

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3回沖縄県議会（9月定例会）

令和5年10月18日（水曜日）

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10月18日 水曜日
開 会 午前10時1分
散 会 午前11時57分

場 所

第4委員会室

議 題

- 1 陳情令和2年第54号の5外14件
- 2 県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立（小規模離島航空路の確保・維持に向けた取組について）
- 3 陳情の採決
- 4 閉会中継続審査・調査について

出席委員

委 員 長	座 波	一
副 委 員 長	上 原	章
委 員	下 地 康	教
委 員	大 浜 一	郎
委 員	花 城 大	輔
委 員	中 川 京	貴
委 員	上 里 善	清
委 員	比 嘉 京	子

委	員	島	袋	恵	祐
委	員	渡	久	地	修
委	員	國	仲	昌	二
委	員	平	良	昭	一
委	員	大	城	憲	幸

欠席委員

なし

説明した者の職・氏名

企	画	部	長	金	城	敦								
企	画	部	企	画	振	興	統	括	監	谷	合	誠		
企	画	部	交	通	政	策	課	長	大	嶺	寛			
企	画	部	交	通	政	策	課	副	参	事	西	垣	紀	子

○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、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、企画部等関係の陳情令和2年第54号の5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、前定例会の処理方針等に変更があった部分についてのみ説明をお願いいたします。

金城敦企画部長。

○金城敦企画部長 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10件、新規が5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及び新規の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4ページを御覧ください。

陳情令和2年第54号の5、令和2年度離島・過疎地域振興に関する要望事項に関する陳情について、御説明いたします。

7ページを御覧ください。

記9について、御説明いたします。

当該処理方針については、陳情令和2年第188の5の記2・3、陳情令和3年第84号の5の記1、陳情令和3年第174号の6の記2と同じ趣旨ですので、恐縮ですが、こちらでまとめて御説明いたします。

経過・処理方針等を御覧ください。

石垣―波照間航空路線については、第一航空株式会社において、使用機材の国の耐空検査を終え、現在、運航乗務員の訓練を実施しているところです。

今後、国による運航乗務員の最終審査を経て、石垣空港での最終飛行を行い、就航する予定と聞いております。

県としては、安全・安心な運航が第一と考えていることから、早期就航に向けて、引き続き同事業者の取組を確認してまいります。

次に23ページを御覧ください。

こちらからは新規の陳情になります。

陳情第110号の5、令和5年度美ぎ島美しや（宮古・八重山）圏域の振興発展に関する陳情について、御説明いたします。

記1の経過・処理方針等を御覧ください。

県は、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業において、航空会社の運賃体系に沿った形で運用を行っていることから、同じ小学校6年生であっても年齢が異なることで、還付額に差が生じていることは承知しております。

県としては、航空会社での取扱いも含め、関係市町村と意見交換しながら、どのような対応が可能か検討してまいります。

次に記2の経過・処理方針等を御覧ください。

県としては、離島住民の交通コストの負担軽減を図ることが重要であると考えていることから、先の沖縄振興特別措置法改正に当たり、割高な移動コストに対する支援について制度要望を行いました。採択には至らなかったところです。

このため、令和4年度以降も一括交付金を活用して沖縄離島住民等交通コス

ト負担軽減事業を安定的、かつ、継続的に取り組むとともに、引き続き竹富町が一括交付金を活用して実施する高速船向けの竹富町民等船賃負担軽減事業と連携し、離島住民の交通コスト低減に努めてまいります。

また、沖縄県交通事業者安全・安心確保支援事業において、離島航路事業者の燃料高騰分を支援しているところですが、今回の陳情は、燃料サーチャージ料金への支援であることから、既存事業も含めて支援の在り方を検討する必要があります。

県としては、離島住民の負担軽減は重要と考えることから、支援の在り方について、竹富町とも意見交換してまいります。

次に記3の経過・処理方針等を御覧ください。

RACを含め、離島航空路線を運航する事業者においては、新型コロナに伴う収入減に加え、円安や燃料高騰の影響を強く受けていると認識しております。

このため、県では、コスト増加の要因である燃料費や整備外注費について支援してきたところであり、令和5年度についても、引き続き同様の支援を実施しているところです。

また、航空運賃の値上げについては、事業者の判断によるものと考えておりますが、値上げによる影響を強く受けている中小規模離島の航空路線については、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業において、負担軽減に取り組むことが必要と考えており、引き続き国や関係市町村と連携し、離島航空事業者への支援及び離島住民の負担軽減に取り組んでまいります。

次に25ページを御覧ください。

陳情第112号、粟国・那覇間航空路線に係る赤字補填負担割合の見直しを求める陳情について御説明いたします。

当該処理方針については、陳情第113号と同趣旨ですので、こちらでまとめて説明させていただきます。

経過・処理方針等を御覧ください。

粟国－那覇間航空路線については、現在、チャーター方式による運航であることから、国の欠損補助が受けられず、運航に伴い生じる欠損については、県と粟国村で2分の1ずつ補助しているところです。

一方で、粟国村にとっては、財政規模的にも負担が大きいと認識しております。このため県では、チャーター方式による運航においても国の補助が適用できないか、国と協議するとともに、県と村の負担割合についても、検討しているところです。

次に27ページをお開きください。

陳情第114号、航空運賃値上げに伴う離島住民の移動コストの軽減策の延長

と離島自治体の負担軽減を求める陳情について御説明いたします。

経過・処理方針等を御覧ください。

県としては、離島航空路の確保・維持及び離島住民の負担軽減は重要と考えております。

このため、10月18日以降については、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業において、関係市町村負担額を含め、県が全額負担することとしており、引き続き国や関係市町村と連携し、取り組んでまいります。

また、RACを含め、離島航空路線を運航する事業者に対しては、コスト増加の要因である燃料費や整備外注費について支援してきたところであり、令和5年度についても、引き続き同様の支援を実施しているところです。

次に28ページを御覧ください。

陳情第138号、竹富町民等船賃への燃料油価格変動調整金（サーチャージ）加算料金分の新たな支援制度の創設を求める陳情について御説明いたします。

経過・処理方針等を御覧ください。

県では、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業により、船賃の低減を図るとともに、沖縄県交通事業者安全・安心確保支援事業において、離島航路事業者の燃料高騰分を支援しているところです。

