

# 沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録

## <第2号>

令和7年第5回沖縄県議会（9月定例会）

令和7年10月3日（金曜日）

沖 縄 県 議 会

## 沖縄振興・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7年10月3日 金曜日  
開 会 午前10時0分  
散 会 午後4時12分

### 場 所

第7委員会室

### 議 題

- 1 陳情令和6年第52号外23件
- 2 参考人からの意見聴取について
- 3 閉会中継続審査・調査について

### 出席委員

委 員 長	當 間 盛 夫
副 委 員 長	下 地 康 教
委 員	新 里 匠
委 員	新 垣 淑 豊
委 員	仲 村 家 治
委 員	大 浜 一 郎
委 員	座 波 一
委 員	幸 喜 愛
委 員	山 里 将 雄
委 員	喜友名 智 子
委 員	糸 数 昌 洋

委員 瀬 長 美佐雄  
委員 瑞慶覧 長 風

## 欠席委員

なし

## 説明した者の職・氏名

総務部総務統括監	屋我はづき
総務部総務私学課長	松堂徳明
企画部	武田真
交通政策課長	平良秀春
交通政策課公共交通推進室長	仲吉朝尚
交通政策課副参事	金城幸樹
交通政策課班長	仲本盛貴
交通政策課班長	新城裕也
地域・離島課長	島袋秀樹
環境部環境整備課長	與那嶺正人
保健医療介護部薬務生活衛生課班長	津波昭史
農林水産部総務課長	長嶺元裕
農林水産部糖業農産課長	金城吉治
農林水産部畜産課長	真喜志修
土木建築部建築都市統括監	金城新吾
土木建築部道路街路課長	砂辺秀樹
土木建築部空港課長	大城嘉和
土木建築部都市計画・モノレール課	
都市モノレール室長	湧川治
教育庁教育支援課長	大城司
教育庁保健体育課長	遠越学
教育庁文化財課長	米須薫子

## 参考人招致のため出席した職・氏名

(陳情令和6年第198号について)

(参考人)

特定非営利活動法人 沖縄県都市

モノレール延伸・利用促進協議会 理事長 當 銘 健一郎

沖縄都市モノレール将来構想研究会 会 長 上 間 清

沖縄都市モノレール株式会社 常務取締役 前 川 智 宏

---

○當間盛夫委員長 ただいまから、沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会を開会いたします。

本日の説明員として、企画部長外関係部長等の出席を求めています。

まず初めに、沖縄県の振興発展に関することに係る陳情令和6年第72号の5外12件を議題といたします。

ただいまの陳情について、企画部長外関係部長等の説明を求めます。

初めに、企画部長の説明を求めます。

武田真企画部長。

○武田真企画部長 それでは、企画部関係の陳情処理概要について、御説明いたします。

説明資料の2ページ、陳情一覧表を御覧ください。

企画部関係の陳情は、継続陳情が2件、新規陳情1件となっております。

継続陳情のうち方針に変更があった箇所及び新規陳情について、御説明させていただきます。

7ページをお願いいたします。

陳情令和6年第72号の5令和6年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情の記4について、御説明いたします。

処理概要の欄の27行目を御覧ください。

加えて、令和7年度に立ち上げた小規模離島における持続可能な社会の実現をテーマとした万国津梁会議において、生活コストの負担軽減に向けた取組を議論していただくこととしております。引き続き、離島市町村との意見交換や有識者からの意見を踏まえ、県としてどのような支援が可能か検討してまいります。

次に10ページをお願いいたします。

陳情令和6年第136号の5 令和6年美ぎ島すま美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情の記4について、御説明いたします。

処理概要の欄の2行目を御覧ください。

県では、令和7年4月から6月にかけて、沖縄本島と離島のLPガス販売事業者に対し小売価格に関するアンケート調査を行ったところ、一部の離島において小売価格が沖縄本島と比較して高かったものの、沖縄本島よりも小売価格が低い離島や、隣接している離島間で価格差が発生しているケースがあるなど、価格差にばらつきがあることが分かりました。

このため、価格差の発生要因などを分析し、支援の在り方を検討してまいります。

次に、新規陳情について、御説明いたします。

11ページをお願いいたします。

陳情第121号沖縄県の離島地域における輸送費補助制度の拡充を求める陳情の記1～3について、御説明いたします。

処理概要の欄の6行目を御覧ください。

離島における市場規模の不経済性、高コスト構造など条件不利性に起因する生活コストの負担軽減については、取り組むべき重要な課題であると認識しております。

県では、離島における石油製品の安定供給と価格の低減を図ることを目的に、揮発油税等の軽減措置を前提に課税する石油価格調整税を実質的な財源として、石油製品輸送等補助事業により、沖縄本島から県内離島に輸送される石油製品の輸送費を補助しているところです。

また、令和7年度に立ち上げた小規模離島における持続可能な社会の実現をテーマとした万国津梁会議において、生活コストの負担軽減に向けた取組を議論していただくこととしております。引き続き、離島市町村との意見交換や有識者からの意見を踏まえ、県としてどのような支援が可能か検討してまいります。

企画部関係の説明は以上でございます。

よろしく願いいたします。

○武田真企画部長 企画部長の説明は終わりました。

次に、総務部総務統括監等の説明を求めます。

屋我はづき総務部総務統括監。

○屋我はづき総務統括監 それでは、総務部所管の継続陳情1件について、御

説明いたします。

14ページ5行目を御覧ください。

陳情第72号の5令和6年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情当該陳情事項7については教育委員会との共管となっております。前回から処理方針の変更はありませんので、説明を省略させていただきます。

以上で、総務部関係の陳情に係る説明を終わります。

○**當間盛夫委員長** 総務部総務統括監の説明は終わりました。

次に、環境部環境整備課長の説明を求めます。

與那嶺正人環境部環境整備課長。

○**與那嶺正人環境整備課長** 環境部所管の陳情につきまして、17ページから19ページとなっております。

環境部所管の陳情は、継続2件となっております。

この継続の陳情2件につきましては、前定例会の処理方針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。

以上でございます。

○**當間盛夫委員長** 環境部環境整備課長の説明は終わりました。

次に、保健医療介護部薬務生活衛生課班長の説明を求めます。

津波昭史保健医療介護部薬務生活衛生課班長。

○**津波昭史薬務生活衛生課班長** 陳情説明資料の2ページ、陳情一覧表を御覧ください。

保健医療介護部関係では、陳情が継続2件となっております。

継続の陳情につきましては、処理方針に変更はありませんので、説明を省略させていただきます。

以上で、保健医療介護部関係の陳情に係る説明を終わります。

○**當間盛夫委員長** 保健医療介護部薬務生活衛生課班長の説明は終わりました。

次に、農林水産部農林水産総務課長の説明を求めます。

長嶺元裕農林水産部農林水産総務課長。

○**長嶺元裕農林水産総務課長** 農林水産部関係の陳情の処理概要について御説

明いたします。資料は23ページとなります。

農林水産部関係の陳情は、継続陳情が5件、新規陳情が1件となっております。継続陳情5件につきましては、変更がありませんので説明を省略します。

新規陳情1件について御説明いたします。

31ページを御覧ください。

陳情第131号の5令和7年度美ざ島すま美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情につきましては、記の2につきましては、下線に示したとおり、陳情令和6年第72号の5記の11に同じであります。

農林水産部関係の陳情に係る説明は、以上でございます。

**○當間盛夫委員長** 農林水産部農林水産総務課長の説明は終わりました。

次に、土木建築部建築都市統括監の説明を求めます。

金城新吾土木建築部建築都市統括監。

**○金城新吾建築都市統括監** 土木建築部所管の陳情について、御説明いたします。

32ページを御覧ください。

土木建築部関係の陳情は、継続8件となっております。処理概要に変更はございません。

土木建築部関係の説明は以上でございます。

よろしく願いいたします。

**○當間盛夫委員長** 土木建築部建築都市統括監の説明は終わりました。

次に、教育庁教育支援課長の説明を求めます。

大城司教育庁教育支援課長。

**○大城司教育支援課長** 教育委員会所管に係る陳情の処理方針について、御説明申し上げます。

教育委員会関係については、陳情について、継続2件となっております。

このうち、処理概要に変更のあった箇所について、御説明申し上げます。

42ページをお願いいたします。

陳情令和6年第72号の5令和6年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情の記13について、24行目を御覧ください。

変更後の処理概要については下線部分にあります。令和7年度からは、内閣府において、小規模離島を対象に、島外の高等学校等へ進学する際の引越費

用や保護者の学校行事参加のための渡航費等を支援する事業が創設されており、県としても周知を図っているところであります。

以上で、教育委員会関係の説明を終わります。

**○當間盛夫委員長** 教育庁教育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。

なお、質疑・答弁に際しては、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要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が図られるよう御協力をお願いいたします。

質疑はありませんか。

幸喜愛委員。

**○幸喜愛委員** 42ページの第72号の5の陳情についてお伺いしたいと思います。離島からの進学に伴うお引っ越しの費用を支援するということで、令和7年度からスタートしているということなのですが、10月までの実績などがありましたら、その実績の件数などを教えてください。

**○大城司教育支援課長** お答えいたします。

この事業については、令和7年度から国の沖縄振興予算に係る離島振興活性化事業の小規模離島を対象とした子育て支援事業の新規拡充が行われているものでございます。

これにつきましては国の直轄事業でございまして、直接市町村のほうで国のほうに申請しているの、具体的な細かい数値までちょっと県のほうで把握はしておりませんが、今年度から始まった事業で、この事業に関しましては実施主体が町村になっていまして、対象が小規模離島の13町村となっております。

今回、今年度から新規事業で始まっておりまして、令和7年6月時点で、対象である13町村のうち、10町村が年度当初から実施しておりまして、2村が次年度実施予定となっているというふうに聞いております。おおむね対象の町村のほうで今後実施がされるものと考えております。

以上でございます。

**○幸喜愛委員** ということは、今この制度を活用した件数は、県としては把握できないということでしょうか。



○大城司教育支援課長 ちょっと件数とかまではまだ把握をしていないところ  
です。

○幸喜愛委員 ありがとうございます。

恐らく離島からの進学、お引越等々というのは物すごい負担になること  
であると思いますし、県がこうやって国と一緒に頑張って取り組んでいるという  
ことは、とてもよいことではないかなと思っておりますので、ぜひ今後は活用  
した件数の把握にも努めていただきたいと思います。県としても周知を図って  
いるところということなのですが、その周知の方法はどのようになさっていら  
っしゃるのか、教えてください。

○大城司教育支援課長 お答えいたします。

先ほど申し上げました、これ国の直轄事業で、直接国と町村のほうでやりと  
りしている事業でございまして、一応令和7年度当初の1月頃に、国が対象町  
村のほうに直接説明等を行っているというふうに聞いております。

県としましても、4月、5月に、改めて国のほうからこういう事業があるの  
で、対象町村のほうにも活用については促しているところでございます。

以上でございます。

○幸喜愛委員 ありがとうございます。

小規模離島においては、なかなか行政の手が行き届かなかったり、国との直  
接での交渉というかそういったやり取りがとても大変だということをこれまで  
聞いております。ぜひとも県のほうでもそういったサポートを継続してやれる  
ように体制を整えていただいて、今沖縄本島に住んでいる人たちにも知らせる  
ことで離島への波及も出てくるかと思っておりますので、ぜひそういったところにも  
サポートの輪を広げていただきたいと思います。

以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

糸数昌洋委員。

○糸数昌洋委員 7ページの令和6年陳情第72号の5、離島・過疎地域振興  
に関する要望事項に関する陳情の4番目、離島を支える通勤者の渡航費及び物  
品などの運搬費に対して補助を行うことについて、ちょっと前回も少しお聞き  
したんですけども、この中の離島の生活コスト低減に係る補助があります

ね。その件について、平成31年度以降は各市町村が主体となって事業展開していくことになったということで、私も離島で、そういう日用品に係る輸送補助の件は相談を受けたことあるんですが、この31年度以降、事業展開している離島市町村がありましたら、教えていただけますか。

**○島袋秀樹地域・離島課長** お答えいたします。

まず定期的に、県では市町村と意見交換実施しております。具体的に市町村のほうで実施している支援の内容として、車両を離島から本島に運ぶ場合の支援などを行っている自治体があるということを確認しております。県のほうで把握している事例は、南城市の久高島のほうで、食品、日用品等輸送費補助を行っている事例だけでございます。

以上です。

**○糸数昌洋委員** 平成30年度まではこの補助事業として実施していたけれども、それぞれ離島によって状況が異なるということで、平成31年度からはそれぞれの離島が主体的に選択するような仕組みになっているかと思うんですが、ちょっといろいろ必要性が出てきているんじゃないかと思うんですけれども、皆さんのほうで情報提供はされているけれども、この辺に対する離島の反応というのはどうでしょうか。

**○島袋秀樹地域・離島課長** お答えいたします。

意見交換会の中で今回の陳情もそうですけれども、県に対して共通した支援というものも必要じゃないかという意見もございます。

県の対応については処理方針にも書かせていただいておりますけれども、一方で離島に所在する市町村及び離島を有する市町村で構成する全国離島振興協議会というのがございますが、そこと共同で生活物資等について、物価を下げるための輸送コストを軽減する支援制度の創設について、政府並びに国会に対して要請しているところもございます。一方で、県民意識調査の中で、離島振興で重点的に取り組むべき項目として食品、日用品などの生活中心の価格というものが一番最上位の項目になっていきますので、これだけのニーズがあるということは認識をしております。なので、今回万国津梁会議というものも立ち上げて、そこで少し議論をお願いしているというような状況でございます。

以上です。

**○糸数昌洋委員** 万国津梁会議が令和7年度から立ち上がりまして、どのよう

な支援が可能かどうかの検討が始まっているというお話ですけれども、検討の方向性というか、その辺は出ていますでしょうか。

**○島袋秀樹地域・離島課長** 第1回目の会議を8月に開催しました。構成メンバーとしましては、物流の専門家あるいは地域振興の専門家、特に離島振興に知見を有するもの、自治体の関係者、そして実際自治体のほうで、町村と一緒に離島振興に取り組んでいる皆様の7名で構成しております。第1回目の会議で、どういうテーマを議論していくかという中で、第1回目では何を議論するかということを確認したということで、今第2回目の会議の日程を調整中ですが、そこで本格的に生活コストの軽減に向けた取組について議論をお願いしたいということで考えております。

以上です。

**○糸数昌洋委員** ありがとうございます。

続きまして14ページの令和6年第72号の5の離島出身で高校卒業後に大学、専門学校への進学を希望する学生に対する支援ですけれども、令和2年度から離島に限らず、授業料及び入学金の減免並びに居住費が勘案された給付型奨学金の支給が併せて行われているということがありますけれども、この制度によって、離島出身の対象者で、実際に活用された学生の数とかの把握はなされていますでしょうか。

**○松堂徳明総務私学課長** お答えいたします。

沖縄県における令和6年度の専門学校生に対する授業料等の減免の実績は、48校で2725人、12億1907万9000円となっております。その中で離島出身者は153名になっておりまして、その離島出身者の占める割合につきましては約5.6%となっております。

以上でございます。

**○糸数昌洋委員** 引き続きまして24ページの離島地域における農林漁業資材等の移入に係る輸送費の補助なんですけど、この委員会でいろいろ議論はされておりますけれども、この農林漁業資材等の移入コストに関する皆さんの回答の中で、全国における類似の制度等を参照しつつということでありまして、この類似の制度というものは確認はできているのでしょうか。

**○長嶺元裕農林水産総務課長** 他県の類似の事例としましては、奄美群島で実

施されている例を御紹介しますと、農林水産物の移出に係る経費、例えば包装ですとか、容器を移入する際にかかるコストの一部を補助するというような形で支援をしているというような事例は確認をしているところでございます。

**○糸数昌洋委員** その類似制度を参照しながらの皆さんの取組状況なんですが、どういう進捗状況か教えてください。

**○長嶺元裕農林水産総務課長** 前回この委員会でも議論もありましたところで、県としてどういった支援ができるのか農林水産部内で今検討を開始しているところでございます。具体的に、陳情者であります竹富町のほうとも意見交換をしながら、どのような支援が可能なのか現在検討しているところでございます。

**○糸数昌洋委員** 最後です。先ほど少しありましたけれども43ページの14番目、県の離島児童生徒支援センターの関連ですけれども、これまで最終的には入寮希望する全ての生徒を受け入れているという回答がありましたけれども、令和7年度の状況を教えていただけますか。

**○大城司教育支援課長** お答えいたします。

今年度につきましては、定員120名に対して116名が入寮しているところでございます。4月1日時点で、応募者のうち5名がちょっと入寮できない状況だったんですが、そのあと途中退寮とかございまして、その待機の方々に声をかけて数名が入寮しているところでございます。ただ8月末時点ですが116名の入寮となっております。

以上でございます。

**○糸数昌洋委員** 140名の定数で116名ということで、24名の空きがあるという理解でよろしいですか。

**○大城司教育支援課長** 全体の定員が120名になります。

以上です。

**○糸数昌洋委員** ありがとうございます。

あとその下の15番ですけれども、児童生徒派遣、離島市町村からの選手派遣の支援事業の要望なんですが、令和6年度からクラウドファンディング型ふ

るさと納税を実施していて、部活動派遣費支援の充実を図っていることで、令和6年度の実績を教えてくださいませんか。

○遠越学保健体育課長 令和6年度のクラウドファンディングによる寄附の総額は214万552円となっております。その中から手数料等を引きまして派遣費に充当いたしましたのが、170万5097円が体育関係、そして文化関係に18万9455円を支援しております。

以上です。

○糸数昌洋委員 今回、214万円のクラウドファンディングがあったということで、目標というものはあるのでしょうか。

○遠越学保健体育課長 500万円を目標というふうに設定しておりました。

以上です。

○糸数昌洋委員 今年度の状況はどうでしょうか。

○遠越学保健体育課長 昨年度に引き続き今年度も実施しておりますが、今日現在という数字は持ち合わせておりませんが、まだ目標には全然届いていないというのが現状であります。

以上です。

○糸数昌洋委員 ぜひ周知も含めて、呼びかければもっと集まると思いますので、対応方よろしくお願ひしたいと思います。

終わります。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 よろしくお願ひします。

重複するところもありますけれども、11ページ、陳情第121号ですね。この問題が離島振興上大事だということは、企画部長も含めてこの委員会や本議会の中でも長い期間、相当議論されてきたわけでありましてけれども、この問題について、処理概要を見てもどうしても具体性というのが見えないわけよ。要するに、今まで長い議論の中で具体的にこれとこれは改善していった、これとこ

れはもう少し時間がかかる、これはこうすればできるだろうというような具体性が、もうそろそろ処理方針の中に出てきてしかるべきだろうと思っているんですよ。特に沖縄本島から離島というルート、それと沖縄本島から例えば石垣島に来てそこからまた延びていくルート、それに関しては小さいし片荷だしどうしても高くなる。だから全て建築コストだとか、農業をやっている方々とかは全てに関連する。今回も同じような陳情がちりばめられていますよ。でももうそろそろこれに関しては、最近の議論でも何でもないので、なぜ具体性が見えるような支援内容にブラッシュアップされていないのか、非常に僕はいかなものかと思う。これ沖縄振興予算がある間に、何か芽出しをするような形にしておかないと来年見直しですよ。そういうときに、この問題についてどう制度設計していくのかというような議論がこの陳情方針からは見えませんよ。政策議論にどうやって持っていくのか、それについてどうなんですか、部長。

**○島袋秀樹地域・離島課長** お答えいたします。

今委員がおっしゃったように、本島と離島のいわゆる日用品の価格差は、令和6年度の調査で、本島100に対して9つの離島ですけれども126ということになっていて、価格差が出ているということは明らかでございます。

県の今の取組としては、移動にかかる支援は行っています。ガソリンの輸送に係る支援は調整税を財源として行っています。令和7年度からは、小規模なガソリンスタンドに対する支援ということも行っています。一方で先ほど申し上げましたけれども、県民意識調査でもいわゆるコストが高いということが非常に負担になっているということがございます。繰り返しですけれども、万国津梁会議でも議論を進めていきたいということはございます。なるべく具体的な支援というものを検討、説明できるように頑張ってまいりたいということで考えております。

