

新沖縄振興・公共交通ネットワーク特別委員会記録  
＜第2号＞

令和5年第1回沖縄県議会（2月定例会）

令和5年3月27日（月曜日）

沖 縄 県 議 会

## 新沖繩振興・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5年3月27日 月曜日  
開 会 午前10時32分  
散 会 午後0時32分

### 場 所

第4委員会室

### 議 題

- 1 陳情令和2年第54号の5、同第113号、同第153号の2、同第184号、同第188号の5、同第205号、陳情令和3年第68号、同第84号の5、同第99号、同第174号の6及び陳情令和4年第63号の5
- 2 陳情の採決
- 3 閉会中継続審査・調査について

### 出 席 委 員

委 員 長	座 波	一 君
副 委 員 長	上 原	章 君
委 員	下 地 康	教 君
委 員	大 浜 一 郎	君
委 員	花 城 大 輔	君
委 員	中 川 京 貴	君
委 員	上 里 善 清	君
委 員	比 嘉 京 子	さん
委 員	島 袋 恵 祐	君
委 員	渡久地	修 君

委員 國 仲 昌 二 君  
 委員 平 良 昭 一 君  
 委員 大 城 憲 幸 君

委員外議員 なし

---

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	長 嶺 元 裕 君
企画部長	儀間 秀 樹 君
交通政策課長	山 里 武 宏 君
交通政策課班長	大 城 博 人 君
交通政策課公共交通推進室長	比 嘉 学 君
土木建築部都市計画・モノレール課 都市モノレール室長	比 嘉 喜 彦 君

---

○座波一委員長 ただいまから、新沖繩振興・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、知事公室長、企画部長、文化観光スポーツ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、企画部等関係の陳情令和2年第54号の5外10件を議題といたします。

ただいまの陳情について、企画部長等の説明を求めます。

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。

儀間秀樹企画部長。

○儀間秀樹企画部長 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。陳情に対する説明資料の2ページを御覧ください。

企画部関係の陳情は、継続が11件となっております。

このうち、前回の処理方針から変更のある陳情の処理方針を御説明いたします。

なお、変更のある陳情については、下線で示している変更箇所を中心に御説

明いたします。

初めに8ページを御覧ください。

令和2年第113号公共交通機関におけるコロナウイルス感染症対策に関する陳情について、御説明いたします。

右側の経過・処理方針等の2段落目を御覧ください。

また、政府の新型コロナウイルス感染症対策本部において、令和5年2月10日に新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針が変更され、マスク着用の考え方の見直し等について、令和5年3月13日から個人の判断に委ねることを基本とし、通勤ラッシュ時等混雑した電車やバスに乗車するときなどの場面では、マスクの着用が推奨されております。

公共交通事業者においては、政府の方針や各業界の感染予防対策ガイドライン等に基づき対策を講じており、必要に応じてマスク着用の協力を依頼することがあると伺っております。

次に19ページを御覧ください。

令和3年第99号新たな沖縄振興計画と制度提言に関する陳情の記2について、御説明いたします。

右側の経過・処理方針等の第2段落目を御覧ください。

このため、令和4年8月、11月及び令和5年2月に県、沖縄県市長会及び沖縄県町村会と連名で、関係要路へ同割引制度継続を要請したところ、同割引制度が令和6年3月末まで延長されたところです。

同割引制度延長の発表と同時に、現金払い車への同割引制度の適用が、令和6年3月末で終了することも併せて発表されました。

令和6年度以降のETC利用車に対する特別割引継続は未定であることから、県としては、引き続き関係要路に対して、沖縄の実情を丁寧に説明し、同割引制度の継続を要請してまいります。

説明は以上でございます。御審査のほど、よろしく願いいたします。

**○座波一委員長** 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。

質疑に当たっては、委員自らタブレットの発表者となり、陳情番号を申し述べてから、説明資料の該当ページを表示し、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。

また、この際、執行部の皆様に申し上げます。

答弁に際しては、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。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 よろしく申し上げます。

令和3年第174号の6、20ページです。その3番目、離島住民のコストの負担軽減事業の件でありますけれども、今般JTAさんのほうが今のままではなかなか難しいということで運賃を上げますということで、上げて議論があったわけでありますけれども、ANAのほうは今のところその予定はないというような回答でございました。

もちろん県のほうでも当然把握していると思いますが、新聞報道によりますとこの割引制度は問題なくやるということでありまして、そのところもうちょっと分かりやすく、もう一度御説明いただきたいのと、この制度を使った際に、2社間に要するに価格差が現実には発生するかどうなのか。その辺のところも御説明いただきたいと思っております。

○山里武宏交通政策課長 はい。お答えします。

今回、新型コロナの影響で航空事業の減退、会社の収支構造並びに財政需要に大きな打撃を与えていることから、安定的な事業運営の厳しい状況にあるということで、去る3月3日に発表がありましたけれども、離島航空路の維持に係る収支環境が大変厳しいということで離島航空路の維持に向けた方策として、JTA及びRACがその離島住民向けの運賃の値上げ改定ということを行いました。値上げの時期については4月18日搭乗分からということになっております。

それで県としては競合路線において価格差がある場合に補助金を投入することについて、自由な価格競争を阻害するおそれがあるのではないかと懸念がありました。

そこで公正取引委員会のほうに確認を取って、先週公正取引委員会から回答については、適用条件等をどのようにするかは基本的に当該事業、コスト事業ですね、コスト事業の政策目的に基づく県の判断により行うべきものであると。

2番目に独占禁止法は事業者を対象とした法律であることから沖縄県による負担軽減事業の継続の有無、それ自体に対して独占禁止法上問題となるものではない。

なお、競争政策の観点から事業者間で差別的なものとはならず、また事業者

間の価格カルテルを誘発することにならないよう留意願いたいという回答がございました。

それを受けて県としましては、公正取引委員会の回答を踏まえた上で、適用条件等の価格差があるところへ導入することへの疑義等々もあったものですから、そういうことではないということで手続を見直して国——内閣府とも調整の上、今後コスト事業を適用することができるような検討について調整していきたいということになっております。

○大浜一郎委員 これによってどれくらい現在価格差が出るかどうか、ということちょっと質問しているんですけど。4月18日以降ね。

○山里武宏交通政策課長 例えば那覇—宮古間で言いますと、コスト適用前が1万3150円で、現行の運賃としてコスト事業を適用した場合が8250円になります。今回の値上げ分をそのままにすると9450円というふうになります。これは、コストをそのまま4割を維持したまま値上げ分だけをそのままオンした場合は9450円になるという形になります。

○大浜一郎委員 ですのでね。要するに乗せたらそうなるわけですよ。だから要するに2社フルキャリアが乗り入れているわけだから、その価格差がどれくらい、要するに今までとこれだけ千何百円ぐらい。宮古の件だろうけれども、石垣の件も同時にちょっと教えてくれませんか。価格差もちゃんと行ってね。

○山里武宏交通政策課長 交通コスト適用だと那覇—石垣間で言いますと1万700円。これ交通コストを適用してます。今回値上げによって1万2250円ということで、値上げ幅としては1550円という形になります。

○大浜一郎委員 そのコスト分がそのままスライドになって、キャリア間でそれくらいの差が出てくるという理解でいいわけですよ。

○山里武宏交通政策課長 はい。そのとおりです。

○大浜一郎委員 それで、例えばフルキャリア2つに適用されているわけでありましてけれども、例えば前ね、スカイが参入したりとか、もしくはこれから需要が増えてくれる中でピーチが出てくるとかいうようなことが、もしかしたらあるかも分かりませんね。