今回の陳情は、燃料サーチャージ料金への支援であることから、既存事業も含めて支援の在り方を検討する必要があると考えます。

県としては、離島住民の負担軽減は重要と考えることから、支援の在り方について、竹富町とも意見交換してまいります。

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 企画部長の説明は終わりました。

これより、陳情に対する質疑を行います。

なお、質疑に際しては、委員自らタブレットの発表者となり、陳情番号を述べた上で該当するページを表示し、質疑を行うよう御協力をよろしくお願いいたします。

また、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。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 23ページの陳情第110号の5の1ですけれども、小学校6年生における離島割引の件です。6年生になって何か大会に出るときに、大会に出る日と帰ってくる日で年齢が変わってしまうというようなことがあるようです。ですので、その点でも関係市町村と意見交換しながら、主としては6年生は6年生のくくりでやってもらったらどうかというような意見があったんですけれども、その辺はどう考えていますか。

○大嶺寛交通政策課長 今委員がおっしゃったように、同じ6年生でも12歳と11歳ということで運賃に差があるということは承知しております。これは航空会社の運賃体系に沿って負担金を支援しているところから生じているところですので、この辺は航空会社ともいろいろ意見交換しているんですけれども、航空会社自体は国際線も含めて、全てそのような12歳、11歳でラインを引いているところでなかなか線引きが難しいということでございますので、この辺は取扱いとしては、県と市町村と同じ6年生くくりでできないかというところでいろいろ意見交換させていただいているところですので、引き続き検討していきたいと考えております。

○大浜一郎委員 国際線は別としても、通常県に派遣とかで行ったり来たりするときのほうが、多分意見の中での一番重要な部分なんだろうと思うので、これはRACであったり、JTAだったり、ANAだったり離島から出発する便のことでしょうから、その辺は航空会社も柔軟に考えられないことはないのではないかなと思うんですけれども、その辺のニュアンスは今どうですか。実際何かそういう話はしていますか。

○大嶺寛交通政策課長 いろいろ意見交換させていただいていますけれど、どうも航空会社は国際線も国内線も含めていろいろシステムの同じような取扱いをしているということもあるようでして、この辺の区分けの仕方がかなり難しいというような話もあって、そういったところで意見交換はさせていただいているんですけれども、そのような状況でございます。

○大浜一郎委員 だから今、お互いに譲り合わない、ということです。見通しみたいなのは全くないですか。

○大嶺寛交通政策課長 航空会社はやっぱりいろいろ改定していくのは難しいということですので、この辺は運用のほうで県と市町村でどうにか対応できな

いかということを検討しているところでございます。

○大浜一郎委員 ぜひ6年生のくくりという形で取扱いをやっていただければ大変助かるので、ぜひその方向でお願いをしたいと思います。

次に竹富町のサーチャージの問題です。同じところの2番の中にもありますけれども陳情第138号の28ページ、サーチャージの問題というのは石垣を拠点にして竹富島もしくは西表島、また波照間島になると島によって全部変わってくるわけですね、負担金が。ですのでその辺のところを何とか考えていただきたいということで、私は一般質問で部長のほうからも検討する必要があるという答弁もいただきました。

例えば今具体的にどのようなイメージを持って、サーチャージに対する対応を考えていらっしゃるのか、ちょっとお聞きしたいのですが。

○大嶺寛交通政策課長 やはりこのサーチャージについては交通コスト低減からも外れていますし、航路事業者に対して燃料高騰分に支援している事業からも外れている。おっしゃっているとおりちょっと特殊なケースではございます。

航路についても本来石垣から竹富町に出ていく8航路のうち6航路については国の欠損補助の対象からも外れていますので、そういうふうなところで支援することは重要と認識しておりますが、ちょっと複雑なところもございまして、今どのような支援ができるかというのは——竹富町としては直接離島住民のサーチャージ分に支援していただきたいというようなことであります。

竹富町に支援したことに対して、県が竹富町に支援するのかとか、事業者に支援するのかとか、直接住民に支援するのか、というのを含めてちょっと意見交換をさせていただいているところでして、そういうところで長く続けられるようなもので対応できたらと考えているところでございます。

○大浜一郎委員 竹富町の中で第1段、第2段、第3段というカテゴリーがあって、第1段目は何とかやっているけれども、2段目、3段目になってくると波照間の場合はワンウエー3000円くらいかかってしまうというような、往復6000円以上になるよね。だからそうなるところを何とかしてほしいという具体的な提案があったと思うんです。今どういう話をしているのですか。お話し合いをしていると言うけれど。

○大嶺寛交通政策課長 今竹富町においてサーチャージが何段階か上がっていますので、竹富町としてもこのサーチャージ分を1段階分支援しているという

ことですので、県としてもどんどん上がっていつていますので、その残りのところに負担できないかというところで御相談がありますので、そういったところを今具体的にどのような支援ができるかということ相談しているところでございます。

○大浜一郎委員 実はもう1つ懸念するのは、来年3月に軽油引取税が期限を迎えるではないですか。要するに今は軽油引取税を免税処理でやっているかも分からないけれども、船の場合ね。鉾山もそうですけれど、船の場合免税処理しているから、32円でしたか。軽減されたので取引しているけれど、来年3月になると一般財源になっているからこれがなくなってしまう。

要するに撤廃された場合、オールジャパンの問題なので、撤廃されるとまたプラスアルファになるわけよね。だから来年3月以降もまた運賃が上がってしまうのではないかとということも実は想定しているんです。この軽油引取税が免税からも除外されたりしてくると、離島に対する軽油を使う船舶はそれなりに燃料のコスト負担が増えるから、その辺のところではチャージ分を除いても、またコストが上がってしまっているのではないかと懸念があるわけです。その辺のところも含めて考えてみたらどうかなと思うんですけれども、その辺のところはイメージしていますか。

○大嶺寛交通政策課長 仮に税金関連で値段が上がっていくということになってきますと、恐らく運賃自体もいろいろ検討に入る可能性もございますので、そういうふうなところはコスト事業でいろいろ低減することも可能ではございます。燃料のサーチャージについては引き続き意見交換していきながら、どのような対応ができるかというのは一緒に考えていきたいと考えております。

○大浜一郎委員 これは直接離島住民一人一人の財布の問題になってくるものだから3月以降どうなるかということを含めて、軽油引取税の問題もどうなるか分からないけれど、今サーチャージの問題、毎日の生活の財布の問題だから、ぜひ早めに対処方針等、実効性を持って対応してもらいたいわけです。今の御答弁ではなかなか出口が見えにくいので、もう少しこうしたらいいのではないかとこのところまで、今日は聞けないですか。

○谷合誠企画振興統括監 委員がおっしゃるように離島の住民にとってサーチャージが負担になっているということは承知しておりますので、サーチャージか本体の運賃なのかというのは、やはりこれは運賃体系によって決まっている