以上です。

**○武田真企画部長** 生活コスト、今年度からこの処理方針にも書いていますとおり、万国津梁会議を使って議論していくんですが、万国津梁会議を使っても大きなテーマとして3つ、生活コストそれから人材確保、住まい対策、そういったものを有識者からいろいろ意見を聞いてというところで考えています。

県という広域的な立場からすると、どうしてもその中には公平であったり効率性みたいな形の共通課題、離島共通の課題を見つけ出していって、そこに対して支援していきたいというような考え方を基本的なベースとして持っています。そこが平成30年度までやった取組では共通課題という形で支援したんで

すけれど、なかなか離島の中でもうまくいかなかった、評価があまりよくなかったというところから、それぞれ個別に対応したというところが今の現状になっています。そこをもう一度リセットして、やはり共通課題を探し出してどういった形でできるのか、それから生活コストは大きく言うと2つあるのかなと思っています。1つは日用品、もう一つは農業資材と建設資材、そういった大きなカテゴリーが大きく分かれていてその中でどういったふうな取組ができるか、そこも少し分けた形で有識者や市町村の意見も踏まえながら検討していきたい。そういう意味では少し整理はできてきたのかなとは思っています。

**○大浜一郎委員** 議論の整理とか有識者の意見云々というのも分かりますよ。だけど現場の声を聴かないと駄目ですよ、現場が一体どうなっているのかと。例えばこのコンテナは沖縄本島から石垣まで幾らで、石垣で積み替えて離島に行った場合はこうなんだ、例えば小口の問題はどうなんだ、こういう具体的なことでの差異をどう見ていくのかということ、これが市場にどういうふうに流れているのかということは、僕は十分に検討する時間はあったのではないかと。こういう具体性がなかったらこの問題を解決するための根本の議論の蓄積ができないし、この沖縄振法があるときにまず手を打っておかないと。今後、これがあと5年後には一旦切れる可能性があるからじゃどうするんですかと。これはもう離島政策の重要な一番の問題であって、定住安定にとって非常に大事なことであって、しかも今回はこの南西諸島に人が住み続ける、人が生き続けられるということは非常に大事な根本的な問題なわけですよ。もうそろそろ具体的な方針を出して、国ときちっとこういう議論をする支援体制を整えるときに、どういう理屈で持っていくかというのは、もう具体性を持っていかないと非常に厳しいんじゃないかと。今のようなことで来年の見直しの話ができるかどうか、新しい制度設計で国に踏み込めるぐらいの理論構築ができるかどうか、そういったことを視野に入れて、この問題にしっかりと対応してもらいたいと思うんですよ、部長どうですか。

**○武田真企画部長** 先ほども少し答弁させていただいたとおり、生活コストの部分については日用品と農業資材、建築資材でちょっと分けた形で考えるべきだと思っています。内々に内閣府であったり市町村の皆さんとの意見交換もさせていただいておりますが、実はその建築資材であるとか農業資材のほうの実態把握がまだちょっと遅れているかなと思っています。まず実態を把握してどういう形で物が流れているのか、どういう理由で本島に比べて価格が高くなっているのか、そこもしっかり把握した上で、どういった手当ができるかという

のを考えていきたいと考えています。

**○大浜一郎委員** 現場では基本的に沖縄本島に入る、沖縄本島の片荷輸送がメインですけれどね。ここから小ロットになって離島に行く、またそれから小ロットになっていく、要するにその輸送コスト構造とこの小ロットの実態は、現場に行かないとなかなか分かりません。だからそういう問題を取りまとめて、具体的な理屈づくりをぜひ頑張ってもらいたいというふうに思います。

次に移ります。19ページの陳情第71号の5、漂着ごみの件ですけれど、これはなかなか今の処理方針では、何をどうしていくのかが分からない。これは今日拾っても、明日明後日にはまた埋め尽くすようになる。これ全く我々のせいではないのにも関わらず、ずっとこの状態が続いているわけですよ。特に西表等も含めて八重山の地域は、漂流・漂着ごみがもう7割強ぐらい流れてきているという分析結果もありますね。これが特に市町村の負担が生じないようにしていただけないかということです。ですから、この財政措置を講じることについて、もう少し具体的な処理方針があってしかるべきだと思っているんですよ。これ毎日のことです。この辺は、今後どういうふうなことを具体的に考えているんですか。

**○與那嶺正人環境整備課長** お答えいたします。

本陳情につきましては、竹富町議会から土木環境委員会のほうにも同じような陳情が出されているところですが、処理概要で示しております国の地域環境保全対策費補助金は、実際には収集、運搬、分別、処分全て補助の対象となっております。

竹富町に陳情内容を確認しましたところ、同町では委託事業で行う回収事業についてのみ県に要望を行って、ボランティア回収についてはふるさと納税を活用しているということでした。ですので、ボランティア回収したものについても補助金対象になりますよということをお伝えして、令和7年度についてはそれも含めて予算を要望額を増やして、向こうから増やしてもらって、それに対して補助を上乗せしたところです。具体的には令和6年度の配分額が約490万円であったところを、令和7年度の配分は1270万円ということで約3倍近く増やして配分したところとなっております。

以上です。

**○大浜一郎委員** この配分を増やしたことで、市町村はそれなりに納得しているのか。



○與那嶺正人環境整備課長 竹富町とも協議しながら取り組んでいるところではあるんですけども、この予算を活用して、回収事業、委託事業をやりながら、さらにボランティアのほうの協力も得ながら取り組んでいくことが必要だということで協議しているところです。

以上です。

○大浜一郎委員 ボランティアはボランティアで協力していただいていますよ。それを主となる処理の対象とすることが、僕はもともとの根底が間違っていないかなと思いますよ。海をきれいにしたいといろんな団体がボランティアでやってくれている。これはありがたい話なだけの話なんですよ。

しかし、ずっと続いてきているわけだし、これからも多分続くんですよ。ふるさと納税と言ったけれど、ふるさと納税は市町村が本当に使いたいところに使いたいわけよ。何でこれを当てにするんですか。そんな理屈は成り立たない。だからこういう問題は、これは国も含めて議論していかなきゃいけない話でしょう。だからそこを1200万としたから、じゃこれが解決の方向に向かっているのかどうか。相手方はどう思っているのかということの検証を皆さんはしてから答弁してよ。そこはどうなんですか。

○與那嶺正人環境整備課長 先ほどの説明で漏れていた部分としまして、海岸の管理者として、県の責務として海岸を管理するという観点から、土木建築部、農林水産部、漁港区域については農林水産部も対応しているところですけども、それもありつつ市町村と連携して行っているということで、基本的には海岸管理者の回収事業も重要だと考えております。全て市町村任せにするわけではなくて、県としての責務を果たしながら回収していくということで、国からのこの補助金につきましては半分が県、半分が市町村への配分額という形になっております。ほかにも委員おっしゃるとおり、この問題は日本国全体で取り組むべき課題ということで、さらに外国から流れてくる漂着量がかなり多いということもありますので、全国知事会とか、あと九州知事会、環境担当部局長会議、その辺も毎回議題として上がっていますので、それを受けて一応、国に毎年要請しているところとなっております。海外から流れてくるものについての発生抑制についても国のほうに主体的に取り組んでいただくように要望を毎年行っているところです。

以上です。

**○大浜一郎委員** 具体的なことをやるためには、例えば海岸を清掃する機材と  
いうのがありますよ。こういったものを機械でも使ってやっていかないと、現  
状は人が拾ってみんなきれいにしているわけですよ。要するに海岸を清掃する  
機材の導入まで含めて考えて、逆にもうこれを事業委託するぐらい具体的なこ  
とを考えていかないと、国と話すときも僕はできるかなと思いますよ。自分た  
ちに責任がないにも拘わらず、外国から流れてくるものが海流に乗ってこんな  
になっちゃっているということ、その現状をもう少し具体的な議論の場に持っ  
ていって、これも重要な環境行政の一つです。特に西表島は世界自然遺産登録  
されていますからね。僕もこれ現場を見に行ったらけれども大変なもんですよ。  
3日、4日たったらまた同じことになっていると。だからそういった問題に関  
してじゃどうするんだということは、具体的な理屈を持って国と話合いをして  
もらいたいと思います。これは国の責任もある。この点はしっかりやってくだ  
さい、どうですか。

**○與那嶺正人環境整備課長** 前定例会の中でも、大浜委員から効率化するよう  
な機材を検討するということもありました。それも受けて各市町村にも  
意見を伺っているところとなっております。先月か先々月だったか、伊平屋村  
のほうで民間企業からクローラキャリアというような砂浜を走れるトラックが  
寄附されたということで、ちょっと我々も注目して伊平屋村に稼働状況とか、  
今伺っているところではあります。

ただ県が設置している、ボランティア回収等に関わる団体に参加していただ  
いているワーキンググループというのがあるんですけども、その中では砂浜  
をトラック等で走ってしまうと、ウミガメの産卵地が踏み固められてしまって  
影響があるので、リゾートホテルとかで使っているような、ああいう普段から  
使われているような海岸であれば有効性は高いと思うんですけど、自然海岸  
では使わないほうがいいんじゃないかというような意見もあったりしますの  
で、伊平屋村の活用状況等も聞きながらいろいろと勉強していきたいと思っ  
ます。

以上です。

**○大浜一郎委員** よろしく申し上げます、ありがとうございます。

もう一点、43ページ、陳情第72号の5の15番ですね。離島市町村の児童生  
徒の派遣費の問題です。これは一括交付金を利用して期限付の制度だというよ  
うなことでありますけれども、教育委員会としては、沖縄県の教育行政とし  
て、どのような理念でもってこの問題を捉えていますか。

○遠越学保健体育課長 県教育委員会としましては、子どもたちが様々な文化活動であったり、スポーツ活動に挑戦するということを諦めることがないようにということで支援をしたいということで、これまでも九州大会、全国大会を含め、離島生徒の本島への大会出場に関して補助してきているところであります。

先ほどありましたが、クラウドファンディングによる増額ということにも取り組んでおりますが、今後、また現行の事業拡充も含めて、この離島生徒の大会参加に係る保護者負担の軽減ということを充実させていきたいと考えております。

以上です。

○大浜一郎委員 クラウドファンディングなんていうのは、ある意味もう補助的なものだというふうに思いますよ。あくまでもこれは補助的にやるもの。僕は理念としては、沖縄県における教育行政は、島嶼県だからこれはもう教育の公平性の担保ですよ、公平性の担保をどうするか。そこが一番大事なことで、離島の子であろうが本島の子であろうが、教育の環境に格差があってはいけないという公平性、平等性の担保、これはしっかりやっていかないといけないと僕は思うんですね。今離島の生徒たちは野球だけがメインでいろいろ報道されるけれども、各種いろんな芸能とか、例えばロボコンとかの研究発表、そういったものが地元紙にはよく載るんですよ。沖縄県紙には全く載らないけれどもね。全国で頑張っている子どもたちが本当にいっぱいいますよ。だからそういったことは、教育委員会の皆さんは、どれくらいの離島の子どもたちが全国で活躍しているのか、カテゴリー別に把握されているんですか。分からないなら分からないでいいです。

○米須薫子文化財課長 県教育委員会としても、離島生徒の文化活動における功績のほうは把握しております。例えば令和5年度に八重山農林高校のほうで、全国高等学校総合文化祭で最優秀賞を取ったりですとか、また高校ロボット競技大会で、八重山商工高校が準優勝しているなど様々な分野で活躍しているのを把握しております。

○大浜一郎委員 僕も高校等出前講座なんか行って離島の子どもたちと直接話をしてみると、この子どもたちは、はた目で見るとより本当に頑張っているなということを非常に感じていますよ。彼らが臆することなくね、全国を相手にや

ってやろうじゃないかというような思いでもって励むというのは、非常に大事なことだと思う。今後の人材育成についても、非常に僕は重要なことだと思う。これが僕は沖縄の教育行政の一番大事な点だと思うんですよ。そのためにも教育行政の平等性の担保というものは、絶対にやらなきゃいけない。なので、これはクラウドファンディングを云々かんぬんというのは、これはあくまでも補助的なもの。県の教育行政として、この島嶼県をどうしていくのかということをしっかり念頭に置いて、派遣費というものを位置付けていくことが非常に大事なことだと思います。ですので、その点を踏まえて、この問題を捉えてもらいたいと思います。もう一度、この件に関して答弁ください。

○遠越学保健体育課長 これまでも支援ということで行ってまいりましたが、より安定した支援により、この離島生徒の大会参加に係る保護者の経済的負担が図られるよう、あらゆる手段を検討していきたいと考えております。

以上です。

○大浜一郎委員 検討じゃないんですよ、検討じゃない。前向きに取り組むと言わないと。言ってください、言えますか。答弁の強要はしません。検討というのは、よく検討するというのはいつになるか分からない。前向きに捉えていますというぐらいのことを言ってくださいよ。

○遠越学保健体育課長 これまで取り組んできた補助、この増額を含めてしっかりと検討していきたいと思っております。

○大浜一郎委員 検討していただくんですね。ありがとうございます。

以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑ございませんか。

座波一委員。

○座波一委員 先程の19ページの離島の漂着ごみの件を聞いていますと、この状況では改善されないなというのはもうまさにありありと感じました。以前、小規模離島に小型焼却炉を入れたという経緯があったと思いますが、この事業は今どうなっていますか。

○與那嶺正人環境整備課長 お答えいたします。

導入した事例が離島で2件ありまして、それについて予算がどこから出てきたかというのは、今ちょっと把握できていないんですけれども。渡嘉敷村と座間味村の2か所で導入実績がありまして、実際には稼働状況があまりよくないということで、小型焼却炉となりますと1日中人を張りつける中で、消火機能があまり多くはないので費用対効果も悪いとか、機械自体が故障したりということで、なかなか活躍できているという状況にはないということを伺っております。

以上です。

**○座波一委員** 私、この問題で小型焼却炉の話をするのは、このごみ自体を考えてみた場合に、漂着ごみというのは私も何回か拾った経験はありますけれども、浮遊して流れてくるものですよね。ですから鉄とか、石とかこういったものじゃないんですよ。いわゆる燃えるもの、プラスチックを含めてゴム、そういう類のものがほとんどなんですよ。これは分かりますよね。

**○與那嶺正人環境整備課長** プラスチック等が多いということは理解しています。また付着物等も問題になることは理解しております。

**○座波一委員** ですので、もう毎日毎日このような流れ着くものを収集して、回収、運搬、こういったものに金をかける。そして本島あるいは大きい島に持って行って焼却をする。こんなものに経費を延々とかけ続けるというのは、行政的に非常にこれはいけないというかな、今後、こんなことを続けてはいけないのではないかなということで、小規模離島であればあるほど、島域内における焼却処分というのは、僕は選択肢にあると思うんですよ。今、前のダイオキシン時代よりも問題解決の壁が低くなっていますし、焼却炉の技術も発達してきていますから、域内でこういった焼却炉でどんどんゴミを回収して焼却してストックしておいて熱源に使うんですよ、熱源。これプラスチック類とかゴム類というのは高カロリーですので、熱源に適しているんですよ。ですのでこういったものを小規模離島内の熱源として再生エネルギーに使う。そういうような発想を持たないと、逆にこのごみを利用してやろうということの発想を持ったほうがいいんじゃないかなと思うんですね。ぜひ、これ本当に検討できませんかね。私は前からずっとこれを思っていてね。ごみは広域管理によって、1か所に集約して処分する時代はもう今は終わっているんですよ。終わっているというか、見直されつつある。離島であればあるほど効率が悪いので、域内処理という点で再生エネルギーにつなげるという発想を持てないですか。

○與那嶺正人環境整備課長 委員がおっしゃられるように、プラスチックを破碎して圧縮して、RPF燃料にするという技術自体はあるんですけども、海岸漂着物につきましては塩分の問題とかもあって、なかなかすぐにとすることは難しいかと思うんですけど、一つの確立された技術としてありますので、検討の一つではあるというふうに考えております。ほかにも焼却するのではなく、熱分解炉に入れて炭のような形にするということで、これについても竹富町のほうで民間企業と連携して実証試験等を行っているということを聞いていますので、その辺の結果も聞きながら、どのような方法があるのかどうか幅広く検討していきたいと思っております。

以上です。

○座波一委員 塩分があるからというのはちょっと理由がよく分からないんですけど、こういった類のごみをね、集中的に1か所でどんどんストックしていくということになれば、ごみも集めて整理すれば宝になるという発想がありますからね。そういうことをやって、新たな技術を取り入れるという発想に向かない限りは、この漂着ごみは延々と続く。私先日、渡名喜島に行ったけれどとてもショックでしたよ。あんなにきれいな島がもうごみだらけですよ。これは簡単にボランティアとかあるいはふるさと納税で解決するというのもナンセンスすぎる。本当に行政が知恵と技術的支援をやって解決しないと、沖縄の離島のごみ問題は終わらないなと本当に思いました。真剣に検討してください。

そして、いろんな陳情における離島の格差の問題ですね、私は沖縄県自体もう延々とこの議論をやっていますけれども、実際に同じ県民でありながら、離島に住む人と本島に住む人の生活のコストにおける差というのは、数字で把握したことはありますか。燃料とか、生活コストとかいろいろ言っていますが、教育のコストも派遣も、本当に数値的に把握したことはありますか。

多分こういった数値的な整理はしていないと思うんですよ。ですので、私が言いたいのは、離島振興という位置づけで処理しようとしたらいつまでも解決しない。格差があるという、格差是正をどうするかというものを新たな視点で取り込まないと、振興という側面からいったら本島にも振興すべきものはいっぱいある。離島のものは人口が少ないから後回しというような位置づけになってくるわけですよ。だから離島における生活の格差がこれだけあるというのを数字でしっかりつかんで、毎年毎年の沖縄振興予算の中で、離島におけるこの格差を埋める部分には、この予算が必要であるというのをつかむべきなんです。沖縄振興予算の全体の中で解決しようと思ったら、これ大きな間違いじゃ

ないかなと最近感じているんですけど、部長どう思いますか。

**○武田真企画部長** 日用品に関する調査というのは毎年行っていて、大体本島に比べると、本島的那覇を100とした場合に、離島のほうでは120とか130というふうな日用品のコスト高、物価高となっているというのは我々も把握しております。

また建築資材だったり、農業資材についても130とか140という数字で那覇よりも高いというのは、我々も把握しております。そこは、できるだけそれを圧縮するような取組、それをしっかりやっていかないといけないなということで、先ほども少し答弁させていただきましたけれど、内閣府も含めていろいろ意見交換をさせていただいております。できる限りそういった国の支援もいただきながら、その取組をやっていきたいと考えています。

**○座波一委員** この支援に取り組むのは分かりますよ。だけど、実態として沖縄県民で離島に住む者と本島に住む者との格差がいかにあるかということ、もっと数値化して明確にしたほうがいいですよ。そういった考えはないかなと思って。

**○武田真企画部長** その辺の数字は持っていますので……。

**○島袋秀樹地域・離島課長** すみません、今部長が申し上げたとおり、販売する価格の差というのは把握しています。

今少し調べているもので家計調査の数字というのがありますけれども、例えば本島だと家計全体の中でこの項目に占める割合が何%とか、移動費だとか、教育費だとか、公表されているデータにプラスして少し国のほうから細かいデータをもらって分析というのを始めております。やはり本島と離島の家計の中での支出の割合というのは、結構特徴があるなというのは感じています。

ただ、そのサンプルが少ないということもありますけれども、もう少し今出てきている調査の結果だけをもって、すぐにどうだというようなことまで言える状況にはないものですから、もう少し細かく分析はしたいと思っております。そういうデータも踏まえて、どういった取組をしていくべきなのかというのは検討してまいりたいと思います。

以上です。

**○座波一委員** このような数値をやはり県が把握すべきという視点に立っ

て、本当に離島という理由で現状の生活がどのように負担が多いのかというのを、これを分かった上で離島振興なのか、格差是正なのかというのを整理しないと、これいつの間にかね、格差を振興の問題で薄くしているわけよ。そういうふうに感じる。振興の名のもとでは、こういった格差は是正できないなというのを実感していますので、その視点を持って、いろいろ陳情が出ていますけれども、個別具体的な取組もいいけれど、やはり大きな視点がない限りは、国から予算は取れませんよ。ぜひお願いします。

