

公共交通ネットワーク特別委員会記録  
<第2号>

令和2年第1回沖縄県議会（2月定例会）

令和2年3月24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 令和2年3月24日 火曜日  
開 会 午後3時17分  
散 会 午後4時55分

### 場 所

第5委員会室

### 議 題

- 1 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（沖縄鉄軌道費用便益分析結果について）
- 2 陳情平成28年第45号の5、同第60号、同第90号、同第128号、陳情平成29年第3号の5、同第7号の2、同第46号の5、同第87号、同第94号の5、同第126号の4、同第133号、陳情平成30年第44号の5、同第48号の4、同第98号、同第102号の5、同第117号、陳情平成31年第15号、同第49号の5、陳情令和元年第72号及び同第88号の5
- 3 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	大 浜	一 郎 君
委 員	座 波	一 君
委 員	中 川	京 貴 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

委員外議員 なし

---

### 欠席委員

座喜味 一 幸 君

---

### 説明のため出席した者の職・氏名

知事公室基地対策課副参事	上原宏明君
企画部長	宮城力君
交通政策課長	宮城優君
交通政策課公共交通推進室長	寺本美幸さん
商工労働部中小企業支援課長	友利公子さん
土木建築部建築都市統括監	島袋登仁雄君
土木建築部空港課長	野原良治君

---

○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。

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沖縄鉄軌道費用便益分析結果について、陳情平成28年第45号の5外19件及び閉会中継続審査・調査についてを一括して議題といたします。

本日の説明員として、知事公室長、企画部長、商工労働部長及び土木建築部長の出席を求めています。

まず初めに、沖縄鉄軌道費用便益分析結果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。  
宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 それでは、これより県において検討してまいりました沖縄鉄軌道の費用便益分析結果の概要について、用意しております資料に沿って説明いたします。

1 ページをお願いいたします。

目次となっております。

まず、沖縄鉄軌道に係る取組状況、その次、国から示されている課題への対応状況、費用便益分析の検討結果、分析結果の取扱いについて、説明いたします。

2 ページをお願いいたします。

沖縄鉄軌道に係る取組状況です。県では、沖縄21世紀ビジョンで示された、沖縄の将来の姿の実現や、陸上交通の現状の課題解決の観点から、県土の均衡ある発展や中南部都市圏の交通渋滞の緩和などを図ることを目的に、広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道導入に向けて取り組んでいるところです。

平成26年度からは構想段階の検討に着手し、延べ6万2000人の県民の皆様から寄せられた意見も踏まえ、平成30年5月に右側にお示ししている概略ルート等を記した構想段階における県計画書を策定いたしました。

平成30年度からは、当該計画書を基に国から示されている諸課題等について詳細な調査を行ってきたところです。

3 ページをお願いいたします。

これまでの国調査においては、2つの課題が示されております。

1つ目は、費用便益比が事業化の目安となる1を下回っているという点です。構想段階検討時においては、0.39から0.59であった費用便益比について、今年度は本県の実態を踏まえた計測方法がないかといった視点から、様々なケースについて試算を行ったところです。詳細については、この後、説明いたします。

2つ目の課題は、事業採算性です。沖縄鉄軌道は市街地が形成された中への導入となり、整備に多額の費用を要することから、一般的な整備手法である整備・保有から運行までを運行事業者が行う上下一体方式では採算が成り立ちません。このため、持続的運営を図る観点から、整備新幹線を参考とした公設民営型の上下分離方式を可能とする特例制度の創設等について、昨年度に引き続き今年度においても国に対し要請を行ってきたところです。

4 ページをお願いいたします。

費用便益比に係る主な検討事項としては、3 つございます。

まず、便益算出の基本となる沖縄本島の将来人口を最新の予測値に更新するとともに、併せて将来の入域観光客数についてもインバウンド等を初めとする近年の観光客数の伸びを考慮した値に更新いたしました。

さらに、本県特有の交通実態に合った検討として、道路の混雑緩和による便益の精緻化について試みました。詳細については、10ページ以降、グラフで御説明いたします。

5 ページをお願いいたします。

将来人口についてでございます。

こちらは、国立社会保障・人口問題研究所が平成25年と平成30年に公表した沖縄本島の人口予測値を示しております。構想段階の検討時においては、緑色の折れ線グラフで示しております平成25年予測値を採用しておりましたが、平成30年に公表された最新予測値では上振れし、2030年の人口は構想段階時に比較して5%の増加となっております。

6 ページをお願いいたします。

こちらでは、入域観光客数の推移をお示ししております。

構想段階では、平成26年度までのトレンドを踏まえ、2030年における本県の入域観光客数を1000万人としておりましたが、本年度の検討においては、平成30年度までの推移を考慮し、過去10年及び20年間のトレンドの平均値である1400万人と、20年間のトレンドである1350万人の2つのケースを設定いたしました。またあわせて、県の2021年の目標である1200万人も参考値として設定し、検討を行いました。

7 ページをお願いいたします。

こちらでは、道路混雑緩和便益の検討内容についてお示ししております。

自動車を利用している方の一部が鉄軌道に利用転換された場合、自動車交通量が減少し、道路の混雑緩和が期待され、自動車を利用される方の移動時間が短縮されることとなります。その効果を道路混雑緩和便益と言います。

当該便益について、本県特有の交通状況などを踏まえながら2つの視点から検討を行いました。

1 つは、貨物車に係る便益です。貨物車は沖縄本島の道路交通量全体の2割を占めており、今年度の検討において新たに貨物車に係る便益を計上いたしました。

2 つ目に、朝夕のピーク時を踏まえた検討を行いました。朝や夕方方の道路混雑時は自動車の走行速度が日中に比較して低く、自動車利用から鉄軌道利用に

転換する人の多くは、その時間帯に集中いたします。このため、朝夕のピーク時は他の時間帯に比べ、道路混雑緩和効果がより顕著に表れるものと考えられ、沖縄の交通実態を踏まえた便益を算出することが可能となることから、今年度は道路混雑を考慮した便益について試算を行いました。

8ページをお願いいたします。

ここでは、3つの視点に基づき検討を行った便益比の試算結果をお示ししております。

左側の棒グラフは構想段階時の便益の試算結果、これに対し、今年度、将来の人口及び入域観光客数を最新の予測値に更新するとともに、道路混雑緩和便益についてピーク時及び貨物車を考慮することにより、便益が大幅に向上いたしました。

