

平成 24 年 3 月 27 日

第 180 回国会 沖縄及び北方問題に関する特別委員会 第 6 号

○田城郁君 おはようございます。民主党・新緑風会の田城郁です。

川端大臣の御説明をお受けいたしました。特に山内徳信先生がこだわって取り組んでいらっしゃる沖縄への鉄軌道導入の現状と今後について質問をさせていただきます。

まず、私の考え方をちょっとお話をさせていただきますが、鉄軌道導入に当たっては、あくまでも沖縄の社会基盤の整備の一環としての観点で取り組むことが重要であると思っております。間違っても、基地問題との交換条件として進めるなどということがあってはならないと思っております。返還後四十年がたってなお唯一鉄軌道が整備されていない沖縄県への日本国政府としての責任において進めるべきであるということを冒頭確認をしたいと思っております。

その上で、沖縄県民の生活の質の向上と、お年寄りや子供たちの足の確保、利便性や観光客誘致の環境整備、中南部圏の慢性的な交通渋滞の緩和、更に言えば、県土の均衡ある発展、第一次、第二次、第三次各産業のバランスの良い発展を目標に政策的に誘導されていかなければならないと考えております。

沖縄では様々なレベルで、環境に優しい、利便性の高い公共交通ネットワークを構築するために、鉄軌道を念頭に置いた新たな公共交通システムの導入を促進する動きが様々なレベルで展開をされております。

私自身も今年の一、今野東会長とともに、沖縄に鉄軌道を導入する、推進する議員連盟の一員として三日間の現地視察を行って、沖縄への鉄軌道導入の方向性について探ってまいりました。視察では、有識者、市民団体の方々が、パネリストにお迎えしまして、住民、地方議員、首長の皆さんの参加の下、活発な意見交換を行いました。また、沖縄県担当部局並びに内閣府沖縄総合事務局合同のヒアリングも行いました。中でも、有識者や市民団体の方々からは、予算の確保と早期の実現、そしていわゆる在来線、J R 型在来線の鉄道の導入が可能か、あるいは L R T、ライトレールトランジットが現実的なのかという観点、さらには産業の育成と採算性を追求した場合の貨物の導入の可能性などの極めて重要な論点が出されました。

いずれにしても、長年にわたって沖縄の風土、気象条件や地域性に合致した合理的な鉄道は何かということをご皆さん熱心に研究をされておまして、沖縄島嶼型の独自の L R T を開発して実用化して、世界の同じような条件下の島々に輸出をしたいという大きな夢も語られておりました。鉄軌道を是非沖縄に導入してほしいという悲願ともいうべき強い要望、熱い思いを受けてまいりましたことをまず御報告をいたします。

そこで、大臣にお伺いをいたします。

沖縄県への鉄軌道導入に関して、現地の動向をどのように把握されているのでしょうか。また、把握されている場合、どのような感想をお持ちでしょうか。御見解をお伺いをいたします。よろしくお願いたします。

○国務大臣（川端達夫君） 沖縄県において昔は鉄軌道があったということを含めて、大変熱い思いで交通体系をいわゆる再構築してほしいということの中で、鉄軌道を中心とした様々な議論と御要望があることは承知をいたしておりますし、大きな沖縄復興の夢を語られる方もたくさんおられます。そして、委員も行かれたということではありますが、そういう幅広い声があることは十二分に私も承知をしております。

そういう中で、かねてからこの沖縄におけるいわゆる鉄軌道、新交通体制がどうあるべきかということと調査研究がされてまいりました。政府においても、初めから特定の公共システムを前提とするということではなくて、都市間の大量高速輸送を目的とするいわゆる鉄道系と、路面空間、今御紹介ありま

したLRT等の軌道系、そういうふうにシステムは大きく分ければその二つに分かれるのかなということでありまして、それぞれの場合における利用需要、利需要等の状況を含めてシミュレーションを今行っているところでございます。

○田城郁君 川端大臣は衆議院の質疑の中で、今年度から一億円を掛けて、地勢、気象、環境的要素を勘案した上で想定ルート案を複数作ろうと、そして、それぞれ公共システムごとに導入空間、いわゆる陸路なのか高架なのかトンネルなのかということもありますし、当然、構造形式も用地買収も具体的に費用が違いますということで答弁をされております。