○**當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。

仲村家治委員。

○**仲村家治委員** 33ページ、陳情第72号の5、伊平屋・伊是名間の架橋を早期実現することについてなんですけれども、処理概要だと厳しいということ、市町村に説明をしているということを書いているんですけれども、その後どんな状況か教えてもらえますか。

○**砂辺秀樹道路街路課長** お答えいたします。

我々はまずこの調査の結果を受けまして、令和7年度2月に両村のほうには御説明をさせていただいております。やはりどうしても事業費が非常に高いということで、ビー・バイ・シーもちょっと厳しいということで説明させていただきました。両村とも一定の理解は示しているところでございます。伊是名村につきましてはこの県の結果を受けまして、今後人口の増だとか、観光客の増だとか、そういうふうなところに取り組んでいくとか、そういうふうな意見はいただいております。県としましても、今後この架橋につきましても例えば名護東道路とかジャングリアとかいろいろできてきていますので、今後そのような社会情勢の変化にも注視していきたいということで、引き続き両村とも意見交換をしていくということで一応話はしております。8月に北部の行政懇談会もございまして、その中でも意見交換をさせていただいているところございます。

以上です。

○**仲村家治委員** 厳しい状況だけれど、議論をこのまま継続していくという考え方ということなんですか。

○**砂辺秀樹道路街路課長** おっしゃるとおりでございます。



○仲村家治委員 あと同じように、伊平屋空港についてはどうなんですか。

○大城嘉和空港課長 答えします。

伊平屋空港につきましては、これまでの検討から航空需要とか、就航する航空会社の確保というのが課題となつてございます。現在、伊平屋村、伊是名村と意見交換を行ったり、あと両村と連携しまして、就航意向取付けに向けた航空会社と意見交換をしているところでございます。

以上です。

○仲村家治委員 港湾・空港というのは、長期的に計画をしながらしかできないというのを理解しておりますけれども、大体大型の道路にしても、例えば南部東道路の件も20年以上かかってようやく完成の見通しがついてきているというところもあるので、この辺しっかりと両村の要望を聞きながら粘り強くやっていただきたいなと思っていますので、ぜひお願いします。

どの陳情じゃなくて離島全体の政策について、特に南北大東島を訪問したときに、物価高で大体20%ぐらいは資材の輸送コスト、例えば1000万円かかる建築の約200万円は資材の輸送コストで、那覇の平屋で大体1500万円から2000万円かかるのが4000万円かかるような状況にあると。なかなか新築の家が建てられないという実情がありました。だから例えば特に南北大東のJAの職員は現地採用がほとんどされなくて、本社から転勤ということで行かれていますが、びっくりしたのはプレハブじゃなくてコンテナを改良して宿舎にしているんですよ。だからそのぐらい建物が建てられない状況であるというのは、皆さん承知していると思うんですけれども。部材や機材を持って行ってプレハブとか組み立てるとか、そういう何らかの対処処置が可能かと思うんですけれども、例えば鉄筋コンクリートは難しいけれど、組立てのプレハブでやるとか、この調査研究というのは、全体でやられていますか。

○島袋秀樹地域・離島課長 答えします。

県と市町村で移住促進協議会の会議があつて、例えば今大東のお話ありましたけれども、多良間だとか、竹富だとかで、実際にいろいろ工法はあると思います。PCと言われるような形で工場で製造して、現地に持って行って現地で組み立てる。その分工期は短くなるけれども、一方で輸送にかかる費用がかかるという部分もあります。離島でその新しく建物を建てる場合に作業員が行って泊まらないといけないということで、いろいろな手法というのはあると思います。

ます。そういういわゆる先進事例というものは、今年は実際に伊平屋島の事例を少し紹介させていただきましたけれども、そういったものは共有しながらどういった手法、事例があるのかというのは、常に市町村の方々とは勉強会をして共有しているところです。

**○仲村家治委員** 特に北大東村は、航空自衛隊のレーダー基地があるので大規模な工事が行われると。まずは仮の宿舎を造らないといけない。仮の宿舎を造る前に、この仮の宿舎を造る職人の宿舎も造らないといけない。聞いていたらもう大変手間がかかる工事スケジュールだと聞いたんですけども、例えばこの職人の仮の宿舎の跡は、できたら村に寄贈してもらって住めるような形にするということも考えられるんですけども。この辺は北大東村と相談して、防衛省に対してこの職人の仮宿舎を寄贈してもらえないかという相談もしてはどうかと思うんですが、どうでしょうかね。

**○島袋秀樹地域・離島課長** お答えします。

北大東の自衛隊の駐屯地の話は、具体的にはまだ相談というのをやったことないんですけど、話として例えば気象庁の方の職員の宿舎があったところを村のほうで譲り受けたというような話も聞いております。なので少し住宅確保の面から取れるような策としてどのようなものがあるかというのは、県として後押しできるようなことがあるかということは市町村の皆さんとよく相談してまいりたいと思います。県としては後押しをしていきたいと思います。

**○仲村家治委員** 北大東の件に関しては、多分実際に工事が始まるので、工事の後のことも考えて、その宿舎はもったいないので、皆さんのほうから北大東のほうと相談して国と県が交渉して譲り受けるような形で、全部じゃなくても何世帯か分からないけどさ、ぜひやってもらいたいと思います。いろいろ法律的な制限はあるかもしれないけれどそれはクリアできると思うので。

あと先ほど、組立て式の場合に、やはり輸送コストがかかるという話があったんですけども、これ一つの考え方でさ、要は例えば1つのコンテナにこの部材を全部きれいにコンパクトに詰めて、輸送コストがかからないような組立て式の平屋の一軒家を建てることのできるような技術提携、今民間のほうでそれを企画している会社があると聞いているので、土木建築部とも総合的な部分で離島の住宅難を解消するために、ぜひ調査研究していくべきだと思うんですけど部長どうでしょうか。

○武田真企画部長 今、地域離島課長からもございましたとおり、様々な事例は我々も把握しております。事業者とも接触して、新たな取組も含めていろいろ意見交換しています。離島の住まい確保というのは大変重要な問題だと思っていますので、先ほどこちよっといただいた自衛隊の仮宿舎の話とかも含めて、こういったことができるか幅広に議論してまいりたいと考えています。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。  
山里将雄委員。

○山里将雄委員 33ページの陳情第72号の5。今仲村家治委員からも質疑があった伊平屋・伊是名架橋と伊平屋空港についてなんですけれども。この件について先ほどの答弁も聞いておりましたけれども、この2つの事業については、県としてもその実現に向けて今後も取り組んでいくと、そういう方針、姿勢には変わらないということで理解してよろしいですね。

○砂辺秀樹道路街路課長 今後の様々な社会情勢の変化等に注視しながら、両村と意見交換を継続していきたいと考えてございます。  
以上です。

○大城嘉和空港課長 お答えします。

処理概要にも書いていますけれど、今後も市町村と連携しながら、需要の確保、あと航空会社の就航意向の取付け、そういったものに取り組んでいきたいというふうに考えてございます。  
以上です。

○山里将雄委員 この2つの事業とも大変困難といいますか、実現するにはかなりの課題があって、なかなか難しいというのは理解しております。けれど、この伊平屋・伊是名架橋と伊平屋空港については、1975年ぐらいから伊平屋村のほうではその実現に向けて要請が始まっていると、もう半世紀。これは伊平屋の住民にとっては本当に悲願なんですね。ですからこれを何とか実現できればと思うわけなんですけれども、県の今の状況を見ていると、これが本当にもう県として、本気でその実現に向けてやっているのかなと少し疑問に思ったりもするんですね。ちょっとホームページ等々も確認させてもらったんですけれども、一応伊平屋空港の整備についてホームページには載っているんですけれども、もうそれも資料がもう古かったり、経緯とかも2018年の記述が最後

という感じですね、なかなかその更新もされていないような印象を受けました。玉城デニー知事の2025年の県政運営でも整備に向けた課題解決に取り組むと挙げられてはいるんですけれども、どうもその辺が現実には県の動きとマッチしていないといいますかね、リンクしていないようなイメージもありますので、ぜひその辺をしっかりと取り組んでもらいたいなと思っているんですよ。これ北部市町村会のほうで、北部地域の道路促進並びに離島架橋の早期実現に向けた定期大会というのが毎年名護市のほうで行われているんですね。そこでも必ずこの2つの件は取り上げられると、いわゆる要望するという中に含まれて、そこで決議してその後、県に要望に来ているでしょうし、北部市町村会のほうで市町村長で国にも要望すると、その中に含まれるということもこれまでずっと繰り返してきているんですね。そういう意味では、この件は相変わらず北部あるいは伊是名、伊平屋にとっては大きな願いといいますか、悲願なんですね。これは、とにかくどういう形になっていくのかという道筋をもうそろそろ示していかないと、なかなか住民の理解が得られないんじゃないかというふうに思うんですね。取り組んでいるというのは分かるんですけれども、どうもその現実的な部分が全く見えてこないというのがあって、その辺をしっかりとやってもらいたいなと思っています。伊平屋・伊是名架橋と伊平屋空港というのはこれ一体だと思うんですよね。伊平屋だけではやはり空港を維持するというのは難しいですから、やはり伊平屋・伊是名架橋ができて、伊平屋・伊是名でもって、観光にしても経済的な活動にしてもこの空港が生きていくということになりますので、その2つをしっかりと取り組んでもらいたいなと思っております。いかがでしょうか。

**○大城嘉和空港課長** 伊平屋空港の件ですけれど、やはり前から需要の喚起、航空需要をいかに呼び込むかという話があって、これがやはり課題となっていてまして、両村内の需要の確保、あとは交流人口を増やしていかないといけないということも含めて意見交換をしているところです。時間もかかっていますけれども、着実に前に進めていきたいなというふうに考えているところでございます。

以上です。

**○山里将雄委員** 伊平屋・伊是名架橋については2月の議会でもどなたかが取り上げて、ここに書いてある処理方針と同じことを答弁していたというふうに記憶しています。先ほどの仲村委員への答弁も同じでしたけれども、難しいという説明をした上で、ある程度の理解は得られたというふうにおっしゃってい

るんですけれども、先ほど言ったとおり、これ伊平屋空港を進めるためには、伊是名・伊平屋架橋も当然ながら同時に進めないといけないということもあるので、なかなか地元がそれに一定の理解を示しているということについては、少し本当なのかなという思いもあるんですね。そういうことも含めて、これはしっかりと取り組んでもらいたいという要望でとどめますけれども、よろしくお願いしたいと思います。

以上です。

○**當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。

下地康教委員。

○**下地康教委員** 28ページ、陳情第202号の2のサトウキビ価格等に対する陳情ですけれども、含蜜糖に関する支援ということですから、処理概要の中では含蜜糖振興対策事業、それと沖縄黒糖販路拡大推進事業、その2つを取組んでいるということですから、その内容をちょっと教えていただけますか。

○**金城吉治糖業農産課長** 含蜜糖に関する支援事業としまして、大きく2つございます。1つ目に含蜜糖振興対策事業費、2つ目に沖縄黒糖販路拡大推進事業というのがございます。含蜜糖振興対策事業費につきましては、含蜜糖、黒糖を作る場合の製造コストがかかるというところで、そのコストに対する支援をメインで実施しているところです。あと黒糖販路拡大推進事業につきましては、黒糖は分蜜糖と違いまして、販売を自らやっていないといけないというところがございます。そういった意味で、作りすぎると売れないという状況もございますので、在庫が発生するということがありますので、そういった意味で販路を拡大していかないといけないというところで、商談会の開催とか、商品開発に対する補助を行っているという事業になっています。

以上です。

○**下地康教委員** この2つの事業の7年度の予算額を教えてくださいませんか。

○**金城吉治糖業農産課長** まず含蜜糖振興対策事業費につきましては、補助金のほうで、約22億3000万というところです。あと黒糖販路拡大推進事業につきましては、約2750万というところになっております。

○下地康教委員 含蜜糖振興対策事業費というのは22億余り、これ少ない事業費だと思うんですね。その内容は、具体的にどういったものになりますか。

○金城吉治糖業農産課長 先ほど申しましたけれど、製造コストと販売収入がありますけれども、その販売した収入額で十分経営が成り立つような状況ではございませんので、そういった販売額とコストの差を埋めるような事業がまず一つございます。あと2つ目に大きい事業として、製糖工場の中の機械が老朽化してきますとやはり不具合等が出てきますので、そういった製糖工場の機械の一部を更新するような事業が含蜜糖製造対策事業ということで実施しているところです。

○下地康教委員 現在、進行している事業等の内容をお聞きしたんですけれども。要請文の中では経営の安定、それと販売の促進、流通制度の強化に向けて必要な支援をお願いしますという要望ですよね。それでこの2つの事業というのは、いつから始まっているのか、お聞かせもらえますか。

○金城吉治糖業農産課長 含蜜糖振興対策事業費につきましては、もともと農林水産省のほうで実施していた事業を、一括交付金の制度ができたときに、その一括交付金に乘せ替えたということになっています。一括交付金だと24年度から実施していますが、農水省事業では多分平成20年前後から実施したと記憶しております。この黒糖販路関係については、まず事業名がちよっと違いますけれども、令和2年度から一応実施しているという状況でございます。

○下地康教委員 つまりこの含蜜糖振興対策事業というのは、もう20年近く実施されているんですけれども、その中において、今でも含蜜糖における工場の経営が安定しない、そういったところに支援をお願いしますという要望なんですけれども、これどうなんですか、予算は増えているんですか。それとも要するにこういう現状の中においても工場側といいますか、企業側は非常に経営が安定しないというようなことを言っているわけなんですけれども。そういう意味では、皆さん方、これまでどういう対策といいますか、それぞれの事業費でやってきたんですけれども、まだまだその支援が足りないという要望だと思いますね。今後、どういうことを考えているのか。またそういう企業体とどういう話し合いをしているのか、お聞かせいただけますか。

○金城吉治糖業農産課長 お答えします。

まず補助の実績額の推移というか、令和２年度で、含蜜糖振興対策事業補助金につきましては約14億4000万程度でした。令和６年度の実績としては約19億9700万というところで増額はしてきているところです。さらに各製糖事業者からの要望を受けまして、これまで３年に１回、定期的に製造コストの見直しを行ってきたところですが、近年物価高騰が続いているというところで、３年に１回の見直しでは製造コストとの乖離が大きくなっていくというところがございますので、令和６年産のほうから、物価修正を毎年かけるような形でコストの見直しを行っているところです。そのことによって民間三者とＪＡ工場がありますけれど、民間三者につきましては、かなり経営改善が図られているというふうに認識しております。

ＪＡ工場につきましても、運営している工場がかなり規模が小さいということもございまして、なかなか抜本的に改善できていることはないんですけれども、どうやったら改善ができるかというところで、今年度からコンサルを入れて、どうやって改善していこうかということに今取り組んでいるところです。

**○下地康教委員** これは生産者とか工場だけでは、この問題はなかなか解決しないというふうに思っているんですね。なので地域連携というんですかね、やはり地域ごとでその問題を解決していくような、またその業態全体でその問題を解決していくようなことをしなければ、なかなか前に進んでいかないと思うんですね。その辺りはどういうふうに考えていますか。

**○金城吉治糖業農産課長** 民間三者とＪＡで構成されています黒砂糖共同組合というのがございます。そちらのほうに事業者も入っていますので、どうやって改善していったらいいかというふうに意見交換を行っております。

**○下地康教委員** それと販路拡大促進事業ですね、これが2700万程度、これ、少ないんじゃないですか。この販路を拡大するというのは、いろいろな方面でそれこそ地域連携の考え方も含めて取り組んでいかないといけないと思うんですけれども、その辺りはどう思うんですか。

**○金城吉治糖業農産課長** 予算額については、2700万程度でずっと推移しているところですが、以前は県単独事業で実施していましたが、そのときは、約1000万程度の予算額だったと記憶しています。県単の事業からすると今かなり増えているというところで、製糖事業者からは、もっと増やしてほしいというそういった状況はございません。あとそれとは別に、国のほう

で黒糖の販売環境の改善に係る事業を実施しています。その事業についても連携しながら取り組んでいるところですので、製糖事業者と意見交換しながら、販路拡大について随時取り組んでいきたいと思っています。

**○下地康教委員** やはり離島においては、サトウキビが島の暮らしと経済を守ると、それと国境を守るというような話もあります。そういう意味では、離島においては非常に重要な産業だというふうに思っていますので、しっかりと取り組んでいていただきたいと思います。

最後に北大東村におけるサトウキビ工場の改修があると思いますけれども、この状況はどうなっていますか。

**○金城吉治糖業農産課長** 北大東村の製糖工場につきましては、国の補正事業を活用しまして、令和6年度から事業を開始しているところです。今年度2年目というところで事業に取り組んでおります。工期については8年間の事業というところで予定をしているところですが、それをどうにか短縮できないかというところで、今その調整を国のほうとも行っているところです。

**○下地康教委員** 私の宮古地区においても、多良間村に含蜜糖の工場があります。そういう意味では、やはり北大東村のそういった含蜜工場、これ他人ごとじゃないんですね。そういう意味で、しっかりとまた取り組んでいただきたいと思いますというふうに思います。

以上です。

**○當間盛夫委員長** ほかに質疑はございますか。

新垣淑豊委員。

**○新垣淑豊委員** ありがとうございます。

ちょっと教えていただきたいのが、今のサトウキビの件なんですけれど。昨日、経済労働委員会にゆがふ製糖さんが見えになっていました。その際にこういう資料を頂いて、副産物の施設というのが必要だというお話があったんですけれども、今、分蜜糖と含蜜糖で、副産物というのはどういったものを取り扱っているのかということについて、もし分かっていたら教えていただきたいんですけれども。

**○金城吉治糖業農産課長** 分蜜と含蜜というのはちょっと副産物は異なります



けれども、分蜜糖におきましては分蜜と白い砂糖を作るというところで3つを分離していきますので、まず処理する際に葉柄ですね、トラッシュというふうに表現していますけれど、トラッシュとあとサトウキビを搾り取った後のかす、バガス、それと糖蜜という3つの副産物がございます。含蜜糖につきましては3つを分離しないものですから、基本的には先ほど話したトラッシュとバガスが、一応副産物として出てくるという状況です。

**○新垣淑豊委員** ありがとうございます。

それと今日、ガソリンスタンドの件があったんですけど、ちょっとこれも教えていただきたいのがあって、8ページの処理概要の石油製品の販売に関する離島のガソリンスタンド等支援事業の内容をちょっと教えていただけませんか。

**○島袋秀樹地域・離島課長** 答えいたします。

この事業は今年度から実施していますけれども、石油の販売事業に必要な法定検査の項目の整理でありますとか、経費負担の実態に関する調査を行って、販売事業者に必要な法定検査として計量法に基づくメーター検査でありますとか、消防法に基づく点検ということがございます。こういった小規模離島のSS、ガソリンスタンドに対して法定検査費でありますとか、一部施設等の補修費や備品などの購入費を補助する事業となっております。

以上です。

**○新垣淑豊委員** ありがとうございます。

小規模も含めて県内離島は、ガソリンの輸送とか結構お金がかかるんですね。たしか1.5円の負担をしているということがありますので、その件についてなんですけれど、例えば沖縄県内でこれだけサトウキビをいっぱい作っている。今後も工場の新築もしくは改修というのが出てくるので、例えばこのサトウキビの生産について、先ほどおっしゃっていたこの副次物の中で、例えばバイオエタノールとかの製造に関して、地域のこの燃料のサポートというのも含めて、そういったものの可能性があるのかどうかというのは、これまでこういった検討がなされてきたのかというのがもし分かれば、教えていただきたいです。

**○金城吉治糖業農産課長** バイオエタノールにつきましては、先ほど分蜜糖のほうから出てきます副産物で糖蜜がございます。糖蜜につきましては、現在も

県外の企業になりますけれども、バイオエタノールを造っている企業のほうに出荷しているということもあります。最近の流れですと、S A Fというところで取組が始まっていると承知していますけれども、ただ糖蜜からやっぱり造っていくコストとかが見合うかどうかという判断になってくるだろうとは考えています。輸入もしているということも聞いていますので、県の中で出てくる副産物がどう活用できるかについて、また意見交換を行っていききたい。