9ページをお願いいたします。

費用便益比の検討結果をお示ししております。

事業費、つまりCーコストについては、一般的な地下トンネルの施工方法であるシールド工法を想定した基本ケースと、シールド工法よりも工事費縮減効果が高いSENS工法を想定したコスト縮減ケースの2つの検討ケースをしております。

地下トンネルの工法の詳細については、10ページにお示ししておりますので、後ほど御覧ください。

検討の結果、構想段階検討時の費用便益比に比較して大幅に向上が図られ、観光客数及び事業費のケースの組み合わせによっては1を上回るケースも出てきたところ です。

10ページは、参考でシールド工法とSENS工法の工法を示しております。

11ページをお願いいたします。

最後に、今年度の費用分析結果の取扱いについて御説明いたします。

今年度試算した費用便益分析は、種々の前提条件を組み合わせ、複数ケースについて試算を行っており、一定の仮定の下での試算結果でありますので、前提条件等を踏まえ、検討結果については今後、国と確認を行っていくこととしております。

また、県においては、学識経験者による委員会を開催し、当該結果について専門的観点からも検証を行っていくこととしております。

あわせて、当該結果を基に、鉄軌道に係る具体的議論を進めていきたいと考えているところです。

なお、12ページには内閣府調査と今年度の県の検討結果との比較を参考までにお示ししております。様々な条件が異なるので、一概に比較はできませんが、

後ほど御覧ください。

以上で、沖縄鉄軌道の費用便益分析結果の概要の説明を終わります。  
よろしくお願いたします。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、沖縄鉄軌道費用便益分析結果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。

比嘉瑞己委員。

○比嘉瑞己委員 今回の県の新たな試算なんですけど、確認です。これは上下分離方式での試算なんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

費用便益分析、今回行ったものについては上下分離方式を前提としておりますが、費用便益分析を行う際には、そういった具体的な整備手法は関係なくです。どれだけこの費用と実際の効果が出ているのかということ単純に比較したというような内容になっていますので、整備手法は具体的には関係ないものというふうに見ていただければと思います。

○比嘉瑞己委員 言い方を変えれば、上下分離方式じゃなくても同じ数字が出るんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 あくまでもコストと便益というものを比較したものになりますので、このコストの内訳として、国費が幾ら入っている、公的費用が幾ら入っているという議論ではなくて、単純に総事業費と便益を比較したものになりますので、基本的には同じような結果が出るというふうになります。

○比嘉瑞己委員 ビー・バイ・シーが今問題になっていて、資料でコストとかは出るんだけど、便益の数字が見えないんですよ。この上下分離方式を求めるのは便益がよくなるからだと僕は理解しているんですけども、今の説明がなかなか納得できないんですね。県は求めているわけだから、僕は当然上下分離方式で試算するべきだし、そうすると、これだけ便益が上がるんだという数

字が出てくるものだと思ったんですけど、どうなりますかね。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** 便益の試算に当たりましては、鉄道の整備に係る費用がどういった財源で整備されるかということは関係なく、鉄道が導入された場合にどういった効果があるかというのを、単純にその効果を貨幣換算させていただいたものになっております。それを最終的にはCーコストで除するという形になりますが、このコストにつきましては、基本的には総事業費、財源としましては国費だったり、民間の資金とかいろいろあると思いますけれども、今回その上下分離とか、上下一体方式とかという整備手法は関係なくですね、基本的にはCということで、総事業費を基に計算をするのがビー・バイ・シーというものになりますので、このビー・バイ・シーに関しましては、整備手法に関係なくですね、一定の手法に基づいて検討させていただいたというところでございます。

**○比嘉瑞己委員** 飲み込みが悪くてあれなんですけど、財源は関係ないわけなんです。出てくるお金の大きさがビー・バイ・シーに関係してくると。それで理解しておきたいと思います。

県の試算で—12ページの資料が分かりやすいかと思うんですが、今比較の資料で県の試算を見ると、那覇と宜野湾間で330号のルートと58号のルート、2つをもって比較しています。330号のほうが費用便益が高い、その理由は何ですか。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** お答えいたします。

今回の費用便益比の大本となるのは需要になっております。この需要というものは、当然人口が多く分布されているところを通った場合に多く出ることになりますので、330号は両側に人口の集積地がございますが、58号につきましては、片側はやはり海側というふうになりますので、人口集積がなかなか図られていないというところもございまして、58号のほうが需要が落ちることになります。その結果、便益にそういった差が出ているということになります。

**○比嘉瑞己委員** よく分かりました。

ちょっと確認なんですけど、これまでは構想段階における計画書ができて、いよいよさらに詳細な調査とかをして進んでいくというふうに理解しています。前にも確認していると思うんですけども、まだ今はあくまで構想段階に

おける計画なんだけれども、南北の鉄軌道ができたときに、上を走るシステムについてはまだ固まっていないという理解なんですけれども、上を走るシステムについて現時点ではどういう段階になるのか、確認させてください。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** 我々沖縄県としましては、この事業を進めるに当たりまして、圏域構造を変えるという観点から、那覇一名護間を1時間で結ぶ鉄軌道の導入に向けて取り組むということで進めさせていただいているところでございます。そういった那覇一名護間を1時間、北部と那覇を1時間で結ぶとした場合には、基本的には時速100キロメートル以上のシステムでなければ走行できないというところがございますので、我々としてはそういったものが計画に位置づけられているというだけで、そういったシステムの具体的なものにつきましては計画段階で様々な観点から検討がなされるということですので、基本的にはシステムは時速100キロメートル以上ということだけが決まっているというところでございます。

**○比嘉瑞己委員** 構想段階のときにも様々な上を走るシステムがあって、その中に ترامトレイン があって、私はここに期待しているということの立場です。だけど、今回の県の試算では小型鉄道の試算になっているんです。時速100キロという前提があるかもしれないんですけども、政府のほうでは ترامトレイン をちゃんとやっているのに、なぜ県は ترامトレイン の試算はやらないんでしょうか。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** 沖縄県では、今回の構想段階も含めてなんですけれども、検討に当たりまして、システムについては需要の観点から見た場合に、小型鉄道程度の需要で十分対応可能であるということから、小型鉄道の需要を想定しながらですね、検討を進めさせていただいたところでございます。システム自体は決まっていないんですが、ただ、一定の仮定を持ちながら事業費、またはビー・バイ・シーを検討するに当たりましては、システムを一暫定ではありますが仮定をした上でですね、検討を進める必要がございます。それで、需要等々から小型鉄道を想定して検討を行ったところでございます。一方、内閣府の ترامトレイン につきましては、基本的にこちらは地平と高架、また、地下というのを組み合わせて行われています。基本的には、那覇から沖縄市ぐらいまでは地平で道路を占有していくということと、それ以外の部分は高架、地下を織り交ぜながら通過させるということで検討を進めているシステムでございます。我々としましては構想段階、また、今回の検討もそう