ところですがけれども、サーチャージ、燃料が上がり続ける状況の中では運賃そのものを見直すということは船会社にとってもあり得ることでもあって、その場合は県としてもコスト負担軽減事業の中で見られることもできますので、その辺りの料金体系が変わっていくことも考えながら、我々としてどういう支援が可能かというのを、竹富町であったり船会社とも意見交換しながら進めてまいりたいと考えております。

○大浜一郎委員 ぜひ前向きというか、何かしら具体的な解決方法をしっかりと見つけて早めに御提示できるような体制をお願いしたいと思います。

それと25ページの陳情第112号です。赤字補填割合の件ですがけれども、確かに粟国村にしてみれば、これだけの負担割合というのは大変だというのは簡単に想像できます。しかし存続するためにそういった支援策は必要だというのは当然です。ですので割合をこのように持って行ってくれという要望はすごく理解できる要望だと思うんです。そのような形に持っていくのは、実は今後第一航空が多良間－石垣、石垣－波照間島ということにすると、その自治体にも同じようなことが当然起きてくるわけです。そうなってくるとそこへの影響も考えつつ、粟国村との負担割合をどのような形で持っていくかという、要望に添ってほしいと私は思います、当然。なのでその辺、これを支援するために県のほうにも申し訳ないけれど汗をかいてくれというとなんだらうというふうに思いますけれども、その点は具体的に今考えてらっしゃいますか。

○西垣紀子交通政策課副参事 お答えします。

粟国村の要請のあったとおり、粟国村の財政状況はかなり厳しいというところは県も認識しているところです。今現在は県と粟国村の負担割合を見直す方向で検討を進めているところです。あわせて今後就航予定である波照間島、竹富町も同じ財政状況と認識していますので、そこも含めて今検討を進めているところです。

以上です。

○大浜一郎委員 前向きに実行可能な検討をしてください。大体いつ頃までにこんな感じにできるというふうに。我々もそういったシステムになっているからということ、地元にもお伝えできる環境にいつ頃なるのか。どうなの、それは。

○西垣紀子交通政策課副参事 今進めているところは令和6年度の予算から検

討したいと考えているところです。ですので結論は今年度中にはめどがたつかなというところでは考えているところです。

○大浜一郎委員 すばらしい答弁です。

よろしくお願い申し上げたいと思います。

もう一点、最後です。ありがとうございます。今の答弁はちゃんと地元にお伝えします。

それとRACの件ですけれども、今回RACが値上げをする中において、RACの状態をしっかりと支援していかないと、要するに赤字がつながっていくというような状況になりつつあって、実際なっているわけですよ。だからRACがどのようにしてきちっと今の航路を維持してやっていくかというのは極めて重要なことなんです。例えばメンテナンスの問題とか、機材整備の問題とか、外注するハンドリングの問題とか、いろいろなコストがみんな上昇してきた、事業者として値上げをして赤字を減らさないといけないと言うんだけど、どうしても機材が古くなってきているのも多分にあるんだろうけれども、メンテナンス費が相当増えてきているというところで、RAC自体も経営が非常に思わしくないという状況があるのは当然御存じだと思うんですけども。今後どういう支援の在り方と航空運賃の問題をどうバランスを取っていくかというのは、非常に交通政策で大事なことだと思うんです。その辺のところ、今考えられる対処方法を教えてもらえますか。

○大嶺寛交通政策課長 RACにつきましては、おっしゃったとおりコロナの影響もかなり大きくて、令和4年度はそれなりに6億近い赤字というところで厳しい状況でございますが、県としましてはそこについては燃料の高騰分であったり、整備外注費であったり、円安の影響を受けているようなところにつきましては支援させていただいて、令和4年度、今年度も引き続き支援しております。

またこの議会の補正予算でもいろいろ対応させていただいているところでございまして、引き続き支援はしていきたいと。同時に小規模離島に観光客もなかなか戻りが厳しいということですので、この辺は観光部局も一緒になって搭乗率向上についてはいろいろ支援をしていきながら、県としてもいろいろサポートしていきたいところでございます。

○大浜一郎委員 そうなんです。縦串だけではなかなかうまくいかないところもあるんですよ。やっぱり横串も入れて地域の方々にもそれなりの努力もしても

らわないとなかなか上がってこないではないですか。例えば与那国島ではホテルがなくなっているようなところがあったりして、日帰りになりかねないようなところもあったりするものですから。その辺栗国村も実際そうなんです。だからそのようなところも縦串だけではなくて横串もしっかり連携しつつ、航空会社が存続できるようなことをしっかり支援をしていくという体制は非常に大事だと思うし、これは県の交通政策の中でもとっても大事なことだと思いますので、ぜひその辺のところをしっかりと横串も同じくらいの温度を持って対応していただければと思います。最後に部長、何かございますか。

○谷合誠企画振興統括監 お答えいたします。

委員がおっしゃるように、確かにRACがあることで離島の足が支えられている、基盤になっているということで承知しております。今課長からも答弁がありましたように、RAC自身への支援はもちろん行っておりますけれども、仮に値上げにつながった場合においても、離島の住民の負担が増えないような形の支援をすることで、これが結果的にRACの支援にもなると考えておりますので、やり方としましてはRACへの支援をどうできるかということと、離島住民の負担がこれ以上増えないようにするためにはどうしたらいいかということとを2つの面で考えながら、我々としても適切に対処してまいりたいと考えております。

○大浜一郎委員 よろしく申し上げます。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

比嘉京子委員。

○比嘉京子委員 新規の23ページの記2の部分を質疑したいと思います。そもそも論になるかと思いますが、沖縄県は離島県であるというのはよく言われておりますけれど、沖縄のように離島の集合体としての県というのは全国に、ほかにありますでしょうか。

○大嶺寛交通政策課長 離島が多い県というのは、ほかにもあるのは承知しておりますが、やっぱり県自体が離島でして、その周辺に散在しているというのは沖縄県だけだと。

○比嘉京子委員 そのことについて沖縄県としての主張というのかな、離島の多い県でよく長崎と比較されたりしますけれども、結局本州から離れているので鉄軌道や様々な恩恵を、地理的条件の下に受けていないわけです。受けていない中において、どう国が理解するかというところが非常にどうなっているのだろうというのがあって。1つは皆さんの処理概要の中に特別措置法で交渉したけれども採択に至らなかった。後でいいですけども、どのような論拠を沖縄県が言って、どのような理由で却下されたのかということ、後で資料を頂きたいと思います。