国のほうも、地域から出てくるものも活用してほしいというような意向もあるようですので、そういったものを含めて国とも意見交換をしていきたいと考えています。

**○新垣淑豊委員** ちょうど昨日、ちょっと地域の会合がありまして、そのときに隣に座っていた先輩から、「お前ガイアの夜明けを見たか」という話がありまして、調べたら9月12日に種子島でこのバイオエタノールのお話が出ておりました。非常に面白いなと思って。サトウキビを使ったバイオ燃料をH3ロケットに使うのかなというような内容だったんですけれども。沖縄のサトウキビ産業は、今だんだんと縮小しているという話がありますけれども、工場の新設に関して190億かかると、それ以外にも副次物の工場で三十数億かかるとい話もあります。

ただ、多分農林水産部のほうから言うと、基本的な収入を得るためのサトウキビというのは、非常に魅力的だという話もありますので、例えばこういったものをしっかりと沖縄の振興という意味で強化していくことが非常に大事じゃないかと思っているんですけれども、このような取組について、沖縄県として強化していく意向があるかどうかということについて、教えていただきたいと思います。

**○金城吉治糖業農産課長** 先ほどお話させていただきましたが、まず製糖工場につきましては、農林水産省の支援を受けて運営をしているというところがございます。その中で砂糖をつくるというところで補助いただいているという点がございます。そういったエネルギー関係向けのサトウキビ処理については、補助対象外になるという認識でいます。そういった意味で、製糖工場の運営が成り立っていくのかどうかという点と、さらに原料の買取りについても、砂糖用に供するようなものについて、農家のほうに交付金が出ているという状況がございます。そういった今農家が収入を得られるように約2万4000円前後で取引していますけれども、それが確保されるのかどうかについてもやはり確認していかないといけないと考えていますので、整理をして可能性については意見

交換をしていきたいと考えてます。

**○新垣淑豊委員** ちなみに当該番組のサイトをちょっと見ていると、沖縄の JAXA の沖縄宇宙通信所で実証実験を行いますといった情報もあるんですけど、何か国との連携とかというのは、なされているのかどうかということはあるんでしょうか。

**○金城吉治糖業農産課長** すみません、今話された内容については、私初めて聞いた話になります。まだそこは十分把握していない状況です。

**○新垣淑豊委員** ぜひ番組を見ていただいたら分かるのかなと思うので、後で見逃し配信をちょっと見ていただければと思っております。せっかくこのサトウキビということとでまだ可能性がある、ゼロカーボンというところで、沖縄もどんどん取組をしないといけないという状況です。そこも調査をして取組をしていただきたいなということです。例えばこのプラントが小型化できるのであれば、それぞれの島で物をつくって、エネルギーとして代用することもできるんじゃないかというふうに思います。これも効率的なものが課題となるとは思いますけれども、これに対してしっかりと沖縄県としても補助をしていく、連携をしていくということをお願いしたいなというふうに思います。

そして先ほどから質問が出ています43ページの陳情第72号の5、教育委員会のスポーツ大会補助の件ですけれども、これクラウドファンディングでという話がありましたけれど、教えていただきたいのが沖縄県から県外に出るような基本的に大きな大会ですね、例えば高校総体とか、中学校の全国大会とか、こういったもので各学校がどの競技で幾らぐらいの輸送費、または宿泊込みで移動費として使っているのかというような調査というのはされているのかというのを教えていただきたいと思います。

**○遠越学保健体育課長** それぞれの競技であったり日程であったり、あるいは全国大会、九州大会の地域であったりというふうに、それによって異なることは当然ありますが、一つの例で言いますと、九州大会で2泊3日に出場した場合に6万円かかったというような事例は伺ったことがあります。

**○新垣淑豊委員** これ、ぜひデータを蓄積してほしいと思っています。

先ほどクラウドファンディングで集めますとか、公的補助がやはり必要だよねという話になったときにどれぐらいかかるかということ、例えば九州に行

くんだったら幾ら、東北に行くんだったら幾ら、北海道に行くんだったら幾らということ、これは種目によって人数が変わったりとか、滞在期間が変わると思うんですけども、これをちゃんとデータとして持っておいていただきたいなというふうに思っているんですね。その上で沖縄県として幾ら拠出していくんだとか、それを定めていかないといけないと思っていますけれども、この点について御提案ですけれども、いかがですか。

**○遠越学保健体育課長** 現在も各全国大会であつたり、九州大会であつたりということで出場しておりますので、おおよその金額、予算という形であれば調査も可能だというふうに考えますので、大枠でというところで少し検討したいなというふうに思います。

**○新垣淑豊委員** 先ほど言ったように、年によって会場が変わるわけじゃないですか。北海道に行くこともあれば、沖縄でやることもある。そういった中で大体幾らぐらいかかるんだというのはやはり持つておく。それで、これだけの金額をつけていかなきゃいけないというところの物差しになると思いますので、それはぜひお願いをしたいなと思っております。

あと、これは多分この場だけではちょっと収まらない話だと思っていますけれども、私以前、本会議のほうで、文化観光スポーツ部の文化芸術振興に関する基金の提案をさせていただいたことがあります。これ長野県は決算剰余金の3%を積み上げているということで、都道府県がどういったものにお金を使いたいということを明確に定めて、この3%というものを毎年毎年積み上げているということでありました。例えば沖縄県でも本当に離島の負担軽減というところで、特に子どもたちの体験というものを担保したいということがあるのであれば、ぜひこれはその部分でお金を積み立てていく、やはり沖縄県代表として出ていくのでそこにサポートしてあげるとか、こういったことをやっていただきたいなと思っています。

今回、本会議の代表質問でも言いましたけれど、競技や種目によっては全然お金が集まらないとか、注目されづらいものもあるわけです。だけど、やはり沖縄県を背負っていくわけですから、ぜひそのサポートをやっていただくような形をつくってほしいと思いますが、では教育長から。教育委員会から。

**○遠越学保健体育課長** 委員おっしゃるとおり、沖縄県の子どもたちが全国大会、九州大会等ですばらしい活躍をして、いろいろ勇気、希望、感動を与えてくれております。この子どもたちが大会派遣に当たって、少しでも負担を軽減

しながら参加をして力を発揮できるようにということで、もちろんクラウドファンディングだけではなくて、これまで九州大会、全国大会に出場する際の派遣費の補助は行ってきておりますが、その拡充あるいはあらゆる手段をまた検討しながら、充実させていけるように取り組んでいきたいと思っております。

以上です。

○新垣淑豊委員 ぜひお願いしたいと思っております。

これは先ほど言ったように、沖縄県として何を将来に残していくかと、どういったものにお金を使うんだということだと思っておりますので、ぜひそこを知事、副知事、知事部局の部長も含めて、そういった議論をしていただきたいなということをお願いを申し上げます。

以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

瑞慶覧長風委員。

○瑞慶覧長風委員 今回の離島の生徒、あるいは部活動派遣費の支援に関するこの関連ですけれども、県のふるさと納税のページを見ていると、令和7年度はまだ51万円しか寄付が集まっていない、目標の10%しか集まっていないという状況がありますけれども、これはどのような周知をされていらっしゃるのか、教えてください。

○遠越学保健体育課長 今年度は8月から10月にかけてということで、昨年度に引き続きクラウドファンディングを実施しているところでありますが、県の広報媒体を活用したり、あるいは本島の離島の郷友会、それから県外にいらっしゃる県人会の方への呼びかけ、あるいはチラシの配付等を行いながら周知を図っているところであります。

○瑞慶覧長風委員 残り29日間でどこまで増えるのかというのは、少し厳しいのかなという印象もありますけれども、これはあくまでも個人からの寄付ということで、企業はできないということで理解してよろしいでしょうか。

○遠越学保健体育課長 今回のこのクラウドファンディングは、個人からということで御協力をお願いしているところであります。

○瑞慶覧長風委員 今年度も仮に目標に達しなかったという場合において、次年度はどういう形でこの支援の拡充を行っていくのか。先ほど様々な委員からも御指摘のある基金なども含めて、地に足をつけた形で、より幅広い寄付を募るやり方について、現時点でどのような考えをお持ちなのか、どのような議論をしているのか、お聞かせください。

○遠越学保健体育課長 クラウドファンディングでの支援というのは、これまで県のほうで行っております派遣補助の事業以外にということで、それを拡充するという意味で実施をしておりますので、現在行っている既存の派遣事業の拡充、あるいはほかの事業も含めて、支援を拡大できないのかということをしつかりとまた検討したいというところで、今取り組んでいるところであります。

○瑞慶覧長風委員 このクラウドファンディングというのは、次年度以降もまたやっていきたいというような考えなんでしょうか。

○遠越学保健体育課長 クラウドファンディングはあくまでも拡充の一部として昨年度から取り組んでおりますので、昨年度の実績、それから今年度の実績等を踏まえまして、また新たに次年度どういう形ができるのかということは、改めて検討していきたいというふうに考えております。

○瑞慶覧長風委員 どちらにしてもこの周知の在り方含め、新たな拡充も含めてしっかりと検討していただきたいと思っております。  
以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。  
新里匠委員。

○新里匠委員 11ページ、陳情第121号の輸送費補助制度の拡充を求める陳情でありますけれども、それに対して石油製品の安定供給と価格の低減を図ることを目的に輸送費を補助しているというような概要があるんですけれども。この拡大を求めることに対しての、今石油製品の輸送費を補助しているよというところで、まず現状認識をどう捉えているのかお聞きをしたいと思います。この補助していることによって、今どの程度下がっているのか、数字ではなくて認識の部分でいいので。

○島袋秀樹地域・離島課長 お答えいたします。

石油製品輸送等補助事業で、沖縄本島離島間の石油製品の4種の輸送経費のうち、海上輸送費など離島特有の経費に対して、その実費相当額を補助させていただいております。令和6年度の実績で、ガソリン1リットル当たりの各離島への補助額の平均として、17.3円の軽減が図られているということでございます。

以上です。

○新里匠委員 この17.3円が補助されていることによって、本島から輸送して持っていくので、輸送費があらかたそれで賄えられていれば本島並みの石油の価格になるわけですがけれども、現状はそうになっていないんですよね。そのことの認識を、どう考えているのかなっていうのを教えてください。

○島袋秀樹地域・離島課長 お答えいたします。

17.3円補助しているけれども、実際はその価格としてはまだ価格差があるということは認識しております。その要因ですがけれども、各SS当たりの販売量というのを離島と本島で比較したときに、平均で見た場合に本島の4割程度と、やはり少ないと。結果、仕入れ時のボリュームインセンティブが低いということ。それと一方で販売量が少ないんですが、いわゆるスタンドとして維持するためには一定の固定費は必要になってくるとということで、結果、1リットル当たりのマージンの割合の単価が高くなってくると、こういった要因があって価格差が発生しているという認識でございます。

以上です。

○新里匠委員 この価格が下がらないことについては、やはり輸送費のみの問題ではないというような認識をしていることだと思うので、その部分での拡大という部分も含まれていると思うんですよね。なので固定費を含めた離島であるがゆえのこの価格の上昇分について、さらに踏み込んで拡充をするということとは認識をしているということでもありますけれども、いかがですか。

○島袋秀樹地域・離島課長 委員おっしゃられたとおり、輸送費だけではない要因というのがあって、それを踏まえて令和7年度から小規模な離島のガソリンスタンドに対する支援というもの、いわゆる固定経費に対する支援というものも行っております。この陳情自体は輸送費の補助制度ということでもあります。

けれども、先ほど来、話をしております離島の生活コストが高いということに対する支援は、輸送費だけではない要因があると思っていますので、そういったことも含めて議論をしていく必要があるという認識です。

以上です。

**○新里匠委員** 今議論をしていくという見解の中で、小規模離島も含めた持続可能な社会の実現をテーマとした万国津梁会議において、生活コストの負担軽減に向けた取組を議論していくというような話を書いてありますけれども、そこで話をすることによって、この課題が解決していくというようなイメージを教えてください。

**○島袋秀樹地域・離島課長** この万国津梁会議の中で、先ほど部長からも少しお話しさせていただきましたけれども、大きく言うと3つのテーマを議論していただきたいと思っています。生活コストの負担軽減、そして担い手の確保、住宅の確保ですけれども、いろいろ専門的な知見をお持ちの皆様から御意見をいただいて、御提言をいただいて、実際にそれを政策として、どういう形でどういうところに支援をしていくのかということは、その会議からの提言を踏まえて、我々県のほうで市町村あるいは国とも議論をしながら、こういった施策を打ち込んでいくのかということを、今考えているということでございます。

以上です。

**○新里匠委員** 国に要請をしていくというのは、どの課題についても県からその回答は出てくるわけですね。ですけれども今回、万国津梁会議の話があって、この中で専門的な知見を持った方々の提言を受けて、さらに踏み込んでいくというようなイメージ、そしてその影響力をどう生かしていくか、持っていくかということが必要だと思うので、万国津梁会議から提言がなされたときには国にももちろん要請するけれども、国がもし了解をしなければ、これは踏み込んで県がやるぐらいの意思を持って、万国津梁会議というものをやっていくかということを教えていただきたいです。

**○武田真企画部長** 委員の課題意識というのが、価格差の解消だというふうに考えています。先ほどから地域・離島課長のほうからも答弁させていただいたとおり、離島におけるその競争インセンティブ、そういったものもあって輸送費だけの補助だけでは実は価格差というのは縮小しないという、一定程度、20円弱の輸送費補助はさせていただいているんですが、それでもやはり20円



から30円程度の開きがあるというのは、現状として我々も認識しております。そこに対して、離島固有のコストについても令和7年度から補助をするというような取組をしておりますけれど、実際には10億近く予算は計上しておりますが、その配分の仕方、お金の入れ方によっても、もしかしたら効果が違うのではないかとというふうなことも内部でいろいろ検討しております。外部有識者の意見もいただきながらではあるんですが、離島の給油所の実態、経営の実態、それからお金の入れ方も含めていろいろ研究していったら、価格差をこれまで以上に縮小していきたいという思いは一緒ですので、引き続きその方向で議論していきたいと考えています。

**○新里匠委員** この万国津梁会議が意味を持つものとなるようにというところで提言をしておきたいと思っております。

次31ページ、第131号の5の美ぎ島美しやの移入コストの件でありますけれども、24ページの処理概要と同じというようなことを書いてあります。そこで移入コストを補助してくれという話がある中で、粗飼料自給率の向上などを行っているというような話が書いてあるんですけれども、これほかの地域と同じ粗飼料自給率について、ほか地域よりも充実をしているということなんですか。

**○真喜志修畜産課長** お答えします。

本県における粗飼料の自給率については、令和6年度において86.1%となっております。これについては県全体の数値でありまして、地域における自給率についてはすみません、今数値としてないんですが、本県ではローズクラス、パンゴラグラス、トランスバーラーを奨励品種として推奨していて、特に八重山地域においては、従来より八重山家畜保健衛生所において、より栄養価の高いトランスバーラーの品種等の種苗を設置して、またこの種苗販売している効果により、近年作付面積も増加傾向にあります。また各種畜産担い手育成総合整備事業において、草地の面積の拡大を図って、県内の粗飼料の自給率の向上に努めているところでございます。

以上です。

**○新里匠委員** この陳情は沖縄県の粗飼料に関することではなくて、離島地域における輸送費を補助してくれというようなものなんですよ。それに対して、答えがこの粗飼料の自給率を上げるっていうこと、代わりにこれをやっているよと言っているのと一緒なんですよね。ということは、ほかの地域でやってい

ることよりも、もっともっとこの実績を上げるようなことをやっていますよ、なのでこの輸送費の代わりになるようなものになっていますよというような答弁でなければいけないのに、これ粗飼料の自給率を上げるよと書いている意味が分からないんですよ。それについてはどうですか。

**○長嶺元裕農林水産総務課長** 陳情処理概要につきましては、離島地域においては沖縄本島地域よりもさらに生産コストですとか、出荷コストの負担等が大きく様々な条件不利性を抱えている状況にありますと。このような状況において特に畜産業関係におきましては、一定の補助をすることにより総合的な対策として行っていると、その中に移入コストというものも含めて対策をしていますよということで、陳情処理概要を書かせていただいたところでございます。

**○新里匠委員** 今日はもうここまでにしておきますけれども、真正面から移送コストについて、ちゃんと見解なりを書いてもらわないと、真剣にやっているのかなというふうなところについては疑問を持ちますので、ぜひとも改善をお願いしたいと思っております。

そして下のほうに、全国における類似の制度等を参照しつつ、関係市町村や関係機関と意見交換を進めてまいりますとあるんですけども、これはどのように進めていくんですか。これ継続ですから、やっている部分も含めて答弁をお願いします。

**○長嶺元裕農林水産総務課長** まず類似の事例につきましては、先ほど答弁させていただいたところでございますが、意見交換につきましては9月1日に令和7年度八重山地域農林水産業行政懇談会を開催をしております。その中で竹富町からの意見としまして、これまで農産物とか資材を移送してきた農協丸が今年7月に引退し、11月頃から竹富町が新しく造船をした貨物船が就航予定であるということ、しかしながらその一方で、町の輸送船による輸送料金が民間の貨物船並みとなる試算であることから、県での対策を検討していただきたいということで要望を承っております。

県としましてもどのような支援ができるのか、具体的な検討を進めていきたいと考えております。

**○新里匠委員** すみません、僕は類似の制度についてちょっと聞き漏らしたと思うので、再度答弁をお願いします。

○長嶺元裕農林水産総務課長 奄美群島などで実際に行われておりますが、農産物の出荷、具体的には本土に出荷するケースでございますが、その際に必要となる容器ですとか、包装資材あるいはダンボールといった資材について、本土から移入する際にかかるコストを一部補助をするというような制度があると承知をしております。

○新里匠委員 ぜひそれらの類似のものを見ながら、参考にしながら課題解決していったほしいんですけれども。ここでちょっと要望があるんですけれども、各委員の質問の中で、経済の状況を前向きに継続して対応しています、そのような検討をしますというような話があったんですけれども、検討していただくのはうれしいんですけれども、現在の状況をなるべく把握をして、ここで止まっていますよという部分も含めて、その後に今後のことを検討しますというような答弁がまたいただけたらうれしいなと思っているので、今後またよろしくをお願いします。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

（「質疑なし」と呼ぶ者あり）

○當間盛夫委員長 質疑なしと認めます。

以上で、沖縄県の振興発展に関することに係る陳情に対する質疑を終結いたします。

休憩いたします。

午後 0 時 13 分休憩

午後 1 時 30 分再開

○當間盛夫委員長 再開いたします。

次に、鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充に関することに係る陳情令和 6 年第 52 号外 14 件を議題といたします。

ただいまの陳情について、企画部長の説明を求めます。

武田真企画部長。

○武田真企画部長 それでは、企画部関係の陳情処理概要について、御説明いたします。

説明資料の2ページ陳情一覧表を御覧ください。

企画部関係の陳情は、継続陳情が12件、新規陳情が3件となっております。

継続陳情のうち方針の変更があった箇所及び新規陳情について、御説明いたします。

始めに、9ページをお願いいたします。

陳情令和6年第72号の5令和6年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情の記10について、御説明いたします。

処理概要の欄の19行目を御覧ください。

また、燃料サーチャージ料金は、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業の補助対象外となっております。

県においては、国、竹富町や航路事業者と住民の負担軽減の在り方について意見交換を実施しており、引き続き、関係機関と調整を行っていきたいと考えております。

次に、10ページをお願いします。

陳情令和6年第136号の5令和6年美ぎ島美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情の記2について、御説明いたします。

処理概要の欄の30行目になりますが、当該陳情の変更箇所は、先ほど御説明した9ページの変更内容と同じですので、説明を割愛させていただきます。

次に、新規陳情について、御説明いたします。

22ページをお願いいたします。

陳情第124号竹富町生活航路に係るサーチャージ住民負担の軽減を求める陳情について、御説明いたします。

処理概要の欄の6行目になりますが、こちらも新規陳情ですが、先ほどの説明と同じ内容ですので割愛させていただきます。

次に、23ページをお願いいたします。

陳情第131号の5令和7年度美ぎ島美しゃ（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情の記1について、御説明いたします。

処理概要の欄の20行目を御覧ください。

県では、定住条件の整備を図る上で、離島住民の交通コストの負担を軽減することは重要と考えております。

このため県では、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業において、航路では3割から7割、航空路では約4割の運賃低減を図っております。