JR在来型を念頭に置いているのか、今もちょっとお触れになられましたけれども、あるいはLRTなのかと。地元の気持ちは、それは物の道理で考えればほかの四十六都道府県と同じようなJR在来型がいいんだと。しかし、本当に十倍もLRTより予算が掛かってしまう、あるいは時間的にも用地買収などで取られてしまう。実現性、あるいは低コストの導入性から見て、LRTがいいんじゃないかという市民の声が非常に大きい。そういう中で、そういうことも踏まえて、大臣、もう一步踏み込んで、いかがでしょうか。

○国務大臣（川端達夫君） ですから、新しい交通体系で、沖縄の経済発展の起爆剤というか、支えにしたいという思いと、鉄軌道がいいのかLRTかといろいろな議論があるというときに、造るということ考えたときに、どれぐらいの費用が要するのかということと同時に、造ってその後、本当に役に立つということと同時に採算の問題があります。全国、もう委員御承知のように、在来線の問題、旧国鉄の在来線問題が、やはりいろんな時代の変化の中で大変経営が厳しくなってきた、三セクを含めて大変困難を極めているところもたくさんあります。

そういう部分で、そういう意味で、どういうルートと方式とがあればどれぐらいの需要が見込めるのか、それからどれぐらいの費用が掛かるのか、そしてそれは採算が合うのか合わないのかというのは、御要望としてこうあったらいいなを超えて、やはり客観的にしっかり調べないといけないと。そして同時に、皆さんはそれをどう思っておられるのかということも含めてしっかりと客観的に調べて、これは、調べているということは何とかうまくいく方法はないかということが大前提でありますので、やらないけれども調べておだけするわという意味ではありませんから、そういう意味で、しっかりと調べていくのに来年度は予算を相当付けて幅広く検討したいと、こういう思いでございます。

○田城郁君 ありがとうございます。また一步踏み込んで答弁をしていただきまして、大変うれしく思います。

これまで内閣府では、沖縄県における鉄軌道を始めとする新たな公共交通システム導入可能性検討に向けた基礎調査として、平成二十二年度に三千五百万、平成二十三年度に四千万、そして二十四年度は一億円を計上しております。

これまでの調査の結果及び二十四年度はどのような調査を行うのでしょうか。内閣府の方にお聞きいたします。

○政府参考人（井上源三君） お答えを申し上げます。

内閣府におきましては、平成二十二年、二十三年度にわたりまして、鉄軌道を始めとする新たな公共交通システム導入可能性を検討する基礎調査を実施をしております。二十二年度調査では、今御指摘のように予算三千五百万円を計上したところでございますけれども、仮定のモデルルートを設定しての需要予測を行ったところでございます。

その結果の概略でございますけれども、全体の需要量、鉄道系ではおおむね一日当たり九万人から十五万人程度、そしてLRT等の路面系でおおむね一日当たり五万から九万人程度見込まれるとしております。また、需要量が多いのは那覇—沖縄—うるま間、観光需要で見ますと、名護—本部方面、読谷方面

も一定程度の需要があると見込まれているというものでございます。

また、鉄道系では、那覇周辺、うるま周辺での間で比較的安定した需要がある。他方で、那覇以南、うるま以北では需要が大きく減少すると見込まれているものでございます。また、LRT等の路面系では、那覇、沖縄、うるま等の各中心都市圏の域内での一定の需要があるというような結果が出ているというものでございます。

次に、二十三年度調査でございますけれども、予算四千万円を計上いたしました。モデルルートを前提として、こちらの方は需要予測より更に総事業費、事業採算性、整備効果等を検討をしているわけでございます。その上で実現に向けた基礎的な課題を整理をいたしているところでございます。

来年度は新たに一億円を予算案に計上いたしておりますが、来年度以降は更に具体的な課題を検討するため、想定ルート案を複数提示した上で、それぞれのルート案について公共交通システムごとに導入空間、構造形式、建設事業費、利用需要、採算性等を比較検討し、それと併せて全般的な建設コスト削減案を検討することとしているものでございます。さらに、アンケート調査等によりまして、沖縄県民の意識等の詳細に把握をすることとしているものでございます。