例えばそういった場合についてもこの割引というものは適用されてくるのか。以前はされていたのかどうか記憶が定かではないんですけどね。フルキャリアにはこうするけれども、要するにLCCというのは需要があるところには、当然期間限定でも参入してきたりしますよね。そういった場合に、それにもその制度が適用されてくるのかどうなのか。その辺のところもちょっと方針をお聞かせください。

**○山里武宏交通政策課長** はい。お答えします。

まずこの今の条件としましては、離島住民向けの割引運賃に価格差がないことということでの条件みたいながあります。

もう一つは離島住民向け県が設定する運賃水準ですね。いわゆる目安としての新幹線並みと言われている、その運賃を上回っていることというのも条件があります。なので例えばLCC等になりますと、やはり離島住民向けの割引運賃ということに恐らく該当しないということで、ここでの価格競争というのはちょっと違うのではないかということで、つまりそういう場合は、競争が働いているところに導入ということにはならないのかなということで、そのまま離島運賃に4割つくということになるのかなというふうに考えております。

**○大浜一郎委員** 基本的にフルキャリアの場合には、例えば今まで同じような価格帯でいて各社が若干のコスト差異があって、そういうふうに今回したんだろうけれども。

例えばこれがかなり差が開いてきたりとかね。やった場合、県が認めるであろう水準があった場合、今設定がされているけれどもその価格差があまりにもありすぎた場合に、フルキャリア同士でも価格差が、例えば今片道1000円ちょっと変わるわけですね。

例えば想定だけ価格差が広がった場合、またその見直し等々があるかもしれないということは視野に入れておいたほうがいいのかというふうに今思ったんですけど、その辺はどうですか。

**○山里武宏交通政策課長** やはりこのコスト事業、まずは企業間のその競争を阻害しないこととか、あるいは差別的にならないことということで先週公正取引委員会から回答がございました。

まずそれに照らし合わせて、やはりこれはちょっと疑義があるなということでありましたら、やはりまた再度、個別個別にですね、やはりこういうものは確認したいなど。確認した上でやはりこれはまずい、大丈夫かもというような、

基本的には県のほうで判断することというふうに言われているんですけども、やはりそれは個別で確認しながらやっていきたいなと思います。

**○大浜一郎委員** 基本的に県が最終的に判断するものというのは報道の中でもありましたからね。これ理解をしますけれども。

例えばこの財源に関してはね。これ一括交付金ですから、基本的に一括交付金がもしなければ、こういう離島割引の制度というのは基本的に成り立たないわけですよ。

そして、これは5年後の見直しがあって、10年後はどうなるのか分からないというような、ある意味期限付の制度になっている。私個人としてはこれはもう振興策から別枠でね、新たに制度を設計をしたほうがいいのではないかということも考えてはいるし、またそういうことが必要なんだろうと思う。コスト軽減策の財源としての制度としてのね、確立が必要ではないかと思っていたんですけども、県の判断がどうなるかによってこれが継続できるかできないのか、そういったものがかなり今の答弁では左右されてしまうなということ。そしてこれがなくなった場合に、何か発生したときにはもう財源が、手当てがないというようなことになってしまうのも、なかなか大変だなと思ったりもするんですけどね。これ極めて県の判断というのがこのコスト軽減事業に対して非常に重要な判断になってくるんじゃないかなと思うんですよ。一括交付金との兼ね合いもあるのでね。その辺の方針というか、これからどういう形でこれを進めていくかというようなこと、今回は一つの事例になったかも分からないけれども、どういう設計がいいのかなということは少し吟味されたらどんなですかね。これ部長どうですか。

**○儀間秀樹企画部長** はい。お答えいたします。

本事業はまず安定的に継続的に事業を実施することが重要であるというふうに思っております。他の事業にも増してこの事業はそういう形で継続していきたいというのが1点。先ほど5年以内の見直しという話がありましたけれども、県としては今3年、3年、4年の実施計画を区切っていますので3年目の実施計画の見直し検証の中で、その中期の実施計画を策定する中でも検証作業を実施して引き続き一括交付金で求めていくのか、あるいは場合によっては制度提言というのもあるかと思えます。

いわゆる検証の結果でどういうふうな形にするかというふうなことだと思います。そういったことを踏まえて3年後辺りにその辺の見極めと言いますか、そういうことが必要かなというふうに思っています。



○大浜一郎委員 この見極めの際に、やはり県の判断、要するに県が新しくいろいろなことを想定した、例えば新しい適用方法の仕組みづくり、県の判断というのがどれだけ先を見通せるとかね。どういうことが想定されて、このときはこうしようというようなことがあるのかどうなのか。その辺のところも非常に難しい問題も若干はらんでいるんじゃないかなというふうに思いますので、これは県の判断がこの事業を存続させるか、もしくは外出しした制度設計ができるのか、もしくはこれが役割を終えたということになっていくのか、これは極めて県の判断がとても大事だということについては部長どうですか。

○儀間秀樹企画部長 今回のケースは値上げということで、またそのLCC辺りの値下げとはまたいろいろその考え方も違うと思うので、ケース・バイ・ケースでしっかり判断していかないといけないというのが一つ。

そういったもののケース・バイ・ケースで判断しつつ、3年後のその実施計画の検証の中でそういった制度の要望等も含めて、全体としてどういうふうな方向性をもって5年以内に見直しに対応していくかということだと思います。

○大浜一郎委員

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

國仲昌二委員。

○國仲昌二委員 今の質疑に関連するんですけど、今回のJTAさんの値上げで宮古一那覇間で1200円。石垣で1550円ということがありましたけれども、この値上げ分についての補助というのは4割補助という話もあったんですけども、それは考えているんでしょうか。どうでしょうか。

○山里武宏交通政策課長 以前、ちょっとお答えさせていただいたんですけども、値上げ分も4割についても併せて検討しているところでございます。

○國仲昌二委員 その値上げ分についての4割補助というのもぜひ継続していただきたいと。やっぱり負担が増えるわけですから、その辺しっかり協力していただきたいなってことで終わります。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

中川京貴委員。

○中川京貴委員 1点だけ質問させてください。18ページ、第99号。先ほど部長から説明があった北部市町村会当真会長から出された陳情について、処理方針の見直しがあったということで、この西日本高速道路株式会社が実施する沖縄自動車道のみ適用される特別割引は、県民や観光客の移動利便性の向上はもとより、北部地域の振興、さらに県経済全体の活性化に寄与していることから、同割引の制度は必要と認識していると。この割引がもし適用されなかった場合、こういった効果、またされている効果、数字で示していただきませんか。

○山里武宏交通政策課長 お答えします。

特別割引の経済効果としては約80億円という形になっております。自動車道の特別割引については令和5年3月までの時限措置となっております。現在、特別割引制度が終了すると沖縄自動車道の利用者減少により一般道の渋滞をはじめ、本島内の周遊性や人流、物流の低下等が懸念されると。社会的影響は大きいものと思われま。

そのため、今回高速道路機構の資料に示された沖縄自動車道の営業収入から特別割引の経済的な恩恵を簡易的に試算したら180億という形になっております。

○中川京貴委員 部長。この件は我々自民党会派としてもその都度政府また自民党本部に直接要請をして、今のように数字を示してきちっとした理論をつかって要請してきた経緯があります。