本事業の支援拡充については、必要となる予算規模等を勘案しながら、検討を進めていく必要があると考えております。

30行目以降の内容は、先ほどの説明と同じですので割愛させていただきます。

次に、24ページをお願いいたします。

記3について、御説明いたします。

処理概要の欄の9行目になります。

沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業では、主に沖縄県離島住民割引運賃カードを発行した者に対して、運賃低減を図っております。

マイナンバーカードは、電子証明書や条例で定めたところにより様々な方法で自治体においても利用可能となっておりますが、沖縄県離島住民割引運賃カードとの連携については、市町村の事務負担や事業者におけるシステム改修費用の負担の在り方等を踏まえ、関係市町村等と意見交換を行ってまいります。

次に、25ページをお願いいたします。

陳情第135号敬老パス事業の実施に関する陳情の記1、2について、御説明いたします。

処理概要の欄の6行目になります。

高齢者が公共交通を利用する際に運賃を低減する取組については、高齢者の外出促進による健康維持等を目的に、都市部の基礎自治体において取り組まれている事例が多くみられ、基礎自治体の住民を対象にエリアを限定した上で、対象年齢や上限制限の有無など、地域実情を踏まえた多様な内容で実施されております。

これらの取組に当たっては、地域の高齢者の状況や公共交通のサービス水準等を踏まえながら検討を行う必要があると考えており、県外の事例等を県内市町村や県関係部局と共有・連携しながら、高齢者の外出促進につながる利用環境の構築に向けて検討していきたいと考えております。

企画部関係の説明は以上でございます。

よろしくをお願いいたします。

**○當間盛夫委員長** 企画部長等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。

なお、質疑・答弁に際しては、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要点をまとめ、要領よく行い、円滑な委員会運営が図られるよう御協力をお願いいたします。また、今日は午後3時から参考人招致もございますので、皆さんの御協力を賜りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

質疑はありませんか。

喜友名智子委員。

**○喜友名智子委員** 8ページの陳情令和6年第72号の5です。離島航空路線の運賃の関連で久米島の航空路線についてお尋ねさせてください。ジェットフォイルの就航で、久米島便の赤字補填の欠損補助がなくなるのではないかとこの報道がありました。この件、県のホームページでも割引運賃や座席数、回数など数字は出ておりますけれども、過去に欠損事業で実際に補助をした実績があるのかどうか。それからあった場合には、その金額も確認をさせてください。

**○金城幸樹交通政策課副参事** 那覇－久米島路線につきましては、平成27年の運航以降は欠損がございました。ただ運賃値上げ等による収益増加の一方で、物価高や為替変動によって、整備費や燃料費の増加で数値が悪化したことにより、令和6年度に離島航空路確保維持計画の対象路線として欠損があるということで、補助を実施する見込みとなっております、今まだ見込みなんです、約1億2000万円の欠損見込みとなっております。

以上です。

**○喜友名智子委員** 今令和6年度のおっしゃっていたんですけれども、まだこれは確定した数字ではないんですかね。いつ頃これ確定するものなんですか。

**○金城幸樹交通政策課副参事** 今現在精査中になっておりまして、航空事業者から報告書が上がっていて、その中身を県のほうで確認をしておりまして、この近いうち10月頃には数字が確定するという見込みになっております。

以上です。

**○喜友名智子委員** この1億2000万円で、国と県と久米島町のそれぞれ見込まれる負担額を教えてください。

**○金城幸樹交通政策課副参事** 見込みになりますが、国のほうは数字は確定しておりまして、3342万円という数字になっておりまして、残り差し引いた額を県が2、久米島町が1という形、2対1で配分して補助する予定となっております。

以上です。

○喜友名智子委員 分かりました。ありがとうございました。

次が新規の陳情で25ページ、第135号の敬老パスの件についてです。せんだって、ニュースで東京都の都営バスも運転手不足で、路線をかなり削減したという話がありました。もう東京という都市部ですらこの状況だと、人口の少ない沖縄はさらに厳しい状況にあるのだらうなと考えています。この敬老パスの趣旨については、私も非常にいいなと思いました。

ただ、バスを実際に今利用している人口のボリュームとしては、恐らく通勤で使っている方たちが多いのではないかと思います。この敬老パスを実施するに当たって、もし対象になるのであれば、対象の年齢は何歳以上にしたほうがバス運営とそれから高齢者の公共交通の利用を促進するという何か仮説みたいなものが県のほうにあれば教えてください。今までいろいろな調査をされているので、傾向というのはある程度把握されているのかなと考えています。

○平良秀春交通政策課長 お答えいたします。

まず現状として、県外の敬老パスのほうは、都道府県というより市町村を中心に実施されている例のほうがほとんどでございまして、その事例等を今いろいろ把握し確認しているところでございます。

対象年齢についての御質問でございますけれど、実は自治体によって対象年齢も違っていて、65歳以上、70歳以上、75歳以上とそれぞれの実情に合わせて違う形でやっているというのが現状でございます。こういったところも今、状況を調査しているという段階でございます。

以上でございます。

○喜友名智子委員 ありがとうございます。

以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

瀬長美佐雄委員。

○瀬長美佐雄委員 6ページ、陳情番号令和6年第64号、7ページの令和6年第69号について、同団体の同趣旨の陳情第68号の2に絡んで何点か質問をいたします。

まず6ページのほうですが、バス利用促進という点でなかなかバス利用者を増やせていないのかなと思いますが、欠損金に対する補助をやっていますとあ

ります。前年度どれぐらいの欠損を補助したのかというのを確認します。

○新城裕也交通政策課班長 お答えいたします。

今手元にある数字でお答えしたいなと思うんですけども、令和6年度の実績が、今の最新のものになっております。令和6年度欠損の補助、国と協調している補助がまず1つございまして、そちらの令和6年度の計画になるんですけども、そちらは欠損額約3億5000万円に対して、国が約5800万円、県が約5800万円、市町村が約6800万円を補助しております。

また県と市町村で補助している県単補助というものがございまして、そちらは欠損額約4億円に対し、県が1億3000万、市町村が2億7000万を補助しているところでございます。

○瀬長美佐雄委員 ありがとうございます。

陳情者の要求の中でバス停の上屋というか屋根は必要だと、実際高温化していますし日差しも強いしという点で、この屋根の設置状況率とか分かるのであれば伺います。

○平良秀春交通政策課長 率ということですから分母分子がございまして、まずベースとなるバス停の数というところにつきましては、基本的にはバス協会のほうとも意見交換しているところですけども、非常にたくさんあって、実数としてはちょっと協会のほうも把握できていないというのが現状でございます。聞くところによると、離島も含めて4000か所程度あるのではないかとということでございます。そのうちバス停の上屋が整備されているところは、利用者の多いバス停を中心に数十か所整備している状況と聞いております。バス協会のほうも県のほうから補助金等を支援しながら、バス停の改修もしくは上屋の整備等を粛々とやっていただいているところではありますけれども、やはり地域の実情を踏まえると、こういった取組もしっかり進めていかなければいけないのではないかと我々のほうでも思っているところでございます。

大変申し訳ございません。ちょっと記憶違いで大変失礼いたしました。

上屋を整備されている箇所については約900か所でございます。大変失礼いたしました。申し訳ございません。

○瀬長美佐雄委員 全体4000か所のうちの900か所という点で、そんなにあるかなというのが私の実感で、結構利用者も多いのに屋根が必要なのに、ないという場所は優先的にでも促進してほしいです。先ほど県としても支援していま



すということですので、この設置に当たる費用、場所によりけりだと思いますが、どういう割合で県は支援しているのか、ちょっと仕組みの上で確認させてください。

**○平良秀春交通政策課長** 県からバス協会に総額で約2000万程度の補助事業を実施しておりまして、これはバスの維持にかかる運転士の資質向上等も含めて、いろんな取組をやっている中の補助事業でありますけれども、その中で、毎年毎年の実情に合わせてバス停の改修、もしくは整備等を実施していただいているというところでございます。

以上でございます。

**○瀬長美佐雄委員** 政策的な誘導というか、特に観光地は優先的にぜひすべき場所とかいうのはバス事業者任せなのか。県としても誘導的に必要性の高いところを検討して促進すると、多分財源がバス事業者も大変な中で捻出されているのかなと思います。例えば観光客が多いという点で言えば、今目的税を導入するという中でいうと、そこからの拠出というか、財源手当とかという形も検討可能かなと思いますけれども、そこら辺の検討状況とかはどうでしょうか。

**○平良秀春交通政策課長** 観光目的税の活用等もちょうと視野に入れながら、バス停上屋に限らず、公共交通で活用できるような可能性がないかというのは、関係部局とも意見交換、協議をして進めていきたいと思っております。またバス停上屋につきましては、県からバス協会への補助に加えまして、道路管理者の道路附属物としての整備の仕方もあります。そういった意味では道路管理者、国道であれば国になりますけれども、そういったところとも意見交換しながら、例えば浦添方面の国道58号、今バス停がなくなっている状況ですけれども、まだ道路整備が進んでいるところでございますので、道路の供用開始等のタイミングも合わせまして、浦添の58号のバス停上屋については改めて整備いただくというようなことも含めて、関係各位とも協議しながら進めていきたいと思っております。

以上でございます。

**○瀬長美佐雄委員** 鉄軌道の導入、さらには路面電車の検討を求めています、鉄軌道についてはなかなか難しいという話もありますが、路面電車等のフィーダー交通との関わりでいうと南部の渋滞解消とか、要するにフィーダーなので、鉄軌道のメインが動かないとフィーダーに行けないという関係性ではな

と思うんですが、現状として検討状況について、少し確認として伺います。

**○仲吉朝尚交通政策課公共交通推進室長** お答えいたします。

モノレールを含めてこのLRTなどフィーダー交通については、鉄軌道の利用者増につなげるという考えのもと、鉄軌道の導入を前提として市町村と共同で検討を進めたところでもありますけども、やはり、この鉄軌道導入までの間も、地域公共交通の充実という効果というところもありますので、この鉄軌道の導入を先行して鉄軌道との結節も考慮しながらではありますけれども、実現可能性の高いフィーダー交通の検討というのを着実に進めることも重要と考えております。このような考えのもと、令和6年度から7年度にかけて、フィーダー交通、LRTであったり、BRTだったり、モノレールなどを含めてなんですけれども、これの導入可能性調査というのも実施しておりますので、市町村などの関係者からの意見を聞きながら調査、検討というのを進めていきたいと考えております。

以上です。

**○瀬長美佐雄委員** 那覇市は計画というか、方向性を明確に出したと。そこと那覇市以外のフィーダー交通の位置づけで、例えば那覇市が真玉橋というか、那覇市の国場辺りにもってくる。これを南部のどこまで引いたほうがいいのかとか、もうこれは広域の県の判断になろうかと思うんですが、そこら辺も含めた検討がされているということなのか、それも今からなのか、どんな状況か伺います。

**○仲吉朝尚交通政策課公共交通推進室長** 今申し上げたような、この鉄軌道を前提としたフィーダー交通というところでも検討は進めているんですけれども、それ以外でも圏域別で必要な公共交通のネットワークはどういったものがあるのかというところで市町村のほうとも協議を進めておりますので、その中でそういった具体的な箇所については、検討を進めていくことになると考えています。

以上です。

**○瀬長美佐雄委員** ぜひ促進をお願いしたいと思います。

次に敬老パス、先ほど質疑ありましたが、25ページ、陳情第135号について伺います。

全国で実施しているというのは市町村単位が大きいと、基礎自治体が多いだ

ろうということで、ただ沖縄県内の場合は、この実証実験も前年度にされたとは思いますが。ぜひそこら辺の実証実験の成果、あるいはどんな効果があるのか含めて伺います。

**○平良秀春交通政策課長** 昨年度の実証事業の話につきましては、9月に延べ8日間、バスを無料で乗っていただくという体験型の実証事業をさせていただきました。実証事業をやった際には、特に休日は3倍を超えるような利用者増があつて、利用促進という方向性は見えたかなと思っております。

ただ昨年度の事業の中では、どれぐらいの年齢層の方が、どれぐらいどういうふうに乗ったかというそういった詳細なデータが取れておりませんので、それを踏まえまして、今年そういった交通データも取得しながら、半額で乗っていただくという実証事業を今予定しているところでございます。ちょうど今、モニターの募集をしているところでございまして、そういった年齢層も配慮しながらモニター選定をした上で、利用実態等も踏まえながら、敬老パス等の検討も含めて利用促進につながるような施策を検討したいと考えているところでございます。

以上です。

**○瀬長美佐雄委員** 敬老パス導入をぜひ急いでほしいのですが、どういう観点でやるのかと。1つは、高齢者が各地に動くことを誘引することで、経済効果にもつながるという面と健康増進にもつながると。バス利用が増えれば、バス事業者に対する先ほどの億単位の支援、欠損補助を出していることをもっと軽減できるのではないかという波及効果もあると思うんですね。今進めようとしている視点では、どんな効果を期待し導入を進めるのかという観点みたいなことを確認したいと思います。

**○平良秀春交通政策課長** 今の敬老パスにつきまして、全国の事例等を踏まえながら検討しているところでございます。そういった取組事例につきましては、基本的には高齢者の外出促進というところが取組の主な目的になっております。そういった観点からしますと、県庁の中でも関係部局と連携しながら、情報共有しながら検討を進めていくというところが1つと、当然高齢者の外出支援ということであれば、やはり市町村との連携は不可欠になってまいりますので、市町村とも情報共有しつつ、各地域の実情もちょっと違いますので、そういったことも踏まえながら意見交換をしていくというところが、まずスタートかなと思っております。

以上でございます。

○瀬長美佐雄委員 ぜひ促進、検証しつつ導入が早まることを期待します。ありがとうございました。

以上です。

○當間盛夫委員長 ほかに質疑はありませんか。

糸数昌洋委員。

○糸数昌洋委員 先ほども質疑がありましたけれども、9ページ、令和6年第72号の5の離島過疎地域振興に関する要望事項の中の、離島航路事業者への離島航路補助事業の拡充の案件なんですけど、まず欠損補助ということで出されているということで、まずこの欠損補助の具体的な事業名を教えてくださいませんか。

○金城幸樹交通政策課副参事 県の事業として離島空路確保事業という形になります。

○糸数昌洋委員 この陳情に出ている離島航路補助事業の中には含まれている事業なんですか。別なんですね。ここで空路の件を質疑して大丈夫ですか。先ほど質疑してましたけれど、よろしいですか。

先ほど、久米島が令和6年に初めて適用されたというお話がありました。それで久米島の航空路以外で、その他の航空路線で現在適用されているところがあれば教えてください。

○金城幸樹交通政策課副参事 令和6年度の運航分に関しましては、宮古ー多良間路線、先ほどの那覇ー久米島と、もう一つは那覇ー与那国の路線のほうで欠損のほうが出ているという状況になっております。

以上です。

○糸数昌洋委員 この欠損補助の主な基準というか、それが分かれば教えてもらえますか。

○金城幸樹交通政策課副参事 補助路線の基準ですが全て満たすことになっておりまして、航空路線で結ばれる地点が最も日常拠点性を有していること。

2つ目に、海上輸送等の代替交通機関による所要時間がおおむね2時間以上であること。3つ目、2者以上の競合路線でない路線であることとなっております。

以上です。

**○系数昌洋委員** 先ほど久米島のケースが紹介されておりましたけれども、これ初めての適用にしては、1億2000万円という非常に大きな額になっているということで、補助対象経費の算定方法を教えてもらえますか。

**○金城幸樹交通政策課副参事** 基本的には航空事業者からの報告になりまして、欠損の見込みという形になっておりまして、私たちはその中身をまた精査しながらという形で認定をしているという形になっております。

以上です。

**○系数昌洋委員** 国の分は、離島航空路運行費補助が充てられているかと思うのですが、例えば国の離島航空路運行費補助の制度概要を見ると、補助対象経費の2分の1以内を国が補助となっているんです。残り2分の1が地域の負担というふうな形になっていますけれども、先ほどの割合からいくと、久米島の場合、令和6年度の欠損見込み額は1億2000万円で、国が3342万円、残りの8658万円は2対1で県と町で補うということで、ちょっとこれかなり額が違うなという感じするんですけれども。この国の算定とは別になるのですか。

**○金城幸樹交通政策課副参事** これは国のほうで運航計画を見た上でという形になるんですが、この運航前に補助額を事前内定方式で通知をするんですけれども、当該路線の過去実績を勘案した欠損見込額と、全国の離島航空路線の標準的な欠損額のうち、低いほうの額の2分の1を補助するという形になっておりまして、それで実際の額とはかなり数字がかけ離れているという状況になっております。

以上です。

**○系数昌洋委員** 今回の場合は、標準損失額が適用されているという理解でよろしいですか。

**○金城幸樹交通政策課副参事** そのとおりです。

以上です。

**○糸数昌洋委員** 委員長が一般質問されて、答弁がありましたけれども、令和7年度の実績見込みで約3億5000万という答弁があつて、これでいくと町の負担が1億というような答弁があつて、非常にびっくりしているんですけれども。この令和6年から急激に赤字になり、令和7年は3倍近く赤字幅が広がった要因というのは、何でしょうか。

**○金城幸樹交通政策課副参事** 航空会社のほうからの計画によって、燃料の高騰や為替の影響による整備費等の物価高、そういったものが勘案されているという形になっております。

以上です。

**○糸数昌洋委員** これちょっと納得できないんですけれども、この欠損補助が受けられなくなるケースということが今ちょっと取り沙汰されておりますけれども、そのケースについて説明を願いたいと思います。

**○金城幸樹交通政策課副参事** 先ほど補助路線の基準全てを満たすことという形で御説明させていただきましたが、そのうちの一つである海上輸送等の代替交通機関による所要時間がおおむね2時間以上かかるものという形になっておりますが、今K O Jのほうでの計画が発表されている段階では、約1時間ほどで久米島と那覇間を行き来するというふうに聞いておりますので、それが達成されるのであれば、補助対象から外れてしまうだろうという予測での話になっております。

以上です。

**○糸数昌洋委員** 主な基準の中で、海上運送等の主たる代替交通機関と言っていますよね。ただ、フェリーが3時間半かかるので、今主たる代替交通機関がフェリーになっていますね。ここに高速船が入ってきて、これが1時間とかで結ぶとなった場合には、要するに早いほうが主たるとなるんですか。この輸送等の主たる代替交通機関であれば、フェリーも海上輸送で、人も運び貨物も運んでいますね。ジェットフォイルのほうは、基本人だけですよね。主たる代替交通機関がどこになるのかという話があるんですけれども、その主たるという定義を教えてください。

**○平良秀春交通政策課長** 正確な定義については、国とも改めて確認して御説

明したほうがいいかと思うので、今回はちょっと回答を差し控えますけれども。実態としましては、那覇ー久米島間の移動につきましては、人の移動につきましても主に飛行機で移動いただいでいて、フェリーのほうは物資の輸送というのが主になっているという理解をしています。そういった中でジェットフォイルが走ることで人を運ぶことが主になるところになると、その主たるというところのことについては、国のほうともしっかりと協議しながらやらなきゃいけないかなと思っておりますけれども、報道されているようなリスクというのはあるのかなと我々のほうも心配しているところでございます。

**○糸数昌洋委員** 今の状況からいくと、ジェットフォイルが1時間で就航となると、運航開始になった場合に、どの時点からこの補助が受けられなくなるのかというのは、分かりますか。

**○金城幸樹交通政策課副参事** まだ就航はされていないということもありまして、仮定の話で国のほうと確認をしたところによると、就航した時点でというふうになるだろうという形での予測は聞いているという状況です。

以上です。

**○糸数昌洋委員** この欠損補助が受けられなくなった場合の負担というのは、どうなりますか。

**○金城幸樹交通政策課副参事** 基本的には航空事業者のほうでという形になりますので、それはちょっとどういった形で支援なりができるのかというのは、市町村とも連携して検討していかなければいけないかなと考えております。

以上です。

**○糸数昌洋委員** ぜひ、これはやはり町にとっても住民にとっても、やはり代替交通機関は非常に重要なんだけど、この飛行機の補助がなくなるとこれは大きな影響が出ますので、この動向をしっかりと注視していただきながらよく連携取っていただいて、航空会社にとっても大きな負担にならないように、ぜひともよろしくお願いしたいと思います。

