

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 2 回沖縄県議会（6 月定例会）

令和 5 年 7 月 6 日（木曜日）

沖 縄 県 議 会

## 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〉

### 開会の日時

年月日 令和5年7月6日 木曜日  
開 会 午前10時1分  
散 会 午後2時28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、陳情令和4年第63号の5、陳情第48号及び同第52号
- 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（陸上交通について（沖縄県総合交通体系基本計画））
- 3 陳情の採決
- 4 閉会中継続審査・調査について
- 5 参考人招致について（追加議題）

### 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	大	城	美千代	さん
企画部企画振興統括監	谷	合	誠	君
企画部交通政策課長	大	嶺	寛	君
企画部交通政策課公共交通推進室長	比	嘉	学	君
企画部交通政策課副参事	西	垣	紀子	さん
企画部交通政策課班長	平	良	友嗣	君
企画部交通政策課班長	大	城	博人	君
企画部地域・離島課長	高	嶺	力志	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、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12件を議題といたします。

ただいまの陳情について、企画振興統括監の説明を求めます。

なお、継続の陳情については、前定例会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。

谷合誠企画振興統括監。

○谷合誠企画振興統括監 企画部関係の陳情は、継続が11件、新規が2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。

6ページを御覧ください。

記5の経過・処理方針等を御覧ください。

座間味村の高速船については、令和4年9月30日付で国の補助事業である沖縄離島活性化推進事業費補助金において交付決定されており、同補助金を活用して令和5年3月に高速船を買い取ったところです。

また、渡嘉敷村の高速船についても、令和5年4月3日付で同補助金において交付決定されており、今後、高速船を買い取ることとなっております。

次に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及び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。

石垣一波照間航空路線については、就航を延期していた第一航空株式会社において、使用機材の修理のめどがついたことから、機材を修理したのち、機体の耐空検査や運航乗務員の訓練等を経て就航を目指すとのことです。

県としては、早期就航に向けて、引き続き同事業者の具体的なスケジュールを確認してまいります。

次に8ページを御覧ください。

陳情令和2年第113号公共交通機関における新型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。

経過・処理方針等の2段落目を御覧ください。

また、国において、令和5年5月8日から新型コロナウイルス感染症が感染症法上の5類感染症に位置づけられたところです。県としましては、国と同様に、マスク着用をはじめとする基本的な感染対策については、個人や事業者の

判断に委ねることを基本としつつ、その判断に資するよう情報提供を進めていくこととしております。

次に22ページを御覧ください。

陳情令和4年第63号の5 令和4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1について、御説明いたします。

経過・処理方針等の2段落目を御覧ください。

粟国一那覇間の航空路線については、安定的・継続的な運航を図ることが重要であることから、チャーター方式による運航においても、欠損が生じた場合、沖縄県離島航空路確保維持協議会の承認を得て、関係市町村と協調して補助を行うこととし、令和4年度運航分に対する補助から実施します。

次に24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48号沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業の継続を求める陳情について、御説明いたします。

なお当該陳情は、陳情第52号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。

県では、各航空事業者が設定している県内離島割引運賃に、価格差が生じたことを受け、県が実施している沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業の継続について、競争性の観点から検討した結果、価格差の有無によらず、同事業を継続することとしております。

県は、引き続き国や関係市町村、航空事業者と連携し、本事業の継続と離島住民の負担軽減に取り組んでまいります。

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** 企画振興統括監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申し上げます。

質疑はありませんか。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 同じようなのが何件かあるんですけども、令和3年第174号の6、波照間、石垣の航空路線の件についてですが、第一航空さんは部品がなかなか届かないということで、まだ就航の具体性が見えてこないということですけども、めどがついたということは、部品も届いて整備を終えて訓練に入っているという理解でいいですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 第一航空によりますと委員がおっしゃったとおり、燃料系統の不具合を解消をするために部品の調達を行っているところでした。ただ海外のメーカーから取り寄せを行っておりましたが、数か月たっても部品の納品のめどがたたないというところがありました。そこで第一航空としましては並行して別の会社となりますが、海外の検査業者に対して燃料系統の不具合箇所の特定を依頼していたところがございます。その状況の中で6月に入って不具合の箇所が特定されたと連絡があったというところがございます。幸いにも不具合の箇所が1か所のみということでしたので、部品は第一航空の在庫分で対応ができるという状況になっております。

現在の状況でございますが、海外に検査を依頼していた燃料系統の一式について7月に入って第一航空に戻ってきておまして、これから部品交換を行う予定となっております。もう少し加えますと今後の具体的なスケジュールは現在示されておりませんが、一般的には試験飛行実施後、機体の耐空検査が約1か月程度、乗務員の訓練、審査が3か月程度を予定しているというところがございますので、その後に就航というスケジュールになるかなと考えているところでございます。

以上です。

○大浜一郎委員 例えば、世界でプロペラ機を製造している業者はほとんどなくて2社になっているようで、部品の調達もままならないような状況が若干懸念される。これはRACもしかりなんですけれども、部品だけではなくて、例えば結構整備費にお金がかかっていたりしているらしいです。

例えばさびに対する防錆が若干危うくて、RACも同じようにそれに相当コストがかかっていたりしている。今回は燃料系統のことがあったんだろうけれど、こういうことがあるのでどうしてもメンテナンスコストも結構かかってしまったりしているようなところがあるのが1つ。仮に就航しても、例えば個々の機材の大きさで本来採算が取れるような運航が将来できるのかなど。満席に

なっても多分マイナスが出るのではないかなという話も聞いています。今それに対する補填はしているわけですね。県も粟国もやっているのかな、やっていますよね。それなりのウン千万というコスト負担をして就航しているけれども、長続きするかどうかという問題もありますよね。だからメンテナンスコストの問題、就航の安全性の問題も含めて、本当に就航が安定的にできるかという問題、そもそもこの飛行機で粟国や波照間の就航の採算性が取れるめどというものを、皆さんはどう見ているのかなと思う。要するに毎日運航しているわけではないからね。だからその辺のところをどう稼働率を上げていくのかというようなことも含めて考えないといけないけれども、その辺のところについては皆さんの中ではどのような考えでもって就航を継続していこうと思っているのか、その辺を教えてください。

**○西垣紀子交通政策課副参事** コストの採算性の話ですが、今の第一航空の路線のみだけではなくて小規模離島の航空路線というのは、やはり旅行需要が限定されるということから、1人当たりの座席コストが高くて採算性が低いという状況がございます。それに関しては先ほど委員からもありましたように、県と粟国村でチャーター支援という欠損補助を今年度から実施しているところです。あわせてやはり需要喚起、利用促進の面でも、ここも併せて取り組まなければいけないことと考えておりますので、先月から粟国村とも需要喚起、利用促進に向けて意見交換を始めたところで、そういう形で少しでも欠損補助を縮小できるような形で取り組んでいきたいと考えております。

以上です。

**○大浜一郎委員** それは当然想定されていたはずなので、今後どのような形でやっていくべきかというところの具体性が、もう少し僕は欲しかったんだけど、要するに金の切れ目が縁の切れ目で終わりになるのではないかなというのは目に見えているわけですよ。

だから、離島交通ということを考えるときに、結局補助とか埋め合わせをしないとなかなか難しいというのはあるかもしれないよね。だからどういうふうにして喚起していくのか、例えば第一航空は従来の路線のみならず、ほかの用途でも利用できるような形での運用ができるかどうか。それも考えないといけないと思う。

要するに、そういうところも含めて少しでも利益が出るような形の運用方法をちょっと考えていかないと、従来の行き来だけではなかなか難しいのではないかなと思ったりします。

例えば今石垣を拠点にしてヘリコプターの会社が来ているけれども、波照間空港を拠点に遊覧をしようということで今始まっていますよ。そういうことをしながらチャーターで行き来をしよう。彼らは彼らなりの工夫を加えながら、安定的な収益をもってやろうというような形もあるけれども、第一航空さんの今のやり方では補助金があるうちは飛ぶけれど、それがなくなったら、ある程度は支えていかないといけないのは当然だけれども、今も村にとっては莫大なお金になっているから、そこをどうしていくかということも含めて、よりちょっと具体的なことをしていかないと、なかなか支え切れなくなった場合に打つ手がありません、という話もなかなか難しいんだろうなと思ったりもするのだけれど。その辺のところをもう少し詰め詰めの話をしなればいけないと思うけれども、その点はどうなんですか。

**○西垣紀子交通政策課副参事** その件につきましては第一航空さんとも話を開始しておりまして、第一航空としてはやはり今のチャーター便のみならず、委員がおっしゃったように周遊、遊覧といいますか、そういうのを含めて検討したいという話も出てきております。もう一つ、現在は早期就航を目指して粟国、波照間、多良間に関してはチャーター方式での就航となっておりますが、行く行くは定期便化するというところも目指していくと伺っておりますので、路線の拡大も含めて具体的に第一航空とは意見交換を進めていきたいと考えております。

以上です。

**○大浜一郎委員** 委員長、一度第一航空さんをお呼びして、この後の方針とか、今後同社が考えている考え方、県に要望する案件というものを少し参考人としてお呼びして聞いたほうがいいのではないかなと思ったりもしますので、ぜひその辺のところをお計らいできたらなと思いますので、よろしくお願いをしたいと思います。

それでもう一点、やっぱりどうしても入り口論の話で終わっちゃっているから、より具体的な話をするようにしていきましょうよ。そうしないと解決の道筋がなかなか見えにくい感じがしますので、その点よろしくお願いをしたいと思います。

**○座波一委員長** ただいまの大浜委員の提案を検討いたします。

ほかに質疑はありませんか。

比嘉京子委員。

○比嘉京子委員 今大浜委員が聞かれたところを少し聞かせていただいて、次の課題にしたいと思いますが、まず第一航空さんが毎日満席とした場合でも赤字が出るのではないかという意見がありましたけれども、満席とした場合の採算性についてはどうでしょうか。

○西垣紀子交通政策課副参事 現在具体的な数字は持ち合わせておりませんが、委員がおっしゃるように全て毎回満席だとしても、やはりこの路線については赤字になるということが見込まれている状況です。