しかしながら、これは政府がそれだけ負担をしているわけではなくて、西日本高速道路の会社自体がそういった配慮があつての事業だと思うんですね。

もしこの事業が今皆さんの処理概要で令和6年度以降ETCに対する特別割引継続は未定であると。もしこれが、西日本さんの了解が得られなかった場合、処理概要の下に書かれているんですけども、県はこれまで過疎地域持続発展に向けたあれをつくっているんですよ。市町村過疎計画が策定されてますよね。県は単独で予算化して今のこの割引制度を継続する考えはありますか。

○儀間秀樹企画部長 今回の発表で令和5年度については今年度と同じような取扱い、現金車もETCの利用者もですね、引き続き令和5年度は特別割引があると。令和6年度以降についてはまず現金車に特別割引は行わない。

ただそのE T Cを利用した車についての特別割引については未定ということでございます。現金車について特別割引を適用しないというのも全国的な流れで、N E X C O西日本は2030年度までに全ての部分についてE T C専用化するという話があって、順次E T C専用に切り替えていくということで、令和5年度からたしか11か所の料金所についてもE T Cの専用化を進めるということで、なかなか現金車に特別割引を適用するというのは、もう厳しいのかなというところがあります。

一方で令和6年度からのE T C車に対する特別割引について未定ということでございますので、これについてはまずは市長会と町村会とこれまで連名で要請してまいりましたけれども、その辺については市長会、町村会と協議しながら恐らく6年度以降についても、このE T C車について特別割引をぜひ実施していただきたいという趣旨で要請したいというふうに県は考えております。

この辺については市長会、町村会と調整しながら要請活動も引き続き行っていきたいというふうに思っております。

**○中川京貴委員** 今の部長の答弁には理解を示したいと思っておりますけれども、今もうこの時代の流れですから現金については割引制度は適用されないと。これはよく理解しております。

しかしながらE T Cについては令和6年度からは未定と。今私が質問しているのはもし特別割引制度が取れなかった場合、県として負担を考えて——E T Cですよ、考えているかという質問です。

**○儀間秀樹企画部長** その辺についてはまだ検討しておりません。県としては引き続きE T C車について、ぜひともN E X C O西日本に要請をして実現を図っていききたいと。そういうことで取り組んでまいりたいと思っております。

**○中川京貴委員** ぜひこれはもうその時期に来て行動するのではなくて、県としての姿勢をしっかりと誠意を示していただいで継続されるように努力していただきたいと思っております。

以上で終わります。

**○座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。  
大城憲幸委員。

**○大城憲幸委員** 陳情の14ページになります。令和2年の205号のモノレール

の拡充を求める陳情です。この趣旨は見たとおりで、都市モノレールの延伸あるいは整備を明確に位置づけて取り組んでくれというような趣旨で陳情がされております。それに対して県としては平成30年、令和3年にそれぞれ調査を行ったけれども採算性に課題があって、これからも検討していきますということなんです。これちょっと前にも指摘はしたんだけど、もう調査調査でなかなか前に進まない。やっぱり具体的にどうするのかというのはもう知事なりが判断しないといけないのかなというふうにも感じています。

その中で質問の趣旨は、令和5年度は県全体としてのシームレスな陸上交通体系の構築ということで7800万の調査費を組んでいるわけですね。それこそシームレスな交通体系を目指すのに、鉄軌道もモノレールも調査ばかりでなかなか方向性が見えないよということでは、どんな形で具体的な施策をするのかなというのは非常に気になる場所なんです。

そういう視点でこの令和5年度については、このモノレールの事業については、検討するになっているけれどもどう取り組むのか。そして今言ったシームレスな交通体系という意味ではどう考えているのか。この2点お願いします。

**○山里武宏交通政策課長** シームレスな陸上交通体系の構築事業として、令和4年度からこの名前にして事業を実施しております。

次年度もやはり鉄軌道のほうはこれから長期的な、今おっしゃったように長期的な取組が必要ということでやっていく流れになっていますけれども、このシームレスな交通体系というのは基幹バスシステムの取組を現在進めていて、実際国道58号のその基幹急行バスですね、そこを走らせながら取り組んでいるところです。私たちの位置づけで短中期的な取組がこのシームレスな基幹バスを中心とした事業、長期的な鉄軌道の導入ということで一応位置づけてやっていたところでございます。

シームレスな交通体系事業ですけども、ハード的という形なんですけれども、ノンステップバスの導入とか、あるいはバス停上屋の整備とかいろいろありますけれども、次年度ちょっと考えているのは、やはりもう二次交通とか、やはりバスへの転換とか、公共交通への転換とかですね、そういったことをやっていかなきゃいけないということで、特に前にもちょっと言ったんですけども、今バスが分かりづらいということでもあるんですけども、バスナビとかですね、そういうわった〜バス党のホームページとかで、グーグルを活用した案内とかのソフトみたいなものはある程度整備はしているんですけども、そもそもそこにたどり着けないというようなことをよく言われていて、それじゃあちょっともったいないので、こういうのがあるということをもっとP

Rしてそこにつなげていきたいなということ。分かりづらいという部分の課題を解決していきたいなというのが、来年度力を入れていきたいなと思っているところであります。

引き続き今のノンステップバスの導入とか、あるいはこの基幹バスがあるとやはり支線バスが必要になってくると。それに必要なのはまた乗り継ぎの関係もあると。やっぱりそういうこともありますので課題はたくさんありますけれども、そういうことは定期的に基幹バスシステムを中心に考えていきたいというのがシームレスな陸上交通体系の事業の趣旨でございます。

**○比嘉学交通政策課公共交通推進室長** フィーダー交通の取組についてお答えいたします。

陳情の処理方針のほうにもちょっと記載してございますけれども、フィーダー交通については、鉄軌道の基幹軸を前提としましてこれを充実させるという観点でフィーダー交通の構築連携にも取り組んでいるところでございます。具体的にはフィーダー交通充実に向けまして、各圏域に議論の場を設け市町村と共同で広域的な課題について今取組を始めているところでございます。

地域にふさわしい公共交通ネットワークの在り方についてモノレール、LRT等含めまして幅広く検討を進めていくこととしております。

以上です。

**○大城憲幸委員** 具体的に平成30年度、令和3年に予算を組んで調査したわけですよ。それに基づいて採算性に問題があるからということで止まっている。

ただこのまま検討してますと言うわけですよ。だからこのモノレールに関してフィーダー交通全体ではなくて、モノレールに関して令和5年は具体的に予算も組んで何か取組があるんですか。お願いします。

**○比嘉学交通政策課公共交通推進室長** モノレールの延伸に関しては令和3年度調査を行いまして、少しまだ課題があるというところで確認しているところでございます。

改めて調査というところは、今のところ予定はございません。

**○大城憲幸委員** 関連しますと鉄軌道の部分も併せて議論をしたい。9ページの鉄軌道の陳情があります。これについても鉄軌道はもう10年以上も議論してきたという前提で、まずは中南部から先行導入したらというような陳情で前にも少し議論させてもらいました。

それに対しても令和2年8月に開催した有識者からの意見としては、県の主張としては科学的に論理的であると考えられるというような、令和2年のまだ議論をもってこの処理方針でも残っているわけですね。

そして、この新しい振興策の議論の時にも若干議論をしたわけですよ。

ただ改めてずっとモノレールも近いけれども、それ以上にこの鉄軌道については10年以上も毎年調査調査で、令和5年の予算でも5800万の調査費がついているわけですが、この10年で合計でどれくらいになっているか今数字持っていますか。これまでの平成24年から令和3年の数字を前に出してもらったのかな。それも含めて。具体的にトータルで幾らになっているのか。お願いします。