それから次の陳情20ページ、前回もやりましたけれども、令和7年第101号の就航予定の超高速船ジェットフォイルの鯨との衝突回避に関する陳情なんですけど、前回、このジェットフォイルの国の許認可の案件をお尋ねしましたけれども、あれから3か月近くたちますが、状況はどうなっていますか。

○金城幸樹交通政策課副参事 先週末に少し沖総局のほうとお話する機会があったんですけども、今の時点では正式な申請は出てはおらず、申請書の中身についての調整を進めているところだというふうに聞いております。

以上です。

○糸数昌洋委員 前回も中身の調整、事前協議とのお話でしたけれども、内容というのは分かりますか。どこで止まっているのか。

○金城幸樹交通政策課副参事 そちらは私たちのほうでは把握はしていないという状況です。

以上です。

○糸数昌洋委員 まだ書類の本申請に至っていないということで、申請をされてから許可までに、どのぐらいかかるんですか。

○平良秀春交通政策課長 大変申し訳ないです。ちょっとこの規制関係のところについては、我々のほうからも正確にちょっとお話しすることが難しく、先ほどうちの副参事からもありましたけれども、今状況はどうなのかということについても、我々としては、状況を見守るということしかできないということと、やはりそこは答えできないという状況でございます。

○糸数昌洋委員 非常にこれは町民も含めて、就航の見通しについては非常に懸念をしているという状況が続いているものですから、お尋ねをさせてもらいました。それで前回、衝突事故の事例について質問いたしましたけれども、あまり把握をされてないということがありまして、その後いろいろ調査もあったかと思うんですけども、この案件について、県内外の事例について把握された部分がありましたら、お尋ねしたいと思います。

○金城幸樹交通政策課副参事 運輸安全委員会の公表資料になりますが、ジェットfoilにおける海洋生物等に関する事故件数は、全国で12件と聞いております。

以上です。

○糸数昌洋委員 それでこの安全対策について、事業者と何回か協議も持たれ



たようですけれども、前回のこの委員会でのやり取りからこの安全対策についての動向というんですか、その後の進展状況というのはどうなっていますでしょうか。

**○金城幸樹交通政策課副参事** その後については直接聞いてはいないんですけれども、1度4月にK O Jのほうから対策が出て、それに対する回答という形で6月にホエール協会等々が、やはり一個一個に関して少し懸念するところがまだあるというような形で表明されているというのは、承知しているところです。

以上です。

**○糸数昌洋委員** その時点からの進展というか、要するに陳情者が求めているそもそものこの協議ができる場の設定については、皆さんからの働きかけはなされたんですか。

**○金城幸樹交通政策課副参事** こちらからというのは特に何も今はできていない状況でして、許認可である沖総局との調整をしながらという形になろうかと思っておりますが、まだそこから進展はしていないという状況です。

**○糸数昌洋委員** この陳情の情報というのは、皆さんのほうからの情報提供を含め、国交省、環境省と共有はされていますか。

**○平良秀春交通政策課長** この陳情内容につきましては、国のほうにも伝わっているというふうに聞いておりますし、国からもその旨確認しているところでございます。

**○糸数昌洋委員** ぜひやはりここに陳情が上がってきていますので、久米島町も絡んでいく話ですから、県のほうからも、ぜひとも協議の場の設定の呼びかけをお願いしたいということを要望して終わりたいと思います。

**○平良秀春交通政策課長** 委員の御意見も踏まえまして、国のほうにもそういった協議の場をつくることも含めて、しっかり安全対策をしていただきたいということを改めて申し入れたいと思います。

**○當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 22ページ、陳情第124号の竹富町生活航路に係るサーチャージの件です。これはもう一般質問でも取上げをしましたけれども、このサーチャージというのは、これ変化が結構あるんですよ。なので、予算で組むのもなかなか大変なんだけれど、これ島ごとに航路によって負担額は異なりますよね。これみんな把握していますか、ワンウェイですよ。

○金城幸樹交通政策課副参事 竹富の各航路についての1段階ごとの数字については、把握しているところです。

以上です。

○大浜一郎委員 一番上がったところで、直近でワンウェイで幾らになっていますか。

○仲本盛貴交通政策課班長 お答えいたします。

フェリーで波照間－石垣間で7月の往復運賃は750円でしたが、8月からは2590円と3.4倍になったと聞いております。

○大浜一郎委員 そうなんですよ。だから、運賃もドーンと急激に上がってしまうと、毎日の生活航路なんだけれども負担がぐんと増えてしまって、これ確かに予算組みは難しいと思うんですよ。

しかしこれ単独航路ではないからね、公的補助が受けられないわけですよ。単独航路なら何とかなるけれど、これは単独航路ではないのでそうなっている。でもサーチャージは誰が負担するかということになると、住民が負担をしなければならない。町もそこそこいろいろ対策しているだろうけれども、基本的には自己負担になりますよ。なので、これどういうふうにしていくかということで企画部長の答弁では、これを運賃に組み込めば制度が使えるんじゃないかという話があったけれども、現場で聞くと、どうしてもこの運賃を入れると、運賃単価が増えて見えて高くなったように見える。当然、高くなっているんですよ。だけど運賃を含めるとえらい高くなったように見えて、これはいろんな人たちが使うから運賃の見栄えが悪いわけよ。だからそれには抵抗感があるというのは、皆さんもこれ把握していますよね、どうですか。

○平良秀春交通政策課長 以前は運賃と、さらにこの交通コスト低減事業で補助した結果の住民の方の離島割引料金というのがあって、ここの関係がちょっとはっきりしなかったんですけれども、今運賃の関係は、国のほうと整理した上で、値上げしても、仮にそこに補助が入って住民の方の離島割引料金というのが設定され、これを運賃として設定するということは、考え方のすり合わせができています。ここは竹富町や事業者にも共有しながら、まず運賃転嫁について検討していただいた上で、それに対して交通コスト低減事業で負担軽減ができるということであれば、その額を離島料金割引として住民の皆さんに見ていただくという形になろうかなと。住民の方は、こういった形で負担軽減が図られるのではないかなと考えているというところでございます。

○大浜一郎委員 その理屈は分かるし、理解はできる。でもスピード感としてはどうなのかという話ですよ。スピード感をもってやらなければ、毎日のことだから。だから困って陳情を提出している。これ同じような陳情が結構出てきている。前回も出てきて今回も出てきている、これスピード感の問題。これをどういうふうに見るかですよ。

○平良秀春交通政策課長 まさにこの陳情者は竹富町が中心になっていて、非常に地域としては厳しい状況というのは重々承知で、かなり逼迫感を持って対応いただいていると聞いております。基本的には、竹富航路の交通事業者と竹富町のほうでこういった運賃転嫁も含めて、こういった形でできるかというのを今議論いただいている、この考え方を踏まえて、県と国も含めて協議していきたいと考えているところでございます。まず竹富町のエリアの中で、町と事業者の協議というのを今、急ぎ進めていただきたいということでお願いしているところでございます。

○大浜一郎委員 今のことで、スピードアップが図れるという自信はありますか。

○平良秀春交通政策課長 そういった協議の中でも、我々のほうからも町と事業者と話はしていますけれど、こういったところから解決していった、しっかりと支援策につながるようにしていきたいというのが我々の考え方でございます。

○大浜一郎委員 もうサーチャージというのはどんどん、そのときそのときで

変わるから、地元からの声はできるだけ早急な対策を望んでいるわけ。何か特別な穴埋め策、逆にこれを恒久的にやるとしても早急に対応するには、別の引き出しをつくってでもやってもらいたいという希望があってこういうのが出てきているんですよ。それに対して、どういうふうに今考えますか。

**○武田真企画部長** これまでの取組については、今課長から説明があったとおりです。我々としても手をこまねいて見ているだけではなくて、積極的に国とも調整をしていますし、竹富町にも足を運んで事業者とも意見交換をしています。今現在の位置づけとしては、まだ竹富町と事業者でお話をするタイミングですので、その結果も踏まえて、我々でできるところは素早く対応してまいりたいと考えています。

**○大浜一郎委員** 前向きに即効性があるもので期待をしています。

次に移ります。23ページの陳情第131号の5で、これは16ページも19ページも同じようなものがあるんだけど、23ページは処理方針が書かれていないんじゃないかなと思うんですけど、これ確認したいんですけど、これ先島諸島と那覇間に対する割引制度の適用の拡充に関する問題なんだけど、これちょっとカテゴリ的には新しい取組にはなるんですよ。なので、これに対する処理方針がないんじゃないかなと。これ処理方針をどういうふうに理解したらいいですか。

**○平良秀春交通政策課長** 委員の御指摘は、この交通コスト低減事業の適用の拡充的な考え方の陳情内容に対する処理方針ということかと思います。これにつきましては、この処理方針の3段目のほうに、支援の拡充についてということで、必要になる予算規模等を勘案しながら、そういった形で処理方針のほうに書かせていただいているという考え方でございます。

**○大浜一郎委員** 非常に分かりにくいね。結構、事細かに書いてはいるんだけど、あまりにもちょっとこの陳情者の意図をまとめ過ぎて、どうするのというのがこれから読み取れますか。

**○平良秀春交通政策課長** 陳情者の状況等も含めて、こういった要請につきましては、十分御承知のとおり内閣府の補助事業として運営していますので、内閣府のほうにもお伝えした上で、こういった形で進めるかというのは意見交換を進めさせていただいております。そういったことも含めてこういった議論し

ているかという中で、やはり予算規模等のことも非常に重要な視点でございますので、そういった意見交換等を引き続き行っているという状況でございます。まず補足として御説明をさせていただきます。

以上でございます。

**○大浜一郎委員** 申し訳ないけれど、今言ったことをもう少し丁寧に処理方針の中に書き込んでくださいよ。これもう全然読み取れないから。無視しているんだなとしか我々は見えないよ。部長、大丈夫ですか。

**○武田真企画部長** 次に向けて、ちょっと処理方針のほうをまた考えさせてください。すみません。

**○大浜一郎委員** 次、12ページです。これから参考人としてお話を聞く件でもあるんですけど、都市モノレールの延伸の件です。これ処理方針の中にも、要はビー・バイ・シーで課題が見つかったということです。具体的にどうい課題が見つかってきていますか。

**○仲吉朝尚交通政策課公共交通推進室長** 答えいたします。

平成30年それから令和3年度にも、モノレール延伸についての延伸可能性調査というのを実施しております。その中でも、令和3年度のほうで5ルートぐらいのルートを延伸可能性調査を実施しまして、その際に費用便益比であったり、採算性についての課題があったということで、さらに令和3年度のほうでは、さらにそれに需要喚起策であったりというところを加味して、再度、このビー・バイ・シーを向上させるような取組を付け加えて確認をしたんですけども、それでもやはり事業性、採算性については、課題が残る結果になったというところでございます。

**○大浜一郎委員** だからどういう課題か、要は赤字が続くよという話でしょう。債務超過にまたいくんですよねという話ですよね。債務超過状態になるんですよね。続いていくという話ですよね、そういうことなんですか。

**○仲吉朝尚交通政策課公共交通推進室長** 費用便益比のほうは、実際、この事業によって社会にどういった便益を与えるかというところが分子になって、さらに分母のほうは、実際に事業費が幾らかかるかというところで、かかるコストよりも得られる便益が大きい小さいかというのを比較するところなんです

けれども、それに対して、かかるコストのほうはかなり高いというところになっております。さらに採算性というのが、さらに事業を運営する中で、収益とコストとの割合でそれもさらに1を超えるかどうかというところでいくと、1を超えない場合は赤字が続くというところになっております。

以上です。

**○大浜一郎委員** 直近の運営会社のP L、B S、今どういう状況になっているか、分かりますか。

**○湧上治都市計画・モノレール課都市モノレール室長** お答えします。

直近の経営状況ですけれど、令和6年度は通勤通学定期利用者の観光客等の増加に伴い、1日平均乗客数は6万898人、年間乗客数は約2200万を記録し、旅客運輸収入は毎年度比で12.7%増加しております。一方、人件費、設備の老朽化、そういったものも含めて前年比7.1パーセントの経営のコストも出ているんですけれども、営業利益全体としましては5億1500万円、当期純利益は5年ぶりの黒字となっており5億8100万円となっております。

以上です。

**○大浜一郎委員** P Lの中でこれ減価償却費を除いたキャッシュフローというのは、今の段階ではちゃんと出ているということですか。

**○湧上治都市計画・モノレール課都市モノレール室長** そのとおりでございます。

**○大浜一郎委員** モノレールの運営会社の財務体質というのが非常に大事なわけですね。1度、債務の株式化、要はD E Sをして財務体制を整えましたよ。この前の報道によると、再度D E Sが必要なんじゃないかというようなこともあったんだけど、再度このD E Sをしなければ、運営会社としては成り立たないというような状況になってくると、延伸自体の議論がなかなか難しいのではないかと思います。だから今の運営会社がもう一度、債務の株式化をする。要はD E Sをしなければ、財務体質が改善しないという状況に今陥りそうになっているのかどうか。B S上は債務のほうが大きいか。P Lはキャッシュフローが回っていればいいんですよ。

しかしながら、B Sのほうの問題がありますよね。その辺はどう見ているか。今はもう直近で、要するにD E Sをしなければいけない状況まで運営会社

がなっているのかどうなのか。それを見据えて延伸が必要かどうかという議論というのは進んでいくはずなんですよ、どうなんですか。

○湧上治都市計画・モノレール課都市モノレール室長 現時点では、その影響はまだないとしております。

○大浜一郎委員 延伸についての可能性はあるというふうに見て議論していいのかどうかですよ。そこはどうなんですか。

○湧上治都市計画・モノレール課都市モノレール室長 モノレール株式会社に聞いたところによりますと、投資策としては先行きも見据えてということですが、現段階では、単年度ですけれども6年度で黒字化しておりますので、これが順調に伸びていけば、その辺は考慮できるのかどうかというところでございます。

以上です。

○大浜一郎委員 どこまで公表できるのか分からないけれども、要するに、事業計画と投資計画に沿った今経営が行われているのか。1度財務体質を改善するために債務を株式化したわけだから、それで見たい目は整えたわけよ、真水を入れられるようにね。だから、今の状況で延伸という議論ができるのかどうなのかですよ。これから延伸をしてほしいということですから。議論しなきゃいけない。これ前提となるところを県がどう考えているかというところはしっかりしないとこの議論にならないでしょう。だから財務体質としては単黒が出たから今問題ないというけれども、BSの債務超過状態というのは一旦きれいにしたけれど、また同じことになっていくんですよ。だからその見通しを聞いているわけ。そこはどうなんですか。

○湧上治都市計画・モノレール課都市モノレール室長 この辺に関しましては、またモノレール株式会社とちょっと連携して、ちょっと詰めていきたいと考えております。

以上です。

○大浜一郎委員 公共交通としてのモノレールに僕は毎日乗っておりますからね。毎日乗っているのだから分かりますよ。朝も乗れないぐらい人が乗っている。大きい荷物の人がいっぱいいるからというのもあるけれど。それでも毎日利用

しています。駅員の対応もとってもいいですよ、どんどんどんどんやってほしいなと思う。しかし今の運営状況を見ると延伸ができるかどうか。後からモノレール株式会社に聞くけれどね。だからそういった問題が絡み合って、必要だけれどもなかなかいかなものかというのが、現実の課題として今あると思うんだよね。それをどうするかということがこれからの課題であるので、このいわゆる課題の整理というところは、そこの部分も含めてしっかりやっていかないと、単年度でこうなったから何とかなるという問題ではなくて、何か起きたら単黒からまた赤字に行くのはもう簡単ですからね。だからその辺の課題もやはりしっかりしないと、モノレール株式会社との話は土台が壊れて、延伸の話がもう検討しますの連続になって、結局前に進まないというようなことにもなりかねないと思うんですよ。部長、その点はどうなんですか。

**○武田真企画部長** 企画部で今やっている延伸調査というのは、モノレール株式会社に対する財務の持続性とかそういう観点ではなくて、公共事業として街路事業を導入するに当たってのビー・バイ・シーという形の調査に今とどまっています。実際にそれが1を超えるなどして事業化というふうになってきますと、やはりそれを運営するモノレール株式会社に対してどういう形で整備をするとか、どういう手当をするとか、例えば浦西に行くときも出資もしています。どういった手当をしてくるかは、また次のステージの話なのかなと思っています。現在はその可能性があるのかどうか、公共事業としてビー・バイ・シーが本当に可能性があるのか、その段階だというふうに認識しています。

**○大浜一郎委員** 公共性があるのはもう分かり切っているんですよ。公共ネットワークとして必要性は分かるんですよ。

ただしコストが、これが莫大なんだよね。運営会社の問題もしかりですよ。だから、もうそこは一体化して考えたほうがいいのじゃないかなと、課題の整理としてもうちよつと議論ができたらと思います。

以上です。

**○當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

**○當間盛夫委員長** 質疑なしと認めます。

以上で、鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充に関することに係る



陳情に対する質疑を終結いたします。

休憩いたします。

午後 2 時34分休憩

午後 2 時57分再開

○當間盛夫委員長 再開いたします。

次に、参考人からの意見聴取についてを議題といたします。

ただいまの議題につきましては、去る 9 月26日の本委員会での決定に基づき、陳情令和 6 年第198号の審査の参考とするため、陳情者等を参考人として招致し、説明を求めるものであります。

本日の参考人として、特定非営利活動法人沖縄県都市モノレール延伸・利用促進協議会理事長、當銘健一郎氏、沖縄都市モノレール将来構想研究会会長、上間清氏、沖縄都市モノレール株式会社常務取締役、前川智宏氏の出席をお願いしております。

参考人におかれましては、本日は御多忙のところ、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

参考人から説明を求める前に、委員会の審査の進め方について、御説明申し上げます。

まず、参考人から御説明をいただいた後、委員から参考人に対し、質疑を行うこととしております。

なお、参考人が発言しようとするときは、あらかじめ委員長の許可を得なければならず、発言は、陳情の趣旨の範囲内で行うこととなっております。

また、本日は委員会が参考人の説明を聞く場でありますので、参考人が委員に対して質疑することはできませんので、御承知おきください。

それでは、陳情令和 6 年第198号沖縄都市モノレール網の拡充整備に関する陳情について、提出に至る背景及び目的等について、10分程度で簡潔に御説明をお願いいたします。

當銘健一郎参考人。

○當銘健一郎参考人 こんにちは。

特定非営利法人沖縄県都市モノレール延伸利用促進協議会で理事長を務めております當銘でございます。本日は沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会にお招きいただき、私どもの活動目標の一つであります沖縄都市モノレールの拡充整備に関する陳情につきまして発言する機会を与えていただき、誠にあ

りがとうございます。私ども促進協議会と沖縄都市モノレール将来構想研究会を代表いたしまして、冒頭の御説明をさせていただきます。

まず、両団体の沿革について簡単に御説明をいたします。

特定非営利法人沖縄県都市モノレール延伸利用促進協議会は1971年、昭和46年、既に都市モノレールの導入方針を打ち出しておりました。那覇市を支援する任意の民間団体として1977年、昭和52年に都市モノレール建設推進協議会として設立されております。そしてその団体がモノレール導入活動に取り組んだ組織でございまして、当協議会の前身となっております。1979年、昭和54年に、県とそれから那覇市のほうで、都市モノレール事業は県と那覇市が共同で推進することに合意との発表がございました。これを受けまして、県と那覇市の推進体制を民間及び県民の立場から支援するため、沖縄県都市モノレール建設促進協議会に組織を改定いたしまして、国や県、県議会、那覇市や市議会等への働きかけ、要請活動や規制大会、各政党への説明などの活動を行ってまいりました。ゆいレールが2003年、平成15年に開業したことに伴い、2007年、平成19年に特定非営利法人の法人格を取得し、社会的責任を明確にして事業を展開しているところでございます。当法人には、31の会員企業などと13名の理事が選任されておりますが、社会貢献といたしまして、理事全員がボランティアとして活動しているというこういう団体でございます。

次に、沖縄都市モノレール将来構想研究会でございすけれども、都市交通関連の技術者をメンバーとする組織で、促進協議会と連携して都市モノレールの導入普及を目的とし、共同で活動を行う任意団体でございす。2004年に本日の参考人の1人である上間清先生が会長に就任し、業界やコンサルタントなど32の会員で構成されております。