○比嘉京子委員 第一航空さんの前の就航していた事業者はどこでしたか。RACでしたか。

○西垣紀子交通政策課副参事 おっしゃるとおりで、琉球エアコミューターのRACになっております。

○比嘉京子委員 RACの撤退理由について、皆さんは御理解をしておりますか。

○西垣紀子交通政策課副参事 琉球エアコミューターに関しては、多良間―波照間間も民間も含めて就航をしておりました。やはりそこは恒常的な赤字で経費の増加というところが撤退理由となっておりますが、一方でRACさんのほうで機体を大型化したというところで、現在の離島の滑走路の距離では就航できない機体に変更したというところも撤退の一つの要因となっているというところがございます。

以上です。

○比嘉京子委員 同じ過ちを繰り返さないといえますか、満席であっても赤字だったんですよ。RACも。それを見込んだ上で契約をしてきたというところがあるのですけれども、大型化するという点についても、そもそも小型の時代でも赤字だったわけですよ。その上にそれを認めたのかどうか分かりませんが、そのことが今回の第一航空に引き継がれなければ、さっき大浜委員がおっしゃったようにやっぱり財政の問題といえますか、収益の問題というところで次々に頓挫するのですよ。これを繰り返しているのですね、今沖縄県の離島航路というのは。RACの件を見ていてすごく感じていました。そのこともある

ので、やっぱり頭でしっかりとお金の面の話をどこまでできて、どこまで自助努力なのかということをしつかりやらないと、また同じことを繰り返すのではないかというのが、今お話を伺っていて気になりましたので質問をいたしました。では私のほうの質問に移らせていただきます。

新規の第52号の処理概要のところでも少し質問をしたいと思います。結論としては大変評価できると思っております。ただもう少し内容について価格差が生じたことであるとか、それから競争性の観点からというようなところで、なぜこの結論に至っているのかというところをもう少し説明をいただきたい。

**○大嶺寛交通政策課長** 今回JTA及びRACさんにおいて、これまで企業努力で離島割引運賃を据え置いてきたところでしたけれども、コロナの影響等ございまして、離島路線を維持していくためにはどうしても運賃を上げないといけないというようなところでの経営判断でそこに至ったと理解してございます。

一方で他の航空会社におきましては、運賃を据え置いているということもございまして、ここに価格差が生じたというようなところでは、県としましては価格差がないことを条件にこれまでいろいろ支援をさせていただいたところですが、今回価格差が生じたので条件と合わなくなったということで検討したというところでは、ここにつきましては公正取引委員会のほうにも確認させていただきながら、例えば競争性の観点から事業者間に差別的なものとならないようにとか、あと事業者間の価格カルテルを誘発するようなものではない、そういうことであれば政策判断として県のほうで事業継続するということを判断できるということでしたので、そういうものを踏まえまして、今回この事業を継続することとさせていただいたところでは、

**○比嘉京子委員** 今島民に対する航空運賃の割引というのは皆の生活の中に定着していて、非常に大きなウエートを占めていると思うんですね。行き来をすることを含めて医療の格差もあるので、どうしても行き来をするという必然性というのはかなり高いだろうと思っておりますが、具体的に今まで航空会社の価格に差があったとしても、何割という割引については変わらないという理解でよろしいでしょうか。

**○大嶺寛交通政策課長** 今回値上げ分の4割についても支援するというようなスキームです。これまでの金額からも4割引いていますが、値上げ分からも4割援助するというようなところで事業は組み立てております。

○比嘉京子委員 よく分かりました。いわゆる価格差がある中で今までの4割がどこまでの4割なのかということの方向性が見えなくて、結論としてはこれまでどおりでいくんだということになってはいますが、今のお話を聞いて本当によかったなと思います。

ありがとうございました。

○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 今回の価格差に関する件で24ページ、25ページになると思うんですけども、JTAさんは1度上げて、また戻しているんですね。それを県としてどう捉えるかというのは、先ほどからもお話があったように、値上げした分の4割を県が負担すると。つまり県の予算が必要です。こういうふうにな年内において上がったり下がったり、たしか二、三か月くらいしか変わらなかったのではないかと思います。予算を準備する県としてはそれをどう捉えているのか。つまり値上げをするときにはいろいろな理由があったと思いますが、また元の価格に戻していると。戻すときの理由というのはどういう説明がされたのか聞きたいと思います。

○大嶺寛交通政策課長 JTAとRACさんのほうに情報を確認したところ、離島運賃割引については令和5年6月22日から値下げをして以前の運賃に戻したと。これにつきましては那覇－宮古路線と那覇－石垣路線を戻しましたということで、その要因といいますのは、離島割引の利用者が大きく減少したというところで元に戻したと伺っております。

○下地康教委員 予算を措置する県としては納得はされていますか。

○大嶺寛交通政策課長 これは難しいところではございますが、値下げについては民間でいろいろ検討した結果の判断ということにもなっておりますので、事業者が必要に応じて判断したと考えているところでございます。

○下地康教委員 非常に重要なことなんですね、実を言うと。やはり上げるということは離島住民の生活に非常に影響を与えると。まさに上げたことによって影響があってまた戻したということですからね、最終的には。上げる場合の

予算措置をしなければならない県としての考え方、上げた場合は皆さん方もいろいろ大変だと思います。

要するにANAとJTA、RACさんとの差があると。それで競争原理に反するのではないかというような形で皆さん方、公正取引委員会にも調査をしながら、理由をしっかりと固めて従来の予算措置をしますよというところまでしっかりやったわけですね。だからそういう難儀といいますか、それをされているわけですから、上げたり下げたりするというのは、やはり利用者に対する影響が非常に大きいと思いますので、県としてもしっかりと重く受け止めなければならないと思います。なのでしっかりと予算を措置する立場としては、その辺りを見極めるといえるんですか、理由をしっかりと聞いていただきたいと。今後またそういうケースがないとも限りませんので、その辺りを考慮していただきたいと思っています。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

國仲昌二委員。

○國仲昌二委員 私も離島割についてですけれども4ページ、離島割の法整備についての陳情ですけれども、処理方針では法整備を国に要望してきたと。その実現に取り組んでいくというような処理方針になっていますけれども、現状はどうなっていますか。

○大嶺寛交通政策課長 令和4年5月16日に地方路線や離島路線を有する40都道府県で構成している全国地域航空システム協議会というのがございまして、ここにおいて国土交通省に対して新たな法制の整備を含めた支援制度の在り方というのを求める要請を行っております。

ただこれは今年、令和5年5月にも協議会に対して県のほうは同じような要請、一緒になって国土交通省に要請してございます。

○國仲昌二委員 感触というのはどう捉えていますか。

○大嶺寛交通政策課長 特段、国交省としてはその場では即答ということではございませんで、取りあえずは受け取っていただいたというところではございます。

○國仲昌二委員 先ほどから話が出ているように離島住民にとってはすごく重

要な制度なので、ぜひ法整備に向けて、令和2年度の処理方針にも国に要望していくという方針なので、しっかり安定した運用をするために、ぜひ取り組んでいただきたいということでお願いします。

次飛びまして18ページ、過疎地域についての要望ですけれども、これも処理方針で過疎地域の持続的発展に向けて推進していくというような処理方針になっていますけれども、現状はどういう取組をしていますか。

**○高嶺力志地域・離島課長** 現状の取組ですけれども過疎対策として県が行う事業としては県過疎計画、これは令和3年からの5年間の計画になりますけれども、これに基づく県の事業としての諸施策を実施しております。

この中での内容を紹介いたしますと、過疎対策関係の予算ということで御説明いたしますけれども、生活環境の整備に約73億5000万円、交通施設の整備、交通手段の確保の促進ということで約67億1000万円、教育の振興に約18億円、保健医療の確保ということで約24億3000万円、子供・子育て支援の充実、高齢者等の福祉の向上等に約7億9000万円、地域文化の振興に約8000万円、さらにまた産業の振興に約135億2000万円、移住地域観光促進等に約4億6000万円、地域における情報が約218億1000万円というような県の予算事業となっています。

またそれに加えて市町村が行う事業としては、市町村の過疎計画に基づきまして過疎債を活用した諸施策はソフト面、ハード面ありますけれども実施しております。現状行っていることは主にこのようなことになっています。

**○國仲昌二委員** 関係市町村と連携して取り組むということなので、しっかりまた取り組んでもらえればと思います。

次に20ページの記1のほうで、離島の定住促進整備、産業振興などにしっかり取り組んでいきますということですが、これについても離島についてどう取り組んでいるのかというのを教えてください。

**○高嶺力志地域・離島課長** 新たな離島振興計画において、令和4年度からスタートしていますけれども、離島振興に関する基本的な課題としては生活環境基盤の整備向上であったり、医療福祉の提供体制、交通生活コスト、人材の確保、地域資源を生かした商品サービスの創出等の産業振興、またデジタル技術等の先進技術等の活用など基本的な課題があるというように認識しております、そのための離島振興の基本方向として大きな2つの方向性を示して取り組んでいます。

まず1つ目には持続可能な離島コミュニティーの形成、これは主に定住条件の整備などですけれども、生活基盤の整備と不利性の克服、それから多様な関係人口の創出と。これは新たに打ち出しているような施策になります。それから産業振興面ですが時代を開くフロンティア施策の展開ということで、島の資源や魅力を生かした産業振興と地域の経済活性化という方向で、各種施策に取り組んでいるところです。

以上です。

**○國仲昌二委員** これについても処理方針でうたっているのですが、しっかり取り組んでいただければと思います。

以上です。

**○座波一委員長** ほかに質疑はありませんか。

上原章委員。

**○上原章委員** 何点か確認したいのでお願いします。4ページの陳情令和2年第54号の5、5ページに伊江島の処理方針の変更ではないが記3の伊江島空港の施設を整備という陳情に対して、この施設整備について定期便就航の条件が整い次第取り組みたいと考えておりますと、あえて消しているんですね。これは何ですか。後退したということですか。