離島だけの県でありながら鉄軌道の恩恵を受けず、ずっと永遠のテーマのように離島住民の交通コストの問題というのはついてきているわけです。これはせんだっての文教厚生委員会においても派遣費の問題というのがあったりします。そして離島に行くには東京往復よりもコストがかかるという与那国島だったり、そういうようなことを永遠とやり続けているわけです、私たち。

その中でもう一つ聞きたいことは、例えば県と市町村でそのマイナス部分を負担するという一括交付金ですね。国の考え方として一括交付金の中に、沖縄県が離島における交通負担を補えるだけのお金が入ってきていますかというのが2番目の質問です。

○座波一委員長 休憩いたします。

(休憩中に、座波委員長から資料の提出について確認があった。)

○座波一委員長 再開いたします。

大嶺寛交通政策課長。

○大嶺寛交通政策課長 資料については調べて提出したいと思います。

○比嘉京子委員 この根本的な問題は地理的な問題なのでどうしようもないんです。我々の努力で何とかなる問題ではなくて、政治的な判断が必要なわけです。そういうことを考えると地理的な問題ではなく、私たちのせいでもなく。ですからそこら辺にどう立ち入っていくかということが非常に問われていると思うんです。その問題そのものが解決しないうち、その根本的なことが政府と共通理解にないと、一括交付金だって、ここから提言の政策を打っていますよと。そして脆弱な離島の小さい島々を抱えている竹富町等も含めて全部それを負っているわけです。負いつけている。そのことを我々は沖縄県としてどうい

う論拠で国に要求していくかということも永遠に問われているわけです。その認識が県庁の中に、担当の中に、どうあったのかということも私は非常に聞きたいところになっています。

つまり離島だけの県というのは沖縄県でしかない。例えば長崎県だと九州につながっていながら離島が多い。そういう県はいっぱいありますよね。けれども離島だけで成り立っている県は——1000キロ掛ける400キロと言われ方しますけれど、これだけの点在しているところに交通負担を他府県と考え方を異にして、我々は国と対峙していかなければいけないのではないかと思うんです。部長、どうですか。

○金城敦企画部長 交通コスト低減事業は約10年以上前に小規模離島航空路活性化事業ということで、小規模離島の住民の交通コストを低減するというところから始まりました。そのときの交渉の経過ですけれど、委員がおっしゃるように離島県で大変交通コストがかかるということで国に約1年近くこの辺の状況を説明して、これを始めると止められなくなるのではないかと財務省から強く言われたところでした。それでも県としては離島県の非常に条件不利性だということで、何とかまずは小規模離島から実証事業をさせてほしいということで、当時あった特別調整費で実施させていただきました。その後財源については一括交付金に移行して今に至っているわけです。だからこの交通コスト事業というのを県としては大変重要な事業だという認識を持っていて、安定的に継続的にできること、これを最重要課題として取り組んでいるところが現状でございます。

○比嘉京子委員 すみません、国に交渉に行ったこともございますが10年以上前から。今お聞きしているのは、今の取組のスタートラインが沖縄本島を中心として離島の距離で測られていると思うんです。沖縄本島自体が本州から離れているわけです。沖縄本島から小規模離島への交通運賃になっていると思うんです。スタートが、考え方が。けれども沖縄本島自体が本州から離れていて、そもそもが離島なんです。そういう考え方に切替えていかないと全国に類を見ないというスタートラインに立たないと。小規模離島の市町村にまで航空運賃の負担がいつている現状がある。これをやろうとすると沖縄県に潤沢に来てない限り継続できないです。その論拠の切替えを我々がどう持つかということも、ぜひ県に検討していただきたい。そもそもが離島県なんです。そもそもが我々は鉄軌道やそして多くの恩恵を受けていない。そういうことのスタートに切り替えていかないと、なかなか政府に——今ずっと負担がいつているわけです。

そのことを我々は脱しないとイケないのではないかと。だから論拠のつくり方そのものをもう一度考え直してみるという、全国で類を見ないので新たな提案が必要だと思うんです。

○金城敦企画部長 沖縄振興特別措置法では条件不利性の克服というのが目的でございますので、委員がおっしゃるようにロジックと申しますか、論理の立て方については次の見直しは5年以内にありますので、その際には検討してまいりたいと思います。

ただ少し離島県である沖縄本島についても航空機燃料税の軽減とか、着陸料、航行援助施設利用料、こういうのも全て全国より軽減されております。ただそれだけでは負担が大きいので、これは次の見直しに向けて検討してまいりたいと思っております。

以上でございます。

○比嘉京子委員 最後に一言。やっぱり鉄軌道や新幹線の恩恵を距離的にも論理的にも受けていない沖縄本島までの問題と、沖縄本島から離島に行く問題と、その2つをしっかりと論破できるように、ぜひ論拠立てをお願いしたいと思っておりますのでよろしくお願ひします。

以上です。

○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 25ページの栗国路線の欠損補助の問題。この前参考人招致をやりましたけれども、部長などもモニターで御覧になっていたと思ひますけれど、まず感想を聞かせてください。

○金城敦企画部長 小規模な離島に飛行機を飛ばすというのは非常に欠損が大きくて、その維持には相当な努力が必要だなというふうに考えました。

以上でございます。

○渡久地修委員 参考人招致を通して、僕は第一航空さん、議会の側も、当然県の側も、ぜひこの問題を解決したいという点では同じ方向に向いているのではないかなということを、質疑を通して感じました。そういう意味でぜひ頑張っていたいただきたいのですが、ここにあるチャーター方式とあるでしょう。この

チャーター方式というのは、どうもその呼び方自体がチャーターというと観光客が一時的に借りて飛ぶというようなものに見えてくるが、僕は実質的な定期便だと思っているわけ。だから皆さんもここは以前にも定期便だったし、現在も実質的な定期便だという立場に立って交渉することが必要ではないですかと思っているんですけども、どうですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 委員がおっしゃるとおりにチャーター方式であっても、国が認める定期運航に近い形で必要な路線だということで今、国に対して説明を行っているところです。路線の必要性については国からも一定程度の理解は得られているというふうに感じているところです。

以上です。

○渡久地修委員 だからこの陳情処理方針に関してもチャーター方式という、僕は書き方はあまりそぐわないと思う。もし書くとしても実質的な定期便になっているということをもっと強調しないと。実質的な定期便なんだと。そうしないとこれは突破できないよ。これは県民のみんなの理解も得られない。実質的な定期便。以前も定期便で補助を受けていた。だからここはぜひということで交渉に臨んでいただきたいがどうですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 国との協議をする際にも、やはり航空法上といいますか、厳密な呼び名ということで定期的な運航か、チャーター方式ということで少し区分けをした形で、それでもチャーター方式であってもやはり委員がおっしゃるとおりに、やはり定期的な運航として借り上げという形ではない週3日という決められた週、曜日で飛んでいるので、ぜひ国の欠損補助の対象としていただきたいということで今、説明をしているところです。