**○比嘉学交通政策課公共交通推進室長** 県はまず平成24年度から調査進めております。令和3年度までの間で決算ベースですが、調査に要した委託料は4億7500万円となっております。

**○大城憲幸委員** 前に少し議論したときに資料を要求して出してもらったんですけども、平成24年度の鉄軌道導入に係る基礎調査は4500万円から始まって、様々関連するフィーダー交通の予算なんかも含めて鉄軌道を中心とした交通体系をどうやっていくのかという議論にかかったものとして、7億ぐらいの数字が出てたんですけども、今この10年で4億というけれども、その辺は考え方、何が違うの。お願いします。

**○比嘉学交通政策課公共交通推進室長** 今説明申し上げたのは調査に関して、費用便益費の試算ですとか、そういった調査にかかった費用となります。

7億余りの予算に関してはそれに加えて機運醸成ですとかフィーダー関係の調査ですとか、あと圏域の協議、そういった一切含めた金額となっております。

**○大城憲幸委員** 少し質問変えますけれども、今も少し触れたように純粋に鉄軌道のハード面の調査だけで4億5000万ぐらいですと。それをやるために県民の機運醸成だとか関連するフィーダーとか、そういうようなものを入れると改めて10年間でどれぐらいの予算で、それは財源としては何ですか。お願いします。

**○比嘉学交通政策課公共交通推進室長** お答えします。

費用便益の試算ですとかそういった調査以外に機運醸成等含めまして、これ

までかかった金額としては8.4億円となっております。

**○大城憲幸委員** これはこれまでというのは平成24年から令和5年までという認識ですか。お願いします。それから財源の確認をもう一度お願いします。

**○比嘉学交通政策課公共交通推進室長** 先ほど説明したのは実績ということで、決算ベース令和3年度までとなっております。財源は一般財源であります。

**○大城憲幸委員** 今あるように令和3年までの実績で約8億円。それで令和4年で5000万で令和5年でまた新年度予算で5800万ということで、非常に県民からみてもぜひ必要。県行政としても市町村も含めても必要と。

総論では賛成ではあるんだけど、なかなか前が見えないんですよ。だからそういう中で、さっきのモノレールにしてもそう。やっぱり必要性を感じてるし地域からも要望もあるけれども、採算性として現時点ではなかなか判断できない。

それについても判断できなくてずるずるいつてしまっているところがある。

だからシームレスな交通体系についてもバスだよと言うけれども、誰が考えてもバスはすぐできるわけですから、バスの課題を挙げるのはみんな一所懸命やらないといけませんよ。

ただ、根本的なシームレスというんだったら各いろんな交通機関で連携をして、ストレスなくどんどん観光客も県民も使えるようにというのがシームレスのイメージであって、それを今7000万も予算組んでバスの取組しますよだけでは、ちょっといつまでこういうのを続けていくのかなというのは、非常に先が見えなくて問題に感じています。

あわせて皆さんに質問すると長くなるから前いただいた資料でいくけれども、国の調査でもこれまでの令和3年までの累計でも10億、国も鉄軌道に関しては調査事業してるんですよ。あんまり慌てて答え出せと言ったらできないという答えにしかないというのも困るけれども、ただこれもうどこかでけじめをつけて鉄軌道をどうするのかというのを、本当に知事が腹決めてやらないといけないのかなと、私は個人的には感じています。それは政治判断になるから、皆さんには具体的に聞けないのは当然なんですけれども、その辺について現時点で内部の担当する皆さんの中で、今後の見通しというのは、何か具体的なスケジュールみたいなのは挙げ切れているの。

今度は新しく交通計画、体系計画みたいなもの出したけれども、それ見ても抽象的な表現にしかなくてないんですよ。だからもう鉄軌道も決まらない。モ

ノレールもやるのかやらないのか分からない。そんな中で全てが中途半端になってしまうんじゃないかと。そんな中で観光客が一気に戻ってくると二次交通の課題は挙がるけれども、では目の前のバス使うしかありませんねぐらいになって、そこも中途半端になってしまうんじゃないかなというのは、非常に危惧されるんですけれども部長、話しできる範囲でお願いします。

○儀間秀樹企画部長 お答えいたします。

今回の鉄軌道の事業費ですけれども、県のほうで試算すると6000億円を余るだろうというふうな総事業費が出ていて、例えばこれまでの大型プロジェクトで言うと那覇空港の第2滑走路、これは全体で2000億円余りの総事業費だったと思うんですけれども、それについて県の建設構想の調査から工事の着手までに34年要しているということ。

あと首里駅までのモノレールの整備事業ですけれども、これは全体で1000億円余りなんですけど、那覇市の導入の検討から工事の着手まで24年というところでございます。

そういう中で鉄軌道はうちで試算すると6000億円余りということで、どうしてもその慎重にならざるを得ないといえますか、やはり客観的な検証が求められるということだと思います。そういう中で県は平成24年度から様々な取組を実施し、最初は上下分離方式によって黒字の転化が確認できた。

あるいはその後4年間かけて構想段階の計画書を策定し、今回国のほうで特例制度について調査検討しますというふうな形で、県としては着実に前に進んでいるのではないかとこのふうには思っております。

ただやはり超大型のプロジェクトですから、その辺はやはり時間はかかるかとは思いますが、しっかりと客観的、論理的に検証し説明にもちゃんと答えられるような、そういったことが必要であろうということで、もう少し時間はかかるのかなというふうには感じているところではございます。

○大城憲幸委員 その辺の認識が私とちょっと違ってて。まあ締めますけれどもね。そこはもう最終的には政治判断だと思うんですよ。今言った大型事業だから20年、30年かかるのは当たり前という話ではなくて、やっぱり我々県の議論として具体的に議論していたのは、平成30年5月に出した鉄軌道のルートとかフィーダー交通の在り方というのは、基本的なところをまとめた沖縄鉄軌道の構想段階における計画書。やっぱりその後というのはちょっともう政治的な駆け引きとか、やっぱり予算の都合とか様々ありますけれども、そこからはあんまり具体的には進んでない気がしているわけですよ。



そして我々は国の役人なんかと話して、後は政治力だねと、申し訳ないけどと言われたりするものですからね、そこはやっぱり政治判断であり、皆さんでは踏み込めない部分かもしれませんが、高度な判断が必要。

ただ、それはもう政治状況にも直結するので難しいけれども、ただもう毎年5000万も6000万もお金をかけて何かもうずっと調査している感じ。

あるいはもう本当に財源が厳しい中で、いつまでフィーダー交通にしても県全体の交通体系にしても、基本的な方向性が決まらないように見えてしまうものですから、これについてはまた知事三役とも議論してみたいと思いますので今日は以上です。ありがとうございます。

**○座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。

島袋恵祐委員。

**○島袋恵祐委員** 19ページですが、先ほども別の委員からあった高速道路の料金の件なんですけれども、今回現金払いのほうは割引制度を終了するという事なんですけれども、その理由というのはどのように説明されているんでしょうか。

**○山里武宏交通政策課長** NEXCO西日本から3月13日付で報道発表がございました。その中では今後の方針として現在実施中の全線35.5%割引の特別割引について、今後必要な手続を経て令和6年3月末まで継続する方針ということ。

あとは令和6年4月以降の割引措置については未定ですが、割引を設定する場合は非ETC車、現金車などには適用せずETC車のみを対象とすることとしていると。令和6年4月以降のETC車の割引措置については改めてお知らせいたしますと。

なお、ETC利用促進の取組については引き続き検討してまいります。具体的な内容については改めてお知らせいたしますというような発表がございました。NEXCO西日本によりますと、やはりETCの利用率が沖縄県はかなり低いと。