**○西垣紀子交通政策課副参事** こちらはすみません、結論は消し忘れというのが正直なところでございます。申し訳ございません。その下の土木建築部空港課というところで、冒頭に書いております伊江島空港のというところの後段から後ろが全く同じ文章となっております、実はこの要請を受けた令和2年の当初は土木建築部と企画部を合体して文書を作成していた経緯がございます。大変申し訳ございません。消し忘れという状況となっております。

**○上原章委員** 理解しました。19ページ、高速道路の件ですが、陳情令和3年第99号、2番のほうで、高速道路の独自料金及び割引制度を提言に加えることと。報道でも来年4月にETCのみ割引、この文章を見るとETCの割引も不透明ということを書いた文ですが、まず来年令和6年3月末で現金払いは割引制度が終わると。これは決定事項ということでしょうか。

**○大嶺寛交通政策課長** こちらにつきましてはNEXCO西日本様のほうで決

定しているという事項となっております。

○上原章委員 県としてはやむを得ないという認識ですか。

○大嶺寛交通政策課長 この件につきましては、昨年度からいろいろ県と沖縄県の市長会、町村会、経済団体も一緒になって要請したところでございますが、そういう状況の中でやはり県の高速道路、今回NEXCO様のほうとしてはETC専用化を図っていく中で、どうしてもETCの利用率を上げていきたいということもございましたので、そういうところとも絡みながらこういう決定になったというところでございます。

○上原章委員 毎回割引の要請を県として知事を先頭に経済界も含めて関係者は頑張っていこうということでここまで来ているんですけども、なかなか知事、県サイドがいつもぎりぎり、割引に対しての姿勢が本当に関係機関に届かないような気もずっとしていたんですけども。ちなみに沖縄の割引の中で現金で割引をしている割合とか、ETCの割合はありますか。

○大嶺寛交通政策課長 沖縄県のETCの利用率としましては、67.3%となっております。

○上原章委員 3割の方は今でも現金で払っているということだと思っているので、来年3月で終わるということがどのくらい県民の足に、また経済に仕事を含めて、せっかくここまで負担軽減していただいた。これはこれで評価していきたいのですが、ぎりぎりまで知事がしっかりNEXCO西日本さんと交渉していく必要があると思いたいますがいかがですか。

○大嶺寛交通政策課長 沖縄県としましても沖縄自動車道の有効活用の協議会も立ち上げておりまして、そこの中でNEXCO西日本、国の機関あるいは経済団体、観光とかレンタカーとかいろいろ集まりまして有効活用の議論を開始してございます。

要請につきましても引き続き行っていくこととしておりまして、今年度もETCの車載器がついてない方たち向けに、助成のキャンペーンもやっていきたいということで、NEXCO西日本さんと一緒になって夏頃から行っていくところで、県としましてはこういったもののキャンペーンを積極的に県民のほうにお知らせしながら利用率といいましょうか、普及率というのを高めて

いきたいと考えております。

**○上原章委員** ETCについては後で聞こうと思ったのですが、今本当にまだまだ沖縄の場合はコロナの懸念も多くて、ただその一方で国内外から多くの方もいらっしゃるという中で物価高騰という、今国もガソリン代の補助についても今年9月まで決まっています、それ以降も本当に今の県民の足、また国内外のいろんな人の足を少しでも軽減していこうという中で、この割引が来年終わるとするのは非常に多くの県民にとっても大きな問題だと思いますので、ぜひまず割引について現金を活用している人たちを再度しっかり国に訴えていただきたいと思います。と考えております。

あと1点、ETCですが処理方針で見ると割引の継続は未定であるということに記載されていますが、要するに、もしかしたらETCも割引がなしになる可能性があるということですか。

**○大嶺寛交通政策課長** この辺につきましてはNEXCOのほうでは予算を立てるときには年単位でしか立てられないということもございまして、次年度以降のことは、この時点ではいろいろ議論できないということもございましたけれども、ここは引き続き県内の市長会、あるいは町村会の皆様と一緒にあって、これに対しては要請していきたいと考えております。

**○上原章委員** 経済界、関係団体も大事ですけども県がしっかり知事が先頭にとりかかるといって、まずは県が国やNEXCO西日本さんに県民の足を本当にどう負担軽減をしていくかということをもっと早く行動を起こさないと、最優先ではないかなと考えております。

でも来年3月に終わると考えると早急に、NEXCO西日本さんの議論も大事だと思いますけれども、まずは水面下でどんだんいろんな関係機関と折衝・交渉するべきだと思いますけれどもやっていないのですか。

**○大嶺寛交通政策課長** この辺につきましては、先ほど申しあげました沖縄自動車道の利用促進協議会の中で関係者を集めまして、沖縄自動車道の有効活用の観点からいろいろ議論させていただいているところでございます。そこに経済団体も入ってございますので、そういうところの意見もしっかり聞きながら、知事をトップにいろいろ要請活動をしていきたいと思っております。

**○上原章委員** 最後に先ほどのETC設置のための補助事業は具体的にどうい

う内容になっていますか。成果も効果も教えてください。

**○大嶺寛交通政策課長** このキャンペーンにつきましてはNEXCO西日本さんのほうでやるキャンペーンになってございますが、例えばETC車載器本体とセットアップ費用とか取付け工賃はセットで1万5000円程度しますが、そこに対して1万円程度の助成金と、あとはプラスETCのマイレージポイント5000円分相当のポイントをつけるというところで、車載器の取付けを促進していくというような事業となっております。これは令和4年度実施しております、引き続きこのような内容で今検討されているというところでございます。

**○上原章委員** 活用状況は、効果はどうか。

**○大嶺寛交通政策課長** 令和4年度の実績で申し上げますと、約3000台の車に設置しているという状況でございます。

**○上原章委員** 具体的に申込みの方法というのが分かれば教えてほしいのですが、今そういう情報を共有できていない県民が多いのかなと思っています。

**○大城博人交通政策課班長** このキャンペーンを使う具体的な方法でございますが、キャンペーンがスタートしたときに取扱い店舗の一覧をNEXCO西日本及び県のホームページに公開しております。

北部のエリアでは車の修理工場も小さいところも含めてですけれども、キャンペーンに同意した小売店舗が取扱いをするということで名簿をオープンにします。実際お店に行ってくださいと申込用紙がございまして、それに書きまして、店頭でETCの車載器ですと8000円程度からありますけれども、それを買います。取付け工賃が約3500円程度、あと実はプラス登録料というのも2500円くらいからありましてセットで大体1万円、量販店さんだと1万5000円程度します。なのでもしかしたら個人ではそれぞれの値段が異なるとは思いますが、それをやることで、1万円を差し引いた額をその場で払うと。紙はお店がNEXCOさんに受付して渡すということになってございます。

**○上原章委員** 分かりました。ぜひ先ほど来お願いしている割引についての継続、そして多くの県民にもっともっとETCの補助事業もあるということをしつかりと県が発信していただきたいと思えます。

終わります。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

上里善清委員。

○上里善清委員 ひとつお願いします。令和2年第153号の2、鉄軌道導入について処理方針はあまり変わらないけれど、陳情者の要請として中南部圏域を先に着工したほうがいいのではないかという意見がありますよね。県が費用便益で1を超えるということを確認したとなっておりますが、これは那覇と名護間での計算でありますか。

○比嘉学交通政策課室長 県の構想段階の推奨ルートとなっております那覇一名護間で試算した結果でございます。

○上里善清委員 中部のほうが人口比は大きいですよ。先行して要請者の言うとおり中部と那覇間となればもっと上がるのではないかと私は見ているのですが、その計算というのは実施しなかったのですか。

○比嘉学交通政策課室長 沖縄本島の基幹軸での鉄軌道のルートについては、これまで県民の意見も踏まえまして3年半かけて推奨ルート、那覇一名護ということで設定してございます。これを国のほうに県の構想ですということで要請等を行っていきまして、途中の区間に関しては試算は行っておりません。

○上里善清委員 ぜひ中部と那覇という形を検討してはどうかと思いますが、その意向は県としてないですか。

○比嘉学交通政策課室長 まずやはり沖縄県の総合交通体系基本計画でも記載してございますけれども、那覇一名護間を1時間で結ぶという大きな目標がございまして、まずは那覇一名護間で進めていくというのが今の考えでございます。あと中部を先行してということもございまして、そのあと先行した場合にそこから先に2期という形で延伸するという手順になりますと、名護一名護間の実現にどういう影響があるのか、そういうことも慎重に考えながら判断するものになるかと考えております。

○上里善清委員 私の意見ではありますが、一番需要が高いのが石川近辺までの中部だと思う。そこからは路面電車でも名護につなぐ方法もあるだろうし、

一つの手だと思う。ぜひ検討していただきたいと。早期導入に向けて国との協議をやっていますとなっておりますが協議はどういう感じですか。

**○比嘉学交通政策課室長** 国のほうではまだ沖縄鉄軌道導入に関して費用便益費、あと採算性についてまだ課題があるということで事業化を判断する段階に至っていないということがコメントされております。

ただ国のほうでも沖縄の基幹軸、あと交通渋滞ですとかそういう課題等がございますので、引き続き調査を行うということで今年度も実施すると伺っております。さらに県のほうの調査ですけれども、令和元年度にビー・バイ・シーの向上を図りまして1を超えるケースがあることを確認して、内閣府のほうにも説明したところです。これに加えましてさらに今年度、さらなる便益の向上についてできないかということで、またそういう事業も今年度行う予定としております。

**○上里善清委員** これは県の意気込みだと思うんですね。沖縄県の渋滞を解消するには鉄軌道というのはぜひ必要な交通手段ですので、もっと強く国に訴えていただきたいと思います。あと伊江島空港、私たちも視察に行きましたが米軍との協議、国との協議になると思いますが、今状況として協議しましたか。5ページですか、要請の3になります。