○渡久地修委員 終わるけれど部長、言いたいのは分かるでしょう。実質的な定期便ですよということをもっと強調して、そこを前面に出して交渉しないと、国の制度がどうのこうのだからチャーター便だけれどやってくださいと言ったら、多くの県民の理解も得られないので、実質的な定期便ということでやってください。

○金城敦企画部長 国との調整は委員がおっしゃるように、実質的な定期便ということでやっています。ただ行政的にはチャーターか定期かという表現しかできないものですから、ここに書いてちょっと理解しづらい点はあるのですが、

国に対しては実質的に2地点間を週3日で運航する路線ですということで説明して、ある程度御理解を得てますので、それで進めていこうと考えております

○**渡久地修委員** 部長、ぜひ処理方針の書き方も実質的な定期便になっているということで、しっかり皆さんの態度を分かるようにしてよ。そうしないと県民の理解を得られないよ。

以上です。

○**金城敦企画部長** 検討します。

○**座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。

上原章委員。

○**上原章委員** 17ページの陳情令和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18ページの2。沖縄自動車道における独自料金及び割引制度を提言に加えることということで、来年の3月末までに現金払い者への割引制度の適用が終了すると。

また令和6年度以降のETC利用者に対する特別割引継続はまだ未定であるという処理方針なんですが、現時点で県としては現金払い車への割引終了はやむを得ないと思ってるのか。

またETCについても、しっかり割引制度がこれまでどおり進んでいくのか。国と西日本高速道路株式会社との議論の中で、今物価がこれだけ高騰して多くの県民が厳しい状況にある中で、5か月後に高速道路の割引制度が大きく変わるというのはどういう御認識か、まずお聞かせ願えますか。

○**大嶺寛交通政策課長** 現金車の割引がなくなるということについては、西日本高速道路株式会社ともいろいろ意見交換させていただいたんですけども、2030年に全ての高速道路がETC化されるということがございまして、それに向けていろいろ取り組んでございます。今沖縄のインターチェンジでも現金車が縦列になり事故の原因になるということもございまして。そういう状況の中で経済団体ともいろいろ意見交換させていただいて、ここについてはやむを得ないのかなというところで、非現金車については次年度以降というところではございますが、ただNEXCO西日本においてもETCの車載器を設置していただくためにいろいろサポートはしていきたいということですので、令和4年度から今年度にかけても車載器のキャンペーンをしておりますので、そこで1万円の助

成金と5000円分のクーポンみたいなものもございまして、実質1万5000円くらいの割引のキャンペーンを8月から開始しているところですので、順調に申請者が増えていると聞いているところでございます。

○上原章委員 この現金車への割引廃止についてなんですが、直近のデータで、本島に高速道路があるわけですけど、現金車とE T C車の割合、利用状況の数字はありますか。

○大嶺寛交通政策課長 現金車とE T C利用者の割合というふうなところは調査としては持ち合わせておりませんが、N E X C O西日本が管轄している高速道路全体では大体E T C車が92.5%活用されてるところなんですけれども、沖縄自動車道については67.3%というところで、全国に比べても低い状況にはなっておりますので、こういった点では現金車が全国に比べると多いほうなのかなというところでございます。

○上原章委員 ちなみに名護と那覇間の割引は現制度が幾らで、これが撤廃されたら幾らになるのか。ちょっと教えてもらえますか。

○大嶺寛交通政策課長 今沖縄自動車においては現金とE T C利用者の全てを対象に通行料金の35%を割引してございまして、那覇ー許田間の普通車両の通常料金は1610円のところを35%割引で1040円というところで570円の割引が行われています。

○上原章委員 現金車両で今質疑しているつもりなんですけれども、約35%の割引がなくなると那覇から名護に行くときに片道1610円かかると。これ非常に大きな負担で経済効果等に大きな影響が出るのではないかなと思っています。

ですから高速道路は割引があるから利用してる人も多いと思うんです。そういう意味ではこの制度により沖縄経済全体の中でどのような影響が出るのか、県としても議論、もしくは数字的にも出ていますか。

○大嶺寛交通政策課長 高速道路機構ファクトブック2020において示されておりました、沖縄自動車道の営業収入は約150億円くらいあるというところから特別割引の経済的な恩恵を簡易的に計算すると、大体80億円の効果があるというところでございます。

○座波一委員長 休憩します。

(休憩中に、上原委員から今の答弁は経済効果の数値なのか確認があった。)

○座波一委員長 再開いたします。

大嶺寛交通政策課長。

○大嶺寛交通政策課長 今のは経済的な金額の話であるんですけども、それ以外にもやはり料金が上がることで、皆様が一般車道のほうに行くと交通渋滞とかも起こってくるかもしれないし、物流とか人流のところにもいろいろ影響が生じてくると。そういうところでもやっぱり高速道路は重要な基幹道路というところで認識してございます。

○上原章委員 ちょっとよく分からないんですけど、現時点で決定事項ということ、やむを得ないというお話でしたけれど、先ほどお話ししましたように非常に物価の高騰とか国も県もそうですけれども非常に厳しい経済状況、また県民の暮らしの中で、もう少し関係機関と割引はまだまだ必要じゃないかなということで、私はもう一度県がアクションを起こしてもいいのかなと思っております。あわせてE T Cの割引は間違いなく継続できるということの見通しがあるのでしょうか。どうでしょうか。

○大嶺寛交通政策課長 そこにつきましても今の時点では未定ですので、引き続き今年度も要請に行きたいと考えておりますし、NEXCO西日本、沖縄県、経済団体で利用促進協議会というのを立ち上げてございます。その中で利用を促進して少しでもE T C車を増やして取りこぼすことがないようにいろいろ広報キャンペーンも含めまして取り組んでございますので、そういったのを最大限活用していただいて、できるだけ県民の負担を減らしていく方向で進めたいと考えております。

○上原章委員 先ほど1万もしくは1万5000円の取付けのためのキャンペーンをやってますと。県民にこれがどれだけ浸透しているのか、具体的にどのくらいの方が活用されていますか。