その要因としてはやはりこの特別割引が非ETC車にも適用されていることも要因なのではないかということ、NEXCO西日本さんはおっしゃっております。

**○島袋恵祐委員** 沖縄だけ特別に割引はこれまでもしていただいているという

ところもあるんですけども、何か採算性が取れない理由は説明なかったということなんですか。

要するにこれ以上割引すると運営上経営が成り立たないとか、そういった理由は言っていないということですか。

**○山里武宏交通政策課長** そういうことは特にはないです。ただ2030年には先ほど部長からもあったんですけども、2030年には全国でもE T Cの専用化という方針があって、そこに向けてE T Cの利用率を上げることを取り組んでいると。次年度も11か所では導入しているところがあるという流れの中での一つの動きでもあろうかと思います。

**○島袋恵祐委員** E T Cの普及をとということなんですか、現在沖縄の実情はどうなっているんですか。

**○山里武宏交通政策課長** 令和5年1月の利用率としてはNEXCO西日本管轄で全体として92.5%なんですけれども、沖縄自動車道は67%になっております。

**○島袋恵祐委員** 全国と比べてランクはどの位置にあるんですか。

**○山里武宏交通政策課長** NEXCOによるとやはり全国で一番低いと。最下位であるというふうになっております。

**○島袋恵祐委員** 沖縄がこれほどまで全国最下位ということで普及率が低いという状況はあるんですけども、皆さんとしてはその理由、要因とはどういったものを考えてますか。

**○山里武宏交通政策課長** お答えします。

県が令和3年度に実施したアンケートによりますと、E T Cを設置しない理由としては車載器の設置費用がかかるという意見が最多でございました。

またE T Cを利用していない者のうち、沖縄自動車道をほぼ毎日利用している者の半数は平日の朝夕あるいは深夜割引を知らないと。

つまりE T Cを利用した場合のメリットを知らないという方が、E T Cを利用しなくて結構ヘビーユーザーですね、毎日利用している人だけでもE T Cを利用していない人が何で毎日利用しているのにE T Cを利用しないのかなど

ということでアンケートの回答を聞くと、そのメリットを知らなかった。割引があるんですけども、それを知らないという人が結構いました。

なので県では今NE X C O西日本さん、あとは経済界とかあるいは観光コンベンションビューロー、土建部さんも一緒になって、沖縄県自動車道利用促進協議会というのを今設置して、このE T C利用促進も含めて自動車道の利用促進に向けていろいろ取り組んでいるところなんですけれども、その中でやはりNE X C O西日本さんはE T Cの車載器の購入助成を実施して、県は先ほど言った経済界と一緒に連携して利用のメリットの周知広報に取り組んできていました。

また次年度もさらにその力を入れていきたいなということで考えております。

**○島袋恵祐委員** 今説明があって車載器の購入がやはり高いという理由、またこのE T Cを使うことによる割引制度を知らないという理由を、皆さんはいろいろ調査で分かっているわけですから、そこをどうやって県民に対して購入費補助をきちんと知らせていくのか。またこのE T C割引があるということをもっとやっぱりここは強化する必要があるんじゃないかなと思うんですよね。E T Cを利用する人が多くなればなるほど、例えばインターチェンジでの渋滞の緩和につながって、特に沖縄は慢性的な渋滞がある中で、渋滞が起これば経済が阻害されるという状況もずっとあるわけですから、やはりそこら辺の強化取組をちゃんとやるべきだと思うんですけれどもどうでしょうか。

**○山里武宏交通政策課長** おっしゃるとおりで、まず、メリットを知らないという人に対してメリットの周知というのが、県は今年度も結構ラジオとかも使ったりとか、広報媒体を使ったりして周知をしているところなんですけれども、やはり自動車道の出口のところで現金利用者の人に対してチラシを配るとか、そういうこともやって周知に努めたところでございます。

次年度県の予算の対応をして、さらに力を入れて利用促進に取り組んでいきたいと考えております。

**○島袋恵祐委員** この取組方強化をお願いするのと、あとやはり県民の負担が増えることになってきていると思うんですけれども、高速道路なんですけれども米軍の皆さんは利用料金というのはいかなるような状況になっているのでしょうか。

○大城博人交通政策課班長 お答えします。

米軍車両関係は申請の用紙がありまして、事前にその用紙を書いて料金所、現金のところなんですけれど、料金所の人に最後手渡すということになっています。現状はですね。

今後、先ほど話したとおり2030年E T C専用化になりますので、今後はまた違った状況が出てくるのかなと思っております。基本的には無料です。入り口でチケットを取りまして、出口で申請書と一緒にチケットを渡すということになっております。

○島袋恵祐委員 要するに米軍車両は免除されているということなんですか。もう一度お願いします。

○大城博人交通政策課班長 おっしゃるとおりです。事前用紙をお渡しすることで免除ということでございます。

○島袋恵祐委員 実際年間にどのくらいの免除額になっているかというのはいくら分かりますか。

○大城博人交通政策課班長 すみません、そこは承知しておりません。

○島袋恵祐委員 どういった制度というか、免除ということになっているんでしょうか。

○大城博人交通政策課班長 すみません、詳しいところまでは。NEXCO西日本さんから伺った利用状況です。先ほどちょっと無料ではないかという話をしたんですけれども、申請書を提出してその場ではお金を払ってないんですけれども、後払いか日本が負担しているのかというのは、ちょっと調べさせていただければと思います。

○島袋恵祐委員 これまでもずっと政府が日米地位協定の関係で、米軍が直接支払うんじゃなくて政府が肩代わりして支払っているという実情があるわけですよ。今回この値上がりもするという中で県民の負担が増える。だけど米軍は政府が払ってくれるというところで不公平がそもそもあるわけですよ。そういう観点も皆さんとして、やっぱり米軍もちゃんと米軍として高速道路料金を納めるべきだということを、ちゃんと日米地位協定の改定も含めて要請する

必要があるんじゃないかなど。こういった不公平なことをそのまま是正しないままにしているのかということが、僕は問題であると思うんですけどもどうですか。

○山里武宏交通政策課長 今回の地位協定等々ですね、ちょっと米軍関係に絡むものですから、今ちょっと企画部交通政策課というか、関係部局であります知事公室等々ですね、その辺は相談してみたいというか、すみません、そういうふうにはしか言えないんですけども。

○座波一委員長 休憩します。

(休憩中に、座波委員長から今の部分は重要な点であるので、米軍の高速道路料金については、その財源を調べて答弁するという事でよいか、確認があった。)

○座波一委員長 再開します。

山里武宏交通政策課長。

○山里武宏交通政策課長 今回の米軍の自動車道の料金の支払いについては、そもそもその場で申請書でもって支払わないという手続があるようですけども、その後、その財源がどこから出てるかというのは今のところすみません、不明ですのでそれはちょっと調べさせていただきたいと思います。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

花城大輔委員。

○花城大輔委員 11ページのOKICA、もしこれまでにどなたかがやっていたとしても初めて聞いたかのように答弁お願いしたいと思います。

このOKICAはどこが運営されてますか。改めて紹介してください。

○山里武宏交通政策課長 沖縄ICカード株式会社でございます。

○花城大輔委員 私もそれ聞いたときにびっくりして、モノレールがやっているのかなと思っていたら、これだけの会社があるということで、それでいろいろ

ろと調べてみました。

処理概要のところでも県内でも利用できる店舗が増えてきているというふうにありましたけれども、増えてはきてるんですけどもかなり少ないですよ。

またチャージのみの機械を設置しているところと実際決済までできるところが分かれているんですけども、これはどのようなことがあってそういった事象が起きているんですか。

○山里武宏交通政策課長 こちらもこの会社のほうに聞き取りになるんですけども、やはり今そういうチャージ機等が少ないということで、会社のほうでバス停周辺の商店とかそういったところに営業をかけて、そこに置いてもらうようお願いをしているような状況がございます。