**○大城美千代基地対策課副参事** 伊江島空港の米軍との調整状況というところですが、米軍とは、陳情が出て平成30年に沖縄防衛局、米軍と空域の制限について少し調整を行ったところ、沖縄防衛局、米軍からは具体案がないと検討ができないというお話がありました。それで県としましては伊江村に対して、国、県、村の関係者で意見交換が必要ということで、平成30年から意見交換の日程調整を村に依頼したところです。伊江村のほうから、状況が整い次第、村から連絡をするので待つてほしいという状況でして、去る5月18日、県に対して令和4年に伊江村が実施した伊江島空港活用調査業務について、県のほうに説明があったということです。

**○上里善清委員** 国と米軍との話し合いは、まだ調べてないという意味ですか。

**○大城美千代基地対策課副参事** 米軍との話し合いにつきましては、沖縄防衛局も交えて少し具体的な案がいただければ検討はできるという回答は今いただいているところで、伊江村のほうからは具体的な案に向けた調査業務というのを

令和4年に実施しておりますので、村からは今後村民へのアンケートも計画しているということですので、県としましてはそちらのアンケートの結果を踏まえた村の方針も聞いた上で、また関係部局とも連携して取り組んでいきたいと考えております。

○上里善清委員 分かりました。  
以上です。

○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 沖縄県離島振興協議会宮里会長から出されている第54号ですね。6ページの処理概要の5番、渡嘉敷村及び座間味村の高速船の話ですが、座間味村においては高速船を購入したと。渡嘉敷村においては今年度で予定しているということですが、今高速船については一括交付金で購入したとありますけれども、渡嘉敷、座間味以外の離島から高速船導入の件で県に相談はありますか。

○大嶺寛交通政策課長 久高島から要望がございます。

○中川京貴委員 過去に久米島からも高速船が那覇にあったと思いますが、久米島町からは高速船の要望は県にはないですか。

○大嶺寛交通政策課長 今は要望は特にございません。

○中川京貴委員 久米島町からはそういう要請があったら渡嘉敷、座間味のようない一括交付金での購入は可能ですか。

○大嶺寛交通政策課長 今回の事業につきましては、一括交付金の活用ではなくて、内閣府と市町村で直接やり取りしています沖縄離島活性化推進事業費補助金ということになってございます。

○中川京貴委員 今沖縄離島活性化推進事業費は今後も久米島町、また久高島からの要請があれば活用できるということですか。

○大嶺寛交通政策課長 こちらにつきましては内閣府との直接の交渉になるということでございますので、国との交渉になると思います。県としましては高速船も含めていろいろ相談があれば検討していきたいとしておりますが、今フェリーを中心とした別の安定化事業のほうで残り2隻ほどですか、1隻ほどですか、ございますので、そこを優先的に検討していきたいと考えているところでございます。

○中川京貴委員 この件について県は全く関わっていないと。また県からの支援も必要ないということで高速船については理解していいですか。

○大嶺寛交通政策課長 高速船につきましては高速船が例えば1隻しか走っていないような島であれば、県の一括交付金を活用した事業での支援ということは検討してございますが、今回こちらにつきましては2隻目ということになってございますので、そういうところで国の事業を活用して支援を受けているというところでございます。

○中川京貴委員 確認ですけれど1離島に1補助支援というのは理解してはいますが、1離島に県が国の補助金も利用しながら2つの船に補助金を出しているというところがありますか。

○大嶺寛交通政策課長 一括交付金で2隻を支援している例はございません。

○中川京貴委員 一括交付金以外で支援をしている例はありますか。

○大嶺寛交通政策課長 建造の事例はないということでございます。

○中川京貴委員 今座間味、渡嘉敷が高速船を導入しましたがけれども、例えば赤字が出た場合、県は燃料補助とか、そういう支援は全くしないということですか。

○大嶺寛交通政策課長 赤字の路線であれば両方とも支援の対象となっているということでございます。

○座波一委員長 休憩します。

(休憩中に、中川委員から燃料費補助の現状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 運航費の欠損補助につきましては、フェリーも高速船も両方出せるということですが、建造についてはフェリーだけということになってございます。

○中川京貴委員 次9ページをお願いします。9ページで先ほど鉄軌道の質疑が出ていたと思いますが、処理概要のところでは那覇から名護まで1時間ということで処理概要に出ていますけれども、新聞報道においては国のほうが腰が重たいと。今県と国との調整はどのようになっていますか。

○比嘉学交通政策課室長 国のほうでも毎年費用便益費、あと採算性についても調査しているところでございます。毎年まだ1を超えるところまでは結論が、国の調査のほうでは出ておりませんで、また引き続き課題が残るということが昨年度の調査まで行われております。県のほうでは早期の沖縄鉄軌道の導入ということで毎年要請を行ってございまして、早期導入の根拠としましては県のほうでも独自に調査を行いまして、ケースによってはビー・バイ・シー1を超えるケースがあるということを確認し、内閣府のほうにも説明してきたところでございます。

ただ内閣府のほうでやはり6000億円を超える大型のプロジェクトでございますので、実際に導入した後に持続可能かどうかとか、そういう点から慎重に今調査が進められていると受け止めております。

ただ沖縄だけ鉄軌道がないという県でございますので、県民からすれば少し移動に関して交通費の負担とか、そういうことも影響が出ているところでございますので、沖縄に鉄軌道の必要性ということを引き続き丁寧に説明を続けていくというスタンスで内閣府のほうとは調整を進めてございます。

○中川京貴委員 鉄軌道の問題は私も十数年、一般質問、代表質問で取り上げてきて沖縄には戦前軽便鉄道が走っていたという理屈から、沖縄の鉄軌道をしななければ戦後処理は終わっていないんだということで、我々自民党会派としても政府にこれまで何度も要請してきたし勉強会もしてきました。

しかしながら現状は足踏み状態だと思っております。そもそも鉄軌道の計画が出て、県が取り組んだ経緯について説明いただけますか。

**○比嘉学交通政策課室長** 県のほうで平成24年度から鉄軌道の取組を行っております。26年度から29年度にかけて構想段階における計画づくり、6万件あまりの県民意見をいただきながら、具体的にどういったルートで構想を立てるかというような作業を行って構想段階の計画書を取りまとめております。構想段階の計画で県の試算でもビー・バイ・シーは1を超えてはございませんでしたので、平成30年度に沖縄独自の便益の向上が図れないかということでビー・バイ・シーの精緻化という作業を行いまして、1を超えるケースを確認したところです。

課題が2つ、ビー・バイ・シーの課題と採算性の課題、もう一個ありますけれども採算性については先ほども委員から御指摘もありましたけれども、他県では旧国鉄が全国鉄道網を戦後復旧させたという事情がある一方で、沖縄県ではそれが図られてこなかったということで国主体で沖縄の鉄軌道のための特例制度を設けてもらえないかということで、採算性については特例制度のほうで解決を図ろうということで求めてきています。特例制度についても昨年度から内閣府のほうでも調査を進めてきているということで、引き続き今年度も調査をするということで伺っております。

以上がこれまでの取組になります。

**○中川京貴委員** ぜひこの鉄軌道実現に向けては行政の皆さん方も議会も一緒になって、実現に向けて頑張っていきましょう。

以上です。終わります。

**○平良友嗣交通政策課班長** 先ほど大嶺交通政策課長のほうから中川委員の答弁の中で1つの航路に船舶建造は1隻が原則ですという話の答弁をさせていただきました。基本的にはそういう形になっておりまして、フェリーと高速船がある場合はフェリーを優先していて、高速船しかない場合は高速船を優先するところですけれども、実は久米島から渡名喜行って、久米島行って戻って来る航路については例外的に2隻支援した事例がございます。これにつきましては航続距離が長いところですか、貨物量が多いとかいろんな理由がありまして、2隻の支援の必要性について国とも調整を過去にして、船舶建造の計画に追加して認められて2隻やっているというような事例が1つございましたので答弁を修正させていただきます。すみません。

○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 14ページ、都市モノレール網の拡充整備に関してお尋ねします。まず最初に3両化について私はずっと前倒しをお願いしてきましたけれども、できれば今年中の早いうちにと行ってきましたけれども、方向性が出たようですけれども、どういう状況になっているか教えてください。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課室長 3両化事業についての進捗状況でございます。これまで前回の議会まで3両化の運行開始につきましては、年度内という形でお答えをしてきたところですが、内容につきましては基本的に3両化に伴う施設整備が全て完了した後に習熟運転等を行って、安全対策に万全を期してということで年度内の運行開始という形でこれまで答えてきたところですが、モノ社のほうで早期に運行開始が図れないかというところで検討したところ、まず乗降口のゲートについて当初8月頃の完成の予定でしたが早まって7月上旬には完成するというところがまず1点ございます。そこで早めに供用開始できるかどうかという検討が始まりまして、これは年度が明けてからですが、それを受けてゲートについては順次今整備を進めておりますので、運転手の習熟運転については6月後半から既に3両編成車両の停車位置というものについては既に既存の改修が終わっているところの整備等について停止位置というのは決められてますので、運転士としては習熟運転の一部を既に開始しているというようなところの判断で、当初3か月程度見込んでいた習熟運転期間を今度は3両化編成車両が実際に運行したときの実車のための習熟運転を一、二回程度すれば運転士の習熟運転としては完了するのではないかとということで、当初3か月見込んでいたものを1か月半から1か月くらい縮めた。工期の縮まりとあと習熟運転の短縮というところで、当初年度内というところでしたが、早期にモノレール株式会社が安全の確認を含めて運行開始ができるというところで判断して、8月10日の運行開始に向けて取り組んでいるというところでございます。

○渡久地修委員 8月10日の正式運行開始でいいですか。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課室長 8月10日の運行開始ということで今手続等、整備等を進めているところでございます。

○渡久地修委員 8月10日、大変混雑の解消に期待されますのでぜひ頑張ってください。そして今モノレール3両化で混雑解消は大きく期待できると思いますが、それだけでいいのかというのもすぐ問われてくると思うのだけでも、今始発は何時ですか。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課室長 てだこ浦西駅の現在の始発につきましては5時39分発、那覇空港着が6時16分ということで今設定されております。今後3両化の運行化の開始と併せてダイヤの改正を今検討しておりまして、これについては運行開始後の8月13日からてだこ浦西駅の出発時間を20分弱早めまして、てだこ浦西駅からの出発が5時20分、那覇空港着が5時57分、6時前に着くような形で運行開始を早めるというところのダイヤ改正について手続を進めているところでございます。