ですけれども、一定の費用も比較しやすいものということで小型鉄道にさせていただいたところですので、システムとしては、トラムトレインというか、専用軌道を走行するトラムトレインは我々も否定しているわけではございませんので、こちらについては計画段階で、そのほかモノレールという声もいろいろございます。そういった様々なシステムから、沖縄県に合ったシステムを選定していくということになるものと考えております。

**○比嘉瑞己委員** 今後、選択肢から外していないよと言っているんだけど、試算では実際に小型鉄道しかやっていないわけです。さっきも言ったように、構想段階の計画はできたけど、今から様々な観点から検証していくと言っているのに、これだとやっぱり見方によっては最初から答えありきなのかなというふうにしか私は受け止め切れません。内閣府はちゃんといろんなパターンで計画を試算しているわけですから、また、これだけ県民の関心も高い事業なので、様々な観点から私は試算をするべきだと思います。

最後にもう一度、その話を聞きますけれども、ちょっと置いておいて、内閣府調査でトラムトレインの試算を真ん中でやっています。この前提条件が、県の計画は那覇一名護間だけれども、内閣府は糸満一名護で、那覇空港にも接続するという内容で、全線複線。その事業費が、高いほうでも4290億円なんですよ。県の一番安く抑えたのが5810億円。だから、1000億円以上もトラムトレインの内閣府のほうが低くなっています。ところが、費用便益で見ると、県は5810億円かかっていて1を超えているんだけど、内閣府のは0.72なんですね。1を超えていない。なんで費用は安いのに、便益の関係だろうと思うんですけど、0.7になっているのか。そこはどのように見えていますか。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** お答えいたします。

今回、県のほうで便益を試算させていただいた内容といえますのは、基本的に今回道路の便益の精緻化が主となっております。その中で、これまで見ていなかった貨物車についても今回試算をさせていただいたところがございます。内閣府の調査では詳細は出ていませんけども、そういった手法で恐らく便益の試算に違いがあつてですね、こういった0.72と、我々が出したものの乖離が出たものというふうに考えております。内閣府の手法でやったものが、我々も構想段階の際には同様の手法でやっています。その際には、我々もやはり0.4から0.6ぐらいという形で低い数値でしたので、恐らくそのときと同じような手法でなされているものというふうに考えております。

○比嘉瑞己委員 これはあくまで参考として出されているので、前提が違うというふうに理解しますけれども、今日聞いた上下分離方式での試算は財布が違うから関係ないんだというところもちょっと引っかかるし、じゃあなぜこの0.72になっているかというところももう少し詳しく見ていきたいなと思います。

最後になりますけど、部長、さっき述べましたように、これからいろんな角度から検討していくという段階の中で、この ترامトレイン というのは私ちゃんと検証すべきだと思います。那覇ー与那原間でもこういった声がある中で、納得がいくんだったらいいですよ。せつかくあれだけ幅広く県民の意見を聞いて皆さん進めてきたのに、ここに来て、もう答えはこれですよというふうに見えがちな、誤解を与えてもいけないと思うので、しっかりと ترامトレイン のいい面もたくさんあると思いますし、もしかしたら那覇一名護間を1時間で行ける技術も出てくるかもしれない。そういった意味では、この試算においては、ちゃんと ترامトレイン もほかのシステムについても検討していくということを今一度、約束していただだけませんか。

○宮城力企画部長 先ほど室長から答弁がありましたように、那覇と名護を1時間で結ぶという前提があって、これは県民の皆様から幅広く御意見を頂戴したときにも、名護と那覇が1時間で結ばれるというのが望ましいという声もありました。それを受けて、構想段階においては1時間という話が出たわけです。現在のところ、内閣府にあっては2時間、あるいは2時間を超えるという時間が設定されていることから、県としてはあくまでも1時間、60分で結べるような交通手段が望ましいと考えております。 ترامトレイン の場合は、都市部に入るとやはり速度が落ちてしまいますので、そのあたりが鉄道との大きな違いというふうに考えておりますし、既存の道路を活用するという意味においても、現行の自動車の運行状況、混雑状況がどうなるのかというところもあります。いろいろ難しい面はありますが、基本としては1時間で結べるものを選択していくという方針でございます。

○比嘉瑞己委員 そうであっても、皆さんはあらゆるシステムで検討していくと言っているわけですから、今の言い方だと、もう小型鉄道しかありませんよと言っているのに等しい。県民に開かれた議論をし続けてきたのに、それを否定するようなやり方は間違っていると思います。事業費だって安いという面もありますし、いろいろ県のところでもまだ課題がたくさんあると思いますので、そこは引き続き求めていただきたいと思います。

終わります。

○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 少しだけ、基本的なことを聞きたいと思います。県が行った分析結果なんですけど、前提条件、これですね。国もやるわけですが、県の場合との前提条件というのは統一されたものではなく、国は国、県は県でやるという考え方で今やっているんだけど、それでいいんですか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 答えいたします。

国の調査におきましては、糸満から名護という形、また、システムもトラムトレインと鉄道、小型鉄道を含めた検討がされています。一方、沖縄県のほうでは、これまで県民といろいろな合意形成を図りながら策定してきました計画書を基に、那覇一名護間を1時間で結ぶようなルートについてですね、検討を進めているところでございます。そういった前提条件は異なりますけども、県としましては県民と意見交換しながらですね、こういった形で検討してきたものですので、また、採算性、環境面、利便性の観点から幅広く検討してきた内容となっています。その検討結果については今後、国に対してもしっかり説明をしながらですね、議論を深めていきたいというふうに考えています。

○座波一委員 今日の説明からいってですね、沖縄県としてはC派生案を第一候補としているというのは見えてくるわけですけども、今の前提条件の問題も、この疑問が解けない。果たしてこの前提条件でやった結果がですね、県は1をクリアする部分があるといっても、国の見解はまだもらえていないわけです。そうですね。だから、国がどう出るかが分からない中で、今、議会にこのように公表して県民に説明しても、時期が早いんじゃないですかと思います。やっぱり国とのですね、すり合わせをして、統一した見解の中で分析結果を公表してこそですね、真の結果と言えるのではないかと思うわけです。条件をこっちで全部設定すれば、それは幾らでも出るんじゃないかなというのうがった見方になってくるわけだけど、そういう考え方についてはどう思いますか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 今回、我々のほうで我々の条件に基づいて検討させていただきました。我々も国からの課題として、ビー・バイ・シーがやはり1を下回っていることが今後の事業、検討を進める上で大きなネ