次に、今回の陳情の趣旨を御説明いたします。

今回の陳情は、都市モノレール網の拡充整備に関する陳情でございす。内容といたしまして、中南部都市圏において骨格となる軌道系都市公共交通機関として、都市モノレール網（サンシンネットワーク構想）と称しております。これは南北への縦貫線とそれから環状線で構成される構想でございす。この南北の縦貫線をサンシンの棹、環状線をサンシンの胴に例えてサンシンネットワーク構想というふうに称しております。この構想の拡充整備を明確に位置づけした都市交通体系の計画を策定することとございす。同様の陳情は実は令和2年にも行っておりまして、令和6年に採択されております。誠にありがとうございました。

沖縄本島中南部都市圏における道路交通の慢性的な渋滞状況の改善は喫緊の課題であります。その対応には、大量性、定時性、快適性のある軌道系公共交

通の整備が適切であると考えております。軌道系公共交通機関も種々ございますけれども、道路交通への負の影響がなく円滑な転換と渋滞緩和が期待され、沖縄県でも実績のある都市モノレール網の整備が現実的で最も適切であると考えております。現在の都市モノレールの総延長は約17キロメートルで、その軌道交通網は中南部都市圏の一部のみでございます。その利便性を広域化すべく、中部圏、南部圏へのさらなる延伸及び環状線の整備が適切であると考えており、このことを沖縄県の計画に反映させていただきたいと考えております。具体的に申し上げますと、令和4年策定の新沖縄21世紀ビジョン基本計画におきましては、モノレール延伸やLRT等の導入など、多様な都市間交通についても検討を進めると記載されております。これは検討段階の位置づけというふうになっているものと理解しております。都市モノレールなどの社会資本整備については、その整備に長い年月が必要でございます。今の時点で整備推進を明確化しておくことが将来の沖縄にとって重要な施策であることを踏まえ、今後策定される新沖縄21世紀ビジョン実施計画などにおきまして、都市モノレールの拡充整備を明記し推進させていただきたいと考えております。

以上が陳情の趣旨でございます。

御審査のほど、よろしくお願いいたします。

**○當間盛夫委員長** 當銘健一郎参考人の説明は終わりました。

これより、参考人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いたします。

質疑はありませんか。

喜友名智子委員。

**○喜友名智子委員** 本日はお忙しい中、ありがとうございます。

サンシンネットワークは、私もチラシを拝見させていただく程度での理解で恐縮なんですけれども、この縦貫線等環状線というルートを構想するに至った背景と、それから理由について改めてお聞かせください。今日資料としてお配り頂いたチラシの中では、ネットワークの特徴と要件と、それから期待される効果と説明書きはありますけれども、なぜこのルートで提案をするに至ったのかというところをお話いただければと思います。

**○當銘健一郎参考人** まずこのサンシンネットワーク構想についてでございますけれども、これは実は私どものほうで、令和2年にマイカー運転者に対して

アンケート調査を行っております。大体回収が1500票ぐらいでございまして、そういったアンケート調査の結果を少しだけ御紹介いたしますと、このマイカー運転者にとってそのモノレール網の延伸はどの方面がいいのかというようなアンケートに対して、普天間方面ルートがいいと答えた方が29.8%、その次が大環状ルート、これ環状線のことですけれども環状線が15.9%、その他、豊見城・糸満という南部のルート、そして琉球大学のルートというのは9%ぐらいあったというようなことなどから、やはりこの南北への延伸だけではなくて環状線というもののほうが、この右回り左回りということでモノレールが非常に効率的に運用できるというようなこともございまして、今回の南北への延伸と、それから環状ルートというものをサンシンネットワーク構想として取りまとめ、それを推奨しているというようなところでございます。

以上です。

**○喜友名智子委員** 環状線はあまり提案のないルートだなと思って非常に興味深く見せていただきました。

ただ縦貫線に関しては、既にバスもかなり走っているということもあって、ここでモノレールを延伸することでの定時性と大量輸送ということに関しては非常にメリットはあるなと思いますけれども、費用の面でバスに比べると非常に厳しい面があるんじゃないかなと思っています。特にこの縦貫線については、建設費用の部分など何か概算でもいいので想定した金額というのはあるのでしょうか。

**○當銘健一郎参考人** まず縦貫性に関する御質問でございます。

まずこの縦貫線が西海岸のほうを走っておりますけれども、こちらのほうには今後、返還される軍用跡地というものがございしますので、いろいろな発展の可能性のある地域だというふうに考えております。そして後段での御質問で、どのぐらいの整備費用がかかるのかというようなことについてでございますけれども、例えばゆいレールで言えば、ちょっとモノレール株式会社の方もいるんですけども、ゆいレールの浦添延長事業につきましては、1キロメートル当たり130億円ぐらいかかっております。この時点でこれぐらいということですから、今の時点ではまたさらに高騰している部分もあろうかと思っております。そういうのが行政サイドではビー・バイ・シーに影響してくるというような懸念があることは承知いたしております。

以上です。

**○喜友名智子委員** これを見ると、縦貫線と環状線という大きなルートがあるので、ほかの交通手段とどうやって連結を今想定されているのかなというところは細かく聞きたいところではあります。ただ今那覇市のほうで、那覇市内の一部のルートではありますけれども、L R Tの構想も提案されているやに理解をしています。モノレールだとこの橋桁の上を走ると、L R Tだと路面を走るということで整備をする部分からいうと、L R Tをむしろ延長するほうがよいのではないかなと素人ながら考えているんですね。このサンシンネットワークにおいて、縦貫線にしる、環状線にしる、今のモノレールの形態での延長を考えていらっしゃるのか、それとも路面というものも構想の中でもオプションに入っているのか、そういった議論はこれまでありましたか。

**○當銘健一郎参考人** まず南北の縦貫線でございますけれども、このサンシンネットワークはあくまでも構想でございます、実はこれルート図ではございません。

モノレール延伸のルートにつきましては、やはりモノレールというのは道路の上に軌道敷設して、そこにモノレールを走らせるというようなことでございますので、国道、県道、市町村道などの道路管理者との協議調整、そしてまた沿線の住民や地域住民とのいろんな合意形成も必要でしょうし、また今のゆいレールを見ている、例えばパレット久茂地の再開発とか、旭橋駅周辺再開発、さいおんスクエアの再開発、そしててだこ浦西駅の土地区画整理事業と、こういうまちづくりと密接に関連しているといいまじょうか、モノレールがまちづくりの起爆剤、トリガーになっているようなところがあるんじゃないかなというふうに思っております。そういうことからしますと、やはりこれは行政側でぜひルートを決めていただきたいということです、私どもは具体的なルートについてはここには記入しておりません。それからL R Tとモノレールの関連ですけれども、御指摘のとおり、那覇市さんは昨年ですか、那覇市L R Tの整備計画素案というものは発表しておりまして、私ども発表された範囲内では承知をいたしております。

このL R Tについても少しだけリサーチを入れたんですけれども、2年ほど前に開業した宇都宮L R T、これライトレールというふうに言っているみたいですけれども、そちらのほうにお聞きしますと、1キロメートル当たり約47億円というふうな整備費用だったということでございます。これは場所によっても変わってまいりますし、基本的にはL R Tというのは、地面の上で道路の車線を減少させてそこにL R Tを置き換えるというようなことだろうと思います。ただし、宇都宮のライトレールについて聞きますと、やはり交通渋滞の

激しいところでは1車線を増やしたというようなこともございますが、やはりケース・バイ・ケースで事業費というのは変わってまいりますので、この宇都宮の1キロメートル47億円というのが最終形かどうかよく分かりませんが、少なくともモノレールよりは安いということは確かに言えるかと思えます。

ただし、モノレールの利点としましては道路の上空を利用いたしますので、まず用地買収が要りません。そしてモノレールをまたぐような踏切とかそういうものもありませんし、自動車交通と交差するようなこともないというような利点があります。どうしても地面を走りますと自動車交通との交差、そして踏切のようなものが必要になってくるというようなところで、モノレールのほうが有利かなというふうには考えておりますけれども、ただLRTの場合は速度が遅いですが、都市内の交通としては適しているというふうに言われております。モノレールの場合は、都市間交通、市町村をまたぐような中距離の交通に適していると言われておりますので、ちょうど私どもが提案しているものについては、都市間交通としてのモノレールの延伸構想というふうなことになります。

**○上間清参考人** それでは関連して補足的な事項を説明させていただきたいと思えます。皆さん御手元にある資料なんですけれど、これは我々が求めておりますモノレールネットワークの結論的な部分も書いてございます。大まかな絵とそれから3項目ありまして、このネットワークの特徴とか期待される効果、それからこれを導入するに当たっての取組課題、こういうものを簡潔にまとめてございますが、実はこれには我々が必要であるという必要性、緊急性を求めた背景みたいなものは書いてございませんので、ちょっとその辺の説明が足りなかったなと思えますので説明させていただきます。

御存じのように、中南部都市圏というのは483平方キロメートルで、人口が約100万から120万の間ぐらい集中しているところでございます。沖縄県の人口の7、8割、140万ですから、もう8割ぐらいが集中しているところであるということですね。これ沖縄本島の約130平方キロの約3分の1ぐらいのところにこれだけの人口が集中しているということでありまして、沖縄の中南部都市圏の都市交通の特徴というのは、皆さん既に御存じだと思うんですが、とにかくラッシュアワー時の交通渋滞はかなりひどいものがありまして、全国的にも何位だとか、九州では5本の指に入るとかというようなことを時々報道されますけれども。この中南部都市圏ということを見たときに、そこにおける総合的な都市交通システムというものの計画が、現在欠けていると我々は認識して

おります。御存じのように、沖縄県も21世紀ビジョンを基に基本計画をつくり、それを基に総合交通基本計画、それから地域公共交通計画がございますけれど、その中でいろいろ問題点を的確に指摘されておりますが、中南部都市圏全体を対象にした都市交通という論議といいたいでしょうか、そういうのはまだ視野には入っていないというようなことでございます。そこでもうちょっと考えてみますと、中南部都市圏は政令指定都市並み、80万以上と言われておりますけれども、そういうところで人口が非常に集中している、それから圏域が非常に狭い、沖縄は結構道路は造られているんですよ。道路密度の統計を取りましてもかなり高いところにいっているんです。

でも問題は何かというと、人口当たりの道路延長、それから車の台数当たりの道路延長、これ原単位と申しますけれど、これが非常に低いんですね。ですから道路を本土並みに平均並みに造ろうとすると、もう一つの都市を潰すぐらいに相当な面積を使わないと、人口当たり、車当たりの道路延長にならないというこういう構造的な欠点がございます。それを補うためには何が必要かという、やはり公共交通の充実がないといけないと思うんですね。それで公共交通について、県のほうでもプランは立てられておりますけれども、この環状線とか、縦貫線という広域的な位置づけというのはなされておられません。それで我々が提案する理由は、広域の都市公共交通を充実したものにしたいという、簡単に言うとそうでございます。それにまた現在運行中の沖縄都市モノレール、ゆいレールの恩恵と申しますか、公共交通がもたらした恩恵というのは大量性とか、高速性とか、定時性とか、それから快適性とか、沖縄都市モノレールはこれ非常に大きなインパクトを与えております。その恩恵が今はたった17キロでございまして、やっぱりこれは広く県民に恩恵を享受する機会を与えることも大事ではないかということも1点でございます。それから先ほど申し上げましたように道路の整備には限界がございますので、それを沖縄の公共交通として、立体構造ですので、現在の道路交通と干渉しない、競合しないで一般自動車交通を転換させる可能性を持ったモノレールがいいのではないのかという点から、こういう提案をしているということでございます。

どうも長々とありがとうございました。

**○喜友名智子委員** せんだって、沖縄県で本島中南部のパーソントリップ調査というものが行われました。モノレール株式会社もこの調査をする委員会ですか、そちらのほうに入っていらっしゃると理解はしているんですけれども。この調査で、今お聞きになっても大丈夫な方っていらっしゃるんですか。

○前川智宏参考人　今委員御指摘のございました調査につきましては、パーソントリップ調査を踏まえて、今都市交通のマスタープランというものを県のほうで策定中というふうに聞いております。現時点でまだ具体的なところについては、私どもから申し上げるところございませんが、その中でもこういった都市交通の問題については議論されているものという認識でございます。

以上でございます。

○喜友名智子委員　分かりました。

この調査の中でモノレールについても幾つか結果が出ていたので、それをどう評価されているのかなということをお聞きしたかったんですけども、厳しいですか。

○前川智宏参考人　その調査の中での分析というものにつきましては、弊社といたしましては特段申し上げることはございませんけれども、現状、都市モノレールの都市交通における役割の重要さというところは、浮き彫りになっているのではないかと考えているところでございます。

○喜友名智子委員　ありがとうございます。

私は以上です。

○當間盛夫委員長　ほかに質疑ありませんか。

仲村家治委員。

○仲村家治委員　どうもお疲れさまです。

前から環状線とかの構想というのはあったんですけども、今西海岸の特にキンザーの跡地、普天間の跡地が返還される確率が高い中で、やはりこの広大な土地を返還された後に、どういう都市計画をするかというのはまだ未確定な部分があるんですけども。少なくともゲートウェイ2050の中では、トータルの返還跡地の活用をどうするかという構想がある中で、その構想と一緒に、このモノレールのルートの在り方というのは僕は研究すべきだと思います。例えば、てだこ浦西駅から西海岸に向かっては、もうモノレールとは関係なく、バスかタクシーでしか行けないような状況です。たみに僕も浦添に用事があって行くんですけど、途中で駅を降りてもタクシーも拾えない。要は、便利ではあるんですけども、西側に行きたくてもその先の交通手段がないというので苦慮している部分があって、やはり西海岸の返還跡地の都市計



画も含めて、少なくとも普天間までのルートというのは皆さんのほうでやはり策定していかないといけないのと、あと鉄軌道というまた別の計画があるので、この辺の調整は今の段階でどういうふうに考えていますか。

**○當銘健一郎参考人** まずゲートウェイ2050プロジェクトについてでございますけれども、実はこれまで2回ほどゲートウェイ事務局と意見交換をさせていただいております。去年の調査でグランドデザインができたということで拝見しております。また本年度も引き続き調査を入れていると。その中で、交通計画についてもかなり深掘りをしていくというような話もあったものですから、私どもとしては、那覇空港、那覇軍港、キンザー、それから普天間、これ十数キロぐらいでつなぐことができるはずです。そうしますと、都市モノレールが最も適しているのではないのかなと考えているところでございまして、そういうふうなことで、ぜひ都市モノレールも、ゲートウェイのほうの計画の中の有力な交通手段として検討していただきたいと申し上げております。それからもう一つ鉄道についてですけれども、やはり今県のほうでは、那覇から名護まで1時間での速達性を考えているというふうなことを聞き及んでおります。そうしますと、やはりこれはモノレールでは届きませんので鉄道がふさわしいだろうと。それぞれやっぱり鉄道は鉄道の長所、それからモノレールはモノレール、LRTはLRTの長所がありますから、それらをうまく総合体系として組み込んで、県のほうでそういう采配をしていただけるのが一番いいんじゃないかなというふうに考えております。

以上です。

**○仲村家治委員** 西海岸は西海岸でまだ返還もされていませんし、計画によってはこれからいろいろ新しく開発する場所ですので、自分たちが使いやすいように道路に沿ってやるというのは可能なので、このルートの作成というのはまた新たにやればいいのかと思います。あと、先にやらないといけないのは環状線だと思っているんですよ。環状線の着手が僕は先だと思っています。もう大体イメージでは理事長が言ったみたいに、既存の道路の上に走らせるのだったら道路上のルートというのは頭に入ってくるじゃないですか。このこともあるし、あと東海岸の与那原、西原の開発も、これから大変期待される部分があるので、ぜひやっていただきたい。一番大切なのはこの図にある南風原のところの交通広場。交通広場はとても重要で、南部から通勤の皆さんがこの駐車場に入れて、モノレールを利用して、中心部に行くというのが一番僕は理想だと思っています。途中までは車で来てこの駐車場を利用する場合、モノレールを

使う人は無料ですよという形でやっていけば、ある程度の交通規制、中心部に車を入れないという構想に合致すると思います。ぜひ、この辺は関係市町村とか、また県含めて構想を早めに詰めていったほうがいいんじゃないかなと思うんですけど、どうでしょうか。

**○上間清参考人** 今の質問の中でいろいろ御指摘がございましたけれども、このゲートウェイ構想の対象となっているのは、那覇空港、那覇港湾、それからキャンプキンザー、普天間、対象エリアとしては、この4地区になっているようでございます。一度いつだったか、このゲートウェイの講演会に参加しまして、私がちょっと質問したことがあったのですけれども、対象としては一応、この4地区としていて、それから御指摘のありましたこの地域での交通関係については、近いうち提案するというようなことだったのか、もう既にできていたのかもしれませんが、このゲートウェイ構想に対応した交通プランを考察しているというようなことをおっしゃっていました。そこで私が質問したのは、この構想では4つのエリアを対象にしていますけれども、我々は中南部都市圏というエリアを前提にしておりますので、このゲートウェイ構想をどうして東海岸まで延長して考えないのかというように申し上げたんですけれども、これはあくまで返還基地に対応した経済開発が中心の構想であるというようにおっしゃっておりました。もう既に御存じでしょうけれども、我々も同じ認識なんですけれども、やはりゲートウェイ2050は民間サイドの構想ですよ。これを実現するために、やはり公の構想、もっと具体的に言いますと、例えば沖縄県が策定した総合交通体系基本計画だとか、それから地域公共交通計画の中南部都市圏の中にきちんと位置づけた交通構想なりが必要ではないかと考えております。そこはやはり国も含めて、県の総合的な計画の中に位置づける努力が非常に大事だと思っております。

**○仲村家治委員** 分かりました。

まだいっぱい聞きたいことあるんですけれども、委員いっぱいいますので私はこれで終わります。

**○當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。

座波一委員。

**○座波一委員** 今日は御苦労さまです。

先ほどからありますとおり、沖縄県の公共交通の中で、鉄軌道の整備という

のは非常に待たれているところでありまして、その中で南北縦貫鉄道は滞っている状態、頓挫状態と言える状態なんですね。しかしながら、県のこの公共交通計画の中では、フィーダー交通という位置づけでLRTとか、このモノレールの可能性を示唆するところはあるわけですね。そういう中で、県民の感覚としては、このような構想に反対する人はいないと思うんですよ。中南部が今この状況の中で、やはり何らかのこのフィーダー交通の導入確保が待たれてるという状況ですので、今回の提案というのは非常に意味があるものだなと思っています。

ただ、ここでルート案を議論するのは、ちょっともう意味はあまりないと思いますけれども、この中南部広域圏というふうに位置づけているわけですので、それに関係する市町村のおおの広域連携の枠組みがありますから、その辺もこのモノレール延伸の促進協議会に取り入れるような取組が今後必要ではないかなと。県民の声を盛り上げるという意味では、そのような動きも入れたほうがいいんじゃないかなと思うんですけど、そこはいかがでしょうか。

**○當銘健一郎参考人** いろいろな御示唆をいただきまして誠にありがとうございます。私どもモノレールの延伸・利用促進協議会につきましては、準民間の団体として公共団体は会員とかには入っておりません。やはり、そこがまた一ついいところかなというふうに思っておりまして、準民間であればできること、公共が入るとなかなかやりにくいことというのがありますし、それは民間のいい部分を生かしていきたいと思っておりますけれども。確かにモノレールの延伸は、これは環状線であれ、南北縦貫線であれ、市町村あるいは県といったところが関係してまいりますので、そういったところとはこれまでもそうですし、またこれからいろんな意見交換をしながら私どもの考えを伝えて、なるべく早めに計画というものをきちんとしてもらいたい。検討という段階で終わっては、なかなか前に進まないだろうと。私、冒頭の御説明で申し上げましたけれども、県と那覇市が都市モノレールを推進するということで合意したのが1979年で、今のゆいレールが開通しましたのが2003年。二十四、五年かかっているんですね。ですから今やりましようと言っても、やっぱりそれぐらいの期間がかかりますので、なるべく早めに前向きに計画に位置づけていただきたいということで要請をさせていただいて、陳情をさせていただくということでございます。