○渡久地修委員 現在てだこ浦西駅が5時39分、僕が乗るところの儀保駅が始発で6時6分です。始発でも満員、本当に満員、僕が乗ったときだけかもしれないけれど多分毎日満員だと思う。本当に満員、びっくりするくらいです。ですからダイヤ改正で、運行間隔があるよね、現在は多分一番短いのが6分かな、長いのが15分くらいなのかな、この間隔はどうなりますか。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課室長 運転間隔についての資料は手元にはないですが、基本的に最短で間隔を縮めるという場合については大体4分半から5分くらいまでは縮められると、その間に増便という形で対応できるということでございます。

○渡久地修委員 4分半から5分最短で縮められるということですが、一時期は5分もあったはず、ところが今最短6分だと思うのだけれど、これもダイヤ改正も3両化に併せてやっぱり利便性、混雑解消するという点ではしっかり協議してやっていただきたいのですがいかがですか。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課室長 運行ダイヤについてはモノレール株式会社のほうが設定いたしますので、その辺は御意見として伝えておきたいと思います。

○渡久地修委員 次に前も議会で取り上げたけれど、特に那覇空港駅のエレベ

ーターがとても小さいのよ。今観光客が物すごいでっかいバッグをコロコロとキャリーバッグ引っ張ってきて、本当に大きい、あれではとても対応できない。かといって階段で持って歩くというのは重たくてできない。だからエレベーターは急いで特に那覇空港駅、ほかいろんな駅もそうだと思うのだけれども、県としてもよく相談して急いで改築する必要があると思うのですが、前にも提起したけれどもその後どうなったか教えてください。

**○比嘉喜彦都市計画・モノレール課室長** 那覇空港駅のエレベーター等については管理者としては国道事務所のほうが管理しておりまして、向こうは国道区間ということで管理者が県道区間と国道区間、あと市道区間ということで管理者が分かれていて、那覇空港駅の管理については南部国道事務所が管理者になります。今のお話については増設についてモノレール株式会社で大きくするか増設とかというところの検討業務について、モノレール株式会社のほうで今検討していると聞いておりますので、それをもって南部国道事務所さんのほうに事業の可能性も含めて要請をするところまでは、こちらで聞いているところでございます。

**○渡久地修委員** 今日はこの問題をここに留めておきますので、ぜひ皆さんも向こうに降りたらバッグを持ってみてください。どれだけ混雑しているか。大きな荷物を持って階段降りることがどれだけ困難なのか、まだエスカレーターがあればいいんだよ、それもないんだよ。だからそこはしっかり次回にまた質問します。

これも前回聞いたかね、乗ってみて優先席がありますよね。優先席があるけれども優先席の対象外の人たちが座っている場合が多々ある。これはお年寄りとかいろんな人が来て替わってもらえれば別にいいけれども、前もここでやったか記憶にないけれどモノレール社の人には伝えたけれども、今乗ってみたら多くの人がねスマホを見ているわけよ、座っている人は、ずっとスマホを見ている。だから前にお年寄りが立っている、子供を抱いている人が立っているというのに気づかない、気づかないでずっとスマホばかり見ている。だから守礼の国としてはどうかなと思うので、その辺の対策を何とか放送なりでやるのか、どうなのかというのを検討していただきたい。どういうやり方がいいのか、どうですか。

**○比嘉喜彦都市計画・モノレール課室長** 基本的に乗車のときのマナーアップの関連だと思いますので、そこら辺はどういった形が有効的なのかを含めて、

モノレール株式会社と少し相談してみたいと思います。

○渡久地修委員 一応問題提起しておきましょうね。それと最後ですけれども、最近相次いだ分岐器の故障があったよね。それで一時ストップした。原因は何だったのですか。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課室長 てだこ浦西駅での分岐器の故障の件ですが、分岐器を動かすモーターが少し異常を来したということで、少し変形なり完成から5年くらいたっているのですが、その部品が一部、若干不具合が出たというところで遅延が発生したというところがございます。

これにつきましては代替品を取り寄せて設置しておりますので、今のところは通常どおりに機能していると。動いているというところの確認は受けております。

○渡久地修委員 分岐器というのは何か所ありますか。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課室長 分岐器については4か所です。場所としては那覇空港駅前1つ、次が牧志駅、それと首里駅、それと最後のてだこ浦西駅の4か所になります。

○渡久地修委員 浦添まで延伸してこの4か所とも毎日稼働するんですか。

○比嘉喜彦都市計画・モノレール課室長 稼働します。

○渡久地修委員 ぜひこの分岐器が故障してストップすることがないように、ここはしっかりお願いします。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

花城大輔委員。

○花城大輔委員 9ページの鉄軌道の件で確認ですけれど、総務企画委員会で国はビー・バイ・シーでいつも判断してそこから歩み寄りができないわけですよ。県と国の計算の仕方も違うし考え方も違う、だとしたらこれでは前に進まないのだから鉄軌道の機能を付加したらいかがですかという話をしました。要は地

下が多いということを利用して防災の避難所にしたり備蓄の倉庫を設置したり、そのようなことでビー・バイ・シーよりも価値が出るような内容を検討したらいかがですか、ということを行ったわけですが、これは検討したことはありますか。

○比嘉学交通政策課室長 これまで鉄軌道の調査、国のほうと県のほうそれぞれで行われていますけれども、国、県とも有事に駅舎をシェルターとしたような利用を想定した調査は行ってございません。

○花城大輔委員 ぜひ国の反応も気になるところがあるので、僕はやってほしいなと思うのですが、ないんだったらビー・バイ・シーで止まっていてください。

以上です。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。  
平良昭一委員。

○平良昭一委員 5ページの伊江島空港、久しぶりに処理しているような状況がありますけれども、前進なの、後退しているの、どう受け止めたらいいの。施設整備について定期便就航の条件が整い次第取り組みたいと考えておりますというのは両方取れるんだよな。これは伊江村と話し合いをして前向きなことになっているの。それとも無理ですよということを表示しているの。

○西垣紀子交通政策課副参事 先ほども少し申し上げましたが、この朱書き見え消しで消されている分は土木建築部の部分でして、陳情の処理方針については変更がないという状況でございます。

○平良昭一委員 皆さん土木ではないからそういう言い方をするかもしれないけれども、土木ではそういうことになっているわけよね。ということは伊江村と話し合いをしてくるというのをかなり前からやってきて、平成30年に米軍との調整もしてきたけれども、具体的な案がないとテーブルにのせられませんよということで、令和4年に伊江村が調査をして具体的な内容を提示してきたわけですよ。何で伊江村がやらないといけないの。沖縄県の空港でしょう。その辺は皆さんが考えることであって、そこまで伊江村に押しつけること自体がおかしいじゃない。どうですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 伊江島空港の利活用については、やはり一番重要なのは需要です。実際に飛ばす航空会社があるのかということと、それを利用する方々がいるのかということの需要の確認だと思いますが、それにつきましてはもちろん県としても昨年度航空会社にもアンケートを実施しております。伊江村としてもやはり伊江島空港をどう活用するのかということで、昨年度は北部振興策の予算を使って調査を実施したと聞いております。

それを踏まえまして県と伊江村とは今後も利活用について意見交換を進めていきたいと考えております。

○平良昭一委員 伊江村での話で前も言ったかもしれませんが、米軍空域自体はそんなに難しくないというような言い方を伊江村の当局側は言っています。それなりの条件が厳しいものではないというような言い方をしているものですから、具体的な案があれば十分空港の利活用は再開できるという認識を持っていたと思うんですよ。そういうのを皆さんが本当に共有できているかなと、これまでの皆さんの答弁の中でそれを感じられないわけ。

例えば伊江島空港だけではなくて、ずっとほったらかされている波照間も、素晴らしいのを造ってそのままほったらかされているわけですから、竹富町との意見交換が進んでいないだけの話ではないのかなと思ったりするわけ。

実際県の空港でありながら地域の行政と全く話し合っていないがゆえに、そういう状況に陥っているのではないかなという心配があるわけよ。特に伊江島の役場、村長をはじめ担当の方々と話をすると米軍さんはそんなに難しい話ではないということを行っているわけ。県の姿勢一つではないかと本当は言いたいのではないかなと思う。彼らは弱い立場だから言えないだけの話であって、その辺皆さんは十分話し合っているのですか。

○西垣紀子交通政策課副参事 先ほど基地対策課のほうからも御説明がありましたが、先ほど5月に伊江村が実施した調査結果について御報告を受けました。その中でやはり実際に調査結果の内容としては、航空会社に伊江島空港を活用して就航する意思があるかということのヒアリング調査も実施しております。その中ではもちろん複数の航空会社に対してヒアリングを実施しておりますが、定期便の就航に関してはかなり厳しいというところの意見もかなり多数ございます。その中でチャーター方式であれば可能だということの意見も出ておりましたので、そういうところも含めて伊江村と一緒に意見交換してまいります。伊江村としては、やはりここは企画部としても確認したいところで

すが、島民の方が実際に航空路を求めているのかというところも含めて今後確認するという事ですので、県としても確認をしながら意見交換は継続して進めていきたいと考えております。

○平良昭一委員 今後伊江村側とじっくり話をして両方が納得できるような状況をつくっていただきたいと思います。

19ページの沖縄自動車道のE T Cの件ですが、今後E T Cをつけても割引ができないようなことになってくるような気がしてならない。私が考えるには西日本高速道路株式会社の利益のために、E T Cを入れさせられているだけの話ではないかと思ったりするわけです。

いわゆる人件費を削減するために自動化すればいいわけですから、そのために沖縄県が協力しているようなことだけでは困りますので、やっぱり地域住民にどれくらい還元できるというのが一番ポイントになりますので、まだ将来的にはE T Cを入れても未知数だというようなことでは納得できない。この辺は担保が取れるような状況もつくって沖縄県はE T C設置率が六十何%ですから、全国並に入れるのであれば、それは当然こちら側から条件的に言うべき問題だと思いますので、その辺の意気込みを聞かせていただきたい。