ックになっているというような御指摘もございましたので、我々として様々な観点から、これまでやっていなかった手法も含めて幅広く検討させていただいたところがございます。その検討に当たりましては、専門家の方の御意見も聞きながらですね、幅広く検討させていただいたところがございます。今後、これを国に説明をしながら、一つ一つ確認を行っていくことも重要だと思っておりますけども、ただ、やはり国からそういったものをしっかり検討してくれという課題が示されましたので、我々としてはまずはできることをしっかりやろうということで、今回の検討を行って、皆様にもお示ししながら、これからまた国と一つ一つ確認をしながらこの事業を進めてまいりたいという考えでございます。

○座波一委員 その答弁の意味も分かりますけど、結果としてこの前提条件で、県の努力で前提条件を変えて、あくまでも1をクリアしたとしても、国の見解が一致しなければそうは見られない。これは明らかですので、そこをしっかりとやった上での県民公表であってほしいなと思っている。そこを指摘したいところでございますので、以上です。

○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 今の議論ですけれども、3ページでやりましょうね。まずちょっと確認ですけれども、費用便益比が1を下回っていることの指摘を受けていますと。これはやっぱり、あくまでも1なんですか。例えば、ほかの事業なんかを見て、大体0.8ぐらいからはこれまで事業化しているねみたいな何か目標があるんですか。まず、お願いします。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 一般的に通常の公共事業としてなされている事業で、ビー・バイ・シーを1下回ったものはないというふうに聞いております。

○大城憲幸委員 あと、6ページの観光客の部分があります。1000万人から1350万人、1400万人とありますけれども、なかなか皆さんとしては、北部のエンターテインメント構想なんかはまだ具体的な実現性がというところで見ているかもしれませんが、あれというのはこの中には加味されていないですか。言いたいのは、あれが300万人とか400万人とかという想定をして具体的に

動き出したときに、やはりこの鉄軌道に与える影響というのも大きいんじゃないかなというふうに見るんですけれども、その辺についてはこれに入っているのか、皆さんとしてどう見ているのか、お願いします。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

我々としましても、もう動き出している、または具体的な計画があるものについては、委員から御指摘がありました嵐山のゴルフ場の開発、跡地の開発についても、そういった具体的な計画があるものについては、今回の検討に全て反映させていただいております。その結果、こういった形で出ているというふうに御理解いただければと思います。

○大城憲幸委員 この案は、令和2年の3月になっていきますけれども、国への説明はこれから、あるいはいつ頃やる、その辺はどうなっていますか。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

今回、発表するに当たりまして、事前に内閣府のほうには概要の説明はさせていただいております。ただ、具体的な詳細についてはですね、これから内閣府と一つ一つ確認をしていくということになるものと考えております。

○大城憲幸委員 最後に部長、少し、大きな意味ではM I C Eの議論と似ていてですね、現場の職員の皆さんは本当に一生懸命頑張っていると思うんですよ。それで、質問に対しても意見に対しても、やっぱり一生懸命答えようと頑張っている。そして、それプラス、この鉄軌道の場合はやっぱり県民の思いも強いだけに、地域の思いも強いだけに、県民の思いを一つにまとめるということ一つ一つ前提条件を付けながら、段階的に後戻りしないようにという手法も、本当に皆さんが頑張ってきたのは分かります。ただ、先ほども指摘があったように、どうしても安くても四、五千億円とか、7000億円、8000億円という中で、国の理解を得ないといけない。あるいは、上下分離方式についても国の理解が前に進まない。そういう中で、どうやはり国と交渉していくのか。論理的に交渉していくのか。あるいは、政治的にも動いてもらうのか。やっぱりそこに最終的には行き着くのかなと思うんですけれども、その辺について、取組方と今後の見通しをお願いします。

○宮城力企画部長 ビー・バイ・シーが1を超える、超えないと事業採択の見通しが立たないという点にあっては、今から一つ一つ細かく検証していきます

けれども、まず事業が採択される可能性が出てきたと。そうすると、次は事業の採算性、2つ目の課題ですね、これが大きな山になると考えております。全て上下一体方式であれば事業の採算性は成り立たないということは、まず間違いないと見ておまして、それには上下分離方式による特例制度がぜひ必要であると。これを訴えていくしかないんですけれども、やはり鉄軌道の必要性、加えて県民の皆様の機運醸成が一番大事だと考えております。実は3月の初めにシンポジウムの開催を予定していて、数百名規模で計画していたんですが、今回のコロナウイルスの問題でですね、このイベントは延期いたしました。年度明け以降、適切な時期に、また改めてシンポジウム等を開催して、県民の皆様ですね、また機運を盛り上げて、鉄軌道が必要だという動きが出てくれば、国に対してもそういう働き方ができるのではないのかなというふうに考えているところです。

**○大城憲幸委員** 今言ったコロナウイルスの影響もあってという部分もありますけれども、やっぱり我々は県民の税金で仕事をさせてもらって、この事業については調査費だけでもう何億もかけてきたわけですよ。国も国でまた別の調査をして、そこにも何千万も何億もかけてきた。やはり結果として駄目でした、我々は頑張ったからもうこれで終わりましたということにはなっちゃけないわけですよ。だから、そこの部分は先ほど言った政治的な部分も含めて、簡単じゃないんですけれども、緊張感を持って頑張っていたいただきたいと思いません。

**○玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。  
大浜一郎委員。

**○大浜一郎委員** ちょっとイメージがつかめないのです、お願いします。小型鉄道と普通鉄道、大きさが全然違うんですか。例えば、関空から走っているようなちょっと小さいやつなのか。普通鉄道とのこれがよく分からない。大きさ。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** お答えいたします。

普通鉄道というのは、山手線みたいなものというふうに御理解いただければと思います。あと、小型鉄道というのは、福岡であれば七隈線、東京であれば大江戸線というものになっています。大江戸線というものは、沖縄県のゆいレールみたいなレベルの幅間になっておまして、基本的には都市部で、シールドトンネルで掘っていく際に、できるだけ断面を小さくしなければコストがか

かるということで、縮小した形で断面積を小さくしてやろうというようなことで生まれたシステムになっております。なので、基本的には幅が狭いというふうに御理解いただければと思います。あとは、延長に関しましては車両をつなげていけばよろしいですので、基本的には断面が小さいというようなものになっております。