以上でございます。

○田城郁君 ありがとうございます。

沖縄県による調査に関してお聞きをいたします。

沖縄県についても、沖縄二十一世紀ビジョン基本計画案で、新たな公共交通システムの構築によりまして、北部地域と中南部地域との交通アクセス向上を図り、沖縄本島の県土構造の骨格形成を推進していく基本方向が示されまして、平成二十四年度当初予算案では、鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業として約五千百万円が計上をされております。課題検討調査、広報活動等を実施するというようになっておりますけれども、国も県も同じように調査を行うというような、双方が個々に調査を行うと、連携を取らないでいると方向性も違ってきてしまうのではないかと懸念もありますけれども、国としてはどのように県と連携を取りながら調査を行う方向性なのでしょう。大臣にお伺いをいたします。

○国務大臣（川端達夫君） 今、二十二年、二十三年度の調査のことを御答弁で申し上げましたけれども、これも含めて沖縄県とは、この調査に関してはもうかなり担当者レベルで緊密に連携を取りながら国としてやってまいりました。

今御案内のように、鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業五千百万円というのを県の単独事業として計上されたというふうに伺っていますが、実は詳細な中身はこれからということでございますので、調査検討が、これはしかし調査等ということのようでございますので、効率的に効果的に行われるようにしっかり緊密に連携を取ってやらせていただきたいというふうに思っております。

○田城郁君 ありがとうございます。

次に、沖縄県民の民意を把握するための調査ということについて少しお聞かせいただきたいと思いますが、沖縄の鉄軌道を含めて公共交通ネットワークを考えていく上では、沖縄都市モノレールやバス路線などほかの既存の公共交通システムとの連携についても考えていく必要があると思います。

鉄軌道を導入する場合でも、行政機関を始め、産業界、団体、県民の皆さん等で様々な検討調整が必要となりますし、またどのような形で導入するのか、沖縄にとってベストであるのか、議論を熟成をさせていく必要がありますけれども、現状はそれぞれ個々に活動している状況があります。

例えば、地元側で広域的な協議体を立ち上げて、そうした機関と県や国とが協議をする場を設けて鉄軌道の導入の実現に向けていくことが必要ではないかと考えますが、大臣のお考えをお聞かせ願えればと思います。

○**国務大臣（川端達夫君）** これも御指摘のとおり、新たなそういう鉄軌道を含む公共交通システムを導入するという事に具体的に進みますと、既存の公共交通を担っていただいている人たちということとの連携等をしっかり考慮しないと、混乱が起こってはいけないということであることは事実だと思います。

そのため、来年度、アンケート調査を行うということをお願いしましたが、これで県民の皆さんのお声をいろんな形で、大規模なアンケート調査あるいはタウンミーティングをやると同時に、こういう交通の事業者あるいは地元の自治体等の皆さんの関係機関とか団体のお声もいろんな形で聞かせていただくということをまずはやらせていただきたいなというふうに思っております。

ステップ・バイ・ステップですので、来年はいろんな部分でのアンケート調査もするという事の段階ですね。そのときにはそういう様々な意見ができるだけ幅広く聞き取れるようにということに心掛けてまいりたいと思っております。

○**田城郁君** ありがとうございます。

もし実現すれば一大事業のスタートとなる中では、交通体系の中では、大きく労働者の移動とかあるいは経営そのものを脅かされるのではないかという危惧を持っている特にバス会社とかタクシー会社の方いらっしゃると思います。みんなウイン・ウインでいけるような、そういう経営体系なりあるいは労働者間の移動というものをしっかりと、きめ細かな対策のフォローの下に進めていくということが重要なのではないかと考えております。

次に、沖縄県の総合的交通体系を考えたときの北部振興策との関連をどのようにお考えかということについてお伺いいたします。

名護以北も定時運行の交通システムさえ整えば、観光だけではなくて物流の観点を入れることで農業や漁業、一次、二次産業の発展、さらには六次産業化という可能性も十分に生まれるのではないかということ、私、今野会長と初めて、中南部まではよく行ったことがあるんですが、北部にも今回初めて行って、非常にきれいな景色、あるいは山が迫っているんですけども、その上には結構耕作地が広がっている。あるいは、海洋深層水とかそのほか海産物も豊富に取れるんですけども、なかなか運ぶ手段がないのでそこに、現状にとどまっていると、量的にもですね。そんなような現状を地元の方からお聞きすることができました。