○大嶺寛交通政策課長 今N E X C Oさんといろいろ協議会を通じて、意見交換させていただいているところがございます。ただN E X C Oのほうとしても料金については元に戻すということではなくて、ちゃんと有効に活用させていただいて、E T Cを普及することで利用者がさらに増えていくような体制で臨んでいきたいということですので、そこは一緒になって頑張っていきたいと考えているところがございます。

○平良昭一委員 毎年知事を含めてそういう要請はしているわけではありますけれども、水面下では皆さん担当者としたら西日本高速道路株式会社はいつもそういう話はしているわけですね。下地はちゃんとつくっているんだよね。

○大嶺寛交通政策課長 その辺につきましては協議会の中でいろいろ議論させていただきながら、やはり利用者が減るといのはN E X C Oのほうとしても望んでいるところではございませんので、そちらは増えるようなところでいろんな政策を打っていきたいというところがございます。

○平良昭一委員 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。

午前11時47分休憩

午後1時22分再開

○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陸上交通について（沖縄県総合交通体系基本計画）を議題といたします。

ただいまの議題について、企画振興統括監等の説明を求めます。

谷合誠企画振興統括監。

○谷合誠企画振興統括監 今回公共交通ネットワーク特別委員会の議案といたしまして、沖縄県総合交通体系基本計画における陸上交通について御説明申し上げます。

沖縄県総合交通体系基本計画は、新・沖縄21世紀ビジョン基本計画に基づき、交通分野に関する基本施策の具体的な構想を示したものです。

県では、前計画を平成24年度に策定し、陸・海・空の各交通施設等のハード整備や交通ネットワークの拡充などのソフト整備に取り組んでまいりましたが、10年が経過し、その間、国内では人口の減少やインバウンドの急増などの変化に加え、SDGsやSociety 5.0など、県としても新たな潮流への対応が求められてきたため、昨年度、新たに計画を策定したところです。

本日は、本計画の中でも、陸上交通に関連する施策分野について御説明した後に、委員の皆様からの質疑をお受けしたいと思いますので、どうぞよろしく申し上げます。

では、資料の内容については、交通政策課長の大嶺より御説明申し上げます。

○大嶺寛交通政策課長 沖縄県総合交通体系基本計画における陸上交通につい

て、御説明申し上げます。それでは、お手元の資料の2ページを御覧ください。

これは、旧計画の体系図と施策取組・成果を示したものです。

2つの経済、社会の目標、5つの施策分野に分け、さらに短期的に、重点的に、取り組む施策をパッケージにしたものが、下のオレンジ枠の県土の均衡ある発展を支える利便性の高い陸上公共交通ネットワークの構築の部分となっております。

この部分は、主に企画部で施策を進めているところとなっております。

右図の旧計画の主な施策と成果としては、例えばバスレーンの延長により、朝4分、夕方9分の時間短縮効果や、ノンステップバスの導入率向上などがあります。

このような取組の結果、右下の赤い部分にあるとおり、新型コロナウイルス感染症の流行前までは急激に減少傾向にあった路線バスの輸送人員が下げ止まり傾向となり、またモノレールの乗客数は、平成30年度時点で目標値を上回っていることが確認できました。

3ページを御覧ください。

続いて、令和4年10月に策定した新計画となる沖縄県総合交通体系基本計画の体系概要について御説明いたします。

本計画の目標については、旧計画にはなかった環境の視点を取り入れ、3つの目標、6つ施策分野に分けて、施策を整理しております。

このうち、施策分野2から4が陸上交通ネットワークに関連した企画部の所管する取組を取り入れている部分でございます。それぞれの分野において新・沖縄21世紀ビジョン実施計画における、下の枠にある成果指標をひも付けており、達成に向けて取り組んでいくこととしております。

4ページを御覧ください。

これは、沖縄本島における公共交通ネットワークの現状、課題、将来像を示したものです。

旧計画の推進により左図の現況としては、国道58号のバスレーンを利用した基幹急行バスの運行や、モノレールによる那覇空港とてだこ浦西駅間の運行がなされております。

また、沖縄自動車道を利用した南北をつなぐ高速バスが運行されており、市町村においては、コミュニティーバスやデマンド交通が運行されております。

右図の将来像は、短中期的にはコザまでの基幹バスシステムの整備を進め、中長期的には鉄軌道を含む新たな公共交通システムや北谷や糸満、与那原方面への基幹バスシステム等の整備に取り組むこととしております。

また、自動車道の那覇空港までの整備に合わせて、高速バス等のネットワー

クの拡充が図られるものと考えておりますが、現時点では真ん中に明記してございます主な課題があると認識しております。

依然として続く交通渋滞や自動車保有台数の増加、県内においても顕在化しつつある人口減少の本格化や高齢者の免許返納の増加。さらには、生活バス路線の確保・維持、運転手不足の深刻化、感染症の流行や物価高騰等が存在しております。

このような課題に対して、取組1としましてTDMの実施や、取組2としまして地域公共交通計画の策定、取組3としまして公的支援の活用によって解決を図っていきたいと考えております。

5ページを御覧ください。

左上に書いています主な課題への対応として、先ほど申し上げた取組2の沖縄県地域公共交通計画を策定し、その中で解決策を議論することとしております。

国においては、令和2年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正し、同改正の中で、地域の関係者と連携・協働することや、全ての自治体に対して地域公共交通計画の作成を努力義務化し、同計画と国の補助事業を関連づけることで、自分ごととして推進するような仕組みとなっています。

この中で、右図にあるような既存の公共交通サービスの活用による短期的な視点での議論や、LRTなど新たな公共交通システムの活用など中長期的な視点を踏まえた議論をすることとしております。市町村や交通事業者、交通管理者、利用者など様々な関係者から構成する沖縄県地域公共交通協議会を設置し、協議を進めながら沖縄県地域公共交通計画を令和5年度末に策定することとしております。

6ページを御覧ください。

これは現在先行して進めている圏域別の市町村連絡会議の取組内容であり、沖縄県地域公共交通協議会と連携しながら、地域公共交通計画の策定と課題解決に向けた取組を進めてまいります。

現在、進めている具体的な取組として、例えば左上の北部圏域においては、北部支線の公共交通再編をテーマとして、路線バスの再編イメージを共有したところであり、今後、利用者等への与える影響等について具体的に協議していく予定としております。

右真ん中の中部圏域においては、沖縄市へのアクセス利便性向上をテーマの一つとして、うるま市や北谷町などの近隣市町村のコミュニティーバスやデマンド交通との連携、商業施設や路線バスとの広域接続を目指し、実現可能性等について今後具体的に協議していく予定となっております。

南部圏域につきましては、今年度新たに市町村連携会議等を設置することとしており、広域的な公共交通の課題解決に向けて関係市町村と協働で具体的に協議していくこととしております。

7ページを御覧ください。

これは、左上のTDMの取組や左下の公的支援の取組によって、課題解決を図っていききたいとしているものです。

県では、真ん中上にありますTDM施策推進アクションプログラムを策定しており、その中で5つのエリアを設定し、TDM施策を実施からビッグデータを収集し、その効果を分析したいと考えており、過度な自動車利用から公共交通利用への転換を図っていききたいと考えております。

具体的には①の浦添地区MMエリアでは、小学校等への送迎交通に伴う自動車の集中が課題となっております。そこで、小学校の授業の中で賢く自動車を使うことを促すモビリティ・マネジメント（MM）の実施や、わった～バス党と連携したバスの乗り方教室等を実施しております。

その他につきましても、②の首里杜地区観光対策エリアでは観光施設周辺における渋滞対策、③のキャンパスエリアでは琉大、沖国大近辺の新たなバス路線を含む交通環境の充実、④では国際通りエリアでは中心市街地における渋滞対策、⑤の胡屋地区沿道まちづくりエリアでは交通結節強化による市街地の活性化等に取り組んでおり、効果のある取組等については他地域への横展開を考えております。

下段のほうには、直近の路線バスやタクシーへの公的支援を記載しております。路線バスに対する生活バス路線の確保・維持への欠損補助として、直近5年間で約9億円の補助金を支出しております。また路線バス及びタクシーともに、顕在化する運転手不足に対して、広報や二種免許取得等の支援を実施しているところです。

さらに、新型コロナウイルス感染症や燃油高騰に対する支援としても約20億円の負担金を支出することで、運行継続を支援しているところです。

企画部では、このような取組により、公共交通ネットワークの確保・維持に取り組んでおります。

今回の資料に離島は明記しておりませんが、離島におきましても市町村単位で地域公共交通協議会を設置し、同様な協議を進めているところでございます。

簡単ではありますが説明は以上です。

よろしくお願いいたします。

○座波一委員長 企画振興統括監等の説明は終わりました。

これより、陸上交通について質疑を行います。  
 質疑はありますか。  
 島袋恵祐委員。

**○島袋恵祐委員** 先ほど説明があった国の動向を踏まえた沖縄県地域公共交通計画の策定についてというところですが、令和5年度末に沖縄地域公共交通計画を策定するという説明もありましたけれども、これまでも地域公共交通の計画とか施策というのはやってきたと思いますが、これまでこういったことをやってきたのか、まず教えてください。

**○大城博人交通政策課班長** これまで沖縄県においては、公共交通利用を活性化する沖縄県公共交通活性化協議会を平成19年に立ち上げまして、先ほど成果として挙げたようなノンステップバス、基幹バスシステム等々をやってございます。

一方市町村においても公共交通会議というのがございまして、全市町村ではないんですけれども、例えばコミュニティーバスを運行している、デマンド交通を運行しているところについては協議会を設置して、地域の公共交通をどうするかということを協議しているところです。

以上でございます。

**○島袋恵祐委員** これまでもやってきているということですが、やはり先ほどからも説明があるように段々高齢化している地域の中で、免許返納者も増えてきているような状況の中でコミュニティーバス、地域ですぐ利用できるような公共交通の導入というのは本当に大事だという社会になっていると思います。そういう中でコミュニティーバスとかタクシー券の導入もどんどん進んでいるとは思いますが、それでもまだなかなか交通空白の地域というのは残されている状況があると思います。そういうところで県民や市民の皆さんの移動権をしっかりと保障するために地域交通というのはすごく大事だと思うんですが、今度令和5年度末に策定するというので具体的にどういった策定をもって実行ある計画というのか、事業にしていくのかというようなことも、今どういう考えを持っているのでしょうか。