**○大浜一郎委員** 僕は毎日モノレールで通勤しているんですけど、モノレールができて渋滞の解消になるかなと思ったら、全然なっていないわけですよ。3両になっても、多分ならないかな。この車両はどのぐらいの輸送量を今見ているのかなという感じもしますけど、1日当たりどれぐらいの車列でもって、どれぐらいの人を運ぶというふうに今、イメージされていますか。それと、交通渋滞がどれぐらいこれによって緩和するかという比較もあったらいいな。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** お答えいたします。

先ほどお配りしております資料の12ページ、内閣府の調査を比較しているページがございます。そちらのほうに沖縄県の今回の検討結果をお示しさせていただいておりますが、12ページでございます。そこに需要予測値というものがございます。330号ルート、58号ルート、共にありまして、需要予測が1日当たり8万人、7万人台の需要を運ぶということを想定しておりまして、小型鉄道で想定した場合、今回我々も検討していますけれども、その中では4両あればですね、一定程度十分輸送できるというような内容になっております。

**○大浜一郎委員** 県の前提は大体、那覇一名護が59分。これが多くの人の御意見だというけれども、国のやつ、トラムトレインにしても鉄道にしても、コスト削減で83分ぐらい。これは1時間にやっぱりこだわっていくというのが、やはり北部の方々の大方の意見。そうなってくると、もう派生型しかない。派生案しかないんですよ。だから、トラムトレインのよさというのももっと我々は理解すべきなところもあろうかなと思ったりもするし、その辺どうなんですかね。ちょっとミックスしても若干いいのかなという感じがしないでもないな。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** お答えいたします。

まず、先ほど那覇一名護間1時間というものに関しましては部長からもお話があったと思いますが、構想段階の検討の中で、やはり多くの県民からもそういったものをするによってですね、誰もが移動の選択肢、また、通勤、通学の選択肢拡大につながるということで、やはりそういったものを期待すると

いう声が大きくありました。そういったこともやっていくことで、県土の均衡を図るということが我々としての大きな目標となっているところでございます。また、トラムトレインにつきましては、トラムトレインのいいところというのは、基本的に路面電車と、そうじゃない通常のモノレール、鉄道というものを組み合わせたものということをお理解いただければと思います。それを1つの車両でできるということでございます。ですから、路面で走る部分については、基本的に道路を占有します。終日バスレーンというふうに御理解いただければと思います。ですので、やはり交通渋滞にどういった影響があるのかということをお、かなり慎重に検討していく必要があると思っています。そういったことがあってですね、路面を走りますので、すごくコストが下がります。基本的に鉄を入れるだけで、レールを入れるだけであれば、キロ30億円ということで済むようなものになります。ただし、入れる場所についても相当な議論をしていかなければいけないというところがございます。そういったメリット、デメリットもありますが、ただ、我々が那覇一名護間を1時間ということをお考えた場合には、専用軌道が100キロ以上ないといけないというのが構想段階で確認された事項となっているところがございます。

**○大浜一郎委員** 最後に確認です。貨物車が20%ぐらい、ピーク時で動いているということで、この貨物も考慮してという話がありましたよね。今4両編成で、貨物は別に引っ張るの。どうですか。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** お答えいたします。

貨物を考慮したというのは、貨物車を考慮したというだけでございます。貨物輸送を鉄道でやるということではなくてですね、やるかどうかというのは、実際運行会社がさらに利益を上げるために工夫していくものでありまして、今は貨物を想定して検討しているわけではございません。ただ、将来的にはそういった可能性は十分あると思っています。今回はあくまでも貨物車の速度が上がるだろうという便益を確認させていただいたというところがございます。

**○玉城満委員長** ほかに質疑はありませんか。

平良昭一委員。

**○平良昭一委員** 今の貨物車、要するに自動車の貨物車を今回、査定の中に入れてきたと。条件に入れてきたと。であればですね、当然小型鉄道を入れれば貨物車も入れるべきじゃないですか、その便益の中に。であれば、夜間は貨物

専用だけでいいわけですよ。人を運ぶものだけじゃないですよ、鉄道というのは。本土のほうでは、夜間、貨物がしきりに走っているわけですから、そういうことも査定の中に入れて、費用の問題の中では入れるべきじゃないですか。僕はそうだと思っていましたよ、今まで。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** お答えいたします。

こういった検討をする際に、具体的な貨物の見通しがですね、立っていれば当然入れ込んで検討すべきものだと思っておりますけども、ただ、過去に内閣府のほうで貨物の可能性があるかどうか、便益を向上させる観点から、いろいろな事業者さんのほうにですね、ヒアリング等をされたことがございます。ただ、やはり今沖縄に鉄道があるわけでもございませし、基本的には車での輸送が主となっている事業者さんからすると、具体的に今じゃあ鉄道に載せられると。こういった荷物が考えられるというところまで、具体的な案までが今出せる状況ではないということがございまして、内閣府のほうでも便益に計上する可能性について、少し見送ったという経緯がございます。なので、こういった検討に当たりましては、今の構想段階ではなくて、次の計画段階で具体的にそういったことも含めてしっかり検討していく必要があると考えていますので、その計画段階では貨物も含めて議論されるものと考えております。

**○平良昭一委員** この ترامトレインとかいうのは人を運ぶ専用かもしれませんが、小型鉄道というのは貨物というものも入っていると。我々北部からすると、それは当然最初から入っているものだという感覚ですよ。それが費用便益の中に入っていないということ自体が、我々理解できない。なぜかという、確かに1時間以内で運ぶものでありますけど、北部の材料を、農産物を夜間で運んで、空港から翌朝には中国まで届くという構想も前からあったんですよ。それを最初から入れていないというのは、ただ人を対象にしてやるというのはおかしいんじゃないかと思うよ。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** 御指摘のとおりだと思います。経済界へのヒアリングをやった際にもそういった御意見があったのも我々承知しておりますので、今後計画段階では、そういった具体的な運行計画も含めた議論がなされてきますので、その中で有効活用が図られるような検討をしっかりとやっていきたいと考えております。

**○平良昭一委員** これは私はあまり納得いかないと思いますけど、構想段階

ではない。これは最初から—これまで本土ではそういう査定ができているんだから、やっているんだから、現実的に。それがなぜ沖縄ではできないかと。査定に最初から入れられないかというのは、疑問だよ。であれば、皆さんのほうで国に説得する材料の一つとして、これは独自に調査すべきですよ。

以上です。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えします。

委員の御指摘についてですね、少し我々のほうでも検討させ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。

(「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、沖縄鉄軌道費用便益分析結果についての質疑を終結いたします。