○大嶺寛交通政策課長 具体的な数字は今のところ把握はしてないんですけども、令和4年度で大体3000台強くらいの活用がございました。

今年度に入ってから今の時点でその半分以上が既に申請が来ているということでございますので、順調に伸びているのかなと考えてるところです。

○上原章委員 今の話だと令和4年度は3000台、今年度はもう半分と。そんなに通年大きくそれが活用されてるようには今感じなかったんですけど。来年度から現金車の割引がないということを県民にしっかり認識をしてもらわないと、こういったせっかくのキャンペーンをもっともっと加速してもらわないといけないのかなと思っております。

まとめますけれど、私としてはぜひ現金車ももう少し延長してもらいたいということと、E T Cの割引は必ず残してもらおうということをしてぜひ要請をして検討していただきたいと思います。最後に部長、ちょっと見解をお聞かせください。

○谷合誠企画振興統括監 お答えいたします。

委員がおっしゃるように、県民の負担が増えるということの影響は大きいものと考えておりますので、県としましてはまずはこのE T Cを何としても残すべく要請活動を強化してまいりたいと考えております。その中でE T Cに關してのキャンペーンはN E X C O西日本がやっておりますけれども、県も一緒になって広報を強化いたしまして、このキャンペーン期間に2万台まで対象ということでキャンペーンを張っておりますので、さらに周知を強化する形でこの期間中に現金からE T Cに変えていただくようなキャンペーンを強化してまいりたいと考えてます。

現金の延長につきましてはこれまでの経緯も踏まえて考えると、なかなか厳しいものがあるというところがございますけれども、我々としてはE T C割引を残すためにどうしたらいいかということをも最優先に考えながら、委員のおっしゃった趣旨も含めて考えてまいりたいと思います。

○上原章委員 よろしくお願ひします。

終わります。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「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。

休憩いたします。

(休憩中に、補助答弁者の入替え)

○座波一委員長 再開いたします。

次に、本委員会付議事件、県経済の振興発展及び鉄軌道を含む公共交通ネットワークの整備拡充並びにこれらに関連する諸問題の調査及び対策の樹立に係る小規模離島航空路の確保・維持に向けた取組についてを議題といたします。

ただいまの議題について、企画部長の説明を求めます。

金城敦企画部長。

○金城敦企画部長 引き続き本特別委員会の付議事件、小規模離島航空路の確保・維持に向けた取組について御説明いたします。

本日は、お手元の資料について御説明した後、委員の皆様からの質疑をお受けしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

では、資料の内容については、交通政策課から御説明申し上げます。

○西垣紀子交通政策課副参事 小規模離島航空路の確保・維持に向けた取組について御説明いたします。

それでは、お手元のタブレットを御覧ください。

まず、資料左上の現状について御説明いたします。

現在、県内の離島航空路は青い線で結ばれた12路線となっており、石垣ー多良間、波照間線の2路線については、就航再開に向け、第一航空株式会社において取り組んでいるところです。

また、県内の空港は国管理の那覇空港をはじめ12の県管理空港が設置されており、空港名の横に括弧書きで記載されている数字は、滑走路の長さとなっております。

続きまして、資料左下の課題について御説明いたします。

ここでは、小規模離島航空路線の課題を記載しております。

まず、1つ目の課題としましては、旅行需要が限定的であることから、1人当たりの座席コストが高く、採算性が低いことが挙げられます。

その一例として、那覇ー粟国路線において、令和4年度の実績を基に、運賃

シミュレーションを実施したところ、①搭乗率100%の場合、損益分岐点価格9万2000円、利益率10%乗せた場合10万1000円となり、現在の搭乗率である②搭乗率35%の場合は、損益分岐点価格26万円、利益率10%乗せた場合28万6000円となります。

離島航空路は小型の航空機で運航することから、固定費の割に座席数が少なく座席コストが高くなってしまっている現状がございます。

2つ目に、利用者の需要喚起や、観光客等の受入れ体制の整備が挙げられます。

小規模離島の路線は、採算性が厳しい状況であることから、収支改善のため、搭乗率向上に向けた取組が必要と考えております。

次に、課題に対する対応策について御説明いたします。

資料右上を御覧ください。

まず、県では、離島航空路を確保・維持するために、欠損補助に取り組んでおり、国の欠損補助制度である離島航空路運航費補助において、国・県・市町村で協調して補助を行っており、補助の適用条件としては月16往復以上の運航や日常拠点性があり、海上輸送で所要時間が2時間以上等を満たす路線となっております。

補助率については、国2分の1、県は国庫を除いた3分の2、市町村は3分の1となっております。

令和5年度の補助路線は、宮古ー多良間路線となっております。

また、チャーター方式による路線については、離島航空路チャーター運航支援事業において、県・町村で協調して補助を実施しており、補助の適用条件としては、月15往復以内の運航や日常拠点性があり、海上輸送で所要時間が1時間以上等を満たす路線となっております。

補助率については、県、町村で、実績欠損額の2分の1をそれぞれ負担しておりますが、その負担割合については、現在検討を行っているところです。

補助対象路線は、那覇ー栗国、石垣ー多良間・波照間路線となっております。

続きまして、航空機購入補助についてですが、国と県との協調により、離島航空路を就航する航空機購入の補助を実施しております。

次に、利用促進策について御説明いたします。

1つ目に、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を活用し、離島住民の運賃低減化を図ることで、離島住民の利用促進を図っております。

2つ目に、利用者の需要喚起、広報活動を強化するため、県、町村・航空会社で構成する沖縄県新規航空路線等開設検討協議会において、利用促進に向け各機関の役割等を協議しております。

最後に、課題や対応策を踏まえ、今後の方針について御説明致します。

まず、第1に離島航空路維持のため、国・県・市町村において、欠損補助を継続的に実施してまいります。

特に、那覇ー粟国路線については、現在、国の欠損補助が適用されるよう国との協議を実施しており、継続して協議してまいります。

また、利用促進に向け、離島住民等の運賃低減については、沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を安定的かつ継続的に実施するとともに、需要喚起等については、県協議会において、メディアプロモーションや二次交通の整備等を含む利用促進策を協議し、取組を推進してまいります。

県としては、欠損補助を継続的・安定的に実施し、併せて利用促進に向けた取組を実施することにより、小規模離島航空路の確保・維持につながるものと考えております。

資料の説明は以上となります。

○座波一委員長 企画部長の説明は終わりました。

これより、小規模離島航空路の確保・維持に向けた取組について質疑を行います。

質疑はありませんか。

比嘉京子委員。

○比嘉京子委員 ちょっとそもそものところがよく分からないのですが、まず1つ目に課題のところは今粟国村を例に挙げていただいたんですけども、100%の場合に航空運賃の価格が9万2000円と考えると、利潤が10万1000円という理解でよろしいのでしょうか。この損益分岐点の考え方ですけれど。