**○比嘉学交通政策課室長** 今年度策定します沖縄県の地域公共交通計画ですが、対象としましては広域的な陸上交通の課題を検討するというので沖縄本島の陸上交通を対象に策定するものでございます。

背景としまして全国的にも人口減少の傾向に入っていますが、沖縄でもこれから人口減少が到来する、あと高齢化の人口も増えていくと。あと高齢者の免許返納も増えていくと。そういう中で将来的には本島内でも2人に1人が高齢化の地域、3人に1人が高齢化の地域というところの予測も出てますので、そういうところで維持できるような公共交通を、これまでのバス事業者さん、公共交通事業者さんの主体で進めてきたところを、行政ですとか地域、あとは民間が移動サービスを行っている、そういうことも活用しながらということで法律のほうで令和2年度に変わりました、全国的にこれまでのやり方を転換した様々な主体と協働して、移動のサービスを構築していこうという動きがあります。

**○島袋恵祐委員** 県の皆さんが主体となって事業者、また市町村関係自治体とも連携して取り組むということは理解をするんですけども、やはり公共交通の利用を事業というか、整備自体そのものをしっかりやることによって利用してもらって、それが沖縄における車の渋滞の解消にもつながっていくものだと思いますし、なおかつ高齢者だけではなくて学生の皆さん、交通弱者と言われている皆さんが公共交通をしっかりと利用することで移動権が保障されるという仕組み、体制、整備をしっかりと力を入れてやってもらいたいということが私からの趣旨ですけれども、国においてもそういう地域公共交通の計画に対しての事業、地域公共交通維持確保改善事業というものがあると思いますが、概要を教えてくださいませんか。

**○大嶺寛交通政策課長** 国の補助事業としまして、県としても空白地帯というか、生活バス路線というところで確保、維持することが重要と考えております。

国においてもそのような観点でいろいろ支援をいただいでいて、先ほどの事業の中身としましては県の地域間をまたぐような生活バス路線の欠損の補助、そういうところに国と沖縄県と市町村で共同で補助するような仕組みであったり、あとは市町村がコミュニティーバスを走らせる場合のフィーダー交通としての支援のほうの事業とか、そういうものが盛り込まれてるような事業となっております。

**○島袋恵祐委員** 国のほうもそういう事業があるということで取組をしていると思いますが、なかなかできた当初は予算が航空ほど補助があったけれども、それから段々減っているという現状もあって、やっぱり沖縄だけではなく全国の問題になっている中で、皆さん県としても予算を増やして活用させるような

こともしっかり求めるべきだと思っうんですけれどもどうですか。

**○大嶺寛交通政策課長** 今回、地域公共交通活性化及び再生に関する法律の中でもそのような趣旨もございまして、地域公共交通計画の策定の中で、既存の公共交通のストックを有効活用していくという視点で、いかにここを活用していくかということと、人が不足していく中では新たな技術も活用しながら新しいものも取り入れて、新たな公共交通もということと同じ中で市町村の方、利用者も含めて交通事業者、管理者そういう方たちもひっくるめて、この中に入って一緒に計画をつくっていきこうという動きが出てきておりますので、そういったことが努力義務化されておりますので、そういうところでいろいろ検討していい計画をつくっていききたいと考えているところです。

**○島袋恵祐委員** 分かりました。最後になりますけれども、統括監に答えていただきたいのですが、やはり人手不足とかいろいろ課題があるということも先ほど説明がありました。そういう人材を確保するためにも待遇も改善しなければいけないということもありますし、そうなれば必要な財源というのはどうしても必要だと思います。県独自で皆さん積極的に取り組むことも求めますがそれと同時に、しっかりこういう分野に対しての予算を増やしてほしいということも求めるべきだと思います。それと同時に交通空白の地域をなくすようにするためには市町村、事業者、また皆さんが地域の自治会にも足を向けて、どういった公共交通が必要なのかというような聞き取りもしっかりとやった上で体制、整備をしっかりとやってもらいたいと思いますけれども、どうでしょうか。

**○谷合誠企画振興統括監** 委員がおっしゃるように人手不足であったり、あるいは交通空白箇所であったりというのは全国的な課題であるかと思っいます。県としましてもこれまで先ほど7ページで御説明申し上げましたように、人手不足対策あるいは欠損補助、地域の交通を維持する対策に関しては数多くの対策を打ってきているところでございますが、全国共通の課題ということもございしますので、全国知事会等とも連携しながら国にもその旨を伝えていきながら、地域の足である公共交通の維持に努めてまいりたいと考えております。

**○島袋恵祐委員** 頑張ってください。  
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 先ほど説明がありましたけれど、前から議論していますから私の言いたいことは分かっているとは思いますが、2ページでこれまでの取組というような報告はありました。我々は平成24年からは那覇から名護までの鉄軌道という柱を通して、フィーダー交通でやっていくという議論を繰り返してきたわけです。この10年の計画というのは鉄軌道をしっかりと実現するという前提で、我々は進めてきたものだとは私は認識しています。それを踏まえると、真ん中にある県土の均衡ある発展を支える利便性の高い陸上公共交通ネットワークの構築という言葉にも示されているように、前提は鉄軌道だと私は思っています。

そこで10年終わって今回新たな基本計画をつくって出したわけですが、やっぱりここで我々が期待をしたのは前期と違って、今少し足踏み状態になっていたところで、知事も皆さんも期待をした振興法の附帯決議で全国の新幹線鉄道整備法かな、そことの関連が附帯に意見が出されたという部分と、やっぱり新たに北部のテーマパークというような部分の需要が大幅に見込めるということを加味すれば、ビー・バイ・シーも含めて国もこれまでと違うようなものが出てくるのではないかなと期待しました。午前中も議論ありましたけれども令和4年の内閣府の調査を見せてもらいましたけれども、残念ながらこの2つも加味していますよというような前提で調査をしたけれども、建設費が7000億円余りますよと、40年の累積赤字が5000億円余りますよと、なかなか難しいですねということでこれまでと変わらないような数字になったわけです。

まずこの内閣府の調査について皆さんの認識と、これを踏まえてどうするかという考えを聞かせてもらえますか。

○比嘉学交通政策課室長 先日報道でも発表されました内閣府の令和4年度の調査結果の内容でございますけれども、大城委員がおっしゃったとおりまだ課題が残るような結果となっております。2つの課題、費用便益費、あともう一つが採算性ということで、費用便益費については残念ながらまだ1を下回るという結果となっております。

ただ今回の調査から従来内閣府のほうではルートについては糸満市から名護市までのルートで調査を行っていたことに加えて県の構想しているルート、那覇から名護までの間ということも参考に調査をしていただいたことで、少し条件が近づいた調査も行っていたいただいているのかなということが便益費の分析のほうでありました。

特例制度については採算性の解決のための制度の創設の県からの要望の内容になっていきますけれども、こちらについては少し引き続き今年の調査を進めるということで聞いておりますので、状況を注視していくという受け止めでございます。

**○大城憲幸委員** 6000億円、7000億円の事業ですから当然事務方だけで進められるものでもないし、表だけではなくて当然政治的ないろいろな駆け引きも必要だというようなものもあることは分かります。

ただ前から言っているように国だって平成22年からずっと調査して十二、三億円を調査費だけで使っています。県も鉄軌道だけで調査費に多分五、六億円くらい使っていると思うんですよ。そういう中で引き続き調査はしていきますというものでいいのかなと、前から言っているように私は個人的に思っています。

ただ数千億円単位の事業はやっぱり十年、二十年単位で国に要望を続けることが大事なんだという議論があることも承知はしております。ただ今の国の現状、県の現状、少子化の中で本当にあと十年、二十年を見据えた構想で県の交通体系というのがつかれるのかなと。本当に今のままのやり方を踏襲するような考えでいいのかなという疑問はあるわけです。そういう意味で令和4年の調査を私は個人的に期待していたんです。それが結果としてこういうのが出た。だからやっぱり次の手として午前中には、例えば地下だから食料備蓄するとか何か新たな手を出さないと手詰まりになるのではないかと、私はシェルターとか備蓄庫というのは勉強不足でよく分かりませんが、やっぱり県として何か新たなものを出していかないと、県が計算したらビー・バイ・シー1を超えると、国は前提条件が違うからしょうがないよみたいな話を10年続けてきたわけですから、令和4年の結果というのは私は大きく受け止める必要がある。これを県としてもう一度しっかり、22年度から積み上げてきた調査をもう一回分析をして、本当に県三役も含めて今後沖縄の鉄軌道をどうするのかと、その辺の方向性をめり張りをつけた判断をしないと、いつまでもあれもやりますこれもやりますではなかなかバスにしても、その他のフィーダー交通にしても進みようがないのではないかなと強い危機感を持っているのです。ちょっと広い話になって答弁は難しいと思いますが、その辺の危機感に対して皆さんは何か考えを持っていますか。

**○比嘉学交通政策課室長** やはり那覇一名護間の鉄軌道というのは沖縄本島の陸上交通の基幹軸としては必要性は高いものと思ってまして、県の調査では

1 を超えると。今年度はさらにまた費用便益の中で積み増しができないかということで、県のほうでは少し検討を進めていこうということも考えております。

少し出ましたシェルターの話ですとか、これまでも委員のほうからいろいろな御提言がありますので、そういうことも受け止めまして何か有益な便益の向上に資するものがないかというのは考えていきたいと思っております。

**○大城憲幸委員** この辺の答弁をもう少し部長、あるいはそれ以上の皆さんではないと大きな方向性として出せないと思います。県土の均衡ある発展という意味でも私は鉄軌道は必要だと思うし、今回新たに入れた環境というような話も含めてもどうしてもやっぱりこういう沖縄の状況だから鉄軌道という環境の面からも非常に大きいと思っっているんです。