次に、陳情平成28年第45号の5外19件の審査を行います。

ただいまの陳情について、企画部長、知事公室基地対策課副参事、商工労働部中小企業支援課長及び土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

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。

初めに、企画部長の説明を求めます。

宮城力企画部長。

○宮城力企画部長 それでは、企画部に関する陳情案件について御説明いたします。

通知しました陳情に対する説明資料（処理方針）目次を御覧ください。

企画部関係の陳情は、目次1ページから3ページにありますように、継続19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3件について御説明いたします。

2ページを御覧ください。

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、変更した箇所を下線で示しておりますので、読み上げて御説明いたします。

経過・処理方針等欄の4の2段落目を御覧ください。

「県、関係市町村及び航路事業者で構成する沖縄県離島航路確保維持改善協議会において、平成24年度から令和3年度までの更新対象となる船舶15隻を位置づけた沖縄県離島航路船舶更新支援計画を策定し、船舶更新を支援しております。久米・渡名喜航路の2隻目のフェリーへの支援については、当該計画に基づき、令和2年1月末に買取支援を実施したところであり、この時点で9航路10隻の船舶更新が完了したところです。」に修正しております。

続いて、6ページをお願いいたします。

陳情平成28年第60号鉄軌道の導入ルートに関する陳情につきまして、変更した箇所を下線で示しておりますので御説明いたします。

4段落目を御覧ください。

「当該計画書の策定後は、国から課題として示されている費用便益比について合理的な手法を検討した結果、構想段階検討時に0.4から0.6であった費用便益比は、0.7から1.0程度と大幅な向上が図られたところであります。今後は、検討手法や前提条件等について、国と確認を行っていくとともに、県において学識経験者による委員会を開催し、専門的観点から検証を行っていくこととしております。また、あわせて、各地域と鉄軌道を効率的・効果的に結ぶことにより、沖縄本島の全域において鉄軌道の利便性を享受できるよう、沖縄本島の北・中・南部の各圏域ごとに議論の場を設け、市町村等と協働で公共交通の充実に向けた取組を進めてまいります。」に修正しております。

次に、22ページをお願いいたします。

陳情第15号交通ICカード「OKICA」の地域マネー化に向けた環境整備についての陳情につきまして、変更した箇所を下線で示しておりますので、読み上げて御説明いたします。

2の1段落目を御覧ください。

「現在、沖縄ICカード株式会社において、タクシーを含む商業展開について、関係者と具体的に検討を進めていると伺っております。県としては、引き続き、同社の取組状況について、情報収集を行うとともに、OKICAの利用促進に取り組んでまいります。」に修正しております。

以上で、企画部に関する陳情案件の処理方針等の説明を終わります。

御審査のほど、よろしくをお願いいたします。

○玉城満委員長 企画部長の説明は終わりました。

次に、陳情平成29年第126号の4の記の1について、知事公室基地対策課副参事の説明を求めます。

上原宏明知事公室基地対策課副参事。

○上原宏明知事公室基地対策課副参事 知事公室所管に係る陳情について御説明いたします。

継続審議となっております陳情1件につきましては、前回の処理概要から変更はございませんので、説明は省略させていただきます。

以上、知事公室所管陳情につい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。

○玉城満委員長 知事公室基地対策課副参事の説明は終わりました。

次に、陳情平成29年第126号の4の記の2及び陳情平成30年第98号の記の2について、土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

島袋登仁雄土木建築部建築都市統括監。

○島袋登仁雄建築都市統括監 土木建築部所管の陳情につきまして、処理概要を御説明いたします。

土木建築部関連の陳情は、継続2件となっております。

当該陳情につきましては、処理概要に変更はございませんので、説明は省略させていただきます。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○玉城満委員長 土木建築部建築都市統括監の説明は終わりました。

次に、陳情第15号の記の3について、商工労働部中小企業支援課長の説明を求めます。

友利公子中小企業支援課長。

○友利公子中小企業支援課長 商工労働部所管に係る陳情処理方針について、御説明申し上げます。

継続審議となっております陳情1件につきましては、処理方針に変更はございませんので、説明を省略させていただきます。

御審査のほど、よろしく願いいたします。

○玉城満委員長 商工労働部中小企業支援課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説明資料の該当ページをタブ

レットの通知機能により委員自ら通知し、重複することがないように簡潔にお願いいたします。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行うようお願いいたします。

質疑はありませんか。

大城憲幸委員。

**○大城憲幸委員** 今説明がありましたので、15ページ、今の件、二、三確認しながらお願いしましょうね。方針が変わった2番のタクシーを含む事業展開について今、検討中と一失礼しました。15ページじゃないね。21ページですね。陳情15号ですね。22ページのほうにありますタクシーへの展開について、もうちょっと詳しく教えてもらえますか。

**○宮城優交通政策課長** 今月の上旬にですね、ICカード会社にヒアリングを行いました。昨今からこの陳情に関連する事項についてはですね、いろいろ意見交換をさせていただいてきたところですけども、今回タクシーとかコンビニについて、商業店舗でOKICAの導入を具体的に検討しているというお話をいただいたところです。ただ、その詳細についてはまだ明らかになってはおりませんけども、ICカード会社御自身での投資によってですね、システム開発を行っていきたいというようなお話はお伺いしたというところでございます。

**○大城憲幸委員** 次の3番目の中で、先ほど商工労働部から説明があったところもあるんですけども、この陳情によると、商業利用なんかの場合には決済システムとか、そういうようなものに大きな投資が必要だから、それは脆弱な企業体質、財務体質の中では無理だから、県にお願いしますという3番目の陳情じゃないですか。今の話からすると、そういう決済技術とかというのは日進月歩で進んでいるものですから分からないんですけど、今の話からすると、民間のほうで投資をしてタクシーの利用、あるいは商業利用を可能にするような今相談になっているという理解でいいですか。

**○宮城優交通政策課長** まさにそのとおりでございます。

**○大城憲幸委員** 前の21ページの陳情者の中から確認ですけども、平成26年の10月からゆいレールでスタートして6年ぐらいになるわけですけども、昨年で31万枚ぐらいになりましたという中で、今月からSuicaのゆいレール

での利用が可能になって、そことOKICAの関係を気にしているんですけども、その辺というのは発行枚数がどうなっているのか、Suicaが普及することによってOKICAにどう影響するのかというのは、皆さん把握していますか。