○西垣紀子交通政策課副参事 このシミュレーションの表に関しましては実際にかかっている費用を採算性といいますか、損益分岐をした場合の運賃をシミュレーションした場合、採算性が取れる価格は一旦幾らなのかというところをシミュレーションしたところ、100%であった場合でも9万2000円、大人運賃ですが往復9万2000円を支払わないとペイできないというか、採算性が取れないというような路線となっているという、その1例として表記をさせていただいております。

○比嘉京子委員 それからすると現在の運賃はお幾らでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 今、離島住民等交通コストの事業も活用しての金額ではございますが、片道5000円という価格設定となっております。

○比嘉京子委員 片道5000円でやっている。これは離島住民で住民票がある方ですよね。それ以外の一般の人は幾らでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 一般の方は大人で8000円という価格となっております。

○比嘉京子委員 この状況において搭乗率が35%の場合、1回飛ばすごとに幾ら補填が必要になるのでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 第一航空に確認したところ1回当たりの運航費用というのが約150万かかるというところ。それに対して平均1割程度の収入というところですので15万となると差額というのが欠損、赤字額というところになっております。

○比嘉京子委員 かつても100%乗ったとしても常に欠損が生じるという事例はありました。ここのみならずありましたので、そのことを踏まえて業者との入り口での話合い。この欠損金に対しての話合いというのは合意されてるという理解でいいでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 県においては新規路線の那覇ー粟国路線を就航するに当たって、県、地元市町村、航空会社を含めた新規路線協議会を立ち上げておまして、その中で今の欠損支援についても協議がなされて就航を開始しているところになっております。

○比嘉京子委員 結局、当初から100%乗っていても赤字が発生するという事は重々分かっている、最終的にはそこから撤収をしたという業者もあったかなと思うんです。その二の足を踏まないために入り口でどういう詰めをしているかということは、非常に重要になってくるのではないかと思います。そのために今確認をさせていただいて、両者がどういう合意をしているかということがきちんとされているかということ、ぜひ入り口のほうで将来においてならないように。いわゆる機種購入のときにはある意味で100%の補填がされていて、そして運航の中で生じてくる赤字について、どれくらい先まで見通せる

のかということも含めていかないと、これを繰り返してるのではないかというような気が私の中ではあります。これまでに入り口論での議論がしっかりとされているということが、今期、新しい第一航空さんには重要なのかなと考えています。

もう一点お聞きしたいんですけれど、対応策のところの1番目に(1)と(2)があるんですけれど、今波照間の場合は(2)に入ると考えられていますよね。つまり船が1時間というところにあって(2)に相当していると理解をしていますけれども、それでよろしいでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 委員おっしゃるとおりで、(2)の離島航空路チャーター運航支援事業において支援をしていくという考えとなっております。

○比嘉京子委員 県と市町村が2分の1ずつ補填をするということになっているんですけれども、そのことについて竹富町との話し合いはされてるという理解でいいですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 このチャーター運航支援事業は今年度から実施しておりますが、昨年度末に先ほど申し上げた新規路線協議会において、竹富町、栗国村、多良間村も含めて、この負担割合について協議を行った上でスタートをさせております。

○比嘉京子委員 スタートしてそれが継続的になるようにということを含めてですけれども、今言ったような入り口論の議論がしっかりとされているというふうに理解をしたいと思います。

この一括交付金から出されてるであろう市町村の2分の1という金額について、先ほど大浜委員からもありましたように横串が重要ではないかというお話がありましたけれども、その協議会の中でもいかに搭乗者を増やしていくか、いかに負担金を減らしていくか、というような議論がもっと加速することをお願いして終わりたいと思います。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。
大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 航空機の件なんですけれど、この防錆処理とか少し機材が経

年劣化する中でやはり部品代がかなり増えてくる。要するに新品の間はメンテナンスにそんなにフィーがかからないわけですよ。なので今補助金を出しているのが大体20年使うというのが前提らしいんですけど、例えば今の現状から鑑みると20年という期間が妥当なのかどうなのかというのも少し検討せざるを得ないのではないですか。例えば20年使ったら部品代だとか何だかんだで結構膨大になって、そこにコストが持っていられるような気もしないでもないんですけどね。だから機材更新の時期というのも今後検討してもいいのかなと思ったりもするんですけど、この点はどういうふうに考えますか。結構飛行機がさびて大変なんですよ、防錆の問題で。

○西垣紀子交通政策課副参事 耐用年数はやはり国が定めた耐用年数表がございます。

一方でやはり今委員おっしゃったとおりに、機体はやはり沖縄特有のところというところも出てくる可能性もございますし、そこは国と意見交換をしていきたいとは考えておりますが、実際のところやはり耐用年数は国で決められた数値というところで、そこは国と意見交換させていただきたいと思っております。

○大浜一郎委員 実はRACも同じ状況なんですよ。RACも防錆処理とか部品の交換がかなり重くなってコストをアップしてるというところがあります。これは北海道仕様書等は特別にメーカーもつくっているように、ちょっと違うパターンがあるということも国にも理解をしてもらったほうがいいのかなと思います。やはりこれでコストがかかってしまって、結局自治体の負担金が増えていくというようなことはちょっと避けたいではないですか。だからその辺ところはしっかり早めに協議してコンセンサスを得るようにしたらどうかなと思います。

それとこれは何度も申し上げてるんですけど、一括交付金があるからこそ離島住民等交通コスト負担軽減措置というのがある。でも始めたときにはもう止められない。だから一括交付金が終わったらストップしますかという話。これは大変なことなんですよ。だから見直しの時期が来たときに、この一括交付金に対して制度の維持のためにもどういいう見直しが必要かということは、これからももちろんポイントとしてやっていかないといけないし、いろんな状況から鑑みると次の振興策があるかないかという、僕はほとんどないと見ています。今の状況ではあと10年続く振興策なんかできませんよ。そうなってくると全ての税制の問題から何から沖縄特有の税制の軽減措置もできなくなっ

たときに、これはストップしてしまうわけですね。だからそうなってくると沖縄だけの税制というのは今の枠組みの中ではできるけれど、財務省も嫌うでしょうし。だからその辺のところでは本当は外出ししたい。外出しした制度設計をしたほうがいいだろうと思っただけなんですけれども、相手があつての話だから。だからそれを維持するためにどういう仕組みが必要かという実質的な話をしておかなければいけない。準備をしておかなければいけないと僕は思うんです。これ県単費で絶対できませんから、無理です。なのでそこを今どう考えているのか、少しイメージでもいいです、また取組の方針でもポイントでもいいですからお聞かせください。