そういう中で是非、北部振興とこの公共交通体系ということに関連して、大臣のお考えをお聞かせ願えればと思います。よろしくお願いします。

○**国務大臣（川端達夫君）** この今議論されている鉄軌道をやるやらないにかかわらず、北部振興というのは極めて重要な課題であります。今回のこの調査ということで申し上げますと、二十二年、二十三年度にかけては需要の確保と交通円滑化、観光振興、都市構造再編の四つの観点から仮モデルルートを作りまして、需要予測、事業費、採算性、整備効果について基礎的な調査を行っているところでございますけれども、名護以北の地域についても名護—本部間を支線ルートとして一応設定をして、今言ったようなことの調査検証を進めているところでございます。

来年以降はアンケートを行うと申し上げましたが、これは逆に言えば、北部の皆さんがこういうことに関してどういう御期待を持っておられるのか、御意見を持っておられるのかはその中でしっかりと聞いてまいりたいというふうに思っておりますし、総合的な北部振興等の関係も含めて、しっかりとそれは視野に入れて議論をしてまいりたいと思っております。

○**田城郁君** ありがとうございます。

次に、沖縄振興特別措置法改正案における鉄軌道というところの位置付けに関してなんですけれども、今回、当委員会で審査を行う沖振法改正案は衆議院において修正がなされまして、新たな公共交通機関

についての調査検討の規定に鉄軌道の整備を明記するものとなりました。改めて明記をしたということで、政府としてどのような責任を持って鉄軌道の整備に臨むおつもりかということをお伺いをいたします。

○国務大臣（川端達夫君） かねてからいわゆる公共交通の在り方について調査検討を行うよう努めるということで我々提案をいたしました。その中で、修正として、鉄道、軌道その他の公共交通機関に関して、その整備の在り方についての調査及び検討を行うように努めるものという修正がされました。衆議院においてされました。これは、調査検討の内容をより明確にする観点から盛り込まれたと受け止めております。政府として、これまで行ってきた調査検討について引き続きしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

○田城郁君 ありがとうございます。

最後に、改めて大臣の御決意を確認したいと思うんですけれども、需要予測や採算性が取れるか取れないかについて調査し、考えることは重要です。採算性を上げる努力や工夫は当然にも必要です。

一方で、沖縄の歴史的な経緯、人々の暮らし、お年寄りや子供たちの足の確保、環境問題、観光や新たな産業など、沖縄の経済発展の大いなる可能性のために鉄軌道が沖縄に必要なかどうかを考え、大方針を打ち出した上で、それから採算の知恵を絞っていくという道順でもよいのではないかというふうにも思います。

改めて鉄軌道導入に向けた大臣の決意を最後にお聞かせいただきまして、質問を終わります。よろしくをお願いします。

○国務大臣（川端達夫君） 沖縄における鉄軌道導入につきましては、沖縄県及び沖縄県民からも強い、熱い御要望があることは重々承知をしております。引き続き、沖縄県と連携をして、沖縄県民の皆さんの声を伺いながら、まずは調査検討をしっかりと進めてまいりたいと思っております。

○田城郁君 沖縄に鉄軌道を導入することによる旅客、物流、そして観光開発の発展の可能性は非常に高いというふうに思います。さらに、新しい産業としての沖縄島嶼型LRTの開発、実用化、輸出という市民の提案はすばらしいアイデアであり、沖縄に鉄軌道を導入するを目指す市民の皆さんの運動の本気度を示しております。

夢に終わらせることなく実現することが沖縄の発展にもつながりますし、歴史的に多大な負担を強いてきた日本国政府、そして私たち日本国民の責任でもあるというふうに思います。私も沖縄に鉄軌道が実現をするまで、その最先頭で山内徳信先生とともに活動していくことをお約束をいたしまして、質問を終わります。

ありがとうございました。