○花城大輔委員 そうでしたら決済ができるものとチャージできるもの両方あったほうを最初から導入したほうがいいと思っているから、さっきの質問をしたんですよ。それで今お願いしてという話がありましたけど、店舗側の費用負担とかはないんですか。

○山里武宏交通政策課長 設置料等ですね、やはり負担はございます。

○花城大輔委員 幾らかかるんですか。

○山里武宏交通政策課長 すみません、ちょっと数千円とは聞いているんですけど、具体的な金額は聞いてないです。

○花城大輔委員 安いですね。私は今後沖縄県民がみんなOKICAを持って、観光客も那覇空港着いたらOKICA買ってみたいなことができればいいなというふうに思ってます。

今Edy使っても楽天しか儲からないですよ。PayPay普及してますけどもソフトバンクが儲かるわけですよ。これも県産品だと思うので、この会社も。しっかり県内で普及させて日常的に使えるようにしてほしいなと思えますけれども。県はこれからOKICAの利用促進を図るというふうに、これも処理概要がありますけれども、どのようなことを今考えてますか。

○山里武宏交通政策課長 例えば路線バスなどへの普及の中で、観光客などから全国系のICカードの導入を求める意見などもあります。なので路線バスへ

の全国系 I C カードの導入などは観光客の利便性が上がるものとして考えられますけれども、バス事業者においては新たな開発コスト、維持コストなどが発生するので現時点では全国系の I C カード導入については検討されていないものと認識しています。

一方、その S u i c a とか O K I C A 同様の各地域の交通系 I C カード 1 枚のカードにまとめた地域連携 I C カードというのが開発されております。

なので県としてはやっぱりこれらの導入地域、既に導入している他の県の事例なども情報収集して、O K I C A の普及といたしますか、こういったものも考えながらやっていきたいなと思ってます。

**○花城大輔委員** 要望なんですけれど、全国で流通している I C カードと一緒にするのはなくて、沖縄だけのサービスを県が引っ張って、県も多分株主になっていると思いますからやってもらわないと、先ほど言ったみたいに県民がみんなカードを持ったり観光客が那覇空港でカード買ったりということは起こらないわけですよ。そしてしっかりとこの会社を育てていきながら、流通させていくということが必要だと私は思っています。

私の財布の中に 1 軍のカードと 2 軍のカードがあって、O K I C A はバスに乗るときにしか使わないから 2 軍のカードのところに入っているんですよ。たまにしか使わないので。ぜひ O K I C A をみんなで使って 1 軍に入れてみたいなと思いますので、今後ともまたいろいろと提案させていただきたいと思います。

終わります。

**○座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。

渡久地修委員。

**○渡久地修委員** どうも御苦労さんです。

今送った 14 ページ、モノレール 3 両化について前回もお聞きしましたけれど、3 両化いろんな課題はいっぱいあると思うんですけどもね。

一つは車両、駅舎の改築、ダイヤ改正、テスト運行とあるんだけど、それぞれ今言った車両、駅舎改築、ダイヤ、テスト運行、進捗状況教えてください。

**○比嘉喜彦都市計画・モノレール課都市モノレール室長** お答えいたします。

令和 4 年度事業の進捗の見込としては 41.3% でございます。現在工事を進めている内容でございますが、新車両基地の建設、駅舎改修ホームドアの設置、

車両製造、全体で9編成のうち今年度までに4編成分が搬入されているということで、引き続き車両製造を進めているところでございます。

現在の進捗状況でございますがホームドア設置、駅舎改修については夏頃まで工期がかかるということで、今まだ実際のところ駅舎のホームドアの改修につきましては、全体のうち7駅についてはまだ整備中、あるいは未着手という状況でございます。

ダイヤと習熟運転についてなんですが、こちらについては新造車両3両編成の運行についてのダイヤ改正とかそういったことだと思いますが、ドアの改修とか駅舎改修、それが終わった後に実際のところ具体的なスケジュールというものが決まるというふうに考えております。

**○渡久地修委員** 今聞くと駅舎の7駅が工事中とか未着手ということがあるんですけど、それから車両も41%というところ、これは計画どおりいっているんですか。若干遅れていることになるんですか。

**○比嘉喜彦都市計画・モノレール課都市モノレール室長** 新造車両3編成について計画としましては、2編成について令和5年度内に運行開始をさせると。残りまた2車両については6年度に運行させるということで当初からそういう計画で進めておりますので、事業のスケジュールとしては、計画どおり進んでいるというところでございます。

**○渡久地修委員** ぜひ計画どおり、できれば前も言ったけれど少しでも早めに前倒しできるように頑張ってください。

それとこの14ページのモノレールの大量・定時性・快適性というのがあるんですけど、この快適性という点でちょっとこれに関連するんですけどね。確認させていただきたいんですが、この前モノレール乗ったときに、空港から首里に向かっているときに奥武山駅過ぎた辺りからアナウンスで大変混雑しているのでスマホ見ながらの歩きは注意してくださいみたいのがあったんですよ。結構やっぱりみんなこんなやって、それでこの駅とかホーム、階段あるいは車両の中でスマホによるけがとかトラブル、そういったのが起きているのかどうなのか分かるのであれば教えてください。

**○比嘉喜彦都市計画・モノレール課都市モノレール室長** スマホ関連に係る事故、けがというところについては、県のほうに情報は来ておりません。



○渡久地修委員 ぜひこれから注目したほうがいいと思う。

それともう一つ。これは今の関係で今日は意見だけ述べますけど、この前乗ったときに、これまでもそうなんだけど優先席に若い人が座って、お年寄りとか子供たちを抱っこしている人が来ても、なかなか譲ってくれないとかってあるわけ。この前は、結構子供抱っこしたりお年寄りが来てたりするけど優先席もそうだけど一般のあれでもね、なかなか譲らないから何でかなと見てたら、座っている人のほとんどがずっとスマホ見ているのよ。

だから目の前にお年寄りが、高齢者が立っている、子供抱っこして立っているのが気づいていないはず。だからこれに対して、何かやらないといけないんじゃないかなという感じがします。ここの委員会で前どこだったかな。視察行ったときに結構、くどいくらい譲ってくださいというアナウンスをやっているところがあったのよ。その辺はやっぱり優しい沖縄という点でアピールする上でも、これは何らか県とかモノレール株式会社で、ぜひどうすればいいのかというのは検討したほうがいいと思う。

それから皆さんもチェックしてみて。座っている人ね、ほとんどこんなよ。目の前、悪気があって譲らないんじゃないはず。前にね、お年寄りが立っているのも気づいてないのよ。気づいてない。

だから、その辺はみんなで考えたほうがいいなと思って今日は要望だけやっておきますので、今後対策が可能なのかどうなのか検討してみてください。

以上です。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課都市モノレール室長 議員からの御提案につきましては、モノ社に有効な対策がないか検討していただくよう伝えておこうと考えております。