○西垣紀子交通政策課副参事 全国地域航空システム推進協議会という協議会がございます。これは離島路線を支える40都道府県で構成されてる協議会となっておりますが、その中でもやはり永続的、継続的にこのコスト事業がやれるように、もう一つは離島航空路整備法というような形で、例えばそういったところができるのかというところも含めた新たな法制の整備も、現在国に対して要請を行っているところです。それも含めて少し検討を進めていきたいと考えております。

○大浜一郎委員 基本的にはオールジャパンになってしまう中でやると小さくなるでしょう、いろんな制度設計上。オールジャパンの中でやると難しいから、今の問題をきちっと外出しした制度設計に持っていくような話合いができる可能性があるのか。それをやらなければいけないだろうと思っただけけれども、そこをどう考えていますかということです。オールジャパンの中でやるとなかなか難しいけれど、そこを交渉なりで何とかしてもらいたいと思うわけです。難しいけれど、ちょっと答えにくいかもしれないけれど。

○谷合誠企画振興統括監 委員がおっしゃるように、オールジャパン制度のほうが現状ではやはり不利な面もございますので、何とかこの離島県である沖縄県としましては今の制度といたしますか、今の支援の割合は少なくとも維持できるような取組をやっていけるような方針に持っていきたいと考えております。

そのために現在、沖縄振興特別措置法において5年以内の見直しが規定されていることを踏まえて、今後予定している実施計画の検証結果であるとか、効果であるとか、そういったものを踏まえて交渉することで外出しができるかどうかも含めて検討し、話をしてまいりたいと考えています。

○大浜一郎委員 10年後に今の沖縄振興計画というものは本当にそのまま引き継げるといふ保障は100%ないので、ただ必要なものだけ残していかないといけないということは大事なことです。今言うように外出しができるかどうかというのはなかなか大変な作業だと思います。だから今のうちから外出しも視野にとということも含めて。これは農林水産部の軽減措置もしかりなんです。そういったものは外出しして制度設計できるかどうかということも詰め詰めにして5年後にどういうふうにもっていくかということも大事なことです。それに対する財源措置も必要ですからそこも考えてもらいたいし、今の航空燃料税の軽減措置だとか、航行援助施設利用料の軽減措置だとか、いろいろな問題も全体に関わってくる話ですからね。そういうことも含めてここは残しておきたい、これはいいかな、これは絶対残さないといけない、という整理整頓は今のうちからある程度やっておく必要があるのではないかなと思うんですけど、その辺どうですか。

○谷合誠企画振興統括監 お答えいたします。

委員がおっしゃるように、真に必要なものかどうかというところは県の中でも検証の中で議論をした上で政策的な優先度をどう設定するか。その中でやはり離島振興政策は最重要と位置付けられて、その中で県としても考えを述べていけるように調整してまいりたいと考えています。

○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。

下地康教委員。

○下地康教委員 現状で就航路線は12路線、再開に向け調整中の2路線でありますけれども、対応策のほうでいろいろ書いてあるんですけども、現在12路線の経営状況はどうなっていますか。

○西垣紀子交通政策課副参事 対応策のところで欠損補助と記載がございますが、現在の状況は令和5年度の国の欠損補助の対象となっているのは宮古ー多良間路線、ここがいわゆる赤字というところで国の欠損補助を受けている状況です。

もう一つはチャーター運航支援事業で那覇ー粟国路線の欠損、この2つの路線を現在対象としているところとなっております。

○下地康教委員 現在就航している12路線のうち欠損路線として取り扱われているのは2路線。あとの10路線は利益が出ているという理解でよろしいですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 令和4年度の離島航空路線の収支路線別でいきますと、那覇－北大東、那覇－南大島以外の路線は全て赤字という状況となっております。

○下地康教委員 那覇－北大東以外は全部赤字ということですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 那覇－北大東と那覇－南大島の路線は黒字となっております。それ以外の路線は全て赤字となっております。

○下地康教委員 そうしますと利益が出てるのはこの2路線。つまりこれ現状で言いますと1番と2番、3番は違いますね。1番と2番以外は全部赤字という理解ですね。

○西垣紀子交通政策課副参事 おっしゃるとおりです。

○下地康教委員 この現状を見て分類されるのは、現状の中で12路線運航しているんですけども、その中で僅か1番と2番の2路線で利益が上がっている、それ以外は赤字。それと運航再開に向けた調整中の13番と14番の路線、この3つに分かれるのかなど。運営の状況はつまり儲かっている路線、赤字の路線、それと再開に向けて調整中の路線。この再開中に向ける路線というのが一番厄介なものなのかなというふうに理解をしています。それで離島の対応策の中でもこの13番と14番の路線を対象にした対応策なのかなというふうに理解をしていますけれども。

要は全く見通しが見つからないようなこの利益に向けて2路線が見込まれるように。これは現段階では難しいと思うんですけども考え方を变えて、例えば会計の中で特別会計というのがあったりしますね。特別会計の場合は赤字が出た場合は、例えば下水道ですが赤字が出た場合は一般会計、連結会計のほうから無条件で補填をしていくというようなやり方があるんですけど、これ全く今の場合とは全然違うんですけども、そういう考え方に持っていけないと13番と14番の路線というのは維持できないのではないかなと思います。

なので先ほど大浜委員がおっしゃって外に出して制度を考える

と。こういうようなやり方もあるんですけども、これはもうそれこそ補填をしっかりとしていかなければならないような仕組みづくりをですね、非常に難しいと思いますよ。ただこういうところまで考えて踏み込んでいかないとこの路線は存続できないのではないかなと思います。

なのでそういった荒療治ではないんですけどもそういうスタンス、立ち位置で物事に取り組んでいくというような考え方が必要なのではないかなと思います。

今の状況だと振興策がなくなっちゃうと、とてもとても継続できるようなものではないと見られますので、その辺を大胆に考えていく必要があるのかなと提案をして、企画部長の思いを聞かせてください。

○谷合誠企画振興統括監 委員がおっしゃるように、地域の離島を維持するために安定的かつ継続的な運用ができる制度、あるいは仕組みが必要だとは考えます。委員の提案も含めて今後検証してまいりたいと考えています。

○下地康教委員 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、小規模離島航空路の確保・維持に向けた取組についての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。

陳情に対する質疑及び付議事件の審査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。

陳情令和2年第54号の5外14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)

○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15件と、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)

○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、事務局から県外視察・調査日程案について説明があった。)

○座波一委員長 再開いたします。

以上で、本日の日程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