**○座波一委員** 当時は、前例のないゆいレール構想でそれだけの時間がかかったと思いますけれども、今回は実績がしっかりあるものの中での延長の計画と

いう点では、やはりかなり短時間でこの意見というのはまとまってくると思うんですよ。ですので、実現性の高いものとして、民間であられる方々の今のこの取組について既に都市モノレールの関係者も一緒に構想を練っているわけですので、実現性の高い構想だという位置づけで、やはり中南部の広域市町村に関係するような動きをしていけば、県民の意識を高めるということで非常にプラスになるんじゃないかなと思っております。そして、その方法として鉄軌道で検討されていた上下分離方式とか、国との交渉によってそういった方法も取ることが可能じゃないかなと思っているんです。そういったことはできないのかなと、そこら辺の検討もしたことはあるんですか。

○前川智宏参考人 お答えをいたします。

モノレール事業の全体的なスキームから御説明させていただきますと、モノレールの支柱、それから軌道桁、駅舎、総括してインフラと呼んでおりますけれども、こちらあくまでも道路構造物の一部として、おのおの道路管理者の方が設置、管理しているというところでございます。

弊社といたしましては、車両を購入し運行、管理などを行っているところでございますので、ある意味、その上下分離というスキームであるというふうに言えるかと思えます。

以上でございます。

○座波一委員 今の構想に、上下分離方式は十分入れているということですね、分かりました。先ほどあったとおり、短中距離的な交通機関としてはモノレールが最適だと。用地取得の時間が短い、用地取得の費用も省かれるということですので、ある意味、私はモノレールのこの構想自体が本当に現実的じゃないかなと思って期待しています。

ぜひ、先ほど言ったとおり、もう何十年もかかるんだぞというようなそういうのがあっても、これを具体的に持っていけば意外と簡単に、簡単にというか、短期間でとんとんといく可能性があるんじゃないかなと思って期待しています。よろしくお願いします。

ひとつルート案で申し訳ないんですけども、縦貫であるならば空港から一本で行けるように、私は南部の平和祈念公園辺りまで延ばしていったほうがいいと思います。というのも、沖縄の平和祈念公園には、全国から本当は毎年でも参拝したいという人たちがいっぱいいるわけです。本当は全国から来る戦没者の方々も行くべきなんですね。今はあまりにも交通ルート、交通事情が悪くて、平和祈念公園には、もう大型バスでしか行けないというようなことではい

けないなど。ですので、そういうところまで引っ張っていければ、とてもいいかなという考えがあります。その考えはどうでしょうか。

**○上間清参考人** ただいまの議論を聞いてのちょっと感想を申し上げますが、かなり具体的な話の段階になっておりますけれども、例えばルートだとか、それからその中のどこどこを結んだほうがいいのかというような状況でございます。御存じのように、交通施設も含めまして公共施設の計画の段階というのは、構想計画があつて、基本計画があつて、整備計画があつて、年次計画があつて、実施計画といろんな段階での計画上の問題がございます。今我々が提案している段階は、どちらかといえば構想の段階の話で、いわゆる必要性を御理解いただきたいということが一番メインのところでございます。確かに環状線だけどこを通るか、それから延長線の延長は何キロになるかと、具体的にはこれ非常に大事なことになるんですけど、その段階の検討に行くには、やはり基本計画とか整備計画の段階の議論にまで行かないと、その辺まではなかなか詰められないということもあります。ですから、今我々も内々ではこの拠点はこの辺を通ったらいいかなとか検討はありますけれども、具体的にどこどこということは今提示できない。これ私個人が思うんですけど、大まかに申し上げて50キロを目標にしたい。と申し上げるのは、皆さん御存じかもしれませんが、戦前にケービンというのがありましたよね。沖縄県営鉄道のことです。私は現在90歳ですけど、ケービンに乗ったことがあります。私は祖父の膝に乗って、ケービンに乗って嘉手納線で風景を見ながら走ったのを覚えております。だからというわけじゃありませんけれど、あのときは糸満線、与那原線、嘉手納線、それから那覇から空港へのちょっとした延長、これ含めて大体50キロだったんですよ。だから当面は、モノレールを戦前復帰という意味で、当面は50キロをターゲットにしたらどうかということで、50キロとしますと、このサンシンネットワークで縦の方向、大体20キロから二十、六キロ、それから環状のほうを25キロから30キロぐらいにするといい具合にいきそうな感じであります。感じですよ、今構想の段階ですから、何とも申し上げませんが。そういうことで、とにかく50キロを目標に戦前復帰させてください。

以上です。

**○座波一委員** 非常にすばらしいお考えであり、戦前の軽便鉄道も、戦争によって破壊されたということになっているわけですので、戦後の補償とかそういう言葉でいうのもちょっとどうかと思いますけれども、そういったものを含め

て、この中南部にもともとあった鉄軌道を復活させる意味でも、都市モノレール計画というのは非常に有効だと、県民の総意を得るようにぜひ頑張ってください。頑張ってくださいということです。

○**當間盛夫委員長** ほかに質疑はありませんか。  
大浜一郎委員。

○**大浜一郎委員** 会長すばらしいお話ありがとうございました。

この構想は、非常に僕はいいことだと思います。

ただ、私は会社を経営している者として構想はいいんですけど、実現性がどうかということは非常に興味もあるわけなんです。そこはどこまで言及できるかは分かりませんが、皆さんがこちらに来る前は、この陳情処理についてモノレールの件は私も質問をしました。県としては上下分離方式で今運用されていますよね。その中でビー・バイ・シーの捉え方をどうするんだということだと思います。前の土木建築部長もいらっしゃいますけれど、ビー・バイ・シーが1なのかどうなのか、鉄軌道も1を超えないという評価で、構想はあっても頓挫してしまっていると。このビー・バイ・シーの捉え方で、県としては基本的に公共事業に対する投資判断として妥当かどうか判断するということが非常に大事だと思っていますし、これはある意味、ハード交付金の話というか、振興策の中でモノレールも整備してきたという中で、来年見直しして、取りあえずあと5年という期限がありますよね。だからそういった振興策との絡み、ビー・バイ・シーの捉え方、それと実際、上部を運用するのはモノレール株式会社ですから、モノレール株式会社がDESをして、財務体質を一旦改善したというようなこともありますけれど、実際に運用していく中においての今のPL状況とBS状況の課題というのも、整理をしておいたほうがいいだろうなと思うんですけど、その辺はどうなんですか。

○**前川智宏参考人** まず、現在のモノレールの弊社の経営状況等について、簡単に御説明をさせていただきます。

令和6年度につきましては、年間2200万人という乗降客を達成いたしましたし、旅客収入につきましては12.7%の増加を見たところでございます。

一方で修繕費等がございまして、それは7.1%の増となりました結果、営業利益につきましては、当期純利益で5期5年ぶりの黒字となったところでございます。その要因につきましては、当然でございますけれども、1日平均乗降客数が伸びておりまして、6万人を達成しているというところでございます。

中長期計画におきましては、2029年度までに債務超過の解消を目指しているところをごさいますて、現在の乗降客の推移からいたしますと、それを十分達成できるというふうに弊社としては考えているところをごさいます。

延伸につきましては、具体的なルート等がこれから検討する予定でございますので、様々な検討事項、課題等あるかと思いますが、そういった先ほど説明にもありましたようなまちづくりですとか、そういったところとあわせて乗降客数が一定程度確保できれば、現状のモノレールと同様に運営というところでは問題ないところも目指していけるのではないかと。具体的な数字は申し上げることはできませんが、現状の弊社のモノレールの経営状況から勘案いたしまして、それは決して不可能ではないというのが弊社の考えでございます。

以上でございます。

**○大浜一郎委員** 見通しができる事業計画で、それが達成可能だと見るならばそれは問題ないんですよ。ただP Lというのは毎年変わりますから、しかしB Sというのは過去からの積み上げなので、ここを何とかしないとまたストップしちゃう。もう1回D E Sしないといけないんじゃないかというような話も聞いたりもするので、もう何回もD E Sはできないはずですから、だから今のP L状態が、要するにキャッシュフローベースでちゃんといくかどうかですよ。キャッシュフローベースで持続ができるというような事業計画等々が暦年で確保できるという自信があれば、それはいいんでしょうけども。そこが今日はメインテーマではないので、あくまでも構想段階についてですけれども。結局は運営しなきゃいけないのはモノレール株式会社ですから、その辺の整合性とあと振興策との兼ね合い、ちょっとお聞きしたんですけれども、その点は今どう考えていますか。

**○前川智宏参考人** 今はまだこの延伸等につきましては、具体的なルート、事業期間、事業費等がまだ明確ではございませので、振興計画との整合というところについては、今後の検討課題ではないかと考えているところをごさいます。

以上です。

**○當間盛夫委員長** ほかに質疑ありますか。  
糸数昌洋委員。

**○糸数昌洋委員** 今日はどうもありがとうございます。

平成13年ですか、モノレールが空港駅から小禄駅の試験運行を始めたというところから数えるとちょうど25年で、私もちょうどその年に那覇の市議員になったものですから非常に覚えております。ですのでモノレールができて、那覇の町が物すごい景観を意識するようになり、当時の市長のもとでいわゆる屋上緑化事業、これが物すごく進んだというのは非常に覚えております。

モノレールがこの狭隘な沖縄にとっては、やはり空間を利用してお客さんを運ぶという意味では、非常に合っているんじゃないかなっていう気はしているんですね。今日モノレール株式会社からも来ておりますので、まずモノレールの現状についてちょっと1つ確認をしたいんですけども、今3両化事業が進んでいますけれども、この3両化事業導入の最終的なめどというのはいつ頃になりますか。

○前川智宏参考人 お答えをいたします。

年々増加しております利用客の輸送力を確保するという観点から、令和2年度に3両化導入加速化事業に着手したところでございます。令和9年度までに9編成の3両車両を導入する全体計画となっております。令和5年8月に最初の2編成が運行開始をしております。現在4編成が運行している状況でございます。次の5編成目につきましては、今年度末、運行を開始するという予定となっております。

以上でございます。

○糸数昌洋委員 ありがとうございます。

今回一般質問で、この鉄軌道の問題とLRTのことと、あとバスの問題などの公共交通について、県が目指してるものと那覇市が目指してるものと、現状は公共交通の多くをモノレールとバスが担っているという意味では、今現実にある選択肢の中でどこに力を入れていくかというのは、非常に大事だという話をさせていただきました。私も宇都宮でライトレールに乗りまして、富山の路面電車とかいろいろ視察もさせていただきながら、その中で、やはり那覇市で導入の大きなハードルになるのは道路事情ですよ。宇都宮とか行くと道の広さが全然違います。富山もそうですけれども土地が非常に潤沢にあるという中で、那覇はかなり難航するだろうなという感じもしております。そういう意味では、沖縄の特にこの狭隘な土地の中で、皆さんがLRTを延長されていくと、延長していきたいというときのモノレール事業の優位性というものをどのように考えているのかということ、まずお聞きしたいと思います。



○**當銘健一郎参考人** まず、先ほども少しだけ申し上げましたけれども、このL R Tというのは、都市内交通としては駅間距離も非常に短くて、スピードもあまり出ない、旅客数も少ないというようなことで、市民の足として使うには非常にいいだろうというふうに考えております。

ただし、都市間交通、市町村をまたぎますと、やはりモノレールのようなある程度のスピードが出て、大量輸送が可能なものが必要だろうと。それぞれのやはり役割分担でもって両立させていく、そしてモノレールとL R Tの駅との結節を有機的に効率的にできるようにしていくというようなことが必要なのではないかなと考えております。

以上です。

○**糸数昌洋委員** ありがとうございます。

それと、現在はバスとの連携ということが、現状のモノレールもそこがうまくいっているのかどうかということはあるかもしれませんが、当初モノレールを導入する際にも、バス会社との調整が大分難航したりしたということがありますけれども、今後このバスとの連携、それからすみ分けによる協力とか、そういうものをどのように考えているのかということをちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○**上間清参考人** 非常に具体的なお尋ねで、バス交通との関係はどうかということでございますが、モノレールの中南部都市圏における総合都市交通システムというのは、もちろんいろんなセクターが有機的に連携するということでございます。ですから都市交通はいろいろなセクターによって分担されています。バス交通というのは御存じのように、この面的な交通の末端を支える非常に重要な位置づけになります。それから公共交通では、面的公共交通の骨格をなすのはやはりモノレールであったり、それからL R Tであったり、そういう交通機関が位置づけられるはずなんです。ですから、バスとモノレール、あるいはL R Tとのネットワークの中で結節をするということが、これが都市交通ネットワークシステムの目指すところだと思います。バスの位置はどうかという具体的なお答えはできませんけれど、都市総合交通体系を検討する中でバスはどこを分担する、モノレールはどういう乗客を分担する、何パーセント分担する、そのような感じの計画は基本計画とか、整備計画の段階で具体的に検討されるべきものだと思いますが、今具体的にどうなのかということ、今の段階ではちょっと答えは準備されていないということです。

**○糸数昌洋委員** ありがとうございます。今の段階でというよりも考え方だけをお聞きしたつもりです。やっぱり現実的に考えると、今県が構想する鉄軌道、それからまたLRTという話もありますけれども、実現性を考えると非常に困難だなという印象を受けております。どうなるか分らないです。そういう中で実際、今現在走っているモノレール、そしてバス、やはり私はこの2つが基幹的な交通として現実性が高いなという印象を持っておりますので、ぜひ皆さんには頑張っていただきたいというふうに思っております。

今回、こういう形で県議会のほうに陳情を上げていただきましたけれども、皆さんの活動の展開というのは、今後どういうふうになされようとしているのかということだけを、最後聞かせてください。

**○當銘健一郎参考人** 私ども促進協議会とそれから将来構想研究会の活動というようなことで、まず直近であれば、去年の10月28日に議会に陳情させていただきました。その後、東京のほうに参りまして、県選出国會議員の方々全員に同じような要請をして、モノレールの延伸にお力を貸していただきたいというようなことを去年の12月に行っております。そして、さらに県民的な盛り上がりというのが、やはり必要だと思うんですね。こういう大きな社会資本整備をするときには、行政だけ旗を振っても、なかなか県民の後押しがないというところと動かないという部分もありますので、座談会とか講演会などもやりまして、このモノレールの延伸についての空気感を醸成しているというか、そういうような活動もしております。そして、また私どもは促進協議会、利用促進というところに力を入れておりますので、西原町とか浦添市の子どもさん方に来てもらって、親子乗車体験会とかあるいは紙芝居をつくってみたり、いろんな活動をしているところでございます。またこれは今後とも続けていきたいと考えています。

**○當間盛夫委員長** ほかに質疑ありませんか。  
瑞慶覧長風委員。

**○瑞慶覧長風委員** よろしくお願ひします。

このネットワーク構想の頂いたチラシの中で、ネットワーク構築に向けた今後の取組という項目が4つ挙げられていますけれども、先ほどの質疑にもかぶるかもしれませんが、公共交通における採算性や費用対効果の考え方や改善策の検討ということに関しての御意見を教えていただければと思います。

○**當銘健一郎参考人** 公共交通における採算性、ビー・バイ・シーということでございますけれども、ビー・バイ・シーというのは事業を始めるとき、行政側のほうがビー・バイ・シーが1.0以上というような縛りをかけたり、いろんなことをして使っているというようなことではございますけれども、実際に事業化するためには、こういうビー・バイ・シーがある程度高くないといけないというようなことは私どもも承知いたしております。

ベネフィットコストにあった数字ですので、ベネフィットを高めていく、あるいはコストを縮減していく、こういうようなことでないとなかなか数字が上がってこないわけでございます。直接私どもはビー・バイ・シーを算定するような側ではございませんけれども、周辺から見ているという立場で申し上げさせていただきますと、特にベネフィットにつきましては時間の短縮であるとか、開業後の運賃収入とかそういうのがございますけれども、なかなかそういうものだけではベネフィットは上がってこないと。

ただ先ほど申し上げましたように、モノレールを延伸すれば、その周辺でのいろんなまちづくりが進んで土地の地価が上がったり、いろんなプラス要因があるだろうというふうに思います。特にこのまちづくりをやっている区画整理事業とか再開発の場合には、こういった地価の上昇までベネフィットに加えてるというようなところもありますので、そういうベネフィットに新しく何か加えられるものがあるのかないのかというのは、県当局で検討されたいかなかなというふうに思います。

あともう一点は、オールジャパンの基準を少し変更するというのはなかなか大変でしょうけれども、沖縄は返還予定の軍用地がございます。これは沖縄だけの独自の事情かと思しますので、そういったものも合わせて、ベネフィットの中に何らかの形で加えていくというような努力というのが必要なかなと。ただし、これはもう外側から見てるだけのお話ですので、県当局の頑張りに期待したいと思っております。

○**上間清参考人** 関連して申し上げます。ビー・バイ・シーの話でございましたけれども、確かに現在の我が国における公共交通の計画の行政的な認可とか許可とか、その段階ではビー・バイ・シーの数字がもちろん大きな意味を持つような状況になっておりますが、実はこれはビー・バイ・シーの考え方なんですけれど、この考え方を変えることによっていろんな考え方が計画論的にはあるんですよ。だって、目に見えないものをどうお金に換算するかとか、具体的に目に見えるものだと時間、それから交通渋滞がどれだけ短縮したかとか、速度改善によってどれくらい維持管理の低減に影響したかとか、お金に換算で

きるものはビーとして提示しているんですけども、目に見えないメリットも非常に大きいものがあるんですけども、これを量的に評価して、このビーの中に入れるということは行政的にやっていないんですよ。

県民の幸せとか市民の幸せを考えれば、今後はこれを含めるべきじゃないかと思うんですけどね。これは個人的な考えだけれど。公共交通機関というのは、例えば景観の問題、それから安全・安心には非常に大きなメリットがありますよね。公共インフラの整備で一番大事なのは、住宅、交通、電気、水道、情報とありますけれども、私はこの中で住宅と交通が、今回非常に大きな役割を持っているのではないかと思います。それで環状線を加えれば、コンパクトシティになります。先ほど理事長もちっと触れましたけれども、都市のコンパクトシティというのは、国も県も目標にしているまちづくりの方向でございますけれども、これにも貢献するし、住む家があって休める、行きたいところに行ける、この2つの心配がなければ人間は安心して生きていけるんですよ。しかし今、世界の大都市を見ると、ホームレスの問題が随分多くなっておりまして、一番大きな問題は住宅ですよ。この住宅の問題と交通の問題について、市民、県民が心配のない行政運営ができれば、みんな元気で社会は活性化するんじゃないかと思います。ですからこのビー・バイ・シーについては、幅広く議論を聞いていきたいというふうに思います。

○瑞慶覧長風委員   ありがとうございます。

上間会長同様に、私の祖母も戦前のケビンに乗っていた経験があって、孫の私にもう一度、鉄道に乗りたいたいさというような願いも託されてはいたりするんですけども、ただモノレールのまた利便性も優位性もあるなということで、今日勉強させていただきまして、ありがとうございました。

ぜひ、皆さんのこの見えない価値というか、様々な観点というものをこれからも県に対して御提言なりしていただいて、また私たちも勉強していければと思います。

ありがとうございました。

○當間盛夫委員長   ほかに質疑はありませんか。

（「質疑なし」と呼ぶ者あり）

○當間盛夫委員長   質疑なしと認めます。

以上で、陳情令和6年第198号に係る参考人に対する質疑を終結いたします。

す。

この際、参考人に対し、委員会を代表して一言お礼を申し上げます。

本日はお忙しいにもかかわらず、貴重な御説明をいただき心から感謝申し上げます。

本日拝聴いたしました内容等につきましては、今後の沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会におきまして、審査に十分生かしてまいりたいと思います。

参考人の皆様に、またこれからも御指導もいただきながら、本日は誠にありがとうございました。

休憩いたします。

(休憩中に、参考人退席)

○當間盛夫委員長 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、採決の順序及び方法などの取扱いについて、御協議をお願いします。

休憩いたします。

(休憩中に、議案等採決区分表により協議)

○當間盛夫委員長 再開いたします。

次に、お諮りいたします。

陳情令和6年第52号外23件を継続審査とすることに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○當間盛夫委員長 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・調査事件についてを議題といたします。

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24件と、ただいまお示ししま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）

○當間盛夫委員長 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、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      當 間 盛 夫