○宮城優交通政策課長 今OKICAの発行枚数についてはですね、最新の情報で38万枚、当初の導入の目標値が令和5年までに35万枚ということでしたので、既に上回っているところでありまして、当然何らかの影響は今後出てくるのかなと思っているところでございますので、その商業展開等についてもですね、やはりいろんな戦略を考える必要がありますねというお話はさせていただいてきたところでございますけれども、この陳情に関連して一日乗車券等についても、Suicaも例えばJR東日本さんが「Welcome Suica」ということで、使い切りのですね、3000円とか、5000円とかのようなものも発売されたりしてきている状況がありまして、今後はそういういろんな在り方を、OKICAさんとも話し合いをしていければなと思っているところでございます。

○大城憲幸委員 分かりました。  
以上です。

○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 17ページの陳情98号と、20ページの117号、ここでMICEの予定地である東浜にモノレールの延伸という声が、要望が多々上がってきております。しかしながら、こういう陳情の中での処理を見ていますと、なかなか県はその方向での検討は難しいという答えなんですね。見ていますと、採算性が駄目、イベントがあっても現状のバスでいい、さらには、通常の既存の公共交通との競合が考えられるとか、否定的なんですよ。そういう見方において、MICEの予定地とされる—MICEは既定路線ですから、そこに対する考え方、本当にこういう考え方でいいのか、非常に不思議でならないんですけど。

○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長 お答えいたします。

我々のほうで公共交通が分担すべき需要についてですね、平成29年から30年にかけてMICEへの対応という観点で、既存路線バスで検討させていただい

たというところがございます。その後、またモノレールが延伸した場合というものについて検討を行った際にも、MICEも考慮しながら検討を行ってきたところですが、MICEといっても、MICEのイベントの需要だけではやはりなかなか難しいところがあるというところが結果として示されたところです。ただ、今年度は文化観光スポーツ部におきまして、大型MICE施設のみならず、周辺地域との一体開発も視野に入れた民間資金の活用可能性等について検討を行っているところがございます。そういった中でですね、一体的な開発について具体的なものが見えたら、そういったことも需要に十分入れることができますので、その検討結果も踏まえながら、今後関係部局とも連携しながら検討を進めていくことになろうかというふうに考えております。

**○座波一委員** 先ほどの鉄軌道の議論と矛盾することになりかねませんから、結局そういう計画するに当たり、ビー・バイ・シーを高めるという点の努力は先ほどの鉄軌道でやっているわけ。ここではやっていないんです。この理由においても、非常におかしな理由であって、そこを要望に沿ってどのような努力をすればいいかというのが見えてこない。それとも、全くそれに値しないのか。非常に不思議であります。

**○寺本美幸交通政策課公共交通推進室長** お答えいたします。

先ほど鉄軌道の検討結果についてお示ししましたけれども、鉄軌道のほうでもですね、本来便益を上げるための検討としまして、そういった開発計画、駅を中心とした一体的な開発計画も、本来は計画段階で見べき項目になります。計画段階では事業の実施の可否について議論する場になりますので、そこでは精緻なビー・バイ・シーを検討していくことになります。その際には、市町村とも協働でですね、周辺の開発計画も一定程度立てた上で、そこも需要に加味しながら検討していくものなんですけど、当然のことながら今の段階ではそういった具体的な計画はありません。ですから、鉄軌道についても入れたかったんですが入れられずですね、今の道路混雑を基本に便益について検討させていただいたというところがございます。また、MICEのところについてもですね、一定程度検討はしたところであるんですけど、やはり、具体的な開発計画をしっかりと入れ込んで全体的な需要というのを見ていかないとですね、なかなか判断も難しいものと考えております。今、その開発計画も含めた土地利用の在り方については、観光部局のほうで、文化観光スポーツ部のほうで検討されていると聞いていますので、今後、そういったものが具体的に見えてきた段階でですね、企画部においても関係部局と連携しながら検討を深めてまいりたいと考え

ているところでございます。

**○座波一委員** モノレールの延伸というのは、もう目の前に来ているわけですね。浦西まで来ているわけですよ。浦西から既にMICE予定地の可能性というのは、物すごく高いというのを感じているわけです。ですから、そこら辺は土地利用の観点からも、土木部のほうにもこの質疑は行きますが、そこら辺を見据えた土地利用の計画を含めて、需要の喚起を働かせなければいけないんじゃないかと。だから、計画と政策の一体化が必要なんですよ。まず、MICEの計画を立てた。そして、これを決めた。ですから、その土地利用を見直す中でモノレールの延伸も十分可能なようにするというのが、この需要の喚起だと思っただけで、企画部を含めて、そういう考え方になれないのか。とても不思議なんですよ。MICEに対する最初の頃の熱意から考えたら、物すごい集客力があると言ったじゃないですか。沖縄の次の観光の起爆剤になると。そういうふうにして進めたわけです。それが、全くそういう政策に表れていない。計画にも連動していないということですね。企画部長もそういうところでは関わっていると思いますがどうですか、考え方として。

あとは土木部に伺いますけど、土地利用が計画が整理されていないから、沿線の見直しもできないと言っているけれど、これは何が先か。鳥か卵かの話ですね、今この那覇広域都市計画の見直しを緩和しようとする、こういったときにこういった話、こういう処理方針というのはどうかなと思うんですけど、その方向、今お二方、よろしくをお願いします。

**○島袋登仁雄建築都市統括監** うちのほうからお答えさせていただきます。

例えば、那覇広域の線引きを検討する協議会というのも今年度立ち上げまして、ある一定の方向性を出したところでございます。また、今回の協議会に限らずですね、これまでも市町村が、例えばモノレール、例えば調整区域ですね、モノレールの駅を中心としたまちづくりをしたいということであれば、そういうコンセプトをしっかりと持って、マスタープランに落としとして、それだけ開発圧力がかかってくるわけですから、それなりのインフラ整備を計画的にやっていくということであればですね、都市計画に向けての支援とか助言とか、それは土建部として今後引き続きやっていこうと思っております。例えば、浦添市のでだこ浦西駅周辺も区画整理事業を今やっているところですが、もともとあそこも調整区域でしたので、やはりそういうしっかりした計画を持ってまちづくりをやりたいということであれば、支援、助言等は引き続き行っていくという考えを持っております。

○座波一委員 土木に関する件ですけれども、そうすると那覇広域の計画の中でのMICEを抱き込んだマスタープランができていないということになってくるんじゃない。MICEを見据えたマスタープランができていないということになってくるわけ。そういうふうなことじゃないの。MICEは決めているでしょう、この場所で。

○島袋登仁雄建築都市統括監 土木建築部としましては、MICE関連で港湾計画を改正したり、修正したり、あるいはMICEの供用に向けて、県道あるいは国道に働きかけたりとかですね、そういうものの整備も含めて鋭意今取り組んでいるところではございます。