○座波一委員長 ほかに質疑はございませんか。

平良昭一委員。

○平良昭一委員 伊江島空港の件で本会議でもいろいろ出てましたけど1月だったかな。視察したのは。伊江村との意見交換をしてきたんですけど、どうも県の考えと地元伊江村の考え方に若干開きがあるなと意見交換の中で、感じました。その中で過去に三者協議をつくってくれという要望もあったんですけど、それが全くできていないんだらうなというのを感じたのがですね、区域の問題の中で、これまで運営会社が土曜、日曜しか来られないというようなことの中で、採算が取れないから航空会社が乗り入れできないというようなことを、

ずっとここまでここ10年くらい県議会の中で皆さん答弁をしてきたわけですね。

しかし地元の意見からすると意外に米軍は緩やかだということで、平日でも皆さんが定期的にやれるんだったら対応はするというようなことを、村長自らそういう話をしていたんですよ。であれば県の考えているのと村が考えているのは乖離があるわけよね。いわゆる航空会社を説得するに当たっては。

そういう点からすると実際この協議をしっかりと進められているのかなというのが非常に疑問に思ったんですよ。その辺伊江村含めて県との意見交換というのはやられているんですか。

**○長嶺元裕基地対策課副参事** 一般質問で平良委員から伊江村と県のほうで主張が食い違っているのではないかというようなお話もございました。

それで伊江村の担当者と3月13日の週に話をさせていただきました。これまでの経緯の確認をして、現在伊江村が行っております伊江島空港の利活用調査結果が近々報告書が上がってくるというふうに聞いておりますので、その報告書ができた時点でまた国、伊江村、県との三者の会議をどのように開催できるのかということも含めて、適切に対応していきたいというふうに考えています。

**○平良昭一委員** 非常に実際に村に出向いて委員会の中でいろいろ話をやってきたんですけど、村の考え方としては、この空港は、県のものだよということをしきりに言ってました。であればそこにこれまで皆さん県と村との間の意見の中での食い違いがかなりあるんだらうなということで、実際この調査をしているのは村がやっていて、これを回答するような状況になっていると言いますけれど、本来これ県がやるもんじゃないの。これが村がやっていること自体おかしくない。どう思うの。

**○山里武宏交通政策課長** お答えします。

県管理の伊江島空港については昭和52年の2月以降、利用率の低迷によって定期便の運行が休止されているところであります。

航空会社が定期便を運行するに当たっては、需要が見込めなければ運行は難しいということから、採算が取れる路線とする必要があるものと考えております。

航空会社の誘致等について、県外路線については観光振興の観点から、県内路線については交通手段の確保の観点から、県として必要に応じてその確保維

持に努めていきたいと考えております。

また採算を確保するためには航空会社や県のプロモーションによる集客の取組のみならず、やっぱり地元の魅力創出や発信、地元住民の利活用についての検討は不可欠でありますから、地元伊江村とも連携して対応していきたいと考えているところでございます。

以上です。

**○平良昭一委員** 採算が取れるというのは——航空会社というのは今使用制限があるから取れないだけの話であってさ。それが使用制限さえ緩和すれば入ってくる航空会社というのは僕はあると思うんですよ。伊平屋空港との兼ね合いの中でそういう企業が1つあるわけですから。実際この使用制限の緩和というのは、村側が言うのは、米軍側はある程度緩やかにできるということを言っているような説明を受けたわけですよ。県としてはどう思っているのこれ。皆さん米軍サイドと話した状況があるの。

**○長嶺元裕基地対策課副参事** 米軍のほうからは、基本的に伊江島空港をどのように活用したいのかという具体案を示していただきたいというようなことがございましたので、地元の要望、どのような運行にしたいのか、そういったことも確認しながら米側、国と調整をしていきたいというふうに考えています。

**○平良昭一委員** 具体案を示しなさいということは、この伊江島空港をどうやりたいのかというのは伊江村と沖縄県でしっかり話さないといけないということでしょう。そこまで来ているんだのに。ここでじだんだ踏んでいること自体が、伊江村自体が歯がゆいわけですよ。要望出してきているんだから、陳情も出してきているんだから、それなりに一緒になって対応しないとイケないというふうに私は思いますけど。

実際3月にやるというような話をしてやってきたんですか。伊江村と話をしてきたの。

**○長嶺元裕基地対策課副参事** 3月に話をしたというのは、メールですとか電話でこれまでの経緯を確認をしてお互いの認識を共有したというところがございます。

**○平良昭一委員** やっぱり空域の問題というものの中での考え方の違い、伊江村と県側の違いというのが調査して分かったわけよね、僕らは直接行って。伊

江村側には柔軟に対応すると言っているけれど、皆さんのところではこれ国の問題があるからと。

要するに日米地位協定の問題になるかもしれませんが、その問題を米軍サイドが意外に何て言いますかね、安易に考えているようなところがあるのであれば、これを航空会社が知ることによって十分に利用するような価値が出てくると思うんですよ。伊江村の方々が言うには、北部のテーマパークができることに関して伊江村の飛行場を利用してそこに行く方々もいるし、伊江村自体がこのテーマパークができることによって交通形態が変わってきて、村の発展にもつながっていくだろうという考え方も示していましたよ。

そうであれば、全く今進まないような状況の中で、一気に進めるような状況が私はあると思うんですよ。その辺県サイドが一步前進してないというような受け止め方にしか伊江村へ行って感じませんでしたけど。そういうことではないの。

**○儀間秀樹企画部長** お答えいたします。

先ほど知事公室のほうからも話がありましたけれども、米軍はその運用改善について、駄目だという話ではなくてですね。活用の具体案を示してほしいというのが一つあるんですよ。ですから具体的にどういうふうな活用をしたいということを米軍側に説明しないといけない。

そのためには今回伊江村のほうでも調査を実施して、それで旅客上の予測であるとか民間空港の就航可能性とかですね、そういったものを調査をしているということ。

そして県のアンケート調査の中でこの就航可能性について聞いたところ、一つは需要が見込めない、新たな路線開設を行う余力がない、現在保有する機体が1500メートルの滑走路に離着陸できないということで、運用制限については触れてなくて、ですから具体的に需要が見込めたりということがあれば、その運用改善も含めて、こういうことを行いたいということが航空会社からもでてくるんじゃないかなと思っております。

ですからまず伊江村のこの調査結果、そしてうちの県のアンケート調査、それをちょっとすり合わせた形で今後どういうふうにアプローチしていいのか、その辺で具体的にどう活用していきたいんだということを航空会社も含めてその意見交換するなどですね、そういう形でまずは米軍側に具体的にどういうふうな活用をしたいというものをまず持っていないと、話合いの場に行けないというふうに思っていますので、そういう方向でちょっと進めていきたいと思えます。

○平良昭一委員 この米軍サイドが言っている具体案というもののの中では、就航する会社まである程度決めておかないといけないという具体案なの。

○儀間秀樹企画部長 そこまで話は進んでいないので、米軍からどういうふうな話が出てくるかというのはこれからの話ではございます。

○平良昭一委員 伊江村の調査内容もある程度聞きました。それに基づいて県との意見交換をしながら、今後の対応を考えるということでもいいんですか。

○儀間秀樹企画部長 先ほども申し上げたとおり、県は県でアンケート調査を実施していますので、伊江村側の調査とうちの調査のすり合わせとか、その辺も含めてちょっと意見交換したいなというふうに思っております。

○平良昭一委員 この問題まだまだ継続すると思いますので、取りあえず伊江村は県との協議は進めたいというようなことは言っておりましたので、その辺早めに対応していただきたいと思います。

それと19ページ、この沖縄自動車道の件ですけど、E T C搭載車のみ1年間は延長すると。いわゆる補助は延長するという事になっておりますけれど、県内のE T Cの搭載車というのは先ほど聞いたけれど、何%ぐらいあるの。何%ぐらい搭載されている。