ただやっぱり今言ったように手詰まり感が本当にあまりにも強すぎるなと思っってます。その辺は意見として申し上げておきます。

もう一点だけ確認は内閣府の調査でBRTも少し触れていましたけれども、BRTもなかなか課題が多いような話は見えたんですけども、その辺は皆さんの程度把握していますか。その辺にどういう所見を持っていますか。お願いします。

**○比嘉学交通政策課室長** 内閣府の調査では糸満から名護までの基幹軸のルートに関して、普通鉄道のシステムだと少し建設費の観点からというのがありますので、一部区間について別のシステムに置き換えられないかというような方向性でも調査が進められているものと承知しております。

ただ県としては那覇一名護間を100キロ以上で移動できるようなシステムということ、1時間で到達できるということで目標がございますので、基幹軸にBRTというところは県の構想とは少し異なるのかなというような受け止めでございます。

**○大城憲幸委員** 最後にこれ以上やっても平行線になりそうですから意見を言って終わりますけれども、前にも話しましたがけれども県としては様々な意見があるから、議論が後戻りしないような手順で那覇から名護まで1時間というのは動かさずにやってきた。それは必要だったのでしょうか。ただここにきて国の内閣府の報告書の中でも、やっぱり名護まで1時間というのは無理があるみたいな文言も私見たんです。そういう前提もどんどん崩れていく中でそれに固執し過ぎるとなかなか議論が深まらないのか、あるいは接点が見い出せないのかなと思いますので、その辺は那覇から名護まで1時間前提ですよというような部

分についても、そろそろ内部でもしっかり話をして国とも近づける施策、あるいは考えも話し合いもしないといけないのではないのかなと、そういう時期に来ているのではないかなと感じていますので、ぜひその辺は内部でも議論をしていただきたいなと申し上げて終わります。

○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 今大城委員からあったのもごもっともなお話だと思います。多分に調査してもいくら叩いても内閣府のビー・バイ・シーが好転することは今の段階ではなかなか見えにくいのではないかなと思います。だから名護ー那覇1時間を前提で組み立ててきた数年のことも、少し考えないといけない時期になってきていると僕も思います。

例えば那覇の第2滑走路があれば短期間で整備されたわけです。普通なら相当時間がかかりますよね。でもそこをやってきたということもあるけれども、それに関してはある意味大きな政治的な判断も多分加味されたものだろうと思います。

モノレールの延伸に関しても今後皆さん計画ないでしょう。これ以上延伸するというのを考えていませんよね。あれも相当な赤字でスタートしたけれど、何だかんだ言いながら要するに金融指標を使って何とか形を整えてきたという経緯もあるではないですか。今後は南部のほうを何とかしようとか、もう少し延伸していこうという計画が基本的に議論されていないですよ、どうなのですか、そこは。

○比嘉学交通政策課室長 新たなシステムに関してですけれども、那覇から糸満方面ですとか与那原方面、そういう基幹軸についてどのようなシステムが必要なのか、県の令和3年の調査ではモノレールは少し供給力が大きいので、需要に対してということで課題が出たところではありますが、少しまた供給力を抑えたようなシステム、BRTですとかLRTとかというのはあるかと思えますけれども、そこについては地元の市町村とも議論が必要ですし、その辺をまた今年度南部圏域の市町村と議論する場を設置しますので、その場で少し話し合っていきたいと思っています。

○大浜一郎委員 モノレールの延伸はないですよということね。モノレールの延伸は考えてないということよね。はっきりしてください。

○比嘉学交通政策課室長 システムに関してはモノレールも含めてということで今のところは置いています。と言いますのも沖縄が車の移動中心の社会になっていますので、そういう基幹的な国道沿いですとか人が集約している街になっていない。そういったようなまちづくりというのを今後も併せて考えながら、あとマイカーの利用者からどうやって公共交通にシフトさせるかということも市町村と一緒に議論しながら利用者を増やす、需要を増やすという話と併せて、将来的にモノレールということも可能性としては持っているというところでございます。

○大浜一郎委員 当然後から鉄道を敷設するまちづくりの場合においては、当然駅から周辺を開発していく手法ではないわけです。全く逆なんだから当然逆の発想でしなければいけないですね。

例えば台湾の台北なんかもそうです。後からどんどん町なかに地下鉄が入ってまちづくりになってるわけだから、もともとないところに公共交通の大きな大量輸送を造ろうと思えばいろいろ不具合も出てくるし、まちづくりに関するいろいろな問題も出てくるというのは、当然前提条件で考えていかなければいけないわけですがけれども、今ハード交付金もどんどん減らされていてはしご道路もままならない状況が続いてきている。まず道路の整備をきちっとしなきゃ公共交通がスムーズにいかないような前提の中で、ハード交付金が蹴られてなかなか道路予算がつかないという状況もある。だからまずその辺のところを精査していかないと、この10年、振興策がある中でいろんなことをきちっとやっていかないといけないけれども、そういうことを含めて県のトップが詰め詰めの議論をしていかないと、皆さんがいろいろと描いていることがなかなか具現化できないのではないかなと思います。過度の自家用車から公共交通と言ってもなかなかシフトするのは、概念としては分かるけれど実体としては難しいのかもしれない。いろんなところの道路整備をするけれども、やっぱり混んでしまうということがあるよね。道路の造り方が今のままでいいのかどうなのかという議論があってもいいのではないですか。

いずれにせよそれをやるための予算措置がなかなか難しいという現状の中で、これが絵に描いた餅にならないようにどんどんしていかないといけないと思うので、まず公共交通というのは非常に重要なことだからトップも交えてどういうふうに政府とのいろいろなすり合わせができるかということをやちゃんとやらないといけないと思う。

特にハード交付金は減額の減額だからきついですよ。本来ならこういう計画

がほとんど遅れて整備されていない。そこで公共交通をスムーズにいかせようと全てネックになってくる可能性は多いにあります。だからその辺の取組も僕はやっていかないといけないと思うけれど統括監はどう思いますか。

**○谷合誠企画振興統括監** 委員がおっしゃるように交通計画というのは1つ解決すれば全て解決するものでもないので、複雑な体系の中でどういうことを優先させてやっていくか、そのためにどういう予算を確保していくかという視点は重要かと思います。

県といたしましては国との協議においては関係要路に対して例えば振興予算の確保に対する要請であったり、時期を見てそれぞれ要請を行っておりますけれども、例えば鉄軌道に関しましても今年度は令和4年の調査を受けてどういう形に変えていったら内閣府とテーブルが囲めるかということも含めて、より有効なテーブルにできるかということも含めて、幹部と議論しながら進めてまいりますので、そういった意味で全体の予算の話もそうですし鉄軌道に関しても幹部と調整しながら、より具体的な進め方がないかということを協議しながら、関係要路に対して訴えられる方法を常に考えてまいりたいと考えています。

**○大浜一郎委員** 基本的にどういうストーリーが必要かということが大事ですよ。国にとっても我々にとっても。どういうストーリーを書いて取り組む必要があると、どういうストーリーをつくるかというのが極めて重要な仕事ですよ。それは皆さんの知恵も必要だろうけれど、県のトップも含めてストーリーを書かせるような交渉、対話が非常に大事ではないかなと思う。だからその辺のところを振興策が10年以降あるということがないと思ったわけですよ。だから3年後の見直しの中でどうしていくのかということも含めて、この10年の間にやることは死ぬほどいっぱいあるわけです。だからそこでどういうことを打ち込んでいくかということ常々考えて行動していただかないとなかなか前に行くものではないなという気がします。いろんなやり方、手法というのがあるだろうし、もっともっと民間の考えも僕は取り入れて、民間の手が及ばないところは行政が手を携えるというようなことも含めて、民間ができることは基本的に民間でできることも含めて、要するに骨格づくりとか手法づくりというのを考えてみたらどうかなと思いますけれど、最後に統括監お願いします。

**○谷合誠企画振興統括監** 委員がおっしゃるように公共交通といっても民間のニーズであるとか、民間がどういう形で事業を行っていけば採算が取れていくかというアイデアもたくさんあると思います。そうした産業経済団体とも意見

交換を重ねながら、沖縄の総意としてどういう形で訴えていけるかとストーリーづくりも含めて、今後早急に取り組んでまいりたいと思います。

○座波一委員長 ほかに質疑はありませんか。

(「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。

質疑なしと認めます。

以上で、陸上交通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。

休憩中に御協議いたしましたとおり、陳情第48号及び第52号を採択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、お諮りいたします。

陳情令和2年第54号の5外9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10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。

次に、お諮りいたします。

ただいま採択しました陳情に対する委員会審査報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○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。

参考人招致についての提案をお願いいたします。

大浜一郎委員。

○大浜一郎委員 第一航空株式会社に対しての参考人招致を御依頼いたします。今後小規模離島の公共交通に対して第一航空さんはかなり県も依存しているけれども、今どういう方針で、どういう体制で今後運航していくのかというのが、どうしても行政からの情報ではちょっと見えにくい部分があるので、しっかりとなりわいとしてやっている第一航空さんからも、今の現状と今後の方向性とか取組とかをお聞きをしたいということで、参考人として招致をお願いをしたいと思います。

○座波一委員長 休憩いたします。

(休憩中に、陳情令和3年第174号の6等に係る参考人招致についてを議題に追加するか協議した結果、追加することで意見の一致を見た。)

○座波一委員長 再開いたします。

お諮りします。

陳情令和3年第174号の6等に係る参考人の招致については、休憩中に御協議いたしましたとおりに議題に追加し、直ちに審査を行いたいと思いますが、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。

これより陳情令和3年第174号の6等に係る参考人の招致について議題いたします。

休憩いたします。

(休憩中に、参考人の招致について協議した結果、第一航空株式会社の経営者を招致することで意見の一致を見た。)

○座波一委員長 再開いたします。

お諮りします。

陳情令和3年第174号の6等に係る審査のため、参考人の出席を求め意見を聴くことについては、休憩中に御協議しましたとおりに決することとし、その他の細部につきましては委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○座波一委員長 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