築部参事 モノレールにはインフラ部、それが先ほど委員がお

っしやった支柱、レール、駅舎です。車両と電気施設等の施設はインフラ外と呼んでいます。これについては沖縄都市モノレール株式会社が全てやります。

○渡久地修委員 車両の発注は必要ないのでしょうか。延長だから今ある車両でそのままやるのですか、それとも延長する部分、新たな車両は必要になってくるのですか。

○東樹開土木建築部参事 延長で4.1キロメートル延びますので、現在の車両数ではまずできません。ですから5両か6両編成ふやす予定です。

○渡久地修委員 今は2両編成のものが5両編成になるのですか。

○東樹開土木建築部参事 2両編成のものがあと5つ必要になるということです。

○渡久地修委員 数が5つというと、10両ふえるということですか。

○東樹開土木建築部参事 2両の1編成ですので、あと10両必要になります。

○渡久地修委員 大事業ですので、ぜひスムーズにいくように頑張ってください。そしてぜひ石嶺駅の先行開業を前向きに検討してください。

○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。

説明員の皆さん、大変御苦勞さまでした。

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。

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。

これより陳情等の採決を行います。

陳情等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。

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18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)

○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陳情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、大変御苦勞さまでした。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員長 金城 勉