○座波一委員 そういうような答弁では非常に残念ですけれども、そういう延伸を要望する声はですね、本当に全く生かされていないとか、検討されていないというのは非常に残念です。先ほどの件、企画部からお願いします。

○宮城力企画部長 モノレール等のフィーダー交通は、先ほどの繰り返しになりますけれども、まちづくりと密接に関連していると考えております。まずは地元市町村においてまちづくりについて検討を行うことが重要で、大型MICE施設については、周辺地域との一体開発も視野に入れた活用可能性について検討がされているところで、今後はこの検討結果や、西原町において検討されるまちづくり計画も踏まえつつですね、MICEエリアのまちづくりに対応する都市交通について、関係部局あるいは関係市町村と連携して検討を行っていくものというふうに考えております。

○座波一委員 企画部長も東の出身ですからね。南風原の出身ですから、そういう意味では、東西の均衡を是正しないといけないということは、ちょっとは重きに置かないといけないと思いますよ。そういう意味では、政策と計画を大胆にですね、サンライズベルト構想というのがあるんだから、構想の段階からまだ具体案が見えてこないわけ。MICEは決定したんだから、サンライズベルト構想と何のあれがあるんですかということですよ。だから、逆に言うと需要が喚起できていなくて、金もこっちに落ちてこないし、ホテル業界も何の進出の気配もないというような状況が続くんじゃないでしょうか。これは自然の原理だと思いますけどね。そういうふうに激励をしたいと思いますから、企画部長、お願いします。

○宮城力企画部長 サンライズベルト構想については、新たな沖縄振興計画の中でも柱になるものと考えておまして、新沖縄発展戦略の中でも位置づけられているところです。それで、令和2年度にですね、この構想について策定することとしておまして、現行のプロジェクトの洗い出しと、次年度は関係市町村の皆様を集めた有識者会議ですね、この意見を聞きながら、構想をまとめていくこととしております。その中で、広域的なまちづくりについての検討もなされると考えておまして、これについては関係部局も一緒になって、しっかり対応していきたいというふうに考えます。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

上原章委員。

○上原章委員 陳情、1ページの45号の8番ですね。栗国一那覇間の航空路線について、県は就航可能な航空会社の確保に向けて取り組むとあるんですけど、現状はどうでしょうか。

○宮城力企画部長 前々から参入を検討している航空会社と調整を進めておまして、もうしばらく時間がかかるということは再三繰り返し申し上げているんですが、すぐにとということではないんですけれども、何らかの取組ができないのか、今いろいろ調整を進めているところでございます。全く芽がないというわけでもなくですね、すぐに大きく動くという状況にもありませんが、運航再開という道以外に何か関連する取組ができないのか、このあたりをいろいろ今調整しているところでございます。

○上原章委員 栗国空港内の事務所の使用を県は民間の特定の会社に決定したという話も聞いていますが、それは違うということではないんですか。

○野原良治空港課長 栗国空港については、現在定期便は就航しておりませんが、チャーターヘリ等が運航している状況がございまして、施設等の使用の届出が出れば許可をしているというところでございます。

○上原章委員 これは公募方式でやったということですか。

○野原良治空港課長 すみません。今手元に資料がないので定かではないので

すが、使用届出が出ればその要件を確認して、要件が満たしていればそれを許可するという流れになっております。

○上原章委員　へりのチャーターをしたところに許可をするということですか。

○野原良治空港課長　すみません。ちょっと今手元に資料がなくて申し訳ないんですけども、現在どこが使用届を出しているかというようなところは、ちょっと今手元に資料がないのでお答えは難しいんですけども、そういった利用がございますので、そういった利用する関係者の方が許可を申し出れば、要件を確認して許可をしているというところでございます。

○上原章委員　現時点でどこが県に申し出て、許可を出しているのが幾つあるとか、それさえも分かりませんか。

○玉城満委員長　休憩いたします。

(休憩中に、玉城委員長がチャーターの許可なのか事務所の使用の許可なのかを整理した上で質疑するようにとの指摘があり、上原委員から事務所の使用を許可したところはどこなのか、何か所なのか聞きたいとの質疑があった。)

○玉城満委員長　再開いたします。  
野原良治空港課長。

○野原良治空港課長　施設の使用につきましては、今年度ですけれども、2社使用の届出があったんですけども、先に申請のあったところをまず審査しまして、それがその要件を満たしているというところで、先に申請のあった箇所に許可を与えているところでございます。

○上原章委員　いつまでそこは使うんですか。

○野原良治空港課長　ちょっと今手元に数字がないので、すみません。大体一般的に2年から3年の期間で許可を与えております。

○上原章委員 皆さんはその許可をする前提の基準があると思うんですけど、  
どういった基準がありますか。

○野原良治空港課長 まず、会社が法人登記などがされているかどうか、その  
法人登記によって、いわゆる空港の事業ということで使用される資格を持って  
いるかどうかなどを確認しております。

○上原章委員 この航空運送事業、当然航空機を持っているのが前提だと思う  
んですけど、そういったのは商業登記簿で分かるんですか。それは確認したん  
ですか。

○野原良治空港課長 実機を保有しているかどうかの確認はしていないんです  
けれども、その事業者が航空事業を実施するということの確認をもって許可を  
与えているところでございます。

○上原章委員 非常に不明瞭なところがあるような気がして今質問をしている  
んですけど、ぜひですね、こういった県管理の空港にそういった許可を与える  
場合、実際その航空運送事業を目的とする、その中身の精査をしないと、例え  
ば機材をしっかりと確保しているのか。その機材を確保している前提でですね、  
この関係のそういった事業を組む中でですね、違法性もないのか、そういった  
のも確認しないと登記簿謄本だけではなかなか分かりにくいところがあるんじ  
ゃないかなと。今後、ぜひその辺は確認をして、議会にもしっかりと説明をして  
いただきたい、これを要望して終わります。

○玉城満委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「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、知事公室、企画部、商工労働部及び土木建築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)

○玉城満委員長 再開いたします。

陳情に対する質疑については全て終結し、採決を残すのみとなっております。  
陳情の採決に入ります前に、その取扱いについて御協議願います。  
休憩いたします。

(休憩中に、事務局より議員改選時の陳情等の取扱いについて説明があり、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・調査事件の申出の件についてお諮りいたします。

先ほど、継続中継続審査・調査すべきものとして決定した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。

次に、お諮りいたします。

ただいま採択しました陳情に対する委員会審査報告書の作成等につきまして、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)

○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 玉 城 満