○山里武宏交通政策課長 E T Cの利用率が67%となっていて、実は搭載というのはですね、数字はすみません、把握していない状況です。

○平良昭一委員 恐らくこのN E X C Oの考え方というのは6年度以降はE T C専用車だけを対象にするということを言い切っているわけですから、そうであれば搭載車をどう上げていくかというのは県民のためになるわけよね。であれば過去にE T Cに対しての助成をしたような記憶があるんだけど、その辺過去にそういうのがあったか。

○山里武宏交通政策課長 今年度なんですけれども、令和4年8月から11月の間、沖縄県限定のキャンペーンを実施して、N E X C O西日本さんが助成のキャンペーンをしております。車載器の購入費用1万円助成です。

これはセットアップ費用も含めてですけれども、取付工賃等も含んで1万円

を助成する形で行っております。

その実績としては、これを使って3000台の設置がありました。沖縄県はやはり中古車が多いということで、中古車を対象にしたものとなっております。

県としては、来年度も引き続きこのE T C助成のキャンペーンをしてほしいということを協議会などでも求めているところであります。

**○平良昭一委員** 新車は恐らくついてくると思いますけれど、中古車につける場合、これ設置するのにどれぐらいかかるの。

**○山里武宏交通政策課長** いろいろ種類等あるんですけども、大体量販店などで聞くと1万5000円とかそれぐらいかなと。1万5000円からのイメージですかね。

**○平良昭一委員** それぐらいであればN E X C O西日本さんもそうでありますけれども、会社側そして県側である程度の助成金なりキャンペーンをしてつけないというのを——E T Cでしか利用できませんよなんていうことが出てくると、ある程度助成することができるのであれば、装着してくれるんじゃないかなと僕は思うんだけど。どんなね。

**○山里武宏交通政策課長** 例えば今年度、先ほど言った8月のE T Cの設置助成をN E X C Oさんが行ってましたけれども、一方で、県とあるいはまた経済団体の方も一緒になって役割分担なんですけれども、県と経済団体はこれの周知に努めたと。これを助成金でやっていますというところの取組、E T Cのメリットとかですね、そういったものを周知したところでございます。

我々県がやることで市町村の協力をいただいて市町村の広報誌とか市町村のチラシとかそういったものを活用して、やはり市町村のそういう広告とかを利用しますと、市町村結構全戸に行ったりする場合がありますので、かなりの効果があるんだろうなと思っています。

次年度、令和5年度もこの事業にちょっと力を入れて、もっと広めていきたいなど。もっと時期的にも、もうちょっとキャンペーンの時期よりも早めにもっと周知もしたいなということも考えております。

**○平良昭一委員** どうしてもE T Cを自分の車に改めて入れるということになると幾ら値段がかかるのかも分からないし、そういう面では装着する値段も分からないといけないと思うし、今工事している中で西日本さんは商業

してますよね。今やってますよね。そういう形と同様にどれぐらいかかるということに関して——新しく入れるのによ、県民に知らせる必要があるんじゃないかなと思うんですよ。それプラス、前やっていたキャンペーン助成金等もあるのであれば、装着する可能性というのは高くなるんじゃないかなと思うんですが。

特に渋滞緩和のためにそれを入れたいというのであれば、私はNEXTCOの会社あるいは県からもある程度の補助は必要になってきてもいいんじゃないかなと思いますけど、その辺どうですか。

**○山里武宏交通政策課長** 令和4年度から立ち上げている沖縄自動車道の利用促進協議会ということで定期的にそのNEXTCOさんと県で、国あるいは経済団体等と観光コンベンションビューローとかレンタカー協会さんも一緒になって協議会をつくって定期的に話し合いを持っています。

その中で今のお話もコマーシャル、キャンペーン、実際にも具体的にその料金とかメリットとか、こういったものをもうちょっと表に出すような形で、当然我々県としてのバックアップの広報もそこに力を入れてやっていければなと思います。

**○平良昭一委員** 南北に県民が移動するときにはこの道路をどうしても使わないといけないような状況があります。僕はこの場所でも非常に不満を言っていますが、空港自動車道と沖縄自動車道がなぜ金が出るのと金が出ないのがあるのか。これは組織が違うからという単なるそういう問題かもしれませんが、利用している方からすると片や金出ない、片や金出るというものの中で非常に不公平さを感じるような状況があるんですよ。そうするとこれ以上利用料金が上がるとなるとそれこそ大問題、沖縄経済にも大きく左右するような状況が来ると思いますので、ETC装着したとしても6年、7年、8年あとはまだ未定ではあるわけですから、その辺をどう今の料金を維持していくかというのはこれ行政側の裁量に頼るしかないかなと思ったりするわけですよ。

特に今工事をされている中で、もう朝夕の渋滞が2キロ、3キロ平然と続いているような状況の中で、こんなときも金出すのかというようなことが、現実的に使っている方々の意見でもありますので、ちょっと西日本さんに対しても強気になってもいいんじゃないかなとも思ったりもするわけよ。

そういう面ではこの道路は海洋博のときに石川から許田まで造ったのが最初で、それをずっと延ばしてきているし、片や空港自動車道もつなげてしまって1台の真ん中走る基幹の道路になっているわけよね。当然もう空港まで来るこ

とになるわけですから、もっともっと利用率が高くなっていくというのは予想されるものだから、そういう面では全線無料だということは理想論だと思うけど、その辺を西日本さんとの交渉はするような余地はないですか。

**○山里武宏交通政策課長** 先ほど委員からも御紹介あったように沖縄自動車道は高速自動車国道ということで位置づけられて、管理主体が西日本高速道路の株式会社であると。

一方、那覇空港自動車道のほうは一般国道自動車専用道路ということで位置づけられていると。整備管理主体は沖縄総合事務局になっていると。そのような関係から今のようなことが生まれていると。こちら料金取る取らないというのが生まれているという形にはなります。この特別割引についてはやっぱりNEXCOさんの経営努力のほうで今やっている状況もございます。

2030年にはETCの専用化があるということでもあります。だから令和6年度以降についても県としてやっぱり引き続き特別割引の継続を求めていく必要があると考えていて沖縄県市長会、沖縄県町村会等も連名で要請してきていますので今後も両団体と相談しながら、その要請を続けていければなと考えているところをございます。

**○平良昭一委員** 運営主体が違うということでもありますけれども、県民の目線からすると同じような道路にしか見えないよ。そういうふうなことを考えていっても沖縄自動車道を使う方々は金払って、それ以外は金払わないとなると非常に不合理さがあるというのは県民の中でも平等性がないなという話もよく聞きますし、県民の中では今の那覇空港自動車道も沖縄自動車の延長としか思っていないから、そういう感覚を持っている県民がいるということも忘れないで交渉をしていただきたいと思いますので、今後も最低でも今のような現状を維持されるような努力をしていただきたいと思います。

以上です。

**○座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

**○座波一委員長** 質疑なしと認めます。

以上で、企画部等関係の陳情に対する質疑を終結いたします。

説明員の皆さん、大変御苦労さまでした。



休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○座波一委員長 再開いたします。

次に、陳情の採決を議題といたします。

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をお願いいたします。

休憩いたします。

(休憩中に、議案等採決区分表により協議)

○座波一委員長 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とおり、全て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)

○座波一委員長 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11件と、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)

○座波一委員長 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

休憩いたします。

(休憩中に、次年度における本委員会の審査の活性化を図るための取組について、委員間で協議を行った。)

○座波一委員長 再開いたします。

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 座波 一